

9/

Obchodní a ochranný přístav
v Holešovicích.

Příspěvek k poznání
industriální architektury
v Praze

JAN JAKUB OUTRATA



Industriální architektura a její soubory, které se v Praze do dnešních dnů zachovaly, jsou specifickým fenoménem ve výtvarném i urbanistickém obraze Prahy a jejího vývoje. Pozornost, která je jim a jejich obnově po právu věnována zejména v zahraničí, nás nabádá, abychom dovedli pokud možno včas rozpoznat a ocenit jejich hodnoty a zapojit tyto mnohdy rozsáhlé areály do konceptu obnovy města jako celku, neboť jsou nedílnou součástí jeho struktury i významnými stavebními památkami se všemi znaky nepopíratelné hodnoty.

Je příznačné, že pozornost na tyto donedávna opomíjené hodnoty se zaměřila zejména v době, kdy mnohé z nich byly a jsou ohroženy ve své další existenci prudkým rozvojem a novými požadavky na využití těchto území. Požadavky, které paradoxně připomínají situaci, za níž mnohé z nich samy ve své době obětovaly svému vzniku řadu hodnotných staveb dob předchozích.

K pražským čtvrtím, které vděčí za svůj vznik právě období prudkého rozvoje zejména ve druhé polovině 19. a počátku 20. století, patří nepochybně Holešovice. Představují pozoruhodné spojení soustředěné obytné zástavby s řadou průmyslových, do organismu města plně integrovaných staveb, které vtiskují svou architekturou tomuto území nezastupitelný charakter a půvab.

Dnešní městská čtvrť Holešovice-Bubny vznikla v průběhu 19. století spojením dvou historických celků, Buben a Holešovic. Do poloviny 19. století byl vývoj obou obcí samostatný. Osada Holešovice (Holišovice) je známa z první zmínky v roce 1228, ale existovala patrně již dříve. Od druhé poloviny 17. století získalo Holešovice, podobně jako Libeň, Staré Město Pražské, kterému již trvale zůstaly.

Takřka výlučně zemědělský charakter Holešovic, stejně jako sousedních Buben, trval do roku 1823, kdy zde vznikla první továrna, která otevřela nový průmyslový rozvoj obce. S tím souvisel prudký rozvoj nové obytné zástavby, která se ještě v první polovině 19. století více než zdvojnásobila. Jádrem starých Holešovic se nacházelo v místech dnešní Partyzánské, dřívější Palackého ulice, a odtud také vyšla první vlna proměny někdejší vesnické zástavby v první polovině 19. století.

Tempo proměny se zrychlilo ve druhé polovině století, kdy nově vznikající městský útvar byl spojen s historickými částmi Prahy novým řetězovým mostem (1865-1868) a trasa nové silnice se stala osou rychle rostoucí čtvrti. V letech 1910-1911 přibýlo další spojení Hlávkovým mostem.

Administrativní spojení s Bubny v roce 1869 a zejména připojení celé této čtvrti k Praze roku 1884 jako její VII. čtvrti přineslo nové podněty k velkorysejší přestavbě celého území Holešovic, prováděné již podle pevného regulačního plánu.

Holešovice, spojené s Prahou téhož roku i koňskou drahou, měly všechny předpoklady pro tento prudký rozvoj, v němž bylo významné výhodné želez-

niční spojení i komunikační napojení. Se svými více než třiceti většími či menšími průmyslovými podniky byly ovšem i místem rychlého rozvoje obytné zástavby i dalších městských funkcí (sady). Řada z těchto industriálních staveb má přitom své významné architektonické a urbanistické kvality a je v současné době navrhována na prohlášení za památky. U řady dalších se o návrhu uvažuje.

Význam Holešovic pak stoupl postavením komplexu Jubilejní všeobecné výstavy v roce 1891, který tento výlučný charakter čtvrti dotvrdil.

