

# Budovy továrního areálu Praga ve Vysočanech: provoz, konstrukce, architektura

Lukáš BERAN

DOI: <https://doi.org/10.56112/zpp.2024.2.06>

**ABSTRAKT:** Studie si klade za cíl poznání stavebního vývoje a současného stavu významného pražského průmyslového areálu a především analýzu památkových hodnot, které jeho stavby nesou. Předpokládá, že běžná formální kritéria k vyhodnocení nestačí, že je zapotřebí vřazení těchto staveb do dalších, pro ně patřičnějších souvislostí – jak do zvláštního domácího hospodářského a politického vývoje, tak do obecného, globálního vývoje stavebních konstrukcí a technologií. Obsah archivních fondů, vzniklých činností zdejších stavebníků a pro ně pracující stavební společnosti, byl proto konfrontován s dobovou i recentní literaturou a zkoumáním in situ. Výsledná zjištění zpřesňují a prohlubují poznatky, na jejichž základě byla část staveb již před dvaceti lety prohlášena za kulturní památku – budoucnost předmětného areálu tedy již příliš neovlivní. Mohou však nasměrovat pozornost k dosud spíše přehlíženému dějinnému období poválečné obnovy a transformace i k aktuální problematice historie a ochrany mladší průmyslové architektury. V nejobecnější rovině pak prohlubují chápání komplexního vztahu architektury a konstrukce.

**KLÍČOVÁ SLOVA:** industriální architektura; 20. století; Československo; hříbové stropy; železobetonové skořepiny; Karel Skorkovský; Praga; Aero; Vysočany

## **Buildings of Praga factory site in Vysočany: operational, structural and architectural designs**

**ABSTRACT:** The study aims to examine the construction development and current state of an important Prague industrial area and, above all, to analyse the monumental values that its buildings bear. It assumes that the usual formal criteria are not sufficient for evaluation, and that it is necessary to place these buildings in other, more appropriate contexts – both in the specific domestic economic and political development and in the general, global development of building structures and technologies. The contents of the archival holdings, generated by the activities of local clients and the contractors working for them, were therefore confronted with contemporary and recent literature and in situ research. The resulting findings refine and deepen the knowledge on the basis of which some of the buildings were already declared a cultural monument twenty years ago – the future of the site will therefore no longer be greatly affected. However, they may direct attention to the hitherto rather overlooked historical period of post-war reconstruction and transformation as well as to the current issue of the history and protection of younger industrial architecture. At the most general level, they deepen the understanding of the complex relationship between architecture and construction.

**KEYWORDS:** industrial architecture; 20th century; Czechoslovakia; mushroom system; reinforced concrete shells; Karel Skorkovský; Praga; Aero; Vysočany

Nejrozsáhlejší průmyslová oblast Prahy prochází v posledním desetiletí prudkou stavební proměnou, přes četné ztráty významných budov však zůstává také oblastí památkově nejcennější. Dnešní Kolbenova ulice<sup>1</sup> ji dělí na dvě svojí strukturou odlišné části: zatímco na jihu se od roku 1897 kontinuálně, od západu k východu, rozrůstala elektrotechnická továrna Emila Kolbena (následně Českomoravská – Kolben a ČKD), severní část, spojená dnes především s názvem továrny Praga, je výsledkem mnohem složitějšího a značně nespojitého hospodářského a stavebního vývoje.

Pokud je mi známo, jako první na ni upozornil plošný průzkum, podniknutý na počátku tisíciletí pro Útvar rozvoje hlavního města historikem architektury Zdeňkem Lukešem a fotografem Karlem Cudlínem, jehož výsledky však byly

publikovány jen ve velice stručné, žurnalistické podobě.<sup>2</sup> Přesnější a formalizované informace o některých stavbách areálu následně přinesl grantový výzkum meziválečné průmyslové architektury Výzkumného centra průmyslového dědictví ČVUT, shrnutý v roce 2005 do přehledové publikace.<sup>3</sup> Díky němu se současně objevily také v populárním topografickém „průvodci“ po pražských průmyslových stavbách<sup>4</sup> – byť některé, do té doby nepřístupné, až v jeho druhém, doplněném vydání z roku 2007.<sup>5</sup> Mnohé zde obsažené údaje si samozřejmě dnes, po bezmála dvaceti letech, naléhavě žádají revizi.

### *První stavby*

Areál začal vznikat v roce 1922. Stavebníkem první zdejší továrny, jejíž nenápadné výrobní budovy stály při dnešním vjezdu do areálu

### ■ Poznámky

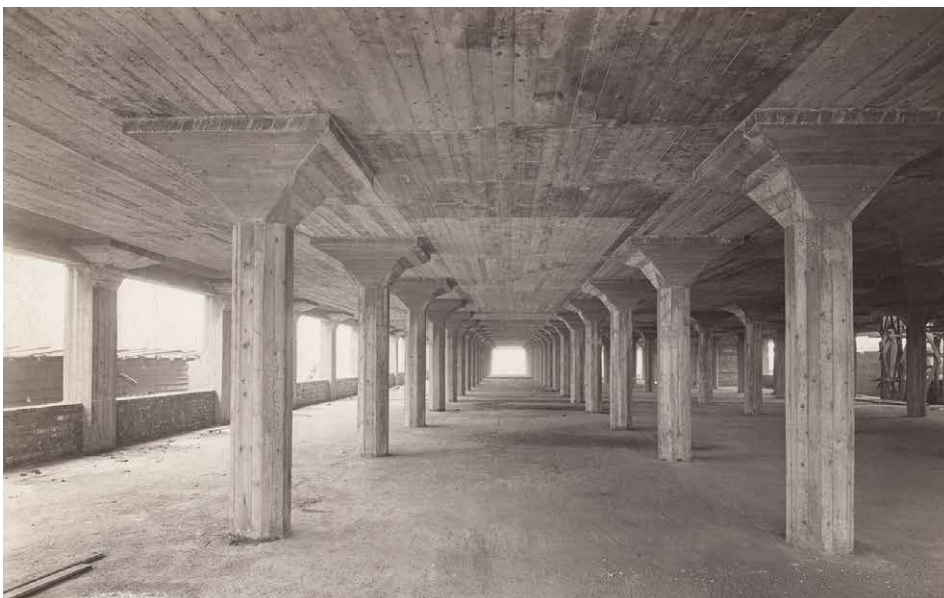
**1** Starou úvozovou cestu navrhla vysočanská obec nazvat ulicí Pod Kolbenkou již v roce 1913, do roku 1925 však zůstala součástí ulice Třebízského, od roku 1949 se jmenovala Fučíkova a od roku 1994 nese název Kolbenova. Viz: Nové názvy ulic v Praze a předměstích, *Národní listy* LIII, č. 112 (25. 4. 1913), s. 3.

**2** Zdeněk Lukeš – Karel Cudlín, *Od Harfy k Havaně, Revolver revue*, 2002, č. 49, s. 143–166.

**3** Vladislava Valchářová (ed.), *Meziválečná průmyslová architektura*, Brno 2005, s. 75, 163–164 a 202.

**4** Lukáš Beran – Vladislava Valchářová (edd.), *Pražský industriál: technické stavby a průmyslová architektura Prahy*, Praha 2005, s. 170–171.

**5** Lukáš Beran – Vladislava Valchářová (edd.), *Pražský industriál: Technické stavby a průmyslová architektura Prahy*, (2. vyd.) Praha 2007, s. 184.



1



2



3

**Obr. 1.** Praha-Vysočany, bývalý tovární areál Praga, odbedněný skelet 1NP jižního křídla skladiště Hospodářských ústředien Ministerstva pošt a telegrafů. Foto: Jaroslav Starec, 1932. SoA v Praze, fond 766: Skorkovský Karel, Ing. Dr., civilní inženýr stavební a stavitel, a. s., inv. č. 400, kart. 494, obálka č. 3, foto č. 27.

**Obr. 2.** Praha-Vysočany, bývalý tovární areál Praga, hotová budova skladiště, pohled od severovýchodu. Neznámý autor, 1935. Poštovní muzeum, Fotoarchiv ministerstva pošt a telegrafů, sign. 1301/3.

