

# AREÁL TOVÁRNY WALTER V PRAZE-JINONICÍCH - STUDENTSKÉ PROJEKTY KONVERZÍ NA FSV ČVUT COMPLEX OF WALTER FACTORY IN PRAGUE - JINONICE - STUDENT CONVERSION PROJECTS AT THE FACULTY OF CIVIL ENGINEERING, CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

PETR VORLÍK

*První část příspěvku je zaměřena na historii areálu továrny Walter v Praze-Jinonicích a na možnosti nového využití a revitalizace podobných, v důsledku transformace průmyslu opuštěných nebo neefektivních průmyslových území v širším středu našich měst. V druhé části jsou představeny projekty konverzí areálu vypracované studenty Fakulty stavební ČVUT v Praze.*

*The first part of this paper focuses on the history of the Walter factory complex in Prague-Jinonice, and on the potential of new exploitation and revitalization of similar industrial areas deserted or ineffective due to industry transformation, located around centres of Czech towns. The second part introduces projects on the conversion of the complex prepared by students of the Faculty of Civil Engineering, Czech Technical University in Prague.*

Areál továrny Walter v Praze-Jinonicích představuje symbol vzepjetí jedné průmyslové éry, tradiční značku kvality a úctyhodné historie, ale také atraktivní a přitom bezmála opuštěné území, které v širším středu Prahy působí z ekonomického pohledu poněkud provokativním dojmem; stejně jako řada jiných rozsáhlých průmyslových ploch, které poznamenala transformace průmyslu a společností na konci minulého století.

Areál Walter se za desetiletí výroby a úspěšného růstu proměnil do současné mnohovrstevnaté, téměř rostlé podoby a dnes připomíná spíše uzavřenou městskou čtvrť. Není pochyb o tom, že tato uzavřenost musí být prolomena a do území vbrzku vstoupí nové aktivity a využití. Nicméně zároveň je nutno si položit otázku, jakým způsobem co nejvýhodněji a nejcitlivěji navázat na historický vývoj, využít potenciálu průmyslového dědictví; otázku, jak provázat architektonickou podobu are-

Obr. 1 Dobová fotografie

Fig. 1 Period photo

Obr. 2 Demolice areálu

Fig. 2 Demolition of the complex



álu s požadavky nového života. Odpovědi se pokoušeli hledat v rámci předdiplomního projektu Tomáš Šenberger, Daniel Smitka a Petr Vorlík spolu se studenty magisterského programu Architektura a stavitelství na Fakultě stavební ČVUT.

## HISTORIE

Vlastní firmu založil dvacetičtyřletý strojní zámečník Josef Walter v roce 1898 na Smíchově. Ve skromné dílně začínal s opravami vah a jízdních kol. Firma postupně rostla, přesouvala se do stále větších prostor a rozšiřoval se také sortiment výrobků. Po úspěchu s motokoly, motorovými tříkolkami a po prvních pokusech o výrobu automobilů založil Josef Walter roku 1912 společnost s ručením omezeným a vybudoval novou továrnu v Jinonicích – výrobní haly a rohový kancelářský dům navrhl podílčík firmy, stavitel Antonín Šimek. Roku 1919 byl název změněn na Akciovou továrnu automobilů Josef Walter a spol., která kromě velmi oblíbených automobilů vyráběla později také úspěšné letecké motory. První budovy v Jinonicích nemohly už záhy pokrýt prudký rozvoj firmy a areál se začal postupně rozrůstat (mocným impulsem byla pochopitelně i válečná výroba).

Továrně Walter dominuje šestipodlažní budova navržená v roce 1928 a realizovaná 1929 podle projektu architekta Františka Bartoše. Racionální podsklepený objekt je typickým příkladem etážové výrobní budovy – univerzální železobetonové struktury s volnými půdorysy obsluhovanými dvojicí výtahů na zadním průčelí. Strohý, ale harmonicky uspořádaný rastr „pravdivého“ průčelí je oživen přiznanými náběhy hřibových hlavíc plochých stropů; obrys budovy završuje dvojice strojoven výtahů vyčnívající nad rovinu střechy.

Následovaly o poznání strážlivější a také konstrukčně jednodušší přístavby, které s Bartošovou etážovkou uprostřed tvořily uzavřený blok. Nejprve v roce 1937 administrativní budova, napojená na starší kancelářský dům a obsahující mimo jiné mramorový výstavní sál s expozicí leteckých motorů a jídelnu zaměstnanců, a v roce 1941 západní přístavba, patrně od ing. Radima Matolína. Všechny tři železobetonové objekty realizovala Českomoravská stavební akciová společnost. Z dalších budov v areálu lze jmenovat například kalírnu z let 1941 až 1943, hmotové



působivé zkušebny leteckých motorů z roku 1942 a největší přízemní objekt – tzv. „Iran halu“ z roku 1943.