Novodobá zástavba z druhé poloviny a závěru 19. století vznikala o něco dříve na území někdejší osady Bubny (reg. plán 1869). Zástavba Holešovic a zvláště části mezi nádražím v území vymezeném meandrem Vltavy začala systematicky vznikat až v samotném závěru století, v 90. letech. Její tempo bylo ovšem velmi rychlé, takže v roce 1910 nalézáme tuto část Holešovic, s výjimkou detailů, v její dnešní podobě.

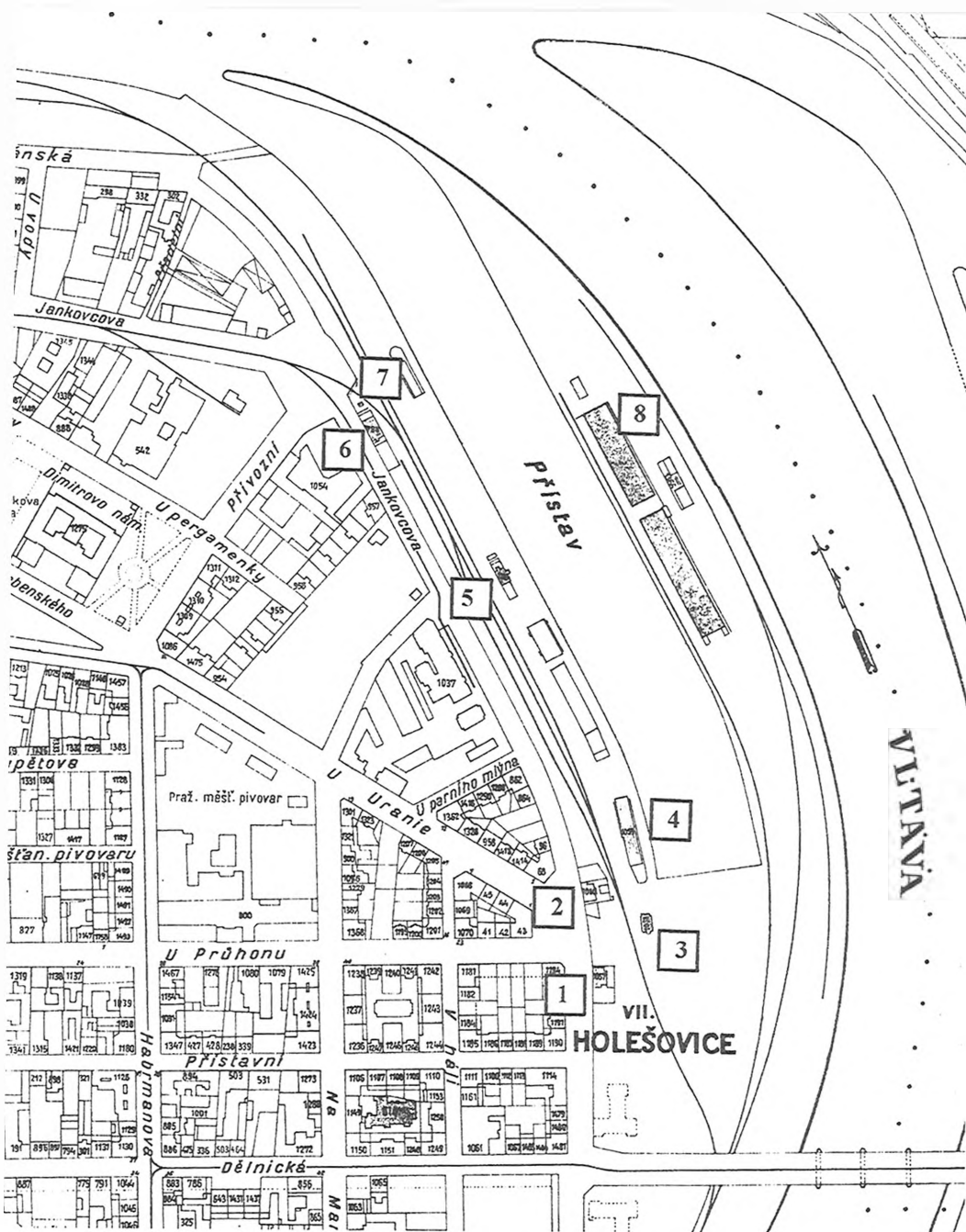
Nová městská čtvrť byla ovšem se staršími historickými částmi spojena i vybudováním nábrežních zdí, které sem dospěly před rokem 1900 a měly rovněž komunikačně veliký význam pro rozvoj čtvrti.