**Obr. 3.** Praha-Vysočany, bývalý tovární areál Praga, budova skladiště od jihovýchodu, stav před rekonstrukcí. Foto: Lukáš Beran, 2021.

Pragovky až do jara roku 2020, byla dnes již zapomenutá akciová společnost Pražská továrna na barvy a laky, vytvořená z rodinné firmy, založené Josefem Kleinem roku 1863 v Libni.<sup>6</sup> Dodnes se dochovala její správní budova č. p. 473. V srpnu 1923 se do nových budov č. p. 305, postavených západně od ní, nastěhovala společnost mnohem známější – Aero, továrna letadel. Založili ji právník Vladimír Kabeš a inženýr Karel Merta v lednu 1919, v pronajatých budovách v Bubenči (č. p. 63) a Holešovicích (č. p. 799).<sup>7</sup> Novou vysočanskou továrnu tvořila dvojice podélných přízemních plochostropých železobetonových budov dílen pro obrábění dřeva a pro tvarování kovů, mezi nimiž kryla střecha na ocelových obloukových nosnicích rozsáhlou montážní halu.<sup>8</sup> Vedle letounů konstruktérů Karla Rössnera, Antonína Husníka nebo Antonína Vlasáka začala záhy zhotovovat rovněž konstrukčně obdobné automobilové karoserie a následně, roku 1930, také malé a později i větší automobily. Pro jejich výrobu a servis postavila v letech 1933–1935 dvě třípatrové železobetonové budovy podle funkcionalistických projektů Jindřicha Freiwalda a Jaroslava Böhma – jednu při východním okraji vysočanského pozemku podél ulice Na Černé strouze (č. p. 931) a druhou v Karlíně, v Šaldově ulici (č. p. 425).<sup>9</sup>

#### ■ Poznámky

**6** 60leté trvání fy. Josef Klein, továrna na laky a barvy, *Národní listy* LXIII, č. 171 (24. 6. 1923), s. 3.

**7** Aero, továrna letadel, *Lidové noviny* XXXIII, č. 471 ranní (20. 9. 1925), s. 20. – Aéro, *Letectví* VI, 1926, s. 9–12. – Deset let továrny „Aero“, *Letectví* VIII, 1928, s. 314–317.

**8** -jh, Máme slušně se rozvíjející průmysl letecký, *Venkov* XVIII, č. 163 (15. 7. 1923), s. 8. Fotografie budov: Vývoj a pokroky letectví v naší republice, *Český svět* XIX, 1923, č. 39, s. 16.

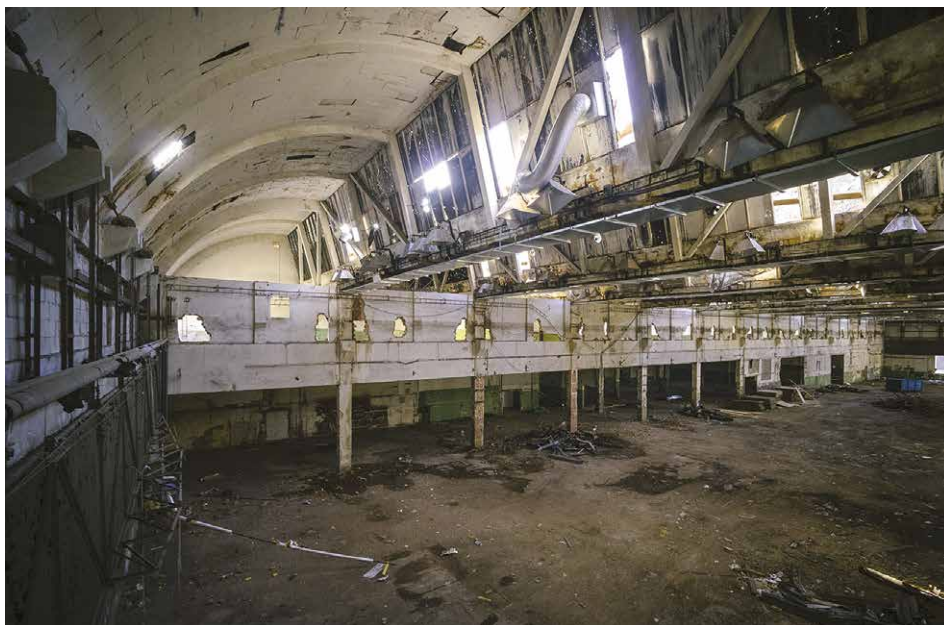
**9** Vladislava Valchářová, Skladiště, montovna a servis továrny Aero, *Industriální topografie VCPD FA ČVUT*, dostupné z: [www.industrialnitopografie.cz](http://www.industrialnitopografie.cz), vyhledáno 29. 1. 2024, V003625.

**Obr. 4.** Praha-Vysočany, bývalý tovární areál Praga, zaniklá montážní hala Aero, 2019. Převzato z: <https://mistamehometta.cz, vyhledáno 2. 8. 2024>.

Obě se dochovaly dodnes, ovšem přestavěné na kanceláře. Právě kombinace letecké výroby, závislé na státních a vojenských zakázkách, a výroby automobilové, směřující na rostoucí trh spotřebního zboží, určila do budoucna vývoj vysočanského areálu.

#### Státní investice

Jeho největší stavbu však v meziválečném období uskutečnil československý stát a navrhli ji jeho techničtí úředníci, jejichž přínos může být snadno přehlédnut – protože se k němu jen zřídka osobně hlásili. Poté, co Ministerstvo pošt a telegrafů přišlo o technické a skladové zázemí ve Vidni a Budapešti, zřídilo roku 1921 tzv. Hospodářskou ústřednu telegrafů a telefonů, vedenou Josefem Chottem (1885–1956), i Hospodářskou ústřednu pošt, vedenou Františkem Mrázem (1879–?), v halách zkrachovalé strojírniny Fanta & Jireš. Ačkoliv budovy existují dodnes (Vršovice, č. p. 1149), byly tehdy, s předpokladem rozšíření sousedícího kolejistiště vršovického seřaďovacího nádraží, považovány za provizorium. Pro novostavbu získalo ministerstvo od pražské obce pozemek ve Vysočanech již v roce 1925.<sup>10</sup> Její základní koncepce vznikala však až během roku 1927, a to mezi zmíněnými vedoucími ústředny a zodpovědným technicko-stavebním oddělením ministerstva (XVIa, od roku 1929 značeno XXI), které řídili stavební inženýři Zdeněk Kubík (1888–?)<sup>11</sup> a Otokar Stuchlík (1882–?) jako jeho zástupce.<sup>12</sup> Obtížná jednání se Státní regulační komisí i vedením protější továrny o napojení pozemku vlečkou byla ukončena bez výsledku,<sup>13</sup> což bezpochyby určilo tehdy ještě nezvyklé provozní řešení skladištní budovy, obsluhované výhradně „po nápravě“, tedy pomocí automobilů. Od něj se pak odvíjí celé uspořádání stavby, a to jak v půdoryse tvaru písmene E o rozměrech 115 × 95 metrů, jehož kratší křídla jsou na vnitřní straně lemována rampami, tak i v řezu, kde tyto rampy tvoří okraje stropních desek nad zvýšeným suterénem, vyložené na šikmém rámové konstrukci. Finální projekt ministerstvo v polovině roku 1928 zadalo Josefu Kalousovi (1889–1958).<sup>14</sup> Architekt Kalous odešel z ateliéru svého učitele na Akademii výtvarných umění Jana Kotěry roku 1923, aby se mohl věnovat vysoutěženému projektu Obchodně-průmyslového paláce zemského výstaviště v Brně, který zůstává jeho nejznámějším dílem.<sup>15</sup> Práci, jíž si získal renomé v oblasti průmyslových staveb, byla jednotná architektonická úprava početných budov pražské obecní plynárny v Michli,<sup>16</sup> kterou, stejně jako



