

Novostavby na novoměstských hradbách

Dvorní dekret Marie Terezie z 30. dubna 1749 rozhodl o zrušení pevnosti Praha. Neudržované valy obklopující město se začaly pomalu rozpadávat. Zdivo větralo, drobilo se a zdálo se, že fortifikační systém dospěl k zániku. Bastiony byly pronajímány soukromníkům. Bašty č. XXII u Poříčské brány užíval cech soukeníků. Na baště č. XXIV měl výrobu sanytrník Alois Balling. Na pětadvacítce barvil kůže v dřevěné kůlně koželuh Matouš Marbath. V sousedství stál kolotoč, výčep piva a domek se zahrádkou. Na valech a v příkopech, táhnoucích se od Nové brány až k Vltavě, založil v roce 1749 se souhlasem zemského velitele polního maršálka knížete Lobkovice fortifikační ředitel major Karel Cremeri hedvábnické plantáže. Vysázal zde celkem 25 240 morušových stromů. Roku 1880 vznikly na ploše od Žitné brány k nuselské Zvonařce a na východ až k dnešní Vinohradské vodárně a Cikánce Wimmerovy sady. Současně došlo k částečným demolicím a přestavbám dožívajících hradeb.¹

Svůj význam však opevnění města tehdy ještě zcela neztratilo. Hrál roli v sedmileté válce, kdy se do jeho bran uchýlilo vojsko Karla Lotrinského. Šest týdnů odolávalo obležení. Naposled si ověřilo svou funkci za napoleonských válek v roce 1809 a 1813, kdy byl vypracován projekt na znovuzprovoznění všech částí hradeb a dokonce jejich další rozšíření a zesílení. Na plánech se podíleli oblastní ženíjní ředitel v Čechách Josef Fourquin, hejtman von Kossen a pražští civilní stavitelé Josef Jäger a Josef Zobel. Roku 1818 došlo dokonce k opětovnému vyhlášení Prahy za pevnost. Žižkov, Olšany a nedávno vybudované Wimmerovy sady byly například znovu ohrazeny a byly zde zřízeny polní zákopy a palisády. Tato opatření byla však jen dočasná a mírový život a s ním související společenské změny začaly postupně podřizovat pozemky na hradbách i v jejich předpolí novému využití. Rozvíjela se průmyslová předměstí, v této části Prahy především Karlín. Vzrůstala potřeba koncipování organizované zeleně a produktivních ploch zemědělské půdy.

Na místě bývalého popraviště za Novou branou založil v roce 1826 měšťan Kren svůj hostinec, obklopený sady s minerálním zřídlem. Za rok poté se stal novým nejvyšším purkrabím a prezidentem českého gubernia hrabě Chotek. Stál v čele zemské správy 16 let (1826–42) a za tu dobu usiloval o pozdvižení provincionální Prahy na úroveň evropského velkoměsta. Kromě dalších akcí, které podnikl, dal roku 1827 popud k založení veřejné

vyhlídkové promenády na hradbách v úseku od Nové a Žitné brány přes Koňskou až k Senovážnému náměstí a k ústí Hradební ulice.² Chotek uložil pražskému purkmistrovi Sporschilovi a městskému hejtmanství, aby si vyžádali souhlas pražského fortifikačního ředitelství. Získal také vyjádření ženíjního úřadu a generálního vojenského velitelství. Návrh vypracoval zahradník Josef Fuchs. S pracemi pomáhalo 60 přidělených vojáků. Z hradeb byly odstraněny nežádoucí provozy, soukeníci a sanytrovna, byly zde vysazeny topolové aleje, zřízeny cestičky a vytvořena zátiší s keři a květinami.

V roce 1828 dostal Chotek prostřednictvím generálního fortifikačního velitele arciknížete Jana od císaře povolení na rozšíření parku na hradbách až ke Špitálské (Poříčské) bráně. V souvislosti s těmito úpravami byla přestavěna barokní Koňská brána podle vídeňské Burgtor. V obou případech vypracoval návrh vídeňský dvorní architekt Petr Nobile. Na koruně brány vznikla terasa nad Václavským náměstím, vyrovnávající úroveň obou částí parku. Součástí nové promenády se staly také dvě kavárny Viktoria a Bohemia, vybudované v letech 1850 a 1857. Historickou fortifikaci doplnila roku 1858–59 ještě poslední významná stavba – Poříčská brána – v gotizujících formách podle projektu Ludvíka Tschepera.

Tato stavba byla již v podstatě archaismem, stejně jako třináct let předtím nově zkonstruovaný úsek hradeb s šesti na noc uzavíratelnými průjezdy mezi bastiony XXII a XXIII, vybouraný při stavbě kolejíště prvního pražského nádraží.³ Nová kurtina měla být odolná vůči nepřátelským bombám a otvory měly umožňovat rychlé zatarasení barikádami.

Již tehdy se však ozývaly hlasy volající po odstranění hradeb, které bránily dalšímu rozvoji města, avšak až rozhodnutí císaře Františka Josefa I. z 30. října 1866 dalo popud k úvahám o možnosti a způsobu demolice pražské fortifikace a využití takto vzniklých pozemků. Pražská obec si mohla zakoupit hradební pásmo od vojenského eráru a zbavit se tak bariéry bránící volnému stavebnímu podnikání.

V případě války bylo však povinností obce vybudovat nové, odpovídající opevnění. Složitá a obtížná jednání trvala až do roku 1874, kdy padly první části novoměstských hradeb, které oddělovaly vnější a vnitřní nádraží Severní státní dráhy (dnes nádraží Praha-střed). Roku 1875 byl zbourán úsek od Vltavy ke Slepé bráně – baště č. XXVII, roku 1876 nová brána Poříčská, brána Koňská, poslední zbytky morušových sadů, dřevěná aréna a obě kavárny Viktoria a Bohemia. Roku 1877 pokračovaly práce od Slepé brány ke Karlovu, roku 1901 zasáhly fortifikace hradčanské a roku 1911 skončily na Vyšehradě.

Vycházíme-li z hledisek historických a urbanistických, je otázkou, zda to bylo nutné v takovém rozsahu a s takovým výsledkem.⁴ Při studiu materiálů z tohoto období a při přehlednutí realizací se nemůžeme zbavit dojmu, že nová výstavba vznikala v celkovém kontextu živelně a bez jednotného urbanistického konceptu a záměru. Totéž však již nelze říci o jednotlivých solitérech či komplexech staveb, které vznikly na základě propracovaných projektů a jež důstojně reprezentují architekturu 19. století.