Zásadní význam v tomto směru byl nepochybně přikládán založení a vybudování obchodního přístavu. Byl součástí širšího plánu využití toku Vltavy od Manin po Pelc-Tyrolku a Císařský ostrov, kdy zároveň ztratil svůj význam přístav karlínský.¹⁾ K další zásadní úpravě toku v oblasti Holešovic došlo pak v první polovině 20. let.

Areál přístavu a seřaďovací nádraží je vymezen na straně města linií bývalé Okružní, nyní Jankovcovy ulice, na druhé tokem řeky. Vlastní přístav byl zbudován v letech 1892-1894 v lokalitě na Maninách, vně tehdy ještě pouze projektované městské blokové zástavby budoucí nové čtvrti; velmi brzy bylo provedeno i jeho napojení z jižní strany na holešovické nádraží. Pořizovací náklady nebyly malé, dílo stálo 1.230.000 zlatých. Za vydatné podpory zástupců města i místodržitele Františka hraběte Thuna stavbu provedla firma Vojtěcha rytíře Lanny.²⁾

Na přístav těsně navazuje seřaďovací nádraží, které vzniklo při přístavu podle datujícího nápisu nejpozději v roce 1906. Souvislost obou staveb, vytvářejících jediný uzavřený areál, připomíná ostatně i jednotné architektonické řešení budov přístavu i staveb sloužících železniční přípojce, která spojovala tento areál s nádražím v Holešovicích i na severní straně a procházela trasou dnešní Jankovcovy ulice.

Vlastní přístav je 750 m dlouhý, jeho šířka činí 100 m a hloubka vody činila v době postavení 2 m, což bylo dostatečné pro ponor labských plavidel. Celková plocha vodní hladiny přístavu byla 84.560 m². Přístav byl uměle vyhlouben v terénu, zatímco v této době fakticky přírodní tok Vltavy nebyl jeho výstavbou dotčen. K jeho změně a posunu došlo až později, ve 20. letech. Při této úpravě



Situační plán budov holešovického přístavu a nádraží (situace dle stavu z roku 1948)

- vyznačení původních budov.

1 čp. 1057 - budova pro personál celní expozitury, 1906 2 čp. 1060 - budova pro přístavní dozorstvo, 1906 3 čp. 1058 - služební budova dráhy 4 čp. 1059 - celní skladiště 5 bývalé služební obydlí c. k. přístavního dozorce, 1894 6 budova zřízenců železničních, 1906 7 hradlo a brána nádraží 8 budova překladiště za přístavním bazénem, 1927

zanikla tovární vlečka vedoucí do přístavu z jižní strany a zůstala jen vlečka ze severní strany. Význam přístavu těmito zásahy ovšem poklesl.

V následujících obdobích neprodělal přístav zásadních změn, roku 1926 bylo na vnější kose postaveno nové funkcionalistické skladiště (ing. A. Rödig). Jeho výstavba včetně úpravy celé vnější přístavní kosy souvisela s výše uvedenou úpravou toku Vltavy v těchto místech ve 20. letech, která na minimum omezila odstup přístavu od vlastního toku řeky.

