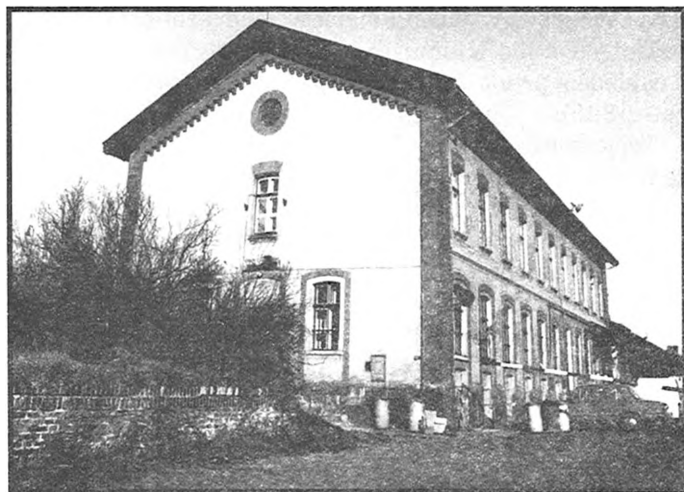


8/

Železniční areál Holešovice - Bubny

TOMÁŠ KUČERA



Období 19. století, zvláště v jeho druhé polovině, radikálně změnilo tvář pražské městské aglomerace a výrazně zasáhlo zejména do struktury a rázu do té doby spíše zemědělských osad vně historického jádra města. Historická fakta a statistické údaje dokazují, jak se tento prostor v průběhu uvedené doby proměnil v hustě osídlená obytná a průmyslová předměstí, těsně spojená s životem celé Prahy.

Nejinak tomu bylo na území Prahy VII, tedy v Bubnech, Holešovicích a na Letné. Od vzniku první továrny v roce 1823 do roku 1881 zde bylo zřízeno celkem 32 průmyslových závodů. V roce 1889 fungovalo již 45 továren a velkých dílen. A to ještě nestály jatky, pivovar ani elektrická centrála a nebyl vybudován holešovický přístav.

Sepětí se železnici je naprosto nepopiratelné: vždyť podniky potřebovaly dovážet suroviny, palivo i materiál a odvážet hotové výrobky. To mohla plně zajistit jen dráha. K tomu účelu se zřizovaly četné vlečky umožňující vykládání a nakládání přímo v závodech (obecní plynárna – 1889, městské jatky a tržnice – 1895).

Vzájemné ovlivňování průmyslu a železniční dopravy ve všech civilizovaných zemích v průběhu celého 19. století je dostatečně prokázáno. Průmyslová revoluce dala nejdříve vzniknout továrnám a ty si záhy vynutily zavedení revolučního druhu dopravy, který by stačil jejich rozvoji. Tak se zrodila železnice. V závěru „století páry“ to byla právě železnice, která v podobě místních drah pronikala do odlehlých území, pomáhala tam rozvoji průmyslu, a tím i zlepšení životních podmínek obyvatel. Tento vývoj lze sledovat na úrovni státních celků, jejich částí (krajů a okresů) i městských aglomerací.

Prudký rozvoj průmyslu a osídlení na území Holešovic, Buben a Letné ve druhé polovině minulého století je úzce svázán s výstavbou železničních tratí Praha – Podmokly rakouské Severní státní dráhy (NSTB, 1846-1850, od roku 1855 rakouské Společnosti státní dráhy, StEG), resp. Bubny – Dejvice – Kladno společnosti Buštěhradské dráhy (BEB/BD, 1863-1868).

Vzhledem k blízkosti řeky hrála samozřejmě významnou roli také lodní doprava, ale ani ta se neobešla bez železnice (vlečka na překladiště v holešovickém přístavu byla postavena roku 1910). Největším podnikem na území Prahy VII však bezesporu bylo společné dvojnádraží buštěhradské železnice a Společnosti státní dráhy s dílnami pro opravy vozidel a výtopnou, které vyrostlo na polích mezi osadou Bubny a vsí Holešovice, později mezi ulicemi Buštěhradskou (dnes Bubenskou) na západě a Jeronýmovou (dnes Argentinskou) na východě v letech 1866-1875.

Jeho budovy svědčí o neobyčejné úrovni stavební kultury rozvíjející se industriální architektury i o technické vyspělosti těchto staveb a jejich celků. Péče o jejich zachování je významným úkolem, který bude naše doba muset řešit – v případě nádraží v Bubnech je to úkol velmi aktuální.

V souvislosti s transformačním procesem, který začal u Československých státních drah po listopadu 1989 a pokračuje na Českých drahách dodnes, dochází k výraznému omezení provozu na našich železnicích. Následkem snížení přepravy a potřeby hnacích a tažených vozidel se zmenšují i nároky na kapacitu některých nádraží a železničních opraven. Tyto změny jsou nejvíce patrné ve velkých železničních uzlech, mezi nimiž je přirozeně na prvním místě Praha.