„Vlast naše může se chlubit, že měla vůbec první železnici na pevnině evropské; byla to koňská dráha z Budějovic do Lince (1827). Druhá byla z Prahy (Brusky) do Lán (1830). První lokomotivní dráha otevřena byla r. 1845 z Prahy přes Českou Třebovou do Olomouce; dne 20. srpna 1845 přijel do Prahy první vlak“.⁵ Jeho příjezd vítaly na novém pražském



Na památku bourání hradeb roku 1875, výhled na Prahu
Foto: archivní, kartařský ústav

nádraží davy Pražanů. Většina z nich ani netušila, jak úporný boj museli vést budovatelé nové železnice s konzervativními úřady. Byl to první vážný zásah do pražského opevnění. A ačkoliv pevnost Praha, sevřená věncem hradeb zesílených bastiony, byla v této době z obranného hlediska již přežitkem, bránila se vojenská správa tomuto průniku civilizace. O tom svědčí i to, že rozhodnutí o konečném zrušení hradeb a jejich funkce se stále oddalovalo.

Po dlouhých diskusích o umístění vlastního nádraží padlo závěrečné rozhodnutí v roce 1842.⁶ Konečná stanice Olomoucko-pražské dráhy měla vyrůst na území historické Prahy, tedy uvnitř hradeb, na pozemku mezi baštami sv. Christofona a Mikuláše a ulicemi Na Florenci, Jezdeckou (dnes Havlíčkovou) a Dlážděnou (Hybernskou) na místě zelinářských zahrad, několika nájemných domů a kasáren.

Projekt nových budov nádraží vypracoval ing. Antonín Jüngling⁷ v roce 1843 za spolupráce dalších odborníků, především ing. Schöna a ing. Pernera,⁸ který se podílel na vytyčení trasy celé trati, vytypování místa pro nádraží a řešení problémů kolejového tělesa.

V září roku 1844 byly vykoupeny pozemky, v listopadu započaty práce a 20. srpna 1845 zahájen provoz.

Původní rozsah areálu vnitřního nádraží tvořily dvě budovy pro cestující, dvouvěžová odjezdová při Dlážděné ulici s pokladní halou a příjezdová na rohu Jezdecké a ulice Na Florenci s malou prosklenou dvoranou uprostřed. Spojení mezi nimi obstarávala přízemní spojovací chodba, rozšířená na konci nástupišť. V roce 1873⁹ k nim přibyl tzv. restaurační pavilón (projekt arch. Ruppert) s ústředním sálem, který splňoval všechny parametry pro provoz nádražní restaurace včetně rozsáhlého zázemí ve dvou suterénech.

Vnější vzhled posledního objektu byl přes časový odstup přizpůsoben výtvarnému a kompozičnímu řešení předchozích staveb z roku 1845. Nikdo z kolemjdoucích by dnes nehádal, že mezi vznikem jednotlivých budov uplynulo téměř 30 let. Dekorativní řešení fasád se plně přizpůsobilo výzdobě celého areálu vycházející z renesančních předloh. Zděné obvodové zdivo pokryla plastická bosáž přecházející ve dvou vyšších patrech v mělké linky. Okna, v rizalitech sdružená do trojic, lemovaly půlkruhem zakončené šambrány. Římsy nad nimi, jakož i hlavní kordonovou římsu, podepíraly konzolky.

Bohatěji se rozvinula dekorace interiéru. Zdobné srostlice pilířů a sloupů tvořily masívní hmotu v prostoru pokladní haly. Naproti tomu subtilně působily štíhlé dřívky kanelovaných litinových sloupů s kompozitními hlavicemi inspirovanými antickými motivy, které členily prostor restaurace. Nesly pasy arkád lemujících svými oblouky průhled na kazetový strop. Z něho visely z nástropních růžic stylizované lustry osvětlující spolu s vysokými klenutými okny reprezentativní sál. Podobné sloupy, jen trochu nižší, podpíraly prolamovanou železnou konstrukci odjezdové dvorany (rovněž z roku 1873). Zakončilo ji prosklené průčelí do Havlíčkovy ulice. Se zachovanou výtvarnou kompozicí kov-sklo, zakončenou profilovaným lemem se zavěšenými akroteriiemi, se dosud řadí mezi ojedinělé dochované konstrukce svého druhu (o její demolici se uvažovalo zcela nedávno a nepadlo dosud konečné rozhodnutí), spolu se stejným typem zasklení stropu malé příjezdové dvorany ve světlíku sousední budovy. Za zmínku by stála nejen výzdoba dalšího prostoru – bývalého prezidentského salónku, ale i veškeré řemeslné, dnes spíše umělecko-řemeslné detaily celého souboru. Do poslední kliky na dveřích byl řešen stylově jednotně, včetně technických provozů nádraží a domku vrátného.

Tak zvané vnější či venkovní nádraží vyrostlo za hradbami pod kopcem Žižkovem na území bývalé Krenovy zahrady. Obsahovalo především výtopy, lokomotivní depo, vozovny, strojní dílny, vodárnu a sklady uhlí, dřeva a železa. S vnitřním nádražím jej spojovalo šest klenutých bran pronikajících opevněním.

Celý tento komplex byl uveden do provozu za méně než rok a slouží téměř v nezměněném rozsahu dodnes.¹⁰ K dokreslení obrázku se však musíme zmínit o stavebních zásadách za posledních sto let. Roku 1893–94 přibyl k bočním křídlům odjezdové budovy druhý trakt. Roku 1922 adaptovala a přistavěla firma Nekvasil se stavitelem Troníčkem poštu na konci jednoho z křídel směrem k Bulharu. Roku 1938 vyrostly sklady při ulici Na Florenci. Velké, především vzhledové změny, provedl v letech 1938–1945 architekt Parkman.¹¹ Odstranil z části exteriéru a interiéru dekorativní prvky, a porušil tak stylovou jednotu tohoto



Fr. Fridrich, Kavárny na hradbách mezi Koňskou a Novou branou. Kolem 1870

architektonického celku. Je otázka, nakolik tato modernizace byla nutná z hlediska funkčnosti a nakolik oprávněná z hlediska výtvarného. Jednalo se především o nové tvary otvorů a jejich výplní, odstranění plastických prvků členících stěny, obklady kachličkami a o změny tektonické skladby v prostorách pokladní haly, části příjezdové budovy a obou křídel při Hybernské ulici. Naprostou nepřizpůsobivostí pak vyniká poslední akce – dostavba pošty – obalená modrými závěsovými stěnami, která proběhla v letech 1968–70.¹²

Od té doby se několikrát uvažovalo nejen o celkové rekonstrukci nádraží, ale i o jeho demolici. Návrhy obou těchto řešení byly podloženy nejrůznějšími důvody, stejně jako diskuse o umístění nádraží v roce 1845. Nic nového pod sluncem. Argumenty obhajující výhodnost vlakového spojení se samým jádrem města stály proti obdobným, považujícím totéž za nevýhodu. Ačkoliv zmizely parní lokomotivy a provoz se stal „čistším“, přesto se mnohým zdá, že na místě nádraží mohly stát jiné objekty, vhodnější pro centrum hlavního města. Otázka, zda by to měly být administrativní budovy venkovských podniků, či závodů z předměstí, nebo další výroby, tiskárny a velkokapacitní sklady tak, jako je tomu například na Václavském náměstí a Starém Městě, zůstává otevřená. Naproti tomu cestující dojíždějící do Prahy do zaměstnání z Českého Brodu a Úval by jistě praktickou stránku zachování nádraží právě zde dokázali obhájit a systém povrchové rychlodráhy také není v současných evropských a světových velkoměstech přežitkem. Při všech těchto diskusích se však zapomíná na budovy samé. Historická hodnota nádraží jako dokumentu rozvoje techniky u nás je nesporná.



