


Katastrální území	<b>VINOHRADY</b>	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 1, 2, 3, 4, 10	
Správní obvod	Praha 1, 2, 3, 4, 10	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 1, 2, 3, 4, 10	
Údaje o linkách z důvodu vysokého počtu neuvedeny		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 52 234	
Poslední úprava obsahu: 30.12.2023 15:35	Rozloha: 378,7 ha	

## VINOHRADY

Vinohrady jsou dnes neodmyslitelnou součástí hlavního města Prahy. Patří do skupiny pražských předměstských obcí, které prošly mimořádně rychlým stavebním rozvojem od doslova „zelené louky“ po klasické velké město s kompletní vlastní infrastrukturou. Původ jména je na první pohled jasný. První zprávy o zdejších vinicích pocházejí už z roku 1197 a především privilegiem císaře a krále Karla IV. z 16. února 1358 o vysázení vinic do vzdálenosti tří mil od městských hradeb bylo definitivně rozhodnuto o dalším osudu zdejších pozemků. Ty v dalších letech podléhaly úřadu perkmistra hor viničných a nebyla zde tedy klasická panství jako v jiných vsích. V dalších staletích byla celá oblast známa jako Viničné hory. Nalézalo se tady mnoho menších i větších usedlostí a dvorů, například Horní a Dolní Stromka, Kravín, Švihanka, Pštroska či Kanálka (ta byla pojmenována podle Josefa Emanuela Canala, který v roce 1787 koupil jednu zdejší zahradu, kterou proměnil v botanickou zahradu a botanický ústav).

Guberniálním nařízením byly 16. června 1849 usedlosti na východ od pražských hradeb spojeny v katastrální obec Vinohrady, která císařským nejvyšším rozhodnutím ze dne 16. ledna 1867 získala jméno Královské Vinohrady. Obec tehdy zahrnovala i dnešní území Žižkova a brzy tady začaly vyrůstat první městské domy. Výnosem zemského výboru ze dne 16. července 1875, který byl vydán na základě zákona o rozdělení některých obcí 27. listopadu 1874, byly Královské Vinohrady, kde žilo už přes 23 tisíc obyvatel, rozděleny na dvě nové obce a současně katastrální území – Vinohrady I (415 ha, pozdější Žižkov) a Vinohrady II (370 ha); toto rozdělení bylo ještě upraveno v roce 1877 převedením osady Olšany z Vinohrad k Žižkovu. 7. srpna téhož roku bylo opětovně zavedeno jméno Královské Vinohrady vyhláškou c. k. místodržitelství) a 26. září 1879 pak byly nejvyšším rozhodnutím povýšeny na město. To bylo oznámeno místodržitelstvou vyhláškou 3. října 1879. V roce 1878 se Královské Vinohrady staly také sídlem soudního a v roce 1884 i politického okresu, což bylo důkazem jejich vzrůstajícího významu.

Už v letech 1874–1876 byly zbořeny pražské městské hradby mezi Poříčím a Ječnou ulicí a pokračovalo se s jejich snášením dál k jihu. To mělo zásadní vliv na rozvoj Královských Vinohrad, jejichž zástavba začala fakticky splývat s novoměstskou. Aby se zjednodušil průběh katastrálních hranic, došlo k několikeré úpravě vinohradsko-pražské hranice, která si dosud zachovávala v té době již poněkud kuriózní průběh bašt a kurtin bývalého opevnění. Změny se uskutečnily zemskými zákony v letech 1881, 1884, 1890, 1894 a 1895.

V 80. letech 19. století tedy byla vinohradská zástavba soustředěna do nejzápadnější části katastrálního území, kde vytvářela s novoměstskými domy jeden urbanistický celek. Páteří zástavby byla dnešní Bělehradská ulice. Centrem obytné části bylo nynější Tylovo (tehdy Tržní) náměstí. Na další části vinohradského území převažovaly rozlehlé sady a již zmíněné usedlosti. Výstavba obytných domů pokračovala východním směrem a brzy začalo vznikat ústřední vinohradské náměstí – Purkyňovo, po I. světové válce pojmenované Mírové, nyní náměstí Míru. Převážná část vinohradského území byla během prvních třiceti let 20. století souvisle zastavěna především bloky vysokých obytných činžovních domů velkoměstského typu, které postupně

pohltily většinu někdejších usedlostí. Královské Vinohrady se staly tedy především obytným předměstím Prahy, ale existovalo zde také několik podniků, především potravinářského průmyslu, z nichž nejvýznamnější byly První česká akciová továrna na šunky a uzenářské zboží (založena 1879 na Zvonařce), Měšťanský pivovar (1893 až 1942, později sladovna) a První česká továrna na orientálské cukrovinky a čokoládu „Plzenka“ (1891, známá jako „Orionka“, nyní SE-VAC).

