

České vysoké učení technické v Praze

Fakulta architektury

Obor: Dějiny architektury a památková péče

Ústav: 15113 - Ústav teorie a dějin architektury

DISERTAČNÍ PRÁCE

Ing. arch. Mgr. Klára Brůhová

Praha nepostavená

**Nerealizovaný urbanismus v Praze a téma vltavských břehů v kontextu přerodu města
v moderní metropoli**

Praha, 2014/2015

Školitel: doc. Ing. arch. Petr Vorlík, Ph.D.

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji vedoucímu své disertační práce doc. Ing. arch. Petru Vorlíkovi, Ph.D. za konzultace a připomínky.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem disertační práci vypracovala samostatně s vyznačením všech použitých pramenů a spoluautorství.

V Praze dne 29. 12. 2014

Klára Brůhová

OBSAH

Úvod	s. 9
1. Representativní urbanistické tendence v obraze města druhé poloviny 19. století: cesta k uchopení Vltavy jako monumentální osy Prahy	s. 13
1. 1 Praha a neuskutečněná idea „Ringstrasse“	s. 14
1. 2 Pražská asanace	s. 19
1. 3 Objevený potenciál pražských nábřeží	s. 27
2. Městské plánování na prahu nového věku: vltavská pobřeží v kontextu prvních urbanistických soutěží pro pražské obvody	s. 31
2. 1 Historický ráz města a otázka citlivého přístupu novodobých zásahů	s. 32
2. 1. 1 Staré Město a Petrská čtvrť: poučení z asanace?	s. 32
2. 1. 2 Otázka zástavby pod Emauzy: citlivé doplnění vs. nová monumentalita	s. 38
2. 1. 3 Vyšehrad: parcelace, nové dominanty a zeleň	s. 45
2. 2 Pražské panorama a nové dominanty	s. 49
2. 2. 1 Malá Strana: malebná drúza nebo monumentální podnož Hradčan?	s. 49
2. 3 Pražské panorama a role zeleně	s. 63
2. 3. 1 Petřín: zelené návrší vs. vize monumentálního pendantu k Hradu	s. 64
2. 4 Representativní urbanismus a dopravní otázka začátku 20. století	s. 69
2. 4. 1 Letenská komunikace: nová monumentální osa Prahy?	s. 69
3. Vznik první republiky, nové úkoly a urbanistický kontext v hlavním městě Praze	s. 81
4. Nerealizované prvorepublikové projekty	s. 87
4. 1 Velká Praha a diskuse na téma jejího komunikačního propojení	s. 87
4. 1. 1 Letenský problém: pokračování vývoje otázky dopravní a její zásadní rozřešení	s. 87
4. 1. 2 Snahy o celkovou dopravní koncepci Prahy a její plánovaný otisk v obraze města	s. 98
4. 1. 3 Petřínská komunikace jako nutné uzavření vnitřního dopravního okruhu	s. 100

<i>Praha postavená</i>	s. 111
4. 2 Pražské panorama a nové dominanty: reprezentace samostatného státu pomocí architektury a urbanistických vazeb	s. 113
4. 2. 1 Letná: vize parlamentu a vládní čtvrti	s. 113
4. 2. 2 Malá Strana: pozvolná změna priorit	s. 125
<i>Praha postavená</i>	s. 141
4. 3 Historický ráz města a novodobé reprezentativní akcenty	s. 145
4. 3. 1 Hradčany jako pražská akropole a Plečnikova vize rituálního přiblížování	s. 145
4. 3. 2 Pravý břeh Vltavy a role volných prostorů v hradbě nábřeží	s. 152
<i>Praha postavená</i>	s. 164
4. 4 Zelené plochy v centrální Praze a jejich potenciál	s. 167
4. 4. 1 Pražské ostrovy: plíce města	s. 169
<i>Praha postavená</i>	s. 171
4. 5 Programová modernost a její role v obrazu hlavního města Prahy	s. 175
4. 5. 1 Mrakodrapy v pražském panoramatu	s. 178
4. 5. 2 Vize modernizace Starého Města pražského: novodobá asanace?	s. 182
4. 5. 3 Pokrok jako společný jmenovatel: několik projektů, jež měly doplnit obraz moderní Prahy	s. 184
<i>Praha postavená</i>	s. 189
5. Reprezentativní aspekt pražského urbanismu: vizualizace národní hrdosti, Praha jako evropské velkoměsto	s. 191
5. 1 Emancipační ambice: projekty před rokem 1918	s. 192
5. 2 Euforie samostatnosti: projekty prvních let po roce 1918	s. 195
5. 3 Reprezentace pokrokem: vybrané projekty od konce dvacátých let	s. 197
6. Epilog za prvorepublikovým urbanismem a činností SRK	s. 199
Závěr	s. 201
Seznam literatury a pramenů	s. 205
Seznam použitých zkratk	s. 222

ÚVOD

Disertační práce **Praha nepostavená** se tak, jak název napovídá, bude věnovat plánovaným, avšak nerealizovaným stavebním záměrům pro naše hlavní město. Takto podané téma je však nesmírně široké a proto je pro uchopení obsahu práce klíčový také její podtitul, totiž **Nerealizovaný urbanismus v Praze a téma vltavských břehů v kontextu přerodu města v moderní metropoli**. Toto obsahové upřesnění zužuje jak zkoumaný časový úsek, tak lokalitu a tématický záběr disertace, jejíž text se zaměří zejména na neuskutečněné návrhy na poli urbanismu a městského plánování, které měly společnou ambici, totiž přispět k representaci Prahy, coby sebevědomého a moderního velkoměsta. Obsahový fokus s sebou nese také časové omezení, totiž důraz na ta období, během kterých Praha zažívala přerod z dříve provinčního města v metropoli evropského formátu a později hlavní město samostatného státu. Širší časové vymezení je tak stanoveno na dobu od konce 19. století do roku 1938, tedy do konce první republiky, přičemž zvýšená pozornost je kladena na ta léta, kdy byla snaha o zhmotnění národní hrdosti obzvláště patrná. V rámci městského prostoru je pak téma zúženo na projekty spojené s Vltavou, jako pomyslnou osou města, která v sobě spojuje historický odkaz, reprezentativní charakter a po regulaci toku a nábřeží také řadu volných ploch k zástavbě. Řeč bude o nábřežích, coby místech pro realizaci velkoměstských bulvárů, a zároveň o návřích nad Vltavou, jako jakéhosi druhého plánu s městotvorným, reprezentativním a magickým potenciálem.

Samotná práce je rozdělena do pěti kapitol doplněných obrazovou přílohou s reprodukcí projektů, o kterých je v textu řeč. V určitých případech je obrazová příloha proložena také rámečky s popisnými medailony poskytujícími bližší informace o jednotlivých architektonických vizích.

První (úvodní) kapitola se od zbytku textu poněkud liší, neboť se nezabývá pouze nerealizovanými projekty, nýbrž v rámci snahy o odhalení podhoubí pozdějších konceptů (jež tvoří jádro práce) rozkrývá také několik záměrů a událostí, které realizovány byly. Řeč bude například o pražské asanaci, jež se stala významným hybatelem dalších diskusí o urbanistickém utváření Prahy mimo jiné právě tím, že k jejímu provedení opravdu došlo. Na druhou stranu nerealizována zůstala vize pražské „Ringstrasse“, která měla vzniknout na místě městského opevnění, a která je v této práci chápána jako druhá z velkých vizí pro Prahu, jež se výrazně vryla do vědomí zdejších urbanistů a následně spoluformovala vývoj debat o budoucí podobě města. Oba zmíněné záměry otevřely několik témat urbanistického rozvoje Prahy, týkajících se koncepce a organizace územního plánování, vypisování soutěží, zapojení veřejnosti, ale i proměny názorů na pražské panorama, historickou strukturu města nebo jeho progresivní ráz. Právě kvůli důležitosti řečených koncepcí pro pozdější celopražské diskuse nepovažuji v úvodní kapitole za zcela relevantní, zda tyto záměry byly, či nebyly realizovány, a do textu se tak dostávají i provedená řešení.

Závěr první kapitoly je pak věnován hypotéze o konceptu pražských nábřeží a návřích nad Vltavou, která tato místa chápe jako lokality skýtající pole pro zhmotnění vizí architektonické a urbanistické reprezentace Prahy, coby moderního velkoměsta. Velkolepých záměrů, které by mohly

odčinit neúspěch při realizaci pražského ringu a které by v sobě zároveň odrážely touhy a potřeby nové doby i poučení z předešlých nezdarů.

Druhá kapitola již přistupuje k jádru problému, totiž k samotným nerealizovaným projektům, v tomto případě omezeným obdobím do vzniku první republiky. Jelikož záměrem textu je tyto návrhy nejen vykreslit, ale také zasadit do dobových souvislostí, je druhá kapitola rozdělena na podkapitoly podle ohnisek názorových střetů, které zmíněné návrhy vyvolávaly. V rámci těchto podkapitol je pak na jednotlivých případových studiích nerealizovaných vizí vykreslen názorový vývoj, jenž ty které debaty provázel. První z názorových střetů zmíněných ve druhé kapitole zaujímá problematika historického rázu města a otázka citlivosti novodobých zásahů, jejíž vývoj je demonstrován na příkladě Starého Města pražského, Petrské čtvrtě, podskalského území pod Emauzy a Vyšehradu. Dalším motivem je pražské panorama a role nových dominant, což je rozebíráno zejména na příkladě Malé Strany, v jejímž rámci se projevovaly návrhy nových monumentálních objektů zasahujících do hradčanského obrazu i protichůdné názory na nutné zachování malebné drúzy drobných malostranských střeš. Třetí problematikou, jež se v diskusích o novodobém utváření Prahy projevila už před rokem 1918, je otázka role zeleně a jejího zachování, případně využití jako stavebního prostoru pro nové reprezentativní objekty, tak jak bylo proponováno například v rámci Petřína. Poslední téma druhé kapitoly se váže k pražské dopravní otázce, totiž k vizím nových městských dopravních tahů se silným reprezentativním aspektem, které měly navazovat na nejužší pražské centrum, či jej dokonce protínat. Jako případová studie byla v tomto případě zvolena letenská komunikace.

Třetí kapitola se dostáváme do období vzniku první republiky, jež s sebou přineslo nejen změnu statutu Prahy, která se stala hlavním městem nového samostatného státu, nýbrž také řadu organizačních, správních a v důsledku také urbanistických změn. Právě těmto změnám, jimž vévodil například vznik Velké Prahy nebo ustanovení Státní regulační komise, se tato část textu zejména věnuje. Zároveň se pokouší osvětlit nový kontext pražského územního plánování, vzešlé úkoly a cíle.