Park před nádražím Františka Josefa (Vrchlického sady), projekt nádraží Josef Ignác Ullmann, Antonín Barvitijs, projekt parku František Thomayer

Neměli bychom zapomínat ani na architektonickou stránku věci, zapojení areálu do kontextu Nového Města, modernizovaného a koncipovaného v 19. století.

Celek, který krystalizoval ve své novodobé verzi, dosáhl konečného výrazu hromadnou výstavbou činžovních domů a vůbec všech nových typů objektů důležitých pro život města druhé poloviny 19. a počátku 20. století.¹³ K tomu mělo přispět i budování atraktivní zóny parků a monumentálních budov na novoměstských hradbách a posléze i na jejich rozvalinách.

„Zeptáte-li se dnes některého staršího Pražana, který by tak po vašem mínění mohl pamatovat léta sedmdesátá, kdeže stála někdejší Aréna na hradbách, zpravidla vám odpoví: No, přece tam, co stojí dnes Národní muzeum. Právě tam nahore nad bývalou Koňskou branou. Setkávám se s pamětníky, kteří by se přeli na krev, že stála právě uprostřed, v ose Václavského náměstí, ale není tomu tak. Byla posunuta poněkud napravo k Mezibranské ulici.

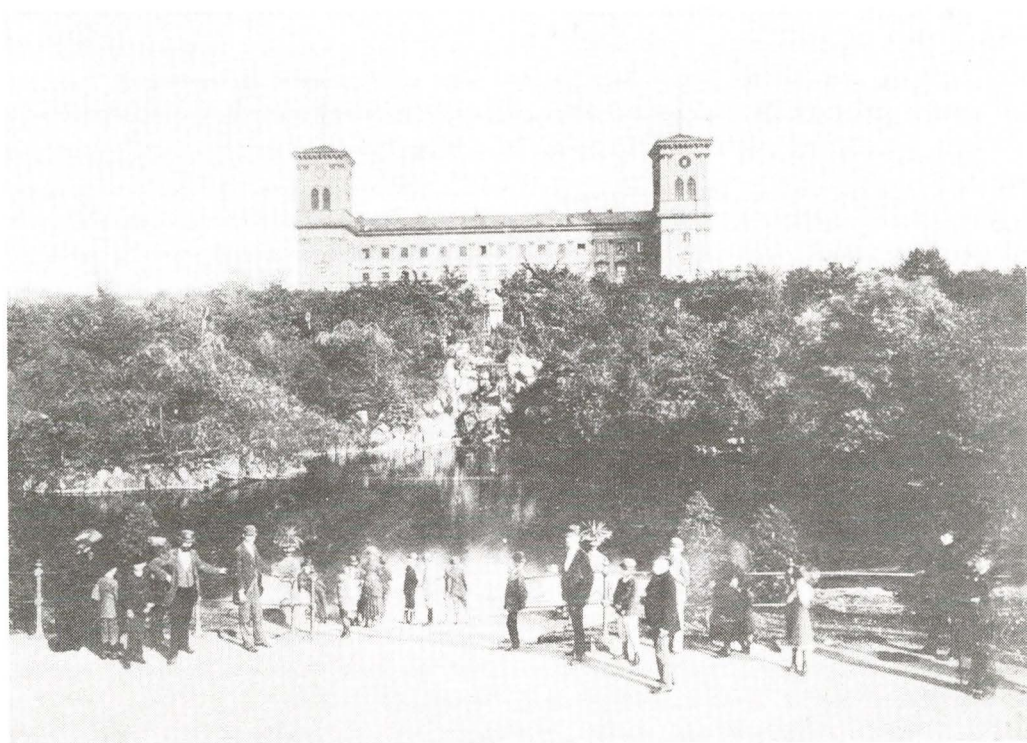
Dnešním padesátníkům jsou i samé hradby v těch místech pohádkou, což teprve Aréna na nich! Slýchali o ní jen od svých otců a dědů. A mladému pokolení jsou léta Arény šerým dávnověkem. Její jméno zavadí o jeho sluch čistou náhodou. Ale čím tehdy byla skromnému pražskému životu, o tom nemá ani ponětí.“

Tato slova použil Ignát Herrmann ve vzpomínkách na Prahu svého mládí v knížce *Před padesáti lety* (vydané 1924–26).¹⁴ Herrmann se narodil v roce 1854, v době, kdy se pražské arény budovaly, v době jejich zlatého věku. Tehdy ještě stály hradby. Dnešní Václavské

náměstí končilo Koňskou branou a za ním se táhla pole, luka a vinice. Na Horách viničných, dnešních Vinohradech, bylo tehdy několik usedlostí a pár stavení. Pražané sem chodili na výlety.

Tam, kde začínaly Vinohrady, na hranici historické Prahy těsně u hradeb, vlevo od Koňské brány v bývalé zahradě Smetanka, vznikla v roce 1859 jedna z prvních dřevěných arén nazvaná Novoměstské divadlo.¹⁵ Dali ji postavit Thomé a Stöger, ředitelé Královského německého zemského divadla, které mělo svou kmenovou budovu na Ovocném trhu. Novoměstskou arénu projektoval architekt Josef Niklas a inspiroval se přitom zděnými předlohami antickými a renesančními. Jednalo se o provizorní stavbu podkovovitého půdorysu s řadou ochozů, k níž muselo dát souhlas zemské vojenské velitelství. V případě válečného obležení města měla být stržena, aby nemohla sloužit nepříteli. Mohlo se zde hrát pouze v létě, kdy se dalo horními okny větrat. Jinak byla aréna velmi studená a zboření hradeb v roce 1874 v ní způsobilo přímo průvan. Dřevěná bouda měla i další chyby a vady. Proti oslepujícímu odpolednímu slunci musela být natřena okna na modro. Později rušil také hluk vlaků nově vybudované dráhy (1873–76), která tudy vedla k nádraží Františka Josefa.

Jezírko v parku před nádražím Františka Josefa — zaniklo s výstavbou metra



Situaci komplikoval i přístup zahradou, za dešťů velmi blátivou. Nepřízní počasí aréna chátrala. Měnil se repertoár. Ze stánku kultury se postupně stala místem atrakcí.

Když se po požáru vídeňského divadla Am Ring všude v divadlech prováděly bezpečnostní kontroly, bylo také pražské Novoměstské divadlo určeno ke stržení. Měla je nahradit stavba nová, která se stala předmětem politických a národnostních potyček mezi německou a českou částí obyvatelstva.

