

VÝSTAVBA METRA A OCHRANA PAMÁTEK — DOSAVADNÍ VÝSLEDKY A ZKUŠENOSTI

Vladimír Píša

Praha, hlavní město českého státu od jeho počátků až do současnosti, je mocným zdrojem poznatků z historie našeho lidu. Dosavadní výzkum na území Prahy prováděly vědecké ústavy v největší míře tehdy, když stavební činnost odhalila nějaké stopy pozůstatků lidské činnosti a života. Syntéza provedená na podkladě těchto dílčích poznatků nemůže být uspokojivá, protože pro dlouhé období, pro které chybějí písemnosti a zachované památky v dostatečné míře, jsou závěry kusé, resp. málo pravděpodobné. V zastavěném území nelze provádět systematické výzkumy tak, jako se provádějí například v areálu velkomoravské lokality u Mikulčic. V Praze není třeba se omezovat jen na záchranné dokumentace míst, kde jsou hlášeny nálezy, ale při dnešním stavu poznání vývoje Prahy se mohou odborníci jednotlivých disciplín soustředit hlavně tam, kde dosavadní poznatky jsou neúplné, nebo tam, kde si potřebují ověřit pracovní domněnky. Každá stavební činnost plánovaná na rozlehlé plochy a v poměrně soustředěném čase dává příležitost k ucelenější výzkumné činnosti. Tak i výstavba metra poskytuje příležitost, jak využít rozsáhlých narušování základové půdy k poznání a dokumentaci památek archeologických a mnoha houbacích prací nadzemních staveb k výzkumu vývoje architektury.

PODMÍNKY A PŘEDPOKLADY

Jeden z úkolů státní památkové péče je poznání a dokumentace všech druhů kulturních památek. Jedině pak lze stanovit nejvýhodnější formy rehabilitace chráněné památky. Proto odborný orgán státní památkové péče, Pražské středisko státní památkové péče a ochrany přírody, (dále Středisko) ihned při zahájení přípravných prací k projekci podzemních tratí městské hromadné dopravy začal účinně spolupracovat s projektanty i investorem s Útvarem hlavního architekta města Prahy. Výsledkem spolupráce v oblasti organizačního zabezpečení byla zevrubná zpráva pro Radu Národního výboru hlavního města Prahy s návrhem na formy zajišťování zájmů památkové péče při výstavbě podzemních tratí městské hromadné dopravy a automobilových tunelů, významných to složek staveb podzemního urbanismu.

Rada Národního výboru hlavního města Prahy poprvé v historii pražské městské rady prohlásila zájmy státní památkové péče za zájmy celospolečenské. Svým usnesením č. 51 z 31. března 1965 schválila dále i obsažné zásady (vypracované na 34 stranách) pro provádění výzkumů i všeobecné péče o historické památky a pro výstavbu novostaveb na místě objektů, které bude nutno pro výstavbu podzemních tratí odstranit.

Výzkum a zajištění ochrany památek při stavbách podzemního urbanismu svěčila

rada Národního výboru hlavního města Prahy nově zřízenému odboru stavební archeologie střediska. Mimo všeobecnou ochranu všech památek je jeho úkolem výzkum, zabezpečení, rehabilitace a ochrana stavebních archeologických památek a jejich areálů. Se Střediskem spolupracuje archeologické oddělení Muzea hlavního města Prahy, které se hlavně soustřeďuje na výzkum volných prostranství, náměstí, sadů a podobně. Archeologický ústav ČSAV se soustřeďuje při výstavbě metra, podobně jako i při výzkumech Prahy vůbec, na důležité oblasti mající souvislost s tematickými úkoly státního plánu tohoto ústavu. Se Státním ústavem pro rekonstrukce památkových měst a objektů spolupracuje Středisko při odborných úkolech zajišťování staveb před účinky výstavby tunelů a stanic metra. Se Státním ústavem památkové péče a ochrany přírody je nutno spolupracovat všude v oblasti rezervace a u národních kulturních památek, jakož i využívat zkušeností jeho odborníků, zvláště pak vynikajících znalostí v oblasti konzervačních a stavebně zajišťovacích metod. Účelnou a racionální prací mělo zajistit novému útvaru Střediska předepsané základní složení profesí; výzkumná funkce mu byla povolena ministerstvem školství a kultury výnosem čj. 32917/65 V/2 z. 27. 7. 1965. Rychlou spoluprací a vysokou úroveň odborné a vědecké práce ústavů zúčastněných při výzkumech zajišťuje koordinační útvar – Archeologická komise pro hlavní město Prahu.

Zpráva pro radu Národního výboru hlavního města Prahy a její usnesení č. 51/65 je materiálem, který dbal zásad památkové péče v socialistické společnosti, a proto vycházel zákonitě vstříc i potřebám budování metra a dalších staveb podzemního urbanismu.¹ Dodnes se jím řídí všechny složky, bez jeho pomoci bychom těžko dosáhli těch poznatků, o nichž ve stručnosti bude informovat hlavní část této stati.

Úvodem k popisu výsledků naší práce bude nutná předběžná stručná informace o dosavadních poznatcích vývoje zástavby Prahy, z nichž jsme vycházeli při volbě lokalit výzkumů.

Pestrý souhrn staveb postupně vyrůstal na urbanistické osnově podmíněné počátky trvalého osídlení pražské kotliny. Na základní komunikační síť urbanistické osnovy měla určující vliv i výhodná poloha Prahy. V pražské kotlině u ohbí Vltavy, kde se velká řeka široce rozlévala mezi ostrovy na skalnatém dně, se od nepaměti utvořil široký brod (Maniny). Zde překonávaly řeku obě dálkové obchodní cesty Západ–Východ a Jih–Sever. Maninský komunikační kříž neztratil svůj význam ani po vzrůstu sídliště na obou březích Vltavy pod pražským hradištěm, pozdějším Hradem. Naopak, maninská křižovatka umožňovala použití dálkových komunikací i těm, kteří se nechtěli zdržovat průchodem sídliště, hlavním výrobním a obchodním centrem českého knížectví a pozdějšího království (mezi 10.–14. stoletím, do opevnění Nového Města). Pro potřebu místního spojení v oboubřežním sídlišti posloužily místní brody přímo pod ochranou Pražského hradu, kde oba břehy byly příhodné pro vstup do řeky. Rozloha brodu proti dnešní Kaprově ulici umožňovala přetrvání jeho funkce, i v době, kdy sloužily již mosty, nejprve dřevěný a potom těsně po polovině 12. století vybudovaný první kamenný most, zvaný Juditin a jeho dodnes sloužící monumentální nástupce, most Karlův.² Místní brod, zřejmě jen pro pěší, při dnešní ulici Na Zábradlí zanikl velmi záhy, ale jeho situace se dodnes odráží právě v uliční síti na obou březích.³ Historická komunikační osnova Prahy obsahuje hlavní spoje všech brodů s dálkovými cestami od jihu a jejich spojnice na komunikaci Východ–Západ a Jih–Sever. Tato

hlavní osnova se doplňovala a měnila místními cestami tak, jak si to vynutily vývoj sídliště a jeho životní potřeby. Zásada co nejkratšího propojování cílů bez ohledu na výškové rozdíly cest v době, kdy náklady přepravovali skotem a mezky, byla dodržena i v Praze. Zakřivení pražských ulic bylo způsobeno tváří povrchu půdy na pobřežním luhu i první říční terase.⁴

Dnes víme, že soustavná výstavba ve výrobním a tržním sídlišti se soustřeďovala mezi 10.–12. stoletím právě kolem starých hlavních komunikačních tahů. Zde rostly nejprve velké areály dvorců. Jejich hlavní objekty, tj. sýpky nebo skladiště surovin pro řemeslnou výrobu, později i pro uskladnění výrobků a obchodní provoz, byly záhy stavěny z kamene. Ostatní hospodářská stavení budovali ze dřeva nebo z proutí a hlíny; obytná stavení zapouštěli částečně do země. V pokročilejším stadiu vývoje sídliště se setkáváme již s kamennými domy, kde hospodářskou funkci měla první podlaží částečně zapouštěná do země a v horních podlažích bydleli majitelé dvorců. V době, kdy rody představitelů feudální společnosti z celého státu si stavějí svá sídla v Praze, aby mohli dlít v případech potřeby v blízkosti panovníka (asi od poloviny 12. století),⁵ se setkáváme přímo v pravobřežním sídlišti mezi dnešní Husovou třídou a ulicí Karoliny Světlé na místě starých řemeslnických osad s výstavbou panských sídel dvorcového typu. (Zachován areál dvorců v dnešním objektu čp. 222/I v Řetězové ulici, kde je stálá výstava archeologických nálezů při výstavbě metra a v čp. 211/I v Anenské ulici.)⁶ Mimo zmíněné zachované památky dokládají nepřímou tvrzení pozdější zápisy v městských knihách, informující o majetnictví dvorců panskými rody. Po konsolidaci feudálních společenských vztahů se pravobřežní sídliště mění ve skutečně středověké město se zahuštěnou výstavbou kamenných řadových domů (13. a 14. století). Protože se tento mocný vzrůst výstavby realizoval v rozmezí starého sídliště, zastavovala se nejprve asi všechna volná místa mezi dvorci mimo hlavní komunikační tahy a pak dokonce se dělily i parcely dvorců v úzká staveniště s osou kolmo k ulici.

Z téhož důvodu se částečně a postupně zastavovaly i původní široké spojnice k brodu a mostům, zřejmě sloužící i tržním účelům. Tak vznikly i typické úzké staroměstské ulice, dnešní Karlova a předasanační původní Plátněřská.⁷ Jen několik asi společensky a hospodářsky významných dvorců uniklo parcelaci a jejich městiště přetrvala dodnes, dokonce se zbytky výstavby, tzv. románských kvádríkových domů (čp. 222, 189, 597 a 352/I).

I vyspělé kamenné středověké město mělo ve svých úzkých parcelách vzadu dřevěná stavení a objekty zapouštěné do země, snad budované ještě z proutí a hlíny. Teprve v pokročilé fázi středověku a v počátcích novověku se nahrazovala tato zadní stavení kamennými objekty, přistavovanými do dvorní části městiště v prodloužení uličních traktů obytných a hospodářských budov s průjezdy. Tak vznikly známé pražské středověké úzké domy, jejichž zadní dvorní a zahradní partie jsou ještě na Jüttnerově plánu Prahy (1811–1815) vyznačeny jako nezastavěné. Teprve kolem poloviny minulého století počíná zahušťování zástavby, jehož maximum přineslo až naše století novostavbami v celé hloubce parcely, bez přímého osvětlení dvorních partií domu.

Toto hlavní sídliště, kde se soustřeďovala od počátku výroba a později i obchod, chránily dva mocné hrady vzniklé na konci ostrohu starých velkých hradišť – slovan-

skými bájemi opředený Vyšehrad a Pražský hrad. Vlastní sídliště – suburbium – pod Hradem i pravobřežní tržní a obchodní „civitas“ chránilo opevnění. Na obou březích jsme dosud poznali hradby a příkopy zbudované již vyspělou technikou opevnění evropských měst podle antických vzorů.⁸ Na levém břehu je to vlastně pokračování nové kamenné románské hradby Hradu i do podhradí s mocnou věží při dřevěném mostu přes Vltavu (první polovina 12. století). Pravobřežní sídliště chránila soustava příkopů a dvou mohutných zdí s řadou věží a honosných bran na hlavních příchodech od jihu a východu. (První polovina 13. století.) Dosud bezpečně nevíme, zda obě sídliště byla opevněna ve svých počátcích, hlavně po zřízení obou raně feudálních hradů, které byly vlastně akropolemi soustavy obouobřežních sídlišť. Některé analogie ze soudobých slovanských sídlišť i historické souvislosti jejich staršího vývoje však ukazují spíše na existenci staršího opevnění, než aby ji vyvracely (např. Krakov).⁹

Pestrý konglomerát dodnes zachované středověké výstavby Prahy upravené jen pozdějšími přestavbami (modernizací) i přístavbami v zadních částech parcel, tvoří dnes ten neopakovatelný, nenahraditelný celek, obdivovaný návštěvníky z celého světa. Není tu muzeální atrakce, protože zde proudí současný život plným tempem, stavějí se moderní budovy a stará výstavba se regeneruje pro současné využití. Nový život neruší ráz rezervace, naopak ji oživuje, protože zůstává nadále funkčním a urbanistickým centrem v organismu moderního velkoměsta.¹⁰

Architektonická krása a výtvarné bohatství rezervace nejsou jediným zdrojem poznání dokladů vývoje života a práce naší společnosti, ale v počátcích českého státu (od 9. století) jsou důležité i dosud neobjevené doklady uložené pod povrchem půdy. Věky uchovaly pod nánosy a zasypané zbytky staveb a pozůstatků další hmotné kultury všech prehistorických i dějinných dob a slohových období.

