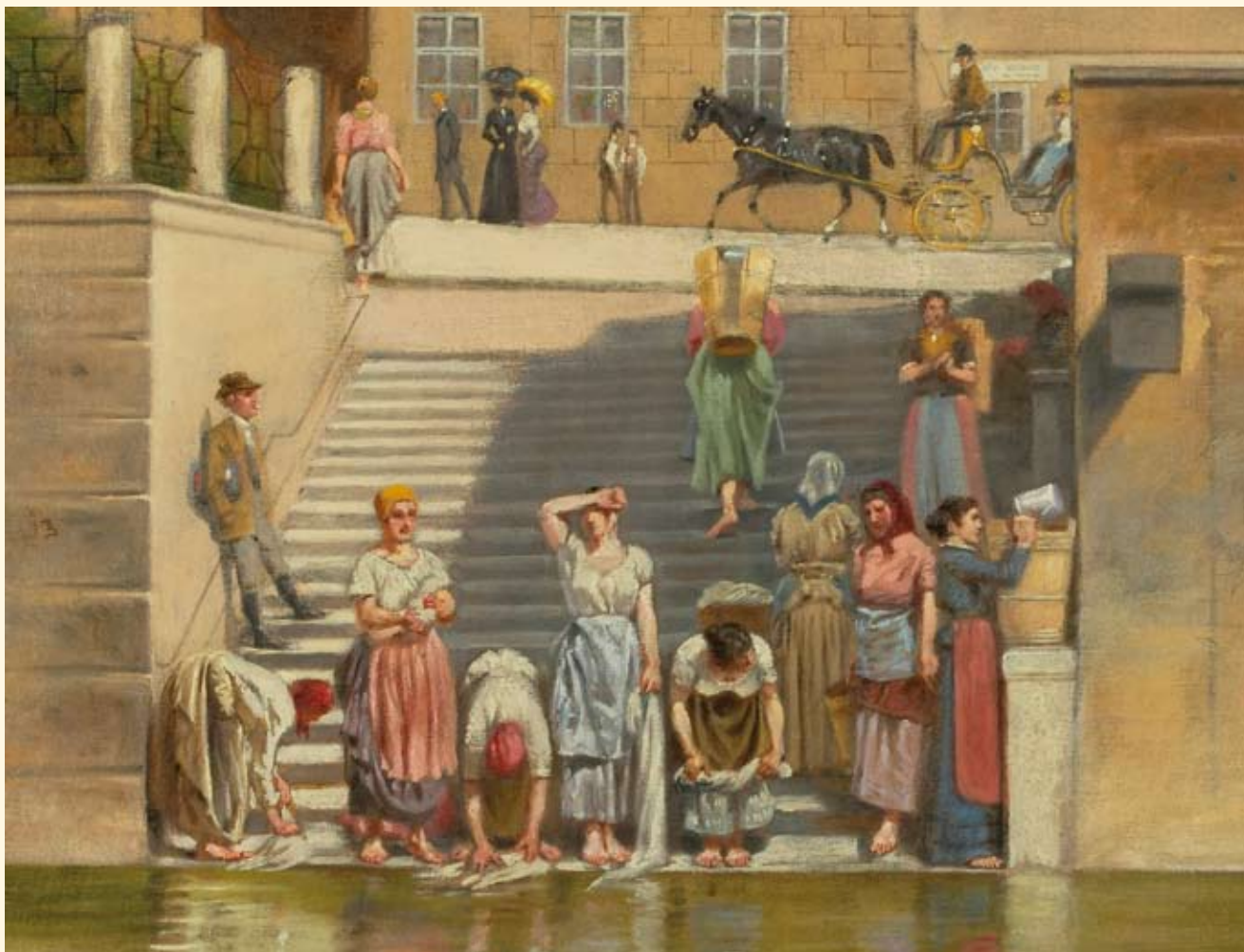


: ZA STAROU PRAHU:

VĚSTNÍK KLUBU ZA STAROU PRAHU



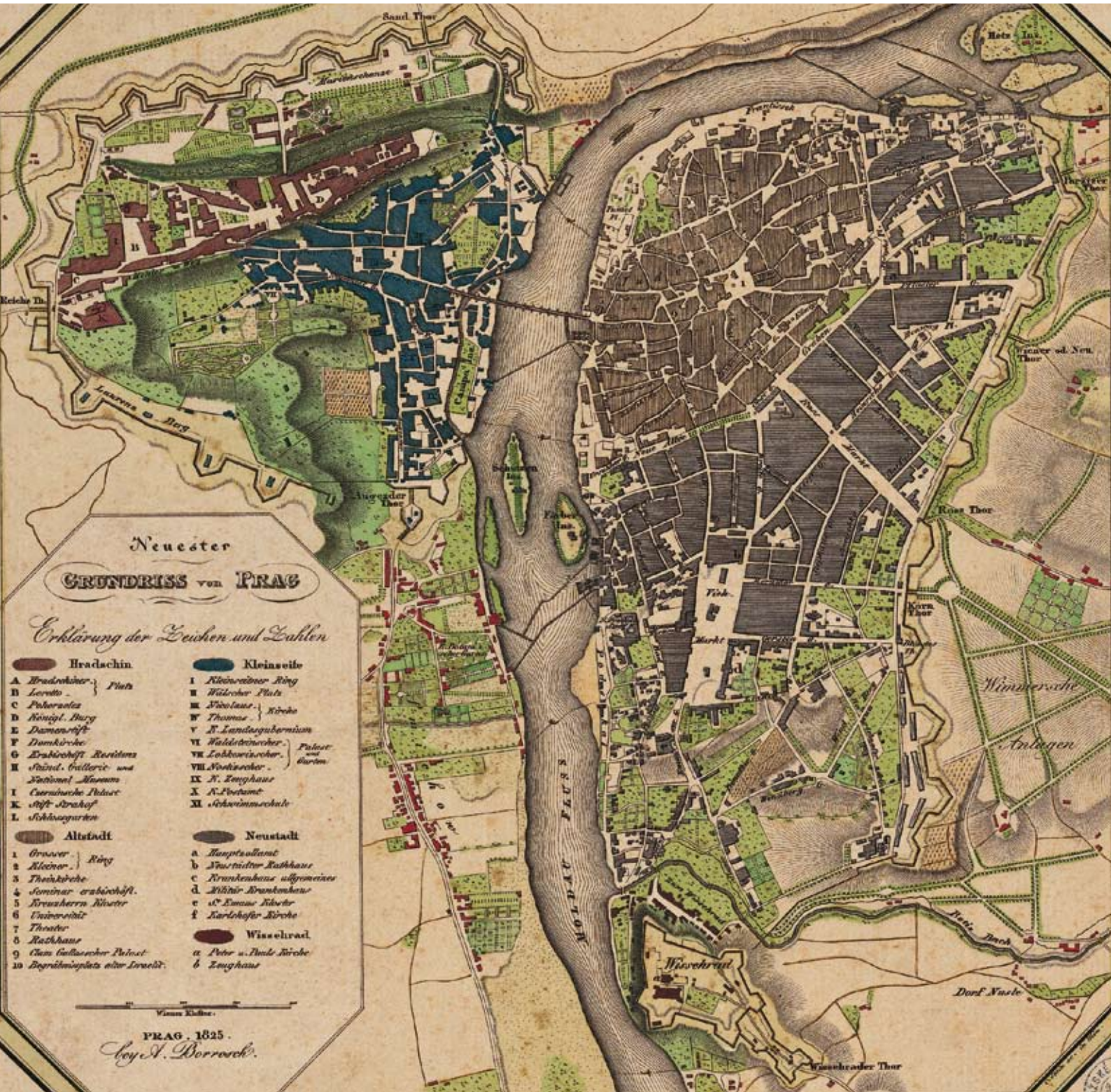
*Pradleny u Nových lázní. Detail z obrazu Salomona Friedberga-Mirohorského, 1903.
Muzeum hlavního města Prahy*

O B S A H

TEMATICKÝ SPECIÁL O VLTAVĚ A JEJÍCH BŘEZÍCH OD BRANÍKA PO HELMOVSKÝ JEZ.

HLUBINY A VÝŠINY ANEB JAK VLTAVA TVAROVALA PRASTARÉ MĚSTO. JEZY A PLAVEBNÍ DRÁHA VE STŘEDU PRAHY. PRAŽSKÉ BŘEHY PŘED VÝSTAVBOU NÁBŘEŽÍ. STROUHA ZVANÁ ČERTOVKA. SLOVANSKÝ, STŘELECKÝ, DĚTSKÝ – TŘI OSTROVY VE STŘEDU MĚSTA. PRAŽSKÁ NÁBŘEŽÍ – ŘEKA VE SVĚRACÍ KAZAJCE. VYŠEHRADSKÝ TUNEL ANEB BLANKA NAŠICH PRADĚDŮ? PODOLSKÝ A SMÍCHOVSKÝ PŘÍSTAV. VLTAVSKÉ MOSTY. PRAŽSKÉ NÁPLAVKY: NEKONEČNÉ NÁMLUVY PRAHY S VLTAVOU. PRAHOU NA JIH PODLE VLTAVY.

: ZA STAROU PRAHU :



Plán zobrazující území Prahy v roce 1825. Kolorovaná mědirytina, ryl C. Stein, vydal A. Borrosch, Vídeň. Muzeum hl. m. Prahy

: ZA STAROU PRAHU :

VĚSTNÍK KLUBU ZA STAROU PRAHU

Ročník XLII. (XIII.)

číslo 3 / 2012



Tato gastronomicko-sportovní atrakce kotví trvale na Rašínově nábřeží.

PODRUHÉ DO STEJNÉ ŘEKY...

Před dvěma lety vyšel tematický speciál Věstníku Za starou Prahu (3/2010), který se věnoval dolnímu pražskému toku Vltavy mezi Helmovským jezem a Trojou. To bylo území plné zapomenuté historie, překotného stavebního rozvoje i nejasné budoucnosti. Co lokalita, to drama. Nyní se zabýváme tokem Vltavy v Praze výše po řece včetně samotného středu města. Tady mají břehy a řeka svá největší dramata, doufejme, za sebou. Obraz historického města nad zrcadlem široké hladiny zdvižené systémem dvou jezů by měl být i díky důmyslně vyřešené plavební dráze již trvalý a stabilizovaný. Fenomémem posledního desetiletí je však vzrůst zájmu obyvatel o nové aktivní využití břehů pro volný čas a zábavu. Neprojevuje se to jen v tom, že místo tradičních lodiček – pramiček – se zájemcům o projížďku po řece na vlastní pohon nabízejí různá šlapadla a jiné atrakce známé spíše z pláží Jadranu, ale skutečný atak zájmu zažívají pražské náplavky, přesněji řečeno široká podbřeží budovaná v prvním desetiletí 20. století. Tehdy byla zamýšlena jako obslužný přístup pro překládku zboží a materiálu z lodí, a také pro voraře, pískaře a ledaře. Tyto účely a řemesla postupně z života města vymizely, ale podbřeží zbyla. Kromě tradiční funkce přístaviště se náplavka zejména pod dnešním Rašínovým nábřežím stala lákavým cílem cyklistů, rekreačních běžců, chodců i pořadatelů různých akcí kulturních, sportovních a obchodních jako jsou trhy farmářské i bleší, výstavní přehlídka Lodě na vodě apod. Vltava nás dnes zkrátka silně přitahuje a je nám dobře v její blízkosti. S nadšením pro řeku a vstřícností vůči jejímu sportovnímu kulturnímu využití aktivními obyvateli a mezi nimi i nesoudnými podnikavci to však současně město nesmí přehnat. Nechceme žádnou pontonovou promenádu pod Karlovým mostem či Smetanovým nábřežím, ani vykonzolanou cyklostezku kolem Vyšehradské skály. Nechceme další botely a trvale zakotvené restaurace a pivnice. Nechceme kýčovitá rekreační plavidla, ani další nárůst provozovatelů lodní dopravy, protože na Vltavě již nyní začíná být zácpa. Nechceme mít totiž z řeky a jejích břehů lunapark.

Kateřina Bečková

AKCE PRO VEŘEJNOST

HOVORY O PRAZE

Hovory o Praze se konají jednou za měsíc vždy v pondělí v 18 hodin v přednáškovém sále Národního technického muzea.

AKCE PRO VEŘEJNOST V JUDITINĚ VĚŽI

Program sledujte na www.zastarouprahu.cz, dále na letáčcích a vývěskách v knihkupectví Juditina věž.

Juditina síň, Mostecká 1 (vstup knihkupectvím), akce se konají zpravidla v pondělí v 18 hod., pokud není uvedeno jinak. Vstupné dobrovolné.

KNIHKUPECTVÍ JUDITINA VĚŽ

Mostecká 1, 118 00 Praha 1, otevřeno v pondělí až sobotu: 10-18 hod., v průběhu letních měsíců též v neděli.

Velký výběr pragensistické, místopisné, historické a památkářské literatury. *Informace na tel. 257 530 599, juditinavez@seznam.cz*

Internetové knihkupectví: <http://zastarouprahu.shop4you.cz/>
Sleva pro členy Klubu 10 % z ceny zakoupeného zboží.

DOMÁCÍ RADA KLUBU ZA STAROU PRAHU PRO ROK 2013:

PhDr. Kateřina Bečková – *předsedkyně*

Ing. arch. Jan Bárta, PhDr. Richard Biegel, Ph.D. – *místopředsedové*

Mgr. Jakub Bachtík (jednatel), Bc. Eva Csémyová, Ing. Václav Jandáček, Ing. arch. Martin Krise, Bc. Karel Ksandr, Mgr. Blanka Kynčlová, Anna Kusáková, Mgr. Michal Novotný, prof. Ing. arch. Milan Pavlík, Bc. Pavla Priknerová, Mgr. Kateřina Samojská, Ing. arch. Miloš Solař, Doc. PhDr. Josef Štulc, prof. PhDr. Rostislav Švácha, PhDr. Helga Turková, Eliška Varyšová, Ing. arch. Jan Veselý, Ing. Karel Zeithammer – *členové*

Ing. Zbyněk Bureš, PhDr. Kristýna Ledererová-Kolajová – *revizoři*

Jednání domácí rady Klubu, která se konají vždy jednou za čtrnáct dní (sudý týden) ve středu od 18 hod. v Juditině věži, jsou přístupná členům Klubu.

Adresa kanceláře Klubu Za starou Prahu: Mostecká 1, 118 00 Praha 1

Návštěvní hodiny: vždy ve středu 15-17,30 hod.

Telefon: 257 530 599

E-mail: zastarouprahu@seznam.cz

Internetové stránky: <http://www.zastarouprahu.cz>

Stránky na Facebooku: Juditina věž, Klub Za starou Prahu, Nebourejte dům Václavské náměstí 47

Členství v Klubu Za starou Prahu je otevřené, členský příspěvek pro rok 2013 je stanoven takto: 450 Kč (základní), 250 Kč (studenti, důchodci), 100 Kč (člen, který je rodinným příslušníkem jiného člena a nedostává vlastní Věstník), nad 999 Kč (člen - mecenáš).

Přihlášky jsou pro zájemce k dispozici v knihkupectví Juditina věž, Mostecká 1 (pondělí – sobota 10–18 hod.), kde je možné též zaplatit členské příspěvky a získat informace o programu Klubu.

OBSAH

Hlubiny a výšiny aneb jak Vltava tvarovala prastaré město (<i>Václav Jandáček</i>) 4	Vyšehradský tunel aneb Blanka našich pradědů? (<i>Václav Jandáček</i>) 46
Jezy a plavební dráha ve středu Prahy (<i>Václav Jandáček</i>) 10	Podolský a smíchovský přístav (<i>Michal Novotný</i>) 50
Pražské břehy před výstavbou nábřeží (<i>Kateřina Bečková</i>) 14 Strouha zvaná Čertovka (<i>Jan Bárta</i>) 23	Vltavské mosty. „Ó vy struny harfy, na kterou Vltava svou píseň hraje, když Prahou volně plyne“ (<i>Václav Jandáček</i>) 61
Slovanský, Střelecký, Dětský – tři ostrovy ve středu města (<i>Václav Jandáček</i>) 30	Pražské náplavky: nekonečné námluvy Prahy s Vltavou (<i>Jakub Bachtík</i>) 66
Pražská nábřeží – řeka ve svěrací kazajce (<i>Kateřina Bečková</i>) 35	Prahou na jih podle Vltavy: prostředí u řeky (<i>Martin Krise</i>) 74

VYDÁNÍ ČASOPISU BYLO PODPOŘENO DOTACÍ MINISTERSTVA KULTURY ČR.

ZA STAROU PRAHU

VĚSTNÍK KLUBU ZA STAROU PRAHU

ročník XLII. (XIII.), číslo 3/2012

založeno 1910, přerušeno 1954, obnoveno 2000

Redakce: PhDr. Kateřina Bečková a Mgr. Jakub Bachtík
ve spolupráci s členy Domácí rady Klubu Za starou Prahu

Grafická úprava: Pavel Bosák

Číslo 3/2012 mělo redakční uzávěrku 20. 4. 2013.

HLUBINY A VÝŠINY ANEB JAK VLTAVA TVAROVALA PRASTARÉ MĚSTO



*Pohled na Prahu od jihu,
upravo masiv Vyšehradské
skály. Dílo neznámého malíře,
olej na plátně, po roce 1850.
Muzeum hl. m. Prahy*

***Aj, Vltavo, če mútíši vodu,
če mútíši vodu striebropěnú?
Za tě lútá rozvlajáše búra
sesypavši tuču šira neba,
oplákavši glavy gor zelených,
vyplakávši zlatopieskú glinu?***

Úvod básně Libušin soud, která líčí prozaický dědický spor řešený kněžnou Libuší na Vyšehradě, z Rukopisu zelenohorského.

Tak jak pražský úsek Vltavy a jeho okolí vidíme dnes, vidělo jej jen několik málo generací před námi. Vždyť první vysoké pražské nábřeží vzniklo ve čtyřicátých letech 19. století a nebylo nijak dlouhé, konečná úprava toku řeky u smíchovského břehu byla dokončena až ve dvacátých letech 20. století. Necelých sto let je tedy prostor řeky ve středu města ustálen, včetně plavebního kanálu u malostranského břehu. V předchozích staletích

spadaly vltavské břehy přirozenými výspami povolna do řeky. Také současný stav vody v řece, který je od padesátých let poměrně stálý, pomíne-li jako výjimku povodeň z roku 2002, je jevem novým. Běžným jevem byly ještě na konci devatenáctého století suché plochy jezů a četné mělčiny, které umožňovaly z malostranského břehu přejít mezi loužemi až na Střelecký ostrov. Zbytek vody protékal přes kola mlýnů, neboť přísežní pražští

mlynáři nijak nehleděli k tomu, že každé vodní dílo má převádět minimální hygienický průtok. Dnes je vyšší průtok vody řečištěm zajištěn regulací mohutné vltavské kaskády, která dokáže odvrátit i hrozbu menších povodní. Když však Vltava mocně „oplakavší gor zelených“ vpadne do Prahy, musíme ji usměrnit pytli s pískem a drahými hliníkovými stěnami.

Stavbou nábřežních zdí se ztratila nejnižší úroveň pohledu na město, neboť město s řekou již pozorujeme většinou při přechodu mostů nebo při procházce po nábřeží. Chceme-li se spustit na úroveň hladiny, musíme sestoupit na náplavky, pokud byly spolu s nábřežím zbudovány, nebo zajít na poslední zachovaný úsek přírodního břehu u Hergetovy cihelny na Malé Straně. Pohled na město z vyšší, nábřežní úrovně vedl také k tomu, že i přírodní výšiny řeku obklopující, které se na starých pohledech dosud mohutně uplatňují, se opticky snížily. K otupění výškových kontrastů přispěla i dnešní vyšší zástavba na březích.

Pobřežní výšiny

Vydejme se nyní vyhledat pobřežní výšiny, a to proti toku řeky od Helmovského jezu. Vpravo mjíme nejprve strmý svah Letné, který jen s odskokem komunikace zapadá přímo do vltavských vod. Na protějším břehu máme nejnižší položenou plochu Prahy, prostor Františku a bývalého Židovského města, dnes však většinou nadvýšený. V oblasti Klárova se řeka rozšiřuje a lze vytušit, že na malostranském břehu posilují řeku vody Brusnice, dnes skryté v potrubích. Tento zdánlivě nenápadný

potok vymlel zářez Jeleního příkopu a modeloval hřbet fantazijního hradčanského „delfína“, který si dnes uvědomíme jen od jihu z prostoru Malé Strany. Jen ten, kdo sedne na tramvaj číslo 22 a projíždí Chotkovou silnicí a dále po Mariánských hradbách, dokáže si představit dramatický výškový interval mezi hladinou řeky a hradčanskou výšinou.

Staroměstský břeh je z pohledu řeky klidnou rovinou, která snad měla kdysi mírné výškové rozdíly, dnes však setřené jednotnou úrovní ulic. Nepatrný výškový rozdíl můžeme snad zaznamenat v dvorních průchodech z ulice Michalské do Jilské, avšak i ten jen tehdy, je-li dlažba pokryta náledím.

Výšiny pravého vltavského břehu se objeví až na reliéfu Nového Města, které je rozloženo na svazích stoupajících říčních teras. Od výšinky Zderazu, dnes sotva čitelné, pod kterou vyvěrá tajemný Svatováclavský pramen zvaný též Pučka, přes výšiny Albertova až k ostrohu Karlova. Jejich protějškem na levém břehu je Petřín nejvíce se přibližující k Vltavě v oblasti Újezda, hora, která je koncem bělohorské plošiny, a která svými kdysi holými sruby z pískovců tvořila západní hranu pohledu na pražské panorama. Z Petřína je i dnes možno hledět na dílo Vltavy, krajinu modelovanou vodou a později proměněnou rukou lidskou na velkoměsto.

Pokračujme však dále hlubinou říčního koryta mezi nábřežím podskalským a smíchovským, až dojdeme k monumentu spojenému s Vltavou nejvíce, je jím temná Vyšehradská skála, místo dodnes tajemné a s vodou Vltavy spojené. Karel Hynek Mácha v zlomku epické básně Mních pjeje toto:

***Krásný večer splynul nad Vltavu
Svaté ticho kol se rozprostřelo
Papršlek, v němž různě vše se skvělo
Věncil ještě Vyšehradu hlavu.
Tichá řeko, stříbrné tvé lkaní.***

*Pohled na Prahu ze svahu Letné.
F. X. Sandmann, kolorovaná
litografie, kolem roku 1850,
Muzeum hl. m. Prahy*





Až do konce devatenáctého století byla Vyšehradská skála přirozeně spojena s tokem vody. Žádné nábřeží, žádný tunel, jen kámen hory, opředené pověstmi, něco barokních a malounko středověkých zdí. Libušina lázeň, a pak už jen masiv, ze kterého se vrhl odvážný kuň Šemík na pokyn svého pána Horymíra.

Dnes je Vyšehrad z pohledu od Prahy doprovázen horizontálou železničního mostu a těsně k jeho patě vede ulice s kubistickými domy. Kleště nábřeží nechávají jen krátký, asi čtyřicetimetový úsek skály spadat přímo do Vltavy do hluboké tůně. Tuň sama se stala předmětem mnohých pověstí, a jedna z nich měla dovětek, že kdo se v tůni utopí, stane se jedním z rytířů, kteří spí ve skále Vyšehradu. Společnost jim tam dělá dvouocasý český lev, který jednou do roka vyjde ze

skály a zařve do údolí, když nedostane odpověď, vrátí se do skály a zaznamená, že během jeho služby se nic nestalo, a vojsko spí další rok dál. Pověst možná starší té blanické, ale dnes už skoro zapomenutá.

Budeme-li pokračovat dále k jihu, dostane nás tok Vltavy mezi skálu zlíčovskou, za kterou se nachází pustá výšina Dívčích hradů a skálu branickou. Všechny tyto útvary jsou z poctivých vápenců, které zvěstují, že jsme se dostali do prostoru útvaru barrandienského. Kdo ve škole nedával pozor, přečte si jméno učencovo na další skále, kde dnes sní svůj dávný sen elegantní, leč opuštěný restaurant s terasami. Široké údolí končí soutokem Vltavy a Berounky a na obzoru se klene nad Zbraslaví hora – keltské hradiště, s pěkným českým názvem – Závist.



Pohled na staroměstský břeh ze svahu Letné. Autor neznámý, barevná litografie, kolem roku 1870. Muzeum hl. m. Prahy

Pražský amfiteátr a jeho ostrovy

Hlubiny řeky a výšiny útvarů, které postupně vy-preparovala, jsou doplněny nánosy říčních teras, které tvoří celý výškový systém, jakési schodiště v amfiteátru města, přísnou vědou přesně popsané jak jednotlivá pořadí v Národním divadle. Ostatně Praha je snad kromě Benátek jediným městem, kde je divadlo tak blízko vodě. Řízením osudu nezbyl v Praze pozemek pro divadlo na prestižnější parcelě, např. na náměstí, na hlavní třídě nebo místě, kde se stýkají bulváry. Vybyla parcela podivného tvaru na břehu řeky a na konci ulice, která se teprve díky řetězovému mostu stala elegantní tepnou města, měla však jednu nečekanou výhodu a tou byl tok řeky. Když jen pomyslíme na budovy při vltavském břehu, Národní divadlo nám vytane

na myslí zcela určitě. I když jsou na břehu Vltavy budovy mohutnější a rozsáhlejší, například Strakova akademie, řady hezkých činžovních domů, budovy ministerstev, žádná stavba tak přirozeně nesplývá s vlastním obrazem v hlubině řeky. Je to možná tím, že nábřeží je zde poměrně úzké, možná také polohou mostu Legií, ze kterého je porizován nejznámější pohled na divadelní budovu. U Tančícího domu je situace podobná, ale vizuální efekt splynutí s řekou již není tak účinný. Brání mu plošně velkorysejší předpolí Jiráskova mostu, širší nábřeží a náplavka řeku od stavby oddalují. Přejít mezi hlubinami a výšinami tvoří vltavské ostrovy. Nejmladší geologické útvary v Praze, některé vzniklé i rukou lidskou jako například



Pohled přes Karlův most na malostranský břeh a vrch Petřín, Ludvík Arnošt Buquoy, kolorovaný lept, kolem roku 1810, Muzeum hl. m. Prahy

Kampa, navezená z části ze sutin po velkém požáru Pražského Hradu a Malé Strany. Trojice ostrovů v centru Prahy nabízí klidné místo, jehož existenci si člověk v uhánějící tramvaji po mostě Legií, natož podjíždějící Vltavu metrem, ani neuvědomí. Přirozené svahy Střeleckého ostrova, jeho jednoduchá zeleň a minimum staveb z něj tvoří skutečný klenot ve středu města. Druhé dva ostrovy, Žofín (též Slovanský ostrov) a Dětský (též Židovský) ostrov, jsou již více civilizované, nejen budovami, ale i nábřežími a plavební komorou, ale přesto tvoří místa nenahraditelné hodnoty, která by neměla být narušována přidáváním dalších funkcí.

Kampa je už více městem než ostrovem, i když cestou podél náhonu a napříč parkem tušíme, že se jedná o území historických zahrad. Stejně tak i Císařská louka je ostrovem, jehož podstatu si uvědomíme až při míjení vjezdu do přístavu, ostatně i její ostrovní charakter je dílem lidské ruky, původně byla jen širokou pobřežní loukou. Ostrov Veslařský (dříve Schwarzenberský) je znám

především vodákům. Poslední hlubinou je zátoka u Branické ledárny a část řeky oddělená výběžkem nad ledárnou. Zde měl být zdroj chladu pro pivo v letních dnech, sklad zimavé energie obřích rozměrů. Dnes je stará ledárna jen prázdnou skořápkou s mohutnými tepelnými izolacemi a několika pomocnými budovami, nad nimiž se střídá bezradnost s málo pravděpodobnými nápady na budoucí obytné využití.

Pražský život na vodě

Hladina řeky je pro město zrcadlem a oživením, v létě pak i plochou osvěžující vlhkým vzduchem ulice města. Hospodářský život v podobě plujících vorů a lodí dopravujících suroviny a zboží už dnes skoro nevidíme. Řeka není ani zázemím pro rozvíjející se řemesla a průmysl, její vody ženou jen jednu elektrárnu na Helmovském jezu. Utichly nebo zmizely četné mlýny, a jen regulované množství vody se přelévá přes pražské jezy.