V roce 1882 byla většina Českého zemského sněmu ještě německá. Ta pověřila vídeňské architekty Ferdinanda Fellnera a Hermanna Helmera vypracováním projektu. Avšak před ukončením zasedání v roce 1882 k rozhodnutí nedošlo a nově zvolený Zemský sněm, který měl již většinu českou, návrh v srpnu 1883 zamítnul. Německý divadelní spolek (založený 1. 1. 1883) se tím ale nedal odradit a uspořádal sbírku. Dne 8. 11. 1885 bylo přijato rozhodnutí o stavbě, v únoru 1886 bylo zbořeno Novoměstské divadlo a 29. března téhož roku stavitel Wertmüller započal práce, které skončily v listopadu 1887. Nové německé divadlo bylo otevřeno 5. ledna 1888.¹⁶

Komponované bylo podobně jako divadlo v Karlových Varech od těchže autorů. Z protáhlého pravoúhlého tělesa stavby vystupovala nepatrně vyšší střední hmota. Hlavní průčelí tvoří portikus, který je nejvýraznějším architektonickým motivem celého díla. Šest sloupů nese trojúhelníkový štít s plastickou výzdobou a určuje výšku střechy hlediště. Ke vchodům v loubí vede široké schodiště a dvě postranní velkoryse dimenzované rampy.

Výzdoba fasád je jednoduchá. Rustikové kvádrové členění v přízemí přechází ve vyšších patrech v horizontálně spárovanou omítku. Na parter s pravoúhlými otvory navazuje hlavní podlaží s okny zakončenými půlkruhovým obloukem a oddělenými polosloupky.

Uvnitř se skrývá podkovovitě hlediště, původně s 1 404 sedadly a oválný foyer s otevřeným ochozem v mezaninu. Schodiště v přední části vyznačují rizality, postranní pak nejsou příznána.

Do roku 1945 patřilo divadlo spolku Theaterverein, poté Československému státu. Od roku 1945 se nazývalo Divadlo 5. května a od 1. 11. 1949 Smetanovo divadlo. Klasický typ divadla nebyl porušen ani rekonstrukcí v roce 1964, změnilo se pouze technické vybavení jeviště, které se projevilo vně zvýšením provaziště o vystupující kubickou hmotu. Dodnes slouží jako operní scéna Národního divadla.

Ani české divadlo však nemělo jednoduchý vývoj. V roce 1862 bylo otevřeno „kamenné“ Prozatímní divadlo v centru historického jádra na nábřeží Vltavy. I v tomto případě, podobně jako u divadla německého, se uvažovalo o výstavbě levnější letní scény. Z iniciativy Družstva českého zemského divadla vyrostla v roce 1869 na novoměstské fortifikaci, na baště č. XXVI nad Koňskou branou Aréna na hradbách, nepatrně vychýlená doprava z osy Václavského náměstí.¹⁷ Již tehdy se vědělo, že hradby budou zbořeny, ale počítalo se s tím, že to bude ještě dlouho trvat. Provoz arény byl podmíněn provozem Prozatímního divadla; nesmělo v ní být hráno současně. Aréna měla obdobnou hmotu jako o deset let starší Novoměstské divadlo, jen v průčelí měla dvě věže. Na jedné z nich vlála vlajka viditelná z Václavského náměstí, oznamující Pražanům, že se hraje.

Bourání hradeb bylo rychlejší, než se předpokládalo. V roce 1876 dospělo až k baště č.



Průčelí hlavního nádraží po výstavbě severojižní magistrály

XXVI, ale obliba arény zabránila její úplné likvidaci. Po stržení byl materiál převezen na staveniště na nároží Italské a Vinohradské třídy a byla z něho složena nová, tak zvaná Národní aréna. Ta však již nedosáhla původní popularity.

Prozatímní divadlo se nespokojilo s jednou letní scénou, a tak z téhož důvodu a v témže roce jako Národní aréna byla vystavěna ještě jedna bouda — Nové české divadlo.¹⁸ Také ona byla situována na hradebním okruhu Nového Města pražského. Místo jí uvolnila zbouraná Žitná brána.

Ačkoliv byla považována za předchůdce Národního divadla, jak psaly Národní listy (1876–88): „Nové české divadlo je předchůdcem, poslem a hlasatelem velkého Národního divadla, které se již dostavuje a jehož pak zůstane důstojným druhem a doplňkem“, nedosáhla ani popularity Arény na hradbách. I tady obecnstvu vadily především prozaické důvody: zima a průvan. Nové české divadlo mělo být v provozu jenom do otevření Národního divadla, ale požár v roce 1881 si vynutil jeho další služby.

Nedostatečné vytápění vyvolalo úvahy o výstavbě ještě jednoho českého divadla v dnešních Čelakovského sadech (Národní muzeum ještě tehdy nestálo), které vyprojektoval

architekt Buldra. K realizaci nedošlo. Úprava ohněm málo poškozeného Prozatímního divadla (architekt Ignác Ullmann) poskytla hercům útočiště před zimou. V kombinaci s modernizovaným Novým českým divadlem zastávalo úlohu Národního divadla po celou dobu jeho rekonstrukce. Po definitivním otevření „kamenné“ budovy spěla dřevěná bouda pomalu ke svému konci, dovršenému demolicí roku 1885.

První arény se budovaly ještě v době existence opevnění a s ohledem na ně. Hradby tvořily dělící čáru mezi vnitřním městem a jeho předměstími. Staly se zábranou proti této originální stavební invazi. Arény nemohly do centra. Zůstaly jen na jeho hranici.

Podobně tomu bylo, i když z jiných důvodů, u pražských nádraží. Zmínila jsem se již o boji, který muselo podstoupit první z nich. Další útok na soukromí historické Prahy podniklo i druhé nádraží, nádraží Františka Josefa I.¹⁹

Na počátku sedmdesátých let 19. století doplňují nové železnice rodící se pražský železniční uzel. Rozhodující úloha přitom připadla tzv. Pražské spojovací dráze, založené roku 1866 a vedené z Hrabovky pod Vítkovem Vinohradským tunelem a podél Botiče na Smíchov. Její koncesní oprávnění bylo poté zanedlouho přeneseno na společnost Dráhy císaře Františka Josefa, která právě v té době doplňovala svou základní trasu z Vídně přes Gmünd a Plzeň do Chebu o odbočku z Gmündu přes Třeboň, Tábor a Benešov do Vršovic. Odtud měla trať podejít hřeben Vinohrad dlouhým tunelem. Klíčový význam Pražské spojovací dráhy v systému pražských železnic podtrhlo vybudování nového nádraží.