Tradiční osobní i nákladová nádraží blízko středu hlavního města už přestávají vyhovovat odlišným přepravním nárokům. Proto jsou především vybraná osobní nádraží rozsáhle modernizována, zatímco manipulace se zbožím nákladní přepravy se přesouvá do nových specializovaných terminálů na periferii. Mohutnou přestavbou a rozšířením tak prošlo především hlavní nádraží, původně pražské nádraží Dráhy císaře Františka Josefa (KFJB), otevřené roku 1871. V roce 1995 se díky oslavám 150. výročí Severní státní dráhy (NStB) dočkaly nového kabátu i budovy nejstaršího pražského nádraží v Hyberské ulici.

Z minulosti však známe řadu případů, kdy přestavba železničního uzlu Praha i vliv jiných dopravních staveb znamenaly změnu původní funkce nebo dokonce fyzický zánik drážních budov i jiných železničních staveb. Už v šedesátých letech minulého století smazal prudký rozvoj původně uhelné Buštěhradské dráhy (BEB) první pražské nádraží fürstenberské koněspřežné železnice Bruska – Lány z roku 1832. V důsledku rozšíření a modernizace železniční stanice v Libni dosloužila budova horního nádraží naproti lokomotivce ČKD, která dnes ukrývá archiv Českých drah.

V souvislosti se zrušením původní tratě bývalé Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) z Vysočan na Rohanský ostrov osiřela i budova libeňského dolního nádraží a zmizelo úrovněvé křížení dráhy s tramvajovou tratí na Palmovce včetně známých mechanických závor. Podstatně horší osud čekal původní staniční stavby bývalé Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy (TKPE) v prostorách hlavního nádraží, kam tato dráha zaústila v roce 1872. Před několika lety byla snesena i rotunda výtopy s točnou, zatrolejovanou v období elektrizace pražského železničního uzlu v letech 1926-1928.

Snad největší ztrátou v oblasti průmyslové a typicky drážní architektury je zcela nesmyslné stržení novorenesanční přijímací budovy Denisova nádraží na Těšnově, původně koncové stanice ÖNWB, dokončené v roce 1875. Autorem řešení byl architekt Carl Schlimp, který měl hlavní podíl na typizaci a standardizaci pozemních staveb v normálních Rakouské severozápadní dráhy. Monumentální odjezdová dvorana s uličním průčelím ve stylu triumfálního římského oblouku byla považována za jednu z nejhodnotnějších staveb svého druhu v Evropě.

Kvůli nedomyšlené výstavbě severojižní magistraly byl na Těšnově roku 1974

ukončen pravidelný provoz a ubouráno levé křídlo budovy. Po vleklém řízení provázeném bojem za záchranu památkově chráněné stavby bylo nakonec těšnovské nádraží bez souhlasu ministerstva kultury vyškrtáno ze seznamu památek a v roce 1985 odstřeleno. O demolici rozhodl Městský výbor KSČ. Podobný osud nyní čeká remízu výtopy Buštěhradské dráhy na Smíchově, kde hledají dopravní inženýři místo pro přivaděč Strahovského tunelu, jehož stavba zřejmě také nebyla do důsledků promyšlena. Jedním z nejvíce exponovaných drážních areálů v Praze je nepochybně prostor dvojnádraží v Holešovicích-Bubnech. Jeho historie sahá do nejstaršího období budování parostrojních železnic v Čechách.

Území mezi Malými Bubny, jež byly do roku 1880 deskovým statkem, a starobydou rybářskou vesnicí Holešovicemi, jejíž zeměpanská držba se začala rozpadat ve 14. století, prořala trať Severní státní dráhy pražsko-drážďanské už v roce 1850 a natrvalo je poznamenala. Zástavba v okolí bubenského dvorce se začala zahušťovat domky a chalupami teprve ve druhé polovině 18. století, přesto však josefínský katastr zaznamenal roku 1788 jen 24 čísel. Počet holešovických gruntů od středověku až do poloviny 18. století stagnoval, pak dokonce ještě poklesl.