*Pohled od Zlíchova k Branické skále,
Josef Král, olej na plátně, kolem roku 1910, soukromá sbírka*

Jediným současným životem na řece jsou plavidla všemožného druhu, která vesměs bloudí po hladině a vozí zájemce o výhled na Prahu a popíjení piva. Ještě sice existuje i linková vltavská doprava, jak velkými parníky, tak drobnými loděmi v místech přívozů, ta je však v menšině. Podivným úkazem jsou neplující lodě restaurací a hotelů. Svě zvláštní opodstatnění má z neplujících plavidel snad jen loď bezdomovců, kotvíci ve středu města pod Letnou. Pokud však dojde k zaplevelení náplavek stabilně umístěnými loděmi, rezignujeme na volnost řeky, a místa trvalého kotvení se stanou výhodnými „stavebními“ parcelami.

Vltava zůstává stále nejdůležitější osou města, byť se město vzdálilo jejím břehům a nejpalcivější urbanistické a dopravní problémy trápí Prahu v jiných místech. Zůstává osou vizuální i společenskou. Je vyslancem přírodních sil uprostřed civilizace a vyvažuje tak umělé prostředí města. Proto se na jejích březích cítíme tak příjemně, a proto tak rádi své město pozorujeme z jejího zorného úhlu.

Zatímco ve středu města je nutné považovat stav nábřeží, jezů, plavební dráhy, volných ploch ostrovů a břehů za trvalý, při vltavském úseku od železničního mostu směrem k jihu je mnoho míst, která mohou někteří pokládat za nenaplněná a hrozí zde nevratné zásahy. Původní okolí regulované řeky je dnes neurčitým prostorem se zbytky různých provizorií, nebo se stavbami využívanými jen sezónně. Snad jediné oprava čerpací stanice vršovického vodovodu je předzvěstí lepších časů. Pozornost by měla být však věnována okolí zpustlých ledáren, nebo modřanského jezu.

S prostorem a řečištěm Vltavy musí i další generace nakládat velmi opatrně a citlivě, aby nedošlo ke ztrátě jedinečné kvality v prostoru města. Naši předkové zásahy na řece přizpůsobovali svým sporým technickým možnostem, my dnes máme k dispozici prostředky mocnější, a proto je ohrožení hodnot větší. Přejme vltavským výšinám a hlubinám vše dobré a otcům města dostatek rozumu a nadhledu při nakládání s tímto klenotem.

Václav Jandáček

JEZY A PLAVEBNÍ DRÁHA VE STŘEDU PRAHY

Průtok Vltavy měnil za tisíc let existence Prahy svůj vzhled dle potřeb lidí, kteří sídlili na jejích březích.

Pravděpodobně prvním zásahem byly úpravy v místě brodů, kde bylo zapotřebí udržovat přístup k brodu a muselo být zachováno široké a mělké řečiště. Jiným typem zásahu pak byla výstavba jezů, která zadržovala vodu pro mlýny na jejích březích. Bylo třeba nejen zvýšit hladinu řeky, ale svést vodu k břehu, kde byl postaven mlýn. Své potřeby měla i plavba, která musela být převáděna přes jezy. To bylo již od středověku zajišťováno vrátky – propustí, kterou byl mlynář povinen udržovat a otvírat. Díky proměnlivým průtokům v řece, byly propusti umísťovány do proudnice, kde se dala očekávat zaručená hloubka vody. Pro vory a lodě s plochým dnem to nebylo mnoho, ale překonání jezu bylo vždy náročnou operací a jezů bylo na toku Vltavy desítky.



Plán Prahy z roku 1825. Pohled na řeku jižně od Karlova mostu s názorným vyznačením jezů a přívozů. Muzeum hl. m. Prahy

Stavba a konstrukce jezů

Konstrukce pražských jezů byla v začátcích poměrně jednoduchá. Hlavní konstrukcí byla řada pilot, do jejichž hlav byly začepovány podélné trámy, které tvořily přepadovou hranu jezu. Systém převázek a trámů na šikmé části jezu tvořil pravidelný zhruba čtvercový obrazec, který byl vyplněn kamenem a na líci opatřen tesanými deskami. Tyto desky byly o něco výše než trámy a tak při přepadu vody můžeme vidět čerění na ploše jezu. Jez se pak zajišťoval dalšími pilotami a kolíky takže ve výsledku šlo o konglomerát svislých dřevěných konstrukcí postupně zahušťovaných. Později byly

k jezům přidávány i štětové stěny nebo beraněné kolejnice a dříve srubové stěny propustí byly nahrazeny kamennými (viz Staroměstský jez pocházející snad už ze 13. století). Tradičně byl proveden i nový jez Šítkovský (původně z 15. století), který má lomený tvar, aby bylo dosaženo co nejdělsí přepadové hrany. Šítkovský jez byl postaven obdobně ze štětových stěn s roštem na pilotách a vnitřní výplní z jílu. Staré jezy nemají podjezí z pevných částí, objevují se zde jen záhozy z kamene stejně tak, jako jsou kamenem zahozena předprsí jezového tělesa. Tyto typy jezů jsou v literatuře dokonce nazývané jezy pražskými, nicméně podobnou konstrukci

měly i ostatní jezy na Vltavě. Pravidelná údržba a vyměňování dožilých či poškozených částí jezu si vyžadovalo pečlivou tesařskou práci.

Dřevěná konstrukce byla součástí i skupiny jezů Novomlýnského a Helmovského, původně ze 14. století, které byly šikmo vedeny tak, aby voda přicházela k pravému břehu. U těchto jezů to bylo vcelku logické, levý břeh byl neosídlený a mlýnů zde nebylo. Jiná situace byla u jezu Staroměstského, kde směr k pravému břehu naznačoval, že staroměstští si odjakživa dělali na Vltavu a vodu v ní větší nárok – vznikl z toho právní problém, který se táhl až do devatenáctého století. Mlýny na levém břehu musely užívat náhonu Čertovky, do kterého vcházela voda nad Staroměstským jezem. Děje se tak dodnes, ale voda prochází shybkou pod plavebním kanálem.

Jezy – pražské památky

Jediným novodobým v historickém jádru Prahy je jez Helmovský postavený v roce 1910 a vybavený dlouhou esovitou korunou tvaru sinusoidy. Konstrukce jezu je betonová, obložená kamenem se šikmou stěnou pod přepadovou hranou. Jeho výška dosahuje čtyř metrů, což je na Prahu skutečně hodně, neboť jez Staroměstský a Šítkovský, jsou vysoké jen něco přes metr.

Voda u Helmovského jezu přepadá s paprskem oddáleným od tělesa, o čemž bylo diskutováno při jeho částečném prolomení v roce 1941, kdy některé poruchy byly připisovány dynamickým vlivům hřmících vod přes jez přepadávajících. Helmovský jez je založen na skalním podloží a jeho pata je opatřena širokým vývarem, tj. sníženým prostorem, ve kterém se vytváří vodní polštář pro padající vodu. Celková délka jezu je 164 m. Jez byl na svoji dobu moderním technickým dílem a

jeho konstrukce byla citována nejen v časopisech, ale i v učebnicích vodního stavitelství. Jeho návrh však vznikl postupně, původně byl v tomto místě zamýšlen jez kamenný, jehož profil měl mít šikmou plochu zakruženou u přepadové hrany a nad vývarem. Nicméně modelové pokusy ukázaly, že tvar, přibližující se starým jezům pražským, je pro tuto výšku nevýhodný.

Zachováním struktury a tvaru je nejautentičtější v Praze jez Staroměstský, který i při průchodu plavebního kanálu s moderní propustí vybavenou klapkou působí monumentálně a jeho zpěv z Novotného lávky můžeme pokládat za nehmotné dědictví Prahy. Naslouchá mu jak sošný Bedřich Smetana tak vrba na vyhlídkové plošině u pomníku.

Jez Šítkovský je historizujícím novotvarem, jehož předchůdce rozděloval vodu mezi Šítkovské mlýny na novoměstské a Petržilkovský mlýn na smíchovské straně řeky, nicméně volba lomeného tvaru s přísně symetricky umístěnou propustí je v souladu s plavební dráhou u Židovského ostrova a manipulační komorou u Žofina, nazývanou dnes komora Mánes. Při pohledu z Jiráskova mostu je řeka amfiteátrém dvou úrovní vodní hladiny, za kterou se otevírá scéna s dvěma ostrovy a pražským panoramatem.

Pražské jezy vytvářejí ve městě dokonce tři výškové úrovně řeky, které jí i přes regulaci nábřežími dodávají na monumentální šíři. Díky tomu se řeka jeví jako takřka nehybná vodní plocha. Jen jarní a zimní vody hladinu řeky mírně zvyšují, což si uvědomíme při pohledu na plavební kanál u malostranského břehu, když voda přepadá přes zeď oddělující horní vodu Staroměstského jezu od hladiny pod jezem. Snad jedině zbarvení vody a unášené kusy dřeva ukazují, že řeka se v roce mění. Voda ze spodních výpustí přehrad v zimě Vltavu otepluje a tak většinou nezamrzá. Jen při

Pohled na břeh Starého Města jižně od Staroměstských mlýnů. V popředí Staroměstský jez s vorovou propustí. Josef Gregory podle Ludvíka Kohla, kolorovaný lept, 1793, Muzeum hl. m. Prahy





*Starý Šitkovský jez. V pozadí Šitkovská vodárenská věž a mlýny bratří Trnků.
Foto neznámého autora kolem 1910. Muzeum hl. m. Prahy*

extrémních mrazech zamrznou klidnější místa v zálivech, avšak o bruslení na řece či zimních zkratkách přes zamrzlou hladinu si současní Pražané mohou nechat jen zdát, a nepotká je ani vzrušení z jarního chodu ledů. Málokdo z nás však zapomene na vodní živel v srpnu 2002, kdy jezy zmizely zcela pod vodou a hladina Vltavy se stala vodní šikminou uhánějící Prahou trojnásobnou

rychlostí, vyplňující otvory mostů až po malé půlobloučky v jejich vrcholech.

Jezy k Praze patří po tisíciletí, dnešní jejich podoba je již ustálená a měla by být zachována a udržována. Voda přepadající přes jejich korunu je voda živá se světelnými efekty vlhkým vzduchem a šuměním či hučením. Zkuste někdy zajít večer či v noci na Petřín, kdy poklesne zvuková kulisa





Řeka v okolí Štítovského jezu mezi Žofínem a Dětským ostrovem. Foto Josef Středa, 2002

dopravy. Pak uslyšíte jezy i tam, jejich šumivý dech naplňující kotlinu mezi Hradem a Petřínem, zvuk pravidelný a uklidňující.

Pražská plavební dráha

Plavební dráha v Praze je vynález důmyslný. Kromě proplouvání vorů a malých lodí po proudu, bývala Vltava ve středu města kvůli svým vodním dílům pro plavbu nepřekonatelnou překážkou. Obchodní přístav pro lodě ze severu byl zbudován již ve 20. letech 19. století v Karlíně, odkud později vyplul i první pražský parník Bohemia. Další parolodě

obsadily v šedesátých letech 19. století úsek horního toku Vltavy nad Štítovským jezem, odkud pak mohly při dobrém stavu vody doplout až do Štěchovic.

O splavnění Vltavy lodní dopravou a plynulé propojení horního a dolního toku přes Prahu se však pochopitelně uvažovalo. V roce 1900, kdy bylo zveřejněno rozpracované splavnění Vltavy z Karlína do Mělníka, konstatuje „komise pro kanalizování řek Labe a Vltavy“, že v Praze jsou složité vodní poměry dané malým průtokem klesajícím v době sucha, ale hlavně je na řece 50 soukromých mlýnů. První vyjednávání o vodních právech byla vedena v letech 1887–1888 a povšechný projekt pro vodopravní řízení byl vypracován v roce 1896. V roce 1900 se již hovoří o výkupu vodních práv, na jehož základě pak byly sjednoceny jezy Novomlýnský a Helmovský a stavební úpravy pro plavení dráhu v okolí Štvanice byly dokončeny v roce 1910.

Situace nad Helmovským jezem byla spojena se stavbou nábřeží a likvidací řady ostrůvků a zátok s vodními díly na novoměstském, tedy pravém, břehu. Pro vory byla pak postavena u levého břehu pod Letnou dlouhá propust s poměrně velkým spádem končící nad Hlávkovým mostem. Posledním dílem stavby bylo dokončení smíchovské komory u Židovského (dnes Dětského) ostrova a zřízení komory Mánes u Štítovských mlýnů. Za ukončení prací je pokládán rok 1916. Kdy byla provedena architektonická úprava severního hrotu Židovského ostrova a vztyčena na něm socha Vltavy.

Václav Jandáček



Hladina řeky mezi Staroměstským jezem a Karlovým mostem je typickým popředím ikonického pohledu na Hradčany. Foto Josef Středa, 2006

PRAŽSKÉ BŘEHY PŘED VÝSTAVBOU NÁBŘEŽÍ

Praha, kterou protékala řeka nespoutaná nábřežními zdmi, byla jiným městem, než Praha dnešní, a to nejen z důvodu vzhledu a charakteru pobřežní zástavby, ale především úlohou, kterou tehdy řeka ve městě hrála. Byla totiž až do objevení a všeobecného využití účinků páry jediným víceméně spolehlivým zdrojem energie, který dokázal pohánět jednoduché mechanické stroje.



Petrská čtvrť, laguna mezi Dolními Lodeckými a Novými mlýny. V pozadí Novomlýnská vodárenská věž, vpravo Primátorský ostrov. Břeh byl využit do posledního místečka k hospodářské činnosti. Budovy prozrazují gotický a renesanční původ. Bedřich Havránek, akvarel, 1853, Muzeum hl. m. Prahy

Nepředstavujme si proto, že vltavské břehy před výstavbou nábřeží byly oku lahodícími travnatými oázami živé přírody lemované šplouchajícími vlnkami, které každou chvíli vyplaví na břeh hladký oblázek. Přírodní vzhled neregulovaných říčních břehů, jak jej dodnes známe z mnohých končin za hranicí města, totiž Praha pozbyla již ve středověku. Z úhlu pohledu jednadvacátého století se však představa primitivně industriálního využití vltavského pobřeží před dvěma sty lety může zdát neméně romantickou.

Kolem řeky se od konce 18. století objevují nejen tradiční mlýny, ale i pily, hamry, brusírny, papírny, cihelny a manufaktury využívající vodní pohon. Jiné činnosti potřebují vodu z řeky jako surovinu či přímo pracovní pomůcku – prádelny, barvírny,

kartounky, jircháreny a koželužny. Další profese řeku využívají jako dopravní cestu (voraři po ní přivážejí dřevo městu nezbytné pro stavby i otop), jako velkovýrobnu ledu (pivovary, řezníci, restauratéři či uzenáři, pro které těží ledové bloky každou zimu ze zamrzlé řeky ledaři), nebo jako zdroj písku, který vybírají ze dna řeky pískaři. Dříví připlavené po řece se pochopitelně skladuje přímo na břehu v dřevných ohradách, kde se umně vrší do hranic vyšších než tehdejší domy. Řeka zkrátka plní nepřeborné množství životně důležitých funkcí a není podstatné, zda město krásí, podstatné je jen to, jak dobře mu slouží.

Praha svou řeku dokázala zaměstnat dokonale, zejména pravý břeh byl využit do posledního metru k hospodářské činnosti a dalším prozaickým



Pohled na Podskalí z Železničního mostu před výstavbou nábřeží. Foto neznámého autora, kolem roku 1900. Muzeum hl. m. Prahy

účelům. Břehy proto nebyly podélně průchodné jako dnes po nábřežních komunikacích. K řece se dalo sejít zejména v místech náplavek, ostatní části břehů vytvářely souvislé pásy historických „průmyslových zón“.

Pro jednoduchou procházku po březích Prahy v „přednábřežní“ době použijme plán Prahy z roku 1825. Budeme postupovat od jihu k severu, a to nejprve po břehu pravém.

Podskalí

Tradiční voražská a rybářská osada existovala na tomto místě již před založením Nového Města v roce 1348. Platilo pravidlo, že pouze ten obyvatel Podskalí mohl provozovat plaveckou živnost, k jehož domu náležel současně i kus řeky. Tyto plavecké domy byly v Podskalí nejvýstavnější a byly soustředěny v hlavní ulici – Podskalské třídě, která měla jen jednu stranu, neboť druhou tvořil přístup k řece. Podskalí zaniklo postupně v souvislosti s budováním a zástavbou jednotlivých úseků nábřeží v letech 1876–1926.

Náplavka pod Zderazem

Mezi severním cípem Podskalí a Vojtěšskou čtvrtí se břeh zužoval pod výběžkem masivu Břežské skály, na níž stál původně zderazský hrádek Václava IV., později přestavěný řádem augustinianů – bosáků

Těžba ledu na náplavce pod Zderazem nedaleko Šitkovských mlýnů. Foto Jindřich Eckert, kolem 1890, Muzeum hl. m. Prahy



Výřez plánu Prahy z roku 1825 s vyznačením popisovaných úseků břehu:



- | | |
|--|------------------------|
| 1. Podskalí; | 7. Nové Mlýny; |
| 2. Náplavka pod Zderazem, | 8. Petrská čtvrť; |
| 3. Vojtěšská čtvrť; | 9. Smíchovský břeh; |
| 4. Staroměstský břeh jižně od Karlova mostu; | 10. Malostranský břeh; |
| 5. Staroměstský břeh severně od Karlova mostu; | 11. Břeh pod Letnou. |
| 6. Břeh u Sanytrové ulice a Na Františku; | |



Laguna mezi Žofínem (vpravo) a břehem Vojtěšské čtvrti v pohledu od lávky na Žofín. Vlevo budova Nových lázní se schodištěm k vodě, v pozadí skupina Horních Lodeckých mlýnů. Foto neznámého autora, kolem 1900, Muzeum hl. m. Prahy

na klášter a po zrušení za Josefa II. proměněný a dostavěný pro Svatováclavskou trestnici. Na tom místě dnes vede k řece Resslerova ulice vzniklá odbouráním skály a snížením terénu. Náplavka pod Zderazem byla využívána k mnoha činnostem, zejména k nakládání ledu a písku vytěženého z řeky či zpracování a odvozu dřeva připlaveného vory.

Vojtěšská čtvrť

Části Vojtěšské čtvrti nedaleko břehu se od středověku říkalo Jircháře, což dokládá, že tradiční zaměstnání zdejších obyvatel bylo zaměřeno na zpracování kůží. Samotný břeh byl využit několika skupinami mlýnů, nejjižněji mezi břehem a jižním cípem Barvířského ostrova (později Žofína, dnes Slovanského ostrova) byly mlýny Šítkovské, dále mlýny Šerlinské a Horní Lodecké. Po požáru v roce 1858, který zničil druhé dvě jmenované skupiny mlýnů, byly obnoveny již jen mlýny Lodecké. Zanikly však spolu s ostatní zástavbou při břehu v rámci asanace Vojtěšské čtvrti a budování nábřeží v letech 1903-1905. Některé z mlýnů při Šítkovské vodárenské věži, které nebránily výstavbě nábřeží, byly zbořeny až v roce 1927 před stavbou budovy SVU Mánes. Na břehu proti Barvířskému ostrovu stály Nové lázně, využívané také jako prádelna,

vedle nich bylo původně stanoviště přívozu na ostrov a veřejný přístup k řece. Ostrov Barvířka, vzniklý z povodňových nánosů až v 18. století, byl nejprve využit rovněž hospodářky, jako barvířna kůží. V roce 1830 byl spojen s pevninou první lávkou a vystavěny na něm jak další lázeňské budovy, tak první budova se společenským sálem a hostincem. Břeh Vojtěšské čtvrti byl severně zakončen parcelou, na níž dnes stojí Národní divadlo. Zde bývala rozlehlá budova c.k. solního skladu.

Staroměstský břeh jižně od Karlova mostu

Pás břehu v nejjižnější části tohoto úseku byl využit pro ohrazené plochy, sloužící k drobným živnostenským činnostem – zejména bělení a praní prádla. Nedaleko břehu, na místě budovy dnešní Akademie věd, byla v provozu cihelna s přístavištěm nákladních člunů. Severněji, přibližně v místě dnešní budovy Bellevue, stála přímo nad řekou mohutná staroměstská solnice a dřevní ohrady (viz obr. na str. 11). Následovala náplavka s přístupem k řece určeným pro plavení koní. Tento břeh byl upraven a většina budov na něm zbořena v souvislosti se stavbou prvního pražského nábřeží v letech 1839–1841. Těsně u Karlova mostu stála od středověku skupina staroměstských mlýnů, doplněná později vodárnou



Náplavka před Staroměstskými mlýny, F. X. Sandmann dle Rudolfa Alta, kolorovaná litografie, kolem 1841, Muzeum hl. m. Prahy



Pohled z Malé Strany na staroměstský břeh v oblasti Na Rejdišti těsně před postavením Železné lávky. Foto František Fridrich, 1867, Muzeum hl. m. Prahy



Sanytrové haldy a sanytrárny na staroměstském břehu mezi Karlovým mostem a Jánským náměstím. Ludvík Arnošt Buquoy, kolorovaný lept, kolem 1820, Muzeum hl. m. Prahy

s věží. Současnou podobu daly této skupině četné přestavby a zejména úpravy po požárech v letech 1848 a 1878.

Staroměstský břeh severně od Karlova mostu

Za areálem křižovnického kláštera ústila k břehu Platněřská ulice. Severně od ní stála koželužna, budovy střídavě obytné a výrobní a městská jízďárna s rozlehlým prostorem letního jezdeckého cvičiště, kterému se říkalo Rejdiště, ten byl však v průběhu 19. století nahrazen velkou dřevnou ohradou. Břeh na tomto místě byl upraven v souvislosti s budováním Nábřeží korunního prince Rudolfa (dnes Alešovo).

Břeh u Sanytrové ulice a Na Františku

Ulice Sanytrová (dnes 17. Listopadu) se táhla od konce Kaprovy ulice a vroubila západní hranici Židovského města. Dostala jméno podle řemesla, které zde bylo na břehu řeky provozováno. Sanytr (z latinského salnitri, tj. dusičnan draselný, též ledek) se vyráběl chemickým procesem, jednoduše řečeno tlením organických látek. Je tedy zřejmé, že druhotným produktem výroby byl značný zápach.

Sanytrnické řemeslo však bylo podporováno státem, neboť ledek byl zapotřebí k výrobě střelného prachu. V tomto úseku staroměstského břehu bylo několik sanytráren vedle sebe, bylo to vždy malé stavení a k němu ohrada s mohutnou haldou tlejícího odpadu proloženého hlínou. Mezi těmito sanytrárnami měl svůj domek pohodný čili ras, čistící město od uhynulých zvířat. Přibližně v místech, kde dnes stojí Rudolfinum, bývala donucovací pracovna či robotárna, tzv. špinhaus. Kolem poloviny 19. století byly sanytrárny nahrazeny sklady dřeva a provozy na jeho zpracování včetně velké pily firmy Lanna. Břeh byl od pauperitní a industriální zástavby očišťován postupně v souvislosti se stavbou Železné lávky (1868), nábřeží korunního prince Rudolfa (1870) a Rudolfina (1884). Část břehu, který vroubí severní okraj Starého Města, je dnes součástí Dvořákova nábřeží. I zde, v blízkosti Jánského náměstí, stála skupina starých mlýnů, které však již v 19. století sloužily jen jako obytné stavení. V roce 1880 byly zbořeny a nahrazeny budovou josefovské německé školy. I další úsek břehu byl využit tradičními sklady dřeva, řemeslnými dílnami i drobnější obytnou zástavbou zejména při ohradní zdi Anežského kláštera.

Nové mlýny

Podobně jako horní novoměstský břeh, byl i břeh dolního Nového Města neprodyšně pokryt stavbami nejrůznějšího hospodářského určení. V jeho západní části stála pod vodárenskou věží skupina Nových mlýnů. Mlýnské budovy byly během 19. století často přestavovány, modernizovány a doplňovány o další činnosti využívající vodní sílu, jakou bylo např. strojní čištění koberců. Část mlýnů a vodárna stály na nejzápadnějším výběžku Primátorského ostrova, který svým podlouhlým tvarem kopíroval břeh.

Petrská čtvrť

Domy nad říčními lagunami, které mezi pevninou a ostrovy Pimátorským a Korunním vznikly, byly zejména koželužnami a barvírnami (viz obr. na str. 14). V místech, kde ústila k břehu Barvířská ulice, vybíhaly pak kolmo do koryta Dolní Lodecké mlýny, přestavěné pod jednou fasádou kolem roku 1865. Za další částí břehu s malebnou obytnou zástavbou původní Klimentské ulice směřovala do řeky další mlýnská skupina. Šlo o budovy s pozdně renesančními štíty známé pod názvem Helmovské mlýny. Část této skupiny vyhořela roku 1901 a

již nebyla obnovena. Zbyla jen krajní budova na pevnině – Kubešův mlýn, který stál na konci Klimentské ulice jako poslední Mohykán až do roku 1928. Břeh byl v místech Petrské čtvrti podstatně rozšířen do koryta řeky a vyrovnán, laguny byly zasypány a část ostrovů naopak odtěžena, mlýny a původní historická zástavba byly odstraněny v průběhu druhého a třetího desetiletí 20. století. Nová zástavba, jen s malou výjimkou několika domů kolem kostelíka sv. Klimenta pod vodárenskou věží, nenaznačuje již vůbec nic o původním charakteru tohoto industriálně romantického koutu staré Prahy.

Smíchovský břeh

Levý břeh řeky v oblasti smíchovského předměstí měl původně značně poklidnější charakter než protilehlý břeh Nového Města. Ještě počátkem 19. století jej vroubily jen okrasné zahrady s letohrádky a nezastavěná území. Jen kolem malého ostrůvku s vodárnou, zvaného Petržilkovský bylo několik mlýnů. Po založení kartounek a v rychlém sledu i dalších průmyslových podniků se Smíchov v průběhu druhé poloviny 19. století proměnil v nejprůmyslovější předměstí Prahy.



Nové mlýny pod novomlýnskou vodárenskou věží. Vpravo most Františka Josefa I. Foto autor neznámý, kolem 1900, Muzeum hl. m. Prahy



Pozdně renesanční budova Kubešova mlýna v Klimentské ulici. Václav Jansa, akvarel, 1895, Muzeum hl. m. Prahy

Smíchovský břeh. Vlevo budova Dientzenhoferova pavilonu zbořného v souvislosti s výstavbou Jiráskova mostu. Vpravo v pozadí Malostranská (Petržilkovská) vodárenská věž s budovami mlýnů. Salomon Emanuel Friedberg-Mírohorský, olej na plátně, 1886, Muzeum hl. m. Prahy





Břeh ostrova Kampy na Malé Straně. Vpravo budova Sovových mlýnů, v pozadí vrch Petřína. Josef Gregory podle Ludvíka Kohla, kolorovaný lept, 1794, Muzeum hl. m. Prahy

Malostranský břeh

Břeh Malé Strany mezi Vítěznou ulicí a Klárovem měl včetně ostrova Kampy mnohokrát namále, Čertovka měla být zasypána a břeh s vysokou nábrežní zdí zastavěn podobně jako na jiných místech Prahy. Díky nepolevující bdělosti ochránců Prahy, zejména našich předchůdců v Klubu Za starou Prahu, se však žádný z těchto zhoubných projektů nerealizoval a malostranský břeh si v mnoha ohledech uchoval svůj historický ráz včetně malostranské náplavky u Hergetovy cihelny.

Břeh pod Letnou

Kvůli špatné dostupnosti pod letenským masivem byl tento břeh dlouho nevyužitý. Vedla zde pod svahek jen nepohodlná vozová cesta. Teprve v souvislosti s vybudováním řetězového mostu Františka Josefa I. vzniklo v roce 1868 schůdnější silniční spojení obou břehů, a to i z důvodu žádoucího propojení Prahy s rychle se průmyslově rozvíjejícími obcemi Bubny a Holešovice.

Kateřina Bečková

Literatura:

- Bečková, Kateřina: Svědectví Langweilova modelu Prahy, Praha 1996
- Bečková, Kateřina: Zmizelá Praha. Nové Město, Praha 1998
- Bečková, Kateřina: Zmizelá Praha. Malá Strana a Hradčany, Praha 2000
- Bečková, Kateřina: Zmizelá Praha. Staré Město, Praha 2006
- Kohout, Jiří; Vančura, Jiří: Praha 19. a 20. století. Technické proměny, Praha 1986
- Ruth, František: Kronika královského hlavního města Prahy, Praha 1903
- Soukup, Jiří: Pražské jezy, mlýny, vodárny a nábreží, Praha 1905

STROUHA ZVANÁ ČERTOVKA

Malostranský břeh řeky, tvořený převážně ostrovem Kampou, se díky své nezpochybnitelně prestižní úloze soklu či podnoží nejznámějšího a doslova ikonického pohledu na Prahu podařilo jako jediný pobřežní úsek středu města zachovat v autentické historické podobě. Měl však mnohokrát namále a s ním i Čertovka, původně přírodní vltavské rameno, díky němuž je Kampa ostrovem.