V roce 1945 byla továrna znárodněna a stala se součástí Leteckých závodů, n. p., jako závod Jinonice, od roku 1949 pak Motorlet, n. p., Praha-Jinonice. Areál se i nadále rozrůstal o další budovy a výrobní haly. V roce 1995 se společnost vrátila k původnímu jménu Walter, a. s., letecká výroba byla převedena pod značku Walter Engines, a. s.

### SOUČASNOST

Rozsáhlé území areálu Walter je pevně vymezené ulicemi Klíkatá, Peroutkova, Radlická a železniční tratí. Jedná se o nesmírně atraktivní rozvojovou lokalitu v širším středu Prahy – s vynikajícím dopravním napojením, v bezprostřední blízkosti stanice metra, obklopenou rozptýlenou obytnou zástavbou a v kontaktu se zelení v podobě orné půdy i lesa.

V současnosti území využívá kromě dominantní společnosti Walter Engines, a. s., řada spíše drobných výrobních a jiných aktivit, některé budovy jsou prázdné. Areál jako celek dosloužil teprve nedávno a většina stavebního fondu je tudíž v dobrém technickém stavu. Od roku 2006 se připravuje přeměna celé lokality na obytnou respektive smíšenou zónu.

Na podzim roku 2007 začala demolice prvních objektů – paradoxně se nejednalo o někdy obtížně využitelné přízemní haly, ale naopak o nejstarší budovu v areálu – kancelářský objekt z roku 1912 a o snadno adaptovatelné přístavby Bartošovy etážovky. Došlo tím k rozrušení převýšeného a pohledově exponovaného bloku, který byl symbolem nejlepších let společnosti a určitým záchytným, orientačním bodem pro celé jinonické údolí. Střední část – Bartošova etážovka – byla zachována a stane se snad součástí nové výstavby. Přízemní haly budou v budoucnu patrně zbořeny a nahrazeny ekonomicky výhodnější vícepodlažní zástavbou.

### ZADÁNÍ

Základní rozdělení území na dílčí části vychází i u studentských prací z reálné studie, respektive změněného územního plánu, který předpokládá, že revitalizované plochy bývalé továrny budou nabízet prostor pro novou městskou zónu se smíšenými funkcemi – především bydlení, práce, obchod, kultura, sport atd.

I přesto jsou studentské práce založeny na naprosto odlišné koncepci než připravovaná studie, vycházejí ze zahraničních zkušeností s revitalizacemi – z představy vrstvení a koláže, kde nový život musí tvořit symbiózu se stopami průmyslové minulosti. Průmyslové areály totiž mají ve svém okolí specifickou roli, často mohou být vnímány jako významný bod, centrum, místo, okolo kterého se „točí“ osudy nejenom pamětníků a zaměstnanců, ale i celého širokého okolí. Historie se tak stává přidanou hodnotou, výzvou, kterou je škoda nevyužít.

Provázáním nového se starým lze zajistit nejenom historickou kontinuitu, kulturní povědomí a částečné uchování vzpomínky pro starousedlíky, ale také uspokojit potřebu jistého pocitu zabydlenosti a identity pro nové obyvatele. Příklady úspěšných revitalizací z posledních let ukazují, že s citlivě upravenými objekty nebo plochami, kde dochází k prolínání starého a nového, je mnohem lehčí se sžít než-li s novostavbou, jsou rychleji a příjemněji obyvatelné, oblíbenější, atraktivnější, mají velice osobitou atmosféru a stávají se krystalizačními jádry místního rozvoje. Přitahují aktivity, které často dokonce výrazně překračují hranice

bývalého průmyslového území a s novým využitím tak nezřídka ožívají ospalé a problematické lokality.

Jako zásadní záchytné body, objekty určené k zachování, byly pedagogy i studenty jednomyslně vybrány především nejvýraznější budovy v areálu – pro nové využití nejsnáze adaptovatelné a zároveň esteticky působivé etážovky při Radlické ulici; tvarově až metafyzicky záhadné, ryze technologické zkušebny leteckých motorů; pro průmyslovou architekturu typické nejstarší výrobní haly a rozlehlá „Iran hala“. Ostatní budovy mohly, ale nemusely(!) být nahrazeny novostavbami.

Jako klíč k úspěchu byla vnímána pochopitelně nejenom správná volba a mísení funkcí, míra uchování historické stavební materie, respektování základních estetických kategorií, měřítka nové zástavby, otázky parkování a dopravně zklidněných zón apod., ale i snaha o větší provázání na širší okolí, dopravu a zeleň, otevření areálu veřejnosti.