Archeologické památky představuje v Praze nezměrné množství dosud neodkrytých a nepoznaných movitých i nemovitých předmětů a objektů. Z tohoto mocného pramene čerpají naše historické vědní obory při každé příležitosti, kdy se otevírá půda, nasypává terén, nebo se představuje historický objekt. Proto obraz středověké Prahy můžeme dnes rekonstruovat v mnohem pravdivější podobě a živějších barvách.

Jedním z mocných pramenů historického poznání při výstavbě Prahy se stalo budování tratí I–C a I–A metra. Již při projektovém záměru byla vybrána na obou tratích taková místa, o kterých jsme věděli, že nás zde očekávají závažné objevy. Pevně jsme věřili, že metro umožní ponořit takové sondy do historie města, které podstatně poodhalí roušku tajemství, dosud zastírající počátky jeho historie jako hlavního sídliště západních Slovanů uvnitř české kotliny.

BUDOVÁNÍ TRATI I–C

Trat' I–C vede prostory, kde nejvíce přitažlivým místem byl areál jinak nenápadného kostela sv. Pankráce na výšině nad Podolím. Přímo pod zvonici kostela měl vést jeden z traťových tunelů. Proto nejdříve stavbaři posadili zvonici na železobetonový rošt. Rošt spočívá na vrtaných železobetonových pilotech, mezi nimiž pak prorazili tunel. Oba traťové tunely vedou v nevelké hloubce. Pražské složité geologické poměry a dosud malé zkušenosti v ražbě nás přes jinak pevnou důvěru v naše projektanty a stavbaře



Pohled do apsidy rotundy pod kostelem sv. Pankráce. (Snímek Z. Helfert)

přivedly k rozhodnutí, že provedeme výzkum základové půdy areálu kostela sv. Pankráce, abychom poznali jeho pravý původ a dobu vzniku.¹¹

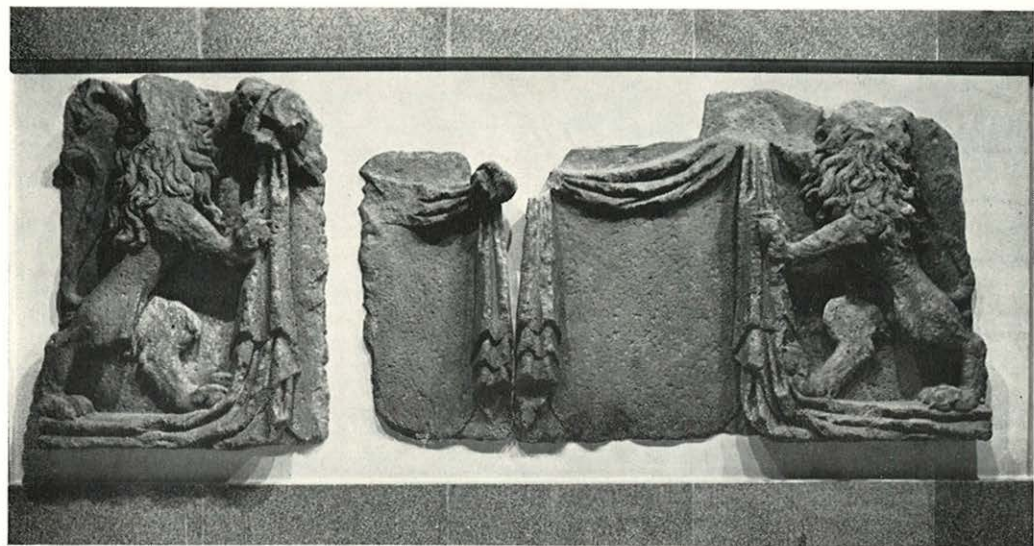
Předstihový výzkum, provedený Střediskem přinesl závažné výsledky, které potvrdily dřívější pracovní domněnky o stáří původní svatyně, i když nečekaná byla forma jejího půdorysu. Výzkum odhalil zdivo spodních partií jedné z našich nejstarších rotund, která navíc měla dvě prokazatelně zjištěné stavební fáze s přístavbou věžového stavení.

Archeolog Střediska odkryl základové zdivo lodi rotundy s apsidou, na níž zjistil i zbytky nadzemní vrstvy zdiva. Základové zdivo se prokazatelně skládá ze starší křemencové a pozdější opukové části. Tloušťka křemencového základu (90–110 cm) napovídá, že rotunda nebyla ani v lodi ani v apsidě zaklenuta. Ve druhé fázi stavby rotundy přizdili k vnitřní lici základového zdiva apsidy opukové zdivo na vyšší úroveň základové spáry a nové opukové zdivo pak uložili i na starý křemencový základ asi 30 cm od jeho vnější líce. K starému křemencovému zdivu lodí rotundy přistavěli opukové pilíře na vyšší základovou spáru ve stejné úrovni jako při apsidě. Z těchto archeologicky zjištěných skutečností, doplněných růzností malt a způsobu zdění obou zdív, vyplývají tři možné interpretace. Starší rotunda z křemencového zdiva byla přestavěna tak, že apsidu ubourali až do úrovně terénu a novou postavili z opuky ve větší tloušťce, aby mohla nést klenbu s dalším patrem. Z téhož důvodu uvnitř staré lodi přizdili relativně mohutné pilíře (asi 60 cm) z opuky k vnitřnímu plášti z křemenců.

Další alternativy vyjadřují jen teoretické možnosti. První z nich předpokládá zboření celé stavby až do úrovně terénu, přičemž zůstává otázkou, proč i loď nepostavili z opuky ve větší tloušťce a přistavovali pilíře. Druhá alternativa byla vyslovena jen proto, že se často používá v případech, kdy není k dispozici jasně přijatelné vysvětlení – změna plánu při výstavbě; zde ihned po výstavbě základu. Různost použitého stavebního materiálu a malt i výšky základové spáry však tuto alternativu odkazují jen do ryze teoretických úvah některých badatelů. K lodi rotundy byla po čase přistavěna téměř čtvercová stavba, blíže nedatovaná. Její východní část by mohla být interpretována jako schodiště do stavení věžového charakteru. K datování rotundy mohou přispět jen skutečnosti vyčtené z památky: použitý materiál zdiva, jeho opracování a kládka. Podstatné je i přímé napojení apsidy na loď bez triumfálního obluku. Křivka půdorysu apsidy nevychází ani z části kružnice ani nebyla sestrojena pomocí oskulačních kružnic a části kružnice; nejedná se o podkovovitou apsidu nebo apsidu představující část válce. Jiné materiály (keramika, pohřby) nemohou nijak podstatně ovlivnit přesnost datace výstavby rotundy, zvláště v její první fázi. Podle půdorysu apsidy a jejího napojení na loď, podle užití křemenců (místní zdroje) i podle kládky zdiva možno vročit vznik rotundy do doby mezi přijetím křesťanství u nás až po počátek 11. století. Použití opuky z levobřežních zdrojů, opracování zachovaných kvádrů a kládka zdiva druhé stavební etapy podporují tento názor. Druhá fáze totiž nemohla vzniknout později než před počátkem druhé třetiny 12. století. Přístavba k severní části lodi, podle mladších vedut asi obydlí věžovitého charakteru (obdoba při rotundě v Týnci nad Sázavou), dokládá mimo obsah písemného pramene o darování kostela benediktinskému klášteru na Ostrově u Davle, že někdy před polovinou 12. století byla rotunda vlastnickým kostelem feudála, asi knížecího družníka z vyšehradského sídla českého panovníka. (Družník Asinus, syn Hozy, daroval mezi lety 1140–1148 kostel s dvorcem a okolní půdou klášteru.) S dobou věnování souvisí nápadně okolnost, že podle historiků přestal být Vyšehrad po smrti knížete Soběslava I. v roce 1140 stálým sídlem panovníků. Víme tedy určitě, kdy vlastnický kostel neudaného zasvěcení přešel do majetku kláštera, ale nevíme, kdy byl adaptován a kdy byl původně vystavěn. Podrobné studium širších vztahů a úvahy o vytváření okolního terénu podnítily pracovní domněnku, že rotunda patří k širšímu území Vyšehradu – postavili ji při vchodu na šíji, spojující vlastní předpolí Vyšehradu se širým okolím. Zasvěcení ani účel není znám, a proto dosavadní úvahy se pohybují jen v úrovni dohadů na základě lidových tradic a umístění vodních zdrojů pro Vyšehrad.

Hlavní sonda do historie na trati I–C metra tedy odhalila jednu z českých nejstarších rotund a podnítla další studium o účelu a původu rotundy, a tím i o rozloze Vyšehradu na počátku historické Prahy. Základy rotundy si dnes může každý prohlédnout pod stropem ze železového betonu, na nějž byla položena kostelní dlažba ve staré úrovni. Vchod kryje umělecky ztvárněný poklop.¹²

Po celé délce trati I–C provádělo Středisko společně s Muzeem hl. města Prahy dozor při stavbě, který přinesl některé dílčí zisky. Stavbaři vyzvedli různé typy mramorových vodovodních trub, které používali v Praze první polovina 19. století v období mezi dřevěným a litinovým železným vodovodem. Nalezené dílce potrubí, vysoustruženého z ušlechtilého sliveneckého mramoru, jsou umístěny na nádvoří paláce pánů z Poděbrad a Kunštátu jako součást stálé výstavy archeologických nálezů



Pohled na torzo výzdoby nárožní bašty barokního opevnění Nového Města, nalezené při budování trasy I-C metra. Je umístěno ve vestibulu stanice metra I. P. Pavlova (snímek Z. Helfert)

při výstavbě metra a budování Prahy. Pracovníci Národního muzea získali při hloubení stanice před muzejní budovou řadu ukázek středověkých i novějších kamnových kachlů a dalších keramických výrobků.¹³ Archeologický ústav ČSAV získal dokumentaci výkopů při výstavbě stanice Hlavní nádraží a kolektorů gotický a renesanční keramický materiál a prozkoumal techniku výstavby vnitřního jádra barokního opevnění Nového Města.

Vestibul stanice I. P. Pavlova zdobí torzo pískovcové nárožní heraldické plastiky českých lvů, umístěné na baště barokního opevnění Nového Města. Nalezl a zachránil jej dělník národního podniku Vojenské stavby František Řežábek při budování přeložek inženýrských sítí v Jugoslávské ulici, pod jejíž dlažbou je zachována celá barokní bašta. Středisko projednalo s projektanty umístění památky ve vestibulu stanice, aby připomínala navždy uživatelům metra, jak budovatelé „stavby století“ si etili práce svých předků a její ukázkou vyzdobili své dílo. Dokonalou konzervaci a prezentaci památky provedl kolektiv podniku ČFVU – Dílo.¹⁴ Kdo chce vědět, jak plastika původně vyhlížela na nároží bašty při tzv. Slepé bráně, může se dnes podívat na totožnou, dosud zachovanou plastiku na nároží vyšehradské bašty nad hřišti při ulici Lumírově u Ostrčilova náměstí v Nuslích. Udělá si představu o tom, proč heraldická zvířata – lvi i dvouhlavý císařský orel mají své hlavy výhruzně předkloněné – měla symbolicky chránit město.

BUDOVÁNÍ TRATI I–A.

