



Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1
P. O. BOX 74
118 11 Praha 1 - Malá Strana

28. 10. 11
vidi O. S. 1. 12. 11
telefon: 257 085 111
fax: 257 322 181
e-mail: posta@mkcr.cz
NPA
DED



ČESKÁ REPUBLIKA

LOM PRAHA, s. p.

Tiskařská 8

100 38 Praha 10 - Malešice

Národní památkový ústav územní odborné pracoviště v hlavním městě Praze	
Došlo dne	29 - 11 - 2011
Č.j.: 14096	Přil.:

Váš dopis značky

Naše značka

Vyřizuje/linka

V Praze dne

č. j. MK 55552/2011 OPP Ing. J. Dvořáková/431
MK-S 6640/2010 OPP

26.10.2011

Věc: návrh na prohlášení souboru budov areálu AERO Kbely, sestávajícího z pěti budov leteckých hangárů a budovy jídelny bývalé firmy AERO na území bývalého letiště Kbely, Praha 9, za kulturní památku – rozhodnutí

V příloze Vám zasíláme rozhodnutí Ministerstva kultury č. j. MK 55552/2011 OPP, spis. zn. MK-S 6640/2010, ve výše uvedené věci.

M. Ulbrichová
Mgr. Petra Ulbrichová

vedoucí oddělení ochrany kulturních památek
v odboru památkové péče Ministerstva kultury

Ministerstvo kultury

odbor památkové péče

Maltézské náměstí 1

118 01 Praha 1 - Malá Strana

tel.: 257 085 111

Příloha: 1 x rozhodnutí Ministerstva kultury č. j. MK 55552/2011 OPP, sp. zn. MK-S 6640/2010 OPP ze dne 26. 10. 2010

Stejnopis rozhodnutí:

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště

Národní památkový ústav, územní odbor. prac. v hl. m. Praze

Vojenský historický ústav

Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče

Katastrální úřad pro hl. m. Prahu, Katastrální pracoviště Praha

vlastní



Rozhodnutí nabylo právní moci: *21. 11. 2011*

za správnost: *J. Dvořák*

V Praze dne 26. 10. 2011
Č. j.: MK 55552/2011 OPP
sp. zn. MK-S 9003/2009 OPP

ROZHODNUTÍ

I.

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče určený ustanovením § 2 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů,

prohlašuje

podle ustanovení § 2 odst. 1 a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, **soubor budov areálu AERO Kbely, sestávajícího z pěti budov leteckých hangárů** za kulturní památku. Soubor sestává z těchto budov:

- hangáru III. na pozemku parc. č. 1937/33, k. ú. Kbely a 540/17, k. ú. Letňany,
- hangáru IV. na poz. parc. č. 1937/34, k. ú. Kbely a 540/117, k. ú. Letňany,
- hangáru V./28 – „krček“ na pozemku parc. č. 1937/35, k. ú. Kbely a 540/116, k. ú. Letňany,
- hangáru V. na pozemku parc. č. 1937/36, k. ú. Kbely a 540/16, k. ú. Letňany,
- hangáru VI. na pozemku parc. č. 1937/416, k. ú. Kbely.

II.

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče podle § 2, odst. 1 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů

ne prohlašuje

podle ustanovení § 2 odst. 1 a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, **budovy jídelny bývalé firmy AERO na území bývalého letiště Kbely, Praha 9**, za kulturní památku.

V tomto řízení dle § 27 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, (dále jen správní řád) je účastníkem řízení Česká republika, kterou zastupuje státní podnik, oprávněný hospodařit s majetkem státu - LOM PRAHA, s. p., se sídlem Tiskařská 8, 100 38 Praha 10 – Malešice, IČO 00000515.

Nedílnou součástí výroku tohoto rozhodnutí je zakres umístění předmětné kulturní památky do kopie katastrální mapy.

Odůvodnění

Ministerstvo kultury obdrželo dne 24. 5. 2010 od firmy LOM PRAHA, s. p., se sídlem Tiskařská 8, 100 38 Praha 10 – Malešice, žádost o prohlášení za kulturní památku souboru vybraných budov bývalé firmy Aero na území letiště Kbely, s kterými je oprávněn hospodařit. Soubor sestával z pěti leteckých hangárů a jídelny:

- hangáru III. na pozemku parc. č. 1937/33, k. ú. Kbely a 540/17, k. ú. Letňany,
- hangáru IV. na poz. parc. č. 1937/34, k. ú. Kbely a 540/117, k. ú. Letňany,
- hangáru V./28 – „krček“ na pozemku parc. č. 1937/35, k. ú. Kbely a 540/116, k. ú. Letňany,
- hangáru V. na pozemku parc. č. 1937/36, k. ú. Kbely a 540/16, k. ú. Letňany,
- hangáru VI. na pozemku parc. č. 1937/416, k. ú. Kbely.
- budovy bývalé jídelny na pozemku parc. č. 1937/40.

