Kam s ním? III.

14.4.2025 - | Městská část Praha 7

Před novou republikou i jejím hlavním městem ležela po skončení první světové války celá řada úkolů. První měsíce po válce musel nový stát doslova bojovat o holou existenci – zejména udržet celistvost země, kterou ohrožovaly především odstředivé tendence německé a maďarské menšiny. Na bedra měst, Prahu samozřejmě nevyjímaje, pak padla tíha řešení sociálních problémů obyvatel nebo například katastrofálního nedostatku bytů. Pozvolná konsolidace začala až v první polovině 20. let, kdy se zlepšila celková ekonomická situace. Stranou této konjuktury nezůstala pochopitelně ani Praha. Zásadním krokem pro řešení problémů hlavního města bylo především vytvoření Velké Prahy k 1. lednu 1922. Letité a složité vyjednávání představiteli samostatných předměstí o připojení před první světovou válkou nakonec vyřešil jediný zákon přijatý parlamentem.

K úkolům města samozřejmě patřilo i zajištění pořádku, respektive úklidu ulic a veřejných prostor. Na počátku 20. let činily výdaje za úklid města cca 28 milionů tehdejších korun, tedy zhruba 6 % celkového rozpočtu města.

Jede kukavůz

Po vzniku Velké Prahy přešla agenda pod stavební úřad města, respektive jemu podřízený speciální odbor pro čištění města. Dvacátá léta se v oblasti úklidu ulic jednoznačně nesla v duchu motorizace. V roce 1922 ještě pracovalo v pražských ulicích 160 párů koní, kteří sváželi domovní odpad, ale také sloužili při zametání ulic. O šest let později jich bylo pouhých 36. Tento „výpadek“ plně nahradily motorové vozy, které zastaly mnohem více práce než nebohá zvířata. Strategie hlavního města spočívala v nakoupení vozidel, respektive technologií v cizině, následném jednání s domácími výrobci s cílem, aby i oni byli schopni vyrobit podobné stroje. V případě zametacích strojů tak byla nejprve pořízena pětice tříkolových vozů německé provenience od firmy Krupp, sedm od francouzské firmy Laffy a pět tuzemských od společnosti Breitfeld a Daněk. Tehdy žhavou novinkou byl anglický vůz Katrrier doplněný dvěma vozy z továrny ČKD, o jejichž možnostech nadšeně referoval deník Venkov: „Tyto tři vozy jsou nejnovější vymožeností v tomto oboru, neboť znamenají další zvýšení výkonnosti a ušetření mnoha sil. Dosud bylo nutno, aby za zametacím strojem přišli dělníci, kteří musili smetí naložiti na vůz, a ten je dopravil na nádraží. Automobil zametací a sběrací vykoná všechnu tuto práci sám. Tedy nejenže mete ulice, ale všechno, co smete, si současně transportérem naloží do vozu, takže ulice je pak čistá. Dnes se provádí čištění ulic tak, že normální zametací stroje shrnou smetí z ulic k okraji chodníku – asi na vzdálenost 1 metru – za nimi pak jede některý z uvedených vozů a ten toto smetí si nakládá do karoserie a vše pak rychle odveze.“

Dalšími pomocníky byla dvacítka benzinových kropicích vozů, většina z nich pocházela z firmy Škoda. Některé z nich už tehdy používaly metodu vysokotlakého čištění vodou, která umožnila efektivně umývat i tehdy moderní novinku, asfaltový povrch ulic. V zimních měsících se ve městě nekropilo, ovšem ani tehdy tyto vozy nezahálely – stačilo namontovat na přední část velké hrablo a automobily mohly sloužit jako pluhy k odklízení sněhu.

Početně nejsilněji byly ve flotile vozů zastoupeny automobily na svážení popela a odpadků. Jak již bylo řečeno, těsně před první světovou válkou se prosadil systém výměny nádob na odpad. Odpovědní zaměstnanci města vyzvedli ze dvorů plné popelnice, které vyměnili za prázdné. K manipulaci s nádobami na odpad se používalo celkem 36 vozů, z větší části se jednalo o nákladďáky na parní pohon Škoda Sentinel. Někteří čtenáři – milovníci starší češtiny možná znají dobové přirovnání „funí jako sentinel“, jehož původ lze odvodit právě ze zvukových projevů tohoto vozu.

V roce 1935 zakoupil pražský magistrát 35 moderních vozů na svoz odpadu Praga – Kuka. Vozidlo využívalo patentu německé firmy Kuka (Keller und Knappich Augsburg), který byl představen v roce 1927. Tyto vozy fungovaly na stejném principu jako dnešní – tedy odpad se sypal do uzavřeného nákladového prostoru a odvážel. Uvnitř nákladového prostoru byl instalován mechanismus, který posouval odpadky dál a navíc je dokázal mírně stlačit. I dnes se lze setkat s označením popelářského vozu termínem „kukavůz“, tato přezdívka vychází právě z názvu německé firmy, která vyvinula tento systém

Pohled do areálu obecního dvora v Holešovicích, který vznikl v bývalé Bondyho továrně v Bubenské ulici

Centrála pro čištění města
Po vzniku Velké Prahy bylo také potřeba komplexně řešit, co se sebraným odpadem a popelem dělat. Poněkud zastaralý systém jednotlivých obecních dvorů už nedostačoval, hledalo se tedy místo, kam by mohl být odpad svážen centrálně. Na počátku roku 1925 se pražské obci naskytla příležitost pořídit pozemek, respektive areál vhodný pro tyto účely. Po smrti průmyslníka Leona Bondyho zakoupila bývalou Bondyho strojírnu v Bubenské ulici v Holešovicích (zhruba v místech nad dnešní stanicí metra a tramvajového uzlu Vltavská). Výhodou tohoto areálu byla především blízkost železnice, po které se mohl odpad odvážet ven z Prahy. V roce 1925 bylo také v Jenči na Kladensku zřízeno Hospodářské družstvo pro zužitkování pražských odpadků, z něhož se stal na několik dalších let hlavní odběratel pražského odpadu. Z holešovické centrály ho sem bylo denně odváženo několik desítek vagonů. Družstvo odpad dále prodávalo jako zavážku nebo zemědělcům jako hnojivo.

