



UNIVERZITA PARDUBICE  
FILOZOFICKÁ FAKULTA  
KATEDRA HISTORICKÝCH VĚD

**PROMĚNNA KOLÍNSKÉHO ZÁLABÍ V LETECH  
1850 - 1945**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**AUTOR PRÁCE: Jiří Hladík**  
**VEDOUCÍ PRÁCE: doc. PhDr. Marie Macková, Ph.D.**  
**2009**

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 25. 11. 2009

Jiří Hladík

Tímto bych chtěl poděkovat všem, kteří mi dopomohli při tvoření této bakalářské práce. Můj dík patří zejména zaměstnanci Státního okresního archívu v Kolíně, panu Jaroslavu Pejšovi. Děkuji za jeho nekonečné informace o městě Kolíně, dokonalém přehledu o uložených dokumentech v archívu a jeho ochotu sdílet tyto vědomosti. Dále děkuji vedoucí této práce, paní docentce Marii Mackové za podnětné rady. Poslední a stejně důležitý dík patří mé rodině a slečně Barboře Kubíčkové za trpělivost.

Anotace:

Tato práce pojednává o vývoji samostatně stojícího kolínského předměstí Zálabí v letech 1850 až 1945. Snaží se podchytit a popsat hlavní události, které vedly k jeho růstu a rozvoji v tomto období. Tímto vývojem dosáhlo mezi kolínskými předměstími prvenství, které je zde znázorněno i pomocí grafů. Důležitou úlohu v této přeměně hrálo průmyslové podnikání, které se rozvíjelo od 70. let 19. století a jeho impulsem byla železnice Severozápadní dráhy. Dalším neméně důležitým faktorem se stalo zakládání sportovišť v Borkách, rekreačním lese nacházejícím se právě na Zálabí. Levné, rovinné parcely poskytovaly klid a staly se vyhledávanými.

Klíčové slovo: Kolín, Zálabí, Borky, osobnosti, průmysl, 19. - 20. století.

Title: Transformation of Kolín's suburb Zálabí in years 1850 – 1945

Annotation:

This study discourses about the development of Kolín's separate suburb Zálabí between 1850 and 1945. It is attempting to line up and describe the main events that had lead to Zálabí's growth and advancement in those years. Thanks to this development Zálabí became the most advanced of Kolín's suburbs and this superiority is shown on enclosed diagrams and graphs. The most important role in this advancement was carried by the industrial enterprises that were developing there since the Seventies of nineteenth Century and its impulse was sparked by the Northwest Railroad. Another no less important factor was the founding of sport premises in Borky – a recreational pine forest that is situated there. Cheap flat allotments there were offering a relaxed atmosphere and became much sought after.

The key words: Kolín, Zálabí, Borky, personalities, industry, 19<sup>th</sup> and 29<sup>th</sup> century.

## OBSAH

---

1. ÚVOD.....	9
1.1 Přehled literatury a tisku.....	10
2. ZÁLABÍ - POPIS.....	12
2.1 Původ předměstí.....	14
2.2 Urbanizační vývoj.....	15
2.3 Mosty.....	18
3. SPLAVNĚNÍ LABE.....	20
4. BORKY.....	22
5. SPORTOVÁNÍ V KOLÍNĚ.....	25
6. PODNIKÁNÍ NA ZÁLABÍ.....	33
6.1 Severozápadní dráha.....	34
6.2 Velkostatek Kolín.....	35
6.3 Továrna na vozy akciové společnosti v Kolíně.....	38
6.4 Česká akciová společnost pro rafinování petroleje v Kolíně.....	42
6.5 Cikorka.....	44
6.6 Elektrárna Kolín.....	45
6.7 Chemické provozy.....	47
6.8 Kolínská továrna na olej a umělá hnojiva, Pavel Fischer.....	48
6.9 BOHEMIA.....	51
6.10 Truhlářství a zpracování dřeva.....	53
7. NÁLETY NA KOLÍN.....	56
8. SLAVNÍ ZÁLABÁČÍ.....	59
8.1 Čeněk Kříčka.....	59
8.2 Rodina Radimských.....	60
8.3 Camill Hoffmann.....	66
8.4 Václav Morávek.....	67
9. ZÁVĚR.....	69
10. SOUPIS PRAMENŮ A LITERATURY.....	71
11. SOUPIS OBRAZOVÝCH PŘÍLOH.....	77
12. RESUMÉ.....	79
13. PŘÍLOHY.....	81

# 1. ÚVOD

Práce se zaměřuje na jedno ze čtyř předměstí města Kolína nad Labem. Jediné, které nenaléhá přímo k městu, je odděleno řekou a mělo poněkud odlišný vývoj. Městu totiž nepatřilo, nevytvořili ho měšťané díky populačnímu růstu nebo svým hospodářským aktivitám, ale připojilo se k němu dodatečně, jak píše v následujících kapitolách. Zaměřuji se na dobu, která přinášela všem a hlavně polabským městům, růst a nastartování prosperity v podobě intenzivního zemědělství, průmyslu a obchodu. Tedy dobu 2. poloviny 19. století, přelom století a období první republiky. Zachycuji události a okolnosti, které podle mého názoru nejvíce utvářely vývoj a podobu tohoto předměstí. Samozřejmě se jedná o Zálabí, jediné, které se mohlo po určitou dobu pyšnit svou historií, do jisté míry nezávislou na městě.

Zatím se většina prací, a není jich mnoho, zabývala vývojem celého města nebo jeho specifickou oblastí, kterou však zpracovávají komplexně pro celé město. Snažím se vyjmout z existující literatury potřebné informace o předměstí a především nalézt nové prameny pro mou práci. Ukázat tak možnosti dalším badatelům, neboť je o čem psát.

Vytipoval jsem několik okruhů, které v práci rozebírám a o kterých se domnívám, že byly hlavními faktory pro vývoj této části města. Úplně na začátku seznámím čtenáře s polohopisem zálabského předměstí. Pokračuji stručným shrnutím vývoje Zálabí a jeho právním vztahem k městu. Pak následuje kapitola o kolínských mostech, jakožto spojnice s předměstím. Důležitým mezníkem a impulsem pro rozvoj pravého břehu řeky byla stavba železnice společnosti Severozápadní dráha, která sice nenaplnila představy stavitelů a Rakouska - Uherska o její funkci, ale dala podnět k nebývalému rozmachu zemědělství, průmyslu a podnikání. Hospodářský rozkvět podnítila i regulace toku Labe, na níž přišla řada relativně pozdě, ač byla v moderních dějinách diskutována minimálně od poloviny 19. století. Borky, tento městský les, jako důležité téma tehdy i dnes. Jejich přeměna a funkce, a to především od přelomu století, kdy lidé začali přicházet na to, co znamená volný čas a vyhledávali relaxaci. Je to v podstatě jeden ze dvou oficiálních parků ve městě. S nimi je spojena kolínská sportovní činnost. Právě zde se nacházela a dodnes se nalézá většina sportovišť.

Rušná 70. léta 19. století přivedla tedy na Zálabí železniční trať, a také celému městu první vlnu zakládání podniků. Zájem „investorů“ byl soustředěn zatím především na samotné město a jeho přilehlá předměstí (zejména Kutnohorské a Pražské). Na Zálabí působil v této době František Horský, který zde zúrodňoval půdu, zaváděl nový systém hospodaření a v neposlední řadě otevřel roku 1870 cukrovar.



Přelom století přinesl Zálabí největší změny a rozvířil do té doby poklidné zálabské vody. Přestalo být lukrativní bydlet ve stíněném „starém“ městě a obyvatelé města začali objevovat zálabské krásy v čele s Čeňkem Kříčkou, který se snad jako první vážený měšťan nazval Zálabákem. Právě v této době vznikly nejvýznamnější podniky, povětšinou existující dodnes. Byla to 2. vlna zakládání podniků v Kolíně, která zasáhla především pravý břeh řeky v čele s řečeným Kříčkou a ing. Hlaváčkem, vedoucím stavební kanceláře.

V poslední kapitole přiblížím osudy slavných Zálabáků. Takřka všichni zde prožili své dětství, narodili se zde nebo je sem přivedla životní situace nebo práce. Například v 50. letech 19. století zde natrvalo zakotvila rodina českých vlastenců, rodina Radimských.

## 1.1 Přehled literatury a tisku

K tomuto tématu neexistuje žádná ucelená monografie, ze které by bylo možné načerpat zásadní údaje, natož je konfrontovat s dalšími monografiemi mezi sebou. Proto byl můj výzkum založen na nalezení a prozkoumávání pramenů a dílčích úryvků literatury uložené ve Státním okresním archivu v Kolíně. Informace o předměstí se nacházejí roztroušeně v množství knih, brožur i časopisů, ale v drtivé většině případů je Zálabí zahrnuto jako součást města Kolína. Přístupuje se k němu tedy stejně jako k ostatním předměstím - celistvě a bez zvláštní pozornosti, kterou si, myslím, zaslouží. Základní informace se dají získat z brožury vyšlé u příležitosti 500letého jubilea vysvěcení původní zálabské kaple sv. Víta z roku 1878.<sup>1</sup> Zde se člověk dozví základní data a události pravého břehu řeky od 16. století do roku vydání. Další možností jsou průvodci po městě z roku 1900 a 1920<sup>2</sup> nebo adresáře. Ze současné literatury zmíním diplomovou práci Kláry Zubíkové, která sleduje architektonický a urbanistický vývoj města v tomto období.<sup>3</sup> Jako další jsou velmi pěkně a podrobně zpracovány nálety na Kolín v knize Ladislava Jouzy a Michala Plavce. Používá výpovědi očitých svědků, jak měšťanů, tak i amerických letců. Veškeré informace jsou náležitě ocitovány.

Ovšem jedna z nejdůležitějších knih pro historii města pochází z roku 1882. Jedná se o dvoudílné Vávrovovy dějiny města. Nemyslím si, že je to správné, ale z Vávry čerpá většina novějších prací o Kolíně. Najdeme zde zevrubnou historii od pravěku (jak se název honosí) až do historikovy doby. Ve druhém oddíle nalezneme útržkovité informace o

---

<sup>1</sup> SVOBODA, Jan. *Upomínka na pětistileté jubileum zasvěcení původní kaple sv. Víta na Zálabí v Kolíně*. Kolín, 1878. Bez ISBN.

<sup>2</sup> *Dějiny a průvodce král. města Kolína n/L*. Kolín, 1900. Bez ISBN.

KEBRDLE, Ladislav. *Kolín n. L.: dějiny, průvodce, výletní rádce, adresář*. Kolín, 1920. Bez ISBN.

<sup>3</sup> ZUBÍKOVÁ, Klára. *Architektura a urbanismus města Kolína 1850-1950*. Olomouc, 2004. Vedoucí diplomové práce prof. dr. Rostislav Švácha CSc.

předměstích. Ze všech, kromě zmíněné jubilejní brožury, bylo třeba vyjmout informace pouze o předměstí, a těch bylo poskrovnu.

Hlavní úlohu v mém výzkumu při nalézání nových informací i při jejich ověřování hrály novinové články z nejdůležitějších regionálních tiskovin jako *Kolínské listy*, *Hlas demokracie*, *Labské proudy* a v menším měřítku také *Koruna česká*, vycházející od roku 1871, která později přešla v *Polabské listy*. Tyto materiály mi dopomohly k získání cenných a užitečných informací.

Jako další bych zmínil *Věstník klubu čsl. turistů* pro středočeský region, ve kterém jsem několikrát našel článek, potřebný pro moji práci. Sportovní aktivitu lze sledovat v jubilejních brožurách klubu A. F. K. především z roku 1925 a roku 1940. V nich „promlouvají“ členové klubu resp. jednotlivých jeho odborů, takže se jedná o dobové výpovědi. Kolínskému tenisu vyšla kniha od místního člena, ale bez potřebných odkazů k pramenům, takže se musí jednotlivá tvrzení ověřit i jinde.<sup>4</sup> Pro mé období tedy bylo třeba sledovat noviny a výroční zprávy A. F. K., protože tenisový klub přešel v roce 1925 pod A. F. K. jako jeho odbor.

Co se týká průmyslu v této části města, je už výběr rozmanitější, ale přesto schází odborná historická publikace s poznámkovým aparátem. Použít tyto publikace lze jen pro získání představy o působení různých firem na Zálabí. Proto především v kapitole o průmyslu jsem použil řadu nově zařazených úředních dokumentů (přihlášení živnosti, přestavby, ukončení výrob, prodej) a výroční zprávy větších akciových společností. V mnoha případech bylo nutné nalézt v elenchu potřebné signatury dokumentů jednotlivých podniků. Z publikací zmíním monografii Ladislava Jouzy *Podnikání na Kolínsku*.<sup>5</sup> V ní se nachází spíše jen výčet firem a jejich sídlo a zaměřuje se hlavně na historii současných kolínských firem, jejichž nákladem kniha vznikla. Další knihou, zdůrazňuji pomocnou, může sloužit Kronusova publikace *150 let kolínského průmyslu*.<sup>6</sup>

S kapitolou slavní zálabáci nebyl až takový problém. O známých osobnostech existují většinou monografie. Přesto se domnívám, že na rodinu Radimských by se chtělo v budoucnu více zaměřit a zmapovat lépe osudy všech jejích členů.

---

<sup>4</sup> HORA, Stanislav a kol. *100 let kolínského tenisu: 1905-2005*. Kolín, 2005. Bez ISBN.

<sup>5</sup> JOUZA, Ladislav. *Historie a současnost podnikání na Kolínsku*. Kolín, 1999. Bez ISBN.

<sup>6</sup> KRONUS, Jaroslav. *150 let kolínského průmyslu*. Kolín, 1998. Bez ISBN.

## 2. ZÁLABÍ - POPIS

Zálabí leží v nižší poloze než samotné město. Jeho nadmořská výška se pohybuje mezi 185 až 201 mnm, kdežto nejvyšší bod na městské straně má 238mnm. Z města je Zálabí přístupné přes Masarykův most, o kterém píše dál, a nový silniční most postavený v 80. letech. Masarykův se svažuje zálabským směrem a končí na silničním náspu dnes obklopeném činžovními a panelovými domy. Za nimi přijedeme na kruhový objezd, nedávno vystavěný, ze kterého pramení hlavní směry: Ulice Tovární přecházející v Třídvorskou, Ovčárecká, Veltrubská a Brankovická. Pro lepší představu o podobě Zálabí a bližší orientaci přikládám jeho mapy. V následujících odstavcích přiblížím vzhled předměstí ve zkoumaných letech, jeho podobu, statut a početní růst obyvatel i domů.

Do druhé poloviny 19. století vstupovalo tedy Zálabí jako městské předměstí. To dokazují zápisy v Potůčkově kronice a jiných písemnostech. Názvy ulic reflektují často místo, na kterém se nacházejí, kam vedou, místo známé události nebo jména osob, které v okolí žily. Na Zálabí jsou to např. ulice Křičkova, Horského, Mnichovická, Morávkova a další. I (ne)slavnou louž, dnes už dávno zasypanou a zastavěnou, připomíná ulice Na Louži. Nacházela se na místě této ulice a vytvářela jakousi náves. I ona přispívala k vesnické podobě Zálabí. Při každém dešti se nekontrolovaně rozpínala. Až na konci století, díky neustálým stížnostem Zálabáků, byla obehnána zídka se železným zábradlím. To však neřešilo problém. Později louž nechalo město odvodnit struhou do Labe, a nakonec byla zcela zavežena.<sup>7</sup> Zálabské předměstí čítalo v polovině 19. století okolo 140ti domů.<sup>8</sup> Tvořilo ho Jiráskovo náměstí (dříve Svatovítské) ze kterého, po dokončení Masarykova mostu z okraje náměstí, proudily tři hlavní komunikace z města a jedna, dnes ulice Brankovická, do Borků. Směrem na Velký Osek to byla tedy ulice Veltrubská, směrem na Ovčáry, Ovčárecká později vedoucí okolo trojice nejvýznamnějších zálabských podniků a ulice Třídvorská vedoucí do stejnojmenné vesnice a dál na Týnec nad Labem a Pardubice. Vedle této tepny se nacházely pískové kopce převezené v 70. letech 19. století po nové Severozápadní dráze na stavbu nádraží na protější břeh.<sup>9</sup>

Na konci zástavby se nacházely domky pro výběrčí mýtného poplatku. Na Zálabí stály čtyři při každé z těchto silnic a jedna u starého dřevěného mostu. Po otevření nového železného mostu bylo mýto přesunuto na městskou stranu a nebylo už opatřeno závorami jako

---

<sup>7</sup> JIČÍNSKÝ, Eda. Zálabí před půl stoletím a ještě dříve. In *Věstník Klubu československých turistů odboru v Kolíně*. Roč. XII, 1935, s. 53-54.

<sup>8</sup> SOkA Kolín, fond AM Kolín, bez inv. č., Pamětní kniha (1836) 1886 – 1900, (autor František Potůček), s. 69.

<sup>9</sup> JIČÍNSKÝ, Eda. Zálabí před půl stoletím a ještě dříve. In *Věstník Klubu československých turistů odboru v Kolíně*. Roč. XII, 1935, s. 54.

ostatní mýtná místa. Výběrčí závory na noc spouštěl a vstup do města osvětlil. Zpoplatněno bylo především hnaní volného i zapřaženého dobytka, povozy a kočáry.

*„Jinak bylo v těchto místech jako při stvoření světa: země byla pustá – samá písčítá pole, s nichž (sic) vítr leckdy i zrno právě zaseté odvál. Od silnice ovčárské až k veltrubské táhly se dnes již ulicemi Chelčického, Pejřimskou, Okružní třídou a Sadovou ulicí zastavěné dlouhé pruhy polí „korčáky“ [...].“<sup>10</sup> Právě Okružní třída vymezovala dlouhou dobu jakoby užší prostor předměstí. Na severní a severovýchodní straně v podstatě do dnes určuje hranici obytné zástavby, kromě silnice Třídvorské, na kterou navázaly další zálabské uličky. Tento prostor se nazýval Měkovina, nejspíš podle písčitého podloží. Na straně západní a severozápadní se předměstí rozrostlo bezprostředně k Borkům a to hlavně v období první republiky.<sup>11</sup>*

V ulici Brankovické se dosud nachází zatopený lom Radimských, ve 30. letech využívaný v zimě nově zrozeným hokejovým klubem. Před ním vlevo v ulici Za Baštou, která stoupá a končí na Zálabské skále s Práchovnou, stála kovárna čp. 128 a o kus dál bydlel hrobař v tzv. pazderně. Pod skálou byl a stále stojí Radimského mlýn. U zahrady mlýna byla postavena kolínská pohodnice, později přesunutá na konec ulice U Borku. Směrem k lesu, naproti lomu, už nebylo nic než zmíněná písčítá pole, která se postupně zastavovala (například zde vyrostla továrna na izolace bratří Wurmů, továrna Lípa a nespočet bytových i rodinných domků). Dál za Brankovickou ulicí se nacházela už jen hájovna a sušárna borových šišek na získání semen pro malou školku nedaleko hájovny. Na místě dnešní kaštanové aleje bývala vojenská střelnice setniny myslivců. Stříleli od začátku aleje směrem k lesu, kde měli val pro zachytávání střel.<sup>12</sup>

Domky přibývaly a spolu s nimi rostla i délka všech tří výpadových silnic, na které se napojovaly další a další ulice. První větší bourání domů si vyžádala stavba SZ dráhy (asi pět), a pak až regulace Labe ve 20. a 30. letech 20. století, při které zanikla skupinka starých domků na Podskalském nábřeží, kde se nacházela např. koželužna a košíkárna.

Na skále stojí dodnes skupinka původních domků. Jeden patřil tesaři Schillerovi, který každé Vánoce vystavil svůj částečně pohyblivý, osvětlený vyřezávaný betlém, který byl atrakcí nejen pro děti z města. Tato tradice se udržuje v podstatě dodnes při každoročním živém Betlémě na Zálabské skále, která je nazývána Betlémem dodnes.

---

<sup>10</sup> JIČÍNSKÝ, Eda. Zálabí před půl stoletím a ještě dříve. In *Věstník Klubu československých turistů odboru v Kolíně*. Roč. XII, 1935, s. 55.

<sup>11</sup> HRŠEL, Hubert. Regulační a stavební úvaha dnešní doby. In *Kolín: město a okres*. Praha, 1931. S. 34-36.

<sup>12</sup> JIČÍNSKÝ, Eda. Zálabí před půl stoletím a ještě dříve. In *Věstník Klubu československých turistů odboru v Kolíně*. Roč. XII, 1935, s. 56, 86.

Ted' se obrátím k východní straně od náměstí ulicí Tovární. Tuto stranu ohraničovala v 70. letech 19. století nová železnice a až později se za ní začalo s výstavbou. Vyrostla tu Fischerova olejna i Tumlířova továrna, o kterých se zmíním v jiné kapitole. Samozřejmě i na této straně prorůstaly podniky do obytné zástavby. Při ulici Ovčárecké založili měšťané dívčí školu (1886) a chlapeckou školu (1899).<sup>13</sup> Dál silnice pokračuje na severovýchod, kde byl založen vlevo před přejezdem SZ dráhy roku 1882 nový obecní katolický hřbitov a za přejezdem trojice největších zálabských podniků.

Střed s náměstím ožil čilým transitním i obchodním ruchem po otevření železného mostu roku 1879, jak píše dále. Po dostavbě Masarykova mostu se přesunul život na okraj táhlého náměstí. Omezil se už jenom na stále se zvyšující dopravu. K roku 1924 se na pravé straně řeky nacházelo 11 hostinců, 2 výčepy pálených lihových nápojů, vinárna a 2 kantýny.<sup>14</sup> Tuto informaci jsem načerpal z dopisu Zemské správě v Praze za účelem zjištění potřeby dalšího hostinského zařízení a udělení koncese.

## 2.1 Původ předměstí

Předměstí vzniklo na místě dvou malých osad za Labem, které patřily k sedleckému opatství a spadaly pod farní kapli přestavěnou později na kostel sv. Víta. Farní ves Mnichovice (dříve Měchowice) položila základ pozdějšímu Zálabí. Ležela bezprostředně za řekou, přes kterou vedl dřevěný most situovaný o něco výše než dnešní Masarykův. Spolu s druhou farní vsí Brankovicemi, ležící pravděpodobně dál po proudu Labe, byly již brzy dány sedleckými mnichy do zástavy kolínským měšťanům. O tom svědčí zápis z městské knihy: „Roku 1315 postoupili Pražané Kunrat Junošů a Fridrich od Kokotů vsi Brankovice a Mnichovice Jenlinu a Chezlinu.“<sup>15</sup> Roku 1406 se rozhořel spor města se sedleckým klášteřem, ve kterém šlo o vlastnické právo na Mnichovice: „[...] tu vyznali starožitní lidé vládykové Markvart Chudý z Veltrub, Jan Korček z Božec, Hereš a Aleš z Býchor i Mareš Sak z Bohúňovic v přítomnosti richtářů a konšel měst Čáslavi, Kouřimi a Nymburka, že ves Mnichovice od šedesáti let, co oni pamatovat mohou, k správě města Kolína náleží a že není pamětníka, aby Mnichovice mimo město Kolín jiného pána měly.“<sup>16</sup> Konflikt byl tedy rozhodnut ve prospěch Kolínských díky starousedlíkům z okolních vsí, a budoucí předměstí se dostalo do stálého držení města. To vše ještě stvrdil oficiální odprodej obou vsí, který se

---

<sup>13</sup> JIČÍNSKÝ, Eda. Zálabí před půl stoletím a ještě dříve. In *Věstník Klubu československých turistů odboru v Kolíně*. Roč. XII, 1935, s. 87.

<sup>14</sup> SOKA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 1069, sign. 6/3/K/1/73, živnostenský spis hostince čp. 599, Kolín V - Dymokurská.

<sup>15</sup> VÁVRA, Josef. *Dějiny královského města Kolína nad Labem: oddělení první*. Kolín, 1888. S. 56. Bez ISBN.

<sup>16</sup> Tamtéž.

uskutečnil roku 1410 „*ve středu před sv. Prokopem*“. Opat Jakub Sedlecký stanovil cenu 130 kop a zajistil, aby změnou majitele nebyly dotčeny klášterní mlýny a kamenné lomy, jež se nacházely poblíž, na obou březích Labe. To znamenalo, že lidé směřující za těmito službami a zbožím neplatili žádné mýto na mostě, tzv. ungelt.

Ves Brankovice se nacházela, jak jsem již zmínil, níže po toku Labe, pravděpodobně v místě, kde dnes stojí Klavarský jez. O ní nejsou ale téměř žádné zmínky, takže o poloze se dá jenom polemizovat. První písemnou zmínku máme právě z roku 1406. Tato osada později zanikla s největší pravděpodobností díky své poloze bezprostředně u vody. Tok se za léta postupně posunul a osada „spláchly“ časté záplavy.

Mnichovice byly od pradávna poměrně silně osídleny a počet osadníků stále rostl, stejně jako kontakt s protilehlým městem. Nacházelo se zde několik řemeslnických dílen a statků. Zastoupení měli sklenáři, hrnčíři, barvíři, tkalci i ševci. Někteří měšťané zde skupovali dvory, jiné přinutily okolnosti se sem přemístit díky své špatné finanční situaci. A tak bylo nisto čím dál více svázáno s protějším městem a jeho obyvateli.

Mnichovičtí disponovali však vždy stejnými právy jako Kolínští, proto směli provozovat nejen orbu, ale i řemesla a obchod. I přesto, že Zálabí spadalo pod královské město, ponechávalo si svého rychtáře, 4 konšely a dva starší po celé 16. a 17. století. Toto zálabské vedení konalo některé povinnosti jako např. správu gruntů svatovítské fary (zanikla za Husitských válek) a policejní službu jakou jinde vykonávali čtvrtní hejtmani. Úřad se tedy ještě v 17. století honosil samostatností, i když částečně omezenou. Za čas však přešla veškerá administrativa na městskou radu.

Název Zálabí se definitivně vžil do místních poměrů už od 20. let 16. století: „[...] *jež od roku 1520 zhusta již nazýváno bylo „Zálabí.*“<sup>17</sup> K tomu dopomohla i čím dál větší provázanost s Kolínem, jehož obyvatelé upouštěli postupně od původního označení vsi a zároveň se „Zálabáci“ zase začali považovat za měšťany kolínské. Původní název se opět dostal do podvědomí až v době pojmenovávání ulic, kdy jedné byl prisouzen název Mnichovice.

## 2.2 Urbanizační vývoj

Nyní přiblížím urbanizační vývoj Zálabí ve statistické tabulce. Údaje jsem zjišťoval z dostupných archiválií. Do konce 19. století jsou k dispozici počty obyvatel a domů rozdělených dle předměstí v Kronice města, psané Františkem Potůčkem. Pro 20. století je to už těžší dohledávání a někdy bylo třeba sečíst sčítací archy nebo využít zcela jiné nestatistické

---

<sup>17</sup> VÁVRA, Josef. *Dějiny královského města Kolína nad Labem: oddělení první*. Kolín, 1888. S.125. Bez ISBN.

materiály. Ze všech těchto vyplývá skutečnost, že bylo Zálabí největším kolínským předměstím. Zaujímal plochu asi 1/3 ze všech 4 předměstí. Z těchto čísel jsem zjistil, že největší stavební rozvoj 19. století připadá mezi roky 1880 a 1900, kdy přibylo 91 čísel v a za desetiletí následující dokonce 104 nových čísel. Ve 20. století připadá nejsilnější stavební rozvoj samozřejmě na poválečné období, tedy mezi lety 1920 – 1930, kdy přibylo 337 čísel popisných. Ovšem je třeba brát v potaz, že někdy stavební úřad přidělil číslo například z již zbouraného domu, takže ne vždy byl stavěn dům tzv. na zelené louce.

tabulka 1 - Údaje z městské kroniky psané do roku 1900.<sup>18</sup>

	Rodin	Mužů	Žen	Celkem Zálabí	Celkem Kolín
1850					6749
					Z toho Židů okolo 1400
1880	559	1217	1314	<b>2531</b>	11332
1890	-	1572	1667	<b>3239</b>	13268
1900	-	2094	2245	<b>4339</b>	15024

tabulka 2 - Počet domů (pro srovnání uvádím 2. největší předměstí a celkový počet).<sup>19</sup>

	Předměstí Kutnohorské	Předměstí Zálabské	Celé město
1845	87	<b>135</b>	519
1866	113	<b>141</b>	559
1874	151	<b>191</b>	687
1880	157	<b>205</b>	724
1886	180	<b>255</b>	853
1890	186	<b>296</b>	881
1900	204	<b>400</b>	1116

Dále jsem zjistil počty obyvatel z roku 1921,<sup>20</sup> 1930,<sup>21</sup> 1938.<sup>22</sup> Doplnil jsem je o celkové počty obyvatel.<sup>23</sup> A v další tabulce č. 4 počet domů po deseti letech počínaje rokem 1910 a konče rokem 1940.<sup>24</sup>

tabulka 3 - Počet obyvatel z let 1921, 1930, 1938 a celkový počet obyvatel města.

	Celkem Zálabí	Celkem Kolín
1910	-	16470
1921	<b>5633</b>	16204
1930	<b>6939</b>	18488
1938	<b>7146</b>	-

<sup>18</sup> SOKA ,Kolín, fond AM Kolín, bez inv. č., Pamětní kniha (1836) 1886 – 1900, (autor František Potůček), s. 15, 264, 281, 624.