4

jejich provedení ze železobetonu, prosadil roku 1925 nový vedoucí projekční kanceláře plynárny Karel Jedlička.<sup>17</sup> Jestliže snad v případě tohoto Kalousova díla „nelze se ubránit dojmu těžkopádnosti“,<sup>18</sup> pak v roce 1927 jeho úprava neuskutečněného prvního projektu pražské spalovny odpadů, situované na pozemcích někdejší plynárny v Holešovicích,<sup>19</sup> již širokými formáty oken a výrazným horizontálním členěním pomocí prostých hranolových, daleko vyložených říms směřuje k modernímu výrazu skeletové konstrukce – stejně jako Kalousovo ztvárnění vysočanského souboru budov Hospodářských ústředny Ministerstva pošt a telegrafů, které sám datuje rokem 1929.<sup>20</sup>

Mezitím však na Československo začaly dopadat důsledky světové hospodářské krize. Uskutečnění projektu tak bylo možné až s rozbehem systému tzv. „produktivní péče“ o nezaměstnané – na základě zákona o nouzových pracích (č. 569/1919 Sb.) mohlo Ministerstvo sociální péče lidem zaměstnaným na veřejných či obecních stavbách doplácet až 2/3 mzdy.<sup>21</sup> V srpnu 1931 byly práce zadány osvědčenému tandemu firem – betonářské Dr. K. Skorkovský a pozemní a zednické V. Nekvasil.<sup>22</sup> Již za rok však musely být pro nedostatek prostředků přerušeny<sup>23</sup> a skladiště bylo patrně dokončováno až v letech 1934–1935,<sup>24</sup> stejně jako administrativní budova při ulici

**12** Národní archiv v Praze, fond NAD 429: Ministerstvo pošt a telegrafů, kart. 852, inv. č. 1391, zejm. spis č. 14765, 2148, 27391.

**13** Národní archiv v Praze, fond NAD 429: Ministerstvo pošt a telegrafů, kart. 499, inv. č. 1264, zejm. spis č. 41154.

**14** Kde se bude stavěti, *Stavitelské listy* XXIV, 1928, č. 16, s. 294–295.

**15** A to přesto, že se v říjnu 1926, poté, co inženýr Jaroslav Valenta změnil tvar původně kruhových oblouků jeho konstrukce na řetězovku, architekt „veškeré výtvarné zodpovědnosti“ vzdal. Výpis z kolaudačního protokolu..., Národní archiv v Praze, fond NAD 1004: Ministerstvo veřejných prací inv. jedn. 695, sign. 56a, kart. 136, zakl. č. 365.

**16** Karel Jedlička, Stavba pražské obecní plynárny v Michli, *Věstník hlavního města Prahy* XXXIV, 1927, zvl. vydání 19. 5. 1927.

**17** Kk., Předseda plynárenského..., *Plyn, voda a zdravotní technika* XVIII, 1938, č. 20, s. 325–327.

**18** Vojtěch Krch, Architektura a stavebnictví v poválečné Praze, in: *Ohlás soudobé inženýrské práce: Sborník vydaný k 10. sjezdu československých inženýrů v Praze 1930*, s. 52–61, zde s. 60.

**19** Alespoň pokud lze soudit z reprodukované perspektivy: J. Mašek, Pražská stanice na spalování smetí, *Plyn a voda* IV, 1927, č. 4, s. 90.

**20** Kalous, Josef, in: Antonín Dolenský (ed.), *Kulturní adresář ČSR*, Praha 1934–1936, s. 224.

**21** Jakub Rákosník, *Odvračená tvář meziválečné prosperity. Nezaměstnanost v Československu v letech 1918–1938*, Praha 2008, s. 121–122 a 250–252.

**22** Zadané práce, *Národní osvobození* VIII, č. 214 (6. 8. 1931), s. 4.

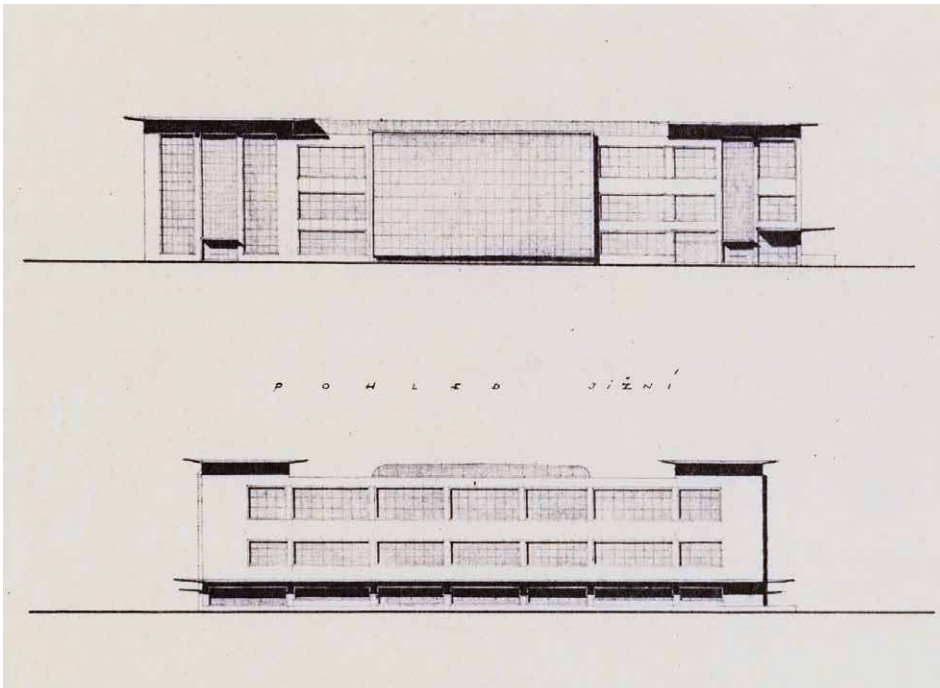
**23** Stát zastavuje stavby, *Rudé právo* XIII, č. 145 (23. 6. 1932), s. 2.

**24** V polovině roku 1934 ministerstvo vypsalo soutěž na dodávku mobiláře: *Dodávky a soutěže, Lidové*

#### ■ Poznámky

**10** IX. řádná schůze Ústředního zastupitelstva, *Venkov* XX, č. 209 (8. 9. 1925), s. 9.

**11** Ing. L., Ing. Zdeněk Kubík padesátníkem, *Věstník SIA* VI, 1938, č. 12, s. 267–268.



**Obr. 5.** Karel Hruška, návrh skladiště n. p. Aero, pohled severní a jižní, 1946. SoA v Praze, fond 766: Skorkovský Karel, Ing. Dr., civilní inženýr stavební a stavitel, a. s., inv. č. 339, kart. 433.

**Obr. 6.** Karel Hruška, návrh skladu a výrobní detailů n. p. Letecké závody, perspektivní pohled, 1947. SoA v Praze, fond 766: Skorkovský Karel, Ing. Dr., civilní inženýr stavební a stavitel, a. s., inv. č. 339, kart. 431.

**Obr. 7.** Praha-Vysočany, bývalý tovární areál Praga, hala č. 18, interiér. Foto: Lukáš Beran, 2021.

(č. p. 616), menší hala kotelny, z níž se po demolici v roce 1996 dochoval jen v Praze dnes už jedinečný komín s vodojemem, dvaadvacet metrů vysoký,<sup>25</sup> který je od roku 2003 památkově chráněn (rejst. č. ÚSKP 100231), a také přízemní budova dílen, později, opět podle půdorysu, nazývaná „malé E“, která však zanikla v roce 2008.