Trat I–A prochází nejstarší částí historického jádra města. Přípravu k ochraně památek projednalo Středisko s projektanty ihned na počátku prací na studii trati v době, kdy ještě měla procházet těsně pod uličním povrchem. Tehdy měly být zbořeny a narušeny domy jihovýchodní a západní strany Staroměstského náměstí a proto Středisko provedlo v předstihu výzkum podzemí domu čp. 553/I, kde jsou zbytky kamenné výstavby románského dvorce a v zadním křídle podzemní podlaží raně gotického domu postaveného do dvorce v první polovině 13. století.¹⁵

Rozhodnutí příslušných státních orgánů o vybudování samostatného systému hlubinného metra zachránilo objekty i archeologické památky na celé trati před zničením, respektive poškozením, protože tunely i stanice jsou raženy již mimo výskyt památek a stop života.¹⁶ Archeologický ústav Československé akademie věd a Pražské středisko státní památkové péče a ochrany přírody se soustředily tedy na předstihový výzkum míst dotčených výstavbou vestibulů stanic budovaných z povrchu. Hlavní zájem věnoval Archeologický ústav ČSAV předmostí mostu Josefa Mánesa, kde projektanti metra umístili staveniště a těžní šachtu před vstupem tunelů pod Vltavu od levého břehu řeky. Lokalita nebyla nijak dopravně exponována a dosavadní uživatelé (školní hřiště) s pochopením uvolnili prostranství pro předstihový plošný archeologický výzkum. Jeho cílem bylo ověření kronikářských a jiných písemných pramenů i pracovních hypotéz o existenci ostrovů v těchto místech, jejich ztvárnění a obsahu sídliště s prastarým kostelem podle Kosmy již v roce 1100 od základů zpustlým a tehdy i přestavěným. Osídlení ostrova mělo svou důležitost, protože podle dosavadních závěrů v literatuře na jih od jednoho z ostrovů byl vstup na brod pod Hradem. Archeologický ústav ČSAV nemohl zkoumat, zda na plánu z roku 1678 zakreslený kostelík je totožný s kostelem zmíněným Kosmou k roku 1100 a jaký byl stavební vývoj této památky. Zbytky kostela, podle zakreslení do dnešního plánu areálu, leží asi pod koleje tramvaje. Severní část ostrova situovaná podle rekonstrukce tváře pražské půdy, provedené podle uličního rozvrhu, geologických sond a půdorysu parcel severně od vozovky předmostí v místech dnešního parčíku, nemohla být plošně prozkoumána, protože sem umístili stavbaři budovy administrativy a šaten. Na prázdném místě provedl Archeologický ústav ČSAV jen zjišťovací sondy, které upřesnily severozápadní hranu nejvyšší části osídleného ostrova. Výsledky plošného výzkumu na bývalém školním hřišti jsou pozoruhodné. Především byl dokumentován profil jižní části nejvyššího útvaru jednoho z ostrovů patřících klášteru u sv. Jiří na Hradě. Plocha necelých tří arů poskytla hojnost materiálu, prokazujícího poměrně dlouhodobé a intenzivní osídlení. Nejstarší osídlení je doloženo keramikou datovanou 9. až 10. stoletím. Neporušená vertikální stratigrafie 12.–13. století, dokumentovaná metodou plošného odkryvu, který postupoval po terénních vrstvách, umožnila získat množství přesně do vrstev určených předmětů, jejichž studium umožní detailní vypracování typologického vývoje. Bude nutno i podle možností dořešit vztah materiálu datovaného 9.–10. stoletím k nejstarším objektům a sídlištní vrstvě. Z poznatků archeologů je možné vyvodit závěr, že „ostrov pod mostem“, jak je zván v písemných pramenech, byl obydlen již v průběhu 9.–10. století a intenzivní osídlení bylo prokázáno nejspíše od 12. století. Přesný a soustavný vývoj sídliště by mohlo prokázat jedině další zkoumání zbylé

plochy ostrova a vyčerpávající výzkum ostrova druhého, situovaného podle výše zmíněné pracovní domněnky západně, přibližně na dnešní území zahrady ministerstva financí až po severovýchodní díl zahrady paláce Valdštejnského, včetně jeho jízdárny. Získané nálezy (struska všeho druhu, dyzny, slitky bronzu, odstřížky bronzového plechu, fragmenty bronzoviny i části bronzového drátu, bronzové prsteny, stilus, nýtky a hřebíky, z nichž jeden má litou hlavičku ve tvaru ležícího psa, železné nože, kované hřebíky, fragmenty kování, podkova, torzo ostruhy, různobarevné skleněné prsteny průhledné i z pasty, opuková rybářská závaží, torza žernovů, kostěné brusle, hřeben na přízi, hrací kostka, prolamovaná kostěná destička s ornamentem, šídla, fragment rohu použitého jako suroviny atp.) umožňují stanovit prozatím osídlení řemeslnické zabývající se výrobou, zpracováním železa i barevných kovů a samozřejmě rybolovem. Je pochopitelné, že k soběstačnosti obyvatel přispívala i zemědělská výroba pro vlastní obživu, o čemž svědčí nález kultivace půdy v úrovni nejstarší sídlištní vrstvy na podložním písku.

V horizontech vrstev osídlení stopy po kultivaci mizí a nelze zatím uspokojivě vyřešit, zda to souvisí s rozložením výroby na celé ploše ostrovů, nebo spíše s pozdější výměnou výrobků mezi obyvateli Prahy, kdy nebylo třeba uvnitř sídliště se zabývat zemědělskou výrobou potravin pro vlastní potřebu. Polozemnice, datované na ostrově archeologickým materiálem do 13. století, jsou typem objektů, které jsou dnes zkoumány v celé vnitřní Praze a poslouží v budoucnu ve srovnání s ostatními stavbami pro lepší pohled na vývoj sociální diferenciace pražských obyvatel, doložený právě úrovní staveb vzniklých současně v jednotlivých částech sídliště.

Objev hřbitova, situovaného u západního okraje nejvyšší části ostrova, je významný po mnoha stránkách. Lze zde sledovat vývoj od řadového pohřbívání k etážovému, přičemž změna způsobu pohřbívání by mohla souviset s výstavbou nového kostela. Řadový hřbitov respektuje u samého okraje ostrova pravidelný prázdný prostor, jehož půdorys vybaví představu jednolodního kostela s pravouhlým závěrem. Výzkum ovšem nepřinesl v tomto prostoru o existenci kostela žádné konkrétní doklady. Nálezem bronzových a stříbrem plátovaných záušnic archaického tvaru a rozměrů vznikl problém v dosavadním datování, protože je v rozporu s časovým určením keramiky z mladších i starších vrstev. Pohřebiště sahá až k sondě severně dnešní vozovky na předmostí. Nálezy mincí nemají vypovídací hodnotu, protože nebyly uloženy v nesporné vrstvě, ale například v zásypu objektu. Jednou z nich je dokonce měděná římská mince z pozdního císařství.

Nakonec nutno poznamenat, že nejvyšší prozkoumaná část ostrova (kóta 185,5 až 186,7 m n. m.) nebyla v době zjištěného osídlení mezi 9. a 13. stoletím vůbec ohrožována vzdutou hladinou Vltavy. Jen katastrofální povodně přeplavily ostrov. O jejich výšce a ničivé síle nejlépe svědčí zprávy z Kosmovy kroniky a jeho pokračovatelů, kde se hovoří o moha kostelích, domech a chýších, které voda v Praze pobrala. Výzkum dále ukázal, že v průběhu 14. a 15. století ukládala Vltava své nánosy až po kótu 187,7 m n. m., čímž také byl zmařen život na prozkoumaném ostrově (zánikový horizont 186,9–186,7 m n. m.). Teprve zásypy umožnily další život v tomto areálu, tak jako v ostatních částech Prahy při Vltavě, které původně ležely na úrovni pod zmíněnou zánikovou kótou ostrova „pod mostem pražským“.¹⁷

Výzkum Archeologického ústavu ČSAV na Klárově ukázal, jak by měl být pro-

váděn předstihový záchranný výzkum důležité lokality v dostatečném předstihu před nástupem stavební výroby, aby vědecké a kulturně osvětové zisky byly co největší a stavbaři pracovali již v terénu, kde nemusí mít ohled na výskyt památek.

Staroměstské předmostí Mánesova mostu bylo v počátcích historické Prahy a Pražského hradu místem, kde se vstupovalo na zmíněný brod, kam směřovaly čtyři staré komunikace dodnes zachované v plánu města (Široká v židovském městě – dříve Josefovská, Kaprová, Husova, Valentinská a Karoliny Světlé). Na jih od souběhu cest stál dvorec s kostelem sv. Valentina, odsvěceným za Josefa II., přestavěným na nájemní dům čp. 56/I a posléze zbořeným za asanace čtvrti. Plán z let kolem roku 1800 zobrazuje i románskou trojlodní baziliku s postranními apsidami, přisazenými k hlavní apsidě způsobem, jak vidíme např. v kostele v jihoslovanské Studenici a dalších stavbách středomořské kulturní oblasti. K souběhu cest klade lidová tradice nejstarší pražské tržiště u brodu na přechodu dálkové cesty západ–východ.

Není tedy divu, že Středisko ihned po projektové studii na lokalizaci stanice metra do těchto míst přikročilo k předstihovým průzkumům podzemí dnešního domu čp. 56/I. Pod úrovní sklepů zjištěné zdivo nemohlo dát obraz o podobě a původu kostela sv. Valentina nebo dvorce, v němž stál.¹⁸

Středisko sjednalo se stavbaři vestibulu stanice Staroměstská záchrannou dokumentaci archeologických památek na staveništi. Předstihový plošný výzkum nešlo provést, protože Kaprová ulice je dopravně velmi exponována a nemohla být vyražena z provozu dříve, než stanovil harmonogram výstavby. Smlouva se stavbaři umožnila rychlou záchrannou dokumentaci ve třech sondách (6×6, 6×12, 6×8 m) tam, kde právě nepracovaly těžké mechanismy na hloubení jámy pro vestibul, a v určeném termínu od března do května 1975 bylo nutno provést jejich úplnou dokumentaci.¹⁹ Materiál z nich vytěžený představuje dílčí zisky. Mimo sklepy a přízemí gotických domů, kulturní vrstvy se středověkou keramikou, zvířecími kostmi a spoustou kožených řemínků zjistili archeologové v sondách č. 1 a 2 přibližně na průsečíku os Kaprové a severní části Valentinské ulice 30 až 50 cm mocné valounkové zesílení cesty, respektive místa u brodu. Pod ním na kótě 185,30 m n. m. hnědočerná kulturní vrstva sahala až ke šterkopískům. Obsah této vrstvy datují archeologové prozatím do první poloviny 13. století. Vrstva leží těsně nad hladinou vzduté vody ve středověku (184,9 m n. m.) a pod zpevněným povrchem, který podle vyježděných rýh od kol vozů (rozchod kol je 71 cm) soustavně zasypávaných vrstvičkami valounků byl značně dlouho pojížděn (podle datování keramiky ještě více než padesát let po výstavbě kamenného mostu Juditina). Podle zprávy archeologů kulturní vrstva s keramikou první poloviny 13. století sahala až „k rostlému terénu“, a tím tedy v těchto místech zcela chybí důkaz o existenci cesty k brodu ze staršího období (část dosavadní literatury považuje brod pod Hradem za nejstarší přechod Vltavy); z těchto důvodů bude vhodné podrobit dosavadní datování keramiky, zvláště pak 13. století, důkladné revizi. Nebude na škodu, stane-li se tak v konfrontaci s bezpečně datovanou architekturou předrománskou a románskou.

Při zpevněném pojížděném terénu byly nalezeny kulové jamky dosvědčující existenci plotu nebo spíše mazanického objektu (mazanická spálená vrstva překrývala jamky). Při východním okraji staveniště zjistili archeologové místo, kde údajně poznali jižní okraj zpevněného terénu (tím by zpevnění bylo široké 420 cm). V sondě č. 4 byla

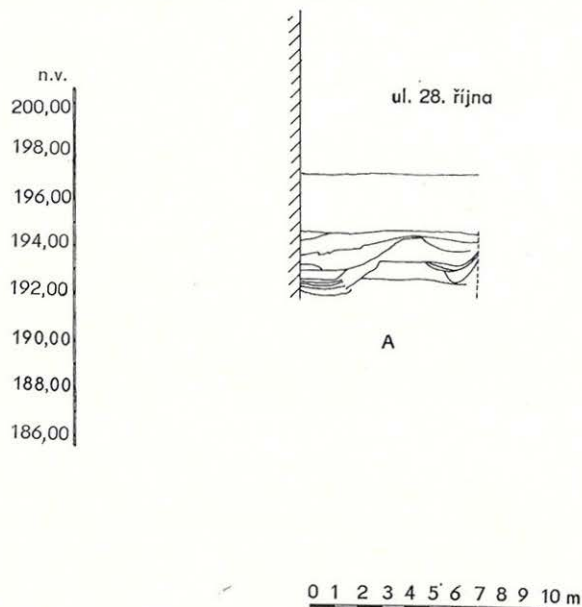
dokumentována ohradní zeď hřbitova u kostela sv. Valentina, zbudovaná ve spodní vrstvě z místního materiálu – černé břidly a nahoře z opuky. Střídání stavebního materiálu (břidla nebo křemenec s opukou), se v poslední době objevilo několikrát (staroměstské opevnění, novoměstský kostel sv. Klimenta, kostel v Chabrech, rotunda na Pankráci), což po zjištění dalších příkladů a podrobném studiu se může stát i dalším vodítkem k relativnímu datování pražských staveb. Jeden z hrobů uložených mimo ohradní zeď hřbitova obsahoval stříbrnou (plátovanou?) esovitou záušnici průměru 6,5 cm. Po obou stranách zpevněného terénu byly rozpoznány dva objekty, zahloubené hluboko do podloží. Protože v závěru své zprávy se archeologové přiklání, i když s otazníkem, k názoru, že šlo o zemnice, pak i tento moment je dalším důvodem pro výše naznačený požadavek revize datování keramiky z obsahu kulturní vrstvy pod zpevněným terénem.²⁰

Výzkum na stanici Staroměstská nepřinesl tedy odpovědi na otázky kladené při plánování výzkumu této lokality, naopak zvětšil jen některé problémy vývoje pravobřežního osídlení, vývoje zdejších cest a stáří souběhu starých cest k brodu pod Hradem. I tyto problémy při budoucím správně směřovaném studiu a výzkumu dalších lokalit mohou pomoci k pokroku v poznání pravobřežního osídlení.

