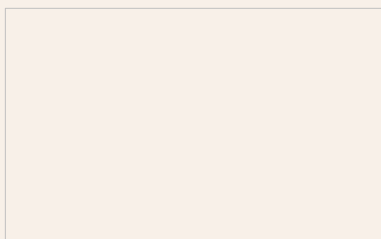


PRAHA 14 Z VÝŠKY

Kalendář MČ Prahy 14 na rok 2002 přinesl letecké vyobrazení jednotlivých čtvrtí naší městské části. Listy Prahy 14 č. 3/2002 nabídl další fotografie s doprovodným textem. Možnosti letecké fotografie také přesvědčují o tom, jak zkresené představy máme o velikosti některých problémů. Tak např. v posledním období často uváděná ulice Broumarská. Je vyobrazena na straně 9 Listů Prahy 14 č. 3/2002 ve spodní polovině. Zde nemohu než citovat vyjádření dalšího starousedlíka z (Masarykovy) Jiráskovy čtvrti k problematice: "Broumarská nejde přes čtvrť, ale po jejím východním okraji. Krajní domy mají od silnice větší odstup než jinde, větry jdou převážně přes silnici do polí." I když se na fotografii nevešla tato ulice celá, nelze než souhlasit. Ale zůstaňme u tohoto snímku. Úplně vlevo je Českokobrodská. Z historického hlediska to byla v této oblasti jedna z nejvíce používaných starověkých stezek, jedna ze středověkých cest alespoň zhruba udržovaných, v novověku pak jedna z císařských silnic. Mocnářství rakousko-uherské budovalo silnice, rozšiřovalo a zlepšovalo stávající, zejména v období vlády Marie Terezie. Kromě této hlavní, která ležela právě v trase Českokobrodské silnice a která směřovala na Moravu a dále do Vídně, procházela naší městskou částí ještě další hlavní silnice. Vycházela z Prahy a směřovala na východ, posléze na severovýchod (na Hradecku navázala na známou trstenickou stezku), pak do Polska na Krakov a k moři. V naší městské části probíhala přibližně v prostoru ulic Poděbradská a Chlumecká.



Dnešní Chlumecká ulice kopíruje přibližně bývalou císařskou silnici vycházející z Prahy na východ

Oba tyto silniční tahy byly spojeny ulicí Broumarskou okolo kostela sv. Bartoloměje (od 13. století). A problémy s údržbou těchto komunikací jsou též staleté. Od raného středověku při župním uspořádání knížecích Čech patřila údržba cest a mostů, přechodů bažin a brodů k jedné z nejtěžších robotních povinností. Stručně se o tom zmiňuje např. historik Království českého. František Palacký ve své knize Dějiny národu českého (vydání z roku 1907) věnuje "Zemským robotám - sedláci" např. odstavec 11 příloh: "V tehdejších (raný středověk) župním uspořádání byli obyvatelé žup povinni (pod přísnými tresty) cesty a mosty stavěti a opatrovati." Jako mnoho dalších robotních povinností byla stavba a údržba cest "hozena" na bedra poddaných. Vrchnost (na našem území především církevní) vybírala clo. Jedním z míst, kde se clo vybíralo, byl "akcíz" na Českokobrodské silnici v ulici Za Horou.

Monarchie však potřebovala pořádné cesty. Proto je začala budovat ve své vlastní režii. Stavěli je odborníci. Robotný lid byl využíván pouze na pomocné práce. Např. za odvoz zemin potahy mohli někteří z nich obdržet i nějaký groš. Určitě "pokrok". Tak to bylo až téměř do poloviny devatenáctého století. Pak vtrhla do naší oblasti železnice. Nastala éra oceli (železa) a páry. V Anglii, pak v dalších evropských zemích, v Americe především Severní. Také rakousko-uherská monarchie železnice urychleně budovala. V článku "Jablko sváru, Broumarská ulice, tentokrát z historického pohledu" se o budování železnice z Olomouce do Prahy hovořilo. Ta navázala na již vybudovanou trať z Vídně do Krakova a dále na sever. Tento úsek Olomoucko-pražské dráhy byl zprovozněn otevřením úvalského viaduktu 30. listopadu 1844. Celá trať z Vídně do Prahy pak 20. srpna 1845. Hlavní železniční tah není v naší části jediný. Další byla rakouská Severozápadní dráha. Jde přes Vysočany, dále přes Lysou n. L., Kolín (zde se napojila na stávající trať z Prahy do Olomouce), pak přes Jihlavu, Znojmo a Vídeň. Koncese na tuto trať obdrželi stavitelé až v roce 1870. Pak to šlo rychle. Železniční tratě se naučilo mocnářství stavět. Pravidelný provoz na Severozápadní dráze byl zahájen 4. října 1873. Necelých 28 roků po té první. Dvě "dálkové" císařské silnice a dvě dálkové (mezinárodní) tratě na území Prahy 14, která zaujímá rozlohu 1 348 ha. To jsme dostali "do vínku" již před staletími. A hustota komunikační sítě, jak je z leteckých snímků patrné, dále roste. Během několika málo let se postavily několikaproudé silnice, podjezdy, nadjezdy, počátek tří dálnic. A jako doplnění metro a velkoobchodní areály. A k tomu tisíce, desetitisíce aut denně. A musíme se s tím i my starší vyrovnat.

Tento text je úvahou nad publikovanými leteckými vyobrazeními jednotlivých čtvrtí městské části Prahy 14. Zabývá se především komunikacemi. Zástavba sídlištní ani rozptýlená nebyla předmětem tohoto příspěvku. Zaslouhuje si totiž mnohem hlubší zamyšlení. Stejně jako to, co zde zbylo z krajiny tak, jak ji pamětníci pamatují před více než půlstoletím. I když k nim patřím, domnívám se, že to s přírodou dopadlo relativně dobře. Jiné městské části dopadly mnohem hůře. A to se týká nejen Prahy.