Na základě této žádosti zahájilo Ministerstvo kultury řízení o prohlášení předmětného souboru za kulturní památku.

K žádosti se připojil Vojenský historický ústav Praha, který dodal podklady z historie areálu. Jde o druhou nejstarší českou leteckou továrnu, kterou založil r. 1919 po vzniku samostatného československého státu Dr. Vladimír Kabeš. Firma sídlila v Bubenči, po požáru v r. 1921 přemístila některé provozy do prostoru jihozápadní části letiště Praha - Kbely. Na konci 30. a počátku 40. let v souvislosti s blížící se válkou a zvýšením výroby vojenských letadel byly zvětšeny výrobní prostory a oba nejstarší hangáry (hangár č. VI. z r. 1920 a hangár č. III - kovový montážní hangár z r. 1923 o ploše cca 1300 m²) byly přemístěny na své nynější místo a současně proběhla dostavba dalších hangárů, budov a střelnice. Firma byla po r. 1948 znárodněna a dostala se pod správu státního podniku Letov a od r. 1954 pod Letecké opravy Kbely. V té době hangáry sloužily především pro opravy vojenských letadel.

Hangár VI je nejstarší halou, byl zbudován v roce 1920 a po požáru v r. 1922 obnoven. Je zbudován ze dřeva, dvoulodní konstrukce se sedlovou střechou nad každou lodí, na obdélném půdoryse, lodě orientovány podle příčné osy, půdorysná plocha celkem cca 600 m². Jde o typovou konstrukci hangárů své doby, jaká byla stavěna po celé Evropě.

Totéž lze říci i o druhém nejstarším hangáru – **hangáru III**, který stojí na obdélném půdoryse o ploše cca 2000 m². Nosným prvkem je kovová konstrukce, střechu vynášejí subtilní kovové příhradové nosníky, stěny jsou z betonových rámců s výplněmi z cihelného zdiva. Jednolodní hangár je zastřešen pultovou střechou, se sklonem od hlavního průčelí, kde jsou umístěná vrata pro výjezd letadel na letištní plochu. Podél zadního průčelí, orientovaného k příjezdové komunikaci je sklon střechy prudce zalomen dolů. *V současnosti má v části plochy uvnitř dodatečně vybudované kanceláře.*

Hangár IV byl vybudován ve 40. letech. Je konstruován z kovových rámců, vyzděných cihelným zdivem, na obdélném půdoryse o ploše cca 1300 m². Má tři symetricky umístěné haly, uprostřed nejvyšší, zastřešená pultovou střechou a otevřená vrata do letištní plochy. Letištní průčelí haly je prosvětleno souvislým podélným pásovým oknem nad vrata, protějším průčelí haly je opatřeno vysokými obdélnými okny s pravidelným tabulkovým rastrem kovových okenních výplní, který se opakuje ve všech okenních otvorech budovy. Po obou stranách hlavní haly jsou nižší, pomocné haly bez přímého vstupu na letištní plochu. Jsou zastřešeny sedlovými střechami s mírným sklonem a osvětleny rovněž vysokými obdélnými okny. Uvnitř haly je dochována původní váha.

Na hangár č. IV navazuje v podélné linii **hangár č. V/28**, tzv. krček. Jde o nižší budovu na obdélném půdoryse o ploše cca 600 m², se dvěma příčnými loděmi, zastřešenými válcovou střechou na dřevěných příhradových nosnících tvarovaných do oblouku kruhové výseče. Dřevěná nosná konstrukce je pobita dřevěným pláštěm.

Tzv. krček spojuje hangár č. IV s **hangárem č. V**, který navazuje v podélné linii na obdélném půdoryse o ploše cca 1300 m². Má jednu velkou a vyšší halu, zastřešenou válcovou střechou. Nosnou konstrukci tvoří kovové příhradové nosníky, které zastřešují plochu v podélné linii. Jsou opatřeny dřevěným pláštěm.

Nízká **budova jídelny** na protáhlém obdélném půdoryse o ploše cca 150 m², je tvořena dřevěnou konstrukcí se sedlovou střechou o nízkém sklonu. Byla postavena pravděpodobně ve 30. – 40. letech 20. století a sloužila jako sociální zázemí firmy.

