Z pamětní knihy Modřan

Modřany v roce 1967

Proč jsem zvolila právě tento rok?

Rok 1967 je důležitým mezníkem pro kroniku města Modřan. Je to naposledy, kdy se kronika uzavírala na konci uplynulého roku jako jeden svazek. Od následujícího roku mají Modřany kroniku vedenou a následně uzavřenou až po skončení čtyřletého volebního období, které lépe zachycuje změny v obci.

Městský národní výbor v Modřanech
Úřední budova

Vážným nedostatkem Modřan je kromě jiného i nevyhovující úřední budova. Nevyhovuje jak svým vzhledem, tak i velikostí a neúčelným uspořádáním úředních místností.
Nejúčelnějším řešením by byla stavba nové budovy. Protože však nelze doufat v realisaci tohoto přání, určitým řešením by byla i přístavba. K tomu účelu byl již v roce 1931 koupen sousední domek čp. 113. Demolice domku byla provedena v roce 1967, ale stavba nové budovy je, zdá se, v nedohlednu.

Obřadní síň

Jako jsou nevyhovující úřední místnosti, ještě výrazněji se tento nedostatek projevuje u obřadní síně, která nejen naprosto nevyhovuje svým vnitřním uspořádáním, navíc ještě svým umístěním, protože příchod do ní vede normální úřadovnou.
Takže, koná-li se v obřadní síni sňatek, opouštějí pracovníci aparátu, pracující v této místnosti, svoje pracoviště, aby pro svatebčany byl připraven jakýstakýs důstojný příchod do obřadní síně.
Aby pokud nejméně byla rušena práce úředního aparátu, usnesením rady MěNV z 10. května 1967 byla stanovena doba pro uzavírání sňatků u MěNV v Modřanech ve čtvrtek odpoledne a o lichých sobotách dopoledne. Chce-li občan uzavřít sňatek v jinou dobu, pak je povinnen zaplatit zvláštní poplatek od 100 Kčs do 500 Kčs. Za povolení uzavřít sňatek u jiného NV než je příslušný podle místa trvalého bydliště jednoho ze snoubenců, je vybírán poplatek 50–150 Kčs.

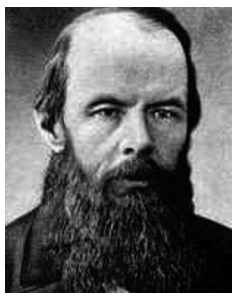
Radnice postavená v roce 1928 - úřední budova MěNV Modřany /v ulici Vrchlického - dnes U Spořitelny/. Demolice 16. 4. 1989.

Znak města

Otázku městského znaku projednávala obecní rada bez výsledku již 8. května 1940. Znovu přišla otázka znaku na pořad až v dubnu 1967. Návrh vypracoval heraldik Adolf V. J. Karlovský. Základem je modré pole, v jeho dolejší části jsou dva zkřížené klíče, uprostřed je černá homole cukru. Návrh byl v zásadě přijat, ale nebyl schválen příslušnou instancí, protože mezitím bylo město Modřany k 1. lednu 1968 začleněno do hl. m. Prahy a tím jako město zaniklo. V obvodu hl. m. Prahy je možno obcemi, které tvoří jeho součást, užívat pouze znaku hl. m. Prahy. (Zápis z kroniky 1967)

Mgr. Marie Průšová, kronikářka

Názvy ulic MČ Praha 12 – Dostojevského



Fjodor Michajlovič Dostojevskij

Dostojevskij, ruský spisovatel a publicista šlechtického původu, se narodil roku 1821 v Moskvě. Jeho dětství a mládí bylo poznamenáno rodinnými tragédiemi. V roce 1837 mu zemřela matka a o dva roky později byl jeho otec, alkoholik a chorobně nenávistný muž, jenž pracoval jako štábní lékař moskevské nemocnice pro chudáky, zavražděn vlastními nevolníky. Tyto události Dostojevského silně ovlivnily. Kromě toho jej sužovaly záchvaty epilepsie, k nimž se ještě přidala psychická labilita. Toto všechno mu výrazně komplikovalo jak jeho osobní, tak pracovní život.

Navzdory svému, řekněme značně rezervovanému, vztahu k vojenské službě začal Dostojevskij z existenčních důvodů studovat vojenskou ženijní školu v Petrohradě. Po jejím absolvování nastoupil na krátký čas na carské ministerstvo obrany, brzy však své první místo opouští a chce se věnovat profesionálně literární tvorbě.

