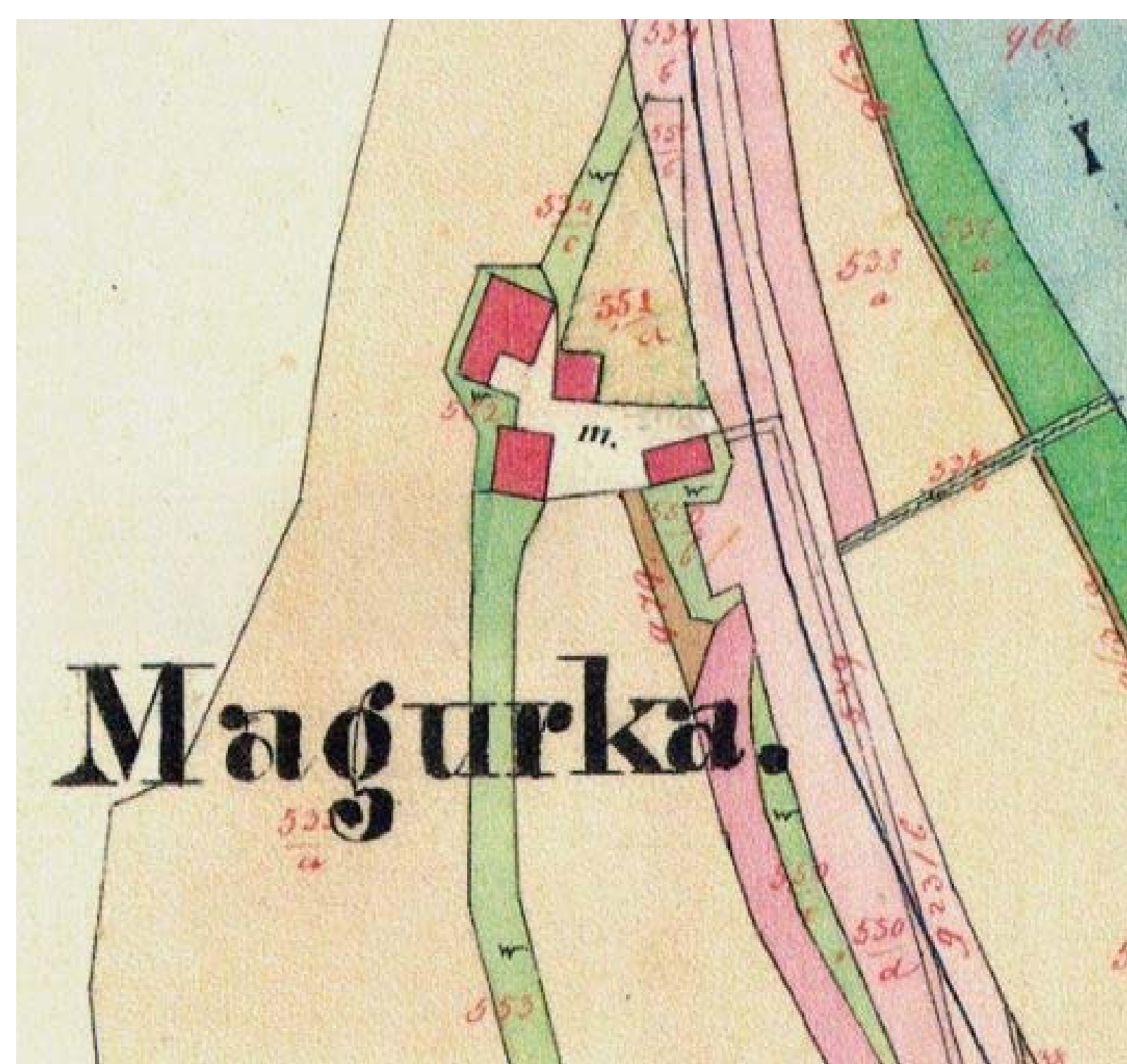


Ústav pro hydrodynamiku AV ČR, v. v. i. stručné dějinné ohlédnutí a okolní zajímavosti