<sup>19</sup> Tamtéž, s. 69.

<sup>20</sup> SOKA Kolín, fond Sčítání obyvatelstva 1921, okres Kolín, bez inv. č.

<sup>21</sup> SOKA Kolín, fond Okresní národní výbor Kolín, bez inv. č., Matriky škol (výkazy) 1930 - 1937, 1958.

<sup>22</sup> SOKA Kolín, fond MěÚ Kolín, bez inv. č., sign. F (1931 – 1944), dopis Okresnímu úřadu Kolín z městského úřadu za účelem zjištění potřeby nové lékárny na Zálabí s datem 6.2. 1939.

<sup>23</sup> Kolektiv autorů. *Retrospektivní lexikon obcí ČSSR 1850 – 1970*, Praha, 1978. S. 102-103. Bez ISBN.

<sup>24</sup> SOKA Kolín, fond MěÚ Kolín, bez inv. č., Seznam majitelů domů – pomocná kniha katastru z let 1901 – 1941.



tabulka 4 - Počet domů

	<b>Celkem Zálabí</b>
1910	<b>514</b>
1920	<b>599</b>
1930	<b>936</b>
1940	<b>1179</b>

## 2.3 Mosty

Na konci 70. let 19. století se Zálabí dočkalo důstojnějšího spojení s městem. Nový železný most nahradil zchátralý dřevěný, který už dlouho přesluhoval a: „*hrozilo při každé větší vodě, že se vydá na pouť k Poděbradům.*“<sup>25</sup> Dalo by se říci, že to byl důsledek hlavně silícího obchodního ruchu ve městě. Nový most vyprojektoval architekt Jan Mayer a v roce 1878 se začalo stavět. Již v červenci následujícího roku byl most slavnostně vysvěcen a otevřen. Jeho skládací konstrukce z nýtovaných železných oddílů byla dostatečně levná<sup>26</sup> a umožnila rychlou stavbu tak, jak si přálo město. Jak je vidět na zobrazení v novinách, most byl umístěn výš proti proudu než původní a vedl přes horní část Hořejšího ostrova. Na městské straně začínal za železnicí u Starých lázní a ústil přímo na Jiráskově náměstí.<sup>27</sup>

Zajisté i tento most by zde spojoval břehy, déle než byla jeho životnost, ale rozvoj automobilismu, průmyslu a s ním spojené nákladní dopravy si žádal už za pár desítek let pevnější přejezd. Mayerův most se už ke konci svého života neopravoval kvůli stavbě nového železobetonového mostu, a jeho stav se horšil: „*[...] je chatrný, nýty se nevyztužují, nátěry neobnovují.*“<sup>28</sup> Čekalo se na jeho brzké demontování, které se však protáhlo až do roku 1928.

### **Masarykův most**

A tak zde vyrůstal mezi lety 1913 až 1927 nový železobetonový Masarykův most opatřený hydroelektrárnou. Jeho stavba začala v době, kdy probíhala v Kolíně regulace toku, která ale byla přerušena válkou. Nachází se níže zhruba v polovině Hořejšího ostrova. Přemostil i železnici na městské straně a plynule navázal na městskou Mostní ulici. Na zálabské straně určil tehdy novou podobu zálabského předmostí. Jeho záparem v tehdejší době bylo, že se člověk neocítl přímo na Jiráskově náměstí, a odsunul tak ruch plynoucí z této spojnice o kus dál. V dnešní době to můžeme pokládat za pozitivum. Projekt Masarykova

<sup>25</sup> Most přes silnici Labskotýnskou. In *Koruna česká*. 26.7.1879, roč. VIII, č. 60, s. 1.

<sup>26</sup> Tamtéž. Jeho rozpočet byl 135000 tisíc zlatých.

<sup>27</sup> *Hlas demokracie*. 25.8.1928, roč. VIII, č. 34, s. 1.

<sup>28</sup> *Hlas demokracie*. 26.4.1924, roč. V, č. 17, s. 3.

mostu zpracoval František Roith. Všechny práce v řece, jako byla stavba pilířů a montáž pohyblivého jezu, provedla firma Kapsa a Müller z Pardubic, tatáž firma, která regulovala Labe. Pilíře stihla to do válečných let, a poté stavbu zastavila. Most leží na 8 pilířích, z nichž pět je nad řekou. Je široký 12 metrů, z toho 7 metrů zaujímá vozovka a zbytek chodníky po obou stranách. Na pravé straně od města, za železnicí, je široká rampa vedoucí ke Starým Lázním, k nádraží a také se napojuje na starokolínskou silnici vedoucí přes úroňový přejezd Severozápadní dráhy.<sup>29</sup>

Právě v polovině 20. let se rozvinuly debaty o budoucí podobě předmostí na Zálabí: „*Projekty došlé na zastavovací a upravovací plán částě města Kolína při vyústění nového mostu na straně zálabské a městské jsou veřejně vyloženy k nahlédnutí na radnici.*“<sup>30</sup> František Roith ve své studii řešil most komplexně i s jeho budoucím okolím tak, jak bývalo tehdy dobrým, dnes málo uplatňovaným zvykem. Dalšími architekty, kteří řešili zastavovací plán na město a Zálabí byli Wallenfels, Zákrejs a nejpozději ve 40. letech Frágner.

---

<sup>29</sup> RŮŽIČKA, V. Okresní silnicový most v Kolíně. In *Věstník klubu čsl. turistů odbor Kolín*. Roč. III, 1926, č. 8, s. 81-84.

<sup>30</sup> *Hlas demokracie*. 6.9.1924, roč. V, č. 36, s. 4.

### 3. SPLAVNĚNÍ LABE

O regulaci řeky se zmíním, jelikož se v Kolíně dotkla především Zálabí, předměstí, ve kterém dřímá vysoký potenciál možného rozvoje, a jak se ukáže, tento předpoklad se i díky regulaci naplnil a městu zúročil v podobě nejdynamičtějšího růstu ze všech předměstí v průmyslové i urbanistické zástavbě. Řeka od pradávna přinášela ruch, levnou dopravu, hnací sílu a v té době by úpravou byla získána nová půda.

Polabská města zužovaly každoroční záplavy. Pustošily úrodu a působily materiální škody: „Dle brožury „Střední Labe“ dle Breitenlohnera velké vody odnášejí z Čech ročně okrouhle za 240 mil. hnojivých látek.“<sup>31</sup> Na rok 1926 dlouho obyvatelé města vzpomínaly: „[...] dvakrát v jednom roce nákladně upravený městský ostrov zpustošen [...].“<sup>32</sup> Koryto řeky nemělo stálé řečiště. Neustále se měnilo díky svým meandrům a zaplavovalo vždy jiné části okolní země. Níže položené Zálabí nebylo ušetřeno. Vlastní město totiž stojí na vyvýšeném skalnatém návrší.

Projektů ke splavnění středního Labe, tzn. úsek Jaroměř – Mělník, existovalo více. V dějinách je jeden znám již z roku 1762. Ale dopadl jako následující plány, zapadl „do šuplíku“ a neuskutečnil se.<sup>33</sup> Teprve až přelom století otevírá otázku regulace s cílem ji uskutečnit. Pozitiva povodní byla v moderní době mizivá. Velká voda přinášela sice živiny a vláhu okolním polnostem, ale držela se zde velmi dlouho a někdy nestačily níže položené pozemky ani vyschnout a byly zality další povodní. Přistoupilo se tedy k plánování regulace a splavnění středního toku Labe.

Pro jeho realizaci byl ustaven vodocestným zákonem z roku 1901 **Středolabský komitét**, který měl za úkol vše okolo úpravy řeky. K této otázce vydával vlastní časopis, který informoval o podniknutých krocích a později o hotových úsecích.<sup>34</sup> Dílčí kanalizační práce probíhaly v souvislosti s rostoucí lodní přepravou už od roku 1875.<sup>35</sup> Po několikaletém prozkoumávání terénu a kreslení plánů přijal komitét roku 1905 konečný projekt a o dvě léta později mohl slavnostně vyhlásit začátek prací.<sup>36</sup>

Na počátku 20. století existovaly 4 návrhy splavnění Labe ve městě Kolíně.<sup>37</sup> Diskuze o „kolínském“ Labi s sebou přinášela do jisté míry i velkolepé plány, jakým se stal

<sup>31</sup> ČECH, Význam regulace Labe pro Kolín a Polabí. In *Kolín, město a okres*. Praha, b.d. (1934). S. 31.

<sup>32</sup> Tamtéž.

<sup>33</sup> SCHNEIDER, Jaroslav. Projekt čes. inž. Lískovce o splavnění středního Labe r. 1762. In *Doprava a hospodářství*. Roč. 1942, č. 6-7, s. 70.

<sup>34</sup> *Střední Labe upravené a uplavněné*. Roč I, 1902-1903.

<sup>35</sup> *Střední Labe upravené a uplavněné*. Roč I, září 1901, č. 1, s. 2.

<sup>36</sup> JOUZA, Ladislav. *Historie a současnost podnikání na Kolínsku*. Kolín, 1999. s. 63. Bez ISBN.

<sup>37</sup> Informační schůze ohledně regulace Labe. In *Labské proudy*. 31.3. 1905, roč. X, č. 13, s. 1-2.

projekt na říční obchvat Zálabí, nazývaný laterální kanál. Bylo zamýšleno, že by Labe vybočilo proti akciovému cukrovaru doprava po proudu, a tím se prakticky vyhnulo městu. Obkroužilo by Zálabí, a linulo se jako kanál okolo „průmyslové zóny“ resp. okolo cukrovaru Horského, Cikorky, Vozovky a Petrolejky. Tyto podniky samozřejmě počítaly s jeho využitím. Ústí kanálu bylo naplánováno až za dnešní Klavarský jez. Ovšem tento projekt bral na zřetel pouze výhody pro průmyslníky, a ne pro většinu občanů města: „*Laterárním kanálem, [...], by byla veškerá plavba městu odvedena, odveden by jím byl i rušný život z města [...].*“<sup>38</sup> Další jeho hlavní zápory spočívaly v napojení kanálu jen na Severozápadní dráhu, tudíž by se přes ni a přes řeku expedovalo veškeré zboží na dráhu státní a Čerčanskou. Také by nastal problém s umístěním přístavu transitního a lokálního, které by byly situovány nevhodně na protější straně na předměstí Kutnohorském. Zboží by se velmi prodražilo. Proto byl schválen plán druhý, který respektoval stávající koryto řeky.

Tento nepochybně přínosnější projekt znamenal lodní ruch a tok mohli využívat všichni obyvatelé města. Jeho realizace ukrojila kousek Hořejšího ostrova. Počítalo se, že vznikne zálabské nábřeží, a tímto průtahem by se uskutečnila asanace celého předměstí.

Nesporné výhody druhého projektu zvítězily, protože uspokojily všechny potřeby města. Pro druhé řešení hlasovalo 15 členů rady z celkového počtu 25.<sup>39</sup> Roku 1905 se tedy rozhodlo o budoucí podobě a dotvoření centra města, ale počátek prací byl ještě v nedohlednu. Obyvatelé po několika letech přestali doufat v jeho realizaci.

Teprve až roku 1913 začaly práce v Kolíně: „*Tyto dny došla ze ředitelství pro vodní stavby v Praze zaručená a jistě radostná zvěst, že skončeno bylo ofertní řízení pro zadání prací regulačních a tyto zadány firmě Müller a Kapsa s podmínkou, že firma práce bezodkladně zahájí.*“<sup>40</sup> Tato pardubická firma získala tedy zakázku a mohlo se přikročit k prvnímu kopnutí do země, které nastalo v měsíci dubnu: „*Firma Kapsa a Müller počne v nejbližších dnech se stavbou pilotového mostu provizorního, který má sloužiti potřebám firmy při pracích regulačních a sprostředkovati spojení mezi Hořejším ostrovem a levým břehem labským [...].*“<sup>41</sup>

<sup>38</sup> *Kolínské listy*. 27.4.1912, roč. VIII, č. 17, s. 4.

<sup>39</sup> PAVEC, Antonín. *Splavnění Labe v král. městě Kolíně*. B.m. [Kolín], b.d. [1905]. S. 8.

<sup>40</sup> K regulaci Labe. In *Kolínské listy*. 22.2. 1913, roč. XIV, č. 8. s. 3.

<sup>41</sup> Regulace v Kolíně. In *Kolínské listy*. 26.4. 1913, roč. XIV, č. 16, s. 4.

## 4. BORKY

Nyní se zmíním o tomto, jak název napovídá, borovém lese, jeho původu a vývoji až k hlavní jeho dnešní funkci, kterou naplňuje již přes sto let, funkci rekreační.

Zálabské Borky spadají do kategorie lesů zvláštního určení, podkategorie příměstské a další lesy se zvýšenou rekreační funkcí. Jejich plocha dnes činí cca 100 hektarů, z toho 60% procent patří městu a zbytek soukromníkům.<sup>42</sup> Skládají se z lužního listnatého lesa blíže k řece a z borového lesa, který leží dál na písčitém návrší. Je protkán cestami, a v nedávné době zde byla vytyčena naučná stezka vedoucí i přes původní části lesa, kam dříve jen málo kdo zavítal.

V polovině 19. století se zde nacházely tři samostatné ostrůvky porostu - Roztrhaný, Zadní Pejřimka, Borky. Prázdné plochy mezi nimi se obhospodařovaly. Dnes se tedy procházíme v uměle vytvořeném lese, jež byl plánovitě dosázen ke zbytkům původního, především lužního porostu, a rozrostl se do dnešní velikosti. Samozřejmě, že blízkost městu a reliéf lesa hrály významnou roli, a tak prázdné palouky vybízely k zakládání sportovišť. Na přelomu století vyzrál společenský názor ke sportování jako k pozitivní a prospěšné lidské činnosti. Právě v této době starostoval Čeněk Kříčka, který založil městskou stavební kancelář vedenou inženýrem Hlaváčkem. Objevovaly se návrhy na využití volných zálabských parcel v urbanistických plánech města. Les skýtal sice mnoho možností, ale k jeho „zkulturnění“ se přikročovalo dosti nesoustavně. Zprvu se „nový“ les nechával ladem, nanejvýše se dosazoval dalšími stromy a sloužil k městskému hospodaření. V Borkách byly již upraveny některé cesty, které však kontinuálně přecházely do bujného původního porostu, a tak se zatím využíval spíše jako zásobárna palivového dřeva pro město než jako kulturně společenské a relaxační místo.

První úpravy se provedly na přelomu století, tedy v období Kříčkově, a další následovaly až po stabilizaci „nového“ státu v roce 1924 a v následujících letech. Důležitou úlohu hrál kolínský Okrašlovací spolek, který se podílel na správě nejen tohoto lesa. Ve 30. letech byly již upraveny široké cesty především v části jehličnaté. Rekreační les ukončovaly až polnosti a louky. Sportovní plochy zaujímaly v roce 1932 okolo 5 hektarů z celkové plochy Borků.

Dnes navazují už přímo na Kmochův ostrov, s nímž jsou spojeny lávkou pro pěší. Stoletá kaštanová alej, založená na přelomu 19. a 20. století, stojí přímo před vyústěním lávky

---

<sup>42</sup> Kolektiv autorů. *Moje město Kolín, od lužního lesa po městský park*. Poděbrady, 2007. ISBN 80-86403-10-6.

na Zálabí, a tak chodec pokračuje plynule tímto stromovím, vedle kterého se mu otevírá vstupní park s dětským hřištěm. Dnes tento vstup hyzdí stará plechová sportovní hala STAP.

Rozlehlý park pojal větší počet lidí, kteří se zde setkávali např. na pořádané koncerty. Všechny slavnosti, jichž se účastnilo i tisíce lidí, se do té doby odbyvaly na ostrově. Ten se pak dlouhou dobu vzpamatovával z takového náporu. Borky mu měly ulevit.<sup>43</sup> Už tehdy se uvažovalo o přímém propojení z ostrova přes Labe, zpočátku přívozem a později lávkou. Tato myšlenka, objevující se nejpozději roku 1895,<sup>44</sup> jak stojí výš, byla realizována nedávno, až roku 2005. Do té doby museli Kolíňáci do Borků přes město, most a z něho ještě asi 500 metrů okolo lomu, po proudu řeky zálabskými písčinami, kde na přelomu 19. a 20. století ještě nic nestálo.

Dnes touto cestou, Brankovickou ulicí, míváme zimní stadion. Ulice po chvíli končí, ale cesta vede dál podél Labe k tenisovým kurtům a letnímu cvičišti Sokola z roku 1929, kde zahýbá od řeky vpravo ke Spartě, k hřišti Mogulu a rozděluje les na dvě části. V menší části, u řeky, město vysazovalo školky, stromky pro budoucí potřebu. Dnes je na místě těchto školek ponejvíce hustý, mladý, neprostupný les, do kterého už většina lidí nezavítá. Větší část ohraničuje čistíčka odpadních vod, stavební parcely a z druhé strany zálabská zástavba. Takže z větší části je dnes borový les upravený a směrem k Labi přechází v listnatý, původně lužní les.

### **Úprava Borků**

Jak jsem zmínil v předešlé kapitole, dostatek volného prostoru a nezastavěných pozemků na zálabském předměstí vyvolával diskuze o podobě tohoto předměstí. Na konci století se Čeněk Kříčka zasazoval a podnikal první kroky k vytvoření prvního regulačního plánu pro město. Do této doby vznikaly jednotlivé stavby dosti živelně. Mimo jiné se zaměřil i na přeměnu malého borového lesíka na městský park: „*Teprve po jeho nastoupení starostenském se v nich upravily pěšiny, které se za jeho nástupců ještě doplňovaly [...]*“. „*Za arch. Kříčky se vysázelo nyní již vzrostlé a velice pěkné dvojité stromořadí kaštanové, za něho započalo se v jedné části s navážením humusu a kompostu pro založení louky, na níž by se mohly pořádati různé místní slavnosti a atrakce.*“<sup>45</sup>

V poválečných letech se znovu oživila otázka Borků a snahy o jejich zkulturnění a lepšího zpřístupnění. Předsedou městské sadové komise, panem Prágrem, byl neustále připomínán nymburský příklad nově přebudovaného ostrova, a tak městská rada požádala

<sup>43</sup> Borek. In *Labské proudy*. 8.7.1898, roč.III, č. 27, s. 6.

<sup>44</sup> *Polabské listy*. 20.4. 1895, roč.II, č. 16, s. 4.

<sup>45</sup> Úprava kolínských sadů „Borků“. In *Hlas demokracie*. 28.3.1925, roč. V, č. 13, s. 1-2.

známého zahradního architekta Josefa Kumpána, aby vypracoval komplexní projekt přeměny Borků.

Plán na Lidový sportovní sad v Kolíně, jak se nazýval, tak spatřil světlo světa. Zachovával lesní porost a využíval terénních nerovností ke vhodnému umístění budov, restaurací a sportovišť pro všechny spolky ve městě (Sokoly, fotbalisty, atlety, střelce atd.): „*Plán pamatuje na veliké hřiště sportovní, které bude asi čtyřikrát tak velké jako Karlovo náměstí, [...], hřiště to umístěno jest ve středu Borků. [...] Poblíž něho jsou směrem jižním 4 gurty tenisové, naproti nim dráha pro jízdu na kole a v pokračování směrem jižním (k Labi) sluneční lázně [...] a při nich na Labi říční lázně.*“<sup>46</sup> Pečlivě propracovaný projekt myslel tedy na všechny složky sportovní i kulturní oblasti lidského života. Na relaxaci duševní i fyzickou: „*Plánem pamatováno jest také na prostorné a po stránce terrainní (sic) dobře navržené přírodní divadlo.*“<sup>47</sup> Lidový sad vyhovoval i pro jízdu na koni, v kočáru, automobilu a pro mládež a děti navrhl Kumpán: „*atrakční koutek a taneční pavilon v západní části Borků.*“ Vstup do tohoto parku byl z Okružní ulice.

Tento, do jisté míry velkolepý projekt, nebyl nikdy v plné míře uskutečněn, nenašly se na něj v poválečné pokladně prostředky, a tak zůstal zachován alespoň na papíře.

---

<sup>46</sup> Úprava kolínských sadů „Borků“. *Hlas demokracie*. 28.3.1925, roč. V, č. 13, s. 2.

<sup>47</sup> Tamtéž.

## 5. SPORTOVÁNÍ V KOLÍNĚ

Dějiny sportu resp. jednotlivých sportovních klubů a sportovišť jsou od počátků úzce spjaty se zálabským předměstím. Právě zde se nacházel potřebný prostor pro různorodé aktivity. Zdejší parcely nabízely víceméně rovinný charakter, nevyžadovaly tedy větších terénních úprav, a především na jejich pořízení stačil menší obnos peněz.

Jak víme, počátky sportování v masovějším měřítku obecně sahají do konce 19. století. Do doby, kdy si člověk začíná do svého díáře vpisovat čas, který je určen jen a jen pro něho tzv. „volný čas“. Ani Kolínští nejsou výjimkou.

Již před koncem 19. století si studenti, často ještě s nepochopením dospělých, hrávali s míčem nebo provozovali atletické ztužování těla. Díky těmto změnám myšlení lidí se Zálabí postupně stávalo baštou kolínských sportů. Nacházely se zde téměř všechny sportovní kluby, ve kterých se odehrávaly sportovní začátky měšťanů. Sportovci také pořádali kulturní akce, různé bály nebo exhibice, které napomáhaly k získávání stále většího počtu přívrženců. Za všemi vydobytými úspěchy stála usilovná práce nadšenců a členů těchto kroužků, později klubů. Městská rada v době Rakouska - Uherska příliš nepodporovala sportovní aktivity.

První kroužky v Kolíně byly složeny dle tříd ze studentů gymnasia, neaktivnějšími se stali žáci tercie a kvarty, jejichž týmy<sup>48</sup> se v roce 1902 spojily v jeden celek pod názvem A.F.K. Kolín. Zápasy probíhaly na jejich šterkovém hřišti u Vozovky až do roku 1906. V tomto roce se klub konečně dočkal nového oploceného hřiště.<sup>49</sup>

### **A. F. K., Atleticko - fotbalový klub**

Tento klub vedl především fotbalový a lehkootletický odbor, jejichž úspěchy brzy překročily nejen hranice okresu, ale i hranice naší země.

Jak již bylo řečeno, počátky klubu jsou spjaty s rodící se láskou studentů ke sportu. Jejich spojený kroužek A. F. K. přešel v roce 1905 na oficiální amatérský klub.<sup>50</sup> Finance získával především z peněz utržených na vstupném, které se zprvu vybíralo pouze symbolicky do klobouků.

Po ustavení oficiálního amatérského klubu se hlavním cílem stala výstavba nového „regulérního“ oploceného fotbalového hřiště. Již roku 1906 se zásluhou pana stavitele Sklenáře<sup>51</sup> mohli členové prohánět po vysněné ploše a sehrát první slavnostní utkání

<sup>48</sup> Tercie měla kroužek s názvem F.K. Kolín a později se utvořilo kvartální seskupení pod názvem A.C. Kolín.

<sup>49</sup> DVOŘÁK, V. Z historie A. F. K. Kolín. In *Čtyřicet roků A. F. K. Kolín*. Kolín, 1940. S. 5. Bez ISBN.

<sup>50</sup> *Labské proudy*. 20.10.1905, roč. X, č. 42, s. 3.

<sup>51</sup> Zaplatil realizaci nového hřiště.



s Pardubicemi.<sup>52</sup> V tom samém roce se A. F. K. stalo členem ČSF a také ČAAU.<sup>53</sup> Fotbalový odbor disponoval velmi dobrými sportovci a vychovával kvalitní mladou generaci. Zaznamenával úspěchy i na mezinárodním poli, například výhrou ve Vídni, nebo výhrou nad výběrem fotbalistů Oxfordské univerzity v roce 1912.<sup>54</sup> Válečná léta sportování nepřála. Mnoho členů nastoupilo vojenskou službu, a tak v roce 1915 byla zastavena činnost klubu. Ovšem již před blížící se jasnou prohrą rakouských vojsk, rozvinul klub své aktivity, a v roce 1917 sestavili lídři nové mužstvo ze všech klubů v okolí pod názvem S.K. Kolín. Po válce se sloučil s A. F. K. a fungoval opět pod tímto původním jménem. V těchto poválečných letech navázali sportovci na bývalé úspěchy. Klub se dále rozrůstal o další odbory, jakým byl dámská házená, veslařství, šachový odbor nebo řecko-římské zápasy. V nadšeném vlasteneckém prostředí se neustále rozšiřovala členská základna, a také proto stavitel pan Vlček vyprojektoval přestavbu sportoviště, na které město přispělo částkou pouhých 5000 Korun. Poslední úpravy dokončili členové spolu s dělníky již roku 1920.<sup>55</sup> Meziválečná éra se nesla v duchu úspěchu kolínského fotbalu. Několikrát se mužstvo stalo vítězem zmíněné Středočeské župy: *„Rok 1929 zůstane zapsán zlatým písmem v dějinách klubu, neboť závodní mužstvo získalo nejen mistrovství Středočeské župy, ale i dobylo hrdého titulu amatérského mistra tehdejší čsl. republiky, a do třetice všeho dobrého se stalo i držitelem krásné trofeje Ulrichova zlatého poháru za svoje vítězství v pohárové soutěži východočeských měst,[...].“*<sup>56</sup>

Fotbal ve 30. letech zaznamenával další a další úspěchy nejen u nás, ale i v zahraničí. V roce 1934 byl zařazen do státní ligy. Krása a nadšení amatérského fotbalového klubu nahrazovala profesionalizace, která spočívala ve shánění hráčů a financí. Placení fotbalisté odcházeli za vyššími obnosy, a tak již za dva roky sestoupil klub do divize. Nadále však disponoval schopným mladým dorostem, který trenéři důsledně vychovávali, a za čas opět stoupala výkonnost tohoto odboru.

Dalším stěžejním odborem byla právě **atletika**. Kolínský oddíl patří k jednomu z nejstarších v Českých zemích, jak píše Jiří Tuček dlouholetý činovník a pamětník klubu ve své knize: *„I počátky kolínské atletiky spadají do konce minulého století. „Na svědomí“ je měli členové sportovního kroužku Olympia, který tvořili především úředníci cukrovaru. Ti také uspořádali v roce 1899 první mistrovství Čech v přespolním běhu na trati 10 kilometrů*

---

<sup>52</sup> Sehráno s výsledkem 2:2.

<sup>53</sup> Český svaz fotbalový a Česká atleticko-amatérská unie.

<sup>54</sup> Z výboru A.F.K. Kolín. In *Kolínské listy*. 17.2.1912, roč. XIII. č.7, s. 8.

<sup>55</sup> BEZECNÝ, J. Kus historie A. F. K. Kolín. In *A.F.K. Kolín 1900-1925*. Kolín, 1925. S. 7-14. Bez ISBN.

<sup>56</sup> RAJNOVIČ, V. Z historie A.F.K. Kolín. In *Čtyřicet roků A.F.K. Kolín*. Kolín, 1940. S. 7. Bez ISBN.

*dlouhé z Týnce nad Labem do Kolína. [...] Atletický klub byl pak v Kolíně založen rok po tomto mistrovství, tedy v roce 1900.*<sup>57</sup>

Královna sportu je spojena se jmény bratří Prágrů. Nejstarší Oldřich začínal jako student ve fotbalovém studentském kroužku. Těsně po přelomu století odešel na studia do Prahy, kde ihned vstoupil do nového klubu AC Sparta. Zde získával v pravidelných trénincích nejen fyzickou zdatnost, ale i teoreticko - atletické znalosti. O ty se pak dělil se svými bratry Zdíkem a Prokopem. Celé léto jim sloužil Dolní ostrov jako cvičiště, kde proměňovali nabyté vědomosti v praxi. Ovšem toto místo bylo, a dodnes je, cílem procházek měšťanů, u kterých se setkávali s nelibostí, jak o tom vypovídá jeden z bratrů Zdík: „*Počátky této činnosti jako u každého téměř sportu nebyly snadny a namnoze setkávaly se s nepochopením veřejnosti. Brzo hovořilo se po Kolíně, že se ti hoši zbláznili a že běhají polonazí po ostrově [...]*“<sup>58</sup> Bratři jej proto museli využívat až ve večerních hodinách. Vzbuzovali svými sportovními obleky bez rukávů a nohavic pohoršení hlavně u mladých maminek.

Jak bylo řečeno, myšlení lidí a také školních profesorů se po čase změnilo. V Kolíně tomu do jisté míry napomohla pořádaná sportovní exhibice na Dolním ostrově, kde vystoupili Prágrové proti sobě. Kromě jiných cvičení připravili raritní souboj. Na závodní dráhu se postavili proti sobě běžec (Oldřich) a cyklista (Prokop), sekundantem jim byl tehdy ještě malý Zdík. Ve vyrovnaném závodě vyhrály lidské síly nad v té době ještě poměrně neobvyklým „strojem“. Přítomní diváci žasli.

Po studiích se Oldřich ujal vedení lehkootletického oddílu a soutěžil v každém závodě se svým týmem, do kterého později patřil i Zdík. Kolínská atletika nezůstala ve svých výkonech za úspěšným fotbalem a brzy konkurovala pražským klubům. V Borkách na sportovišti začal atletický oddíl pořádat celonárodní závody, kde se kolínští sportovci dělili o přední místa se Spartou či Slavií. Oldřich zde vytvořil v roce 1908 národní rekord ve skoku dalekém,<sup>59</sup> který vydržel celých 14 let. Nejlepší léta předválečného období souvisí tedy se jménem Oldřicha a Zdíka, kteří spolu nastupovali v jednom týmu v letech 1907 - 1909. Poté Zdík odešel do Slavie.

