

Pražské mosty

Praze a jejím památkám bylo již věnováno nespočetné množství publikací. Pražské mosty však přesto zůstaly stranou zájmu a do dnešního dne se jim nedostalo souborného zpracování. Existují jen dílčí studie, popřípadě zmínky v monografiích architektů. O mostech pojednávají i práce topografického nebo průvodcovského charakteru. Přitom jsou vltavské mosty neodmyslitelnou součástí všech panoramatických pohledů na město, představují hodnoty urbanistické i památkové; neřídka jsou chráněny jako kulturní památky. Jako inženýrská díla pak dokládají úroveň techniky v době svého vzniku, a nejlepší jsou proto evidovány jako technické památky.

Počátky pokusů o přemostění Vltavy pod Pražským hradem, kde procházela hlavní obchodní cesta, se kladou do desátého století. Tzv. Kristiánova legenda v souvislosti s převozem ostatků knížete Václava do Prahy mluví o prolomeném vltavském mostě — nepochybně dřevěném mostě při starém brodu — asi mezi zaniklými kostely sv. Valentina na pravém a sv. Petra na levém břehu.

Asi roku 1157 strhla most velká voda a král Vladislav I. rozhodl, že po vzoru italských a říšských měst bude postaven most kamenný, jaký byl v letech 1135—1146 postaven v Řezně. Dá se předpokládat, že řezenská huť nebo alespoň někteří její dělníci se podíleli i na stavbě v Praze;¹ mosty v Řezně i Praze se hlásí k italským vzorům. Stavba trvala podle kronikáře Vincencia pouhé tři roky, zdá se však pravděpodobnější, že začala před rokem 1160 (udává se 1158) a skončila po roce 1170.²

Nový most byl posunut proti proudu a stál zhruba v místech dnešního mostu Karlova. Z Juditina mostu (byl nazýván podle manželky Vladislava I.) se dochovaly věže na obou koncích, dva oblouky na Malé Straně a jeden při Starém Městě. V řečišti Vltavy se zachovaly spodní části většiny pilířů. Malostranská mostecká věž je dodnes jižní součástí dvojvěží při bráně. Po bojích v roce 1249 byla snížena, v šestnáctém století opatřena renesanční sgrafitovou omítkou a štítovými vikýři. Věž nikdy nebyla průjezdná, jejím úkolem bylo spolu s druhou věží flankovat malostranskou mostní bránu. Staroměstská věž Juditina mostu stojí, stejně jako gotická brána Karlova mostu, za prvním obloukem. Při úpravách kláštera křižovníků ve druhé polovině sedmnáctého století byla věž pojata do klášterních budov a jednotná úprava průčelí jí dala charakter jihozápadního nárožního rizalitu. Věž je ze třináctého sto-

letí, již v gotickém slohu.³ Oblouk mostu mezi věží a břehem, dokonale zachovaný, byl z jižní strany zakryt při stavbě pomníku Karla IV. roku 1848.

Zmínku si zaslouží reliéf zasazený do klenuté niky na vnější straně východní zdi Malostranské mostecké věže. Tam, jak se soudí, byl přenesen z bývalé triumfální brány Juditina mostu. Pokusů datovat a vyložit tuto monumentální plastiku byla už učiněna celá řada. Soudí se, že dílo pochází ze třetí třetiny 12. století a představuje císaře Fridricha předávajícího Vladislavovi královské insignie.⁴

Rekonstrukce ukazují, že Juditin most byl užší, nižší a strměji vyklenutý než Karlův. Mostní oblouky měly menší rozpětí (i tak na svou dobu účtyhodné), a proto jich bylo více. Uvádí se dvacet pilířů nesoucích dvacet jedno pole o světlosti do 10,5 m. Rozpětí oblouků bylo různé — při staroměstském břehu cca 11 m, uprostřed řeky téměř 20 m. Při šířce mostu 6,8 m byly parapetní zídky silné asi 35 cm, což dává šířku mostovky něco přes 6 m.⁵

Juditin most sloužil po více než půldruhé století. 1. února 1342 jej však velká voda poškodila natolik, že bylo nutno postavit provizorní dřevěný most. Teprve 9. července 1357 v přesně astrologicky stanovenou časnou ranní hodinu se konala slavnostní ceremonie svěcení a položení základního kamene nového mostu. Význam obřadu zdůrazňovala přítomnost nejvyšších osobností světského i duchovního stavu v čele s císařem Karlem IV. a arcibiskupem pražským Arnoštem z Pardubic.⁶

Stavba mostu trvala léta. V roce 1378 se po něm sice už ubíral průvod s rakví Karla IV., mostní myto však stanoví Václav IV. až v roce 1383. Úplné dokončení pak se klade na počátek patnáctého století. Most je dílem dvorské huti vedené Petrem Parlěrem, která v díle pokračovala i po jeho smrti. Patnácté století doplnilo malostranskou mostní bránu vyšší severní věží z pískovcových kvádrů, jež se, byť značně zjednodušeně, snaží přiblížit charakteru monumentální věže staroměstské.⁷

Po několika poškozeních, jež byla napravována za nepřerušného provozu, utrpěl most velkou škodu počátkem září 1890 povodní, jež strhla několik oblouků a jeden pilíř. Při opravě pak byly zjištěny závažné nedostatky v založení mostu a zajišťovací práce se protáhly přes rok 1900. Poslední oprava pak proběhla v letech 1967—1975. Po zajišťovacích pracích, výměně řady kvádrů, odlehčení konstrukce mostu perlitbetonovou výplní s lepší izolací a zrušení chodníků, dostala mostovka jednotný ráz dlažbou z obdélníkových žulových kostek.

Karlův (do roku 1870 zvaný Kamenný) most je 516 m dlouhý, 9,5 m široký. Jeho osa je dvakrát lomená, což je u středověkých mostů obvyklé; je položen o několik metrů jižněji než Juditin. Šestnáct půlkruhových oblouků o rozpětí 16,6 až 23,4 m a světlosti 8,5 až 10,8 m nesou kamenné pilíře s trojúhelníkovými ohlaviemi po obou stranách.⁸ Světlosti oblouků se mostovka zvedla proti Juditinu mostu o 4 až 5 m.