Lokalita na konci Kaprové ulice je ale nenávratně ztracena pro toto další bádání, stojí zde vestibul stanice metra; velká příležitost, která nemohla být správně využita.

I když hlubinné metro prochází tunely raženými hluboko ve skále, přesto jeho průchod pod Starým Městem přinesl řadu starostí pracovníkům Střediska. Tunely razili zkušení odborníci, ale geologické poměry pražského podloží nedovolily ani nejfundovanějším inženýrům předvídat, zda ražbou tunelu nebude ohrožena stabilita nejceněnějších objektů nad tratí, jako je Staroměstská radnice, kostel sv. Mikuláše a domy

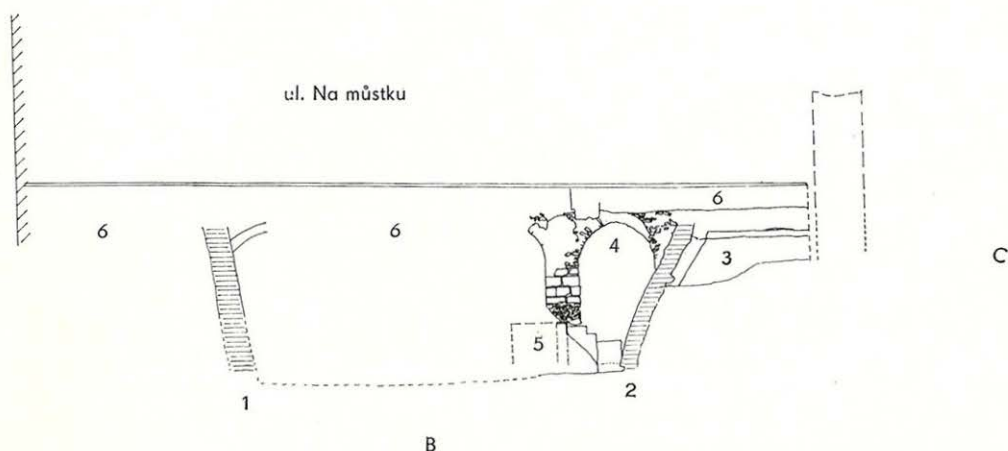
Řez staroměstským opevněním po jeho dokončení kolem poloviny 13. století (dnešní stav poznání):



- A. Soustava vodoteče, valu a prohlubně pod ulicí 28. října (podle určení Ladislava Špačka)
- B. Rozsah staroměstského příkopu
- C. Parkán s vyznačením pravděpodobné polohy obou hradebních zdí
1. Opuková opěrná zeď příkopu.
2. Břidlová opěrná zeď příkopu, dnes viditelná ve vestibulu stanice metra Můstek
3. Původní šterkopísková říční terasa, tzv. Maninská
4. Oblouk opukového mostku přes polo-zasypaný příkop
5. Situace kvádrového pískovcového pilíře staršího dřevěného mostu
6. Základová zdiva domů při ulici Na můstku (kresba B. Kunftová)

mezi Staroměstským náměstím a Můstkem. Objekty v poruchovém kuželu nad tunely představují totiž nejen cennou architekturu, obdivovanou návštěvníky z celého světa, ale i doklady hospodářské a kulturní úrovně obyvatel Prahy někdy od 12. století až po současnost, předmět neustálého zájmu znalců středověké výstavby z celé Evropy. Proto Středisko uvítalo ochotu projektantů i investorské organizace metra učinit všechna opatření, která současná technika dovoluje, aby bezpečnost nadzemní výstavby nad tunely byla plně zaručena. Ražení tzv. předstihových pilotových štol, injektáže nadloží tunelů, přesné určení dávky trhavin při ražení střelbou, sledování seismických účinků při ražení na nadloží i stavby; pečlivé injektáže horniny co nejdříve po osazení ostění, sledování sedání nadloží po výstavbě tunelů atp. Vynikající spolupráce všech složek opět přinesla své ovoce – do konce února 1978 se na klenotu Evropy, srdci staroměstské památkové rezervace, neobjevila ani trhlínka způsobená ražbou tunelů trati I–A metra. Je to jeden z rekordů, které si stavbaři metra mohou přičíst na trati I–A k dobru. Pesimismus některých jednotlivců z řad památkářů projevený před ražením tunelů se naštěstí nenaplnil díky všem, kteří se o dobrou práci pod Starým Městem nějak zasloužili.

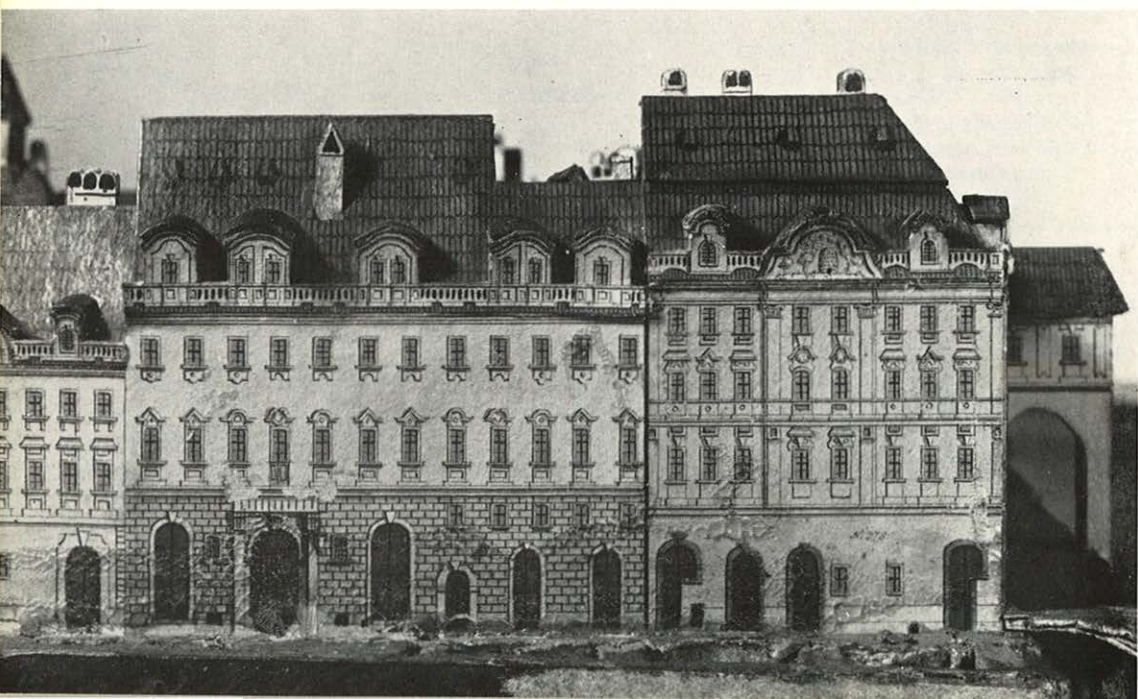
Hlubinná stanice metra Staroměstská měla podle projektu mít dva východy. Jeden se postavil na náměstí Krasnoarmějců, druhý bude realizován později a vyústí do vestibulu – skutečné rarity světových podzemních drah. V něm totiž budou stát tři románské opukové kvádříkové objekty, z nichž jeden představuje unikát románské civilní architektury mimo území bývalé říše římské. Jsou to zbytky trojpodlažního obytného objektu, uchované dnes pod chodníkem před tzv. Novou úřední budovou Národního výboru hl. města Prahy čp. 16/I na souběhu ulic Kaprové, Platnéřské a U radnice. Vestibul u kostela sv. Mikuláše bude tedy skutečnou, všem přístupnou

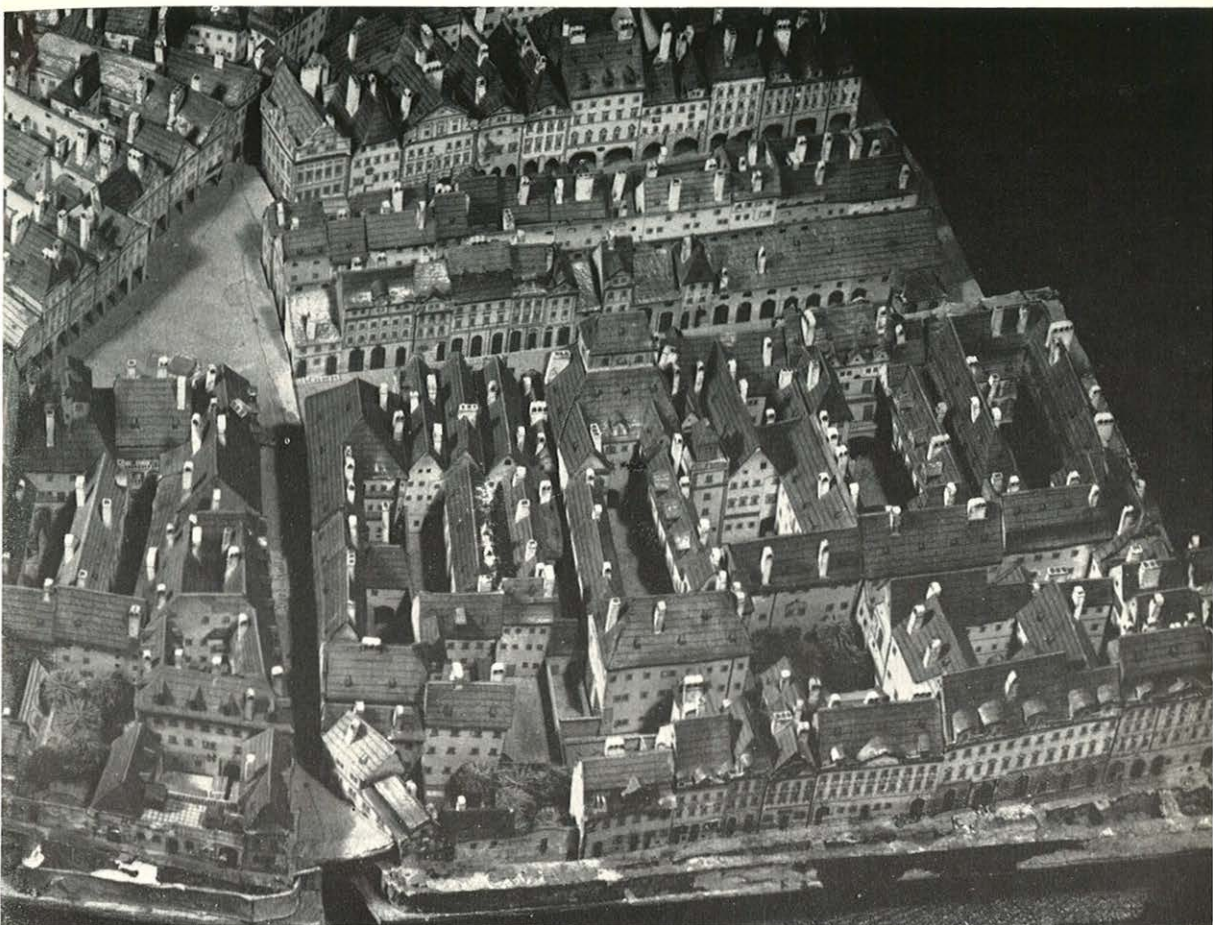


sondou do Prahy 12. století. Na tehdejší úrovni města cestující uvidí ukázkou domu obchodníka nebo bohatého výrobce, součást dvorce, obsahujícího ještě další kamenný objekt. Podle projektu budou ukázky vysoké kultury stavebnictví Prahy 12. a začátku 13. století využity jako vzorkovny našeho současného umění (Umělecké sklo nedaleké reprezentační prodejny n. p. Borské sklo).