② Majorka

- předměstská usedlost Dejvice čp. 30, Pod Paťankou 5, dříve Podbabská 13
- Chráněná památka - Rejstříkové číslo 41304/1-2021, ochrana od 1.1.1977

Starší vinici z 16. století koupil roku 1628 Eliáš Magaur z Greinfenalu, staroměstský měšťan a úředník. Podle něj se nazývala vinice a pak usedlost Magourka či Makourka, dnes Majorka. Patřily k ní rozsáhlé pozemky. Usedlost utrpěla stavbou železnice, pozdější majitelé tam zřídili cihelnu (1864). Kolem roku 1900 tu fungovala továrna na obuv, v cihelně je dnes skladiště a výroba autobaterií. Obytná budova je jednopatrová, se sedlovou střechou a balkony s terasou. Pochází z konce 18. století. Dnes tu sídlí Ústav pro hydrodynamiku AV ČR, v. v. i.. K usedlosti patřila kdysi okrouhlá barokní kaple Neposkvrněného početí Panny Marie z roku 1716. Na konci 19. století byla bohužel stržena.

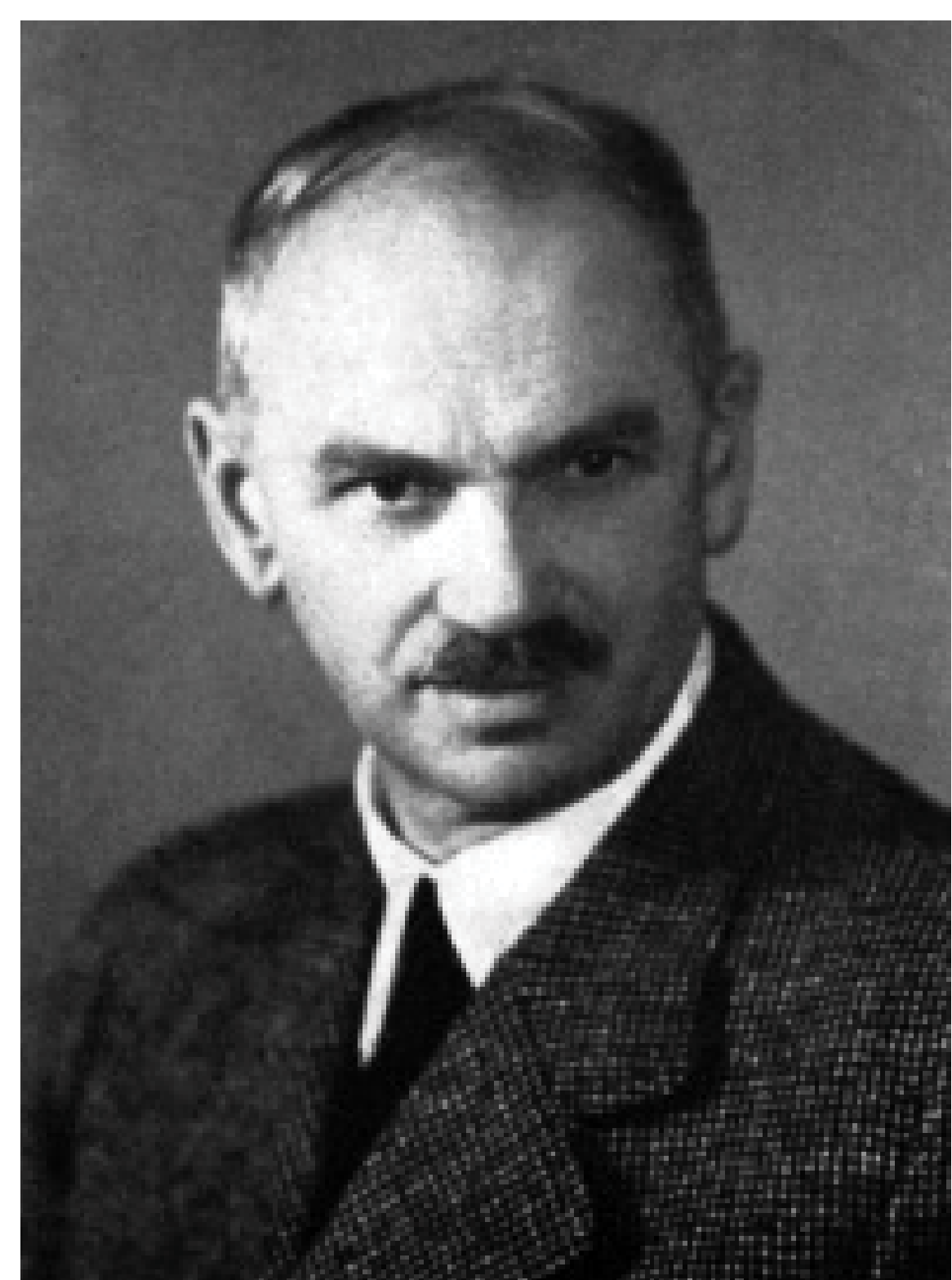


Vila Majorka, r. 1928.

JAN SMETANA

(1883–1962)

1. ředitel ústavu



Vzhledem ke své profesi a výzkumnému zaměření se Jan Smetana narodil do zvlášť vhodné doby. Jeho hydrologické plány byly vyvolány společenskou objednávkou a mohly se o ni opírat. K dispozici byly nejen dostatečné technické podmínky a poznatky, k nimž významně přispěl, ale mohly být soustředěny i nemalé finanční prostředky a ochota státního aparátu investovat, protože velké vodní stavby mohly být pořízeny pouze z centrálních zdrojů.

Jan Smetana pocházel ze Svobodných Dvůrů u Hradce Králové, z dosti početné rolnické rodiny