*Pohled na malebné okolí Velkopřevorského mlýna na Čertovce se nikdy neomrzí.
Foto Josef Zeman, kolem 1950, Muzeum hl. m. Prahy*

Čertovka je prý poprvé s ostrovem Kampou (původně Dolním ostrovem na rozdíl od ostrova Horního, Střeleckého), zmíněna v darovací listině krále Vladislava II. vydané roku 1169 k založení kostela a špitálu maltézských rytířů. Král zde řádu mimo jiné daruje několik území na levém vltavském břehu, místopisně určeném „od horní části Dolejšího ostrova až k mostu“. V průběhu dalších staletí území ostrova včetně strouhy a malostranského pobřeží spravovali měšťané staroměstští. Své nároky zde ovšem několik staletí uplatňovali rovněž měšťané nového města založeného Přemyslem II. Otakarem 1257 – pozdější Malé Strany – i zmínění maltézští rytíři, což bývalo předmětem mnoha tahanic, soudních sporů a dokonce i násilí a různých schválností. V roce 1536 například Staroměstští nechali strouhu pod Kamenným mostem zavězt

a zabránili tak v činnosti všem třem mlýnům na strouze, a to až do roku 1540.

Strouha, oddělující ostrov od levého břehu řeky, měnila zejména vlivem opakovaných povodní svoji dráhu. V 9. a 10. století byl podle geologů a archeologů v místech dnešní Čertovky a západně a severně od ní – tedy k dnešnímu Klárovu a k úpatí Petřína – snížený terén v podobě bahnitého území, zaplavovaného vodou řeky jen při povodních. Plocha byla vytvářena řekou a sedimenty, splavenými z petřínských svahů. Tekl zde rovněž potok (Malostranský), dnes již ztracený, vyvěrající na úpatí Petřína; v severní části pak dosud tekoucí potok Brusnice přinášel písky a zeminu k Vltavě. Po velkých povodních 1157 a 1273 vznikla v severní části ostrova příčná stružka mezi strouhou a řekou a také další říční rameno přibližně v trase dnešní



Kampa na výřezu polohopisného plánu Malé Strany a Hradčan, sestavil Algréd Hurtig v roce 1891.

Malostranský jez se na levém břehu opírá o Kampu v místech Sovových (Odkolkových) mlýnů.

Písmena A, B, C jsou označeny mlýny na Čertovce: A – mlýn Huť čp. 449, B – mlýn Zlomkovský čp. 469, C – mlýn Štěpánovský (Velkopřevorský) čp. 489. Písmeno D označuje původní tvar vtoku do Čertovky, před vybudováním plavebních komor a přívodního kanálu od Šitkovského jezu.

ulice U Lužického semináře. Tvar Dolejšího ostrova byl tedy proměnný, stabilnější byla jen část u Juditina – Karlova mostu, ostrov byl jinak nízký a často zaplavovaný vodou. Stavba Staroměstského jezu, při levém břehu opřené o břeh Dolejšího ostrova, měla totiž vliv i na vyšší stav vody při povodních.

Velké povodně počátku 16. stol. prorazily Dolní ostrov i na jižní straně. Vltavská voda vytvořila krátkou stružku spojující řeku se strouhou jen několik desítek metrů po proudu od horní špice ostrova. Nová průrva byla nějaký čas překonávána krátkou dřevěnou lávkou, avšak v krátké době – ještě před rokem 1510 byla zavezena a ostrov znovu spojen vjedno. Jižní část ostrova pak tvořily louky, vyvýšené nad hladinu jen několik desítek centimetrů, na nichž se nedaleko od kostela sv. Jana Na prádle bělivalo prádlo. Zde byl také ostrov od pradávna spojen dřevěnou lávkou s městským břehem.

Výška břehů Čertovky se postupně zvyšovala, rovněž tak úroveň terénu na obou stranách strouhy. Přispívaly tomu válečné události i požáry v levobřežní části města a na Hradě, nejvíce snad po husitském ničení, a ovšem po roce 1541, po velkém

požáru Malé Strany a Hradu. Množství trosek a rumu z demolovaných domů byl navážen jednak do strže pod strahovský klášter, avšak zejména na vltavské břehy a na Kampu. Ostrov tak byl zpevněn a jeho úroveň nad hladinu podstatně zvýšena více než o 2 metry, následně pak byl terén postupně kultivován. S vývojem zástavby levého Vltavského břehu zde později vznikají zahrady těchto domů, resp. zejména mlýnů a paláců, spojené můstky přes strouhu.

Se jmény vlastníků mlýnů a domů souvisel i vývoj obecně užívaných názvů tohoto vltavského ramene. Bylo postupně nazýváno strouhou Jalovou, Huťskou (1586), Venclíkovskou (doloženo 1594) po majiteli huťského mlýna Vencelíkovi z Vrchovišť, pak Rožmberskou snad podle maltézského velmistra strakonického Jana z Rožmberka (kolem 1615) nebo snad Viléma z Rožmberka, vlastního do roku své smrti 1592 Zlomkovský mlýn. Koncem 17. století je ve spisech nazývána potokem, na plánu Hurtigově roku 1891 „ramenem Vltavy“, a konečně ve Zprávách administračních města Prahy z roku 1892 poprvé je uveden název „rameno Vltavy Čertovka“.



*Dřevěný můstek přes vyústění Čertovky do Vltavy.
Foto neznámého autora, kolem 1905. Muzeum hl. m. Prahy*

Voda pro Čertovku

Pro pochopení dnešního stavu hospodaření s vodou v korytu Čertovky je třeba se vrátit do roku 1241, kdy byl dokončen Staroměstský jez. Od doby svého vzniku se v podstatě nezměnil, probíhá šikmo přes řeku po vodě od levého k pravému břehu Vltavy, kde součástí staroměstských mlýnů je i vodárenská věž pro Staré Město. Na levém břehu se jez opíral o břeh Kampy, kde od 14. století stál mlýn sv. Jiří; na začátku 16. století jej získal Václav Sova z Liboslavě a jeho jméno nese tento mlýn dosud, byť byl nazýván v 19. a 20. století mlýnem Odkolkovým. Ve stejné době jako Staroměstský jez je budován i jez Šítkovský, jehož vzdutí využívaly vodárny Šítkovská, zásobující vodou Nové Město, a malostranská vodárna Petržilkovská.

Staroměstský jez ve 13. století zdvihl hladinu řeky o 95 cm, o stejnou výšku se zvedla hladina u vtoku do Čertovky. Voda od jihu volně vtékala do strouhy a překonávala mírným prouděním, postačujícím k pohonu tří mlýnů, rozdíl hladin nad a pod jezem. Takto byla strouha zásobována vodou až do počátku 20. století. Tehdy se ve zprávě o stavbách Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe z roku 1908 dočítáme o tehdejších plánech na rozsáhlé změny regulace Vltavy v centrální oblasti Prahy mimo jiné toto: „snesením staroměstského jezu...

při současném zvýšení jezu helmovského bude vytvořena souvislá zdrž, která probíhá tudíž celým středem města Prahy“. A dále: „na místě nepříznivě umístěného jezu Šítkovského postaví se nový pevný jez kolmo na směr řeky... do tohoto nového jezu postaví se při pravém břehu vedle ostrova Žofínského jednoduché plavidlo komorové pro parníky... Mezi ostrovem Židovským a nábřežím Ferdinandovým na Smíchově postaveno bude plavidlo vlakové pro lodí nákladní... K malebné skupině staroměstských mlýnů, kteréžto i po splavnění Vltavy mají být jakožto vodní závody zachovány, bude voda přiváděna náhonem podél starého nábřeží Františkova (dnes Smetanovo) a omezen na straně k řece dělicí hrází. Rovněž mlýnské rameno Čertovka má být při splavnění zachováno, a potřebná voda bude se do něho přiváděti zvláštním kanálem, který postaví se podél Ferdinandova nábřeží“.

Tyto a další záměry byly naštěstí redukovány, jak se o tom zmiňuje ve vzpomínkách prof. V. V. Štech. Roku 1909 nicméně byla zahájena stavba velkého technického díla, plavební komory při Ferdinandově, dnes Janáčkově nábřeží. Pracovalo se zde i během první světové války a z dokumentů víme, že zde pracovali i ruští vojenští zajatci. Stavba byla dokončena v roce 1922. Plavební komora vlaková při levém břehu dnes překonává vzdutí dvou jezů, Staroměstského a Šítkovského, tedy celkem výšku



Oprava střechy na budově Hut'ského mlýna. Foto Antonín Alexandr, 1925, Klub Za starou Prahu

231 cm. Jeho součástí se stala i dlouhá dělicí stěna z kyklopského zdiva, oddělující pod plavebními komorami hlavní řečiště Vltavy od břehu Kampy. Zeď oddělila vzdutou hladinu nad Staroměstským jezem od plavební dráhy a výšky hladin u vtoku i výtoku Čertovky se tak vyrovnaly. Aby se však průtok vody nezastavil, projektanti mezi zdí Janáčkova nábreží a stěnou plavební komory vybudovali klenutou štolu o průlezné výšce 120 cm, do níž voda vtéká mříží pod nábrežní zdí vlevo od vjezdu do komory a z níž vytéká pod dnešním pevným přemostěním na jižním konci Čertovky. Průtok je regulován třemi uzávěry, řízenými z velína naproti Židovskému (Dětskému) ostrovu. Od té doby také přicházíme na Kampu nikoli po lávce, ale širokou pevnou komunikací, součástí velkorysé architektury úpravy nábreží, v níž jsou ocelové kryty nejspodnějšího podzemního stavidla, regulujícího průtok.

Mlýny na Čertovce

Mlýny při Čertovce byly tři, všechny na levém břehu, tedy na „pevnině“ malostranské.

Mlýn Hut', čp.449, Všehrdova 14. Z těchto mlýnů je nejstarší. Je znám již od 13. století, kdy patřil klášteru premonstrátek v Chotěšově. Koncem 17. století patřil Schwarzenbergům, pak malostranské

obci. Na počátku 19. století se v mlýně přestává mlít, v roce 1905 a znovu 1947 vyhořel a naposledy byl upravován pro Institut tělesné výchovy a sportu v roce 1953.

Mlýn Zlomkovský, čp. 469, Nosticova 6. Již roku 1400 zde stál mlýn, jehož vlastníkem byla komenda johanitů (maltézských rytířů). Mlýn byl zničen husity, brzy opraven a v roce 1532 je již znám jako Zlomkovský. V roce 1583 jej zakoupil Vilém z Rožmberka (v té době nesla Čertovka název Rožmberská strouha). V roce 1782 budovy opět koupil konvent maltézských rytířů, od 1810 patřil Nosticům jako hospodářské zázemí jejich sousedního paláce. Od roku 1924 přešel do majetku ministerstva školství, tedy československého státu.

Mlýn Velkopřevorský (Štěpánovský) čp. 489 a čp. 608, Velkopřevorské nám. 6, Hroznová 3. První zmínky o mlýnu jsou z druhé poloviny 15. století. V roce 1526 jej koupil jistý Štěpán se svou chotí Kateřinou, odtud starší název Štěpánovský. Spory o mlýn mezi Malostranskými a maltézským řádem započaly po Bílé hoře, kdy byl mlýn přiřknut řádu cestou císařovy milosti, a vyhrotily se až do násilného obsazení mlýna ozbrojenými Malostranskými roku 1629. Následovaly další spory, od roku 1711 byl pak definitivně v držení johanitů. Mlýn byl několikrát poškozen povodněmi, nakonec jej mal-



Velkopřevorský mlýn. Foto Antonín Alexandr, 1925, Klub Za starou Prahu

Rozestavěná levobřežní plavební komora. Kanál menšího průměru vlevo je pro vypouštění komory, větší rozestavěný profil upravo je přivaděč vody pro Čertovku. Fotodokumentace ze stavebního deníku stavby, započaté v roce 1909, stav v roce 1911.





Úprava horního vtoku do Čertovky hned po dokončení v roce 1921. Za novostavbou kyklopských zdí ještě stojí altán na ohradní zdi Nosticovské zahrady, úplně vlevo štít hospodářského objektu, který stál před domem čp.446. Fotodokumentace ze stavebního deníku stavby, která trvala od roku 1909 do roku 1922

tézští rytíři prodali roku 1795 do dědičné soukromé držby. Dnešní, v podstatě renesanční hlavní budova pochází z let 1597–1600 a byla průběžně opravována, v roce 1938 ovšem mlýn vyhořel a byl přestavěn do dnešní podoby podle plánů Josefa Ruttnera.

Ohrožení Čertovky

Záměry s vltavskými břehy a současně i s Čertovkou byly v minulosti všelijaké. Koncem 19. století bylo plánováno v souvislosti s opatřeními proti velké vodě úplné zasypání Čertovky a získání stavebních pozemků pro zastavění Kampy úředními budovami či rozparcelování pro využití stavebními podnikateli.

Na celou historii vzpomínal profesor V. V. Štech v roce 1971 v 5. čísle sborníku Staletá Praha ve stati Zrod Klubu Za starou Prahu, věnované 70. výročí trvání Klubu: „Tehdy komise pro splavnění Vltavy navrhovala vytvoření jakéhosi plavebního kanálu mezi Žofínem a Staroměstskými mlýny... Tehdy přišel Hypšman s návrhem, že plavební kanál by bylo možno přeložit k Židovskému ostrovu, posunout jej až na špičku Střeleckého ostrova a spojit s dávným Staroměstským jezem. To byla myšlenka velká, kterou vlastně byla zachráněna naše hlavní vyhlídka. Tu přinesl Klub za starou Prahu a je zásluhou Komise pro splavnění Vltavy, že pochopila význam této změny“.

Další ničivý projekt vznikl v roce 1965–1966, kdy přišla skupina dopravních inženýrů s návrhem

na odlehčení průjezdné levobřežní automobilové dopravy vybudováním tzv. Malostranského tunelu, vedeného pod korytem Čertovky. Záměru, který ohrožoval zejména historickou zástavbu Malé Strany a znamenal by zničení bloků domů při Smíchovském vjezdu i při vjezdu na Klárově, se podařilo zabránit zejména díky protestům tehdejšího Střediska státní památkové péče a ochrany přírody, vedeného osobně statečným Zdislavem Buřívalem, i občanskými akcemi za vůdčí účasti Klubu Za starou Prahu.

Čertovka dnes

Strouha zvaná Čertovka naštěstí přežila všechny hloupé nápady na své zneužití či likvidaci a stala se jednou z velkých atrakcí dnešního turistického provozu. Je obklopena zelení i starobylými domy, půvabná v každé roční době; již není skládkou domácího haraburdí, je dobře udržována vodohospodáři, městem i vlastníky okolních staveb. Ve své jižní části až k lávce u Velkopřevorského mlýna protéká klidným parkem, s možnostmi odpočinku na lavičkách na břehu Čertovky i na trávníku hlavní louky. Do severní, splavné a širší části dnes vplouvají prosklené loďky vozící turisty z protějšího břehu, od přístavu u Karlova mostu. Plavci – turisté – mohou z loďek plujících až po Velkopřevorský mlýn obdivovat romantická zákoutí, ústí úzkých uliček a schodišť, balkony domů a terásky nad vodou. Pražané sledují tento ruch spíše ze břehů



Zed' nad začátkem nadzemního úseku Čertovky u Říční ulice. Foto Antonín Alexandr, 1925, Klub Za starou Prahu.



Současný pohled na mlýn Huť, dnes známou kavárnu Mlýnská. Foto Jan Bárta, 2012

Kampy, z Karlova mostu či malostranských břehů. Turistů stále přibývá, tichá romantika a poezie Čertovky je někdy překřikována a stírána komerčními aktivitami prodavačů zbytečností, ale stále žije. Přejme si, ať se dnešní stav alespoň nehorší, a dle možností k tomu i napomáhejme.

Jan Bárta

Použitá literatura a prameny:

Vlček, Pavel a kol.: Umělecké památky Prahy. Malá Strana, Praha 1999

Bečková, Kateřina, Zmizelá Praha. Malá Strana a Hradčany, Praha 2000

Merhout, Cyril: O Malé Straně, Praha 1956

Merhout Cyril: Ostrov Kampa, Praha 1946

Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Praha 2003

Staletá Praha, sborník SSPPOP Praha, ročník 5, Praha 1971

Archiv společnosti Povodí Vltavy

SLOVANSKÝ, STŘELECKÝ, DĚTSKÝ – TŘI OSTROVY VE STŘEDU MĚSTA

Ostrov, jaké to kouzelné slovo pro suchozemce! Ostrov tajuplný a ostrov pokladů vzrušovaly naši dětskou mysl nad stránkami dobrodružných knih. Ostrovy nalezneme i v korytě řeky Vltavy v Praze. Trojice nejznámějších ostrovů ve středu Prahy byla kdysi přístupna jen přeplutím řeky. Dnes jsou sice všechny tři dosažitelné suchou nohou a jejich tajemství dávno vzala za své, ale jako ostrovy je stále vnímáme.



Pohled od Štítkovské náplavky na všechny tři ostrovy. Zprava Žofín, Střelecký a Židovský. Václav Kroupa, olej na plátně, 1884, Muzeum hl. m. Prahy

Ano, vážený čtenáři, jedná se o ostrovy Slovanský, Střelecký a Dětský, jak znějí jejich dnešní úřední, rozumem magistrátním posvěcené názvy. Ostrovy vznikaly postupně a jsou dokladem nejmladší geologické činnosti v pražské kotlině. Nějakých pět set let jejich existence je v lidských dějinách úctyhodné stáří, ale v životě neživé přírody je to jen okamžik.

Střelecký ostrov

Geologická nemluvňata vznikala při povodních a jejich první podobu vidíme na starých prospektech Prahy. Asi nejstarším je dle zmínky z 15. století ostrov Střelecký, který byl užíván jako střelnice, a to nejprve ke střelbě z kuší a později i z palných zbraní. Posledními provozovateli střeleckého sportu zde byli pražští ostrostřelci, kteří zde působili až do 19. století. Od roku 1841 byl ostrov spojen s pev-

ninou řetězovým mostem císaře Františka. Tehdy dokonce došlo k tomu, že zbloudilé kule z jejich předovek ohrožovaly chodce na mostě, a v roce 1853 zalétly až k restauračním stolům na Žofíně. Takovou hrůzu nemohl dále magistrát tolerovat, a proto vydal nařízení, že terče musí být opatřeny lapači kulek a dokonce přiložil návrh, jak mají tyto lapače vypadat.

Ostrov se však již dříve těšil pozornosti magistrátu, protože ten musel řešit konkurenční spory převozníků a jejich tarifů. Spory byly zřejmě dlouhodobě vyhocené, protože když v roce 1830 začali ostrostřelci s úpravou terénu ostrova, čekali schválně až do zamrznutí Vltavy, a pak materiál vozili pohodlně na ostrov po ledu a převozník utřel nos. V roce 1811 byla místo původní dřevěné stavby na ostrově postavena empirová budova, která měla sloužit společenskému životu.

Dílo stavitele Josefa Zobela bylo podrobeno

kritice vyplývající z obavy, že by stavba mohla být poškozena ledem a velkou vodou. Námitka byla vyvrácena tvrzením, že stromy na ostrově masu ledu zadržují a voda snadno proteče širokým průjezdem domu, samozřejmě pokud se včas otevřou vrata.

Návrh budovy se přesto přísnému oku gubernia nelíbil, bylo jí vytýkáno, že měla být postavena podélně a na rostech. Tomu však Josef Zobel oponoval tím, že jeho stavby vynikají solidností, a na jinou orientaci stavby je již pozdě, protože se již začalo stavět. Za zahájení stavby před obdržením byl sice stavitel potrestán pokutou padesáti zlatých ve prospěch chudobince, ale nakonec byla budova v roce 1812 s pochvalou kvalitně vystavěných základů zkolaudována. Stavba, která byla v průběhu let několikrát upravovaná a v letech 1934–1936 rozšířená o terasu s loggií, závěr kolaudační komise dodnes potvrzuje, neboť povodně, které ostrov postihly za dvě stě let, přežila v celistvosti.

Ostrov se s ústupem zájmu o střelbu stal místem vhodným pro tělesná cvičení a shromáždění lidu, za všechny uveďme první sokolský slet v roce 1882 pod vedením bratra Tyrše a dělnictvem poprvé slavený 1. máj v roce 1890.

První, řetězový most Františka I. ostrov příliš nezměnil, ale při přípravě stavby nového mostu (dnes Legií) na sklonku 19. století, došlo k bouřlivé diskusi, jak má být ostrov upraven. Bylo uvažováno o jeho zvýšení a obehnutí zdmi, nebo dokonce zařízením pro těžbu ledu ze zamrzlé Vltavy. Výsledkem však bylo řešení z atelieru architekta Antonína Balšánka a inženýrů Janů a Soukupa. Ostrov byl kromě pilířů dotčen jen monumen-

tálním schodištěm, na kterém se po nějaký čas uvažovalo umístit pomník básníka Karla Hynka Máchy. K tomu však nakonec nedošlo a básník Máje putoval na Petřín.

Nejvyšší a křehkou hodnotou Střeleckého ostrova je jeho nízký terén a absence kamenných zdí. Zejména severní část je pro obraz města a řeky s ostrovem jedinečná, zejména když se díváme z nábřeží. Tady si uvědomujeme, že jde o přírodní jev, který se může poddat i vyššímu stavu vody a spolu se stromovím je obdobným pozůstatkem původní tváře řeky, jako část břehu u Hergetovy cihelny. Touhy po dalším zastavění ostrova nebo po přílišné stabilizaci jeho povrchu jsou nežádoucí a pro ostrov škodlivé. Věřme, že i současná úprava ostrov zachová v jeho přírodní podobě, a my se budeme stejně jako dosud moci i při letném přejezdu kochat korunami stromů. To je zážitek mimořádné působivosti, když totiž tramvaj jedoucí od Národního divadla nejprve odhalí panoráma Hradu s Vltavou a pak jej na chvíli skryje v zeleni korun ostrova, aby vzápětí na krátkou chvíli umožnila pohled na plavební dráhu a levý břeh řeky. Takovou podívanou mnoho evropských měst nemá.

Slovanský ostrov

Dalším z trojice je ostrov Slovanský, vzniklý jako naplavenina za malým ostrůvkem Šitkovské vodárny. Ostrov sám je označován jako náplav povstálý další stavbou obecních mlýnů. Do roku 1760 patřil Novému Městu, které ho prodalo bar-



Střelecký a Barviřský ostrov od Staroměstského jezu. Vlevo břeh Vojtěšské čtvrti s budovou solnice, na jejímž místě bylo postaveno Národního divadlo. Josef Gregory podle Ludvíka Kohla, kolorovaný lept, 1792, Muzeum hl. m. Prahy



Ostrov Žofín se společenskou budovou. Vlevo břeh s nejjížnější částí právě dokončeného nábřeží Františka I., v pozadí za můstkem na ostrov vidíme Nové lázně a mlýny Vojtěšské čtvrti. F. X. Sandmann, kolorovaná litografie, kolem 1845, Muzeum hl. m. Prahy

víři Ignáci Saengerovi, který zde provozoval bělidlo a barvírnu. Tehdy přišel ostrov ke svému prvnímu jménu Barvířka. V roce 1784 byly na ostrově vysázeny stromy a zpevněny jeho břehy. Kolem roku 1801 patřil ostrov F. I. Engelovi, který zde provozoval kartounku a prozíravě zřídil i menší hostinec, i když bylo klima ostrova označováno jako chladné, reumatismus způsobující.

Po koupi mlynářem Antonínem Novotným se ostrov zbavil průmyslového charakteru, a začal být místem společenského života. Byly zřízeny lázně a restaurační budova, na severním hrotu ostrova vyhlídka. Novoměstští pak dokonce postavili pro přístup na ostrov dřevěný most, o kterém předpokládali, že se zachová na věčné časy. V roce 1840 navštívil ostrov arcivévoda František Karel, který byl požádán o souhlas, aby byla pevnina ve vltavském proudu pojmenována podle jeho manželky Žofie. Písemný souhlas poslal až v lednu 1841, kdy s návrhem patrně souhlasila i sama arcivévodkyně. Ze strany Pražáků to byl dobrý tah, neboť syn Františka Karla a Žofie se roku 1848 stal poměrně trvanlivým císařem Františkem Josefem I. V roce 1841 zde bavili diváky pánové A. Borrosch a D. Evans, ještě jako zaměstnanci Breitfedlovy strojírně, jízdu parního vláčku nazvaného Český lev. Skutečný parní vlak viděli lidé až v roce 1845.

V roce 1848 se v budově konaly proslulé plesy a slavnosti a historický Slovanský sjezd, který sice prodiskutoval myšlenku austroslavismu, ale v zásadě se účastníci na ničem neshodli. Dnem jeho ukončení ovšem propukly červnové revoluční události. Společenský objekt má i hudební tradici, neboť jen málo hudebníků devatenáctého století zde nekonzertovalo: z hlediska dějin české hudby je významné například datum 5. listopadu 1882, kdy zde byl poprvé souborně proveden cyklus Má vlast. Dnešní podobu ovšem budova dostala až při přestavbě po té, co ostrov v roce 1884 koupilo město. Stala se místem řady výstav a společenských událostí stejně jako náročně upravený park (F. Thomayer), přístupný již novým železným mostem, postaveným v roce 1875, který byl zatížen vybíráním mostného. Tento most byl stržen povodní v roce 1940 a nahrazen mostem betonovým se svíticím zábradlím.

Eleganci ostrova podporovalo i zpěvné ptactvo, které bylo chráněno výnosem městské rady. V dokumentu otištěném v Národních listech 4. června 1888 je psáno, aby každá kočka polapená v loveckém pokušení zejména v noci na Žofíně zaplatila životem. Jak byly však kočky lapány a zda byla jejich populace z ostrova úspěšně odstraněna, ctihodný list neuvádí. Pisatel jen uzavírá větou:

Snad se podaří škodnou vyhubit a ptačtvo na Žofíně ochránit.

Posléze byly zrušeny lázně a nahradila je plovárna na západním břehu ostrova, do temnoty dějin se propadly i mlýny a vodárna, pouze stará černá vodárenská věž na jižním hrotu ostrova dál střežila jeho klid. V roce 1930 dostala bílého společníka – budovu SVU Mánes. Plány na modernistickou stavbu nakreslila ruka samotného předsedy spolku O. Novotného, stavbu pak provedla firma J. Blechy a K. Skorkovského. Spolu s plavební komorou a terasou na jihu ostrova uzavřela budova Mánesa velké stavební zásahy na jeho ploše.

Na Slovanském ostrově se objevily i pomníky, kromě zamýšleného pomníku Bedřicha Smetany, který v mysli navrhovatelů putoval podél Vltavy od Rudolfiny až po ostrov u Národního divadla a který byl z Žofína za války odstraněn, a dnes už zapomenutého monolitu na paměť domácího odboje z roku 1936, byly po válce osazeny dvě plastiky: postava dudáka s názvem Souzvuk od L. Šalouna (1946) a pomník Boženy Němcové od K. Pokorného (1955). Božena Němcová byla hvězdou plesů v letech 1841 a 1843, dudák asi na Žofíně nikdy nehrál, ale byl Šalounovým dlouhodobým námětem, a nakonec je to také hudební umělec – sólista.

Slovanský ostrov, Žofín nebo Barvířka je prostorem v zásadě dokončeným a snad jen opětné zřízení plovárny u jeho břehu může být nějakou změnou. Půjčovna loďek na severu, rekonstruovaný Mánes na jihu: každý najde to, co je pro něj zajímavé. Budova a střed ostrova je chráněna protipovodňovými bariérami, takže žádná velká voda již neodnese ekonomické nápady a myšlenky ze setkání zde konaných. O tom, jak jsou řešeny v současné době kočky na ostrově, nemá pisatel úředně potvrzené informace.

Dětský ostrov

Posledním ostrovem je plocha mezi řekou a zdymadly u smíchovského břehu, nazývaná dnes trochu bez fantazie Dětský ostrov podle hřišť, určených zejména smíchovské omladině, před kterou však musí být chráněny večerním uzavíráním.