Celý areál přístavu a seřadovacího nádraží je vymezen ohradní zdí, architektonicky jednotně slohově pojednanou, s vlastními původními budovami přístavu. Vstupní partie areálu je tvořena branou se dvěma symetricky situovanými, v detailu mírně odlišenými budovami čp. 1057, bývalé celní správy, a budovy přístavního dozoru čp. 1060 s osově v průhledu brány situovaným objektem služební budovy dráhy (čp. 1058). Vlevo za ním se pak nachází původní celní skladiště (čp. 1059). Dále v ulici Jankovcové se nachází čp. 788, bývalá budova pro železniční zřízence s vjezdem do nádraží a se dvěma drobnými doprovodnými architekturami, zejména původním hradlem. Uvnitř areálu stojí čp. 789, vzniklé patrně přestavbou původního obydlí přístavního dozorce z roku 1894. Za čp. 788 se nachází již zmíněná brána, která přivádí do komplexu přístavu železniční vlečku ze severní strany.

Konfigurace budov ve vstupní části areálu s branou tvoří pohledově uzavřenou a propojenou skupinu s průhledem na osově umístěný dům drážní správy. Zejména obě boční budovy při Jankovcově ulici u brány působí svým bohatým procleněním ve hmotě i svým architektonickým pojednáním, v němž se uplatňuje bohatě obměňovaný rejstřík lizénových a obloukových prvků z červeného režného zdiva na hladké krémové omítce. Budovy jsou v zásadě jednopatrové s bohatě členěnými fasádami i tvary střech s vystupujícími polověžovými útvary a se sedlovými střechami na výrazně vysazených zdobených trámech, ve vrcholu štítu se uplatňují drobnější valbové motivy.

Ohradní zeď mezi budovami má uprostřed širokou pilířovou bránu s vysokými sloupky, zdobenými podobným systémem jako budovy při čp. 1060 na levé straně na stejně řešené ohradní zdi z ulice, datující omítkový nápis (1906). V soklové části pilířů brány i vlastních budov je použit motiv hrubě opracovaného kamenného kvádrového zdiva. Budova v ose brány je řešena obdobně, v pravé části je zakončena trojúhelným štítem prostupujícím do střechy, na bočních stranách ve vrcholu s valbou. Pod štítem se uplatňuje motiv obloučkoveho vlysu. Za branou na levé straně se nalézá přízemní dřevěná budova vrátnice s odsazeným vstupem ze dvora, v trojúhelném štítu ornamentální členění z počátku století. Budova nese stopy mladších úprav.

Součástí komplexu původních budov areálu přístavu je i rozlehlá budova bývalého celního skladiště vlevo za budovou dráhy, symetricky řešená se dvěma přízemními křídly a střední patrovou převýšenou částí. V přízemí probíhá

členění kolmými lizénami a pásem oblouků nad okénky, v patře střední části jsou okna lemována šambránami a dalšími prvky, které dále přecházejí na plochu fasády. Všechny vystupující prvky fasády jsou provedeny z červených spárovaných cihel, plochy vlastní fasády jsou pojednány světlou štukovou omítkou. Střecha sedlová, vysazená na předstupujících trámech, ve štítech nahoře s obvyklou drobnou valbou.

Prostější členění cihelně provedenými lizénami má i další skladová a kancelářská budova, situovaná dále vlevo na ploše přístaviště za celním skladištěm. Jde o funkcionalistickou stavbu z roku 1936. V téže linii, souběžně s ulicí, následuje objekt čp. 789, původně patrně nejstarší budova v tomto komplexu z doby budování přístavu v letech 1892-1894, před zbudováním seřaďovacího nádraží a souboru budov z roku 1906. Tehdy byla tato přízemní neorenesanční stavba upravena, zvýšena a přizpůsobena budovám okolním.