Z raně středověké úrovně vestibulu stanice vyjde cestující do oblasti památek dalších etap středověku na současné úrovni Starého Města. Nad stanicí Staroměstská pulsoval na úrovni obou vestibulů život již někdy na konci 9. století. Po jižním okraji východního vestibulu vedla dálková cesta k nejstaršímu dřevěnému mostu přes Vltavu (10. století) a středem vestibulu se tehdy i po další staletí jezdilo k brodu pod Hradem. Od jihu vedla vestibulem od pradávna cesta do sídliště židovských obchodníků. Východní vestibul bude reminiscencí na pradávny život v sídlišti, které se dostalo zásluhou Ibrahíma ibn Jákuba do povědomí Evropy druhé poloviny 10. století jako město postavené z kamene a vápna, nejbohatší na obchod v zemích Slovanských, kde se vyráběly známé uzdy, štíty a zbroj, kde se tkaly tak jemné a vzácné tkaniny, že sloužily jako platidlo (plátno – souvisí s pojmem platit).²¹ Zajímavé výsledky přinesla archeologická dokumentace prováděná při hloubení základové pudy pro výstavbu vestibulu stanice Můstek. První harmonogramy stavby dávaly naděje na realizaci plánovaného těžení pudy v předstihu archeologickou metodou, aby pracovníci Střediska získali řez opevněním Starého Města, a tak poznali doklady o jeho výstavbě. Z nich by bylo možno vyvodit závěry o přesném čase a postupu budování před a po polovině 13. sto-

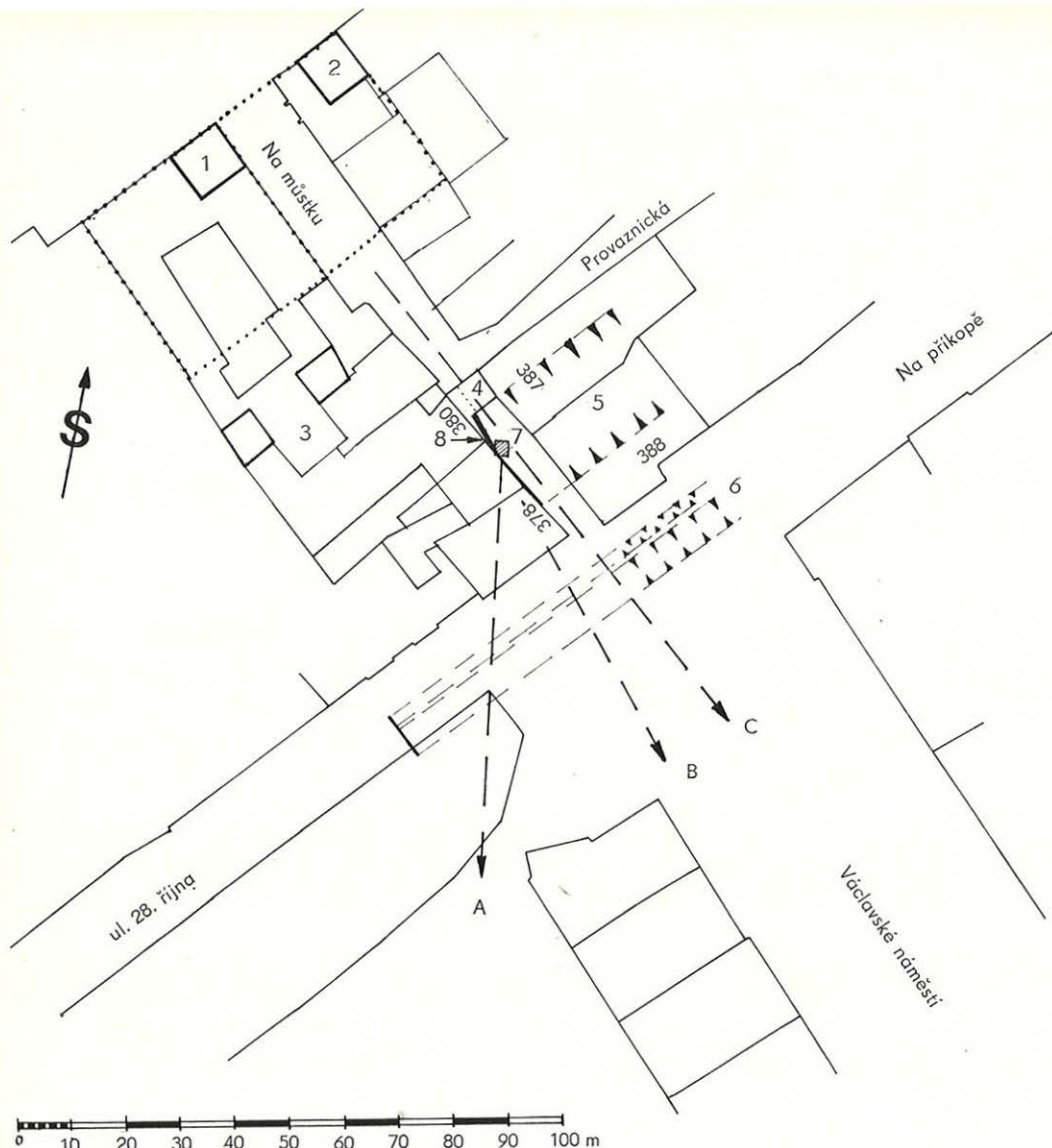
Část Langweilova modelu Prahy z roku 1830 ukazující situaci tzv. Nové branky a okolních domů v ulici 28. října (snímek A. Paul)





Část Langweilova modelu Prahy z roku 1830 s bloky domů Starého Města mezi Uhelným trhem a ulicí Na můstku (snímek V. Uher)

letí, kdy nové opevnění města podle písemných pramenů vzniklo.²² V prostoru Můstku měli archeologové poslední příležitost nejen získat uvedené poznatky, ale i naději poznat další stopy o vzniku a vývoji předpokládaného staršího opevnění pravobřežního sídliště.²³ Leč tvrdá realita nesnadného postupu stavební výroby v náročné základové půdě pražského archeologického zlomu plán archeologů nedovolila uskutečnit. Proto Středisko provedlo jen letmou dokumentaci některých řezů půdou a podle technických možností sledovalo bourání domu čp. 772/II.²⁴ Když bagry obnažily souvrství umělých geologických výchozů ve stavební jámě pod ulicí 28. října a Příkopy, vybrali archeologové vzorky archeologického materiálu, geodeti zaměřili sled vrstev a geolog provedl expertizu výchozu.²⁵ Trochu více času zbylo na dokumentaci nálezů při těžení zeminy pod ulicí Na můstku.



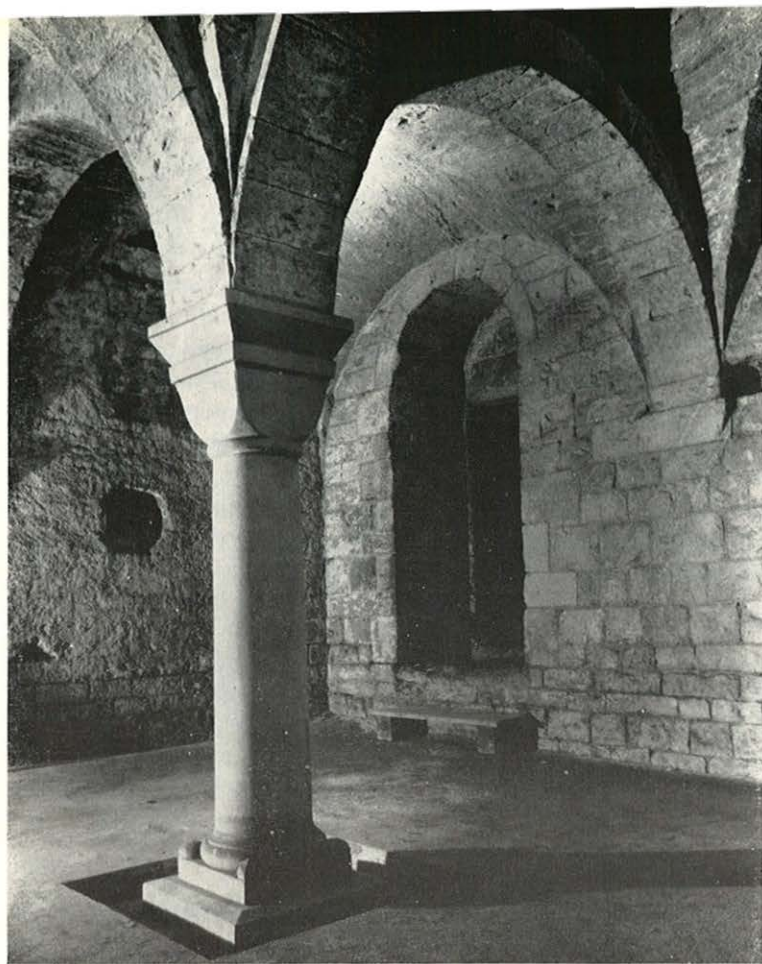
Křižovatka Můstek s vyznačením historického stavu:

1. Věžový dům z první poloviny 13. století – čp. 404/I.
 2. Věžový dům z první poloviny 13. století – čp. 403/I.
 3. Průjezd Havelské brány v opevnění Starého Města pravděpodobně z doby kolem poloviny 13. století
 4. Nová branka, postavená kolem roku 1463 po vybudování nové části ulice Na můstku k dnešnímu Václavskému náměstí
 5. Rozsah příkopu staroměstského opevnění z první poloviny 13. století
 6. Situace soustavy prohlubně, valu a vodoteče pod dnešní ulicí 28. října
 7. Pískovcový pilř, nesoucí původně asi dřevěný most přes příkop, postavený po roce 1367
 8. Silnou čarou vyznačena poloha čela opukového mostku, dnes opět viditelného ve stanici metra „Můstek“
- A. Pravděpodobná osa dřevěného mostu přes staroměstský příkop
 B. Přibližná osa mostku, směřující ke staré komunikaci kolem ohrady kláštera u P. Marie Sněžné.
 C. Osa nové části ulice Na můstku (kresba B. Kunftová)

A zde došlo k nečekanému objevu. V červnu 1976 obnažili pracovníci výstavby metra pod chodníkem před domem čp. 380/I dva opukové hrotité oblouky se zbytky omítky, podpírané na severozápadě starší opěrnou zdí z tmavé břidly, uprostřed opukovým pilířem; jihovýchodní oblouk se ztrácel v základech domu čp. 379/I. Prostor pod úplným obloukem uzavírala zazdívka v úrovni líce oblouku. Původní otvor v zazdívce pod hrotem oblouku dodatečně zazdili. Šikmá břidlová zeď podpírala blok šterkopískové maninské terasy. Při výstavbě zdi vyklínili terasu a zeď vsypem jemnějšího písku. Do zdi opřené oblouky s pilířem, usazeným do navážky, jsou šikmo předsazeny před základy domů čp. 379 a 380/I. Po vybourání zazdívky pod obloukem byly zjištěny důkazy odbourání zdiva klenby při výstavbě základů domu čp. 380/I, jehož suterén zlikvidoval i opěrnou zeď šterkopískové terasy. Po pečlivém porovnání všech skutečností zjištěných při výstavbě metra i dříve nebylo možno dojít k jinému závěru, než že objevená památka je zbytkem mostku postaveného přes polozasypaný příkop opevnění, vyhloubený někdy před polovinou 13. století, obezděný břidlovou zdí v celé jeho hloubce.²⁶ Část mostku zničili při novostavbě domů čp. 379 a 380/I v polovině minulého století po likvidaci jejich předchůdců a tzv. Nové branky v ulici Na můstku, která je zakreslena ještě na obou přesně měřených plánech města z 19. století (Jüttnerův z let 1811–1815 a katastr z roku 1842).²⁷ Mostek pod čp. 379/I a dále k Václavskému náměstí zlikvidovali již dříve při výstavbě těchto domů v pozdním středověku po zřízení nové části ulice Na můstku od Provaznické ulice. Nalezené torzo se zachovalo jen díky nové uliční čáře, navazující v přímce na dům čp. 382/I, a tím ustupující do hloubky z hranice