V roce 1882 si Vinohradští postavili vlastní městskou vodárnu v Podolí a u budoucí Korunní třídy zřídili dva velké zemní vodojemy, ke kterým v roce 1891 přibyl vyrovnávací věžový vodojem v novorenesančním slohu. Ve strojovně čerpací stanice vznikla v roce 1897 i samostatná městská elektrárna. Pro úplnost dodejme, že další vodojemy vznikly na Floře. Když byly Královské Vinohrady v roce 1922 připojeny ku Praze, bydlelo v nich 83 tisíc obyvatel a patřily mezi největší česká města! Působilo zde již 5 poštovních úřadů, první z roku 1876. Není tedy divu, že až do roku 1949 byly samostatnou částí Prahy (Praha XII). V následujícím období byly jako správní celek zrušeny a rozděleny mezi několik městských obvodů. V roce 1968 bylo z pojmenování této čtvrtě vypuštěno adjektivum Královské. V současné době katastrální území Vinohrady přísluší především k městským částem Praha 2, Praha 3 a Praha 10, malé části patří ku Praze 1 (oblast Radia Svobodná Evropa a Státní opery) a také ku Praze 4 (trojúhelník vymezený na jihu železničními tratěmi).

Z významných vinohradských staveb z období jejich samostatnosti si uvedme například Národní dům (1894), Vinohradské divadlo (1907) nebo kostel sv. Ludmily (postavený v roce 1893 v novogotickém stylu podle návrhu architekta J. Mockera). Vinohradská synagoga, postavená v Sázavské ulici v roce 1898, byla v roce 1945 poškozena bombardováním a v roce 1951 musela být zbořena. Ze soukromých staveb zaujme velká vila Grébovka. Také po připojení Královských Vinohrad ku Praze v roce 1922 vznikly některé zajímavé stavby – v roce 1932 například kostel Nejsvětějšího Srdce Páně od architekta J. Plečnika na náměstí Jiřího z Poděbrad.

Nejstarší vinohradské komunikace představovaly cesty vymezené dnešními ulicemi Bělehradskou (do Nuslí), Francouzskou (do Vršovic) a Vinohradskou (do Strašnic a dále Kostelce nad Černými Lesy). Vinohradské teritorium bylo od Prahy odděleno hradbami a do hlavního města se až do poslední čtvrtiny 19. století vstupovalo městskými branami – Žitnou (1694–1875; v ose Žitné ulice), Koňskou (1690–1831, pak nahrazena Novou Koňskou branou, zbořena 1876) a ve směru od Žižkova byla Nová či Horská brána (1666–1875). Můžeme se také setkat s pojmem Slepá brána; ta stávala přibližně na dnešním náměstí I. P. Pavlova a byla pozůstatkem starého gotického opevnění Nového Města. V roce 1694 byla zadržena (odtud pojmenování Slepá). Zbořena byla v roce 1874.

Ačkoliv za pražskými hradbami, tedy na vinohradském území, vzniklo v roce 1871 první železniční nádraží dráhy císaře Františka Josefa, pro dopravní spojení Vinohrad s Prahou pochopitelně nemělo žádný význam. Z celopražského i celostátního hlediska však představuje dnešní železniční stanice Praha hlavní nádraží mimořádně významný dopravní uzel. Málokdo si dnes uvědomí (pochopitelně kromě cestujícího ve vlaku), že železniční trať byla postavena doslova pod jádrem původní vinohradské zástavby. První vinohradský tunel slouží už od roku 1871. V roce 1944 k němu přibyl souběžný druhý a v roce 1946 byla prolomena i část třetího tunelu. Dokončen byl až o 42 let později, v roce 1989. Od 1. října 1888 byla v provozu železniční zastávka Královské Vinohrady u dolního konce Nuselských schodů. V roce 1911 byla vybavena novou výpravní budovou a sloužila až do roku 1944, kdy byla zrušena v souvislosti se zmíněným druhým tunelem. Také tato zastávka měla pro Vinohradské význam asi především k mimopražským cestám.

Rychlý růst města Královské Vinohrady se brzy projevil i potřebou městské hromadné dopravy. Od 20. května 1884 byla v provozu linka koněspřežné tramvaje, která zajišťovala spojení Vinohrad s pražským Václavským náměstím. Konečná stanice bývala u horního konce Nuselských schodů a na Zvonařce byla postavena i vozovna. Podnik Pražská Tramway, který provoz koňky zajišťoval na území celé pražské aglomerace, se na přelomu let 1892 a 1893 pokusil zajistit také dopravní obsluhu oblasti dnešní Francouzské ulice. Zřídil k tomu účelu omnibusovou linku od Demínky k Máchově ulici, ale pro nevalné provozní výsledky musela být brzy zrušena.

