

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

Převzato z knihy: Tomáš Just a kol.: Trojská kotlina - příroda a památky, Praha, 1996

## Kanalisační tunel pod Letnou a hlavní sběrač Lindleyovy kanalisace

Podle projektu inženýra Williama Heerleina Lindleye z roku 1893 byly v Praze na přelomu století provedeny velké kanalisační stavby. Odpadní vody z historického středu města byly odváděny shybkou, vedoucí pod Vltavou od Starého Města, a dále směrem na Bubeneč tunelem pod letenským ostrohem. Po vzoru Rudolfovy štoly tunel významnou měrou šetří spád - oproti kanalisačnímu sběrači, který by obcházel Letnou přes Holešovice.

Ražení tunelu bylo zahájeno roku 1897 a provedeno během roku. S vyzdíváním a dalšími pracemi byl dokončen roku 1901, kdy do něj při návštěvě Prahy sestoupil i císař František Josef I. Délka raženého tunelu činí 1200 metrů, výška oválného profilu 2,6 m, kapacita 5 m<sup>3</sup>/s. Při stavbě tunelu, která probíhala současně z několika šachet z povrchu Letné a Bubeneč,

byla v některých bubenečských studních stržena voda, následkem čehož musela být obec přednostně napojována na vodovod.

Ústí tunelu v Královské oboře vyznačuje revisní vstup. Jeho stavbu z červených kanalisačních cihel nalezneme při parkové cestě, vedoucí svahem od Gothardské brány směrem k Místodržitelskému letohrádku. Tunel, protékající mohutným proudem splašků, však není průchodný a nemá smysl snažit se do něj proniknout.

Za tunelem pokračuje sběrač, který byl postaven v otevřeném výkopu. Před bubenečským nádražím přijímá zprava sběrač od Holešovic, který sem vede souběžně s tělesem Drážďanské trati. Dále podchází nádraží a bývalou Mauthnerovu továrnu směrem ke staré čistírně odpadních vod v Papírenské ulici. Od šedesátých let, kdy byla otevřena nová čistírna odpadních vod na Císařském ostrově, zahýbá sběrač před starou čistírnou vpravo ke shybcě, která podchází plavební kanál.

## 8 Císařský mlýn (registrovaná památka)

V západním cípu Královské obory, pod pahorkem Pecka, pracoval na vedlejší vltavském rameni již ve středověku velký mlýn. Císař Rudolf II jej nechal v letech 1581 až zhruba 1606 přestavět a rozšířit.



Vícečetné složení vodních kol pak pohánělo mlýn, hamr a pilu, vznikla tu císařská brusírna drahých kamenů. Pro císařovu kratochvíli byla vystavěna grotta (umělá

jeskyně), s kopulí sklenutou z kamenných kvádrů. Podle všeho do ní byla zavedena voda a sloužila jako lázeň. V neobvyklém místě, ve svahu nad budovou, byl vyhlouben - a nepochybně náročným způsobem izolován - bazén, do něhož musela být voda čerpána. Tady se císař těšil z vzácných druhů ryb.

Konec mlýna přišel nejpozději s regulací Vltavy a výstavbou podbabského plavebního kanálu. Tehdy bylo říční rameno, z něhož mlýn žil, odříznuto a ponecháno jen s minimálním průtokem jako parková vodní plocha, zvaná Malá říčka. Odtok z Malé říčky byl ještě před Císařským mlýnem zatrubněn. Do sedmdesátých let 20. století byly chátrající budovy mlýna obývány a využívány jako kanceláře. Potom zpustly a proměnily se ve zříceniny. Tu byla naplánována radikální rekonstrukce, spočívající ve zboření většiny budov a postavení jejich replik. Bohužel proběhla pouze první fáze této akce. Do dneška se v ohrazeném prostoru bývalého mlýna uchovala prakticky pouze brána a Rudolfova grotta, umně vypreparovaná odtěžením většiny okolní skály. Další osud nešťastného mlýna nelze předpovídat.