Oldřichovu práci na novém týmu přerušila světová válka, ve které padl už v prvním roce na ruské frontě.<sup>60</sup> I další členové A. F. K. se účastnili bojů. Například Jan Buzek prchnul do ruského zajetí a vstoupil do legií. Vrátil se v roce 1920.

Klub obnovil svou činnost v sezóně roku 1920. Byla vytvořena nová závodní dráha a podniknuty přípravy pro sezónu následující, která se stala nanejvýše úspěšnou, jak o

<sup>57</sup> TUČEK, Jiří a kol. *Sto let kolínské atletiky 1900 – 2000*. Kolín, 2000. S. 4. Bez ISBN.

<sup>58</sup> PRÁGR, Zdík. *Počátky kolínské lehké atletiky*. In *A.F.K. Kolín 1900-1925*. Kolín, 1925. S. 16-19. Bez ISBN.

<sup>59</sup> Skočil 650,5 cm. Dalšími významnými atlety byli Zdík a Prokop Prágrovi, Jan Buzek.

<sup>60</sup> *Labské proudy*. 7.11.1914, roč. XIX, č. 35. s. 6.

ní píše předák kolínské poválečné atletiky gymnasiální profesor Eugen Wiškovský: „*A byla to opravdu šťastná shoda příznivých okolností, jež se začátkem r. 1921 všechny spojily, aby mladému odboru daly mocný impuls a zajistily kolínskou atletiku na řadu let.*“<sup>61</sup> Tím profesor míní mocnou celonárodní propagaci, která rozvířila i kolínské atletické vody. Wiškovský sestavil oddíl ze studentů gymnázia k pořádané středoškolské olympiádě v Pardubicích, konané toho roku. Pohled veřejnosti na sportování se také zásluhou Sokolstva změnil. Ota Jílovský, jeden z činitelů a podporovatelů kolínské atletiky 2. poloviny 20. let, podává informaci o této době: „*Myšlenka regenerace, kterou přinesla s sebou válka a škody jí způsobené na zdraví národa, způsobila pronikavou změnu nazírání na tělovýchovu mládeže: propagace sportovních cvičení, jež před válkou platila více méně za soukromou zábavu jednotlivců, stává se čím dále tím více národní povinností, a tělovýchovné korporace, zvláště pak venkovské sportovní kluby, chtějí-li odpovídati všeobecné potřebě, budou nuceny zakládáním nových odborů organisovati svou činnost na basi daleko širší než se dělo dosud.*“<sup>62</sup> Organizace YMCA<sup>63</sup> nezůstala u slov a poskytla A. F. K. dresy, nářadí a trenéra, který předcvičoval cviky a učil hrát volejbal. Díky těmto faktorům se rozrůstal počet mladých nadějných sportovců stále především z gymnasia, ovšem jen do míry materiálních možností klubu: „*Získali jsme jen tolik hochů. kolik jsme jich mohli obléknouti a zaměstnati.*“<sup>64</sup> Již v září zaznamenával oddíl nové úspěchy, za kterými stály budoucí hvězdy lehké atletiky.

V dalších letech sílil význam lehkootletického odboru. Na závodišti v Borkách uspořádalo nové vedení v čele s Otou Jílovským řadu důležitých závodů. Václav Drozda vytyčil trať pro lesní běh, který se konal v roce 1925.<sup>65</sup> Právě Drozda se stal hlavní hvězdou atletiky v následujícím období: „*Ne neprávem po mnoha úspěších právě v této disciplíně získává přídomek „král přespolních běhů“.* Skvělého úspěchu dosáhl v témže roce na hřišti pražské Sparty, když porazil v přímém souboji na 1500 metrů světového rekordmana Francouze Baratona. Úspěchu o to většího, že Baraton zaběhl světový rekord pouhý týden před tímto soubojem.“<sup>66</sup> V roce 1926 zazářil, již jako významný český běžec, na mezinárodním mistrovství pořádaném v Kolíně, které navštívil nevídaný počet diváků.<sup>67</sup> Ještě v tom samém roce odešel Drozda do České Lípy. Nastal útlum činnosti oddílu, ale rokem 1929 začíná další významné období kolínské atletiky. Do města přišel nový závodník

<sup>61</sup> WIŠKOVSKÝ, Eugen. Kolínská lehká atletika po válce (1920 - 1925). In *A.F.K. Kolín 1900 - 1925*. Kolín, 1925. S. 20. Bez ISBN.

<sup>62</sup> JÍLOVSKÝ, Ota. Proč A.F.K. Kolín nezakládá další odbory. In *A.F.K. Kolín 1900-1925*. Kolín, 1925. S. 24. Bez ISBN.

<sup>63</sup> Křesťanská organizace podporující mladé lidi.

<sup>64</sup> WIŠKOVSKÝ, Eugen. Kolínská lehká atletika, s. 21.

<sup>65</sup> Běhá se dodnes, nese jeho jméno.

<sup>66</sup> TUČEK, Jiří a kol. *Sto let kolínské atletiky 1900 - 2000*. Kolín, 2000. S. 7. Bez ISBN.

<sup>67</sup> Přes 2000 diváků se tísnilo na zálabském sportovišti.

Václav Stárek a vrací se i Drozda. Tato éra, ve které se ujal vedení právě vrhač Stárek z Českého Brodu, trvala celé 4 roky. Stárek vyvedl A. F. K. ze stagnace a nastartoval důležité období atletického oddílu. Angažoval se až do své smrti v roce 1975. Sestavil další skvělý tým, který triumfoval především v běžeckých disciplínách. Třicáté výročí klubu oslavili sportovci vynikajícími výkony. Drozda odešel z A. F. K. nadobro v roce 1932 a usídlil se ve vysokoškolském sportu v Praze.

*„Rok 1933 byl určitým mezníkem v historii atletiky našeho klubu. Přišla v platnost smlouva ČOS. s AAU., která nedovolovala Sokolům, až doposavad členům klubu, startovati za kluby reg. v ČAAU.“<sup>68</sup> Znamenalo to odchod celé řady sportovců zpět k Sokolům. AFK přišlo o 20 členů. Trvalo opět několik let než vychovalo nástupníky, kteří úspěšně hájili svůj klub. Ten se tedy soustředil na výcvik dorostu a v roce 1936 si už připisoval další vítězství s novými jmény, a to také zásluhou předsedy odboru Václava Dvořáka. Za 6 let vykonal se svým neúnavným pobočníkem Stárkem mnohé. Upevnil odbor organizačně, začal s vydáváním měsíčníku Vyrvej.<sup>69</sup> a na počest zakladatele založil Prágrův memoriál. Dále rozšířil klub o ženský oddíl a uskutečnil mnoho dalších změn. Výkony sportovců stoupaly ve všech disciplínách. Další roky se znovu potvrdilo vynikající jméno kolínské atletiky: „Počtem registrovaných členů se klub udržuje již po pět let na prvním místě po Slavii, Spartě a VS Praha.“<sup>70</sup>*

Přišla okupace a 2. světová válka. Touto nepříznivou dobou provedl klub Václav Stárek. Po zákazu Sokola a Dělnické tělovýchovné jednoty se sportovci znovu seskupili v A. F. K. Činnost klubu neustala, jen ubylo pořádaných závodů. Do klubu vstoupila řada dobrých sportovců. Nejedna z nich byl nadlouho spojen s klubem a výchovou dalších generací. Nespočet nadějných životů zmařila válka. I A. F. K. má své oběti: *„Mnoho činovníků i závodníků prošlo koncentračními tábory, někteří zaplatili kruté období životem. [...] Nejbolestnější byla ztráta dvou mladých členů oddílu – nejlepšího kolínského atleta předchozích dvou let Rudy Plešingera a jeho kamaráda Oty Chmela, kteří byli zastřeleni nacisty na kolínském náměstí 7. května 1945 na prahu svobody.“<sup>71</sup>*

Mezi další významnější spolky patřil atletický odbor Sokola. Ten si postavil po dlouhém výběru své letní cvičiště (dnes atletický stadion Mirka Tučka) právě v Borkách.

Uvažovalo se o různých variantách umístění letního areálu. Jeden návrh, který si našel své přívržence díky položení sportoviště bezprostředně za Sokolovnou, na kusu pozemku již

<sup>68</sup> STÁREK, Václav. Kolín, město slavné atletické tradice. In *Čtyřicet roků A.F.K. Kolín*. Kolín, 1940. S 14. Bez ISBN.

<sup>69</sup> Vychází dodnes. Ve světě sportovních zpravodajů se řadí mezi nejstarší v ČR.

<sup>70</sup> STÁREK, Václav. Kolín, s. 16.

<sup>71</sup> TUČEK, Jiří a kol. *Sto let kolínské atletiky 1900 - 2000*. Kolín, 2000. S. 12. Bez ISBN.

nevyužívaného židovského hřbitova, byl zamítnut. Zvítězilo mnohem výhodnější, i když vzdálenější místo: „*Br. m. Pelzlbauer, dává k uvážení zřízení letního cvičiště na místě vedle „tennisu“ na Zálabí v Borkách.*“<sup>72</sup> A tak se přistoupilo k přípravě stavby. Výbor Sokola v letech 1927 - 1928 postupně skoupil pozemky od soukromých majitelů, a poté získal do pronájmu zbývající část od města. Začalo se s vyrovnáváním pozemku. Samotná realizace se kvůli dlouhé zimě rozjela na konci jara roku 1929. Plán dokončení stanovili činovníci na červen toho roku. Mohli si to dovolit, protože bylo počítáno s horlivým nasazením bratrů a sester, kteří se zapojili do stavby. Dokončili ji, spolu se třemi firmami, ve stanoveném termínu. Areál disponoval 220 metry dlouhou dráhou a prostorem pro disciplíny výšku, dálku, tyč, kouli a v neposlední řadě hřištěm pro volejbal. Jak jsem uvedl výše, za války byla Tělovýchovná jednota Sokol zakázána, a tak sportovci přešli do klubu A. F. K., mimo jiné i dlouholetý činovník A. F. K. a běžec Miroslav Tuček.

**Hokejový odbor** měl svůj stánek taktéž na zálabském předměstí. K jeho rozvoji jako odboru A. F. K. došlo ve 30. letech 20. století a první zápasy se odehrály v zimě 1931/32. Přilákaly množství nadšenců, a tak v roce 1932 založil pan Václav Mička, kolínský mecenáš ledního hokeje, hokejový odbor. Týmy sestavil především ze žáků Obchodní akademie v Kolíně. Hrál se v lomu u pana inženýra Radimského, vedle dnešního zimního stadionu. Bylo to sice nebezpečné místo, ale dlouho zde vydržel led, který odolal i náhlé oblevě. První sezóna skončila velice úspěšně a hokej si díky ní získal oblibu u obyvatel města. Tuto sezónu korunovala krasobruslařská exhibice pražských mistrů z různých klubů. Vzbudila velký ohlas. Jen nepříznivé podmínky nedovolily založit krasobruslařský odbor, avšak hokej zakotvil pevně i pro další roky. Členy klubu se stali často sportovci, kteří v zimě nemohli provozovat svůj letní sport. Začali hrát v rámci tréninku pro udržení formy hokej.

Rok 1935 přinesl nesnáze s hrací plochou, jak o tom píše pamětník a pokladník odboru František Skalický: *V tomto roce „bohužel pan Ing. Radimský s poukazem na to, že mu obecenstvo přes největší opatrnost působí na kulturách veliké škody (okolí lomu sloužilo pro pěstování), lom nám již nepropůjčil a odbor musel zříditi kluziště na stadionu.“*<sup>73</sup> Tato velice nákladná záležitost<sup>74</sup> měla nejistý výsledek, protože stačila mírná obleva a nedalo se plochy použít. I přes tyto problémy si mužstvo připsalo další úspěšnou sezónu ve Východočeské župě. V zimě 1936/37 byl klub přeřazen do župy pražské, ve které si nakonec tým vybojoval postup do 2. třídy. Právě tuto poměrně mírnou zimu se ukázala nevýhoda

<sup>72</sup> SOKA Kolín, fond AM, protokol o schůzích správního výboru Sokola Kolín 1926 - 1932, zápis z 1926.

<sup>73</sup> SKALICKÝ, František. Hokejový odbor. In *Čtyřicet let A.F.K. Kolín*. Kolín, 1940. S. 19-20. Bez ISBN.

<sup>74</sup> Zřízení přišlo na více než 6000 Korun.

stříkaného kluziště. Několik zápasů se odehrálo jinde. Ovšem další zima nedovolila už sehrát ani jeden „mistrák“, natož trénovat. A tak slibná sezóna skončila zásluhou přírody nepříznivě. V roce 1938 si kolínské týmy najaly plavební komoru pod Masarykovým mostem a doufaly, že nastane tužší zima a led vydrží. Ale ani tato sezóna se hokejistům nevydařila a sehráli velmi málo utkání. Po tom, co v tomto roce převzal kluziště do správy fotbalový odbor, se situace kolínského hokeje ztížila a vyústila v přerušení činnosti odboru. Kluziště využívala s oblibou veřejnost.

Po značně komplikované situaci za války byl přesto po dvou letech opět obnoven tento odbor, do kterého vstoupila část hráčů ze zrušených týmů. Vedl si se střídavými úspěchy. Kolínský hokej se dočkal vytouženého a tolik potřebného zimního stadionu teprve po 2. světové válce v 50. letech. Vyrostl na Zálabí vedle lomu Radimského.

Hokej se stal tedy velmi rychle oblíbenou zábavou, a tak Kolín spatřil brzy nové týmy. Hráči nabývali zkušeností a fyzické zdatnosti svým ustavičným celoročním tréninkem: „*Forma celoroční fyzické přípravy nebyla v těch dobách ještě běžná.*“<sup>75</sup> Tento HC Kolín, jak zněl oficiální název, zanikl v roce 1940.

Pro úplnost uvádím i další hokejové kluby, ač nepůsobily na Zálabí. Dalším kroužkem, se stali HO Skauti Kolín, s kluzištěm u starého židovského hřbitova. Vydržel 7 let, a poté se rozpadl již pod názvem Rapid Kolín, protože nacisté zakázali činnost Skautů v roce 1940.

**Počátky** kolínského klubového **tenisu** lze najít v roce 1905, kdy místní pan Berger, povoláním učitel, založil samostatný tenisový klub Lawn Tennis Club Kolín (LTC). Berger získal pronájem pozemku na Zálabí naproti dnešnímu zimnímu stadionu. Zde vybudoval s ostatními členy klubu 2 dvorce.<sup>76</sup> Za 3 roky vzniknul další kroužek, Tenisová společnost Kolín, který však sdružoval jen úzký okruh lidí s dvorcem na Hořejším ostrově.

Bílý sport se pozvolna rozvíjel a nacházel si stále více příznivců. Před rokem 1914 šlo spíše o kulturní přátelské setkání než o regulérní turnaje. Válka však ukončila veškerý jeho vývoj, obecně celého sportování a pro klub znamenala zánik.

Po 1. světové válce byl tenis spjatý s osobou inženýra Václava Budila, který přišel do Kolína za prací. Díky jeho oblibě tohoto sportu se začal ihned shánět po hráčích a obnovení klubu. Bývalý pronajatý pozemek byl už použit k jiným účelům, a tak vybudoval

---

<sup>75</sup> Nové kluby. In *40 let hokeje v Kolíně 1934 – 1974*. Kolín, 1974. S. 11. Bez ISBN.

<sup>76</sup> Zanedlouho čítala klubová soupiska 30-40 osob.

dva provizorní kurty u mlýna v Pekle na Pražském předměstí. Další kroužek tenisových milovníků vznikl v Kuchařově cihelně také s provizorním dvorcem.<sup>77</sup>

Budil usilovně pracoval na získání pozemku pro nové kurty. V této aktivitě se angažovalo i A. F. K. a podařilo se jim společně od města pronajmout na 15 let kus vhodné země u Labe v Borkách,<sup>78</sup> která skýtala možnost budoucího rozšiřování. V rámci jubilejních oslav 25. výročí byl LTC přijat do A. F. K. jako tenisový odbor.<sup>79</sup> Společnými silami členů se podařilo vybudovat v Borkách 4 dvorce, dřevěnou klubovnu, „*kteřá má 3 místnosti 4 x 5 m velké s prostornou verandou 2,5 x 12 m, skýtající ochranu pro případ nepříznivého počasí*“<sup>80</sup> a oplotit pozemek. Klubovna sloužila až do roku 1995. Budil zařídil, už jako vedoucí pracovník kolínské elektrárny, elektrickou přípojku. Dále byla rozvedena labská voda pro kropení hracích ploch a okolo cesty k areálu podél řeky vysázeny topoly.<sup>81</sup> Tehdy ještě v poměrně čistém Labi zřídili členové říční koupaliště. To vše se událo během krátké doby v roce 1925,<sup>82</sup> kdy odbor čítal přes 100 členů. Až roku 1934 přibyl další dvorec. V roce 1936 se klub znovu osamostatnil a fungoval jako LTC až do války.

Neexistoval však jediný meziválečný klub. Kromě nejvýznamnějšího LTC se vytvořil ještě tenisový odbor klubu Čechie a odbor tělovýchovné jednoty Orel. Oba sídlily na Zálabí. Čechie vystavěla roku 1930 místo provizorního dvorce u restaurace Na Rozkoši poměrně slušné tenisové zázemí s klubovnou, přibližně v místech dnešní ubytovny Jiskra v Borkách.<sup>83</sup>

Bohužel slibnému vývoji nebylo přáno a další světová válka znovu zastavila celé sportovní i kulturní dění. Německá okupace se nabořovala do života kolínského tenisu. Činnost klubů se výrazně utlumila a nakonec byly zcela zrušeny. Nálety z jara 1945 poničily areál Čechie natolik, že ho už členové neobnovili.<sup>84</sup>

---

<sup>77</sup> ČERMÁK, Em. Lawn – tenisový odbor A. F. K. Kolín. In *Čtyřicet roků A. F. K. Kolín*. Kolín, 1940. S. 17. Bez ISBN.

<sup>78</sup> Dodnes zde fungují tenisové kurty.

<sup>79</sup> *Hlas demokracie*. 11.10.1924, roč. V, č. 41, s. 8.

<sup>80</sup> SOKA Kolín, fond AM, bez inv. č., Pamětní kniha 1924-1929 (autor František Straka), s. 100.

<sup>81</sup> Pokáceny v roce 2007.

<sup>82</sup> *Hlas demokracie*. 5.9.1925, roč. XXIII, č. 36, s. 7.

<sup>83</sup> Dnes jsou zde volejbalová hřiště.

<sup>84</sup> HORA, Stanislav a kol. *100 let kolínského tenisu: 1905-2005*. Kolín, 2005. S. 13. Bez ISBN.

## 6. PODNIKÁNÍ NA ZÁLABÍ

Město Kolín nezažilo mimořádný růst v 2. polovině 19. století jako jediné. Stejně jako v jiných polabských městech i zde se počátek rozvoje přičítá především 70. letům 19. století. Po pádu vlády Alexandra Bacha nastalo určité uvolnění poměrů a soukromníkům se blýskalo na lepší časy. Nový živnostenský řád platný od ledna 1860 poprvé vymezil jednotlivé druhy živností a povolil jejich provozování. Po deseti letech začal nést první plody. Kolín se nachází v úrodném Polabí, a tak první podniky mají návaznost právě na zemědělství, zejména řepářství.

V Kolíně je začátek 70. let spojen s první zakladatelskou horečkou, v jejíž čele stáli významní kolínští měšťané Dr. Havelec, Dr. Václav Radimský a Josef Formánek. Vzkvétal život hospodářský, politický i kulturní. V této době otevřel národohospodář Horský svůj cukrovar na Zálabí a zde také fungoval přestavěný velkomlýň Radimských. Na podporu podnikání byla založena Kolínská úvěrní banka (později Pražská) a vzniklo několik dalších továren (Lučební). Tato etapa tzv. gründerská se týkala především levého břehu řeky. V návaznosti na vznikající průmysl, byly zakládány řemeslné dílny a podniky se zaměřením strojním. Mimo Zálabí stojí za zmínku slavná Bayerova tiskárna založená roku 1880. Ostatně i Josef Bayer se stal akcionářem několika podniků v 2. zakladatelské etapě. V této době byla dokončena tolik důležitá Severozápadní dráha, která přinesla předměstí nové možnosti. Této železnici věnuji větší pozornost v následující podkapitole.

Po jistém útlumu v následujícím období přišla v 90. letech nová generace mladočechů okolo architekta Čenka Kříčky. Právě tehdy se hlavní zájem podnikavců soustředil na Zálabí. Vznikly všechny nejvýznamnější podniky jako Cikorka, Vozovka i Petrolka. „Zálabská“ Severozápadní dráha nesla také svůj díl podnětů. Čeněk Kříčka založil první městskou stavební kancelář, kterou vedl ing. Hlaváček. Od této doby vznikaly urbanistické plány města. Skončila doba neusměrněného stavebního rozvoje. Město dostalo řád, stavěla se kanalizace, dláždily ulice a na Zálabí rostly vilové čtvrti. Slibný vývoj, ve kterém se město začalo oprošťovat od své zemědělské tradice a stávalo se více průmyslovým centrem, přerušila 1. sv. v.

Po ní vyrostla na Zálabí nová parní elektrárna. Mnoho menších podniků prorůstalo do městské zástavby předměstí. Zpomalil se růst počtu obyvatel a začalo se projevovat první negativum polohy města, kvůli které snad nepokračoval urbanistický proces,



jako ve druhé polovině 19. století. Byla jí blízkost hlavního města a na druhé straně zase Pardubic.<sup>85</sup>

Nejednalo se zde o uměle vytvořenou průmyslovou zónu, kde by se soustředil všechn výrobní potenciál jako na ostatních kolínských předměstích. Dodnes je patrné, jak na Zálabí množství jednotlivých řemeslných dílen a firem prorůstalo často do obytných čtvrtí a staly se tak jejich nedílnou součástí. Toto bylo do jisté míry specifickým rysem zálabské strany, která disponovala volnými parcelami uvnitř zástavby.

V této kapitole se budu snažit zachytit vývoj těch nejrelevantnějších podniků, které se alespoň částečně podílely na utváření ojedinělého charakteru předměstí. Většinou se jednalo o společnosti, které vznikaly z impulsu kolínských měšťanů a s podporou města. Dnes by tito lidé byli nejspíše obviněni ze střetu zájmů, ale v tehdejší době byla návaznost na městské vedení, prolínání všech nitek buržoazie a tím dosažení potřebného kapitálu, zcela běžná.

## 6.1 Severozápadní dráha

Železnice rakouské společnosti se začala budovat v 60. letech 19. století. Hlavním projektantem byl v té době věhlasný Wilhelm Hellwag, který si před tímto úkolem poradil i s alpskými průsmyky. Společnost zamýšlela spojit německý sever s Rakouskem přes Čechy. Hlavní záměr společnosti se shodoval se státním rakouským. Šlo o spojení Terstu s Baltským mořem, a také zlepšení vztahů po prusko - rakouské válce v roce 1866.

Ke Kolínu stavba došla v roce 1868. Právě zde měla dráha překročit řeku Labe a pokračovat směrem severozápadním na Nymburk, Lysou nad Labem, Děčín do Ústí nad Labem. V prosinci 1869 byl dokončen úsek Kolín - Golčův Jeníkov. Úsek Kolín - Nymburk ležel na hlavní trase z Vídně do Mladé Boleslavi, kde železnice končila a byl zprovozněn v říjnu 1870 spolu s dostavěním železničního mostu. Na dráhu se připojovalo množství odboček a vedlejších tratí např. do Prahy, Mladé Boleslavi, Hradce Králové atd. V roce 1871 bylo položeno přes 400 km kolejí a do roku 1875 se rozrostla o dalších bezmála 300km. Stavěla se na mnoha místech najednou a jednotlivé úseky se na sebe napojovaly.

Touto dráhou začal rozmach polabských měst a severočeských uhelných oblastí. Dalo by se říci, že to byl její vedlejší důsledek. Po rozpadu monarchie se česká část přeorientovala na západ - východ v rámci čsl. státních železnic. To byl její konec. Hlavní její orientace se tedy změnila na trasu mezi Ústím nad Labem a Českou Třebovou.

---

<sup>85</sup> PAVEC, Antonín. Hospodářský význam Kolína. In *Město Kolín: jeho vývoj dějinný, kulturní, obchodní a průmyslový*. Kolín, 1927. S. 35, 36. Bez ISBN. JELÍNEK, Zdeněk - HELFERT, Zdeněk. *Kolínsko*. Praha, 1990. ISBN 80-7057-025-3.

Výrazným způsobem se zapsala do železničních dějin a stovky kilometrů jejích kolejí se začlenily do utvářející husté čsl. železniční sítě. Nejznámějším a nejvýstavnějším jejím nádražím bylo dnes neexistující nádraží Těšnov v Praze.<sup>86</sup> V Kolíně stavěly vlaky v podstatě naproti hlavní stanici Rakouské státní dráhy. Nádražní budova a dvě nástupiště blíže k řece patřily Severozápadní a souběžné dvě nástupiště blíže městu zase Rakouské státní dráze. Takže stávající hlavní nádraží (4 nástupiště) byly rozděleny a každé dráze připadly dvě nástupiště.

Po 25 letech úsilí se dočkali Zálabští vlastní zastávky. 15. září 1925 slavnostně vyzdobená lokomotiva zastavila poprvé na železniční zastávce Kolín - Zálabí nedaleko cikorky. Stavělo tu každý den na 14 spojů.<sup>87</sup> Hlavním přínosem této dráhy pro předměstí byla zajiště doprava nákladní. I díky ní vznikly tři největší zálabské podniky, o kterých píše v jiné podkapitole. Závody přiváděly na své pozemky vlečky napojené na tuto dráhu a zajistily si tím levné zásobování i přepravu svých výrobků.

## 6.2 Velkostatek Kolín

Nejprve sdělím informace o kolínském velkostatku, o jeho stavu před tím, než ho zakoupil František Horský. Shledal jsem, že nejlépe bude ocitovat autentická slova nejpopovolanější osoby, profesora na vyšších rolních školách v Rakovníku, Antonína Červeného: „*Statek kolínský, ležící [...] z větší části na pravém břehu Labe-bývalé to státní panství, později až do roku 1862 majetek Veithův [...]. Statek kolínský nacházel se až do roku 1862 ve stavu prabídném, pole, luka a pastviny jsouc dílem z vůkolních stráni a návrší, dílem Labem zaplavovány, byly skoro vesměs zbahněné a kyselé, nedavajíce skoro již žádného čistého užítku.*“<sup>88</sup> Pro tuto skutečnost Veith polnosti pronajímal, ale nájemci byli často neschopni platit rentu z tak mizivého výnosu. Horský okamžitě vypovídal nájmy a začal s přeměnou, jak píše v následujících odstavcích. Červený sepsal tento článek kvůli rychle se šířícímu věhlasu prosperujícího velkostatku. Nikdo totiž nepředpokládal, že už za pět let postaví Horský upadající hospodářství na nohy. I proto věnuji tomuto dodnes známému hospodáři více řádek v mé práci. Provedu čtenáře jeho celým nejen profesním životem.

**František Xaverius Horský** se narodil se 29. září 1801 v Bílině ležící v severních Čechách, jako syn Václava Jakuba Horského a Eleonory Horské rozené Kassianové. Jeho otec

<sup>86</sup> SCHREIER, Pavel. *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha, 2004. ISBN 10- 7340-034-0.  
KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha, 1990. ISBN 80-7030-061-2.

<sup>87</sup> SOKA Kolín, fond AM, bez inv. č., Pamětní kniha 1924-1929 (autor František Straka), s. 101,102.

<sup>88</sup> ČERVENÝ, Antonín. Velkostatek Kolín a jeho důmyslné a vzorné zřízení. In *Matice rolnická v Praze*. Roč. I, 1870, č. 9., s. 1-2.

byl určen k službě na panském u Lobkowitze. Tak jako v jiných rodinách i v této se dědilo povolání z otce na syna. I jeho děda působil jako schwarzenberský úředník na Hluboké.

František vyrůstal do deseti let v rodné Bílině v německém prostředí, a poté 7 let v českém prostředí ve Vysokém Chlumci. Otec po vystřídání různých funkcí na panství zakončil svoji pouť jako purkrabí Roudnice nad Labem. V Chlumci se naučil František česky a poznal venkovské prostředí. Od mládí si přál pracovat v zemědělství, a tak mu po ukončení školy otec zařídil praxi na vysokochlumeckém panství knížete Lobkovic. Díky své pili a talentu pro hospodářství ho na doporučení Lobkowitze přijali jako privatistu do tříletého učiliště pro schwarzenberské úředníky. I přesto, že postrádal předepsané gymnaziální vzdělání a nebyl synem nějakého úředníka. Tuto prestižní školu, vyhlášenou v celé tehdejší Evropě, absolvoval v letech 1818 - 1821 a patřil k nejlepším studentům.

