

Purkrabí Karel Chotek a pražská zeleň

MIROSLAV VOLEK

Abychom mohli posoudit význam hraběte Chotka pro pražskou zeleň, musíme nejdříve říci, jak Praha v jeho době vypadala. Koncem 18. a začátkem 19. stol. byla sevřena pevnostními zdmi a náspy a život v ní začínal otevřením pevnostních bran. Ráno o páté se brány otevřely a příjezdem zemědělského venkova, který zásoboval město svými produkty, začínal denní rytmus pražského života. Večer o desáté se brány uzavřely a město pak žilo samo pro sebe odloučeno od svého okolí. V zimě byl tento rytmus zkrácen ráno i večer o hodinu. Přes den bylo v městě rušno, noc však znamenala velké ticho. Praha byla v těchto dobách velmi klidným provinciálním městem, které se dosud nevzpamatovalo z válečných běd za Marie Terezie, jež mu způsobily velké škody na stavbách a různých památkách. Ani když nastoupil po Marii Terezii její syn Josef II., nastala doba, která by znamenala zlepšení. Utilitaristická tendence způsobila, že řada klášterů a kostelů byla buď zničena, nebo zbořena. Počítá se, že tímto způsobem bylo vyřazeno přes 40 kostelů a klášterů. Doba, která potom následovala, stav nezlepšila, protože napoleonské války po stránce hospodářské neznamenalý oživení a zlepšení finanční situace. Poslední rána, kterou vyvrcholuje hospodářský úpadek, je státní krach, který úplně zmařil zbývající naděje. Nejlépe je to patrné na stavebním podnikání, neboť v době od r. 1800 až skoro do třicátých let se ve vnitřním městě stavělo jen velmi málo.

Obraťme se k vnějšímu vzhledu Prahy těchto dob. Jak již bylo naznačeno, byla sevřena pásem hradeb. Vltava, která byla podélnou osou města, proučila širokým řečištěm s nízkými břehy, na nichž byly ohrady, bělidla, zahrady, dvory a řada mlýnů. Každá povodeň zvedla hladinu, že se rozlévala do přilehlých ulic.

V řečišti bylo několik ostrovů, z nichž Slovanský — Žofín je mladšího původu a vznikl z malé výspy koncem 16. stol. O velké povodni r. 1784 se dotvořil a později byl zpevněn; z původní pustiny, kde se pěstovalo proutí pro košíkáře, se stalo bělidlo. Později se zde barvily i tkaniny (viz něm. název Färberinsel), naposledy pak dostal sadovou úpravu. Střelecký ostrov je z pražských ostrovů nejstarší, připomíná se již r. 1205, kdy na něm byla chmelnice. Dalším je Primátorský nebo Židovský ostrov, který sloužíval jako bělidlo a nebyl parkově upraven. Dále to byla Císařská louka, původně nazývaná Královská louka, a konečně je to Štvanice, o které jsou zprávy snad nejstarší. Přes ni vedl brod a cesta do severních Čech již v 10. stol.

Tyto ostrovy oživovaly Vltavu svou zelení a zpestřovaly pohled na Malou Stranu a Hradčany. Spojení obou břehů doposud zprostředkoval jediný most — Karlův. Další spojení bylo umožněno jen několika přívozy. Pohled na město, které je vlastně skladbou

architektur a věků, byl podivuhodný. Teprve barok, který změnil některé části města a přitom neodstranil středovou zástavbu, zpestřil tento kaleidoskop pruhy zeleně, které vystřídaly zástavbu a dodávaly jí svůj osobitý ráz. V té době byla totiž řada zahrad uvnitř hradeb a čím blíže k hradbám, tím větší byly zelené plochy, protože tehdy ještě město netrpělo stavební horečkou a uvnitř hradeb bylo dosti místa. Hradby pak znamenaly konec, za nimi se rozprostírala volná venkovská krajina s vesničkami a osamělými usedlostmi. Tyto usedlosti se v pozdějších letech, kdy měšťanstvo začalo bohatnout, stávaly vilegiaturami — dnes bychom to mohli nazvat přepychovými víkendy. Vltavské stráně byly poměrně chudé zelení. Předcházející války a obléhání Prahy způsobily, že zeleň předtím poměrně bohatá byla jimi úplně zničena, takže místy zbyla holá poušť.