(sám zmiňoval vzdálené příbuzenství s Bedřichem Smetanou). Po reálce studoval na pražské technice. Absolvoval ji v roce 1908, doktorem technických věd se stal 13. července 1911 prací Studie pohyblivých jezů. Ještě před válkou se mu díky stipendii z Hlávkovy nadace podařilo rozšířit si vzdělání studijními pobyty ve výzkumných ústavech hydrologických v Německu a ve Francii – získal tam inspiraci pro založení obdobné instituce také ve své vlasti.

V kariéře v oboru vodního hospodářství plynule pokračoval – zahájil ji asistenturou u prof. Klíra, v roce 1911 se stal praktikantem v Komisi pro úpravu řek pražského místodržitelství a odtud přešel do hydrologického oddělení, kde zůstal až do konce roku 1919. Tehdy byl povolán na ministerstvo veřejných prací do tzv. vodohospodářského odboru, aby pomohl se založením celostátního ústavu v novém státě, jenž měl nahradit obdobný ústav vídeňský; od září 1920 byl ustaven zástupcem přednosty zřizované instituce. Státní ústav hydrologický pak v podstatě vedl, přednostou byl definitivně ustaven v roce 1928; vedle něj zřídil i Výzkumný ústav hydrotechnický. Tato aktivita byla dovršena v roce 1930, kdy byly podle jeho projektu dobudovány spojené Státní ústavy hydrologický a hydrotechnický T. G. Masaryka v Podbabě.

Na Českém vysokém učení technickém pokračoval od habilitace v roce 1925 (spisem Mechanická podobnost v hydromechanice) až o jedenáct let později jmenováním řádným profesorem hydrauliky, hydrologie a úprav vodních toků. Tehdy také na ČVUT přešel, ale nadále byl pověřen řízením odborných prací obou

ústavů a také tu se studenty praktikoval. Na technice mohl dlouho zůstat i během okupace a po půlroční pauze se hned v květnu 1945 vrátil. Působil pak jako děkan či proděkan vysoké školy inženýrského stavitelství ČVUT.