Existence centrálního překladiště odpadu umožnila zlikvidovat většinu z jednadvaceti skládek na pražských předměstích, které se využívaly ještě po první světové válce. Zanikla také většina ze sedmnácti obecních dvorů, jež fungovaly ještě na počátku 20. let.

V zimních měsících se z holešovického dvora stalo středisko boje se sněhovými kalamitami, které postihovaly město podstatně častěji než dnes. Do areálu se svážela část sněhu, který byl odklizen z pražských ulic, zde vysypáván do obří zahřívané nádrže a voda z něj byla vypouštěna do kanalizace. V zimních měsících bylo zpravidla v pohotovosti všech patnáct stovek zaměstnanců odboru pro čištění města.

Už v době, kdy se připravoval systém odvozu pražských odpadků do Jenče, probíhala paralelně jednání o výstavbě tehdy vysoce moderního provozu k likvidaci odpadu – spalovny. I zde měly dle původního plánu sehrát hlavní roli Holešovice. Právě zde totiž měla spalovna vzniknout, a to na místě holešovické plynárny. Tato druhdy největší plynárna v Čechách, jejíž roční produkce dosahovala až 12 milionů m3 plynu, byla uzavřena v roce 1927. Výhodou tohoto řešení, jak je prezentovalo vedení města, měla být zejména poloha v širším centru města, což snižovalo náklady na transport odpadu. Významnou roli také sehrál fakt, že plynárna byla městským podnikem, tudíž nebylo třeba draze pořizovat pozemek na stavbu provozu. Třetím významným argumentem bylo využití tepla ze spalovaného odpadu pro městskou elektrárnu (nacházela se v tehdejší Palackého, dnes Partyzánské ulici), relativní blízkost spalovny a elektrárny tedy také hovořila pro umístění v Holešovicích.

Vůz na parní pohon Škoda Sentinel, významná součást vozového parku využívaného pražskými komunálními službami

Do nového areálu měla být přesunuta i centrála odboru pro čištění města. Proti tomuto záměru se vcelku pochopitelně postavila řada organizací z Prahy 7. V první řadě to byli zástupci zdejšího významného spolku Občanská beseda v Praze VII, ale také členové Spolku majitelů domů v Praze VII nebo členové zdejší buňky Národně demokratické strany. Městské radě zaslala tato „aliance“ otevřený dopis, ve kterém protestovala proti záměru postavit v Holešovicích spalovnu. Z dnešního

pohledu je zajímavé, že prim tehdy nehrály zdravotní, respektive hygienické důvody, ale nespokojenci poukazovali především na mimořádnou cenu holešovického pozemku, na kterém podle nich spíše než spalovna měly vyrůst obytné domy. Zastánci stavby tento argument odmítali s tím, že z celkové plochy bývalé plynárny, tedy 62 000 m2, má být pro potřeby spalovny využito jen cca 20 000 m2. Na místě měly vzniknout také velké lidové lázně, obří podzemní zásobníky plynu měly sloužit po úpravě jako podzemní garáže apod. Struska vzniklá spalováním měla být využívána na výrobu kvalitních cihel v počtu až 40 000 kusů denně.

Všechny protesty se nakonec ukázaly jako marné, v květnu 1928 byl projekt zdánlivě definitivně schválen – zakázka na dodání technologie byla svěřena firmě Škoda, která měla pro konstrukci spalovacích pecí použít německého systému Mussag. Firma dostala celé čtyři měsíce na vypracování projektu, současně byly zahájeny demoliční práce v areálu bývalé plynárny. Stavba samotná měla být zahájena na počátku roku 1929.

I když se zdálo, že projekt dojde uskutečnění, nakonec bylo vše jinak. Po schválení projektu se zástupci pražského magistrátu vypravili do Kolína nad Rýnem, kde byla právě v té době dokončena spalovna stejného typu, jaký se chystal pro Prahu. Na základě této inspekce vyvstal požadavek celý projekt přepracovat a vylepšit, mimo jiné bylo také rozhodnuto navýšit původně plánovanou kapacitu spalovny. Vybrané místo v Holešovicích tak nakonec svou rozlohou nedostačovalo. Vytipována byla jiná parcela ve Vysočanech, která splňovala základní podmínky pro realizaci projektu. Zvýšené náklady na stavbu vyplývající ze zmíněných změn chtěl magistrát uhradit z výnosu prodeje pozemku v Holešovicích. Ten, byť byl zhruba dvaapůlkrát menší, měl třikrát vyšší cenu než ten vysočanský. Po letech příprav a diskuzí tak na zasedání městského zastupitelstva 28. června 1929 došlo k obratu o pověstných 180 stupňů a celý projekt se přestěhoval do Vysočan. Zde nakonec skutečně v letech 1931–1933 vznikl areál spalovny dle návrhu architekta Františka Roitha.

http://www.praha7.cz/kam-s-nim-iii