Jak již bylo řečeno, u hradeb Praha končila. Právě předměstí začátkem minulého století nebylo. V místech, kde jsou dnešní Vinohrady nebo Žižkov, byla pole. Vinohrady tvořily jednotlivé usedlosti — nazvané podle vinohradů, které se zde rozprostíraly. Rovněž území mezi Žižkovem a Vltavou, tzv. Špitálské pole, bylo řídko osídleno. Tato část Prahy však ožila nejdříve, poněvadž měla k dispozici vodní sílu a samozřejmě levnou lodní dopravu.

Na druhém břehu vltavském za hradbami byla řada starých vesnických osad, které se táhly od Buben a Holešovic až ke Střešovicím a Břevnovu. Stráně nad Košířemi byly opět osídleny menšími usedlostmi. Smíchov byla osada vně hradeb, tehdy jen s několika usedlostmi, které patřily pod různou správu. Také toto místo patřilo mezi první, kde ožívající hospodářský život se projevoval nejdříve. A tato aktivita nastává nástupem dvou Chotků, kteří mají zásluhu o zvednutí hladiny v tehdejší klidné a živoucí Praze.

Rudolf Chotek otec byl dříve purkrabím, a to nás nutí zastavit se především u Královské obory. V Praze byly původně dvě, Svatojánská, v údolí pod Strahovem, jež pro blízkost a malé rozměry byla záhy rozparcelována, a velká obora Královská u vsi zvané Ovenec. Doba jejího založení není známa. Jisté je, že se tak stalo v druhé polovici 13. stol. za Přemysla Otakara II. (1253—78), kdy bylo hledáno místo pro oboru a byla vybrána stráně v polích ovenceckých, přestože pozemek nenáležel králi, ale jeptiškám Chotěšovským. Teprve za nástupce Přemysla došlo k narovnání majetkových práv. Odtud se tedy uvádí, že obora byla založena r. 1268. Sloužila ovšem panstvu, pěstovala se zde zvěř a konaly se hony a různé radovánky. Teprve v době husitské se i Pražané mohli dostat do obory. Za Ferdinanda I. byla pečlivě obhospodařována, ale zase jako lovecká příležitost pro panstvo. Velkého rozkvětu doznala za Rudolfa II. Lovecký letohrádek byl v ní postaven již za Vladislava Jagellonského koncem 15. stol. Rozlohou tedy byla větší než dnes. Přístupnou pro Pražany se opět stala počátkem 19. stol. zásluhou Jana Chotka, který se také postaral o její zlepšení. Byla osázena vzácným stromovím a keři a od této doby je jí věnována nákladná péče, takže se úpravou vyrovná královským parkům v Paříži, Londýně i Vídni.

Syn Jana Rudolfa Chotka Karel je jedním z nejvýznačnějších zjevů tehdejší šlechty; svým významem přerůstá dobu, neboť ještě dnes po letech žijí výsledky jeho činnosti a působnosti. Jeho činnost byla všestranná, nebyl jen iniciátorem řady zlepšení vzhledu Prahy, komunikací, kanalizace, ale je i národním buditelem a ochráncem

českého lidu, a možno říci, že se zasloužil velkou hřivnou o vzkříšení zašlé slávy Českého království.