Rozhodujícím momentem pro Dostojevského literární práci bylo seznámení s V. G. Bělinským, ruským kritikem, který jako první četl jeho prvotinu „Chudí lidé“. Tato romanticky laděná novela s výraznou psychologií hrdinů a realistickými popisy tehdejšího Ruska si získala Bělinského náklonnost. Autor měl značný ohlas mezi revolucionáři, čímž se zařadil do kriticko-realistické školy čtyřicátých let, v jejímž čele stál právě Bělinský. Ústředním tématem této školy byl soucit s trpícím člověkem. Právě téma utrpení je nejtypičtějším prvkem Dostojevského knih. Brzy se však s kriticko-realistickým proudem rozchází, jedním z důvodů bylo realistické odmítání Boha jako nositele morálky a svobody. Dostojevskij chce narozdíl od realistů budovat společnost na základě víry, přiklání se tedy k tzv. petraševcům, náboženským a sociálním utopistům kolem ruského revolucionáře M. V. Petraševského. Dostojevskij se roku 1846 stal členem tohoto kroužku, ovšem o tři roky později jej spolu s dvaceti dalšími členy obviní z proticarského smýšlení a odsoudí k trestu smrti. Soud však nakonec verdikt změní a pošle jej na nucené práce do omské věznice, kde stráví čtyři roky. Následujících pět let je nucen na Sibiři sloužit v carské armádě. Toto dlouhé období nejenže přerušilo jeho slibně se rozvíjející kariéru, ale hlavně poznamenalo jeho pohled na svět. Roku 1859 se mohl vrátit do evropského Ruska, jeho psychické strádání však nekončí, umírá mu žena a bratr, s nímž vydával časopisy Vremja a Epocha. Návratem do normálního života se jen prohlubují jeho existenční problémy, jež ho dovedou k hazardním hrám. Dostojevskij je nucen před věřiteli prchnout do Francie a Německa, teprve na konci života se vrátí zpět do Ruska. Svědectvím jeho těžké situace je autobiografický „Deník spisovatele“.

Po návratu z vyhnanství se Dostojevského literární projev mění, oproti prvotním romantickým prózám demonstruje především krizi současné společnosti, zhoubně poznamenávající lidské vztahy. Vězeňské zážitky jej dovedly ke zkoumání lidské povahy v mezních situacích, umožnily mu pronikat ke složitým psychologickým pochodům lidského nitra, pochopit lidi nalomené povahy, ještě více v něm upevnily soucit s trpícími. Svou vlastní „mezní situaci“ zobrazí v „Zápiscích z Mrtvého domu“. V této autobiografické, dokumentárně podané próze zobrazil, jak hluboce člověka poznamená zatčení a dlouholeté vytržení z normálního života. I další knihou, „Zápisky z podzemí“, sleduje psychologické pochody nevinného, leč potrestaného člověka.

Následná šedesátá léta 19. století jsou pro Dostojevského dílo vrcholná, právě v tomto období napíše své velké romány. První z nich, „Zločin a trest“, jej doslova katapultuje mezi nejvýznamnější ruské a později i světové spisovatele. Stálé materiální potíže a vnitřní přetlak podnítily Dostojevského horečnaté psaní, z něhož vzešel „Idiot“ a „Běsi“. Pro urychlení své romány často diktoval stenografce, Anně Grigorjevně Snitkinové, se kterou se později podruhé oženil. Vrcholnou čtveřici uzavírají „Bratři Karamazovi“, nedokončená románová epopej. Všem těmto románům je společná touha dobrat se smyslu lidské existence.

Dostojevskij, narozdíl třeba od Tolstého, nebyl vždy oblíbeným spisovatelem, prošel si několika etapami čtenářského zájmu či nezájmu. Paradoxně až těsně před jeho smrtí si ruský národ uvědomil velikost tohoto prozaika. Dostojevskij zemřel na epilepsii roku 1881 v Pěterburgu.

Posázavský pacifik
aneb Rychlík Praha-Dobříš-Paříž (III)

V minulém díle jsme coby pasažéři putovali naším imaginárním vláčkem po právě zprovozněné nové železniční dráze Nusle-Vršovice-Modřany. Autor článku, na základě odborných znalostí, se vžívá do role pozorovatele a snaží se retrospektivně popsat události tak, jak mohly proběhnout. V nereálném čase, tedy v 19. století, jsme dojeli do koncového nádraží Modřany.