#### Hřibové stropy

Příčinou úspěchu Skorkovského firmy ve výrobním řízení byla bezpochyby její specializace na projektování a provádění železobetonových plochých stropů na sloupech s hřibovými hlaviciemi. Oproti běžným trémovým konstrukcím umožňovaly mnohem lepší využití objemu stavby: měly větší únosnost i rozpory, ale nižší konstrukční výšku, jejich složitější armaturu v ceně i rychlosti provedení vyvážilo jednodušší bednění, rovná spodní strana stropů navíc usnadňovala instalace a přispívala k lepší distribuci světla. Vycházely z konstrukce, kterou již roku 1905 publikoval Claude Allen Porter Turner (1869–1955)<sup>26</sup> a která byla úspěšně rozvíjena především ve Spojených státech.<sup>27</sup> V Evropě ji jako první v roce 1913 převzal štrasburský stavitel

#### ■ Poznámky

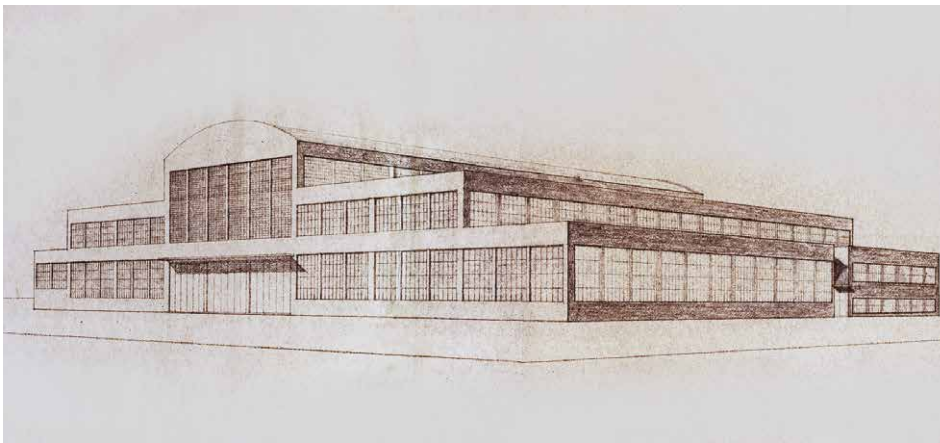
noviny XLII, č. 412 (18. 8. 1934), s. 11. Srov. Martina Bártová, *Strojirenský areál Praga – Vysočany*, stavebněhistorický průzkum, Praha 2016–2017, část 02, s. 2–4, rukopis, archiv NPÚ, ÚOP v Praze.

<sup>25</sup> Martin Vonka – Robert Kořínek – Jana Hořícká – Jan Pustějovský, *Komínové vodojemy: Situace, hodnoty, možnosti*, Praha 2015, s. 68–71, viz též <http://tovarnikominy.cz/kominy.282>, vyhledáno 6. 5. 2024.

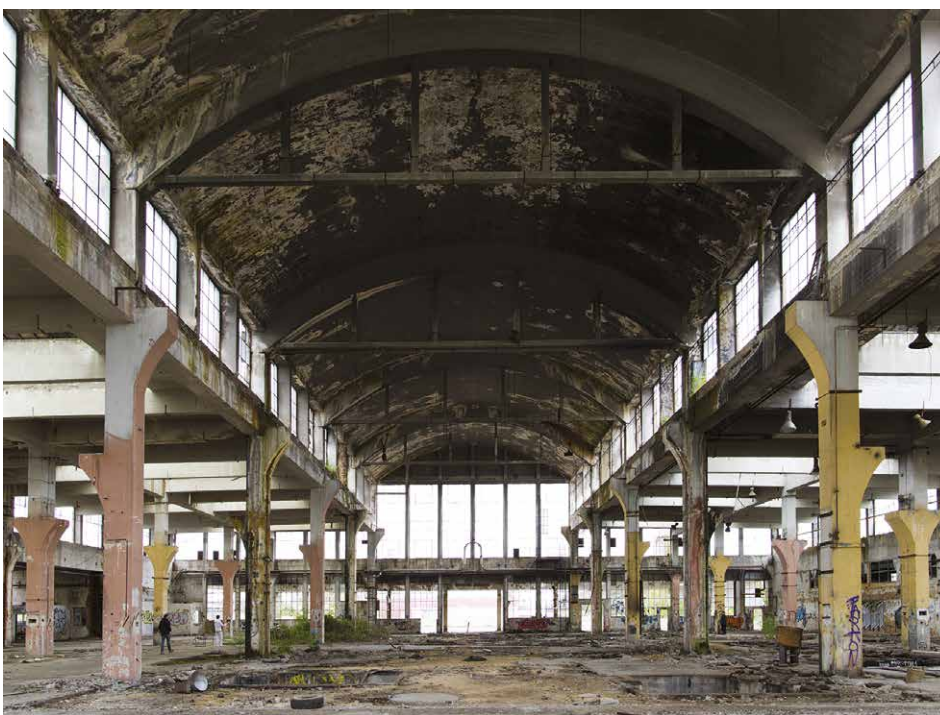
<sup>26</sup> C. A. P. Turner, The design of reinforced concrete structures, *Engineering News* LIV, 1905, č. 15, s. 383–384. Srov. Dario A. Gasparini, Contributions of C. A. P. Turner to Development of Reinforced Concrete Flat Slabs, 1905–1909, *Journal of Structural Engineering* CXXVIII, č. 10, October 2002, s. 1243–1252.

<sup>27</sup> Arthur N.[ewell] Talbot – Willis A.[ppelford] Slater, Tests of reinforced concrete flat slab structures, *University of Illinois Engineering Experiment Station Bulletin* no. 84, January 1916.

5



6



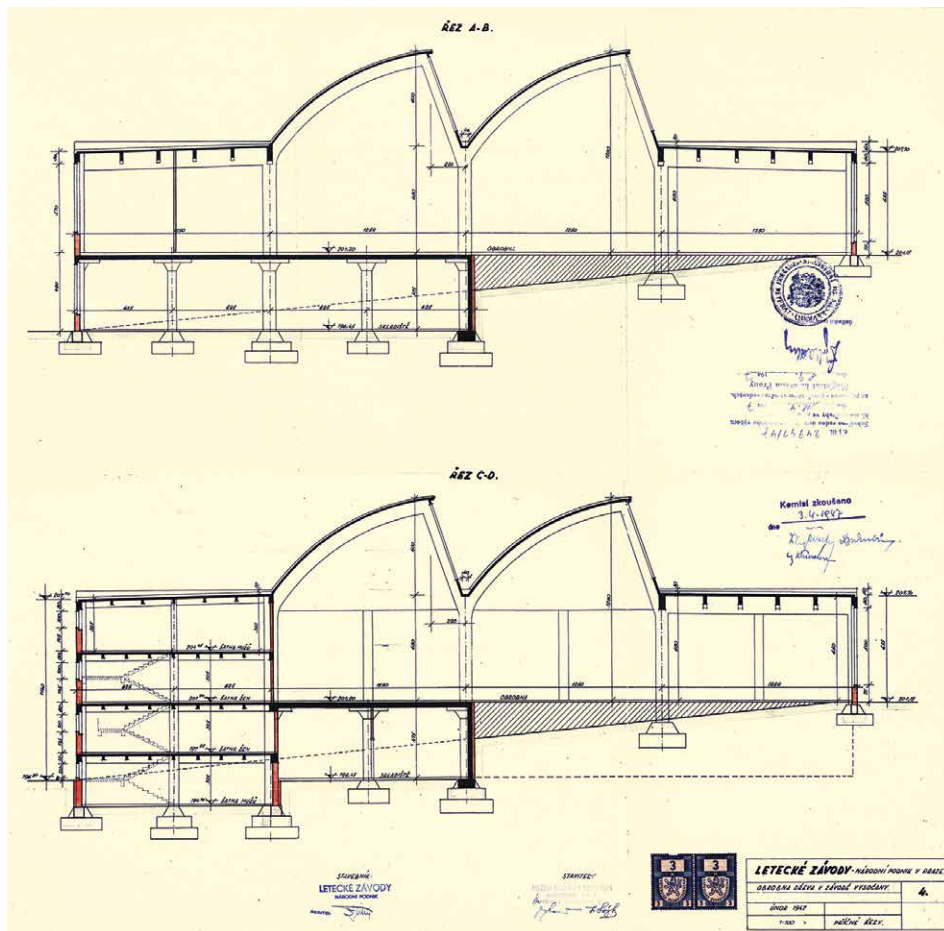
7

**Obr. 8.** Jaromír Matouš a Ludvík Sojka, *Letecké závody – národní podnik v Praze, obrobna dřeva v Závodech Vysočany, příčné řezy, 1947. Archiv společnosti Praga Centrum a. s.*

