VLTAVA, PŘÍBĚH JAK Z ČERVENÉ KNIHOVNY?

Příběh, do něhož vstupuje hlavní hrdinka jako nebohá služtička, avšak v průběhu děje se vlivem šťastných okolností stane velmi vznešenou dámou, by člověk asi čekal spíš v pokleslé fabulaci románů červené knihovny než v seriózním výkladu populárně naučné řady *Zmizelá Praha*. A přesto zde předkládáme čtenáři příběh nikoliv nepodobný. Naše hlavní hrdinka, řeka Vltava, má na jeho počátku nezáviděníhodné služebné postavení. Téměř na každém metru jejího břehu postavil člověk nějaké zařízení, které ji využívá a zaměstnává, čerpá z ní energii, bere si její vodu, v létě těží z jejího dna písek a v zimě z její hladiny led. V ději příběhu se ovšem cosi přihodí, prozatím předpokládejme, že spíše něco přirozeného než zázračného, a tatáž řeka je z otrocké služby nejen vysvobozena, ale stává se dokonce opěvovaným zdrojem radosti, estetického požitku, sportovního vyžití a přečetných rekreačních funkcí. Současně se vltavské břehy mění ze zanedbané periferie ve výstavný salon města. Právě příběh této absolutní funkční a vzhledové proměny řeky Vltavy a jejích břehů na území Prahy budeme v této knize sledovat. Nepůjde tedy o žádnou ucelenou historii říční plavby či voroplavby, vodních staveb či sportů, mostů či nábřeží. Toho všeho se sice také dotkneme, ale hlavní ambicí knihy je ilustrovat ten dramatický a fatální přerod služtičky ve vznešenou dámu.

Pražské břehy se v časovém úseku pouhých několika desítek let změnily k nepoznání a zároveň ztratily všechny funkční atributy, typické pro řadu předchozích staletí. I když se z tohoto úhlu pohledu mohou zdát tak razantní zásahy jako příliš drastické, přinesly Praze nejen nové hodnoty z hlediska urbanismu a architektury, ale především zcela přirozeně souzněly s proměnou způsobu městského života a společenskou poptávkou.

Máme velkou výhodu, že nejstarší fotografické veduty města byly vytvořeny již v 60. letech 19. století, kdy pražské břehy ještě žily a fungovaly postaru, a můžeme si je tedy prohlédnout v jejich tradiční podobě na zcela autentickém zobrazení. Další výhodou je to, že pražský terén nabízí řadu přirozených vyhlídkových stanovišť v blízkosti řeky (Petřín, Letná, Vyšehrad), která lákala k zobrazení města nejen středověké vedutisty, ale i jejich následovníky, včetně

průkopníků fotografie 19. století. Některá místa byla natolik oblíbená všemi generacemi fotografů, že bychom z jejich snímků mohli sestavit bohatou časosběrnou řadu.

V PRAZE PŘED 150 LETY

Jaká byla Praha 60. let 19. století, město, v němž náš příběh začíná? Starosvětská, tradiční, klidná až ospalá. Vše, co se dělo v oblasti řemesel, obchodních živností a hospodářského dění kolem řeky, měla vyzkoušeno již řada předchozích generací, bylo to vykonáváno s rutinou, staletou zkušeností a v rámci dobových možností dovedeno k dokonalosti. Nic tehdy ještě nenasvědčovalo tomu, že by se staletími prověřený koloběh prací a činností měl nějak zásadně proměnit, natož že by měl zcela zaniknout.

Využití břehů v historické Praze mělo tři hlavní podoby. Za prvé se na březích rozkládaly rozlehlé ohrady s dřevem, v nichž pracovali dřevaři i parní pily. Za druhé do řečiště vybíhaly a kolem jezů se kupily mlýny a další zařízení využívající proud a spád řeky k pohonu vodních kol, případně vodu jako surovinu a řeku jako stoku. Za třetí břeh sloužil jako náplavka.