Po studiích mohla jeho kariéra začít. Ve své bohaté, různorodé 36-ti leté praxi nejen ve službách knížete Schwarzenberka, získal cenné zkušenosti. Zastával funkce inspektora všech statků v Čechách knížete Schwarzenberka, pak i Lobkowitze, a velkostatků hrabat Rothkirchů a Sweerts - Sprocků, a nakonec i úřední správu statků knížete Karla Spaara. Na všech místech dokázal během svého působení několikanásobně zvednout produkci:

*„Ještě jako panský úředník si najmul selskou usedlost, kde kromě vlastního hospodaření prováděl rovněž pokusy s novými rostlinami a odrůdami.“*<sup>89</sup> Také zkoušel různé způsoby hnojení, zaváděl zlepšené nebo nové vymyšlené stroje (vynalezl secí stroj řádkový a další). Jeho velkým přínosem byla tolik potřebná osvěta sedláků a rolníků. Propagoval střídavý osevní systém, přičemž vypouštěl úhor. Absolvoval studijní cestu do Německa, Belgie a Holandska. Obdržel zlatou medaili se stužkou pro umění a vědu v roce 1843 od císaře Ferdinanda I: *„Za zásluhy a zvelebení hospodářství a zřízení první české rolnické školy (Rabín) obdržel roku 1851 rytířský kříž řádu Františka Josefa.“*<sup>90</sup> Od roku 1845 vydal několik publikací pojednávajících o zemědělství a hospodaření.

Do jeho správy spadalo 201 statků v různých krajích. V roce 1857 odešel do výslužby a přesídlil do Prahy. Obdržel neobvykle vysokou penzi. V této době se Horský zaměřil na řepářství a s ním spojené cukrovarnictví, které pomáhal podnikatelům zakládat v různých krajích, přirozeně za provizi nebo spoluvlastnictví. Nastřádal značné jmění a nabyté zkušenosti se rozhodl v penzi zúročit.

Právě tento muž zakoupil, dalo by se říci „na stará kolena“, zanedbané kolínské panství. Zde začal úročit svou praxi, uskutečňovat a zkoušet všechny své myšlenky. Jeho aktivity byly především soustředěny na pravé straně Labe a v okolních vsích. Zúrodňoval

<sup>89</sup> ŠIMŮNEK, Pavel. František Horský. In *Archivní prameny Kolínska 1992*. Kolín, 1992. S. 30. Bez ISBN.

<sup>90</sup> Tamtéž. s. 29.

písčiny vápencem, jílovité půdy hnojením chlévskou mrvou z hlubokých stájí, vysoušel mokřiny, rovnal terén, vysazoval vinice, chmelnice a ovocné stromy. V neposlední řadě vybuďoval na Zálabí cukrovar, pro který pěstoval cukrovku, a o kterém se ještě zmíním později. Spojoval zemědělství s průmyslovou výrobou a s ostatními aktivitami. Stál mezi představiteli první generace zakládání podniků v Kolíně. Na pravé straně vystavěl z vlastních zdrojů za nejnižší náklady čtyři hospodářské dvory: Karolina, Františkov, Eleonorov, Hájka. Pátý dvůr Císařoves zakoupil v Kolíně. Přikupoval i další zemědělské dvory v okolí, které spojil později jeho vnuk řepařskou drážkou až do cukrovaru. V roce 2007 byla obnovena její část jako turistická atrakce.

Během několika let dokázal pozvednout zpustlé Kolínsko, které přebíral s dluhem 410 000 zlatých, v té době značnou částkou, na jedno z nejprogresivnějších míst v Rakousku - Uhersku. Pokračoval s osvětou zemědělců, pořádal polní kázání. Na kolínský ukázkový velkostatek jezdily vizitace zemědělských škol. Na jeho pozvání dorazila z Vídně návštěva v rámci pořádané Světové výstavy roku 1873. Do Kolína zavítal i korunní princ Rudolf, syn Františka Josefa I. Hosty dovezl po své vybudované animální dráze až do dvora Karolina. U příležitosti této návštěvy napsal a vydal průvodce v němčině s názvem: Mé snahy, mé působení a výsledky s praktickými návrhy, jak lze hospodářské usedlosti organizovat a systematizovat bez předběžných výloh.<sup>91</sup> Stál u zrodu první české chemické továrny na výrobu hnojiv a lučebnin. V roce 1863 získal šlechtický rytířský titul s přídomkem von Horskysfeld a za 4 roky obdržel ještě řád železné koruny III. třídy, kdy mu byl titul udělen dědičně. Zemřel roku 1877 v Býchorech ve svém zámečku, který vybuďoval z bývalé Veithovy myslivny. Dnes je po tomto pokrokovém národohospodáři pojmenován nadační fond rytíře Františka Horského.<sup>92</sup>

**Úzkorozchodná cukrovarská drážka** je dnes zčásti obnovená dráha a slouží jako výletní atrakce. Dříve byla určena na svoz cukrovky ze dvorů a polností Františka Horského resp. jeho dědiců. Vedla samozřejmě do zálabského cukrovaru. Nevybuďoval ji však sám rytíř Horský, ale jeden z jeho dědiců vnuk Adolf Richter (1847- 1924). Tento muž zdědil spolu s dalšími příbuznými celé panství, ale vedl ho sám. Časem vykoupil většinu podílů cukrovaru a připojil je ke svému dílu.<sup>93</sup>

<sup>91</sup> Dílo napsané německy v původním názvu: Meine Streben, Wirken, meine Resultate, nebst praktischen Rathschlägen zur Organisierung und Systemisierung landwirtschaftlicher Besitzungen ohne Geldvorauslage.

<sup>92</sup> Nadační fond rytíře Františka Horského. [cit. 2009-04-26]. Dostupné z <http://www.nfrfh.cz/> Nadační fond rytíře Františka Horského se zaměřuje především na podporu, rozvoj a propagaci ekologického zemědělství v ČR.

<sup>93</sup> *Hlas demokracie*. 6.9. 1924, roč. XXII, č. 36, s. 4.

Nebylo pochyb o užitečnosti tohoto zařízení. Vždyť už Adolfův děda nechal roku 1871 vybudovat vlečku s normálním rozchodem a animálním pohonem z Velkého Oseka na dvůr Karlín (Karolina). Nová drážka se začala stavět už roku 1888, kdy byl schválen návrh na prokopání tunelu mezi cukrovarem a Krechtovým polem za ním, mezi nimiž se v té době tyčila neveliká skála. Tunel dlouhý 5 metrů sloužil i jako obecní cesta. O 4 roky později žádal Richter o povolení ke stavbě úzkorozchodné drážky, o rozvoru 700 milimetrů, na trase cukrovar - Eleonorov - Františkov. Vedla převážně na jeho vlastních pozemcích. Stavba proběhla schvalovacím řízením, a na základě místního šetření, mu město roku 1894 stavbu povolilo. Po upravení terénu, stavbě úrovněového přejezdu SZ dráhy, proběhlo samotné položení kolejí velmi rychle a ještě na konci tohoto roku se provedla zkušební jízda. Ovšem záměr Richterova plánu bylo dovést úzkokolejku do Jestřábí Lhoty, a tak stavěl dál bez povolení, které si opatřil v podstatě až po dokončení celé trati. V lednu 1896 získal koncesi a po krátké době i povolení k provozu této nové drážky s parním pohonem. Samotná dráha měřila přes 10 kilometrů a navazovaly na ni odbočky k jednotlivým dvorům a překladištím.

Cukrovar pronajal Richter roku 1922 čáslavské konkurenci, které už nedokázal čelit a posléze ho i odprodal. Provoz se v cukrovaru nadobro zastavil roku 1925. Drážka nebo její části fungovaly až do 2. války a po ní byla obnovena jen část, a to v souvislosti s prodloužením vlečky do Korama, bývalé Petrolky.<sup>94</sup>

### 6.3 Továrna na vozy akciové společnosti v Kolíně

„Vozovku, jak se na Kolínsku běžně tato továrna nazývala, založila skupina Mladočechů z české národní strany v čele s architektem Čeněkem Kříčkou.“<sup>95</sup> Stalo se tak dne 7. 5. 1900, na ustavující valné hromadě za přítomnosti všech dvanácti zakladatelů.<sup>96</sup> Přesný název zněl: Továrna na vozy akciové společnosti v Kolíně, a k jejímu založení bylo vydáno 2500 akcií s nominální hodnotou 500 tisíc korun. Největší počet akcií vlastnili v tomto pořadí Kolíňáci: Čeněk Kříčka, Karel Latzel a JUDr. Ladislav Radimský.

Vyrostla na zálabských pozemcích vedle tehdy nové Cikorky. Závod se nenacházel na nejideálnější poloze, protože ho vymezila z jedné strany trať Severozápadní dráhy, z jihu Cikorka a na severu obec Sendražice. Pro růst zbýval směr východní, kde však vedla silnice Kolín – Sendražice – Ovčáry. Továrna se tak po 2. světové válce rozpůlila na dvě části.

<sup>94</sup> STRNAD, Jiří. Kolínská dráha. In *Železničář*. Roč. 88, č. 8, s. 120, 121.

<sup>95</sup> SOKA Kolín, fond ČKD Dukla n.p. Praha-odštěpný závod TATRA Kolín, bez inv.č., Kronika Tatro Kolín 1900 - 1967 (autor Josef Trekoval), s. 5.

<sup>96</sup> Čeněk Kříčka, Josef Bayer- majitel tiskárny, Antonín Fifka, Josef Fojtl, JUDr. Alfred Jelínek, Karel Latzel, Josef Nosek, Josef Spálený, MUDr. Josef Stepan, Otto Vlk, Emanuel Mašín, Jan Sixta.

Podnik založili akcionáři: „*Za účelem výroby vozů a jiných výrobků ze dřeva a kovů a obchod těmito výrobky.*“<sup>97</sup> Jak stojí v zakládací listině. Používali ochranou známkou, resp. označení FRAM, na všech svých výrobcích, na dopisním papíře i na objektech fabriky. Slovo „FRAM“ znamená v norštině výraz pro „vpřed“.

V době založení zaměstnával závod přibližně 230 zaměstnanců, ale jejich počet byl nestálý a v průběhu let kolísal. Například po třech letech klesl počet asi o 100 lidí. Samotná výroba se rozjela 1. října 1900 a zahrnovala tyto výrobky: železniční vozy nákladní a cisternové všech typů, kolové vozy hospodářské, nákladní, valníkové a to s péry nebo bez pér, vozy pivovarské, ambulanční, nábytkové dále omnibusy, vozy nákladní pro převoz těžkých strojových součástí dle amerického systému, valníky s nosností 20 tun a různé další speciální vozy od řeznických přes chladírenské, mlékařské až po pohřební. Dominantní byla však výroba silničních vozů, jejich servis a výroba všech dřevěných i kovových součástí. První vagóny se ve výrobě objevily již roku 1902 díky kartelové dohodě s rakouskou vozovkou.

Počítalo se s rozšířením prodeje silničních vozů do celého Rakouska – Uherska, a pro tento účel zřídilo vedení sklad ve Vídni. Německá konkurence však brzy donutila správní radu tuto pobočku zrušit, pronajmout a nakonec i prodat.

Kolínské Vozovce se zpočátku nevedlo příliš dobře a vykazovala ztráty, které donutily správní radu vyjednávat o prodeji či pronájmu s baronem Ringhofferem, zastupujícím rakouské vozovky. Po neposkytnutí úvěru u Pražské úvěrní banky na jaře 1904 byl následující vývoj více než jasný: „*Pan předseda Karel Latzel s poukazem na předložené výroční a účetní zprávy předkládá návrh správní rady na pronájem továrny, [...]. Návrh byl jednohlasně přijat.*“<sup>98</sup> A tak továrna přešla od ledna následujícího roku do správy rakouských vagónek z kartelu Ringhoffer, Kopřivnice, Simmering. Ty výrobu zastavily a továrnu, jakožto konkurenční subjekt, neprovozovaly. Tato nájemní smlouva se nakonec protáhla až do roku 1916.

Ještě ve válečných letech přistoupili akcionáři ke krokům vedoucím ke znovuotevření Vozovky, a to i přes její první neúspěchy. Nejprve byla požádána vojenská správa o vyklizení objektu, který jim sloužil jako sklady a na jeho pozemcích postavili vojáci nemocniční baráky. K úplnému vyklizení došlo v létě roku 1916. Pro zvýšení kapitálu byly vydány další akcie, a tak se mohla továrna, v čele s novým předsedou Kříčkou, střídajícím Karla Latzela, následující rok rekonstruovat. V srpnu roku 1918 se podařilo získat do správní rady Františka Křížíka - vynálezce a elektrotechnika a také získat zakázku na opravu vagónů

---

<sup>97</sup> SOKA Kolín, fond ČKD Dukla n.p. Praha-odštěpný závod TATRA Kolín, bez inv.č., Kronika Tatro Kolín 1900 - 1967 (autor Josef Trekoval), s. 8.

<sup>98</sup> Tamtéž, s. 12.

rakouských drah. Výroba se rozjížděla velmi pozvolna důsledkem nedostatku pracovních sil, materiálu a uhlí. Ke konci války se továrna nacházela v prakticky stejném stavu jako při jejím založení.

Po vyhlášení samostatnosti se začalo jednat o dalším osudu Vozovky. Vedení rozhodlo změnit hlavní výrobní artikl. Její kapacity a zařízení stačily na výrobu vozů, ale v žádném případě na masovou výrobu vagónů. Podařilo se znovu navýšit základní kapitál na 2 miliony korun a začalo se s přestavbou areálu. V roce 1922 se mohlo začít vyrábět na osmi montážních kolejích opatřených jeřáby. Závod byl kompletně zmodernizován, zaveden vodovod a nové výrobní pohony, jedním z nich se stala i elektrifikace. Také po první válce se Vozovka potýkala s malým odbytem především užitkových vozů, tzv. žebříňáků, kvůli hospodářské krizi. Nakonec jejich výrobu po roce 1924 zcela ukončila. Držely ji jen státní zakázky, např. silničních vojenských vozů různých typů (dělostřelecké, polní kuchyně), opravy a stavby nákladních vagónů. Pro Elektrárenský svaz středolabských okresů (ESSO) vyráběla stožáry elektrického vedení. Od poloviny 20. let začala s výrobou osobních vagónů a tramvajových vozů pro Prahu, posléze i pro Brno. Pro tyto účely byla postavena nová lakovna karoserií. Zajímavostí je, že závod vyrobil v roce 1937 a 1938 tři lanové kabiny pro Tatranskou Lomnici- Lomnický štít.

Dalším artiklem se stala výroba autobusů a jejich karoserií. Jednalo se o menší autobusy pro regionální dopravu, které jezdily pod značkou FRAM. Přitom zavedla Vozovka i vlastní hromadnou dopravu z Kolína do příměstských obcí. Linkový spoje se však nevyplácel, a tak došlo roku 1936 ke zrušení. Pouze na zakázku vyráběla karoserie autobusů ve velmi nízkém počtu pro různé dopravce, většinou do Prahy.

Těsně před válkou se začalo s další přestavbou továrny pro zhotovování delších víceosých vagónů, jejichž výroba se měla stát stěžejní. Přestavba však byla přerušena druhou světovou válkou a v ní se stala továrna součástí kartelu Ringhoffer - Tatra.

Výroba hospodářských vozů tedy postupně zanikla pro jejich malý odbyt. Na státní zakázky se nedalo spoléhat díky jejich nepravdělnosti a nespravedlnosti v přidělování. Nejmenší vagónka v tehdejší Československu podléhala silným tlakům největší Ringhofferovy Tatry, která diktovala ceny. Tento tlak pocítil Kolín především v době dodávání tramvajů, tedy roku 1926, kdy zesílily snahy Ringhofferova kartelu o začlenění Vozovky do jejich sítě. Získávání zakázek napomohl fakt, že se jednalo právě o jedinou opravdu českou vagónku v meziválečné době, a tedy díky ní mohlo ministerstvo alespoň trochu regulovat ceny. Právě při vyhrané zakázce na 40 tramvajů nabídlo vedení vozovky o 800 tisíc Korun nižší cenu než konkurence. I přes tyto pozitiva určoval německý kartel

s kontakty na významných místech takové podmínky, že klesl už tak nízký počet státních zakázek. Nedalo se tak předejít velikým výkyvům v počtech zaměstnanců, které se pohybovaly v rozmezí od 60 do 390. Jen díky svému „česství“ Továrna na vozy dlouho odolávala. Nakonec však podlehla a v roce 1937 podepsali zástupci kolínské akciové společnosti kartelovou smlouvu, kterou si zajistili pravidelný přísun objednávek.

Kolínská Vozovka se stala posledním článkem k ovládnutí všech vozovek v tehdejší Československu. Do koncernu spadaly: Ringhoffer - Tatra, Moravsko - slezské vozovky Brno, Královopolské továrny na stroje a vagóny, Bohemia - vozovky a strojírny Česká Lípa a poslední Továrna na vozy akciové společnosti Kolín. Důvodem dlouhodobé nevole vstoupit do kartelu byla ztráta nadpoloviční většiny, a tedy práva rozhodovat. Po okupaci připadl Kolínu přiděl 17% všech objednávek z důvodu zaboru pohraničních průmyslových podniků.

Kromě krizových let 1921 - 22 vykazovala továrna zisky, a to až do roku 1939. Ne nijak závratné, ale dostačující v průměrné výši 7% na dividendy.

Po obsazení Německem zkonfiskovala cizí armáda Vozovku: „*Přechod vlastnictví a vedení kolínské Vozovky z rukou místní kolínské buržoazie do koncernu Ringhoffer - Tatra byl provázen rezignací a odchodem ze správní rady zakladatele Vozovky a dlouholetého tehdejšího předsedy správní rady arch. Čeňka Křičky, k němuž došlo 27.3. 1940.*“<sup>99</sup> Vozovka tím přešla do vlastnictví Ringhoffer - Tatra, do kartelu říšskoněmeckých vozovek, který ovládali Němci už před válkou.

Výroba vagónů pro německé dráhy výrazně převyšovala zakázky pro protektorátní vládu, která musela čekat. Vyráběly se vagóny nákladní otevřené, kryté i kotlové, které se kamuflovaly lehkou dřevěnou konstrukcí na obyčejné kryté. Němci začali s rozsáhlou přestavbou Vozovky. Rostly haly skladové i výrobní, prováděly se rekonstrukce starých objektů a vleček.

Od konce roku 1943 přešla Vozovka na válečnou výrobu. Vagóny nahradily těžké polopásové tahače tzv. šlepry SVS. Jejich funkce spočívala ve vyprošťování zapadlých vozů, dopravě materiálu a pěchoty: „*Kromě motoru a nosiče přední osy byl celý vůz včetně převodové skříně vyráběn v kolínské Vozovce.*“<sup>100</sup> Kolín tak neblaze proslul nejen výrobou cyklonu B, ale také těmito tahači, i když jejich objednávka 500 kusů nebyla nikdy zcela naplněna. Počet zaměstnanců se za války navýšil na 550 dělníků, ovšem potřebnou reorganizaci výroby Němci nedokončili, a tak k plynulému „chrlení“ šleprů nikdy nedošlo.

---

<sup>99</sup> SOKA Kolín, fond ČKD Dukla n.p. Praha-odštěpný závod TATRA Kolín, bez inv.č., Kronika Tatro Kolín 1900 - 1967 (autor Josef Trekoval), s. 38.

<sup>100</sup> Tamtéž, s. 40.



Nakonec ji zcela přerušilo spojenecké bombardování v následujícím létě. Celkem jich vyrobila Vozovka jen 25 a zbylých 75 dělníci úmyslně zdržovali a nedokončili.

Druhý nálet ji už značně poškodil a třetí úplně vyřadil z provozu, ač nebyly vedeny primárně proti ní: „*Ve vozovce k bojům nedošlo. Do vozovky byly soustředovány autobusy, osobní i nákladní auta utíkající německé armády i Němců civilistů, naplněné jejich „válečnou kořistí“ a zavazadly.*“<sup>101</sup>

## **6.4 Česká akciová společnost pro rafinování petroleje v Kolíně**

„*Na základě zmocnění, výnosem c. k. ministerstva vnitra ze dne 13. srpna 1901, [...], povolilo místodržitelství zřízení akciové společnosti pod firmou: „Česká akciová společnost pro rafinování petroleje v Kolíně“ se sídlem v Kolíně.*“<sup>102</sup> Toto povolení bylo uděleno osmi koncesionářům a majitelům, vesměs Kolíňákům,<sup>103</sup> jejichž počáteční jistina obnášela 1 000 000 Korun ve 2500 akcích. Hlavním jejím jednatelem se zprvu stal Josef Bayer, majitel rozsáhlé tiskárny na kutnohorském předměstí, známé v celé monarchii.

Jak název vypovídá, továrna vznikla za účelem čištění surové nafty, výroby petroleje, benzínu a s tímto provozem spojených produktů – mazadel, tuků apod. Disponovala zařízením pro tyto výrobky, které mohlo ovšem zpracovat vcelku malé množství 20 000 až 24 000 tun ropy za rok.<sup>104</sup> Plný provoz Petrolejka, jak se továrna zkráceně nazývala, zahájila nejspíše až na jaře roku 1903, jelikož vedení informovalo okresní hejtmanství v Kolíně o vyvěšení schváleného pracovního řádu.<sup>105</sup> Stěžejním výrobním artiklem se stal petrolej, protože nízká poptávka a nízká spotřeba benzínu se udržela až do konce 1. světové války. Ropu pro potřebu rafinérky dováželi z Haliče,<sup>106</sup> kde se nacházelo v té době nejvýznamnější R-U naleziště.<sup>107</sup> Podnik byl umístěn nedaleko Vozovky u obce Sendražice, tedy na dnešní de

---

<sup>101</sup> Tamtéž, s. 51.

<sup>102</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 728, sign. 8/5/K/60, karton 315, dopis z místodržitelství ze dne 1. 10. 1901 adresovaný Josefu Bayerovi a „soudruhům“.

<sup>103</sup> Tamtéž, Stanovy společnosti Česká akciová společnost pro rafinování petroleje v Kolíně - obecná ustanovení, povolení udělilo místodržitelství pánům: Josefu Bayerovi, Janu Bejčkovi, Antonínu Fifkovi, Ferdinandu Kraupnerovi, Karlu Latzlovi ml., Josefu Noskovi, Bohuslavu Rosenkrancovi, Otto Vlkovi.

<sup>104</sup> Rafinerie minerálních olejů, národní podnik, závod v Kolíně. In *Kolín: město dobré obchodní a průmyslové tradice*. Brno, 1947. S. 70. Bez ISBN.

<sup>105</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 728, sign. 8/5/K/60, karton 315, Petrolka, oznámení Hejtmanství v Kolíně ze dne 14.5. 1903.

<sup>106</sup> Dnes území západní Ukrajiny.

<sup>107</sup> *Počátky novodobé těžby ropy* [online]. 2007-2009 [cit. 2009-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.petroleum.cz/ropa/pocatky-novodobe-tezby-ropy.aspx>>.

facto nejmenší kolínské průmyslové zóně a až do první světové války vykazoval výnosy. Po první válce zde pracovalo 140 dělníků.<sup>108</sup>

Po válce se středně velká rafinerie potýkala s nedostatkem financí. Několik negativních faktorů ohrozilo samotnou existenci společnosti. Nejen že nově vznikuvší stát odřízl rafinerku od dodávek zemního oleje, ale také nízká poptávka po výrobcích kvůli poválečné krizi zapříčinila, že továrna až do poloviny 20. let živořila z poskytnutých úvěrů.

Vlastníci se na základě těchto nemilých skutečností dohodli podnik pronajmout. Jednání s americkou společností Vacuum Oil Company (dále VOC) vedly brzy k podpisu nájemní smlouvy, která ukončila toto neutěšené období společnosti. Kolínská rafinerie se tak stala první výrobou tohoto typu firmy VOC na území bývalého Československa.

Po čtyřech nájemních letech odprodali akcionáři svou společnost této americké firmě definitivně. Ta začala tedy roku 1929 s rozsáhlou přestavbou a modernizací výroby: „*S (sic) technického hlediska šlo o velmi významnou věc, neboť v kolínské rafinerii byla postavena podle amerického vzoru věžová konstrukce trubkové destilace (pipestill), vysoká 34 m.*“<sup>109</sup> Zálabská rafinerka disponovala touto i dalšími zavedenými moderními technologiemi jako jediná v celém ČSR. Navýšila tím své výrobní kapacity a výrazně zlevnila a zkvalitnila výrobu. VOC dále nechala vybudovat nové obří nádrže o celkovém objemu 5,000,000 litrů a investice neustávaly. Téměř každoročně na ně firma vynaložila nemalé částky.

Působnost společnosti se za čas rozrostla do celého tehdejšího Československa a v různých krajích měla další provozy, sklady a pobočky. Vlastnila i síť benzínových stanic, kterou rovnoměrně s narůstající poptávkou pohonných hmot rozšiřovala.

Jedna z těchto čerpacích stanic se nacházela přímo na Jiráskově náměstí na Zálábí. Jednalo se o pojízdnou čerpací stanici, která stála na rohu Ovčárecké ulice a Jiráskova náměstí před domem čp. 389.<sup>110</sup>

V tomto slibném duchu se nesl její vývoj až do další světové války, za níž podlehla rafinerka, stejně jako ostatní fabriky, německým konfiskacím. Výroba se od založení společnosti nezastavila až do srpna 1944, kdy byla vybombardována spojenci. Následovaly, tak jako na ostatní zálabské podniky, další dva nálety, které zcela zdevastovaly funkční zbytky továrny. Po válce se začalo pracovat na obnově továrny a díky pomoci dobrovolníků mohl být již za tři měsíce spuštěn částečný provoz a dodávky tehdy nedostatkového zboží.

---

<sup>108</sup> *Dějiny a průvodce král. města Kolína n/L.* Kolín, 1900. Bez ISBN.

<sup>109</sup> Rafinerie minerálních olejů, národní podnik, závod v Kolíně. In *Kolín: město dobré obchodní a průmyslové tradice.* Brno, 1947. S. 70. Bez ISBN.

<sup>110</sup> SOkA Kolín. fond OÚ Kolín, inv. č. 912, sign. 15/6/K/456, karton 773, Petrolejka, povolení a situační plán umístění pumpy z 18.7. 1929.

## 6.5 Cikorka

V okolí města, v celém Polabí je velice úrodný kraj vhodný pro zemědělství. Proto se zde v 2. polovině 19. století rozvinulo pěstování cukrové řepy a v návaznosti na tento obor její zpracování. I ostatní potravinářská odvětví jako např. lihovarnictví.

Cikorka patřila mezi nejslavnější kolínské podniky vyhlášené v celé bývalé monarchii. Její oblíbená náhražková káva se prodávala téměř ve všech koutech země. Založení takového podniku zapříčinilo také všeobecné hledání adekvátní náhrady za drahou dovozovou zrnkovou kávu. Čekanka jako základní plodina pro výrobu kávové náhražky se začala pěstovat na okolních lánách v posledních desetiletích 19. století. A tak se skupina živnostníků, z okruhu mladočecha Křičky, rozhodla v roce 1894 založit Cikorku.

Kolínská továrna na kávové náhražky, kupecký podnik akciový v Praze, jak zní přesný název, byla založena jako společnost s ručením omezeným a poté v roce 1898 přeměněna na akciový český podnik po vzoru většiny velkých kolínských podniků. O výhodnosti tohoto kroku nebylo beze sporu pochyb, protože jen společnost na tomto principu mohla vzkvétat a čelit konkurenci. Ryze český kapitál ji také samozřejmě dopomohl k růstu. Lidé se v této době často řídili heslem „svůj k svému“.<sup>111</sup> Pití cikorky se rychle rozšířilo a ta se stala oblíbenou. Továrna zaměstnávala 650 dělníků podle průvodce z roku 1920, pro který byly informace sbírány zajisté dřív.<sup>112</sup>

Pro lepší zásobování celé země, založilo představenstvo roku 1900 závod v Prostějově. Následovaly další pobočky v Lublani (1909), v Haliči (1910). V roce 1912 se firma sloučila nebo spíše pohltila firmu Buva a Berger, s níž převzala závody ve Vysokém Veselí a v Horkách. Díky této fúzi se stala kolínská Cikorka největším podnikem tohoto typu v Českých zemích. Továrna se svými dceřinými podniky vyráběla ročně před fúzí roku 1912 cca 750 vagónů cikorky, po fúzi asi o 70 více.<sup>113</sup> Další závody se nacházely v Přelouči (1916) a Karlíně (1917). Sušárny stály také v Řečanech nad Labem a v Opatovicích nad Labem. Dalším pobočným závodem se stala továrna na čokoládu, založená pod názvem EGO roku 1920 v Přelouči.<sup>114</sup> Poslední investicí se stala nová továrna v Písku (1917-1920). Takže v roce 1927 disponovala společnost šesti továrnami a šesti sušárnami, které zajišťovaly téměř úplné pokrytí výroby z vlastních sušených zásob čekanky.

---

<sup>111</sup> Kolínská továrna na kávové náhražky. In *Město Kolín: jeho vývoj dějinný, kulturní, obchodní a průmyslový*. Kolín, 1927. S. 52. Bez ISBN.

<sup>112</sup> KEBRDLE, Ladislav. *Kolín n. L: dějiny, průvodce, výletní rádce, adresář*. Kolín, 1920. S. 79. Bez ISBN.

<sup>113</sup> Továrna na kávové náhražky. In *Kolínské listy*. 20.4.1912, roč. XIII, č. 16, s. 5.

<sup>114</sup> JOUZA, Ladislav. *Historie a současnost podnikání na Kolínsku*. Kolín, 1999. S. 104. Bez ISBN.