## 4 Přehled názvů ulice Podbabská:

- 1911-1940 Podbabská
- 1940-1945 Podbabská / Podbaber Strasse
- 1945-1997 Podbabská
- od 1997 část původní ulice Podbabská se zove Pod Paťankou

Od 17. století se této komunikaci říkalo Velvarská silnice, v 19. století pak již silnice Podbabská. Ulice vznikla v roce 1911, kdy byla Podbabská silnice vedoucí již od Prašného mostu rozdělena na tři části. Část od Prašného mostu na Vítězné náměstí byla nazvána Svatovítskou, část od Vítězného náměstí ke křižovatce s ulicí Pod Juliskou Komenského a zbytek silnice na sever Podbabská. V roce 1928 byla s Podbabskou spojena ulice Komenského (dnes Jugoslávských partyzánů). V roce 1934 byl úsek od Vítězného náměstí ke křižovatce s ulicí Pod Juliskou od Podbabské opět oddělen. Od roku 1997 je Podbabská od křižovatky s ulicí Ve struhách vedena rovněž k Vltavě, kde pohltila část Papírenské.

## 3 Přehled názvů ulice Pod Paťankou:

- do roku 1997 Podbabská
- od roku 1997 Pod Paťankou

Ulice vznikla v roce 1997 z části ulic Papírenská a Podbabská. Ulice Podbabská byla v úseku Ve struhách - Vodohospodářský ústav převedena do nové trasy a původní úsek byl pojmenován Pod Paťankou.

**Paťanka** - vinice a později viniční usedlost (zbořena v roce 1968) na svahu vrchu Baba

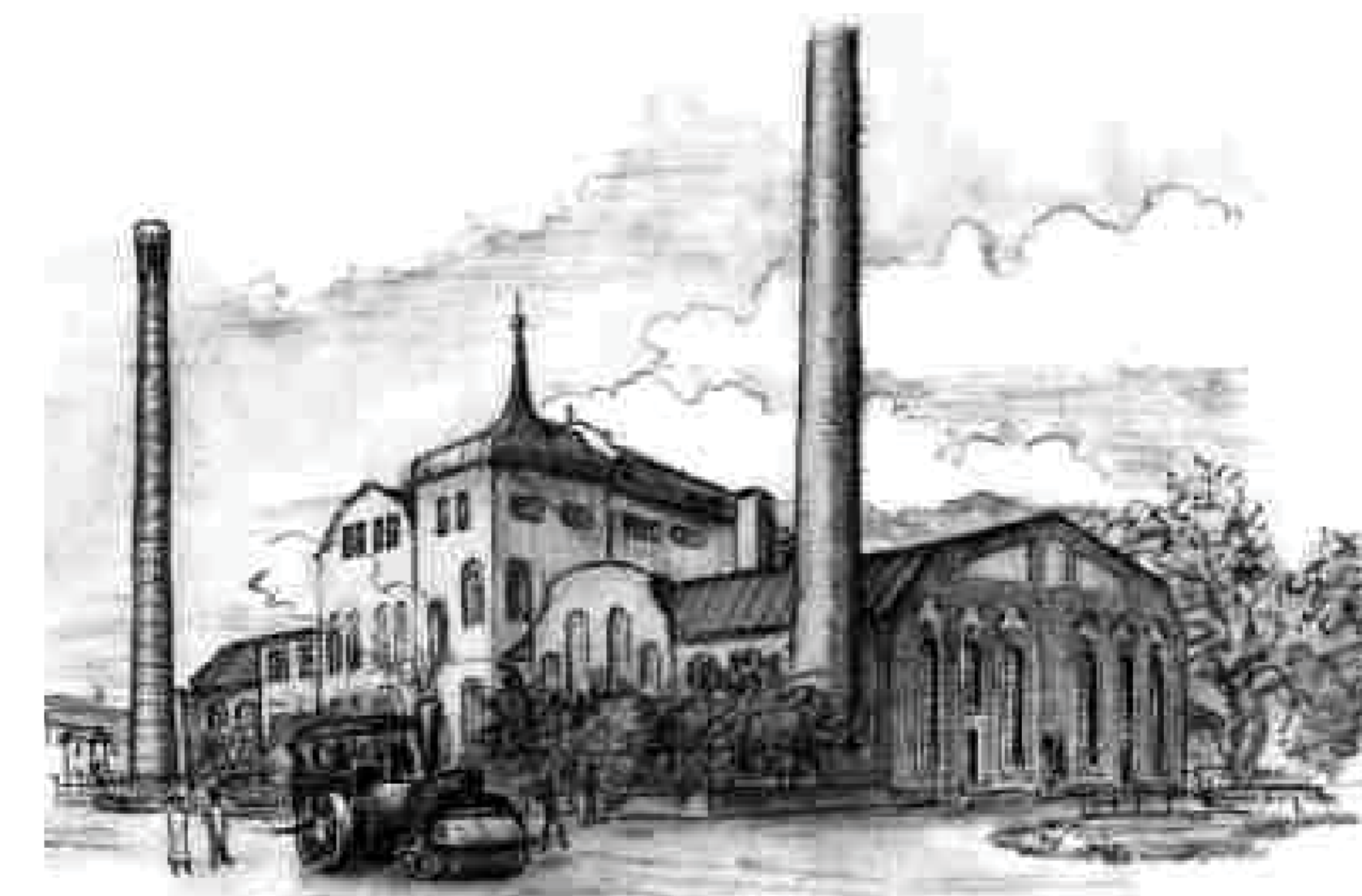
**Železniční mosty** v ulici Pod Paťankou