Na téměř každé historické fotografii uvidíme na hladině řeky vory. Plavba dřeva z jihu Čech do Prahy a jeho následné zpracování nebo převázání vorů a plavba dál na sever byly nejcharakterističtější činností související s řekou. Prameny vorů vidíme u všech břehů, zejména však v Podskalí, pod Vyšehradem a v Podolí. V širokých a dlouhých seskupeních čekají na strojní zpracování ve velkých parních pilách (Schwarzenberská v Podolí či na Františku a Lannova také na Františku), na zpracování ruční v dřevařských ohradách (v Podskalí, na Rejdišti, na Františku i jinde) nebo na otevření vorových propustí k plavbě na sever. Potřeba stavebního dřeva na krovy, stropní konstrukce či lešení a spotřeba dříví palivového byla totiž nesmírně vysoká. V domácnostech se tehdy topilo převážně dřevem a rovněž ve stavebnictví bylo dřevo stále nezastupitelným materiálem. Kromě vorů se po proudu samotíží plavily z obcí jižně od Prahy rovněž mělké nákladní čluny se zbožím. Šlo zejména o obilí, zeleninu, brambory a jiné potraviny, lomový kámen a další kamenivo, např. na pražskou dlažbu, dřevěné řezivo, cihly, písek a ostatní stavební materiál. Tyto čluny dlouhé několik desítek metrů byly většinou vykládány na výtoňské nebo šítkovské náplavce, dokázaly však proplout i propustmi pražských jezů až k přístavišti Na Františku. Odtamtud byly buď prázdné vlečeny koňmi zpět proti proudu po potahové stezce, tzv. odkoníčkovány, nebo se v Praze prodaly pro další naložení a plavbu k severu.

Vizuálně výrazným prvkem zástavby břehů byly již od středověku budovy či přímo drúzy mlýnů. S nimi byly pohledově téměř srostlé kamenné vodá-

renské věže, z nichž se všechny čtyři ve vnitřní Praze zachovaly dodnes, a tak nám mohou v mnoha případech sloužit jako orientační body při srovnávání historických vyobrazení se současností. Vodní kola nebyla využívána pouze k mletí obilí a pohonu vodárenských čerpadel, ale také k pohonu mechanických strojů v brusírnách, hamrech, pilách a v dalších řemeslných dílnách či továrničkách. Aby se vodní kola točila a stroje mohly zdárně pracovat, bylo zapotřebí zajistit dostatek vody. Ovšem Vltava byla v tomto ohledu vždy nevyzpytatelná, stav vody kolísal a nebyla nouze o střídání povodní s extrémním suchem. Vodu pro mlýnská kola měly proto zadržovat jezy, které vytvářely umělé vodní zdrže a odváděly proud k náhonu vodních kol. Pražské jezy, které dnes vnímáme již jen jako estetický prvek tradičního panorámatu města, měly kdysi mimořádně důležitou praktickou úlohu.

Úsek břehu, jenž umožňoval komukoliv bezprostřední kontakt s řekou, se nazýval náplavkou. Terén při náplavce nebyl zvýšen ani zpevněn, byl zde naopak udržován povlovný přístup do řeky pro vozy a koně. Přístup k vodě využívali pískaři a ledaři, byly zde vykládány a nakládány nákladní čluny, plavili se zde koně, pralo prádlo a vykonávaly další činnosti, k nimž obyvatelé města mohli potřebovat řeku. Vzhledem ke svým hospodářským funkcím pražské břehy v 60. letech 19. století nenabízely žádné výletní či vycházkové aktivity, s výjimkou prvního pražského korza na Staroměstském nábřeží mezi Staroměstskými mlýny a řetězovým mostem Františka I. Ostatně břehy nebyly ani podélně průchozí jako dnes, ulice a uličky vedly ze středu města většinou kolmo k řece zejména směrem k náplavkám. Kdo neměl pádný důvod tato místa navštívit, nechodil tam.