Oblouk opukového mostku přes polozasypaný příkop staroměstského opevnění, objevený při stavbě metra; je zachován ve vestibulu stanice metra Staroměstská (snímek Z. Helfert)





Střední místnost prvního podlaží románského domu z první poloviny 12. století při čp. 16/I, budoucí součást vestibulu stanice metra „Staroměstská“ (snímek V. Uher)

starého domu čp. 380/I, spojeného s brankou; proto základ novostavby zlikvidoval jen část mostku jihozápadně od uličního průčelí. Souhlasný půdorys zachovaného mostku s půdorysem domu čp. 380/I v katastrálním plánu z roku 1842 prokazuje, že dům stál na mostku, jehož klenba posloužila pro domovní sklep, uzavřený zazdívkou v severo-východní lici mostku, ve které byl ponechán vhoz do sklepa, později zazděný. (Obdobná situace vznikla při využití dvou oblouků, dvou pilířů a zhlaví Juditina mostu z poloviny 12. století, na nějž byly po zrušení mostu postaveny malostranské domy čp. 77, 78, 82 a 83/III, přičemž třetí oblouk byl rozrušen stavbou čp. 83/III, jehož průčelí sleduje ulici U lužického semináře.)²⁸ To jsou závěry vyvozené z nálezů zbytků mostku v jihozápadní stěně vestibulu stanice Můstek. Památka bude po konzervaci a zabezpečení skupinou konzervátorů podniku ČSFVU-Dílo zdobit vestibul spolu s opěrnou zdí příkopu, obnaženou až na původní jeho dno a zbytkem obezdění jímky, vyhloubené

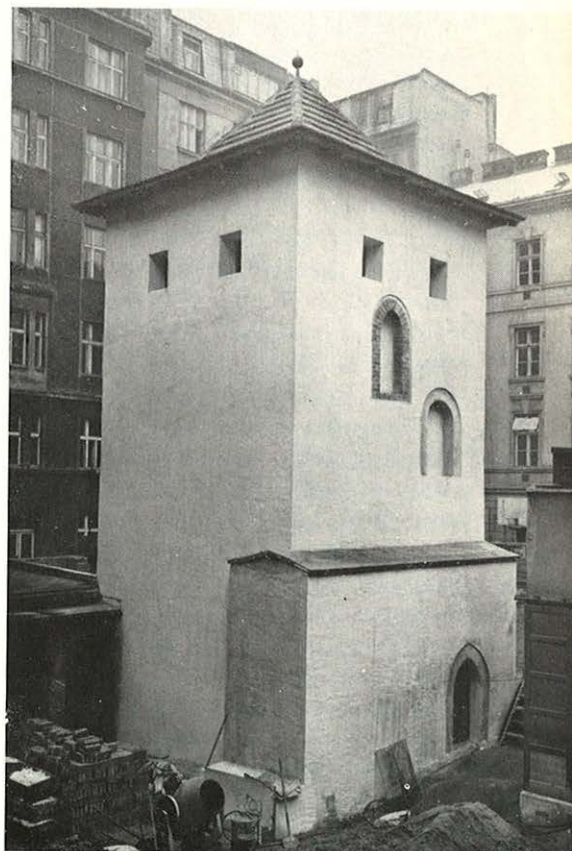
do zásypu příkopu.²⁹ Stanice Můstek bude mít tedy ve svém vestibulu starý doklad svého názvu v původním umístění.³⁰

Proč byl mostek postaven přes polozasypaný příkop, proč vedl šikmo od dnešní osy severozápadní části ulice Na můstku, proč na něm postavili domy a proč zřídili novou ulici v části od Nové branky k Příkopům, a to přesně v ose Koňského trhu, dnešního Václavského náměstí? To jsou otázky vyvolané nálezem při výstavbě metra.

V konfrontaci s objevem monumentální Havelské brány v roce 1954 v zadním křídle objektu čp. 404/I³¹ a nálezem pískovcového pilíře, založeného zřejmě až do dna příkopu, zjištěného pod ulicí a základovou zdí domu čp. 379/I v roce 1971 spolu s dalším lomovým zdívkem pod úrovní sklepa,³² je možno dnes vyvodit ze starých zjištění a nálezů mostku tyto závěry a domněnky pro další bádání.

Věž staroměstského opevnění z první poloviny 13. století, dnes součást čp. 310/I, před obnovou v roce 1959 (snímek V. Uher)

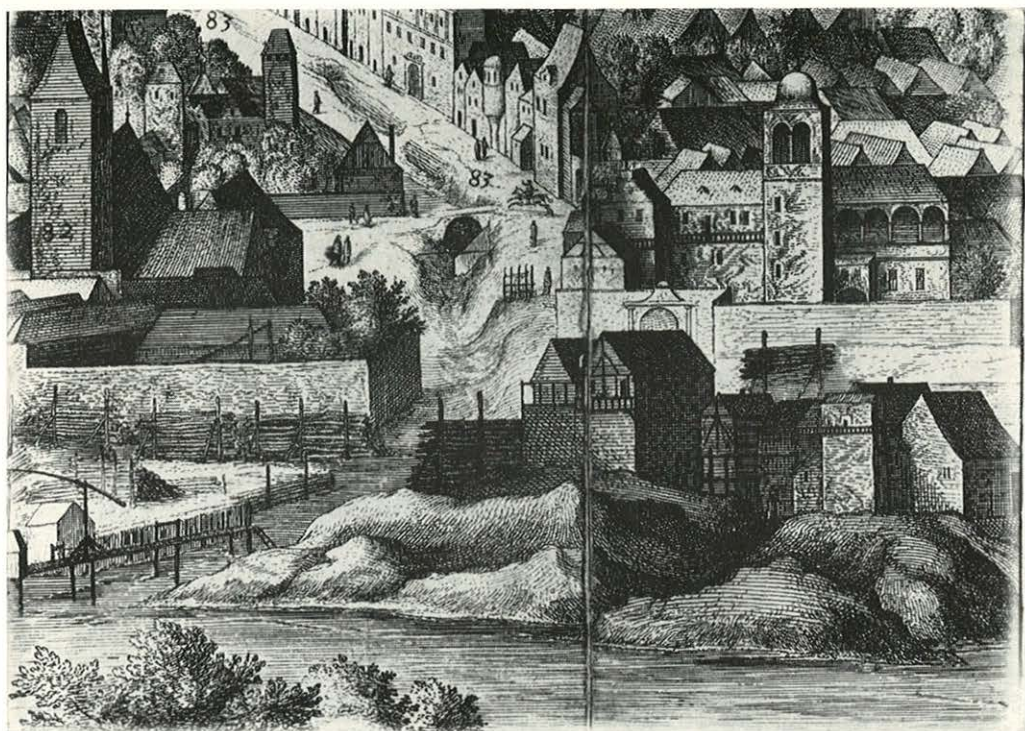
Táž věž staroměstského opevnění po obnově v roce 1959 (snímek V. Uher)



Po zrušení funkce staroměstského opevnění prosincovým dekretem Karla IV. z roku 1367 se vyvíjela komunikace mezi Starým a Novým Městem severovýchodně od staré monumentální Havelské brány. Změny nelze ještě přesně určit, ale jisté je, že část ulice Na můstku při Rytířské ulici prorazili ve staré raně gotické parcele věžových domů první poloviny 13. století (mezi věžemi v dnešních čp. 404 a 403/I) někdy po prosincovém dekretu. Dnešní partie mezi Provaznickou ulicí a Příkopy vznikla až v 15. století po výstavbě tzv. Nové brány (asi roku 1463).³³ A právě vývoj komunikace v této části dnešního Můstku, původně nad příkopem opevnění, naznačují v určitém směru nálezy pod čp. 379/I a u čp. 380/I. Podle nich je možné zatím jen pracovní předpokládat, že na široký průchod bývalým městištěm raně gotického věžového domu (zatím nelze přesně určit, zda nynějšího čp. 403 nebo 404/I) navazoval most směřující na staré předmostí Havelské brány, situované před klášterem Panny Marie Sněžné, který na východě neuzavírala ještě řada domů při jihozápadní straně Koňského trhu.³⁴ Tento předpoklad je vyvolán i nálezem pískovcového kvádrového pilíře pod čp. 379/I, jehož osa směřuje přibližně na osu průchodu Havelské brány, prodlouženou za příkopy na novoměstské předmostí. Po prosincovém dekretu zasypávali příkop až do doby, kdy do zásypu založili pilíř nového mostku, jehož zbytky objevila teprve výstavba metra. Dům čp. 380/I byl stavebně sloučen s brankou postavenou asi v roce 1463. Za dobu necelých sto let tedy postavili přes příkop dva mosty, jeden zřejmě dřevěný, usazený na dva pískovcové pilíře, a pak kamenný, směřující ke klášteru v ose poněkud odchýlené k severovýchodu, ale stále na starou komunikaci k východní ohradní zdi kláštera Karmelitánů u Panny Marie Sněžné. Vývoj obou měst si zřejmě vynutil, aby široká ulice Na můstku měla své pokračování i přes příkop, a proto jej úplně zasypali, postavili branku spíše symbolickou (podobně jako byla reprezentační Prašná brána postavená v roce 1475) a starý kamenný mostek použili jako výhodné základy pro nové domy postavené u důležité komunikace.³⁵

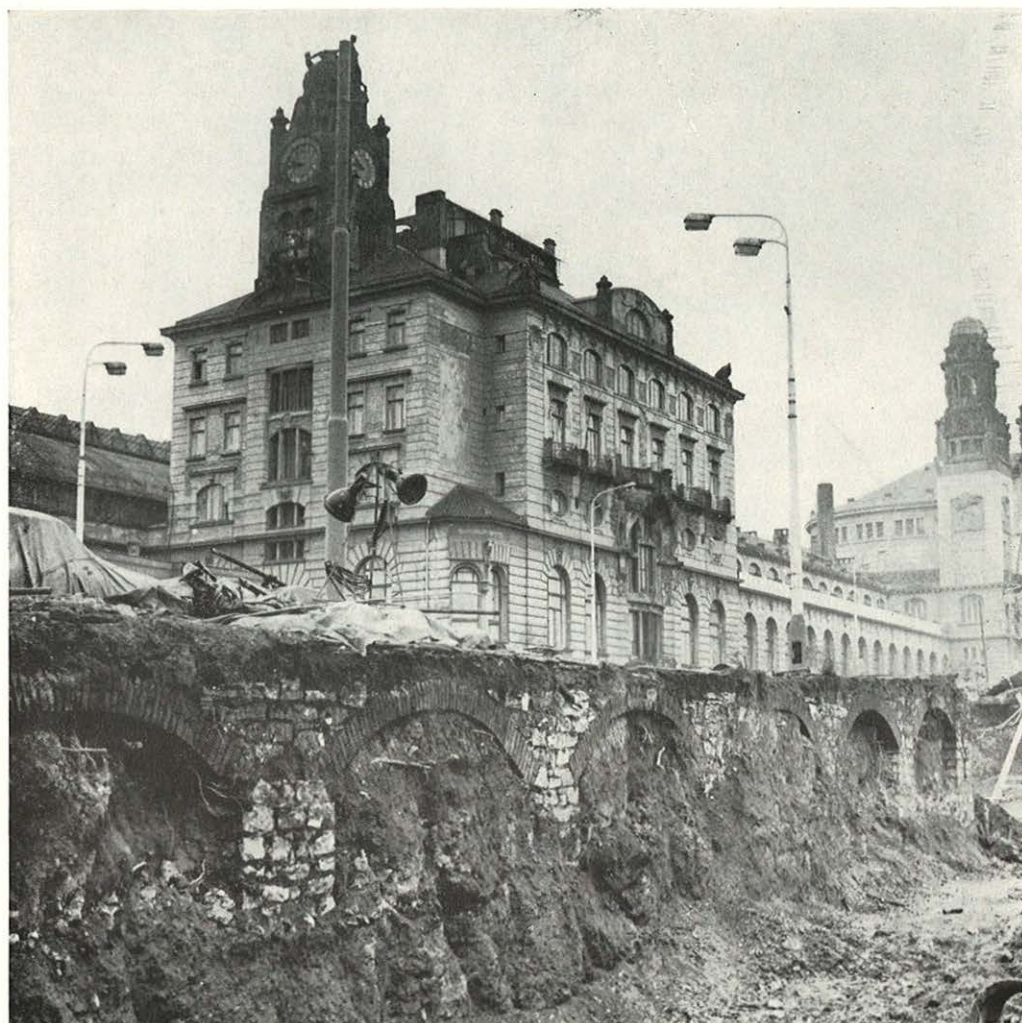
Tento nástin vývoje ještě doplní archeologická interpretace předmětů ze zásypu příkopu a revize zápisů ze staroměstských městských knih a dalších písemných pramenů. K pramenům, které snad mohou blíže osvětlit vývoj zdejší oblasti, patří od roku 1969 i objev nástěnné malby z objektu čp. 383/I, přistavěného k raně gotické věži (čp. 403/I) někdy po proražení průchodu po prosincovém dekretu.³⁶ Interiérová malba je totiž vedutou na středověké město, kterou nálezcce považuje za zobrazení Havelského města. I když o jeho interpretaci nutno v mnoha detailech pochybovat, přesto se jedná o důležitý doklad, který v souvislostech s jinými skutečnostmi vnese snad více světla do rekonstrukce podoby středověké Prahy.³⁷