V řízení se vyjádřil na základě § 3 odst. 1 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, Magistrát hlavního města Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, který ve svém stanovisku ze dne 16. 7. 2010, č. j. S-MHMP 541907/2010, doporučil prohlásit soubor za kulturní památku. Jako důvod uvádí „výjimečnost, nenahraditelnost a neopakovatelnost (souboru) v konkrétním smyslu historického vývoje souvisejícího s výrobou letadel, životního způsobu především meziválečného období a prostředí tehdejší společnosti. Areál Aero Kbely je jasným projevem tvůrčích schopností a práce člověka z konkrétního výjimečného technického oboru lidské činnosti. Hodnota areálu, ve kterém se montovala a následně opravovala letadla nejrozumnějších typů je revoluční už jen tím, že letecká doprava zaznamenala prudký vznik ve 20. století a neuvěřitelně rychlý vývoj za obou válek i mezi nimi.“

Ve svém stanovisku mimo jiné uvádí: „Areál montážních hangárů firmy AERO – Dr. Kabeš na letňanském letišti byl vybudován koncem 30. let minulého století v souvislosti s prudkým rozvojem letecké výroby v regionu těsně a v průběhu 2. sv. války. Letňanské letiště bylo v té době středem leteckého průmyslu českého regionu a využívali jej všechny letecké továrny v jeho okolí, zejména Letov, Aero a Avia a následně ČKD, Praga, které jej přímo obklopovaly. všechny tyto továrny v této oblasti vyráběly letadla sportovní, průzkumná, cvičná, stíhací a bombardovací řádově v tisíci kusových sériích. U firmy AERO byl v těchto letech dominantním montovaným typem Fw 189 a od roku 1942 Siebel 204 D. V regionu bylo v letectví zaměstnáno několik tisíc lidí. (...)“

Areál Staré Aerovky byl postupně rozdělen na tři části. první byl „oddělen“ hangár č. II, kde byly montovány v druhé polovině 50-tých let dopravní letouny Avia 14. Hangár č. II byl následně převeden do vlastnictví Svazarmu a po roce 1989 na Aeroklub Praha – Letňany. Začátkem 70. let byla převedena jižní část areálu, tj. hangár H1 střelnice, a centrální nádvoří areálu, z Leteckých opraven Kbely na Vojenské stavby, které zde provozovaly zejména těžké zámečnictví, skladovaly a opravovaly zde i razicí štíty pro pražské metro a stavěly zde velké ocelové haly, např. pro mladoboleslavskou Škodovku. Po privatizaci Vojenských staveb a jejich následném konkurzu tuto část areálu koupila firma Švecal, s.r.o. Třetí část areálu Staré Aerovky zůstala podniku Letecké opravy Kbely a po sloučení leteckých opraven Kbely a Malešice v roce 2003 byl areál převeden na podnik LOM PRAHA. O tuto část areálu se od r. 2000 stará Vysokoškolské středisko pro letecké sporty, které zde provozuje letecké informační, vzdělávací a společenské centrum.“

Na žádost Ministerstva kultury zaslal své stanovisko Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v hl. m. Praze. Ve svém dopise ze dne 21. 9. 2010, č. j. NPÚ-311/11038/2010 uvádí na základě stanoviska své poradní komise, že doporučuje prohlásit za kulturní památku pouze některé z navržených objektů a dále doporučuje k nim přiřadit další cenné objekty areálu bývalé Aerovky, které však nebyly součástí žádosti, podalé vlastníkem

(LOM PRAHA). Především doporučuje celý letňansko-kbelský areál letištních staveb chránit plošně – formou památkové zóny. Poté doporučuje provést výběr nejhodnotnějších staveb areálu k prohlášení za kulturní památku.

Účastník řízení – LOM PRAHA, s. p., byl v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu, informován v průběhu seznámení se spisem dne 18. 10. 2010 o tom, že již byly shromážděny všechny podklady pro rozhodnutí a byl vyzván, aby se vyjádřil jak k nim, tak ke způsobu jejich zjištění, případně navrhl jejich doplnění v zákonem stanovené lhůtě. Protože jde o rozsáhlý areál a jeho fotodokumentace byla nedostatečná, proběhlo následně dne 20. 10. 2010 za účasti účastníka řízení místní šetření za účelem přesnější orientace v podkladech, při němž byly zpřístupněny všechny budovy souboru. Účastník řízení poté na žádost Ministerstva kultury doplnil další fakta v dopise ze dne 14. 1. 2011. K hangáru č. III doplnění uvádí, že východní a jižní přístavek k hangáru č. III jsou uvedeny již na plánu montovny z roku 1940. Východní přístavek obsahuje kanceláře, jižní hospodářské a sociální zázemí. Západní přístavek byl přistavěn v roce 1967 a malý přístavek kompresorovny mezi jižním a západním přístavkem v roce 1988. Dobu vybudování nástavby místnosti „řídící věže“ nelze určit, dokumentace se nedochovala.