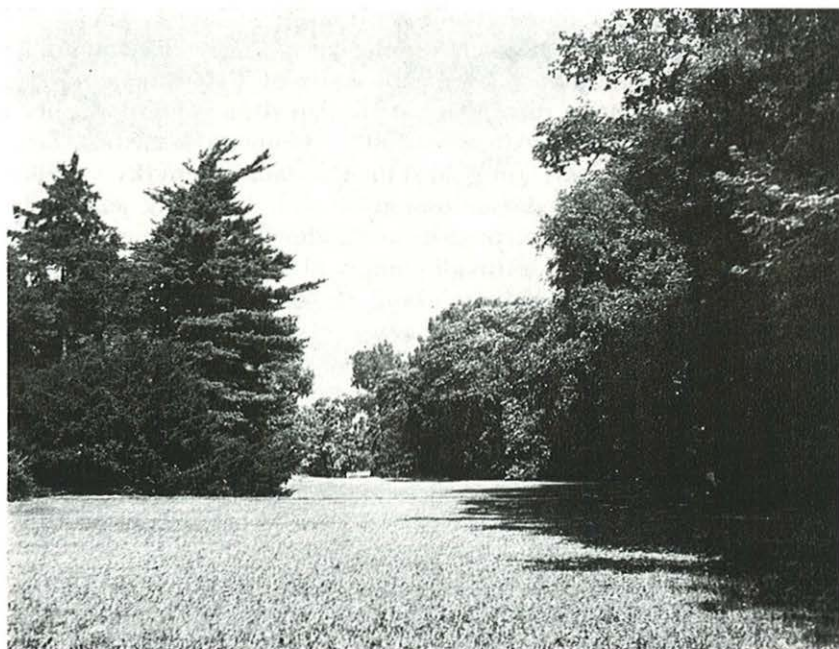
Jeho otec Jan Rudolf, majitel Nových Dvůrů u Kutné Hory a Veltrus, byl za Josefa II. nejvyšším dvorním kanceléřem a r. 1802 za Leopolda II. převzal správu Království Českého jako purkrabí. Měl osm synů, z nichž Karel se narodil ve Vídni 23. července 1783. Po právnických studiích vstoupil r. 1803 ve svém dvacátém roce do státní služby při zemském presidiu Království Českého. R. 1805 se stal krajským hejtmanem v Hranicích na Moravě, potom byl tajemníkem v ministerstvu financí. V l. 1807—1810 cestoval po různých zemích a sbíral zkušenosti. V roce 1812 byl krajským hejtmanem v Přerově a r. 1814 byl poslán do Terstu, aby organizoval krajský úřad. R. 1818 se oženil s hraběnkou Berchtoldovou a odešel do Tyrol, kde se stal za rok správcem země. V r. 1825 byl povolán do Vídně za dvorního kanceléře, kde se rovněž osvědčil. Když potom dosavadní nejvyšší purkrabí Království Českého František Kolovrat Libštejnský byl povolán do ministerstva ve Vídni, stal se r. 1826 Karel Chotek jeho nástupcem. Měl proto štěstí, že našel půdu připravenou pro svou činnost, poněvadž za Františka Kolovrata se již začínalo probouzet české národní jaro. Tehdejší nejvyšší purkrabí nebyl jenom titul — v jeho rukou se soustředila skutečně nejvyšší moc, mravní i hmotná.

Ihned po svém nastoupení zavolal si Karel Chotek Františka Palackého, aby jej vyučoval a cvičil v českém jazyce. Jakmile se rozhlédl po oboru své působnosti, rozdělil si činnost v několika směrech. Především se začal starat o komunikace, poněvadž prozíravě věděl, že v nich je základ obchodu, průmyslu a vzdělanosti a zvyšování blahobytu.

R. 1800 délka upravených silnic v Čechách činila 75 mil. Roku 1833 bylo již upraveno 435 mil silnic, jež protkávaly Českou zemi a soustřeďovaly se v Praze. Nařizoval stavět široké a pohodlné silnice s odvodňovacími příkopy a podél nich v délce vysazovat stromořadí a aleje podle povahy místa, aby tak byl krajině dán malebný vzhled. Taková úprava znamenala z pohodlnění a zrychlení dopravy. Například z Prahy do Vídně se cestovalo dříve pět až šest dnů. Po úpravách Chotkových, kdy byly zajištěny i příprky s kočárem, jezdila se táž trasa za 38 hodin. Takové změny ovšem znamenaly velké oživení v Čechách. Z Prahy se ráno rozjížděly na různé strany stovky vozidel a večer se podobný počet vozidel vracel zpět — pěkně podle jízdních a časových řádů. Po stránce obchodní to tedy znamenalo úplný převrat.