Eduard Züblin (1850–1916)<sup>28</sup> a o tři roky později ji využil Stanislav Bechyně (1887–1973), tehdy vrchní inženýr Skorkovského projekční kanceláře, pro strop nad suterénem etážové montážní budovy automobilky Praga v Praze-Libni.<sup>29</sup> Tato i jinak inovativní stavba byla zbytečně zbořena v roce 2002 a nejstarší dochované hřibové stropy v českých zemích proto dnes najdeme v konstrukčně obdobné budově, navržené a postavené Skorkovským firmou roku 1922 pro a. s. Českomoravská – Kolben ve Vysočanech, tedy téměř naproti přes ulici od areálu Praga (p. č. 1207/31).<sup>30</sup> Pozornosti památkové péče dosud unikala, na rozdíl od dalších skladištních budov, projektovaných a prováděných firmou Skorkovský později: roku 1927 pro společnost Veřejná skladiště v holešovickém přístavu a v letech 1931–1934 pro státní dráhy na Nákladovém nádraží Žižkov<sup>31</sup> – a na rozdíl od předmětné stavby, chráněné od dubna 2003. Podlahy suterénu, tvořené zčásti přímo základovou deskou s obrácenými hřibovými hlavicemi, v jižním křídle pak deskou na náspu mezi základovými pásy, měly nosnost 2 000, resp. 3 000 kg/m<sup>2</sup>. Pětitraktový skelet nesou osmiboké sloupky s dvakrát uskočenými hřibovými hlavicemi v pravidelném pětimetrovém rastru. V suterénu mají metrový průměr a podpírají stropní desku 19 cm, v severním křídle 24 cm silnou, takže podlaha přízemí má nosnost 900, resp. 1 500 kg/m<sup>2</sup>, sloupky nad ní mají průměr 85 cm a nesou 7–8centimetrovou desku patra s nosností 500 kg/m<sup>2</sup>. Jižní křídlo bylo původně provedeno pouze jako patrové, svažité terén však umožnil jeho suterén prosvětlit ze tří stran ocelovými průmyslovými okny, stejnými jako ve vyšších podlažích. Všechna křídla byla původně kryta nízkými stanovými střechami, jejichž dřevěné krovy byly důmyslně odvětrány pomocí duté korunní římsy s otvory na spodní straně.<sup>32</sup>

#### Za 2. světové války

Již někdy v polovině roku 1941 získala rozsáhlé pozemky jižně od dnešní Kolbenovy ulice desavská akciová společnost Junkers Flugzeug- und Motorenwerke, která si zde zřídila pobočku pro výrobu leteckých motorů (*Motorenbau-Zweigwerk Prag*) a následně přinutila poštovní správu předat jí také popsané skladiště.<sup>33</sup> Společnost Skorkovský na ně opět podle vlastního projektu z března 1942 nastavěla třetí podlaží (resp. druhé a třetí nad jižním křídlem), a to již s běžnou, trámovou železobetonovou konstrukcí, a dále tři podkrovní haly se sedlovými střechami na pozoruhodných, pětadvacetimetrových dřevěných vaznicích,



8

kteří zvnějšku zakrývají výrazné lomené štíty. Ty spolu s odlišnými, šestitabulkovými okny značně změnil původní výraz Kalousovy architektonické úpravy.<sup>34</sup> Firma Junkers si však již v roce 1941 vystavěla především dva rozsáhlé šedové sály, zastřešené konstrukcí z ocelových I-profilů na železobetonových sloupech (na půdoryse 70 × 100 a 180 m, parc. č. 1114 a 1115, později označované jako haly 11 a 12) a také železobetonovou budovu kalírny podél Poštovské ulice (na parc. 1143, později hala 9).<sup>35</sup> Byly demolovány na jaře 2019.

#### Dvouletý hospodářský plán

Po osvobození Prahy se továrna Junkers stala válečnou kořistí Rudé armády, která odvezla její strojní zařízení, budovy však již 5. června 1945 předala automobilce Praga, jejíž původní libeňská továrna ležela po náletu 25. března 1945 v troskách.<sup>36</sup> V říjnu téhož roku tak mohla být ve Vysočanech obnovena předválečná výroba nákladních vozů RN a RND, tolik potřebných při opravě válečných škod. O „budovu E“ se rozhořel spor: poštovní správa si ji vzala zpět, zlikvidovala strojřenská rozvody a transmise a obnovila původní uspořádání skladiště. Přesto ji nakonec v březnu 1947 musela předat automobilce, jejíž zaměstnanci neváhali

#### ■ Poznámky

- 28** Paul Kaufmann, *Einige Ausführungen von Pilsz-Decken, Beton und Eisen XV*, 1916, č. 11, s. 141–144.
- 29** Lukáš Beran, *Automobilka Praga*, in: Idem (ed.), *Industriální architektura: Tvůrci a plány / Industrial Architecture: Designers and Plans*, Praha 2021, s. 256–259.
- 30** Státní oblastní archiv v Praze, fond 766: Skorkovský Karel, Ing. Dr., civilní inženýr stavební a stavitel, a. s., kart. 67–68, sign. 33.
- 31** Lukáš Beran, *Poznámky k domácímu vývoji typologie, konstrukce a architektury skladišť zboží, Zprávy památkové péče LXXVII*, 2017, č. 5, s. 550–555.
- 32** Státní oblastní archiv v Praze, fond 766: Skorkovský Karel, Ing. Dr., kart. 435.
- 33** Hospodářské ústředny se tehdy přestěhovaly do právě dokončené budovy dnešního Národního technického muzea na Letné. – *Technické museum pomalu umírá, Práce II*, 1946, č. 279 (4. 12. 1946), s. 4.
- 34** Státní oblastní archiv v Praze, fond 766: Skorkovský Karel, Ing. Dr., inv. č. 339, kart. 435.
- 35** *Ibidem*, kart. 436.
- 36** Libeňský areál se Pragovce podařilo obnovit do poloviny roku 1946 a stál zde až do roku 2002, kdy ustoupil stadionu Sažky. Viz pozn. 26.

pro nedostatek pracovního prostoru vstoupit do stávky.<sup>37</sup> Prvními novostavbami Pragovky ve vysočanském areálu se již v roce 1946 stala dvojice hal v jihozápadním rohu pozemku (jednolodní, č. 13, a dvoulodní, č. 14) – pro střešní konstrukce druhé z nich bylo údajně využito skruží užitých při betonování oblouků mostu v Podolsku.<sup>38</sup> V polovině 80. let byly haly ubouráním zkráceny, jejich zbytky zde však stály až do roku 2014.<sup>39</sup> Poválečné období výstavby tak dnes představuje především dvojice rozměrných železobetonových staveb, označovaných tradičně čísly 18 a 19. Jsou připomínkou doby radikálních společenských a hospodářských reforem a (alespoň zpočátku skutečného) budovatelského nadšení – doby přípravy a realizace dvouletého hospodářského plánu. Že právě v oblasti výstavby se tento plán nepodařilo naplnit, kladli jeho tvůrci za vinu nedostatečné centralizaci: záměry již znárodněných výrobních podniků měly naplňovat dosud soukromé projekční a zároveň stavební firmy.<sup>40</sup> Ty však do nových poměrů přinášely nejen pokročilé meziválečné stavební technologie, ale také názor na architekturu.<sup>41</sup>

Ačkoliv státní reorganizace celých výrobních odvětví navazovala na racionalizaci, uskutečňovanou průmyslovými kartely již před válkou a především během ní, probíhala poněkud tápavě. Tak byl vysočanský provoz automobilky Praga v polovině roku 1946 začleněn do velkého národního podniku Letecké závody, který měl koordinovat veškerou leteckou výrobu ve státě. Sousedící továrna Aero v něm měla sehrát roli projekčního a vývojového pracoviště a výrobce prototypů letadel, její výše popsaná montážní hala byla však také poničena náletem.<sup>42</sup>