Profesor Smetana se významně zapsal také při zakládání Československé akademie věd; byl členem vládní komise pro její vybudování. Nicméně mezi prvními jmenovanými akademiky nebyl, byl zvolen "až" 23. listopadu 1953. Od počátku však vedl v Akademii Laboratoř, posléze Ústav pro vodní hospodářství, v r. 1958 přejmenovaný na Ústav pro hydrodynamiku, a působil také jako předseda technické sekce, a tudíž i člen prezidia ČSAV.

Zásadní uznání však získal svou prací už během let první republiky, byl členem Československé národní rady badatelské, Masarykovy akademie práce či České akademie věd a umění; byl členem i v mezinárodním poli – v Association Internationale d'Hydrologie, Union Internationale de Géodesie et Géophysique (byl místopředsedou i předsedou) a dalších korporacích.

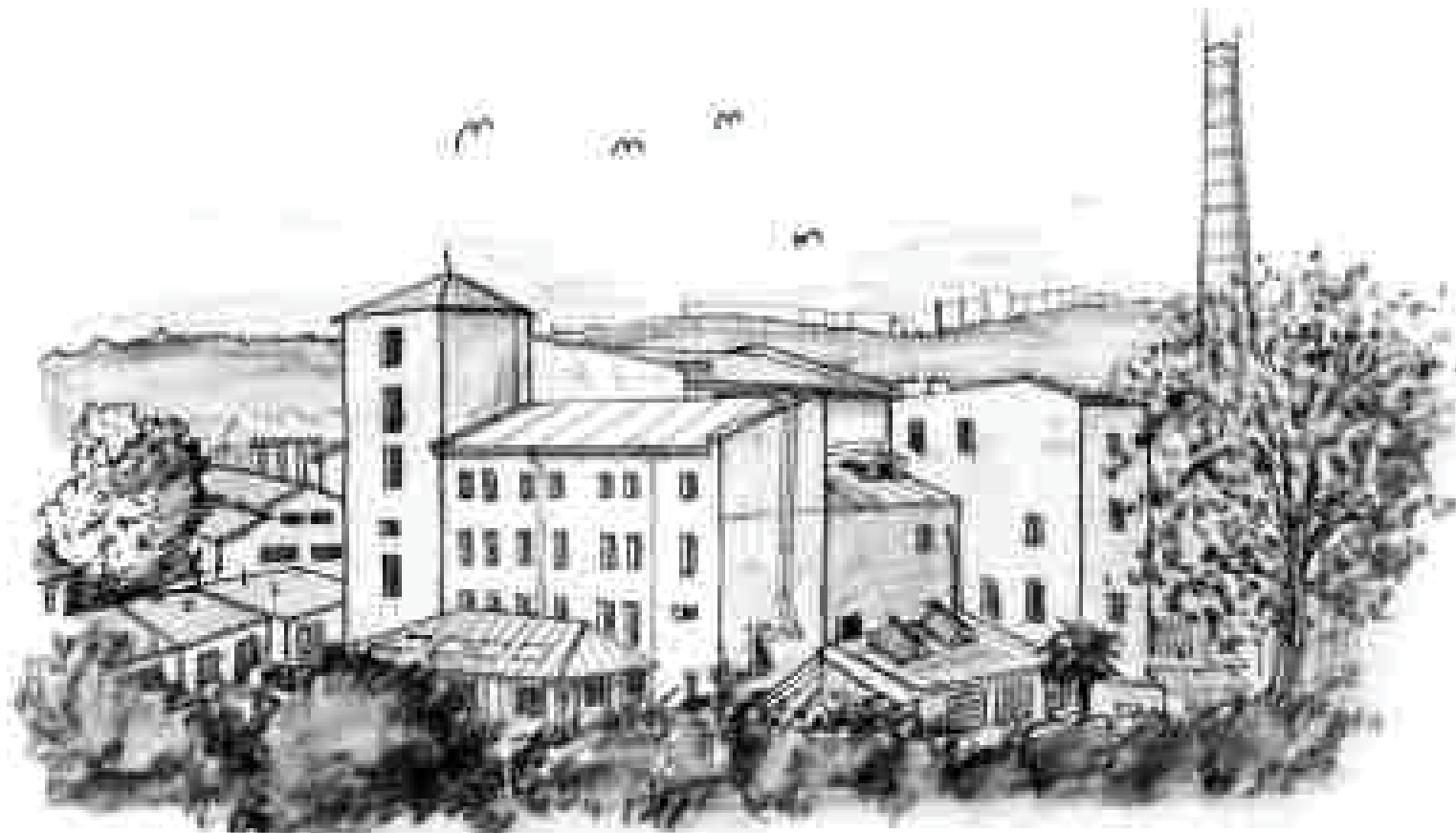
Během své profesní kariéry se Jan Smetana věnoval dvěma liniím: jak svému působení na technice, tak vedení hydrologických ústavů a dovedl tyto složky dobře propojit. Byl opravdu úspěšným organizátorem, svým způsobem ale i vizionářem – pamětníci si mohou patrně ještě dnes vzpomenout na velké plány, které v Akademii v padesátých letech předkládal a velkorýse v nich ve svých představách měnil podobu celých území.

