shromáždily bezmála 300 děl význačných českých umělců.

Léta socialistického hospodaření promyšlené budově na kráse nepřidala. Zaslepení stropních světlíků mělo zabránit zatékání do špatně udržované střechy. Vrstva asfaltové lepenky tak vytvořila ve vstupním prostoru příšeří, v němž ochozy kolem dříve vzdušné haly začaly vzdor své architektonické vytříbenosti evokovat atmosféru kriminálu.

Nicméně tato pochybení je možno ještě dodatečně napravit, a zčásti se tak již stalo. Zato však drastické proměny okolí ze začátku 80. let vyvolané invazí nových dopravních staveb tuto ušlechtilou stavbu definitivně odřízly od blahodárného kontaktu s živou městskou ulicí a odsoudily k pochmurnému přežívání na okraji dálničních svodidel.

Elektrické domy

Význačný stavební fenomén zdejší čtvrti představují takzvané elektrické domy. Opět se tu objevuje jméno Eustacha Mölzera, jenž kromě svého angažmá v čele správní rady Elektrických podniků předsedal též Státní regulační komisi, která řídila stavební rozvoj města. Odtud pramenilo jeho zaujetí pro moderní architekturu a veškeré vymoženosti, které se pojily se soudobým životním stylem.

Z jeho iniciativy v Bubnech a na Letné vznikla řada domů nejmodernějších forem a špičkového vybavení, které měly plnou elektrifikací svého provozu demonstrovat pokrokový životní styl a propagovat využití elektrického proudu v domácnosti.

V domech vybavených výtahy sloužily k vaření elektrické sporáky, které patřily k zařízení bytu. Kromě toho byly tyto domy vytápěny dálkovým topením a zásobovány teplou vodou z výměníku v suterénu.

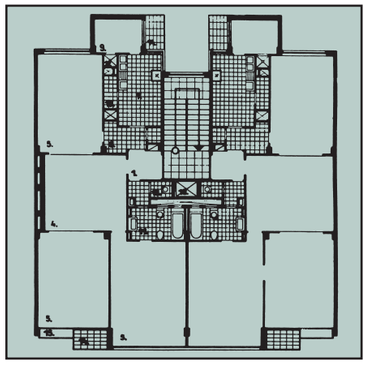
Ke společným architektonickým rysům patřilo použití rovné střechy s posledním ustupujícím podlažím s obytnou terasou, rozměrná pásová okna z dubového dřeva či z oceli, ocelové zárubně, dveřní křídla krytá celoplošnou dýhou a uplatňování noblesních materiálů a stavebních detailů.

Tyto domy byly určeny pro vybranou klientelu a měsíční nájemné představovalo cca 1000 Kč za byt 3+1, což pro příklad obnášelo tehdy zhruba plat poštmistra.

Autory elektrických domů v Bubnech byli přední zástupci zdejší meziválečné architektury: Jan Gillar, Emanuel Hruška nebo dvojice Arnošt Mühlstein a Viktor Fürth.

Ale nejpůsobivější z elektrických domů zde patrně navrhl Evžen Rosenberg v ulici Antonínská č. pop. 422/4 a 423/6 mezi roky 1936 a 1937.

Jejich přelomová dispozice byla daná radikálním otevřením obytného prostoru.



Propojením obytných místností přes halu ve středu půdorysu, kterou od pokojů oddělují jen skládací skleněné dveře, je možno vytvořit kontinuální obytný prostor od fasády k fasádě. V souladu s požadavky na zdravý životní styl má obývací pokoj při balkonu ve zdvojeném okně instalovanou zimní zahradu.

Malý Berlín

Značnou část obyvatel Buben tvořili pražští Němci a Židé. Zprvu se Malý Berlín říkalo obytnému bloku mezi ulicí Šimáčkovou, Bubenskou, Veletržní a U smaltovny č. pop. 1334/22 a 1335/20, který mezi roky 1937 a 1940 vystavěl po zbořené Gečmenově smaltovně Adolf Foehr a Franz Hruschka ve stylu zvláštního, konzervativně laděného funkcionalismu.

Blok má pečlivě komponované vnitřní nádvoří přístupné skrze centrální vstup obsahující původně služby a mateřskou školu. Ten je zdůrazněn symetrickým umístěním v rámci bloku a výrazným snížením hmoty mezi dvěma vyššími křídly. Z nádvoří, jež sloužilo za odpočinkovou zónu či dětské hřiště, je pak přístup do jednotlivých schodišťových sekcí.

Tradicionalistické pojetí se odráží už v symetrické kompozici hmot. Dochovaná barevná kombinace zelenobílých okenních rámů a žluté omítky doplněné červenými režnými cihlami dává bloku v pražském prostředí málo vídaný „německý“ ráz. Ten podporují též dekorativní detaily zábradlí či profilovaná dveřní ostění z travertinu.

Za druhé světové války se zdejší čtvrť arizací a vystěhováváním židovských obyvatel, kteří odtud byli hnáni na nádraží Bubny do transportů, proměnila na téměř čistě německou enklávu, takže se Malý Berlín začalo říkat celému území mezi Strossmayerovým náměstím, Bělského třídou, Strojnickou a Bubenskou ulicí.

Profesor Pfitzner

Uprostřed oblasti Malého Berlína bydlel na adrese U smaltovny č. pop. 1157/6 německý historik Dr. Josef Pfitzner. Býval to mírný a zdvořilý soused, který zdánlivě masarykovskou republiku dobře přijal, ale náhlý politický úspěch Sudetoněmecké strany, jejímž byl členem, v něm probudil šovinismus a touhu po moci.

Po obecních volbách v roce 1938 se stal členem zastupitelstva města Prahy, dne 16. března 1939 vítal Adolfa Hitlera na Pražském hradě a byl pak jmenován náměstkem primátora Klapky. Přičinlivým denunciantstvím, o němž si sám vedl pilné záznamy, a sepisováním pseudohistorických elaborátů, jimiž dokazoval germánskou prioritu v Českých zemích, se pokoušel dosáhnout Klapkova postu. Ale pro svůj fanatismus byl nakonec neoblíben dokonce i u samotného Heydricha a své zklamání si ubohý kariérista do konce války léčil přejmenováváním pražských ulic, likvidací pomníků a jinou propagandistickou prací.

Dr. Pfitzner si do posledních okamžiků nepřipouštěl možný pád Říše a dokonce i po zatčení při výsleších vystupoval zpočátku sebevědomě. Na vznesená obvinění však reagoval alibistickou obhajobou, že jednal nesvobodně a pod nátlakem. Národní soud ho přesto shledal vinným podle dekretu o potrestání nacistických zločinců, zrádců a jejich pomahačů a jeho poprava 6. září 1945 na Pankráckém náměstí byla poslední veřejnou popravou vykonanou na území Československa.

Po válce domy v oblasti Malého Berlína opět vyměnily své nájemníky. Zmizeli protektorátní potentáti částečně nahrazení vyznamenanými odbojáři a v pozdějších časech přibylo komunistických prominentů a diplomatů. Bubny nakonec přežily všechna velká stěhování, a přestože jim velmi uškodil i dopravněinženýrský experiment se Severojižní magistrálou, zachovaly si dodnes povětšinou svoji identitu a status vyhledávané obytné čtvrti, která se z letité zanedbanosti, doufejme, časem probudí do původní krásy.

Tento text čerpá z veřejně dostupných zdrojů, z paměti znalců a vlastního hledání.

Vypráví o místech, která nepovšimnuta každým dnem mizejí z mapy města i ze vzpomínek.

Z nadšenectví a lásky ku Praze ho pro všechny zájemce sestavil ***šakal*** a vysadil ***BohousB***.

Čtěte, doporučujte, šiřte!

POSEL BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY

Praha, dne 25. června L. P. 2011

Redakce, administrace a expedice listu nalézá se v nakladatelském závodě v Praze-Královských Vinohradech



Dějiny vzniku a rozvoje Buštěhradské dráhy jakožto koněspřežky a její postupné transformace na parostrojní dráhu v sobě zahrnují celou historii vývoje železnic na území naší vlasti. Navzdory tomu, že tento záměr nebyl doveden do zamýšleného konce, jedná se přesto o technicky velmi důmyslný projekt, který znamenal významnou etapu v budování evropské železniční sítě.

V éře, která nastoupila po vídeňském kongresu, jenž v roce 1815 uzavřel napoleonské války, se věci veřejné i privátní, předchozími dramaty vyšinuté, začaly konečně vracet do normálních kolejí. Habsburská říše se pozvolna vzpamatovávala ze státního bankrotu, do něhož upadla roku 1811 v důsledku úmorného kolotoče válčení, a neměla finanční sílu na to, aby v dostatečné míře podpořila rozvoj dopravní infrastruktury vyvolaný rozmachem výroby na přelomu 18. a 19. století.

Ale kromě důvodů finančních byla to i sama politika státu a zvláštně strnulé společenské ovzduší té doby, které nebylo žádným změnám příliš nakloněno.

Klíčovým pojmem státnického uvažování císaře Františka I. bylo slovo tradice. Panovník znechucen důsledky násilného pokrokářství, které Evropě přinesl Napoleonův „vývoz“ francouzské revoluce, se ještě více uzavřel v ustrašeném pozorování nepřátelských společenských změn. Zakonzervování všech institucí a mravů odcházejícího času stalo se jeho programem a ideálem až do konce panování a nakonec ho i přežilo.

I technicko-civilizační vymoženosti čpěly císaři nežádoucím novotářstvím. Jednou František I. zpříma prohlásil ke sboru rakouských profesorů: „Já nepotřebuji učence, nýbrž dobré občany…“ V tomto ultrakonzervativním duchu notoval si s ním i ministr policie hrabě Pergen, který soudil, že: „myšlení a věda jsou nepřáteli pokroku, pramenem revolučního ducha a zkázou monarchistického způsobu myšlení.“

Kníže Metternich, rakouský státní kancléř, zastával ve vztahu k železnicím rozporuplné stanovisko. Na jedné straně v nich spatřoval nebezpečný revoluční prvek ohrožující absolutistický stát, neboť prorokoval, že: „dobré cesty přivádějí nepřítele do země.“ V tom mu ostatně dějiny daly za pravdu, jelikož při bouřlivých událostech roku 1848, jež přivodily kancléřův pád, sehrála železná dráha významnou roli, když přepravila do velkých měst říše značný počet venkovanů, kteří tam pak posílili řady revoltující chudiny. Nicméně nesporná prozíravost Metternichovi přeci jenom umožňovala vnímat železnici také jako prostředek k dosažení blahobytu, který by mohl vítaným způsobem posílit tolik potřebné a dlouhodobou krizí stále otřásané sympatie občanů k absolutistickému státu.

První období budování železnic

Ekonomické zřetele nakonec převážily nad konzervatismem. Nastalo první období budování železnic dané rozpětím letopočtů 1824–1841, kdy erár zřizování drah alespoň přestal bránit a uděloval soukromým společnostem privilegia k jejich budování a provozování. Tak vznikly tři izolované koněspřežné dráhy s omezeným dosahem i hospodářským významem: Budějovicko-linecká, Pražsko-lánská a Bratislavsko-trnavská.

Koněspřežka

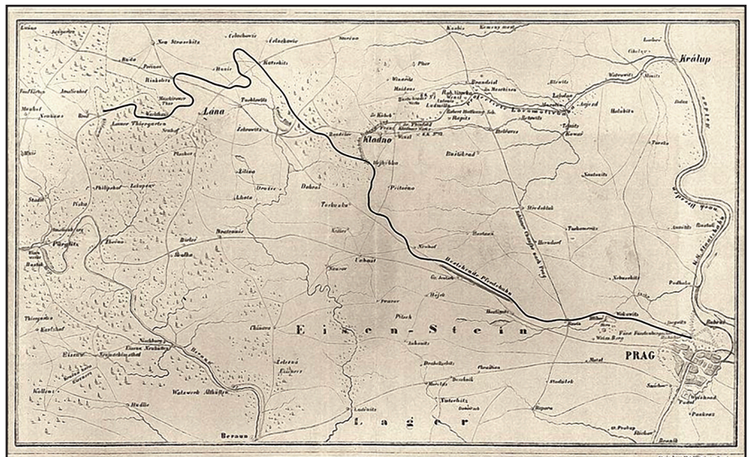
Druhou koňskou dráhou v Českých zemích i na evropském kontinentě byla Císařsko královská privilegovaná Pražská koněspřežní železnice vedená z Prahy do Lán. Na rozdíl od své slavnější a starší předchůdkyně vybudované mezi Českými Budějovicemi a Lincem, u jejíhož zrodu stáli podnikatelé vídeňští, byla tato dráha založena již z kapitálu české šlechty.

Železnice známá jako Pražsko-lánská dráha z finančních důvodů dospěla zprvu jen do lánských lesů v údolí Klíčavy. V roce 1830 představovalo těchto právě zprovozněných 51,6 km téměř 43 % evropské a bezmála 28 % světové železniční sítě. Posléze roku 1838 dosáhla délka prodloužené trati z Prahy-Brusky až k Dolní pile na Brejli v křivoklátských lesích 62,5 km.

Přes tato hrdá konstatování zůstává nesporné, že celý projekt vznikal již jako morálně zastaralé dopravní řešení, neboť v oněch časech v Británii definitivně přebírala vládu parostrojní trakce – navíc dráha měla spojit Prahu s Plzní, což se nikdy nepodařilo.

INSERCE





Situace koňské železnice Praha - Lány (Plané).
Situation der Pferdebahn Prag - Lana (Plané).

Trasování

Koněspřežka vycházela z výhodně položené křižovatky silnic směřujících do Prahy od Břevnova a Dejvic, z Podbaby, Bubenče a Buben. Všechny tyto cesty se sbíhaly k Písecké (Bruské) bráně v pražských hradbách.

Trať měla směřovat na Veleslavín, Liboc, Ruzyni, Hostivice, Velký a Malý Jeneč, Koníček, Přítočno, Výhybku u Kladna, Rozdělov, Mrákavy, Srby, Kačici, Čelechovice, Stochov a Rynholec do Lán. Odtud lesem na Píně a Brejl, pak údolím Klíčavy do Zbečna a nakonec proti proudu Berounky a Mže až do Plzně.

Při projednávání detailního situačního plánu celé trasy se mimo jiné poprvé objevuje i záměr podnikatelů spojit koněspřežku na jejím pražském konci s vltavským břehem: „Dráha klesá nížinou až k Písecké bráně, kde se dělí na dvě větve: jednu do vsi Malá Bubna (dnešní okolí stanice metra Vltavská – pozn.), druhou k Císařskému mlýnu na řece Vltavě.“

Stavba Pražsko-plzeňské koněspřežní dráhy byla zahájena dne 4. května 1828 současně na několika úsecích. Přímý dohled nad celou stavbou vykonával od samého počátku Ing. Jan Bedřich Gintl se třemi dalšími inženýry. V květnu 1830 mu bylo svěřeno ředitelské místo všech prací, ale už v září byl na vlastní žádost nahrazen Ing. Grübelem.

Zatímco František Antonín Gerstner začal stavět budějovickou koněspřežnou dráhu v roce 1825 už spíše proti své vůli a navrhnul ji pro jistotu mnohem velkoryseji, neboť doufal v brzké přestrojení pro parní trakci, lánská koňka byla postavena s nemístnou šetrností. Trasu neúměrně prodlužovalo důsledné vedení trati po vrstevnici ve snaze omezit nutnost drahých terénních úprav a jízdu ztěžovaly ostré oblouky – nejmenší měl poloměr dokonce jen 50 m! Také sklon trati byl v důsledku snahy o minimální zásahy do stávajícího terénu příliš velký. Na některých místech činil více než 6 %.

Kvalitě odvedených prací také nijak neprospěl chvat vynucený termíny dosti tvrdě stanovenými císařským privilegiem, při jejichž nedodržení licence na provozování trati propadala. Bylo určeno, že první míle bude dohotovena rok od udělení koncese a pět let od počátku prací musí být dokončena dráha až do Plzně.

Konstrukce samotné trati byla pojmenována jako „dřevěná a železná dráha“, nicméně nakonec bylo rozhodnuto použít namísto dřevěných pražců kámen. Rozchod kolejí činil jako u koněspřežky Budějovicko-linecké 1106 mm. Litinové kolejnice hřibovitého profilu byly usazeny na kamenné pražce pomocí dřevěných hřebů střídavě z obou stran koleje zarážených do předvrtaných děr v pražcích. Pás mezi kolejemi, po němž běželi koně, byl štětové konstrukce se štěrkovým posypem.

Těleso trati bylo provozem silně přetěžováno, jelikož vozy byly kvůli větší přepravní kapacitě zkonstruovány příliš velké. Zvolené levnější a křehčí litinové kolejnice nesené pražci z nekvalitního kamene či dokonce místy ze dřeva pod jejich velkou vahou praskaly. Necelý rok po zahájení pravidelného provozu z Prahy do Lán se stala koněspřežní dráha do křivoklátských lesů nesjízdnou a bylo třeba vynaložit mnoho námahy a finančních obětí, než byla znovu zprovozněna.



František Nittinger

Fürstenberský knížecí dvorní rada odpovědný za hospodaření panství se přátelsky stýkal s Františkem Josefem Gerstnerem, který od konce 18. století vykonával odborný dohled nad technickým zařízením fürstenberských dolů a hutí na Křivoklátsku, byl profesorem pražské polytechniky a prvním skutečným železničním odborníkem v monarchii. Byl to on, kdo už v roce 1807 navrhl stavbu koněspřežní železnice z Českých Budějovic k Dunaji, kterou nakonec dokončil jeho syn František Antonín.

Nittinger jako agilní a prozíravý hospodář začal okamžitě působit na knížecího poručníka lankraběte Jáchyma Egona z Fürstenbergu, aby dal vybudovat vlastní koněspřežku, která by spojila křivoklátské panství s Prahou a umožnila tak mnohem lepší odbyt fürstenberského dřeva a litiny z knížecích hutí Nového Jáchymova, Nižboru a Roztok.

Když se Karel Egon II. z Fürstenberkagu po dosažení zletilosti ujal panství, zřejmě se zalekl vysokých finančních nákladů a pověřil Nittingera, aby zahájil vyjednávání s těmi českými feudály, kteří by mohli mít zájem podílet se na budování zamýšlené železnice. Z Nittingerovy iniciativy se vytvořila přípravná skupina českých šlechticů v čele s hrabětem Kašparem ze Šternberka, spolumajitelem panství radnického. Roku 1827 pak k celému podniku přistoupil ještě sám kníže Metternich, majitel panství Plasy.

V souladu s ekonomickými zájmy účastníků bylo však nutno původní Nittingerův návrh korigovat, aby trasa procházela skrze panství většiny členů přípravné skupiny.

Provoz dráhy podléhal inspektoru Nittingerovi až do jeho smrti v roce 1839.

Od pavlačí po elektrické domy

Vedle dosti prostých staveb najdeme v Bubnech i honosné domy vybudované ve směsi historizujících slohů. Zvláště pěkné jsou novorenesanční činžáky se sgrafitovým dekorem a výpravnými figurálními motivy na třídě Dukelských hrdinů č. pop. 693, 694 a 696 vystavěné Janem Zeyerem (bratr básníka Julia Zeyera).

Blízkost k centru Prahy znamenala, že se vyplatilo přestavět zdejší továrničky a starší domy na moderní činžáky. Tak se Bubny ve 30. letech staly vyhledávanou adresou a brzy se zaplnily movitými nájemníky. Pro ně tu podle nejnovějších trendů té doby začaly vznikat takzvané elektrické domy. Ty svým vybavením i architektonickými kvalitami představují to nejlepší, co kdy v oblasti nájemního bydlení v Českých zemích vzniklo, a nastavily standard hromadné obytné výstavby, jaký se dosud daří nanejvýš vyrovnat.



Mezi nejpěknější obytné domy Buben patří trojice domů proti současnému Parkhotelu navržených v jednotné formě. Každý má uprostřed fasády fiktivní jezdecký portrét v nadživotní velikosti. Jeden představuje mytickou Vlastu, další krále Jiřího z Poděbrad a třetí Heřmana z Bubna. V roce 1898 je pro sebe navrhl a vystavěl stavitel Alois Stárek na místě někdejší továrny zvané „Martinka“.

Elektrické podniky

Tento skvost funkcionalismu vznikal mezi roky 1927–1935. Administrativní palác podniku, který v Praze provozoval hromadnou dopravu a městské elektrárenství, poskytl též prostor obchodům či kavárně a v přízemí byly kromě toho předváděcí místnosti pro demonstraci možného využití elektrických spotřebičů v domácnosti.

V nízkém západním traktu se nacházela poliklinika pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky, jichž bylo dohromady asi 23 000. Zařízení dodnes slouží veřejnému zdravotnictví a stále tu můžeme najít fragmenty původního interiérového vybavení. V podzemí polikliniky byly léčebné lázně s uhličitými a bahenními koupelemi, soláriem a elektroléčbou.

Dále se zde nachází společenský sál pro tisíc osob („sál Dopravních podniků“, později klub Belmondo, dnes Kulturní centrum Vltavská) a přeneseny sem byly rovněž z Veletržního paláce výukové místnosti pro pořádání kurzů pro veřejnost.

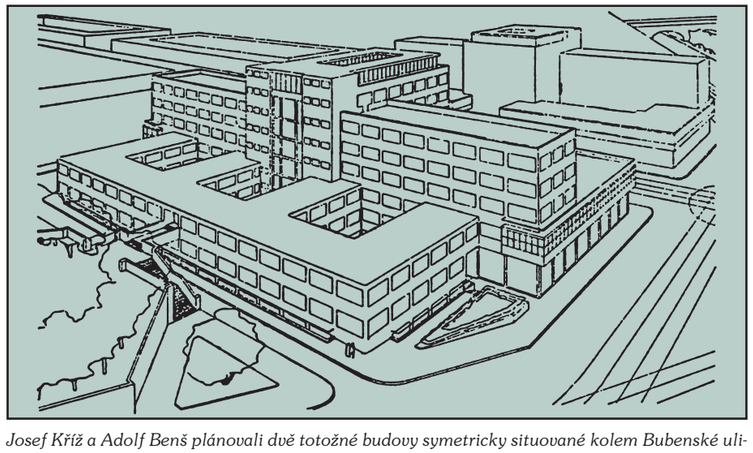
Dům tvořící blok o ploše 100 x 79 m shromáždil u 1045 pracovních stolů zaměstnance původních jedenácti úřadů, kteří měli k dispozici velkokapacitní podnikovou jídelnu „amerického“ typu, jak se tehdy říkalo, a školicí středisko. Zařízení odpočinkového foyer navrhnul architekt a průkopník kinetického umění Zdeněk Pešánek.

Vybavením patřila budova k absolutní světové špičce. Spolu se Všeobecným penzijním ústavem na Žižkově měla jako první v republice centrální klimatizaci (dodala americká firma Carrier) a je tu i výtah na nákladní auta nosnosti 10 t.

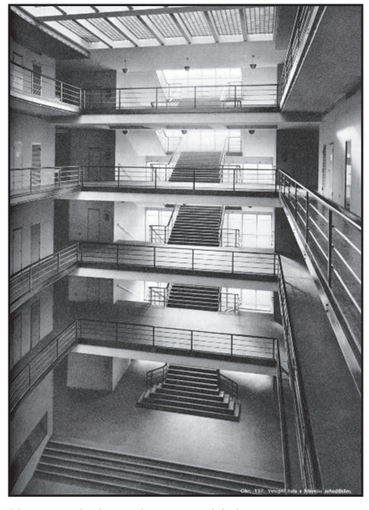
Inspirován zdejší supermoderní kuchyní vybavenou americkými kuchyňskými roboty namaloval František Gross obraz Strojky v Elektrických podnicích.

Elektrické podniky ostatně dávaly široce najevo vřelý vztah k výtvarné kultuře té doby, což bylo dílem osvíceného předsedy správní rady ing. Eustacha Mőlzera.

Ten jakožto příznivec moderního umění a propagátor funkcionalistické architektury stál u zrodu firemního fondu nazývaného Mőlzerův jubilejní fond na sociální opatření pro zaměstnance, jehož finanční prostředky byly využívány také na pořádání výstav uměleckých děl, jež byla současně nakupována a tvořila výzdobu firemních prostorů. Elektrické podniky tak za roky



Josef Kříž a Adolf Benš plánovali dvě totožné budovy symetricky situované kolem Bubenské ulice na předmostí Hlávkova mostu. Byla by to jistě monumentální a důstojná městská kompozice, ale na místě nepostavené budovy se dnes nachází východní „ucho“ mimoúrovňové křižovatky.



Vstupní hala paláce se sklobetonovým stropem ve své velkorysosti dobře sloužila příležitostným výstavám moderního umění.

Mimoúrovňová křižovatka okolo stanice metra Vltavská byla dokončena koncem roku 1982 a už o dva roky později byla natolik proslulá depresivní a odcizenou atmosférou zdejších podchodů, že jejich koridory punková skupina A 64 využila pro natočení bizarního klipu k písni Já nemám šajn, převzaté z repertoáru britské skupiny Peter and the Test Tube Babies. Její český text je parodií na novinářské fráze oslavující blahobyt a pohodu tehdejší socialistické společnosti.

Tramvaje v Bubnech

První tramvaje dorazily na území Buben ještě jako vozy koňky od Josefského náměstí (náměstí Republiky) přes most Františka Josefa I. po nábřeží na Bělského třídu a do Královské obory.

První část trati byla uvedena do provozu již 25. června 1884 a končila před viaduktem na Výstavitě. Skrz viadukt do Královské obory tramvaj zamířila až 21. března 1885. Celá tato trať koněspřežné tramvaje prošla elektrifikací 28. září 1898 jako vůbec první traťový úsek v Praze po převzetí Elektrickými podniky. Převážná část trati byla jednokolejná s výhybnami.

Propojení Výstaviště ulicí U královské obory (dnes U Výstaviště) s takzvanou Centrálou (ústřední dílny s remízou) při holešovické elektrárně bylo uskutečněno 16. června 1905. Zprvu jednokolejná trať byla zdvojkolejněna až v roce 1911 a funguje doposud.

Pokračování tramvajové tratě z Těšnova do Buben záviselo na dokončení mostu přes Vltavu. Dne 10. října 1901 mohl být zahájen provoz přes provizorní dřevěný most z nádraží Těšnov do Buben. Na předmostí se trať křížila s kolejemi, které byly téhož roku zřízeny přes ještě neregulovaný bubenský břeh (tehdy zvaný Vltavská silnice) k jatkám.

Trať od Těšnova z Bubenské ulice odbočovala Rudolfovou třídou (Veletržní) k Bělského třídě (Dukelských hrdinů) a pak zatáčela k Výstavišti.

Výstavba definitivního Hlávkova mostu probíhala od roku 1908 a byla spojena s rozsáhlou úpravou novoměstského a bubenského břehu. Tramvaje od Těšnova tehdy končily v Bubnech na slepé koleji na mostě, jelikož nedostavěné navigace ještě nedosahovala k niveletě mostní konstrukce. Odtud se tedy chodilo na nábřeží po schodech dolů.

Teprve od 25. června 1912 bylo možné jezdit z mostu k městským jatkám a od 1. září 1912 bylo obnoveno přímé propojení na trať v Bubenské ulici.

Na pokyn vojenské správy byla v průběhu roku 1938 napojena jedna z železničních kolejí v nádraží Praha-Bubny k tramvajové trati v Bubenské ulici, nebylo však na ní zřízeno trolejové vedení. Toho se odbočka dočkala až od 1. října 1944, kdy byla zatrolejována, aby mohla být využívána pro rozvor brambor z nádraží tramvajovými nákladními vozy. Odbočka byla zrušena v průběhu roku 1954, ale dodnes tu po ní nalezneme zbylé koleje.



1978; Koleje na předmostí Hlávkova mostu ještě dva roky povedou tramvaje po Bubenském nábřeží od jatek, ale nárožní dům v pozadí má před sebou už poslední okamžiky své existence.



70. léta; Průhled Veletržní ulicí k Letné ukazuje za tramvají nízký přístavek samoobsluhy na nároží Schnirchovy ulice. Všechny nové domy v této uliční frontě až k bubenskému nádraží mají novou regulační čáru. Ale tento objekt směl být postaven jako provizorium, a jelikož k rozšíření Veletržní ulice do podoby východozápadního diametru už nikdy nedošlo, nachází se tu – na rozdíl od tramvajové trati – dosud.

Tramvaje v úseku mezi Bubenskou a Dukelských hrdinů vydržely až do 2. října 1978, kdy tu byl provoz zrušen při budování severojižní magistrály v prostoru budoucí stanice metra Vltavská. Zároveň byla zahájena dlouhodobá výluka tratě v Antonínské ulici zprovozněné od 5. června 1932, aby odlehčovala provozu tramvají na Bubenském nábřeží.

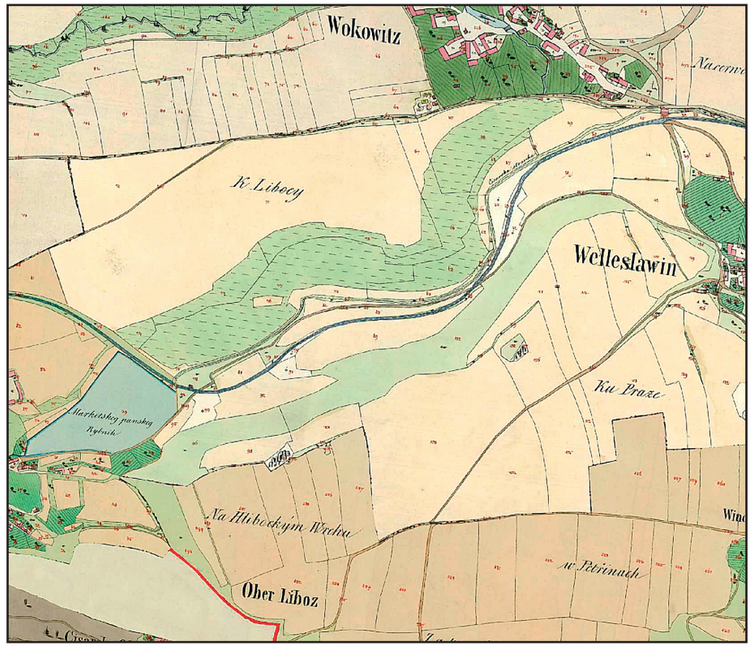
Po dvou letech byl k 7. listopadu 1980 zrušen traťový úsek na Bubenském nábřeží mezi Negrelliho viaduktem a Hlávkovým mostem. O pouhé čtyři dny později byla zprovozněna jeho částečná přeložka vedená podél budoucí stanice metra Vltavská. Při této příležitosti došlo také k obnovení provozu v nově zahloubené trati v ulici Antonínská. Mohl být definitivně ukončen provoz v traťovém úseku mezi Hlávkovým mostem a nábřežím kapitána Jaroše bránící v dokončení mimoúrovňové křižovatky na předmostí Hlávkova mostu.

Novým dopravním poměrům v místě s mimoúrovňovou křižovatkou přestal na Bubenském nábřeží vyhovovat nejsevernější oblouk Negrelliho viaduktu, v němž byla soustředěna dvoukolejná tramvajová trať a automobilový provoz.

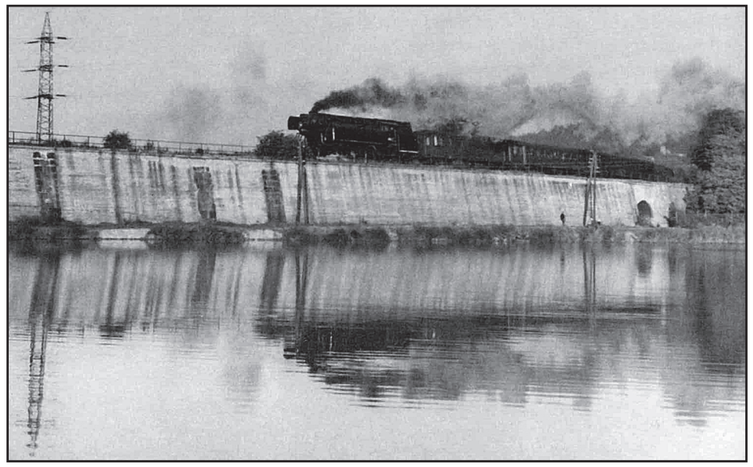
K 7. březnu 1981 započala výluka, během níž došlo k jeho rozebrání a nahrazení železnou trámovou konstrukcí na železobetonových pilířích, která poskytla dostatek prostoru pro zřízení dvou jízdních pruhů v obou směrech a pro umístění tramvajové tratě na zvýšené těleso. Tato úprava byla zprovozněna 27. července 1981.