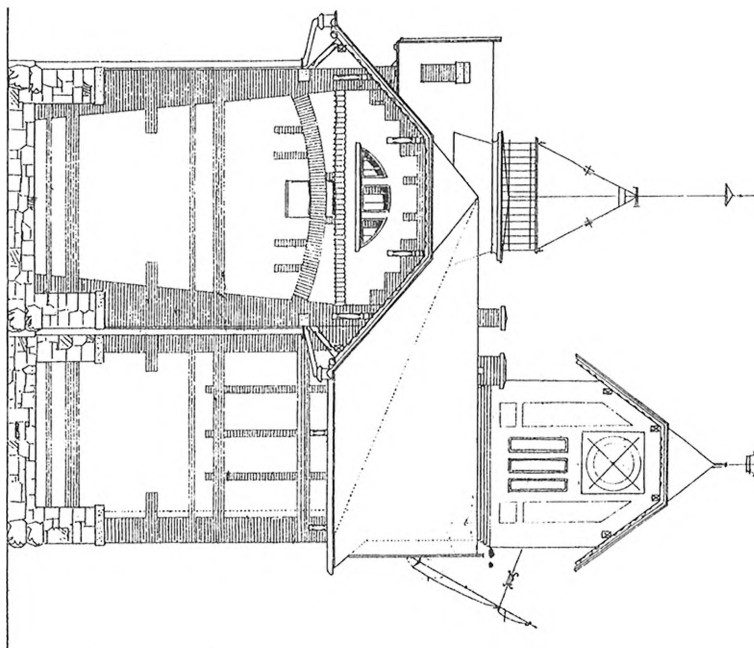
Výrazným zakončením původního souboru budov při Jankovcově ulici je čp. 788, obdélná jednopatrová budova se zvalbenými štíty a výraznou přesahující střechou, vysazenou na trémové konstrukci směrem do ulice, nad níž vystupuje obloukově zaoblený střešní nástavec. Fasády člení vertikální a horizontální cihelné pásy a segmentové obloučky, motivy architektonicky shodné s předchozími objekty. Na parcele při čp. 788 se nacházejí dvě drobné architektury, slohově současné, z nichž zejména drobná stavba hradla na levé straně blíže zadní bráně je pozoruhodná svým členěním s výrazným prvkem podkovovitého slepého oblouku.

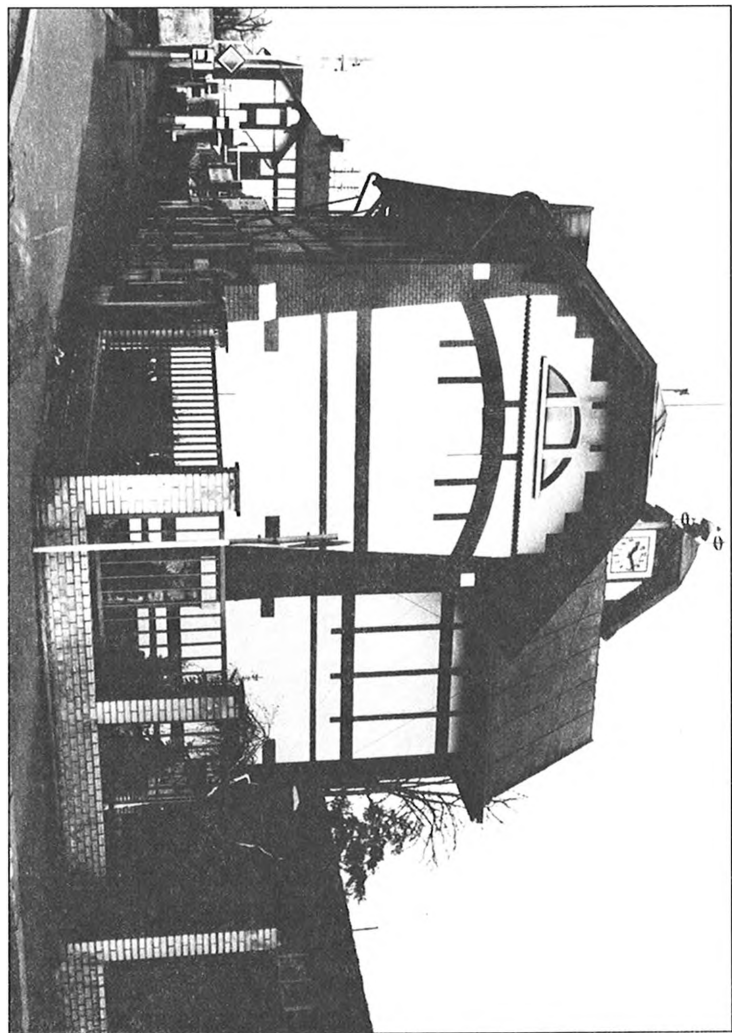
V interiéru budov při Jankovcově ulici jsou zachovány některé části původního vybavení, zejména zábradlí schodiště, a některé dveřní prvky. Okna jsou původní, s drobnějším členěním v hořejší polovině.