① Zřícenina Baba

Známy objekt nad Babskými skalami byl podle jedné verze postaven v 19. století přímo jako romantická zřícenina, podle jiné verze se jedná o zbytek budovy dávného viničního lisu, období trojské usedlosti Sklenářky.

⑦ Papírna v Bubenci

V sousedství Císařského mlýna byla v roce 1830 postavena velká, průmyslová papírna. Údajně v ní pracoval v Čechách první stroj na výrobu papíru.



⑩ Nádraží Praha - Bubeneč

Nádraží v Bubenci bylo postaveno na místě bývalého bubenečského dvora podle plánů Antonina Jünglinga v pozdně klasicistním stylu podle normálně shodné s olomoucko-pražskou dráhou a uvedeno do provozu společně s tratí z Prahy do Podmokel v roce 1850. Je jediným dochovaným typem malé staniční budovy IV. třídy na trati bývalé Severní státní dráhy. Původní budova byla přestavěna v roce 1878. V roce 1994 proběhla rekonstrukce fasád, střechy a venkovních dlažeb.

Budova s dopravní kanceláří, provozními místnostmi, úzkou vstupní chodbou s přepážkou pokladny, čekárnou, toaletami a krytým peronem si zachovala svůj původní vzhled. Má střední vyšší část a boční křídla, jejichž střechy se sbíhají na tesařsky zdobených trámech. Dřevěné podpory nesoucí střechu nástupiště jsou zkrášleny vyřezávaným a rytým ornamentem a svým vzhledem budovu spojují s dalšími stanicemi na trase, například se Sedlcem. Z nádraží vedla průkopem v ordovických břidlicích pahorku Pecky průmyslová vlečka k papírně. Zrušena byla roku 2006.

Historie pojmenování stanice:
- 1850-1942 Bubeneč, později Bubeneč (Bubentsch)
- 1942-1945 Prag-Bubentsch / Praha-Bubeneč
- od roku 1945 Praha-Bubeneč

Směrem z Bubeneče na Roztoky má výhledové (do roku do roku 2015) mezi stanicí Praha-Bubeneč a zastávkou Praha-Sedlec vzniknout nová železniční zastávka Praha-Podbaba, ke které je prodloužena tramvajová trať z původní smyčky Podbaba (před hotelem Crowne Plaza, dříve International).