POČÁTKY A PRŮBĚH PROMĚNY

První pražskou vltavskou stavbou, která byla předzvěstí velkých proměn, byl řetězový most Františka I. a s ním související Staroměstské nábřeží, zbudované v letech 1839–1845. Tento počin se ovšem nezrodil z podnětu města, most postavila jako podnikatelský záměr akciová společnost význačných českých průmyslníků a osobností, zatímco výstavba nábřeží jako předmostí nového mostu a zároveň důstojného okolí zamýšleného pomníku zemřelého císaře byla nápadem zemské vlády pod vedením hraběte Karla Chotka, který svůj zájem o rozvoj a zvelebení Prahy osvědčil i v mnoha jiných případech (Chotkovy sady, Chotkova silnice, promenáda po novoměstských hradbách). Pražská obec v té době neměla ani finanční prostředky, které by jí podobnou investici umožnily, a proto se ještě nejméně dvě následující desetiletí zdálo, že výstavba prvního pražského nábřeží byla jen ojedinělým stavebním výstřelkem. Byl to však počin, který pražská obec úspěšně zopakovala hned poté, co

se hospodářsky i společensky během čtvrt století vzchopila, a během dalších 60 let pak ještě mnohokrát.

Metoda byla jednoduchá a logická: Stavební odbor magistrátu zpracoval projekt, město postupně vykoupilo příslušné pozemky, byl vyhledán dodavatel stavby a stavba zrealizována. Velmi často byla nábřežní zeď předsunuta do řečiště, a tak nebyly nároky na výkup pobřežních pozemků velké. Na některá nábřeží, zejména Palackého (dnes severní část Rašínova), vystavěná v souvislosti se stejnojmenným mostem v letech 1876–1879, bylo ještě desítky let po jejich vzniku pohlíženo jako na nesmyslnou bariéru, za níž probíhal na původním terénu spojeném s řekou klenutými průchozími tunely, tzv. čapadly, tradiční řemeslný a obchodní život, držící se houževnatě starých zvyků a pořádků. I tato zkušenost byla důležitým poučením pro projektování nábřeží v desetiletích na přelomu 19. a 20. století: Nábřežní zdi již nebyly tak vysoké jako v případě nábřeží Palackého, místo čapadel byly postaveny rampy pro sjíždění vozů z horní úrovně nábřeží, bylo vybudováno široké praktické podbřeží včetně náplavek a instalovány prvky pro kotvení lodí. Skutečné výhody koncepce pražských nábřeží se však v plné síle projevily až po jejich dokončení a vzájemném propojení, kdy mohly být naplno využity pro komunikaci podél řeky a výstavbu velmi kvalitního bydlení.

Zdá se tedy, jako by stavba nábřežních zdí byla kapricem pražské obce pro trápení dosavadního obyvatelstva na pobřeží a pro zhmotnění její touhy po moderním vzhledu města, ale nebylo tomu tak. Nábřežní zdi měly především význam pro ochranu proti častým povodním a pro zkvalitnění průtoku řeky pro plavbu. Na stavbu pražských nábřeží plynule navazovala opatření státní tzv. kanalizační komise, zřízené v roce 1896 pro projektování a realizaci vodních děl, umožňujících plynulou plavbu mezi horní a dolní Vltavou přes Prahu a dále po Vltavě do Labe. Některé nábřežní stavby a úpravy břehů byly tedy provedeny ve společné režii města a státu po stránce projekční, organizační i finanční (plavební komory a jejich okolí, přestavby jezů).

Co bylo řečeno o pražských nábřežích, platí i o pražských mostech. Nejprve při stavbě řetězového mostu Františka I. město jen přihlíželo, ale od 60. let 19. století se rozběhl maraton výstavby, který se nezastavil dalších 70 let. Během ní dokonce již některé mosty zestárly a musely být vyměněny. Jde zejména o všechny tři pražské mosty visuté, které se pro dlouhodobou existenci neosvědčily. Tím větší je třeba vzdát hold mostní kanceláři a později mostnímu odboru pražského magistrátu pod dlouholetým postupným vedením jeho dvou šéfů a zároveň praktikujících mostních projektantů, Ing. Jiřího Soukupa (1855–1938) a Ing. Františka Mencla (1879–1960), kteří souboru sedmi pražských mostů vzniklých mezi lety 1901–1933 vtiskli sjednocující konstrukční řešení s odlišnou architekturou a uměleckou výzdobou nejlepších tvůrců té doby. Struny harfy, jak je sled pražských mostů často

nazýván při pohledu z letenského svahu k jihu, jsou právě jejich společným dílem.