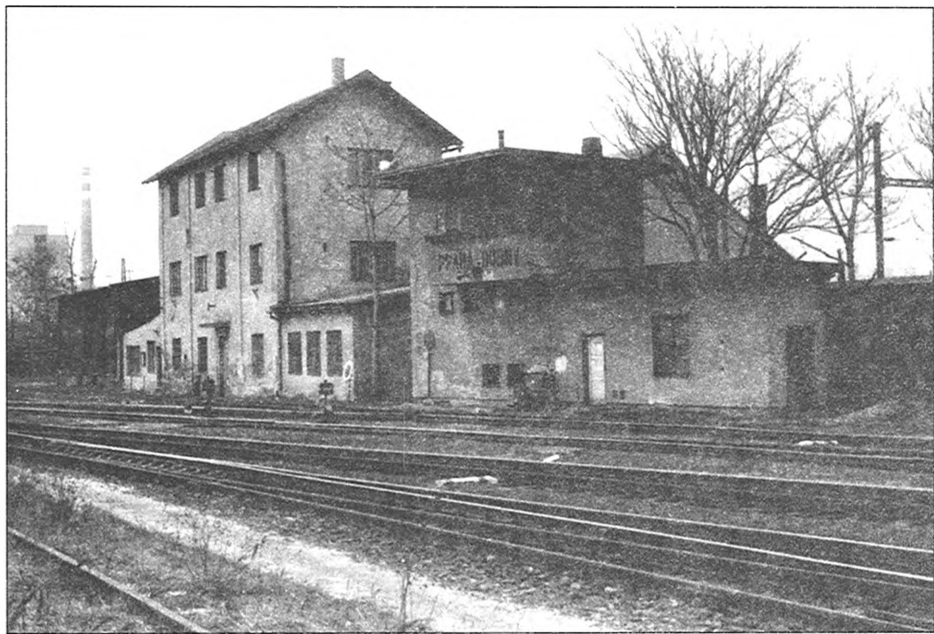
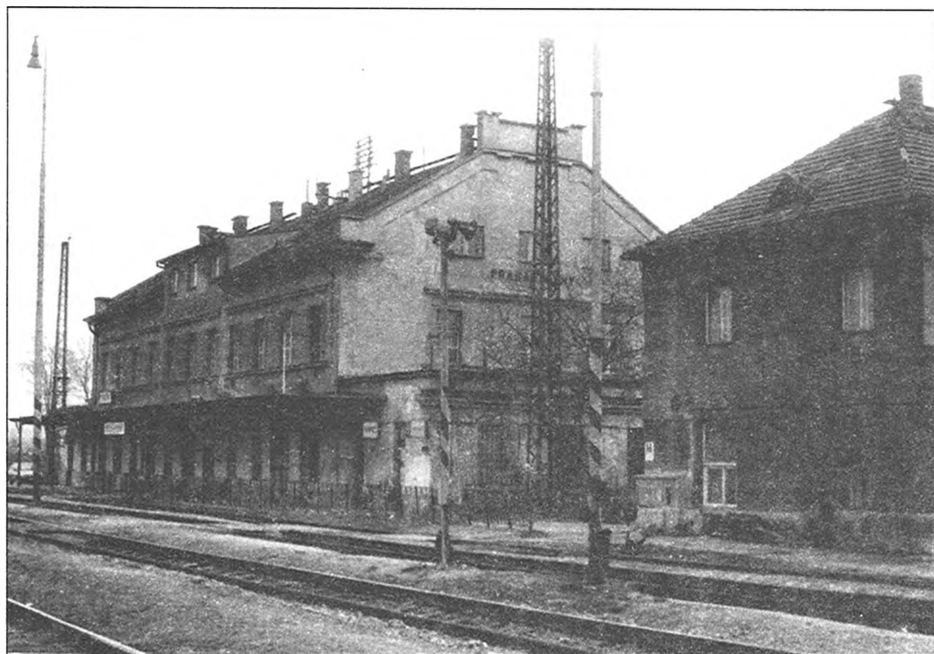
Bylo to mimo jiné také důsledkem značných škod napáchaných vojsky různých obláhatelů Prahy, kteří těchto strategických míst od středověku využívali. Bubenského brodu použil už kníže Svatopluk, když se na podzim 1105 pokoušel obsadit Pražský hrad. Roku 1420 tábořili v Bubnech Zikmundovi křižáci před osudnou bitvou na hoře Vítkově. V roce 1547 ustoupilo královské vojsko po boji s pražany na Štvanici do Buben a vypálilo všech 25 usedlostí. Krutou ránu zasadili oběma vsím Švédové za třicetileté války. V roce 1639 vypálili i románský kostelík sv. Klimenta. Berní bula z roku 1654 uvádí v Bubnech jediného hospodáře. V letech 1741-1742 zase řádila v Holešovicích a Bubnech francouzská vojska, která při obléhání města vyhodila do povětří i valdštejnský letohrádek na Letné.

Zemědělský ráz hospodářství Buben a Holešovic se začal měnit s rozvojem industrializace ve druhé čtvrtině 19. století. Prvním průmyslovým podnikem byla továrna na kartouny, kterou zřídil Max Dormitzer na holešovickém břehu v roce 1823. Podle sčítání z roku 1837 bylo v Bubnech 36 domků s 291 obyvateli, zatímco v Holešovicích žilo 830 lidí v 96 staveních. Posledním zachycením historického stavu Holešovic a Buben je plán stabilního katastru, který byl pořízen v roce 1840 pro dokumentaci zástavby obou obcí kvůli daním.

Rozvoj průmyslu na území současného sedmého pražského obvodu však zásadním způsobem ovlivnila železnice. Bezprostředně po příjezdu prvního vlaku po trati Severní státní dráhy z Olomouce do Prahy dne 20. srpna 1845 pokračují projektanti této železnice, mezi jinými také inženýr Jan Perner (1815-1845), v trasování její severní větve k česko-saským hranicím, kde se

Staniční budova na straně bývalé Buštěhradské dráhy. (Foto T. Kučera.)

Bývalá vodárna výtopny Buštěhradské dráhy se stavědlem a remízou v pozadí. (Foto T. Kučera.)



má napojit na trať Královských pruských drah z Drážďan. Přestože Pernerovi zabránila v další účasti na budování české železniční sítě tragická nehoda v Chocni, staví se v letech 1846-1849 podle jeho a Negrelliho projektu monumentální, 1.111 m dlouhý železniční viadukt přes zátopová území v Karlíně, ostrov Štvanici a vltavská ramena.