Ovšem po válce zaznamenala společnost výrazný propad a problémy se zadlužením na sebe nenechaly dlouho čekat. To vše hlavně díky špatnému hospodaření správní rady a krizovým rokům. Až na konci 20. let se situace cikorky zlepšila.

Nejprodávanějšími výrobky na trhu se staly kávy: Zrnitá, Bedničková, Žitovka, Hanácký slad, Živa a další produkty jako: čokoláda, cukrovinky, kakaový a pudinkový prášek.<sup>115</sup>

Firma věnovala nemalé prostředky na reklamní kampaně v novinách, na různé letáky a plakáty, které tiskla ve vlastní tiskárně v kolínské fabrice. Zachovalo se jich poměrně dost.

I tento potravinářský podnik poškodily dva spojenecké nálety na konci války. Po 2. válce podlehl znárodnění a fungoval pod názvem SOJA Kolín. Dnes je vlastněn firmou ALTIS, která podniká v potravinářském průmyslu, takže tradice zůstala do jisté míry zachována.

## 6.6 Elektrárna Kolín

Elektrifikace města probíhala jako jedna z nejranějších v tehdejších Českých zemích. Už roku 1911 vystavěl František Křížík u nádraží v Kolíně první parní elektrárnu. Předpokládal do budoucna využití vodní síly k výrobě energie, a tak skupoval vhodné pozemky u Labe nejen v Kolíně. Stavěl elektrárny, které chtěl po regulaci toku přetransformovat na vodní. Ovšem již roku 1913 se jeho firma začala potýkat s dluhy, a tak došlo k postupnému rozprodání majetku.<sup>116</sup>

Zájem o svítící žárovku nad stolem však nezadržitelně narůstal, a tak proto vznikly svazy sdružující výrobce elektrické energie za účelem lepší organizovanosti a rozdělení zásobovaného území. Pro Kolín a okolí jím byl Energetický svaz středolabských okresů v Kolíně (ESSO), jak zněl přesný název v roce založení 1916. Tento svaz odkoupil Křížíkovu elektrárnu a od 1.8. toho roku ji začal provozovat.<sup>117</sup>

Jak plynul čas, zvyšovala se poptávka po energii, elektrárna se neustále rozrůstala, a již v polovině 20. let bylo jasné, že další rozšiřování nebude díky nedostatku prostoru možné. Správní rada tedy rozhodla odkoupit starý nefunkční Richterův (dříve Horského) cukrovar na protější straně řeky. Nabízel vše k vybudování rozsáhlé elektrárny přímo

---

<sup>115</sup> Kolínská továrna na kávové náhražky a.s. v Kolíně. *Kolín, město a okres*. Praha, b.d. [1934]. S. 96. Bez ISBN.

<sup>116</sup> KŘÍŽÍK, František. *Paměti: Paměti Františka Křížíka českého elektrotechnika*. Praha, 1952. S. 111-112. Bez ISBN.

<sup>117</sup> Výroční zpráva ku prvé řádné valné hromadě společníků ESSO spol. s.r.o. v Kolíně. In *Výroční zpráva za správní rok 1917*. ESSO: Kolín, 1918.

v městské zástavbě. Vlečku k Severozápadní dráze, kotviště pro lodě dovážející uhlí (s touto formou se počítalo po dokončení regulačních prací) i nejdůležitější podmínku a to dostatek místa a stabilní podloží potřebné pro tuto náročnou technickou stavbu. Ve výroční zprávě ESSO z roku 1929 se nachází rozbor fungování celé nové elektrárny, od dodávek paliva až po jednotlivé fáze výroby a k pozemku uvádí: „[...] vyhovuje tudíž svému účelu bezvadně jak únosností spodku, tak polohou uprostřed zásobovacího území, tak bohatstvím čerstvé vody [...].“<sup>118</sup>

Projekt se zhostil architekt a stavitel Jaroslav Frágner. Žák neméně slavného Gočára navrhl funkční a moderní komplexně řešený areál, kde se počítalo i s byty pro zaměstnance, administrativními budovami a úpravou okolí. Stavba byla prováděna na etapy, přičemž najaté firmy dokončily část první s nákladem zhruba 30 milionů. Dokončily ji pod technickým dozorem inženýra Františka Hlaváčka a odborných poradců profesorů České vysoké školy technické v roce 1932. Následně byl spuštěn částečný provoz. Vznikla strojovna, kotelna, při níž se počítalo i s teplárnou pro vytápění veřejných a soukromých budov, dále rozvodna a zděný komín, který svojí výškou 120 metrů patřil k nejvyššímu ve střední Evropě a počítalo se s vybudováním ještě jednoho (nestalo se). Do roku 1935 přibyl další turbogenerátor a továrna disponovala výkonem asi 30,000 MW. Po dokončení mostu opatřeného hydroturbínou, roku 1927 přešla tato hydroelektrárna pod správu firmy ESSO.<sup>119</sup>

Dílní práce probíhaly ještě po druhé světové válce, ale původní projekt naplnily pouze z jedné poloviny. Je škoda, že dnes nestojí v plné kráse na Zálabí celý Frágnerův návrh. Avšak i to, co bylo zrealizováno, je dnes technickou památkou a ukázkovým funkcionalistickým dílem do dnešní doby v nezměněné podobě.

---

<sup>118</sup> Výroční zpráva ku třinácté řádné valné hromadě společníků ESSO spol. s.r.o. v Kolíně. In *Výroční zpráva za správní rok 1929*. ESSO: Kolín, 1930.

<sup>119</sup> ZEDNÍK, Pavel. Nová parní elektrárna v Kolíně-Zálabí. In *Věstník odboru klubu čsl. turistů v Kolíně*. Roč. VI, 1929, s. 78-80.

## 6.7 Chemické provozy

### Firma Jakl a Štěřík

Těsně před první válkou se na Zálabí v Okružní ulici objevila chemická výroba pana Bohumila Štěříka. Až do roku 1918 o sobě nedávala téměř vědět, ale v letech samostatnosti se nesmazatelně zapsala do kolínského průmyslu, a to také díky dalšímu společníkovi Václavu Jaklovi, který vstoupil do firmy v roce 1920 společně se zkušenostmi z bývalého zaměstnání v pražské olejářské firmě a s novým kapitálem.

Od roku 1921 zněl přesný název firmy: Jakl a Štěřík, chemická továrna a velkoobchod minerálními oleji v Kolíně. Vyráběla podobný sortiment jako Petrolka : pohonné látky, pro které budovala i čerpací stanice, dále veškerá mazadla jako oleje, strojní tuky a pivovarskou smolu. Od roku 1924 se firma přesunula na starokolínskou silnici, na Kutnohorské předměstí k nádraží k řece, kde využila lepší podmínky a neustále, až do válečných let, se rozrůstala.<sup>120</sup>

### Arnošt Tumlíř

Tato petrochemická firma vznikla již roku 1880 v ulici Na Přesypu za továrnou Prima a její výroba zahrnovala: pivovarskou smolu, střešní lepenku, dehtové výrobky, strojní mazadla, vosky na řemeny apod.<sup>121</sup> V roce 1909 dostala nového majitele **Ludvíka Nedvěda**, který ji výrazně rozšířil, a právě v této době se dostala na přední místo ve výrobě pivovarské smoly v celé zemi. Po válce zaměstnával 18 lidí.<sup>122</sup> Zničena za 2. světové války a už neobnovena.

### Václav Sedláček, výroba mazadel, tuků, olejů a mazacích přístrojů

Založena ve Veltrubské ulici roku 1870 a díky vlastnímu patentu majitele se úspěšně ujala na našich i zahraničních trzích.<sup>123</sup> Mazací přístroje s patentem Sedláček ušetřily téměř 75% mazacích tuků oproti ostatním. Vyvážely se do Ruska, Německa, Rumunska a Španělska. Okolo roku 1920 zaměstnávala firma 12 dělníků.<sup>124</sup>

---

<sup>120</sup> Jak jsme začínali a co jsme vykonali. In *Kolín: město dobré obchodní a průmyslové tradice*. Brno, 1947. S. 72,73. Bez ISBN.

<sup>121</sup> *Polabské listy*. 26.5.1894, roč. I, č. 3, s. 6.

<sup>122</sup> KEBRDLE, Ladislav. *Kolín n. L.: dějiny, průvodce, výletní rádce, adresář*. Kolín, 1920. S. 81. Bez ISBN.

<sup>123</sup> *Hlas demokracie*. 23.3.1935, roč. XVII, č. 12, s. 5.

<sup>124</sup> KEBRDLE, Ladislav. *Kolín n. L.*, s. 81.

## **Karel Heřman, chemická čistírna a barvírna šatů a látek, textilní mzdová barevna a úpravna**

Tuto továrnu založila rodina Heřmanova v roce 1923 v Pejřimské ulici na Zálabí, kde zakoupila menší dům s pozemkem. I přes konkurenci se dokázali díky své kvalitní práci vyšplhat na přední místo kolínských podniků tohoto typu a získat si důvěru obyvatel. Zákazníků neustále přibývalo, a tak přistoupila rodina k rozšiřování své, doposud malé, dílny. Z poskytnutého úvěru v roce 1930 přistavěla novou budovu a pořídila stroje k chemickému čištění, které bylo dominantní službou podniku. Po okupaci převzali, na žádost majitele podobné továrny v Kutné Hoře pana Reinigera, jeho zakázky, a tak došlo k dalšímu rozšíření výroby o barvení velkých zakázek.<sup>125</sup>

### **6.8 Kolínská továrna na olej a umělá hnojiva, Pavel Fischer**

Své aktivity na předměstí rozvíjel i otec známého umělce Otokara, Pavel Fischer. Po svém neúspěchu s podnikáním na městské straně se vrhl na nový záměr. Olejnu vybudoval na pozemcích zakoupených k tomu účelu roku 1893. Jednalo se o parcelní číslo 239 sousedící se SZ dráhou na Zálabí.

V březnu 1884 zažádal tedy C. k. okresní hejtmánství o povolení ke zřízení továrny na řepkový olej. Po jeho udělení začal stavět v podstatě na zelené louce, protože pozemek byl do té doby loukou a pastvinou.<sup>126</sup> Vystavěl tedy zcela novou továrnu o třech budovách vybavenou parním strojem, pražírny, válcovým mlýnem, čtyřmi lisy a dvěma čerpadly.<sup>127</sup> Vzorově odpovídala všem požadavkům a předpisům tehdejší doby. Přistavěl ještě vlečku k SZ dráze pro dopravu suroviny a celou olejnu dokončil ještě téhož roku. Výrobu později rozšířil o superfosfáty. Mimo ně produkoval i kostní moučku. V roce 1891 zastupoval na zemské výstavě v Praze kolínský chemický průmysl ve výrobě hnojiv a ten samý rok dostal pokutu za nedovolený postup při výrobě moučky.<sup>128</sup>

Již v polovině 90. let čelil finančním problémům. Vrcholem byl prohraný spor s Bernardem Mandelíkem o 10 000 zlatých, které mu údajně Pavel Fischer dlužil. Svou továrnu tak odprodal Josefu Čapkovi<sup>129</sup> a s rodinou se přestěhoval zklamán roku 1895 do Prahy, kde o tři roky dříve zemřel na zápal plic. Po Čapkovi se dostala továrna roku 1898 do

---

<sup>125</sup> Vývoj z malého počátku k továrnímu podniku. In *Kolín: město dobré obchodní a průmyslové tradice*. Brno, 1947. S. 98. Bez ISBN.

<sup>126</sup> JOUZOVÁ, Miroslava. Pavel Fischer, jedna z postav spolkového života Kolína 19. století. In *Práce muzea v Kolíně: řada společenskovední IX*. Kolín, 2005. S. 54-55. ISBN 80-86403-07-6.

<sup>127</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 512, sign. 11/34/147, karton 220, žádost Pavla Fischera z března 1884 o povolení nové továrny, popis provozu.

<sup>128</sup> Tamtéž.

<sup>129</sup> JOUZOVÁ, Miroslava. Pavel Fischer, s. 56.

rukou Úvěrní banky. Dalším majitelem se stala Česká společnost pro výrobu olejů se sídlem v Praze.

### **Česká společnost pro výrobu olejů**

První písemné materiály úřední povahy jsou mně známy z roku 1902. Dá se předpokládat, že firma továrnu nazývanou běžně „olejna“ převzala o nějaký čas dříve, nejspíše v roce 1899. V roce 1903 začala se zkušební výrobou Kokolínu, jak zněl obchodní název pro kokosové máslo, a po roce schvalovacích jednáních rozjela výrobu naplno. Výroba oleje byla sezónní práce trvající zhruba 4 měsíce v roce. Po zbytek času chtěla továrna zaměstnat dělníky výrobou právě tohoto másla.

V roce 1908 si ve skladišti kolínské továrny zřídil, na základě uděleného povolení, jistý Rakušan Camillo Stein výrobu molassinu. Toto místo si buď pronajal, nebo převzal celou olejnu. Dalším majitelem olejny se stala firma Prima, která ji převzala za první světové války.

### **Prima**

Od roku 1917 firma existovala. To dokládá žádost o změnu pracovního řádu, kde zavádí i noční pracovní dobu.<sup>130</sup> Její oficiální název zněl: Prima, továrna na zužitkování plodin spol. s.r.o. v Kolíně.

Po válce vznesla společnost požadavek vůči novému Ministerstvu pro výživu lidu. Žádali v něm o povolení znovuoobnovení předválečných dodávek surovin pro výrobu výše zmíněného Kokolínu, pro který disponovala výrobním zařízením z doby předešlého majitele. Suroviny dodávaly zahraniční, resp. německé a rakouské firmy.<sup>131</sup>

Továrna prošla několika přestavbami a stavebními úpravami. Roku 1918 za ředitelování J. Kafky proběhla stavba nové destilace slivovice. Výroba lihovin a likérů za studena probíhala na Třídvorské ulici v bývalé Fišerově olejně č.p. 239, a později i v přilehlém obytném domě č.p. 267. V oznámení o zamýšlené živnosti Okresní politické správě v Kolíně (městskému úřadu) z data 18.7.1920 stojí: „*Výroba lihovin bude se dít z přiděleného lihu od lihové ústředny, na studené cestě a to v obyčejných sudech, demižonech a lahvích, takže žádných zvláštních přístrojů použito k tomu nebude.*“<sup>132</sup> Poválečným zástupcem firmy se stal Otto Kreibich, kterému úřad schválil a udělil oprávnění pro Primu, továrnu na zužitkování plodin, dne 25.11. 1920. Vyráběla se marmeláda, kompoty a ovocná

<sup>130</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 515, sign. 15/6/K/512, karton 539, Prima, žádost o schválení nového pracovního řádu s noční pracovní dobou ze dne 27.8.1917.

<sup>131</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 815, sign. 15/6/K/598, karton 539, Prima, žádost Ministerstvu pro výživu lidu ze dne 23.1.1919.

<sup>132</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 815, sign. 15/6/K/845, karton 540, Prima, oznámení o způsobu výroby lihovin ze dne 18.7.1920.



vína. Okolo tohoto roku pracovalo v továrně 60 dělníků, kteří obsluhovali elektrické i parní stroje.<sup>133</sup> Firma ukončila svoji potravinářskou činnost 30. července 1928.<sup>134</sup> Továrnu ale musela koupit pražská firma Hellada už na začátku roku 1928, kvůli žádosti o adaptaci továrních prostor.

### **Hellada, továrna na mýdla, Kadlec, Vobořil a spol.**

V pořadí 4. provoz v těchto prostorách č. p. 239 a č. p. 267. V březnu roku 1928 předložila firma Okresní politické správě v Kolíně plány na rozsáhlou přestavbu továrny. V květnu obdrželi jednatelé Kadlec a Vobořil, jejichž dosavadní továrna sídlila v Praze Michli, kladné stanovisko, aby mohli začít s budováním.<sup>135</sup> Za jejich působení, po adaptaci, se sjednotilo parcelní číslo na 267.

Přestavba se týkala části objektu, a to patrových budov varny, sušárny a kotelny. Nově vznikla veliká mýdlárna: „*V mýdlárně bude 6 kotlů varných asi po 300hl.*“<sup>136</sup> Dále vznikla menší výroba pracího prášku (drcené mýdlo), glycerinka, sušárna a sklad. Tyto místnosti byly vybaveny varnými kotly, míchadly, lisy, mlýnky a řezačkami. Z původního vybavení zůstal elektrický výtah a parní kotle. Další části objektu nebyly zprvu využity. Počítalo se, že: „*Vytápění místností bude parou, osvětlení elektrické. V projektovaném závodě bude zaměstnáno 30 – 50 dělníků.*“<sup>137</sup> V oznámení Hellady z července 1928 Okresní politické správě v Kolíně o začátku tovární výroby: „*mýdel, glycerinu, pracích prášků, toaletních a jiných čistících prostředků a příbuzných předmětů a lučebnin vůbec*“<sup>138</sup> je uveden majitelem firmy pouze František Kadlec. Ten znovu v srpnu toho roku žádal o udělení živnosti a kolaudaci adaptovaných budov. Částečná kolaudace proběhla s výhradami, které se týkaly hlavně bezpečnosti osob z důvodu sousedství Severozápadní dráhy. Domnívám se, že po vleklém řízení (svědčí o tom dochovaná korespondence), po řadě odvolání a tahanicích o právních povinnostech SZ dráhy nebo Hellady proběhla plná kolaudace podniku a ten fungoval až do druhé světové války. Za ní byl částečně poškozen nálety, a poté již nebyl obnoven.<sup>139</sup>

<sup>133</sup> KEBRDLE, Ladislav. *Kolín n. L.: dějiny, průvodce, výletní rádce, adresář*. Kolín, 1920. S. 80. Bez ISBN.

<sup>134</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 912, sign. 15/6/K/455, karton 773, Prima, oznámení o ukončení výroby.

<sup>135</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 912, sign. 15/6/K/1249, karton 776, žádost o povolení k adaptaci továrny z 31.3.1928 a udělení povolení 9.5.1928.

<sup>136</sup> Tamtéž, stavební dokumentace.

<sup>137</sup> Tamtéž.

<sup>138</sup> Tamtéž, oznámení firmy Hellada ze dne 20.7. 1928.

<sup>139</sup> KRONUS, Jaroslav. *150 let rozvoje kolínského průmyslu*. Kolín, 1998. S. 57. Bez ISBN.

## 6.9 Bohemia

Živnostenské oprávnění udělil úřad firmě Bohemia zastoupené mlynářem Radimským a Ludvíkem Kozelským v červnu 1913. Zahrnovalo výrobu lihovin na studené cestě.<sup>140</sup> Pouze tímto rozšířil svá povolení k živnosti. Především, ze srpna 1912, bylo uděleno pro výrobu konzerv.<sup>141</sup> Zainteresovaných ve společnosti bylo více. Píšu je v pořadí, v jakém jsou zaznamenány v zápisu firmy do rejstříku u Obchodního soudu v Kutné Hoře roku 1919: Karel Battista, Ludvík Kozelský (figuruje na mnoha listinách s Radimským), Anna Kozelská, Ladislav Radimský, jeho bratr a malíř Václav Radimský, jejich bratr Vladimír Radimský a Ing. Zdenko Vániš.<sup>142</sup>

Firma se zabývala výrobou potravin spíše lahůdkářské povahy, určených pro zámožnější zákazníky. Jednalo se o paštiky v konzervách a hliněných nádobách, hotové pokrmy jako guláš či pečeně v konzervě z masa vepřového, telecího, ze zvěřiny a krůtích jater, a také ovocné konzervy.

S pomocí bratra malíře Václava zaregistroval Radimský firmu ve Francii a vyvážel své produkty do Anglie, Ruska, Francie i za oceán. Pro své důstojníky je kupovala i R-U armáda. Tato firma Bohemia, továrna na konzervy sp. s.r.o. v Kolíně, jak zněl přesný název, zhotovovala jako jediná té doby v Českých zemích, tyto delikatesní paštiky a hotová konzervovaná jídla.<sup>143</sup>

Ministerským nařízením ze dne 14.7. 1916, upravujícím spotřebu masa za války, byla tato výroba roku 1916 zakázána. Nepomohla ani Ladislavova výmluvná obhajoba, kdy žádá alespoň zachování výroby masitých konzerv (paštik), jakožto ojedinělé výroby: *„Povolení další výroby nepřičilo by se duchu nařízení o spotřebě masa[...]. Není totiž výroba moje rázu potravinářského, jako spíše oboru delikatesního a neodebírá žádná jmenovitá množství masa ku škodě všeobecného konsumu [...].“<sup>144</sup>*

Po válce se firmu nepodařilo obnovit ze stejných důvodů jako za války. Ministerstvo pro výživu lidu zamítlo 18.zářím 1919 žádost o obnovení firmy.<sup>145</sup> Radimský ji zamýšlel rozšířit a vyrábět potraviny po továrnicku pod novým názvem: Bohemia, továrna na konzervy, suchary a cukrovinky v Kolíně sp. s.r.o. Provozoval také vinárnu v Kolíně na

<sup>140</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 815, sign. 15/6/R/31, karton 555, živnostenský list.

<sup>141</sup> Tamtéž, oznámení Ladislava Radimského c. k. okresnímu hejtmánství v Kolíně o zavedení výroby.

<sup>142</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 912, sign. 15/6/K/283, karton 772, zápis firmy u obchodního soudu v Kutné Hoře roku 1919.

<sup>143</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 815, sign. 15/6/K/675, karton 539, dopis Bohemie Okresní politické správě v Kolíně ze dne 11.8.1919.

<sup>144</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 815, sign. 15/6/R/110, karton 556, žádost Radimského ze dne 24.7.1916 o povolení pokračovat ve výrobě konzerv, i přes válečné poměry.

<sup>145</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 815, sign. 15/6/K/675, karton 539, rozhodnutí Ministerstva pro výživu lidu ze dne 18.9.1919.

náměstí, ovšem bez potřebného oprávnění.<sup>146</sup> I přes vytrvalou snahu Radimského obnovit továrnu, uvedena do provozu už nebyla. To zapříčinila i jeho náhlá smrt, jak píše v kapitole o zálabských osobnostech.

---

<sup>146</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 815, sign. 15/6/K/902, karton 541, oznámení Městskému úřadu v Kolíně o neoprávněném provozování vinárny ze dne 9.12.1920.

## 6.10 Truhlářství a zpracování dřeva

### **První kolínská továrna na nábytek a veškerý dřevo obráběcí průmysl, Josef Frančík**

Řemeslník Josef Frančík otevřel roku 1902 svou dílnu na výrobu nábytku v Ovčárecké ulici č.p. 415. Prováděl zde i čalounické práce, a v rámci nich zhotovoval matrace, slamníky, pohovky. Po oznámení konkurenčního čalouníka Josefa Tisera mu tyto vedlejší práce byly zakázány a obdržel pokutu 10 Korun nebo 24hodin vězení. Po odvolání a několika upomínkách pokutu zaplatil. Truhláři mohli provádět jen práce nutné k dokončení výrobku, a za tímto účelem zaměstnávat čalounické pomocníky. Nemohli vyrábět matrace, slamníky apod.<sup>147</sup>

Díky zručnosti majitele, a zajisté také díky jeho vlohám k podnikání, se dílna rozrůstala a zaměstnávala čím dál víc lidí. 15. srpna 1908 otevřel Frančík v Pardubicích na Zeleném náměstí, v domě u velkoobchodníka pana Hostovského, filiální sklad nábytku.<sup>148</sup>

Ke konci roku 1909 začal s rozšiřováním svého truhlářství, a nejspíše probíhaly, dle účtů za výlohy při schvalovacích řízeních,<sup>149</sup> dílčí úpravy až do roku 1911. Pravděpodobně v souvislosti s přestavbou dílny a rozšířením výroby byl v červenci 1909 vypracován pracovní řád a v květnu 1910 poslal žádost o zápis „staronové“ firmy do obchodního rejstříku. Do této doby provozoval Frančík své řemeslo pouze sám s několika pomocníky na živnostenské oprávnění.

První kolínská továrna na nábytek a veškerý dřevo obráběcí průmysl, Josef Frančík. Takto zněl celý název opravdu prvního takového podniku v Kolíně. Nová továrna zaměstnávala 35 až 40 osob a jejich počet neklesl nikdy pod 20. Proto tento podnik vyžadoval dnes tzv. manažerskou funkci ve vedení firmy, kterou vykonával samozřejmě sám Josef Frančík: „*Majitel závodu se práce nezúčastňuje a vede jedině správu celého závodu.*“<sup>150</sup>

Vystavěl tedy jednopatrovou budovu za náklady přibližně 60 000 Korun a v přízemí přístavek, kde se nacházelo strojní vybavení: sušárna, kreslárna a obchod se vzorkovým skladištěm. Zde se vyráběl nábytek z měkkého dřeva. V prvním patře vznikl stylový nábytek z tvrdého dřeva, v podkroví se nacházel sklad a lakovna. Práce řezbářské a soustružnické zadával soukromým řemeslníkům.

<sup>147</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 734, sign. 11/34/201, karton 337, rozsudek c. k. okresního hejtmanství týkající se obsahu práce truhláře ze dne 4.11.1908.

<sup>148</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 734, sign. 11/34/221. karton 337, oznámení Frančíka c. k. okresnímu hejtmanství v Kolíně ze dne 15.8.1908.

<sup>149</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 734, sign. 11/34/204, karton 337, Frančík, nálezy komisionálních řízení.

<sup>150</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 734, sign. 11/34/285, karton 337, stanovisko c. k. živnostenského inspektorátu o živnostensko právní povaze podniku, dopis ze dne 14.6.1910.

Dle výnosu c. k. ministerstva obchodu z roku 1883, kde je popsána tovární výroba, splňoval podnik výrobu po továrnicku: „*Pokud se podání Josefa Frančíka týče, dlužno dosvědčiti, že v Kolíně druhé dílny stejných rozměrů a stejného způsobu výroby nestává.*“<sup>151</sup>

V hlavičce svého dopisního papíru uvádí roku 1919 tyto práce: „*Stavby portálů kavárenských, hotelových, obchodních a lékárních zařízení v nejmodernějších slozích a vůbec veškerých prací do oboru truhlářského spadajících, úplné vybavy pro nevěsty, zařizování kompletních bytů.*“<sup>152</sup>

Zničena bombardováním za 2. světové války a neobnovena.<sup>153</sup>

### **Lípa, továrna na nábytek a stavební truhlářství spol. s.r.o.**

13. dubna 1920 obdrželi majitelé Ing. Sam Mančal a Josef Třešňák stavební povolení ke stavbě továrny na pozemcích 349/7 a 349/16. Jedná se o parcely, které jsou klínem mezi ulicemi Brankovická a U Borku, takže zamýšlená stavba č.p. 611 vytvořila poměrně veliký dvůr mezi budovami. V červenci o rok déle bylo truhlářství dostaveno a zkolaudováno.<sup>154</sup>

Na těchto parcelách vyrostla rozlehlá jednopatrová budova do písmene V s potřebným zázemím pro obchod (kancelář), chod továrny (kotelna, výtah, byt správce, zázemí pro zaměstnance) a všechny truhlářské práce (sušení, řezání, klížení atd.). Pílu poháněla hřídel moderně zasazená v podlaze a dál napojená na lokomobilu opatřenou vysokým železným komínem ze srtojovny.<sup>155</sup>

I přes četné protipožární opatření, jak se dočítáme ve stavební dokumentaci, pravděpodobně na začátku roku 1923 továrna vyhořela, protože v dubnu toho roku žádali majitelé o povolení adaptace vyhořelých továrních budov. Rekonstrukci provedli dle původních plánů s přidáním bezpečnostními prvky. V roce 1940 koupil továrnu František Jaroš, který zde vyráběl železný nábytek všeho druhu.<sup>156</sup> Dnes jsou budovy přeměněny na bytový komplex.

---

<sup>151</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 734, sign. 11/34/285, karton 337, stanovisko c. k. živnostenského inspektorátu o živnostensko právní povaze podniku, ze dne 14.6.1910.

<sup>152</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 815, sign. 15/6/K/598, karton 539, hlavička dopisního papíru firmy Frančík.

<sup>153</sup> JOUZA, Ladislav. *Historie a současnost podnikání na Kolínsku*. Kolín, 1999. S.111. Bez ISBN.

<sup>154</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 815, sign. 15/6/K/785, Lípa, zkolaudováno za podmínek stanovených při komisionálním řízení dne 13.4.1920.

<sup>155</sup> Tamtéž, stavební dokumentace.

<sup>156</sup> JOUZA, Ladislav. *Historie a současnost podnikání na Kolínsku*. Kolín, 1999. S. 112. Bez ISBN.

### **Salix továrna na proutěný nábytek**

V průvodci z roku 1920 jsou uvedeny informace, z nichž můžeme odvodit velikost a význam podniku, který nebyl zanedbatelný. Píše se zde o společnosti s.r.o. založené roku 1920 majitelem Bedřichem Kubíkem a Václavem Bártou.<sup>157</sup> Vyváží do všech zemí světa. V archivních materiálech jsem objevil pouze vydání živnostenského oprávnění pro jednatele společnosti Václava Bártu z roku 1923<sup>158</sup> a ukončení jeho košíkářské živnosti, nikoliv tovární výroby, roku 1927. Pokud by takováto nesrovnalost nastala v dnešní době, asi bych se nad tím nepozastavil, protože kdo si zaplatí reklamu, má ji. Tak to fungovalo už i na přelomu století, ale domnívám se, že klamání spotřebitele ještě nebylo běžnou praxí. Doufám, že prameny k tomuto podniku čekají na objevení.