Zatímco cestující vystupují z vlaku, lokomotiva již žíznivě hltá přes 3 m³ vody. Topič proutěným košem dosypává uhlí pro zpáteční cestu. Rozhlížím se. Malá nádražní budova stejného typu jako v Braníku či Krči září novotou. Na peróně lavičky s ozdobnými kovovými prvky. Naši předkové uměli k účelnosti výrobku přidat i trochu krásy. Vpravo, z pohledu kolejiště, remíza pro dvě lokomotivy a vodní jeřáb pro potřeby železnice. Na opačné straně nádražní budovy „městečko“ rozličných objektů modřanského cukrovaru s dominantou vysokého komínu. Prohlížím si cestující směřující k východu nádraží. Několik postarších žen prostě oblečených se šátky na hlavě nese nákupní tašky, muž v levných šatech s bílým nákrčníkem kráčí toporným krokem. Asi úředníček z cukrovaru. Pozornost upoutává dáma s dlouhými šaty s „honzíkem“ a malým kloboučkem. Staniční posluha jí v uctivé vzdálenosti nese cestovní košík. Dáma nastupuje do připraveného kočáru. Prásknutí bičem a už se práší za kočárem. Zcela určitě jede k majiteli pískovny v Komořanech, Ing. K. Schulzovi. Moc pasažérů nepřicestovalo. Dráha je drahá. Zajímá mě vnitřek nádražní budovy. Jednoduše zařízená společná čekárna pro II. i III. vlakovou třídu, kancelář s okénkem do čekárny pro prodej jízdenek, kancelář pro vrchního oficiála. Prkenná podlaha voní napuštěným olejem.

Modřany byly bezvýznamnou obcí. Chalupy se krčily podél okresní silnice na Zbraslav. Jisté oživení sice přineslo zprovoznění cukrovaru, ale skutečná prosperita nastala až po zavedení železnice. V 90. letech 19. století prošlo nádraží řadou přeměn. K staniční budově přistavěno první patro s byty, objevila se i nová veranda. Kolejiště pozměněno co do počtů kolejí, výhybek i jejich trasování na staniční pláni. Nevyhovující remíza pro lokomotivy nahrazena novou včetně zateplené vodárenské věže. Úspěšnost dráhy do Modřan inspirovala podnikatelskou společnost, která v roce 1920 předložila hotový projekt tratě Modřany - Uhřiněves o délce 29 km. Vzhledem k zoufalé hospodářské situaci po I. světové válce se od výstavby dráhy upustilo. Industrializace v dolní části Modřan si vynutila v roce 1926 částečnou přeložku železniční tratě. Po ní koleje defilovaly mezi dnešní Modřanskou ulicí a čelní frontou průmyslových podniků. Zhruba na styku dnešních ulic Darwinova a Modřanská byla za domem s restaurací „U Nováků“ a jeho zahradou zřízena v roce 1937 zastávka Modřany-městys. S tímto názvem se modřanští radní dostali do konfliktu se zákonem, neboť ten neznal termín „městys“. V roce 1961 došlo k přejmenování na Modřany-zastávka a od roku 1976 na Praha-Modřany zastávka. Za zastávkou se drážní těleso oddálilo od obydlené části vsi směrem k Vltavě a končilo v nádraží Modřany. Mezi zastávkou a Braníkem odbočovaly ze širé trati dvě tovární vlečky kryté mechanickými semafory. Pozoruhodná byla doprava vozů do továrny RUPA (Orion) vyrábějící čokoládové výrobky: z nádraží Modřany lokomotiva před sebou sunula kaloun chladírenských vozů a po složitém manévru byly vagóny zasunuty do továrního objektu. Z modřanské železniční stanice vede i vlečková kolej o délce 1,342 km se značným stoupáním 35 ‰, která prvotně končila v továrně Kovové zboží a válcovna rour Ing. Schulze. Z této koleje odbočovala další vlečka a to do pískovny v Komořanech a do cihelny KOMO (majitel Ing. Karel Schulz). Vleček bylo na katastru Modřan více, ale vyjmenovat všechny podniky by zabralo mnoho místa a jména nejsou podstatná. K neortodoxnímu řešení posloužily vlečkové koleje k náhradní dopravě cestujících při uzavírce Komořanské ulice v roce 1995, kdy nebylo možné nasadit autobusy MHD. V období od května do srpna pendlovaly v dvacetiminutových intervalech ze železniční zastávky Praha-Modřany k bývalé továrně Sigma v Komořanech motorové vozy Českých drah a.s. pod označením linky č. 900.

Před železničním propojením Modřan s Nuslemi-Vršovice si cukrovar pronajal složiště řepy a později i vlečku u Hostivaře. Do cukrovaru se pak řepa dopravovala převážně volskými potahy. Po zprovoznění trati do Modřan převzaly přepravu řepy i ostatních surovin včetně odvozu hotových výrobků železniční nákladní vozy. Pro představu potřeby vozů pro cukrovar si uvedeme několik dat. V řepné kampani na přelomu 19. a 20. století rozposunováno ve stanici 180-190 vagónů denně. V roce 1925/1926 cukrovar potřeboval v kampani již 4187 vozů, v období vrcholného provozu 1945/1946 dovezeno 27 000 tun řepy a 17 670 tun řízků. Při tomto objemu prací docházelo občas k těžkým zraněním či úmrtí posunovačů nebo zaměstnanců cukrovaru. Do cukrovaru vedla z nádraží vlečka normálního rozchodu (1435 mm), která se v areálu podniku dělila na mnoho větví. Úzkokolejná drážka spojovala cukrovar s přístavištěm parníků. Další úzkokolejka sloužila k odvozu kalů od řepných jam ke kalové jámě.