Na levém břehu pokračuje trať kolem bubenského dvora směrem k Holešovicím, stáčí se na západ a protíná Královskou oboru po mohutném náspu, v němž musely být na několika místech vybudovány podjezdy, aby zůstalo zachováno propojení obou částí Stromovky. Provoz na prvním úseku dráhy z Prahy do Lovosic byl zahájen 1. června 1850. Téhož roku byly na základě nového obecního zákona spojeny Bubny s Holešovicemi v jedinou obec. Železnice však jejím územím zatím jen procházela, nejbližší stanice byla až v Bubenči.

Výrazné rozvětřování pražského železničního uzlu zaústěním několika nových tratí začalo v šedesátých letech minulého století a pokračovalo ještě v následujícím desetiletí. Jako první dospěla do hlavního královského města Česká západní dráha (BWB), která roku 1862 otevřela své koncové nádraží na Smíchově. Hned příštího roku dokončila agilní společnost Buštěhradské dráhy rekonstrukci pražsko-lánské koněspřežky z Vejhybky (dnes Kladno) na Brusku. V letech 1866-1868 vybudoval smíchovský podnikatel Jakub Hable spojkou z Brusky do Buben, kde se buštěhradská trať napojila na státní. V Královské oborě přitom vznikl první pražský železniční tunel a v Bubnech zárodek budoucího velkého dvojnádraží.

Také c. k. privilegovaná rakousko-uherská Společnost státní dráhy (StEG), která roku 1854 odkoupila od státu všechny jeho železnice, se v šedesátých letech úspěšně rozvíjela, těžíc nejen z výhodného směřování svých tratí, ale především z bouřlivého rozvoje železniční dopravy tzv. zakladatelského období, které bývá nazýváno zlatým věkem železnice. Prostory státního nádraží v Hybernské ulici, částečně stísněné mezi hradbami a obestavované činžovními domy, přestávaly po dvaceti letech provozu vyhovovat přepravním potřebám, zejména pokud se týká nákladní dopravy, a také kapacita dílen pro opravy vozidel z roku 1845 už nestačila údržbě tisíců nákladních vozů.

Původní dílny bývalé NStB na dnešním Masarykově nádraží měly v roce 1855 celkovou plochu 33.100 m², z toho zastavěnou plochu 7.500 m² v přízemí a 2.050 m² v poschodí. Montážní haly byly navrženy pro odstavení 21 lokomotiv a pouze 15 vozů. Kovoobráběcí a dřevoobráběcí dílny měly celkem 73 strojů poháněných přes transmisy od stojatého parního stroje o výkonu 20 koní (14,7 kW). Páru dodávaly dva kotle s výhřevnou plochou 80 m² a provozním tlakem pěti atmosfér. Pracoviště vytápěná kamny osvětlovaly jen olejové lampy. V té době dílny zaměstnávaly asi 500 dělníků.

V roce 1868 přistoupila tedy společnost StEG ke stavbě vlastního nového nádraží na polích a pastvinách vsi Bubna. V letech 1869-1873 bylo na pozem-

cích dříve zvaných „Za hospodou“ a „Velká baterie“ vybudováno rozlehlé nákladové nádraží, společné s koncovou stanicí BEB, výtopna pro lokomotivy se dvěma remízami a dílny pro opravy nákladních vozů, aby se odlehčilo starším, jejichž kapacitu plně vyčerpaly opravy lokomotiv a osobních vozů. Podobné dílny jako v Bubnech byly současně budovány i v rakouském Simmeringu nedaleko Vídně. Obě pracoviště byla otevřena v roce 1873, a to se stavem 400 (Simmering), resp. 320 dělníků.

K vypracování projektové dokumentace komplexu nádraží, dílen a výtopny povolalo vedení StEG württemberské architekty Theodora Hoffmanna a Franze Wilhelma, kteří měli za úkol zejména přetvořit vzhled staveb na plánech, jež vznikly ještě pro bývalou NStB. Na projektu dílen s rozsáhlým kolejištěm spolupracoval také ing. Ruppert. Při navrhování normálií nových staveb použil stavební ředitel společnosti, architekt Karl Schumann, francouzských vzorů, nepochybně pod vlivem skutečnosti, že StEG byla založena francouzským kapitálem, a proto francouzští odborníci v jejím vedení prosazovali vlastní původní konstrukční a stavební řešení. Stylistické prvky, které se objevily v Bubnech, můžeme pak najít na řadě dalších staveb státní dráhy, jako byly dílny, výtopny, remízy, vodárny, sklady a kůlny, domy pro zaměstnance apod.

Pět let po dokončení dílen, tedy v roce 1878, vydala StEG popisy svých hlavních opraven. O bubenské se uvádí následující: „Hlavní dílenské budovy jsou obklopeny kolejištěm, přičemž každá část tohoto kolejiště je určena pro konkrétní účel, takže jsou dílenské práce prostřednictvím tohoto kolejiště podstatně ulehčeny. V areálu dílen je vybudována kolna, které se využívá jako skladu dříví. Dále je v tomto areálu budova pro vrátného a současně jídelna pro dělníky a úředníky.