V místě ostrova byly kdysi ostrovy dva, horní Petržilkovský a dolní Maltézský, oba však byly povahy nestálé a s povodněmi mizely. Z Petržilkovského ostrova zbyl jen dnešní ostrůvek s malostranskou vodárnou. Dětský ostrov měl v minulosti i několik dalších jmen, podle svých majitelů nazýván byl Funkovský, Hykyšův a posléze Židovský – podle



Židovský (Dětský) ostrov v pohledu ke smíchovskému břehu. Václav Kroupa, olej na plátně, 1875, Muzeum hl. m. Prahy



Část plavební komory u Židovského (Dětského) ostrova. V pozadí věž Malostranské (Petržilkovské) vodárny.
Foto neznámého autora, po 1933, Muzeum hl. m. Prahy

Leopolda Jerusalema, který vlastnil nedalekou kartounku a ostrov mu sloužil jako bělidlo.

Dnešní ostrov tvarovala stavba zdymadla v letech 1911 až 1921. Architektonickou úpravou byl pověřen František Sander, který na severní špičce vytvořil místo pro sochu Vltavy a jejích přítoků s fontánkou, kamennou pergolou a schodištěm, akcentovaným malým majákovým světlem, které trochu připomíná velkou hřbitovní lucernu. Ta dnes dobře souzní s dušičkovým obřadem věnovaným obětem vodního živlu, pořádaným pravidelně od roku 1932 staroslavným spolkem Vltavan.

Sochy jsou dílem J. V. Pekárka, vymodelovány byly v roce 1916 a osazeny až v roce 1928. Národní listy v březnu 1929 ujišťovaly čtenáře o tom, že socha je řádně ukotvena železnými kotvami do základové zdi a zvláštní komise pak konstatovala, že není nebezpečí, že by socha Vltavy mohla být při odchodu ledů vyvrácena.

Ostrov má poměrně hustou vegetaci lípy malolisté a habroví, na jižní části jsou pak jasany a javory. Zajímavým zbytkem původní vegetace jsou topoly černé, nejmohutnější má průměr kmene kolem 130 cm.

S pevninou je ostrov spojen železobetonovým mostkem, jehož schématem je oblouk se spolupůsobící mostovkou a základem mohutný pilíř, nikdy nerealizovaného mostu mezi Smíchovem a

Myslíkovou ulicí. Poloha zamýšleného mostu byla pak změněna ve prospěch osy dnešního mostu Jiráskova.

Závěrem – k údržbě a budoucnosti ostrovů

Ostrovky ve středu města jsou protiváhou kamenných nábřeží a náplavek, které nemají stromy a zelené plochy. Snad jen náletová vegetace u náplavy pod Smetanovým nábřežím může zeleň ostrovů připomínat. Zásadní úpravy kromě údržby a drobné výměny rostlin, ostrovky nepotřebují. Snad jen zřízení bezbariérového přístupu na Střelecký ostrov pomocí výtahu bude vítanou úpravou. Plochy by měly být ponechány bez doplňování staveb a zařízení pro další blaho občanstva. Zaplevelení kiosky, nebo přílepkové břehy, by bylo znehodnocením prostředí, které se vyvíjelo po několik staletí a je místem velmi náchylným ke ztrátě kouzla velice křehkého a plachého.

Ostrovky už dávno nejsou ohroženy průchodem tajících ledů a tak jen vysoké stavy vody, mohou změnit části neopevněných břehů. Regulovaný průtok Vltavy městem také již asi nezpůsobí živelný vznik ostrovů nových, a proto bychom si stávajících ostrovů měli vážit a chovat se k nim slušně. Nejsou to jen místa chvilkových zábav nebo volné parcely, ale kvalitní zelené plochy s vesměs vyzkoušeným režimem a tradičním účelem.

Václav Jandáček

PRAŽSKÁ NÁBŘEŽÍ – ŘEKA VE SVĚRACÍ KAZAJCE

Výstavba pražských nábřeží, která v mnohém radikálně změnila obraz středu města v okolí ultavského říčního koryta, měla několik všeobecně známých důvodů, avšak nejméně uvědomovanou prapříčinou byl fakt, že řeka postupně ztratila svoji hospodářskou funkci. Stahovat se s dílenskou či průmyslovou výrobou k vodě jako ke zdroji energie již nebylo zapotřebí a pro využití břehů se tak naskytly nové možnosti.



Smetanovo nábřeží v pohledu od Novotného lávky.

V souvislosti s prudkým rozvojem stavebního podnikání v poslední třetině 19. století byl objeven půvab pobřežních partií pro bydlení. Moderní město však chtělo být současně ochráněno před častými vrtochy řeky a odvrátit hrozbu povodní. Pro tento účel byla nejefektivnějším řešením shledána „kanalizace“ řeky, tedy projekt regulace jejího toku v pevném, kamennými zdmi ohrazeném korytě. Řeka byla sice zúžena, a to na některých místech až o desítky metrů, ale na nové nábřežní niveletě byly získány lukrativní pozemky. Regulace říčního koryta však byla vítána i z důvodu naplnění dlouholetého snu o splavnění řeky. Dosud byla totiž pro nákladní a osobní dopravu možnost proplout městem ze severu na jih a obráceně jen utopií. Řeka pevně sešněrovaná jezy přivádějícími vodu k mlýnským náhonům byla pro jiná plavidla než vory a mělké čluny nesplavná. Na svém dolním toku byla sice Vltava hojně využívána jako obchodní cesta, ta však měla svoji konečnou v karlínském přístavu, založeném již roku 1821.

Pražská nábřeží vznikala postupně od roku 1841 přibližně devadesát let, avšak nejintenzivněji v padesátiletém intervalu 1870–1920, kdy se úseky ve

středu města spojily zejména na pravém břehu do souvislé pobřežní komunikace. Na zvýšené niveletě nových nábřeží byla vystavěna i nová zástavba určená ve starším období k nejkomfortnějšímu pražskému nájemnímu bydlení a k využití pro ministerstva a další úřady nové republiky v období mladším.

Pražská nábřeží si nyní projdeme v chronologickém sledu, tak jak vznikala a postupně se propojovala.

Staroměstské (dnes Smetanovo) nábřeží¹

Zřízení prvního pražského nábřeží navázalo v letech 1841–1845 na stavbu řetězového mostu Františka I., na jehož místě dnes stojí most Legií. Nábřežní zeď byla vystavěna od Staroměstských mlýnů až k Novým lázním naproti Barvířskému ostrovu, teh-

¹ Původně nazýváno jen Nábřežím, protože jiné v Praze nebylo, nebo Staroměstským nábřežím. Historické úřední názvy: 1894–1919 Františkovo, 1919–1942 Masarykovo, 1942–1945 Reinhard Heydrich Ufer, 1945–1952 Masarykovo, od 1952 Smetanovo



Františkovo (dnes Smetanovo) nábřeží v době, kdy mělo ještě funkci pražského vyhlídkového korza. Foto Jan Maloch, kolem roku 1890. Muzeum hl. m. Prahy

Smetanovo nábřeží. Z naplaveniny, která před sto lety ještě neexistovala, se již stal ostrůvek, na němž v letních měsících působí restaurační provoz. Nebezpečí z jeho nežádoucího nastavení pontony či k vytvoření umělého podběží je stále velké.



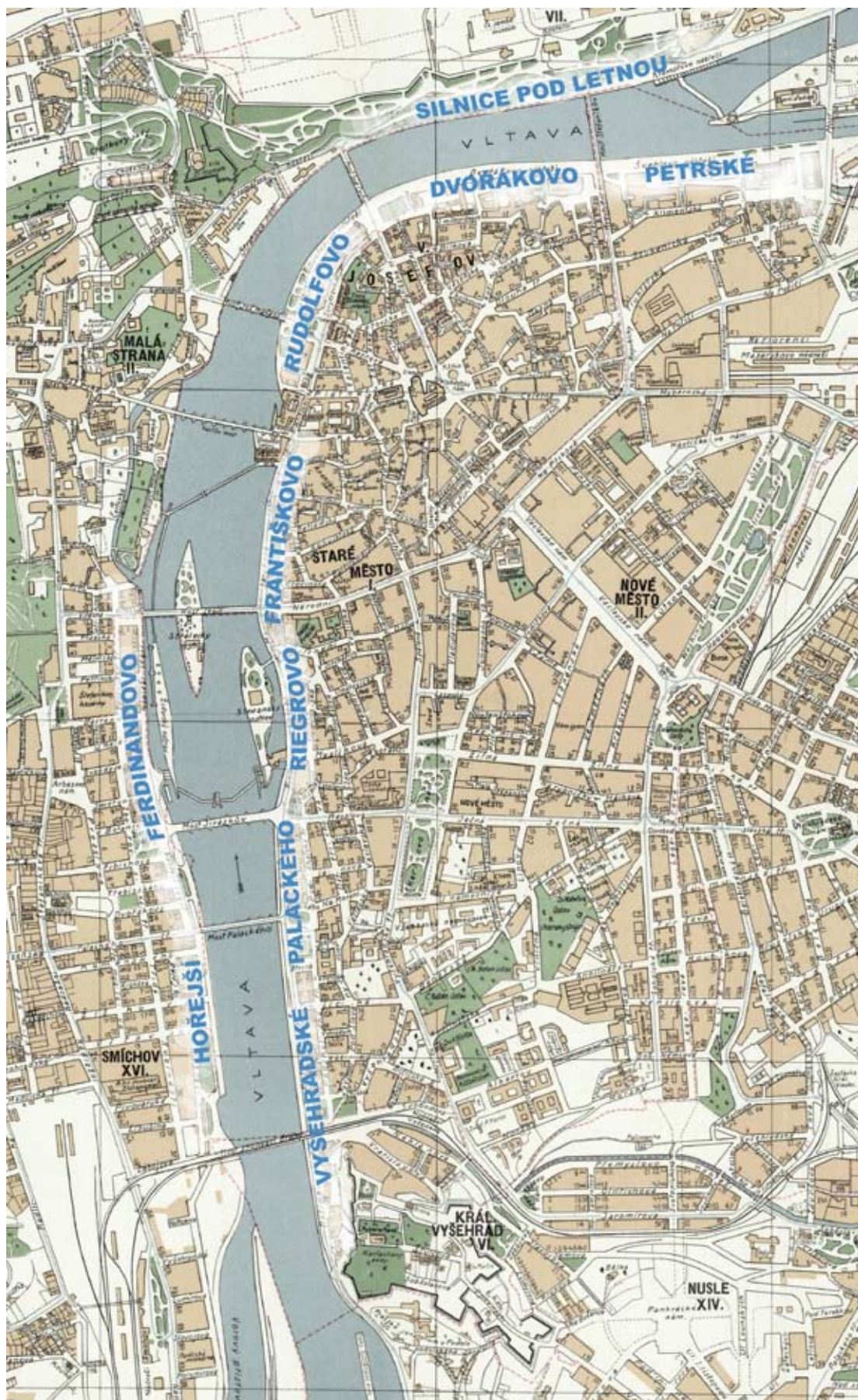
dy nově přejmenovanému na Žofín (viz též obr. na str. 32). Nábřeží tak řešilo kompletně pravobřežní předmostí nového mostu, kladlo si za cíl vytvořit společenské korzo s ikonickou vyhlídkou na Pražský hrad a Karlův most zrcadlící se v klidné říční hladině nad staroměstským jezem na jedné straně a chloubu soudobého mostního stavitelství – nový řetězový most na straně druhé. Současně mělo nábřeží vytvořit důstojné místo pro pomník zvěčnělého císaře Františka I. Celé dílo, most i nábřeží bylo financováno z prostředků českých stavů a dalších zemských fondů. Původní domy a pozemky břehu byly vykoupeny a podle projektu Bernarda Gruebera stavbu dodavatelsky provedla firma českého podnikatele Vojtěcha Lanny, která stavěla předtím i Řetězový most. Projekt se zabýval i urbanistickým řešením nové nábřežní zástavby, která byla rozplánována do třech domovních bloků, z nichž prostřední ustupující měl vytvořit malé náměstíčko pro plánovaný pomník, dobře viditelný ze všech míst nábřežního korza. Výška novostaveb byla omezena

třemi nadzemními podlažími. Pomník v podobě kamenné novogotické fiály s jezdeckým portrétem panovníka Františka I. a kašnou od architekta Josefa Krannera a sochaře Josefa Maxe byl odhalen až roku 1850. Nábřežní zeď je obložena žulovými kvádry s rustikovým povrchem, při hladině je otevřena třemi čapadly, podběží nemá.

Nábřeží císaře Ferdinanda či Ferdinandovo (dnes Janáčkovo nábřeží)²

Bylo druhou nábřežní stavbou v Praze, avšak jednou ze tří, které se uskutečnily téměř ve stejné době, v polovině 70. let 19. století. Nápad vystavět toto nábřeží na území původních hradebních pozemků c. k. eráru na levém vltavském břehu jižně od Řetězového mostu vznikl jako čistě podnikatelský záměr usilující o zhodnocení atraktivního úze-

² Historické úřední názvy: 1874–1919 Ferdinandovo, 1919–1940 Legií, 1940–1945 Pekařovo, 1945–1952 Legií, od 1952 – Janáčkovo



Schematické vyznačení pražských nábřeží ve středu města s původními názvy na podkladě plánu z roku 1936.



Palackého (dnes Rašínovo) nábreží jižně od mostu Palackého ve své starší podobě dosud bez podběží. Kostel v Emauzích má na věžích dosud barokní cibule a vorařské Podskalí si pod ním žije svůj tradiční život. Klenuté otvory v nábrežní zdi slouží jako průchody k řece. Foto neznámého autora, kolem roku 1880, Muzeum hl. m. Prahy

Rašínovo nábreží dnes. S předchozím snímkem je paradoxně shodná právě jen nábrežní zeď již obohacená o podběží a část průčelí klášterních budov.



mí s výhledem na historickou siluetu pravobřežní části města. Investorem byla Banka pro stavby a nemovitosti v okolí pražském, která musela nejprve složitým způsobem získat od státu erární pozemky. Stavba nábreží začala v roce 1874 a během jednoho roku byla dokončena ve svém základním úseku až k ulici Jakubské (dnes Pavla Švandy ze Semčic) na Smíchově. Nábreží je 18 m široké a vedl z něj železný parabolický můstek na Židovský ostrov. Nábrežní zeď byla obložena kyklopským zdívkem a původně neměla žádné podběží. Nově vzniklá nábrežní ulice pak byla v průběhu několika let zastavěna výstavnými a komfortními činžovnými domy. V letech 1911–1922 byla v rámci projektu splavnění Vltavy mezi nábrežím a Židovským (dnes Dětským) ostrovem vybudována plavební komora Smíchov, která překonává současně dva vodní stup-

ně – jezy Šítkovský a Staroměstský. V souvislosti se stavbou zdymadla a plavebního kanálu, kterým lodě proplouvají až k Odkolkovým mlýnům, byl vzhled nábreží upraven.

Nábreží korunního prince Rudolfa či Rudolfovo (dnes Alšovo nábreží)³

Stavba nábreží mezi ulicí Platněřskou a místem dnešní ulice Na Rejdišti byla zahájena v červenci 1875 jako třetí nábrežní úsek v Praze. Vytváří staroměstské předmostí Železné lávce, vystavěné v letech 1865–1868 a současně i důstojné okolí nové budově Rudolfina, jejíž stavba byla zahájena v roce

³ Historické úřední názvy: 1870–1878 Dolní nábreží, 1878–1919 – nábreží korunního prince Rudolfa, od 1919 Alšovo



Palackého (dnes Rašínovo) nábřeží severně od mostu Palackého v době, kdy již bylo vystavěno podbřeží a schodiště, ale dosud nestál Jiráskův most. Foto neznámého autora, kolem roku 1907, Muzeum hl. m. Prahy

Podbřeží mezi Palackého a Jiráskovým mostem je tradičním přístavištěm pražské osobní lodní dopravy. Nejčastěji se lze právě zde pokochat ozdobou flotily Pražské paroplavební společnosti, dvěma historickými parníky, Vltavou a Vyšehradem.

1876. Stavební práce financovalo město Praha. Obklad nábřežní zdi je složen z kvádrů v dolní části žulových, v horní pískovcových. Městu se nedařilo plynule vykoupovat pobřežní pozemky a v roce 1877 byla stavba dokonce přerušena z důvodu sporu s firmou Lanna, která měla na břehu pilu a sklady dříví. Přestože pila v roce 1878 vyhořela, spor se městu podařilo vyřešit odkupem pozemku až v roce 1895. Navazující nábřežní úsek je stavebně odlišný a byl i odlišně pojmenován (viz Dvořákovo nábřeží).

Palackého (dnes severní část Rašínova) nábřeží⁴

Čtvrté pražské nábřeží, jak jeho původní název nasvědčuje, úzce souvisí se stavbou nového mostu Palackého. Vytváří jeho předmostí a zpevňuje břeh

⁴ Historické úřední názvy: 1876–1940 – Palackého nábřeží, 1940–1942 Vltavské nábřeží, 1942–1945 Reinhard Hendrich Ufer, 1945–1951 Palackého nábřeží, 1951–1990 nábřeží Bedřicha Engelse, od 1990 Rašínovo



Nevelký úsek Malostranského nábřeží, tyčící se nad jižním cípem ostrova Kampy nenechává nikoho na pochybách, jak měl vypadat v ideálních představách stavebních podnikatelů i malostranský břeh po jeho vyrovnaní a zasypání Čertovky.

Foto Antonín Alexandr, kolem 1925, Klub Za starou Prahu

pro novou komunikaci a zástavbu mezi Šitkovskými mlýny a partií břehu pod Emauzy. Jeho severní úsek byl postaven v letech 1876–1879. Břeh se vysunul do řečiště místy až o 50 m. Nábřežní zeď je obložena stejně jako v případě Rudolfova nábřeží kamennými kvádry, a to pískovcovými v horní části a žulovými v části dolní. Ve své původní podobě zde rovněž chybělo podbřeží. Pro komunikaci mezi řečištěm a dřevnými ohradami na břehu byly zřízeny čtyři podjezdy, které časem, zejména se zánikem voroplavby ztratily původní význam.

Malostranské nábřeží⁵

Nábřežní úsek v délce 90 metrů vznikl jako soukromá iniciativa stavebních podnikatelů Jächenthala a Hněvkovského, kteří koupili část hradebních pozemků s bastionem při severním předmostí Řetězového mostu na Malé Straně. V souvislosti s parcelací pozemků a stavbou nových domů vybudovali v roce 1888 za dozoru městského stavebního

úřadu a finanční subvence pražské obce i nevelkou část nábřeží se schody na Kampu. Nábřeží má shodné výškové a prostorové parametry s nábřežím Ferdinandovým i Františkovým.

Silnice Pod Letnou (dnes Nábřeží Edvarda Beneše)⁶

Silniční komunikace po malostranském a bubenském břehu, která měla nahradit původně vozovou cestu pod Letnou, se plánovala od roku 1889, avšak problémy s odkupem pozemků, které stavbě činili majitelé Občanské plovárny, způsobily jednak zpoždění o několik let, jednak posunutí počátku silnice severněji od břehu až ke Klárovu ústavu slepců. Silnici stavělo město Praha se zemskou subvencí v letech 1895–1896. Nábřežní zeď je obložena kyklopským zdívem. Silnice Pod Let-

⁵ 1896–1920 – silnice pod Letnou, 1920–1937 – nábřeží Pod Letnou, 1938–1948 Kramářovo nábřeží, 1948–1991 součást nábřeží kpt. Jaroše, 1991 – nábřeží Edvarda Beneše (část mezi Klárovem a Helmovským jezem)

⁶ Úřední název od roku 1905



Nábřeží Edvarda Beneše, původně tzv. silnice Pod Letnou, bylo v úseku mezi Čechovým a Štefánikovým mostem vybaveno před několika lety molem pro kotvení lodí. Panují důvodné obavy, že značná kapacita mola byla zamýšlena pro trvalé stavby, tvářící se jako plavidla, které by parazitovaly na blízkosti centra.

nou plynule navazovala na silnici Bělského, která vedla od řetězového mostu Františka Josefa I. (dnes Štefánikův) do Buben a byla zpevněna v roce 1877 nasypávkou.

Dvořákovo nábřeží⁷

Tento nábřežní úsek je pokračováním stavby Rudolfova (dnes Alšova) nábřeží, která byla přerušena spory s vlastníky tzv. Lannovy pily na řadu let. V roce 1896 se podařilo pražské obci nemovitost vyhořelé pily a její pozemky konečně vykoupit, takže následné stavební práce úseku nábřeží přibližně k náplavce v blízkosti ulice Kozí byly provedeny v letech 1899–1901. Část nábřeží v oblasti Na Františku si však počkala ještě do roku 1908 na zahájení stavby nábřeží projektovaného již společně s úpravou břehu Petrské čtvrti (viz Petrské nábřeží). Desetiletí, která dělí starší a mladší úsek nábřeží, jsou v dobové literatuře reflektována s poukazem na vývoj požadavků souvisejících se splavněním řeky a lodní dopravou. Proto jsou na úseku nábřeží Na Františku vybudovány pohodlné rampy pro sjezd vozů na náplavku, překladiště a kotviště lodí.

7 Úřední název od roku 1904

Vyšehradské (dnes Podolské) nábřeží⁸

Koncept nábřeží s tunelem vyšehradskou skalou město schválilo již roku 1897. (Podrobně se Vyšehradským tunelem zabývá článek V. Jandáčka na s. 46) Jedná se o úsek začínající sjezdem ke břehu Libušinou ulicí k Vyšehradské skále, dále tunelem ve skále a po novém nábřeží až do Podolí, který byl vystavěn v letech 1903–1904. Nábřežní zeď je provedena z kyklopského zdiva přerušovaného rizalitou ze žulových kvádrů. Od podolské strany lze sjet rampou do podbřeží. Část pod Vyšehradem podbřeží nemá.

Riegrovo (dnes Masarykovo) nábřeží⁹

Nábřeží, které lemují břeh Vojtěšské čtvrti mezi Národním divadlem a Šitkovskými mlýny, bylo vybudováno v souvislosti s asanací tohoto původ-

8 Historické úřední názvy: 1904–1906 Vyšehradské, 1906–1924 Libušino, 1924–1941 Rašínovo, 1941–1945 Lažnovského, 1945–1991 Karla Marxe, od 1991 Podolské

9 Historické úřední názvy: 1903–1940 Riegrovo, 1940–1942 Vltavské, 1942–1945 Reinhard Hendrich Ufer, 1945–1946 Riegrovo, 1946–1990 Gottwaldovo, 1990–Masarykovo



Stavba Vyšehradského (dnes jižní části Rašínova) nábreží v pohledu z železničního mostu. Foto neznámého autora, kolem roku 1907, Muzeum hl. m. Prahy

ně hospodářsky velmi vytíženého úseku břehu s řadou bývalých mlýnů a řemeslnických dílen. Tento úsek nábreží propojoval nejstarší nábreží Františkovo (dnes Smetanovo) a nábreží Palackého (dnes severní část Rašínova), současně měl upravit předmostí nově vystavěného kamenného mostu Františka I. na místě zbořeného mostu řetězového. Naproti Žofinskému ostrovu podbřeží zřízeno nebylo, protože by zde nemělo

jednak využití a prostor laguny mezi břehem a ostrovem by se také podstatně zúžil. Avšak od bývalých Šitkovských mlýnů k jihu byla vystavěna pohodlná rampa pro sjezd vozů k vodě, aby zde nahradila tradiční náplavku, která bývala používána k nakládání ledu a písku vytěženého z řeky či pro překládání dřeva. Naši předkové si totiž ještě nedokázali představit, že tyto funkce náplavek mohou zcela vymizet. Nábrežní zeď je



*Jižní část
Rašínova
nábřeží je dnes
nejoblíbenější
součástí
pražských
„náplavek“
využívanou
pro aktivity
sportovní,
kulturní
i obchodní.
Na snímku
výstavní loď se
saunou.*



Panorama z Letné zobrazuje nábřeží (dnes Dvořákovo) v okolí Jánského náměstí, které již stejně jako ostatní nábřeží vznikající po roce 1900 (Vyšehradské, Petrské) zajišťovalo dokonalou možnost přístupu k vodě koňmo, vozmo a pěšmo pro potřeby hospodářské i rekreační. Foto neznámého autora, kolem roku 1908





Schody vybudované dodatečně s výstavbou podběží severní části Palackého (dnes Rašínova) nábřeží kolem roku 1905. Dobře je zde patrný původní obklad z kamenných kvádrů, v dolní části žulový, v horní pískovcový.

vyvedena z kyklopského zdiva s žulovými římsami podobně jako většina nábřežních zdí této doby. Stavba byla provedena v letech 1903–1905. Náklady stavby hradilo město s pomocí státní subvence.

Vyšehradské (dnes jižní část Rašínova) nábřeží¹⁰

Úsek nábřeží podél jižní části podskalského břehu, projektovaný v roce 1903, měl podélně železniční most a spojit Palackého nábřeží s Vyšehradským tunelem. Současně bylo po téměř pětadvaceti letech po dostavění severního úseku Palackého nábřeží konstatováno, že jeho nábřežní stěna, a to dokonce nejvyšší ze všech pražských nábřeží, vystavěná bez podběží nepřirozeně odděluje život města od řeky.

¹⁰ 1905–1919 Vyšehradské nábřeží, 1919–1924 Podskalské nábřeží, 1924–1941 Rašínovo nábřeží (spojeno s Libušiným nábřežím za tunelem v Podolí), 1941–1945 nábřeží Karla Lažnovského, 1945–1851 Rašínovo nábřeží, 1951–1990 nábřeží Bedřicha Engelse (odděleno od Podolského nábřeží a spojeno s Palackého nábřežím), 1990–Rašínovo

V souvislosti se záměrem výstavby jižního podskalského nábřežního úseku, tedy podél břehu, který představoval v historii Prahy nejužší sepětí řeky a života obyvatel, bylo rozhodnuto dostavět i k severnímu úseku za Palackého mostem široké podběží v šíři 12 metrů. Počítalo se s ním i v souvislosti s provozem výletních parníků, které měly u Palackého mostu pro horní část řeky své tradiční přístaviště.

Stavba byla zahájena právě podběžím u starší části Palackého nábřeží v letech 1904–1905. Navazující jižní část nábřeží byla vystavěna v letech 1904–1907.

Petrské nábřeží (dnes Ludvíka Svobody)¹¹

Nábřeží bylo projektováno současně s prodloužením nábřeží Na Františku (Dvořákova) až ke

¹¹ 1919–1934 Petrské nábřeží, 1934–1948 – Švehlovo nábřeží, 1948–1961 První čs. Kyjevské brigády, 1961–1979 – Kyjevské brigády, 1979 – Ludvíka Svobody



Hranice dvou nábřežních koncepcí jižně od Palackého mostu. Mezi nimi je časový interval třiceti let.

Karlínu, tedy k místu plánovaného mostu přes Štvanici (dnes Hlávkův most). Stavba byla zahájena roku 1908. V oblasti Petrské čtvrti byly plánovány výrazné úpravy terénu, které nejen zpevnily, ale podstatně posunuly břeh směrem do řečiště k ostrovům Primátorskému a Korunnímu. Tyto ostrovy částečným odtěžením a zásypem říčních ramen a lagun zcela zanikly. Nábřeží již plně respektovalo potřeby lodní dopravy osobní i nákladní výstavbou vhodných náplavek, ramp, schodišť a kotvišť. Stavba celého úseku nábřeží trvala deset let, pravděpodobně i kvůli zbrzdění v době války, a časově ji lze rozdělit na úsek západní, končící za Novými mlýny, který byl dokončen kolem roku 1914, a úsek východní dokončený až v roce 1919.

Kateřina Bečková

Současné fotografie zhotovila autorka v dubnu 2013.

Literatura:

Bachtík, Jakub: Smetanovo nábřeží – ztracená oáza na břehu Vltavy, Věstník Klubu Za starou Prahu, 2/2011

Kohout, Jiří; Vančura, Jiří: Praha 19. a 20. století. Technické proměny, Praha 1986

Laštovka, Marek; Ledvinka, Václav: Pražský uličník. Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství, Praha 1997

Soukup, Jiří: Pražské jezy, mlýny, vodárny a nábřeží, Praha 1905

VYŠEHRADSKÝ TUNEL ANEB BLANKA NAŠICH PRADĚDŮ?

S nástupem dvacátého století se objevily v Praze různé novinky, kromě nových stříhů vousů, vycházkových sak a dámských klobouků i novinka naprosto mimořádná – uliční tunel. Novotou nebylo to, co už Pražané znali od roku 1870 ze stavby Dráhy Františka Josefa I., tedy tubus tunelu – překvapivá byla skutečnost, že tunelem prochází ulice, či spíše silnice.