Čtvrtá kapitola tvoří stěžejní a nejobsáhlejší část disertace. Zabývá se nerealizovanými projekty první republiky a časově i tématicky tak navazuje na kapitolu druhou. Pokračuje v líčení probíhajících debat a názorových vývojů, přičemž opět využívá rozdělení projektů do oddílů podle ohnisek názorových rozepří. Na dopravní problematiku načatou ve druhé kapitole navazuje uchopením vzrůstající role automobilismu a všeobecného zvýšení dopravní frekvence, což je demonstrováno popisem vývoje letenského problému, projektem petřínské komunikace i snahami o celkovou dopravní koncepci Velké Prahy. Problematika pražského panoramatu a nových dominant je opět rozebírána prostřednictvím projektů pro Malou Stranu, k nimž přibývají také návrhy nové vládní čtvrti pro Letnou a další prostory pražského centra. Dualita mezi stávajícím, většinou historickým, charakterem místa a novodobými akcenty je přiblížena prostřednictvím Plečnikových projektů pro přístup k Pražskému hradu a vizí různých architektů pro pravobřežní pražská nábřeží. Role zelených ploch v městském centru je kontextualizována prostřednictvím návrhů pro tamní parkové prostory a jako jakási případová studie dokládající názorový vývoj na toto téma pak slouží soutěž na pražské ostrovy z roku 1925. Poslední

okruh názorových střetů popsaný ve čtvrté kapitole tvoří téma programové modernosti novodobých stavebních projektů a jeho role v obrazu hlavního města. V této části textu je důraz kladen na oblast pokrokových urbanistických teorií a jejich aplikaci v rámci pražského centra, na otázku technických inovací a možností progresivního stavitelství kladených na odív, ale například také na problematiku mrakodrapů, jako symbolů moderních velkoměst, jež se několikrát objevily také v architektonických vizích pro prvorepublikovou Prahu. Každá z podkapitol si, kromě popisu zmíněných neuskutečněných projektů, klade za cíl na jejich příkladě představit názorový vývoj v rámci jednotlivých vybraných témat, která hýbala pražským diskursem. Ambicí textu rovněž zůstává pokusit se zodpovědět otázky: Jaké byly hlavní důvody toho, že projekty nebyly realizovány? Byly příliš utopické či nešetrné? Předběhly svou dobu? Nebo se počítalo s realizací, avšak ta byla zmařena hospodářskou krizí či okupací?

Snaha o ukotvení jednotlivých dílčích témat čtvrté kapitoly v širších souvislostech je přítomna také v oddílech „Praha postavená“, které uzavírají každou z podkapitol a ve svém rámci se pokouší řešené otázky, názorový vývoj i jednotlivé projekty vztáhnout k současnosti i mladší historii. V těchto dovětcích je pak možné najít informace o tom, zda se nakonec některé ze zamýšlených úprav opravdu realizovaly a v jaké formě. Mezi další otázky, na které je hledána odpověď patří například tyto: Jak dnes vypadají místa, pro která byly vypisovány prvorepublikové soutěže? Jsou dnes tyto lokality urbanisticky vyřešené, či zůstávají předmětem diskusí? Lze najít paralely mezi dnešními návrhy a koncepcemi z dob minulých?

Pátá kapitola je shrnutím a interpretací popsaného penza neuskutečněných zásahů z hlediska kýžené vizualizace národní hrdosti. Text se pokouší rozklíčovat reprezentativní charakter jednotlivých návrhů a formální vývoj toho, co bylo považováno za zhmotnění státní reprezentace a sebevědomí moderní metropole. Důraz je kladen zejména na roli urbanistických a vizuálních vztahů starých a nových dominant a v tomto smyslu také na implicitní symbolický potenciál lokalit pražských nábřeží a návrší nad Vltavou.

Šestou kapitolu tvoří krátký epilog za pražským prvorepublikovým urbanismem a zejména prací Státní regulační komise.

1 **Representativní urbanistické tendence v obraze města druhé poloviny 19. století: cesta k uchopení Vltavy jako monumentální osy Prahy**

Disertační práce se bude zabývat tématem nerealizovaných urbanistických a městotvorných konceptů v době od konce 19. století přibližně do roku 1938, přičemž společným jmenovatelem vybraných projektů bude téma reprezentace města jako moderní evropské metropole. Přelom století a zejména následné období Československé republiky totiž znamenalo řadu nových urbanistických vizí. Po letech vídeňského vlivu bylo najednou možné pokusit se učinit z Prahy moderní velkoměsto a uplatnit tak i dlouho potlačované emancipační ambice českého národa. Pořádalo se množství soutěží na řešení budov i celých území, které měly významně ovlivnit městský obraz. Velká většina z navrhovaných projektů se pochopitelně realizace nedočkala a tak mnohé vizionářské obrazy pražských ulic a prostranství zůstávají pouze na papíře. Právě tyto neuskutečněné projekty, do kterých architekti a urbanisté promítali své představy o Praze jako reprezentativní metropoli nové doby, jsou objektem zájmu následujících kapitol.

Aby bylo možné uchopit situaci, která tvořila podhoubí pro tyto koncepty v době přerodu Prahy v pulsující velkoměsto a později hlavní město samostatného státu, je třeba začít už po polovině 19. století, kdy se do života Prahy promítlo několik důležitých událostí, jež se staly hybateli dalších diskusí o zdejším urbanismu. Úvodní kapitola proto nejprve stručně nastíní politické uvolnění, které stálo na samém počátku debat o podobě budoucí Prahy. V dalších částech se bude věnovat dvěma z prvních velkých urbanistických vizí. Neuskutečněné idee Ringstrasse a realizované asanaci. Frustrace z neuskutečnění jednoho respektive rozčarování z provedení druhého návrhu se totiž výrazně vryly do vědomí pražské veřejnosti i architektů a ještě dlouho spoluformovaly vývoj debat o budoucí podobě města.

Jeden z klíčových okamžiků pro vývoj Prahy jako metropole evropského formátu přišel na samém sklonku padesátých let 19. století, kdy po dlouhé době vídeňské nadvlády nastala s pádem Bachova absolutismu¹ pro Českou zemi **doba uvolnění**. Na pražské scéně pak přinesl výraznější obrat rok 1861, kdy proběhly komunální volby, které s přehledem vyhrála Česká národní strana mající ve svém programu krom reformy městské správy či zlepšení hospodaření města i takové body, jako národní a jazykové zrovnoprávnění. České obyvatelstvo tak mohlo alespoň v určitém prostoru začít uplatňovat své dosud potlačované emancipační ambice. Kromě politické a společenské reprezentace v podobě národních plesů či spolkového života² byl velký důraz kladen na proměnu tváře Prahy, která se měla stát **důstojnou metropolí českých zemí a stanout po boku moderních evropských velkoměst**.³ Zprvu bylo možné do obrazu Prahy zasahovat pouze dílčími projekty v rámci již existující historické struktury,

¹ Bachův absolutismus trvající od roku 1851 znamenal konec předrevolučních reforem (revoluce 1848-49), zrušení dosavadní ústavy, zákaz českých politických uskupení, potlačení spolkového života i českého tisku.

² V roce 1862 byl například založen Sokol pražský.

neboť město bylo stále obemknuto okruhem barokního opevnění, za které moderní zástavba prosákla jen zřídka. Změna těchto poměrů však měla přijít už za několik málo let – spolu s koncem prusko-rakouské války, jejímž výsledkem mimo jiné bylo zrušení pevnostního statutu Prahy.⁴

1.1 Praha a neuskutečněná idea „Ringstrasse“

O zrušení pražských hradeb rozhodl 30. října 1866 císař František Josef I. při své návštěvě Čech.⁵ Panovník rovněž přislíbil, že úseky fortifikačního pásu určené ke zboření budou darovány pražské obci jako dílčí kompenzace za mimořádné útraty a válečné škody způsobené nedávnou prusko-rakouskou válkou. Tento slib však splněn nebyl, c.k. erár Praze hradby nepředal, nýbrž pouze nabídl po částech ke koupi.⁶ Nutno dodat, že tato nezbytnost vynaložit značnou finanční částku ihned na začátku jednání o využití hradebních pozemků později sehrála roli poměrně klíčového argumentu v debatách o větší či menší míře velkorysosti urbanistického konceptu získaných území. Dosažení konsenzu ve věcech městského plánování nepomáhala ani zdlouhavá jednání s vojenskými úřady, která se táhla více než osm let, takže teprve v roce 1874⁷ bylo přistoupeno k soustavnému bourání hradebních úseků. Ke konečné dohodě stran odkupů došlo až v roce 1875, kdy město zakoupilo první část hradebních pozemků od Poříčí po tzv. Slepou bránu⁸. V tomtéž roce bylo rozhodnuto také o zrušení zákazu výstavby v tzv. demoličním pásmu v hradebním předpolí, které s rokem 1866 rovněž pozbylo svého účelu. Fortifikace totiž neznamena jen samotnou masu opevnění, případně předsazený příkop, ale také tento 1140 metrů široký prázdný prostor vinoucí se kolem města⁹. S rozhodnutím o zrušení pražského opevnění se tedy uvolnilo rozsáhlé území, které mělo potenciál značně změnit tvář města a stát se místem pro kýženu proměnu Prahy v moderní metropoli se všemi jejími atributy.

Tyto velké možnosti si uvědomovali nejen architekti a urbanisté, ale také množství dalších osobností mimo obor územního plánování. Není proto divu, že debaty o způsobu využití volného prostoru se nehledě na nedořešené kupní podmínky rozhořely už krátce po rozhodnutí o zrušení hradeb. Jak ve svém článku z roku 1870¹⁰ napsal František Finger, ředitel stavebního a hospodářského úřadu královského hlavního města Prahy, za nejdůležitější část fortifikačních pozemků byl považován úsek táhnoucí se od Helmovských mlýnů¹¹ ke Slepé bráně, v jazyce dnešního místopisu od Poříčí na náměstí I. P. Pavlova. K tomuto úseku byla také od počátku soustředěna největší všeobecná pozornost,

³ Václav Ledvinka – Jiří Pešek, *Praha*, Praha 2000, s. 480. Rostislav Švácha, *Od moderny k funkcionalismu*, Praha 1994, s. 25.

⁴ Pražské hradby již neměly přílišného významu a jejich údržba navíc přišla erár na poměrně dost peněz.

⁵ Vladimír Kupka, *Pražská opevnění*, Praha 2008, s. 380.

⁶ Václav Ledvinka – Jiří Pešek (pozn. 3), s. 480. Vladimír Kupka, *Pražská opevnění* (pozn. 5), s. 380.

⁷ Úplně první zbořenou částí opevnění byla Poříčská brána, k jejíž demolici došlo v roce 1873.

⁸ Slepá brána stávala na konci Ječné ulice v místech dnešního náměstí I. P. Pavlova.

⁹ Zřizovat se zde směly jen lehce odstranitelné budovy, přičemž o jejich demolici mohla rozhodnout vojenská správa bez souhlasu majitelů.

¹⁰ František Finger, Rozšíření král. hlavního města Prahy, *Zprávy spolku architektů a inženýrů v Čechách* VI, 1870, s. 36-37.

¹¹ Mlýny se nacházely v Petřské čtvrti na místě dnešní Klimentské ulice.

přinášející řadu laických i odborných doporučení, přání a úvah. Jedním z nejčastěji zaznívajících požadavků bylo zřízení **veřejných parků**, respektive pruhu zeleně, který by nahradil rušené sady na fortifikačních baštách. Městská rada, mající na paměti ekonomickou stránku podniku, se nicméně klonila k názoru, že by bylo vhodné, „aby se získané pozemky fortifikační na stavební místa rozdělily a **způsobem prodeje zužitkovaly**“¹². K vypracování „přiměřených návrhů“¹³ pak pověřila úřad stavební a hospodářský vedený řečeným Františkem Fingerem. Zároveň byla zvolena zvláštní znalecká komise, jež měla úřední návrhy posoudit. Ani tato dvojí instance však bohužel nevedla k řešení, které by bralo v úvahu budoucí potřeby města a dynamiku jeho rozvoje, jak by si jistě mnozí představovali.