Zvláštní pozornost si zaslouží výzdoba Staroměstské mostecké věže. Její východní strana je pokryta bohatým architektonickým dekorem, do něhož jsou zakomponovány sochy Karla IV. a Václava IV., zemských patronů i znaky zemí koruny české z doby okolo roku 1380. Ikonografický rozbor výzdoby podal R. Chadraba.⁹ Zá-

padní průčelí mělo rovněž bohatou výzdobu, kterou však zničilo švédské ostřelování v roce 1648.

Také severní malostranská věž, jejíž výstavba byla zahájena v roce 1464, měla být zdobena, neboť je opatřena nikami.

Výzdoba vlastního mostu je různorodá a v průběhu let se měnila. Od výstavby mostu do roku 1419 stála na mostě boží muka — snad krucifix nad nejhlubším místem. Po roce 1464 stál uprostřed mostu jezdecký pomník Jiřího z Poděbrad, socha Spravedlnosti a pyramida se lvem, jež doplňovala Jiříkovo heslo „Veritas vincit“ (Pravda vítězí). Po roce 1506 postavili Staroměstští na jižní straně pilíře nad ostro-
vem Kampou sochu rytíře se lvem u nohou a staroměstským znakem, zvanou Brun-
cvík. Socha odpovídá typu Rolandů, ve středověku obvyklých v říšských městech.

V roce 1657 byl osazen při staroměstské straně krucifix, nahrazený roku 1707 ko-
vovým křížem. Postavy Marie a Jana doplnil Emanuel Max roku 1861. V roce 1683
byla na mostě postavena bronzová socha Jana Nepomuckého, dílo Jana Brokofa.
Modely pro reliéfy na postamentu jsou od sochaře Rauchmillera, který zpracoval
podle návrhu malíře a architekta Jeana B. Matheye i bozzetto sochy. Další sochy
vznikaly a byly osazovány v rychlém sledu koncem prvního a ve druhém desetiletí
osmnáctého století.¹⁰ Údajné místo svržení Jana Nepomuckého bylo opatřeno zla-
ceným křížkem zasazeným do zábradlí a kovanou mříží s reliéfem.

V průběhu doby byly některé sochy poškozeny a nahrazovány soudobými díly.
Po pruském bombardování bylo roku 1764 nahrazeno brokofovské sousoší z roku
1708 dílem platzerovské dílny. To však muselo být po Windischgrätzově bombardo-
vání Prahy v roce 1848 v roce 1853 nahrazeno dílem Josefa Maxe. Děť bratří Maxů
se tak okolo poloviny 19. století objevilo na mostě víc. Při povodni roku 1890 se zří-
tila do řeky s pilířem mostu i socha sv. Ignáce a sousoší sv. Františka Xaverského,
díla F. M. Brokofa. Na místo sochy sv. Ignáce bylo v roce 1938 postaveno sousoší
sv. Cyrila a Metoděje s alegorií Vlasti, dílo Karla Dvořáka. Sousoší sv. Františka
nahradila Vosmíkova kopie a originál je uložen v lapidáriu.

Pořízení této kopie bylo vlastně prvním počinem k postupné náhradě barokních
originálů kopiemi s tím, že originály po restauraci měly být vystavovány v prostředí,
které je bude chránit před nepříznivými vlivy atmosféry.

Bohatá sochařská výzdoba mostů není ve střední Evropě neobvyklá, jak svědčí
řada příkladů: most v Kladsku, v Bělé nad Radbuzou, ve Žďáře u kláštera, v Námě-
šti nad Oslavou, dva v Brtnici aj. Snad působila víra v ochranu světců před nebez-
pečím od vody. Ve specifických případech, jako v Praze, přistoupil jistě moment
propagačního úsilí vítězného katolicismu.¹¹

Karlův most byl jediným pevným a trvalým spojením mezi břehy Vltavy po řadu
staletí. Až období průmyslové revoluce v 19. století vyvolalo potřebu dalších spojů.
Pro nový most, postavený v letech 1839—1841, bylo vybráno místo na konci dnešní
Národní třídy a na malostranské straně plocha při jižní straně opevnění tak, aby
most navazoval na nově řešené uliční trasy. Projektant ing. Bedřich Schnirch navrhl

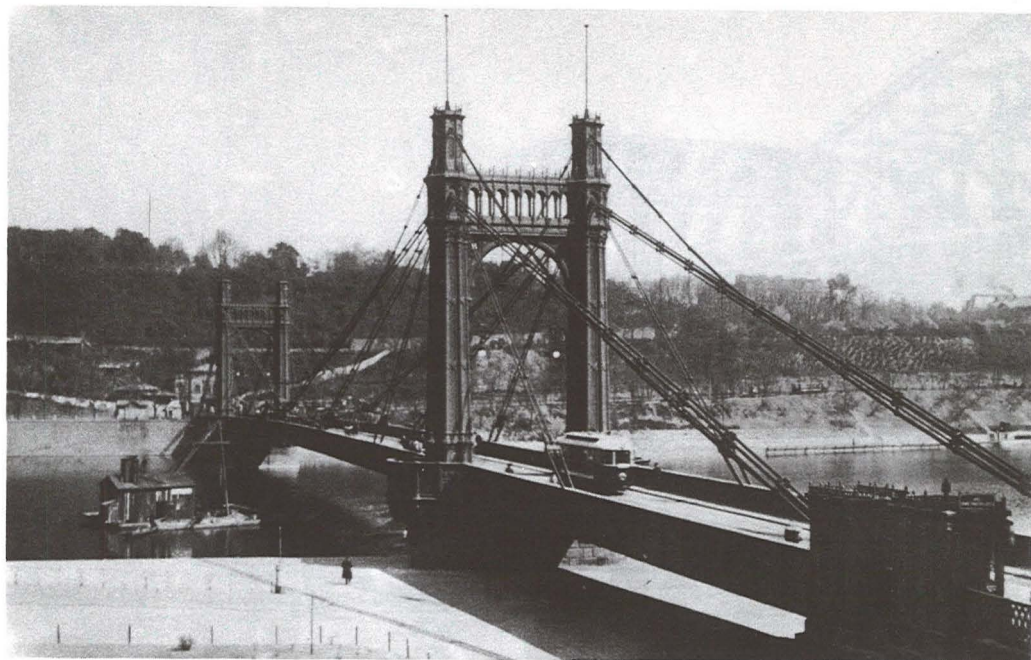
nový most jako visutý, zavěšený táhly na řetězech vedených přes čtyři kamenné brány na pilířích. Touto ve své době progresivní konstrukcí bylo umožněno nevídané rozpětí hlavních polí.¹² Most měl dvě části, ukotvené na březích a navzájem nezávisle na Sřeleckém ostrově. Velké rozpětí a prosvětlení mostu bylo však vykoupěno malou nosností a stabilitou. Průjezd mohl být proto povolen jen lehkým vozům. A po zřízení koňské dráhy museli cestující vystoupit u Národního divadla, přejít most a nastoupit do vozu smíchovské linky. Most byl nazván podle císaře Františka I.