#### Skověpinové konstrukce

„Novou a krásnou“<sup>43</sup> budovu továrny Aero, na místě původní stavby z roku 1923 a také obdobné dispozice, vyprojektoval pro Letecké závody od března do října 1946 Jan Zelenka, zatím blíže neznámý architekt, zaměstnaný u firmy Skorkovský, ve spolupráci s jejím hlavním inženýrem, Milanem Menclm (1906–1962).<sup>44</sup> Stavěla se během roku 1947. Železobetonový skelet v modulu 9 × 10 metrů tvořil dvě podélná dvou- a třípodlažní křídla, mezi nimiž se nacházela montážní hala na půdoryse 25 × 108 metrů. Hala, stejně jako přilehlé dvoupodlažní trakty bočních křídel, byla zastřešena dvanácti příčnými šedovými světlíky subtilní konstrukce – u nás patrně ojedinělými, ale nikoliv nepodobnými německému řešení, publikovanému roku 1940.<sup>45</sup> Jejich plnou stranu tvořily válcové železobetonové skořepiny na obloukových rámech, ztužené v polovině délky žebry, zatímco stranu okení přihradové nosníky v téměř pětmetrovém

modulu.<sup>46</sup> Stavba letadel a vrtulníků se zde udržela jen do roku 1956 a poté budova připadla podniku ČKD-Trakce. Dochovala se ale v autentické podobě až do dubna roku 2020, kdy byla zbořena, zachována zůstává pouze její samostatně stojící kotelna s komínem a také garáže podél hranice pozemku, pocházející však ještě z meziválečného období. Podle dvouletého plánu však měl závod Aero pokračovat také v dobře zavedené výrobě malých automobilů. Jan Zelenka proto vytvořil během roku 1946 pro Letecké závody ještě studii konstrukčně obdobné budovy automobilové karosárny východně od letecké montážní haly, s níž by byla nad ulicí Na Černé strouze spojena obloukovým železobetonovým mostem. Na montážní halu Aera, prodlouženou na dvojnásobek, mělo navázat ještě ústřední skladiště, trojpodlažní stavba na přibližně čtvercovém půdoryse, kterou v elegantních tvarech, směřujících již do příští dekády, současně skicoval další zatím neznámý architekt, zaměstnaný u firmy Skorkovský – Karel Hruška. Ten o rok později vyprojektoval budovu lisovny karoserií (parc. č. 1976/2), známou dnes v rámci areálu Pragovky pod číslem 18. Pětilodní, bazilikálně osvětlená hala se dvěma přístavky na půdoryse 67 × 78 metrů je tvořena železobetonovým skeletem s převládajícími rozpory 10 × 11 metrů a její dvacet metrů široká střední loď je kryta válcovou skořepinou, uloženou na obloukových nosnících s táhly – pohledově její osazení přímo na vrchní rámy skeletu korigují nízké štíty. První Hruškovy skici, ale i úvodní projekt z března 1947 dokládají, že ji původně navrhoval jako „sklad a výrobu detailů“<sup>47</sup> – zaměnitelnost těchto fází automobilové a letecké výroby ostatně provází výstavbu vysočanského areálu od samého počátku. Oproti nim byla stavba poněkud zjednodušená: střední části štítových průčelí měly být původně vyplněny luxfery, jež měly v oblouku prosvětlovat i prostor schodiště při severním vstupu do budovy. Nedostatečně objasněné geologické poměry si však nečekaně vyžádaly její zakládání na pilotech a tím i zpoždění stavby, takže betonáž byla dokončena až v únoru 1948<sup>48</sup> a provoz lisovny zahájen koncem téhož roku.<sup>49</sup>

Současně s lisovnou začala prudce se rozvíjející automobilce<sup>50</sup> sloužit také budova obrobny dřeva pro stavbu valníků a plošin, tedy hala 19, dokončená z jara 1948. Navrhla a provedla ji původně mateřská firma Skorkovského podniku, Pražská stavební a betonářská společnost. Projekt podepsali v březnu 1947 její technický ředitel, inženýr Jaromír Matouš (1891–?),<sup>51</sup> a inženýr Ludvík Sojka.<sup>52</sup> Budova na půdoryse 100 × 50 metrů byla založena ve svahu, s jediným suterénem s hřibovými stropy v modulu 6,25 × 6,25 metru, který byl oproti projektu

#### ■ Poznámky

**37** Stávka v Pragovce, *Svobodné noviny* II, č. 278 (4. 12. 1946), s. 4. – Zápas o vlastní budovu, *Lidová demokracie* II, č. 278 (4. 12. 1946), s. 2. – Pragovka chce, co jí vlada přikla, *Rudé právo* XXVII, č. 40 (16. 2. 1947), s. 8. Poštovní správa získala náhradou budovy někdejších přádelen firmy Leopold Mahler & spol. v Praze-Holešovicích č. p. 542, kde sídlí dodnes.

**38** Ferdinand Tichý, *Automobilka Praga v nové republice, Strojnický obzor* XXVII, 1947, s. 364–366. – Josef Zenker, Do druhého roku dvouletky v automobilce, *Start* III, 1948, č. 1, s. [1].

**39** Obě haly spojoval jednotraktový železobetonový přístavek, opatřený již válcovým světlíkem. Martina Bárťová, *Strojirenský areál Praga – Vysočany*, stavebněhistorický průzkum, Praha 2016–2017, část 03, s. 20, rukopis, archiv NPÚ, ÚOP v Praze.

**40** Jan Zikmund, „Co je to? Má to dvě kola a dvě brzdy a přece včas dojede“, in: Hubert Guzik (ed.), *Architektura v přerodu*, Praha 2019, s. 16–29.

**41** Srov. Jan Zikmund, *Hledání univerzality. Kontexty průmyslové architektury v Československu 1945–1992*, Praha 2020, zejm. s. 62–74.

**42** M. Dlouhý, Květná neděle, *List Leteckých závodů I*, 1947, č. 8, s. [1]. Srov. Michal Plavec et al., *Praha v plamenech: nálety na hlavní město za druhé světové války*, Cheb 2008, s. 221–222.

**43** Skorkovský. Jediné slovo a přesto celý pojem, *Rudé právo* XXVIII, 1948, č. 141 (17. 6. 1948), 4. vydání, s. 4.

**44** Synem a spolupracovníkem známého pražského mostaře Františka Mencla a později profesorem Vysoké školy dopravní v Praze a v Žilíně. Josef Rákosník, Profesor inž. dr. Milan Mencl, *Inženýrské stavby X*, 1962, č. 12, s. 468.

**45** Hubert Rüsche, Weitgespannte Sägedachbauten in Eisenbeton, *Die Bautechnik* XVIII, 1940, č. 43, s. 496–498. Šlo o tzv. „Fertigungshalle 1“ po válce proslaveného vojenského pokusného ústavu v Peenemünde. Constanze Röhl – Peter I. Schneider, The Material Remains of the Former Heeresversuchsanstalt Peenemünde between Mythicisation, Uncomfortable Heritage and Reclamation, in: Fritz Jürgens – Ulrich Müller (edd.), *Archäologie der Moderne. Standpunkte und Perspektiven* (zvl. sv. *Historische Archäologie*), 2020, s. 289–331.

**46** Státní oblastní archiv v Praze, fond 766: Skorkovský Karel, Ing. Dr., inv. č. 339, kart. 430, 432–434.

**47** *Ibidem*, kart. 431.

**48** J. Páv, Dobré vyhlídky automobilky, *Start* III, 1948, č. 2, s. 2.

**49** Státní oblastní archiv v Praze, fond 766: Skorkovský Karel, Ing. Dr., inv. č. 339, kart. 431. – Nová lisovna ve vysočanské Pragovce, *Rudé právo* XXVIII, č. 206 (3. 9. 1948), s. 2.