Projekt stavebního úřadu

Finger byl přesvědčen o tom, že klíčovým krokem na cestě Prahy ke statutu velkoměsta je její územní rozšíření, respektive připojení dosud samostatných předměstských obcí na jejím okraji. Myšlenka jako takové jistě není třeba nic vytýkat, neboť administrativní a územní propojení Prahy s předměstími by skýtalo výhody ve formě prostorového zázemí pro novou městskou strukturu i technické útvary a umožňovalo by jednotné řešení urbanismu.¹⁴ Ve světle těchto úvah nicméně Finger i stavební a hospodářský úřad následoval usnesení městské rady a dále navrhoval, aby pozemky na místě bývalého opevnění byly rozparcelovány a rozprodány soukromníkům na domovní výstavbu. Požadavky na kontinuální parkovou úpravu úřad zamítl jako zbytečné s tím, že „jedná-li se toliko o sady, by úplně stačilo, aby se vůbec nynější sady jak jsou i na dále udržely“¹⁵.

I z plánové dokumentace¹⁶ [obr. 1/1], vyplývá, že urbanistická idea řešení byla vedena především technickými a ekonomickými parametry na úkor uměleckých či velkoryse reprezentativních koncepcí. Tvůrci sice pracovali s několika parky, náměstími, s předprostorem nového železničního nádraží Františka Josefa¹⁷, ba i s prostorem pro stavbu „velkolepé budovy musejní“¹⁸; vše bylo nicméně proponováno poněkud křečovitě, bez nutného nadhledu a celkové vize patrně například z jen o několik let dříve projektované přestavby Paříže nebo Vídně. Vinu však nelze svalovat pouze na autory projektu, nýbrž i na okolnosti pražského plánování – na celkovou nekoncepčnost danou dlouhými jednáními s vojenským erárem, ekonomickou situací metropole i protichůdnými zájmy samotného města a pražských předměstí, které ještě nebyly sloučeny do jednoho administrativního celku.

Překotnost pražského plánování ukazuje například vývoj umístění budovy Národního musea, která byla původně plánována na Karlovo náměstí¹⁹, kde se však v mezidobí začalo se zřizováním parku.

¹² František Finger (pozn. 10), s. 36.

¹³ František Finger (pozn. 10), s. 36.

¹⁴ Jiří Kohout – Jiří Vančura, *Praha 19. a 20. století. Technické proměny*. Praha 1986, s. 65.

¹⁵ František Finger (pozn. 10), s. 36-37.

¹⁶ František Finger (pozn. 10), s. 37.

¹⁷ Dnešní Hlavní nádraží.

¹⁸ František Finger (pozn. 10), s. 37.

¹⁹ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/4* (nepublikovaný strojopis, přístupný ve spisovně IPR), Praha 1949, s. 62.

František Finger proto, jako vůbec první, ve svém úředním plánu umístil museum na konec Václavského náměstí před Koňskou bránu – na místo, které se mu zdálo „býti velmi vhodné a to (...) kvůli imponujícímu prospektu, jaký skutečně poskytovat bude náměstí sv. Václavské“²⁰. Potud se tedy myšlenka jeví jako zdařilá, museum bylo ostatně v daném prospektu opravdu postaveno. Podíváme-li se nicméně na změň ulic, alejí, parků a veřejných prostranství utvořených kolem musejního objektu, bere celá monumentalita a urbanistická velkorysost za své. Zde se totiž opět dostaly ke slovu ekonomické okolnosti, a to nejen ze strany města Prahy, ale i obce Královské Vinohrady, která „dala sobě taktěž vypracovati návrh na rozdělení pozemků zvlášť poblíž Prahy ležících, i muselo se tudíž pilně k tomu přihlížeti, aby se vyšetřilo vhodné připojení jednotlivých ulic, které by zájmům obou obcí vyhovělo“²¹. Poněkud problematická byla také stavba nádraží Františka Josefa, umístěného za hradbami tangenciálně k fortifikačnímu pásu, která byla povolena ještě před jednáním o koupi hradebních pozemků. Jak píše František Finger: „Tomuto nádraží musela se věnovati zvlášt ní pozornost, ješto se ukázalo, že bude nemálo na újmu zamýšlenému rozšíření města Prahy mezi Novou a Koňskou branou.“^{22,23} I přes deklarovanou pozornost, kterou urbanisté problému věnovali, vypadala výsledná koncepce přednádražního prostoru poněkud rozpačitě. 20 sáhů široký bulvár, na kterém autoři očekávali čilý život²⁴, by sám o sobě mohl působit velkoměstsky a velkoryse, problém však opět spočíval v jeho napojení na okolní uliční síť, ve které se rozplýval, jako by nikam nevedl.

Kritické hlasy

I přesto byl však vypracovaný projekt poměrně záhy schválen c. k. místodržitelstvím²⁵, proti čemuž se nicméně ozvalo množství kritických hlasů, zejména ze strany stavebních odborníků a spolků. Nejpregnantněji se vyjádřil Spolek architektů a inženýrů v Čechách, jenž v souvislosti s rozšiřováním Prahy sepsal na popud Josefa Schulze²⁶ tzv. **Pamětní spis**²⁷, ve kterém předložil své názory a náměty týkající se přístupu k urbanistickému plánování hlavního města. Spolek svůj text otiskl v roce 1873 ve svých „Zprávách“, v zásadě však šlo primárně o memorandum podané městské radě královského hl. m. Prahy. Autoři textu si totiž uvědomovali, že **klíčovým problémem pražského plánování je nekoncepčnost a nesystematičnost celkového přístupu, zatímco žádoucí by naopak byla pečlivá organizace zastřešená příslušnými úřady**. Přičemž dále uváděli, že: „V našich poměrech jest to právem i povinností rady král. hl. m. Prahy co nejprvnější a nejkompetentnější korporace, myšlénky

²⁰ František Finger (pozn. 10), s. 37.

²¹ František Finger (pozn. 10), s. 36.

²² František Finger (pozn. 10), s. 36.

²³ Finger dále uvádí: „Nádraží dráhy Františka Josefa navrženo jest beze všeho ohledu na hlavní město na nejprimitivnější navážce (...). Jednalo se tudíž o to, aby se tato navežená hráz, nejbližší okolí hlavního města nemálo zohydující, nějakým vhodným způsobem zakryla“. /František Finger (pozn. 10), s. 37.

²⁴ František Finger (pozn. 10), s. 37.

²⁵ Projekt byl schválen dne 8. dubna 1870. /František Finger (pozn. 10), s. 37.

²⁶ Jiří Hrůza, *Město Praha*, Praha 1989, s. 216.

²⁷ Pamětní spis, *Zprávy spolku architektů a inženýrů v Čechách VIII*, 1873, s. 23-26.

rozšíření města se uchopiti, v čelo ruchu se postaviti a co nejvřeleji k provedení jejímu se přičiniti, kterýžto úkol je arci jedním z nejtěžších, však ale při tomtěž i nejzáslužnějším jest. Tím zůstává po sobě nejskvělejší pomník působení svého pro veškeré časy budoucí!²⁸

Pamětní spis dále varoval před částečnou regulací a náhodným živelným parcelováním, které se v Praze dosud dělo. Zdůrazňoval naopak potřebu koncepčního a v širším kontextu vypracovaného celkového urbanistického řešení po vzoru Paříže, Vídně, Pešti, Bruselu či Florencie, neboť „určitý, náležitě proskoumaný, zrale uvážený plán rozlohy budoucí jest první a nevyhnutelnou podmínkou důkladného regulování a rozšiřování kteréhokoli města“²⁹. Jako jediný vhodný způsob, jak získat kvalitní plán rozlohy, viděl Spolek cestu **architektonicko-urbanistické soutěže**, tedy „konkurs všeobecný“³⁰, ve kterém by „síly nejvíce vynikající v čestný zápas vešly a z návrhů jednotlivých a důkladně vypracovaných nejvýhodnější a nejgeniálnější myšlenky by se vybraly a v nový návrh konečný spojití by se mohly – kterýž by se stal základem celého rozřešení“³¹. Spis dále připomínal, že rozšiřování města je „eminentně veřejným podnikem“³² a tedy by jedním z nejdůležitějších požadavků měl být **veřejný prospěch**. Tímto konstatováním Spolek jasně narážel na spekulativní parcelaci pozemků a ekonomické hledisko výstavby. Podle pisatelů nebylo v tomto případě „slušno ani možno, by se žádalo zúročení přímé kapitálu v ten způsob upotřebení“, neboť „prospěchy a výhody z promyšleného upravení a ze soustavného rozšíření král. hlavn. města Prahy plynoucí jak pro celek tak i pro každého jednotlivce tak drahocenné, žeť se nižádnými penězy vyvážití nedají“³³. Prospěch plánovitého rozvoje města tedy podle odborníků ze Spolku architektů a inženýrů v Čechách nebylo možné spatřovat v okamžité přímé návratnosti investic, nýbrž v dlouhodobé prosperitě obce v podobě zlepšení zdravotních, životních poměrů a bezpečnosti, v rozvoji průmyslu a obchodu, přílivu investorů i turistů, či stability ceny pozemků.

Kromě praktických doporučení a rad ohledně vedení dopravy, kanalizace a vodovodů nebo ohledně hygienických norem se Spis zaměřil také na důležitost veřejného prostoru – komplexně řešeného s ohledem na jeho fungování, ale i estetické a reprezentativní hledisko. Spolek zdůrazňoval jednak nutnou citlivost k historickým památkám³⁴, které „v úplný souhlas s okolím se uvedou, jakž toho jejich cena umělecká a historická vyžaduje“³⁵, zároveň ale také volal po **potřebě nových reprezentativních objektů, vhodně zasazených do celkového urbanistického plánu**: „Porovná-li se Praha s městy jinými, pokud se dotýče budov veřejných, tu si nesmíme zatajiti, že ještě velmi, velmi

²⁸ Pamětní spis (pozn. 27), s. 24.

²⁹ Pamětní spis (pozn. 27), s. 24.

³⁰ Pamětní spis (pozn. 27), s. 25.

³¹ Pamětní spis (pozn. 27), s. 25.

³² Pamětní spis (pozn. 27), s. 25.

³³ Pamětní spis (pozn. 27), s. 25.

³⁴ „Praha jest se svými památkami historickými, v nichž se dějiny její jasně zrcadlí, jedním z nejvelkolepějších měst světa! Při každém takměř kroku nacházíme cos znamenitého, velkolepého. A mají snad tyto slavné památníky časův minulých v oběť padnouti (...) náhledu v pravdě barbarskému, že překáží rozvinu města? Zajisté ne! Každý národ rád s hrdostí poukazuje na pomníky duševní své velikosti a přináší i největších hmotných obětí, by je budoucnosti a potomkům svým neporušeně zachoval. A předce nejsou mnohé z nich ani té ceny umělecké, kterouž se honosí nejmenší z našich v Praze!“ /Pamětní spis (pozn. 27), s. 25.