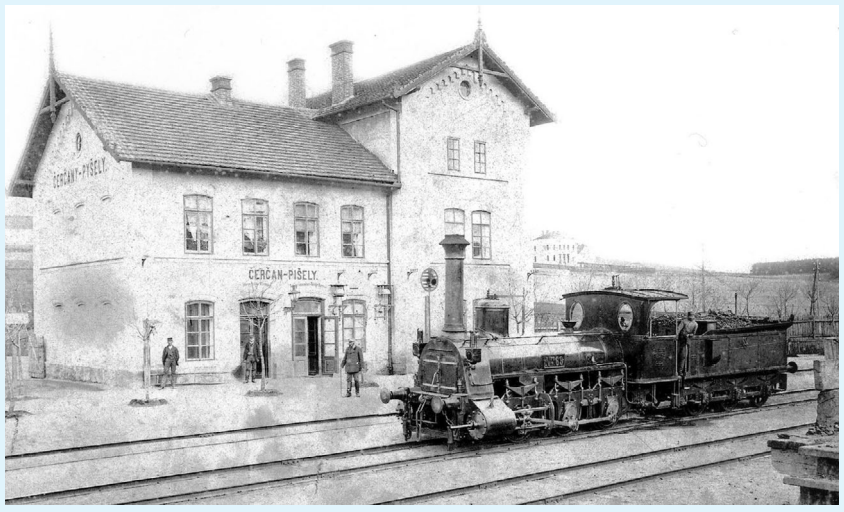
Nádraží a cukrovar, či spíše cukrovar a nádraží? Tyto subjekty k sobě patřily neodlučitelně mnoho desítek let jako siamská dvojčata. Dráha promptně plnila požadavky cukrovaru a ten zase plnil bankovní konta železniční správy. Téměř za symbolický považuji takřka současný zánik cukrovaru i nádraží. Narozdíl od cukrovaru nádraží zůstalo zachováno, avšak není již vedeno v jízdním řádu ČD. Osobní vlaky od roku 1992 projíždějí železniční stanicí bez zastavení. Občas zde přeruší jízdu jen manipulační nákladní vlak. Kdysi chlouba Modřan - dnes mrtvé nádraží. V prvé polovině devadesátých let minulého století v úseku Praha-Braník – Praha-Modřany došlo k přeložení tratě opět blíže k Vltavě. Bývalá kolej snesena, zanikla zastávka Praha-Modřany (původně městys) a před Obchodním náměstím vznikla nová dvoukolejná krytá zastávka Praha-Modřany. Podle stávajících předpisů nelze vlečkovou kolej odbočit ze širé tratě, a tak vlečka z Nestlé Česko s.r.o. (ex fima Orion) je zaústěna přímo do nádraží Praha-Modřany.

Od roku 1897 Modřany již nejsou koncovou stanicí, ale mezilehlou. Trať od tohoto roku prodloužena o 39,6 km přes Zbraslav, Vrané nad Vltavou do Dobříše. V roce 1900 se ve Skochovicích připojila na dobříšskou trať železniční dráha vedená z Čerčan o stavební délce cca 45 km. Tak se Pražanům zpřístupnily dvě rozsáhlé oblasti vhodné pro oddechovou činnost (tramping, turistika, zahrádkaření, chataření). První objevili krásu těchto končin trampové. Dá se říci, že se z počátku milovníci dobrodružství a romantiky chovali v přírodě dle hesla z francouzské revoluce „liberté, égalité, fraternité“ (volnost, svornost, bratrství). Trampové se časem rozdělili na dvě skupiny. Takzvaní „divocí“ putovali krajinou a přikrývkou jim byla noční obloha. Osadníci pobývali ve srubech a boudách. Na osadách se hojně sportovalo. Pročítám-li však četnická hlášení, uvědomuji si, že generace trampů, která již odešla do věčných lovišť, vyváděla stejné lotroviny jako „čundráci“ za čtyřicet let později. Jejich výlety do přírody doprovázelo ničení zařízení v železničních vagónech, opilství, výtržnosti, nemravné chování, lesní pych atd.

Autor článku si je vědom, že podané informace nejsou úplné. Úkolem novináře není podrobně popsat určitý námět, nýbrž téma předložit čtenáři k zamyšlení. Případný zájemce o hlubší poznání má možnost prostudovat odbornou literaturu, které je dostatek. Závěrem, jako autor, děkuji všem, kteří telefonicky hodnotili moji práci.

(dokončení)

Josef Vančura, železniční historik



Nádraží Čerčany.

Nádraží Vrané kolem roku 1898.