**50** Vývoj a výroba automobilky Praga po válce, *Rudé právo* XXVIII, č. 138 (13. 6. 1948), 6. vyd., s. 7.

**51** K padesátinám ing. Jaromíra Matouše, *Národní listy* LXXXI, č. 14 (14. 1. 1941), s. 3.

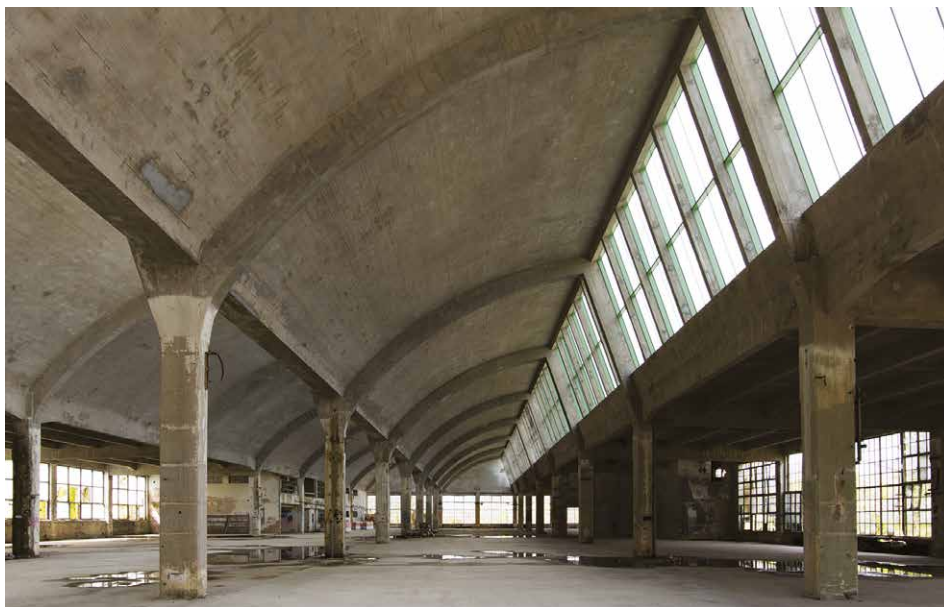
**52** Později působil jako náměstek ředitele Výzkumného

**Obř. 9.** Praha-Vyřocany, bývalý tovární areál Praha, hala ř. 19, interiér. Foto: Lukáš Beran, 2021.

**Obř. 10.** Praha-Vyřocany, bývalý tovární areál Praha, hala ř. 19, pohled od severozápadu. Foto: Lukáš Beran, 2010.

proveden rozsáhlejší, pod celou její západní polovinou.<sup>53</sup> Prostřední ze čtyř podélných traktů přízemí s dvojnásobným rozponem 12,5 metru jsou zastřeřeny ředovými světlíky, jejichž válcové řezobetonové skořepiny, pouze 7 cm silné, podírají obloukové rámové vazníky, vybíhající z nosných sloupů. Pražská stavební a betonářská společnost budovu předala již jako znárodněnou, spolu s firmou Skorkovský se tehdy stala Závodem PA 505 řeskoslovenských stavebních závodů. A převzal ji z Leteckých závodů opět vydělený národní podnik Auto – Praha.

Na tomto místě je třeba uvést na pravou míru omyl, jehož se dopustil autor této stati a který se mu podařilo značně rozšířit. Zastřeření haly ř. 19 není konstrukcí firmy DYWIDAG, i když se jí vnějším tvarem značně podobá a na experimenty Franze Dischingera a Ulricha Finsterwaldera z 20. let svým způsobem navazuje – stejně jako Hubert Rüşch (1904–1979), který válcové skořepinové světlíky přivedl k širokému průmyslovému uplatnění.<sup>54</sup> V řeských zemích je firma DYWIDAG začala provádět až roku 1939, na zabraných příhraničních územích, v Jablonci nad Nisou-Rýnovicích, Teplících-Trnovanech a v Mostě-Komořanech.<sup>55</sup> Největší stavba této konstrukce v řeských zemích zanikla bez povšimnutí jen nedaleko Prahy v polovině roku 2023: pro leteckou továrnu Avia v Letňanech byly v letech 1941–1942 postaveny dva podélné trojtraktové sály, které zastřeřovaly tři 25 metrů dlouhé skořepiny na rozpon 10 metrů; kratší z nich (parc. ř. 756/21) krylo jedenáct řad světlíků, delší řestadvacet a dosahoval tak délky 260 metrů (parc. ř. 756/2). „Tyto tzv. Dischingerovy stavby vnucovali za okupace i nám, u firem pod německou nadvládou, třebaže základy této stavební technologie utajovali. Nová továrna Avia náleží mezi stavby tohoto druhu: jsou prokazatelně dobré, ale nesmírně drahé, neboť vyžadují zvláštní jakosti betonu a nesmírné spousty oceli. Jsou svědectvím těžkopádnosti německého ducha, který špatně pochopil skvělou francouzskou myšlenku.“<sup>56</sup> Tak se na přelomu roku 1945 vyjádřil Konrád Hruban (1893–1977), jehož lze spolu se spolupracovníkem na pražském Výzkumném a zkušebním ústavu hmot a konstrukcí stavebních Bedřichem Haccarem (1893–1963) považovat za zakladatele domácí, řeskoslovenské konstrukční školy.<sup>57</sup> Ta samozřejmě německé pokroky sledovala,<sup>58</sup> ale podstatnější pro ni byly experimenty Bernarda Lafaille (1900–1955) a především Fernanda Aimonda (1902–1984) s mnohem



9



10

efektivnějšími skořepinami ve tvaru zborcených ploch, především hyperbolických paraboloidů.<sup>59</sup> První takové střechy u nás Hacar s Hrubanem uskutečnili již v roce 1941 – nad skladištěm soli v Neratovicích, kde svislé zdi tvořily skořepiny konoidické (p. ř. 416/26, zbořeno 2013),<sup>60</sup> čistící stanicí plynu v Rybitví (p. ř. st. 910)<sup>61</sup> a také nad budovou textilní přádelny, více než 200 metrů dlouhé, kterou se zatím nepodařilo

#### ■ Poznámky

a vývojového ústavu Stavebních závodů Praha. Svtopluk Petráček a kol., *Výzkumná a vývojová základna řSSR*, Praha 1973, s. 162.

**53** Archiv společnosti Mount Capital.

**54** Roland May, Von Biebrich in die ganze Welt: Zur Verbreitung des Zeiss-Dywidag-Schalenbaus bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs, *Beton- und Stahlbetonbau*, sv. 111, 2016, ř. 6, s. 385–396.

**55** Vladislava Valchářová, Industriální architektura v období 2. světové války – první řezobetonové skořepiny u nás, in: Miloř Hořejř – Ivana Lorencová (edd.),

*Věda a technika v řeských zemích v období 2. světové války*, Praha 2009, s. 78–89.

**56** Oto Gráf, S hrdostí Napoleonových granátníků, *Svět práce* II, 1946, ř. 2, s. 5.

**57** Jan Zikmund, Několik centimetrů betonu: skořepiny v průmyslové architektuře 40. a 50. let, *Beton TKS XVIII*, 2018, ř. 3, s. 70–74.

**58** František Klokner, Lehké střechy betonové, *Technický obzor XXXVII*, 1929, ř. 18, s. 331–335, ř. 19, s. 349–353 a ř. 20, s. 355–356. – Vojtěch Krch, Skořápkové klenby systém Zeiss-Dywidag, *Architekt SIA XXVIII*, 1929, s. 105–108.

**59** Bernard Espion, Pioneering hyper thin shell concrete roofs in the 1930s, *Beton- und Stahlbetonbau*, sv. 111, 2016, ř. 3, s. 159–165.

**60** Plány viz Jan Paul, *Řezobeton v pozemním stavitelství*, 2. díl, Praha 1961, s. 114.

**61** Archiv řVUT v Praze, fond NAD 59: Bedřich Hacar, kart. 23 a 52. Srov. Konrád Hruban, Tenké klenby ze řezobetonu, *Architekt XLVI*, 1948, ř. 5, s. 69–76. – Oldřich Valenta, 70 let akademika B. Haccara – a jeho práce, *Stavebnický řasopis XI*, 1963, ř. 5, s. 279–312.

identifikovat.<sup>62</sup> Hruban se však zabýval také skořepinami válcovými: systém DWIDAG podstatně zjednodušil tím, že jeho dvojmo zakřivené výtzuhy, uložené specificky podle průběhu sil ve skořepině, nahradil pravoúhloú sítí prutů.<sup>63</sup> Takové světlíky sice dosahovaly jen asi poloviční délky, ale byly hospodárnější a snazší na výpočet a v kombinaci s vícepodlažními skelety se dobře uplatnily – což je i případ vysočanské haly 19.