První návrh neobstál a podle požadavků komise byl vypracován projekt nový a předložen počátkem dubna roku 1867 ministerstvu obchodu ke schválení. Trvalo však ještě dva roky, než se začalo stavět. I když již roku 1866 císař rozhodl, že Praha přestává být pevností, železniční projektanti byli natolik prozíraví, že se zbořením hradeb nekalkulovali a umístili nádraží Františka Josefa za hradby pod svahem Vinohrad na ploše v podstatě volné, až dosud pokryté zahradami a stromořadím. To umožnilo, že po zboření hradeb roku 1875 byl před nádražím založen rozsáhlý park s rybníčkem a skalkou.²⁰ Jakmile byly odhadnuty a vykoupeny pozemky, začalo v roce 1869 několik set dělníků odkopávat nerovné území, bourat hostinec Sakrabonku a přilehlá stavení a kopat základy pro nádražní budovu. Podle koncese měla být trať z Gmündu do Prahy dána do provozu do 31. prosince 1871, takže stavební podnikatelé nemuseli s prací příliš spěchat. Měli na stavbu dva a půl roku. Je třeba ovšem dodat, že rozhodujícím stavenišťem nebylo vlastní nádraží, ale obtížná stavba přilehlého Vinohradského tunelu.

Nádražní budovu navrhli ve stylu inspirovaném převážně klasicismem a renesancí architekti Josef Ignác Ullmann a Antonín Barvitijs, kteří projektovali také budovu nádraží Františka Josefa ve Vídni. Pražské nádraží, dokončené v roce 1871, mělo koncepci honosné vily. Obdélný dvoupatrový blok se dvěma nárožními věžemi členil čtrnáctiosý vstupní portikus. K této kompozici připojili z obou stran boční arkádové chodby spojující hlavní budovu s okrajovými přízemními pavilóny, opatřenými rovněž portikem s toskánskými sloupy. Tímto loubím přijížděly na nádraží ekvipáže. V levém křídle byly sály pro cestující, v pravém dvorní salóny.



Hala hlavního nádraží nad kolejí

Byl to architektonicky působivý celek, ovlivněný v konceptu vídeňským Severním nádražím, ale jednodušší a kompaktnější. Stavba však nepředpokládala perspektivní rozvoj železniční dopravy, a tak musela po třiceti letech ustoupit modernější a funkčně způsobilější budově Josefa Fanta, který zvítězil v soutěži, vypsané roku 1899.²¹ Fanta navrhl symetrický objekt s centrální kupolovitou dvoranou, spojenou postranními křídly zakončenými vyššími věžovitými budovami; v první variantě vycházel ještě z barokní inspirace. Až teprve výsledný projekt vykrytalizoval do podoby, jak ji známe dnes. Proti klidným a přísným liniím původní budovy vynikla nová s dekorativní secesní výzdobou průčelí i interiéru. Sešli se tu nejlepší výtvarníci – umělci té doby. Sochaři Stanislav Sucharda a Stanislav Folkmann vyzdobili alegorickými plastikami vysoký štít nad zaklenutým oknem ve střední části kompozice průčelí. Čeněk Vosmík vytvořil na jižní věži sochy géníů, držících zeměkouli. Dekorativní výzdobu fasády dovršil Ladislav Šaloun, který se rovněž podílel na vnitřních sochařských pracích. Nástěnné malby dvorních místností (dnes vládního salónku) byly svěřeny malířům Václavu Janšovi a Viktoru Strettiimu.

To jsou však jen jména nejznámějších. Pro doplnění by mohl následovat seznam mistrů

řemeslníků, jednotlivců i firem, které prováděly práce stavitelské a tesařské, železné konstrukce, polévané prejzy na střechu, práce řezbářské, štukatérské a kamenické, keramické obklady stěn, teracové podlahy a jednotlivé doplňky jako lustry, kamna, hodiny. Bohužel se architektu Fantovi nepodařilo zajistit stálý dozor na provádění prací, jak si sám stěžuje v dobovém časopise.²² Přesto se jednalo o jedinečnou kooperaci všech umělců a řemesel. Vytvořil se tak jednotný reprezentativní a současně funkční celek.

Stavba probíhala v letech 1901–1909 za plného provozu a postupného nahrazování jedné části druhou. Současně s výstavbou nové drážní budovy probíhaly i práce v celém areálu, rekonstrukce kolejíště, výstavba kryté dvorany a podchodů.

V listopadu roku 1901 vypsal o ředitelství drah veřejnou soutěž na kovovou konstrukci nádražní dvorany nad plochou 227,4 x 76,2 m. Šlo o perónovou střechu o šířce 9,5 m u přijímací budovy a o dvě shodné obloukové konstrukce nad čtyřmi a třemi kolejemi a nástupiště o rozpětí 33,3 metru a výšce oblouku 18 m. Nabídku s plány podalo šest zájemců, práce byla zadána pražské továrně S. Bondy, jejíž nabídka byla nejvýhodnější co do ceny i váhy. Autorem projektu byl ing. J. Marjanko. Po jeho smrti na konstrukci pracoval ing. R. Kornfeld. Montáž železné nýtované konstrukce nádražní dvorany sestávající z 21 oblouků a tří spodních kloubů začala 1. srpna 1905 a skončila v roce 1906.

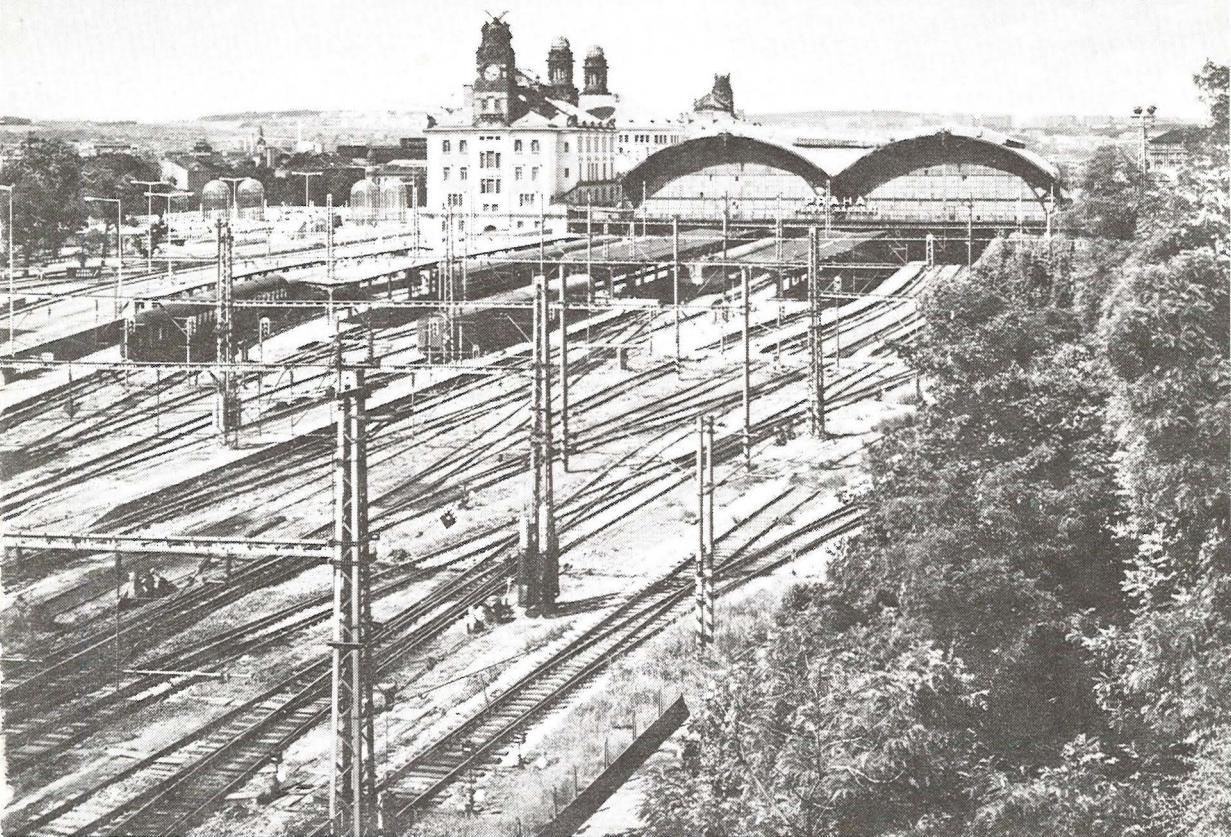
Ačkoliv Fantova koncepce byla velkorysejší než Barvitiova, dosloužila i ona. Přestala vyhovovat neustále se zvyšujícím potřebám na moderní železniční dopravu. Po mnoha dlouhých diskusích bylo rozhodnuto neřešit tentokrát modernizaci formou demolice, ale rekonstrukcí a rozšířením.