Liboc a Veleslavín

Venkovská krajina daleko za hradbami města byla do příchodu koněspřežné železnice nedotčena téměř jakýmkoliv technickým pokrokem. Kromě polních cest jediné pomyslné spojení se vzdáleným městem představovala takzvaná Císařská strouha, která byla vodovodem vedeným v otevřeném příkopu do rybníka hradní Bažantnice a královské zahrady. Vodovod vybudovaný za časů Rudolfa II. začínal v Libockém rybníku, pokračoval k veleslavínskému zámečku, dále při Střešovické ulici zářezem pod zdejší kapličkou k nádržce na rohu ulic Slunná a Střešovická a mířil do zásobního rybníčku v Bažantnici. Velký rybník dnes zvaný Libocký nesl tehdy jméno Markétský panský.



1840; Trasa koněspřežky (modře označená) vine se středem od východu na západ ke hrázi Markétského panského rybníka. Severně od ní v tomto úseku běží Císařská strouha. Vlevo dole cíp bělohorské obory.



1972; Monumentální hráz Libockého rybníka byla postavena původně pro koněspřežku. Buštěhradská parostrojní dráha využila při přestavbě úseku z Brusky na Kladno-Výhybku (psáno též Wejhybka) asi polovinu z předchozí trati. Na mnoha místech přežívají původní náspy či traťové proputsky.

Stavbu poslední etapy před Prahou na rozdíl od jiných úseků prováděla sama akciová společnost příštích provozovatelů, neboť práce od najatých firem by se v těchto náročných partiích prodražila a od nezainteresovaných stavbařů nebylo lze očekávat náležitou péči o kvalitu díla, která tu byla nutná.

Jednalo se zejména o stavbu velkého mostu a hrází u Libockého rybníka a na veleslavínských lukách. Trať tam byla vedena malým obloukem přes libockou rybniční hráz podél otevřeného c. k. zámeckého vodovodu a krátkým příkopem po okraji srázného návrší vystupujícího u Veleslavína až k vokovickému mostu. Obzvlášť choulostivé bylo vedení dráhy asi v délce 400 sáhů souběžně s c. k. vodovodem.

Provoz na trati v úseku před Prahou velmi ztěžovalo také asi 855 metrů dlouhé příkré stoupání cca 53 ‰ z nádraží za Píseckou (Bruskou) bránou na Veleslavín.

Na trase z Jenče do Veleslavína bylo vzhledem k většímu spádu směrem ku Praze možno zapřáhnout až osm vozů za jednoho koně, ačkoliv běžně to bylo jen pět. Ovšem na úseku za Veleslavínem už klesání dosahovalo takového stupně, že se považovalo za riskantní nechat koně zapřažené k soupravě; povozy se proto pouštěly dolů bez potahu samotíží, přibrzďované dřevěnými špalky (zdržemi). Jízdu ze svahu řídili dva až tři brzdaři (zdržovači).

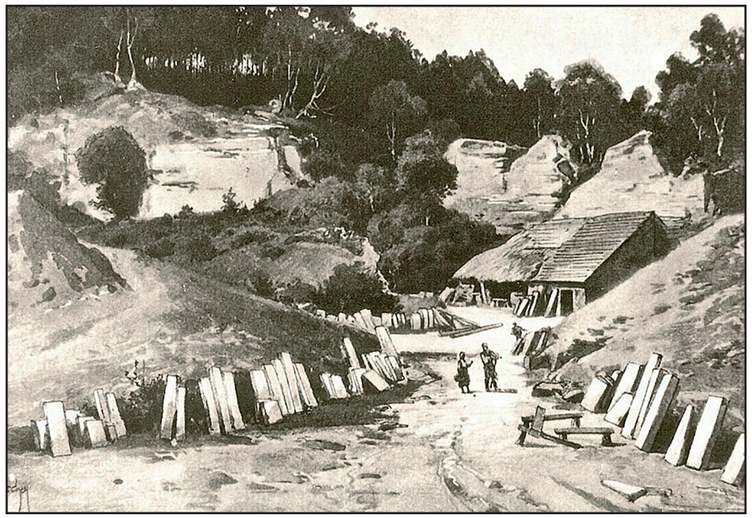
Vypřažení koně došli po silnici až na koncové nádraží za Bruskou, aby po nějakém čase vytáhli vyložené vozy zpět nahoru do Veleslavína, přičemž na prázdných vozech vyvezli samotné zdržovače.

Směrem z Brusky tahaly koňské potahy k Veleslavínu postupně menší skupiny prázdných vagónů a teprve tam, kde strmé stoupání končilo, se kompletoval celý vlak ke zpáteční cestě na západ.

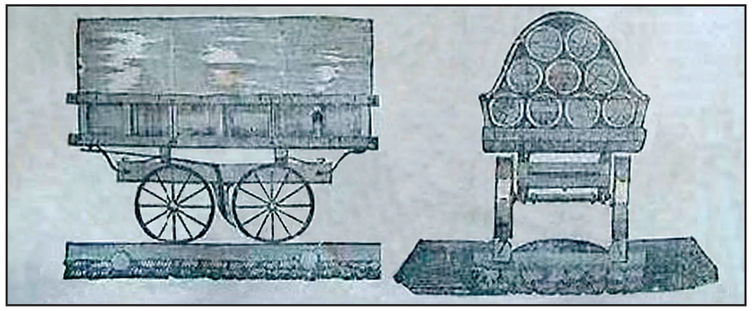
Bezprostředně po zahájení pravidelného provozu (někdy mezi 17. a 20. říjnem) došlo na Pražsko-lánské koněspřežní dráze k první větší železniční nehodě v Čechách. Dne 20. října 1831 o ní referovala královskému českému guberniu „C. k. priv. Pražská železniční společnost“ a dne 11. listopadu 1831 znovu osobně president této společnosti, hrabě Kašpar ze Šternberka.

Selhal nový systém ručních brzd, jehož funkce a účinnost byly právě ověřovány v praxi. Železniční vagóny plně naložené soupravy vykolejily a rozbily se.

Nehodě shodou okolností přihlížel nejvyšší purkrabí hrabě Chotek, který přišel zjistit, jak funguje pravidelná koněspřežní doprava.



Momentka ze stavby koněspřežné dráhy – opracovávání kamene v lomu pro budoucí pražce; Kvalitního žehrovického pískovce bylo málo a brzy byl nahrazován pískovcem z méně hodnotných ložisek.



Takhle vyobrazil svým čtenářům vůz koněspřežky časopis Světozor v roce 1836. Váha samotného vozu byla 18–20 centů (asi 1 000 kg – 1 200 kg), plně naložený vůz vážil 40 – 50 centů (2 400 kg – 2 800 kg).

Úpadek…

Provoz dráhy v žalostném technickém stavu se nevyplácel. Četné a časté závady přinutily „C. k. priv. Pražskou železniční společnost“, aby zcela novou trať předčasně rekonstruovala.

Bylo nutno vynakládat ze základního kapitálu značné finanční prostředky na neplánované opravy a údržbu.

Hotové finance se tak rychle vyčerpávaly a ruku v ruce s tím ochabovala podnikavost akcionářů. Roku 1832 už nezbývalo nic jiného než deficitní provoz na koněspřežní dráze dočasně zastavit.

Stavební práce sice ještě nějaký čas pokračovaly, až úzkorozchodná železniční trať 11. dubna 1833 došla na Píně u silnice Lány – Křivoklát, ale nebylo ani pomyšlení, že by se za tak neutěšené situace mohlo stavět dál směrem na Plzeň.

Ledaskde využívali vesničané jednotlivých úseků nepoužívané železniční trati jako pohodlných polních cest. Někdy dokonce rozkrádali litinové kolejnice a rozbíjeli podkladní kvádry, zábradlí i mosty, aby tak lacino získali kvalitní stavební materiál.

2. května roku 1833 končila pětiletá lhůta stanovená císařským rozhodnutím ze dne 14. září 1828 k dostavbě celé trati železnice z Prahy až do Plzně. Ředitelství „C. k. priv. Pražské železniční společnosti“ se proto před vypršením lhůty v dubnu roku 1833 obrátilo na císaře, aby privilegium bylo ponecháno v platnosti. Císař lhůtu prodloužil do roku 1838.

Generální shromáždění společnosti se pak ještě pokusilo zabránit nucenému prodeji dráhy emisí nových akcií, čímž měla být financována její obnova, avšak zklamaní akcionáři ztratili o další osudy koněspřežní železnice zájem, dráha musela být prodána a společnost roku 1834 zanikla.

…a záchrana

Počátkem února 1834 se v listě „Prager Zeitung“ nabízela dráha k prodeji za vyvolávací cenu 50 000 zlatých, ale jediný se přihlásil pražský obchodník Antonín Theodor Schimann, který nabídl 30 000. Požadoval ovšem dlouhé splátky, a tak z prodeje sešlo.

Kníže Fürstenberg váhavě přistoupil na to, že celou dráhu odkoupí. S ohledem na ekonomickou prosperitu svého panství těžko mohl dopustit zánik té životodárné dopravní tepny, která jeho lesy plné žádaného dřeva spojovala s Prahou.

Za 38 903 zlatých získal kníže Karel Egon II. z Fürstenberkagu do výlučného vlastnictví celou železnici a roku 1835 dal přerušený železniční provoz opět obnovit.

Zprvu skutečně zamýšlel provozovat koněspřežku ve vlastní režii a nákladem křivoklátského panství ji dovést až do Plzně. Brzy však shledal, že na tak technicky náročný podnik nestačí, a proto ji hodlal pronajmout někomu, kdo by dohotovený úsek uvedl do sjízdného stavu a sám využíval.

Opět se ozval obchodník Schimann, který už chtěl nedávno dráhu koupit. Nakonec kníže Schimannovi celou dráhu pronajal za příslib postupné rekonstrukce a podíl ze zisku a sám se zavázal dodávat každoročně železnici dohodnutý objem dřeva pro přepravu do Prahy.

Odvážný Schimann přebral koněspřežku v zoufalém stavu. Po dvouleté přestávce, kdy dráhu nikdo neudržoval, zbylo z celé délky asi 56 km pouze 11,4 km způsobilých k vozbě.

Pravidelný provoz z údolí Klíčavy do pražského nádraží za Bruskou byl zahájen teprve dne 14. září 1837. Svědčí o tom zprávy „Pražských Nowin“.

Schimann sice železnici uvedl do provozuschopného stavu, ale finančně se tím vyčerpal a fungování dráhy stále závislé jen na füstenberském dřevu mu nestačilo vydělat na přiměřený zisk. Proto nabídl knížeti ukončení nájmu. Ten si zlepšení nesliboval ani od prodloužení trati do Plzně, jak mu ukládalo privilegium. Obrátil se proto na dvorskou komisi se žádostí, aby byl zproštěn závazku dokončit spojení s Plzní.

Když byla jeho žádost kladně vyřízena, převzal Fürstenberg od Schimanna dráhu opět do své režie, ovšem koněspřežka se stále nevyplácela. Knížecí rada Karel Egon Ebert ale knížete přesvědčil o slibných perspektivách, které nabízí přeprava kamenného uhlí, a Fürstenbergovi zbývala jediná naděje – zkusit využít rozvoje těžby u Buštěhradu k trvalé prosperitě železnice.





Na levém snímku z roku 1935 má předpolí Hlávkova mostu navzdory značné rozloze charakter městské křižovatky. Vpravo vzadu zástavba v ulici Skuherského, kterou rok na to zakryjí luxusní činžáky architekta Evžena Rosenberga při Antonínské ulici. V roce 2010 se tu nachází dopravní slum, který je vůči chodcům tak nepřátelský, že zdejší podchody využívají jen bezdomovci jako úkryt před zimní nepohodou a plachtami zakrývají příbytky v dutinách pod rampami pro pěší.





Na levém snímku ulice Antonínská v roce 1976 s kultivovanými chodníky a s tramvají, která nemizí v šeru automobilových estakád, kde se do ní lidé málem bojí nastupovat. Vlevo Elektrické podniky, napravo Rosenbergovy domy: pásová okna, balkony, zimní zahrady… Na snímku z prosince roku 2010 někdejší noblesní činžáky zoufale civí na dno podjezdu, do něhož sjíždí souprava, aby auta na magistrále měla přednost, a všechny dostupné okolní plochy jsou terčem sprejerů.

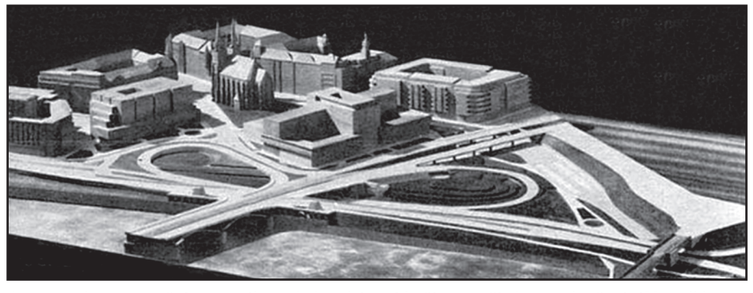
Zbytek čtvrti byl už z naprosté většiny zastavěn nájemními domy vesměs velmi vysokého obytného standardu.

Tehdy se mohlo zdát, že proměnou na běžnou součást velkoměsta završily Bubny stavební vývoj, ale začátek 80. let ukázal, že novodobé dopravní koncepce mohou změnit to, co považujeme za samozřejmé, odstranit to, co nemáme za ohrožené a zavést to, co pokládáme za nemožné.

Jedním z nejdrastičtějších příkladů takových proměn je uskutečnění projektu severojižní magistrály. Ten pochází z 50. let a některé jeho části, jako například přemostění Nuselského údolí, dokonce z časů předválečných.

V roce 1977 začaly přípravy území na vstup této rychlostní komunikace do zdejší čtvrti přes Hlávkův most. Tehdy byly zbořeny průmyslové objekty při východním okraji Bubenské ulice včetně dvora městských služeb, jehož provoz byl následně převeden do Vysočan na ulici Pod šancemi, kde je dodnes.

Roku 1978 byl zrušeny tramvajové trati skrz ulici Bubenskou, Antonínskou a Veletržní. Tramvaje se pak vrátily v roce 1980 už jenom do zahloubené Antonínské ulice.



Ani v projektu severojižní magistrály se s bubenským nádražím nepočítalo – v pokračování Negrelliho viaduktu je naznačena poněkud nejasná krajinářská úprava. Stanice Vltavská tu zatím znázorněna není.

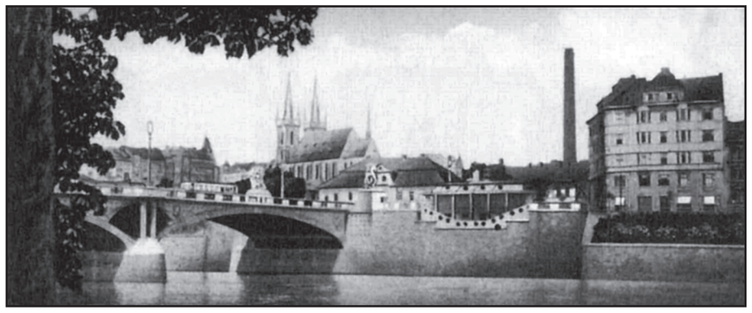
Pozvolna klesající terén byl v širokém okolí snížen v zájmu mimoúrovňového křížení tramvajové trati i samotné nábřežní komunikace s magistrálou. Stanice metra Vltavská (nikdy nedostala předpokládané jméno Dopraváků), jež tu začala vznikat roku 1978 v sousedství rozestavěné magistrály, tak leží výrazně níže proti okolnímu terénu.

Architekti Vladimír Uhlíř a Jiří Navrátil se mezi vestibulem stanice zprovozněné 3. listopadu 1984 a vyvýšeným okolním terénem pokusili vytvořit zkladněné zákoutí. Avšak ani keramická kašna s figurální kompozicí Miroslava a Olgy Hudečkových Hrající Faun a Vltava dezurbanizované prostředí nedokázala zlidštit. Dnes je okolí stanice Vltavská shromaždištěm polosvěta a zanedbané parkové úpravy tu slouží jenom venčení domácích mazlíčků.

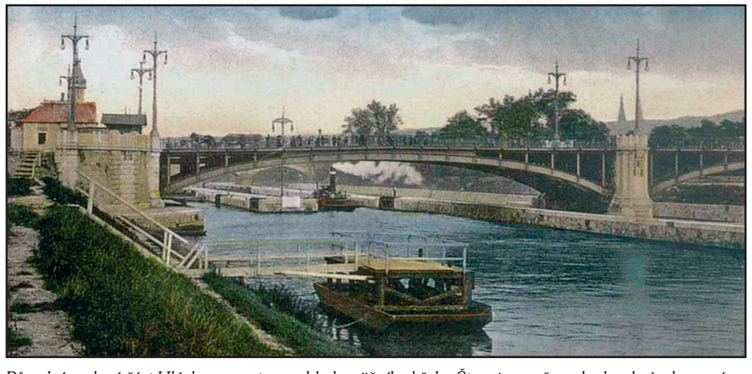
Autory návrhu zdejšího úseku severojižní magistrály byli Ing. Pavel Cingroš, Ing. Pavel Tripal, Ing. arch. Stanislav Hubička, Ing. arch. Jiří Trnka, Ing. Zdeněk Lešetický, Ing. František Tydlitat, Ing. Kamil Vitvera, Ing. Karel Žatečka, Ing. Zdeněk Pechatý a Ing. Jan Žďárský z PÚDIS (Projektový ústav dopravních a inženýrských staveb). Stavbu provedly Pozemní stavby Olomouc, n. p.



1936; Jádro Buben razantně změnilo měřítko budovou Dělnické pojišťovny úrazové pro Čechy Jaroslava Rösslera z roku 1929 (výše u řeky) a novostavbou Elektrických podniků (uprostřed). Mezi nimi dožívají drobné stavby bubenského dvora a pivovaru. V bloku při pravém okraji je dosud proluka, kterou zaplní Husův sbor, a pod ní v pravém dolním rohu se nacházejí zbytky Böhmovy továrny na klobouky. Areál proti hlavnímu vstupu do Elektrických podniků, v němž bývala Bondyho železárna, převzal ve 30. letech Stavební úřad hl. m. Prahy, odbor 10 – čištění města a zřídil tu dvůr technických služeb. Magistrále ustoupil v letech 1977 až 1978 a o rok později ho následoval do zapomnění i nárožní dům na předmostí.



S dostavbou Hlávkova mostu byla provedena regulace nábřeží v kyklopském zdivu s pavilonem nad vodou. Takhle úpravy předmostí vyhlížely ze severního břehu Štvanice v roce 1919, ale na konci 50. let vzal při rozšiřování mostu za své pavilon a v roce 1979 i nárožní dům na předmostí vpravo.



Původní ocelová část Hlávkova mostu v pohledu z jižního břehu Štvanice směrem k plavebním komorám.

Hlávkův most, nábřeží a mimoúrovňová křižovatka

Most měl svého dřevěného předchůdce. Provizorium dokonce neslo tramvajovou trať a vzniklo proto, že pět zdejších ostrovů bylo už od 18. století soukromým majetkem podnikatelů, kteří je odmítali prodat. Kupříkladu Jan Ferdinand rytíř ze Schönfeldu zde provozoval papírnu.

Podle plánů inženýra Soukupa vznikly přes tehdejší tři říční ramena tři mostní konstrukce východně od osy definitivního mostu, aby se nebránilo jeho pozdější stavbě. Soustava provizorních mostů, byla vybudována v poměrně krátké době během roku 1900. Nejjižnější most o délce 51 m vedl přes dnes již zasypané rameno Vltavy, prostřední ústil na Štvanici a měl délku 172 m. Třetí provizorní most ze Štvanice do Buben dosahoval délky 196 m.

V souvislosti s návrhem regulace Vltavy mezi novoměstským a bubenským břehem pak nakonec došlo na stavbu mostní konstrukce zdánlivě definitivní.

Ta se skládala z části ocelové při novoměstském břehu, postavené podle plánů inženýra Mečislava Petrů v letech 1908–1910, a části železobetonové, kterou vybudovala firma K. Herzán mezi roky 1910–1911.

Betonovou část navrhli architekt Pavel Janák a inženýr František Mencl. K její výzdobě patří ve cviklech kleneb reliéfy a medailony dvanácti představitelů města, kteří měli co do činění se stavbou mostu. Na výzdobě se podílel Bohumil Kafka, Ladislav Kofránek, Josef Mařatka a Otto Gutfreund.

Most měl demonstrovat nové možnosti betonu, a proto kromě parapetů byly z něho navrženy i stožáry osvětlení. Povrch byl upraven umělým kamenem.

Jan Štursa vytvořil v letech 1911–1913 na pylonech při vjezdu na most sousoší Práce a Humanita, která reprezentovala celoživotní krédo mecenáše Hlávky.

Mezi roky 1958–1962 byl most na povodní straně rozšířen ze 16,8 m na 29 m. Železnou část nahradila železobetonová konstrukce, která se na novoměstském břehu posunula poněkud východněji, aby vyhověla plánovanému průběhu trasy magistrály. Výzdoba betonových oblouků z poloviny zanikla, neboť se ocitla v dilatační mezeře mezi starou a novou konstrukcí. Odstraněno bylo též Janákovo schodiště na Štvanici a Gutfreundovy sochy.

Sousoší byla rozebrána a skoro dvacet let uschována na Štvanici. Každé z nich se skládalo z 12 dílů vážících 16 tun. Po zrestaurování byly plastiky roku 1983 po zakončení výstavby Severojižní magistrály znovu osazeny na nové pylony podle návrhu architekta Stanislava Hubičky.

Avšak ani návrat soch, ani přenesení reliéfní výzdoby zpět na povodní líc mostní konstrukce z podnětu sochaře Večeři už neobnovilo původní malebné vyznění této krásné inženýrské stavby. Severojižní magistrála a související mimoúrovňová křižovatka zbavily rušné bubenské předmostí přirozeného života městské ulice a daly mu nelidské měřítko, v němž zanikají i monumentální Štursova sousoší.

Když na konci 50. let zanikl pivovar, zůstal poslední památkou na staré Bubny jen kostelík sv. Klimenta v Kostelní ulici.

Bruska

Ve 30. letech 19. věku byly staré Dejvice hnízdem několika domků shromážděných daleko odtud při kostelu sv. Václava v ulici Proboštská, zatímco dnešní hustě zastavěné centrum Dejvic dřív zvané Pod Bruskou dle stejnojmenného potoka bylo jen krajinou luk a polí. Zde při cestě do Podbaby, která vedla trasou dnešní ulice Dejvické, byla cihelna a v místech, kde se z této silnice oddělovala k západu cesta na Velvary, stával zájezdní hostinec „Na růžku“. Dnes se na tomto rozcestí rozkládá Vítězné náměstí.

Nádraží Bruska

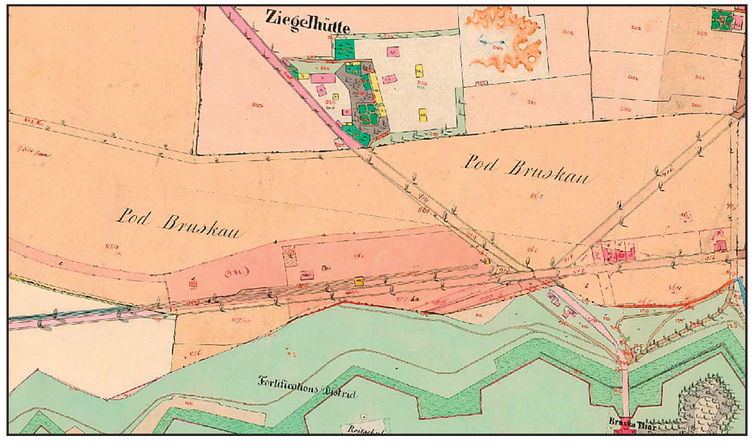
Nádražní budova stála na počátku existence koněspřežky pouze u Prahy za Píseckou branou. Přestože už 21. března 1830 začal fungovat zkušební provoz na 25 km dlouhém úseku ze západního konce u Píně do stanice Výhybka (nynější nádraží Kladno), první transport fürstenberského dřeva údajně dorazil do Prahy teprve 21. července 1831. Dlouho nebyl dokončen poslední úsek před Bruskou u Prahy. Ten vyšel nakonec z celé trati nejdráže kvůli obtížnému terénu, nákladné dopravě kamene ze vzdálených úseků trati a pracovní síle, která byla u Prahy dražší. Stavbu též brzdily obstrukce ze strany vojenského eráru. Ten se obával možného nepřátelského zneužití dráhy proti blízkým hradbám. Církevní vrchnost zase odmítala prodat své pozemky pro zřízení koncové stanice.

První pražské nádraží leželo mimo hradby, a úředně tedy patřilo do kraje rakovnického. Bylo 160 sáhů (asi 304 m) dlouhé a 40 sáhů (asi 76 m) široké. Vedle sedmi průběžných a šesti kusých kolejí byla zřízena částečně krytá složiště a nákladiště. Hlavní přepravci měli vyhrazeny určité koleje ke svým stálým složištím s příslušnými vyklá-dacími jeřáby. U vjezdové koleje byla postavena kamenná provozní budova a za ní další s kovářskými, kolářskými a jinými dílnami. Do oploceného areálu nádraží vjížděly povozy dvěma branami z pražské strany.

Jednou z mála dochovaných staveb původní koněspřežky je památkově chráněná staniční budova postavená na podzim roku 1831 zřejmě podle plánů inženýra Gintla. Navzdory požadavkům pevnostní správy, která při hradbách trvala na stavbě z lehkého hrázděného zdiva, byla původní budova vystavěna jako kamenná – a to na přímý pokyn samotného císaře. Původní objekt byl přízemní, obdélného tvaru, s valbovou střechou.

Provoz na dráze byl určen textem císařského privilegia a takzvaným „Statutem C. k. privilegované Pražské železniční společnosti“. Jelikož se však ani jeden z dokumentů o přepravě osob nezmiňuje, je zřejmé, že stála mimo zájem železničních podnikatelů.

Jízda nákladního transportu z Píní do Brusky trvala i s přepřahaním 12 hodin a právě tak dlouho se vracel transport zpět. Vozba se provozovala jen ve dne a mimo zimní čas. Kolejový svršek zavátý sněhem byl využíván jako běžná silnice.



1840; Areál nádraží Bruska uprostřed vyznačen červenou barvou. Fialový obdélníček provozní budovy leží od tehdejšího kolejiště na sever, zatímco dnes se nachází jižně od kolejí. Na severozápad vede silnice do Podbaby. Sousední Hergetova cihelna dala nejprve její západní části jméno Na hutích, dnes se celá jmenuje Dejvická a původní název převzala jiná ulice. K severovýchodu míří silnice do Bubenče, později zvaná Královská třída, dnes Pod kaštany. Obě cesty se napojují v místě dnešní stanice metra Hradčanská na silnici z Buben do Břevnova (dnes Milady Horákové). Vpravo dole Bruská brána.

Oficiální zahájení pravidelné dopravy na prvním úseku trati z Píně do Brusky začalo až 17. října 1831 a pravidelný provoz v celé délce dráhy od údolí Klíčavy do nádraží na Brusce mohl být zahájen až 14. září 1837, kdy dráhu na vlastní náklady obnovil nájemce Schimann.

Ačkoliv uhelná ložiska v Českých zemích byla již během 18. století rozpoznána a některá i otevřena, využití uhlí bránila jeho velká cena. Zatímco dřevo bylo snáze dostupné, k malé efektivitě ručního dolování se družila též nákladná doprava, která cenu narubaného uhlí zvyšovala i více než osminásobně.

Ale od poloviny 40. let 19. století se začal v průmyslu i v dopravě nezadržitelně hlásit ke slovu parní stroj, a hlavním přepravovaným artiklem se tedy stalo černé uhlí z překotně otevíraných dolů v okolí Buštěhradu.

Od roku 1844 vyrovnané hranice dřeva na nádraží za Bruskou branou počínaly ustupovat haldám černého uhlí a provoz na dráze ožil. Tato tradice zde pak přetrvala do 70. let 20. století.

Teprve v půli roku 1861 byla zavedena pravidelná osobní doprava. Do té doby byly šestimístné vozy pro dopravu osob vypravovány jen příležitostně. Jízda z Prahy do Rynholce trvala 6 hodin. Zde bylo možno přestoupit na dostavník do Rakovníka a západních Čech.

Potok Brusnice

V dnešních časech poněkud utajený potok, který větší částí své trasy probíhá kanalizací, se dříve nazýval Bruska. Tento levý přítok Vltavy, do níž ústí na Klárově, je dlouhý asi jen 4–5 km a pramení na více místech v Břevnově.

Hlavním pramenem je Vojtěška, která vyvěrá ve stejnojmenném altánu v areálu Břevnovského kláštera a napájí rybník Malá Markéta (též zvaný Sádky). Dva menší prameny pod náspem dnešní Patočkovy ulice zásobují rybník Velká Markéta (Pivovarský) a další prameniště na Petynce a Kajetánce jsou zdrojem vody pro rybník Vincek u Petynky (tzv. Vincentinum) a pro nádrž mezi Šleiferkou a Malovankou.

Za Šleiferkou kříží potok Patočkovu ulici, u Keplerovy ulice se vynořuje v nedávno zaniklé zahrádkářské kolonii u starého vojenského hřbitova a pod bastiony Mariánských hradeb vtéká do Nového světa a Jeleního příkopu. Poslední rybník na jeho toku se kdysi rozkládal u mlýna až v ohbí dnešní Chotkovy ulice.

V posledním půlstoletí bývala Brusnice v Jelením příkopu vyschlá s výjimkou období velkých dešťů. Nyní je průtok posílen vodou z historického hradního vodovodu.

Druhé období budování železnic

Mezitím už první období budování železnic charakterizované iniciativou ryze soukromých společností dospělo ke svému konci a od počátku 40. let zhruba do roku 1854 vládne éra, kdy se výstavby železniční sítě začíná ujímat samotný stát. Jakmile rakouská vláda zjistila, že blízké země, zejména Bavorsko a Prusko, jsou v budování železniční sítě podstatně dál, reagovala poměrně pružně. Byly mobilizovány intelektuální a hmotné zdroje, aby říše zpoždění dohnala, a od roku 1842 během dvanácti let se tak podařilo vybudovat tratě, které tvoří páteř naší železniční sítě – především Severní státní dráhu z Vídně do Prahy.

Do rozvoje železnic rakouské monarchie zasáhl v těch časech příznačně groteskním způsobem i nový císař Ferdinand I. Na rozdíl od svého beznadějně zkostnatělého otce Františka I. se dobrácký a slaboduchý následník trůnu přes počáteční nedůvěru s fenoménem železnice dobře sžil. Když za ním sice poprvé přišli odborníci, aby mu problematiku nového typu dopravy vysvětlili, prohlásil: „Nač potřebujeme budovat železnice, vždyť denně vidím, jak fiakry po Vídni jezdí prázdné?“ Časem se mu však nový vynález zalíbil a při výstavbě Jižní dráhy císaře Ferdinanda si už diktoval: „Železnice bez tunelu není žádná železnice. Chci tunel!“ A tak „Ferdovi“ opravdu jeden mezi Gumpoldskirchenem a Pfaffstättenem postavili – první a nejstarší v Rakousku.

Třetí období budování železnic

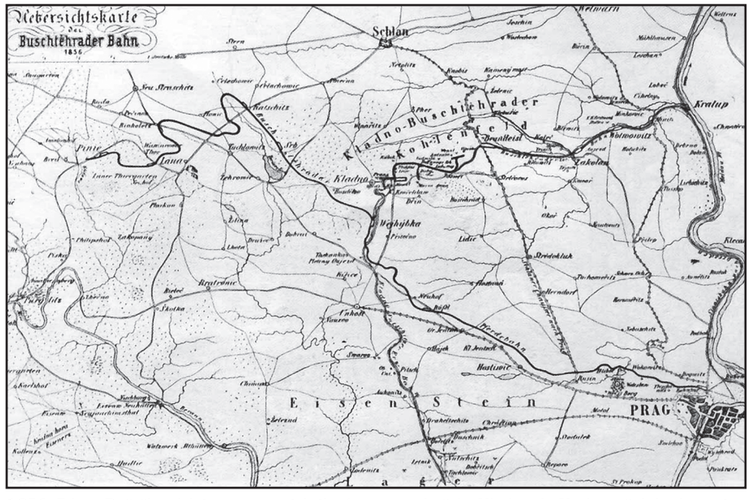
Tato etapa vývoje železných drah mezi roky 1855–1880 určená dravým nástupem soukromého kapitálu s mocnou podporou ze strany státu, se nazývá „zakladatelskou érou“ či „gründerským kapitalismem“. Válečné události ukázaly, jak významnou úlohu má rychlá doprava, a zájem vlády na obnově hospodářství a na odstraňování narůstající nezaměstnanosti vedl k tomu, že stát začal všemi způsoby podporovat soukromníky, aby oživil průmysl a obchod. Podnikatelé získávali snadno a lehce koncese ke stavbě drah i milionové státní zálohy, jen aby se co nejdříve zahájila stavba. Výsledek se dostavil: dosavadní dráhy prodlužovaly své tratě, rychle přibývaly nové železniční společnosti i jejich dráhy a z izolovaných tratí se upřádala provázaná železniční síť.