Na žádost Ministerstva kultury zaslal doplnění historických faktů Vojenský historický ústav v dopise ze dne 1. 2. 2011. K historii areálu uvádí: „První roky po vzniku samostatného Československa byly mimo jiné spjaty s bouřlivým rozvojem leteckého průmyslu. Výsadní postavení v této oblasti měla především Praha. Zejména v první polovině 20. let minulého století nové letecké závody doslova chrlily nové a nové prototypy dosahující světové úrovně. Toto období je neodmyslitelně spjato rovněž s rozvojem pražských letišť, na nichž probíhala výstavba rozsáhlých komplexů moderních hangárů.

Továrnu AERO založil Vladimír Kabeš 10. ledna 1919 (od r. 1921 AERO, továrna letadel Dr. Kabeš). Tato druhá nejstarší česká letecká továrna začínala v zadním traktu čistící stanice v Bubenči opravami letadel z první světové války. Z těsných bubenečských prostor se Firma zřeh přestěhovala do dřevěných staveb v Holešovicích, které nejprve pronajala a pak koupila od něpecké opravny letadel Al-Ma. Zasadni roli v budoucím vyvoji Finny AERO sehr4ht qlcázka na výrobu série licenčních cvičných dvojploníků Brandenbtirg, kterých sestavila pod označením A-1 celkem 35 kusů. Tato zakázka umožnila, aby se firma mohla věnovat vyvoji a konstruktérským pracím na vlastních prototypch. Prvním letadlem vlastní výroby se stal stihací dvojploník A-2. Uprostřed rozmachu závodu, v noci na 5. listopadu 1921 vypukl v továrně požár, který zničil truhlárnu, oddělení pro opravy automobilů a dílnu stavby prototypů. Některé provozovny závodu musely být následně pro nedostatek místa dislokovány do jiných částí Prahy.

Do tohoto historického období spadá rovněž výstavba prvních montážních hangárů firmy AERO v prostoru jihozápadní části jediného tehdejšího pražského letiště Praha–Kbely. Firma AERO zde v roce 1920 zbudovala první dvoulodní dřevěný montážní hangár o ploše 600 m². Hangár padl v březnu 1921 za obětí požáru. Na jeho místě byl vzápětí vybudován prakticky totožný hangár určený k finálnímu sestavení a uložení zalétávaných letadel. Jedná se o dnešní hangár č. VI v letňanském areálu. V jeho bezprostřední blízkosti byla současně zahájena výstavba moderního zděného hangáru, který byl dokončen v roce 1922 (nejpozději 1923). Jedná se o dnešní hangár č. III v letňanském areálu.

Firma AERO zažívala bouřlivý rozmach, který ji finančně posílil natolik, že si mohla v roce 1923 postavit uprostřed polí ve Vysočanech moderní tovární novostavbu. V té době měla přes 570 zaměstnanců a pod vedením šéfkonstruktéra Antonína Husníka vyráběla letouny Aero A-2 a později řadu letadel dopravních i vojenských. Továrna zaznamenala v konstrukci letadel několik čs. prvenství. Jako první postavila stíhačku, čistě dopravní kabinové letadlo i první dvoumotorový stroj a také hydroplán pro pokusnou letku, která létala na jugoslávském pobřeží. Po celou dobu své existence továrna vyráběla také leteckou výstroj

a výzbroj a hlavní její neleteckou činností byla produkce známých automobilů téže značky. Prostory Aera na letišti ve Kbelích sloužily po celou tuto dobu k finální montáži letadel vyrobených ve Vysočanech po jejich transportu na letiště, k seřízení, vážení a uskladnění mezi jednotlivými zkušebními či zalétávacími Lety. Oddělený přístavek tvořila motorářská dílna.

Po okupaci českých zemí v březnu 1939 se výroba továren i provoz letišť zcela podřídily potřebám německé armády. Vzhledem k potřebě rozšíření letištní plochy kbelského letiště pro německou pilotní školu vyvstala nutnost odstranění objektů zalétávacího oddělení firmy AERO. Posledním zalétaným letounem firmy AERO na tomto místě se tak stal 30. září 1940 cvičný Bücker Bü-l 31. Firmě AERO bylo přiděleno náhradní působiště na nedaleké východní straně letiště Letňany. V letech 1940–1941 sem byly přeneseny původní dva hangáry z kbelského letiště (č. III a VI) a navíc byly vybudovány zcela nové hangáry, které zde rovněž stojí do současnosti. Mimo hangárů a dílenských objektů byla v areálu vybudována i řada budov pro zabezpečení provozu a potřeby zaměstnanců (jídlna, kompresorovna, prádelna, sklady). Od svého vybudování areál sloužil pro finální výpravu letounů, jejich přípravu k záletu a k následnému předání zákazníkovi. Areál pravděpodobně sloužil pro tyto účely i pro ostatní letecké výrobce v letňansko-kbelském regionu. První letouny zde byly zalétnuty v březnu 1941. Jednalo se především o typy Focke-Wulf Fw 189 a Siebel Si 204. Pro dokladování této fáze vývoje areálu je zásadní fotografie amerického průzkumného letounu z roku 1942. Až do jara 1945 zde probíhal provoz prakticky nerušeně. Teprve spojenecký nálet z 25. března 1945 poškodil jak objekty, tak zejména letištní plochu, na níž jsou stopy po kráterech patrné do dnes. Současně byla těžce poškozena i vysočanská továrna firmy AERO.