Nelze samozřejmě předpokládat, že se stavba stane pouze konzervou starých dávných časů jenom proto, že se jedná o památkově chráněný objekt. Je však třeba vzít v úvahu hodnotu secesní architektury uznávané u nás i v zahraničí, slučující v sobě jednotu technického i uměleckého řešení a dokumentující kvalitu řemeslné práce. Je to stavba začleněná do života velkoměsta a napojená na jednu z nejdůležitějších dopravních tepen naší země.

Změnili se lidé, změnily se potřeby, organizace i způsob dopravy. Přibyla magistrála a metro. Hlavní nádraží už není v klidové zóně za hradbami města, na kraji rozsáhlého parku, jak bylo původně situováno. Stalo se důležitým komunikačním uzlem v centru nejkoncentrovanější zástavby. Z toho důvodu přibyla nová hala, která měla za úkol převzít všechny provozy, které jakoby vykypěly ze staré budovy. Té se velmi odlehčilo a mohlo by se přistoupit k úpravám vedoucím k prodloužení její životaschopnosti. Práce na projektu celkové rekonstrukce však byly zastaveny a realizace odložena na neurčito. Dosavadní provizória nejsou řešením. Způsobují další devastaci secesní stavby a zvyšování nákladů na její výhledovou rekonstrukci. Každý den oddálení generální opravy znamená ztrátu nenahraditelných hodnot, anebo nahraditelných za mnohonásobnou cenu. Inženýrské sítě dožily. Protože se očekává rekonstrukce, budova se neudrzuje. Kdy se však začne s rekonstrukcí, když ještě není hotový projekt?

Po konfrontaci s představenou odbavovací halou na nás ve staré budově dýchne smutek a stesk i obava z blížícího se zániku. Musí to tak být?

Nová hala a vlastně i Severojižní magistrála se musely přizpůsobit historické památkově



Kolejiště hlavního nádraží

chráněné Fantově budově. Ta se však i přes nově opravenou fasádu (oprava trvala téměř celé desetiletí, zatímco kompletní novostavba za provozu včetně demolice původního objektu se omezila jen na osm let) stává ruinou a nezasvěceného návštěvníka může svést k mylným závěrům o její ceně.

Názor, že co je neudržované, zchátralé a špinavé, nemůže mít estetickou kvalitu, je chybný a jeho zastávání vede k záměrné manipulaci se skutečnými hodnotami. Představa o tom, že památek máme mnoho a jejich udržování je přepych, který si nemůžeme dovolit, je však dodnes zakořeněná a vyplývá ze zvláštního nepochopení definice životního prostředí.

Možná právě ona byla jedním z důvodů demolice další významné stavby na místě novoměstských hradeb – nádraží Těšnov, původně koncového nádraží odbočky Rakouské severozápadní dráhy.

Tato koncesionářská společnost dostala v roce 1870²³ povolení zřídit trať z Vídně přes Znojmo, Kolín, Mladou Boleslav a dál k severním hranicím. Odtud mělo být spojení na Berlín a Hamburk. Spleťtité machinace a nedostatek českého kapitálu způsobily, že trasa míjela naše hlavní město asi o 30 km. Bylo proto rozhodnuto vybudovat přípojku Lysá nad Labem-Praha. Měla končit třemi nádražími: uhelným v Libni, nákladním na Rohanském ostrově v Karlíně a osobním Na poříčí. Podobně jako v případě prvního osobního nádraží státní dráhy, nádraží Praha-střed, byl i tady sveden boj Karlín versus Praha. Nakonec zvítězilo pražské Poříčí. Na místě zbořených hradeb a Poříčské brány měla vyrůst monumentální reprezentativní budova a na volné ploše mezi Královskou třídou a mlýnským pramenem Helmovských mlýnů prostorné přednádraží.

Provoz na nové trati byl zahájen 4. října 1873 a končil provizorně na Rohanském ostrově, neboť vlastní zahájení stavby koncového objektu se právě pro ono dlouhé rozvažování opozdilo.

Současně s tím, jak rostlo nádraží, mizely hradby. S jejich bouráním v těchto místech se začalo v červenci 1874 a již 15. října 1875 byla novostavba, jež je nahradila, kolaudována. Navrhl ji architekt Karel Schlimper.²⁴

Střední část s dvoranou tvořil antikizující triumfální oblouk. Na něj navazovala dvě nižší křídla s jednoduchou klasicizující fasádou, zakončená nárožními věžovitými útvary. Předlohu k dekorativní výzdobě poskytla převážně antika a renesance. Reprezentační byly především interiéry čekáren vládních salónků s bohatou štukovou výzdobou stěn a stropů, doplněnou malbami. Budova byla v době vzniku považována za jednu z nejkrásnějších svého druhu ve střední Evropě. V původní podobě se dochovala až do roku 1972, kdy přestala sloužit železniční dopravě. V souvislosti s výstavbou magistrály bylo v roce 1977 ubouráno severní křídlo. Objekt zaplnily kanceláře a skladiště Doprastavu.