Následovala stavba kamenného železničního viaduktu pro trať z Prahy do Drážďan, vedenou podle Vltavy a Labe. Aby překonala Vltavu, byl vybudován dlouhý kamenný viadukt o osmdesáti sedmi obloucích, nad řekou segmentových. Vede od zhlaví nádraží Praha-střed obloukem k severu, překračuje hlavní karlínské ulice, bývalý přístav, ostrov Štvanici a dvě ramena řeky. Na holešovické straně končí náspem nynějšího bubenského nádraží. Stavba viaduktu byla zahájena počátkem roku 1846, hotové dílo bylo odevzdáno v roce 1849. Práce vedl Lessepsův spolupracovník Alois Negrelli, podle něhož bývá viadukt označován. Na této stavbě se poprvé ve větším rozsahu užívalo technických zařízení, parních zvedacích strojů.

Roku 1871 byl ke karlínskému viaduktu připojen cihlový obloukový spojovací viadukt směrem k Libni. Při zvyšování dopravní kapacity Křižíkovy třídy byly dva oblouky spojeny v jedno pole s rovným betonovým nosníkem.

Významně se zapsala do rozvoje Prahy šedesátá léta, mj. i rozvojem předměstí. V poměrné blízkosti centra, ale za řekou, se při kralupské železniční trati rozvíjely Holešovice. S Prahou je ve druhé polovině šedesátých let spojil druhý pražský visutý most. Projekt ocelového mostu zavěšeného na kabelech je dílem anglických inženýrů Rowlanda, Ordise a Le Feuvra, stavbu provedla Rustonova strojírna za spolupráce architekta Maxe am Ende v letech 1865—1868. Most Františka Josefa I. (nazývaný také Eliščin, později Štefánikův), dosáhl většího rozpětí než Schnirchův řetězový svými 133 m, opět draze zaplacenými malou nosností. Vysoké litinové brány historizujícího slohu na kamenných pilířích stály při březích a uvolňovaly prakticky celé řečiště. Ve vrcholových částech postranních věží byly protaženy čtyři páry zdvojených kabelů nesoucích mostovku. Most sloužil do konce druhé světové války, pak byl demontován. Dokumentace spolu s některými detaily je uložena v Technickém muzeu ve Vídni.¹³

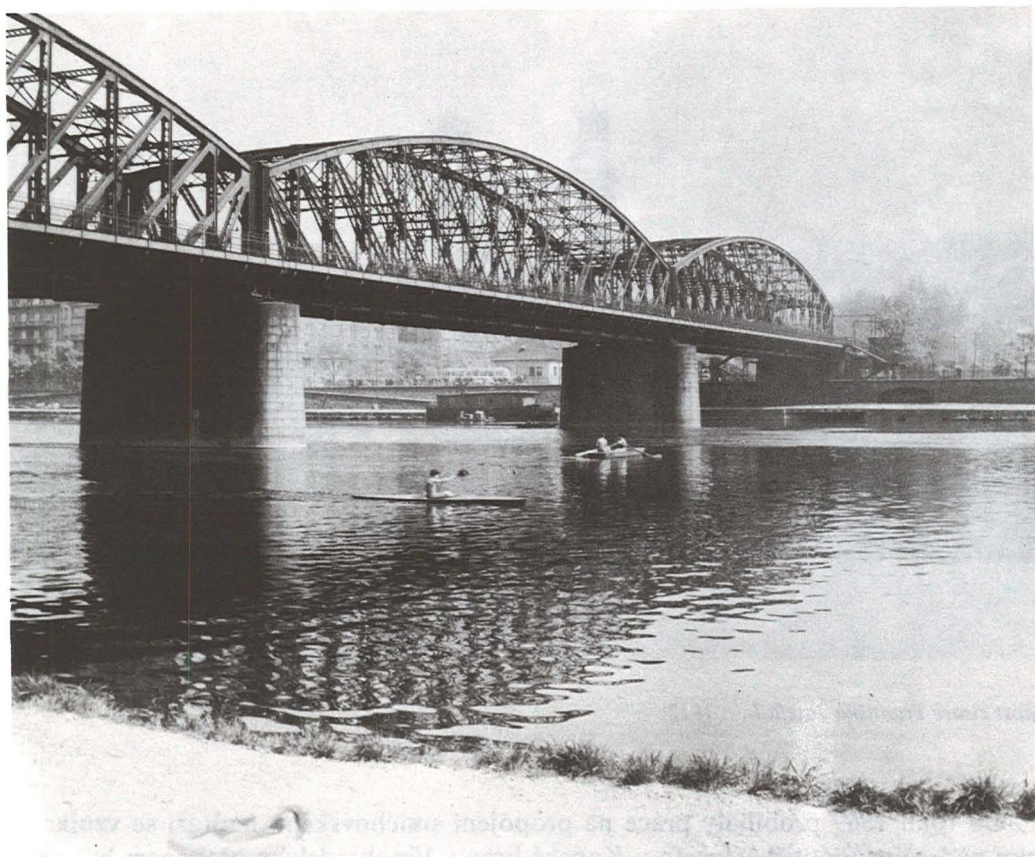
V letech 1868 až 1870 byla po rozparcelování bývalé jezuitské zahrady mezi vojenskou a občanskou plovárnou a Klárovým ústavem slepců, přibližně v místech nejstaršího přechodu přes Vltavu, postavena železná lávka pro pěší. Její konzolová konstrukce byla zavěšena na páru řetězů nesených vysokou bránou uprostřed řečiště. Projekt zpracoval Karel rytíř Veselý, stavbu prováděl ing. Schön, konstrukci dodala Rustonova strojírna. Lávka sloužila do počátku druhého desetiletí 20. století, kdy ustoupila novému mostu. Zachovala se část malostranské rampy s domkem výběřčího.