Po znovuvybudování továrních hal ve Vysočanech, znárodnění firmy AERO a jejím začlenění do koncernu Letecké závody a.s., došlo i k obnově provozu montážního a zalétávacího oddělení na letňanském letišti. Znárodněné Aero pokračovalo ve výrobě a v opravách letadel. Modifikované německé typy letadel byly vyráběny pro Československé vojenské letectvo stejně tak jako pro civilní letectvo. Krátce po válce byl představen nový pozoruhodný tuzemský typ - vysoce výkonný dvoumotorový celokovový čtyřmístný letoun AERO 45. Až do počátku 50. let minulého století byly na letňanském letišti zalétány všechny poválečné typy letounů firmy AERO. Počátkem 50. let byl vybudován nový závod firmy AERO ve Vodochodech, kde byla v roce 1953 zahájena licenční výroba sovětských stíhacích letounů MiG-15. Podle vyjádření pamětníků se uvažovalo o výrobě některých potřebných dílů pro tyto letouny i v letňanských hangárech. K tomu ale již nedošlo a vzhledem k vybudování zalétávacího letiště přímo v areálu AERO Vodochody zmizela i potřeba zalétávacího oddělení AERO na letňanském letišti. Areál ale nezůstal ležet ladem a nadále ho používala jako zalétávací zázemí letňanská Avia. Byly zde zalétávány především licenční dopravní stroje Iljušin/Avia 14. Takzvaná Stará Aerovka postupně putovala do správy podniku Rudý Letov a následně Leteckých opraven Kbely. Hangáry byly používány pro demontáž a drobné opravy vojenských letounů a pro výrobu přídatných nádrží. V 80. letech zde vznikaly i úpravy vozidel zabezpečujících provoz na letištích. “

K jednotlivým hangárům dále Vojenský historický ústav uvádí: „**Hangár č. VI:** První hangár firmy AERO k sestavování a zalétávání letadel byl vybudován na jihovýchodním okraji kbelského letiště v roce 1920. Již v březnu 1921 vyhořel a bezprostředně po jeho ztrátě byl na stejném místě vybudován nový dřevěný hangár totožné konstrukce jako předchozí. V průběhu výstavby nového areálu pro firmu AERO na jihovýchodním obvodu letiště v Letňanech byl ze Kbel přemístěn původní dřevěný hangár do nových prostor. Hangáry tohoto typu jsou fotograficky doloženy na území bývalého Rakousko-Uherska včetně českých zemí. Je tedy zjevné, že stavitelé vycházeli v roce 1920 z osvědčeného typu používaného již v samých počátcích letectví. V České republice jsou z tohoto období dochovány hangáry v areálu současného Leteckého muzea VHÚ ve Kbelích, jedná se ale o modernější typ Wagner. Hangár č. VI je tak jedinečným dokladem letištní architektury, který patrně nemá obdoby nejen v České republice, ale ani ve střední Evropě.

Hangár č. III: Bezprostředně po požáru dřevěného hangáru firmy AERO na letišti ve Kbelích byla v jeho blízkosti v roce 1921 zahájena výstavba velkoryse pojatého zděného hangáru. Fotograficky je doložena výroba a sestavování letadel v tomto hangáru již v roce 1922. V rámci přemístění provozu firmy AERO na jihovýchodní okraj letňanského letiště byl na novém místě vybudován s použitím konstrukčních prvků zděného hangáru ze Kbel (vrata, příhradová konstrukce a další části) hangár č. III. Hangár má po obou stranách přístavky s kanceláři a prostorem pro menší provozy pro kontrolu a seřizování jednotlivých agregátů. Přístavby s kanceláři na bočních stěnách hangáru pocházejí z období 2. světové války. Na severní kancelářské přístavbě byla ještě během 2. světové války vybudována věž pro řízení letového provozu. Další kanceláře v prostoru hangáru jsou postavené dodatečně při činnosti současného uživatele.