Plošný obsah dílen včetně skladů je 88.000 m², plošný obsah zastřešeného dílenského prostoru 16.070 m², plošný obsah zastřešených skladů 2.050 m², délka všech vnitřních dílenských kolejí 2.120 m, délka vnějších dílenských kolejí je 7.100 m a délka kolejí ve skladech je 200 m. Počet stanovišť pro opravy nákladních vozů je vcelku 540, z toho 140 v hlavní dílenské budově a 400 mimo ni. Jako silový zdroj je instalován parní stroj o výkonu 40 koní (29,4 kW). Výchřevná plocha parního kotle pro uvedený stroj a tři parní buchary je 134 m².

Mimo tyto buchary jsou v dílnách ještě následující pracovní stroje: 8 soustruhů na dvojkolí, 2 velké soustruhy, 7 malých soustruhů, 7 hoblovacích kovoobráběcích strojů velkých a 4 malé, 2 cirkulární pily, 3 hoblovací stroje na dřevo a 32 dalších dílenských strojů různého druhu. V těchto dílnách se ročně opravuje 3.000 nákladních vozů a mimo to se vyrábí 150 vozů nových.“

V popisu bubenských dílen v pamětní publikaci o dějinách železniční dopravy v Rakousku z roku 1898 se kupodivu uvádějí poněkud odlišné údaje, zejména pokud se týká rozlohy a strojního vybavení dílen po dokončení. Podle tohoto

- ◄ Pražsko-vídeňská akciová společnost na výrobu vagonů a železničního příslušenství. (Časopis světové výstavy ve Vídni 1873.)
- ◄ Slévárna a továrna na smaltované a kovové zboží v Bubnech. (Gross-Industrie Österreichs 1898.)
- ◄ Jihozápadní nároží montážní haly železničních dílen s přístavky. (Foto T. Kučera.)

pramenu zaujímaly dílny v Bubnech plochu 78.200 m², z toho zastavěnou 15.140 m². Do montážní haly se vešlo 140 vozů najednou, tj. 3 % všech vozů příslušných do těchto dílen (asi 4.700). Zatímco původně (v roce 1873) měly pouze 58 strojů, k jejich pohonu lokomobily o výkonu 25 koní (18,4 kW) a později dva ležaté kotle s celkovou výhřevnou plochou 55 m², mají dílny nyní (v roce 1898) 130 strojů, dvojčítý parní stroj o výkonu 50 koní (36,8 kW) a dva ležaté vodotrubnaté kotle s výhřevnou plochou 130 m². Následkem významného zvýšení počtu vozů příslušných k údržbě v dílnách Bubny vejdou se dnes do haly jen 2,5 % příslušného počtu. Průměrný stav zaměstnanců vzrostl od roku 1873 do dneška (rok 1898) z 320 na 420.

Nově vybudované dílny v Bubnech byly po administrativní stránce sjednoceny se starými a pod společným názvem Hlavní dílny Praha-Bubny byly podřízeny jejich vedení. V roce 1888 byla v Bubnech zřízena lakovna a sedlárna (čalounictví). Aby se získal prostor pro stoupající provoz na pražském nádraží, musely být totiž přeloženy z Prahy do Buben i opravy osobních vozů.

V roce 1879 byla v areálu dílen zřízena také vlastní pila, která dodávala dřevěné obrobky na stavbu a opravy vozových skříní pro hlavní dílny a pro další opravny společnosti, jak bylo běžné i na jiných drahách. Řezaly se kmeny o průměru do 80 cm, přičemž ze 100 m³ kulatiny se získalo asi 76 m³ čistého řeziva. Odpadní tvrdé dřevo se zpracovávalo pro parketárny. Měsíční výkon pily byl zhruba 200 m³ dřeva. Od roku 1912 se začal výkon pily postupně omezovat v souvislosti s technologickými změnami stavby vozových skříní. Poslední rámová pila však byla zrušena až po druhé světové válce.

Ačkoli byla kapacita dílen v Bubnech bohatě dimenzována, pokusy o vlastní výrobu vozů dopadly neslavně, což způsobil krach na vídeňské burze v roce jejich dokončení. Vinou tohoto krachu ovšem ztroskotaly mnohé začínající železniční podniky, ať už se jednalo o nově budované dráhy nebo o továrny na výrobu vozidel. Přesto ale dílny v Bubnech jako jediné pokračovaly v dalších letech v omezené výrobě vozů pro vlastní potřebu až do jubilejní výstavy 1891. V září toho roku značná část bubenských dílen vyhořela, při její obnově však nedošlo k významným změnám proti předchozímu stavu.

Jinou novou vagonkou na území Buben, která po léta unikala pozornosti badatelů, byla „Prag-Wiener Aktiengesellschaft für Fabrikation von Waggons und Eisenbahnbedarf“ (neboli „Pražsko-vídeňská akciová společnost pro výrobu vozů a železničního příslušenství“), založená roku 1870. Továrna byla velkoryse navržena na produkci 1500 vozů ročně a zaměstnala 1300 dělníků. Po slibném začátku hrozilo společnosti kvůli krachu financujících bank zastavení výroby, kdyby ji býval nepřevzal dr. Bethel Henry Stroussberg, nechvalně známý dobrodruh a železniční podnikatel, jako výpomoc pro nasmlouvané dodávky vozů do Ruska. Po Stroussbergově zatčení a uvěznění v Petrohradě v roce 1875 a následném úpadku jeho podniků musela společnost převzít dosud ne-

zaplacenou továrnu zpět a v roce 1877 nakonec likvidovat. V jejích objektech se usídlila smaltovna Vincence Gečmena.