- Pod Paťankou (bývalá vlečka, která vedla z nádraží Bubeneč do areálu sladoven, odstraněna v r. 2011)
- Pod Paťankou (v r. 2010 vystaveny u obou oblouků protipovodňové zátaras)

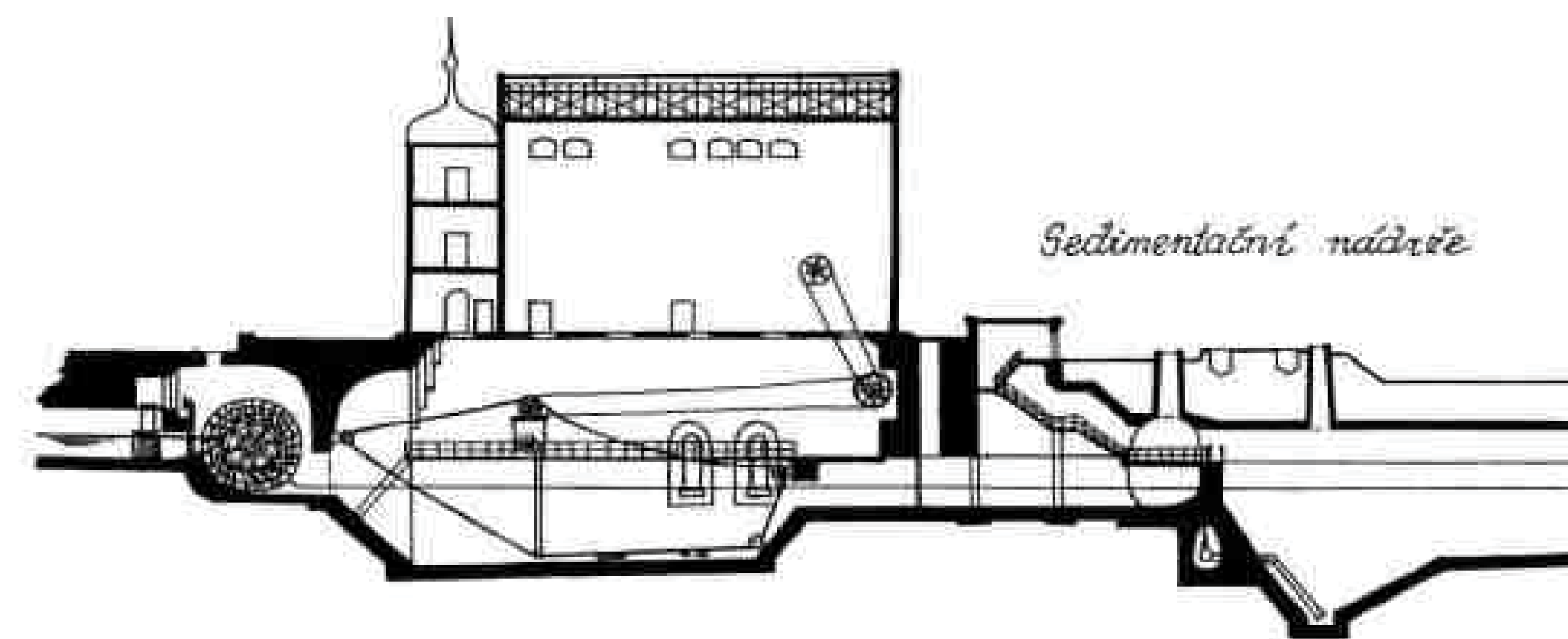
## 5 Stará kanalisační čistírna (registrovaná památka)