Tento čilý ruch způsobil, že jediný most v Praze byl doslova ucpán vozidly i pěšími, nehledě k tomu, že v úzkých Malostranských uličkách byl zvlášť těžký provoz. Proto Chotek vyvolal stavbu mostu nového; byl to řetězový most, spojující Nové aleje (Národní třída) s Malou Stranou. Vzorem byl most v Londýně. Jeho výstavba začala 18. dubna 1839 — a slavnostní otevření bylo 4. listopadu 1841. Byl dlouhý 215 sáhů, to je, zhruba 408 metrů. Všimněme si data zahájení a slavnostního otevření a porovnejme rychlost dnešních stavbařů, kteří pracují s moderními mechanizačními prostředky. Porovnejme stavbu s pouhým rozšířením Chotkovy silnice, které trvalo tři roky. Nový most velmi ulehčil Karlovu mostu a byl v podstatě příčinou vzniku nového předměstí Smíchova. Kromě silnic a mostů se Chotek věnoval i paroplavbě. Jeho přičiněním byla zavedena paroplavba z Mělníka až k zemské hranici. Také drahám věnoval pozornost a v r. 1827 byla zřízena první koňská dráha z Budějovic do Lince. Měla být prodloužena

*Pohled
z Chotkových sadů*



*Nová lávka
u Chotkových sadů
(snímky Z. M. Zenger)*



až do Prahy, ale od toho bylo upuštěno, když v Anglii se zrodila první lokomotiva. Za jeho doby v třicátých letech byla ještě zřízena dráha z Brusky do Lán.

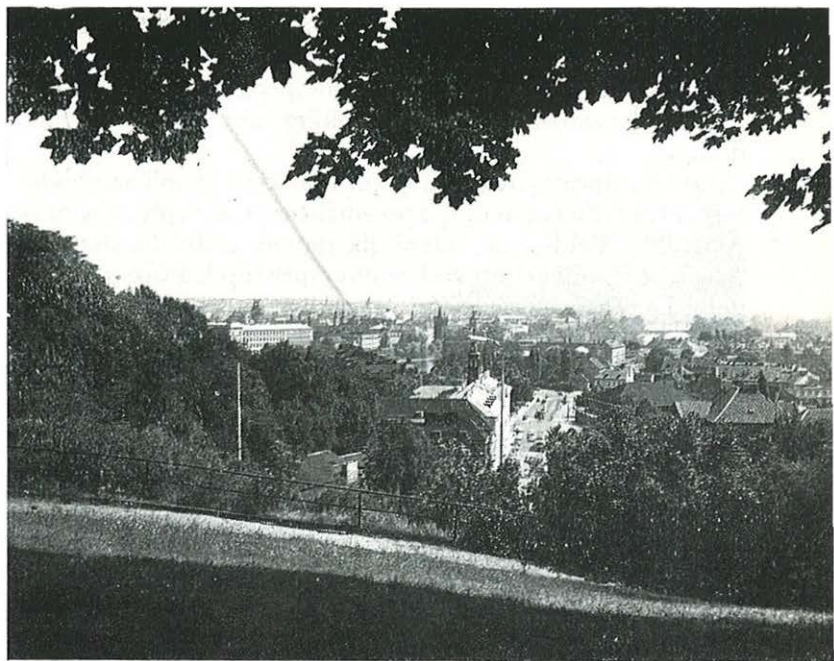
Ani kanalizace, tak důležité zařízení v rostoucím městě, neušlo jeho pozornosti. Bylo započato s rozsáhlou kanalizační sítí a velký počet ulic a prostranství byl přitom vydlážděn. Ani finanční stránka veřejnosti nezůstala bez povšimnutí. Zakládáním spořitelen se staral, aby lid si mohl ukládat přebytky výdělků jako zaopatření pro stáří a i pro své hospodářské osamostatnění. Tím však jeho blahodárná činnost nekončila; nařídil reorganizaci pražského chudinského ústavu a ve čtvrtích ustanovení otcové chudých, kteří vyšetřovali poměry obyvatel a starali se o prostředky k jejich podpoře. Jeho přičiněním byly založeny i opatrovny pro děti, jejichž rodiče byli zaměstnaní a o něž neměl kdo pečovat. Do těchto opatroven byly shromažďovány děti nemajetných rodin na celý den. Při výčtu jeho zásluh není možno zapomenout ani na řadu průmyslových a hospodářských výstav, jejichž účelem bylo oživení a zvýšení obchodního ruchu a tím i zvýšení obrátek průmyslových podniků. Ani umění a péče o památky nebyly za jeho úřadování zkráceny, sluší se aspoň upozornit, že Chotek se sám osobně přesvědčil o stavu hradu Karlštejnu, který se začínal stávat zříceninou, a podal žádost císaři Ferdinandovi o jeho úplné obnovení. Výsledek žádosti byl příznivý, císař povolil okamžitě 7000 zlatých na obnovu hradu a nařídil, aby i další opravy byly prováděny na útraty eráru.