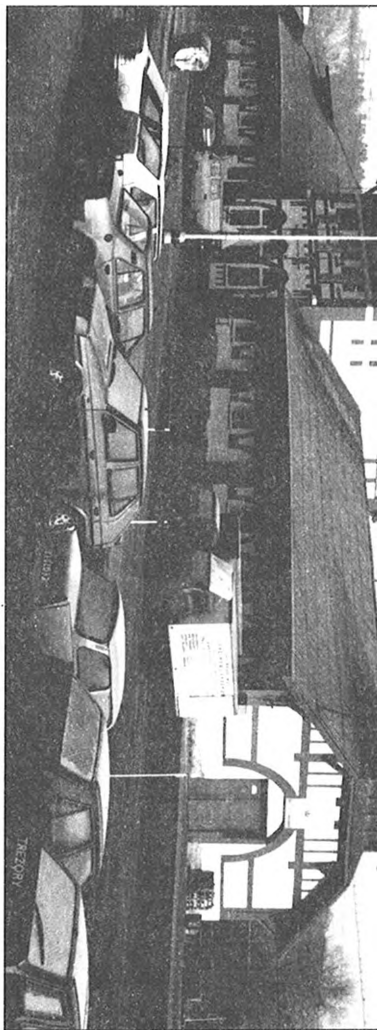
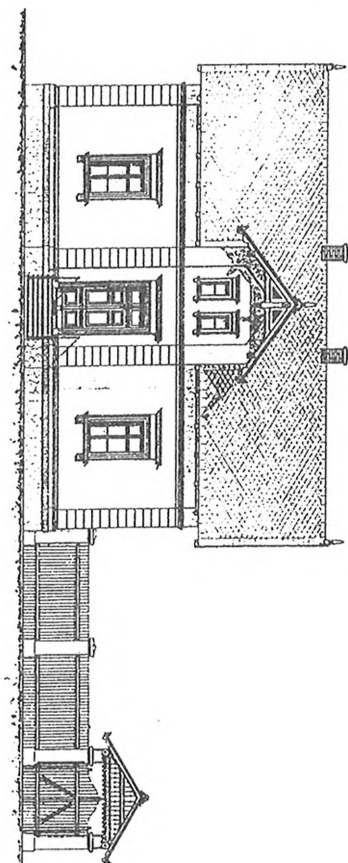
Celý komplex vlastního přístaviště a seřaďovacího nádraží při něm je uzavřen ohradní zdí na nízké podezdívce z hrubě opracovaných kvádrů se sloupky členěnými omítkovými architektonickými prvky s motivy cimbuří, uplatněnými na základní ploše z režného zdiva. Je pozoruhodné, že zde byl zvolen právě opačný systém chápání základní plochy a architektonických detailů než u vlastních staveb. Mezi sloupky je mřížové oplocení.