Úvahy o jeho vhodném využití směřovaly k několika různým řešením. Postupně měl být adaptován pro tržnici, studentskou menzu, výstavní pavilón, vzorkovnu podniku zahraničního obchodu a muzeum. Poslední z jmenovaných náplní by byla vytvořila z bývalé nádražní budovy protiváhu opodál stojícímu Muzeu hlavního města Prahy. Tento záměr však nebyl, především pro velké finanční náklady a komplikovanou polohu vzhledem k magistrále, realizován a těšnovské nádraží bylo v roce 1985 zbořeno.

Zbyl jen fragment parkové úpravy a alespoň jedna část plánovaného souboru – Muzeum hl. m. Prahy. Založilo je sdružení ustavené v roce 1881. Základ uměleckých, umělecko-řemeslných a historických sbírek byl zprvu soustředěn v bývalé kavárenské budově, vystavěné roku 1878 v Poříčském parku, který se rozkládal na karlínské straně právě bouraných hradeb.²⁵

Pavilón brzy nestačil narůstajícímu materiálu, a tak se dál hromadil v pražských věžích, v kostele sv. Václava a na jiných místech. Celý rozsah se pak ukázal na Národopisné výstavě roku 1895. Ta také dala podnět k přístavbě kavárenského pavilónu. Návrhy z let 1893–94 nebyly komitétu muzea schváleny. Přístavba se zdála nedůstojná dané úlohy, a tak městská rada zadala projekt na novou budovu Antonínu Balšánkovi. Návrh byl roku 1895 přijat. Stavba započala roku 1896 a trvala necelé dva roky. Pavilón sloužil po dobu stavby jako



Budova Muzea hlavního města Prahy

zařízení staveniště a administrativní budova a byl zbořen v roce 1977 v souvislosti s výstavbou Severojižní magistrály. Nový objekt měl tři patra uspořádaná ve dvě křídla, která byla spojena ústředním motivem schodišťové haly. V suterénu nalezlo své místo lapidárium, v přízemí prehistorie, užité umění a oddělení církevní, v prvním patře pražské památky, oddělení cechovní a zbrojní síň. V sálech druhého patra byly zavěšeny malované stropy z domu U císařských, přemístěné později do nově adaptované administrativní budovy Muzea hl. m. Prahy v Kožné ulici.

Tympanon hlavního průčelí a socha Prahy nad ním je prací Ladislava Šalouna. Z dalších autorů výzdoby můžeme uvést Stanislava Suchardu, Karla Liebschera, Václava Jansu, Viléma Amorta a Antonína Procházku. Budova Muzea hl. m. Prahy²⁶ slouží svému původnímu účelu od roku 1898 dodnes. Její dominantní poloha uprostřed městských sadů (dnes Jana Švermy) byla potlačena trasou magistrály vybudované v 60.–70. letech tohoto století a vedoucí téměř po linii někdejších hradeb.

Tato nová komunikace prochází kolem hlavního nádraží, Smetanova divadla a Národního shromáždění, nad Václavským náměstím se rozdvouje, aby se vyhnula další monumentální budově bývalého hradebního pásma, budově Národního muzea.

Národní muzeum bylo vystavěno v letech 1885–90, nepatrně vlevo od místa, kde stávala dřevěná Aréna na hradbách. Již tehdy se při volbě polohy ozývaly kritické hlasy:

„Staveniště to bylo slavnou obcí Pražskou museu darováno, a proto hlavně jest kritika staveniště toho jaksi nemožná. Dozajista bude museum na takové krásné výšině se vyjímati. Má však místo takové též své stinné stránky. Za jedno jest prostor, na kterém nová budova má státi, pro všechny budoucí časy přesně omezen a nějaké rozšíření budovy musejní jest pro budoucnost nemožno. Veřejné ulice vpravo i vlevo, napřed i vzadu ohraničují tuto plochu stavební. Kdyby pak jednou nastala nutná potřeba rozmnožení sbírky musejní, tedy nebude nic jiného možno, než že se budou muset sbírky tyto rozdělit na museum historické.“²⁶

Konečnému stanovení místa a realizaci projektu však předcházela dlouhá jednání. Studie na založení Národního muzea byla přijata na schůzi „příspěvatelů“ 15. 4. 1818. Uvedená společnost existovala několik desetiletí. Shromažďovala sbírky a soustřeďovala finanční dotace. Neměla však svoji budovu. Ačkoliv rozhodnutí o výstavbě padlo v roce 1864, záležitost se vlekla dalších dvacet let. Roku 1884 byl vypsán konkurs, jehož se zúčastnilo šest domácích architektů, a to Antonín Barvitijs, Hanuš Koch, Josef Schulz, Antonín Wiehl, František Schmoranz a Achile Wolf. „Kromě toho má býti veřejným prohlášením všem v Čechách a kromě Čech žijícím z Čech rodilým architektům na vůli zůstaveno zúčastniti se konkursu k získání skic vypsaneho.“²⁷ Z dvaceti sedmi projektů odevzdaných 15. března 1884 vybrala komise tři nejlepší, a to Schulzův, Schmoranzův a Kochův.

První cenou ohodnocený Schulzův projekt „počítá zvláště s malebným a jasným seskupením hmot, kterého docíleno hlavně kupolí, jež ladně celek korunuje.“ Ačkoliv to nebylo v podmínkách soutěže, navrhl Schulz pod kupolí Pantheon, kde měly být umístěny sochy a bysty „hrdinů ducha české naší vlasti“. Za klad projektu považovala komise jasné a přehledné řešení půdorysu a fasády, situování přednáškových sálů a dostatečně velké dvory, umožňující dobré osvětlení. Jako nepřilíš dobré posuzovala řešení schodů a vchodů. Schulz projekt upravil.

Čtyřpodlažní budova byla koncipována na obdélníkovém půdorysu se dvěma dvory. Nároží zvýraznily kupolky na čtyřboké základně. Ve středu hlavního průčelí vynikl rizalit členěný v prvních dvou podlažích vysokým řádem vchodových arkád. Na ně navázaly sloupy nesoucí trojúhelníkový tympanon se zlaceným nápisem „Regni bohemiae“. Vyvrcholení vytvořil vysoký tambur s kupolí a lucernou. Ostatní části fasády modeluje v prvních dvou podlažích plastická rustika, nad ní pak v průčelí sloupy přecházející v ploché pilastry s korintskými hlavicemi s kladím, římsou se zubořezem a atikou zčásti plnou a zčásti prolamovanou balustrádou. Pro dekorativní architektonickou výzdobu hledal Schulz inspiraci v antice a především v pozdní italské renesanci. Bez vlivu nezůstalo ani soudobé evropské dění.

Roku 1885 stavba započala. Práce rychle pokračovaly a roku 1890 se už projednávalo umístění sbírek. Současné s architektonickým řešením vstala otázka výtvarné výzdoby.