Bolestnou záležitostí v blízkosti Pražského hradu byl tehdy Letohrádek královny Anny, který je dodnes ceněn jako snad nejkrásnější renesanční památka na severu od Alp. Byl používán jako dělostřelecká laboratoř a skladiště. Chotek se obrátil na císaře a vyložil mu význam této umělecké památky a po určitých obtížích s vojenským erárem dosáhl uprázdnění letohrádku od dělostřelectva.

Výčet zásluh hraběte Chotka otce i syna jsme však chtěli obrátit k pražské zeleni. Dnes považujeme veřejné sady za samozřejmou součást města a porovnáme je v počtu čtverečních metrů na jednoho obyvatele, abychom usoudili, jak je o obyvatele velkých měst pečováno po stránce hygienické, estetické a rekreační.

První pražské sady v našem pojetí vznikly sadovou úpravou hradeb za primátora J. Sporschila v r. 1827, kdy zahradník Královské obory Josef Fuks vypracoval první plán. Práci provedli vojáci a peníze se sešly subskripcí soukromých dárců. Počínaly u Poříčské brány, odkud šlo stromořadí po vrcholu hradeb až k Slepé bráně v Ječné ulici. V baštách vznikly skutečné zahrady s cestami hadovitě vinutými, trávničky a skupinami stromů. Také na vnitřní straně hradeb ve městě vznikl pruh zelených promenád s trávničky, alejemi a lavičkami. Zahradník Fuks se tu řídil prospekty J. Stacheho, které vznikly již r. 1817. Tyto ideální pohledy Stacheho s podrobnostmi zahradní úpravy čtyř bašt opět nebyly zcela originální, měly svého iniciátora v baronu Wimmerovi, jehož ideální činnost pro zeleň v Praze nebyla dosud řádně zhodnocena, ačkoli na Letné i v sadech na hradbách zůstala dochována až na naše časy. Hradby byly zbořeny r. 1874 a již téhož roku byl vypracován a ve Světozoru (VIII, 298) publikován plán na zřízení městského parku před již tehdy existujícím hlavním nádražím. Vypracovali jej Wiehl, Zeyer a Martin, další návrhy podali Ullmann a stavební rada Hušovský. Počítá se tu s velkým hotelem a tanečním sálem na severovýchodním konci parku, s kasinem v jeho středu a arénou v místech dnešního Smetanova divadla; mimoto mělo