Dejvice

Dejvice či Děvice (též Dehnice) byla ves roztroušená od nádraží k Brusce a tvořila jednu obec se Šárkou dolní a horní i Podbabou. Původní jméno Dehnice povstalo proto, že tu pálili dehet. Pojmenování to se připomíná již r. 1088. Ve Starých Dejvicích, čp. 1 jest již r. 1320 připomínán dvůr proboštství sv. Víta. K proboštství náleželo také čp. 4 pivovar, čp. 3 kovárna, čp. 10 a 168 Hadovka, čp. 15 a 166 Hanspaulka (kde dnes vystavěna nová čtvrť obytných domů), čp. 28 Pothánka a Sušírna čp. 206. V Dejvicích dosud se udržela mnohá pojmenování starých usedlostí, na př. čp. 12 Mydlářka, 13 Hercovka, 14 a 165 Strakovka, 16 a 210 Kotlářka, 25 Santinka, 26 Stará Juliska, 27 Štáhlavka, 30 Majorka, 56 Zlatnice, 57 Beránka, 59 Pernikářka (s kaplí sv. Michala), 120 Wiltšovka, 146 Karlovka, 149 Štáhlavka, 200 a 201 Nová Juliska atd. Druhá část Dejvic - při kostele sv. Matěje - jest horní Šárka, kam ode dávna Pražané chodívali na "první jarní pouť". Podle pověsti byla zde již Boleslavem Pobožným založena kaple sv. Matěje. (Více o tomto viz: Ruth: Kronika hl. m. Prahy). Na místě staré kaple vystavěn r. 1771 nynější kostelík svatovítským proboštem Frant. Strachovským ze Strachovic. Na hřbitově u kostela jest hrobka proboštů pražských; zde pochován též Fr. St. Kodym, lékař, spisovatel a lidumil, a hudební skladatel J. Drahorád. Kostelík byl mnohokrát vyloupen, bleskem zasažen a i vyhořel. Jest to menší barokní stavba, vypínající se malebně nad údolím Šáreckým. Půdorys presbytáře i lodí jest čtvercový, klenba nízká (placková). Stěny rozděleny pilastry s vrubovanými hlavicemi, nesoucími oblamované, profilované římsy. Okna jsou obdélníková, polokruhovitá. Oltář je rokokový a nad ním v rokokovém rámu, neseném anděly, obraz sv. Matěje (v pozadí chrám sv. Víta), v horní části rámu znak probošta Strachovského. Obraz tento pochází z dřívějšího kostela a byl r. 1839 obnoven malířem V. Myslivečkem. Rokoková kazatelna jest bez stříšky a zdobena postavickými andílky s odznaky víry, naděje a lásky. Ve stěnách jsou polokruhové výklenky, v nichž umístěny poboční oltářky s obrazy (umělecky necennými). Na pilíři hlavního oblouku zavěšen velký barokní křížifix ze dřeva řezaný. Před presbytářem rokokové (ze železa kutě), pěkné mížoví. Pod kruchtou jest mramorová nástěnná kroupenka s letopočtem 1658, nad ní v barokním rámci obraz sv. Salvátora Chrudimského. Nad kruchtou zvedá se hranolová věž s jehlanovou střechou. Ve věži jsou tři zvony. Zevně jsou trojhranné římsované štíty; ve štítu jižním plastický znak probošta Strachovského, ve štítu severním znak proboštů Pražských. Při cestě ke kostele (naproti faře a šáreckému dvorci) jest zavěšená kaplička s oltářkem a sochou sv. Jana Nepomuckého. - V Dejvicích přestavbou býv. pivovaru zřízena byla kaple sv. Václava. Při ní zřízena opatrovna pro 40 dítek (v letech 1908-1909). Kaple jest ve slohu pseudorománském. Sochařské práce provedl Vl. Astl, malířské Boh. Číla a Vil. Chlad, podle návrhu bratéra kláštera emauzského Pantaleona Majora. Presbytář jest polokruhový, klenutý. Na klenbě jsou malby ze života sv. Václava. Oltářik jest ze dřeva řezaný, v okně nad ním sklo - malba sv. Václav. Nad vchodem jest vízka se dvěma zvony. - Na stráni nad "Hadovkou" stojí velice pěkná barokní kaple Nejsvětější Trojice. Kolem kaple bývala vinice. Kopulovitá klenba kaple