Velkou proměnu postavení řeky ve městě však nezpůsobily jen nové mosty a nová nábřeží, byly to především nové úlohy v životě obyvatel, které řeka plnila, a jejich odlišné vnímání řeky. Zatímco do 60. let 19. století se na říční hladině jako plovoucí objekty objevovaly pouze vory a nákladní lodě, od roku 1860 na ní mohl Pražan zahlédnout veslaře a od roku 1865 i výletní parník. Obě aktivity – řeka jako místo pro sport a výletní trasa – se v dalších desetiletích těšily značné oblibě, přičemž postupně přibyla též masová návštěvnost plováren, které se objevují u každého příhodného břehu. Časem se připojuje i vodní turistika a veslařské závody, podél řeky se zřizují výletní hostince, lázeňské areály a pražská paroplavba rozmnožuje svoji flotilu téměř geometrickou řadou.

Útlum tradičních řemesel, klesající potřeba dřeva a nahrazení vodní síly účinnějšími zdroji energie téměř bezbolestně uvolňují pozemky bývalých pil, dřevařských ohrad a mlýnů. Místo nich vznikají na zvýšeném terénu břehů moderně vybavené činžovní domy s žádanými panoramatickými výhledy. S vědomím, že i ony budou vidět zdaleka, je stavitelé vybavují podle svého vkusu a předpokládaného zájmu budoucích obyvatel výstavnými fasádami, na nichž se rozehrávají dobové stylové a tvaroslovné hry.

Fyzická a funkční proměna řeky byla dokonána v období mezi světovými válkami. Od té doby se již proměňují jen jednotlivosti.

FOTOGRAFIE PRO TUTO KNIHU

Tento svazek řady *Zmizelá Praha* využívá v převážné většině fotografie z veřejných sbírek pražských institucí. Jádro je postaveno na sbírkách Muzea hlavního města Prahy a Archivu hlavního města Prahy. Je to zcela logické, protože právě tyto instituce se ve svém sbírkovém programu zaměřují na historické proměny města Prahy. Protože řeka Vltava Prahu v celkových pohledech charakterizuje, je přirozeně zobrazena na většině ikonických pohledů na město.

Zdroje fotografií nebylo tedy tentokrát obtížné vyhledávat jako v případě jiných tematických celků, bylo však nutné najít klíč k jejich řazení a výběru. Pro tento účel byly břehy rozděleny do přirozených úseků, které jsou pak dokumentovány snímky v chronologickém sledu. Protože v prvním díle se dotýkáme středu města, kam se soustředily i snahy nejstarších pražských fotografů, máme výhodu, že téměř každý úsek břehu může být doložen obrázky z nejstaršího fotografického období. Teprve v úseku na jih od Vyšehradské skály, tedy mimo čtyři historická pražská města, jsou nejstarší fotografie o desítky let mladší.

[1]

1. Pohled od Sanytrové ulice k Pražskému hradu

Foto autor neznámý, 1866, MMP, inv. č. H 173 742

Tento působivý snímek nechť nám poslouží jako vstupní brána do Prahy 60. let 19. století. Tehdy vznikly nejstarší fotografie publikované v této knížce, které patří současně k nejstarším fotografiím Prahy vůbec. Doba krátce po polovině 19. století bude proto také dolní hranicí období, v němž budeme sledovat proměny řeky a jejích břehů. Přestože Hradčany na snímku pravděpodobně pozná většina z nás, prakticky nic není dnes stejné. Silueta Pražského hradu se změnila dostavbou katedrály, na břehu pod Hradem dnes na místě Jezuitské zahrady stojí Strakova akademie a při Dvořákově nábřeží sice lodě kotví hojně i dnes, ale jsou to plavidla docela jiného typu než tyto nákladní lodě, jednoduše uvázané u kůlů neregulovaného pobřeží. Právě zde na Františku probíhal obchod s prázdnými nákladními loděmi bez výstroje, tzv. naháči, které do Prahy připluly s nákladem po proudu od jihu. Pro obchodníky z jihu bylo totiž snazší lodě zde v Praze prodat, než je táhnout zpět proti proudu. Naháče zde kupovali obchodníci ze severu, kteří naopak v Praze nakoupené zboží naložili a po proudu se plavili dále k svému cíli. Vorovými propustmi četných pražských jezů ostatně nebylo technicky možné, natož bezpečné proplouvat s jinými plovoucími objekty, než byly vory a právě takové mělké nákladní čluny.