³⁵ Pamětní spis (pozn. 27), s. 24.

mnoho k dohánění máme, ač potřeba toho již dávno cítěna byla, ale jedině za touto příčinou vyhověti býti nemohlo, poněvadž žádného určitého plánu pro rozšiřování města nestávalo. Praha potřebuje musea, dům umělců, universitu, školy národní i průmyslové, akademii obchodní, domy spolkové a klubovní, snad v brzku i divadla; schází zcela budovy obecní a kasární, je nouze o místa pro vyražení, nemáme žádných síní tanečních, pro koncerty a přednášky (...) a mnohé jiné ještě stavby³⁶.

Z textu je patrné, že právě v doplnění cenné pražské historické zástavby o nové dominanty citlivě zasazené do urbanistického rámce spatřovali odborníci cestu, jak z Prahy vytvořit onu kýženou důstojnou metropoli evropského formátu. Praha se sice na jednu stranu chtěla vymanit z dlouholetého vídeňského područí, nicméně v otázkách územního plánování řada urbanistů odkazovala k příkladu vídeňské Ringstrasse, jednak jistě hnána přáním dosáhnout, ba možná předstihnout rakousko-uherskou metropoli, jednak ale také z toho prostého důvodu, že prostor po zbořených hradbách na rozhraní historického jádra a rozvíjejících se předměstí s potenciálem moderní výstavby se jevil pro účel velkorysého urbanismu s reprezentativními objekty jako více než vhodný.³⁷

Parcelace namísto velkorysosti

Pod tíhou argumentů nechala nakonec městská rada úřední projekt přepracovat. Ne zvolila nicméně doporučenou metodu soutěže a návrh svěřila opět městskému stavebnímu a hospodářskému úřadu, pročež výsledný plán v zásadě nedoznal velkých změn. Ani apel na nutnost řešení města jako dynamického a rozvíjejícího se celku nepadl na příliš úrodnou půdu – stále zřetelněji se prosazovala spekulativní parcelace a nakonec nebyla dodržena ani podmínka vojenské správy, aby minimálně pětina rozlohy území byla ponechána na veřejné sady.³⁸ Ekonomická situace a nutnost vynaložit značnou finanční částku na odkup pozemků tedy vykonal své. Úřední projekt byl schválen roku 1874 sborem obecních starších a dne 7. května 1875 i císařem. Tentýž stavební a hospodářský úřad dostal později za úkol vypracovat parcelační plány i pro další uvolňovaná území a na podobných principech byl postaven také řád pro zastavění bývalých pevnostních pozemků vydaný obcí pražskou.³⁹ Neuskutečněno zůstalo rovněž administrativní propojení Prahy s předměstími, která se během let znatelně rozrostla, co do počtu obyvatel, hustoty zástavby i ambic. Vůle ke spolupráci na vytváření veřejného prostoru však byla minimální, a tak se téměř jediným projevem kýžené koordinace mezi městem a předměstskými obcemi stal projekt kanalizace, který na rozdíl od urbanistických vizí opravdu vyústil do velkorysého řešení tvořícího základ městské infrastruktury.⁴⁰ Jako podklad pro řešení kanalizačního systému byl ostatně

³⁶ Pamětní spis (pozn. 27), s. 24.

³⁷ Jak dokládá například projekt vystavený na výstavě Spolku architektů a inženýrů v roce 1874, ve kterém se jeho autoři Schulz, Ullmann, Martin, Wiehl a Zeyer zabývají myšlenkou velkého parkového pásu, do kterého situovali honosný hotel s kasinem a divadelní arénu. / Jiří Hrůza, Město Praha (pozn. 26), s. 220. Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/4 (pozn. 19), s. 88.

³⁸ Jiří Hrůza, Město Praha (pozn. 26), s. 220.

³⁹ Jiří Hrůza, Město Praha (pozn. 26), s. 221.

⁴⁰ Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Praha v plánech a projektech* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 1999, s. 31.

v roce 1889 vypracován i první celkový urbanistický plán Prahy, tzv. plán polohy [obr. 1/2]. Co se však stavebních zásahů reprezentativního charakteru týče, město ucelenou koncepci postrádalo. Důležité novostavby a veřejné prostory byly realizovány ve formě roztroušených objektů do struktury pražských ulic (např. Národní divadlo: 1868-1883, Česká technika: 1872-1873, Rudolfinum: 1876-1884, Národní museum: 1885-1890, Nové německé divadlo: 1883-1888 aj.).⁴¹ Národní museum a Nové německé divadlo sice navazovalo na Vrchlického sady a přednádražní bulvár zanesený do úředního projektu z roku 1870 i 1873, nicméně výsledný dojem bez jasného urbanistického ukotvení byl spíše torzální.⁴² Jak později napsal Zdeněk Wirth, „chyběla velká základní myšlenka v soustavném upravovacím plánu historického jádra i bývalých předměstí“⁴³. Podobný soud vynesl i Max Urban: „Tato doba budování je bohužel bez dirigenta a bez partitury, staví se náhodně, zbylá místa ve městě zastavují se s největším využitím, nová města plánují se od bloku ke bloku a nastavováním bez konce, bez výškopisných plánů, s ulicemi bledně položenými.“⁴⁴

1.2 Pražská asanace

Pokud sedmdesátým létům, tedy době, kdy se započalo s bouráním městských hradeb a výstavbou nových reprezentativních objektů, zcela chyběla ona „velká základní myšlenka“, lze říci, že léta osmdesátá a devadesátá ji alespoň v jistém slova smyslu našla a také uvedla v život. Ani nyní však snažení nedosahovalo toho Pamětním spisem zmiňovaného ideálního komplexního přístupu, který by vedl k přesně vypracovanému plánu rozlohy, jenž by celému městu „pro budoucnost všecku volnost pojistil“⁴⁵. Řeč je o tzv. asanačních zásazích, jejichž deklarovaná „základní myšlenka“ se (často na úkor jiných faktorů) nesla zejména v duchu „nápravy hygienických poměrů, zvýšení stavebního ruchu, vtažení architektonické módnosti, stavební modernosti a okázalé reprezentativnosti do dosud omšelých historických částí“⁴⁶. Šlo tedy o to vnést do výstavby určitá pravidla, která by obyvatelům zaručila jistý velkoměstský komfort a ozdravit stávající pražskou zástavbu, jež mnohdy hrubě nevyhovovala moderním požadavkům na hygienu a pohodlí moderního bydlení. Naprosto pochopitelná byla snaha o výstavbu celkově vzdušnější a zdravější městské struktury v rámci nově budovaných pražských předměstí, kterou měl zajistit roku 1886 vydaný Stavební řád pro hlavní město Prahu (platný ovšem i pro přilehlé obce). Problematicky však působila skutečnost, že tento řád předepisoval parametry nejen pro nově zakládané městské prostory, ale i pro úpravu uliční sítě v historické zástavbě⁴⁷, která by si zasluhovala individuální přístup. I toho se nakonec, jak ukáže následující text, pražské historické jádro dočkalo, avšak nutno dodat, že ne v takové podobě, která by byla optimální.

⁴¹ Rostislav Švácha, *Od moderny k funkcionalismu* (pozn. 3), s. 25.

⁴² Podobně ostatně dopadl i okružní zelený pás, ze kterého zůstalo jen pár samostatných parků bez návaznosti.

⁴³ Jiří Hruza, *Město Praha* (pozn. 26), s. 223.

⁴⁴ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/4* (pozn. 19), s. 51.

⁴⁵ Pamětní spis (pozn. 27), s. 23.

⁴⁶ Kateřina Bečková, *Asanace Vojtěšské čtvrti*, in: Růžena Baťková (ed.), *Umělecké památky Prahy. Nové Město a Vyšehrad*, Praha 1998, s. 50.

⁴⁷ Jiří Hruza, *Město Praha* (pozn. 26), s. 223.

Myšlenka "ozdravení" historické Prahy

Pražská asanace, tedy asanační zákon a přesně vymezené asanační území s podrobně vypracovaným plánem přestavby se týkala již výhradně historické struktury v pražském centru. V poslední třetině 19. století byl totiž ve vnitřní Praze zaznamenán pokles počtu obyvatel a pouze nepatrný stavební ruch, zatímco pražská předměstí naproti tomu zažívala stavební horečku spojenou s přílivem nového obyvatelstva.⁴⁸ Příčinu nastalé situace viděla obec pražská jednak v neutěšeném stavu staré zástavby⁴⁹ a jednak v nepříznivém poměru činžovní daně, jejíž zatížení bylo v Praze vyšší než na předměstích, a tedy nepřítahovalo stavební investice. Součástí asanačních zákonů proto bylo také dvacetileté osvobození novostaveb od domovní daně nájemní a od přírážky zemské, obecní i školní. Městské obci pražské bylo rovněž propůjčeno vyvlastňovací právo na dobu deseti let ode dne, kdy zákon nabyl platnosti.⁵⁰ Kvůli těmto ekonomickým úlevám na úkor státního rozpočtu Rakousko-Uherska bylo však zároveň Praze doporučeno, aby asanační území čítalo pouze ty nejpotřebnější části města, neboť příliš obsáhlé požadavky by mohly vyústit v odmítnutí celého záměru ze strany Vídně.⁵¹ Asanační území tak bylo nakonec omezeno na Josefov, zátopové části Starého Města a novoměstské území při kostele sv. Vojtěcha.

To však v žádném případě neznamenalo, že by se ostatním plochám historického jádra Prahy přestavby vyhnuly. „Ozdravovací“ zásahy, najdeme prakticky po celém pražském centru, pouze s rozdílem absence dvacetiletého daňového volna. Nová výstavba na těchto územích se nadto odehrávala zejména v režii soukromých podnikatelů, kteří bohužel z velké většiny postrádali širší perspektivu a pokoru k historické zástavbě. Situaci neusnadnila ani neexistence jednotného regulačního plánu, a tak stavební zásahy probíhaly namnoze mechanicky pouze na základě zmíněného Stavebního řádu pro hlavní město Prahu, který regulaci stanovoval bez ohledu na specifickou historickou konfiguraci jednotlivých prostor.

V případě vytyčeného asanačního území se město snažilo o poněkud koncepčnější uchopení nové výstavby a proto v návaznosti na debaty o přesném znění zákona a rozsahu asanačního území vyhlásilo 1. října 1886 veřejnou soutěž na regulační plán oblasti.⁵² Dle dobového tisku se konkurs setkal „s výsledkem velmi dobrým“⁵³, jelikož všech pět došlých soutěžních plánů naplňovalo v té době kýženu touhu po radikální modernizaci „červotočiny Starého a Židovského města (...), labyrintu

⁴⁸ Kateřina Bečková, *Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské*, in: Jiří Hruža (ed.), *Pražská asanace*, Praha 1993, s. 37.

⁴⁹ Prahu sužovala například dlouholetá tyfová epidemie s největší hustotou případů na Starém městě a v Josefské čtvrti, kde panovaly velmi neutěšené hygienické poměry, co se týče kanalizace a pitné vody. /Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6* (pozn. 19), s. 6.

⁵⁰ Kateřina Bečková, *Asanace Vojtěšské čtvrti* (pozn. 46), s. 50-51.

⁵¹ „Vliv na redukcii původně navrženého obvodu měla tajná zpráva z Vídně, že »přijdou-li i jiná města s podobným požadavkem osvobození od daně, nebude možné vyhovět ani Praze.« /Kateřina Bečková, *Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské* (pozn. 48), s. 37.

⁵² Kateřina Bečková, *Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské* (pozn. 48), s. 38.