Podle projektu inženýra Williama H. Lindleye byla postavena v letech 1901 až 1906 jako součást nové pražské kanalisační soustavy. Byla zřízena k čištění pražských odpadních vod mechanickými způsoby, cezením a usazováním. Objekt tvoří provozní budova se strojovny, včetně strojovny s funkčními parními stroji firmy Dřívě Breitfeld & Daněk, pod provozní budovou pak vlastní technologie v členitém podzemí. Středem podzemí je mohutná prostora s bazénem lapače písku. Mezi provozní budovou a plavebním kanálem pak leží podzemní usazovací nádrže. Podzemí je nádherně provedeno z červených kanalisačních cihel a představuje naprosto jedinečný soubor chodeb, sálů, kleneb a otvorů.

K čištění odpadních vod docházelo nejprve cezením na česlích. V lapači se usazoval písek, pocházející



převážně ze splachování ulic. V usazovacích nádržích se ukládal jemný hnilobný kal. Zachycené hmoty byly využívány v zemědělství. Pro tento účel používala čistírna



zvláštních kalových lodí,



Ing. William Heerlein Lindley (1854 - 1917). Přední evropský a světový průkopník oboru kanalisační a čištění odpadních vod. Hlavní projektant a řídicí stavby pražské kanalisační soustavy a čistírny v Bubenči.

tankerů, které vyvážely tekutý kal na dolní Vltavu a Labe. Z pobřežních kalojemů pak kal, vysušený působením povětrnosti, odebírali místní zemědělci. Tímto mechanickým čištěním se dařilo odpadní vody zbavovat nejvýše 40 % znečištění; v současnosti používané mechanicko-biologické čištění dosahuje účinku kolem 95 %.

Čistírna byla v provozu do roku 1967, kdy ji definitivně nahradila nová čistírna na sousedním Císařském ostrově. Roku 1991 prohlásilo Ministerstvo kultury na návrh Českého svazu ochránců přírody celý areál staré čistírny registrovanou kulturní památkou. V současnosti vzniká zejména ve strojovnách a v podzemí, přičiněním Nadace ekotechnického musea, expozice technické ochrany životního prostředí. Jejím nejcenějším exponátem bude sám objekt.

Stará kanalisační čistírna v Bubenči. Podélný řez provozní budovou a technologickým podzemím - lapačem písku a usazovacími nádržemi.

## 6 Mauthnerova tkalcovna

Továrna byla mezi drážďanskou tratí a pahorkem Peckou postavena v roce 1903 za ne zcela obvyklých technických podmínek. Pozemkem totiž byl bezprostředně předtím veden hlavní kanalisační sběrač od letenského tunelu k čistírně odpadních vod, budované nedaleko odtud v Pietově (dnešní Papírenské) ulici. Mauthner musel získat zvláštní stavební povolení, aby tu mohl stavět. K ochraně musel být sběrač překryt metr tlustou betonovou deskou.

Z Mlýnské a Papírenské ulice působí továrna velmi stroze. Ve vnitřním dvoře však nese zdobnou novogotickou úpravu, dokonce s romantickou "hradní" věží.