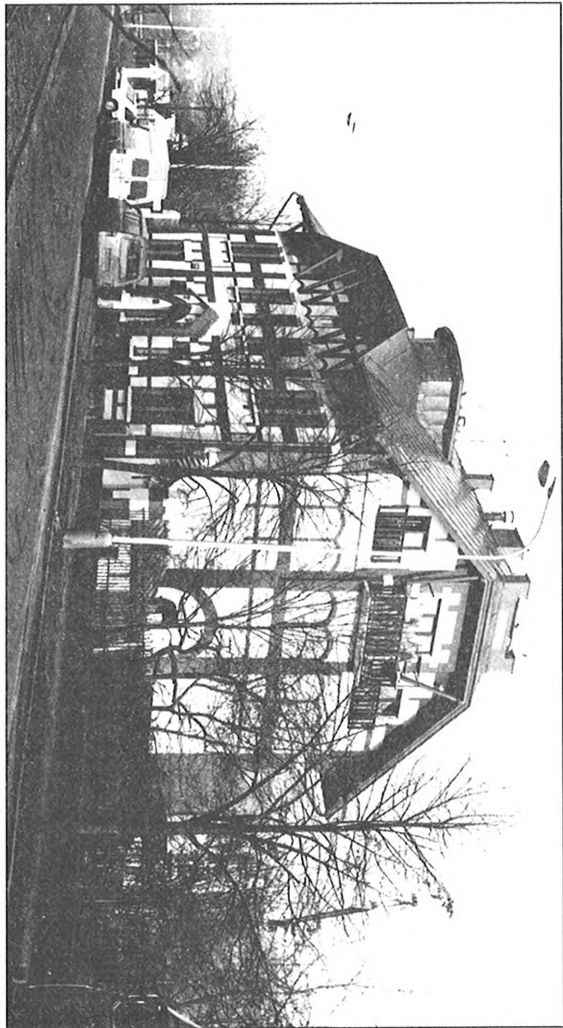
Ve vlastním provozním prostoru přístavu je na vnější kose situováno rozsáhlé překladiště (nouzové č. 120), konstruktivistická čtyřpodlažní stavba, jejíž přízemí je novodobě upraveno. Všechna podlaží stavby z roku 1927 jsou tvořena skeletovou konstrukcí na betonových pilířích polygonálního tvaru, vnější otvory vyplňují mírně obdélná okna. Na levé straně přiléhá o patro převyšovaná novodobá přístavba.

Na vnější straně kose se nachází administrativní objekt čp. 1366, stavba z meziválečného období (30. léta), architektonicky dotvářející prostor budov umístěných v této části přístavu.









- ◀ Budova železničních zřízenců, 1906. (Foto K. Fink – PÚPP.)
- ◀ Celní skladiště, 1906. (Foto K. Fink – PÚPP.)
- ◀ Služební obydlí c. k. přístavního dozorce, původní projekt 1892-1894, in: *Stavba přístavu...*, 1895, příl. č. X.

Hlavní, dodnes zachovaný soubor budov holešovického přístavu a nádraží, vznikl v roce 1906 podle projektu architekta Sandera, autora řady pražských plavebních komor a jejich staveb. O něco mladší, z roku 1911, je Sanderova stavba pro správce zdymadla na Štvanici.³⁾ Slohové srovnání těchto staveb je poučné z hlediska tvarového zjednodušení a ústupu dekorativismu, který se na mladší stavbě z roku 1911 omezuje na kontrast režných cihelných prvků, hladké plochy fasády a kamenného zdiva soklové části, přičemž stejným způsobem byl v detailu oproštěn štít a vížka, završující siluetu budovy. Zmizela ovšem příznačná malebnost starších staveb z roku 1906.

Jednotlivé budovy, rozlišené ve svém architektonickém detailu, vytvářejí výrazný funkční, stavební i slohový celek, pojatý v mírně historizujícím duchu, přestože byly v některých případech připraveny o část své původní výzdoby a detailu, zvláště v interiérech. Budovy umístěné na kose jsou řádově mladší, nejhodnotnější z nich je budova překladiště z roku 1927, byla postavena podle projektu ing. A. Rödiga, podle jiných je autorem architekt Fr. Bureš.⁴⁾ Stavba představuje přes určité mladší rušivé zásahy pozoruhodné dílo meziválečné architektury, jejíž původní hmota se uplatňuje i v celkovém pohledu přístavního komplexu a dokládá obraz jeho architektonického vývoje.