[2]

2. Staroměstský břeh od Jánského náměstí k mostu Františka Josefa I.
Foto František Fridrich, 1869, AMP, sign. VI 13/20 (výřez)
Lodní trh s nákladními loděmi – naháči, o nichž byla řeč u předchozího snímku, vidíme na stejném místě na břehu v pravé části této fotografie. Tentokrát stál fotograf na letenském svahu, pod nohama měl pavilon Občanské plovárny a komora jeho fotoaparátu dokázala zabrat panoráma protilehlého staroměstského pobřeží od Jánského náměstí (vpravo) až k tehdy nově dokončenému visutému mostu Františka Josefa I. Za kotvištěm nákladních lodí dále proti vodě vybíhá do řeky skupina bývalých mlýnů čp. 873 v barokní úpravě fasád. Za mlýny se na zpevněném břehu rozkládala schwarzenberská pila s budovou čp. 872, zpracovávající po řece připlavené dřevo. Před ní čekají na vytažení a rozebrání četné prameny vorů. Z další pobřežní zástavby, viditelné v druhém plánu, o níž bude řeč u dalších snímků, dodnes nezbyla již ani cihla. V pozadí vidíme výraznou dominantu Novomlýnské vodárenské věže a ještě dále pod siluetou Vítkova karlínský kostel sv. Cyrila a Metoděje.

3. Mlýny čp. 873 na Jánském náměstí
Foto Jindřich Eckert, Julius Müller'n, 1880, MMP, inv. č. H 000 251
Vltavské průčelí barokní mlýnské skupiny čp. 873. V pozadí hřebeny střech dvou kostelů – vlevo sv. Šimona a Judy, který je zachován dodnes, a vpravo sv. Kříže Většího, který byl zbořen v roce 1890.

4. Mlýny čp. 873 od Jánského náměstí
Foto Jindřich Eckert, Julius Müller'n, 1880, MMP, inv. č. H 000 264
Průčelí mlýnů tentokrát od Jánského náměstí. V době pořízení snímku těsně před demolicí v roce 1880 v objektu sídlila firma Bratři Felklové, továrna na inkoust a barvy.

[3]

[4]

[5]

5. Staroměstský břeh od Jánského náměstí k Františku

Foto autor neznámý, před 1890, AMP, sign. II/13

Autor snímku zhotoveného ze stejného stanoviště jako obr. 2, avšak o 20 let později měl před sebou již mírně proměněnou scenerii. Na místě starých mlýnů, zbořených v roce 1880, vyrostla budova novorenesanční školy čp. 873 určené pro německojazyčné josefovské děti. Její hlavní průčelí směřovalo do Jánského náměstí. V plné činnosti je stále schwarzenberská pila, vory jsou u břehu rozvazovány a jednotlivé klády otvorem v nábřežním tarasu vtahovány dovnitř. V ohrazeném areálu se pak dřevo suší a dále zpracovává podle účelu dalšího použití. Kolem pily je patrná řada zajímavých budov: vpravo čp. 871 z roku 1847 v romantizující fasádě, masivní dům s trojúhelníkovým štítkem za pilou je vojenským transportním domem, tzv. Transporthausem čp. 827, vlevo pak vidíme řadu budov lemující ohradní zdi Anežského kláštera. U Novomlýnské vodárenské věže v pozadí se bělají novogotické Kandertovy (též zvané Eliščiny) lázně před mostem Františka Josefa I.

[6]

6. Stavba Čechova mostu, zakládání pilířů

Foto Ateliér Eckert, 12. 4. 1906, AMP, sign. VIII 290

Most Svatopluka Čecha, nazývaný dnes zjednodušeně Čechovým mostem, byl první mostní stavbou v Praze 20. století. Projekt konstrukce mostu vypracoval magistrátní mostní odbor, architektonické řešení svěřil architektu Janu Koulovi. Zakázku na stavbu mostních pilířů vyhrála v nabídkovém řízení známá stavební firma Müller & Kapsa z Plzně. Na tomto snímku je připraveno montážní lešení pro spouštění kesonu do hloubky několika metrů v hlavním řečišti řeky.