Hangár č. IV: Již v roce 1940 probíhaly stavební práce na jihovýchodním obvodu letištní plochy Letňany. V jejich rámci byl vybudován v letech 1940–1941 i tento hangár. Jeho existenci dokládá snímek spojeneckého průzkumného letounu datovaný podle zachycených letadel do roku 1942. V hangáru jsou původní dřevěné galerie pro umístění jemnějších provozů a kanceláře mistrů. Je v něm umístěna i původní váha na letadla, což znamená, že se zde připravovala již hotová letadla k záletu. V prostoru letiště Letňany je také původní kompenzační kruh pro nastavení magnetických kompasů v letadlech.

Hangár č. V/28: Hangár č. V/28 (označovaný také jako sklad) je ve vzpomínkách pamětníků uváděný v roce 1958 jako poměrně nová stavba. Na letňanském letišti byl vybudován buď v samém závěru 2. světové války nebo počátkem 50. let minulého století, kdy měl podnik Aero zahájit výrobu licenčních stíhaček MiG-15. Ta pak probíhala od roku 1953 v novém závodě Aero ve Vodochodech. V hangárech byly na východní straně kanceláře, zbytek tvořily sklady.

Hangár č. V: V rámci budování nových prostor pro firmu AERO v letech 1940–1941 byl vybudován i tento hangár dokladovaný na snímcích z výstavby areálu (léta 1940/41) tak i na snímku spojeneckého průzkumného letounu z roku 1942. Podle vzpomínek pamětníků se jedná o typizovaný hangár německé firmy Junkers. Hangár č. II používaný aeroklubem Letňany je shodné konstrukce.

K památkové hodnotě souboru dopis uvádí: „Obecně lze konstatovat, že se areál Staré Aerovky dochoval do současné doby ve vzácné celistvosti, kterou lze doložit mimo jiné porovnáním snímků amerických průzkumných letadel se současnými leteckými fotografiemi. Jedná se o zcela unikátní komplex staveb, které akcentují vývoj letištního stavitelství od období 1. světové války po konec 40. let dvacátého století. V případě hangáru č. VI se jedná o typickou stavbu z období první světové války z oblasti Rakousko-Uherska, hangár č. III představuje stavbu typickou pro střední Evropu počátku 20. let minulého století hangár č. IV pokračování tohoto vývoje ve 30. letech a hangár č. V pak typickou stavbu německé školy (dle pamětníků typ Junkers) vycházející z maximální úspory nedostatkových materiálů. Ve světě se dochovalo jen velmi málo staveb podobného typu a konstrukce, vždy se ale jedná pouze o jednotlivé letištní stavby z tohoto období. Není nám znám žádný podobný komplex, který by se dochoval v podobné celistvosti a původnosti.

Tato skutečnost je dána především historickým vývojem. Naprostá většina evropských měst, která byla centry leteckého průmyslu, utrpěla v letech 2. světové války rozsáhlé škody způsobené bombardováním či přímo pozemními bojovými operacemi. Terčem útoků byla velmi často právě letiště. Praha představuje v tomto ohledu velkou výjimku. Pozemní boje se jí prakticky vyhnuly a zasažena bombardováním byla rovněž zcela minimálně. Válečné poškození objektů Staré Aerovky tak bylo zcela marginální. Zestátněný letecký průmysl zde mohl bezprostředně po 2. světové válce dále rozvíjet svou činnost. Tato okolnost byla pro uchování původnosti staveb opět velmi příznivá. Po celou poválečnou etapu byly investice do objektů zcela minimální a soustřeďovaly se pouze na běžné opravy.

Dochovaný komplex nám nejen prezentuje úroveň letištního stavitelství své doby, ale díky zcela mimořádné původnosti dává rovněž možnost seznámit se s dobovými pracovními

postupy. Hangáry určené původně k montáži letadel mají dodnes původní vnitřní vybavení a zařízení, například váhu na letadla či vnitřní dřevěné ochozy s kanceláři mistrů.

Díky tomu představuje dnes areál Staré Aerovky unikátní komplex prezentující architekturu spojenou jak s počátky československého letectví tak s rozvojem letecké techniky v průběhu 2. světové války. Na jednom místě se můžeme zcela bezprecedentně setkat se vzácně dochovanými stavbami typickými pro středoevropské letištní stavitelství let 10., 20., 30. a 40. Toto místo, kterým doslova kráčely dějiny československého letectví by bez jakékoliv pochybnosti mělo zůstat zachováno pro budoucí generace. Poté, co se uživatelem areálu Staré Aerovky stane Letecké muzeum Vojenského historického ústavu Praha, lze navíc konstatovat, že v areálu Staré Aerovky bude vybudován unikátní muzejní komplex vycházející z původního účelu jednotlivých budov, jehož součástí bude mimo jiné návrat historických letounů firmy AERO do místa jejich vzniku.“