Jména Lanna či Stroussberg jsou dodnes symbolem obchodní zdatnosti a podnikatelské odvahy. Ať už šlo o nadané selfmademany či bezskrupulózní počtáře, průmyslová impéria, u jejichž zrodu stáli, vytvořila plody, jichž naše civilizace užívá dodnes. Typickým projektem této éry byl plán „Kladenského kamenouhelného těžířstva“ na vybudování uhelné dráhy z Kladna do Kralup.

Výhradně privilegovaná Buštěhradská železnice

Úmysl knížete Fürstenberga přebudovat koněspřežku na parní provoz se střetl se záměrem konkurenční společnosti využít blízkosti vltavské vodní cesty a pražsko-drážďanské dráhy, a napojit uhelný revír okolo Kladna na Kralupy, odkud může uhlí putovat jak do Prahy tak do Saska.

Za budovatele spojení Kladna s Prahou byl sice určen kníže Fürstenberg, ale po sporech s těžaři se kníže nakonec rozhodl, že bude lépe učinit z mocného konkurenta užitečného spojence. Přistoupil na to, že se (alespoň dočasně) zřekne rekonstrukce Pražsko-lánské koněspřežky a místo toho vybuduje s někdejšími rivaly zcela novou parostrojní dráhu z Kladna do Kralup nad Vltavou.



1856; Zde je Buštěhradská parostrojní dráha (vpravo nahoře) z Kladna do Kralup už dobudovaná

Buštěhradská uhelná dráha

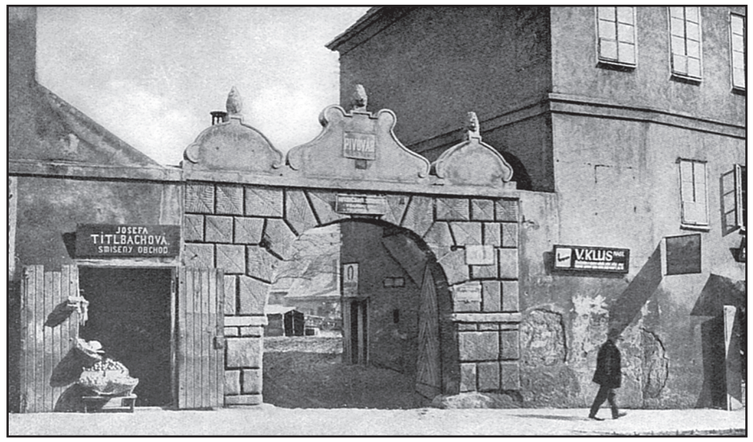
Roku 1845 dorazila Severní státní dráha z Vídně do Prahy, aby pokračovala ihned dál vltavským údolím na sever Čech a spojila tak rakouskou monarchii se saskými Drážďany.

Karel Egon II. Fürstenberg mezitím provozoval svou dráhu se vzrůstající efektivitou. Prozíravému knížeti ale nestačily jen zisky z přepravy – chtěl mít i monopol výhradního prodeje buštěhradského uhlí v Praze a v okolí. Roku 1846 proto uzavřel s císařskou toskánskou správou buštěhradských dolů příslušnou smlouvu o dodávkách uhlí.

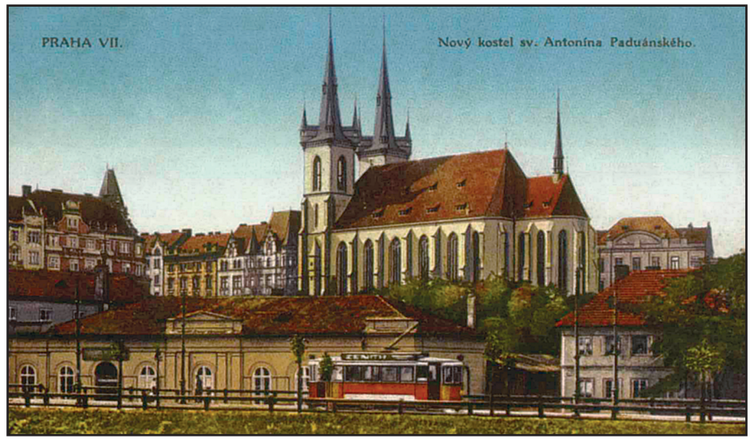
Koncem roku 1846 (některé prameny uvádějí rok 1847) podal Karel Egon II. z Fürstenbergu žádost o císařské povolení přestavět celou Pražsko-lánskou koněspřežku na parostrojní provoz po kolejích s normálním rozchodem 1435 mm. Jako zdůvodnění žádosti se uvádí skutečnost, že kapacita koněspřežní dráhy již zdaleka nestačí potřebám Prahy, kde často propuká nouze o uhlí a s tím spojené lichvaření. Současně se tak předejde devastaci lesů pustošivým kácením zdravých stromů na otop. V dokumentu se znovu připomíná i fürstenberský záměr spojit nádraží Bruska s tratí Státní dráhy Pražsko-drážďanské, a to výstavbou spojovací trati z Brusky k Bubenči, kde nedaleko tehdejšího Bučkova parku (v místech dnešního Sibiřského náměstí) bylo již projektováno zaústění na Státní dráhu. Detailní projekt slíbil kníže předložit vídeňským úřadům do konce února 1848, ale neučinil tak včas a pak již bylo pozdě.

Třebaže trasa fürstenberské dráhy Výhybka – Bruska – Bubny představuje nejkratší a přímé spojení kladenské uhelné pánve s Prahou, předložilo „Kladenské kamenouhelné těžířstvo“ založené roku 1848 a ovládané stavebními podnikateli bratry Kleinovými a loďařem Vojtěchem Lannou projekt zcela nové parostrojní dráhy. Měla vést z Kladna kolem dolů v okolí Dubí do Kralup nad Vltavou, kde by se napojila na Státní dráhu z Prahy do Drážďan.

Nastalo pak několikaleté zápolení mezi knížetem Fürstenbergem a podnikateli nastupující „gründerské“ éry, čí projekt dopravy uhlí pro Prahu bude realizován.



Krásná renesanční brána pivovaru ukazuje starobylý původ bubenského dvora.

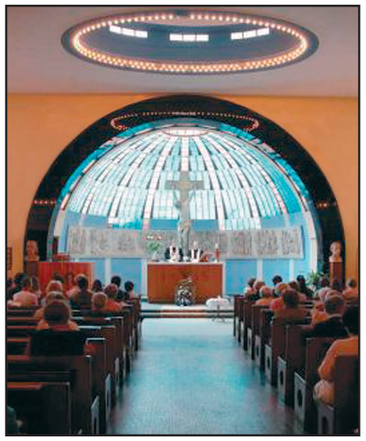


Žlutá budova dělnického divadla při Kejřově pivovaru a další zástavba starých Buben se krčí za nově zřízenou navigací nábřeží Kapitána Jaroše. To bylo zváno tehdy Vltavská ulice, a dalo tak jméno dnešní stanici metra. Obytné domy kolem Strossmayerova náměstí jsou vlevo a C. k. reálka vpravo za kostelem.

Kostel dokončený roku 1914 podle projektu Františka Mikše byl už v době vzniku pokládán za ukázku stylové vyčerpanosti novogotiky, ale snad právě tato slohová opožděnost kostelu pomohla zapojit se přirozeně mezi eklektické fasády Strossmayerova náměstí a jeho bezmála šedesátimetrové dvojvěží si dnes už nelze od siluety zdejší čtvrti odmyslet.



Před 1906; Na bubenském břehu se vlevo vypíná Kejřův pivovar a sladovna, nižší řada domů vpravo těsně u řeky byla roku 1906 před začátkem regulace zbourána. Vysoký komín patří Böhmově továrně na klobouky, která později z větší části ustoupila budově Elektrických podniků. Dřevěný most z roku 1900, jehož výstavba byla vynucena postavením holešovických jatek, byl při regulací řeky nahrazen Hlávkovým mostem dokončeným v roce 1910 a do roku 1912 postupně odstraněn.



Husův sbor

Pozoruhodnou duchovní stavbou Buben je sbor Československé církve husitské v ulici Farského č. pop. 1386/3, který vznikl v letech 1936–1937 podle projektu Františka Kubelky.

Stavba z dálky ohlašovaná čtyřmetrovou plastikou kalicha z pozlacené mědi tvoří s věžemi nedalekého kostela sv. Antonína charakteristickou dominantu Buben.

Apsidu modlitebny s motivem, jenž evokuje záři oblohy, vyrobila podle návrhu profesora Č. O. Jandla ze sklobetonu firma Mrázek.

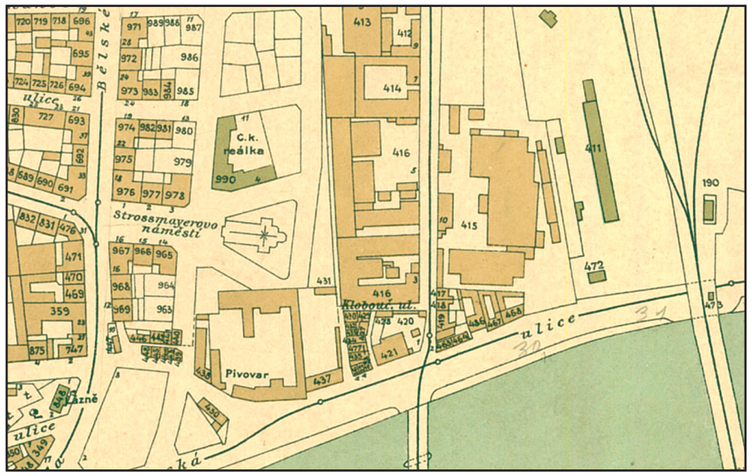
Stavba v podzemí ukrývá obrovské kolumbárium, jehož část byla časem přeměněna na malý společenský sál, který pod jménem divadlo Radar slouží místní kultuře.

V prostorách divadla vznikla za režie Karla Smyczka část televizního medailonu nazvaného Originální pražský synkopický orchestr. Pro tento hudební dokument oceněný na festivalu v Montreux roku 1991 Stříbrnou růží nazpívali zde Sestry Havelkovy s Ondřejem Havelkou roztomilý foxtrot Flašinetář.

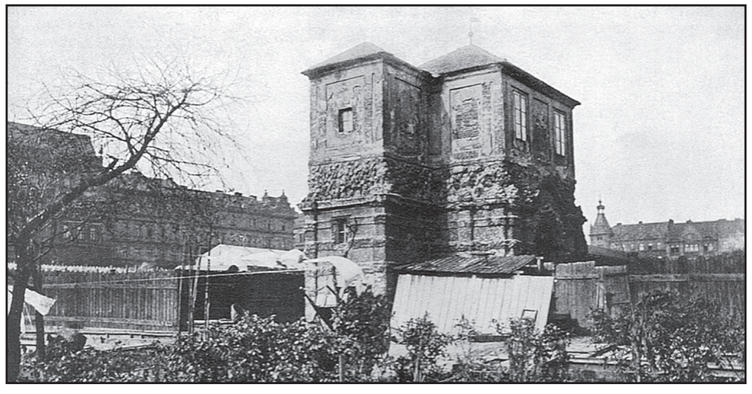
Jádro starých Buben

Obec Bubny při severním břehu řeky měla svůj střed tvořený panským dvorem, který stával mezi kostelem sv. Antonína a řekou. K bubenskému dvoru náležel pivovar a také rozsáhlá zahrada se sallou terrenou a grottou. Dvojměstí Holešovice-Bubny bylo k Praze připojeno 18. listopadu 1884. To už ale pomalu začaly mezi drobnými domky vznikat první velkorysé činžovní domy, které daly základ oblíbené obytné čtvrti pod Letnou.

Bubny prošly radikální modernizací ve 30. a 40. letech a měřítku obřích administrativních budov, které v jejich centru před druhou světovou válkou vyrostly, se ještě dokázaly přizpůsobit, ale dopravní stavby 70. a 80. let vyryly do jejich tváře nezhojitelnou jizvu.



1910; Zbytky starých Buben od předpolí Hlávkova mostu (Kloboučnická ulice dostala své jméno podle továrny na klobouky bratří Böhmových č. pop. 416) pokračují na západ areálem dvora a pivovaru a končí drobnými domky v ulici Na ovčínách u Bělského třídy. Tam už začíná skutečná městská zástavba na pravidelných parcelách. Kostel sv. Antonína Paduánského je dosud jen naznačen ve své budoucí poloze, ale reálka, která se sem přestěhovala z Letné od Studánky, už na Strossmayerově náměstí stojí. Místní fabriky podél Bubenské ulice (č. pop. 415 patřilo železárně firmy Bondy L. G.) postupně ustupovaly nové výstavbě a definitivně zmizely koncem 70. let.



Okolo 1885; Grotta zhruba na místě dnešního kostela sv. Antonína v pohledu ke křižovatce Bělského třídy (Dukelských hrdinů) a Skuherského ulice (Pplk. Sochora) byla zbořena roku 1890. Vlevo těsně za grottou stupňovitý štít neorenesančního domu č. pop. 693 architekta Jana Zeyera. Dál vlevo pokračuje západní fronta domů podél Bělského třídy ke Strossmayerovu náměstí, kde končí rohovým domem č. pop. 691 s lékárnou, jehož vysokou střechu vidíme úplně vlevo při okraji snímku.

Od poloviny 19. století statek se zdejším pivovarem držela známá pražská rodina Richterů. Ta pivovar s hostincem pronajala sládkovi Otakaru Kejřovi. Během druhé poloviny 19. století získal podnik pod jeho vedením na věhlasu.

Hostinec byl rozšířen na dva lokály s výčepem a roku 1875 přibyl velký sál, kde se pořádaly taneční zábavy a sídlilo Dělnické divadlo Prahy VII. V létě se pravidelně otevírala pivovarská zahrada.

Po Otakaru Kejřovi si pivovar roku 1892 pronajal jeho synovec Václav Kejř. Atmosféru a duši zdejšímu pivovaru dávala rodina nájemce, proto se pro pivovar Richterovy rodiny vžil název „U Kejřů“.

Při rozsáhlé rekonstrukci mezi roky 1906–1909 došlo k rozšíření varny na kapacitu 40 hl, přibyl parní pohon a roční výstav činil v té době 4 500 hl piva. To byla doba největšího rozkvětu pivovaru.

Pivovar měl význam pouze místní, ale díky dobré pověsti zde přetrvala výroba přes první světovou světovou válku. Nicméně v roce 1926 byla ukončena. Dva roky na to převzal budovy stát a používal je jako skladiště, dílny a garáže.

Tečku za existencí jedné z prvních a zároveň posledních původních staveb starých Buben učinila demolice v roce 1959 během úprav předmostí Hlávkova mostu. Zbylý plácek při ulici Na ovčínách sloužil dětským hrám a roku 1985 zde podle plánů Milana Rejchla vyrostla budova výpočetního střediska Státní plánovací komise později přeměněná na sídlo Konsolidační agentury.

Přes most Františka Josefa I. (od roku 1951 nahrazen mostem Štefánikovým) mohl být do Buben v roce 1868 přiveden vodovod a roku 1884 i koňka. Ihned po spojení s Prahou dostaly Bubny regulační plán schválený 9. dubna 1869.

Nejstarší obytné domy, které tu dnes najdeme, vyrostly kolem Bělského třídy, dnes zvané Dukelských hrdinů, v 80. a 90. letech 19. století a tehdy rovněž první činžáky začínaly nesměle šplhat na letenské svahy při Belcrediho třídě.

Obě hlavní ulice se protínaly v prostoru dnešního Strossmayerova náměstí, jemuž však stále chyběla dominanta, kterou dnes představuje kostel sv. Antonína z Padovy.

Bubny měly jediné místo bohoslužeb, jímž byl historicky románský kostelík sv. Klimenta v Kostelní ulici, který ovšem sloužil i podstatně větším Holešovicím. Když počet obyvatel Holešovic a Buben spojených v roce 1869 dosáhl hranice deseti tisíc duší, bylo nutno vybudovat důstojnější svatostánek v centru obce.

Místo vybrané pro staveniště kostela patřívalo k někdejší zahradě za panským dvorem. Do roku 1908, kdy se začalo se stavbou, zde bývalo hřiště a cyklistická závodní dráha později upravená na atletický ovál. Krátký čas zde působil klub AC Sparta a jednalo se o vůbec první pražské atletické hřiště!



Lokomotiva Kladno; Za hnanými nápravami dvě nápravy polotendru posuvně podepírají zadní část kotle.

Koněspřežní provoz z Prahy do Kladna nakonec skončil až v roce 1863, mezi Kladnem a Lány (Stochovem) přetrval o šest let déle a v nejzápadnějším úseku na Brejl dokonce vydržel až do roku 1873. Pražané neměli z výstavby kladensko-kralupské dráhy vůbec žádnou radost, jelikož uhelná trať takto měla vést do metropole oklikou a kombinovaná doprava společně se Státní dráhou přinese dvojí placení přepravného. K dovršení všeho se ale ještě objevila nebezpečná myšlenka prodloužit trať Kladno – Kralupy přímo do Berouna k budoucí dráze Pražsko-plzeňské, čímž by uhelná dráha obešla Prahu natrvalo.

Dne 21. prosince 1852 udělil císař František Josef I. knížeti Fürstenbergovi předběžné povolení utvořit novou železniční akciovou společnost, postavit parostrojní uhelnou dráhu z Kladna do Kralup nad Vltavou a zahájit přípravy k prodloužení dosavadní koněspřežky z Výhybky do buštěhradského uhelného revíru.

Dne 25. října 1853 se konala ustavující valná hromada společnosti „Buštěhradské železnice“ (BŽ), německy „Bustiehrader-Eisenbahn“či„Buštěhrader-Eisenbahn“ (BEB) a společnost už na jaře roku 1854 zahájila budování parostrojní uhelné dráhy o standardním rozchodu z Kladna do Kralup nad Vltavou.

Stavbu s výjimkou provozních budov převzali bratři Kleinové, známí stavitelé železnic a jedni z největších akcionářů společnosti Buštěhradské železnice.

Budovy na trase postavil sám Vojtěch Lanna, další velký akcionář společnosti. Díky Buštěhradské dráze tak vznikl v Kralupech nad Vltavou, bezvýznamné vsi o 181 obyvatelích, železniční uzel.

Dne 23. února 1856 se konalo slavnostní zahájení provozu po celé délce nově vybudované trati Buštěhradské železnice a pravidelná nákladní doprava byla zavedena 3. června 1856.

Společnost Buštěhradské železnice tedy od roku 1856 vlastnila dvě provozuschopné a fungující železnice: Pražsko-lánskou úzkorozchodnou koněspřežku a parostrojní uhelnou dráhu z Kladna do Kralup nad Vltavou standardního rozchodu.

Obě trati sice procházely kladenským katastrálním územím, ale vzájemně spolu nebyly propojeny. Pražsko-lánská koněspřežka měla své nádraží na Výhybce, zatímco Buštěhradská železnice vycházela z Újezda pod Kladnem. Tato městská část (v minulosti zcela samostatná obec) bývala později též nazývána Kladno Dolní. Zde bylo zřízeno výchozí nádraží kralupské parostrojní železnice zvané Staré Kladno.

K propojení obou drah společnosti Buštěhradské železnice dlouho sloužila průmyslová závodní dráha běžného rozchodu vybudovaná pro potřeby kladenských hutí. Délkou 32,5 km byla jednou z nejdelších vleček na světě.



Wilhelm svobodný pán z Engerthu

Wilhelm Freiherr von Engerth, významný rakouský stavitel železničních tratí a lokomotivní konstruktér, vystudoval ve Vídni architekturu a strojní inženýrství.

Pro potřeby horských železnic vytvořil konstrukci parní lokomotivy krátkého rozvoru, jejíž zadní část spočívala posuvně na podpůrném tendru, aby mohla projíždět ostré oblouky trati. Jeden ze tří zachovaných strojů této konstrukce jménem Kladno vyrobený roku 1855 byl dodán společnosti Buštěhradské dráhy pro přepravu uhlí na kmenové trati z Kladna do Kralup nad Vltavou, kde sloužil od zahájení provozu v roce 1856. Dnes se nachází v Národním technickém museu v Praze.

V roce 1850 byl W. von Engerth jmenován technickým ředitelem rakouské komise pro výstavbu železnic, později převzal Odbor inženýrství Rakouského ministerstva obchodu, roku 1855 se stal ústředním a následně generálním ředitelem Rakouských státních drah.

Záběr jeho činnosti byl neobyčejně široký. Kromě strojního inženýrství a prací pro železnice se zabýval regulací Dunaje, navrhl a vybudoval plovoucí bariéru, která chránila Dunajský kanál ve Vídni před jarními ledy (tzv. Schwimmtor) a roku 1873 vedl výstavbu hal pro vídeňskou Světovou výstavu.

V roce 1875 mu byl udělen rytířský titul a na jeho počest byl po něm nazván uhelný důl založený roku 1868 na severozápadním okraji Kladna, činný do roku 1945. Dodnes nese Engerthovo jméno též okolní kladenská čtvrť.

INSERCE

50 kilogramů
buštěhrad.-kladenského
uhlí
prodává se:

v skladištích		kusy	kostky	drobné
Bruska	nádraží po	50	46	30 kr.
Bubny	buštěhr. „	50	46	30 „
Smichov	dráhy „	50	46	30 „
Karlín	nádr. st. dr. „	52	48	32 „

Přívoz s daní potravní obnáší dle vzdálenosti **6 až 8 krejcarů od 50 kilogramů.** 4796

Veškeré objednávky na vagony, jakož i poptávky co do ceny a ostatních modalit vyřizuje ústřední kancelář spolku v Praze, Dlabenulice č. 3.

Špejchar – lidé, tramvaje a vlaky

Od Buben vedla k Brusce přes Letnou historická cesta, která se vinula dále podél hradeb k západu na Břevnov a do Hostivic. Ta dostala v roce 1889 název Belcrediho třída, který se pak často měnil: za 2. světové války Sonnenberg-Strasse, pak Krále Jiřího VI., posléze Obránců míru a dnes Milady Horákové. Kromě staré vsi Bubny na jejím východním konci vytvořil se zárodek budoucí zástavby u Brusky. Přitažlivost tomu místu zaručovalo sousedství Písecké brány. Po velkorysých vilách, které se počaly řadit kolem dnešní křižovatky Špejchar jako první, tu postupem času při obou stranách ulice vyrostly činžovní domy s obchody v přízemí a zdobnými fasádami obytných pater.

Mezi roky 1863–1873 bylo v Brusce vystavěno současné nádraží. Uhelná složiště se postupně rozrostla a stala se součástí atmosféry tohoto místa, k níž patřily zaprášené baráky podniku Uhelné sklady a proslulé nálevny na Špejcharu.

Atmosféra přívětivé městské třídy s hrčícími tramvajemi a rušným životem okolo cinkavých přejezdů při dejvickém nádraží přetrvala až do začátku 70. let, kdy z důvodu výstavby metra a rozšiřování hlavní ulice byly zdejší domy podrobeny částečné asanaci.



1973; Fotografie západního zhlaví dejvického nádraží z mostu v ulici Svatovítské ukazuje značný rozsah zdejšího kolejiště, kdy vpravo odbočovaly koleje do uhelných skladů a vlevo dole mířila vlečka k vojenským zásobárnám. Dnes je provoz redukován prakticky jen na dvě funkční koleje.



1973; Objekt stavědla u východního zhlaví se závorami do Bubenečské ulice vítal nejen vlaky od Buben, ale též tisíce chodců, kteří tudy denně proudili od tramvajových zastávek na třídě Obránců míru do Dejvické ulice. Počátkem června roku 2009 bylo stavědlo při výstavbě tunelu městského okruhu zbořeno. Vlevo vzadu těžní věž ze stavby podzemní dráhy trasy „A“. Za postavou v popředí je patrné zdobené zábradlí původního podchodu trati, do něhož byl později napojen vestibul stanice metra Hradčanská.

Přestavba nádraží Bruska

Pražsko-lánská koněspřežka se nakonec roku 1863 po přestavbě na parostrojní trať o rozchodu 1435 mm stala význačným článkem železniční sítě Buštěhradské dráhy.

S rostoucí spotřebou uhlí se rozrůstaly i uhelné sklady v nádraží Bruska, a tak v roce 1871 muselo dojít k jeho rozšíření. Příslušné úřední jednání v srpnu 1871 proběhlo celkem hladce. Komise rozhodla, že je nezbytné přeložit velvarsko-teplickou silnici v sousedství nádraží a pro rozšíření nádražního areálu použít pozemků přilehlého dejvického dvora, které patřily svatovítské kapitule.

Vzápětí protestovalo Ministerstvo války, kterému se vůbec nelíbilo, že nádraží je lokalizováno ve střeženém pevnostním pásmu, kam by neměla mít veřejnost přístup. Kapitula svatovítského dómu se zase bránila, že se staví na jejích pozemcích, aniž je Společnost Buštěhradské dráhy zaplatila. Armáda nakonec moudře ustoupila a s Kapitulou rovněž došlo k dohodě.

Při následné přestavbě nádraží byla postavena na Brusce budova vodojemu pro lokomotivy v těsném sousedství původní výpravní budovy. Kromě toho vzniklo na trati deset strážních domků a nová staniční budova ve Veleslavíně.

Původní výpravní budova koněspřežky byla nejprve zvýšena o jedno patro a dosavadní úřední místnosti byly upraveny na čekárny. V roce 1865 byla čekárna na kladenské straně rozšířena přízemním přístavkem a o tři roky později byl stejný přístavek postaven i na opačné straně.

Po dokončení nové dejvické výpravní budovy byl objekt upraven na obytný, oba přístavky zvýšeny o jedno podlaží a v této podobě stojí budova dodnes. Ve středním traktu jsou zachovány původní kamenné zdi a klenuté stropy.

Současnou staniční budovu postavili Josef Chvála a Saturnin Heller v rámci celkového rozšíření nádraží v roce 1872. Součástí této budovy je rovněž prezidentský salonek se samostatným, odděleným nástupištěm, příjezdem a vstupem z ulice, který používal prezident republiky při cestách z Hradu do své rezidence v Lánech (do stanice Stochov). Poslání salonku vybudovaného z čekárny 1. třídy bývalo patrné ze štukového reliéfu lva nad portálem vstupních dveří z perónu.

V polovině 90. let 20. století prošla staniční budova rekonstrukcí, s dalšími úpravami se počítá při plánované stavbě železniční trati na letiště v Ruzyni.

Kromě názvu Bruska bylo nádraží dříve známo také jako Písecká brána. Mezi roky 1925 a 1941 neslo název Dejvice a od roku 1941 Praha-Dejvice.

Buštěhradská dráha v úseku mezi Bubny a Hostivicemi byla už dříve předmětem úvah o „útlumu“ nebo úplném zrušení.

Prvně se takové návrhy objevily v souvislosti s urbanizací Dejvic, kdy se zdálo, že dráha překáží dobrému spojení této čtvrti s centrem. Problém vyřešil most ve Svatovítské ulici, ačkoliv závory na Hradčanské přežívají dodnes.

Emanuel Hruška rozpracoval myšlenku východozápadního diametru, který by prošel skrze území Buben a v Holešovicích by se okolo něj seřadily význačné budovy státní správy. Tato sugestivní vize byla oporou mnoha dalších plánů na budoucí přestavbu Holešovic a Buben a stala se též základem regulace Veletržní ulice, která je nově stanovenou šíří na svém východním konci přizpůsobená velkolepé úloze, která jí ve zmíněné koncepci měla připadnout.

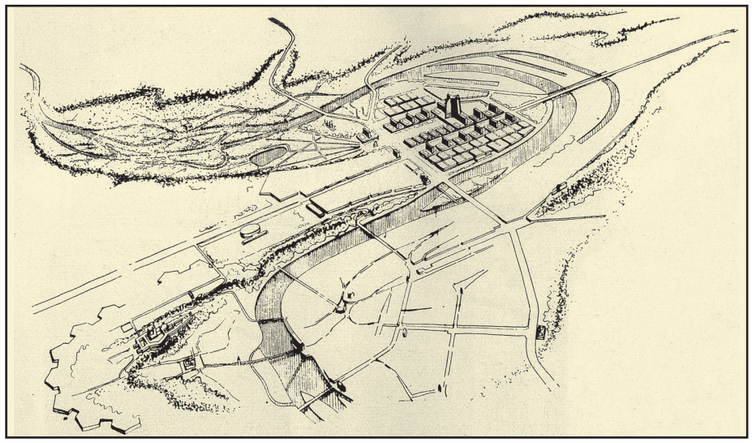
Josef Havlíček s kolektivem (doprava Ing. Miroslav Lada) v plánu na přestavbu holešovického meandru vycházel v roce 1960 ze záměrů na zrušení nádraží Těšnov, Bubny a Praha-střed. Počítalo se, že dráhu z Karlína do Buben nahradí takzvaná Holešovická přeložka (dokončena roku 1980) s nádražím Holešovice (1985) a ve stopě buštěhradské dráhy povede jižním okrajem Stromovky východozápadní magistrála, která se v blízkosti holešovické elektrárny spojí s magistrálou severojižní.

Tato myšlenka se stal součástí dopravního řešení pražské silniční dopravy jménem ZÁKOS (základní komunikační systém) a kapacita zrušené buštěhradské dráhy měla být nahrazena zkapacitněním trati ze Smíchova do Hostivic přes Pražský Semmering.

Změna společenská situace po roce 1989 realizaci tohoto technokratického plánu sice odvrátila a trať, která je nejvytíženější jednokolejnou tratí v republice, bude bezpochyby dál sloužit železniční dopravě. Přesto v rámci uvažovaného budování rychlodráhy na ruzyňské letiště dozná proměny.

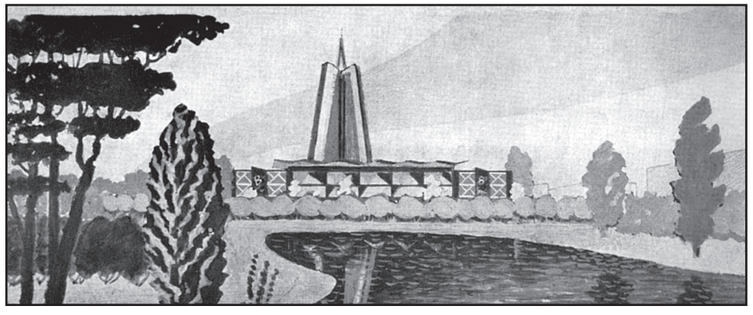
Samo Buštěhradské nádraží v Bubnech zůstane zachováno ve své funkci, nikoliv však ve stavební podstatě. Budoucí stanice rychlodráhy bude již novou architekturou, která nahradí dnešní smutnou staniční budovu ztracenou v okolí Bubenské ulice.

Nádraží Bubny představovalo pro město Prahu mimořádný přínos, kterého si zpětně vážíme, ovšem některé hodnoty starších časů nemají pro dnešní dobu cenu jinou než sentimentální. U těchto staveb bývá zpravidla silnější schopnost vyvolávat nostalgické emoce než architektonická mimořádnost a nezbývá než doufat, že bubenské nádraží snad časem uvolní místo citlivějším plánům obnovy, než jaké se na jeho místě prosazovaly dříve…



1943–1944; Emanuel Hruška plánoval rozvoj Prahy podél východozápadního diametru z Letné Veletržní ulicí přes Holešovice, kde kolem Dělnické ulice měla vzniknout vládní čtvrť, na Palmovku. Nádraží Bubny mělo zmizet spolu s Negrelliho viaduktem – přes Štvanici do Buben míří jen samotný Hlávkův most.