Most císaře Františka Josefa I., r. 1912

Od roku 1869 probíhaly práce na propojení smíchovského nádraží se vznikajícím nádražím Františka Josefa u Koňské brány. Vinohradským hřebenem byl propokán pro trať na Tábor tunel. Za ním se dráha oddělila po proudu Botiče k Vltavě, kterou přešla velkým příhradovým mostem. Pak vstoupila do kolejiště Buštěhradské dráhy a přes ně k plzeňské trati. Most se stavěl v letech 1869—1872, podskalskou část tvořil obloukový viadukt o třinácti polích, nad řekou pět polí uzavřené příhradové konstrukce, včetně jednoho inundačního pole na smíchovské straně. Spojovací dráha byla od počátku dvojkolejná, na mostě nebyly pěší lávky. Konstrukci vyrobila v roce 1871 duisburská Harkortova mostárna z pomořanského svářkového železa, materiálu nepříliš vhodného na mostní konstrukce.¹⁴

Stále větší nároky na spojení Smíchova s pravobřežní Prahou vyvolaly v polovině sedmdesátých let postavení přímého kamenného mostu ze Smíchova na Nové Město. Místo pro most bylo vybráno v prodloužení plzeňské silnice na Smíchově a na novoměstské straně na prostranství pod Emauzy při severním kraji Podskalí. Most byl projektanty arch. Bedřichem Münzbergrem a ing. Reitrem řešen jako obloukový o sedmi segmentových polích, výška mostovky byla stanovena v souladu s projektovaným nábrežím. Na domky pro výběrčí mostního byla v letech 1889 až 1897 umístěna čtyři Myslbekova pískovcová sousoší s náměty z Rukopisů: Ctirad a Šárka, Záboj a Slavoj, Lumír a píseň a Přemysl a Libuše. Při náletu 14. února 1945 bylo sousoší Přemysla a Libuše prakticky zničeno a ostatní poškozena. Posta-



Železniční most přes Vltavu pod Vyšehradem

vením mostu, od počátku jmenovaného po Františku Palackém, byl proveden velký zásah do dopravního systému města; od roku 1883 vedla po mostě pouliční dráha. Jeho stavbou však dozněla velká stavební aktivita třetí čtvrtiny devatenáctého století.

Již v osmdesátých letech bylo jasné, že Schnirchův řetězový most Františka I. stoupajícímu provozu nestačí. Byla vypsána anonymní soutěž. Z řady návrhů se v roce 1890 dostalo do užšího výběru asi deset: polovina na obloukový kamenný most, polovina na ocelový.¹⁵ Zvítězil návrh pod značkou „Budoucnost“ — kamenný obloukový most o devíti segmentových polích se zesíleným pilířem na Střeleckém ostrově a zde i s monumentálním schodištěm. Stavba byla provedena v letech 1898 až 1902 podle projektu Antonína Balšánka, Jiřího Soukupa a Josefa Janů.

Dopravě sloužilo do roku 1902 mostní provizorium. Nový most stavěla budapeštská firma Gregersen. Novostavbou byla nynější Národní třída sice ochuzena

o zakončení sledem čtyř bran řetězového mostu vedle Národního divadla,¹⁶ ale získala odpovídající dopravní napojení. Nový most Františka I. (později Legií a za druhé světové války Smetanův), nyní most 1. máje, je kamenný obloukový most o devíti segmentových polích. Na Střeleckém ostrově je rozdělen širším pilířem s monumentálním dvojkřídlově zakončeným schodištěm na pětiobloukovou část nad hlavním tokem a na čtyřobloukovou část nad vedlejším ramenem a plavebním kanálem. Výzdoba mostu je dílem Viléma Amorta a Josefa Palouše, reliéfy řemesel na spodních částech kandelábrů vytvořil Josef Zacha. Okolo roku 1970 byly kandelábrы, dodané komárovskými železárnami, obnoveny. Litinové spodní části spolu s dalšími detaily byly přelity do bronzu. Postupně probíhá obnova pláště mostu a výměna narušených pískovcových kvádrů.

V roce 1901 byla vyměňována nevyhovující konstrukce železničního mostu na Výtoni. Původní mostní pole byla dutá příhradová ze svárkového železa. Vyrobení a osazení tří hlavních polí odpovídajících parametrů bylo zadáno domácím mostárnám: mostárně Českomoravské strojírny, bratřím Prášilům a Rustonově strojárně. Nová stavba je jednotně řešena jako tři poloparabolická dutá příhradová pole, každé o rozpětí téměř 72 m a hmotnosti zhruba 560 t. Tím byl počet návodních pilířů snižen na tři, inundační pole bylo ponecháno na pražské straně. Dále trať pokračovala bez podstatné změny oproti předešlému stavu až na to, že mostovka byla zvýšena přibližně o 50 cm. Zakládací práce provedla a nové pilíře vyzdila budapeštská firma Gregersen. Na montážním lešení rovnoběžném s osou mostu a postaveném proti proudu sestavovali pracovníci všech tří dodavatelských firem od července nové konstrukce. Obdobně bylo po proudu postaveno demontážní lešení. Výměna polí spolu s jejich usazením na nové pilíře začala v ranních hodinách 30. září 1901.¹⁷ Staré konstrukce byly vyzvednuty hydraulickými zvedáky a vysunuty na demontážní lešení. Za pět a půl hodiny od začátku prací byly nové konstrukce usazeny na nové pilíře. Následovaly zajišťovací práce, připojení a již druhého dne byl most podroben zatěžkávací zkoušce. Třetí den byl obnoven pravidelný provoz, termín byl zkrácen o jeden den. Spojovací trať na Smíchov byla později elektrifikována a slouží dodnes.

První desetiletí nového století přineslo bouřlivý rozvoj předměstí a potřebu jejich spojení s městem. Na severu scházelo přímé spojení Holešovic s Libní. Po dostavění nového mostu u Národního divadla bylo sem přeneseno dřevěné provizorium. Pod názvem Libeňský most pak sloužilo další čtvrtstoletí.