jest vyzdobena pěknými rokokovými malbami svatých, v malovaných rámcích rokokových, květinami zdobených. Mezi obrazy malované vásy s pestřými kyticemi. Oltář je barokní, sloupkový, zdobený soškami svatých a obrazem Nejsv. Trojice. Poněkud dále, u vily "Pernikářky" (Sofienhofu) stojí v místech býv. vinice pěkná kaple sv. Michaela archanděla. Půdorys její jest eliptický s vyklenkem pro oltář. Jest kopulovitě sklenuta a v lucernovité věžce jsou okénka. Klenba jest malovaná. Na oltářku v pěkném barokním vyřezávaném rámci jest obraz sv. Václava, v odění válečném (z XVIII. století). Ve výklencích barokní sochy sv. Vojtěcha a sv. Prokopa. Také při ostatních býv. vinicích Zlatnic, Šatové, Julisce atd. bývaly kaple. Kaple Neposkvrněného početí P. Marie u Julisky, stojící vlevo od silnice před Podbabou byla r. 1869 obnovená. Od (dříve jmenovaného) kostela sv. Matěje vede serpentinová stezka do Dolní Šárky, romantického to údolí s malebnými skupinami skal (Čertovy vidle u Čertova mlýna a pod.). Pojmenování jest od známé pověsti o hrdině a listivé Šárce a Ctiradovi. (Pověst tato jest básnický i hudebně zpracovaná.) Vlastní údolí Šárecké začíná u Vokovic, kde Šárecký potok padá do skalní rokle. Spolehlivým průvodcem údolím jest jmenovaný potok, který velkými oklikami - ale romantickou cestou - zavede nás až ke stanicí v Podbabě (Ku projití celého údolí jest třeba asi tři hodiny.). Po pr. str. potoka jest t. zv. Kozáková skála, kde nalezeny byly zajímavé archeologické památky (bronzové, hliněné a kostěné), svědčící o tom, že tu bývala prastará osada. Ve 12. století stávala kdesi v Šárce ves Újezdec. Pod skalou "Divčím skokem" začínají mlýny a zvolna přecházíme z romantické Šárky Divoké do Mírné. Krotké a konečně Utěšené až k dejvicí Podbabě a Malé Šárce. Šárka ještě v 15. a 16. století byla pověstná lupiči.

Podbaba

Pojmenování Podbaba vyskytuje se ve viničních zápisech již v 15. století. Při Lysolejském potoku, který vtéká do Šáreckého u ústí Vltavy, jest Podbaba (Lysolejská). Vyčázíme-li ze Šáreckého údolí k Vltavě, tu poslední okraj návrší zván byl již v 15. století Bábuou. Hojně vinice, které tu v těch dobách byly, rozkládaly se pod Babou (Podbabou), z čehož asi vzniklo dnešní pojmenování. Jiný výklad jest, že tu Bába, slovenská bohyně destivého mračen, měla své svate studánky a háje. Jdeme-li Dolní Šárkou nepozorujeme ani kde tato končí a kde začíná Podbaba. Osada čítá na 40 domovních čísel, rozložených podél silnice k Lysolejům a k Vltavě.

Šárka

Při údolí Šáreckém vznikly osady Šárka Horní a Šárka Dolní. V Šárce Horní jest památný kostelík sv. Matěje, kde od nepaměti jsou slaveny první jarní poutě. Bývaly zde hojně vinice a i ních hospodářské usedlosti, na př. Safranka, Físerka Špitálka, Zavadilka, Juliska, Štáhlavka, Patřanka, Majorka. V Dolní Šárce: Konářka, Malý mlýn, Emilka (Duchoňská), Na kaplance, u Králčků, Grundovka, Okolka, Pulkrábka, Velingrová, Sanyterka, Rakařka, Zuzanka, Heřmanův dvůr, Ve mléjnu, Ctiradka, Ctiborka a pod.