1960, Josef Havlíček a kolektiv; Místo bubenského nádraží se od severu táhne parkový pás se stadionem, mezinárodním hotelem a budovou veřejné správy výšky 34 pater na půdorysu kříže, která měla vynikat v dálkových průhledech diametrem. Jižně od ní měl stát obchodní dům Bubna a dál proti Elektrickým podnikům divadlo. Tento pás obepíná od východu nová komunikace v trase zrušené pražsko-drážďanské dráhy a od západu Severojižní magistrála, která už tvoří známou mimoúrovňovou křižovatku u Hlávkova mostu. Před stadionem se obloukem vlevo napojuje na takzvanou východozápadní magistrálu, která měla vést zrušenou buštěhradskou dráhou. Dole pohled od divadla k obchodnímu domu a ke správní budově.

čenských akcí si zvýšený provoz vyžádal oddělení chodců od ostatních druhů dopravy.

Východně od původního viaduktu byl v roce 1959 podle návrhu inženýra Klímy a prováděcího projektu inženýra Kočího vybudován průchod o šířce 5 m a světlé výšce 3 m. Tehdy byly patrně z viaduktu odstraněny kamenné patníky, které na obou předmostích uvozovaly železnou část konstrukce.

Podchod je tvořen deskovou konstrukcí ze železobetonu s povrchovou úpravou provedenou umělým kamenem. Střízlivé výtvarné provedení je velmi kultivované, v sousedství historického viaduktu působí přiměřeně a vůči chodcům není nevlídné.

Hodnota viaduktu spočívá především v jedinečném zapojení do kontextu, které tvoří cílenou kompozici s Průmyslovým palácem v pozadí. Společné městotvorné působení obou staveb stěží bude možno zopakovat v případě budoucího nahrazení viaduktu jinou mostní konstrukcí.

Nádraží Bubny

Areál vznikl v dnešním rozsahu postupně přibližně mezi roky 1851–1880. Napříč holešovickým poloostrovem vedla jako první trať Praha – Drážďany trasovaná ještě inženýrem Pernerem z nádraží Státní dráhy (dnes Masarykovo) po Negrelliho viaduktu do Bubenče.

Na přelomu 60. a 70. let 19. století byla do tohoto traťového úseku v prostoru Buben zaústěna větev Buštěhradské dráhy z Brusky. Na místě styku obou tratí Buštěhradská dráha vybudovala svou stanici a výtopnu o dvou kolejích, kterou později nahradila dnes zaniklá segmentová „rotunda“ s točnou a paprsky deseti kolejí.

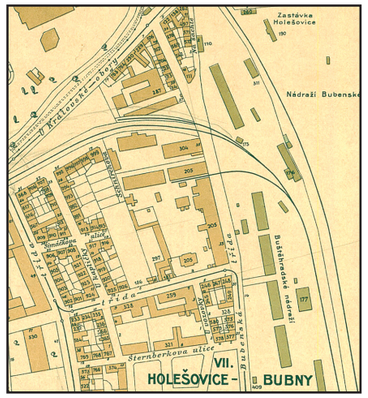
Stísněné prostory výtopny a dílen Společnosti státní dráhy na Masarykově nádraží z roku 1845 zbavil prudký stavební rozvoj Prahy územních rezerv, proto společnost v 70. letech vybudovala nový areál na získaných pozemcích při své trati za řekou v Holešovicích východně od Buštěhradského nádraží.

Oba nádražní areály tvořily rozsáhlý celek s kolejištěm o šíři asi 200 až 300 m, jenž byl v době svého rozmachu největším železničním uzlem Prahy a okolí. Bylo tu celkem sedmnáct dopravních kolejí a ještě mnohem více manipulačních. Provozní problémy brzy začal přinášet Negrelliho viadukt, jehož kapacitu sdílely zastávkové vlaky i dálkové spoje se zdejší nákladní dopravou do holešovického přístavu, jatek či elektrárny.

Současná staniční budova v Bubnech pochází z roku 1923 a určena byla pouze provozu Buštěhradské dráhy. Cestující, kteří jeli směrem na Děčín Státní dráhou, skrz Buštěhradské nádraží jen projíždějí. Jim sloužila o sto metrů dále na sever položená malá zastávka Praha-Holešovice od roku 1989 nahrazená jenom ostudným plechovým přístřeškem.



1967; Historické provozní budovy nádraží Buštěhradské dráhy a novodobé stavědlo na severním zhlaví nádraží Bubny. Vysoká budova vlevo, zde značně přestavěná pro jiné účely, původně obsahovala vodojem.





Vlevo na mapě z roku 1910 stojí podél Bubenské ulice čtyři mohutná skladiště, vpravo od nich výpravní budova. Přes ulici vede vlečka ke smaltovně Vincence Gečmena č. pop. 205, podle níž má od roku 1926 zdejší ulice jméno U smaltovny. Starší název U vozovky jí dala Pražsko-vídeňská akciová společnost na výrobu vagonů a železničního příslušenství v areálu nádraží. Při Šternberkově ulici leží jedna z Bondyho fabrik – Bondy, továrna na železné konstrukce a mostárna, č. pop. 321. Dnes jsou zde obytné domy. Výše na přejezdu odbočuje zaniklá vlečka k Müllerově továrně a k Schwarzenbergově ohradě dřeva v trojúhelníku mezi ulicí U Královské obory (U Výstaviště) a tratí. Odtud vedl přednosta trati buštěhradské dráhy inženýr Pihrt roku 1890 dvě odbočky k Výstavišti celkové délky 1,6 km. Ještě v roce 1956 se touto vlečkou dopravoval na výstaviště jako exponát vůz koňky a tramvaje T1. Vlečka zanikla patrně o rok později. Na letecké mapě z roku 1938 už jedno ze skladišť podél Bubenské ulice chybí. Nahoře mezi obloukem spojovací dráhy do Dejvic a kolejemi Pražsko-drážďanské dráhy leží rotunda výtopny.

Buštěhradské nádraží neslo zprvu jméno Bubna, posléze Bubny a od roku 1941 Praha-Bubny. Dnes je sice v provozu, ale jízdenku si u zavřených pokladních okének už nekoupíte a se zachováním budovy v rámci přestavby trati na rychlodráhu se nepočítá.

Urbanizace Prahy během 20. století byla tak prudká, že se s ní areál v Bubnech v důsledku své polohy dostal znovu do konfliktu – dříve než se čekalo, a dokonce dřív než stačil výrazně morálně zastarat!

Od vzniku samostatné republiky se proto na nádraží Bubny začalo nahlížet jako na územní rezervu pro rozvoj města. To dokládají i navrhovaná regulační schémata Holešovic, která již desítky let počítají s napojením Veletržní třídy do Dělnické ulice a následně se vznikem velkoměstské západovýchodní osy z Dejvic do Libně.

Ke konci svého plného provozu už bylo nádraží vyloženým anachronismem, který na svém místě přežíval spíše jen proto, že urbanistické a dopravní koncepce, jež ho měly nahradit, byly nevyzrálé nebo nerealisticky velikášské.

Buštěhradská dráha, do níž majitelé s postupujícím časem přestávali investovat a soustředili se jen na vyplácení dividend, které v závěrečné fázi dosahovaly až 14 %, technicky upadala a nakonec byla jako poslední soukromá železnice v Českých zemích 1. ledna 1923 zestátněna. České dráhy zde převzaly provoz 5. července téhož roku.

Tramvaje tvoří město…

V závěru 19. století začala vznikat na Brusce první zástavba. Belcrediho třída byla tu mnohem užší než dnes. Mezi křižovatkou Špejchar a železničním přejezdem u Bubenečské ulice ji lemovaly po obou stranách činžovní domy.

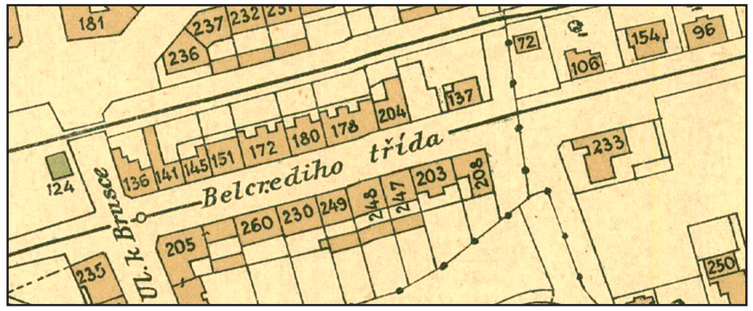
Dne 21. listopadu 1908 byl zprovozněn jednokolejný úsek tramvajové trati z východního konce Letenské pláně k Brusce, na němž byly zřízeny dvě výhybny v zastávkách, a po zimě pokračovaly stavební práce až ke Střešovické vozovně dokončené současně s tratí. Celá trať byla podrobena úřední zkoušce 21. října 1909.

Vozovna měla stát v místě dnešního obytného bloku zvaného Molochov na Letné, ale kvůli nadsazené ceně pozemků se město rozhodlo pro Střešovice.

Remíza byla po dokončení trojlodní s patnácti kolejemi a její celková kapacita činila 75 motorových čtyřnápravových vozů. Pro údržbu bylo devět kolejí vybaveno montážními jámami a na první loď v celé její šíři navazovala zámečnická dílna. Čtvrtá loď postavená v roce 1923 umožňovala umístění dalších 35 vozů. Prodloužením vozovny roku 1931 kapacita stoupla na definitivních 129 stání.

Budova postavená architektem a stavitelem Josefem Paroubkem je zajímavou architektonickou ukázkou tří typů střešních konstrukcí používaných v historii vozoven pražských tramvají. V interiéru nejstarších hal je dochována původní otevřená a velmi subtilní dřevěná konstrukce podle patentu prof. Záhorského nesená na dřevěných sloupech mezi jednotlivými kolejemi. Části ze 20. let 20. století mají dřevěné krovové konstrukce nad celou šíří haly z masivních dřevěných nosníků zpevněných ocelovými táhly a přístavba z roku 1930 je tvořená ocelovou konstrukcí se systémem vodorovných a šikmých táhel.

V letech 1936–1959 v nepodsklepených částech první lodě garážovaly trolejbusy nejstarší trolejbusové trati v Praze ze Střešovic ke kostelíku sv. Matěje.



1910; Mapa Belcrediho třídy mezi dvěma železničními přejezdy na Brusce odpovídá scéně na pohlednici dole. Nárožní dům č. pop. 233 vpravo je hostinec Na Špejcharu u nezastavěné Badeniho ulice. (Jižní frontě domů Belcrediho třídy číslování změnil posun hranic katastru, jímž připadla ke Hradčanům.)



Okolo 1910; Průhled Belcrediho třídou k Letné přibližně z místa před domem č. pop. 235; Žluté nároží původního domu č. pop. 205 při ulici K Brusce dnes nahrazuje východní z dvojice objektů někdejšího ministerstva elektroprůmyslu. Žádný z domů v levé uliční frontě už nestojí.



Vypravování tramvajových vlaků z vozovny bylo ukončeno 1. září 1992 a objekt byl přeměněn na Muzeum městské hromadné dopravy v Praze.

Narůstající provoz na trati si vynutil zřízení druhé koleje, jejíž budování postupně probíhalo od Letenské pláně ke střešovické vozovně do konce roku 1919.

V roce 1910 byla ulicí U Prašného mostu od hlavní trati vedena manipulační kolej ke Hradu, aby bylo možno vypravovat tramvaje ze střešovické vozovny také na trať v ulici Mariánské hradby. Spojka délky 232 m představovala opravdovou kuriozitu.

Trať tu překračovala čáru potravní daně, jež křížila ulici U Prašného mostu zhruba v její polovině (akcíz zanikl roku 1942). Vrata na čáře byla zavřena a otevíral je zřízenec akcízu při ranním vyjíždění a večerním zatahování do vozovny na žádost prvního vozu.

Tramvaje se tady navíc musely poprat s největším sklonem, jaký se kdy v pražské tramvajové síti vyskytl. Ten činil v horní části ulice více než 10%! Nakonec byla spojka přemístěna do dnešní polohy v ulici U Brusnice, na níž byl zahájen provoz 26. ledna 1913.

Mezitím došlo k 31. května 1912 ke zprovoznění trati od Chotkovy silnice Badeniho ulicí na Špejchar.

V roce 1929 byla tramvajová trať na Belcrediho třídě mezi ulicemi V Brusce (tehdy Hennerova) a Tychonovou přeložen severněji, aby se přizpůsobil vznikající zástavbě při jižní straně ulice, která na západě vyvrcholila stavbou Národního archivu architekta Weingärtnera z let 1931–1932.

Po letitém klidu se sice zdálo, že základ úpravné městské třídy je tak bezpečně položen, ale nakonec přišly ke slovu plány na přestavbu okolí Brusky spojené s budováním metra a rozšiřováním ulice tehdy již zvané Obránců míru.

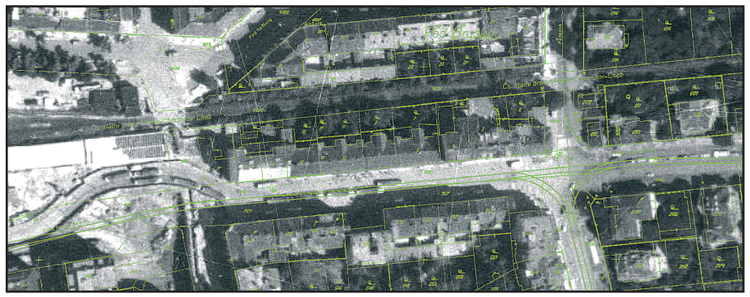
…a někdy město bourají!

Výstavba metra a přeložka tramvajové trati v 70. letech přispěly k tomu, že zdejší spořádaná ulice na rozhraní Dejvic a Hradčan byla v místě stanice Hradčanská degradována na úroveň dopravního slumu, jaký je příznačný spíše pro periferii než prostředí městského bulváru.





Severovýchodní nároží křižovatky Špejchar na křížení s ulicí Majakovského (dnes Pelléova) přišlo demolicí v roce 1975 o vznosnou vilu s věžičkou č. pop. 106 a hezký rohový domek, v němž bývalo květinářství. Dalších 35 let tu prázdně zívala neužitečná proluka pokrytá hrubou travou, kterou brzy ozdobí výdech ventilace silničního tunelu...





Na fotografii z let 1974–1975 tramvaje objíždějí jámu budoucího vestibulu stanice metra Hradčanská, ale tomuto zásahu podlehly jen domy u křižovatky třídy Obránců míru s ulicí K Brusce. Zbylé bourání přineslo až rozšiřování zastávek tramvají a přilehlé komunikace, jak ukazuje dolní fotografie z roku 2007. Budovy koncernu Škoda (dříve ministerstvo elektroprůmyslu) v jižní uliční frontě přijaly regulační čáru ze 30. let danou polohou domu č. pop. 115.

Myšlenka na rozšíření Belcrediho třídy sice vznikla už ve 30. letech, ale způsob, jakým došlo později k jejímu naplnění, byl nešťastný.

Při budování stanice metra bylo třeba odkrýt rozsáhlou jámu. Bylo rozhodnuto o dočasném vedení tramvajové trati severněji obloukem kolem železničního přejezdu do Bubenečské ulice.

Nejdřív byl v červenci 1973 zbořen dům podniku Aritma na severozápadním nároží křižovatky s ulicí K Brusce, 18. listopadu 1973 následoval dům na severovýchodním rohu, 24. března 1974 došla řada na roh jihozápadní. Dne 25. listopadu 1974 byly na přeložku odkloněny tramvaje, automobilová doprava tu byla vyloučena, staveniště obklopily známé ohrady z vlnitého plechu a v prostoru bývalých uhelných skladů dejvického nádraží vyrostla těžní věž pro výstavbu metra.

Tramvajová trať se sice od 1. září 1977 vrátila do své původní stopy, ale započaté demolice přesto pokračovaly dál směrem na Špejchar. Rozšířený profil třídy Obránců míru byl následně využit pro její zkapacitnění a vybudování rozsáhlých tramvajových zastávek a stanic autobusů, které však neumožňují pohodlný pohyb cestujících.

Nevstřícné prostředí, kde má přednost automobilová doprava a chodci jsou šikanováni nekonečným sledem zábradlí, podchodů a oklik, tvořilo od té doby málo důstojný předprostor Pražského hradu.

Domy za tratí při jižním okraji Muchovy ulice následkem proběhlých demolic ukazují do hlavní třídy své dvorní fasády. Necudně odhalená okénka záchodů a zadní přístavby hyzdí už tak dosti nevzhledné okolí. Na místě zbořených domů následně vzniklo rozpačité a téměř nevyužívané parkoviště.

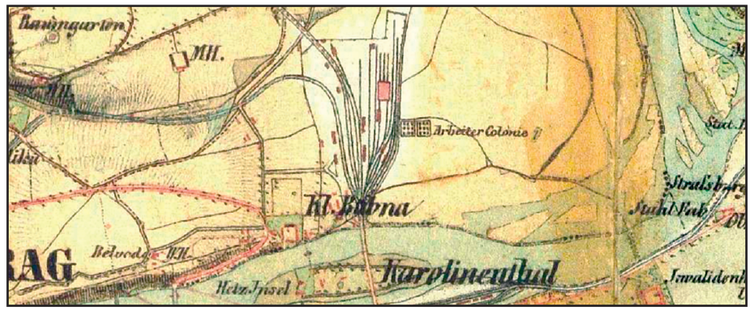
Filmové záběry z této asanace použil jako symbol „zrození nových hodnot ze starého“ Jaromil Jireš pro plytký povídkový film Lidé z metra, který natočil roku 1974 jako povinné pokání za své filmařské počiny z časů nové vlny.

Při trati u Prašného mostu malé zahradnictví, jež tu přežívalo jako relikt typicky předměstského života v sousedství majestátních Hradčan, ustoupilo teprve až současné stavbě silničního tunelu.

Při současné přestavbě okolí stanice Hradčanská vyvolané budováním tunelů městského okruhu mezi Malovankou a Pelc-Tyrolkou se tu snad lze nadít jistého zlepšení podmínek pro chodce a návratu „městskosti“. Tuto naději probouzí zrušení některých nepříjemných bariér pro chodce, ačkoliv tolik žádoucí zástavba, která by místo povýšila nad úroveň pouhého překladiště lidí, už tu asi nevznikne.

Bubny
První zmínka o rybářské vsi Bubny, rozložené pod Letnou okolo jádra tvořeného panským dvorem, pochází z roku 1088. Blízkost štvanického brodu byla obci málem osudná, jelikož ji neustále ohrožovala častá vojenská tažení. Po třicetileté válce zápisy dokládají ve zničené vsi jediného hospodáře! Až spojení s Prahou přes most Františka Josefa I. v roce 1868 doprovázené příchodem kolejí Buštěhradské dráhy podnítilo postupný rozvoj obce přes drobnou výrobu k budování nové velkoměstské čtvrti. Spojením s kolejištěm Severní státní dráhy vzniklo mezi Jeronýmovou (Argentinská) a Buštěhradskou (Bubenská) ulicí, které byly dosud sotva v zárodku, obrovské seřaďovací nádraží, jehož význam přetrval i po vzniku seřadiště ve Vršovicích. Svému účelu sloužilo až do začátku 80. let 20. století.

Novým domovním blokům venkovská zástavba Buben zcela ustoupila a dnes z původní obce kromě jména nádraží a Bubenské ulice zbyl jen kostelík sv. Klimenta na Letné.



1866; Zde je patrný ohromný nepoměr plochy bubenského nádraží vůči vsi Bubny („Klein Bubna“). V Holešovicích už je vidět kolonie („Arbeiter Colonie“), po níž nese jméno ulice Dělnická.

Viadukt u Výstaviště
Tato malebná inženýrská stavba patří už neodmyslitelně k městské scenérii na třídě Dukelských hrdinů od časů, kdy ulice nesla jméno Bělského třída. Jako tomu bývalo v případě viaduktů Malá a Velká Hrabovka na Žižkově, i tady se silueta železničního mostu rámující průhledy ulicí stala za stodvacet let svého trvání ikonou této části města.

Viadukt nevznikl jako prosté řešení technického problému, ale byl vědomým urbanistickým činem a součástí celkového záměru na rozšíření Bělského třídy pro chystanou Jubilejní výstavu v roce 1891.

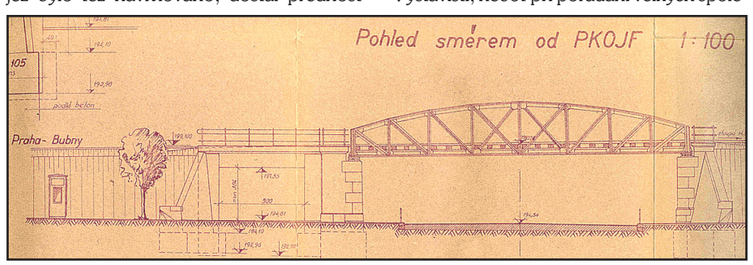
Jeho předchůdce z roku 1868 byl prostý trámový most o světlé šířce 7,45 m mezi oběma kamennými opěrami. A jelikož se předpokládalo, že nebude dostačovat provozním nárokům v čase výstavy, bylo rozhodnuto o nutnosti jeho rozšíření. Namísto dodatečného proražení bočních průchodů, jež bylo též navrhováno, dostal přednost velkorysý návrh v podobě nové konstrukce o jednom neděleném poli.

Viadukt je s Jubilejní výstavou spojen též osobou svého tvůrce a výrobce, neboť projektová dokumentace z června roku 1890 je podepsána jménem inženýra Františka Prášila a konstrukci vyrobila mostárna První českomoravské akciové továrny na stroje v Libni – tedy jako v případě Průmyslového paláce.

Ochranné oplechování nad chodníky dodala původně firma Salomon Bondy v Bubnech.

Konstrukci tvoří dva příhradové vazníky nýtované z kladenského svářkového železa s horní parabolickou pásnicí a dolní mostovkou. Rozpon činí 19 m a světlost mezi kamennými opěrami o metr méně. Světlá výška viaduktu je 3,76 m.

Pozdější rozšíření podjezdu bylo jako v předchozím případě vyvoláno děním na Výstavišti, neboť při pořádání velkých spole-



Viadukt s podchodem z roku 1959. Roztomilý smysl pro detail ukazuje telefonní budka vyobrazená vlevo.

Buštěhradská dráha – nové cesty...
Další dvě technicky zajímavé tratě odbočující z Buštěhradské dráhy na hlavní trase byly dokončeny v roce 1872. První vedla z Chomutova úbočím Krušných hor do Vejprt a druhá z Hostivic do Prahy-Smíchova.

Smíchovská trať svým vinutím trasy a smělými viadukty přes údolí Hlubočep připomíná horskou dráhu, a proto se jí říká Pražský Semmering. Dnes je to chráněná technická památka.

Povolení k pracem na Semmeringu bylo společnosti Buštěhradské dráhy uděleno již 27. dubna 1865.

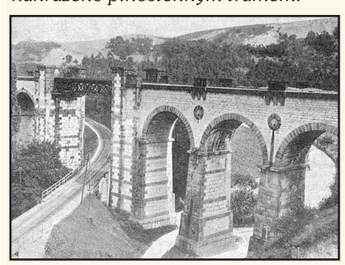
Pražský Semmering se na Smíchově napojil na trať České západní dráhy z Prahy do Plzně. Společnost Buštěhradské dráhy si tu vybudovala vlastní stanici, a tak tu roku 1872 vzniklo dvojnádraží, které se stalo uhelným centrem Prahy. Zde uhelné sklady Na Knížecí kolem roku 1885:



V témže roce byl spojen Smíchov s nádražím Státní dráhy (dnes Masarykovo) přes Výtoňský most, Nusle, vinohradský tunel a nádraží Císaře Františka Josefa (dnes Hlavní) na Hrabovku. O vybudování této spojky rozhodl císař František Josef I. už v roce 1866.

Na Smíchově se tehdy spojily tři dráhy (Česká západní, Buštěhradská a Státní), později se přidala dráha Duchcovská, jejíž koleje vedou po dně Prokopského údolí.

Zde na fotografii z roku 1912 vede Duchcovská dráha pod příhradovým středním polem viaduktu Pražského Semmeringu, které bylo v roce 1924 nahrazeno plnostěnným trámem:



Sportovní hala

Usnesením vlády ze 2. prosince 1952 bylo rozhodnuto vybudovat na Výstavišti zimní halu přestavbou Kříženeckého Strojovny.

Autory návrhu, v němž lehce zaznívá tón socialistického realismu, byl Václav Krásný a F. Bäumelt.

Do trojlodní haly se budoucí ledová plocha nedala umístit dlouhou osou nadél, jelikož by se nevešla svou šíří mezi sloupy střední lodi. Proto se měla situovat napříč s tím, že se vynechá jedna dvojice sloupů a zesílená stávající střešní konstrukce dané místo překlene.

V hledišti by tak ovšem zůstaly sloupy ostatních rámových vazeb, které se už ale vyřezávat nedaly, a tak byli koncem roku 1958 inženýři Václav Horák a Jiří Bendík požádáni, aby návrh přizpůsobili většímu diváckému komfortu s tím, že vybudované tribuny již nelze bourat.

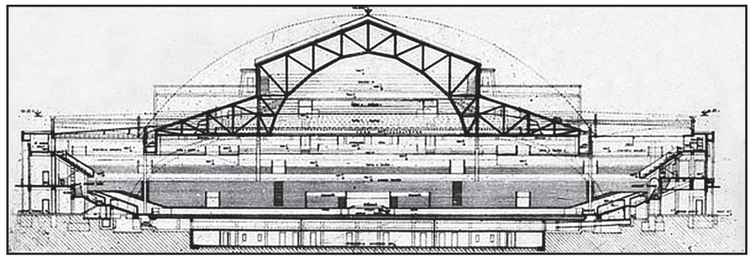
Zadání bylo splněno volbou tenkostěnné ocelové celosvařované ortotropní válcové skořepiny klenuté ve tvaru kruhového oblouku nad střední lodí plochy 63 x 96 m. Její vzepětí cca 17 m bylo dáno výškou staré konstrukce využité za dočasné lešení.

Po délce je skořepina rozdělena pěti truhlíkovými plnostěnnými obloukovými nosníky průřezu 900 x 900 mm, jejichž spodní pásnice navazuje na skořepinu z ocelového plechu tloušťky 4 mm. Nosníky slouží zároveň jako klimatizační rozvody.

Trám nesoucí paty skořepiny není dost vysoký, neboť by přes něj nebylo vidět, a tak musel být alespoň ve dvou místech podepřen sloupy z vysokopevnostní oceli, které dodnes v hledišti přeci jen maličko překážejí. Střešní klenbu fixují v patě táhla skrytá v esteticky velmi pěkně zvládnuté konstrukci třicetitunového osvětlovacího mostu z duralu, jejímž autorem je inženýr M. Holubec, a již vyrobily Závody Jiřího Dimitrova, n. p. Letňany (dříve Avia).

Hala kapacity 14 083 míst k sezení byla zprovozněna 7. března 1962. V těsném sousedství vznikla mezi roky 1982–1985 na místě někdejší Velké scény tréninková hala Karla Koutského, Jana Kozla a Vladimíry Leničkové s tehdy neobvyklým zastřešením pomocí lepených vazníků.

Socha hokejisty před Sportovní halou z roku 1985, další z děl Zdeňka Němečka, se dnešních dnů naštěstí dočkala.



Tenký oblouk naznačuje, kudy vede linie nové střechy, jež se měla opírat o původní rámovou konstrukci, Ta se ale nakonec nevyužila, a tak ocelová klenba střechy dnes spočívá jen na opoře čtyř štíhlých sloupů.



Elegantní křivky osvětlovacího mostu na pozadí plastického vzoru klenby. Vpředu je jeden ze čtyř sloupů.

Úpadek…

Postupující zástavba vytlačila z Vítězného náměstí tradiční Matějské pouti konané zde naposledy roku 1960. Park kultury a oddechu Julia Fučíka jejich prostřednictvím získal od roku 1963 další oživení v podobě nenáročné lidové zábavy a svou přitažlivost si podržel zhruba do poloviny 70. let.

Úplná proměna životního stylu po roce 1989 ale naplno odhalila krizi, v níž se areál ocitl. Nevydařený pokus z roku 1991 vdechnout mu nový život a soudobou výstavou zopakovat úspěch Jubilejní výstavy vyústil ve smutné poznání, že po desítkách let úpadku československá společnost nemá nic, čím by si mohla upevnit své znovu nesměle probuzené sebevědomí.

Autorem celkové koncepce výstavy byl architekt Vladimír Gleich, a jelikož se památky z roku 1958 netěšily sentimentu, s nímž je hodnotíme a opatrujeme dnes, novým stavbám tenkrát ustoupily různé drobné pavilonky „bruselské“ éry, které snad neměly samy o sobě valnou hodnotu, ale jako celek byly neopakovatelným souborem vystavěným v uceleném stylu se zajímavou historií a kulturní cenou.

Požár, který 25. října 1991 do základů zničil slavný bruselský pavilon, znamenal nakonec jen nejviditelnější symbol úpadku areálu. A katastrofální povodeň z léta roku 2002, v jejímž důsledku došlo k demolici osmnácti novějších i původních staveb, byla vlastně jakýmsi závěrečným „úklidem“.

Panoramatické kino z roku 1960, zprvu zvané „sovětské cykloráma“, přestavěné v roce 1991 na kruhové divadlo Spirála Janem Loudou, Jindřichem Smetanou, Tomášem Kulíkem a Zdeňkem Stýblem nebylo už navzdory četným oceněním do provozu znovu uvedeno. Stojí jak černý pomník letargie omšelé uprostřed trávníku, odkud pak neznámo kam zmizela kinetická plastika Jiřího Nováka zvaná Světlo a stín, ačkoliv samu povodeň zázračně přežila.

Nevkusná nápodoba Křižíkovy fontány od Zdeňka Staška obklopená postmoderními pavilony Michala Brixe přežívá od roku 1991 jako pokleslá atrakce. A obskurním pozůstatkem výstavy je rovněž skleněná pyramida Josefa Matyáše ze studia KMS, kterou dnes využívá muzikálové divadlo.

Když dřevěná replika alžbětinské scény Globe z roku 1999 od autorů divadla Spirála v roce 2005 vyhořela a v podivné sérii zdejších požárů zaniklo i západní křídlo Průmyslového paláce tři roky poté, je část Výstaviště až na pár pouťových atrakcí zcela pustá. Poslední památku slavné bruselské výstavy tak představuje už jen křehký pavilon plzeňské restaurace na Letné přeměněný po letité devastaci na nudnou kancelář reklamní agentury a Makovského plastika Atomový věk umístěná od roku 1972 před budovou tehdy nově postaveného Federálního shromáždění.



1960; Světlo a stín, Jiří Novák.

Špejchar – přístav zbloudilých

Prostoru křižovatky ulic Milady Horákové a Badeniho dala jméno panská sýpka, která v těch místech kdysi stávala. Od konce 19. století tu při cestě od Písecké brány stojí dům č. pop. 233/85. Hostinec, který se v něm nacházel, míval kromě sálu s výčepem i zahradní restauraci a zapsal se významně do dějin české hudební kultury i paměti studentské mládeže, fotbalových fanoušků a flamendrů z širého okolí.

Tady mezi notoriky a uhlířskými partami se v 70. letech svět bigbítových nadšenců, profesionálních hudebníků a intelektuálské bohémy tápavě šinul k novým metám na poli nezávislé kultury – navzdory zákazům a letargické náladě okolní společnosti.

V sousedství notně oprýskaných vil, jejichž někdejší vznešenost už nebyla pod vrstvou prachu vířeného provozem zdejší křižovatky k poznání, nacházely se až do začátku 90. let pod jednou střechou tři nálevny. První byla restaurace s rozmilou paní šéfovou. (Manžela měla „na vnitru“ a nosila od něj čerstvé vtipy o policajtech.) Pak tam býval zahradní výčep a pro noční chodce bufet.

Když nejpozději v deset hodin zavřeli „Pod lipami“ na rohu Letenského náměstí a Čechovy ulice i ve všech dalších hospodách v okolí, stahovali se žízniví letenští pivaři k bufetu na Špejchar, k několika stolkům pod kaštany. Tady se potkávali s pivními partami z Dejvic i dalších částí Prahy u jediného okénka, kde se prodávalo lahvové pivo, rakovinotvorné párky a obvyklé trio: rum, vodka, fernet.

Mezi vděčné zákazníky patřil i letenský rocker Vladimír Mišík, který tu pravidelně končíval své zájezdy s kapelou nebo jen běžné pivní tahy.