V době okolo roku 1900 probíhala asanace bývalého židovského ghetta. Spolu s novou zástavbou byl vypracován i projekt na spojení Staroměstského náměstí novou třídou (Mikulášskou, nyní Pařížskou) a mostem v její ose, na který měl navazovat průkop (tunel či zářez) letenskou strání, přes plán s Bubenčí.¹⁸ K částečné realizaci projektu došlo v letech 1906 až 1908. Nový most nesoucí jméno Svatopluka Čecha byl dílem Jana Kouly. Sochařská výzdoba mostu je dílem Antonína Poppa (Viktorie), Karla Opatrného (světloňoši) a Karla Ladislava Wurzela (znak). Most je

ocelový o třech segmentových příhradových polích na kamenných pilířích. Při vstupu na most stojí vždy dva sloupky na vysokých postamentech původně s kiosky výběrčích. Na pilířích nad řekou stojí proti proudu světloňosi. Oblouky jsou posázeny páry uzavřených svítidel z mléčného skla. Slohový charakter doplňují kandelábry, jejichž litinový plášť byl přelit do bronzu.¹⁹

Z prvního desetiletí 20. století je i Hlávkův most mezi dolním Novým Městem a Holešovicemi. Skládá se ze dvou částí, z nichž významnější je část severní nad hlavním tokem řeky a nad ostrovem Štvanicí. V tomto raném díle Pavla Janáka můžeme zaznamenat podněty pro vznik kubismu. Most má tři velké oblouky nad řekou a čtyři menší nad ostrovem. Bloky v zábradlí se stožáry veřejného osvětlení podírají dvojice kanelovaných sloupů na návodních pilířích, za nimiž odlehčují mostní těleso vylehčovací dutiny. Na ostrově nemají pilíře velká ohlavi a vylehčovací dutina nic nezastiňuje. Součástí mostu byla hodnotná plastická výzdoba: na pylonech severního předmostí Štursova sousoší Práce a Humanita, na bocích mostu nad pilíři Mařatkovy a Gutfreundovy medailóny.

Jižní část mostu byla ocelová o dvou příhradových segmentových polích podle projektu Mečislava Petru. Konstrukci dodala mostárna bratří Prášilů, stavba probíhala v letech 1908 až 1910.

Po roce 1958 byl Hlávkův most dvojnásobně rozšířen přístavbou kopie původního mostního tělesa. Plastická výzdoba přitom již nedošla uplatnění. Jižní část mostu byla nahrazena betonovou novostavbou opět o dvou polích. Původní těleso severní části je na straně proti proudu. Novou podobu dostává i předmostí Hlávkova mostu. Hlávkův most na sebe převedl velkou část dopravy, již vyhovovala i poloha bližší nádražím a Karlínu.

Do první světové války dostala Praha ještě most původně pojmenovaný po Františku Ferdinandovi d'Este (od roku 1920 se nazývá most Mánesův). Je dílem Františka Mencla, Aloise Nového a Mečislava Petru; byl postaven jako betonový obloukový most o čtyřech vylehčených polích. Nahradil při spojení Klárova s bývalým Rejdištěm nedostačující železnou lávku a z Karlova mostu převzal i pouliční dráhu (1908). Jeho stavba začala v roce 1911 a v roce 1914 byl zahájen na mostě provoz. Dokončení, jež zpomalila válka, však patří až roku 1916. Monumentální staroměstské předmostí doplňují schodiště a pár velkých žulových kašen. Slohový charakter mostu odpovídá moderně po roce 1910 a českému kubismu.

První velkou mostní stavbou meziválečného období byl Libeňský most, který v letech 1925 až 1928 nahradil provizorium z roku 1903. Byl tu postaven betonový obloukový most, přerušovaný na Libeňském ostrově sypanou hrází. Je to nejdelší z pražských mostů. Měří přes tisíc metrů. Má nad hlavním proudem řeky pět segmentových polí, nad ramenem u dnešní loděnice jedno. Počítá však s rozvojem pobřežních komunikací, a má proto při březích pomocné otvory s rovným nosníkem. Projekt je dílem Pavla Janáka a Františka Mencla. Východní část mostu za bývalými rameny u libeňského břehu byla značně pozměněna v šedesátých letech při te-

rénních úpravách na místě zasypaných ramen, mj. pro rozšíření Voctářovy ulice.

Dalším z důležitých mostních děl byl nový most z Holešovic do Tróje v prodloužení Argentinské ulice,²⁰ který odvedl i část provozu ze spodní části Libně. Stavěl se v letech 1926 až 1928 podle projektu Josefa Chochola za spolupráce Františka Mencla. Byl navržen jako betonový obloukový, oproti nízkým segmentům předěšlých mostů měl oblouky více vyklenuté. Opticky přispívalo jeho výšce i zábradlí se stožáry veřejného osvětlení stejného provedení z monolitického železobetonu. Zajímavé dílo dosud málo docenovaného architekta Josefa Chochola²¹ se nedochovalo, ač bylo významnou památkou.

Již od konce padesátých let se stále naléhavěji projevovala nutnost statického zabezpečení mostu. V duchu tehdejší koncepce řešení pražské dopravy se most stal součástí II. severojižní magistrály. Původní most byl demontován a nahrazen novým, využívajícím spodních částí původních pilířů. Novostavba uvedená do provozu v roce 1980 je čtyřproudový most s průběžným ocelovým tenkostěnným vyklenu-tým nosníkem. Severní předmostí tvoří mimoúrovňové křížení s pobřežní ulicí Povltavskou. Nový most převzal jméno most Barikádníků na památku hrdinných bojů, které tu v květnu 1945 svedli s nacisty obránci Prahy.

Třetí most z meziválečného období spojil horní Nové Město se Smíchovem nad horní špičkou Slovanského ostrova a převzal část provozu z přetíženého mostu Palackého. Jiráskův most se stavěl v letech 1929 až 1931 podle projektu Vlastislava Hofmana a F. Mencla.

Při jeho stavbě došlo ke střetu se zájmy památkové péče, když s jeho předmostím kolidoval barokní pavilón, dílo Kiliána Ignáce Dienzenhofera. Úvahy o možnostech jeho záchrany se ukázaly ekonomicky neúnosné, a tak se podařilo dosáhnout pouze pořízení dokumentace.

Jiráskův most je velmi kvalitní dílo meziválečné mostařské tvorby. Betonový obloukový most má čtyři vylehčená plochá segmentová pole, která nesou širokou mostovku, rozbíhající se k nájezdům. Původně se předpokládala i kolejová doprava, k jejímu zavedení však nikdy nedošlo.

Za druhé světové války utrpěl jen most Palackého, a to za náletu 14. února 1945. Při odstraňování škod byla snáta sousoší a přenesena do vyšehradských sadů. Výběrčí kiosky byly odstraněny a chodníky vyloženy na krakorce, aby se rozšířila jízdní dráha. Zábradlí bylo obnoveno podle původního. — Za květnových bojů pak byl poškozen most trojský.