---

<sup>157</sup> KEBRDLE, Ladislav. *Kolín n. L.: dějiny, průvodce, výletní rádce, adresář*. Kolín, 1920. S. 81. Bez ISBN.

<sup>158</sup> SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 815, sign. 15/6/B/644, karton 518, Salix, žádost o povolení košíkářské živnosti ze dne 12.4.1923.

## 7. NÁLETY NA KOLÍN

Tuto kapitolu jsem zpracoval z knihy „*A země se chvěla*“ Ladislava Jouzy a Michala Plavce, která vyšla v roce 2007. Jak název napovídá, kniha líčí velmi podrobně letecké akce spojenců nad naším městem. Autoři používají autentické prameny, jako výpovědi očitých svědků v Kolíně i spojenců na obloze, archivní materiály české i americké provenience jsou náležitě ocitovány.

Spojenecké akce byly především namířeny proti rafinériím na území okupovaném Němci. Měly znemožnit zásobování nepřítele tolik potřebným palivem. Další útoky byly vedeny na komunikační cíle, jako radarové stanice, železnici a lokomotivy. To prováděly především tzv. hloubkaři, tedy stíhací letci útočící na pozemní cíle. Jak stojí výše, v Kolíně se nacházela jedna z nejmodernějších rafinérií americké firmy VOC, a tak se stala cílem několika drtivých náletů letek bombardérů.

**První** se odehrál ve čtvrtek 24.8.1944 v den sv. Bartoloměje, kolínského patrona. Posvícení si představovali měšťané určitě jinak. Počasí navigátorům přálo, panovalo horké počasí, bylo jasno a bezvětří. Většinou startovala letadla na italských letištích. I tento nálet byl veden z italských základen a cíle - kolínská a pardubická rafinérie i pardubické letiště - se nacházely na hranici doletu.

Tímto úkolem bylo pověřeno 117 strojů, které se seskupily do formace nad Jihlavou. Ne všichni se vždy zúčastnily náletu. Většinou z technických důvodů musela některá letadla shodit zajištěné bomby dříve, do polí a jen málokdy na náhradní cíl. V této době byla protiletadlová ochrana protektorátu velmi slabá a v Kolíně vůbec žádná. Němci měly potřebnou techniku na frontách.

Kolíňáci uslyšeli poplach v 11:41 a začali utíkat za město, Zálabáci nejčastěji na Vinice do lesa. Shoz 730-ti 500-ti librových pum se odehrál během šesti minut počínaje polednem. Petrolku zasáhlo přímo 73 bomb, zápalných i trhavých, a značně ji poškodily (nejvíce ze všech náletů). Německá správa počítala škody na bezmála 62 milionů Korun. Menší škody zaznamenaly podniky Vozovka a Cikorka, les Borcky, na protější straně řeky Draslovka (zde se vyráběl cyklon B) nádraží a železnice Kolín – Velký Osek (bývalá SZ dráha). Bombardování nebyla ušetřena ani městská zástavba. Údaje o škodách na domech se liší, podle záznamů protiletadlové ochrany v Kolíně zničil nálet 32 domů, 108 bylo poškozeno těžce a 460 poškodily bomby středně až lehce. Především na Zálabí a v Sendražicích (od roku 1943 městská část Kolín VII.). Bylo zmařeno 27 lidských životů. Kronika Továrny na vozy uvádí trochu jiná čísla: „*V obytných čtvrtích Zálabí a hlavně v Sendražicích bylo při tomto*

*náletu zabito 27 osob, zraněno 64 osob, z toho 20 těžce, obytných domů bylo zničeno 12 a poškozeno 279, z toho 32 těžce.*<sup>159</sup>

Z pohledu amerických spojenců se mise VOC povedla, navigace nevážla. Patřila mezi snadné. I přes značné škody se povedlo s velkým úsilím Petrolku na přelomu listopadu a prosince zprovoznit. Proto se zanedlouho snesly na Zálabí další stovky tun vražedného nákladu.

**Druhý nálet** naplánovali strategové spojenecké armády shodou okolností také na čtvrtek, tentokrát na 28. prosinec 1944. Letci dostali stejný úkol. Jako v předešlé misi na Kolín měli zničit i rafinérii v Pardubicích. Většina z letounů B 17 a Liberátorů se k cíli dostala. Tentokrát však navigátoři nebyli tak úspěšní. To dokazuje rozptýl dopadů a dlouhý časový interval shozů, přibližně 20 minut počínaje 12. hodinou a 10. minutou. Ani v tomto případě nečekala na spojence v Kolíně protiletadlová obrana.

V petrolce pracovalo 880 lidí, poplach v 11:40 je vyhnal do okolí. Dvě pumy přistály také na novém katolickém hřbitově, další v Cikorce a v elektrárně. Některým bombardérům se nepodařilo náklad shodit na vytyčené cíle, a tak musely vyprázdnit své útroby na nedalekých polích. Následky pocítilo opět hlavně Zálabí a Sendražice, kde se bez střechy nad hlavou ocitlo okolo 322 lidí. Spadlo celkem 493 500ti librových bomb, tentokrát už „jen“ tříštivých. Usmrceno bylo 7 lidí.

Spojenecké zpravodajství se mylně domnívalo, že Petrolku už nelze opravit. Ovšem německému velení na ní velice záleželo, a tak s pomocí zvláštních oddílů pro odstraňování škod Technische Nothilfe, s nuceně nasazenými pracovníky a s vojáky dokázalo fabriku pravděpodobně do konce ledna 1945 znovu zprovoznit. Kolínští tak mohli čekat další „návštěvu“ spojenců.

**Třetí nálet** se odehrál 15.3. 1945 a byl tak trochu neočekávaný i pro americké letce. Rafinérie se stala náhradním cílem. Záměr velitelů spojeneckého letectva byl masový útok všech letek na rakouské a německé rafinerie. Skupina letící zničit rafinérii v německém Ruhlandu, měla však potíže s nasměrováním svého shozu, a tak si velká část z nich pošetřila svou municí na náhradní cíl v Kolíně. Zde na ně čekalo poprvé překvapení v podobě 88 milimetrového kanónu Flak, jehož jednotku přidělili stahující se Němci na obranu Petrolky. Ještě před náletem zasáhla 2 letouny, které musely svrhnout náklad mimo cíl a letět na sovětské území. Povedlo se jim to se ztrátou jednoho člena posádky. Kolínu, jako náhradnímu cíli, zasadila asi stovka bombardérů nejzrozsáhlejší úder ze všech. Spustila déšť v několika

---

<sup>159</sup> SOkA Kolín, fond ČKD Dukla n.p. Praha-odštěpný závod TATRA Kolín, bez inv.č., Kronika Tatra Kolín 1900 - 1967 (autor Josef Trekoval, s. 41.



vlnách. Na Zálabí i Sendražice, na obytné domy, na zálabské firmy i firmičky, na hřbitov židovský i katolický, na Borky a v neposlední řadě na Vozovku a Petrolku se sneslo 1192 třaskavých pum, z toho polovina do ulic. Následky byly zdrcující. Na levém břehu zasáhla bomba děkanství u kostela sv. Bartoloměje, nový Masarykův most a na tuto stranu spadlo dalších 2500 liber. Na druhé straně však zažívali obyvatelé peklo. Půl nákladu patřilo přímo Zálabí. Zdemolována nebyla jen Petrolka a Vozovka, ale i Frančíkova továrna na nábytek, Hellada a dalších 85 obytných domů. Méně poškozeno bylo 924 domů. Nálet zavinil smrt 37 lidí a 63 jich zranil.

V souvislosti se strategickým plánem vyřadit všechna velká nádraží na německém okupovaném území byl podniknut 18. dubna 1945 ještě jeden spojenecký nálet na vlakové nádraží v Kolíně na Kutnohorském předměstí.<sup>160</sup>

---

<sup>160</sup> JOUZA, Ladislav - PLAVEC, Michal. *A země se chvěla: Bombardování Kolína za druhé světové války*. Cheb, 2007. ISBN 978-80-86808-44-4.

## 8. SLAVNÍ ZÁLABÁCI

I toto malé předměstí nevelkého města si může nárokovat slavné osobnosti známé nejen u nás, ale i v zahraničí. Buď zde žily, narodily se nebo se zde výrazným způsobem zapsaly do podvědomí města. Stejně jako Čeněk Kříčka, který se prohlašoval sám za Zálabáka, i tyto osoby jsou spojeny s mým tématem práce. Seřadil jsem je podle toho, jakou měrou, dle mého názoru, ovlivnily vývoj předměstí.

### 8.1 Čeněk Kříčka

Rodák z Libice nad Cidlinou<sup>161</sup> se narodil v únoru 1858 a zemřel ve vysokém věku v roce 1948. Pocházel ze selské rodiny, která vlastnila mimo jiné i pozemky, na nichž leží zbytky sídla Slavníkovců. Absolvoval Českou techniku v Praze a pobyl i na studiích stavitelství a architektury v Itálii. Během své kariéry podnikl poznávací studijní cestu do Ameriky. V jeho stavbách se snoubí účelnost a funkčnost interiéru s vnější krásou. Hodně se soustředil na technické problémy měst - zlepšení infrastruktury a sítí městských nebo likvidaci odpadků, ať už v Kolíně nebo v Praze, kde působil.

Po studiích si v Kolíně v roce 1886 otevřel projekční kancelář a jeho služby se staly brzy vyhledávanými: „*Nový architekt a stavitel v Kolíně. Upozorňujeme obecnostvo, že v Kolíně otevřel novou stavební kancelář p. Čeněk Kříčka, architekt a stavitel, rodilý z nedaleké Libice [...]*“<sup>162</sup> Takto zněl novinový inzerát oznamující nového stavitele. Navrhoval i realizoval vily, činžovní domy, veřejné budovy, školy, továrny i vodní stavby. Na Zálabí si postavil barokní vilu Na Závisti, kde založil vilovou čtvrť. V Kolíně starostoval v letech 1902 – 1904, a za své období stihl mnohé. Vybudoval nový vodovod, prováděl kanalizování a s ním spojené dláždění ulic, a to vždy s nejmenšími náklady. Právě pro tyto regulační plány založil tolik potřebnou technickou kancelář města. Dal podnět k přeměně zálabského lesa na městský rekreační park, u něhož vznikala četná sportoviště. Nastartoval tzv. druhou etapu kolínského podnikání. S jeho přispěním vznikly v této době nejvýznamnější podniky na Zálabí, jakými byla Cikorka, Vozovka a Petrolejka. Ve většině aktivně působil jako člen nebo předseda rady. Účastnil se různých projekčních soutěží, z nichž mnohé vyhrál. Prosazoval regulaci Labe: „*Jeho projekt t. zv. (sic) laterálního kanálu na pravém břehu Labském, o který usiloval-kdyby byl býval došel uskutečnění-měl by velký význam na*

<sup>161</sup> Libice nad Cidlinou leží 12km severně od města na zálabské straně.

<sup>162</sup> *Kolínské listy*. 7.4.1886, roč. I, č. 28, s. 5.

*průmyslový rozvoj Kolína zejména Zálabí.*<sup>163</sup> Jak jsem uvedl v kapitole o regulaci toku, tento projekt nebyl zdaleka tak výhodný, a proto nebyl schválen.

Nebyl však jen stavitelem, ale také národním politikem, který věřil v samostatnost. Po převratu se stal členem Národně demokratické strany. Se svou chotí podporoval chudé nadané studenty a také mnoho kulturních organizací. Dnes by měla jít tato výrazná osobnost 1. poloviny 20. století příkladem. Za své starostování věnoval všechen honorář na obecní knihovnu: „[...] nepřijav žádných peněz za práci pro obec, kterou pokládal za čestnou veřejnou povinnost.“<sup>164</sup>

Po působení v Kolíně, po neúspěšných politických bojích, přesídlil nadobro do Prahy, kde se věnoval veřejnému životu a především technickým problémům hlavního města. Byl zvolen členem zastupitelstva a městské rady za Československou národní demokracii a působil jako předseda největšího peněžního ústavu u nás, Pražské městské spořitelny.

Za jeho aktivního života ve veřejné správě utrpěl mnoho křivd a kritik vykonané práce. Ovšem uznání, na které měl a má právo, se dočkal už ke konci svého života. Oslavy jubileí se staly veřejnou záležitostí a veřejným díkem za úctyhodné životní dílo. Dnes je nám připomínán nejen svými stavbami, ale i zálabskou ulicí, která nese jeho jméno.

## 8.2 Rodina Radimských

Tato rodina se zapsala do zálabských dějin nejvíce. Po několik generací stála u zrodu významných podniků, ve vedení města i ve službách země. Většina z nich se narodila právě v Kolíně, doma v zálabském mlýně. Tento původem mlynářský rod Radimských ze Slavkova vlastnil kus toušenského panství a mlýn v Čelákovících. Podskalský mlýn zakoupil Jan Radimský, roku 1851: „Po smrti Šalady střídali se majitelé zhusta až roku 1851 přešel tento mlýn, již o 9 složeních, s jahelkou, dvěma povodníky, zahradou, 14 korci<sup>165</sup> luk a 15 korci lesa se 72000 zl. na Jana Radimského.“<sup>166</sup> Jejich „panství“ se rozrostlo ještě o tvrz a velkostatek v nedaleké vsi Pašinka u Kolína zakoupený otcem a strýcem malíře Václava roku 1885.

---

<sup>163</sup> Regionální muzeum Kolín, fond Literární a umělecké sbírky města Kolína, bez inv. č., výstřižek z novin Hlas demokracie s datem 19.2.1938.

<sup>164</sup>Tamtéž.

<sup>165</sup>Wikipedie, otevřená encyklopedie [online]. [cit. 2009-03-21]. Dostupný z WWW: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Korec\\_\(jednotka\)](http://cs.wikipedia.org/wiki/Korec_(jednotka)), korec=měrná jednotka, kdy podle nádoby daného objemu se určila plocha osevu. V okolí Kutné Hory znamenal 1 korec zhruba 2800m<sup>2</sup> plochy osevu.

<sup>166</sup> ŠTOLBA, Josef. *Kolínské Zálabí v minulosti*. Kolín, 1933. S. 14. Bez ISBN.

### **JUDr. Václav Radimský (1839- 1907)**

Vlastník Podskalského mlýna zděděný po svém otci Janovi, starosta města, okresní zastupitel a obecní starší, spoluzakladatel spolku Literární jednota kolínská, zemský poslanec a od roku 1894 poslanec na říšském sněmu za velkostatky Chrudimska náležel ke straně staročešské. V Kolíně založil roku 1879 časopis Koruna česká.

Jeden z několika vedoucích osobností 1. generace kolínského podnikání. Spolu s Františkem Horským a dalšími stál u zrodu Akciové továrny na výrobu hnojiv a lučebnin. Také se účastnil založení Úvěrní banky Kolínské (později Pražská), která podporovala začínající české podnikatele: „*Byl mezi zakladateli Záložny kolínské, společného cukrovaru a všech prvních vlasteneckých spolků kolínských, hlavně Sokola a hasičů. Jako purkmistr zavedl v Kolíně české úřadování.*“<sup>167</sup> Mnoho let byl členem obecního i okresního zastupitelstva a mezi roky 1880 až 1896 byl zemským poslancem. Všechny jeho děti se zapsali do dějin regionálních i obecních. Tento český národohospodář zemřel na konci ledna roku 1907 a své hospodářství přenechal synu Ladislavovi.<sup>168</sup>

### **JUDr. Ladislav Radimský (1871- 1922)**

Bratr malíře Václava, vlastenecký politik a podnikatel, majitel mlýna, který převzal od otce roku 1895 a velkostatku Pašinka. Zemřel nečekaně v dubnu 1922 na srdeční infarkt.

Po vzoru svého otce se aktivně angažoval v politice za stranu staročeskou a stal se součástí několika především kolínských podniků, v nichž zasedal ve správní radě. Ve veřejné službě zastával funkce starosty okresního výboru, jehož členem byl od roku 1909 a v tomto úřadě působil mezi roky 1913 - 1919. V městské radě zasedal 8 let až do změny systému v roce 1919. Dále se stal zemským poslancem za kurii velkostatku až do jeho zrušení a členem panské sněmovny říšské rady od roku 1917.

Takže většinu času věnoval veřejným záležitostem a jeho snažení se ubíralo ke zlepšení a narovnání vztahů s Němci. Zbytek času trávil na rodinném hospodářství a podnikáním ve firmě Bohemia a zasedáním ve správních radách. Například se stal prvním předsedou ESSO, který pomáhal založit a po otci zdědil členství ve správní radě Pražské úvěrní banky v Kolíně. Také seděl v radě zálabské Cikorky, Továrny na vozy a Lučební továrny na Pražském předměstí. Dále byl předsedou ústředního svazu mlynářů, místního odboru Ústřední matice školské a byl znám jako štedrý podporovatel dobročinných spolků.

---

<sup>167</sup> *Labské proudy*. 30.1.1907, roč. XII, č. 5, s. 3.

<sup>168</sup> LIŠKOVÁ, Marie. *Slovník představitelů zemské samosprávy v Čechách 1861 - 1913*. Praha, 1994. S. 244. ISBN 80-85475-13-8.

Tak se stalo, že po jeho náhlém úmrtí zůstalo prázdné místo na mnoha pomyslných židlích, které mu patřily.<sup>169</sup>

### **Václav Radimský (1867-1946)**

Syn Václava Radimského a bratr Ladislava, narozeného roku 1871. Významný, dnes mezinárodně uznávaný malíř a grafik, možná jediný český čistý impresionista. Vedl bohémský život, ve kterém kázeň a smysl pro pořádek neměly místo. Dnes dozrála doba i na jeho obrazy, které se vyšplhaly na řády statisíců korun.

Narodil se 6. října v Podskalském mlýně otci Václavovi a matce Marii, rozené Náchodské von Neudorf, která umřela již ve 21 letech na tyfus. I když se nemohla podílet na výchově svého syna, zdědil právě po ní svou do jisté míry bohémskou povahu, výtvarný talent a lásku k přírodě, nejdůležitější téma v jeho tvorbě. Po třech letech se otec oženil znovu a v roce 1870 si vzal Annu, rozenou Formánkovou, také z významné kolínské mlynářské rodiny. Z tohoto svazku vzešli dva významní Václavovi nevlastní bratři a to Ladislav a Vladimír, o kterých napíši níže. Dětství trávil tedy u řeky Labe, která v té době byla ještě čistá, romantická, s meandry a písčnými břehy a říčními koupališti. Navždy se mu zaryla do podvědomí.

Po kolínském reálném gymnáziu, kde nevynikal prospěchem, ale výtvarným nadáním, se roku 1889 (tři roky po maturitní zkoušce strávil na vojně) zapsal na malířskou akademii ve Vídni k profesoru Emanueli von Lichtenfelsovi. Ovšem již po roce ho Vídeň ztratila nejen kvůli údajně těžké pozici jakožto Čecha, ale i z důvodu „rozkutáleného“ věna zděděného po své matce, jež stačil za rok utratit. Odešel tedy do Paříže. Zde se začal stýkat se svou známou, malířkou Zdenkou Braunerovou, která mu otevřela dveře do světa pařížských umělců.

Odtud už nebylo daleko do Barbizonu, místa nedaleko Paříže, kde se zrodil impresionismus. Nabízelo přírodu a venkovské prostředí. Václav sem přišel roku 1891 a seznámil se zde s Claudem Monetem a hlavně mnohem blíže s Paulem Cézannem, se kterým se stýkal i v Paříži a obýval s ním ateliér. Po krátké aklimatizaci získal řadu ocenění za obrazy barbizonské krajiny již jako velmi mladý: Ocenění pařížského salonu (1894), Zlatá medaile v Rouene (1895) a cena na Světové výstavě v Paříži z roku 1900.

Do roku 1902 plnil ještě povinnosti poručíka v záloze dragounského pluku hraběte z Montecuccoli v Pardubicích a každý rok jezdil do Čech na cvičení. Poté se usadil v „Monetově“ kraji u Giverne. Spolu s přemístěním se změnila i jeho tvorba, obraz skládá ze

---

<sup>169</sup> *Hlas demokracie*. 8.4.1922, roč. III, č. 15, s. 4.

světlych odstínů barev a transformuje se v čistého impresionistu. Monetův vzor následovalo mnoho malířů té doby a hledali si ve stejném kraji svá venkovská sídla.

Radimský si našel starý mlýn ve vesnici La Goulet. Přes zástupy umělců u Monetova domu, dychtivých po jeho zkušenostech a radách, se Radimský dostal až k němu. Kreslil s ním z voru i na jeho zahradě v době, kdy Monet již unavený pedagogickou činností se uzavřel cizím lidem. Obrazy bez linie, chvějivost malby, mísení barev, to je první fáze impresionismu, kterou představoval i Václav. V Čechách měl první výstavu roku 1899.

Oženil se s francouzskou Louisou Formont po dlouhých letech volného svazku roku 1917. V roce 1909 se jim narodila dcera, ale po několika měsících zemřela na spálu. Domů jezdil i s Louisou (celá rodina uměla francouzsky) každý rok koncem léta na 1 až 2 měsíce lovit koroptve a vždy byl vítaným „hostem“ a společníkem. S bratrem Ladislavem byl zároveň nejlepší přítel. Oba milovali lov a rybaření, udržovali častý dopisní kontakt. Návštěvy spojoval většinou i s výstavami, díky nimž se stal zprvu Václav i v Čechách uznávaným moderním umělcem, který seznámil veřejnost s impresionismem. Již za nějaký čas se ozývaly pochybovačné hlasy, které kritizovaly opakování sebe, následování Moneta a zastavení malířova vývoje. On sám dal však hlavně na pozitivní ohlasy v evropských i amerických časopisech, na všech výstavách v Paříži, Londýně, New Yorku i Praze. Radimský začal být neustále v pohybu a cestoval, nejčastěji však Francie - Čechy.

Po tom, co jeho bratr založil roku 1912 v Kolíně firmu Bohemia, o které píše v kapitole o průmyslu, se snažil exportovat zboží do Francie a dál do světa. Václav zde zaregistroval značku na konci roku 1912. Tuto činnost však přerušila válka a pro Francii, resp. její úřady, se stal Čech Radimský nebezpečným cizincem. Díky přímluvám jeho přátel prožil válku alespoň ve svém mlýně v domácím vězení. To pro něj však znamenalo veliké zklamání, které mu způsobil jeho druhý domov.

Po válce přesídlil zpět do Čech a roku 1920 se nastěhoval na Pašinku. Zde zůstal už nastálo do své smrti roku 1946. Pohřben nebyl do rodinné hrobky na Zálabí, ale ve vsi Kbel nedaleko Pašinky. V této době se námětem jeho obrazů stalo tolik oblíbené Labe a krajina kolem něho. Jako první český malíř se oprostil od hlavního českého proudu a nastoupil na novou cestu impresionismu, po které ho následovali další čeští umělci.<sup>170</sup>

---

<sup>170</sup> REZLER, Aleš. *Václav Radimský 1867 – 1946: výběr z malířské tvorby- katalog*. Kutná, Hora, 2006. Bez ISBN.

### **Vladimír Radimský (1880-1977)**

Další z rodiny mlynářů a politicky aktivních osobností města i naší země. Záměrně neuvádím státu, protože mnoho z nich vyvíjelo svou činnost ještě v době, kdy autonomní český stát byl jen snem. Bratr Václava a Ladislava.

I Vladimír se po ukončení střední školy vydal touto cestou a zapsal se roku 1898 na konzulární akademii ve Vídni. Pro R-U pracoval na konzulátu v Bombaji, na velvyslanectví v Teheránu, v Craiově, ve Varšavě, Bělehradě a ve Smyrně.<sup>171</sup> Díky svým bohatým zkušenostem byl přijat i do služeb utvářející se čl. vlády. Stal se diplomatem v Polsku, Švédsku, Norsku a mezi roky 1928- 1939 ve Vatikánu.

Napsal také několik publikací a studií ze svého působení v cizině a to: *O řemeslech a průmyslu v Persii, Praktické příručky o Polsku a Příručky o Švédsku*.<sup>172</sup>

### **JUDr. Ladislav Radimský, pseudonym Petr Den ( 1898-1970)**

Syn Ladislava Radimského a synovec malíře Václava. Také on se vydal cestou zvolenou už jeho pradědem, dědou i otcem a stal se politikem, diplomatem a významným, leč díky minulému režimu zapomenutým, esejistou a publicistou. Je autorem mnoha děl.

Narodil se ve mlýně v dubnu roku 1898. Dětství prožil doma v Kolíně a zde také studoval gymnázium. Poté roku 1916 odešel na UK právnickou fakultu, kterou ukončil o pět let později. Už od roku 1920 pracoval pro vládu, resp. pro ministerstvo zahraničí, a to až do protektorátní vlády. Nejprve pracoval pro ministerské oddělení Společnosti národů, poté působil na československých velvyslanectvích v Bukurešti, Berlíně, Ženevě a Haagu. Při tomto povolání si ještě doplnil znalosti mezinárodního práva na univerzitách v Haagu a v Paříži. Za druhé války se stáhnul do ústraní a po ní se stal zástupcem československého stálého delegáta a zanedlouho vyslancem u OSN.<sup>173</sup>

Po únorovém převratu 1948 zůstal v USA a dál pracoval u OSN až do roku 1958. V exilu se stal přispívatelem do mnoha exilových tisků jako *Sklizeň, České slovo, Čechoslovák, Newyorské listy*. Do své smrti roku 1970, celkem sedm let, byl redaktorem čtvrtletníku *Proměny*. Vydal několik exilových knih. Uvádím jen některé: *Evropan v Manhattanu, Době proti srsti*, také politické úvahy: *Skloňuj své jméno, exulante* a několik dalších. Literárně činný byl už od svých studií a za první republiky také přispíval do tisků a

---

<sup>171</sup> KOLÁŘ, František a kol. *Politická elita meziválečného Československa 1918 - 1938*. Praha, 1998. S. 205. ISBN 80-901509-8-5.

<sup>172</sup> TOMEŠ, Josef a kol. *Český biografický slovník XX. století: Q-Ž*. Praha, 1999. S 14-15. ISBN 80-7185-248-1.

<sup>173</sup> Tamtéž, s. 14.

publikoval několik prací. Jedna, týkající se Kolína, nese výstižný název: *Pětkrát Kolín* a autor se vyznává k Polabí a rodnému Kolínu.<sup>174</sup>

---

<sup>174</sup> Pokorná Klára. Kdybych nebyl Čechoslovákem, chtěl bych být Američanem. In *Denní telegraf*. 20.11.1993, (výstřižek z novin).



### 8.3 Camill Hoffmann

Narodil se 31. 10. 1878 v židovské rodině v hostinci U Lípy, která patřila jeho otci Izáku Hoffmannovi. Byl nejmladším z dvanácti dětí a vyrůstal v prostředí „české“ hospody a německé rodiny, proto mluvil česky stejně tak dobře jako německy.<sup>175</sup> Devět bratrů se stalo obchodníky a hospodu zdědila nejmladší sestra Emma, která se nejvíce podílela na jeho výchově. U druhé sestry, provdané do Prahy, Camill bydlel za svých studií na gymnáziu ve Štěpánské ulici a Obchodní akademii na Starém Městě, kde roku 1899 odmaturoval.

Po studiích se chtěl věnovat žurnalistice, a tak odešel do Vídně. Zde získal práci redaktora v levicově liberálním listě *Die Zeit*. Tento tisk kritizoval přátelství Rakouska s Německem a vyzdvihoval demokracii. Díky této pozici se seznámil se známými žurnalisty té doby. Později se stal jeho přítelem o tři roky mladší Stefan Zweig, s nímž přeložil do němčiny verše Charlese Baudlaira. Jako kulturní redaktor zde působil mnoho let a spolupracoval, nebo stál u počátků předních umělců jako např. Franz Werfel či Franz Kafka.

V roce 1904 se oženil se svou neteří, dcerou starší sestry, Irmou Oplatkovou. Camill byl obdivovatelem všeho francouzského. V roce 1912 ho okolnosti donutily opustit s rodinou čím dál více antisemitskou Vídeň a šel do Drážďan, kde dostal místo vedoucího kulturní sekce drážďanského deníku. V první světové válce díky přímluvě šéfredaktora nenarukoval. Po pádu císařství se Hoffmann postavil do čela levicové revoluce v Drážďanech, ale už v roce 1919 byla potlačena a Hoffmann propuštěn.

Vrátil se zpět do „nové“ Prahy v „nové“ zemi. V intelektuálních kruzích byl Hoffmann známý a se svým obdivovatelem, prvním čl. prezidentem, se pravidelně scházel. TGM ho požádal o sestavení nového deníku v němčině, který by vysvětloval českoněmeckou otázku a snažil by se o vzájemné sblížení. Camille nabídku přijal a chopil se svého úkolu. V roce 1921 bylo první číslo *Prager Presse* na světě. Hoffmann však sestavil spíše tým redaktorů, který opustil vzápětí kvůli nové práci pro státní diplomacii.