*Průhled
v Chotkových sadech*



*Památník Karla Chotka
v Chotkových sadech
(snímky Z. M. Zenger)*

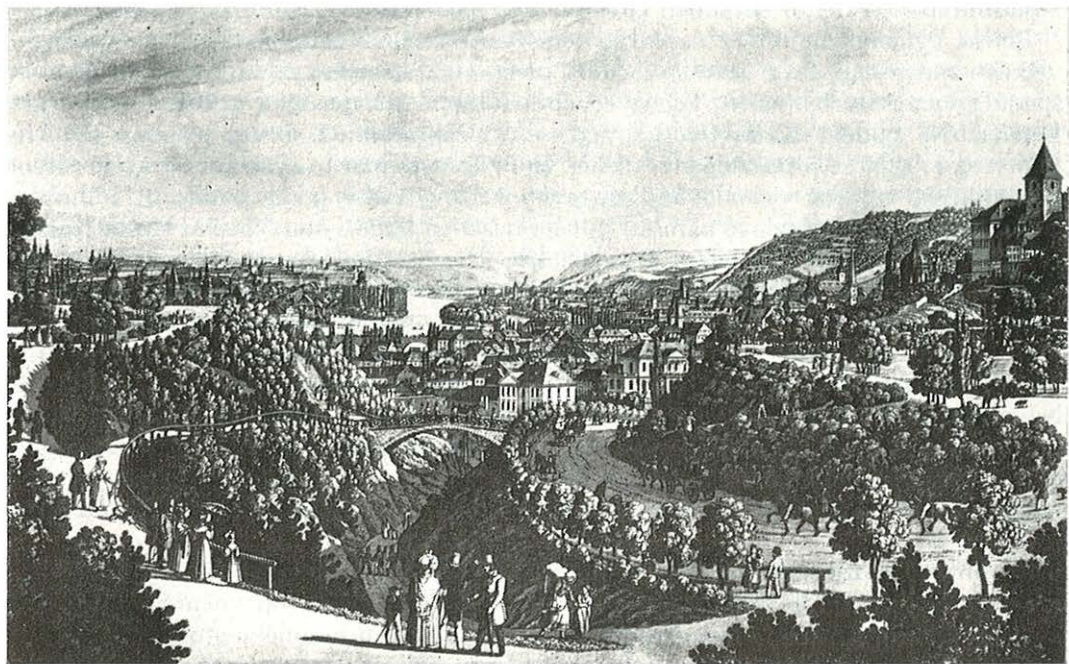


tu být i několik kiosků. Je pravda, že v tomto stavu nemohly sady sloužit svému účelu. Teprve v devadesátých letech zahradní architekt Fr. Thomayer vypracovává novou studii, která v málo změněné formě přetrvávala až do naší doby a byla v pravém slova smyslu devastována až neuváženým zásahem při začátku výstavby podpovrchové dráhy.

Po této úpravě byla hrabětem Chotkem vyvolána stavba na tehdejší dobu mohutné serpentiny silniční, nad Klárovem, kterou se zlepšovala do skály prolámaná cesta z doby Albrechta Valdštejna, která již dávno nestačila stoupajícím nárokům na dopravu. Novou komunikací otevřel se nový přístup k Písecké bráně i k rozlehlé pláni letensko-dejvické. Tato na tehdejší dobu obdivuhodná práce byla skončena za použití tehdejších primitivních prostředků poměrně v kratší době než dnešní pouhé rozšíření téže komunikace, přičemž musíme vzít v úvahu, že tehdejší znalosti stavební geologie byly proti dnešku kusé a terén, v němž byla dělána, je velmi choulostivý. Ordovické břidlice, z nichž je celá stráž vytvořena, mají místy tak nevhodný sklon, že jsou předurčeny být sesuvným terénem. Přesto však přes různé úpravy vydržela. Teprve dnes nemůže již stačit husté dopravě, která navíc svou těžkou zátěží, se kterou nebylo počítáno, způsobila pohyb v břidlicových vrstvách. Jsme-li již u této důležité komunikace, která spojuje vnitřní Prahu zejména s Prahou 6, která je dnes městem asi o 160 000 obyvatelích, je třeba se zmínit i o další komunikaci, která je spojuje rovněž s vnitřním městem. Je to Úvoz nad Nerudovou ulicí, tehdy velmi zpustlý a nesjízdný, jehož rekonstrukce za éry Chotkovy umožnila další spojení centra se západem Prahy. Zmiňujeme se o těchto komunikacích, protože ještě v době, než byl vybudován Letenský tunel, byly tyto dvě komunikace jedinou spojkou vnitřní a vnější Prahy, ačkoli již před válkou bylo zřejmé, že již nemohou stačit ke zvládnutí osobní a nákladní dopravy. A dnes, krátce po vybudování Letenského tunelu se ukazuje, že ani toto řešení již nestačí.