Visutý železný most pod Letnou již řadu let nestačil dopravě, chátral a navíc se stále naléhavěji ukazovala potřeba přímého spojení vltavského nábreží s Letnou. Po skončení druhé světové války musela být doprava převedena na provizorium. Starý most pak byl do roku 1947 snesen a začala projektová příprava nového mostu, s jehož vybudováním souviselo i vybudování letenského tunelu.

Most, nazvaný jménem národního hrdiny Jana Švermy, byl postaven v letech 1949 až 1951 podle projektu Vlastislava Hofmana, Oldřicha Širce a M. Kowalew-

ského z roku 1941. Je to betonový obloukový most o čtyřech nízkých segmentových polích. Je jedním z nejširších pražských mostů (24 m). Jako u řady pražských mostů i zde probíhají na předmostích mimoúrovňové průběžné komunikace.

V rámci řešení pražského železničního uzlu po druhé světové válce byla mj. vyprojektována a postavena traťová spojka ze seřaďovacího nádraží přes Záběhlice, Krč, Braník do Chuchle. Její součástí je vysoký ocelový viadukt o třech polích nad částí Záběhlic a dlouhý branický most.²² Ten tvoří řada betonových segmentových polí na vysokých pilířích; uprostřed mezi kolejemi je chodník pro pěší. Autory projektu realizovaného v letech 1950 až 1954 jsou Zbyšek Krušina a Vladislav Valoušek.

Na Zbraslavi byl v roce 1964 otevřen most Závodu míru, betonový obloukový most o jednom vzdušném poli.

Od poloviny šedesátých let probíhá výstavba tzv. holešovické přeložky pro zaústění ústecké tratě do hlavního nádraží. V blízkosti mostu Barikádníků přechází přeložka Vltavu po dlouhém, šikmo napříč postaveném mostě o šesti polích mohutného nosníku na dvojitých pilířích. Za tunelem pod Bulovkou vede přeložka po mostech z dvojic válcových pilířů nad Libní k Balabence.

Nejnovější mostní dílo je v Praze pod Barrandovem. Je součástí jižní větve obchvatné komunikace základního komunikačního systému. V současné době (1981) probíhají přípravné práce stavby. Most bude nejširší v ČSSR šířkou zhruba 50 m. Jeho vybudováním — včetně příjezdových komunikací — se podstatně zkrátí spojení mezi současnou dálnicí z Prahy do Bratislavy s obytnými komplexy Prahy 4 a nově vznikajícím Jihozápadním Městem a plzeňskou dálnicí.

Mosty a lávky spojují i pražské ostrovy. Historický soubor se dochoval na Čertovce, v místech nejméně postižených úpravami druhé poloviny 19. století. Čítá čtyři mostky z doby od 18. století po začátek 20. století.

Vznosná lávka spojuje Dětský ostrov s Janáčkovým nábřežím. Slovanský ostrov je z nábřeží přístupný po betonovém mostě od V. Hofmana, který nahradil v roce 1948 železnou lávku postavenou před rokem 1870. Lávky a mosty ostrovů a ramen Petřské čtvrti a Manin — až na železniční most při vyústění bývalého karlínského přístavu, zanikly za pozdějších terénních úprav. Na Císařskou louku vede ze Zlíchova ocelový příhradový most, který sloužil i vlečce do vorového přístavu. Na druhé straně Prahy spojují Císařský ostrov s bubenským břehem dva příhradové mosty přes plavební kanál.

Stavitelství mostů se v Praze s jejím členitým terénem nemohlo omezovat jen na překonávání Vltavy. Již z 11. nebo z první poloviny 12. století pochází kamenný můstek nalezený při archeologickém výzkumu Vyšehradu. Můstek o délce asi 12 m s jedním klenutým polem nesl patrně krytou chodbu mezi akropolí a kostelem sv. Petra nad příkopem.

Při archeologickém výzkumu staveniště stanice metra v dolní části Václavského náměstí byl nalezen můstek, který dal jméno ulici i stanici metra. Souvisí sice se sta-

romětským opevněním ze 13. století, ale ve své zděné podobě se dvěma hrotitými oblouky pochází až z doby po roce 1367, kdy Karel IV. zrušil funkci staroměstského opevnění. Dnes je charakteristickou součástí interiéru stanice metra.

Prašný most jako chodbový most přes Jelení příkop sloužil v místech nynějšího severního přístupu po vysokém náspu spojení Hradu s Královskou oborou. V letech 1534—1538 tu byl postaven vysoký dřevěný most, rychle obnovený po požáru 1541. V roce 1769 byl nahrazen náspem. Prašným se nazýval pro množství prachu, které se usazovalo v chodbě. Ve 20. století byl název přenesen na nadjezd za dejvic-
kým nádražím.

Horní viadukt býv. Buštěhradské dráhy v Hlubočepích



Devatenácté století obohatilo Prahu v souvislosti s růstem železniční sítě o několik mostů. Trať do Kralup a Ústí nad Labem vede od holešovické zastávky po náspu obloukem okolo Královské obory k bubenečskému nádraží. Dva mosty v náspu byly upraveny jako hrazení proti velké vodě. Od roku 1862, kdy povodeň poškodila trať, se však hrazení nepoužívalo. Dráha pokračuje za bubenečským nádražím úsekem doslova zasekaným do skalnaté stěny vltavského zářezu. Při ústí Šáreckého potoka jej a silnici k Jenerálce přechází obloukovým nadjezdem. Celý úsek do Kralup vyprojektoval nedlouho před svou smrtí Jan Perner.

Roku 1870 se projednával projekt spojení Hostivic se Smíchovem a téhož roku byla zahájena stavba. Stavebníkem, projektantem i dodavatelem byla společnost Buštěhradské dráhy. Trať vede z Hostivic přes Zličín, okolo Jinonic a zasekanou rampou nad Radlicemi se otáčí okolo skalnatého čela Dívčích Hradů přes Žvahov k Hlubočepům. Aby se mohla otočit o 180° pro zaústění do jižního zhlaví smíchovského nádraží, přechází dvakrát Dalejský potok v dolní části Prokopského údolí. Dva vysoké jednokolejné obloukové viadukty, jeden s vloženým ocelovým středním polem, jsou spojeny dlouhým obloukem tratě, uvnitř něhož je obec Hlubočepy. Úsek byl uveden do provozu v roce 1872 a dodnes slouží nejen pro nákladní vlaky, ale i pro rychlíky.