Národní muzeum

Práce sochařské i umělecko-řemeslné probíhaly souběžně, zatímco malíři se opozdili. Až v roce 1895 byli získáni pro výzdobu Pantheonu malíři Václav Brožík, Vojtěch Hynais a František Ženíšek, kteří svou práci dokončili roku 1902. Historické malby provedl Julius Mařák, návrh sgrafit pro dvorní fasády Josef Fanta a Celda Klouček.

Projekt byl proti původnímu soutěžnímu návrhu pozměněn především v oblasti vstupu a komunikací. Z plochy stoupajícího náměstí vystupuje zdvižená rampa, umožňující přístup

k muzeu jednak symetricky řešeným schodištěm, jednak rampou. Původní záměr byl zakončit dispozici Václavského náměstí sochou sv. Václava, umístěnou na vysokém podstavci na vrcholu schodiště. Z tohoto projektu sešlo, jak uvádí časopis *Architektonický obzor* z roku 1895,²⁸ především pro odpor autora Josefa Václava Myslbeka, který si přál, aby socha byla umístěna do volného prostoru a sám navrhl horní třetinu náměstí, přibližně nad křižovatkou ulic Ve smečkách a Opletalovy. Koncepce se tedy změnila a na rampě stanulo pět alegorických soch v nadživotní velikosti od Antonína Wagnera. Pod sochami tvoří dekorativní kaskády polokruhová fontána s třemi nádržemi. Celou kompozici rampy navrhl autor budovy Josef Schulz. Na ni navazuje sloupový vestibul s monumentální schodišťovou halou, probíhající všemi patry a zakrytou proskleným stropem.

Exteriér i interiéř doplňují sochařská a malířská díla ztvárňující výjevy z dějin a báji českého národa a symbolizující všechny druhy umění a základní vědní obory. Nejvýznamnější tvůrci své doby společně dokonpovali celek českého Národního muzea. Započali a zároveň ukončili vývoj této budovy, jež se stala významným dokumentem, architektonickou památkou nejvyšší kategorie, avšak bez možnosti dalšího růstu a přetváření, tak jak předvídal soudobý komentář v *Architektonickém obzoru*.

Komplex za předpokladu dokonalé péče se měl stát monumentem dokládajícím vyspělost české vědy a kultury. Jeho případné rozšiřování, problematičké i kompozičně, zamezila další okolní zástavba a posléze i rozvoj komunikačního systému, ne právě ideální ve vztahu k historickému centru Prahy.

Co říci závěrem? Těchto několik uvedených monumentálních budov, výstavných a reprezentačních jak svým architektonickým pojetím, tak i architekturou, zůstalo torzem možné velkorysé koncepce novoměstské okružní třídy. Mohla a snad i měla vzniknout jako důležitá komunikační tepna s pásem parkových úprav a stromořadí, měla v sobě sloučit oázu klidu i poslání kulturní a zároveň poskytnout základní propojení historického jádra s předměstími. Oprávněnost její existence potvrdila nakonec i magistrála. Ta však plní jen jednu složku této funkce, složku dopravní. Postupně likviduje zbytky parků vzniklých na místě hradeb a potlačuje význam před sto lety vybudovaných reprezentačních objektů, a co více, ohrožuje jejich existenci. Vazba na centrum města je velice komplikovaná a magistrála znamená spíše předěl, nežli propojení. Důležitost komunikace je nepopíratelná. Můžeme však jenom litovat, že jí prozíravost našich předků nepřipravila lepší podmínky. Na jejich omluvu lze říci, že tehdy ještě neexistoval Gottwaldův most a okružní třída tak postrádala patřičné napojení.

Dotvoření předpolí, podnože a obou břehů tohoto provozního řečiště na svůj čas teprve čeká, alespoň v těch místech, kde by to neznamenal demolici hodnotné výstavby z 19. století.

POZNÁMKY

¹ Wirth, Z.: *Opevnění Prahy*, Zmizelá Praha 5, V. Poláček, Praha 1948, s. 26.

² Roubík, F.: *K počátkům pražských sadů v první polovici 19. století*, Kniha o Praze 1958, Orbis, Praha 1958, s. 175.

- ³ Hons, J.: Velká cesta, čtení o dráze olomoucko-pražské, Praha 1947; týž: Šťastnou cestu, Orbis, Praha 1961, s. 131.
- ⁴ Streit, J.: Boj o nádraží, Divy staré Prahy, Mladá fronta, Praha 1958, s. 329.
- ⁵ Ruth, F.: Kronika královské Prahy, díl I, Praha 1906, s. 232.
- ⁶ viz pozn. 3
- ⁷ Plány – archiv Správy dráhy, Dlážděná 5, Praha 1.
- ⁸ Jan Perner, český inženýr a konstruktér (1815–1845), Hons, J.: U kolébky železných drah, Život a dílo Jana Pernera, SNTL, Praha 1954, s. 129–166.
- ⁹ Restaurační pavilón – dokumentace z roku 1872, schválena 1873 a téhož roku realizována. Rovněž tak kovová konstrukce odjezdové haly.
- ¹⁰ Stavebně-historický průzkum, Architektonické a památkové vyhodnocení, SÚRPMO prosinec 1974.
- ¹¹ Archiv Drahostav, Španělská ul., Praha 2.
- ¹² viz pozn. 11
- ¹³ Benešová, M.: Česká architektura v proměnách dvou století 1780–1980, SNP, Praha 1984.
- ¹⁴ Herrmann, I.: Před padesáti lety, Topič, Praha 1924, s. 177.
- ¹⁵ Javorin, A.: Pražské arény, Orbis, Praha 1958.
- ¹⁶ Javorin, A.: Divadla a divadelní sály, Praha 1949, s. 80; Hoffmann, J.: Theaterwerk der Architekten Feller und Helmer, Wien 1983, s. 106–107.
- ¹⁷ viz pozn. 15
- ¹⁸ viz pozn. 15
- ¹⁹ Hons, J.: 100 let pražského nádraží, jubilejní tisk, Praha 1967
- ²⁰ Novotný, J.: Pražské sady, Vrchlického sady, STN, Praha 1977, s. 34.
- ²¹ Fanta, J.: Studie nové přijímací budovy dráhy císaře Františka Josefa v Praze, Architektonický obzor 1903.
- ²² viz pozn. 21, s. 24.
- ²³ viz pozn. 3, s. 139.
- ²⁴ Štursa, J.: Budova bývalého nádraží Praha-Těšnov, Staletá Praha XIII, Panorama, Praha 1983, s. 125.
- ²⁵ viz pozn. 1, s. 32.
- ²⁶ Míka, Z.: Sto let Muzea hl. m. Prahy, Staletá Praha XIV, Praha 1984, s. 189; Pupal, V.: Muzea a galérie v ČSR, Praha 1970, s. 39.
- ²⁷ Konkurence na plány pro zbudování nového musea království Českého, Zprávy spolku architektů a inženýrů XIX, 1884, s. 101.
- ²⁸ Fontána před zemským museem na Václavském náměstí, Architektonický obzor č. 2/1905, s. 8.