Působil jako vedoucí tiskového oddělení velvyslanectví v Berlíně, stal se propagátorem české kultury v Německu, zejména Karla Čapka i Leoše Janáčka, psal do novin o českých umělcích a překládal česká díla, ze kterých zmíním alespoň *Hovory s T.G.M.*, vydané v podstatě neočekávaně v roce 1936, tedy již po nástupu Hitlera. Mnoha lidem pomohl uprchnout do zahraničí před Hitlerovými oddíly SA. Jedním z nich byl i Heinrich Mann, který dostal československé občanství. Mannovu knihovnu prohlásil za majetek Československa a tak se nedostala, jako i mnoho dalších cenností jiných osobností, do rukou nacistů. A to všechno dokázal velmi diskrétně, aniž by vzbudil větší zájem nacistů. Přes svého

---

<sup>175</sup> HOFFMANN, Camille. *Politický deník 1932 – 1939*. Praha, 2006. ISBN 80-86239-10-1.

informátora získával tajné informace ze třetí říše, které dodával po roku 1935 Edvardu Benešovi.

Nad Československem se smrákalo a Hoffmann stále setrval v nacistickém Německu. Navzdory všem prosbám své dcery a doporučení přátel emigrovat. Odmítal odjet i potom, když se mu povedlo zachránit syna, jemuž sehnal povolení vycestovat do Francie. Z protektorátu posílal do Anglie pravidelné reporty. I přes hrozící nebezpečí internace setrval dál se svou ženou nyní už v Praze. Zprávy, chodící do Londýna do začátku roku 1940, však zůstaly bez odezvy v anglickém tisku.

V této době měl čas na psaní básní a bohužel nestihl dokončit české dějiny dovedené do roku 1306. Na příkaz gestapa se několikrát stěhoval, a nakonec v dubnu 1942 obdrželi s manželkou příkaz k transportu do Terezína. Po zdánlivě úspěšných intervencích švédského konzula a přítele zahraničního zpravodaje Haydebrecka u gestapa byl příkaz odvolán, ale již za pár dní se na předvolání k výslechu dostavil Hoffmann do sídla gestapa, odkud se už nevrátil. Sešel se s ženou bez věcí a prostředků až v Terezíně.

Po roce života v táboře dostal práci v tiskovém středisku. Stál v popředí kulturního života v táboře. Pořádal koncerty, divadelní představení, psal recenze, hledal mladé umělce a psal básně. S myšlenkou na svobodu, která se nezadržitelně blížila spolu se slábnoucí Třetí říší, byl však poslán symbolicky 28.10. 1944 transportem do Osvětimi mimořádným osobním vlakem. Tento transport byl okamžitě poslán do plynových komor.

A tak se tento básník, spisovatel, novinář, diplomat a nepostradatelný informátor, muž pevné vůle, čelící jasnému nebezpečí ze strany nacistů, kosmopolita narozený na zálabské půdě, stal významnou českou osobností stojící u zrodu a na předních místech první republiky. Je škoda, že není více vzpomínán.<sup>176</sup>

## 8.4 Václav Morávek

Neústupný bojovník demobilizované armády s hodností štábního kapitána (resp. generála im memoriam) a neomylný „pistolník“. Byl nejmladším ze „Tří králů“ této odbojové skupiny. Ze všech třech hlavních členů skupiny dokázal nejdéle čelit pronásledování gestapa, kterému působil škody svými drzími a neohroženými kousky. Dnes jsou do jisté míry kuriózní, ale tehdy znamenaly dosti vážnou ujmu. Doručoval pravidelně do Petschkova paláce, sídla gestapa, odbojový tisk „V boj!“ nebo v přestrojení za Němce dokázal ze skladu Wehrmachtu odvézt nákladní auto zbraní. Skupinu mimochodem pojmenovalo samo gestapo.

---

<sup>176</sup> STRÖBINGER, Rudolf. Causa–Camille Hoffmann. In *Reflex*. 24.9.1998, roč. 9, s. 66-68. ISSN 0862-6634.

Padl v boji v březnu 1942 při přestřelce s gestapáky, kteří v první chvíli ani nevěděli, o koho jde a jak významnou ránu zasadili čsl. odboji.

Narodil se 8. 8. 1904 v Luční ulici č.p. 28 na Zálabí. Jeho otec, vystudovaný strojní inženýr Josef Morávek, se seznámil se svou ženou Jaroslavou v Plzni, kde pracoval. Poté se přestěhovali do Kolína. Zde Josef pracoval jako učitel na zemské řemeslnické škole. Po otci zdědil Václav nejspíše humor, společenskost a životní optimismus. Rodinné soužití narušila první světová válka, ve které strávil Josef tři roky.

Václav měl mladšího bratra Zdeňka a starší setru Jarmilu. Vyrůstal v křesťansky založené rodině, ať už katolické nebo od roku 1919 konvertované k českobratrské církvi a s láskou k vlasti. Otec umřel nečekaně v roce 1921, a tak se jako nejstarší syn musel Václav postarat o rodinu. I proto, že matka, chováním protipól otce, uzavřená, hluboce věřící žena zkolabovala po ztrátě svého manžela.

Václav nastoupil po kolínském gymnáziu v roce 1923 na vojenskou akademii v Hranicích na Moravě a domů (2krát se přestěhovali na městskou stranu Labe) pouze dojížděl. Z rodinného prostředí si odnesl tedy silně vštípený smysl pro morální hodnoty spolu s vírou. To ho ovlivnilo v jeho dalším jednání. Avšak na Václava působila nejen jeho rodina, ale i členství ve skautingu. Stál u zrodu kolínského spolku spolu s Aloisem Plešingrem (nečekaně v roce 1919 zemřel) a Václavem Drozdou (reprezentantem Čsl. v lehké atletice). V roce 1919 byly vytvořeny tři skupiny chlapců a každý výše zmíněný vedl jednu. Zde získal základ mapování, zákonů přírody a chování se v ní, který později prohloubil na vojenské akademii. Matka i sestra ho za okupace v jeho odbojové činnosti podporovaly. Posílaly mu dopisy na pražskou adresu jeho tety s oslovením Růženka. Zanechávaly mu zde čisté oblečení i jídlo a sháněly peníze. Od roku 1939 také ony byly perzekuovány a po nalezení dopisů v jedné Václavově skrýši v lednu 1942 uvězněny.

Po válce se matka vrátila domů do Kolína, kde žila až do roku 1966. Zemřela v 89 letech. Sestra, vystudovaná učitelka přírodopisu, se po válce přátelila se Zdenou Mašínovou. Po prchnutí bratří Mašínů za hranice přerušila z obavy kontakt, ale přesto měla problémy a nacistická perzekuce se změnila v bolševickou. Zemřela roku 1976 a dožila se 73 let.

Bratr Zdeněk jako jediný nevystudoval, kvůli rodinným potížím po smrti otce, a vyučil se truhlářem. Určitou dobu se o něj starali sourozenci. Pak odešel ke svému poručníkovvi do otcových rodných Plačic, ve kterých trávili všichni tři šťastné chvíle dětství u dědečka. Jediný se oženil a založil rodinu. Zemřel v roce 1985 ve věku 78 let.<sup>177</sup>

---

<sup>177</sup> ČERMÁK, Vilém. *Muž proti okupaci, portrét štábního kapitána Václava Morávka*. Plzeň, 2007. ISBN 978-80-7211-260-9.

## 9. ZÁVĚR

Touto studijní prací jsem chtěl přiblížit osud resp. dějinný vývoj tehdy největšího kolínského předměstí ve vymezených 95 letech. Samozřejmě jsem nemohl pojmout vše. Přes prvotní obavy se mi nakonec otevřelo široké a zajímavé téma, a já jsem se tak snažil vybrat z dostupné literatury a občas méně dostupných pramenů to nejpodstatnější. Záměrem bylo ukázat, jaké faktory hrály v růstu zálabského předměstí hlavní roli. Jaké osobnosti měly zájem na jeho modernizaci tak, aby přeměnilo svůj venkovský ráz na plnohodnotné městské předměstí se zastavovacím plánem a „ukázněnou“ výstavbou. Ukázalo se, že i přes množství podniků především z přelomu století, přes vilové čtvrti, které zde vyrostly v meziválečném období, nalezneme na Zálabí venkovské rysy v podstatě dodnes. Nejen malebná zálabská skála nad mlýnem s domy venkovského charakteru je toho důkazem, ale i nízké domky v ulicích, některé stále vytápěné uhlím a dřevem. Zastavovací plány se nepovedlo v plné míře naplnit. Přes to všechno zůstaly zálabské parcely zvláště od dob prvního hrdého Zálabáka Čeňka Kříčky vyhledávané, protože poskytovaly a poskytují lukrativní, klidné městské bydlení. Nepojal jsem však tuto práci z urbanistického hlediska.

A teď narážím na jednu hlavní funkci, která se utvářela právě od přelomu 19./20. století a plyne z tohoto textu. Na Zálabí vznikla různorodá zástavba, ve které se prolínala funkce průmyslová, obytná a rekreační. To s sebou neslo určité specifikum prorůstání starého a nového pojetí zástavby. Snažil jsem se tedy podchytit dobu, kdy došlo k přeměně Borků, resp. k jejich dotvoření a zalesnění, s tím, že na loukách a mýtinách vznikala sportoviště nebo např. vstupní park, jako torzo Kumpánova návrhu.

Toto předměstí tedy městu a jeho obyvatelům nabízelo po dlouhou dobu nejvyšší možnost pracovního uplatnění v některém z množství zálabských podniků. Hlavně díky skupině lidí okolo zmíněného Kříčky, kdy na přelomu století vznikla trojice největších podniků a byl položen základ k první kolínské průmyslové zóně. Impuls k tomuto horečnému zakládání dala tolik důležitá Severozápadní dráha ze 70. let 19. století. Na tuto navazovaly podnikové vlečky, důležité k dopravě materiálu továrnám.

Nemůžu však upřít prvenství člověku, který objevil ve zpustlých zálabských pozemcích potenciál a náležitě toho využil. Samozřejmě se jedná o Františka Horského. Ten působil především na Zálabí a svými zásahy zhodnocoval do té doby neúrodnou půdu. Ale nejen on se zde v této době zapsal zlatým písmem. Taktéž slavný rod hospodářů, podnikatelů, umělců a politiků Radimských zde zanechal navždy stopy. Oni utvářeli Zálabí, ale i Zálabí ovlivňovalo je. Především pak impresionistického malíře Václava Radimského.

Právě tuto funkci, rekreační a průmyslovou plynoucí z mé práce, chci vyzdvihnout a zdůraznit. Doufám, že se mi podařilo textem alespoň trochu odůvodnit výše zmíněné závěry a tato práce možná poslouží dalším badatelům či lidem se zájmem o historii a o své město.

Dnešní styl života, vrtkavé možnosti obživy a bydlení s sebou nesou značnou migraci, neklid a do mezilidských vztahů vnáší negativní vlivy. Vlivy v podobě přeměny základních hodnot, ztráty vědomí příslušnosti, neznalosti tradic, povrchní komunikaci, nezájem a společenskou neodpovědnost.

Hodnoty a vlastnosti, jejichž souhrn umožnil našim předkům přebudovat s nezměrným úsilím naši zemi do lepší podoby. Bez těchto vlastností, bez tolik potřebného entuziasmu by naši slavní předci, význačné osobnosti regionu, naši hrdí Zálabáci nedokázali přeměnit polabské luhy ve slibně se rozvíjející městskou čtvrť. Bez cílevědomosti a sebezapření více i méně významných osobností by nebyl vytvořen „most“ do nové doby. Bez péle nejen Zálabáků, ale všech měšťanů, bez souhry mnoha náhod a okolností by nebylo toto předměstí takové, jak ho vnímáme dnes. Lukrativní a dynamické Zálabí. Tyto řádky měly ukázat, že si Zálabí zaslouží zvláštní pozornost, protože k jeho přeměně na „další“ kolínské předměstí bylo zapotřebí mnohem více energie a odhodlání než bylo třeba dát ostatním, plynule navazujícím, předměstím.

Pokud se alespoň někteří čtenáři po přečtení této mé studijní práce zamyslí, uvědomí si podstatu té hnací síly a při procházce zálabskou přírodou Borků si letmo vzpomenou na tyto řádky, pak moje skromná práce splnila svůj účel.

## 10. SOUPIS PRAMENŮ A LITERATURY

### **Prameny archivní** (řazeno poslopně dle textu)

1. Státní okresní archiv Kolín (dále SOkA), fond Archiv města (dále AM), bez inv. č., Pamětní kniha (1836) 1886 – 1900, (autor František Potůček).
2. SOkA Kolín, fond Okresní úřad Kolín (dále OÚ), inv. č. 1069, sign. 6/3/K/1/73, živnostenský spis hostince čp. 599, Kolín V - Dymokurská.
3. SOkA Kolín, fond Sčítání obyvatelstva 1921, okres Kolín, bez inv. č.
4. SOkA Kolín, fond Okresní národní výbor Kolín, bez inv. č., Matriky škol (výkazy) 1930 - 1937, 1958.
5. SOkA Kolín, fond Městský úřad Kolín (dále MěÚ Kolín), bez inv. č., sign. F (1931 – 1944), dopis Okresnímu úřadu Kolín z městského úřadu za účelem zjištění potřeby nové lékárny na Zálabí s datem 6.2. 1939.
6. SOkA Kolín, fond MěÚ Kolín, bez inv. č., Seznam majitelů domů - pomocná kniha katastru z let 1901 – 1941.
7. *SOkA Kolín, fond AM, inv. č. 20, protokol o schůzích správního výboru Sokola Kolín 1926-1932, zápis z roku 1926.*
8. SOkA Kolín, fond AM, bez inv. č., Pamětní kniha 1924-1929 (autor František Straka).
9. SOkA Kolín, fond ČKD Dukla n.p. Praha-odštěpný závod TATRA Kolín, bez inv.č., Kronika Tatro Kolín 1900 - 1967 (autor Josef Trekoval).
10. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 728, sign. 8/5/K/60, karton č. 315, dopis z místodržitelství ze dne 1. 10. 1901 adresovaný Josefu Bayerovi a „soudruhům“, oznámení Hejtmanství v Kolíně ze dne 14.5. 1903.
11. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 912, sign. 15/6/K/456, karton 773, Petrolejka, povolení a situační plán umístění pumpy z 18.7. 1929..
12. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 512, sign. 11/34/147, karton 220, žádost Pavla Fishera z března 1884 o povolení nové továrny, popis provozu.
13. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 515, sign. 15/6/K/512, karton 539, Prima, žádost o schválení nového pracovního řádu s noční pracovní dobou ze dne 27.8.1917.
14. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 815, sign. 15/6/K/598, karton 539, Prima, žádost Ministerstvu pro výživu lidu ze dne 23.1.1919.
15. *SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 815, sign. 15/6/K/845, karton 540, Prima, oznámení o způsobu výroby lihovin ze dne 18.7.1920.*
16. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 912, sign. 15/6/K/455, karton 773, Prima, oznámení o ukončení výroby.

17. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 912, sign. 15/6/K/1249, karton 776, Hellada, žádost o povolení k adaptaci továrny z 31.3.1928 a udělení povolení 9.5.1928, stavební dokumentace, oznámení firmy Hellada ze dne 20.7. 1928, stavební dokumentace.
18. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 815, sign. 15/6/R/31, karton 555, živnostenský list a oznámení firmy Bohemia.
19. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 912, sign. 15/6/K/283, karton 772, zápis firmy u obchodního soudu v Kutné Hoře roku 1919.
20. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, sign. 15/6/K/675, inv.č. 815, karton 539, úřední a živnostenské záležitosti firmy Bohemia.
21. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, sign. 15/6/R/110, inv. č. 815, karton 556, žádost Radimského ze dne 24.7.1916 o povolení pokračovat ve výrobě konzerv, i přes válečné poměry.
22. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 815, sign. 15/6/K/902, karton 541, oznámení Městskému úřadu v Kolíně o neoprávněném provozování vinárny ze dne 9.12.1920.
23. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 734, sign. 11/34/201, karton 337, rozsudek c. k. okresního hejtmanství týkající se obsahu práce truhláře ze dne 4.11.1908.
24. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 734, sign. 11/34/221. karton 337, oznámení Frančika c. k. okresnímu hejtmanství v Kolíně ze dne 15.8.1908.
25. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 734, sign. 11/34/204, karton 337, Frančík, nálezy komisionálních řízení.
26. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 734, sign. 11/34/285, karton 337, stanovisko c. k. živnostenského inspektorátu o živnostensko právní povaze podniku, dopis ze dne 14.6.1910.
27. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 815, sign. 15/6/K/598, karton 539, hlavička dopisního papíru firmy Frančík.
28. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 815, sign. 15/6/K/785, Lípa, zkolaudováno za podmínek stanovených při komisionálním řízení dne 13.4.1920 a stavební dokumentace.
29. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv. č. 815, sign. 15/6/B/644, karton 518, Salix, žádost o povolení košíkářské živnosti ze dne 12.4.1923.

## **Prameny tištěné**

1. *Hlas demokracie*. 1922, 1924, 1925, 1935, roč. III, V, VI, XVII.
2. *Kolínské listy*. 1886, 1912, 1913, roč. I, XIII, XIV.
3. *Labské proudy*. 1898, 1905, 1907, 1914, roč. III, X, XII, XIX
4. *Polabské listy*. 1894 – 1895, roč. I, II.
  
5. ČERVENÝ, Antonín. Velkostatek Kolín a jeho důmyslné a vzorné zřízení. In *Matice rolnická v Praze*. Roč. I, 1870, č. 9., s. 1-2.
6. JIČÍNSKÝ, Eda. Zálabí před půl stoletím a ještě dříve. In *Věstník Klubu československých turistů odboru v Kolíně*. Roč. XII, 1935, s. 53, 54, 87.
7. JOUZOVÁ, Miroslava. Pavel Fischer, jedna z postav spolkového života Kolína 19. století. In *Práce muzea v Kolíně- řada společenskovední IX*. Kolín, 2005. S. 54-56. ISBN 80-86403-07-6.
8. Most přes silnici Labskotýnskou. In *Koruna česká*. 26.7.1879, roč. VIII, č. 60, s. 1.
9. POKORNÁ, Klára. Kdybych nebyl Čechoslovákem, chtěl bych být Američanem. *Denní telegraf*. 20.11.1993 (výstřížek z novin).
10. Regionální muzeum Kolín, fond Literární a umělecké sbírky města Kolína, bez inv. č., výstřížek z novin Hlas demokracie s datem 19.2.1938.
11. RŮŽIČKA, V. Okresní silnicový most v Kolíně. In *Věstník klubu čsl. turistů odbor Kolín*. Roč. III, 1926, č. 8, s. 81-84.
12. SCHNEIDER, Jaroslav. Projekt čes. inž. Lískovce o splavnění středního Labe r. 1762. In *Doprava a hospodářství*. Roč. 1942, č. 6-7, s. 70.
13. STRNAD, Jiří. Kolínská dráha. In *Železničář*. Roč. 88, č. 8, s. 120, 121.
14. STRÖBINGER, Rudolf. Causa–Camille Hoffmann. In *Reflex*. 24.9.1998, roč. 9, s. 66-68. ISSN 0862-6634.
15. *Střední Labe upravené a uplavněné*. Roč I, září 1901, č. 1, s. 2.
16. Výroční zpráva ku první řádné valné hromadě společníků ESSO spol. s.r.o. v Kolíně. In *Výroční zpráva za správní rok 1917*. ESSO: Kolín, 1918.
17. Výroční zpráva ku třinácté řádné valné hromadě společníků ESSO spol. s.r.o. v Kolíně. *Výroční zpráva za správní rok 1929*. ESSO: Kolín, 1930.
18. ZEDNÍK, Pavel. Nová parní elektrárna v Kolíně-Zálabí. In *Věstník odboru klubu čsl. turistů v Kolíně*. Roč. VI, 1929, s. 78-80.



## Literatura

1. BEZECNÝ, J. Kus historie A. F. K. Kolín. In *A.F.K. Kolín 1900-1925*. Kolín, 1925. S. 7-14. Bez ISBN.
2. ČECH. Význam regulace Labe pro Kolín a Polabí. In *Kolín, město a okres*. Praha, b.d. (1934).
3. ČERMÁK, Em. Lawn – tenisový odbor A. F. K. Kolín. In *Čtyřicet roků A. F. K. Kolín*. Kolín, 1940. S. 17. Bez ISBN.
4. ČERMÁK, Vilém. *Muž proti okupaci, portrét štábního kapitána Václava Morávka*. Plzeň, 2007. ISBN 978-80-7211-260-9.
5. *Dějiny a průvodce král. města Kolína n/L*. Kolín, 1900. Bez ISBN.
6. DVOŘÁK, V. Z historie A. F. K. Kolín. In *Čtyřicet roků A. F. K. Kolín*. Kolín, 1940. S. 5. Bez ISBN.
7. FRÁGNER, Jaroslav – FRÁGNER, Benjamin. *Jaroslav Fragner 1898-1967 : náčrtvy a plány*. Praha, 1999. Bez ISBN (brož.).
8. FUCHS, František. *Adresář města Kolína*. Kolín, 1937.
9. HOFFMANN, Camille. *Politický deník 1932 – 1939*. Praha, 2006. ISBN 80-86239-10-1.
10. HORA, Stanislav a kol. *100 let kolínského tenisu: 1905-2005*. Kolín, 2005. Bez ISBN.
11. HRŠEL, Hubert. Regulační a stavební úvaha dnešní doby. In *Kolín: město a okres*. Praha, 1931.
12. Jak jsme začínali a co jsme vykonali. In *Kolín: město dobré obchodní a průmyslové tradice*. Brno, 1947. S. 72,73. Bez ISBN.
13. JELÍNEK, Zdeněk - HELFERT, Zdeněk. *Kolínsko*. Praha, 1990. ISBN 80-7057-025-3.
14. JÍLOVSKÝ, Ota. Proč A.F.K. Kolín nezakládá další odbory. In *A.F.K. Kolín 1900 - 1925*. Kolín, 1925. S. 24. Bez ISBN.
15. JOUZA, Ladislav. *Historie a současnost podnikání na Kolínsku*. Kolín, 1999. Bez ISBN.
16. JOUZA, Ladislav - PLAVEC, Michal. *A země se chvěla: Bombardování Kolína za druhé světové války*. Cheb, 2007. ISBN 978-80-86808-44-4.
17. KEBRDLE, Ladislav. *Kolín n. L.: dějiny, průvodce, výletní rádce, adresář*. Kolín, 1920. Bez ISBN.
18. KOLÁŘ, František a kol. *Politická elita meziválečného Československa 1918 - 1938*. Praha, 1998. ISBN 80-901509-8-5.

19. Kolektiv autorů. *Moje město Kolín, od lužního lesa po městský park*. Poděbrady, 2007. ISBN 80-86403-10-6.
20. Kol. autorů. *Retrospektivní lexikon obcí ČSSR 1850 – 1970*. Praha, 1978. Bez ISBN.
21. Kolínská továrna na kávové náhražky. In *Město Kolín: jeho vývoj dějinný, kulturní, obchodní a průmyslový*. Kolín, 1927. S. 52. Bez ISBN.
22. Kolínská továrna na kávové náhražky a.s. v Kolíně. *Kolín, město a okres*. Praha, b.d. [1934]. S. 96. Bez ISBN.
23. KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha, 1990. ISBN 80-7030-061-2.
24. KRONUS, Jaroslav. *150 let rozvoje kolínského průmyslu*. Kolín, 1998. Bez ISBN.
25. KŘÍŽÍK, František. *Paměti: Paměti Františka Křížíka českého elektrotechnika*. Praha, 1952. Bez ISBN.
26. LIŠKOVÁ, Marie. *Slovník představitelů zemské samosprávy v Čechách 1861 - 1913*. Praha, 1994. ISBN 80-85475-13-8.
27. *Město Kolín: jeho vývoj dějinný, kulturní, obchodní a průmyslový*. Kolín, 1927. Bez ISBN.
28. Nové kluby. In *40 let hokeje v Kolíně: 1934 – 1974*. Kolín, 1974. S. 11. Bez ISBN.
29. PAVEC, Antonín. Hospodářský význam Kolína. In *Město Kolín: jeho vývoj dějinný, kulturní, obchodní a průmyslový*. Kolín, 1927. S. 35, 36. Bez ISBN.
30. PAVEC, Antonín. *Splavnění Labe v král. městě Kolíně*. [Kolín], [1905].
31. PRÁGR, Zdík. Počátky kolínské lehké atletiky. In *A.F.K. Kolín 1900-1925*. Kolín, 1925. S. 16-19. Bez ISBN.
32. Rafinerie minerálních olejů, národní podnik, závod v Kolíně. In *Kolín: město dobré obchodní a průmyslové tradice*. Brno, 1947. S. 70. Bez ISBN.
33. RAJNOVIČ, VI. Z historie A.F.K. Kolín. In *Čtyřicet roků A.F.K. Kolín*. Kolín, 1940. S. 7. Bez ISBN.
34. Retrospektivní lexikon obcí ČSSR 1850 – 1970, Praha, 1978.
35. REZLER, Aleš. *Václav Radimský 1867 - 1946: výběr z malířské tvorby- katalog*. Kutná Hora, 2006. Bez ISBN.
36. SCHREIER, Pavel. *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha, 2004. ISBN 10-7340-034-0.
37. SKALICKÝ, František. Hockeyový odbor. In *Čtyřicet roků A.F.K. Kolín*. Kolín, 1940. S. 19-20. Bez ISBN.
38. STÁREK, Václav. Kolín, město slavné atletické tradice. In *Čtyřicet roků A.F.K. Kolín*. Kolín, 1940. S. 14-16. Bez ISBN.

39. SVOBODA, Jan. *Upomínka na pětistileté jubileum zasvěcení původní kaple sv. Víta na Zálabí v Kolíně*. Kolín, 1878. Bez ISBN.
40. ŠIMŮNEK, Pavel. František Horský. In *Archivní prameny Kolínska 1992*. Kolín, 1992. S. 30. Bez ISBN.
41. ŠTOLBA, Josef. *Kolínské Zálabí v minulosti*. Kolín, 1933. Bez ISBN.
42. TOMEŠ, Josef a kol. *Český biografický slovník XX. století: Q-Ž*. Praha, 1999. ISBN 80-7185-248-1.
43. TUČEK, Jiří a kol. *Sto let kolínské atletiky 1900- 2000*. Kolín, 2000. Bez ISBN.
44. VÁVRA, Josef. *Dějiny královského města Kolína nad Labem: oddělení první*. Kolín, 1888. Bez ISBN.
45. VOŠAHLÍKOVÁ, Pavla. *Zlaté časy české reklamy*. Praha, 1999. ISBN 80-7184-715-1.
46. Vývoj z malého počátku k továrnímu podniku. In *Kolín: město dobré obchodní a průmyslové tradice*. Brno, 1947. S. 98. Bez ISBN.
47. WIŠKOVSKÝ Eugen. Kolínská lehká atletika po válce (1920 - 1925). In: *A.F.K. Kolín 1900 - 1925*. Kolín, 1925. S. 20-21. Bez ISBN.
48. ZUBÍKOVÁ, Klára. *Architektura a urbanismus města Kolína 1850-1950*. Olomouc, 2004. Vedoucí diplomové práce prof. dr. Rostislav Švácha CSc.

## Internet

49. *Počátky novodobé těžby ropy* [online]. 2007-2009 [cit. 2009-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.petroleum.cz/ropa/pocatky-novodobe-tezby-ropy.aspx>>.
50. *Wikipedie, otevřená encyklopedie* [online]. [cit. 2009-03-21]. Dostupný z WWW: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Korec\\_\(jednotka\)](http://cs.wikipedia.org/wiki/Korec_(jednotka)).

## 11. SOUPIS OBRAZOVÝCH PŘÍLOH

Příloha č. 1 - Zálabí. Výřez mapy Kolína z roku 1841. SOkA Kolín, fond Sběrka map a plánů okresu Kolín, bez inv. č., povinný císařský otisk indikační skici stabilního katastru z roku 1841.

Příloha č. 2 - Zálabí roku 1890, nový železný most. SOkA Kolín, fond AM Kolín, bez inv. č., Pamětní kniha (1836) 1886 – 1900 (autor František Potůček), s. 289

Příloha č. 3 - Zálabí 1937, mapa. FUCHS, František. *Adresář města Kolína*. Kolín, 1937.

Příloha č. 4 - Celková mapa města z roku 1937. FUCHS, František. *Adresář města Kolína*. Kolín, 1937.

Příloha č. 5 - Regulace Labe v Kolíně a stavba mostu. Regulace a kanalisace Labe v obvodu král. města Kolína. In *Kolínské listy*. 21.6.1913, roč. XIV, č. 25, s. 1.

Příloha č. 6 - Regulační plán říčního obchvatu města. PAVEC, Antonín. *Splavnění Labe v král. městě Kolíně*. B.m. [Kolín], b.d. [1905], s. 9.

Příloha č. 7 - Nový Masarykův most. SOkA Kolín, fond Sběrka fotografií okresu Kolín, bez inv. č.

Příloha č. 8 - František Horský. HORSKÝ, František. *Meine Streben, Wirken, meine Resultate, nebst praktischen Rathschlägen zur Organisierung und Systemisierung landwirtschaftlicher Besitzungen ohne Geldvorauslage*. Kolín, 1873. Bez ISBN.

Příloha č. 9 - Řepařská drážka. STRNAD, Jiří. Kolínská dráha. *Železničář*. Roč. 88, č. 8, s. 120-121.

Příloha č. 10 - Horského cukrovar. SOkA Kolín, fond Sběrka fotografií okresu Kolín, bez inv. č.