### KONCEPT

Projekty nakonec odráží nečekaně široké spektrum názorů a možných řešení. Na jedné straně zde najdeme návrhy soustředící se především na novostavby, které v sobě však nesou silnou inspiraci průmyslovou minulostí, a historický stavební fond nebo jeho fragmenty tvoří spíše pozadí pro svébytnou novou hru. Nicméně na druhé straně někteří studenti byli ochotni ustoupit od pouhého zviditelnění sebe sama a citlivě hledat rovnováhu, cestu jak vytěžit maximum ze stávajícího kontextu a zároveň uplatnit současnou architekturu i svůj osobitý rukopis. Přes odlišné názory na míru uchování historické struktury si všichni byli vědomi nutnosti respektovat poetickou průmyslovou atmosféru, autentický otisk minulosti, který může ozvláštňit staronové prostředí a může se stát východiskem pro další rozvoj.

Studenti ve svých projektech zcela zřetelně přistoupili také na přirozenou prostorovou racionalitu původních průmyslových ploch a pravoúhlu osnovu. Dokonce i ti, kteří zpočátku směřovali proti původní ortogonální síti a vycházeli z volnějšího krajinného prostředí a svažitého terénu, museli nakonec dobrovolně ustoupit silnějšímu kontextu. Na základní osnově, která často spíše prostřednictvím skrytého, vnitřního řádu odrážela obrys průmyslové minulosti, byly navrženy stavby silně ovlivněné syrovou a věcnou průmyslovou mentalitou – strohé, pravoúhlé budovy, podobně jako kdysi průmyslové objekty ukázněné modulovou sítí, vycházející logicky z uspořádání konstrukce a provozu; budovy, jejichž estetiku určují mimo jiné i „drsné“, účelné a trvanlivé materiály (beton, sklo, ocel, dřevo). Nosnou strukturu tvoří obvykle, stejně jako u původního bloku etážovek, univerzální železobetonový skelet s volně členitelnými půdorysy.

Vzniká tak zcela současná architektura, „vystavěná“ na podobné logice jako prostředí, do kterého vstupuje. Architektura, která díky tomu zapadá do daného kontextu, a stává se další přirozenou vrstvou v historii území továrny Walter.

#### Literatura:

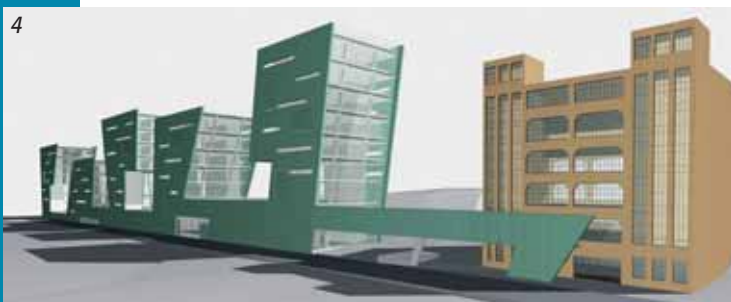
- [1] Sborník SIA, 1925, str. 199 až 204
- [2] Auto VII, 1925, str. 101 až 113
- [3] Od bicyklu k leteckému motoru, Praha 1961
- [4] Dvořák V.: Walter a. s. (výzkumný pasport). VCPD, Praha 2003
- [5] Dvořák V., Beran L.:Továrna automobilů J. Walter a spol. Registr VCPD ČVUT V004378.

**JAN HAVEL**

Jižní část pozemku podél ulice Radlická má výrazně protáhlý, horizontální charakter. Při respektování podmínek celého území, zvláště pak pravouhlé struktury zástavby a svažitého terénu, vznikl na vybrané ploše koncept protáhlé, horizontální administrativní budovy, srostlice složené z prořezaných hranolů a kvádrů, která přirozeně navazuje na zachovanou výrobní etážovku (obr. 3).

**JANA HOŘICKÁ**

Původní urbanistické členění areálu vytváří podle mého názoru



jakýsi rastr, který by měl být zachován i při změně funkce a využití území. Architektonická podoba zástavby by se naopak měla výrazně změnit tak, aby více odpovídala novému prostředí plnohodnotné městské čtvrti s kombinovanou obytnou a občanskou funkcí.

Vybrané území podél ulice Radlická mi evokuje funkci hradeb a tuto ideu jsem se pokusila výtvarnou formou přenést do svého návrhu. Podélné fasády jsou uzavřené a pevné, mimo jiné i kvůli poloze vzhledem ke komunikacím a orientaci vůči světovým stranám a nové administrativní budovy se otevírají pouze do mezilehlých, vnitřních „náměstíček“ – život se odehrává na hradbách (obr. 4).

**IRENA MASTNÁ**

Nová administrativní budova je propojená s původní výrobní etážovkou a skládá se ze dvou částí – východní sevřené hmoty, která má centrální, reprezentační a propojovací funkci, a dvou západních křídel, trojtraktů obsahujících kanceláře, komunikace a místnosti zázemí.