Vraťme se však k Chotkově silnici, či spíše k jejímu okolí. Nad serpentinou v místech, kde byla pastvina a skládka dřeva, byl purkrabím Chotkem založen první veřejný park, první proto, že teprve poté se záměrně zakládají parky z veřejných prostředků. Již ve svých počátcích byl spojen můstkem s Letenskou plání přes „Myší díru“. Chotkova silnice, která tonula v zeleni, byla vlastně úvodem k sadu. Můstek spojující Letenskou pláň byl však později zrušen, ale dnes tu stojí znova podle projektu arch. Fragnera, nově řešícího promenádní komunikaci z Letné do Chotkových sadů a dále kolem Hradu a Strahova na Nebozízek. Park je však dnes rušen z obou stran tramvajovou dopravou a ani jeho rozšíření na severní straně k Písecké bráně není vhodné a zůstává v rudimentárním stavu. Snad až podzemní dráha bude znamenat konec tramvají alepší prostředí, park opět nabude na ceně a klidu. Po probrání porostu na stránkách nad serpentinou budou znovu otevřeny pohledy na Prahu, které z těchto míst jsou jedinečné.

Sloh parku je volný přírodní a zachoval si původní formu do dnešní doby. Kolem r. 1891 byl částečně rekonstruován Fr. Thomayerem a v parku zřízen rybníček, u něhož byl postaven pomník Julia Zeyera od sochaře Josefa Maudra. Také purkrabí Chotek má tu svůj pomník. Jednoduchá deska se jménem zakladatele z r. 1841 krčí se v křoví při pravé straně hlavního vchodu. Po stránce botanické je park chudý na exponáty, jsou tu spíše běžné domácí druhy, avšak jsou to mohutné exempláře, z nichž valná



Vincence Morstadt, Přemostění Chotkovy silnice, rytina z první poloviny 19. stol. (reprod. Z. M. Zenger)

většina roste z doby založení. Pro zajímavost: s úpravou pozemků určených pro sad se začalo na jaře 1833 a téhož roku na podzim byla dokončena. Jako lidová zahrada byly sady předány veřejnosti a teprve r. 1841 byly i se silnicí slavnostně nazvány Chotkovým jménem.

Na svazích vrchu Petřína, který je dnes pokryt veřejnými parky, vzniklo původně několik sadů, které dnes spolu souvisejí. V nejstarších dobách byl vrch pokryt lesem, který se táhl až k Bílé hoře a začátkem historických dob ustoupil hlavně vinicím. Po jedné z těchto vinic zvané ve středověku Nebozez, později Nebozízek, dostal jeden ze sadů jméno (podle stezky vinoucí se serpentinovitě v podobě nebozezu).

V 16. stol. se místa pozvolna mění ve štěpnici a v r. 1882 se stává veřejným sadem; tehdy jej vykoupila pražská obec a sloučila s horní částí Petřína. Přeměna nastala v r. 1891 za jubilejní výstavy, kdy tu byla zbudována lanová dráha a rozhledna. Sad na vrcholu Petřína má dvě zajímavé připomínky. První písemné zprávy pocházejí z r.

1108, kdy na popravišti vedle kaple sv. Vavřince byli stínáni poslední Vršovci. R. 1370 obsadili místo tkalci orientálních kobereců, které sem povolal Karel IV. z Persie.

Petřín byl místem, které doplatilo téměř na všechna válečná tažení s výsledkem velkého zpusťování. Po r. 1835 se začalo s přestavbou kostela sv. Vavřince a do té doby spadá i výstavba Kalvárie. Tehdy se obrací zájem i k pusté a nekultivované části Petřína. Na podnět Karla Chotka vypracoval zahradník J. Braul plán na sadovou úpravu a r. 1836 se přikročilo k realizaci. Byl zde vypracován systém cest a vytvořeno 14 kapliček, v nichž vymalovány zastávky křížové cesty podle malíře J. Führicha.