Vyšehradský tunel nedlouho po dostavbě a úpravě obou portálů. Výzdoba svědčí o tom, že snímek by pořízen v dubnu 1907, kdy byl tunel předveden i samotnému císaři Františku Josefovi I.

Foto neznámého autora, duben 1907, Muzeum hl. m. Prahy

Šokující novinka

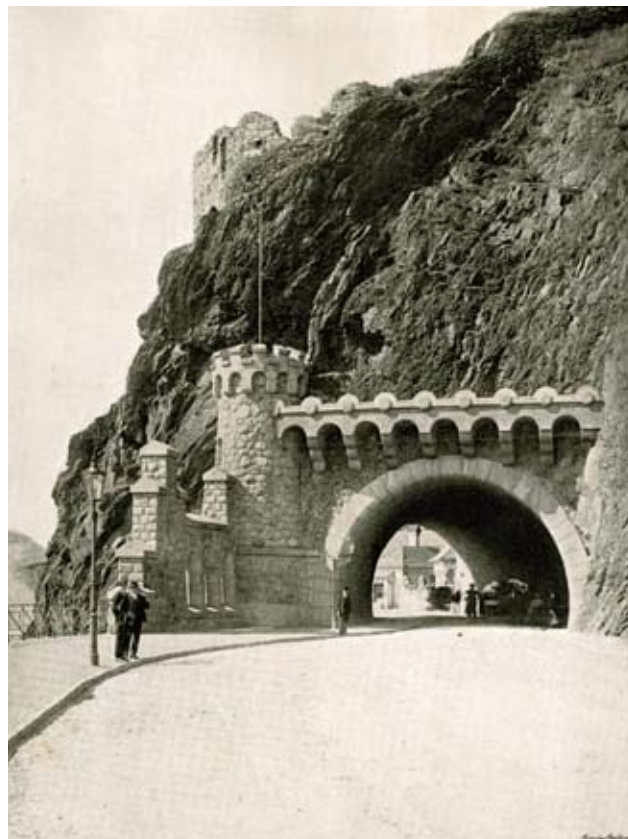
Ulice, věc obyčejná a silnice, ještě obyčejnější. Pravda většina ulic již byla poměrně solidně vydlážděna a některé měly i odvodnění, ale to byly věci poměrně levné. Avšak to, že by silnice procházela někde tunelem, znamenalo podstoupit velmi složité technické úkony, běžné tehdy jen na železnici. Městských tunelů bylo v tehdejší monarchii pramálo, asi nejstarší byl v Solnohradě, kde ho nechal postavit arcibiskup, další pak v Budapešti, kde ho z popudu hraběte Istvána Széchenyie postavil anglický inženýr Adam Clark. Tyto stavby však znalo jen málo Pražanů a proražení Vyšehradské skály tak bylo šokující novinkou.

Skála sama je jakousi tečkou, či naopak počátečním písmenem pravého břehu Vltavy, spadá přímo do nejhlubší vltavské tůně (a ještě dnes si nejsme úplně jisti, zda zde není Vltava bezedná). Místo bájně, s rybářským domkem u paty skály,

s přívozem a navazující na luční nivu Botiče, jako by nebylo ani součástí vzrůstající se metropole. Přesto i do Podskalí postupně směřovala stavba nábřeží a Vyšehradská skála bránila pokračování dopravy směrem k jihu. Tunel neměl být náhradou přívozu, který vozil výletníky do Podolí a Braníka na grundle, měl propojit město s perspektivními pobřežními oblastmi a doslova tak otevřít cestu pro stavební rozvoj tímto směrem.

Jak se stavěl tunel

První návrh tunelu vypracoval Ing. K. Vosyka už v devadesátých letech 19. století a do diskuse se zapojila i Umělecká beseda, která prosazovala tunel dostatečně široký (12 metrů), aby nedošlo k následné stavbě chodníku vně bájně skály. To bylo jistě prozíravé, nicméně opatrnost geologů, kteří takovou šíři tunelu pokládali za nebezpečnou pro stabilitu skály, zmenšila šířku tunelu na



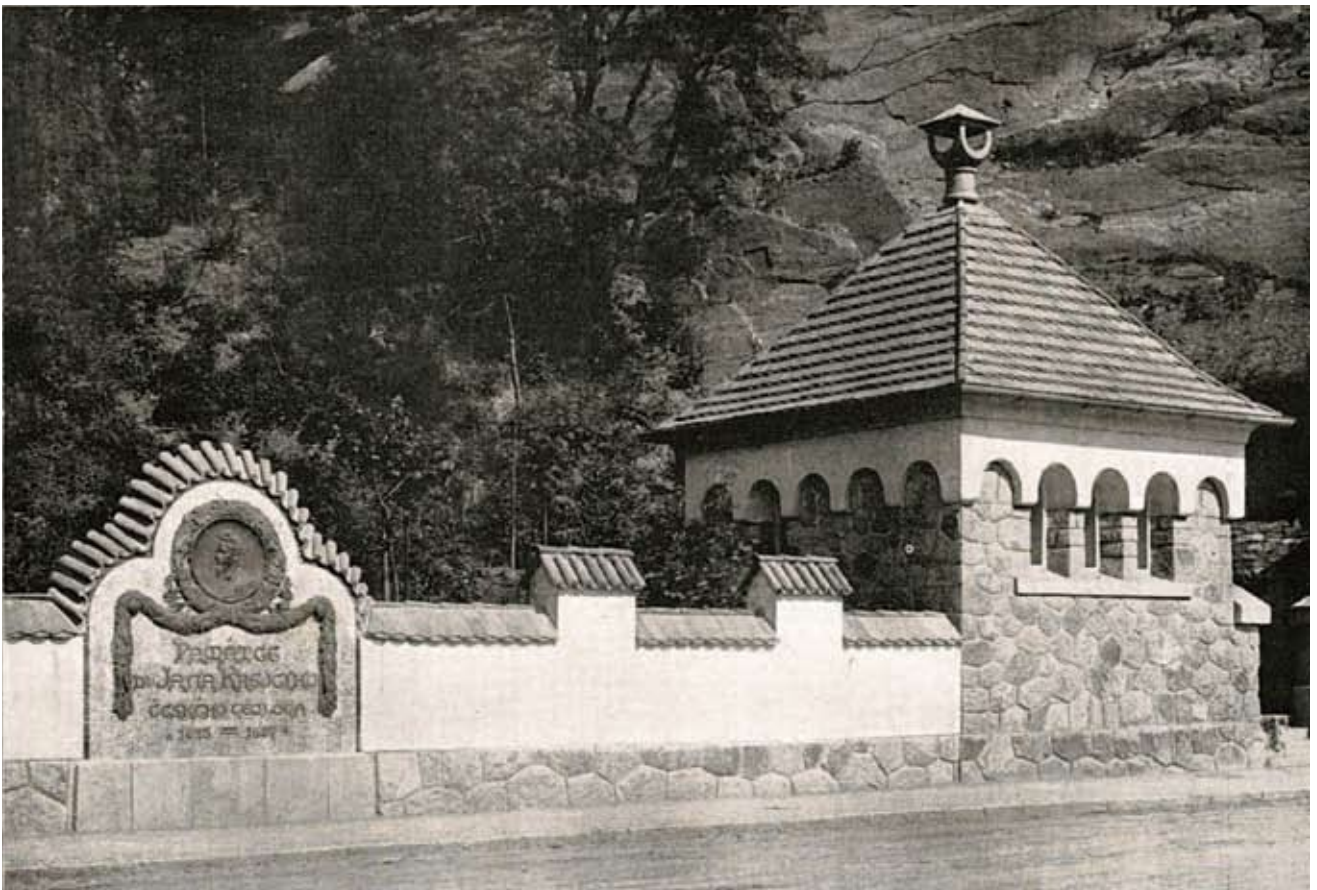
Snímky dostavěného tunelu a drobných obslužných staveb v jeho okolí publikované v dobovém tisku.

9 metrů, což už bylo podobné tehdejšími dvojkolejným železničním tunelům. Příčné uspořádání je pak 6,2 metrů jízdní dráhy a chodníky 0,8 a 1,2 metrů, což skutečně není mnoho. Délka tunelu byla zvětšena z 30 na 32 metrů, směrové vedení je v dvojici polooblouků o poloměru 100 metrů. Uměleckým názorům bylo vyhověno středověkými věžemi a cimbuřím portálů, reprezentaci města pamětní deskou s údaji o stavbě a jejich technických parametrech. Ani věda však neostrouhala a u severního portálu byl osazen medailon na paměť Jana Krejčího, českého geologa, zesnulého v roce 1887, který se zabýval geologickým mapováním a udržoval i slávu pražského barrandienu. Desky zde však dnes nenajdeme: jako první později zmizela deska magistrátní a za ní na počátku devadesátých let 20. století i deska zeměpytce.

Tunelová trouba je obezděna lomovým kamenem, který má ve vrcholu tloušťku 800 mm, v patách pak 1200 mm, vnitřní líc tvoří obklad z žulových kvádrů. Vzhledem k trase v obloucích je skladba ložných spár velmi složitá a je vyřešena dokonalým kamenorezem. Spáry jsou přesné a řemeslné provedení je excelentní. Architektura tunelu je doplněna věžicemi a portály postavenými „v duchu těžké doby románské“ se znakem města, dvířka věží mají bohaté kování. I zed' u severního portálu byla vyzdobena dekorativním keramickým obkladem a domek u téhož portálu, který patřil zmíněnému

Janu Krejčímu, byl přestavěn a v jeho zdech sídlili správci potravní daně, jejíž hranice byla na severní straně tunelu.

Stavba byla provedena v letech 1903–1905. Jako autor technického řešení je uváděn stavební rada J. Dvořák a architektonickou podobu navrhl arch. F. Velich, který se s ní i pochlubil v roce 1906 v *Architektonickém obzoru* (ročník V., strana 29). Sám zde píše, že pobřeží vltavské pod věkopamátným sídlem Libušíným bylo oživeno novým, netušeným obrazem. Portály tunelu jsou skutečně bohaté a navazují na zdobné opěrné zdi. Za pražské peníze byla věnována péče portálu severnímu, kde byl nápis: Zbudovala obec pražská L. P. MCMIV. Na straně podolské měla být skála ponechána bez portálu, pouze s přirozenou „dekorací rostlinnou“. Nicméně opadávání skály při stavbě vedlo k tomu, že i pro podolské byl zbudován portál, pravda levnější, betonový, vysazený na mohutných konzolách se železnou kostrou. Betonová masa obloučkového motivu je opatřena pouze stříkanou cementovou omítkou. Romantické věže a zdi z kyklopského zdíva evokují historii ještě starší a do jedné z mříží zakomponovaný obraz staroslovanského bůžka se obrací do bájně doby Libušiny. K době moderní se naopak hlásí veřejný záchodek, opatřený pánským a dámským klosetem a pissoirem, neboť v místě byla očekávána čilá frekvence a pokušení, které mohlo skýtat přítmi tunelu, bylo třeba se vyvarovat.





Dobová karikatura zesměšňující patos Vyšehradské skály.

Tramvaje, roury, cyklostezky

Padesát let byl Vyšehradský tunel jediným městským tunelem, teprve v době po druhé světové válce dostal další bratry. Je samozřejmé, že po uložení kolejí do jeho trouby se stal poněkud těsným pro silnici dopravu a bylo uvažováno o jeho rozšíření, kterého se kdysi obávala Umělecká beseda. Nic-

méně již v roce 1957 byla na domy na nábřeží a tunel uvalena památková ochrana, která zahrnuje nejen stavbičky u tunelu, ale i kubistické domy pod Vyšehradem rovněž rozšířením komunikace ohrožené. Objevily se i úvahy o stavbě tunelu z Podolí do Nuslí, ale ty zůstaly jen na papíře. Dodnes se tak Vyšehradským tunelem prosmýkají tramvaje a automobily vzájemně se brzdící. Rovněž myšlenka lávky po vnějším obvodu skály ještě nezapadla, a tak stoletá múra děsí Uměleckou besedu děsí i nás, zejména tehdy, když se objevují myšlenky o zřízení cyklostezky kolem Vyšehradské skály. Snad nás nedostatek financí od této okrasu skály ochrání.

Nebo se naopak přebytek financí změní v myšlenku novou, třeba skleněnou rouru pro cyklisty pod hladinou Vltavy, která převede cyklostezku z náplavky do bájně hlubiny, odkud se vynoří zlaté kolébky a jiné symbolické předměty. Cyklista pojedje několik metrů pod vodní hladinou, prostor bude osvětlen a ke světlu ve skleněné rouře budou připlouvat ti největší vltavští sumci a budou si prohlížet Pražáky. Zachráněn bude pohled na skálu a tajemná hlubina se stane městským prostorem se vším, co k němu patří, tedy i s reklamou a nezbytným mobiliářem.

Třicet dva metrů prvního pražského silničního tunelu se samozřejmě nedá srovnávat s kilometry tunelu Blanka, rovněž poměr nákladů je jiný. Kdysi poctivé slovo tunel, dostalo nepříjemný nádech, a stalo se nedobrovolně termínem mluvy ekonomické.

Václav Jandáček



Panorama Vyšehradské skály s tunelem dnes. Foto Michal Novotný, prosinec 2012

PODOLSKÝ A SMÍCHOVSKÝ PŘÍSTAV

Zatímco na severu Prahy probíhá v místech přístavů Holešovického a Libeňského čilý stavební ruch, voda v přístavech na jihu Prahy zatím nerušeně a líně šplouchá o břehy dvou více jak sto let starých technických děl: Podolského a Smíchovského přístavu. Je zcela zřejmé, že se nejedná o konečný stav. Jaká ale bude budoucnost zejména Smíchovského přístavu, je ještě velkou neznámou.



Situace přístavů krátce po dostavbě Smíchovského přístavu (Zdroj: Přístav Císaře Františka Josefa I. V Praze-Smíchově-Zlíchově (Císařská louka) na Vltavě 1899–1903, Praha s.d.)

Podolský přístav byl zřízen jako ochranný přístav v letech 1869–1872. Nejpozději do roku 1883 byl doplněn ochrannou hrází a byl nadále určen pouze pro lodě. Vplouvání vorů i jejich kotvení při ochranné hrází bylo přísně zakázáno.¹ Později byl v letech 1902–1905 upraven v souvislosti s výstavbou Vyšehradského tunelu a navazujícího nábřeží. Od počátku 20. století pak postupně začal být využíván i jako přístav sportovních lodí a tomuto účelu slouží dodnes. Unikátní památkou na toto období je dochovaná dřevěná budova Českého Yacht Klubu, založeného roku 1893, z roku 1912 od stavitele Ferdinanda Šamonila, která nahradila původní stavbu z roku 1909 od stavitele Fr. Nováka.² Jelikož se jedná o zcela unikátní příklad pražských sportovních dřevostaveb, byla v minulosti po právu prohlášena kulturní památkou. Je snad možné říci, že podolskému přístavu bezprostředně nehrozí

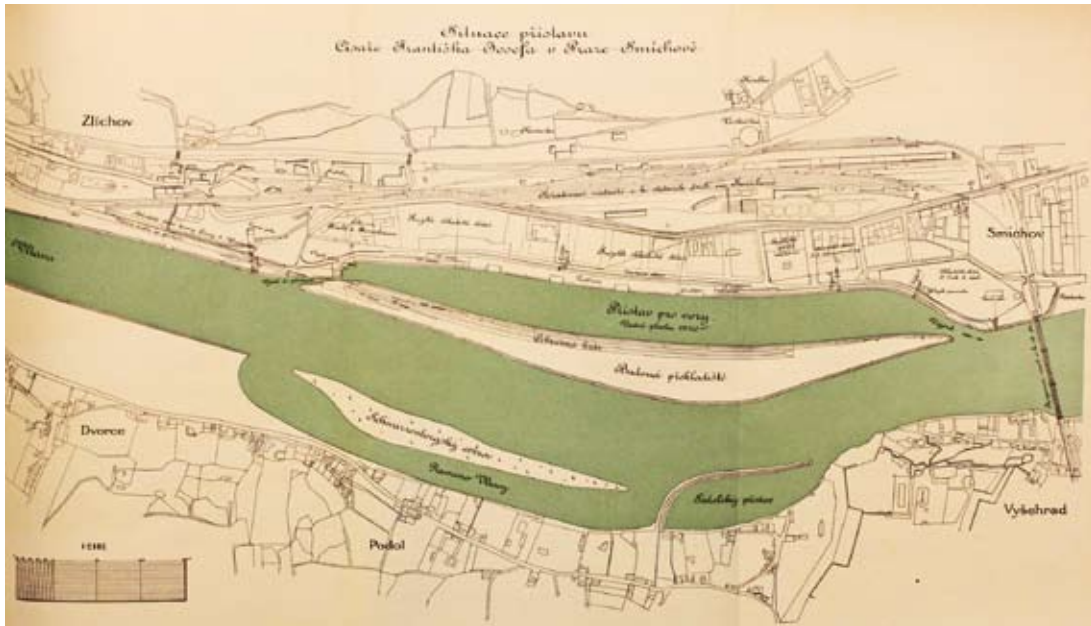
vzhledem k jeho malé ploše a stavebně konsolidovanému okolí (blízkost Vyšehradu, Ústavu pro péči o matku a dítě) žádné větší nebezpečí. Latentním rizikem však mohou být úvahy na zřízení nového vltavského mostu, jehož trasa v územních plánech těleso přístavu v minulosti přetínala.

Skutečně velkým tématem a bezpochyby i kauzou, která si zaslouží pozornost veřejnosti, bude budoucnost smíchovského přístavu a jeho okolí.³ Tématem se tento poměrně nevelký pozemek zastavitelné části přístavu stává zejména proto, že tvoří i s „okolím“ velké rozvojové území celé jižní části Smíchova. Případná stavební aktivita v přístavu tak jistě bude přímo odvislá od měřítka a hustoty výstavby v blízkém okolí, tedy nové výstavby na území Smíchovského nádraží. Existuje tak reálné riziko, které v případě takto atraktivních ploch

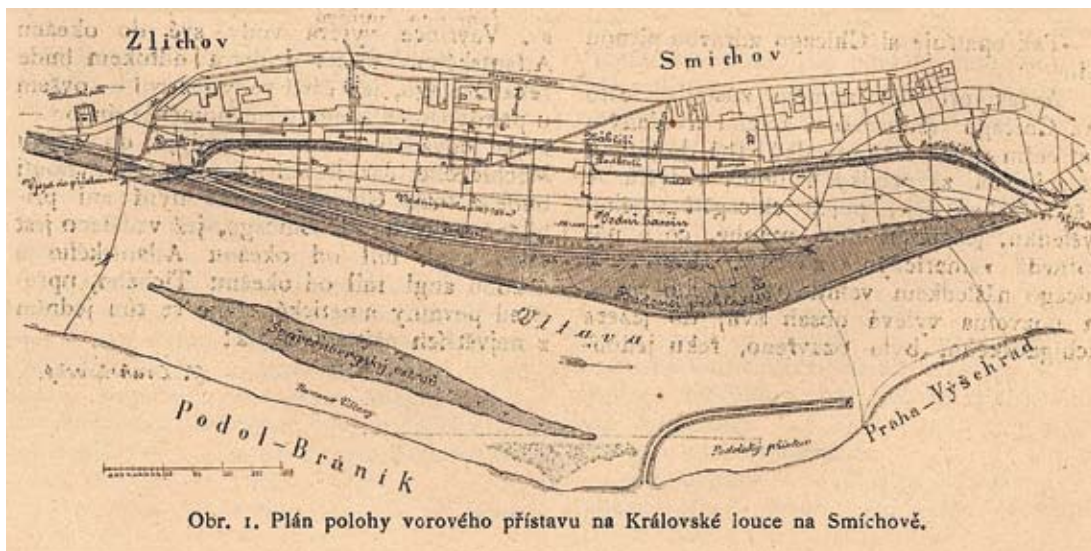
1 Řád přístavný platný pro přístav Vltavský blíž Podolí nad Prahou, 1883.

2 Slavné stavby Prahy 4, kol. autorů, Praha 2008, s. 76–79.

3 Základní literatura: Kaftan, Jan, Vorový přístav na královské louce na Smíchově. In: Věda a práce. Volné rozhledy na poli průmyslu, obchodu a řemesel X, 1902, s. 118–124; Machulka, M., Stavba přístavu vorového na louce Císařské na Smíchově. In: Technický obzor X, 1902, s. 11–12; dále v příslušných poznámkách.



Situace přístavů krátce po dostavbě Smíchovského přístavu (Zdroj: Přístav Císaře Františka Josefa I. V Praze-Smíchově-Zličově (Císařská louka) na Vltavě 1899–1903, Praha s.d.)



Obr. 1. Plán polohy vorového přístavu na Královské louce na Smíchově.

Situace přístavů krátce po dostavbě Smíchovského přístavu (Zdroj: Kaftan, Jan, Vorový přístav na královské louce na Smíchově. In: Věda a práce. Volné rozhledy na poli průmyslu, obchodu a řemesel X, 1902)

hrozí vždycky, že zde bude příslušnými developery realizován maximalistický záměr zástavby, který do této části Prahy vnese větší míru a větší hmotu zástavby, než tato lokalita snese.⁴

4 „Společnost České přístavy, a.s. taktéž spolupracuje se skupinou Lighthouse na vizi dalšího rozvoje a investic do pozemků, které tvoří smíchovský přístav, a které jsou součástí většího rozvojového území Praha Smíchov – jih. Pro tyto mimo jiné platí stavební uzávěra, která neumožňuje změny územního plánu před schválením urbanistické studie, jejímž zadavatelem je příslušná městská část. Dosud byl zpracován a podán návrh na změnu územního plánu, který by umožnil výstavbu zhruba 40 až 50 tisíc metrů čtverečních bytových a nebytových prostor podél ulice Strakonická. Pozemky na Císařské louce leží v záplavovém území, které neumožňuje další stavební rozvoj. V plánu je zde zřízení parkové odpočinkové zóny. Ochranné bariéry v obou přístavech jsou zachovány.“ Cit. z <http://www.ceskepristavy.cz/index.php?typ=CBA&showid=60> [26.3.2013].

„Jako na severu rozkládá se i na jihu pro přístav velmi příhodná, prostorná planina, Císařská louka, která by se s poměrně malými náklady spojení dala s nádražími, na téměř (levém) břehu položenými, přičemž by zde, jako tamo dána byla příležitost k provedení účelu obecnému dobrému sloužících, totiž zlepšení zdravotních poměrů sousedních obcí odvodněním tohoto území.“⁵

Snahy o zřízení vorového přístavu na Vltavě se objevily v sedmdesátých a osmdesátých letech

5 Osnova podání k vys. C. k. ministerstvu obchodu v příčině zřízení přístavů v Praze, Praha 1887, s. 16.



*Pohled z Císařské louky na budovu Českého Yacht Klubu od Ferdinanda Šamonila z roku 1912
(Foto: Michal Novotný, 2012)*

19. století.⁶ Impulsem k nim byla jednak tehdy panující představa o budoucím bouřlivém rozvoji říční dopravy, která pracovala s vizí splavnění řeky a výstavbou kanálu Dunaj-Labe-Vltava. Jednak hrála svou roli i zkušenost s povodní z roku 1872, kdy vory kotvící přes zimu v Podskalí a na Smíchově byly strženy velkou vodou a ucpaly několik oblouků Karlova mostu. Hlasy odborníků, kteří upozorňovali na riziko přeceňování pevnosti mostu, zůstaly oslyšeny a k výstavbě přístavů nebylo do konce osmdesátých let 19. století přistoupeno. Přípravy pro zahájení staveb (Libeň, Holešovice i Smíchov), však byly již od osmdesátých let v běhu. Jedním z teoretických kroků byla petice podaná ministerstvu obchodu z roku 1887, která význam zřizování přístavů podporovala zejména hospodářskými potřebami. Zajímavá byla obzvláště argumentace, která přístavy a říční dopravu účelně provazovala s dopravou železniční.

⁶ V této souvislosti není možné nezmínit osobnost Ing. Jana Kaftana, st., který patřil mezi hlavní propagátory stavby přístavů v Praze a okolí. Viz Řeč poslance Jana Kaftana, proslovená na sněmu království Českého dne 26. října 1889, již odůvodňoval svůj návrh na předložení plánů pro přístav Pražský, a pro uplavnění Vltavy Prahou. In: *Technické listy II*, 1889, s. 250–252. Zásluhy na vzniku přístavu na Smíchově je pak možné připsat Janu Kaftanovi, ml., který se přímo podílel na realizaci tohoto díla.

Palčivou absencí ochranných přístavů ukázala až katastrofa z roku 1890, kdy za velké podzimní povodně vory z Podskalí a Smíchova neprodyšně ucpaly několik levobřežních oblouků Karlova mostu a obrovské množství vody podemlelo dva pravobřežní pilíře. V časných ranních hodinách dne 4. září 1890 došlo ke stržení těchto pilířů a zřícení části Karlova mostu do Vltavy. Zmíněné neštěstí opět otevřelo otázku zřízení ochranného vorového přístavu. Poměrně záhy bylo přistoupeno k budování přístavu holešovického a konkurenčního libeňského. Smíchovský přístav musel na svoji realizaci však ještě počkat. V první řadě bylo nutné nalézt nejvhodnější místo pro zřízení ochranného vorového přístavu. Jedním z uvažovaných míst pro jeho vybudování byl v devadesátých letech císařský ostrov u Podbavy, také se však uvažovalo o stavbě vorového přístavu v Podolí a sousedních Dvorcích. V neprospěch obou lokalit hovořil zejména nedostatečně velký prostor v případě Podolí a odlehlost od Prahy a jejích předměstí v případě Podbavy.⁷ Nakonec tak bylo rozhodnuto o výstavbě přístavu na Královské louce na Smíchově. S vlastní stavbou bylo započato na jaře roku 1899 a přístav byl

⁷ Machulka, Mathias, Flosshafen auf der Kaiserwiese in Prag. In: *Allgemeine Bauzeitung*, 1899, s. 1.



*Pohled
do bazénu
Podolského
přístavu
(Foto: Michal
Novotný, 2011)*

dokončen roku 1903. Pojmenován byl Přístavem Císaře Františka Josefa I., který ho v dubnu 1907 také osobně navštívil. Stavební práce prováděla firma Lanna, která stavěla i obě přístavní budovy: dodnes stojící obydlí přístavního mistra a již zaniklý domek pomocníka přístavního dozorce (ten stával u ústí přístavu v místech dnešních tenisových kurtů). Na vzniku obou budov se podílel architekt a stavitel Jan Hrádek. Přístav dosahoval délky 1592 m a největší šířky 110 m. Hloubka přístavu byla v době výstavby 1,5 m. Jeho kapacita pojala 120–150 vorů o běžné délce 130 m. V souvislosti s výstavbou přístavu bylo také vyřešeno nové stokování a zatrubnění Radlického potoka, který ústí v místech Královské louky a jehož trasa musela být odkloněna směrem na jih do sousedství ústí nového přístavu. Vorový přístav byl od počátku propojen drážní vlečkou s nádražím České západní dráhy. Spojení s pevninou tak bylo řešeno přes dva železné mosty; silniční most dodaný Pražskou mostárnou, filiálkou Českomoravské strojírny, slouží svému účelu dodnes, zatímco most železniční vlečky, který stál v jeho těsném sousedství a který dodala Rustonova mostárna, již nestojí: železniční most byl snesen a ještě nedávno byly v jeho blízkosti patrné zbytky kolejí vlečky. Pozoruhodnou technickou stavbou je celý horní vjezd do přístavu, přes který oba zmíněné mosty vedly. K modernímu vybavení tohoto díla patřily také tři elektrické výtahy na manipulaci se dřevem.