„Špejchar byla vlastně ‚zahradní‘ hospoda, otevřená v zimě i v létě,“ vypráví Mišík. „Když jsme přijížděli v noci z koncertů, byl pro nás oázou na poušti. Tehdy jste si nemohl koupit pití v benzínce. A tak jsme žíznili v autě s vábnou vidinou alespoň malinko oroseného lahváče na Špejcharu.“

Vedoucí bufetu také ochotně prodal postávajícím zákazníkům basu piva do zásoby. S tou bylo možné překlenout čas do páté ranní, kdy otvírala hospoda naproti Uhelným skladům. Často sem mířily vyslanci studentských mejdanů, aby pro některou z blízkých i vzdálených kolejí doplnili zásoby alkoholu.

Běžnými zákazníky bývala mládež ze strojní a stavební fakulty i z výtvarné akademie u Stromovky. Ta obývala dřevěné baráky sousední „kolonky“, jež u okraje Letenské pláně stávaly od roku 1920 a v roce 1979 ustoupily tramvajové smyčce s autobusovými odstavy při ulici Na Špejcharu.



Vladimír Mišík na předzahrádce restaurace „Na Špejcharu“. Úplně vlevo stojí dům č. pop. 360, někdejší hotel Victoria, v němž bývala proslulá vinárna „Lověna“.

Proslulý podnik a atmosféra zdejších rán, do kterých se hosté družně propili z předchozího dne, se staly ústředním námětem dnes již legendární písně Špejchar blues. Autorem textu je další z bardů letenské bigbítové scény Jan Ivan Wünsch a hudbu k němu obstaral Vladimír Mišík, který o způsobu, jak píseň vznikla, říká:

„…To byly úžasné, svérázné Wünschovy texty na písně slavných rockových skupin. Bez skrupulí jsem mu šlohnul text Špejchar blues, který původně napsal na jednu skladbu anglické kapely Jethro Tull…“

Noc už končí a nad Špejcharem svítá
a mě začíná bejt zase do zpěvu.
To je ta pravá chvíle
pro moje ranní blues.

Vypil jsem víc, než mý nohy snesou,
ale hlavu pořád jasnou mám.
Ruce se trochu třesou
jak tolik jinejch rán.

Jó, až se budu ranní mlhou vracet,
na cestu si načnu další lahvový,
uvidím bílý myši
a možná i klobouk ve křoví.

Já vám věřím, že 'sem dávno měl bejt
jinej
a za ty prachy měl jsem si koupit vůz,
já radši zpívám
svoje ranní Špejchar blues.

Kromě poněkud dekadentní pózy obsažené v předchozím textu se pojí s hospodou „Na Špejcharu“ i niternější prožitky. Ty přinesla nevlídná doba pozdního socialismu, plná zákazů a úřední buzerace. Pro Mišíka spočívalo kouzlo zahradních restaurací v možnosti odpoutat se na chvíli od existenční nejistoty a tvůrčí frustrace v časech, kdy mohl vystupovat sporadicky nebo vůbec ne: „Pivní klábosení v letní restauraci bylo psychickou hygienou, únikem před strachem a otázkami, co bude dál…“

Temná nálada písně U kiosku odráží nejen Mišíkovo rozpoložení, ale najdeme v ní i záblesky vzpomínek na zašlý svět okolo křižovatky Špejchar:

Čerň hytláků
Řadících se v dálce
Skupinky fešáků
Činže ve schránce
V nepravej čas
U kiosku zas
Výkřiky balkónů
Vnímají krátce

Nadutost diváků
Vetkaná v látce
Vládce měšťáků
Co vyzývá k hádce
Koukej tu slast
Chechtá se hlas
Slušnou manýrou
Maskuje dravce

Věčnost činžáků
Vyzáblý rádce
S údělem Izáků
Zaslíbených lásce
V nepravej čas
U kiosků zas
Tlukot křídel
Vnímáte krátce

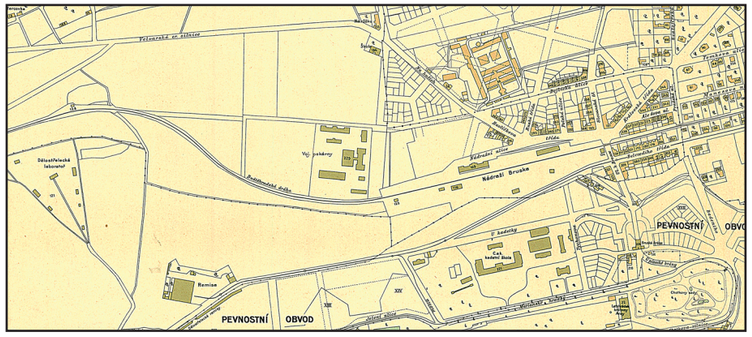
Kdo se v nočních hodinách nespokojil s okénkem bufetu „Na Špejcharu“, mohl se vydat napříč křižovatkou, kde se v druhém domě od nároží nacházela vyhlášená „Lověna“. Vchod měla z ulice Obránců míru č. pop. 360/120 po schodech do suterénu a byla podnikem z kategorie nočních vináren. Spolu s celou řadou sousedních domů odešla do historie při asanaci vyvolané rozšiřováním ulice v roce 1974.

Hospoda „Na Špejcharu“ přežila do začátku 90. let, kdy dům zakoupila Církev Ježíše Krista svatých posledních dní pro své misijní centrum, jehož ztichlá okna a zahrada změněná na parkoviště působí mrtvě a zbytečně. Křižovatce zmrzačené ztrátou zbořených činžáků tak vyhasl i tenhle zdroj městského života…



Mariánské hradby
Bourání hradeb začalo na Brusce teprve roku 1898. Kromě některých veřejných budov, které vznikly na místě uvolněném hradbami, vyrostla tu též vilová zástavba. Přesto pozemky a některé budovy rakouského vojenského eráru přešly po roce 1918 do majetku armády nového státu a jsou takto stále využívány.

Z historie přetrvává pěkně opravená Písecká brána, jejíž jméno vzniklo přenesením názvu původní brány, která stávala u zaniklé osady Písek v místech dnešního Klárova. Ledaskde můžeme stále vídat pozůstatky opevnění v zeleni parku, ale novodobé dopravní stavby budované v okolí udělaly povětšinou konec tiché nostalgii, která doposud provázela tato podivuhodná zákoutí velkoměsta…



1910; Mezi přestavěným nádražím Bruska a přežívající cihelnou rostou budoucí obytné bloky Dejvic. Uprostřed u kolejí Buštěhradské dráhy vyrostl komplex vojenských zásobáren. Úplně nahoře na rozcestí v polích stojí hostinec „Na růžku“. V pevnostním obvodě své místo zatím zaujala jenom kadetka, ale vily tu začnou vyrůstat každým okamžikem. U levého okraje areál dělostřeleckých laboratoří, který brzy ustoupí nové zástavbě Střešovic a dá jméno zdejším ulicím U laboratoře a Dělostřelecká. Vpravo od něj střešovická vozovna.

Mariánské hradby
Opevnění z barokních časů (jmenovalo se podle kostelíka Panny Marie, který stával poblíž Bruské brány) vedlo od Prašného mostu přes Pohořelec a Petřín k Vltavě a na opačné straně při Letné končilo v místě skály pod dnešní Kramářovou vilou.

Po dobytí města Francouzi v roce 1741 a jiných neúspěších opevnění odebrala Marie Terezie 30. dubna 1749 Praze status opevněného města, ale přesto byly od té doby hradby ještě několikrát vystaveny vážnému obléhání.

A tak roku 1818 byla proto Praha opět prohlášena pevností, avšak během 19. století vojenský význam hradeb dále upadal a byly využívány spíše jen pro vnitrostátní policejní kontrolu pohybu osob a zboží. Za revoluce roku 1848 byly dokonce tři z bastionů nad Klárovem upraveny pro dělostřelecký útok proti městu, ale v roce 1860 bylo definitivně rozhodnuto o zrušení hradeb.

Dochovala se Písecká neboli Bruská brána, jež stávala mezi dřívějšími baštami zasvěcenými sv. Jiří a sv. Ludmile. Jejich jména zaznívají v názvu zdejších ulic, které svým půdorysným zakřivením stále dokládají průběh původní hradební linie.

Tato část opevnění bouraná od roku 1901 byla z inspirace Vladimíra Zákrejse a Vlastislava Hofmana zastavěna řadovými rodinnými domy po vzoru anglických „cottages“. Zdejší čtvrť pak vyrostla na základě urbanistického plánu architektů Aloise Dryáka a Tomáše Ameny mezi roky 1910–1914. Vznikly zde vily převážně ve stylu historismu a klasicizující secese od různých autorů.

Na zdejší výstavbě se podílel i Jan Kotěra, když postavil dům na adrese Mickiewiczova č. pop. 239/13 pro Charlottu Masarykovou, jejíž bustu od Stanislava Suchardy najdeme v nice na fasádě.

Nejcennější je však vila sochaře Bílka na téže ulici č. pop. 233/1, již si sám majitel navrhnul v neopakovatelném duchu individualistického symbolismu. Dům spolu s pojednáním interiéru vyjadřuje sochařův exaltovaný náboženský cit.

Kromě zmíněné vilové čtvrti na místech hradebního obvodu vyrostly budovy někdejší kadetní školy a výše nad Prašným mostem městský sirotčinec, ovšem mezi třídou Milady Horákové a ulicemi Mariánské hradby, Jelení, Patočkova či Keplerova najdeme stále zbytky hradeb obklopené místy úpravnou zelení parku, jinde obestavěné pochybnými provizorii vojenských objektů, a nebo jen ukryté mezi travou.

Tak na místě někdejších dělostřeleckých stájí při ulici U Brusnice stále stojí obskurní baráky vojenské autoškoly a kuriózní, stěží uvěřitelnou atmosféru zapomenuté periferie na dosah centra dotvářela do nedávna sportovní hřiště zasutá mezi bastiony, pozůstatky starého vojenského hřbitova a dokonce drobné domky zahrádkářské kolonie v jeho sousedství.

Posmutnělé idyle těch míst učinilo konec teprve nedávné budování tunelů městského okruhu započaté roku 2009.

C. a k. kadetní škola
V letech 1895–1900 vyrostl mezi ulicemi Na valech a Mariánské hradby č. pop. 221/1 a 2 monumentální komplex kadetky podle plánů architekta Josef Bertla. Plán areálu je dílem Františka Eckerta.

Celek obsahoval školu, ubikace mužstva, ubytovnu důstojníků, nemocnici a zaniklé stáje s jízdárnou. Pěší kadeti se sem přestěhovali z Královorských kasáren od Prašné brány, které byly v té době bourány, aby ustoupily stavbě Obecního domu. Areál přechodně hostil různé instituce a od roku 1926 slouží armádě.



Vila Charlotty Masarykové



Bílkova vila



C. a k. kadetní škola

Poslední vzestup aneb:
„Brusel – tam každej musel!“
Do atmosféry rozjuchaného optimismu a dětsky naivního budovatelského nadšení však koncem 50. let vpadl fenomén z jiného kulturního časoprostoru – Světová výstava pořádaná v Bruselu roku 1958.

Architekti František Cubr, Josef Hrubý a Zdeněk Pokorný navrhli pro naši republiku proslulý soubor staveb, který společně vytvořil rámec československé expozice. Ta obdržela v mezinárodní soutěži nejvyšší cenu Zlatou hvězdu a dalších třináct významných ocenění za použité nové techniky v konstrukci demontovatelných pavilonů, ale také pro jejich dokonalý interiér vybavený originálním nábytkem, uměleckými díly a užitkovými předměty. Českoslovenští architekti tehdy ukázali světu, že po ideologických zásazích padesátých let jsou schopni navázat na světovou úroveň naší meziválečné architektury.

Vzhledem k tomuto mimořádnému úspěchu bylo rozhodnuto přenést stavby naší expozice do Prahy. Výstavní pavilon a stojan Kaplanovy turbíny se staly základem nově vybudovaného prostoru zvaného Bruselská cesta.

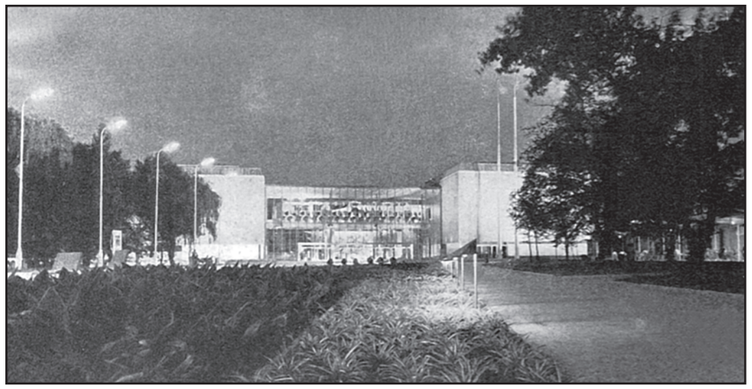
Ta začínala při pavilonu Maroldova panoramatu. Tady vznikla nová brána doplněná skupinou vlajkových stožárů, za níž se tyčil upravený stojan turbíny. Odtud pokračoval na sever široký parkový promenoár, jehož osa končila vedutou výstavního pavilonu.

Cesta byla na svém východním okraji lemovaná staršími stavbami vzniklými při předchozí přestavbě z počátku 50. let: Malá scéna a dále za ní k severu Letní kino.

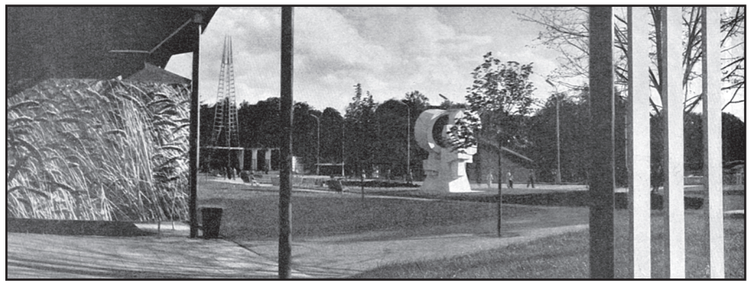
Odvážně nachýlený ocelový oblouk podepírající lanovou konstrukci zastřešení letního kina se zcela vymykal zatuchlé architektonické praxi časů raných 50. let a stal se výrazným orientačním bodem.

Naproti těmto stavbám přímo u vstupu na Bruselskou cestu stávala již nová restaurace Fontána a zalamované plochy její střechy odkazovaly jasně k estetice pozdního internacionálního stylu, jak se odborně říkalo tomu, co lidé nazývali „brusel“.

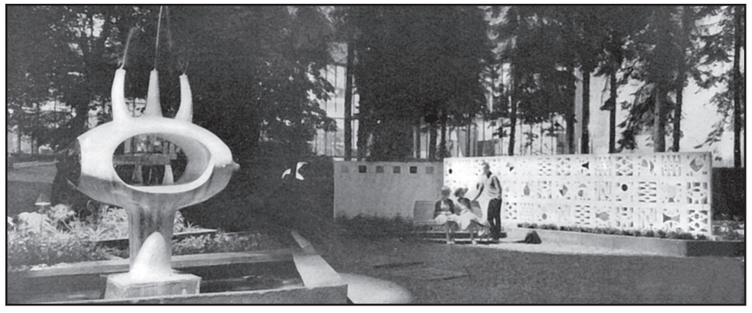
Na úpravě tohoto nového celku v rámci Výstaviště se podíleli F. Cubr, J. Hrubý a J. Pilař. Vznikla zde řada plastik, sadových úprav, zákoutí pro posezení, oplocení z výrazně geometricky tvarovaných prefabrikátů, bazénky a další doplňky parteru, které ve svém souhrnu tvořily nezaměnitelnou identitu Bruselské cesty.



Okolo 1960; Večerní průhled Bruselskou cestou k výstavnímu pavilonu přenesenému z EXPO ’58.



1960; Pohled opačným směrem oproti předchozí fotografii. V pozadí je stojan turbíny a brána.



1960; „Růžová zahrada“ při výstavním pavilonu doplněná keramikou Pravoslava a Jindřišky Radových.

Úspěch na EXPO ’58 našel svou oslavu i v lidové slovesnosti. Na nápěv pochodu Colonel Bogey, který byl v našich zemích zpopularizován válečným filmem Most přes řeku Kwai, vznikly tyto veršíky:

Jistě to račte všichni znát:
EXPO osmapadesát.
Brusel – tam každej musel!
Dětičky i děd chtěli to vidět.

Hallo, botičky do špičky!
Hallo, sako do flaštičky!
Hallo, figuru celou,
vysoce decentně pokroucenou!

…Píseň, která pro svůj původ v anglickém vojenském prostředí byla na oficiálních místech značně neoblíbená, vytvářela už svou dobře známou melodií jistou spikleneckou náladu, jaká doprovázela onen „úspěch na zapřenou“, který výstava v očích lidí představovala.

Skvělé výsledky expozice pro naši republiku se totiž režim zprvu pokoušel vydávat ze „první velký triumf českého socialismu“, ačkoliv bylo zřejmé, že byla naopak posledním velkým úspěchem českého kapitalismu.

Text písně také vtipně odráží lidově prosté vnímání složité estetiky takzvaného „bruselu“. Její dosti náročnou rafinovanost si lidé sami pro sebe brzy zjednodušili ve výtvorech domácího kutilství či právě v žertování na téma „vysoce decentní“ pokroucenosti.

Brzy po druhé světové válce nastupující moc vycítila možnost ideologicky ovlivňovat společnost skrze hromadně organizovanou kulturu, osvětu a zábavu.

Mezi roky 1948–1949 proběhla rekonstrukce Výstaviště vedená architektem Jiřím Krohou, při které byla rozebrána již značně zchátralá Wiehlova dřevěná vstupní brána.

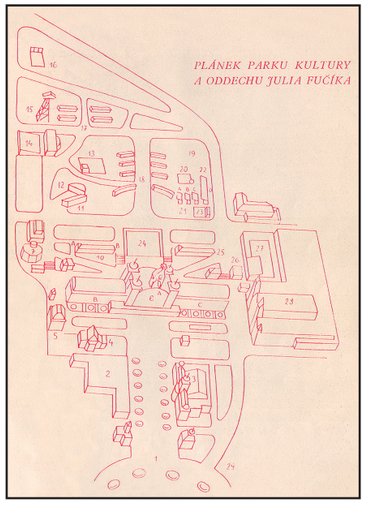
V roce 1953 zřídil Ústřední národní výbor hlavního města Prahy v dolní části Výstaviště takzvané Středisko kultury a oddechu, načež systémem více či méně dobrovolných brigád se zde začalo s úpravami a postupnou výstavbou zázemí pro příští společenské či sportovní vyžití. Výstaviště bylo přejmenováno na Park kultury a oddechu Julia Fučíka (PKOJF) a otevřeno pro veřejnost dne 5. září 1953.

Ve stylu socialistického realismu upravil pro stranické akce inženýrsky čistou architekturu Průmyslového paláce Pavel Smetana. Tehdy byl do bočních křídel vestavěn podhled ve formě síťové klenby.

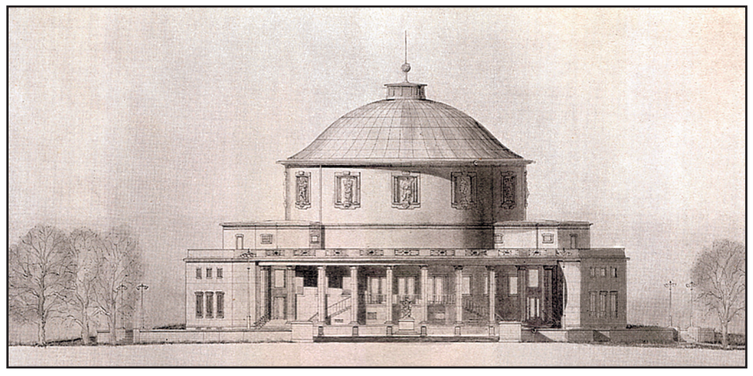
Jakkoliv je možno vést spor o hodnotu nabízeného programu, potřebám doby areál vycházel vstříc dosti dobře. V časech, kdy trávení volného času stále do značné míry spočívalo v návštěvě kina, účasti na taneční zábavě nebo v procházce s dětmi a kdy nová doba přinesla i potřebu lidové osvěty, byla přeměna upadajícího Výstaviště na podnik tohoto druhu logická.



Okolo 1954; Prostranství před Průmyslovým palácem zaujímá dvanáct fontán ve dvou řadách, jejichž obklad z bílé keramiky ještě odkazuje na funkcionalistickou tradici, ale popisné provedení sousoší už směřuje k socialistickému realismu. Svatováclavskou korunu Průmyslový palác vyměnil za rudou hvězdu, po sousoší genia s alegoriemi zemědělství a průmyslu zbyla podivně prázdná fasáda, ale heslo „Za mír, za vlast, za socialismus“ nově zdobí atiku. V přízemí jsou vystavěny nové vstupy ve stylu sorely.



1954; Hřebínek budov za fontánou představuje Alej socialistického obchodu, na severozápadě nechybí branný koutek s padákovou věží a se střelnicí, níže Letní kino. Ale Bruselská cesta má dosud obestavěnou jen východní stranu a na své brzké dotvoření teprve čeká. Celek doplňují pavilony s příznačným určením: Malý estrádní sál, Velká scéna (na místě dnešní tréninkové haly), Šachová síň a jiné. Napravo Strojovna Rudolfa Kříženeckého dosud před přestavbou.



Planetárium mělo být podle projektu ve svých výklencích po obvodu tamburu zdobeno plastikami.

Planetárium

Planetárium navrhnul Jaroslav Fragner jako opožděný produkt socialistického realismu. Pod konzervativním zevnějškem ale stavba skrývá progresivní konstrukci projekční kupole o průměru 23 m, jež byla montována z prefabrikátů. Svému účelu slouží Planetárium od roku 1960.

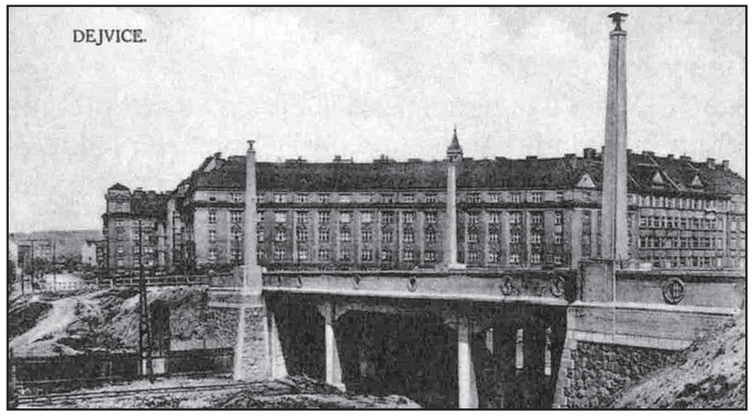
Budova vznikla v rámci širší snahy prezentovat Park kultury a oddechu Julia Fučíka jako instituci kulturně naučnou. Přestože jde o stavbu mimo Výstaviště, svým provozem s ním bývala spojená.

Paradoxně však byla zvolena rozpačitá urbanistická koncepce, která se snaží vzbudit v chodcích dojem, že Planetárium ve vznešeném vzdělávacím poslání nemá se sousedním zábavním parkem vlastně nic společného. Proto architekt stavbu otočil o devadesát stupňů od přístupové cesty a zamýšlel ji napojit na nově vybudovanou alej, která si měla proklestit cestu skrze nedotčené partie Stromovky. Přestože k tomu nedošlo, Planetárium se od příchozích dodnes podivně odvrací.

Prašný most

Okolí křižovatky ulic Milady Horákové, Svatovítská a U Prašného mostu včetně zdejšího přemostění železniční trati nese souhrnný název Prašný most. Pojmenování je dáno přenesením starého jména, jímž se označoval dřevěný mostek přes Jelení příkop, který spojoval Hrad s jeho severním předpolím. Ten byl na konci 18. století nahrazen sypaným náspem, skrze který prochází potok Brusnice ke Klárovu.

V místech Svatovítské ulice žádná spojení od Prahy do Dejvic původně nevedlo, neboť to zajišťovala silnice z Podbaby (dnes ulice Dejvická), která historicky končila podstatně východněji u Bruské brány a překračovala koleje Buštěhradské dráhy úrovňovým přejezdem u nádraží, který je tu dodnes. Teprve až v roce 1926 se snahou dovést tramvajovou dopravu na rychle rostoucí severozápadní předměstí Prahy v Dejvicích vznikla Svatovítská ulice spolu s přemostěním železniční trati.



Prašný most po dokončení

Pro účel spojení severního předpolí Pražského hradu s centrem rodících se Dejvic bylo nutno vybudovat dosti mohutný násep, aby bylo možno zajistit plynulé klesání Svatovítské ulice od Prašného mostu k Vítěznému náměstí.

Přemostění tvořila nenápadná, ale přesto pěkná konstrukce vybudovaná jako železobetonová trámová deska o třech polích a dvou mezilehlých podporách. Každá z podpor sestávala z řady osmi pilířů o proměnném průřezu, které se směrem vzhůru plynule rozšiřovaly a přecházely v náběhy trámů. Pod jižním polem procházela kolej hlavní trati, skrze severní pole vlečka vojenských zásobáren a středním polem výtažná kolej.

Zemní opěry obložené žulovým kyklopským zdivem byly na obou předmostích zdůrazněny pylony tvořenými dvojicí velmi štíhlých komolých jehlanů s lucernami na vrcholech. Plné parapety byly v každém poli prolomeny dvěma kruhovými otvory s ozdobnou mříží. Povrchová úprava mostu byla provedena z umělého kamene.

Ačkoliv byl prokazatelně v užívání od roku 1926, kdy byla dovedena tramvajová trať na Vítězné náměstí, má most ve svém „rodném listě“ zapsán rok vzniku 1927. Dokumentace kromě přednosty 5. odboru Stavebního úřadu hl. m. Prahy Ing. Kaplana uvádí jména Mencl, Křeček a Vomela.

Délka mostu byla 26,79 m při světlosti jednotlivých polí 6,95 + 10 + 6,90 m. Šíře mezi oběma parapety činila 16 m, z toho na vozovku a dvoukolejnou tramvajovou trať připadalo pouhých 10 m. To bylo příčinou rozhodnutí nahradit most v rámci současného budování tunelů městského okruhu v sousedství novou konstrukcí.

Náhrada postupně probíhá od zimy 2009 a začátkem léta 2010 už starý most definitivně zmizel. Jakkoliv je možné chápat motivy tohoto rozhodnutí, lze se už jen obtížně smířit se samotným provedením.

Nový most vytvoří celkem šest jízdních pruhů a oddělené tramvajové těleso. Svou šíří přesáhne 40 m. To spolu s vynuceným kácením stromů v přilehlých ulicích promění Prašný most v kapacitní dálniční přivaděč necitlivý k místu i k prostým nárokům pěších.

C. k. vojenské zásobárny

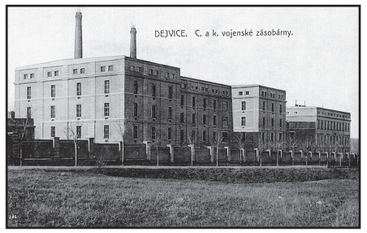
Rozsáhlý soubor budov někdy označovaný též jako Vojenské pekárny vybudoval rakouský erár mezi roky 1900–1901 opět podle plánů architekta Josefa Bertla.

Areál na dnešní adrese Generála Píky č. pop. 229/1 vznikl na volném prostranství prakticky nezastavěných Dejvic, ale od počátku byl s výhodou připojen na vlečku dejvického nádraží, která zanikla společně s jeho původní funkcí přibližně v polovině 90. let.

V roce 1915 byla přistavěna na západě k budovám zásobáren baráková nemocnice



Okolí Brusky v pohledu z místa nad Prašným mostem v polovině 20. let; Uprostřed vystupuje výrazný oblouk činžovních domů ve Václavkově ulici (tehdy třída Starodružiníků), ale věž Husova sboru vystavěného za nimi v letech 1925–1926 není dosud vidět. Vlevo od nich objekty C. a k. vojenských zásobáren označené dvěma štíhlými komíny. Za nimi již roste zástavba okolo Vítězného náměstí. V popředí charakteristicky klenutá střecha vodojemu Bruska, od níž vpravo stojí nádraží. U pravého okraje je znát čerstvě budovaný násep Svatovítské ulice, ale pylony mostu zatím nejsou patrné. Vzadu vystupuje kouř z vodárenské věže na Letné. Prázdné pole v popředí na luxusní vily, které za čas vzniknou při ulicích Pod hradbami, Dělostřelecká a Pevnostní, teprve čeká…



C. a k. vojenské zásobárny



Městský sirotčinec



Vodojem Bruska

pro veneriky. Celek je využíván logistickými složkami armády. Působí zde rovněž Ústav leteckého zdravotnictví.

Ovšem západní část při Svatovítské ulici silně chátrá a celý komplex brzy padne za oběť přestavbě území vymezeného ulicemi Svatovítskou, Generála Píky a dráhou.

Městský sirotčinec

V letech 1911–1913 vznikl nad Prašným mostem při tehdejší Belcrediho třídě (dnes Milady Horákové) č. pop. 220/139 objekt městského sirotčince podle plánů architekta Josefa Rosipala.

Autor byl žákem vídeňské speciálky Josefa Wagnera a rukopis této slavné školy je na jemném klasicizujícím dekoru dosti strohé, ovšem elegantní, fasády dobře znát.

Stavba byla první pražskou veřejnou budovou vystavěnou s využitím ploché střechy. Památkově chráněný dům je dnes sídlem ministerstva kultury.

Traubova vila

Mezi honosnými vilami v ulicích západně od Prašného mostu tiše promlouvá svými nenápadnými kvalitami dům s adresou Pod hradbami č. pop. 658/17. Pro majitele koželužny v nedaleké Podbabě Edmunda Trauba ho mezi roky 1928–1929 vystavěl německý architekt Bruno Paul.

Dům vznikal současně s velice progresivní budovou Vzorkových veletrhů a česká veřejnost se tedy nemohla cítit projevy architektonické moderny překvapená. Navzdory tomu ale vyvolala strohá a bezozdobná stavba s plochou střechou mezi majiteli tradicionalisticky pojatých domů v sousedství značný rozruch a dotyčná „krabice na cigára“ byla prý od počátku „hněvivě apostrofována“.

Proti odlehčeným formám, vzdušným interiérům a bělostným fasádám funkcionalismu uplatňoval Bruno Paul pevný řád a mohutné objemy zdůrazněné kamenným obkladem a tlumenými barvami.

Konejšivý přepych vily s interiérem ve stylu art-déco musela rodina Traubových opustit na prahu 2. světové války a dům slouží jako diplomatické zastoupení Maďarské republiky.

Vodojem Bruska

Při jižním okraji Buštěhradské dráhy na adrese Svatovítská 467/1a vyrostl v letech 1920–1922 podle projektu architekta Josefa Martínka objekt vodojemu.

V souvislosti s pokračující urbanizací vysoko položeného území Střešovic, kde vyrůstala po vzoru anglických zahradních měst kolonie úřednických domků následovaná další vilovou zástavbou, se objevila nutnost zásobovat v dostatečném množství tuto oblast vodou. Ta se čerpala odtud z Prašného mostu ke kostelu sv. Norberta do střešovických vodojemů Andělka a na Vyhlídkách.



Traubova vila

Charakteristickou siluetu stavby vytváří železobetonová střecha elektrické strojovny, která je nesena šesti oblouky se spodním táhlem. Štít stavby zdobený reliéfně provedeným motivem vodního kola a doplněný dvojicí komínů působí velmi malebně odkazem k nautickému tvarosloví.



Husův sbor

Husův sbor v Dejvicích

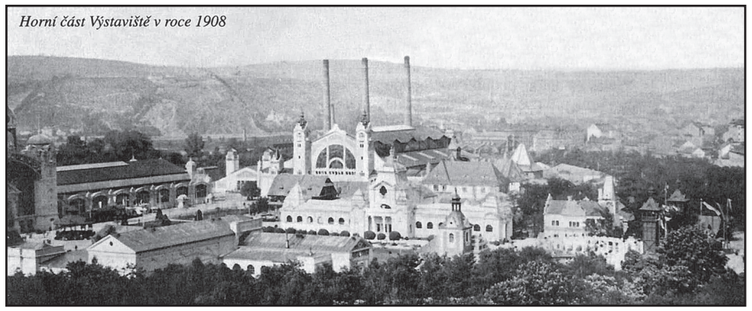
V ulici Wuchterlova č. pop. 523/5 vystavěl mezi roky 1925–1926 architekt Jiří Stibral a stavitel Alois Zima dům s věží vysokou 42 m. Spojuje v sobě kostel, přednáškové místnosti, kolumbárium a obytnou část.