Prostora sadů na Karlově náměstí bývala tržištěm. Založením Nového Města Karlem IV. dostala její jižní část název Dobytčí trh, který se dožil až do poloviny minulého století. Při poslední regulaci došlo ke zbourání nízkých domků ve středu, dobytčí trh však zůstal blátivým prostranstvím. O úpravu této prostory má zásluhu Karel Chotek. Původně měl střed sloužit jako vojenské cvičiště a zbývající část před radnicí měla být volným vydlážděným prostorem. V r. 1870 však obec celou prostoru přeměnila v park. Na přeměně se tu vystřídala řada zahradníků a teprve r. 1884 Thomayer dal sadu dnešní podobu. Sad snad právě proto, že je v hustě osídleném místě, plní svůj rekreační účel a plně vyhovuje estetickým požadavkům. Mimo cenné a okrasné dřeviny má několik významných plastik, takže je možno říci, že patří k nejbohatším z pražských sadů.

Do oblasti pozdějších sadů na Vyšehradě zasáhl vojenský erár necitelně, když tu v letech kolem r. 1654 zabral pozemky a vybudoval mohutné opevnění. Pevnost pak byla zcela pustá a bez zeleně a teprve ve třicátých letech minulého století se na přání Chotkova i tyto prostory zazelenaly alejemi pro oživení široké cesty, která tu byla budována. Když se pak zjistilo, že vojenský význam pevnosti je nevalný, nastává obrát a také zde to byl Fr. Thomayer, jenž upravil Vyšehrad ve formu, která zhruba odpovídá dnešnímu stavu.

Porost v sadech je celkem chudý a nevyniká až na několik jedinců mohutností.

Při vypočítávání Chotkových zásluh o pražskou zeleň nelze zapomenout na nábreží. Říční břehy byly ve středověku odpadištěm právě tak, jako řeka byla stokou a nebyla pocitována esteticky. Ozdobou se stala teprve s příchodem racionalismu a s ním souvisejících vymožeností technických, v prvé řadě kanalizace a regulačního upravení říčního břehu vysokými stavbami nábreží, které se staly zábranou proti velkým záplavám a povodním. Byl to opět Chotek, který dal postavit první vysoké nábreží v Praze. Bylo osázeno stromovím a mělo sloužit jako promenáda nad řekou. Za našeho života jsme však svědky překotného rozvoje automobilové dopravy a nábrežím vede řada linek elektrické dráhy, takže nábreží se stalo jednou z nejhluchnějších dopravních tepen, zakouřenou výfukovými plyny. Snad metro poměry i na nábrežích zlepší.

Stavbou nábreží byla Praha ochuzena o pravobřežní zelený pás; o to více však musíme hájit levý břeh od Kampy až po Švermův most, kde se naskýtá možnost upravit slušnou promenádu nad řekou. Snad tak si to představoval kdysi Chotek i na pravém břehu. Ostatně dnes je dosud možno věnovat v Praze pozornost i nábreží Smíchovskému od Palackého mostu na tzv. Císařskou louku, neboť dosud nebyla vzata v úvahu jako možný park na okraji dnes vnitřního města.

Kladných zásahů ve smyslu zvelebení Prahy má tedy Karel Chotek mnoho a je zřejmé, že pro Prahu měl význam zcela mimořádný.

Veřejný sad je dnes konečnou formou městské zeleně, v níž předcházejícím článkem jsou většinou šlechtické zahrady, vytvořené pro jednotlivce a malé uzavřené společnosti. Tyto zahrady jako součást letních sídel i paláců v různých slozích poskytovaly osvěžení a radost jenom malému počtu lidí. Teprve nová doba přeměnila tento názor a vytvořila veřejný park, který je majetkem všech lidí a poskytuje radost a osvěžení každému. Úplné zveřejnění palácových zahrad a jejich přeměna na veřejné sady nastává však až po r. 1945 a hlavně 1948. Při této příležitosti si teprve uvědomujeme, že veřejný park je velmi mladá věc. Neboť první veřejný park, vybudovaný z veřejných prostředků pro osvěžení lidí, vznikl až r. 1833, tedy v době nedávné a na jeho vzniku a založení se zasloužil purkrabí Karel Chotek.