Od počátku byl přístav zřizován jako ochranný vorový přístav, ale s myšlenkou na případné využití jako překladiště, čemuž odpovídala i zmiňovaná

vlečka. Překladiště bylo plánováno pro nově vzniklý ostrov Císařská louka.⁸ V polovině dvacátých let 20. století publikoval Karel Hromas krátkou úvahu o další existenci smíchovského přístavu s ohledem na předpoklad postupné dostavby smíchovského nábřeží směrem na jih.⁹ Za zmínku v této souvislosti stojí, že poslední část smíchovského nábřeží byla postavena krátce před 1. světovou válkou. V roce 1914 se však další budování nábřeží – zatím navždy – zastavilo na neochotě Společnosti pro paroplavbu, která se odmítla vzdát náplavky a zde stojících dílen na opravu parníků.¹⁰ Hromasova představa počítala s výraznou změnou podoby přístavu zejména v důsledku zvýšení jeho levého břehu průnikem smíchovského nábřeží. Jelikož by takovýto přístav byl ryze přístavem obchodním, uvažoval Hromas hypoteticky o zřízení nového ochranného přístavu výše nad Prahou. I on však zmínil podstatnou podmínku realizace těchto úvah, kterou bylo zrušení náplavky u železničního mostu a zánik opravny parníků Paroplavební společnosti. Budova společnosti však zůstala zachována až do devadesátých let 20. století, kdy byla zbořena v souvislosti s nerealizovaným projektem obchodně-administrativního centra ING/PPS navrženého Jeanem Nouvelem a Ateliérem 8000.

8 Přístav Císaře Františka Josefa I. V Praze-Smíchově-Zličově (Císařská louka) na Vltavě 1899–1903, Praha s.d.

9 Hromas, Karel, Věstník inženýrské komory pro Československou republiku 5, Praha 1926, s. 14–15.

10 Viz dopis Klubu za Starou Prahu z června 1914, kterým vyzývá vídeňské ředitelství pro stavbu vodních cest, aby se zasadilo o pokračování stavby nábřeží v původně navržené podobě (Národní archiv, Praha, f. Památkový úřad Vídeň, karton 76).



*Pohled na budovu Českého Yacht Klubu od Ferdinanda Šamonila z roku 1912
(Foto: Michal Novotný, 2011)*

I když se prvorepubliková myšlenka na přebudování smíchovského přístavu na přístav obchodní dostala i do regulačního plánu Velké Prahy z roku 1930, nikdy nebyla realizována. Na úrovni regulace bylo uvažováno o zřízení bloků mohutných skladišť při levém břehu přístavu, které zasahovaly až k ulici Nádražní. Velmi podstatnou zejména pro srovnání s dnešním a budoucím vývojem v této lokalitě je skutečnost, že v době těchto velkolepých zastavovacích úvah ještě neexistovala ulice Strako-

nická, tzn. že rozvojová plocha přístavu zasahovala až do bloku mezi dnešními ulicemi Strakonická a Nádražní. Nereálnost těchto zastavovacích vizí dokládají již tehdy žádosti majitelů pozemků v místech plánovaných skladišť, kteří požadovali změnu regulace a možnost zahájit zde výstavbu obytných a obchodních domů z důvodu, že „není v nynější době vůbec a pravděpodobně i pro dlouhá léta naděje ani na vybudování obchodního přístavu na Smíchově a tudíž potřeba skladišť tak rozsáhlých, je pro budouc-



*Pohled do bazénu Podolského přístavu dokládající další rozměr využití řeky ve městě
(Foto: Michal Novotný, 2011)*



Pohled do Smíchovského přístavu od jižního vjezdu, vlevo domek dozorce přístavu, uprostřed komín chátrajících Zlíchovského lihovaru (Foto: Michal Novotný, 2012)

Detailní pohled na domek dozorce přístavu, zcela vlevo patrná část železného silničního mostu, za stromy se skrývá administrativní budova River Business Centre; z tohoto úhlu pohledu není dominance nové architektury tolik patrná (Foto: Michal Novotný, 2012)

nost problematická“.¹¹ Již od dob první republiky se nepočítalo se zastavěním vlastní Císařské louky, tedy ochranné hráze smíchovského přístavu, která v regulačních a územních plánech zůstala dodnes nezastavěnou zelenou plochou.

Ve znamení stagnace výstavby se lokalita přístavu, ale i bližšího okolí nacházela po celou druhou polovinu 20. století. Rozhodujícím krokem pro budoucnost byla stavba Strakonické silnice v dnešní trase, která dopravně rozdělila do té doby kompaktní celek přístaviště a přilehlé průmyslové zástavby u smíchovského nádraží. Zcela osudným

se mohl pro oba přístavy smíchovský i podolský stát projekt nového vltavského mostu propojujícího Radlice s Michlí, který se v několika variantách trasy objevoval v šedesátých a sedmdesátých letech 20. století v územních plánech. I v současné době se pozůstatky této ideje ještě objevují.¹² V aktuálním územním plánu je s kosou přístavu, tedy vlastní

11 Národní archiv, Praha, f. Ředitelství vodních cest, karton 269.

12 Srov. Nejnověji architektonickou soutěž s názvem „Bridge – building across Vltava river“, kterou v roce 2012 vypsal na výzvu městské rady organizace Arquitectum s cílem nalézt pro tuto lokalitu řešení obytného mostu přes řeku Vltavu. K tomu Vojtěch Hybler - Nový most v Praze, In: www.archiweb.cz, 11. 3. 2012 (dostupné z <http://www.archiweb.cz/news.php?action=show&id=13225&type=1> [25.3.2013]).

Detailní pohled na železný silniční most a administrativní budovu River Business Centre (Foto: Michal Novotný, 2012)



Budova věže pro rozhodčí se stupňovitým hledištěm z roku 1958, arch. J. Kaisler (Foto: Michal Novotný,

Císařskou loukou, počítáno jako se zelenou plochou sloužící k oddechu. Na ostrově sídlí několik sportovních klubů (Armádní sportovní centrum Dukla Praha, TJ Čechie Karlín, TJ Císařská louka). Pozoruhodnou stavbou tvořící dominantu Císařské louky je stupňovité hlediště s výraznou žluto-modrou věží pro rozhodčí (arch. J. Kaisler) z roku 1958, vybudované jako hlediště pro diváky vltavských

sportovních klání. Dokladem sportovní minulosti i současnosti louky je budova areálu vodáckého stadionu čp. 559 od Luďka Hanfa, Stanislava France a Jana Nováčka z roku 1966.

Vlastní přístav si v aktuálním územním plánu zachovává i nadále charakter přístaviště, pouze levý břeh přístavu vytváří hranici rozsáhlého velkého rozvojového území Smíchov – jih, které se táhne



2012)
Pohled do Smíchovského
přístavu ze Strakonické
ulice (Foto: Michal
Novotný, 2012)

Pohled na jižní vjezd do
přístavu s železničním
mostem pro vlečku,
krátce po dostavbě
(Zdroj: Přístav Císaře
Františka Josefa I.
V Praze-Smíchově-Zlíchově
(Císařská louka) na Vltavě



od Knížecí přes plochy nádraží až na Zlíchov. Urbanistické a hmotové studie tohoto území uvažují o zástavbě levého břehu přístavu.¹³ Ukazuje se však, že území přístavu je řešitelné pouze v kontextu urbanistického řešení celé lokality jižního Smíchova, tedy nádražních ploch a nezastavěného území mezi

ulicemi Strakonická a Nádražní.¹⁴ S ohledem na zveřejněné plány developerů pro oblast smíchovského nádraží a okolí existuje reálné riziko, že zvolená zástavba zejména svou výškovou úrovní a hustotou odřízne přístav a celou řeku od zbytku Smíchova a vytvoří neprodyšnou bariéru hmoty,

13 Např. Urbanisticko-architektonická studie využití území západního břehu Smíchovského přístavu pro bydlení a vybavenost - podklad pro změnu územního plánu hl. m. Prahy, Ing. arch. K. Valouch, VHE a spol., Praha 2003 (dostupné z <http://www.vhe.cz/node/127> [25.3.2013]).

14 I zde však není vhodné hovořit o plošné nové zástavbě, protože se zde nachází několik pozoruhodných staveb, které by do nové zástavby měly zůstat zachovány (čp. 192 – reprezentující nejstarší dochované stavby pomezí Smíchova a Zlíchova; secesní dům čp. 1123 od Josefa Podhajského a Josefa Bečky z roku 1905 s vorařským reliéfem na fasádě).



1899–1903, Praha s.d.)
Detail železného
silničního mostu již bez
svého souseda (Foto:
Michal Novotný, 2011)

kteřá ještě více zúží tento již tak úzký prostor mezi Vltavou a přilehlými vrchy.¹⁵ Jižní Smíchov by tak mohl nastoupit nešťastného příkladu Karlína, kde novodobá pobřežní architektura vytváří zed' mezi řekou a původním městem, které svého významu dosáhlo právě díky přítomnosti řeky. Otázka v při-

15 Kromě profesionálních urbanistických a architektonických studií je řešení případné výstavby v přístavu a jeho okolí tématem řady prací studentů českých i zahraničních vysokých škol. Např. Císarska louka – Island. Planning and design study. University of Colorado, Denver. New College of Architecture and Planning, Prague Summer 1994 (Spisovna URM); Morkus, Josef, Smíchov. Urbanistická studie severní části nádraží ČD. Diplomní práce. FA ČVUT, at. Doc. Ing. arch. Karla Marholda, CSc., květen 2003 (Spisovna URM); STREMPFL, Robert: *dynamics Stadtentwicklung Prag Smíchov*. Diplomarbeit zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs der Fachrichtung Architektur, TU Graz, Erzherzog Johann Universität durchgeführt am Institut für Städtebau und Umweltgestaltung, Begutachter Dipl. Ing. Dr. tech. Arch. O. Univ. Prof. Joost Meuwissen, Graz September 2001 – projekt výstavby na území přístavu a cis. Louky; HUBMER, Karin: *Praha Smíchov – individual ensembles : eine Neustrukturierung zwischen Bahn und Wasser*. Diplomarbeit, TU Graz, 2011 (Rakouská národní knihovna, Vídeň).



Detailní pohled na místo mostu pro vlečku.
Za zábradlím ještě patrné zbytky kolejí vlečky
(Foto: Michal Novotný, 2011)

Dole pohled na Smíchovský přístav krátce po
dostavbě (Zdroj: Přístav Císaře Františka Josefa I.
V Praze-Smíchově-Zlíchově (Císařská louka) na Vltavě
1899–1903, Praha s.d.)





Pohled na Smíchovský přístav během stavby (Zdroj: Přístav Císaře Františka Josefa I. V Praze-Smíchově-Zlíchově (Císařská louka) na Vltavě 1899–1903, Praha s.d.)

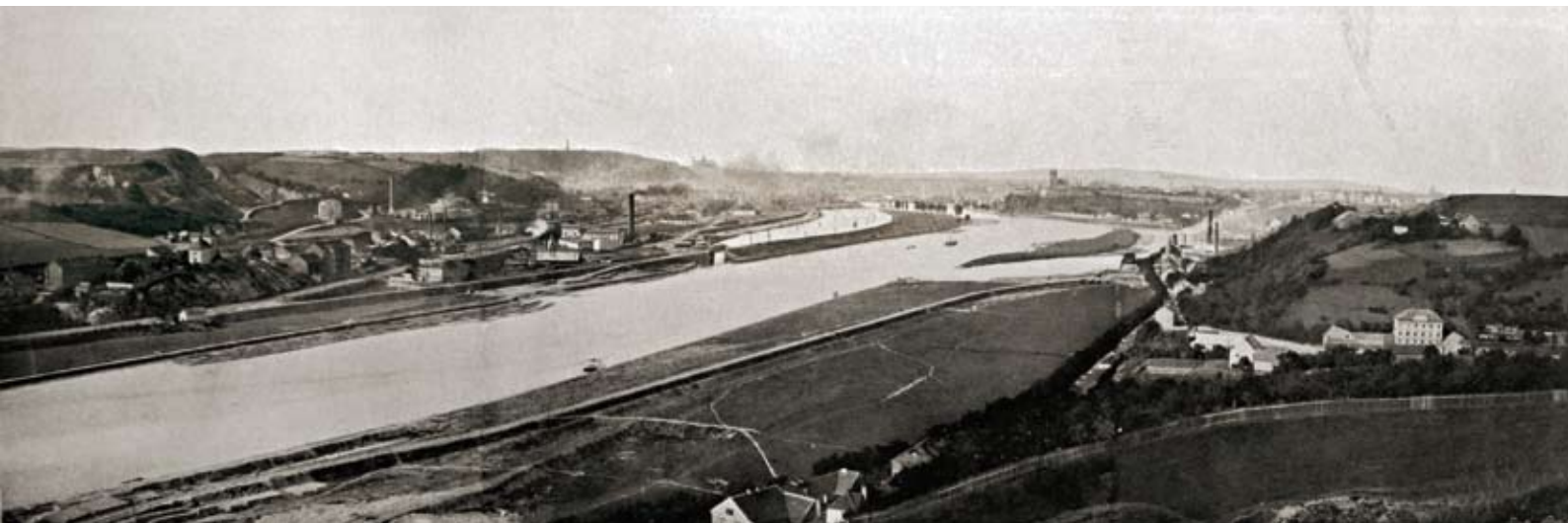
padě jižního Smíchova a tedy i okolí přístavu jistě nezní: stavět či nestavět. Skutečnou otázkou je: co stavět, jak hustě stavět a jak vysoko stavět. Požadavek komplexního řešení pro celý jižní Smíchov i s jeho přístavem, které zohlední limity tohoto prostoru, potřeby jeho obyvatel,¹⁶ dořeší komplikovanou dopravní situaci (Strakonická) – nemluvě o architektonických kvalitách, které jsou při tak plošně masivní výstavbě právem očekávány –, je

16 Nejzásadnější otázkou v případě této lokality je to, co by zde mělo vyrůst. Administrativní a obchodní plochy k pronájmu nejsou natolik městotvorným prvkem, aby bylo možné na nich postavit existenci živých městských čtvrtí. Městotvorným prvkem jsou bezpochyby obytné domy, které by měl vylidňující se centrální Smíchov přivítat. To, že budou součástí nové výstavby i byty („i byt“ – realitní komodita, kterou lze v Praze nadsázkou charakterizovat jako zbývající prostor za kancelářskými plochami, obchodními plochami, parkovacími stáními, dálnicemi, silnicemi, tunely, cyklostezkami a nezbytnými plochami zeleně. Nezaměňovat s pojmem rezidenční projekt.) pravděpodobně k vybudování živého městského centra nestačí.

hozenou rukavicí všem developerům, vlastníkům pozemků i celé reprezentaci Městské části Praha 5. Mírně pesimistickou vizi však podporuje nedávno dostavěná „výšková“ dominanta administrativní budovy River Business Centre u samého vjezdu do přístavu, která naznačuje pravděpodobný vývoj v lokalitě. Stejně tak i administrativní budova ve Strakonické ulici čp. 3155/1d v těsném sousedství přístavu, která byla postavena na prázdném pozemku jako částečná dostavba bloku z prvo-republikové regulace, je směrem k řece o několik podlaží vyšší než starší domy téhož bloku. Zkrátka to vypadá, že hráz mezi městem a řekou se i zde již začala stavět.

Michal Novotný

Dole pohled na Smíchovský přístav krátce po dostavbě, vlevo Smíchov, vpravo zřetelný Schwarzenberský ostrov, dnes Veslařský (Zdroj: Přístav Císaře Františka Josefa I. V Praze-Smíchově-Zlíchově (Císařská louka) na Vltavě 1899–1903, Praha s.d.)





Administrativní budova River Business Centre, vertikála stavby „citlivě“ vyvážena květníkovou horizontálou (Foto: Michal Novotný, 2012)

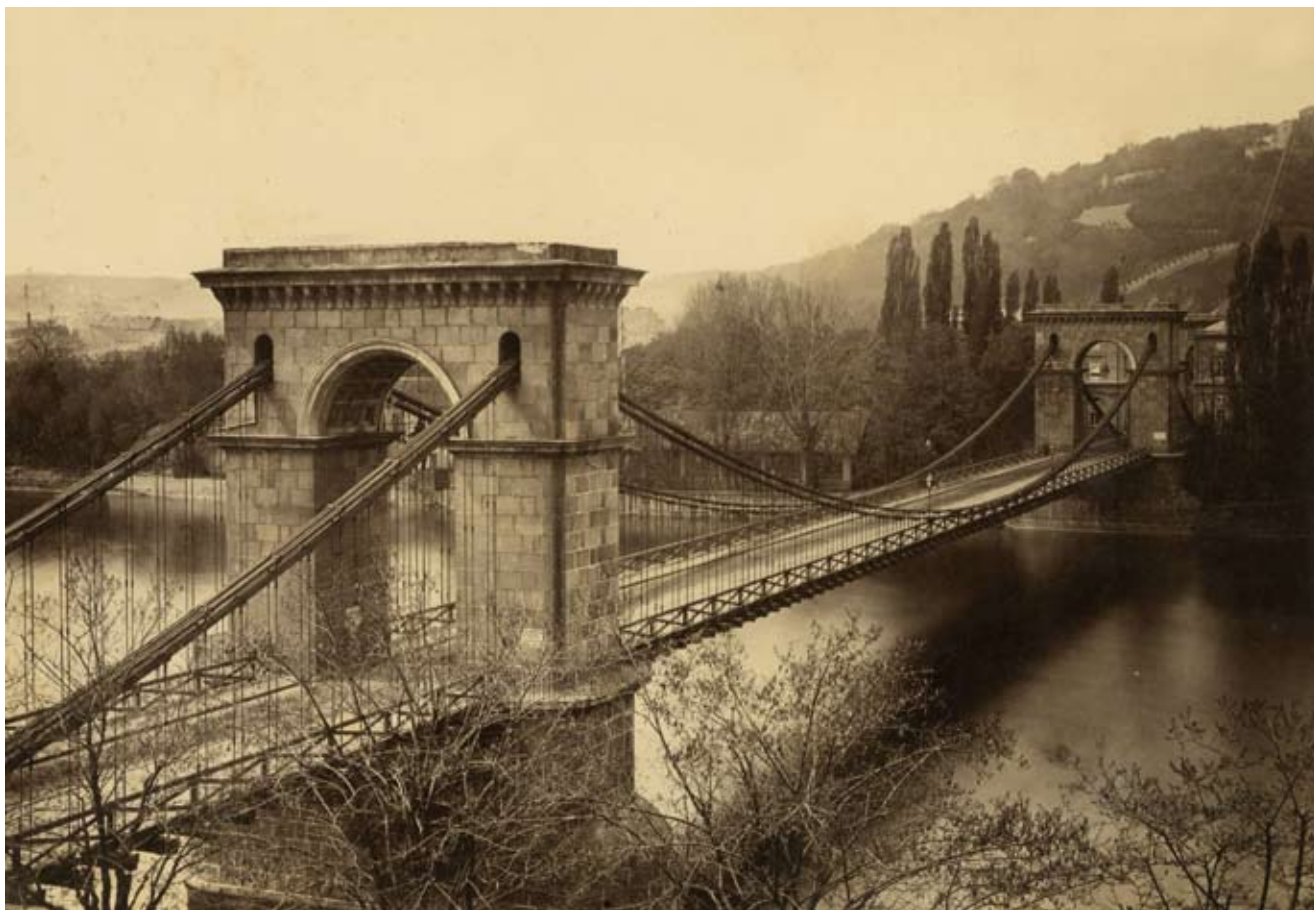
Novostavba čp. 3155/1d na Strakonické ulici orientovaná směrem k přístavu. Na snímku je zřetelné zvýšení nivelety vůči starší zástavbě. Liduprázdný parter i ulice dávají tušit, že vybudování živého městského centra pouhým stavěním vysokých budov, není v takto dopravně komplikovaném území samozřejmostí. (Foto: Michal Novotný, 2012)



VLTAVSKÉ MOSTY

„Ó vy struny harfy, na kterou Vltava svou píseň hraje, když Prahou volně plyne“

Řeka Vltava protéká pražskou kotlinou a rozděluje ji na dvě nesouměrné části. Ty nejprve spojovaly pouze brody, tam, kde se řeka rozlévala do šíře a zejména v létě byla snadno překonatelná. Hůře pak bylo v zimě a v dobách, kdy se korytem řeky valilo více vody. Tehdy ani přívozy nepomáhaly a tak stavba pevného mostu, který by byl zárukou celoroční spolehlivé cesty přes řeku, byla nezbytná.



Řetězový most Františka I. v pohledu směrem k Petřínu. Foto František Fridrich, kolem 1870, Muzeum hl. m. Prahy

Kamenný most

Středověký kamenný most, nejprve Juditin (1170) a poté Karlův (1380), pevně spojil obě části města a umožnil bezpečnou a pravidelnou dopravu. Vnější podoba mostu se po staletí odrážela v hladině řeky, kamenné oblouky s mohutnými pilíři vytvořily charakteristický rytmus, který známe do dnešních dnů z podoby mostu Karlova. Oblouky u Juditina mostu v šíři do 19 metrů se u mostu Karlova rozšířily na 16,6 až 23,4 metrů. Oba mosty odlišovala i výška mostovky, zvednutá Karlovým mostem po neblahé zkušenosti ze zániku jeho předchůdce o 4 až 5 metrů. Niveleta Karlova mostu určuje jakousi základní úroveň, platnou dodnes pro většinu ostatních mostů ve středu města. Správnost volby nakonec potvrdily i nedávné podvodně v roce 2002.

19. století – doba visutých mostů

Snaha o zlepšení dopravních poměrů první poloviny 19. století vyvolala stavbu mostu císaře Františka I., navazující na linii bývalých hradeb mezi Starým a Novým Městem a spojujícím předměstí Smíchova s centrem Prahy. Pro jeho postavení bylo užito technické novinky své doby – řetězové konstrukce. Monumentální brány a bloky pro kotvení řetězů vyhovovaly estetickému citění doznívajícího empiru a byly podobným výškovým akcentem jako prastaré věže středověkého mostu. Mezi triumfálními oblouky byly však řetězy ze svárkového železa, poslové nové doby, a rozpětí polí (132 metrů) mnohonásobně překonalo rozpětí mostu z kamene.

Třetím mostem, který Vltavu překonal, byl v roce 1848 železniční viadukt z Karlína do Holešovic,



Řetězový most Františka Josefa I. v pohledu od Letné ke Starému Městu. Foto František Fridrich, kolem 1870, Muzeum hl. m. Prahy

kteřý zachovává tradiční materiál, ale volí na rozdíl od středověkých klenb kruhových i klenby segmentové, umožňující větší otvory v úseku nad řekou, a lépe hovicí dobovému vkusu. Půlkruhové klenby jsou užity jen nad pevninou v Karlíně. Svoji délkou překonal Karlínský viadukt starý most Karlův, tehdy ještě nazývaný Kamenný. Více než kilometr dlouhý most měl 76 polokruhových klenb o rozpětích 10,7 metrů a 6,4 metrů a 9 klenb segmentových o rozpětích 25,3 metrů nad řekou a 11,3 metrů v Karlíně. Most, dnes zpravidla nazývaný podle jeho stavitele Aloise Negrelliho, se tedy velikostí otvorů nad řekou nelišil od mostu Karlova a jeho výška byla také volena podle poučení z povodní v roce 1845.

Dalším mostem, který byl postaven v roce 1868, byl most Františka Josefa I. (lidově Eliščin podle blízké ulice, později Štefáníkův), který vedl z tehdejší ulice Trubní (od roku 1870 zvané Císařovny Alžběty, lidově Eliščíny, dnes Revoluční) pod patu Letné a byl tak druhým mostem v linii hradeb mezi Starým a Novým Městem. Jeho technické řešení bylo výsledkem soutěže, ve které slavně zvítězili angličtí inženýři koncepcí visutého mostu se šikmými řetězy a mohutným plnostěnným nosníkem. Most

nesly dvě litinové věže na pilířích v řečišti a střední pole mělo rozpětí 143,9 m. Smělá a pohledná stavba však byla jakousi labutí písni menších visutých mostů, a tak most později následoval osud mostu Františka I. a do dnešních dnů se nezachoval.

Posledním pražským visutým mostem byla lávka na Klárově, nazývaná Železná lávka, která se jako motýl s dvojicí křídel o rozpětí 96 m mihla Prahou v letech 1868–1913, kdy ji nahradil most Mánesův. Po celou dobu jejího provozu nebyly zaznamenány technické potíže či nedostatečná únosnost konstrukce, tak jak to bylo postupně pozorováno u jejich dvou větších řetězových bratří.

Etapa obloukových mostů

Další most se opět pokorně vrátil k osvědčenému materiálu a svými kamennými oblouky o rozpětích 27,2 až 32 metrů byl postaven jako spojení Smíchova s Novým Městem. Palackého most postavený v roce 1878 byl prvním městským mostem, který určil obrysově schéma i pro mosty další, budované až do poloviny 20. století. Sedm segmentových oblouků překonává Vltavu na pilířích, založených již na kesonech a vně je pak dekorován nejen trojbarevným provedením kamenných povrchů, ale



Řetězová lávka v pohledu od Staroměstského břehu k Hradčanům. Foto František Fridrich, kolem 1870, Muzeum hl. m. Prahy

hlavně i sochařskou výzdobou osazovanou později v letech 1887–1897, která je dílem J. V. Myslbeka. Stavbou mostu Palackého byla zahájena skupina dalších mostů, které se staly pro obraz Prahy charakteristickými. Vesměs se jednalo o mosty obloukové s pilíři v řečišti a lišící se jen materiálem.

Most Františka I. /dnes Legií /, 1901

eliptické oblouky s čelními oblouky segmentovými, kámen, rozpětí oblouků od 25,6 do 42,7 metrů

Most Svatopluka Čecha, 1908

železné oblouky dvoukloubové, rozpětí 47,8 až 59,2 metrů

Most Hlávkův, 1908

betonové oblouky trojkloubové, rozpětí 36 až 39 metrů

Most Mánesův, 1913

betonové oblouky trojkloubové, rozpětí 38,2 až 41,8 metrů

Most Libeňský, 1928

betonové trojkloubové oblouky, rozpětí 28 až 42,8 metrů

Most Trojský, 1928

železobeton, oblouky se spolupůsobící mostovkou, rozpětí oblouků 43,5 a 47,2 m

Most Jiráskův, 1933

železobeton, most se spolupůsobící mostovkou, rozpětí polí 45,8 až 51 metrů

Most Štefanikův, 1953

železobeton most se spolupůsobící mostovkou, rozpětí polí 58,8 až 61,4 metrů

Z přehledu je zřejmé, že většina mostů zachovávala princip mostu s oblouky pod mostovkou, a tím byla i zajištěna jednota obrysu. Pravidelnost rozdělení řeky mosty s jejich pilíři a oblouky daly Vltavě v Praze rytmizaci, která je jedním z charakteristických prvků pohledu na město zejména od severu k jihu. Nahrazení původního Trojského mostu přímou konstrukcí ocelovou, doplnění konstrukce mostu Hlávkovy železobetonovým deskovým rámem a konečně předpjatá přímá konstrukce mostu Barrandovského výrazně nezasahují do pohledových kvalit centra města.

Mosty železniční i silniční

Z celého schématu mostů s horní mostovkou vybočuje Železniční most pod Vyšehradem. Jeho předchůdce, příhradový most s lichoběžníkovými nosníky z roku 1871 o rozpětí 56,9 metrů byl nahrazen v roce 1901 mostem s trojicí polí nesených poloparabolickými nosníky o rozpětí 69,9 metrů. Lichý počet návodních polí a zajímavý tvar hlavních nosníků se stal pohledovou tečkou za harfou pražských obloukových mostů.

Železniční most v Braníku z roku 1954 opakuje schéma obloukových mostů a svými betonovými oblouky o rozpětí 53,3 metrů je výsledkem technických úvah silně ovlivněných vojenskými předpisy vyžadující mohutné pilíře pro případ poškození mostu.

Železniční most pod Bulovkou je spojnicí tunelu a nového nádraží v Holešovicích. Technicky se jedná o rámový dvoukloubový rám z předpjatého betonu s rozpětím polí 77,5 metrů. Šikmé stojky rámu na kruhových pilířích mu dávají jistou eleganci spojenou s dynamikou, a tak most nepůsobí jako bariéra mezi řekou a skálou.

Hřmotný most Barrandovský je svojí šíří a šikmou osou křížující tok řeky již konstrukcí jiného typu, nicméně ani zde není porušena zásada nosné konstrukce pod mostovkou. Předpjatá konstrukce

s členěnými nájezdy je konkurentem přírodního útvaru barrandovské skály, šířku mostu si uvědomíme až z hladiny řeky, kdy proplutí obloukem se již podobá krátkému tunelu, kde již ubývá světla.

Mostem s konstrukcí nosnou nad mostovkou bude kombinovaný silniční a tramvajový most v Troji, který jako první vltavský most nebude mít podporu v řece. Zda byla důvodem takového řešení snaha po zrychlení lodní dopravy na Vltavě, nebo jen touha nalézt originální tvar mostu není zřejmé. Most ještě není dokončen a je otázkou, jak se jeho nápadná oblouková konstrukce se subtilní lanovou výplní zapojí do pohledů vltavského údolí mezi Podbabou a Trojou.