Zároveň s tím představují budovy přístavu samy i ve svém celku ojedinělý doklad industriálního souboru, spojujícího tuto funkci s vysokou kulturou a úrovní architektonického řešení, jaký představuje v Holešovicích například areál bývalých jatek či původní provozní budovy nádraží v Holešovicích-Bubnech z doby o něco starší. Z tohoto pohledu patří areál přístavu ke klíčovým akcentům stavebního a urbanistického vývoje Holešovic, jejichž zástavba je tím přirozeně spojena s vlastním tokem Vltavy. Jako celek představuje jeden z nejvýznačnějších projevů holešovické zástavby.

Holešovický obchodní přístav, na rozdíl od některých dalších méně šťastných industriálních komplexů v Praze, patří k těm, jejichž hodnota byla rozpoznána a otázka obnovy celého areálu zapojena citlivě i do generelu, zpracovaného pro toto území a průběžně projednávaného s památkovými orgány. Rovněž samotné historické budovy areálu jsou v dobrém stavu a s výjimkou některých starších nevhodných zásahů, které ovšem nejsou zásadního rázu, je celý areál zachován do značné míry ve své původní urbanistické i architektonické skladbě i detailu.

Areál přístavu je zároveň navržen na prohlášení za kulturní památku.

Nelze ovšem v této souvislosti neupozornit i na ony méně šťastné industriální celky mimořádných kvalit, u nichž snaha o jejich památkovou ochranu i faktickou záchranu naráží na řadu překážek, vycházejících především z ryze ekonomických příčin a jejich náležitého tlaku. Zde je nutno uvést především vzácný areál ČKD Tatra, bývalých Ringhofferových závodů na Smíchově, kde

už byly patrně vyčerpány všechny možnosti jejich záchrany, ačkoliv jde přitom o unikátní technické konstrukce a řešení z druhé poloviny 19. a počátku 20. století, které se v této kompletnosti a šíři v Praze nedochovaly. Celý komplex je zároveň dokladem spojení obytné, administrativní i výrobní funkce; účast architekta Osvalda Polívky na některých objektech uvádíme jen na okraj.

Z dalších lze uvést nejistý osud rovněž za památku navrženého nádraží v Praze-Bubnech, pozoruhodného souboru budov z 80. let 19. století či řady železničních viaduktů z 19. století, ohrožených technickou přestavbou těchto tratí, eventuálně výstavbou plánované rychlodráhy (tunel Buštěhradské dráhy ve Stromovce). Podobných staveb, povětšinou nechráněných a dosud velmi málo známých, které jsou rovněž ohroženy potenciálními záměry, například budovy strojírny Havelka a Mész v Karlíně (čp. 224), kde mimo pozoruhodné stropní konstrukce vlastní haly nacházíme ve správní budově vynikající architekturu schodiště z roku 1926 v duchu a s detaily silně upomínajícími na dílo architekta Pražského hradu J. Plečnika. Příklady, kdy tyto památky byly zachovány a zároveň využity novým vhodným způsobem, jako je právě areál bývalých jatek, případně si dodnes podržují svou původní funkci, jako citlivě opravené budovy holešovického přístavu nebo pivovaru v Braníku, dosvědčují, že cesta k jejich zachování je při pochopení jejich významu a pokorném přístupu investorů i projektantů reálná a znamená nejen přínos kulturní a památkový, ale i ekonomický.

Poznámky

- 1) *Stavba přístavu v Praze-Holešovicích*, Praha 1895, s. 1; Zdeněk Wirth, *Zmizelá Praha 5 (Opevnění, Vltava a ztráty na památkách 1945)*, Praha 1948, s. 80.
- 2) Tamtéž, s. 3.
- 3) Zdeněk Lukeš – Jan Svoboda, *Praha 7 - 100 let moderní architektury 1885-1985*, Praha 1985, s. 17.
- 4) Tamtéž., s. 17. Na původním plánu je však jako projektant uveden právě A. Rödiger.