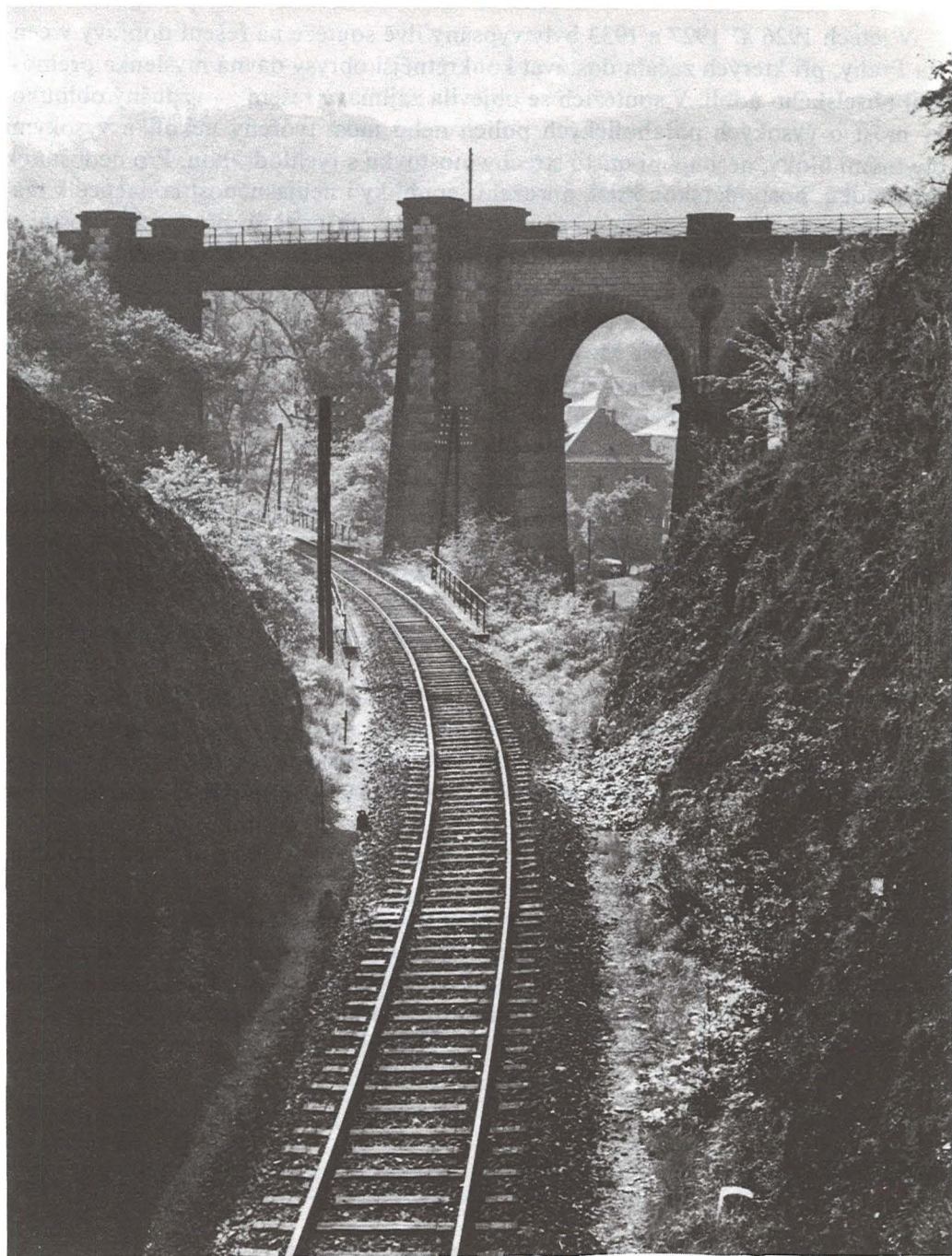
Přibližně ve stejné době byla v Praze vybudována i spojovací dráha od Neratovic do kolejíště dnešního hlavního nádraží. Přetála táhlým obloukem údolí Rokytky nad Libní po vysokém náspu se dvěma viadukty — přes hradeckou silnici u Balabenky a přes potok. Mírným stoupáním se dostala pod Ohradu, prošla tunelem pod hřebenem Vítkova a po vysokém mostě přešla tehdejší Husovu (dnes Husitskou) třídu na Žižkově. V provozu je od léta 1872, ale brzy po zahájení musely být libeňské viadukty nahrazeny ocelovou konstrukcí. Při probíhající rekonstrukci pražského železničního uzlu byl viadukt na Balabence spolu s přílehlými úseky nově vyřešen a nahrazen několika novými konstrukcemi, aby zde mohla procházet i tzv. holešovická přeložka ústecké dráhy.

Před první světovou válkou začaly přípravné práce pro stavbu seřazovacího nádraží ve Vršovicích, k nimž patří i přemostění kolejíště pod Bohdalcem jedním poloparabolickým dutým příhradovým polem o rozpětí 78 m z roku 1914.

Ukázkou kvalitní mostařské práce jsou dva příhradové mosty na spojovací trati z Libně do Malešic, stavěné po roce 1916. Mostní konstrukce jsou dílem mostárny Českomoravské strojírny a firmy Breitfeld-Daněk. Mosty vedou přes údolí Rokytky, trať pokračuje tunelem pod horou Tábor do Malešic.

Okolo první světové války byla také přemostěna Berounka před Zbraslaví. Zábradlí tohoto mostu je ovlivněno secesní ornamentikou. Další stavby, jako přemostění pražských potoků Botiče a Rokytky, postrádají většího významu.

Zajímavá mostní stavba byla postavena koncem dvacátých let pro dopravní napojení luxusní čtvrti Barrandova betonovou rampou za hlubočepskými závorami. Projektantem byl Max Urban, autor projekční přípravy celé čtvrti.