⁵³ R., »Finis Ghetto«, *Zlatá Praha IV, 1887-1888*, s. 350.

klikatých úzkých uliček naplněných memphitickými vůněmi ze stok, valícím se z nízkých komínů dýmem a oživených postavami a výjevy, jež zdají se jakoby byly přeneseny do Prahy přímo z Orientu⁵⁴. Dalším společným rysem soutěžních návrhů byl kromě neohroženosti, s jakou se autoři pustili do plošné demolice historické obytné zástavby a plánování nových průrazů starým městem, také fakt, že se většinou zabývaly celým územím Starého Města a nikoliv jen jeho nejpoškozenějšími částmi. Důvodem byla jistě vůle po ucelené koncepci modernizace pražského centra, touha cele vyprojektovat „nové“ Staré Město pražské včetně jeho dopravní struktury a návaznosti na důležité městské a předměstské komunikace. Tuto celkovou regulaci nakonec nebylo možné z výše uvedených ekonomických a politických důvodů provést, což se s ohledem na otázku památkové ochrany historické zástavby ukázalo z dnešního pohledu jako šťastné vyústění situace. Nicméně nehledě na možné důsledky, je důležité zdůraznit samotný fakt, že ani nyní nebyla Praha schopna koncipovat alespoň do jisté míry ucelenou regulaci byt' jedné své části, a zůstala odkázána na rozkouskované dílčí plány.

Finis Ghetto

Z pěti soutěžních návrhů se v grafické podobě zachoval pouze jeden⁵⁵ – vítězný projekt „Finis Ghetto“ geometra Alfréda Hurtiga, architekta Matěje Strunce a městského inženýra Jana Hejdy⁵⁶, reprodukováný i s textovým doprovodem v časopise Zlatá Praha [obr. 1/3].⁵⁷ Autoři vyprojetovali prakticky úplně novou uliční síť s hlavními tepnami o šířce 18 – 20 metrů a vedlejšími v šířce 12 – 16 metrů. Směry tahů a tvary náměstí zůstaly zachovány pouze rámcově a z historických budov bylo v plánu uchovat pouze ty nejdůležitější – kromě sakrálních staveb to byla Staroměstská radnice, Karolinum a několik škol. Snad nejradikálněji vyhlížel záměr zbořit palác Kinských a sousední domy tak, aby byl Týnský chrám „zbaven hnusných přístavků, jež přilepeny na mistrovské dílo štíhlé gotiky stírají z dobré poloviny dojem, jenž věkopamátný chrám činí na každého, kdo zadívá se v jeho kontury“⁵⁸. Komentář ve Zlaté Praze však paradoxně projekt oceňoval za to, že „šetří historických památek, pokud skutečnou mají cenu, že vyhovuje v rozřídění i v úpravě ulic a náměstí atd. požadavkům estetickým“⁵⁹. Národní Listy⁶⁰ dokonce naznačovaly, že je projekt až moc nesmělý, jelikož neproponuje žádné velkolepé reprezentační zásahy, jako například prospekt Václavský, průraz Starým Městem z Václavského náměstí k nábřeží, jenž by „na jedné straně ohraničen byl monumentální budovou musejní a na straně druhé skýtal pohled na smaragdové pozadí Letné a jenž by ovšem musel

⁵⁴ R., »Finis Ghetto« (pozn. 53), s. 350.

⁵⁵ Plány k dalším dvěma oceněným návrhům autorů Jana Kaftana (druhá cena), V. Lišky a K. Vosyky (třetí cena) se nedochovaly, představu o jejich povaze si lze udělat pouze z písemných zmínek, které ukazují na značnou radikálnost přístupu ke stávající zástavbě. Zbývající dvěma, neoceněnými, soutěžními projekty byly plány s hesly „Památky Libušině“ a Zákonem vyvazovacím k cíli“. /Kateřina Bečková, Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské (pozn. 48), s. 38-39.

⁵⁶ Staré město pražské a čtvrť josefovská, *Národní Listy*, 6. 3. 1887 (č. 64), s. 5.

⁵⁷ R., »Finis Ghetto« (pozn. 53), s. 348.

⁵⁸ R., »Finis Ghetto« (pozn. 53), s. 350.

⁵⁹ R., »Finis Ghetto« (pozn. 53), s. 350.

⁶⁰ Staré město pražské a čtvrť josefovská (pozn. 56), s. 5.

býti též architektonicky upraven co nádherná třída representační⁶¹. Článek tuto ideu dále rozvíjel: „Představmež si tuto třídu ovroubenou po celé délce a po obou stranách elegantními arkádami a terasami nad nimi, s nádhernými krámy, elegantními kavárnami, představmež si zdánlivou jednotvárnost a délku prospektu umírněnou a oživenou bosquetty s hermami uprostřed, představmež si, že by to byl prospekt, jenž neležel by mimo vlastní velkoměstský ruch jako jmenovaná třída pešťská (Andrassyho), vídeňská Ringstrasse a z části též některé pařížské boulevardy, nýbrž že byla by to třída protínající část Prahy, v níž nejhlavnější soustřeďuje se život – a potom směle se tažme, zdaž některé druhé město mohlo by se vykázati třídou podobnou?“⁶²

Z obou komentářů vyplývá dobové přesvědčení o nutnosti radikálního zásahu do struktury města, který v prvé řadě vyhoví požadavkům hygienickým, komunikačním, hospodářským⁶³, ale i representačním a estetickým, přičemž se nebude dívat na Prahu jako na „archeologické museum“, nýbrž jako na „město s českým životem moderním, (...) kde nové rodí se myšlenky a vznikají impulsy“⁶⁴. Jak ve své studii o pražské asanaci uvádí Kateřina Bečková⁶⁵, bylo jen málo těch, kteří se již v této době postavili na stranu citlivějšího přístupu a zachování hodnot historické Prahy. Osamocené hlasy Jana Nerudy⁶⁶ či Renaty Tyršové⁶⁷, varující před útokem na starobylou tvářnost historické Prahy „pod prapory pokroku a za svůdnými hesly moderními“⁶⁸, zůstaly bez větší odezvy a Praha tak pomalu, ale jistě směřovala k přijetí asanačních zákonů.

Ty vstoupily v platnost 7. dubna 1893. O několik dní dříve, 16. března 1893, zahájila činnost asanační kancelář pražského magistrátu zabývající se prací na podrobném plánu realizace asanace. Vystaven a tiskem vydán byl i asanační plán [obr. 1/4], vzniklý úpravou soutěžního návrhu geometra

⁶¹ R., »Finis Ghetto« (pozn. 53), s. 5.

⁶² Staré město pražské a čtvrt' josefovská (pozn. 56), s. 5.

⁶³ Staré město pražské a čtvrt' josefovská (pozn. 56), s. 5.

⁶⁴ Staré město pražské a čtvrt' josefovská (pozn. 56), s. 5.

⁶⁵ Kateřina Bečková, Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské (pozn. 48), s. 35-56.

⁶⁶ Δ, Feuilleton, *Národní Listy*, 13. 3. 1887 (č. 71), s. 1.

Ve svém vejetonu se Jan Neruda sarkasticky vyjadřuje k projektům pánů Hurtiga a Kaftana (jenž získal v soutěži druhou cenu) i k pochvalnému článku v *Národních Listech* (pozn. 56). O prodloužení Václavského náměstí k nábřeží píše: „Prodloužení přes samý střed Starého města, tak že by myšlenka té padla v oběť např.

I Staroměstská radnice („starožitnická cena problematická“). Ano, představmež si! Na jednom konci té třídy pohled na Museum. Na druhém konci pohled na smaragdovou Letnou. A to dvoje podloubí dlouhé, dlouhatánské! (...) Byla by to krása! Arci, nábřeží by tam nebylo žádné! A most také ach žádný! Což – nemohlo by se také mně udělat něco k vůli a vést kus Vltavy (nebo třeba Sázavu celou) přes Vinohrady kolem Musea tím pyšným prospektem dolů? Pak by tu mohlo být vedle dlouhého podloubí také ještě dlouhé nábřeží pěkné!“

⁶⁷ R. Tyršová, K regulaci Starého města a Josefova, *Národní Listy*, 25. 3. 1887 (č. 83), s. 9.

⁶⁸ R. Tyršová, K regulaci Starého města a Josefova (pozn. 67), s. 9.

Renata Tyršová se ve svém textu vyjadřovala například k úmyslu zbořit domy před Týnským kostelem, k čemuž píše: „Na místě těchto zajímavých domů, starších než facada chrámová, jak i z písemných pramenů i z povahy kleneb podloubí vyplývá, vidíme na plánech několik zelených kotoučků, tedy patrně park, z něhož by nahé zdivo průčelí ponuře vystupovalo. Tato jediná změna o sobě stačila by k úplnému zničení jednotného dojmu náměstí. Ona poškodila by zároveň bezohledně nejznamenitější a nejoriginálnější chrámové průčelí, neboť i z dekorace facady i z prostory hlavního portálu vysvítá, i bez dokumentů historických, že stavitelé počítali s nevšední obratností, ba řekli bychom raffinementem na spolupůsobení oněch dvou domů nad nimiž štíhlé věže, zdobné okno a ornamentovaný štít pružně a směle vzhůru se pnou, co zjevný výraz svobodného ducha doby, jež je budovala.“

Hurtiga.⁶⁹ Teprve tehdy, tedy šest let po soutěži, se rozbujely debaty rozebírající asanační problematiku a zejména téma větší či menší ochrany stavebních památek.

Hlasy opoziční

V březnu roku 1893 napsal do Národních Listů kunsthistorik Karel Chytil, který nabádal k fyzickému **zachování všeho, co zachovati lze**, a navrhoval, aby cenné části původních domů „mohly býti zachovány vtělením ve stavbu novou“⁷⁰. Dodával, že: „V celé Praze podává si staré s novým ruce a zachovati tento poměr, jest tolik, jako zachovati Praze onen vlastní, starobylý a vždy modernímu pokroku hovící ráz, jenž město toto činí stálému obyvatelstvu tak útulným a jediné dav cizinců vábí.“⁷¹

V souvislosti s myšlenkami prof. Chytila zazněl na schůzi městské rady v dubnu roku 1893 návrh radního Vladimíra Péra na sestavení komise pro **soupis pražských památek**, která byla později téhož roku opravdu jmenována. Hlavním cílem šestnáctičlenné komise sestávající ze zástupců města i odborníků⁷², bylo sestavit **soupis asanací ohrožených pražských památek** a vypracovat k nim podrobné popisní archy. Sestavené průzkumy k jednotlivým objektům nicméně městské radě sloužily pouze jako pracovní podklad bez jakékoliv závaznosti.⁷³ Do reality stavebních úprav proto zasáhly minimálně a komise tak plnila spíše roli dokumentární.

V roce 1894 se do problému důrazněji vložil také Spolek inženýrů a architektů v Království českém, který nejprve v rámci svých schůzí a později veřejně řešil otázku, jak postupovat při úpravě Prahy a zvláště jejích historických částí.⁷⁴ Důležitý impuls k debatám na půdě Spolku dal architekt Osvald Polívka, jenž na několika členských setkáních hovořil o teorii městského plánování a na schůzi dne 2. listopadu 1894, přednesl několik myšlenek týkajících se přímo tématu moderní výstavby Prahy. I on upozorňoval na ničení rázovitosti staré Prahy „téměř bez rozvahy, debaty neb většího odporu“⁷⁵ a zdůrazňoval důležitost „**zachování všeho, co tvoří zvláštnost a svéráznost našich měst**“⁷⁶. Apeloval také na **nutnost součinnosti širokého obecnstva v otázkách městského urbanismu, neboť ten je věcí veřejnou**. Z toho důvodu považoval za povinnost odborníků vykonávat osvětovou činnost, kupříkladu formou veřejných přednášek, architektonických výstav nebo šířením dostupné literatury. Co se týče samotné projekční praxe, zdůrazňoval s odvoláním na Camilla Sitteho nutnost vyhotovit plány

⁶⁹ Kateřina Bečková, *Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské* (pozn. 48), s. 35-56.