Ministerstvo kultury požádalo v souladu s doporučením Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v hl. m. Praze Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště, o provedení výběru nejhodnotnějších staveb celého areálu letiště. Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště, v dopise ze dne 18. 8. 2011 doporučuje prohlášení souboru v plném rozsahu původního návrhu, nerozšiřuje jej o další stavby, ani z něj žádnou z navržených staveb nevyjímá. Z dopisu citujeme: „*Pětice hangárů je unikátní tím, že reprezentuje vývoj letištního stavitelství od období 1. sv. války až po konec 40. let 20. století. Každý z hangárů je jiný a představuje určitý vývojový typ tohoto stavebního druhu. Nikde jinde, a to nejen v českých zemích, ale pravděpodobně ani jinde v Evropě, nenajdeme na jednom místě takto bohatý soubor historických staveb hangárů.*“ Dopis dále uvádí fakta z historie, která stručně rekapituluji dobu výstavby a přemístění jednotlivých staveb, jak je již podrobně uvedeno výše v dopise Vojenského historického ústavu. Dále dopis uvádí, že v jihozápadní části areálu se nachází objekt nastřelovacího kanálu palubních zbraní, v detailech však není příliš dobře dochován. Ke stavbě jídelny uvádí, že jde o typickou stavbu jídelen pro zaměstnance na letištích ve 30. a 40. letech 20. století a jako taková má svoji památkovou hodnotu.

Účastník řízení – LOM PRAHA, s. p., byl poté v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu, informován v průběhu seznámení se spisem dne 9. 9. 2011 o tom, že již byly shromážděny všechny podklady pro rozhodnutí a byl vyzván, aby se vyjádřil jak k nim, tak ke způsobu jejich zjištění, případně navrhl jejich doplnění v zákonem stanovené lhůtě. Této možnosti účastník řízení využil a prostřednictvím své pověřené zástupkyně se dne 21. 9. 2011 se spisem seznámil. Jménem účastníka řízení zástupkyně požádala vzhledem k rozlehlosti areálu o prodloužení lhůty k písemnému vyjádření k podkladům, a to do 13. 10. 2011. Ministerstvo kultury této žádosti vyhovělo a lhůtu prodloužilo. Ohlášené vyjádření však účastník nezaslal ani k dnešnímu datu - 26. 10. 2011.

Během hodnocení Ministerstvo kultury zvážilo výše uvedené jednotlivě i ve vzájemných souvislostech. Konstatovalo, že během řízení bylo prokázáno, že jde bezesporu o unikátně dochovaný soubor letištních staveb, které jsou zároveň stavbami leteckého průmyslu, a to přinejmenším v evropském měřítku. **Soubor 5ti hangárů** dokumentuje vývoj letištního stavitelství od období 1. světové války po konec 40. let dvacátého století. Pozdější stavební zásahy jsou vzhledem k rozsahu staveb minimální, soubor vykazuje vysokou míru autentičnosti. Je tedy mimořádně hodnotným dokladem vývoje letištního stavitelství, dokumentujícím zároveň cennou etapu vývoje českého leteckého průmyslu. Splňuje tedy podmínky pro prohlášení věci za kulturní památku ve smyslu ustanovení § 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Budova jídelny je utilitární dřevěnou hospodářskou stavbou, s jakou se lze setkat nejen u letištních staveb. Z architektonického či technického hlediska nevykazuje žádné

pozoruhodné detaily, nevykazuje ani vyšší hodnotu z hlediska historického. Nepodařilo se ověřit předpokládanou dobu jejího vzniku, obdobné stavby vznikaly i ve 2. pol. 20. let. Předmětná budova nesplňuje podmínky pro prohlášení věci za kulturní památku ve smyslu ustanovení § 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Poučení