Dolní viadukt býv. Buštěhradské dráhy v Hlubočepích

V letech 1926 až 1927 a 1933 byly vypsaný dvě soutěže na řešení dopravy v centru Prahy, při kterých začala dostávat konkrétnější obrysy dávná myšlenka přemostění nuselského údolí. V soutěžích se objevila zajímavá řešení — vzdušný obloukový most o vysokých parabolických polích nebo most tvořený několika vysokými obytnými bloky, nesoucími místo střechy mostovku s rychlodráhou. Pro nedostatek prostředků, hospodářskou krizi, ohrožení republiky i neujasněnost koncepce k realizaci nedošlo. Až po dvoufázové soutěži let 1958—1961 začalo přemostění dostávat reálnější podobu. V zadávacích podmínkách bylo umístění podzemní dráhy a víceproudová vozovka jako součást tehdy aktuální koncepce severojižní magistrály. Během doby došlo k upřesnění podpovrchové dopravy na metro, z magistrály se stala radiála a dálniční přivaděč. Most byl postaven v letech 1967—1973 podle projektu Vojtěcha Michálka, Stanislava Hubičky a Svatopluka Kobra na principu sdruženého rámu z předpjatého betonu. Při celkové délce 485 m má pět polí. Po dokončení byl slavnostně nazván mostem Klementa Gottwalda. Slouží silniční dopravě, metru projíždějícímu dutým nosníkem i pěším, pro něž jsou postranní chodníky.

Součástí tzv. severojižní magistrály je i přemostění kolejiště nádraží Praha-střed a parku Jana Švermy na Florenci. Ze střechy nové odbavovací haly hlavního nádraží vchází komunikace na most, tvořený průběžným ocelovým nosníkem na betonových pilířích, po kterých přejde plynule kolejiště nádraží, sady a Sokolovskou třídu. U budovy bývalého nádraží Praha-Těšnov přechází plnou rampou na Hlávkův most.

Okolo poloviny šedesátých let byla zvyšována kapacita komunikací k obytným komplexům budovaným na severu Prahy. Ve svahu nad vysočanským nádražím byla podle projektu Ladislava Feitla postavena stoupající estakáda spojující Vysočany s Prosekem jako tříproudová vozovka na dvojicích štíhlých pilířů. Do provozu byla dána v roce 1965.

Řešení dopravní situace v Praze staví i před mostní stavitelství další úkoly, jejichž řešení jistě přinese Praze nové mosty.

Pražské mosty dotvářejí krásu Prahy, danou jejími přírodními podmínkami. Rovněž jsou zajímavým předmětem uměleckohistorického, urbanistického a historického bádání, stejně jako nedílnou součástí dějin techniky. Tvoří doklad toho, jak se řada generací dokázala vyrovnat se situací, již podminila a zároveň ztížila velká řeka uprostřed lidského sídliště položeného v členité krajině.

POZNÁMKY

¹ Viz Merhautová-Livorová, A.: Raně středověká architektura v Čechách, Praha 1971, s. 271.

² dtto.

³ Viz Merhautová-Livorová, A.: 1. c., s. 270.

- ⁴ Srv. Merhautová-Livorová, A.: 1. c., s. 270—271. Chadraba, R.: Karlův most, Praha 1974, s. 8. poukazuje na Řezno, na pokročilejší typ u halberstadtských postav na lektoriu a na denár krále Vladislava z roku 1170.
- ⁵ Čarek, J.—Hlavsa, V.—Lím, V.—Janáček, J.: Ulicemi města Prahy, Praha 1958, s. 330—342, zvl. s. 338—339.
- ⁶ Pražskému kamennému mostu těsně předcházela velký kamenný most přes Labe (1333—1338) v biskupské Roudnici. Jan IV. z Dražic přivedl pro stavbu francouzskou huť mistra Viléma z Avignonu. Viz UPČ Roudnice.
- ⁷ Chadraba, R.: 1. c., s. 87, 88; týž: Staroměstská mostecká věž a její triumfální symbolika, Praha 1971.
- ⁸ Přesně půlkruhové oblouky jsou uprostřed řeky, ostatní křivky se blíží půlkruhu, což je staticky výhodnější řešení. Viz Katalog České umění gotické, Praha 1970, s. 85.
- ⁹ Chadraba, R.: Karlův most, s. 50, 54.
- ¹⁰ Chadraba, R.: Karlův most, 1. c., s. 56, 58.
- ¹¹ Viz citovaná díla R. Chadraby.
- ¹² Ing. Bedřich Schnirch (1791—1868) viz heslo in: Ottův slovník naučný, sv. 23, Praha 1905, s. 20.
- ¹³ Při řezání nosných kabelů se zjistilo, že jejich jádro vůbec nebylo zasaženo korozí a konzervační tuk byl zachován.
- ¹⁴ Přijetí nejlevnější nabídky se nevyplatilo. Dodavatel zvýšil cenu s poukazem na stávkou v závodě, dopravu a dovozní clo bylo třeba draze zaplatit. Po necelých třiceti letech musel být most rekonstruován, konstrukce nahrazeny novými.
- ¹⁵ Výsledek soutěže včetně plánů viz Illustrovaný výstavní zpravodaj, Praha 1890—91.
- ¹⁶ Viz Birnbaum, V.: Oblouk vítězné armády, in: Listy z dějin umění, Praha 1947, s. 256—259. Ve výše uvedené soutěži byly též návrhy s branami, obzvlášť zajímavé řešení oceněné druhou cenou mezi ocelovými mosty.
- ¹⁷ Hons, J.: Šťastnou cestu. Vyprávění o pražských nádražích, Praha 1961, s. 104.
- ¹⁸ Návrh Jana Kouly z roku 1905 na vyústění letenského průkopu s novým mostem viz in: Poche, E. a kol.: Praha našeho věku, Praha 1978, s. 51.
- ¹⁹ Generální obnova mostu, zahájená v roce 1970, pokračuje i po obnovení provozu. Díky zpevnění mostovky mohla být vozovka opatřena živičným povrchem místo špalíkové dlažby.
- ²⁰ Argentinská ulice je svou polohou přímo předurčena k dálkovému spojení přes dva mosty — z Karlína přes Štvanici a v Tróji. První most pro obtížné napojení v Karlíně nebyl postaven.
- ²¹ Josef Chochol (1880—1946) viz Haas, F.: Architektura XX. století, Praha 1978, s. 145—148, 239. Poche, E. a kol.: Encyklopedie českého výtvarného umění, Praha 1975, s. 181. Dostál, O.—Pechar, J.—Procházka, V.: Moderní architektura v ČSSR, 2. vyd., Praha 1970, s. 50, 78.
- ²² Stojící trať je pouze částí stavby, neboť po dokončení bude dvojkolejná s napojením na obě tratě v Prokopském údolí. Kuriózní je napojení dlouhého mostu na plzeňskou trať v Chuchlí tunelem, protože na břehu není dost místa pro předepsaný oblouk.