Výstavbou výtopny, dílen a nádraží Společnosti státní dráhy a Buštěhradské dráhy byl výrazně posílen rozvoj Holešovic-Buben i po stránce urbanistické. V 70. letech založila Společnost pro stavbu dělnických domků východně od nádraží státní dráhy kolonii obydlí pro zaměstnance StEG. Dvacet šest domků se zahrádkami bylo uspořádáno ve třech řadách po devíti (jedna parcela zůstala volná) od ulice Jeronýmovy (dnes Argentinské) k ulici Osadní. Na severu hraničila kolonie s Dělnickou ulicí, jež tak dodnes připomíná urbanistický útvar, který musel později ustoupit nové výstavbě.

Vlivem příznivých okolností tu vzniklo do roku 1881 celkem 32 továren a průmyslových závodů. Ruku v ruce s tím postupovala také stavba vícepodlažních činžovních domů. Celkem 190 přízemních a 178 patrových domů bylo soustředěno v 16 ulicích kolem náměstí a počet obyvatel se blížil deseti tisícům. Není proto divu, že Holešovice-Bubny byly zákonem z 18. listopadu 1884 připojeny k hlavnímu městu jako předměstská čtvrť Praha VII. Současně s tím pověřila pražská obec městského inženýra Kořínka, aby pro novou čtvrť vypracoval přehledný územní plán. Sedmičku, byť psanou arabskou číslicí, si Holešovice s Bubny podržely i při novém rozdělení pražských obvodů v roce 1960.

V průběhu desetiletí se stalo nádraží v Bubnech, postupně sevřené řadami obytných domů a obklopené průmyslovými podniky, východiskem celé sítě významných vleček. Roku 1889, kdy bylo na území Holešovic-Buben už 45 továren a velkých dílen, vystavěli vlečku do nové holešovické obecní plynárny, jež byla založena dva roky předtím na stavebním pozemku parní pily Union banky, a od října 1888 už dodávala plyn. V roce 1895 byla zavedena vlečka do ústředních městských jatek a tržiště na bubenském nábřeží, v roce 1910 do překladiště v rozšířeném holešovickém přístavu.

V souvislosti s rozvojem železniční dopravy koncem minulého století a zestátňováním soukromých železničních společností pod generálním ředitelstvím obnovených rakouských státních drah (kkStB) se zvyšovaly počty vozů a přirozeně stoupaly i nároky na opravárenské kapacity dílen. Také bubenské dílny doznaly časem rozšíření a řady úprav na pracovištích i změn v technologických postupech oprav. Na přelomu století tak byla postavena nová kotelna, která sloužila k pohonu parních strojů pro soustružnu a truhlárnu, kam přibýly nové obráběcí stroje. Nově instalovaný parní kotel měl výhřevnou plochu 93 m².

Současně se měnila i skladba opravovaných vozidel. Původně byly dílny vybudovány výhradně pro opravy nákladních vozů, které se tu udržovaly, byť ke konci jen v rozsahu běžných oprav, až do roku 1931. Postupně však začaly převážovat vozy osobní, nejprve dvounápravové, později (zejména po druhé světové válce) především delší vozy podvozkové. Za pozornost jistě stojí, že do roku 1925 prováděly dílny také revizní opravy tendrů parních lokomotiv.

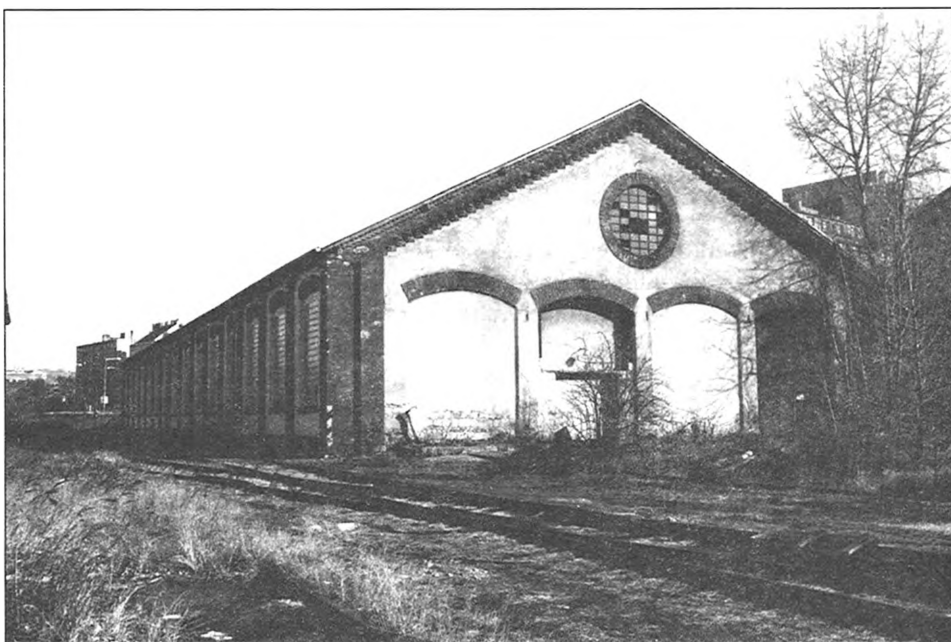
Podle nároků na kapacitu opraven kolísal také počet jejich zaměstnanců. Proti původnímu stavu se však pohnutě zvyšoval, takže v roce 1933 pracovalo v bubenských dílnách celkem 545 lidí, z toho 468 dělníků, 27 dílenských četařů, 16 smluvních řemeslníků a 31 techniků a administrativních pracovníků se třemi kancelářskými pomocníky. Zdaleka nejrozsáhlejší nasazení pracovních sil zažily dílny v letech 1945-1947, kdy bylo třeba co nejrychleji obnovit válkou zdecimovaný oboz železničních vozů. V těchto letech se stav zaměstnanců dílen krátkodobě zvýšil až na 1.100.

