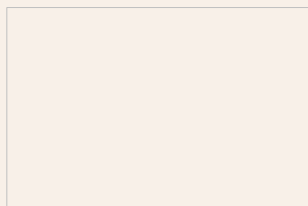


**Jablko sváru - Broumarská ulice,
tentokrát z historického pohledu**



Stejně jako další obyvatelé naší městské části jsem našel letáky sdružení Zdravé Kyje v poštovní schránce. Týkaly se rekonstrukce Broumarské ulice. Protože mně nejsou lhostejné podmínky, ve kterých žiji, přijímám iniciativy tohoto druhu kladně. Letáky hovořily o opravě Broumarské ulice a o obtížích, které tutu rekonstrukci, která je opravdu potřebná, budou provázet. Týkají se především těch, kteří bydlí v jejím nejbližším okolí. Vyjádření místostarosty ing. Miroslava Skaly k této záležitosti je dle mého názoru věcné a důvěryhodné (viz Listy č. 11/2001 a č. 2/2002).

Odpověď sdružení Zdravé Kyje mě ale zklamala. Vedle věcných, obecně známých vlivů dopravy na životní prostředí obsahuje zavádějící vyjádření a vývody, které nemají daleko k šíření poplašných zpráv. Ze zkušenosti vím, jaké problémy mohou nastat při zveřejňování zpráv, které nejsou řádně ověřeny. Zejména pokud se týkají větších skupin obyvatelstva. Na tom nic nemění ani poznámka, že odpověď je rozšiřována ve smyslu odst. 1 § 10 zákona č. 46/2000 Sb. Vždy je potřebné publikované údaje doložit vyjádřeními např. autorizovaných zkušeben apod.

Jádro problému se týká i mne. Komunikace Broumarská je blízko mého bydliště. Budu proto hovořit k některým aspektům v letáku uvedeným, a to z hlediska historie dané oblasti, o kterou se dlouhá léta zajímám. Tak především budova, která v druhé polovině minulého století sloužila jako škola a doplňovala hlavní školu v Šimanovské ulici, jež tehdy kapacitně nepostačovala. Zajímá mě osudy této stavby již před více než deseti lety jako pracovník stavebního odboru Prahy 9-Kyjí. Dle některých písemných pramenů ji nechal postavit v druhé polovině 18. stol. velkostatkář baron Fridrich Frey z Freyenfelsu jako budovu ředitelství. Nikoliv tedy jako školu pro děti svých poddaných. Je tedy více než dvě století stará. Jako všechny zděné budovy té doby nebyla izolována. Sklepy a často i přízemí pokrývala plíseň zvláště v důsledku pronikání vody z blízkých toků. Byla to však velmi významná stavba, která spolu s pozdně románským kostelem sv. Bartoloměje vytvářela dominantu Kejí (původní název Kyjí).

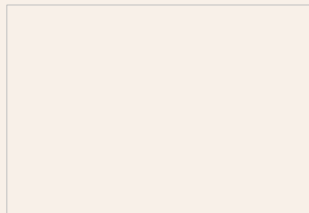
Čas se však zastavit nedá a i na tuto budovu se hnala od východu pohroma, a to v podobě železnice. Začalo to novinovým článkem v německém Prager Zeitung ze dne 16. srpna 1842, který oznamoval "dražbu" (zadání) na provedení spodní stavby jednotlivých úseků Olomoucko-Pražské dráhy. Nejprve nebyl o tuto v tehdejší době gigantickou stavbu u podnikatelů velký zájem. Také proto, že termín na podání nabídek byl 23. srpen 1842. Nakonec stavbu převzali moravští podnikatelé, bratři Kleinové společně s Vojtěchem Lannou. Obec Keje protínala několik set metrů jižně od kostela. Překážky (terénní vlny, skalnaté svahy apod.) byly odstraňovány odstřelem. Často docházelo k neštěstím, ale slavnostní otevření dráhy nemohlo nic oddálit, neboť bylo dvorskou kanceláří císaře Ferdinanda I. určeno na 30. listopad 1844. V Kejích se odstřeloval pahorek, který stál železnici v cestě. Dnes je zde hluboký zářez s mostem. Pahorek je tvořen dosti tvrdými čtvrtohorními sedimenty. Při razantních odstřelech došlo k porušení kry (podloží), na které stojí budovy: zádušní fara, ředitelství velkostatku a kostel. Se vši pravděpodobností došlo tehdy k porušení zdiva budovy ředitelství velkostatku, zejména jeho obvodového pláště. Otřesy "přetrhly" budovu v její střední části. Svě udělaly též projíždějící vlaky, v minulosti tažené těžkými parními lokomotivami. A v moderní době též silná automobilová doprava v těsné blízkosti. Ono je vlastně s podivem, že budova dosud stojí. Trasu trati podrobně zkoumaly a schvalovaly tzv. komise, přičemž každá měla určený úsek dle obtížnosti stavby. I u nás v Kejích proběhla dne 19. září 1843 za účasti mnoha hodnostářů, zástupců dráhy a rychtářů a sousedů ze vsí Vysočany, Kejí, Dolních Počernic a Hostavic. Tato pochůzka mimo jiné projednala a schválila zbudování mohutného mostu přes Rokytku se dvěma podjezdy u Kejského rybníka.

Pro tehdejší obyvatele Kejí znamenala dráha konec poklidných časů. A když si na ni zvykli, přišel navíc automobilový provoz. Dnes je to jiné v tom, že auty nebo autobusy jezdíme všichni. Naši předci až na výjimky (mluvím o obyvatelích Kejí) chodili pěšky, a to i do Prahy, nebo používali potahy. Nechtěli železnici, která hlučela, čoudila a někdy žhavými uhlíky zapalovala stavení a úrodu na polích. Mnozí se jí i báli.

Ještě se podívejme na kostel sv. Bartoloměje. Utrpěl otřesy při odstřelování zeminy daleko méně. Také proto, že stojí dál a je to bytelná stavba. Z lícnic stran je postaven z pískovcových kvádrů. Zdivo je vyplněno lomovým kamenem a vápennou maltou nestejné kvality. V maltě byly nalezeny rostlinné zbytky (i kusy dřev), úlomky uhlíků, někde i části středověké keramiky atd. Všechno, co překáželo, skončilo ve výplni zdiva (dnes v betonu). Raněstředověká architektura výplně zdiva často používala. Kvalitní maltu vyžadovaly na překlenby z lomového kamene mosty apod.

Železnice a po ní kola aut vnikly do naší obce, a i když se to našim předkům většinou nelíbilo, už tady zůstaly. I když osobně auto nevlastním a ani nejsem řidič, jako energetik a odborný novinář vím, že české a německé dobové noviny měly pravdu, když 30. listopad 1844 charakterizovaly jako významný mezník v životě lidí Království českého. Jde o to, aby nadměrný růst dopravy zejména silniční neničil více, než je nutné a nezbytné, naše životní prostředí. Jsem přesvědčen, že o to dbají i naši zastupitelé v Praze 14. Především proto, že většinu z nich znám. A budovu bývalého ředitelství velkostatku ať nechají zbourat, než zejména její východní část spadne sama.

Ing. Evžen Karaus



Použitá literatura: Kwěty (ročník 1844, 45), Pražské noviny (ročník 1844, 45), Prager Zeitung (ročník 1842, 44 a 45), ing. Jindřich Rybák: Jubileum dráhy Olomoucko-Pražské (1920), ing. Josef Hons: Velká cesta (1947), Pamětní kniha obce Keje - Hostavice, založená v roce 1894