Nosný systém budovy je železobetonový skelet s předepsanou ocelovou samonosnou konstrukcí, do které jsou „zasouvány kontejnery“ rozšiřující prostor kanceláří a zázemí (obr. 5).

**TOMÁŠ MED**

**inverzní urbanismus**

- je výsledkem hledáním principů, které lze v obecné ideové rovině aplikovat na celý výrobní areál
- je hledáním odpovědi na otázku, jak zacházet s rozlehlými přízemními výrobními objekty v rozvojově atraktivní lokalitě
- je hledáním odpovědi na otázku, jak vytvořit bezpečný veřejný prostor pro lidi a obývaný lidmi bez nadvlády automobilů



- je principem, který staré objekty očisťuje až na jejich strukturní podstatu a nezateřuje je novými přístavbami, nástavbami, vestavbami...
- je principem, který umožňuje v lokalitě plně průmyslové historie vystavět nové objekty bez celkové demolice starých
- je principem, který využívá původních objektů k vytvoření autentické atmosféry celého území

#### shed-type story

- je příběhem architektury území
  - je abstrahováním původních objektů v nových kontextech
- #### návod
- očistí původní haly od všech přístavků a přílepků, do vzniklých prostorů mezi nimi vystav nové budovy s bohatým mixem funkcí, nech energii nového života lokality vytvarovat původní halu do rozličných funkcí (obr. 6)

#### VERONIKA MIKULÍKOVÁ

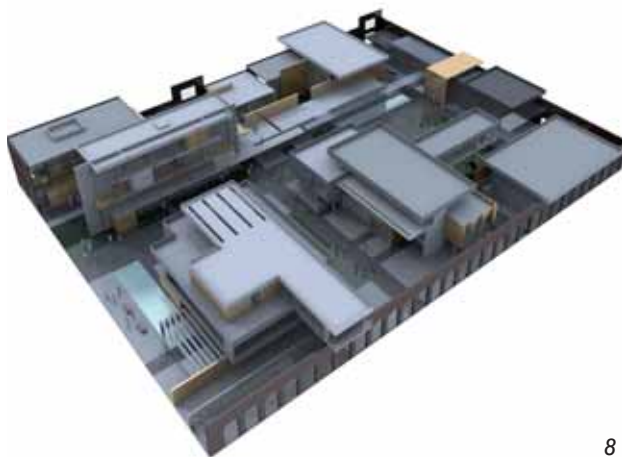
- území továrny v širším kontextu Jinonic
- průmyslový odkaz jako potenciál
- prostorová hra, průnik a prolínání versus racionální rastr
- skelet, modul 7,5 x 6 m, unifikované jádro
- beton, plech, sklo (obr. 7)

#### PAVLA ŠAROUNOVÁ

Předmětem řešení se stala původní průmyslová hala, ze které byly vybourány všechny vnitřní i stropní konstrukce a zachovány pouze obvodové stěny a komunikace. Interiér se stal exteriérem, kam lze postavit nové budovy s novou funkcí. Obvodová stěna haly nyní tvoří „hradbu“ okolo pozemku, ale místy i nedílnou součástí nové zástavby – stává se spojujícím prvkem mezi starým a novým.



7



8

Na polyfunkční parcele je zastoupeno bydlení dvěma vilodomy, kultura výstavním prostorem a uměleckými ateliéry pro veřejnost, najdeme zde i služby – dva obchody, svatební salon s kadeřnictvím, knihovnu s čítárnou a internetem (obr. 8).

#### VENDULA WILDOVÁ

Koncept spočívá v propojení mnohostranné funkční náplně (bydlení, občanská vybavenost, administrativa) a odpovídajícího architektonického výrazu, zejména propojení staré a nové zástavby prostřednictvím geometrické jednoduchosti a účelnosti typické pro tovární komplexy.

Urbanistické řešení vychází z polohy stávající etážové výrobní budovy a přilehlé výrobní haly, na jejíž ploše vznikají nové bytové domy – vzájemně provázané hmoty uspořádané na principu hřebínku (obr. 9).

#### JAN MACOUREK

Pro vybranou část areálu jsem navrhl skupinu silně zhuštěných administrativních budov, které tvoří bariéru k rušné Radlické ulici a dovolují tak zklidněné vnitřní území využít pro bydlení.

Estetika nových objektů navazuje na historickou tradici průmyslového areálu – střízlivé, kompaktní hmoty člení pouze pravidelně rozmístěná okna, příhradové prvky a textura povrchu (obr. 10).

Ing. arch. Petr Vorlík, Ph.D.

Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT v Praze

Pod Juliskou 4, 166 34 Praha 6

tel: 224 351 856

e-mail: [vcpd@vc.cvut.cz](mailto:vcpd@vc.cvut.cz), <http://vcpd.cvut.cz>

Dobová fotografie: archiv VCPD, fotografie z demolice: Lukáš Beran.



9



10