Postupným odchodem dělníků za novou prací při osídlování pohraničí se už v roce 1948 snížil jejich počet asi na 800 osob. V padesátých letech se stav zaměstnanců ustálil zhruba na 650. Dvounápravové vozy se v té době opravovaly již moderním pásovým způsobem na 14. dílenské koleji, zatímco opravy čtyřnápravových vozů probíhaly z prostorových důvodů boxovým způsobem na kolejích 11 a 12. V závislosti na převažujících konstrukčních materiálech opravovaných vozidel se vyvíjelo rovněž technologické vybavení pracovišť. Jak ubývalo dřevěných součástí, klesal především význam pily a truhlárny.

Vůbec nejrozsáhlejší rekonstrukce opravárenských pracovišť proběhla v dílnách v letech 1956-1958. Jejím základním posláním bylo zvýšení kapacity stanišť uvnitř haly a umožnění přechodu na opravy čtyřnápravových osobních vozů pásovým způsobem. Zároveň byla zřízena venkovní povrchová přesuvna, namontován kozlíkový jeřáb, zřízeny jeřábové drážky v opravném pásu podvozků, mycí staniště na 9. koleji v hale apod. Zmíněné úpravy si vyžádaly trojnásobně zvýšené požadavky na opravy čtyřnápravových vozů při porovnání s předválečným stavem. Současně s těmito změnami, tedy rokem 1958, skončila v bubenských dílnách další historická etapa, totiž opravy dvou a třínápravových osobních vozů. Od poloviny 60. let se tu opravovaly také elektrické pantografové jednotky řady E 475.0, později E 475.1, a to až do prosince 1979, kdy byly přesunuty do dílen v Šumperku.

Tak přežívaly dílny další a další desetiletí, ačkoli měly být dávno nahrazeny novým závodem. O zrušení dílen se uvažovalo už za Rakouska během světové války. Provoz bubenských opraven měl být posléze zastaven v souvislosti s výstavbou nové vagonky v okolí Prahy, o níž se jednalo postupně v letech 1921, 1958 a 1963. V roce 1961 byla lhůta pro ukončení činnosti závodu znovu prodloužena o pět let. Po roce 1970 se měly všechny provozy dílen přestěhovat do nového. Zmíněné investiční záměry však selhaly, takže ještě v roce 1988 se uvažovalo o dalším prodloužení životnosti 115 let starého zařízení, a to až do roku 2015.

V důsledku dalekosáhlých změn po roce 1989 rapidně poklesly požadavky na opravy železničních vozů, a proto byla činnost ŽOS Bubny ke dni 1. července 1992 silně omezena, ba téměř zastavena. Objekty včetně montážní haly jsou nyní částečně pronajaty a užívány jako sklady. V současné době zaměstnávají



Severní remíza bývalé výtopny Společnosti státní dráhy.

(Foto J. J. Outrata - PÚPP.)

Vodárna se dvěma vodojemy, napojená potrubím do Vltavy.

Za ní dřevěná hala sloužící původně jako sklad žeziva. (Foto J. J. Outrata.)

dílny jen několik desítek dělníků a provádějí opravy zhruba 120 poštovních nebo různě násilně poškozených vozů do roka.

Výtopna byla po ukončení parního provozu na přelomu 60. a 70. let přeměněna v remízu vládních salonních vozů pražského vozového depa. Tomuto účelu slouží severní objekt výtopny dodnes. Obě remízy byly v nedávných letech částečně opraveny a renovovány, přičemž budova čp. 223 doznala citelné újmy snesením částí stítů při dosazení typizovaných vazníků krovu s větším úhlem hřebenu. Značná část kolejiště výtopny včetně zauhlovacího zařízení je již delší dobu snesena.

Stará vlečka k holešovickému přístavu byla nahrazena spojkou z kralupského zhlaví nového osobního nádraží v Holešovicích. Většina ostatních vleček zanikla již dříve, v 60. a 70. letech, s postupným ukončením výroby v průmyslových podnicích, které jimi byly napojeny na státní dráhu.