V architektuře svatostánku je použita směsice rozličných stavebních slohů s převažující novogotikou doplněnou citacemi románského slohu či antiky.

V čele sboru po stranách stolu Páně jsou sloupy se svítidly v podobě palem, které připomínají stromy života. Za stolem Páně je vysoká plastika ukřižování Vilíma Amorta a dále velká busta Mistra Jana Husa od Ladislava Šalouna. Jak oznamuje velká pamětní deska na průčelí budovy, 12. června 1927 zde zemřel Karel Farský.

Ani bohémská krčma ironicky nazývaná „U Nesmysla“ vystavěná Janem Koulou nepřežila a podobně dopadlo divadlo Uránie, ačkoliv jemu mělo být přáno delšího trvání.

Po skončení výstavy tato půvabná dřevěná stavba navržená v secesním stylu Osvaldem Polívkou byla z podnětu principála Viléma Suka přenesena do pivovarské zahrady Prvního pražského měšťanského pivovaru v Holešovicích. Tam oblíbené divadlo dál sloužilo široké veřejnosti, než roku 1946 vyhořelo.



Horní část Výstaviště v roce 1908

Uprostřed se nad přestavěným Lapidáriem tyčí nová Strojovna se dvěma štíhlými věžemi v průčelí. Za ní na pozadí svahů Libně vystupují tři komíny holešovické elektrárny – čtvrtý přibyl mezi roky 1912–1913.

Jubilejní výstava
Obchodní a živnostenské komory, aneb Kdo je to Baj-Kaj-Laj…

V roce 1908 se na Výstavišti konala výstava, která, co se architektury týče, byla soubojem doznívající secese a historismu s nastupující modernou.

Z celé výstavy se dnešních dnů dočkal jen malý hostinec „U Primasů“ navržený architektem Richardem rytířem Klenkou z Vlastimilu stojící v sousedství pavilonu Maroldova panoramatu.

Velké dřevěné pavilony architektů Kotěry, Gočára, Janáka, Hübschmanna, Klenky nebo Zascheho se nedochovaly a nová hala Strojovny architekta Rudolfa Kříženeckého (bratr známého fotografa a filmového průkopníka) byla v 50. letech přestavěna na halu zimních sportů.

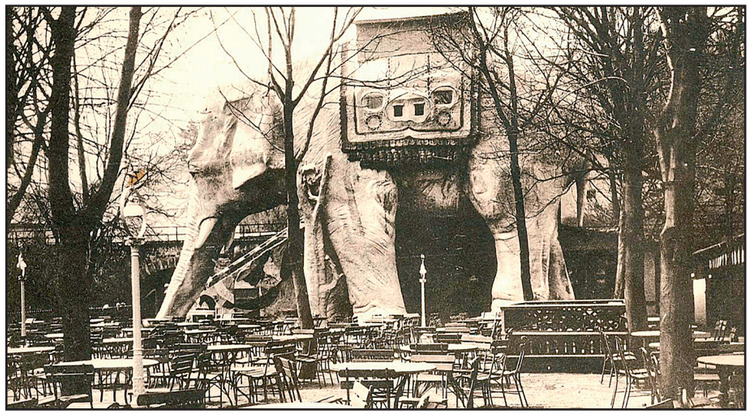
Jen písnička zbyla po Navrátilově restauraci „U slona“. Oblíbený podnik burleskně ztvárněný v podobě obrovského slona nesoucího na hřbetě tři pivní sudy se sedícím patronem pivovarníků Gambrinem navrchu získal nesmrtelnost šantánovým popěvkem Baj-Kaj-Laj.

Autorem slov je Jiří Chocholouš, hudbu napsal proslulý autor sokolských pochodů Karel Pospíšil a verze písně odkazuje na dobovou oblibu orientu a exotiky:

My jsme obec světoznámá Baj-Kaj-Laj;
tam kde Šiva, Višnu, Bráhma – náš je kraj!
Nás jako veselou chásku všude znaj:
k pivečku má velkou lásku Baj-Kaj-Laj...

…Jak text naznačuje, spočívá „to pravé světáctví“ oněch časů v poněkud kuriózní kombinaci indické duchovní nauky se zdejší pivní kulturou. A další slova písně ukazují, že divné slovo Baj-Kaj-Laj mělo být „orientálně“ znějícím jménem onoho slona:

Vesele si tady zazpívejme
všední den je Zlatou nedělí.
České děvy v lásce vždycky mějme,
rozdávejme lidem veselí.



Reklamu Prvního pražského měšťanského pivovaru v Holešovicích od Myslbekova žáka Karla Nováka po výstavě přenesl hostinský Šenk do Sedlce u Prahy, kde mezi řekou a pražsko-drážďanskou tratí stával slon jako součást výletní restaurace. Nakonec sloužil jen za dětskou atrakci, až byl roku 1974 odstraněn.

Sejdeme se u výstavní brány,
jak nám poradila Yvonna,
kdo se ztratí večer u fontány,
toho najdem‘ v noci „U slona“.

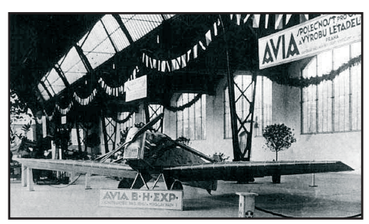
Praha je všech Čechů ráj.
Ať žije Baj-Kaj-Laj, Baj-Kaj-Laj!
Praha je všech Čechů ráj.
Ať žije Baj-Kaj-Baj-Kaj-Laj!

Výstaviště za časů pozdějších

Spolu s líbeznou atmosférou La Belle Époque drsně přeťatou první světovou válkou zašla patrně i nejšťastnější léta Výstaviště u pražské Stromovky. Vlivem válečné nouze Průmyslový palác dokonce improvizovaně sloužil pod názvem Arsenál jako letecké opravny rakouských aeroplánů. V roce 1919 tu začínali technik Karel Merta a JUDr. Vladimír Kabeš s pražským podnikatelem Kouřilem a politikem Vlastimilem Tusarem od píky budovat budoucí proslulou leteckou značku Aero, než odtud přes Bubeneč a Holešovice zamířili do Vysočan.

Úsvit nově ustaveného českého státu měl znamenat impuls pro vzkříšení někdejší slávy Pražského výstaviště, jak tomu mohlo nasvědčovat například pořádaní 1. československé mezinárodní letecké výstavy v roce 1920. Ale předzvěst úpadku přišla již v souvislosti se zprovozněním brněnského veletržního areálu roku 1928, které znamenalo přesun zájmu vystavovatelů mimo Prahu.

Poblíž pak sice na Rudolfově třídě, při té příležitosti přejmenované na Veletržní třídu, vyrostlo v místě dnešního Parkhotelu takzvané Nové výstaviště spolu s blízkým Palácem vzorkových veletrhů (dnes sbírka moderního umění Národní galerie). Ale původní věhlas a výlučnost už pražské výstavy zpět nezískaly. Jen z průčelí Průmyslového paláce zmizely sochy císařů Leopolda II. a Františka Josefa I., které se asi k duchu mladé republiky nehodily…



Letoun Avia BH-1 Exp. na výstavě roku 1920.

Vodní trysky s potrubím a strojní vybavení dodala Akciová společnost strojírny dříve Breitfeld, Daněk a spol. a jeho instalaci řídil inženýr Ludvík Spirk. Provedení elektroinstalace bylo dílem inženýra Jaromíra Zeleného.

Fontána se svými skvělými světelnými efekty stala neformálním symbolem výstavy, přední atrakcí a ve funkčním stavu přetrvala i další význačné expozice, ačkoliv ta dnešní už s původní fontánou kromě totožného místa nijak nesouvisí.

Pro osvětlení samotného areálu Křižík zkonstruoval 226 obloukovek napájených z dynam poháněných parním strojem. K tomu se družilo dalších 1400 žárovek s vlastním zdrojem proudu.

František Křižík tehdy rovněž zprovoznil pro potřebu výstavy elektrickou tramvaj – první v Praze.

Trať začínala v letenském parku (tehdy sady Korunního prince Rudolfa), kde navazovala na horní stanici pozemní lanovky od Vltavy vybudované spolu s lanovkou na Petřín rovněž u příležitosti výstavy. Oveneckou ulicí trať pokračovala do Královské obory k Místodržitelskému letohrádku, kde byla konečná.

Tramvaj však byla příliš závislá na přízni sezonního publika, její provoz se brzy po skončení výstavy přestal vyplácet a Křižík ji musel prodat.

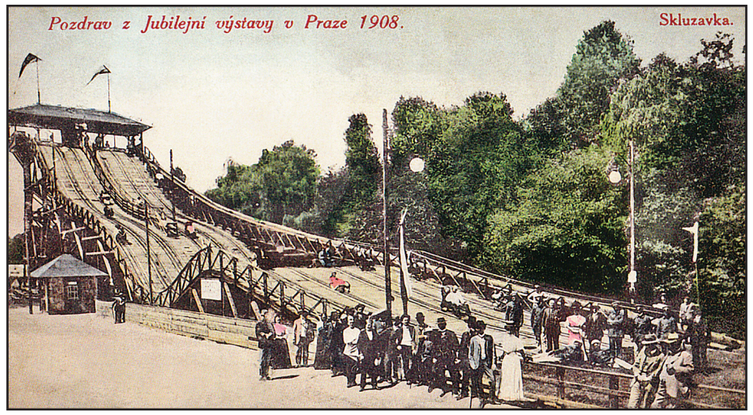
Oblíbenou atrakcí byla též „pahrbková dráha“ Felixe Blažíčka z Prahy – zábavní podnik, který představoval zvlněnou trať s kolejemi dlouhou 109 m, po níž samotíží sjížděly vozíky, které se pak elektrickým navijákem vytáhly do výchozí polohy.

Někdejší pavilon Klubu českých turistů byl proveden jako dřevěná maketa zaniklé gotické brány Vyšehradu a hostil dioráma Karla a Adolfa Liebscherových nazvané „Boj Pražanů a Švédů na Karlově mostě“. Pavilon obsahuje též zrcadlové bludiště. Najdeme ho dodnes v sousedství Petřínské rozhledny, která je rovněž pozůstatkem výstavy z roku 1891.

Pavilon Umělecké výstavy byl roku 1893 předán z Hlávkova podnětu výtvarné Akademii a v této budově rekonstruované architekty Zdeňkem Jiranem a Michalem Kohoutem v roce 2004 má Akademie část svých ateliérů dodnes.

Národopisná výstava 1895

Výstava, ač srovnatelně velká a populární s Jubilejní výstavou, po sobě nezanechala žádnou stavební památku, jelikož všechny objekty tvořící jakýsi obrovský skanzen české lidové architektury byly po skončení expozice rozebrány.



Pahrbkovou dráhu dodala „sestrůjná železářská dílna Šalomouna Bondyho v Bubnech“ za 10 000 zlatých.

Výstava architektů a inženýrů 1898

Expozice se nesla v duchu nastupující secese. Pro tuto příležitost vznikl obrovský iluzivní obraz osudové bitvy u vsi Lipany. Ale s původní výstavou dnes souvisí jen samo dioráma z dílny Luďka Marolda a jeho pomocníků, jelikož budova, v níž se dnes tento výtvor nachází, představuje už jeho třetí přístřeší.

Obraz velkosti 11 × 95 m s kašírovanou krajinou vytvořili L. Vacátko, K. Rašek, T. Hilšer, K. Štapfer a V. Jansa s Luďkem Maroldem za 27 dní! Marold si v důsledku pracovního vypětí podlomil zdraví a půl roku na to ve svých 33 letech zemřel.

Dřevěný pavilon Jiřího Justicha byl roku 1908 nahrazen pavilonem Jana Kouly, jehož střecha se však v roce 1923 prolomila pod tíhou sněhu, a tak je dnes dioráma umístěno v budově vystavěné profesorem pražské techniky Vojtěchem Krchem a zprovozněné roku 1934.

Na této výstavě si filmový nadšenec Jan Kříženecký postavil promítací síň zvanou „Český kinematograf“. Na námět Josefa Švába-Malostranského pro ni natočil tři kratičké komediální scény v trvání pár desítek vteřin, které představují vůbec první české filmy a dobou svého vzniku se řadí k průkopnickým činům na poli kinematografie ve světovém měřítku.

Film „Výstavní párkař a lepič plakátů“ vznikl přímo na Výstavišti před proslulou hospodou „U Nesmysla“.

Lepič plakátů (Ferdinand Gýra) lepí na stěnu hospody plakát lákající na Český kinematograf. Když si chce od párkaře (Josef Šváb-Malostranský) koupit párek, omylem mu vylije do nádoby s párky lepidlo. Do následné rvačky se zapojují ostatní kolemjdoucí…

Snad si to ani jasně neuvědomujeme, ale pohled do okének tohoto filmu znamená průnik do posledních okamžiků českého národního obrození, kdy starobylost začíná být moderností a modernost je přirozeně plynulým pokračováním zaniklých časů. Tento fascinující dotek současnosti s historií tak propůjčuje zdánlivě nicotným záběrům jednoho filmečku hodnotu až magickou.



Vítězné náměstí

Okolí Brusky směrem k Dejvicím a Bubenči bylo na začátku 20. století úhledně rozparcelováno na bloky budoucích činžovních domů a vznikla zde ceněná obytná čtvrť. Když pak začátkem 20. let Dejvice obdržely velkorysý regulační plán z ruky Antonína Engela, v roce 1922 byly podle zákona o velké Praze spojeny s Prahou a roku 1926 byla dovedena tramvaj na Vítězné náměstí, nic už nebránilo jejich velkoměstskému rozvoji.

Během 20. století rozsáhlá výstavba pro potřeby armády a vládních institucí navázala na tradici z časů, kdy tu měl svá cvičiště c. k. vojenský erár. Zvláště zachmuřené budovy generálního štábu, kolonie státních zaměstnanců s ulicemi příznačně pojmenovanými Úřednická I – VI, která stávala do roku 1982 na místě hotelu Diplomat, a obsazení Masarykových kolejí tajnou policií k tomu přispělo. Poválečný přísun stranických prominentů pak vnímání Dejvic jako čtvrti „lampasáků, policajtů a komoušů“ jen posílil. Plánovaný urbanistický tvar středu čtvrti dosud čeká na své dovršení…

Období prvních let nezávislé ČSR bylo plné snů a vizí. Z většiny plánů byla v nejlepším případě uskutečněna torza, která pozdější rozvoj města většinou překryl a znejasnil. Avšak výjimkou, která ve svém uskutečnění dosti pokročila, jsou Dejvice.

Monumentalita, komponovaná uliční síť a osové průhledy a zdůrazňování význačných veřejných staveb našly nejširší uplatnění v práci Wagnerova žáka Antonína Engela právě zde.

Engel, člen Státní regulační komise podřízené ministerstvu veřejných prací, byl neúnavným propagátorem myšlenky uspořádat hlavní město vznikajícího státu velkorysým způsobem po vzoru kompozic baroka či klasicismu. Podobně jako mladí avantgardisté – ovšem z úplně jiného důvodu než oni – trval na tom, že historické jádro Prahy mělo by ustoupit koncepci, která bude dostatečně velkorysá a reprezentativní. Navrhoval spojit obchodní a kancelářskou city okolo Václavského náměstí s nově vznikajícím severozápadním sektorem města v Dejvicích monumentálním průkopem skrz Letenskou pláň, kde měla vyrůst nová vládní čtvrť. Regulační komise tomuto tlaku, z pohledu dneška naštěstí, odolala.

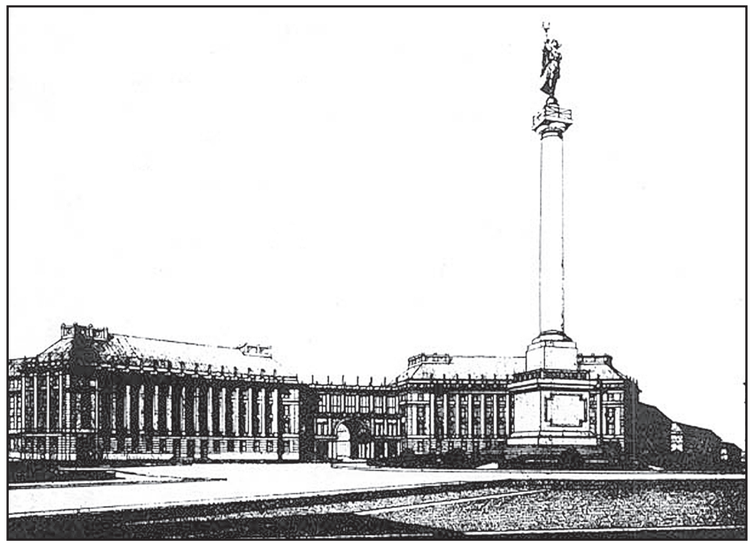
Centrem Engelových Dejvic se stalo dnešní Vítězné náměstí. Mocná idea zhmotnělá v monumentalitě jeho prostoru odrazila se i ve volbě vznosného pojmenování, které se příznačně měnilo podle politického klimatu doby: Vítězné náměstí, nám. Branné moci (Plaz der Wehrmacht), nám. Dr. Edvarda Beneše či nám. Říjnové revoluce…

Obdélné prostranství je orientováno osou symetrie tvořenou ulicemi Dejvická a Technická k severozápadu, kde jeho prostor vrcholí půlkruhovým zakončením. Od tohoto středu celé kompozice se paprskovitě rozbíhají hlavní třídy, jejichž prostorový tok vytváří hvězdicovou uliční síť doplněnou okružními třídami.

Hlavní náměstí a ulice zamýšlel Engel obestavět budovami v klasicistickém stylu. Tanul mu údajně na mysli „bezpečný a definitivní styl bez ohledu na přechodné módní a oportunistické ambice… nadčasový výraz formální, architektura vpravdě monumentální, která zachovává svou hrdost a obraz doby svého vzniku.“

Antonín Engel věřil, že monumentalita je „vrcholný projev vůle po nehybném, trvalém, věčném, co stojí nad vrtkavostí věcí všedních.“ Je otázka, zda s ohledem na nepřístupné a nelidské kamenné řady svých architektur nezahrnoval Engel do těchto „věcí všedních“ také člověka.

Dejvice nebyly v období první republiky zcela dokončeny a stejně tak nebyl nikdy realizován letenský průkop ani zástavba Letenské pláně, pro niž měly Dejvice tvořit předpolí. Engelovi se nakonec nepodařilo prosadit ani propojení čtvrti s Hradčanským náměstím, na které je směrována Svatovítská ulice, stejně tak nedošlo k plánované redukci či úplnému zrušení Buštěhradské dráhy. Byly tak oslabeny dva klíčové momenty kompozice: logické napojení radiálních bulvárů na okolní město a silný centrální prostor. Neexistující západní strana Vítězného náměstí a chaotická změť zdejší architektury jakoby odtud vysávala všechnu prostorovou energii. Málokdo dnes dokáže vnímat jeho plochu jinak, než jako velkou a nevlídnou křižovatku.





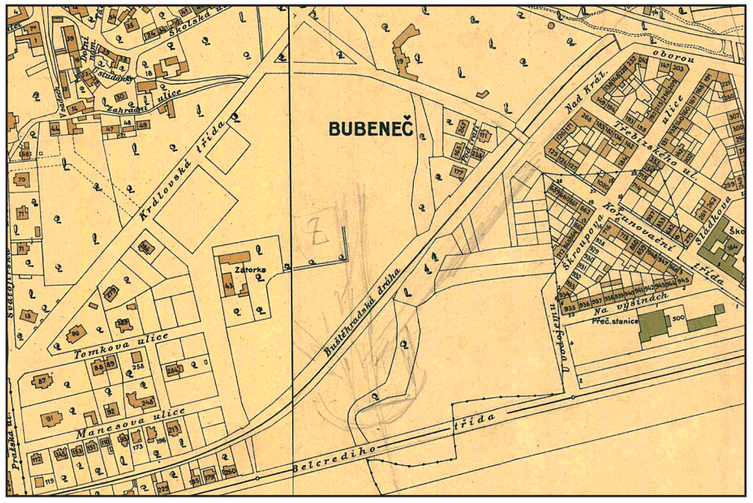
1921; Vítězné náměstí podle Engelova návrhu; Triumfální oblouk mezi budovami měl uvozovat vstup do univerzitního okrsku skrze Technickou ulici. Tato část náměstí včetně obelisku uprostřed nebyla dodnes dostavěna. Velkorysá kompozice nových ulic se měla propsat až do předpolí Pražského hradu při objektech jízdárny a Lvího dvora (trojzubec cest v pravém dolním rohu mapy), odkud architekt navrhoval nový vstup na Hradčanské náměstí zahradou Na baště.

Bubeneč

Až do dokonce 60. let 19. století bylo návrší Bubenče zemědělskou krajinou proťatou trasami historických cest, jejichž směr se zachoval ve vedení ulic Milady Horákové, Korunovační a Pod kaštany. Zdejší planina byla značně pustá, neboť severní sklon svahu a nedostatek vody nepřály intenzivnímu zemědělskému využití.

Když však v roce 1868 byla Praha spojena se břehem pod Letnou řetězovým mostem Františka Josefa I., začalo zdejší nedotčené území lákat venkovským vzduchem a klidem bohaté Pražany. V tutéž dobu prorazila si tudy cestu i železná dráha, která dovedla na sousední Brusku vlaky až ze středu města. Chudé pastviny a sady se tak začaly zvolna parcelovat na pozemky pro stavbu honosných vil.

Mezi starou lidovou Bubenčí, která se rozkládá u kostela sv. Gotharda při Královské oboře, a Letnou, jejíž opravdové zrození mělo ve 20. století teprve přijít, vznikla noblesní čtvrť zabydlená výlučnou klientelou z řad průmyslových magnátů a význačných osobností veřejného života. Vnímání Bubenče jako nedostupného světa prominentů pak ještě posílily dramatické události dvacátého století, v jejichž důsledku se zdejší domy namnoze ocitly v majetku státu, který z nich učinil adresu diplomatických zastoupení či státních institucí.



1910; Okolí Brusky a na východě Letná jsou už zastavěny, ale uprostřed Bubenče stojí jen osamocená Zátorka. Napravo od ní při Buštěhradské dráze je hnízdo pěti domů v ulici Pod tratí (dnešní Pětidomí) a pod horním okrajem obří Petschkova vila č. pop. 19 – současné ruské velvyslanectví. Stopu Bubenečského potoka můžeme číst v průběhu naznačeného zeleného pásu, který se vine zhruba středem mapy od Letenské pláně na sever přes koleje dráhy k Petschkově vile a staré Bubenči.

Zátorka a Bubenečský potok

Na Letenské pláni pramenil dnes zaniklý Bubenečský potok. Přes dnešní plochu tréninkového hřiště klubu Sparta Praha pokračoval ulicí Na Zátorce do prostoru současného náměstí Pod kaštany a v jádru starého Bubenče napájel rybníček, odkud tekl Gotthardskou ulicí ke Stromovce do vltavského ramene. Je vyznačen na plánu J. Daniela Hubera z roku 1769.

Pojmenování ulice Na Zátorce odvozené od jména zdejší usedlosti nemá ovšem s oblastí dolních Holešovic, kde se podobný pomístní název také vyskytuje, nic společného. Slovem zátory (psáno též zátvory) se označovala místa u břehů, kde při jarním tání docházelo k hromadění ledových ker a naplavenin. Malé zátory mohly při březích Bubenečského potoka skutečně vznikat, neboť celé jeho koryto bylo obráceno k severu.

Dnes se v místě Zátorky č. pop. 43/9 v ulici U Vorlíků nachází mohutná vila, která slouží diplomatickým službám.

Suchardova vila

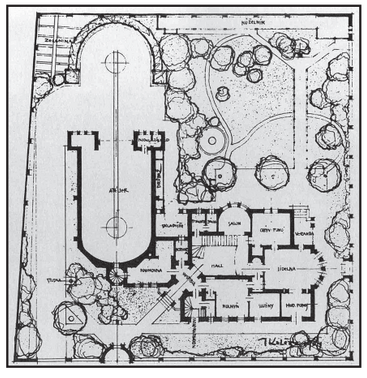
Mezi nejpozoruhodnější stavby Bubenče patří dům, který pro sochaře Stanislava Suchardu vystavěl mezi roky 1905–1907 Jan Kotěra.

Velkorysý celek, který obsahuje kromě obytného domu též rozsáhlý ateliér, byl navržen ve stylu anglických „cottages“. Valbové střechy, hrázděné zdivo, četné arkýře a bizarní komíny nahrazují svou malebností běžný dekor, který tu jinak téměř chybí.

Schodišťová hala je pro anglickou dispozici příznačná stejně jako půlkruhově zakončená čela salonů.

Vilu, jež byla značně poškozena necitlivou přestavbou ateliéru na samostatný dům, najdeme ve Slavíčkově (dříve Mánesově) ulici č. pop. 248/6.





Dispozici rozdělenou do dvou funkčních celků spojuje krček vstupní části: vlevo ateliér, vpravo obytný dům. Zahrada má užitkovou část a při severním okraji stojí kuželník.

Strojovna a další pavilony

Druhou nejrozsáhlejší stavbou Výstaviště byla hala Strojovny vybudovaná v nižší části výstavního areálu severně od Křižíkovy fontány.

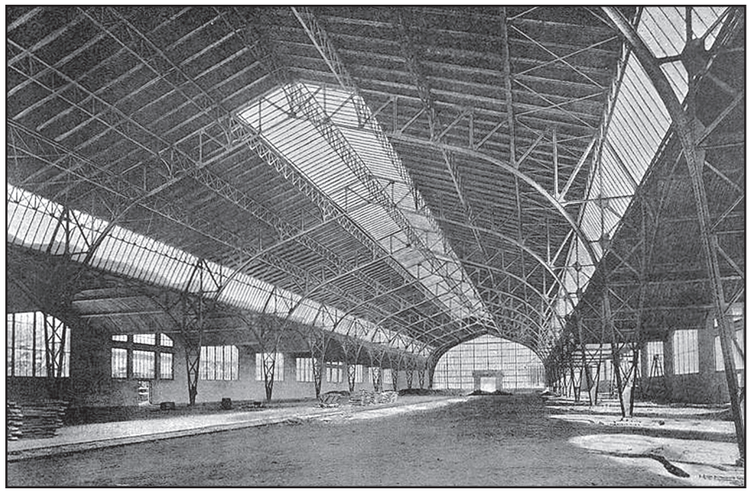
Typem konstrukce i celkovými rozměry se velice podobala postranním křídlům Průmyslového paláce – jen byla podstatně delší, jelikož jak zájemců o expozici přibývalo, prodlužovala se hala postupně, až se její půdorysná plocha zvětšila o 20 % oproti původním plánu.

Opět se jednalo o trojlodí, kde střední převýšená loď tvořená dvanácti lomenými rámy rozponu 30 m a o vrcholové výšce 17,5 m byla zbudována ze železné příhradoviny a nízká postranní křídla šířky 10 m měla střešní konstrukci dřevěnou.

Stavbu železné konstrukce, jejímž autorem byl inženýr Albert Vojtěch Velflík, provedla Pražská akciová strojírna, dříve Ruston a spol. Ta halu opět rozebrala a vztyčila o dva roky později v Innsbrucku, kde sloužila podobnému účelu pro tamní zemskou výstavu.

Vedle Průmyslového paláce a obou výstavních budov, které symetricky lemují vstupní část Výstaviště, je tzv. Hanavský pavilon jednou ze čtyř menších staveb Jubilejní výstavy, které přežily do dnešních dnů. Druhou z nich je plzeňská restaurace postavená Františkem Buldrou, uzavírající západní konec parkového pásu před hlavním průčelím Průmyslového paláce. Třetím je pavilon Klubu Českých turistů umístěný na Petříně, který se nachází vedle čtvrté dochované stavby, proslulé Petřínské rozhledny.

Zatímco plzeňské restauraci nesvědčila odlehlá poloha, Hanavský pavilon měl větší štěstí. Po výstavě byl přenesen na hranu Letenských sadů nad Prahou, kde přebudován na restauraci slouží dodnes. Malebná stavbička navržená Otto Hieserem má litinovou konstrukci s vyzdívkou a byla propagačním stánkem hořovických sléváren Viléma knížete Hanave.



Dvanáct rámových vazeb rozmístěných po 12,22 m dávalo celkovou délku haly přes 134 m. Konstrukce byla dvojkloubová, jelikož kloubové uložení měly rámy jen u paty, ale ve vrcholu byly spojeny napevno.

Křižíkova fontána a jiné atrakce

Světelná fontána nebyla v oněch časech novinkou. Poprvé se objevila v Londýně roku 1855 na Výstavě vynálezů (Invention Exhibition) konstruovaná podle systému firmy Gallaway & Sons a pro velkou popularitu stal se tento typ atrakce posléze součástí mnoha dalších výstav po celé Evropě. Komplikované zařízení spočívalo v prosvěcování proudu vody světlem, které bylo vedeno soustavou čoček a hranolů.

Podstatně jednodušší Křižíkův princip využíval světla vedeného odspodu skrze zasklené šachty procházející dnem bazénu.

Fontána v Praze byla původně navržena do vstupního prostoru Výstaviště. Na Křižíkovu žádost však byla vystavěna ve své definitivní poloze za severním průčelím Průmyslového paláce, aby se dalo využít přirozeného terénního stupně k vytvoření atraktivní vodní kaskády.

Beton na stavbu dodala cementárna Maxe Hergetta a vybudovala ji brněnská firma Pittel a Brausewetter. Fontána měla uzavřený vodní oběh a byla osvětlena obloukovými lampami. Vodu přivádělo potrubí průměru 45 cm a spolu s kabely ho do fontány vedla 150 m dlouhá štola ze strojovny spojené s kotelnou, které zajišťovaly elektrický proud a oběh vody.



Prázdná plzeňská restaurace ostudně chátrá.



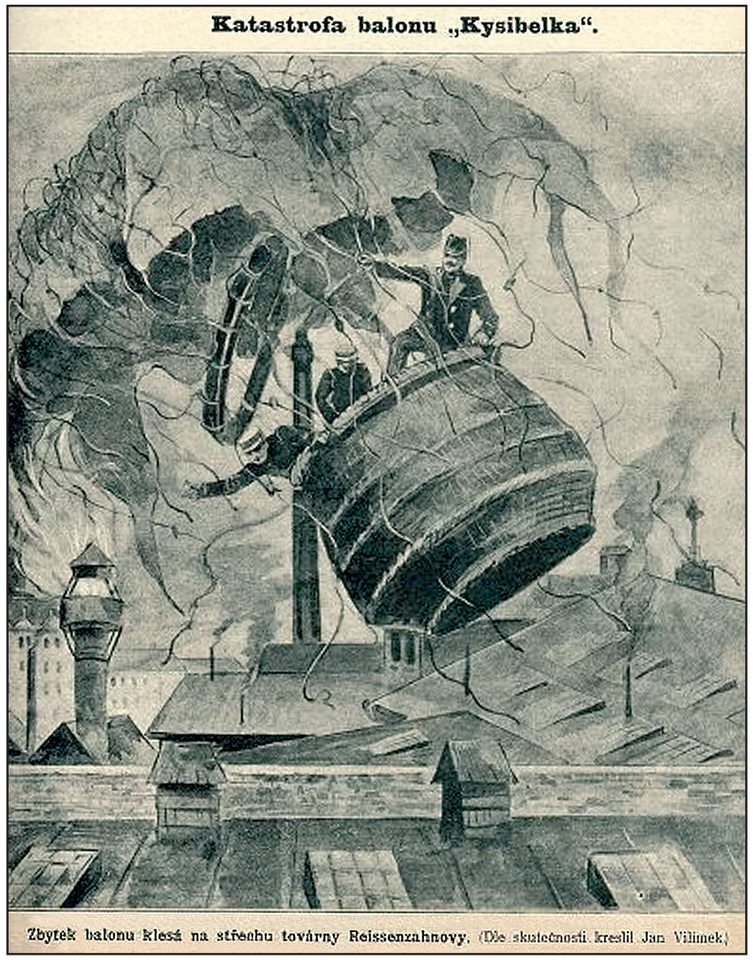
Hanavský pavilon zachycen ještě na Výstavišti.



Fontána jako reklama na výstavu roku 1895.