Královské Vinohrady se nesmazatelně zapsaly do historie městské hromadné dopravy v Praze svým pokrokovými názory. Už v roce 1885 se objevily první návrhy na stavbu tratě parní tramvaje. V roce 1890 stál u zrodu dalšího projektu přímo vinohradský starosta J. Friedländer. I když se jeho projekt nepodařilo uskutečnit, stal se významným impulsem pro rozvoj tramvajové dopravy v Praze. Všechny návrhy na výstavbu tramvajové sítě v Praze a okolí pak už počítaly s tratěmi na Vinohrady. Protože postup hlavního města se zdál vinohradské městské radě příliš liknavý, rozhodla se postavit část tratě elektrické tramvaje na svém území na vlastní náklady. Od 25. června 1897 byla v provozu dvoukolejná tramvajová trať z Flory dnešní Korunní třídou a Anglickou a Škrétovou ulicí. Vlastní vinohradský městský dopravní podnik neměl dlouhé trvání, a ještě v roce 1897 se elektrická dráha stala součástí vznikající sítě Elektrických podniků královského hlavního města Prahy.

V roce 1897 měly Vinohrady tramvajové spojení s Žižkovem, od roku 1898 s Karlovým náměstím a Spálenou ulicí, od roku 1899 s Vršovickými. V roce 1900 byla elektrifikována vinohradská trať koňky a koncový úsek této tratě byl v roce 1904 přeložen k dolnímu konci Nuselských schodů. Výstavba tramvajových úseků byla završena v letech 1907 a 1908 tratí v dnešní Vinohradské třídě. V průběhu dalších let se na Vinohradech vystřídala většina tramvajových linek a směrová nabídka zde byla vždy velmi pestrá a kvalitní. Tradičními hlavními vinohradskými dopravními uzly bývaly (a jsou) náměstí Míru, Tylovo náměstí, Flora a v moderní době také terminál u stanice metra Želivského.

Nabízené služby rozšířily Elektrické podniky hlavního města Prahy od 18. září 1927 o první pražskou vnitroměstskou autobusovou linku **H**, která zajistila atraktivní spojení s centrem Prahy (později i se Smíchovem) a se Žižkovem. Jiná předválečná autobusová linka vinohradského území (**A**, 1932–1939) byla vedena ulicemi, kde si dnes městské autobusy jen těžko představujeme: od Čechova náměstí jezdila Francouzskou, Jana Masaryka, Belgickou, Záhřebskou, Šafaříkovou, Koubkovou, (a dál, do roku 1931, novoměstskými ulicemi Sokolskou, Wenzigovou, Ke Karlovu, Apolinářskou a Viničnou). Toto zajímavé zpestření dopravní sítě vzalo za své při úsporných opatřeních na počátku války.

Po válce se na Vinohradech objevil nový dopravní prostředek – trolejbusy. Jako první zde začala jezdit 27. února 1949 linka č. 54 (Václavské náměstí – Zdravotní ústav), vedená Slezskou ulicí. Další, mimořádně významné trolejbusové spojení bylo zřízeno na počátku 50. let přes Žižkov do vysočanské průmyslové oblasti. V průběhu let se na Vinohradech objevily linky č. 54, 56, 57, 60, 62 a 63. Tento přepravní směr nahradily v roce 1966 autobusy, trať ve Slezské ulici byla v provozu až do ukončení trolejbusového provozu v Praze v říjnu 1972.

Autobusy v poválečném období začaly územím Vinohrad projíždět znovu až 3. října 1960, kdy trasy linek č. 126 a 127 byly vedeny ulicemi Votickou, Soběslavskou, U Zdravotního ústavu a Benešovskou. Od 2. listopadu 1964 poskytla zcela nové spojení autobusová linka č. 135, která kromě spojení přes Vršovice na Spořilov nabídla směr Italskou ulicí k Florenci (a původně do Bubenče a Dejvic). V dalších letech se na Vinohradech objevilo mnoho dalších linek. Jedním z důvodů bylo jejich soustředování na terminály u stanic metra. Zásadní význam má trať a linka **A**, která se stanicemi Náměstí Míru (v provozu od 12. srpna 1978), Jiřího z Poděbrad, Flora a Želivského (všechny od roku 1980) tvoří páteř dnešní dopravní obsluhy Vinohrad. V budoucnosti má přes Vinohrady vést i čtvrtá trať sítě metra **D**, která je ve stádiu projekčních příprav.

Autobusové linky příměstské a dálkové projížděly přes Vinohrady po různých trasách od roku 1924, pro toto území však měly vždy význam pouze ve vztazích vnějších. Výchozí zastávky autobusových linek vznikly u Wilsonova nádraží, na náměstí Jiřího z Poděbrad a na Floře. Státní linky vedené zejména východním směrem se po II. světové válce soustředily u Hlavního nádraží a ve Strašnicích. Od Hlavního nádraží byly vymístěny až v souvislosti se stavbou severojižní magistrály od 19. března 1973 a přemístěny na dočasné stanoviště do strašnické Počernické ulice, čímž zanikl i jejich průjezdný úsek na Vinohradech. Na vinohradský katastr se některé vrátily o deset let později do terminálu Želivského.



Gruss aus Prag!

Der Franz Josephs-Bahnhof — 116.

Carl Bellmann in Prag. 902. 432.