#### Vývoj do současnosti

Nejslavnější poválečná produkce stavební podobu areálu Pragovky již nijak neovlivnila. Za necelých šest měsíců, mezi léty 1951–1952, vyvinul vysočanský závod pro armádu slavný terénní nákladní automobil typu V3S.<sup>64</sup> Jeho montáž však probíhala ve starších budovách, pravděpodobně v dnešní hale 20 (zvané Strojírna) a nedochované hale 21, získaných již roku 1947 od sousedního podniku Aero.<sup>65</sup> Roku 1964 byla přesunuta do Letňan a závod se nadále specializoval na výrobu převodovek,<sup>66</sup> pro jejichž kompletaci byla v letech 1984–1985 provedena nejmladší budova areálu při jeho jihozápadním okraji, dnes označovaná jako hala 11b (p. č. 1116/3); zároveň byla mezi někdejšími halami firmy Junkers postavena také nedochovaná budova vícepatrového automatizovaného skladiště.<sup>67</sup> Modernizace závodu byla součástí plánování rozvoje celé čtvrti až do roku 2010, a to na základě studie, kterou Útvar hlavního architekta pověřil pražské pracoviště oborového podniku Kovoprojekta.<sup>68</sup> Ačkoliv se ještě v letech 1995–1997 podniku dařilo,<sup>69</sup> do dvou let výroba ve Vysočanech ustala.<sup>70</sup>

V dubnu roku 2003 prohlásilo Ministerstvo kultury z podnětu Odboru školství a evropských fondů Úřadu městské části Praha 9<sup>71</sup> poštovní skladiště kulturní památkou (rejst. č. ÚSKP 100232) a potvrdilo tak, že „... je hodnotnou ukázkou moderní průmyslové architektury a současně cenným dokladem původní průmyslové zástavby této části hlavního města Prahy“.<sup>72</sup> Toto věcně bezpochyby správné, byť dosti obecné odůvodnění nevybočovalo z tehdejší praxe – a odráželo tehdejší stav poznání. V letech 2010–2021 budova E sloužila v původní podobě jako umělecké ateliéry a galerie a tuto náplň zčásti převezme i po rekonstrukci, dokončované během roku 2024. Podle projektu Marka Tichého (za spolupráce Lukáše Soukupa, Antona Lukáče, Šárky Kadeřábkové a Petra Houšky – TaK architects) z let 2019–2020<sup>73</sup> byla budova vevnitř zbavena druhotných vestaveb nátěrů hřibových sloupů.<sup>74</sup> Z velké části se podařilo zachovat střešní nosníky, podepřené vestavbou technických jader, břizolitové omítky fasád byly obnoveny.<sup>75</sup> Nové okenní výplně ve standardních hliníkových profilech navazují

na členění uplatněné na zmíněné nástavbě z válečného období, ve starších, spodních podlažích jsou skla opatřena pásky, evokujícími původní dělení na 120 tabulek. V roce 2005 byla za památku prohlášena ještě hala č. 19 (rejst. č. 101486), opět se spíše povšechným, ale zcela patřičným odůvodněním: že totiž jde o stavbu významnou svým „architektonickým řešením, navazujícím na nejlepší tradice českého funkcionalismu, tak i originálním řešením zastropení vlastní haly“.<sup>76</sup> O způsobu jejího nového využití není zatím rozhodnuto, roku 2022 však byly její konstrukce sanovány, obnoven střešní plášť a světlíky osazeny novými izolačními okny, sledujícími původní dělení. Budoucí zástavbu celého areálu řeší urbanistická studie Pavla Hniličky, Theresy Kjellberg a Terezie Mervartové (Pavel Hnilička Architects + Planners) z roku 2020, která počítá se zachováním nejen staveb památkově chráněných, ale také dosud neopravené haly č. 18 – lisovny.<sup>77</sup>

#### Závěrem

Areál, známý dnes jako Pragovka, je vrstevnatým souborem průmyslových staveb, odrážejícím razantní proměny společnosti ve 20. a předešlém 40. letech minulého století. Kontinuitu v něm představuje práce inženýrů a architektů projekční kanceláře stavební firmy Skorkovský. Bližší zkoumání původu a vzniku těchto staveb pak otevírá další badatelská témata. Provozní koncepce poštovního skladiště dokládá vysokou kompetenci technických úředníků, skrytých pro nás dosud v aparátu meziválečného státu. Výrobní haly automobilky Praga lze považovat za stavby charakteristické pro pozoruhodné období poválečné obnovy země i její architektury. Jejich skořepinové střešní konstrukce pak přesvědčivě dokládají kulturní podmíněnost zdánlivě čistě technických řešení, a tedy i potřebu chápat tyto památky v co nejširších souvislostech.

Článek je výstupem projektu *Průmyslová architektura druhé poloviny 20. století: Extenze, transformace a identita (DH23P030VV016) v programu aplikovaného výzkumu a vývoje Ministerstva kultury České republiky NAKI III a byl připraven na půdě Výzkumného centra průmyslového dědictví Fakulty architektury ČVUT v Praze.*

Mgr. Lukáš BERAN, Ph.D.

Výzkumné centrum průmyslového dědictví  
Fakulta architektury ČVUT  
lukas.beran@fa.cvut.cz

#### ■ Poznámky

**62** Antonín Jílek, *Speciální železobetonové konstrukce*, Praha 1951, s. 182.

**63** Konrád Hruban, *Válcové skořepiny ze železového betonu*, Praha 1951, s. 49. Ještě v roce 1948 ovšem brněnský závod BN-451 Československých stavebních závodů provedl zatím neidentifikovanou tovární budovu s dlouhými světlíky, vyztuženými podle systému Dywidag. Ladislav Jelen, *Stavba skořepin v průmyslu, Zprávy veřejné služby technické XXIX*, 1949, č. 2, s. 9–12.

**64** Lumír Hrudka, *O novém terénním voze Praga V3S, Rudé právo XXXV–XXXVI*, č. 159 (10. 6. 1955), s. [1].

**65** Sloužily pro montáž modelu A150, převzatého od mladoboleslavské Škodovky. Martina Bárťová, *Strojírenský areál Praga – Vysočany*, stavebněhistorický průzkum, Praha 2016–2017, část 1., s. 5–6 a 27, rukopis, archiv NPÚ, ÚOP v Praze.

**66** Stanislav Karger, *Užitkové automobily Praga, Automobil XXXI*, 1987, č. 6, s. 12–15.

**67** Tom Hyan, *Jubileum Pragovky, Elektron XV*, 1987, č. 10, s. 20–21.

**68** Luboš Hromádko – Karel Kadlec, *Urbanistická studie zóny Vysočany – Hloubětín v Praze, Architektura ČSR XLIII*, 1984, č. 6, s. 246–251.

**69** Dříve ztrátová Praga skončila loni se ziskem 80 milionů, *Hospodářské noviny XL*, 1996, č. 42, s. 6.

**70** [tom], *Praga chce pronajmout areál, Hospodářské noviny XLIII*, 1999, č. 53, s. 14.

**71** Zde je třeba připomenout iniciativu tehdejší vedoucí odboru, RNDr. Heleny Kvačkové.

**72** Rozhodnutí MK ČR ze dne 14. 4. 2023, dostupné na [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/documentDetail.htm?id=736458](https://iispp.npu.cz/mis_public/documentDetail.htm?id=736458), vyhledáno 6. 5. 2024.

**73** <https://tak2002.cz/project/pragovka>, vyhledáno 6. 5. 2024.

**74** Srov. Martina Bárťová, *Průvodní zpráva k pasportizaci interiérového vybavení objektu*, Praha 2019, rukopis, archiv NPÚ, ÚOP v Praze.

**75** Srov. Jan Drössler, *Restaurátorský záměr: Obnova fasád objektu [čp. 923, Kolbenova 34a, Praha 9-Vysočany]* Praha, 2021, rukopis, archiv NPÚ, ÚOP v Praze.

**76** Rozhodnutí MK ČR ze dne 15. 4. 2025, dostupné z: [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/documentDetail.htm?id=739609](https://iispp.npu.cz/mis_public/documentDetail.htm?id=739609), vyhledáno 6. 5. 2024.

**77** *Pavel Hnilička Architects + Planners: Urbanistická studie Pragovka*, dostupné z: <https://phap.cz/projekty/urbanisticka-studie-pragovka>, vyhledáno 6. 5. 2024.