Geologický výchoz pod ulicí 28. října je možné jednoznačně ztotožnit s dvojím příkopem, o kterém se zmiňují písemné prameny, že existoval jako součást staroměstského opevnění (list Karla IV. staroměstským z roku 1347) spolu se struhou. Zůstává nevyřešen problém, zda poznané prohlubně oddělené valem vznikly jako součást opevnění z první poloviny 13. století, nebo jsou nově použitým zbytkem opevňovacího systému pravobřežního sídliště z doby, kdy bylo nutné je opevnit v této linii. Některé okolnosti umožňují přiklonit se k druhé alternativě, a to mezi jinými nejen historické zprávy o obléhání Prahy a zahušťování výstavby, ale i starší archeologické nálezy a jejich situace (pohřebiště na místě čp. 310/I a při ulici Karoliny Světlé) a geologické syntetické práce.³⁸



Výsek prospektu Prahy z roku 1606 se zbytkem vodoteče pod dnešní Národní třídou až k místu, kde stojí Národní divadlo (snímek V. Sirový – Píša)

Dosud není známo, že by některé archeologické nálezy při dokumentaci výkopů Na můstku mohly upřesnit výstavbu staroměstského opevnění z první poloviny 13. století. Nelze zatím uspokojivě vysvětlit ani rozdíl výdlažby dna příkopu, ani jeho písčový břeh na novoměstské straně, dokumentovaný na parcele čp. 392/I před výstavbou nového domu. V souladu s nálezem pod čp. 378/I by na místě písčového břehu měla být opuková opěrná zeď. Břidlová zeď na staroměstské straně příkopu se zatím vyskytla pod čp. 380, 392/I a v dřívějších výzkumech Střediska, tj. před výstavbou obchodního domu Prior-Kotva a na místě starého domu čp. 762/I v Revoluční třídě.³⁹ Není důvodu nepřijmout dosavadní názor, potvrzený výzkumem Střediska na staveništi OD Prior-Kotva, že staroměstské opevnění jako celek bylo zbudováno v první polovině 13. století, konkrétně po přestavbě románského kostela sv. Benedikta řádem Německých rytířů. (Němečtí rytíři se usadili asi od roku 1215 v německé osadě Na poříčí). Po roku 1233 obsadili dvorec s vlastnickým kostelem z 12. století, rozšířili stavby a k závěru byla pak přisazena nová hradba staroměstského opevnění. Zapojení závěru kostela do hradby – hradba procházela svou prodlouženou linií mezi apsidou a lodí – může svědčit i o tom, že posunutí přesně rozvržených zdí a příkopu před kostel znemožňoval starší systém opevnění, uvnitř něhož – pod jeho ochranou – budovali moderní soustavu hradeb a příkopu. Podobně zapojili do hradby románský vlastnický kostel sv. Martina ve zdi, k němuž přistavěli i hradební věž. Stejně tak poničili starší pohřebiště (9.–10.



Zpevňovací základové zdivo před budovou Hlavního nádraží, sloužící asi k zajištění komunikace z 19. století (snímek M. Kolář)

století) rozložené od staré komunikace (ulice Karoliny Světlé) až k Perštýnu. Pohřebiště sahalo asi jen k předpokládanému staršímu opevnění sídliště; pohřebiště jižně od příkopů pod Národní třídou nebylo při výzkumu staveniště OD Prior-Máj zjištěno.⁴⁰

Nakonec je vhodné připomenout, že úroveň zjištěného dna vodotečí pod ulicí 28. října a Příkopy (cca 189,65 a 191,70 m n. m.) nedovoluje trvat na starším dohadu, že příkop napouštěli vodou z Vltavy. Ta se do vodotečí dostala jen v případě katastrofální povodně. Jinak v nich proudila voda ze svahů u nynějšího muzea a z území Rybníčku i kláštera Karmelitánů u Panny Marie Sněžné. Rozvodí příkopů bylo na dolním konci Václavského náměstí, někde proti dnešní ulici Na můstku.⁴¹

METRO – URYCHLENÍ DALŠÍHO ROZKVĚTU REZERVACE

Ukončený systém hlubinného samostatného metra umožní zachovat starou uliční síť, skladbu historické výstavby a zlepšit životní prostředí středu města.

Vážné nebezpečí historické skladbě Prahy hrozilo vždy ze strany modernizace dopravního systému, jí padlo za obět mnohem více unikátních domů, než skutečné asanaci z důvodů zdravotních a stavebních zásad. (Ty se ostatně dají odstranit stavebními regeneracemi.) K dřívější snaze rozšířit a napřímít uliční síť dnes přistupují i požadavky na rozsáhlá parkoviště a výstavbu garážových objektů ve středu města.

Bez zajištění hromadné dopravy metrem a bez výstavby kapacitních silničních okruhů, popřípadě tunelů, by zákonitě proto nastalo rozrušení staré uliční soustavy a zničení historické výstavby. Po realizaci celé plánované sítě lze maximálně omezit, někdy i plně odstranit individuální a průběžnou dopravu z historického jádra a podstatně omezit výstavbu garáží a parkovišť. Zvětší se počet ulic pro pěší, a tím se i zlepšit životní prostředí. Výlučný interiér historických ulic s regenerovanou výstavbou a středu města i významu rezervace odpovídající náplní (výběrové obchody, reprezentace exportérů a předních výrobců, kulturní zařízení, služby cestovnímu ruchu a turistické informace) se stane jako celek reprezentací města – výlučná součást administrativního, obchodního a kulturního jádra hlavního města vyspělého státu. Podstatná část regenerované historické výstavby musí zůstat v horních podlažích obydlena, aby střed města zůstal stále oživen – i ve večerních hodinách. Střed historické rezervace – Staré Město a Malá Strana a Hradčany – bude jedna z nejkvalitnějších oblastí velkoměsta s maximálním omezením prašnosti, exhalátů z motorových vozidel a hlukosti, čímž se nejen podstatně ozdraví prostředí, ale zvýší se i životnost výtvarně hodnotných exteriérů budov městské památkové rezervace.

Vedoucí výzkumů a záchranných dokumentací

Pankrác – Dr. Helena Olmerová, Pražské středisko státní památkové péče a ochrany přírody (Středisko)

Tratě I–C – dokumentace – úsek Florenc – Dr. Miloš Drda, Muzeum hlavního města Prahy (Muzeum)

Stanice Muzeum a Hlavní nádraží – Dr. Ladislav Hrdlička, Archeologický ústav ČSAV (AÚ ČSAV)

– Dr. Pavel Radoměřský, Národní muzeum

Klárov – Dr. Ladislav Hrdlička, AÚ ČSAV

Stanice Staroměstská – Dr. Marie Šírová, Dr. Helena Olmerová, Dr. Zdeněk Dragoun, Dr. Michal Tryml, Středisko

Václavské náměstí – Dr. Václav Huml, CSc, Muzeum

Stanice Můstek – Dr. Ladislav Špaček, Středisko

Ulice Na můstku – Dr. Jana Vodičková, Středisko (Dům čp. 379/I), Antonín Novák, restaurátor ČFVU (Dům čp. 383/I)

Staveniště čp. 310/I – Dr. Ivan Borkovský, DrSc, AÚ ČSAV

Stará Havelská brána v čp. 404/I – Dr. Dobroslav Líbal, Státní ústav pro rekonstrukci památkových měst a objektů

Dr. Vladimír Píša, CSc, Středisko

Staveniště čp. 762/I – Dr. Eva Šádová, Středisko

Staveniště OD – Prior-Kotva – Dr. Hubert Ječný s kolektivem odboru stavební archeologie, Středisko

Staveniště OD – Prior-Máj – Dr. Helena Olmerová, Dr. Eva Šádová, Středisko

Poznámky

Uvedena je jen základní a poslední literatura, kde jsou obsaženy prameny a starší literatura.

- ¹ Píša, V., Historické jádro Prahy a podzemní urbanismus, In: Staletá Praha VI, Praha 1973, s. 140 až 150.
Buřival, Z. a kolektiv, Koncepce dalšího rozvoje státní památkové péče v hlavním městě Praze, Praha 1975.
Mayer, J., Koncepce dalšího rozvoje státní památkové péče v hlavním městě Praze, In: Staletá Praha VIII., Praha 1977, s. 42–48.
Píša, V., Rozvoj státní památkové péče, Návrh perspektivního plánu do roku 1975, In: Ochrana památek 1960, s. 16–20.
Vošahlík, A., Příspěvek k problematice ochrany památek a historického prostředí při přestavbě centrální části hl. m. Prahy, In: Staletá Praha II, Praha 1966, s. 150–169.
Píša, V., Památková péče a kulturní revoluce, In: Ochrana památek 1959, s. 5–7.
Píša, V., Památková péče v socialistickém státě, In: Ochrana památek 1958 – 1, s. 8–17.
- ² Píša, V., O staroměstském opevnění Juditina mostu, In: Ochrana památek 1960, s. 62–97.
- ³ Píša, V., Kostel sv. Vavřínce pod Petřínem, In: Staletá Praha IV., Praha 1969, s. 117, pozn. 38.
Píša, V., Kunštátský dvorec, In: Ochrana památek 1959, s. 71.
- ⁴ Píša, V., Stará tvář pražské půdy, In: Ochrana památek 1958 – 2, s. 25–31.
- ⁵ Píša, V., Kunštátský dvorec, o. c., s. 52, 56, 69–72.
- ⁶ Píša, V., Dva pražské historicko-archeologické nálezy, In: Ochrana památek 1956, s. 50.
Píša, V., Kunštátský dvorec, o. c., s. 51–53.
- ⁷ Píša, V., Byla v Praze tržní ulice? In: Staletá Praha VI., Praha 1973, s. 188–202.
Píša, V., Románské domy v Praze, In: Ochrana památek 7, Bratislava 1971, s. 102–103, 116–125.
- ⁸ Mencloví, V. a D. Pražský hrad v románském a gotickém středověku, Pražský hrad ve středověku, Praha 1946, s. 21.
Janská, E., K výzkumu pražského opevnění, In: Staletá Praha VI., Praha 1973, s. 46–60.
Ječný, H., Archeologické příspěvky k poznání staroměstského opevnění, In: Pražský sborník historický XI, Praha, s. 68–80.
- ⁹ Radwański, K., Kraków przedlokacyjny, Rozwój przestrzenny, Kraków 1975, s. 110–128.
- ¹⁰ Takto určil již první směrný plán z padesátých let. ČSAV – Prezidiální komise pro výstavbu Velké Prahy uspořádala ve dnech 3. a 4. června 1954 v Liblicích pracovní konferenci o směrném územním plánu hl. m. Prahy se zvláštním zřetelem k historickému jádru. V obsáhlém usnesení bylo mj. konstatováno, že Praha je jedinečným uceleným historickým útvarem, který je výsledkem i dokladem tisíciletého vývoje našeho národa i kultury. Ve své dnešní podobě je výjimečným a ve světě téměř ojedinělým zjevem. Kompozice pražského plánu má vycházet z ideově politické, hospodářské a kulturní funkce města a má za úkol harmonické skloubení dochovaného uměleckého a historického celku a přírodou daných podmínek bohatého reliéfu území, toku Vltavy a krajinných prvků s novými potřebami života socialistické společnosti do daleké budoucnosti. Při všech řešeních nutno zachovat a rozvíjet krajinné prvky charakteristické pro Prahu a kompozice musí vycházet z funkce města a tvořit organický celek. Všechny zásady vyřčené pak byly v souladu s těmi, které vyslovil ve své expertize známý sovětský architekt-urbanista A. A. Galaktionov.
Druhá konference zmíněné komise Československé akademie věd se sešla dne 2. a 3. června 1955

v témže místě. Její program se zúžil na problémy ozdravení historického jádra Prahy, z čehož plynuly i závěry pojednávající již o detailech výzkumů, projekce a realizace.