Komplex budov Společnosti státní dráhy tvořil spolu se stanicí a výtopnou Buštěhradské dráhy přes 100 let významné pražské dvojnádraží, které do značné míry určovalo tvář sedmého pražského obvodu. Železnice zásadním způsobem ovlivnila rozvoj průmyslu a osídlení Prahy VII. Zároveň však byla příčinou rozdělení jejího území na dvě části, které byly dlouhá léta spojeny pouze podjezdy pod Negrelliho viaduktem na Bubenském nábřeží, resp. pod tratí státní dráhy na bývalé Hálkově třídě (u elektrárny) a pod tratí Buštěhradské dráhy na konci Bělského silnice (u vchodu na Výstaviště). Nyní je třetím silničním spojením provizorní nadjezd u zastávky Praha-Holešovice. Pěši pak mohli používat ještě lávky z Nádražní ulice (dnes Železničářů) do Jeronýmovy (Argentinské). Ta však vzala v 80. letech zsvě.

Historii dílen poznamenaly vedle obvyklých, byť mnohdy velmi náročných pracovních úkolů také některé mimořádné události. Byla už řeč o požáru koncem 19. století. Když pomíneme výjimečnou situaci v průběhu obou světových válek a jiné anomálie v důsledku socialistického hospodaření po roce 1948, postihly dílny závažné nehody až počátkem 80. let našeho století. V roce 1981 zničil požár stávající dílenskou akumulátorovnu pro opravy alkalických baterií, takže veškeré opravy musely být přesunuty do náhradních prostor, kde už zůstaly natrvalo. Ohni podlehla také polovina skladu řeziva zásobovacího skladu železnic.

Další kuriózní havárií bylo propadnutí části podlahy kovárny poblíž historického parního bucharu do štolý ražené pro trasu C pražského metra mezi dnešními stanicemi Vltavská a Nádraží Holešovice. Řada náročných technických úprav, jako injektáže propadliště hlubokého 17 metrů, zastavení všech prací v kovárně na celý týden a částečné omezení provozu v následujícím období zabránily horším následkům pro konstrukci dílny, neboť propadliště jen o vlásek minulo patu sloupu jedné z hlavních podpěrných konstrukcí střechy kovárny.

Díky omezenému provozu železničních zařízení bubenského areálu (dílny,

výtopna) a vzhledem k plánované redukci současného kolejiště Českých drah v souvislosti s připravovanou modernizací tratě 091 Praha – Kralupy nad Vltavou a tratě 120 Praha – Kladno má v dohledné době dojít k uvolnění rozsáhlých ploch železničního areálu a jejich využití pro stavební účely. Počítá se s výstavbou nových obytných i užitných budov, kde budou sídlit instituce, služby, obchody či kulturní a společenská zařízení, které Praha 7 postrádá. Navíc zeleň, která se v opuštěných prostorách areálu spontánně rozbuje, přímo vybízí k založení přírodního parku bez umělých zásahů, který by tomuto území jistě velmi prospěl. Zcela zásadní význam by mělo rozšířené propojení Buben s Holešovicemi pro pěší i pro automobilovou dopravu, jehož malá kapacita působí již řadu desetiletí vážné obtíže.

S ohledem na polohu celého areálu i zachovalost a význam jako zárukou dochovaných objektů pro historii železniční dopravy, přinejmenším na území hlavního města, se jeví jako velmi logické jejich využití pro kulturní a rekreační účely. V úvahu přichází například zřízení stálé expozice dopravní techniky, s ohledem na charakter budov a historii areálu zejména kolejových vozidel. Jinými slovy, pokud by se podařilo uchránit alespoň některé historicky i architektonicky cenné budovy před demolicí, je tu jedinečná možnost vybudovat v Praze tolik postrádané dopravní či železniční muzeum. Takový podnik by podpořil i vznik obchodních, ubytovacích a dalších zařízení, s jejichž výstavbou se už v daném prostoru počítá.

K ochraně vybraných objektů v prostoru železniční stanice a dílen Praha-Bubny směřovaly v posledních letech dva návrhy na prohlášení za kulturní památku. První návrh, který podalo v roce 1993 Národní technické muzeum, neprošel kvůli odporu ze strany ČD i představitelů magistrátu a obvodního úřadu ani na pořad jednání hodnotitelské komise. Druhý návrh předložila svým jménem Asociace železničních společností ČR v listopadu 1995. Z důvodu přetížení příslušného referátu odboru PPMG ministerstva kultury však v této věci dosud ani nebylo zahájeno správní řízení.

Přestože drážním objektům v Bubnech nehrozí v současné době přímé nebezpečí demolice, zásahy do vzhledu a utváření jejich okolí nevázanými stavebními aktivitami s čistě komerčními záměry (většinou se jedná o zřizování autobazárů) považují za velmi nežádoucí a přímo ohrožující původní charakter, a tím i výpovědní hodnotu stavebního souboru. Bylo by užitečné zahrnout jej mezi chráněné nemovité památky i z toho důvodu, aby se předešlo jeho případnému dalšímu znehodnocování necitlivými zásahy. Tento názor je podpořen skutečností, že minulé pokusy o zhodnocení podobných autentických staveb buď selhaly – např. záměr využít lokomotivní depo Praha-Vršovice pro muzejní účely, nebo dokonce skončily demolicí, jako v případě známé a ceněné Schlimpovy novorenesanční příjímací budovy bývalé Rakouské severozápadní dráhy, pozdějšího Denisova nádraží na Těšnově, jejíž smutné výročí jsme si nedávno připomněli.