⁷⁰ Karel Chytil, *Před proměnou staré Prahy*, *Národní Listy*, 18. 3. 1893 (ročník XXXIII, č. 77), s. 1.

⁷¹ Karel Chytil, *Před proměnou staré Prahy* (pozn. 70), s. 1.

⁷² Členy komise byli zástupci z městské rady, České akademie, archeologického sboru Musea království českého, Společnosti přátel starožitností, Umělecké besedy, Křesťanské akademie, Spolku architektů a inženýrů, Městského musea, Uměleckoprůmyslového musea, archivu města Prahy, stavebního referátu a stavebního úřadu města Prahy a konzervátorů pro obvod Pražský. / Kateřina Bečková, *Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské* (pozn. 48), s. 45.

⁷³ Kateřina Bečková, *Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské* (pozn. 48), s. 45.

⁷⁴ Jakých zásad nutno šetřiti při zamýšlené úpravě Prahy, zvláště města Starého, *Zprávy spolku inženýrů a architektů v Království českém* XXIX, 1895, s. 13-22. Pamětní spis ve příčině úpravy Prahy, *Zprávy spolku inženýrů a architektů v Království českém* XXIX, 1895, s. 113-117.

⁷⁵ Jakých zásad nutno šetřiti při zamýšlené úpravě Prahy, zvláště města Starého (pozn. 74), s. 15.

⁷⁶ Jakých zásad nutno šetřiti při zamýšlené úpravě Prahy, zvláště města Starého (pozn. 74), s. 14.

nejen co do půdorysného uspořádání, nýbrž věnovat pozornost také **prostorovému působení navržených regulací** – pomocí pohledů či perspektivních skic. Polívka rovněž upozorňoval, že úprava města není věcí jednoho člověka či úřadu, ale musí být **společnou prací velmi mnoha různých odborníků**, jejichž součinností bude dosaženo, že výsledná podoba bude vyhovovat všem rozličným nárokům, včetně požadavků estetických a památkových. V této souvislosti se vyslovil také architekt Jan Herain, který přišel s myšlenkou **výškové regulace pražské zástavby**, a to sice nikoliv pouze dle šířky komunikace, jako dosud, nýbrž dle konkrétního kontextu a okolí, v jakém se budova nachází. Tuto ideu navrhoval zakotvit do připravované novely stavebního řádu.⁷⁷

Na základě těchto a dalších příspěvků v rámci spolkových schůzí vydal Spolek inženýrů a architektů v Království českém spolu s Uměleckou Besedou v dubnu roku 1895 svůj druhý **Pamětní spis**, opět adresovaný Radě královského hlavního města Prahy.⁷⁸ Text se vyjadřoval k dosavadním asanačním snahám, kterým vytýkal necitelnost k historicky a umělecky cenným stavbám i původnímu založení města a znovu⁷⁹ upozorňoval na jistou nekonceptnost celkového postupu projekčních a stavebních prací. Městské radě proto doporučoval několik kroků, které dle svého mínění považoval za klíčové pro zdárné vyústění pražské asanace. V zásadě mělo jít především o ustanovení tzv. **stálé komise k úpravě města a okolí, jejíž prostřednictvím by bylo docíleno optimální organizace regulačních prací**, v jejíž absenci viděli pisatelé Pamětního spisu největší nedostatek dosavadního počínání.⁸⁰ V komisi měli zasednout odborníci rozličného zaměření, kteří by přezkoumali a upravili uzákoněné regulační plány zvláště „po stránce umělecké“. Komise by měla také za úkol zajistit vypracování polohopisných a výškopisných plánů Prahy, tedy důležitých podkladů pro tvorbu nového urbanismu, které však dosud nebyly pro některá pražská území vůbec k dispozici. Mezi další povinnosti komise mělo patřit sestavení soupisu důležitých historických a uměleckých památek, které je vhodné zachovat⁸¹, a vůbec „ustanoviti programm na vypracování povšechného regulačního plánu města a okolí“⁸². Opět tedy bylo zdůrazněno, že v regulaci nejde a nemůže jít pouze o jednotlivé samostatné obvody, nýbrž o město jako celek. Zopakován byl také požadavek na pořizování plánů prostřednictvím veřejných soutěží, na nutnost osvětové činnosti v nejširších kruzích a na úpravu stavebního řádu, „k dosažení oprávněných požadavků uměleckých a starožitnických, jak tomu vyhovuje stavební řád na př. Budapešti, Bruselu, Paříže, Říma a jiných měst“⁸³.

Proti asanačním záměrům vystoupila i řada osobností českého kulturního a veřejného života. Nejznámější texty na obranu Prahy vzešly z pera Zdenky Braunerové, jejíž článek Skutky Konyášovy⁸⁴ vyšel v dobovém časopise *Rozhledy*, a Viléma Mrštíka, jenž byl autorem vášnivého pamfletu *Bestia*

⁷⁷ Jakých zásad nutno šetřiti při zamýšlené úpravě Prahy, zvláště města Starého (pozn. 74), s. 13-22.

⁷⁸ Pamětní spis ve příčině úpravy Prahy (pozn. 74), s. 113-117.

⁷⁹ Stejně jako ve svém prvním Pamětním spise z roku 1873.

⁸⁰ Šlo tedy o návrh, který předeslal to, čím se později zabývala Státní regulační komise, sestavená ovšem až po vzniku první republiky.

⁸¹ Zde byla zřejmě zamýšlena spolupráce s již existující Komisí pro soupis pražských památek.

⁸² Pamětní spis ve příčině úpravy Prahy (pozn. 74), s. 116.

⁸³ Pamětní spis ve příčině úpravy Prahy (pozn. 74), s. 116.

⁸⁴ Zdenka Braunerová, Skutky Konyášovy, *Rozhledy* V, 1895-1896, s. 483-490.

triumphans⁸⁵ a stál rovněž za tzv. Velikonočním manifestem⁸⁶, který podepsaly desítky významných osob – spisovatelů, výtvarných umělců, architektů, ale i duchovních či politiků. Ostrý text manifestu „Českému lidu“ přirovnával asanační zásahy k „neblahému roku 1890“, kdy se Prahou prohnala ničivá povodeň. Už nešlo o opatrný poradní hlas typu Pamětního spisu, ale o obžalobu těch, které „osud ranil slepotou a nevědomostí (...) a dopustil, aby jistým, ale nenápadným krokem Praha olupována byla o nejdražší svůj skvost, svůj historický malebný ráz“, „těch jejichž slepota a nevkus jsou tisíckrát horší a zhoubnější než sebe zuřivější orkán spiklé přírody, než byla hrabivost Švédů, Sasů, Prusů a všech těch, kteří kdy vpadnuvše zákeřně v kamenné srdce vlastní našich, vztyčili tu svoje vítězné praporce“⁸⁷. Naléhavý tón manifestu konečně zahýbal dosud poměrně klidnými vodami veřejného mínění a stal se katalyzátorem dalších protestních akcí. Teprve po masové podpoře Velikonočního manifestu byl také realizován návrh Spolku architektů na zřízení komise k úpravě města a okolí (byť s okleštěnými pravomocemi), která byla ustanovena v listopadu 1896 pod označením Umělecká komise.⁸⁸

Umělecká komise

Doba nicméně pokročila. Od soutěže na regulaci asanační oblasti, potažmo Starého Města uplynulo deset let, a také lhůta vymezená asanačním zákonem se začala krátit, což dělalo vrásky na čelech pověřených úředníků. Poměrně realistické zprostředkování úředního úhlu pohledu poskytl na schůzi Spolku architektů a inženýrů dne 9. listopadu 1894⁸⁹ tehdejší náměstek starosty Jan Podlipný. Budoucí starosta Prahy upozorňoval na administrativní pozadí jakýchkoli akcí vedoucích k úpravám asanačního plánu, který „obdržel sankci a může jen zákonem býti změněn“, což znamenalo, že „veškeré změny musí projít obvyklou cestou: musí býti vyloženy, předloženy zemskému výboru a místodržitelství, pak teprve nabývají platnosti zákona“⁹⁰. Na provedení úprav bylo z těchto důvodů relativně málo času. Odborná veřejnost nadto nedokázala v krátké době vyvinout dostatečný administrativní tlak a úřady proto pokračovaly ve svém původním záměru.

Na konci roku 1896, kdy byla konečně založena Umělecká komise, se tak paradoxně začalo s prvními plošnými demolicemi na území Josefova. Komise tedy začala pracovat na úpravě regulačního plánu v době, kdy bylo zjevné, že na koncepční změny regulace už je nejspíš příliš pozdě. Práci Umělecké komisi neusnadňovala ani městská rada, jež neměla nejmenší zájem pouštět se do dalších byrokratických akcí, které by celou věc protahovaly a mohly ohrozit finanční výhody z asanace vyplývající. Členové komise se nicméně ještě celý další rok snažili o úpravu regulací ve smyslu ochrany

⁸⁵ Vilém Mrštík, *Bestia triumphans*, Praha 1897.

⁸⁶ Vilém Mrštík – Jarosl. Kamper – Václav Hladík, Českému lidu!, *Národní Listy*, 5. 4. 1896 (ročník XXXVI, č. 95), s. 5.

⁸⁷ Vilém Mrštík – Jarosl. Kamper – Václav Hladík, Českému lidu! (pozn. 86), s. 5.

⁸⁸ Členy komise se stali převážně architekti - Zitek, Schulz, Herain, Fanta, Koula, Ohmann, Polívka, Rozštlapil, Klouček a Bělský. /Kateřina Bečková, *Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské* (pozn. 48), s. 46. Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6* (pozn. 19), s. 19.

⁸⁹ Jakých zásad nutno šetřit při zamýšlené úpravě Prahy, zvláště města Starého (pozn. 74), s. 19-20.