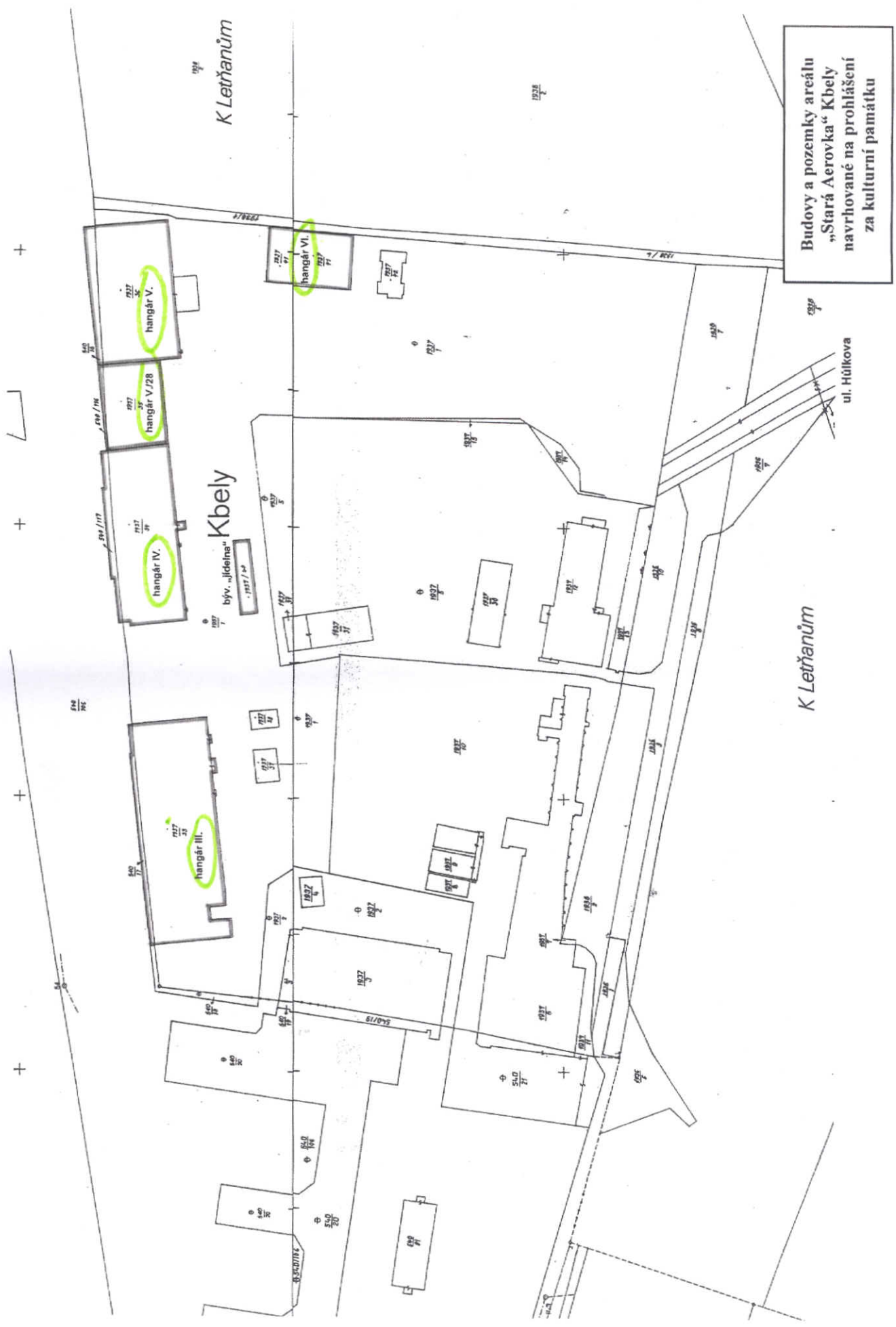
Proti tomuto rozhodnutí lze podle ustanovení § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, podat ve lhůtě 15 dnů od jeho doručení rozklad. Lhůta pro podání rozkladu počíná běžet podle § 40 odst. 1 písm. a) správního řádu den následující po dni, kdy bylo toto rozhodnutí doručeno. Doručení písemnosti upravuje § 23 a § 24 správního řádu, který stanoví, že nebyl-li adresát tohoto rozhodnutí zastižen, rozhodnutí se uloží v provozovně provozovatele poštovních služeb. Jestliže si adresát uložené rozhodnutí ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy bylo rozhodnutí k vyzvednutí v provozovně provozovatele poštovních služeb připraveno, nevyzvedne, považuje se rozhodnutí podle § 24 odst. 1 správního řádu za doručené posledním dnem této lhůty (od tohoto dne běží v tomto případě lhůta pro podání rozkladu). Doručení písemnosti pomocí datové schránky upravuje § 17 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, který rovněž stanoví přednostní doručování dokumentů prostřednictvím datové schránky. Nepřihlásí-li se adresát do své datové schránky ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy byl dokument dodán do datové schránky, považuje se tento dokument za doručení posledním dnem této lhůty. O rozkladu proti tomuto rozhodnutí rozhoduje ministr kultury. Rozklad se podává u Ministerstva kultury na výše uvedenou adresu.


Mgr. Petra Ulbrichová

vedoucí oddělení ochrany kulturních památek
v odboru památkové péče Ministerstva kultury

V příloze: situační zákres do mapy katastru





Budovy a pozemky areálu
„Stará Aerovka“ Kbely
navrhované na prohlášení
za kulturní památku