Z knihy Franty Žáčka a Františka Stehlika Historický a orientační průvodce Prahou, kterou vydalo nakladatelství Františka Stehlika v roce 1929

Historie přívozu v Praze

První pražský přívoz je zmiňován už v roce 857 v místech pozdějšího Juditina mostu, odborníci ale upozorňují na to, že údaj nemusí být pravdivý. Spolehlivěji je prý doložen přívoz přes Berounku v Radotíně v roce 1159 a přes Vltavu v Podolí v roce 1222. Věrohodnější údaje jsou známy zhruba od poloviny 19. století. Zajímavý byl přívoz, který spojoval Podskalí s Podolím. Zřejmě jako jediný měl obě zastávky na jednom vltavském břehu. Proražením tunelu pod vyšehradskou skálou pozbyl významu. Z Podskalí se ale jezdilo i na Císařskou louku. Za první republiky vozil lidi od vyšehradské skály na louku malý parník Vlasta. "Byl to jediný přívoz s parním pohonem," uvedl Jungmann. Zanikl po druhé světové válce. Přívozy spojovaly například Braník s Hlubočepy, Podolí se Smíchovem a Štvanici s Holešovicemi, jiný jezdil z Karlína přes Štvanici. Celkem je poměrně spolehlivě doloženo 47 vltavských přívozů. Zanikaly se stavbami mostů a lávek, úpravami řeky i s rozvojem hromadné dopravy. S jedním přívozem, mezi Starým Městem a občanskou plovárnou, je dokonce spojován finanční skandál. Podle článku v tisku z roku 1906 jej za "cenu pochybnou" získala obec pražská, ač se muselo vědět, že se po vybudování Čechova mostu v roce 1908 stane zbytečným.

Přívoz P2: Podbaba - Podhoří

Přívoz Podbaba - Podhoří, nazývaný také lysolajský přívoz, je druhým přívozem pražské integrované dopravy, označený jako linka P2. Přívoz je v provozu od 1. července 2006, jezdí každý den a po celý rok. Stejně jako ostatní pražské přívozy není v provozu v případě vyhlášení 1. stupně povodňové aktivity. Na lodi pláti tarify pražské integrované dopravy. Za kolo, kočárek či psa se jízdné na přívozu neplatí.



Historie přívozu

Přívoz mezi Podbabou a Podhořím, které je součástí Trojí, má svou historickou tradici již od devatenáctého století. První zmínky o přívozu jsou z roku 1888. Přívoz, který jezdil na laně vedeném pod hladinou, se tehdy říkalo lysolajský, vzhledem k cestě vedoucí do Lysojál na podbabské straně. Poslední předchůdce přívozu jezdil v letech 1960 - 1974, kdy přívoz zanikl. Po znovuootevření 1.8.2006 si přívoz ihned nalezl své stálé cestující jak z řad místních obyvatel, tak z řad turistů a cyklistů.



Fotomapa Podbabý a Podhoří s vyznačenou trasou přívozu



Na historických mapách Podbabý můžete spatřit vyznačenou trasu přívozu



Zastávká přívozu Podbaba mořo a buřka přívozníka hřmna GPS: 50°28.22'N 14°23.14'E



Zastávká přívozu Podhoří - přílavní mořo hřmna GPS: 50°29.22'N 14°23.15'E

Plavební spateň Troja - Podbaba

Přirozený spateň Vltavy mezi Karlínem a Podbabou zmiňuje pro potřeby plavby zmadlo, tvorené jezem v Troji, plavebním kanálem a plavebními komorami v Podbabě. Toto velké dílo, které podstatnou měrou změnilo ráz řeky v Trojské kotlině, bylo uskutečněno na přelomu 19. a 20. století, v rámci celkové plavební a protipovodňové regulace řeky Vltavy. Jez v Troji byl již v sedmdesátých letech z původního ručně ovládaného hadlového jezu přestavěn v moderní klapkový jez: hadříci klapkové těleso se hydraulickými válci zdvihal nebo spouští podle průtoku v řece tak, aby hladina nad jezem spočívala stále na téže úrovni. Plavební kanál vytvořil nový půdorys Císařského ostrova, který odděluje od Královské obory. Díky kanálu, dlouhému ke třem kilometrům, se na opačné straně ostrova zachovala říční koryto s přirozeným spádem hladiny - Trojská peřej. Plavební komory v Podbabě prodělaly v roce 1996 rekonstrukci. Součástí přestavby bylo zřízení dvou vodních elektráren v bočních zdech větší komory.