⁹⁰ Jakých zásad nutno šetřit při zamýšlené úpravě Prahy, zvláště města Starého (pozn. 74), s. 20.

historických a uměleckých památek a zachování neporušenosti jedinečné historické zástavby. Když však v červnu 1897 předložili výsledky své expertní práce městské radě, dostalo se jim sice květnaté, avšak zamítavé odpovědi – bez toho, aniž by byly jejich návrhy poskytnuty další instanci a s připomenutím, že asanační plán byl zpracován před deseti lety, kdy měla odborná veřejnost možnost se vyjádřit. Z důvodu absence vůle k jakémukoli dialogu ze strany úřadů, se proto členové Umělecké komise rozhodli na svůj úřad rezignovat.⁹¹

Asanační zkušenost

Krátké působení Umělecké komise, jakési ideové předchůdkyně prvorepublikové Státní regulační komise, bylo na delší dobu posledním institucionálním pokusem, jak z odborného hlediska ovlivnit celkovou koncepci plánování Prahy. Zpočátku jistě dobře myšlené snahy řešení palčivých problémů města a přiblížení jeho úrovně obdivovaným evropským metropolím se tak nejen v asanačním území pod tlakem naléhavosti děly jen dílče, mnohdy překotně a nesly s sebou jistou bezohlednost ke stávající zástavbě. Nelze však říci ani to, že by asanace měla jednoznačně negativní dopad. Přinesla s sebou totiž probuzené „vědomí jedinečné historické i umělecké hodnoty Prahy, které v následujících desetiletích limitovalo veškeré radikální plány její přestavby“⁹². Lze tedy konstatovat, že **asanační zkušenost zásadně determinovala další vývoj pražského urbanismu, co do přístupu k zachovanému historickému dědictví**, kterého si začínalo vážit čím dál tím větší množství Pražanů. Klíčovým uskupením se v tomto směru stal **Klub Za starou Prahu**, k jehož založení 26. ledna 1900⁹³ rovněž vedly zkušenosti s asanačními zásahy. Klub dokonce do velké míry přebрал program zaniklé Umělecké komise a na základě těchto premis se záhy pustil do boje za záchranu pražských památek. Jak se přesvědčíme v dalších kapitolách, důležitou devízou Klubu bylo členství řady tvůrčích architektů, zejména mladé generace, včetně Antonína Engela, Bohumila Hübschmanna, Vlastislava Hofmana, Aloise Dryáka nebo Pavla Janáka. Tito pánové se zasazovali nejen o ochranu historického dědictví, ale zároveň považovali starou Prahu za část Prahy budoucí a vedle obrany starého tak aktivně zasahovali i do tvoření nových městských projektů.⁹⁴

Podobně pozitivní dopad jako u asanace, lze vysledovat také v případě nevydařených pokusů o jednotnou organizaci pražského plánování a vytvoření komplexního regulačního plánu. Jak neuskutečněná idea Ringstrasse a propojení Prahy s předměstími, tak absence celkové regulace pro historické jádro města přispěly k důležitému pochopení. Totiž, že **je nutné vnímat Prahu nikoliv jako statický útvar skládající se z mnoha jednotlivých dílků, nýbrž jako dynamický celek, jehož funkce i části se navzájem prolínají ve společném historickém a teritoriálním kontextu**. Nastalá situace

⁹¹ Kateřina Bečková, *Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské* (pozn. 48), s. 48.

⁹² Jörg Stabenow – Jindřich Vybíral, *Urbanistické návrhy Josipa Plečnika*, in: Zdeněk Lukeš – Damjan Prelovšek – Tomáš Valena (eds.), *Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu*, Praha 1996, s. 433.

⁹³ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6* (pozn. 19), s. 71.

⁹⁴ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6* (pozn. 19), s. 72.

rovněž, podobně jako v případě ochrany památek, **pozvedla veřejný zájem o téma městského plánování** a tak se do diskusí o veřejném prostoru začalo zapojovat množství jednotlivců i spolků. Rovněž městská rada začala na urbanistickou koncepci města pohlížet poněkud jinak než dříve a po roce 1900 přistoupila k vypsání několika veřejných soutěží na upravovací plány pražských městských celků.

1.3 Objevený potenciál pražských nábřeží

První dvě podkapitoly nastínily vývoj názorů na způsob provádění urbanistických změn uvnitř Prahy. Krystalizace jednotlivých postojů byla popsána na příkladech dvou důležitých urbanistických projektů své doby – do velké míry realizovaných asanačních návrhů a neuskutečněných idejí pro novou zástavbu na místě zanikajícího pražského opevnění. První zmíněný projekt s sebou přinesl řadu nenaplněných tužeb ve smyslu nerealizovaných velkolepých městských zásahů, druhá idea byla strůjcem jisté frustrace z uskutečnění příliš necitlivých zásahů na nepravém místě – tedy na úkor historické struktury města, čímž Praha na rozdíl od dobového záměru paradoxně přišla o část svého reprezentativního potenciálu. Následující podkapitola se pokusí přiblížit další názorový vývoj a cestu vedoucí k nalezení vhodných území pro realizaci nových reprezentativních celků.

Z dobových textů o asanaci i plánování nového urbanismu na místě zbořených hradeb velmi výrazně zaznívá touha vytvořit koncepci srovnatelnou s městskými zásahy ve Vídni, Budapešti, Bruselu či Paříži. Tedy vystavět velkolepé, reprezentativní městské prostory, kterými by se mohla Praha honosit i po další generace. Tyto vize přetrvávaly po neúspěchu velkorysých idejí na pozemcích fortifikačního pásu, i po diskutabilním provedení pražské asanace. Nakonec to tak byl pokrok v intencích městského inženýrství, který dal další impuls pro nové projekty zaměřené na vizuální reprezentaci města a země. Řeč je o nově **vznikajících pražských nábřežích, která se rodila spolu s regulací vltavského toku.**

Svou úlohu zde sehrála velká voda, jež se v 19. století několikrát prohnala Prahou. Důkazem o nutnosti preventivních opatření se staly především ničivé povodně v letech 1845 a 1890, které způsobily velké škody ve městě a poničily i „staroslavský most Karlův“⁹⁵. Bylo proto rozhodnuto o výstavbě vysokých nábřežních zdí, které měly svou výškou chránit město před velkou vodou a zároveň vehnat tok do té doby široce se rozlévajících říčních pramenů do jediného usměrněného kamenného kanálu. Koryto řeky bylo tímto zásahem na mnoha místech zúženo o několik desítek metrů, čímž vznikaly volné plochy pro novou výstavbu. Mizely i menší ostrovy, jejichž hmota často sloužila jako materiál pro nasypání nábřežních úseků, byly bořeny jezy i vodní mlýny.⁹⁶ Svou roli na změně obrazu pražských pobřeží měla také proměna životního stylu Pražanů a postupný zánik hospodářského využití území při řece, ze kterého mizely dvory, sklady i užitkové budovy. Regulaci řeky tak skončila doba, kdy tok Vltavy s pozvolně klesajícími břehy držel kvůli stále hrozícím záplavám městskou

⁹⁵ Jan V. Veselý, *Velká povodeň v Čechách ve dnech 2. až 5. září 1890*, Praha 1890, s. 3.

⁹⁶ Pavel Novotný, *Petrská čtvrť dům od domu*, Praha 2008, s. 28.

zástavbu v určité vzdálenosti od říčního koryta, kdy reprezentační budovy bývaly daleko od břehů a město se k řece otáčelo jakoby zády, tou špinavější stranou. S výstavbou nábřeží měla Praha možnost se k Vltavě obrátit čelem a její **nábřeží mohla převzít úlohu reprezentačních bulvárů**, které se nepodařilo realizovat dříve.⁹⁷

Vědomí hrozby hradeb podél Vltavy

Ne všichni byli nicméně stavbou nových nábřeží nadšeni.⁹⁸ Praha sice získala atraktivní plochy, zároveň však ztratila jistou malebnost a možnost dálkových pohledů od řeky směrem na město. Přirozená gradace terénu byla nahrazena vysokou masou monotónních nábřežních zdí, v určitých úsecích ještě zdůrazněnou neprodyšnou řadou několikpatrových činžovních domů zabraňujících pohledům na město [obr. 1/5, 1/6], které se dříve pozvolna zvedalo z řeky a dávalo vyniknout dominantám ve svém jádru. S postupnou koncepcí jednotlivých nábřežních úseků se tak dostávaly ke slovu také debaty o ceně **pražských panoramatických pohledů** a problematice souvislé zástavby, které se staly dalším důležitým aspektem v navrhování nových městských prostor. Názory obhájců pražského panoramatu shrnul Vojtěch Birnbaum, který sice uznával, že „moderní život (i) velkoměstský rozmach Prahy mají také své požadavky, a bylo by nezdravou sentimentalitou žádati, aby vše zůstalo při starém, aby nová Praha byla dusena zachováním všech intimních krás Prahy bývalé“⁹⁹, na druhou stranu ale připomínal nutnost kompenzace odstraněných starých estetických hodnot hodnotami novými. Velmi důrazně proto odrazoval od výstavby hrady činžovních domů, které zakryjí „členitý útvar za sebou, takže kdyby (například) místo horního Nového Města (...) tam byla rovina jako stůl, kus nějaké uherské pusty, byl by efekt týž“¹⁰⁰.

Z historie výstavby

Úplně první realizované pražské nábřeží, které předznamenalo nejen nový vztah mezi městem a řekou, ale též vznik zcela nového urbanistického prvku¹⁰¹, bylo vystavěno na sklonku první poloviny 19. století. Navazovalo na stavbu řetězového mostu Františka I.¹⁰² a táhlo se od Staroměstských mlýnů až k Žofínu. Díky své poloze přímo naproti Pražskému hradu si kladlo za cíl vytvořit **společenské korso s ikonickou vyhlídkou na Hradčany**. Úvahy Františka Palackého o výstavbě budovy pro národní instituci, jako například Vlastenecké museum nebo Uměleckou akademii, na tomto místě sice

⁹⁷ Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Proměny města. Staroměstský a novoměstský břeh* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2009, s. 5-7.

⁹⁸ Např. Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/7* (pozn. 19), s. 133: „...a tu přibývala nábřeží měrou hojnější, ne však v ohledu estetickém žádoucí.“

⁹⁹ Vojtěch Birnbaum, *Úprava pod Emauzy*, in: *Vývojové zákonitosti v umění*, Praha 1987, s. 315.

¹⁰⁰ Vojtěch Birnbaum, *Úprava pod Emauzy* (pozn. 99), s. 315.

¹⁰¹ Kateřina Bečková, *Pražská nábřeží – řeka ve svěrací kazajce*, *Za starou Prahu XLII (XIII.)*, 3/2012, s. 35-36.

¹⁰² Na jeho místě dnes stojí most Legií.

realizovány nebyly¹⁰³, autor návrhu Bernhardt Grüber¹⁰⁴ nicméně do prospektu vkomponoval náměstí s parkovou úpravou a pomníkem Františka I., které poněkud rozbilo jinak souvislé zastavění při nábřežní komunikaci. Mezi lety 1868–1883 pak byla k dovršení velkoleposti na předmostí řetězového mostu vystavěna budova **Národního divadla, první z výstavních staveb majících z nábřeží vytvořit velkoměstský bulvár hodný evropské metropole.**

V polovině sedmdesátých let 19. století následoval úsek dnešního Alšova nábřeží, jenž vytvořil předmostí Železné lávce stojící přibližně na místě dnešního Mánesova mostu a zároveň i důstojné okolí budově **Rudolfina** (1876-1884) a **Uměleckoprůmyslové škole** (1882-1885), dalším dvěma reprezentativním korálkům na nitce pražských nábřeží. Ze druhé poloviny sedmdesátých let 19. století pochází také část dnešního Rašínova nábřeží ze severu přiléhající k nově postavenému Palackého mostu. Na levém břehu Vltavy bylo ve stejné době postaveno dnešní Ferdinandovo nábřeží podél Dětského ostrova.¹⁰⁵ Podobně jako v případě pravobřežního území na sever od mostu Palackého, i zde však šlo zejména o výše zmiňovanou **diskutabilní výstavbu činžovních domů v několika souvislých blocích.**

Kolem roku 1900 pak následovalo plánování zbylých úseků pravobřežního nábřeží od Výtoně až ke Štvanici. A právě projekty pro výstavbu v těchto oblastech budou jedním z důležitých témat dalšího textu. Co se týče levého břehu, zajímat nás bude především úsek pod Letnou, který většinou spadl do urbanistických koncepcí pro Letenskou pláň a nábřežní část od mostu Legií ke Klárovu, o jejíž zástavbu se vedly dalekosáhlé spory a pro niž vzniklo několik pozoruhodných projektů.