Příloha č. 11 - Hala Vozovky, v popředí hospodářské vozy, v pozadí tramvajové vozy. SOkA Kolín, fond ČKD Dukla n.p. Praha-odštěpný závod TATRA Kolín, bez inv.č.

Příloha č. 12 - Hotové tramvajové vozy. SOkA Kolín, fond ČKD Dukla n.p. Praha-odštěpný závod TATRA Kolín, bez inv.č.

Příloha č. 13 - Autobusy FRAM. SOkA Kolín, fond ČKD Dukla n.p. Praha-odštěpný závod TATRA Kolín, bez inv.č.

Příloha č. 14 - Petrolejka, pohlednice po roku 1902. SOkA Kolín, fond Sběrka fotografií okresu Kolín, bez inv. č.

Příloha č. 15 - Petrolejka, definitivní odprodej americké společnosti. SOkA Kolín, fond OÚ Kolín, inv.č. 912, sign. 15/6/K/456, , karton č. 773.

Příloha č. 16 - Cikorka, pohlednice. SOkA Kolín, fond Sběrka fotografií okresu Kolín, bez inv. č.

Příloha č. 17 - Cikorka, reklamní leták. VOŠAHLÍKOVÁ, Pavla. *Zlaté časy české reklamy*. Praha, 1999. S. 190. ISBN 80-7184-715-1.

Příloha č. 18 - Elektrárna Kolín z dílny Jaroslava Frágnera. FRÁGNER, Jaroslav – FRÁGNER, Benjamin. *Jaroslav Fragner 1898-1967: náčrty a plány*. Praha, 1999. Bez ISBN.

Příloha č. 19 - Tumlířova (Nedvědova) chem. továrna. Objekt v roce 1917. SOkA Kolín, fond Sběrka písemností povahy archivní, bez inv. č.

Příloha č. 20 - Fischerova olejna z 80-90. let 19. století. SOkA Kolín, fond Sběrka fotografií okresu Kolín, bez inv. č.

Příloha č. 21 - Bohemia. Hlavička dopisního papíru. SOkA Kolín, fond Sběrka písemností povahy archivní, bez inv. č.

Příloha č. 22 - Frančíkova továrna okolo r. 1917. SOkA Kolín, fond Sběrka písemností povahy archivní, bez inv. č.

Příloha č. 23 - Frančík, hlavička dopisního papíru. SOkA Kolín, fond Sběrka písemností povahy archivní, bez inv. č.

Příloha č. 24 - Továrna Lípa na křižovatce zálabských ulic po r. 1920. Foto od J. Kubrta. SOkA Kolín, fond Sběrka fotografií okresu Kolín, bez inv. č.

Příloha č. 25 - Ladislav Radimský (1871-1922). SOkA Kolín, fond Sběrka fotografií okresu Kolín, bez inv. č.

## 12. SUMMARY

The main subject of this bachelor work was to describe the transformation of Kolín's Zálabí between years 1850 – 1945. I have chosen this particular suburb because it was not originated by usual urbanistic development, had joined the town post facto and up today it keeps its specific character. At the very beginning there was a small village Mnichovice belonging to Sedlec abbey that was bought by the town of Kolín at the beginning of 15<sup>th</sup> century. This quarter has kept its village character till the first half of 19<sup>th</sup> century even though it was already part of the town. Thanks to the industrial revolution in Czech lands at the time of my research this suburb had begun to transform rapidly. It was losing its mostly agricultural nature and had turned into the most extensive and populated Kolín's industrial zone. Of the all Kolín's suburbs Zálabí became the biggest one in these years.

Economist František Horský had put his efforts into this suburb and on the right side of river Elbe built a modern and flourishing sugar refinery quite renowned in Austro-Hungarian Empire. Another impulse for founding of enterprises that were tied to food business at first was the Northwest Railroad that was connecting the Northern Bohemia with Austrian state railway. The river in the central Elbe valley created the dividing line behind which the suburb was situated. In 1927 the original metal bridge was replaced by the new stone Masaryk's bridge and this connection also helped Zálabí to gain a more dignified position.

Another person who is standing out in town's history was architect Čeněk Kříčka. He was the founder of a construction company that introduced Kolín's systematic development plan. His aim was to prevent a chaotic building. This important man was behind the rise of three biggest Zálabí's factories. He was a member of the board of Cikorka (1894), Vozovka (1900) and Petrolejka (1901). These plants were built in one specific location but other industrial development became scattered all over Zálabí and mingled with urban settlement.

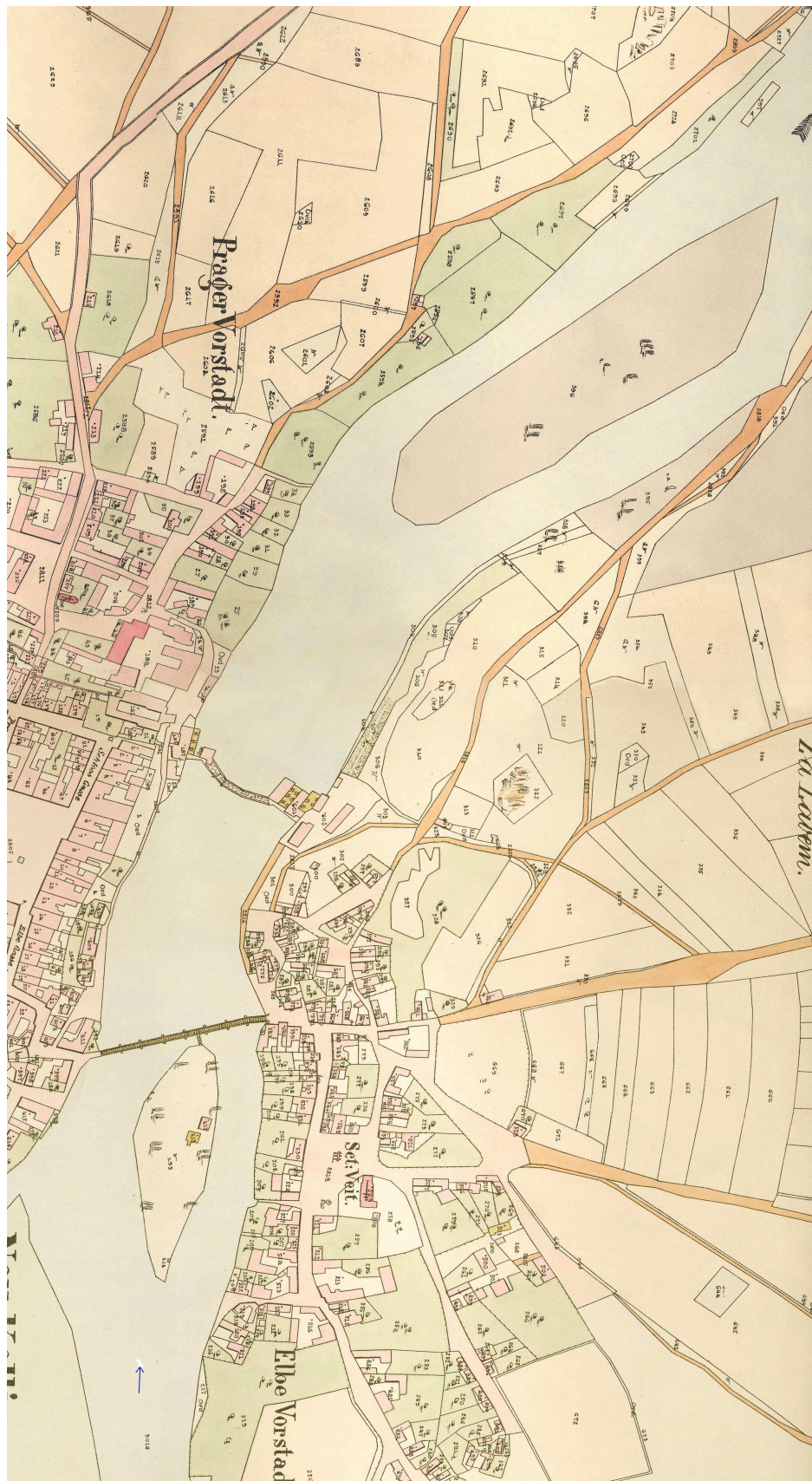
During his term of office the neighboring pine forest Borky began to turn into town's recreational zone.

Radimsky family had also left its deep imprint in Zálabí's history. From the middle of 19<sup>th</sup> century this family owned a big flourmill there and kept modernizing it. Family members, all local natives, were transacting their business activities there and contributed to suburb's benefit. They were also involved in top state politics.

By and by this suburb became a much sought-after locality for living, business and recreation. I would like to emphasize especially this recreationally-industrial function because Zálabí begun to transform exactly during those defined years.

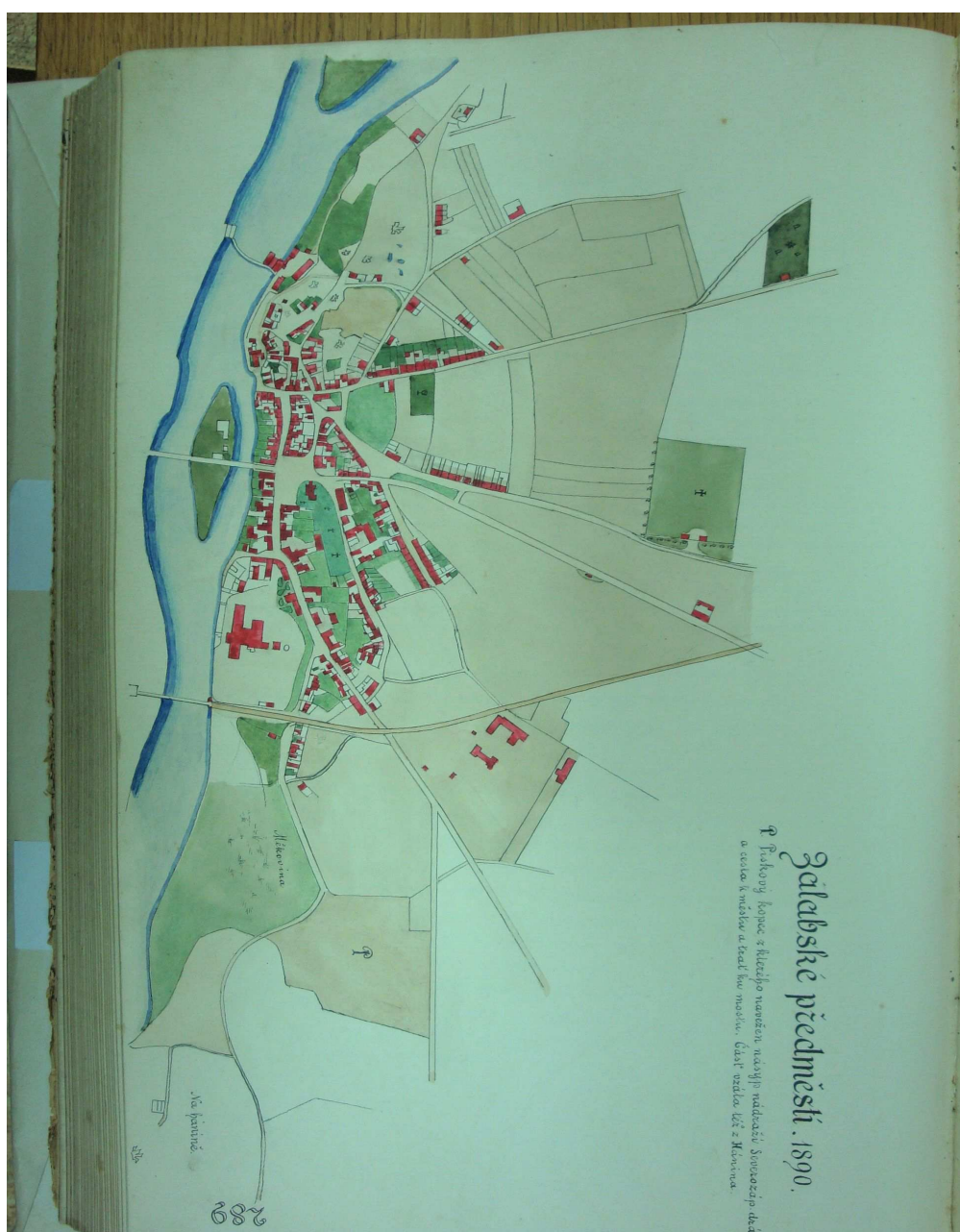
### 13. PŘÍLOHY

Příloha č. 1 - Zálabí. Výřez mapy Kolína z roku 1841 (zobrazen starý dřevěný most). Za povšimnutí stojí oblast Borků, které nedosahovaly zdaleka dnešní velikosti.





Příloha č. 2 - Zálabí roku 1890, nový železný most ústící na dnešním Jiráskově nám. Na východě města je již označený prostor nového obecního hřbitova zal. 1882.



Příloha č. 3 - Zálabí 1937, mapa zobrazuje i neoznačené ulice, které měly vzniknout. Ve několika případech se tak nestalo. (1-tenis, 2-Sokolské letní cvičiště, 3-AFK, 4-Borky, 5-vstupní alej do Borků, 6-Jiráskovo nám., 7-Elektrárna na místě cukrovaru, 8-Cikorka, 9-Vozovka, 10-Petrolka).



Příloha č. 4 - Celková mapa města z roku 1937 (uvádím pro srovnání Zálabí s městem).



**Příloha č. 5 - Regulace Labe v Kolíně a stavba mostu.**



Situační plán regulace labské.



Stavba jimky. — Zatloukání pilotů.



Stavba jimky. — Pohled od strany městské.



Převážení materiálu. — V pozadí nejlepší partie města.

**Příloha č. 6 - Regulační plán říčního obchvatu města.**



**Příloha č. 7 - Nový Masarykův most (pohled ze Zálabí, pravděpodobně z věže kostela sv. Víta).**



Příloha č. 8 - František Horský.



Příloha č. 9 - Řepařská drážka.



**Příloha č. 10 – Horského cukrovar. Foto František Krátký, konec 19. století.**



**Příloha č. 11 - Hala Vozovky, v popředí hospodářské vozy, v pozadí tramvajové vozy.**



**Příloha č. 12 - Hotové tramvajové vozy.**

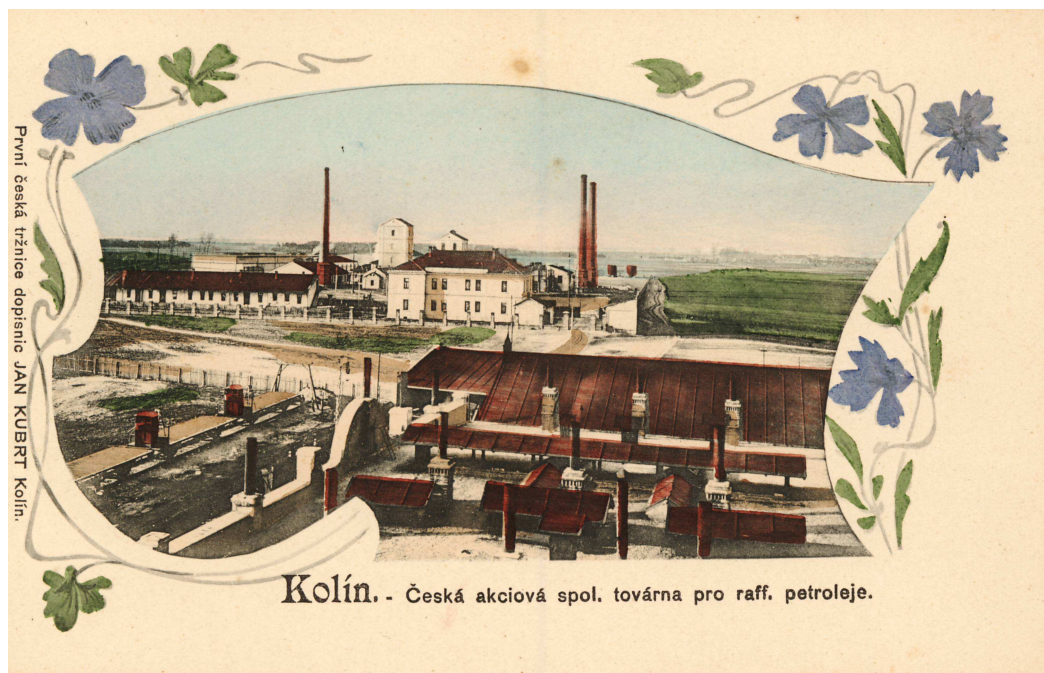


**Příloha č. 13 - Autobusy FRAM.**





Příloha č. 14 - Petrolejka, pohlednice po roku 1902.



Česká akciová společnost pro rafinování petroleje v Kolíně.



Prodejní kancelář v Praze

Platební místo: Pražská úvěrní banka, Praha.  
Účet poštovní spořitelny v Praze čís. 250197.  
Telefony: 250-4-1, 311-6-1 až 311-6-5.



V odpovědi rače uvést:

Ny.

Praha I., dne 23. července 1929.  
Ul. 28. října čís. 17. (Palác Pragobanky).

Tit.

Okresní správa politická

Kolín.

Oznamujeme Vám tímto zdvořile, že jsme naši továrnu v Kolíně pronajatou dne 15. srpna 1925. ř. Vacuum Oil Comp. a. s. v Praze II., Myslíkova 3, dne 11. července 1929. prodali definitivně výše jmenované firmě, kterýmžto dnem přešla továrna naše do neobmezeného vlastnictví fy. Vacuum Oil Comp. a. s. v Praze.

Tímto dnem přestává tudíž veškerá naše zodpovědnost za uvedený závod a přenáší se na nového nabyvatele.

Prosíme, byste toto sdělení naše vzali laskavě na vědomí a poručíme se Vám

s veškerou úctou :

Doporučeno :

Česká akciová společnost  
pro rafinování petroleje v Kolíně.

Příloha č. 16 - Cikorka, pohlednice.



Příloha č. 17 - Cikorka, reklamní leták.

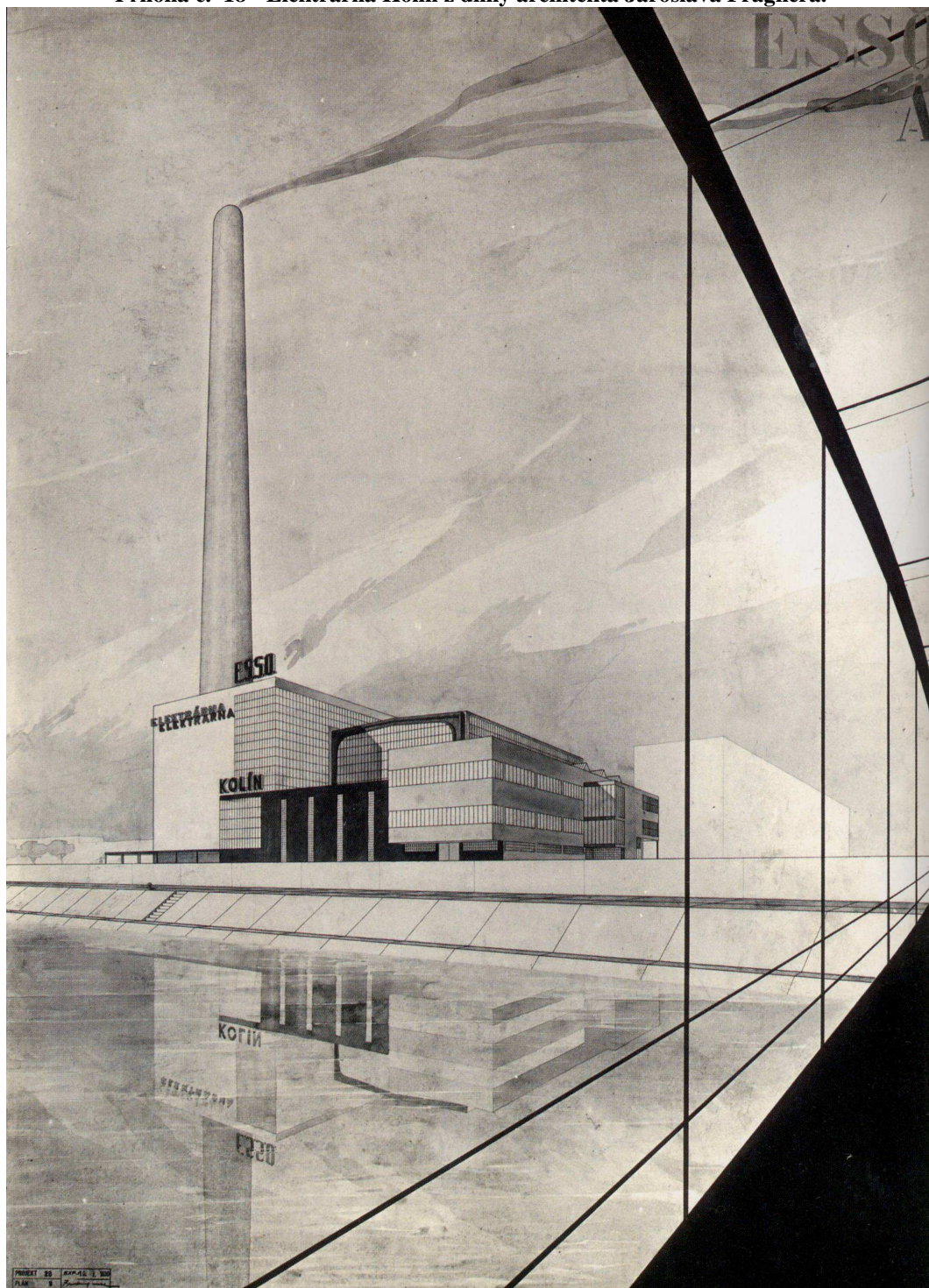
**KOLÍNSKÁ TOVÁRNA**  
NA KÁVOVÉ NÁHRAŽKY.  
KOLÍN - PROSTĚJOV.

**!!! KABELOVÁ DEPEŠE. !!!**

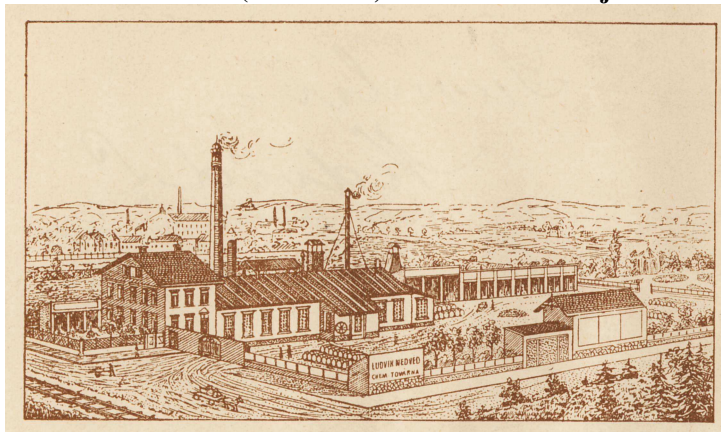
Y nebeské pryj copu říši — Dále dovidám se právě — Yálka smáhem dojde konce, —  
(co zde tyto ráčky píš) jaký ston je dnes po **kávu!** plati to i pro Japonsce, —  
křel čaj dajžně v ceně! Mýšlenky té dosti Čína — Kogitany — Němce, Rusy, —  
Docházejí zprávy denně, — od velkého Mandarina: — křid zavládnot opěť musí, —  
že počíná chápat Čína, „Čaj, opium, jedý jiné — ac to Činu k srdci bodá —  
na jich straně že je vlna, — mají pryj své stránky stinné, — modernem se zvykom posáá! —  
Zpátečnicki přicházejí opiu — a piti čaj! — **silu však a svěžest dáva jediné - Kolínská káva!** Obrat v Číně nelušeny!  
Přeběh však zastouženy!

dnes si razi cestu **světem;** —  
proto podávajte dětem kávu s **naší přísadou,** —  
o které se **domně rvo** —  
v nebeské té copu říši —  
co zde tyto ráčky píš!!

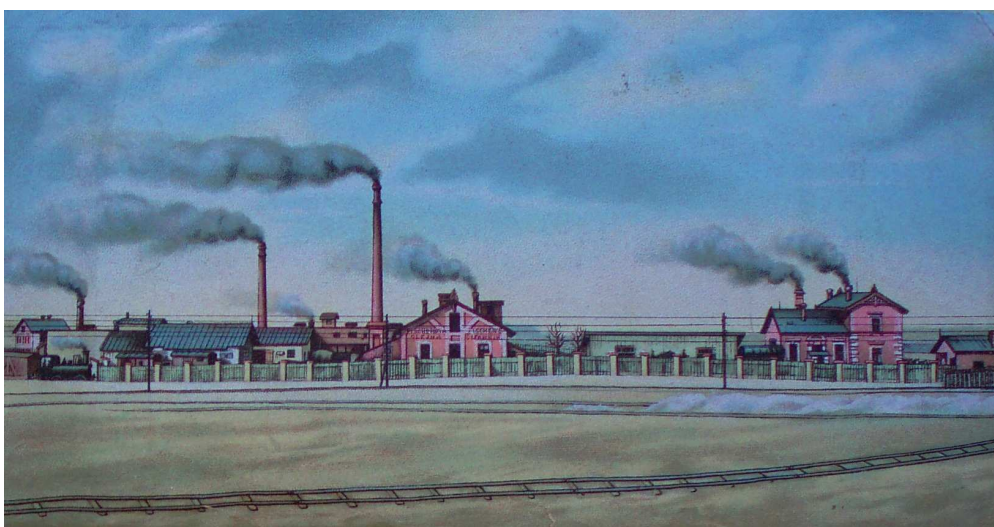
Příloha č. 18 - Elektrárna Kolín z dílny architekta Jaroslava Fragnera.



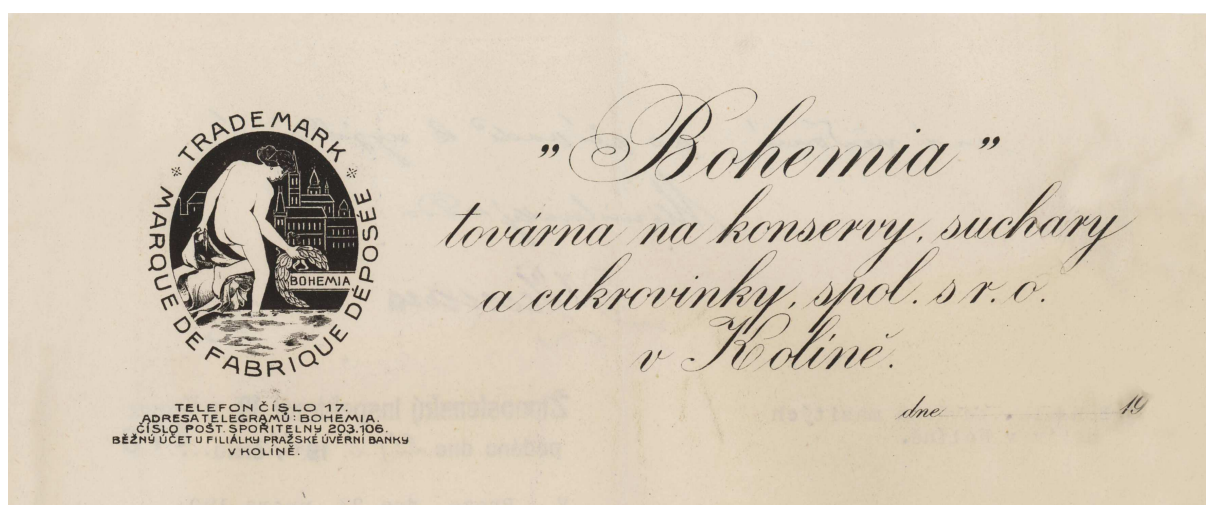
Příloha č. 19 - Tumlířova (Nedvědova) chem. továrna. Objekt v roce 1917.



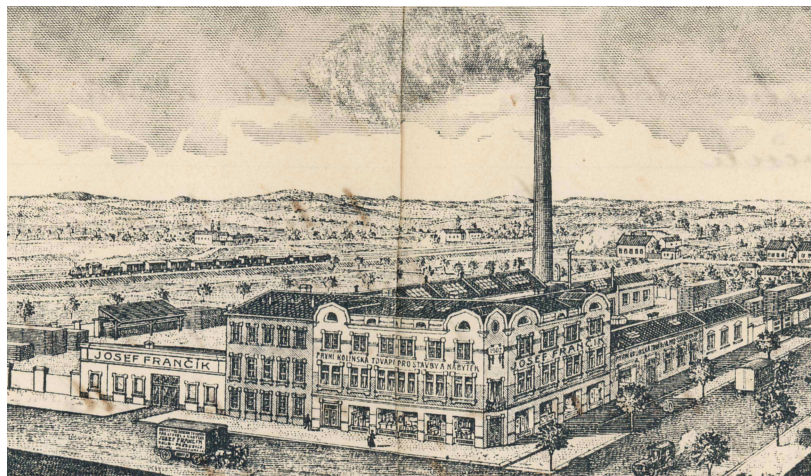
Příloha č. 20 - Fischerova olejna z 80-90. let 19.století.



Příloha č. 21 – Bohemia. Hlavička dopisního papíru.



Příloha č. 22 - Frančíkova továrna okolo r. 1917.



Příloha č. 23 - Frančík, hlavička dopisního papíru.



Příloha č. 24 - Továrna Lípa na křižovatce zálabských ulic po r. 1920.



Příloha č. 25 - Ladislav Radimský (1871-1922).