Loďka balonova přímo spadla na komín a část její se vzňala. Od plamenů chytlo také lanoví a část balonu, z nějž kus spadl na jednu stranu střechy slévárny. Druhý kus nechytl, avšak za to znova zbylá zachovalá část balonu se nadmula, a balon chvěl se směrem nad rozlité tekuté železo. V tom loďka balonu se svezla z vrcholu komínu a spadla i s polomrtvými větroplavci na střechu slévárny, do jejíhož tenkého trámoví se hluboko zabořila…

…Lid, jakmile viděl, že všem třem účastníkům nešťastné této plavby ničeho se nestalo, propukl v bouřlivý jásot a volání, jež neutuchlo, až konečně všichni tři odebrali se do bytu p. Reiszenzahnova, kdež se brzy zotavili. As za půl hodiny, když byli naším fotografem fotografováni, odebrali se zpět na výstaviště, kdež všude přirozeně vítáni od známých i cizích s blahopřáním ke šťastnému zachránění…



Zbytek balonu klesá na střechu továrny Reissenzahnovy. (Dle skutečnosti kreslil Jan Vilímek.)

Žalostná píseň o balónu „Kysibelce“

Poslechněte lidé zlatí,
jak s balónem se to hatí
a jak, velmi smutná věc,
bídně praskne nakonec.

„Kysibelkou“ nazván jesti,
kdo v něm nejel, ten měl štěstí,
a kdo jel, ten dostal řád,
připnul si jej na kabát.

Poskakuje balón v chvatu,
prvně puštěn ze špagátu,
povznáší se do výše,
nikdo ani nedýše.

A v příznivém dosti větru,
dva tisíce nových metrů,
balón vyletěl jak nic –
najednou však bouch a ryc!

Ach, kdopak se toho nadá,
že už balón z výšky padá,
a v něm, běda, lidé tři,
zbožná duše, popatři!

Holý cár se k zemi blížil,
nikdo sobě neublížil,
chvalme Boha za ten div,
neleť nikdo jaktěživ!

Každý tomu sotva věří,
přiběhli hned amatéři,
každý chtěl ten výjev rád
chytit ve svůj aparát.

Od narození svého již všemi nehodami a nepřízní osudu stíhaná „Kysibelka“ dospěla včera k okr. soudu na Smíchově, kde nad jejím „otcem“ vyřknut byl rozsudek. K 9. hodině započato líčení adjunktem Drem. Isakem u přítomnosti policejního komisaře Habersberga a auskultanta Hanáka. Obžalovaný kapitán Max. Wolff se nedostavil na počátek přelíčení. V trestním oznámení uváděno panu kapitánovi za vinu, že sám jízdy, ač to jeho povinností bylo, se nesúčastnil, dále že pustil jednoho hosta s dvěma svými zřízenci k jízdě, pro niž nebyli dost vycvičeni, že pustil je v balonu, jenž nebyl k jízdě způsobilým atd., vůbec celou snůšku skutků a okolností, jež pan kapitán svou nerozvážlivostí a lehkomyslností byl zavinil. Mezi tím dostavil se pan Max. Wolff. Jednání většinou vedeno německy.

Na otázku soudcovu, co má na uhájení své proti obžalobě, p. M. Wolff vykládal, jak dobře i dokonale „Kysibelka“ zařízena byla, jak ventily zcela v pořádku s ostatním přístrojím se nalézaly.

…Zvlášť zajímavá byla dobrozdání znalců pp. prof. Zengra a prof. Vávry z české techniky. Pan prof. Zenger myslí, dle pozorování balonů různých soustav, že „Kysibelka“ byla k volné jízdě naprosto nezpůsobilá. Ventily nebyly tak zhotoveny a upraveny, by účelu svému náležitě vyhovovaly; osoby, jimž řízení balonu svěřeno bylo, nebyly dosti zkušené. Látka, z níž balon byl sestrojen, jest neschopna pro podobný účel, ježto to bylo pouhé kaliko, jež nad to ještě špatně pokostem natřeno bylo. Že oba kormidelníci málo zkušenosti měli, patrno z toho, že nechali rychle balon stoupati…

…Po 2. hodině vynesen byl rozsudek, jímž panu Wolffovi usouzeno bylo osm dní jednoduchého vězení s náhradou všech škod, jež pádem „Kysibelky“ se přihodily.



Ústředním prostorem interiéru je zde opět schodišťová hala, v projektu nazvaná „jizba“, inspirovaná anglickou modernou. Její unitřní vybavení však podle architektova návrhu nebylo provedeno.



Náhlovského vila

Vilu č. pop. 284/4 na Suchardově ulici pro JUDr. Jana Náhlovského a jeho ženu Luisu navrhl roku 1907 Slovák Dušan Jurkovič. Působení prvků lidového stavitelství tu potlačil ve prospěch městského rázu architektury a zároveň použil moderní konstrukční materiály. Předsunutý vstup je inspirován moravskými žudry.

Stavbu provedl včetně řemeslných prací a úpravy zahrady pražský stavitel Jan Pacl.

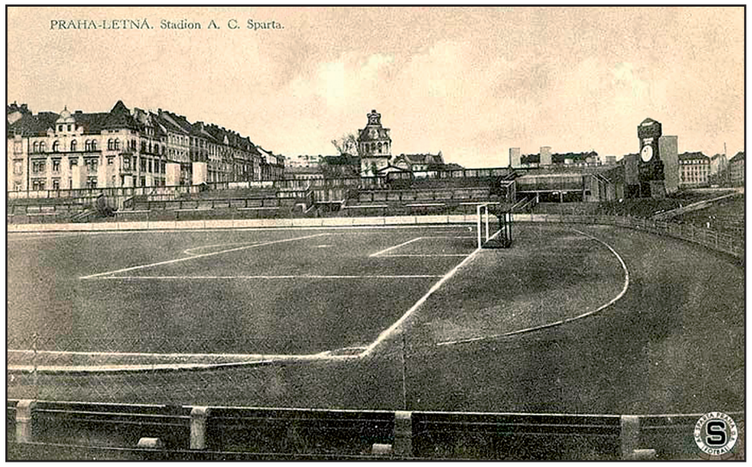
Stadion AC Sparta Praha

Původní dřevěná tribuna, která zde stála od roku 1924, vyhořela v roce 1934. Novou, betonovou získal stadion o dva roky později a následně byl ve druhé polovině 20. století ještě třikrát rekonstruován.

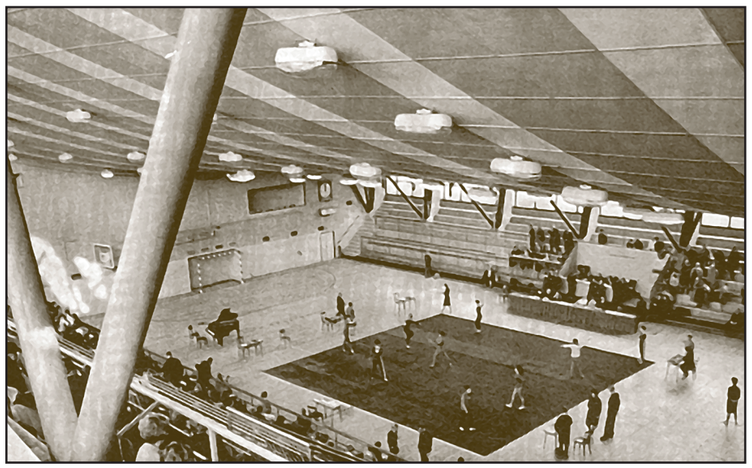
Nejprve tu v roce 1962 vznikla sportovní hala v ulici Nad Královskou oborou č. pop. 1080/51 podle projektu architektů Aleše Bořkovce a Vladimíra Ježka. Její současná kapacita činí 1700 diváků. Roku 1966 přibyla dvě tréninková hřiště házené s atletickým oválem.

Současně s tím proběhla dostavba stadionu dokončená v roce 1969. Došlo k vybudování tří ocelových tribun pro sledování kopané a podél ulice přibyla konstrukce čestné tribuny pro oficiální hosty prvomájových demonstrací a vojenských přehlídek. Autory přestavby byli Cyril Mandel a Vladimír Syrovátka s Františkem Šamanem a Václavem Sedlákem, konstrukci navrhl Alois Sehnal a osvětlení projektoval František Geist.

Z betonového soklu pod čestnou tribunou zmizela patrně při poslední rekonstrukci v roce 1994 abstraktní kompozice sochařů Jiřího Nováka a Vladimíra Janouška tvořená svazkem ocelových traverz a rozšířila tak smutný seznam devastovaných a odcizených veřejných plastik, který povážlivě roste.



1934; Tribuny stadionu Sparty v podstatně skromnějším provedení nechávají ještě přímo ze hřiště nahlédnout do svého okolí: vlevo nároží ulic U Sparty a Na Výšinách. V pozadí věž letenského vodojemu, v oněch časech užívaná už jen jako služební byty zaměstnanců vodáren. A jelikož blok Molochova ani budoucí ministerstvo vnitra ještě výhled nestíní, jsou u pravého okraje patrné domy v ulici Nad Štolou…

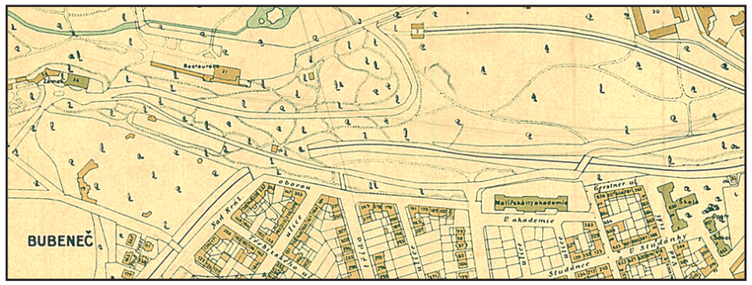


Lanové zastřešení haly podle projektu z roku 1961 konstruktérů Gustava Kuchaře a Pavla Linharta časem zkolabovalo a hala musela být přestavěna. Tato fotografie zachycuje ještě původní vzhled střechy.

Stromovkou do Buben

Královská obora založená Přemyslem Otakarem II. v roce 1261 sloužila staletí zábavám dvorské šlechty. Postupně proměňována z panské honitby na ušlechtilý park, vybavována náročnou architekturou i technickými vymoženostmi příslušné doby byla nakonec v roce 1804 z podnětu purkrabího Jana Rudolfa hraběte Chotka zpřístupněna veřejnosti jako městské sady.

Dráha dnes se svým okolím nerozdělitelně srostla a její provoz stěží vnímáme rušivě. Trať v uctivé vzdálenosti obchází ztichlý Místodržitelský letohrádek, tunelem míjí činžáky Letné a pod vznešenou budovou Akademie výtvarných umění klesá k Výstavišti, aby se vzápětí překvapivě vynořila nad hlavní třídou. Tu přechází po triumfálním oblouku zdejšího viaduktu na násep u Strojnické ulice, odkud přes poslední závory v Bubenské ulici míří ke stanici v Bubnech.



1910; Jižní okraj Královské obory: vlevo místodržitelský letohrádek. Od něho vede na východ Mecséryho silnice zakončená výrazným obloukem poblíž tramvajové remízy na konci trati do Stromovky. V pravém horním rohu se na místě dnešního Planetária nachází dvůr se stájemi Sokola. Dráha se strážním domkem a tunelem při ulici Nad Královskou oborou odděluje park od nedokončené zástavby Letné, kde svými rozměry dominuje budova výtvarné akademie. Vpravo dole školy „U studánky“ s letenskou sokolovnou.

Rudolfova štola

Rybník vybudovaný v Královské oboře zemským místodržícím Ferdinandem Tyrolským v polovině 16. století dal císař Rudolf II. koncem roku 1583 prohloubit, rozšířit a současně se začal zabývat myšlenkou na jeho snazší zásobování vodou. Návrh prokopat zavodňovací štolu z Vltavy pod Letnou do Bubenče, která nabízela podstatně větší spád než zásobování místní vodou, císaře velmi zaujal.

Stavbou byl pověřen vrchní hormistr Lazar Ercker ze Šrekenfelzu a vrchní důlní měřič Jiří Oeder z Ústí.

Dochovaný originální svitek kuriózních rozměrů 242 x 24 cm zachycuje rozvinutý řez celým dílem, do něhož byl pro císaře pravidelně zaznamenávám postup prací.

S pomocí jednoduchých nástrojů a ve stísněných podmínkách postupovalo hloubení jen velmi pomalu. Do úrovně plánovaného průkopu sestoupili havíři skrze šachty teprve po dvouleté práci, kterou neustále brzdily průvaly podzemních vod, kvůli nimž zůstala dokonce třetí z pěti šachet nedokončena. K proražení posledního úseku došlo 17. července 1593 a dokončovací práce už řídil Erckerův zástupce Van der Vam Kojas. Horní dílo o celkové délce 1102 m je na obou koncích opatřeno cihelnou obezdívkou a zbytek trasy vede ve skále nebo je vyztužen výdřevou. Dno je pokryto keramickými žlabovkami. Počátek i konec štoly uvozují stavby pro řízení vodního hospodářství. Nad Helmovským jezem je to vysoko na nábřežní navigaci vystavěný objekt takzvané Havírny se stavidly a dole při ústí v Královské oboře vodárenský domek s dochovaným čerpacím zařízením. To sestrojil pražský mechanik Romuald Božek, když po zpřístupnění Královské obory pro veřejnost výrazně stoupla spotřeba vody ve zdejších rybnících a fontánách. Tento vodní stroj zde fungoval až do počátku 20. století.

Původní idea obsahovala též záměr využít podzemního kanálu ke snazším cestám panstva do Královské obory. Štola, jejíž šíře kolísala mezi 70–150 cm, byla průjezdná speciálně upravenou loďkou pro potřeby kontroly a údržby. V roce 1711 však byl v celé délce štoly vybudován dřevěný chodník. Zanedbávaná údržba přispěla k postupné degradaci štoly a zkázu málem dokonalo obležení Prahy prusko-francouzskými vojsky v letech 1741–1742, kdy byla štola zčásti zasypána, velký rybník vyloven a později úplně zlikvidován. Avšak dvě rekonstrukce z let 1823 a 1870 navrátily celému dílu jeho původní funkci.

Větrací hlavice šachet lze stále spatřit ve východním stromořadí na severním konci Čechovy ulice i jinde na Letné.

„Vzhůru dolů“… do Buben!

Už od samého zrodu Pražsko-lánské koněspřežky se mluvilo o prodloužení dráhy k Vltavě – nejprve k Císařskému mlýnu a později do Buben. V cestě však stál velký výškový rozdíl mezi Bruskou a vltavským údolím, který činí 36 metrů na 3,275 km.

Císařským rozhodnutím z 9. května 1863 bylo společnosti Buštěhradské železnice výslovně nařízeno spojit její nádraží Bruska s tratí Státní dráhy Praha – Drážďany.

Středem zájmu se nestaly technické problémy, nýbrž otázka přípustnosti průchodu trati Stromovkou. Politická pochůzka v září roku 1866 byla tak rušná. Střetl se tu svět feudálů, kteří hájili aristokratickou neporušenost a klid Královské obory, se světem buržoazie zvyklé prosazovat pragmaticky své podnikatelské plány.

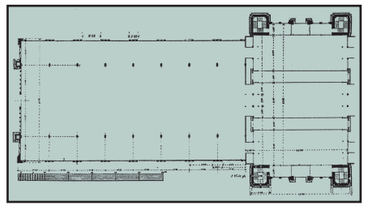
Velkoobchodník Oliva, zástupce města Prahy, se přidal na stranu podnikatelů a žádal neodkladné zahájení stavby, protože hrozila nezaměstnanost, a teprve samotný císař František Josef při své pražské návštěvě dne 7. listopadu 1866 vedení trati Královskou oborou schválil.

Koncese ke stavbě byla vydána dne 11. ledna 1867. Tímto přestala být tato trať lokální uhelnou dráhou omezeného významu a včlenila se do právě vznikající české železniční sítě.

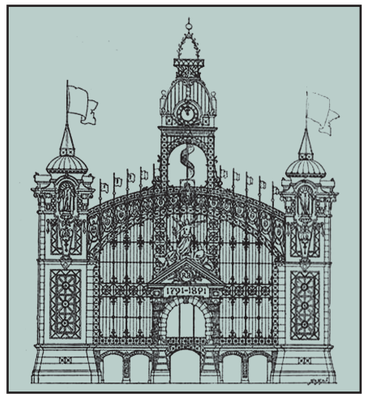
Stavba spojovací dráhy zadaná smíchovskému staviteli Jakubu Hablemu a Janu Dobrovi trvala od 28. listopadu 1866 do jara roku 1868. Dne 27. dubna 1868 začaly po spojce jezdit vlaky a současně bylo v Bubnech otevřeno nové pražské nádraží.

Zpočátku jezdily mezi Píseckou branou a Bubny v obou směrech dva vlaky Buštěhradské dráhy denně, ale pro cestu do nádraží v centru Prahy museli cestující přesednout v Bubnech do vlaku konkurenční Společnosti Státní dráhy a zaplatit nové jízdné. Brzy se však oba provozovatelé dohodli a od 20. června 1886 byly vypravovány všechny pravidelné vlaky Buštěhradské železnice až do Státního nádraží (dnes Masarykovo).

Tak byla Královská obora sevřena: na straně k Vltavě rušivým náspem Státní dráhy pražsko-drážďanské z roku 1850 a na straně k Letné spojovací tratí Buštěhradské železnice, většinou skrytou v zářezu či v tunelu.



Zdivo ve střední hale se koncentruje jen do nárožních pilířů obsahujících schodiště a do ostění vstupů. Osm obloukových vazníků je sdruženo ve čtyři dvojice. (Pravé křídlo je zde vynecháno.)



Střední hala Průmyslového paláce měla zůstat po výstavě zachována a u postranních křídel se počítalo s demolicí. Nakonec palác v původní velikosti přežil až do 16. října 2008, kdy západní křídlo podlehlo zničujícímu požáru a nyní čeká na svou obnovu.

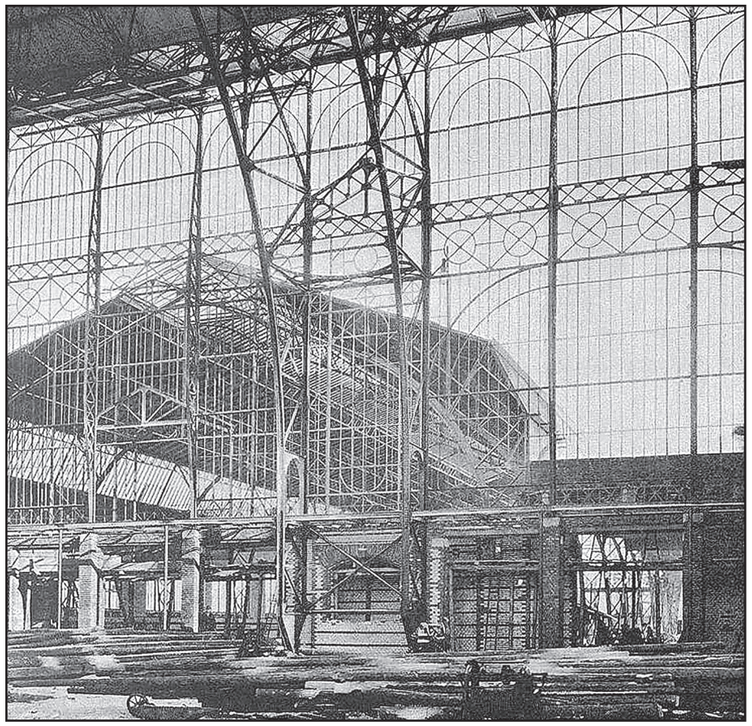
Ztroskotání balonu „Kysibelka“

V průběhu výstavy byl veřejnosti předváděn svítiplynem plněný balon objemu 2000 m³. Vypouštění balonu ukotveného (po francouzsku „balon captif“) vedl Maxmilián Wolff. Atrakce stala se velmi populární, proto si společnost pro výrobu minerální vody „Karlovarská kysibelka“ (dnes Mattoni) zjednala balon jako reklamu své firmy.

Pod tlakem očekávání se Wolff rozhodl provést s ním i volný let. Ten proběhl 16. června 1891.

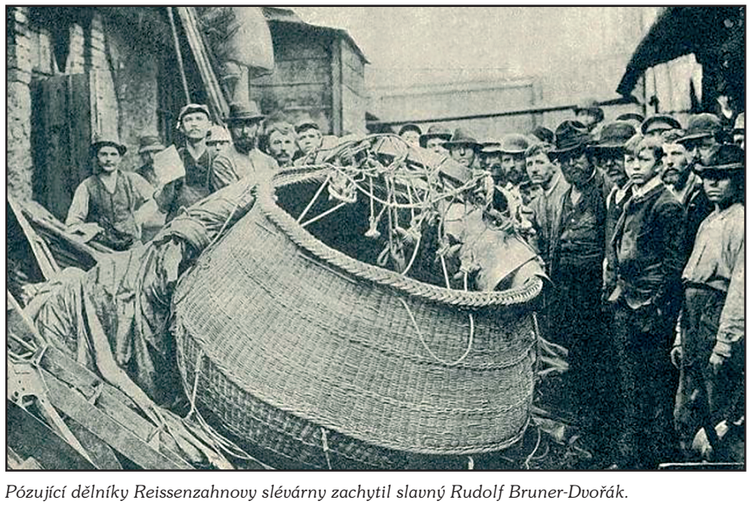
Jediným pasažérem byl Vilém Vondruška, nadporučík 88. pěšího pluku doprovázený dvěma vzduchoplavci z Wolffova podniku. Balon ve výšce nevydržel tlak plynu, praskl a zřítil se na slévárnu Antonína Reissenzahna (někde psáno též Reiszenzahna) č. pop. 404, která stávala na severozápadním nároží křižovatky ulic Veverkova a Heřmanova. Posádku zachránili tamní dělníci a podnikatel Wolff z obavy před následky vlastní nezodpovědnosti utekl.

Dojemné svědectví o tomto pohnutém příběhu z dějin českého vzduchoplavectví přinesl následujícího dne časopis „Praha – denní list výstavní“:



Pata jednoho ze zdvojených oblouků s kloubovým uložením je vidět na fotografii z časů budování paláce.

…Podrobnosti, jež dozvěděli jsme se zde o pádu balonu, jsou příšerné. Jen zázrakem tři životy lidské byly zachráněny. Neštěstí se stalo asi nad holešovickým hřbitovem (pozn. – míněn hřbitov ve Strojnické ulici). *Jihozápadní slabý vítr snášel klesající balon až nad samotnou továrnu p. Reiszenzahnovu. Na dvoře však již pozorovalo dělnictvo celé to divadlo; ředitel továrny p. František Přibyl, vida nebezpečí, v počtu 250 osob dal je alarmovati. Balon zvolna snášel se k zemi a zdálo se, že spadne do prostřed dvora, a že osobám v něm letícím ničeho se nestane. K hroznému však zděšení všech zahnán byl balon náhle přímo nad komín kuplovny, jež byla v nejvyšší své činnosti, a skutečně také na tento spadli. Výkřik proletěl dělníky. Nešťastníci, jež šťastně unikli smrti pádem s tak ohromné výše, měli býti za živa upáleni. Nejen že z komína vysoko šlehaly plameny, nýbrž pod ním právě vylévalo se rozžhavené železo do veliké kádě, v níž očekávala větroplavce hrozná smrť.*



Pózující dělníky Reissenzahnovy slévárny zachytil slavný Rudolf Bruner-Dvořák.

svými četnými intervencemi u vídeňského dvora, kde byly české přípravy na výstavu systematicky očerňovány, dokázal císaře usmířit a dokonce přemluvit k osobní návštěvě expozice, kterou nakonec panovník ještě dvakrát zopakoval.

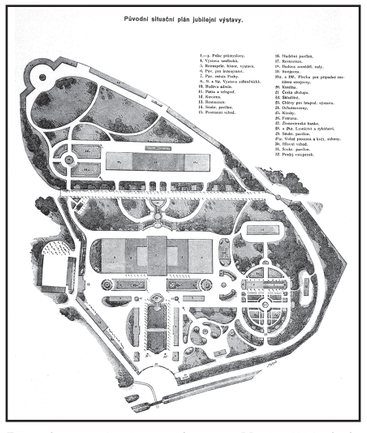
Všeobecná zemská výstava v Praze 1891

Ačkoliv se čeští podnikatelé a vynálezci chtěli zprvu zcela upřímně pochlubit před světem svou technickou a hospodářskou vyspělostí, pak po německém bojkotu se výstava nutně musela změnit na celonárodní manifestaci civilizační úrovně Českých zemí, jejíž úspěch se stal otázkou národní hrdosti a cti.

Stavební výbor vedl František Křižík, který byl též místopředsedou výkonného a členem instalačního výboru. Celkovým rozvrhem areálu včetně následného budování hlavních pavilonů byli pověřeni architekti Antonín Wiehl a Bedřich Müntzberger. Vojtěch Hynais, Mikoláš Aleš a Josef Václav Myslbek se podíleli na výzdobě a parkové úpravy navrhl ředitel městských sadů František Thomayer. Antonín Dvořák napsal fanfáry a Josef Richard Vilímek vydával časopis zvaný „Praha – denní list výstavní“, který byl den po dni psanou kronikou celé události.

Půdorysný plán výstaviště se neustále přizpůsoboval rostoucímu počtu vystavovatelů.

Pavilony soukromých vystavovatelů byly vybudovány převážně ze dřeva či z kombinací materiálů – obvyklé bylo hrázděné zdivo. Extrémní případ znamenal “Americký dům“ firmy M. J. Raubitschek ze Smíchova, který byl při veškeré zdobnosti typické pro onu dobu zkonstruován z reklamních důvodů z vlnitého plechu! Konečný počet pavilonů a dalších staveb přesáhl stovku.



Původní varianta půdorysu Výstaviště byla mnohem prostší: zvláště v severní části je méně staveb a na severozápadě prozatím chybí osa, na níž později vznikla Bruselská cesta.



Západně od brány se dodnes nachází objekt bývalé pošty a telegrafu.



Symetrický pendant budovy pošty představuje administrativa Výstaviště východně od vstupu.



Budovy Umělecké výstavy (dnes výtvarná Akademie) a protilehlé Retrospektivní výstavy (obojí A. Wiehl) byly prve pojednány podobně…



…Až roku 1908 budovu Výstavy retrospektivní novobarokně přestavěl do dnešní podoby Antonín Hrubý a dnes slouží jako Lapidárium.

Průmyslový palác

Ústřední budovou celé výstavy byl Průmyslový palác. Architekt Müntzberger ho zprvu koncipoval jako stavbu zděnou, ale brzy projekt změnil na vylehčenou konstrukci železnou, kde se cihelné zdivo vyskytuje jen místy jako doplněk křehce elegantní stavby.

Ústřední hala Průmyslového paláce má půdorys 77,3 × 35 m a je 25 m vysoká. Zastřešení je neseno osmi železnými příhradovými oblouky sdruženými do čtyř dvojic ve vzájemných patnáctimetrových rozestupech, z nichž každá dvojice tvoří trojkloubový rám o šíři 5 m.

Vstup masivně vyzděný v proskleném průčelí střední haly byl završen výrazným tympanonem s vepsanými letopočty 1791 a 1891. Nad ním bývala umístěna socha génia nesoucího znak zemský a říšský doplněná alegorií zemědělství a průmyslu.

Hodinová věž spočívá na čtyřech příhradových sloupech a vyhlídková terasa nad její kupolí se nachází ve výši 44,6 m nad podlahou haly. Celek byl završen pozlacenou svatováclavskou korunou umístěnou na špici železné konstrukce ve výši 49 m, která byla v noci elektricky osvěcována.

Postranní křídla Průmyslového paláce mají smíšenou konstrukci z železa a dřeva. Trojlodí celkových půdorysných rozměrů 94,8 × 50 m má střední loď vrcholové výšky 17,5 m zastřešenou lomenými rámy trojkloubové konstrukční soustavy v osmi polích. Nižší postranní lodě o šíři 10 m mají střechu dřevěnou opřenou z jedné strany o ocelovou konstrukci střední lodě a vně uloženou na obvodové zdi.

Úspornější provedení křídel bylo dáno úmyslem po skončení výstavy je zbořit. Za tím účelem byla od prostřední haly oddilatována výraznou césurou, v níž už byla fasáda střední haly dokončena, aby ji nebylo nutno dostavovat, až budou křídla zbourána.

Výrobu železné konstrukce provedla mostárna První českomoravské strojírny v Libni (pozdější součást koncernu ČKD). Autorem jejího návrhu byl ředitel mostárny František Prášil ve spolupráci s inženýrem K. Hasem a Juliem Součkem. Konstrukční práce řídil další z bratří Prášilových Julius s podporou H. Fillippa a J. Schüllera.





Bránu do parku přestavěl roku 1858 Karel Brust s kameníkem Karlem Svobodou – ta původní se zdála místodržiteli úzká. Obelisk na začátku cesty u letohrádku nese datum 1861 a nápis „Mecserova silnice“.

Místodržitelský letohrádek a Mecséryho silnice

Lovecký hrádek z časů krále Vladislava Jagellonského přístavbou renesančních arkád zvětšil císař Rudolf II. Rudolfovy úpravy však do značné míry setřela přestavba z počátku 19. století, takže dnes na ně upomíná jen vyhlídková terasa se slunečními hodinami ve tvaru zemského globu umístěnými na rohu terasy.

Nové využití v souvislosti se zpřístupněním Stromovky pro veřejnost navrhnul purkrabí Jan Rudolf Chotek.

Plány připravil Georg Fischer ve slohu anglické novogotiky a v letech 1805 až 1811 stavbu podle nich provedl Jan Filip Jöndl. Tehdy byly rudolfínské arkády zazděny a do upravených otvorů vsazena hrotitá okna. Kromě tří skleníků tu vznikl vodotrysk a květinový parter se sochami.

Od roku 1849 sloužil letohrádek za letní sídlo českého místodržitele a dnes tu má své místo knihovna a čítárna časopisů Knihovny Národního musea. Pro svůj sloh je objekt oblíben jako ideální kulisa filmů z prostředí staré Anglie – v roce 1966 tu natočil Bořivoj Zeman známou parodii na pokleslé morytáty Fantom Morrisvillu.

Karel Mecséry svobodný pán de Tsoor zastával úřad zemského místodržitele do roku 1860, kdy byl jmenován ministrem policie ve Vídni. Jeho jméno nese silnice, která klesá východně od Místodržitelského letohrádku do spodních partií Stromovky.

Zprvu kamenitou, pískem sypanou cestu dal Mecséry vybudovat pro odstoupivšího císaře Ferdinanda I., který velmi rád jezdil od Hradu Píseckou branou do Stromovky Královskou silnicí (dnes Pod kaštany). V žádosti o státní dotaci připomíná Mecséry, že „samo vídeňské ministerstvo hodlá ve Stromovce uskutečnit Sjezd německých hospodářů a lesníků (1856 – pozn.)… Je proto nanejvýš nutné obnovit přístupové cesty i zevnějšek budov v parku.“

Dolní úsek silnice zvaný Johannaruhe u promenády na hrázi bývalého rybníka měl jméno dle Mecséryho dcery Johanny.



Šlechtovka, v níž svého času koncertoval Johann Strauss starší i Česká filharmonie, ještě v plném lesku.

Šlechtova restaurace

Označován jako Královská dvorana či Dolní letohrádek sloužil tento původní raně barokní pavilon jako „lusthaus“ při honitbě a vyjížďkách pražské nobility.

Stavba, jejímž autorem byl snad M. A. Canevalle (někdy bývá uváděn též méně pravděpodobný J. B. Mathey) vznikla mezi roky 1689–1691, kdy byl rovněž vyzdoben velký sál freskou Jana Jakuba Steinfelse ze Steinfelsu.

Roku 1792, kdy sloužila lidové slavnosti spojené s korunovací císaře Františka I., byla stavba mírně upravena, ale nejpodstatnější změna přišla až po zpřístupnění Královské obory veřejnosti.

Když bylo roku 1808 rozhodnuto, že „Dolní letohrádek“, či „sálová budova“, jak se tehdy říkalo, bude adaptována na restauraci podle plánů, jejichž autorem byl opět architekt prof. Georg Fischer, šlo sice zatím jenom o pouhou rekonstrukci notně zanedbané stavby, jejíž hlavní sál do té doby dokonce zdejší oborník používal jako sýpku. Ale novogotická přestavba z roku 1855 podle Bernarda Gruebera už budovu změnila tak, že její barokní podstata z vnějšku není dnes prakticky patrná.