V mezidobí se konala řada konferencí o funkci historických jader měst, ale společenským i odborným vyvrcholením bylo Mezinárodní sympozium *Nový život v historických sídlech*, pořádané v ČSSR Čs. komitétom ICOMOS, ústavy památkové péče SÚPPOP a SÚPSOP ve dnech 30. září až 5. října 1976. Téměř všechny příspěvky se shodly v tom, že jedině nové využití památek pro současnou společnost a její plné vyžití v historických areálech může rehabilitovat nadále obnovy schopné historické objekty.

- ¹¹ Píša, V., Rotunda sv. Pankráce v Praze. In: *Staletá Praha VIII.*, Praha 1977, s. 155–164.
- ¹² Zdařilý návrh je dílem akademického malíře Lumíra Šindeláře, projekt na zastropení výsledků výzkumu a „pozorovatelnou“, zapuštěnou pod úroveň základové spáry rotundy pro nízkou světlost mezi zdí a podhledem železobetonového stropu, vypracoval ing. arch. Rudolf Ječný.
- ¹³ Zvláštní díky patří obětavému PhDr. Pavlu Radoměřskému.
- ¹⁴ Ak. sochaři Aloisie Viškovská-Altmannová, Václav Hlavatý, Miroslav Vajchr, Josef Vitvar a ing. arch. Karel Vitvar za odbornou spolupráci autora této stati.
- ¹⁵ Průzkum provedl Ladislav Špaček, nálezořá zpráva uložena v archivu odboru stavební archeologie Střediska. Výsledky průzkumu dosud plně nepublikovány.
- ¹⁶ Usnesení vlády ČSR ze dne 9. srpna 1967 č. 288 k výsledkům sovětské expertizy dopravního systému v Praze.
Je nutno připomenout, že Středisko svým spisem ze dne 25. září 1964 zamítlo z hlediska státní památkové péče vedení podpovrchové trasy městské hromadné dopravy v úseku Kaprova ulice–Příkopy, protože by toto vedení znamenalo úplné, nebo částečné zničení řady objektů v této trase. Proto Středisko uvítalo změnu systému v samostatné hlubinné metro a vždy dbalo, aby při jeho výstavbě nebyly zbytečně ničeny rehabilitace schopné historické domy a objekty.
- ¹⁷ Hrdlička, L., Předběžné výsledky výzkumu v Praze 1 na Klárově. In: *Archeologické rozhledy XXIV/6*, Praha 1972, s. 644–663.
- ¹⁸ Výzkum sklepení dnešního domu čp. 56/I. vedl Hubert Ječný. Konečná nálezořá zpráva dosud nepublikována.
Čarek, J., *Románská Praha*, Praha 1947, s. 298–304, obr. 38.
- ¹⁹ Plánovaný předstihový výzkum nemohl být uskutečněn pro postoj stavební výroby. Byl to jeden z příkladů, který jsme uváděli při jednání o zařazení výzkumů do dokumentace v rámci projektů daných lokalit, aby stavební výroba mohla řádně takový projekt výzkumu realizovat.
Šírová, M., *Archeologický výzkum Metro-Kaprová*, předběžná zpráva. *Středověká archeologie a studium počátků měst. Hradec Králové*, 1977.
- ²⁰ V pražském terénu je nutno počítat s náplavy katastrofálních povodní, doložených i kronikářskými zprávami. Dravé proudy překryly i starší kulturní vrstvy nánosy písků a štěrpkopísků, které mohou být někdy interpretovány jako sterilní podloží. Při pražském brodu, doloženém nepřímo vidlicí cest, nemůže být první vrstva od sterilního podloží datována až 13. stoletím, když víme z přímých i nepřímých dokladů a logicky postavených pracovních domněnek, že tudy probíhala komunikace již v samých počátcích historického sídliště západních Slovanů. Bylo by vhodné, aby zkušební archeologové provedli tematické výzkumy tam, kde nalezené hmotné předměty mohou konfrontovat s dokonale doloženou architekturou nebo jinými doklady, bezesporně datovanými. Teprve pak po revizi dosavadního datování keramiky můžeme odpovědně přistoupit k stanovení vývoje nejstaršího osídlení historické Prahy v počátcích českého státu.
- ²¹ Píša, V., O vývoji Prahy v raném feudalismu. In: *Staletá Praha I*, Praha 1965, s. 24, 28, 34, 39, 64.
- ²² Píša, V., Nové poznatky o opevnění Starého Města pražského. In: *Archeologia historica III*, Brno 1978, s. 381–386.
- ²³ Archeologickou dokumentaci provedl Ladislav Špaček. Materiály se zpracovávají. Předběžný referát podal vedoucí výzkumu Ladislav Špaček na konferenci historických archeologů ve Vozokanech v roce 1977. Špaček L., *Nové nálezy při stavbě metra Na můstku*. *Archeologia historica III*, Brno 1978, s. 381–386.
- ²⁴ Dokumentaci provedl Ladislav Špaček. Zkušenosti se stavební výrobou při výstavbě vestibulu stanice trati A Můstek vedly Středisko k návrhu na nové uspořádání předstihových výzkumů. Návrh byl přijat v únoru 1978 jak projektanty (DP-Metroprojekt), tak i investorem (DP-IDS) a stavební výroba (Metrostav) prohlásila, že nemá námitek proti navrženému postupu. Výzkum bude

zajištěn tím, že bude vypracován prováděcí projekt na stavební a dělnické práce při výzkumu, který bude řádně projednán, odsouhlasen stavební výrobou, a tím se akce řádně zajistí v rámci výstavby metra.

- ²⁵ Řezníček, T., Inženýrsko-geologický posudek umělého geologického výchozu ve stavební jámě budovaného podchodu Na můstku v ulici 28. října. Praha, prosinec 1976. Uloženo v archivu odboru stavební archeologie Pražského střediska státní památkové péče a ochrany přírody.
- ²⁶ Vyskytly se názory, že památka je jen vynášečím pasem pod základy starého domu čp. 380/I. Tyto názory nemohou souhlasit se skutečností, protože pilíř nesoucí pasy a samotné pasy byly omítnuty, což by nebylo třeba v případě základového pasu. Dále vyzdívka pod „pasy“ měla při oblouku otvor, dodatečně zazděný. Je to jeden z dokladů, že za vyzdívku byl prostor pod klenbou, jejíž čelo bylo obnaženo výstavbou vestibulu. Otvor byl zazděn, jakmile nalezená památka přestala mít svou funkci jako sklep domu čp. 380/I, tj. po jeho zboření a postavení nového domu na nové uliční čáře, ustupující do hloubky dosavadní parcely. Dalším dokladem, že památka je torzem mostku, je skutečnost, že líc pod omítkou byla upravena, kdežto v zadní části u základu dnešního domu není zdivo lícováno, tj. bylo usekáno při hloubení základové rýhy pro vyzdění nových základů.
- ²⁷ Situace branky a domů z roku 1841 je též názorně vykreslena při studii Lier, M., Z dějin domů čp. 382, 381, 380, 379, 378/I až do zboření brány Na můstku. In: Za starou Prahu – Věstník pro ochranu památek IX, č. 1, Praha 1922, s. 3.
- ²⁸ Čarek, J., Románská Praha, Praha 1947, s. 334–335.
- ²⁹ Skupina Dílo byla vytvořena z akademických sochařů (A. Viškovská-Altmannová, V. Hlavatý, M. Vajchr, J. Vitvar), kteří spolupracovali s ing. arch. J. Volmannem a autorem této stati.
- ³⁰ Zapojení památky „in situ“ do vestibulu a podchodu „Můstek“ je dokladem, že základní myšlenky a kritéria usnesení rady č. 51/65 NVP nejsou zastaralou formalitou, ale naopak jsou stále více brány v úvahu všemi partnery při výstavbě metra.
- ³¹ Líbal, D., Píša, V., Nově objevená brána a hradební věž středověkého opevnění Starého Města pražského. In: Zprávy památkové péče XIV, Praha 1954, s. 257–262.
- ³² Vodičková, J., Gotický pilíř Na můstku. In: Památková péče 72/4, Praha 1972, s. 202–208.
- ³³ Ruth, F., Kronika královské Prahy a obcí sousedních, Praha 1903, 1904, s. 753.
Nová část ulice Na můstku nemohla vzniknout dříve právě pro existenci nově objeveného mostku a vzájemnými vztahy Nové branky, domu čp. 380/I, postaveného na mostku, osy mostku a osy nové části ulice Na můstku. Bez zajímavosti a nepřímého vztahu není ani skutečnost výstavby Prašné brány do zasypaného příkopu staroměstského opevnění o několik let později, než vznikla Nová branka. Polohu Prašné brány můžeme vidět v situaci opevnění a Králova dvora, zveřejněné při studii: Herain, J., Králův dvůr u Prašné brány v Praze. In: Zprávy komise pro soupis stavebních, uměleckých a historických památek královského hlavního města Prahy, II, Praha 1910, s. 35.
- ³⁴ Píša, V., Nové poznatky, o. c. s. 218, 225.
- ³⁵ Dislokaci domů, kterou provedli topografové (Tomek a další) podle Jüttnerova plánu a podle v té době známé dislokace domů při ulici Na můstku, o které se jistě domnívali, že má jméno podle mostku, původně ležícího v ose ulice Na můstku, tj. pod ulicí, bude nutno podrobit revizi. Bude nutno totiž prozkoumat, zda označení v městských knihách, týkající se mostku, může za nové situace přechodu přes příkop nějak změnit Tomkovu a snad i Lierovu dislokaci. Při prvním letmém přezkoušení vyšlo najevo, že snad budeme moci považovat označení dům „na mostě“ jako dům, opravdu ležící na mostě a nikoliv v ulici zvané Na mostě. Leč konečné rozhodnutí musíme ponechat až do doby, kdy opravdu vylučovací metodou bude topografie přezkoušena. Viz pozn. 27.
- ³⁶ Novák, A., Gotické malby v pražském měšťanském domě. In: Památky a příroda 6, Praha 1976, s. 335–342.
- ³⁷ Nejzajímavější je situace na tzv. fragmentu č. III. Není to jen do této doby nepoznaný prvek válcové věže, ať myslíme na věž obytného objektu či na část opevnění Starého Města pražského. Hlavním problémem bude rozpoznat, o kterou bránu jde u velkého trojpodlažního objektu, v detailu zobrazeném na s. 341, o. c. Pro správnou interpretaci nástěnné malby je nutné studovat zlomky nalezené malby v celku. Při tvorbě výstavy Od Havelské brány k metru, instalované v roce 1979 v paláci Pánů z Kunštátu a Poděbrad, se podařilo získat tyto zlomky, které po restauraci byly umístěny v celku na stěnu středního sálu výstavních místností. Tak každý nyní může dobře studovat celý zlomek veduty, což nebylo možné při práci na rukopise v únoru 1978.

- ³⁸ Borkovský, I., Pohřebiště obchodníků z doby knížecí v Praze I., In: *Slavia Antiqua – Tom I.*, Poznaň 1948, s. 460–484.
Konvolut geologických sond a prací je dnes uložen v Útvaru hlavního architekta, ateliér územního plánu v Praze V. v Pařížské ulici.
- ³⁹ Ječný, H., Archeologické příspěvky, o. c., s. 68–71, 77.
- ⁴⁰ Výzkum vedla Helena Olmerová. Konečná nálezová zpráva a zhodnocení s interpretací všech situací dosud nezveřejněny.
- ⁴¹ Tato skutečnost je patrná i na obrazu Prahy z ptačí perspektivy, tzv. Huberově panorámatu z roku 1769.

Stať se nezabývala otázkou novostaveb, které vznikly nebo vzniknou na místě likvidovaných objektů v rezervaci. Důvod byl prostý, jejich projekty v době napsání stati (únor 1978) nebyly projednány s konečnou platností. Rozpaky (i v kruzích památkové péče) nad vnějším vzhledem novostavby nad vestibulem stanice Můstek jsou dokladem toho, že tvůrci současné architektury nemají dosud všichni v plné míře jasno, jak by současná společnost měla vyjádřit své bytí a vědomí v utváření novostaveb na území historického jádra Prahy, ve kterém se vždy odráželo veškeré dění v průběhu života českého státu a našeho lidu.

Další všestranné informace a obrazová dokumentace o budování metra jsou obsaženy v publikaci *Pražské metro '78*, Praha 1978.