Pražské mosty jako památky

Tvarová podoba pražských mostů není jen účelná, jde i o skutečnou okrasu města. Spolu se svou výzdobou, jak sochařskou, tak ornamentální a materiálovou, se mosty staly součástí prostoru nad řekou a ovlivňují i pohledy na jejich předmostí. Každý typ mostu má určitou omezenou životnost, a je tedy otázkou, zda železné a některé betonové mosty mohou sloužit skutečně po staletí tak, jak slouží Karlův most. Nakonec i on byl mnohokrát upravován a přestavován, dokonce ještě koncem 19. století byla zcela vážně míněna změna geometrie oblouků stržených velkou povodní v roce 1890.



Novoměstské zakončení mostu Palackého v pohledu od Smíchova. Foto Jan Mulač, kolem roku 1890, Muzeum hl. m. Prahy



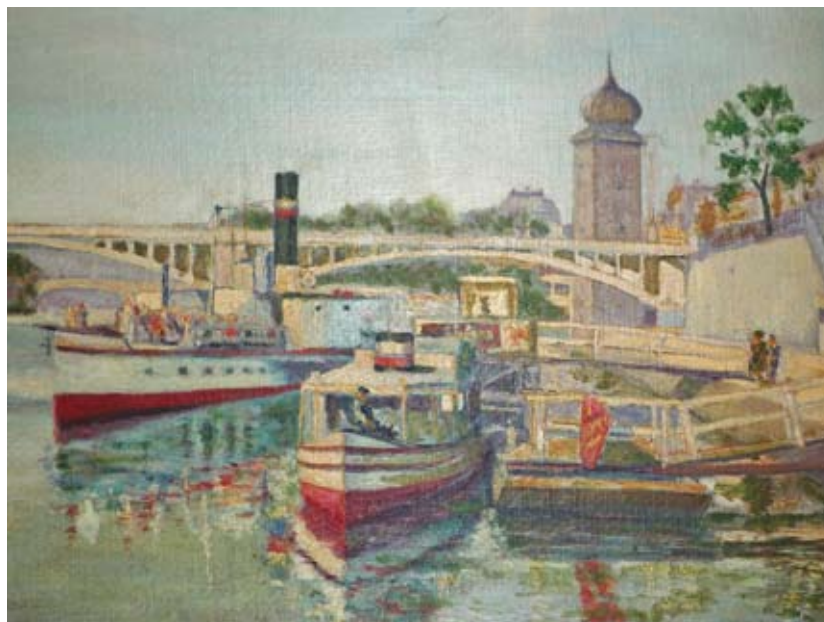
Most Svatopluka Čecha v pohledu z Letné. Foto Jaroslav Bruner-Dvořák, kolem roku 1935, Muzeum hl. m. Prahy

Pietně proběhly opravy Jiráskova mostu a mostu Mánesova, kde byly vyměněny velké části betonových konstrukcí, ale mosty jsou zachovány do dnešních dnů. Velkou opravu patrně čeká most Legií a Hlávkův most, za ohrožený je nutno pokládat most Libeňský, který je silně poškozen v částech ze železobetonu, což je výsledkem dlouhodobého zanedbání údržby. Dnes je provizorně zajištěn a asi jen nedostatek financí je příčinou, že nezačala zamýšlená likvidace tohoto architektonicky i technicky zajímavého mostu. Za ohrožený je třeba pokládat i most Železniční pod Vyšehradem, který je více méně v původním stavu a jehož údržba není

dobrou vizitkou vlastníka. Sny o jeho nahrazení mostem novým se projevují občasnými studiemi, kde se konstrukce striktně účelové střídají s replikami mostu původního.

Skupina pražských mostů se uplatňuje v dálkových pohledech z míst vyhlídek a panoramat a jejich koncept potvrzuje, že péče věnovaná jejich vzhledu se vyplatila. Poměrně mladá skupina mostů, doplňující historický most středověký, je svojí výtvarnou kvalitou srovnatelná s mosty Paříže, Florencie či Říma. Bylo by chybou, kdyby se některé struny mostní harfy ztratily nebo byly nahrazeny jinými, méně libozvučnými a harmonickými.

Václav Jandáček



Přístaviště pod Jiráskovým mostem. J. Šírl, olej na plátně, 1942, soukromá sbírka

PRAŽSKÉ NÁPLAVKY: NEKONEČNÉ NÁMLUVY PRAHY S VLTAVOU

Téma „co s pražskými náplavkami“ je jednou ze stálíc porevolučního pražského urbanismu. Dosud však všechny nápady zůstávaly jen na papíře a v praxi docházelo jen na výměny dláždění. Současné vedení města se to rozhodlo změnit. Můžeme se těšit na oživení vztahu mezi Prahou a její řekou?



*Náplavka u Nových lázní. Salomon Friedberg-Mirohorský, 1903.
Muzeum hlavního města Prahy*

Zpevněná komunikace při vodní hladině řeky, u které se počítá s tím, že bude vodou občas zaplavována. Tak nějak by si s náplavkou poradil slovník. Jenže náplavky ve velkých městech jsou mnohem víc – jsou klíčem k řece. V době regulovaných vysokých nábřeží, která jsou většinou zahlcena dopravou, se vztah města a jeho řeky snadno oslabí – řeka v lepším případě je součástí panoramatu, v horším překážka, kterou je nutno přemostit. Praha navíc na některých místech – například v Karlíně – tento vztah nechává dále oslabovat, když na nábřežích povoluje výstavbu hmotové i výškově masivních monobloků, které historickou čtvrt' od řeky definitivně odřezávají. V této situaci se právě náplavky stávají příležitostí si řeku ve městě uvědomovat a zažít městský prostor formovaný vodou. Pro městského člověka je dobře fungující náplavka pozehnáním – volný, otevřený a prosluněný prostor, který sice je v srdci města, ale zároveň je od něj tak nějak oddělen, s krásným výhledem na nábřeží i s bezprostředně blízkou vůní vody. Není divu, že si

řada evropských měst své náplavky hýčká a jejich obyvatelé je milují.

U nás ale máme zatím smůlu. S pražskými náplavkami to prostě není ono. V posledních letech o tom mluví nejen odborníci, ale pravidelně i média. A není divu. Kdokoliv se procházel po životem nabitých náplavkách ve Vídni, Paříži nebo Berlíně, kterým se podařilo udržet živý vztah k řece, musí mít dojem, že na svých nábřežích Praha promarní mimořádný městotvorný potenciál. Na rozdíl například právě od Vídne totiž Vltava prochází skutečným srdcem města a tvoří nedílnou součást jeho panoramatu, charakteru a vůbec samotné identity. Přesto si město svůj vztah k řece stále hledá. Většina náplavek totiž nevábí k procházkám, ale má spíše podivně periferní charakter. Břehy řeky jsou buď zcela zanedbané, nebo – na vydlážděných částech pod zpevněnými nábřežími – plné parkovišť, reklam, nepořádku a bez místa k posezení nebo stínu. Vzniká tak zvláštní směs nepříliš přitažlivého, poloveřejného prostoru.



*Rašínovo nábřeží
s výstavní lodí,
kde je provozována
též sauna.*

Na půl cesty

Nelze přitom říci, že by Praha tuto část města přímo zanedbávala. V letech 1995-2008 byly postupně za podpory EU opravovány pravobřežní náplavky při Praze 1 a 2 – tedy od Vyšehradu ke Štefánikovu mostu – a nabídnuty k veřejnému využití. Město zrušilo velkou část parkovacích míst, pronajalo zde místo stánkařům a opravilo povrch náplavek tak, aby tudy mohly vést páteřní cyklostezky. Oživení klíčové spojky s řekou nestálo nic v cestě. Jenže tyto snahy byly nakonec úspěšné jen zčásti. Mohly za to typické problémy bémovského vedení Prahy – nekoncepční a nekonzistentní přístup magistrátu k tomu, co se na náplavkách má vlastně odehrávat, a hlavně neprůhledné a podezřelé pronájmy.

Po tom, co magistrát investoval do oprav a oživení náplavek téměř půl miliardy, totiž dostala celý úsek od Štefánikova mostu po Vyšehrad na základě soutěže do pronájmu firma Parking Praha (později Pražská Servisní, dnes PMC Servisní, dceřiná firma známé společnosti Navatyp – dnes Prominecon – napojené na Bémův magistrát a spojované s kmotrem Romanem Janouškem). Jak posléze zjistila média, pronájem provázela řada podivných skutečností. Už jeho samotná idea byla zvláštní: náplavky byly opraveny z veřejných prostředků, ale zisk z jejich provozu měl jít do soukromé kapsy. Firma navíc měla z náplavek patnáctimilionový příjem, městu ale každý rok jen platila navíc něco málo přes desetinu této částky – odpovědnost za údržbu a další vybavování náplavek přitom stále leží na bedrech města (2010 zde například město

na vlastní náklady vybudovalo toalety).¹ Slib do náplavek investovat, díky kterému Parking Praha vyhrála výběrové řízení – totiž není zapracován ve smlouvě s městem (respektive Technickou správou komunikací) a tím pádem je nevymahatelný.²

Chování nájemce navíc bylo – alespoň zpočátku – v rozporu s původní ideou co nejširšího veřejného využití náplavek. V prvé řadě se sem vrátilo několik placených parkovišť.³ Hlavně však záhy po převzetí náplavek firma skokově, často více než desetinásobně zvýšila pronájem za stání lodí.⁴ Stejně se zachovala i k legendární, památkově chráněné restauraci hotelu Vltava – vlastníkům, rodině Soukupových firma za pozemek, na kterém restaurace stojí, vyměřila roční pronájem 1,4 milionu – tedy stejně, jako sama platí magistrátu za pronájem celé náplavky od Vyšehradu k Františku. Znalcem stanovený roční nájem je přitom jen 28 tisíc.⁵ Re-

1 Na pražských náplavkách u Vltavy si bude možné odskočit: Článek ze zpravodajského serveru idnes.cz z 18. 8. 2010, http://praha.idnes.cz/na-prazskych-naplavkach-u-vltavy-si-bude-mozne-odskocit-pjv-/praha-zpravy.aspx?c=A100818_121432_praha-zpravy_sfo

2 Reportáž Rebecky Bartůňkové z pořadu Reportéři ČT z 8. 6. 2009, <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/57378-reporteri-ct-firma-pozaduje-za-uzivani-prazskych-naplavek-likvidacni-castky/>

3 Oázy u řeky se mění v parkoviště, náplavky jsou dobrý byznys, Článek ze zpravodajského serveru idnes.cz z 27. 5. 2007, http://www.idnes.cz/oazy-u-reky-se-meni-v-parkoviste-naplavky-jsou-dobry-byznys-pli-/domaci.aspx?c=A070523_181537_praha_nad

4 Jak vydělává pražská náplavka; článek Yachting Revue - Srpen 2008, <http://www.yachting-revue.cz/clanky/jak-vydelava-vltavska-naplavka>

5 Reportáž Rebecky Bartůňkové z pořadu Reportéři ČT z 8. 6. 2009, viz pozn. 2

*Parník Vltava
kotví na tradičním
přístavišti pod
Palackého mostem.*



staurace nakonec po letech soudních sporů byla zachráněna, protože od roku 2010 je z pronájmu náplavek vyňata a nájem platí přímo TSK.⁶

Jak je vidět, hrozilo, že ze zamýšleného oživení veřejného prostoru se měl stát lukrativní a v řadě ohledů mimořádně podezřelý byznys neprůhledné soukromé firmy. Vše ale dopadlo alespoň zčásti lépe. Pronájem totiž nekritizovala jen média, ale také dotčené městské části, i místní obyvatelé, kteří požadovali naplnění původních slibů o „veřejném, kulturním a sportovním“ využití náplavek. S podporou radnice Prahy 2 se díky místním sdružením – zejména Dvojky sobě reprezentované osobou Ivo Slavíka – začala náplavka při Rašínově nábřeží ožívat. Nejen, že se zde ujal velmi populární farmářské trhy,⁷ nebo tu vznikl bar a cyklo dílna Bajkazyl, ale prostor začaly dostávat i náročnější kulturní projekty, jako je galerie (A)void Gallery v jedné z nábřežních „kobek“, a navazující „plovoucí galerie“ (A)void floating.⁸ Tyto počiny jsou o to důležitější, že vzbuzují pozornost architektů (v případě galerie Petr Janda), kteří začínají přicházet

6 Pavla Kreuzigerová: Jak se rejžuje na náplavce, reportáž z časopisu Euro 23/2012, k dispozici online na <http://euro.e15.cz/archiv/jak-se-rejzjuje-na-naplavce-777979>

7 Na nábřeží v Podskalí se vrátí život: rozšíří se trhy, přibude galerie; Článek ze zpravodajského serveru idnes.cz z 31.

8. 2011, http://praha.idnes.cz/na-nabrezi-v-podskali-se-vrati-zivot-rozsiri-se-trhy-pribude-galerie-1ig-/praha-zpravy.aspx?c=A110831_1643798_praha-zpravy_ab

8 Adam Gebrian: Rezavé torzo dělá v Praze parádu, Lidové noviny 25. 9. 2007, http://www.lidovky.cz/jak-rezave-torzo-lodi-zlepsuje-a-obohacuje-zivot-kolem-vody-pqu-/design.aspx?c=A120918_083547_ln-bydleni_ter

se zajímavými návrhy na úpravu podoby náplavky. Těch se za posledních let objevila celá řada a nejen pro Rašínovo nábřeží – vznikají návrhy pontonových cyklostezek, plovoucích koncertních pódii i nového mobiliáře.

Právě podskalská část náplavek se tak částečně stala výjimkou z naší úvodní nelichotivé charakteristiky a ukázala skutečný potenciál pražských nábřeží. Co se ale bude dít se zbytkem?

Velkolepé plány

Rada města pod vedením primátora Svobody, která má na poli pražského urbanismu značné ambice, nemohla téma náplavek dlouho přehlížet. V loňském roce si proto hlavní město nechalo vypracovat studii o stavu náplavek a rozhodlo se začít novou fází revitalizace, která se má v první řadě týkat nábřeží Hořejšího a Rašínova a náplavek Na Františku – zmizet by měla auta a kontejnery, objevit by se mělo více toalet a dalšího zázemí. Magistrát také hned připojil kupu nápadů, které by se na úpravu měly vázat, jako „nádraží“ Na Františku, říční tramvaj apod.⁹ Jejich případná realizace se ale pravděpodobně podřídí daleko pozvolnějšímu a koncepčnějšímu přístupu, než jsme byli dosud zvyklí.

Věci se začaly hýbat relativně rychle. Rada města už na jaře loňského roku rozhodla, že zruší pro-

9 První změny na náplavkách, do jara z nich zmizí auta, zpráva ze zpravodajského serveru aktualne.cz ze dne 21. 10. 2012, <http://aktualne.centrum.cz/domaci/regiony/praha/clanek.phtml?id=760922>



Na jižní části Janáčkova nábřeží se stále parkuje.

nájem náplavek a Praha k červenci 2012 skutečně vypověděla s firmou PMC Servisní smlouvu (jestli bude náplavky ve správě přímo město, nebo nějaká z městských firem zatím není jasné). V říjnu pak byly k dispozici výsledky zmíněné studie o využití náplavek a vznikl plán na první etapu revitalizací. Město zároveň 10. října uspořádalo veřejnou debatu s názvem „Řeka a město“ na které se probíraly některé obecné zásady budoucího zacházení s náplavkami (odstranění parkovišť, propojení jednotlivých úseků apod). Na začátku prosince se pak věnovali tématu náplavek i odborníci v rámci Metropolitní ozvučné desky, kteří radě města doporučili jednak posílit status náplavek jako veřejného, nekomercializovaného prostoru, jednak zadat Kanceláři veřejného prostoru vypracování dlouhodobější koncepce jejich využití a úpravy.¹⁰ Hned 4. prosince vznikla při Radě Hl. města Prahy Komise pro využití náplavek vedená Aleksandrou Udženija (ODS), která má na revitalizaci náplavek dohlížet. A konečně 5. března 2013 dostala Kancelář veřejného prostoru od městské rady za úkol vypracovat „ideovou koncepci pro pražské břehy“. Ta má vzniknout v první polovině roku a má jednoduše přijít s představou o tom, jak by náplavky měly a neměly být využívány. Úkolem má být podle usnesení z ozvučné desky „nevytvářet megalomanské projekty, které místo zpravidla přetěžují a zároveň se díky nároč-

nosti odsunují na neurčito, ani nekoordinované dílčí zásahy bez vyššího smyslu a koncepce, které jsou většinou v rámci celku spíše ke škodě“.¹¹

Zní to nadějně, ale ke konkrétním plánům a návrhům, podle kterých bude možné celé snažení hodnotit, je ještě daleko. Balónky v podobě předběžných vizualizací však už město vypouští.¹² A řadu zajímavých návrhů ostatně přinesla i květnová konference a výstava reSITE.¹³ Dovolme si tedy několik obecných poznámek z památkového hlediska.

Náplavky – potenciál vs. rizika

Asi nejzásadnějším a nejambicióznějším plánům patří propojení náplavek na každém břehu Vltavy do jednoho celku (případně jejich napojení na nábřeží v krajních částech Prahy). Vytvořila by se tak vynikající cyklistická páteřní trasa skrze centrum a také by vznikly pěší promenády i v samotném jádru Prahy (kolem Karlova mostu), kde dnes chybí. Místa, kde dnes náplavky chybí, jsou ale zároveň významnou součástí pražského panoramatu. Velmi proto záleží na ztvárnění nových úseků náplavek (respektive nějakých mostků nebo pontonů mezi

¹¹ Ibidem.

¹² Praha opraví a rozšíří náplavky, takto by mohly vypadat, interaktivní grafika serveru aktuálně.cz z Apríla 2012, <http://aktualne.centrum.cz/grafika/2012/04/01/praha-opravi-a-rozsiri-naplavy-takto-by-mohly-vypa/?cid=760922>

¹³ Některé návrhy jsou k vidění na http://www.metro.cz/u-vltavy-maji-vzniknout-parky-chce-to-vitez-architektonicke-souteze-1jv-/metro-extra.aspx?c=A120601_110103_metro-extra_rab

¹⁰ <http://www.ozvucnadeska.cz/clanek/36/prazske-naplavky-se-dockaji-koncepcniho-reseni-usnesla-se-rada-hl-m-prahy>



Restaurace Vltava na Rašínově nábřeží je dnes již kulturní památkou.



Průhled severní části Rašínova nábřeží s restaurací Vltava u přístaviště osobních lodí.

nimi) – neměly by být pojaty jen jako utilitární konstrukce, ale zároveň by se neměly v panoramatu výrazněji uplatňovat. O tom, jak nevděčný je to úkol svědčí jiný počín předchozího období péče o řeku, novostavba tzv. Bémova mola – nevzhledná kovová lávka pod Benešovým nábřežím, která je navíc veřejnosti nepřístupná, protože slouží jako kotviště soukromým výletním lodím. Pod dopravní tepnou taková stavba příliš nevádí, nicméně pod Karlovým mostem by byla katastrofální.

Podmínka uměřenosti – kterou si ostatně magistrát sám vytknul – by se měla týkat náplavek obecně. Pro nové i staré úseky platí, že by v nich nové zásahy měly mít podobu dotváření načatého potenciálu, retuší případně intervencí na úrovni lepší údržby a městského designu.¹⁴ Platí to například pro zamýšlené jednotné pojaté nástupní terminály-mola pro parníky a další nově budované

¹⁴ Velmi výstižně to shrnul Adam Gebrian v segmentu Gebrian vs. Náplavka, <http://www.stream.cz/gebrianvs/767962-gebrian-vs-naplavka>



Sportovně propagační akce na Dvořákově nábřeží 13. 4. 2013 se podobala ze všeho nejvíc lunaparku. U protějšího břehu v pozadí tzv. Bémovo molo.

zázemí. Příliš výrazné hmoty, zbytečně exhibující architektonické zpracování i nevhodně využitý materiál by mohly udělat na rázu náplavek mnoho škody. Střídme by se měla naplňovat i jinak sympatická idea mít na náplavkách „více zeleně“, která zaznívala zejména na veřejné debatě. Pravděpodobně bude lepší jít cestou menšího množství drobných parků na několika citlivě vybraných místech (na Smetanově nábřeží, kde už stromy jsou, se taková úprava přímo nabízí), než osazování stromů podél celého břehu, které by zabralo příliš místa a pravděpodobně také nepříznivě proměnilo podobu nábřežního panoramatu.

Úpravy náplavek se také na některých místech mohou dostat do přímého konfliktu s památkovou péčí. Mimořádně citlivý je samozřejmě už zmíněný úsek kolem Karlova mostu, který netvoří jen jednu z památkově nejceněnějších částí Prahy, ale svou ikonickou rolí v panoramatu také klíčovou součást identity města. Jakýkoliv zásah do tohoto místa by měl nejdřív projít důkladnou odbornou a veřejnou debatou. Na pravém břehu se pak skrývají přinejmenším dvě další úskalí. Menší konflikt by mohl vzniknout při zřízení náplavky naproti Slovanskému ostrovu, kde by došlo k přílišnému zúžení vedlejšího ramena řeky a také nutnosti vyřešit střet s Mánesem. Vést trasu lávkami přes

ostrov se přitom nezdá být dobrý nápad, protože by to zničilo jeho klidný, uzavřený ráz. Daleko větším problémem se však jeví – bohužel dosti reálný – nápad spojit podskalskou a podolskou náplavku, respektive cyklostezku po lávce kolem Vyšehradské skály. Krom toho že je skála chráněnou památkou jde také o jeden z nejvýznamnějších bodů pražského panoramatu. Cyklostezka při její patě by jí pravděpodobně zbavila její monumentalitu – nejen že by pohledově narušovala její celistvost, ale také by jí připravila o masivní měřítko a proporce.

I levý břeh ovšem skrývá památkové nástrahy, především v partiích Malé Strany. Za škodlivý považujeme nápad zpevnit břeh v úseku mezi Mánesovým mostem a Hergetovou cihelnou. Jde totiž o poslední nezregulovaný úsek vltavského břehu ve vnitřní Praze, který má nepochybně malebné kouzlo a navíc se i v současné úpravě dá z velké části pro promenády i cyklojízdu využít. Za zcela vyloučené je pak třeba považovat jakékoliv zásadnější proměny břehů Čertovky, která tvoří jeden z historicky nejceněnějších a nejautentičtějších prostorů Prahy. Problematická je zde i samotná idea zřízení veřejného chodníku, neboť podstatná část kouzla Čertovky vyplývá naprosto klidu kolem jejích břehů.



Oživení Vltavy má své hranice, situace na snímku se jim již značně blíží.

Z obecnějšího pohledu se problematicky jeví také případná hustší zástavba náplavek, včetně jejich vybavování dočasnou architekturou (stánky) nebo zázemím pro doprovodné rekreační aktivity (pontonové bazény, lezecké stěny apod.). Náplavky by měly sloužit především jako volný prostor, korzo se zázemím volně rozmístěným do dobře vybraných míst, pokud možno využívajících stávající prostory (například tzv. kobky). Je až příliš jednoduché prostor náplavek přehlít, zejména mají-li se zde potkávat chodci s cyklisty. Doprovodné areály k rekreaci by proto měly být soustředěny k okrajům širšího pražského centra.

Tato opatrnost by se ovšem měla týkat nejen dlážděné plochy náplavek, ale i samotného vodního břehu. Z některých míst v Praze je dobře známý fenomén trvale kotvících lodí. Příkladem je restaurační loď pod Mánesovým mostem při staroměstském břehu – tváří se jako plavidlo, prakticky je to však na stálo umístěný dvoupatrový dům a tedy trvalá součást nábřeží. Dnes je to spíš výjimka, ale mohlo to být jinak. Před několika lety přišel pražský magistrát s ideou rozprodat nebo pronajmout

jednotlivé úseky břehů pro podobné rozměrné, trvale kotvící objekty. Výsledkem by byla privatizace a rozparcelování pražských břehů a vytvoření nové nábřežní fronty „plovoucích domů“.

Náplavky jsou veřejný prostor

Nápad „zastavět břehy Vltavy loděmi“ údajně ztroskotal na nesouhlasu městských částí. Přesto jde o výstižný příklad dosavadního problematického přístupu Prahy k náplavkám, který také ukazuje některá z pokusů provázející jejich budoucí úpravy. Současný magistrát si jich (alespoň podle svých deklamací) doufejme je vědom.

Podstata těchto pokusů spočívá v tom, že náplavky představují ideální prostor pro komerční využití několikerého druhu – jde o stovky metrů exkluzivních volných parcel s několikerým možným využitím. Pokud by je město začalo vnímat tímto způsobem, ve snaze o jejich oživení selže stejně, jako selhalo předchozí vedení magistrátu. Náplavky totiž nebudou fungovat, pokud nebudou pochopeny a uchopeny jako veřejný prostor – tedy prostor podléhající veřejné diskusi, veřejným soutěžím



Škrobenou přehlídku říčních plavidel Lodě na vodě vystřídala s prvním jarním sluníčkem spontánní akce "nohy ve vodě."

a hlavně veřejným aktivitám. Pokud se Praze podaří toto jejich poslání zachovat a zdůraznit, bude to už samo o sobě zásadní počín. Je tu ovšem ještě jedno pokušení: náplavky by měly veřejný prostor rozšiřovat, nikoliv nahrazovat tam, kde město není schopné jej Pražanům poskytnout. Vybudování cyklostezky podél řeky by nemělo vést k rezignaci na podporu cyklo dopravy ve městě. Náplavka pod Smetanovým nábřežím by neměla snahám odstranit z něho automobilovou dopravu, budování toalet na březích Vltavy by nemělo zastínit, že jich je nedostatek v centru města apod.

Je dobře, že se město vltavským břehům věnuje. Jejich podoba a využití může zásadně proměnit vztah Prahy k Vltavě. Funkční náplavky mohou výrazně přispět k oživení už dlouho umírajícího centra města, řeka sem přitáhne i ty, kteří se dopravou dušenému turistickému ghettu raději vyhýbají. Povzbuzující přitom může být fakt, že k úspěchu není třeba zas tolik – není třeba budovat, ale spíš oprašovat a dotvářet.

(Problematice pražských náplavek a vztahu města a vody se důkladně věnuje tematicky zaměřené číslo časopisu *Architekt* 01/2013)

Jakub Bachtík

Ilustrační fotografie Kateřina Bečková, duben 2013

PRAHOU NA JIH PODLE VLTAVY: PROSTŘEDÍ U ŘEKY

Na procházce po Praze je docela dobrá příležitost si „zurbanovat“. Tak říkávala naše máma námětu povinných rodinných návštěv do pražských předměstí. Pro urbanování je potřeba si vybrat místo. Vždyť jen nejzvědavější jedinec by navštívil některá sídliště, aniž by tam někoho hledal, aniž by tam musel. Jistěže jsou v sídlištích výjimky. Chruščovovy stromky na Petřinách už vyrostly, Malešice jsou už zčásti lesem mezi paneláky. Nové stavby, které se v sídlištích staví, mají výhodu, nemusejí brát na paneláky žádný ohled, snad kromě zastínění. A ještě k tomu jsou vždycky o něco krásnější.



Branická skála

Při urbanování se moc nespěchá. Dost se postává, v zapadlých koutech vás kolemjdoucí podezírají, že okouníte. Jste cizí a oni se s jistou ostrážitostí ptají, koho že to hledáte. Vysvětlíte, že vlastně nikoho, že si prohlížíte jejich místo, které tak důvěrně znají. Oni si ho ani moc nevšímají a připadá jim všední. Hledáte souvislosti ve městě a možná i nějaké poznání, proč jsou domy, všelijaké jiné stavby, cesty, anebo mezery tam, kde jsou. A kromě toho uvidíte, čím že jsou domy tak zvláštní. Ale nechodte bez mapy, pokud se tam vypravíte poprvé. Neškodí, máte-li i starou mapu a je vůbec nejlepší mít také kus regulačního plánu z minula,

se zakreslenými sebevědomými úmysly minulých generací. Bývaly to jednoduché a srozumitelné výkresy s popisy. Pro zvědavější je vhodné mít výtisk části soudobého územního plánu z internetu s tím, co se tam teprve chystá ke stavbě. Dnešní územní plán je ale zakódovaný a málokomu srozumitelný. Ani dříve, ani nyní není spolehnutí na to, co je v plánech nakresleno. Směs vkusu, techniky, politiky a náhod je v plánech pořád stejně namíchaná.