Původně přízemní postranní křídla byla nastavena o celá dvě patra, čímž kolem hmoty hlavního sálu vznikly věžové akcenty, a přízemí původní stavby obepjala bohatě prosklená veranda.

V roce 1882 získal objekt do pronájmu Václav Šlechta, jehož rodina, po níž objekt získal své neformální pojmenování, tu pak provozovala restauraci až do roku 1955. Tehdy politické změny přinesly spolu se znárodněním i celkovou proměnu životního stylu, kdy posedávání měšťanské společnosti u nedělního čaje či korzo při tónech promenádního orchestru odešlo definitivně do vzpomínek. Symbolem nastupující doby se stala spíše organizovaná zábava lidových estrád v tehdy nově budovaném areálu Parku kultury a oddechu Julia Fučíka, na nějž bylo proměněno sousední Výstaviště.

Požár v roce 1978 byl jakýmsi prvním varováním a hudební pavilon dál postupně chátral pod košatými kaštany přilehlé zahradní restaurace jen občas využíván k odpoledním produkcím. Servírky sice stále běhaly mezi červenými

stolky ve stylu pozdního „bruselu“, ale symbolickou tečku za skomírající slávou místa udělal nakonec oheň o dva roky později, z jehož následků se už restaurace nevzpamatovala a chátrá.

Tramvaje ve Stromovce

Vysoká návštěvnost Královské obory přinutila v samém závěru 19. století provozovatele pražské městské dopravy postarat se o vhodné dopravní spojení s centrem. Stavba koňky byla dokončena počátkem března 1885 a dne 5. dubna 1885 zprovozněna.

Na jejím konci vznikla prozatímní stáj pro 24 koní a čekárna pro cestující. Vystavěna byla při dolním konci Mecséryho silnice v místě současného dětského hřiště, jež bývalo od 60. let podle zdejší proslulé prolézačky ve tvaru Sputniku známé pod jménem „U družice“.

Když Ottletovu koňku pražská obec 30. června 1898 odkoupila, byly již 11. července zahájeny příslušné stavební práce na trati do Královské obory a ke konci září byla dokončena přestavba celé tratě na elektrickou trakci.

Tento úsek byl ale fakticky oddělen od ostatní sítě Elektrických podniků a napojen zpočátku jen na koňku na Josefském náměstí (dnešní náměstí Republiky), což značně komplikovalo údržbu vozidel. Proto byla nejprve upravena bývalá konírna pro odstav čtyř vozů Elektrických podniků





Přístavba restauračního pavilonu k původní zděné budově svou hmotou odkazuje na starou odjezdovou halu, která stávala na jejím místě.

a dne 28. září 1898 tak zahájila svoji činnost provizorní vozovna elektrické dráhy v Královské oboře.

Definitivní objekty remízy pak byly dokončeny 30. června 1899. Čtyři koleje obou lodí byly obsluhovány malou přesuvnou a v celé délce 28 m vybaveny revizními kanály.

Od 1. září 1901 byl v konečné zastávce Královská Obora dán do provozu jeden ze dvou prvních automatů na jízdenky pražských elektrických drah.

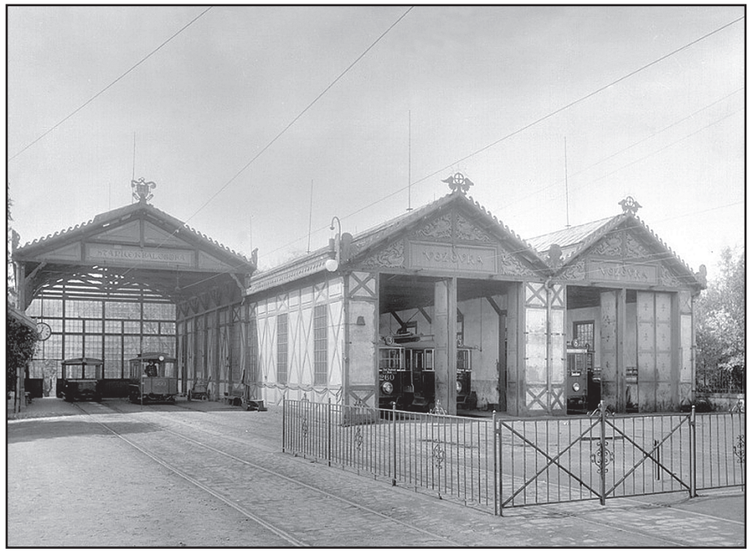
V roce 1902 byla zrušena přesuvna a její funkci nahradil ranžír nových šesti kolejí. V průběhu roku 1904 byla k vozovně přistavěna malá jídelna pro zaměstnance a o šest let později na místě zbořené staré provozní budovy z dob koňky vznikla zděná budova s výpravnou, místností pro zálohu a s bytem.

Ve dvacátých letech došlo k rozšíření vozoven ve Střešovicích, Strašnicích a na Žižkově, a když pak byla postavena nová vozovna Pankrác, maličká remíza ve Stromovce ztratila význam. V prosinci roku 1930 byla vyřazena z provozu a její likvidace včetně kryté zastávky proběhla koncem ledna 1937. Během válečné nouze o kolejový materiál byly od místa někdejší vozovny směrem ke kraji parku vytrhány koleje, takže trať končí přibližně na úrovni budovy Planetária.

Pahýl kolejí napojený na současnou smyčku při kraji Stromovky se ještě roku 1965 mihl ve filmovém doprovodu písničky „Balada z mlází“ autorské dvojice Suchý & Šlitr za režie Vladimíra Svitáčka a Jána Roháče. Pak byl jen příležitostně užíván pro odstav vlečných či pracovních vozů a dodnes se tu nachází včetně nezbytných trolejí.

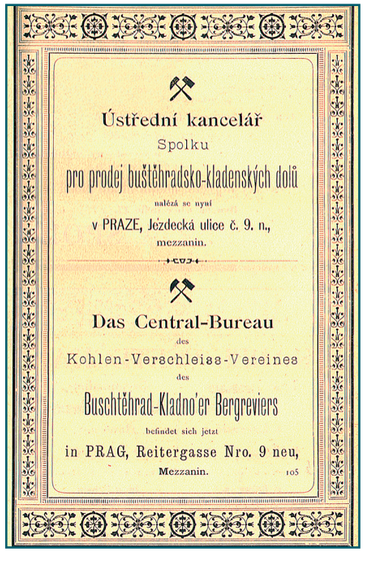
Památkou na nejmalebnější z pražských tramvajových tratí je zděná výpravna, která dlouhé roky sloužila podniku Sady, lesy, zahradnictví jako zázemí pro údržbu parku.

V letech 2007–2008 zde byly nalezeny zbytky původních kolejí při rekonstrukci na provoz restaurace provedené Alenou a Jiřím Žentelovými.



1909; Zdánlivě utilitární dopravní stavbě byla věnována nejvyšší estetická péče. Dvoulodní vozovna postavená z hrázděného zdiva a zdobená bohatě vyřezávaným dekorem dřevěných částí sousedí s křehkou halou nástupiště vlevo, jejíž velkoryse prosklená západní štítová stěna umožňuje průchod dále do parku.

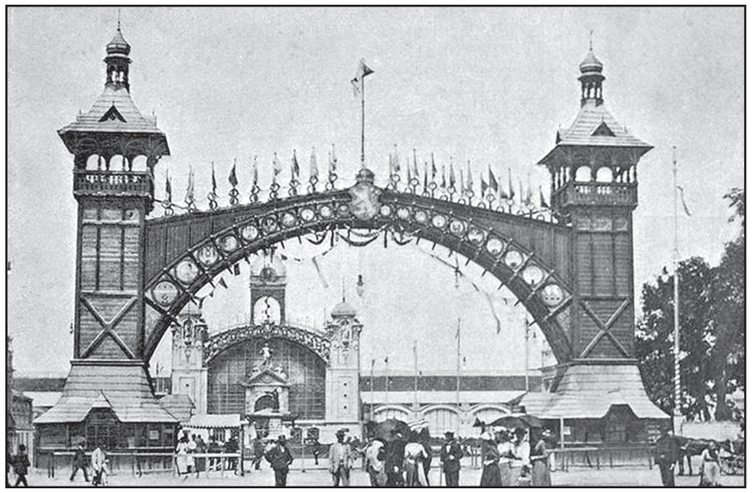
INSERCE


Ústřední kancelář
Spolku
pro prodej buštěhradsko-kladenských dolů
náleží se nyní
v PRAZE, Jezdecká ulice č. 9. n.,
mezzanin.
Das Central-Bureau
des
Kohlen-Verschleiss-Vereines
des
Buschtěhrad-Kladno'er Bergreviers
befindet sich jetzt
in PRAG, Reitergasse Nro. 9 neu,
Mezzanin.

Česká oslava

V průběhu 19. století se z utištěného, bezmála neexistujícího národa českého stal postupem času sebevědomý, hospodářské prosperity dbalý a politicky probuzený lid. Byl skutečně důvod oslavit nejenom své pracně znovunalezené češství, ale též vyzdvihnout úspěšnou proměnu zdejšího hospodářského života. Jaroslav Vrchlický toto úsilí komentoval a zároveň doprovodil řečnickou otázkou:

My ukázali – ať již soudí,
o práci naší jak chce svět,
ve žilách vnuků dále proudí,
myšlénka naše, hřeje, sílí,
myšlénka česká ryzí síly;
vnuk odpoví, zda dojdem k cíli,
za sto let!





Bylo vskutku odkud čerpat – vždyť po první generaci české technické inteligence reprezentované Josefem Božkem či Janem Pernerem přišlo na scénu už další pokolení talentovaných a podnikavých budovatelů a techniků. Na prvém místě znějí jména Emila Škody, Vincence Daňka nebo Františka Křižíka. Ale v širším smyslu občanském nelze vynechat ani železniční magnáty bratry Kleinovy či strojírenského velkopodnikatele Františka Ringhoffera s českou zemí spojené nikoliv jazykem, nýbrž činorodým duchem a odpovědnou prací.

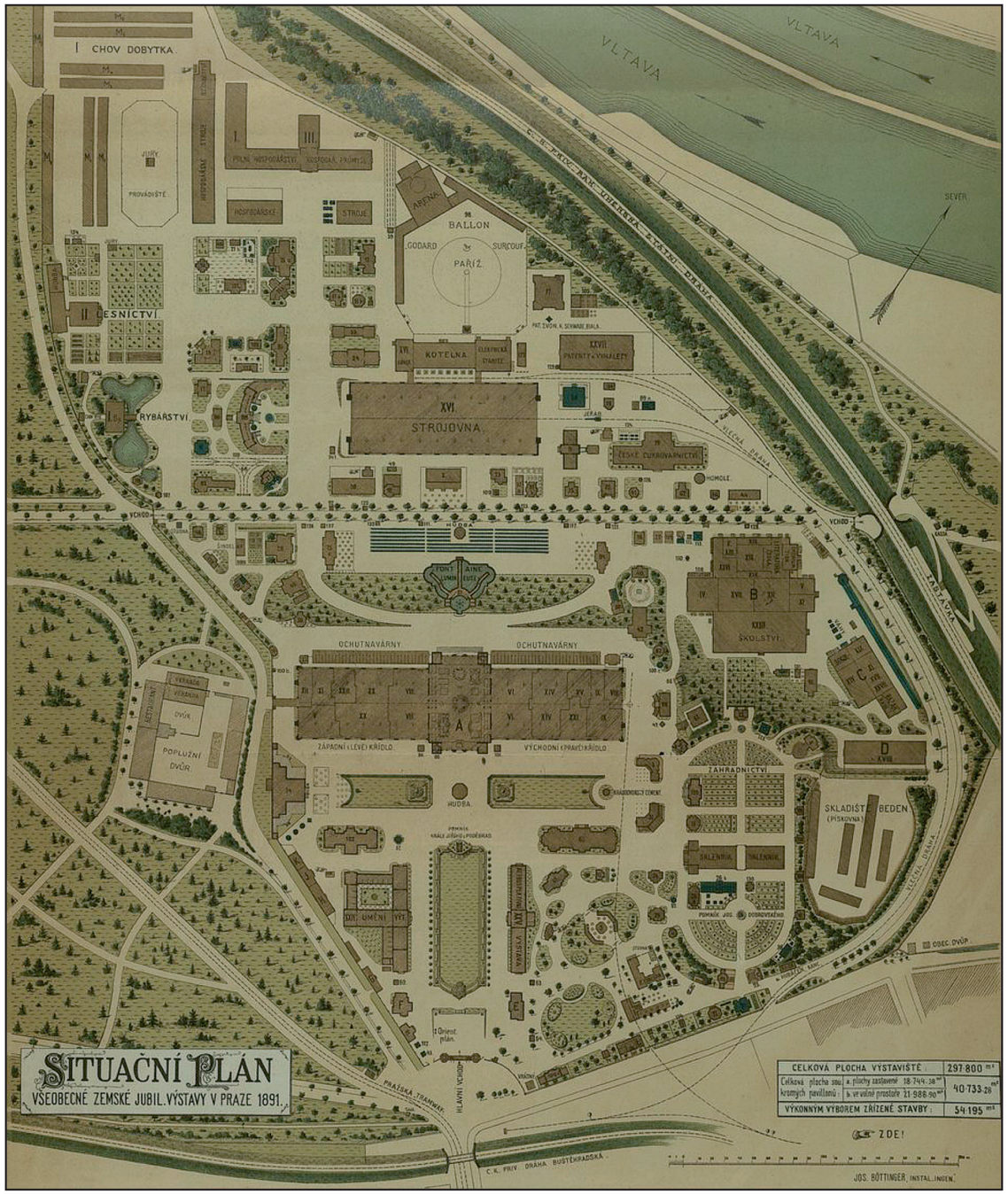
Nejlepší způsob jak poukázat na všestranně úspěšný rozvoj, jímž česká společnost během uplynulého století prošla, představovala forma všeobecné výstavy. Za záminku i výchozí bod pro takové srovnání posloužil odkaz na sto let starou událost podobného druhu. A jak česká společnost bolestně prožívala věčně odkládaný a nikdy nesplněný slib panujícího císaře Františka Josefa I. dát se korunovat českým králem, nabízel se rovněž jistý sentimentální odkaz na královskou korunovaci jeho předchůdce Leopolda II., jejíž oslavou tehdejší výstava byla.

Ale už s prostou připomínkou výstavy konané v roce 1791 Češi narazili! Němci účastní v přípravném výboru se obávali, že tato reminiscence příliš zviditelní samotné Čechy, a vyhlásili akci bojkot. Upokojili se sice tím, že z názvu výstavy bylo vypuštěno provokující slovo „jubilejní“, ale ne nadlouho. Nakonec začali chystat výstavu vlastní, která měla jako konkurenční podnik proběhnout v Liberci.

Je tedy paradoxem, že po stránce politické se nakonec o ryze český podnik nejrozhodněji zasadil zemský místodržící František Antonín hrabě Thun. Ten, ač rodem Němec – Františkem Křižíkem označovaný za „Němce císařštějšího než sám císař“ –



Výstavní brána byla dílem Antonína Wiehla. Dřevěná konstrukce vydržela až do roku 1949, kdy byla při přestavbě Výstaviště snesena. Nahoře v roce 1891 bráně ozdobené znaky českých měst ještě dominovaly atributy oslavné a triumfální, zatímco později začaly převažovat motivy propagační (uprostřed). A když byla brána v novém architektonickém pojetí Renaty Babkové a Renaty Fialové roku 1991 obnovena, stal se z ní nosič reklamy, jenž zakrývá pohled na palác. Postupně též ubývala původní dekorace: nejprve zmizely sochy Leopolda II. a Františka Josefa I. ve výklencích nárožních věží Průmyslového paláce a v 50. letech pak alegorické sousoší průmyslu a zemědělství se sochou genia z čelní prosklené fasády.



Na plánu Jubilejní výstavy je vstupní prostor uvozen vlevo objektem pošty a telegrafu (F) a vpravo výstavní administrativou (E). Za nimi následuje květinový záhon vlevo lemovaný budovou Umělecké výstavy (dnes část Akademie výtvarných umění) a napravo je pavilon zvaný Retrospektivní výstava (dnešní Lapidárium). Osový pohled přes sochu Jiřího z Poděbrad a hudební pavilon vrcholí objektem Průmyslového paláce (A). Za ním ve snížené části Výstaviště následuje Křižíkova fontána, Strojovna s Kotelnou a severojižní osu ukončuje balonová aréna. Západně od arény jsou umístěny expozice zemědělské, rybníkářské a lesnické, východně od ní pak pavilony cukrovarnictví, patentů a vynálezů. Ve východní části areálu se nachází pavilon inženýrství, školství a polygrafie (B), průmyslu a Sokola (C), hasičství (D) a rozsáhlá expozice zahradnická se skleníky. Celek doplňují drobnější pavilony jednotlivých firem a soukromníků, stánky s ochutnávkou či rozličné atrakce – pahrbková dráha leží podél okraje Výstaviště za pavilonem C. Výrazná východozápadní osa, jež vede od zastávky zřízené čistě pro účel výstavy na dráze Praha – Drážďany, ústí do Stromovky pod dnešním Maroldovým panoramatem. Odtud vychází méně nápadná severojižní osa, která míří do expozice rybářské, lesnické a zemědělské a stala se základem pozdější Bruselské cesty. V dnešním areálu jsou obě stopy plně zachovány. Čtvercový dvůr západně od Průmyslového paláce je pozůstatkem starého hospodářského dvora. Zajímavý je bohatý vlečkový systém vedený dole od Buštěhradské dráhy, jímž bylo Výstaviště vybaveno.



1978; Trať č. 120 nebyla nikdy elektrifikována, takže provoz tu zajišťují motorové soupravy nebo vlaky tažené dieselovými lokomotivami. Z východního portálu vyjíždí stroj zvaný „brejlovec“ řady T 478.3408.



Pro architekturu strážního domku stavěnou ve slohu neorenesance je příznačné spárované kamenné zdivo a hrázděné konstrukce patra s dřevěnými doplňky fasád zpracovanými velice dekorativně.

Železniční tunel Buštěhradské dráhy

První pražský železniční tunel vznikl v letech 1866–68 na spojce Buštěhradské dráhy z Brusky do Buben. Postavil ho smíchovský podnikatel Jakub Hable při horní hraně Královské obory.

Tunel je vyzděn žulovými kvádry a jeho portály mírně podkovovitého tvaru nesou profilovanou římsu a kamenným rámem zdobený parapet ze smíšeného zdiva.

Úsek o délce 104 m nebyl budován ražením, nýbrž vyhlouben z povrchu a celá konstrukce následně zasypána.

Historickou i funkční součástí stavby je strážní domek č. pop. 74 spojený původně s vnitřkem tunelu schodištěm, které je dnes zazděno.

Akademie výtvarných umění

Umělecká škola byla založena roku 1799 z podnětu Společnosti vlastenských přátel umění dekretem císaře Františka I., ale na své honosné sídlo na Letné si musela počkat 100 let.

Přístřeší sdílela akademie nejprve s Vysokou školou uměleckoprůmyslovou na Alšově nábřeží, až stavitel a filantrop Josef Hlávka pro ni po sedmnáctileté námaze od Prahy vymohl pozemek při Královské oboře v ulici U akademie č. pop. 172/4. Dokázal též zařídit, aby budova podle plánů architekta Václava Roštlapila byla postavena komfortně a reprezentativně.

Pak Hlávka přemluvil k pedagogickému angažmá dva malíře s pařížskými zkušenostmi Václava Brožíka a Vojtěcha Hynaise, kterým tu dokonce na vlastní náklady zařídil ateliéry a dva roky spolu s hrabětem Buquoyem platil apanáž, když se kompetentní místa nemohla dohodnout, z jakých zdrojů budou pedagogové placeni. Škola se brzy stala nejenom líhní talentů, ale též přirozeným ohniskem společenského života, který Letné vynesl označení „Výtvarnická republika“.

Rozložitá budova navržená jako neobarokní palác s částečně secesním dekorem má osovou vstupní část a konce symetrických křídel zdůrazněny rizality završenými valbovou střechou.

Křehký půvab konstrukce zasklení ateliérových oken ve fasádě orientované do parku opětovně vynikl po generální rekonstrukci, jíž prošel objekt školy v roce 1998.

Ve vstupní hale se nachází ženský akt sochaře Jana Štursy. Tato bronzová plastika dívky s jablkem patří k nejceněnějším Štursovým dílům.

Budovu sousední Školy architektury navrhoval kubisticky (zvláště vstup) Jan Kotěra, ale dokončil ji už v pojetí art-déco (ateliérová okna) Josef Gočár. Škola byla vystavěna mezi roky 1922–1924.

Školy „U studánky“

Na svahu nad Buštěhradskou dráhou se východně od Akademie nalézá trojice neorenesančních staveb. Soubor tvořený základní školou Umělecká č. pop. 850/8 je v sousední ulici U studánky doplněn někdejší dětskou opatrovnou (předchůdce dnešních mateřských škol) č. pop. 851/4 a budovou sokolovny č. pop. 852/2.





Akademie výtvarných umění v době svého dokončení roku 1903. Josef Hlávka ji doslova vydupal ze země uprostřed ničeho – v blátivém, poloprázdném okolí musela monumentální budova působit jako zjevení.

Ačkoliv škola stojí pří Umělecké ulici, je častější než její pojmenování podle této ulice místní zlidovělý název „U studánky“ odvozený od pramene, jenž vyvěrá u zdi Královské obory pod patou srázu, nad nímž budova školy stojí.

Zdejší pramen má minimální vydatnost a voda není pitná. Dlouhodobě zanedbaná stavbička, která kryla prameniště, byla vyzděna betonovými cihlami, ale v červnu roku 2009 byla znovu postavena a nový přístřešek je vybudován z ostře pálených cihel podstatně odolnějších vůči mrazu.



Dnešní rybníky jsou jen zlomkem plochy, kterou zaujímal původní Rudolfův rybník patrný dosud v půdorysu parku podle okružní cesty na hrázi.



Studánka u zdi oddělující od parku železniční trať. Nahoře strmí budova školy „U studánky“.



Anděl strážný – dojemný alegorický obraz na západní fasádě bývalé dětské opatrovny.

Rybníky

První zmínky o rybnících ve Stromovce pocházejí z roku 1548, kdy zde Ferdinand I. zakládá rybník, do kterého byla voda hnána zdviží na břehu Vltavy v Bubenči. Císař Rudolf II. však nebyl s rybníkem založeným jeho dědem spokojen. A tak začali na jaře 1582 kopáči s hloubením nového velkého rybníka o rozloze 70 strychů (20 ha). Rybník byl dokončen až roku 1591.

Pro takovéto velkolepé dílo bylo zapotřebí zajistit dostatečné množství vody. Císař se proto uchýlil k náročnému technickému řešení vést vodu Rudolfovou štolou od Novomlýnského jezu tunelem pod Letnou.

V roce 1689 byl ještě uprostřed rybníka navezen malý ostrůvek, na kterém byla o dva roky později zbudována besídka s mostkem. Ostrůvek kruhového tvaru je i dnes stále patrný v podobě nízkého pahrbku osázeného duby.

Během Pruské války došlo k vykácení téměř veškerých stromů a poboření oborní zdi a rybník byl prakticky vyloven. Po válce se pozemky obory začaly pronajímat k hospodaření a po vypuštění v roce 1783 se na jeho dně nacházely pole a louky.

Když se z Královské obory stal veřejný park, na obnovu velkého rybníka pražští stavové, jimž Stromovka připadla, vůbec nepomysleli. Nakonec však uznali, že parku chybí oživení v podobě vodní hladiny, a nechali v roce 1882 zbudovat nové rybníky, které přetrvaly dodnes.

Jsou celkem čtyři: Rudolfův, Zelený, Šestáček a Rozinek. Nejrozsáhlejší je Rudolfův rybník o ploše vodní hladiny cca 0,8 ha. Na zhruba půlhektarovém Zeleném rybníku se nachází ostrov výměry 760 m^2 a plocha nejmenší ze zdejších nádrží zvané Rozinek činí asi jen 0,122 ha.

Po povodních v roce 2002 byl celý vodohospodářský systém vyčištěn. Opravy trvaly téměř dva roky a rovněž fontána pod Místodržitelským letohrádkem ožila.

Hřiště aneb Družice zpět do Stromovky!

Jakkoliv máme tendenci vidět v dětských hřištích jen přechodný doplněk parteru, výjimečně se mohou nad tuto kategorii povznést a kromě poskytované zábavy dodat též jméno a identitu místu. To býval případ prolézačky ve tvaru Sputniku, která stávala od roku 1960 na dětském hřišti poblíž místa zaniklé tramvajové vozovny.

Výtvor známého autora soch se sportovní tematikou Zdeňka Němečka tvořila kulová železobetonová skořepina z bíle probarveného betonu s geometrickým dekorem v jasných barvách „bruselu“, který plasticky vystupoval z jejího povrchu.

Skořepina spočívala ve výšce na trojici rudých ocelových nohou, jež současně tvořily „antény“ tohoto kosmoletu.

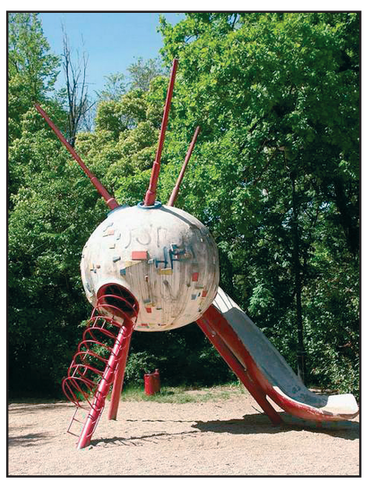
Celek dotvářela skluzavka, která letitým používáním dokonale pozbyla původní hladkosti.

Prolézačka sloužila třem generacím a za půlstoletí provozu se svým prostředím dokonale srostla, stala se pro děti i dospělé v rozsáhlém parku výrazným orientačním bodem a symbolem místa, jež bylo podle ní nazýváno „U družice“.

Dosáhla statutu veřejné plastiky a představovala tak jednu z důležitých památek na období pozdního internacionálního stylu. Přiřadila se tím například k sochám Jiřího Nováka, s nimiž ostatně nakonec sdílela i jejich neradostný osud.

Jednoho dne dal magistrát vstup do družice preventivně zahradit mříží, neboť bylo rozhodnuto, že tato prolézačka prý: „…není herním prvkem, neboť nevyhovuje ČSN a Metodickému pokynu MŠMT.“

Po nehodě ze 4. září 2008 způsobené zaklíněním hlavičky malého chlapce v této „ochranné“ mříži byla dne 27. října 2008 prolézačka demontována a před likvidací ji zachránil jen soukromník, na jehož zahradě ve vilové kolonii Baba nyní družice čeká, zda se bude jednou smět zas vrátit do míst, která nesou její jméno.

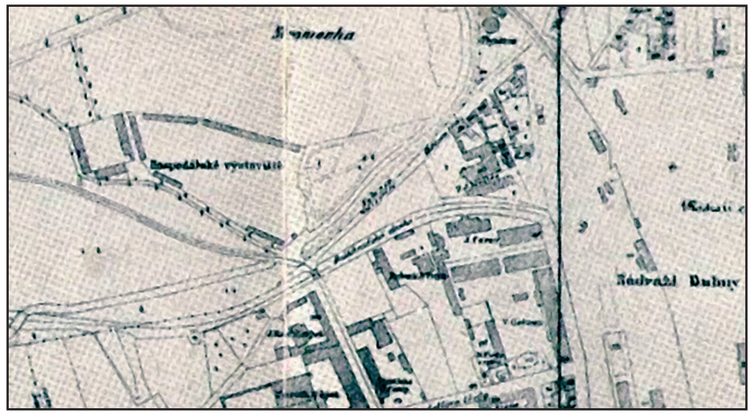


Výstaviště

Největší proslulost nepochybně zdejšímu místu přinesla Jubilejní výstava konaná v roce 1891, která svým názvem odkazovala k vydařené expozici pořádané o sto let dříve. Nejpodstatnější stavební památky tu z oněch časů najdeme dodnes v čele s Průmyslovým palácem, který tvoří jeden z nejmarkantnějších symbolů zdejší čtvrti.

Prudké proměny politiky, hospodářství, vkusu i společenských nálad během 20. století přinesly Výstavišti ještě slavné chvíle i pozdější roky úpadku a vyložené devastace. Vznik konkurenčního podniku v Brně znamenal první útlum, který byl v poválečné době kompenzován přeměnou Výstaviště na lidově zábavní Park kultury a oddechu Julia Fučíka, jenž svým provozem nabídl místu na nějaký čas novou náplň.

Ale nejpozději v polovině 70. let už byl jasně patrný odklon společnosti od této formy trávení volného času, mnohé z atrakcí zanikly, jiné přežívají spíše současné době navzdory. Další z nich se podařilo přetvořit k novému účelu a svou trvající službou pomáhají tlumit nepříjemný dojem z atmosféry smutné neužitečnosti, do níž se za nezájmu úřadů a podloudného vykořisťování ze strany soukromníků Výstaviště postupně propadlo.



1884; Území tehdejších Buben pod Letnou tvořily dílny a továrničky, které daly zdejší ulici v sousedství Buštěhradské dráhy jméno Strojnická. Její východní část dosud neexistuje, protože továrny se přimykají až těsně k náspu dráhy. Původní Hospodářské výstaviště v katastru Bubeneč ještě nemělo dnešní osovou orientaci vůči Bělského třídě. Nahoře kruhová nádrž staré holešovické plynárny.



1968; Jedinečná městská kompozice vznikla osovým propojením někdejší Bělského třídy s nástupním prostorem Výstaviště. Železným viaduktem Buštěhradské dráhy vedený průhled, jehož point de vue tvoří věže výstavního paláce, v sobě koncentruje optimismus, technickou zdatnost a průkopnickou odvahu časů průmyslové revoluce. Pokud dojde k přestavbě trati na rychlodráhu, bude tu místo mostu nová estakáda.

Před Jubilejní výstavou

Tradice českého výstavnictví nemá na evropské pevnině délkou svého trvání konkurenci. První průmyslová výstava se v Čechách konala už roku 1791 v pražském Klementinu u příležitosti korunovace císaře Leopolda II. za českého krále. Přes rozličné peripetie dané pozdějším válečným neklidem či hospodářskou krizí ponapoleonských časů byl tak už jasně vytyčen směr budoucího srovnávání a veřejného oceňování produktů zdejšího průmyslu a ve větších či kratších časových odstupech pokračovalo se v této praxi po celé následující století.

Až do poloviny 50. let 19. věku se žádná z průmyslových ani hospodářských (míněno zemědělských) expozic území Bubenče pod Letnou nedotkla, neboť byly pořádány v prostorách šlechtických paláců či zahrad, které pro danou příležitost dali k dispozici jejich majitelé.

Z výstavního výboru, který jednotlivé průmyslové expozice hodnotil, vzešel postupně ustálený sbor. Ten dal základ instituci zvané Jednota průmyslová, jež se kromě povznesení české výroby zabývala nesmírně širokou spolkovou činností, která šla nakonec dosti daleko za původně úzce vymezený rámec technický. Jejími členy byl například Palacký, Rieger či Havlíček.

Ve východní části někdejší Královské obory, tehdy již otevřené pro veřejnost, se poprvé vystavovalo roku 1856. To zde proběhla „velká a zdařilá“ hospodářská výstava „u příležitosti 18. kočujícího shromáždění hospodářů a lesníků z Německa“ – byl to tedy onen podnik, jehož pořadatelství si kromě jiného vzal za záminku pro vybudování silnice pod Místodržitelským letohrádkem baron Mecséry.

Hospodářské výstavy organizované Vlastensko-hospodářskou společností, jež byla v oboru zemědělství obdobou Jednoty průmyslové, se většinou dosud konaly v Kanálské zahradě na Vinohradech. Trvale pak zakotvily v prostoru dnešního Výstaviště od roku 1874, kdy zde proběhl mezinárodní trh plemenného dobytka a hospodářských strojů a současně též Krajinská výstava Hospodářského spolku smíchovského v Praze.

Výstaviště bylo mnohem menší než současné a nebylo zvláště urbanisticky komponováno. Jeho půdorys se od severu přimykal k cestě, která dodnes vede od hlavního vstupu do parku k Planetáriu. Zde stával starý hospodářský dvůr se stájemi později používanými pražským Sokolem. Přestavěn byl v roce 1891 na restauraci, jež tu bývala až do vzniku Planetária.