Cestou uvidíte sličné domy uskutečněné podle výkresů z rukou dobrého architekta a mezi nimi nebo opodál jiné, které byly již od návrhu zanedbané. Některé domy jsou vystavěné s velkými nákla-



Branický lom po zrušení vápenky

dy, s myšlenkou a s úsilím a jiné při stejném úsilí později pokažené. Některé se k vám obrací čelem, jiné zády. Jako lidé, kteří jsou uvnitř.

Bez průvodce se obejdete. Pro obyčejné předměstí nebyly a možná nikdy nebudou napsány. Ale s trochou praxe v urbanování poznáte mnoho tras stejně výtvarných, jako jsou ty po památkách staré Prahy. Výpravy ale nejsou tak spojitě a často je nutné překonat místa hrůzy z dopravy, z pustiny, z hlouposti... Pokud návštěvu opakujete, všimněte si také změn podle času a světla, podle pohybu lidí.

Můžete si také představit stavební záměry, které byly kdysi dávno vážně míněné, ale jakoby po léta zamrzlé v plánech budoucí Prahy. Nebo byly ještě před krátkým časem silou, vlivem a úřadem prosazované a najednou z nich není nic. Je znát, zda byl kus města rozestavěn podle rozumného plánu. Jinde byla skutečnost svěhlová, plány zůstaly jen kusem papíru. Stavby se uhnízdily jinde, vysmívají se starým i současným pravidlům. Ještě častěji, naštěstí pro město, je to obráceně, špatný záměr se nestal. Jsou stavby, které zasáhla diskuse. Je to na nich bolestně znát. Nemají ani bílou ani čer-



Vltava jen pro otužilé



Kulturní plot, Žluté lázně



Řeka je jenom taková lapálie cestou

nou duši. Ovšemže jsou také stavby – zlobři. Ale hlavně: jsou zázračné stavby, které vznikly snad jako zjevení a byly postaveny jakoby s úlevou, že jsou myšleny správně.

Pojďme se trochu projít na jih od Vyšehradu. Nikdy neodolám rozhlédnout se z vyšehradských hradeb. Naproti na Smíchově za řekou a přes Císařskou louku není u Strakonické ulice zatím mnoho

k vidění. Celý pás mezi Nádražní a Strakonickou od ulice U Královské louky na jih je rozdělen podle bývalých továren a postupně a také zdlouhavě se mění v město. I benzinová pumpa se vetřela. Jako by Strakonická byla stále tou přečpanou dopravní tepnou jako před výstavbou okruhu a Strahovského tunelu. Jednou se snad tato výpadovka změní v nábrežní ulici. Jednou snad bude vozovka užší



Podolské sanatorium a vyšehradské hradby: dokonalé sousedství



Podolská vodárna – vlídná dominanta

a podle Strakonické bude souvislé nábřeží s domy obrácenými k řece. Tak byla kdysi tato fronta zakreslena v regulačním plánu, ale než se to stane, přístav ještě mnohokrát zamrzne.

Tam na levém břehu Vltavy dále na jih zabraly téměř všechny břeh až k Chuchli dopravní stavby a rozsáhlé křižovatky. Křižovatková ramena i šikmý most docela zbytečně utiskují řeku, jakoby auta neuměla zatočit menším obloukem, jakoby nemohl být most navržen s vědomím, že jižněji bude dálniční okruh. Zbytek Zlíchova se schovává za pahorek s kostelem sv. Filipa a Jakuba. Kde to bylo možné, jsou již stráně zastavěné, a to podle velice rafinovaných plánů polohy a regulací ještě z doby před první válkou a mezi válkami. Vkus se vymkly jen řady domů pod Dívčími Hradý ze 70. let 20. století. Prudké svahy a skály a Chuchelský háj, dá-li dnešní nejistá doba, zůstanou tak, jak jsou.

Zato na pravém břehu zbývalo u řeky místo na celé vesnice Podolí, Dvorce a Braník. Bývala to prý malebná krajina s domky v zahradách pod stráněmi. Na rozdíl od Podskalí je tato část města ještě plná historie, útržků rostlých vsí, nehotových a stále zpochybňovaných koncepcí a hlavně náhod, které jsou tak charakteristické pro toto pražské předměstí. Jen náhodám vděčíme za průměty původního uspořádání zástavby do nové uliční sítě, anebo za mezery, které stále zůstávají v Podolí i v Dvorcích, kde se stavby střídají s přírodním prostředím.

Doba koncepcí a plánování předměstí tady začala se značným zpožděním, kvůli špatné dopravní dostupnosti ze středu města. První plány jsou až po roce 1905, po proražení tunelu pod Vyšehradskou skálou. Úřední obstrukce skončily také až později. U tunelu byl ještě v roce 1910, jako na dalších místech Prahy, potravinový akcíz, přestože tunelem již jezdila tramvaj. Kdo měl něco k proclení, musel vystoupit a po celní proceduře nastoupil do následující tramvaje. Do proražení tunelu bylo spojení



Plavecký stadion

jen po ledě nebo na lodi, anebo několika oklikami přes kopec, přes Vyšehrad a Pankrác. Obce Podolí s Dvorce a Braník byly již tehdy znova připojené ku Praze, a to od roku 1901. Tehdy již s úmyslem stavět tunel. Předcházejícími výboji z velkého města do těchto pobřežních míst za Vyšehradem byly jen vápenky, malý (Schwarzenberský) vorový přístav, první vodárna pro Vinohrady v roce 1882 a nový Branický pivovar pražských sládků z roku 1900, odkud se zpočátku vozilo pivo do Prahy i parníkem. Ledaři se přestěhovali ze Štvanice do nové ledárny až v roce 1911, když tunel už bezpečně fungoval.



Byty na prodej – začátek naší doby



Výjimka – atypický panelák



Prvním záměrným urbanistickým počinem na stráních a na návrší byla Dobeška, skupina rodinných vil, které se začaly stavět nad Branickou skálou v roce 1914. Ty vily se stavěly podle dnes již neuznávaných a jednoduchých pravidel. Ačkoli byly tehdy pozemky na hony vzdálené od sídla stavebního úřadu, je na vilkách i přes individuální návrhy znát pevnou regulaci. Stavebník měl povinnost stavět s licencovanou firmou a podle docela přesných zásad. S Dobeškou byl založen Zelený pruh, tajuplná osa Pankrácké pláně, zelené spojení útesu nad lomem v Bráníku se vzdálenou Jezerkou. Kus Zeleného pruhu je ještě dnes mezi vilami zachován, zbytek přerušila divá výstavba.

Až po roce 1922, po vzniku Velké Prahy, můžeme mluvit o mnoha plánech a koncepcích využívání pravého břehu řeky, vždy v souvislosti s dopravními záměry. V roce 1922 se jen krátce začala využívat vlečka z Branického nádraží k cementárně pro osobní vlaky. Důležitější bylo postupné prodlužování tramvaje: 1923 k cementárně, 1924 k vápence, 1935 k ledárnám, 1954 k nádraží Braník, 1995 do Modřan již na vyvýšeném kolejovém tělese (a tím skončila možnost stavět u tramvaje městské prostředí). V roce 2014 by se měla tramvaj prodloužit až na Nové Dvory. Pořád se ale rozpolceně uvažuje s tím, že tam povede metro trasou D.

Ledárna – přijel majitel



Dvě nevyužívané stavby

V pruhu pozemků na břehu řeky se zároveň do map zakreslovaly úmysly, zatímco uskutečněné stavby se v dobrém i špatném odlišují. Široké Podolské nábřeží, zároveň ochranná stavba před velkou vodou, bylo v regulačních plánech poměrně dlouho jen záměrem. Zbýlý břeh k řece zůstal volný, nezastavěný. Tehdy byla objevena potřeba rekreačních a sportovních ploch a ztenčený proužek u řeky byl ponecháván nezastavěný.

V plánech nového předměstí se postupně a přes sebe překreslovaly varianty ulic a bloků. Důvodem je zřejmě roztržštěná výstavba, při které se žádná původní regulace nedokončí.

Domnívám se, že tento způsob stavby měst, totiž po kouskách, se v Praze ujal i dnes. Taková výstavba má některé výhody. Obvykle je budoucí stavební rozvoj v první, rychle nakreslené a širší koncepci racionální, mechanický, až nudný. Ve finále je struktura stejně záhadná jako historická města. Přestavba, která se táhne mnoho let, neznamená úplně vymazání historie, jako ve velkých souborech. Hned potom, kdy je nakreslena do plánu, je urbanistická myšlenka vystavena pochybnostem a kritice. Časté změny plánu nejsou nějakou dnešní novinkou, i když dnes jich jsou v Praze ročně stovky. V soudobém městě mají být změny prováděné poměrně demokratickým proce-



Sousedství na rvačku



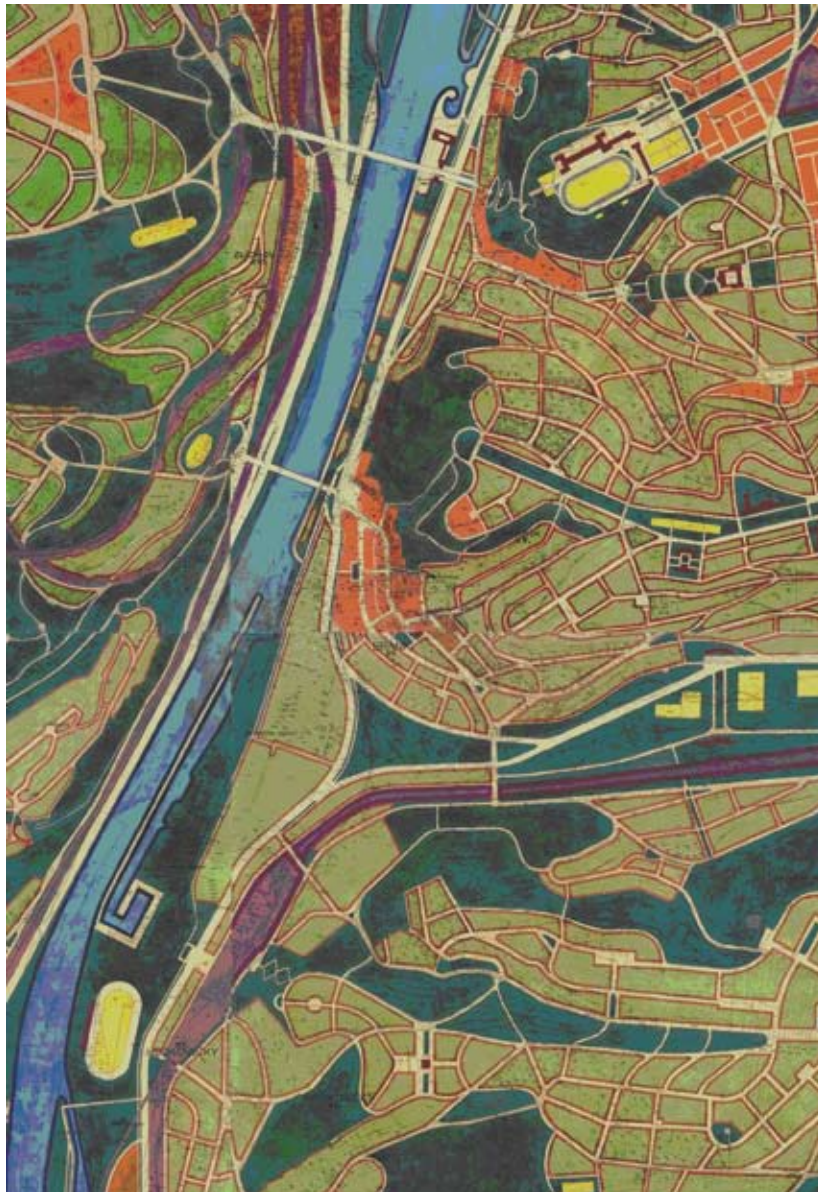
Ubrání starý Braník? Ne, jen hlídá...

sem tříbení koncepcí. V tom je i důvod soustavného fyzického regulačního plánování na papíře, ať už jej nějaké radikální rozhodnutí stavět konkrétní budovu předběhlo a má být jen vymyšleno zdůvodnění, nebo ať už se nová budova ne a ne vejít do dohodnutého plánu.

Dobré je, že se urbanistické koncepty kreslí do mapy, a proto se nemohou, až na výjimky navzájem úplně vylučovat, jako se to stává u vizí jen napsaných. Vždy se koncept staveb alespoň v některých rysech opírá o skutečnost a reaguje na tak zvané požadavky. Vždy je obtížné náročným požadavkům na konkrétní místo vyhovět a zároveň zachytit pravděpodobnou úspěšnou budoucnost. Tolik vysněný celek se v takové rostle plánované výstavbě sice nikdy nesplní, ale v průběžném stavu město žije.

Nevýhodou je, že jednotlivé stavby v souhrnu vyžadují mnoho příprav a úřadování a bez rozumného přístupu stavebních úřadů dopadne město jako chaotický slepenec protikladů. V Podolí a v Braníku je zatím postaveno jenom několik takových křiklavých omylů. Ale v poslední době jich v Braníku přibývá a vzniká znovu další a další sousedství nikoli ke štěstí, ale k vzteku. A Braník brání jen občanská sdružení.

Na štěstí jsou poblíž řeky v Podolí a v Braníku stavby, které jsou na svém suverénním místě. Některé významné solitéry nesporně ovlivňují uspořádání této části města, a to přesto, že jsou umístěné



*Regulační plán,
Braník 1930*

úplně náhodně. Jsou samy o sobě krásné. Jako by nebyly předem žádné pochybnosti, nebylo žádných oficiálních variant, žádných hádek a diskusí. I ve své architektuře jsou výjimečné. Zde je pět takových osamocených budov a jeden most.

Především je tu Podolská vodárna, která je na původním místě čerpací stanice pitné vody pro Vinohrady. Generace vodárny oscilovaly mezi zánikem a rozkvětem, aby stavba v etapách dospěla do nevídané krásy. Z původní vodárny z roku 1882 šla postupně pitná voda i do dalších pražských měst, i na Malou Stranu. (Dodávka vody bezohledně zničila pražské kašny). Vodárna byla v roce 1914 zrušena, protože se tehdy dokončil vodovod z Káraného. Spotřeba vody rychle stoupala a Káraný přestal stačit, v Podolí vznikla nová vodárna v roce 1927.

I když je dnes většina pitné vody z Želivky a v Podolí je jen záložní zdroj a filtrační stanice, je vodárna jednou ze zachovalých a skvělých praž-

ských staveb nejen sama o sobě. Také v kontextu, v posazení do svého místa, v interakci se zbylou přírodou, řekou, kopci, s bloky domů i volným prostorem. Hlavní jižní průčelí je bez vstupu, zato s alegorickými sochami Vltavy a jejích dívčích přítoků. Jednotná architektura, kterou by jinde měli za parlament, byla stavěna dlouho. Od roku 1927 do roku 1965, a to zázračně a nevídaně podle původních plánů Antonína Engela. Za tu dobu se 4x změnil stát, 5x peníze. Najdíte jinou stavbu v Praze, která má takové štěstí! Přál bych si, aby se podobně zacházelo s jiným výjimečným dílem architekta, Vítězným náměstím v Praze 6, které je rozestavěno už 87 let a mohlo by se stavět za šesté nebo snad sedmé peníze – státní formu si spočítejte sami.

Mnoho výkresů nic nezmůže a toho je důkazem Podolí pod Vyšehradem. Nemocnice s původním názvem Sanatorium MUDr. Rudolfa Jehličky, postavená v roce 1914 pro dnešek nevídaně rychle



Most Intelligence, skica opakovaného nápadu

podle plánů Rudolfa Kříženeckého z roku 1910, má také štěstí. Jestliže funkce chrání budovu, jak památkáři rádi říkají, pak toto sanatorium chrání zaklínadlo v jeho dnešním názvu: Ústav pro péči o matku a dítě. Podařila se poslední přístavba, ani po rekonstrukci neztratilo sanatorium nic ze své bohatosti. A pořád lze obdivovat mistrovské umístění a střechy v kontrastu s hradbami. Tuto úžasnou příležitost využil architekt dokonale a moderně. Kříženecký vyučoval starověkou architekturu, rekonstruoval barokní letohrádek Amerika. Měl také velký podíl na zoufale těžkém úkolu, zahladit stopy po probourání Pařížské ulice do Staroměstského náměstí a po zboření kláštera u kostela sv. Mikuláše. Dokonce se prý snažil respektovat připomínky radních. Musela to být fuška a nemohlo se to podařit. Hned naproti sanatoriu můžeme jen litovat, že se vůbec nepodařila výstavba u kostela sv. Michaela Archanděla tam, kde kdysi stávaly domky v zahradách. Ačkoli variant regulace bylo několik. Zřejmě šlo nakonec jen o to, jak doplnit podle dřívější regulace zde upuštěný řadový činžák, jak přece jen zachovat alespoň některé staré domky a jak vyřešit nároží bloku tehdy čerstvě okleštěným

stavitelstvím konce padesátých let a zároveň splnit ukazatelové požadavky, tehdy právě vymyšlené a aplikované státní expertízou...

Jiná pozoruhodná stavba mezi Podolím a Dvorcí je Plavecký stadion architekta Karla Pragera z roku 1965. To je bezesporu nejelegantnější dílo architekta a vůbec celé doby, ve které vzniklo. Nejen pro uctivý odstup od nádherné skály pod Kavčími Horami s intimní pobytovou loukou pod ní, nejen pro technický nápad využít střechu krytého bazénu pro tribunu venkovního bazénu. Také pro zvládnutý provoz, ušlechtilou architekturu s dořešenými detaily, volný prostor před uliční frontou k řece a splývání kopce až k ulici, zachované alespoň v severní části areálu. Nedávno byla také zpřístupněna přírodní památka Podolský profil nad stadionem, původně oplocená spolu se stadionem před případným pronikáním černých návštěvníků na stadion. Dlužno říci, že byla oplocena i před hledači zkamenělin. Plocha památky, která má necelé 3 ha, byla nedávno ohrožena zamýšlenou stavbou, plánovanou kvůli výhledu na Prahu a Vyšehrad.

Akciové ledárny v Braníku, které se inspirovaly architekturou Egypta, jsou od architekta Pavla



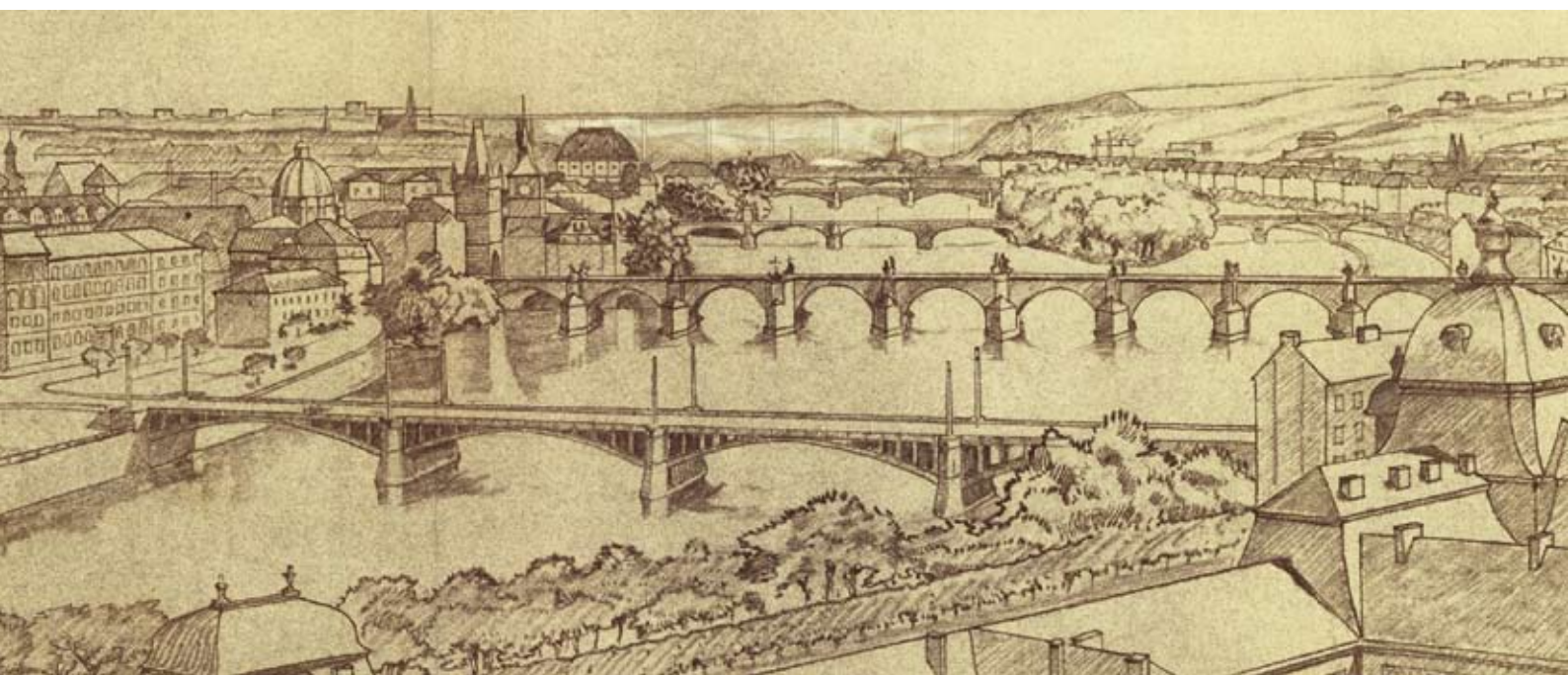
Orientační plán 1938

Kovařoviče. Mohly by být ohniskem širšího uspořádání. Soubor má trochu na kahánku, chátrá. Pronajímá se jako sklady a nevypadá to, že by se plán sportovního centra pocházející už ze 60. let někdy splnil. (V regulačním plánu z 30. let byla Ledárna hned vedle rozsáhlého sportovního stadionu). Protože jsou kolem sportoviště, a snad na základě toho úmyslu, měly být Ledárny upraveny na středisko volného času s jednoduchým provozem skladů, půjčovny, dílen, možná i s hospodou při provozu u řeky. Novodobá historie domů je smutná a typická: privatizace, konkurz, prodej za málo, chátrání. Rozpadání se koná již od roku 1954, kdy kvůli Slapské přehradě přestala Vltava zamrzat a kdy zaniklo využití stavby. Ledárna je chrabří soubor s vynalézavou konstrukcí hlavní budovy ze železobetonu a s dokonalou izolací a větráním, se stájem a byty. Možná, že přečká, ale mluví se o hotelu a to by asi byl její konec.

Podobný osud čeká teď zčerstva i Branický pivovar, družstevní stavbu pražských sládků, ve které se začalo vařit pivo v roce 1900. Je to kulturní památka teprve od roku 2007. Smíchovský pivovar Staropramen jej vzápětí prodal se zdůvodněním, že kvůli vzrůstající výrobě by areál vyžadoval takovou rekonstrukci technologie, že by to bylo neslučitelné s památkou. V době rozkvětu malých pivovarů chce nový majitel stavět v pivovaru byty, což je ještě neslučitelnější. Možná si majitel uvědomuje kvalitu polohy a skvělou novorenesanční architekturu. Se sv. Václavem a anděly na průčelí a s dominantním komínem z glazovaných cihel. Svatý Václave! Vévodo...

Neobyčejný zjev, skoro prelud pražského urbanismu, je Branický most. Říká se mu Most intelligence. Na jeho výstavbě v letech 1948 až 1959

Zákres mostu v Podolí





Regulační plán, Podolí 1938

se podíleli úředníci a vůbec vzdělanci ze státní správy, škol a z kulturních kruhů, které tehdejší stát nechtěl zaměstnat jinak, než fyzickou prací. Ale k tomu jménu Most intelligence náleží i samotná architektonicky hodnotná stavba 900 m dlouhá, se základy pilířů na kesonech, s krátkým rozpětím oblouků prý kvůli požadavku vojáků a s pohnutým osudem projektu a jeho vyjednávání. I ten osud, účel a dnešní využití je vizitkou ze stále opakované historie pražského urbanismu, ve které občas zajiskří myšlenka, kterou vzápětí překryje bláto a nepřízeň. Trasa tzv. Jižní železniční spojky, nyní souběžné s Jižní spojkou pro automobily, vznikla na papíře v roce 1920. Polohu mostu však stále odmítala nejen železniční správa, ale také pražská Regulační komise. Až do roku 1945 byl v regulačním plánu zakreslován vysoký dvoupatrový most přes Vltavu z Dívčích Hradů do hlavového

nákladového nádraží na Pankrácké pláni. Až po válce v roce 1948, po společenském zvratu a při vědomí, že rychlé zprovoznění přeložky železnice na jihu Prahy pro nákladovou dopravu je pro stát i pro město velmi důležité, začalo se překotně se stavbou – dokonce dříve, než byl hotový projekt, a když koncepce byla ještě úplně na vodě. Celá Jižní železniční spojka z Velké Chuchle do Hostivaře se dokončila až v roce 1964 a teprve tehdy začaly po mostě jezdit vlaky. Záměr není hotový ani dnes, na mostě je jenom jedna kolej, o odbočku v Malé Chuchli tunelem do Hlubočep není žádný zájem. Také se odkládá perspektivní řešení vést přes most osobní vlaky z Říčan do Berouna se zastávkou Na Kačerově u linky metra C. Byla by to jistá obdoba náhodně postaveného Holešovického nádraží využívaného také pro spoje, které míjejí pražské Wilsonovo nádraží.

V Podolí a v Braníku je pořád znát protiklad mezi přírodou a městem, který se ve městech už dávno vyřešil buď zmizením přírody, nebo zakrytím nejstarších paneláků mezitím vzrostlými houštinami. Ačkoli je ve stavebním zákonu paragraf, že nový stavební záměr má být v souladu zejména s charakterem území atd., nebýt novostavbami potrefených a energických účastníků územních řízení, tak se k takovému souladu mnohé záměry obvykle nedopracují ani nepřiblíží. A teď řekněte, co je vlastně v Podolí a v Bráníku navzájem v souladu? Nic a všechno. Tři trochu ukousané terénní výběžky Pankrácké terasy a široká majestátní řeka. Jen velké mezery mezi stavbami, pět solitérních staveb a jinak spory a konkurence mezi starým a novým.

Ještěže je tam řeka, mohutná na naše poměry a odnedávna znovu obávaná. Tady není povodeň záminkou k asanaci a k výstavbě nemotorných nábrežních zdí a nízkých náplavek. Tentokrát je řeka nejen ve skutečnosti, ale i v platném územním plánu a i po všech jeho tisíci změnách, jedinou

zárukou zřetelného vztahu kompaktně zastavěné části města s volnou krajinou. Ohrožujíc město, řeka ochraňuje před zneužitím svých břehů. Chrání prostor, bez něhož by byla Praha jen obvyklým evropským městem, také dobře založeným a jenom trochu lépe zachovaným než ostatní. Mělo by to vydržet i přes naši dobu.

K tomu obdivu mi poslouží vyhlídka z Letné. Není to zrovna výhodný směr vyhlídky, na jih. Vůbec nevádí, že se díváte proti světlu, v poledne oslnění odrazem z řeky a proti mlze a smogu. V protisvětle, oči zamhouřené, vyniká drama prostoru řeky, strmé konce návrší nad řekou jako postranní kulisy v divadélku a v pozadí tajemné kopce Na Závisti a nad Zbraslavi. V tom směru zůstávají z pýchy města jenom mosty, tenké a po špičkách natažené.

Martin Krise

*Čerpáno ze zdrojů:
Archiv plánů Útvaru rozvoje hl. m. Prahy
Wikipedie*

Fotografie autor článku

ING. VÁCLAV JANDÁČEK

Projektová, konzultační a inženýrská kancelář

Projektuje stavební části novostaveb a rekonstrukcí elektráren vodních a jejich příslušenství v nejlepší kvalitě a příznivých cenách. Části betonové, ocelové a zakládání staveb, včetně jímek a provizorií. Vlastní konstrukční řešení: rám generátoru Škoda-Jandáček, plovoucí slupice Přelouč, hradící tabule Práčov, závěs stropu Spytihněv.

VLTAVA, JIZERA, LABE, BEROUNKA, LUŽNICE, CHRUDIMKA, MORAVA,
MATKA, NERA, BIRZAVA

Čechy, Morava, Makedonie, Rumunsko, Libérie, Vietnam



Kanceláře Praha - Břevnov Břevnovská 1088/5 169 00 Praha 6

Telefon: 233 353 309 e-mail: statika@jandacek.cz web: www.jandacek.cz