Nábřeží jako reprezentativní bulváry

Jak se ukázalo, vůle po situování nových veřejných prostor a důležitých reprezentativních budov na vltavská nábřeží měla silnou vnitřní logiku. Nejprozaičtějším důvodem byla pochopitelně skutečnost, že šlo o unikátní lokality v **bezprostřední blízkosti pražského centra**, které tvořily víceméně **kontinuální pásmo**, tedy něco na způsob **velkoměstského bulváru**, jehož jedna strana je ovšem tvořena nikoliv domy, nýbrž řekou. Alespoň po formální stránce šlo tedy o potenciální prostor ke splnění snu o pražské Ringstrasse, která by však netvořila kruh, nýbrž linku. Mohlo by se zdát, že na rozdíl od Ringu by „pražský vltavský bulvár“ mohl postrádat funkci komunikační, avšak v důsledku tomu tak nebylo. S výstavbou nových mostů, zajišťujících dopravní propojení obou břehů vzrostla rovněž frekvence dopravy a komunikační role nových nábřeží, již se také týkala řada projektů, o kterých bude řeč v dalších kapitolách.

Pak zde byla síla **dálkových pohledů přes řeku**, které přímo volaly po monumentálně koncipovaných stavbách - řeka skýtala nutný odstup, avšak zároveň svým nepřilíhš širokým korytem umožňovala vnímání architektonického detailu. Svou úlohu hrála samozřejmě také historická role říčního toku, jenž patřil kdysi dávno k nejdůležitějším předpokladům pro osídlení pražské kotliny. Právě

¹⁰³ Jiří Hrůza, *Město Praha* (pozn. 26), s. 159.

¹⁰⁴ Marie Benešová, *Česká architektura v proměnách dvou století. 1780 – 1980*, Praha 1984, s. 69.

¹⁰⁵ Kateřina Bečková, *Pražská nábřeží – řeka ve svěrací kazajce* (pozn. 101), s. 36-40.

podél Vltavy vznikala první souvislá sídla, a rovněž při stavbě opevněných hradišť byla vybírána místa související s vodním tokem, kterými byla výrazná návrší s příkrými svahy tyčící se nad řekou. Takto byl ostatně založen Pražský hrad i Vyšehrad. Tento „**druhý plán**“ vltavských nábřeží, tedy **místa nad řekou shlížející na město** z úctyhodné výše, se pro reprezentativní urbanistické ideje jevil snad ještě příhodněji než parcely v bezprostřední blízkosti toku.

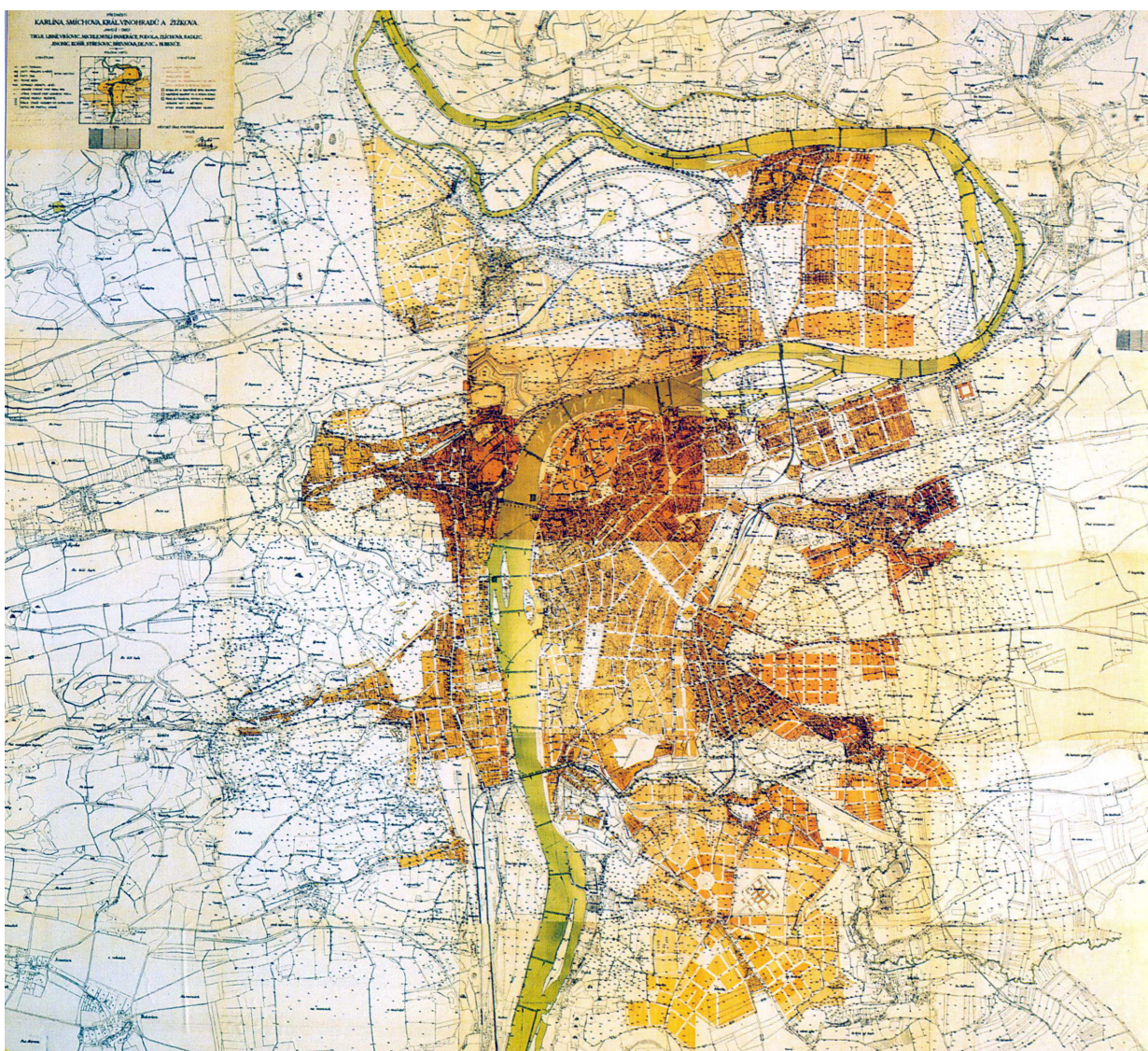
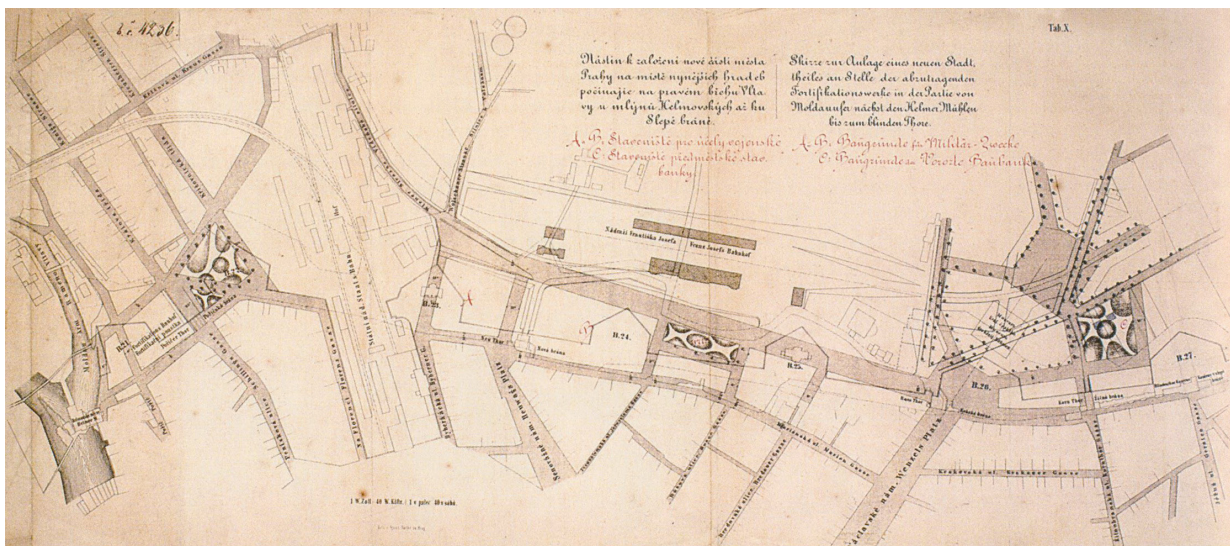
Otázkou souvislosti pražské morfologie a urbanistického rozmístování důležitých objektů se svého času zabýval i Bohumil Hübschmann, který uvažoval takto: „Odedávna skýtal pražský terén příhodná místa pro budovy světské i církevní. Zdá se, že při tom záleželo nejen na stránce účelové, snadné obraně, nýbrž také na vnějším dojmu těžícím ze zvolené situace. Pražské dominanty přimykají se podivuhodně přírodnímu útvaru a vyjadřují jeho zvláštní charakter.“¹⁰⁶ Nemálo „příhodných míst“ pro pražské dominanty architekt našel právě v druhém plánu Vltavy: „Hradčany osazují táhlý, klesající, úzký hřbet horský stejnosměrně odstupněn architekturou (...). Emausy vyjádřena výspa břehová, jednostranně k řece obrácená čelem chrámu a frontou kláštera (...), na přelomu pláně bělohorské k svahům petřínským situován klášter Strahovský, v sedle, s obrysem proti obloze (...)“.¹⁰⁷ Takovéto význačné body v rámci městské struktury byly podle Hübschmanna sice většinou vytěženy již v době gotické nebo barokní, nicméně přeci jen sám vytipoval několik vhodných poloh pro novodobé dominanty, které měly ve velké míře opět silný vztah k řece. Byl to například okraj **Letné** nad mostem Štefánikovým, **Vyšehrad** a „v širším okruhu pak **návrší po obou březích Vltavy**“¹⁰⁸. A právě tato místa byla vedle nábřeží bezprostředně souvisejících s řekou dalšími prostory, na něž se soustřeďovala pozornost architektů a urbanistů, kteří v těchto polohách nad Vltavou v duchu Hübschmannem nastíněné tradice viděli **ideální prostor pro doplnění obrazu města o nové dominanty**. Shrnutí slovy Antonína Balšánka: z otázky inženýrské výstavby nábřežních zdí stala „otázka architektonická obrovského dosahu a velikosti“¹⁰⁹.

¹⁰⁶ Bohumil Hübschmann, Pražské dominanty, in: *Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí* (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha, s. 1.

¹⁰⁷ Bohumil Hübschmann, Pražské dominanty (pozn. 106), s.1.

¹⁰⁸ Bohumil Hübschmann, Pražské dominanty (pozn. 106), s.2.

¹⁰⁹ Antonín Balšánek, Splavnění Vltavy uvnitř Prahy v ohledu architektonickém, *Architektonický obzor* II, 1903, s. 39.

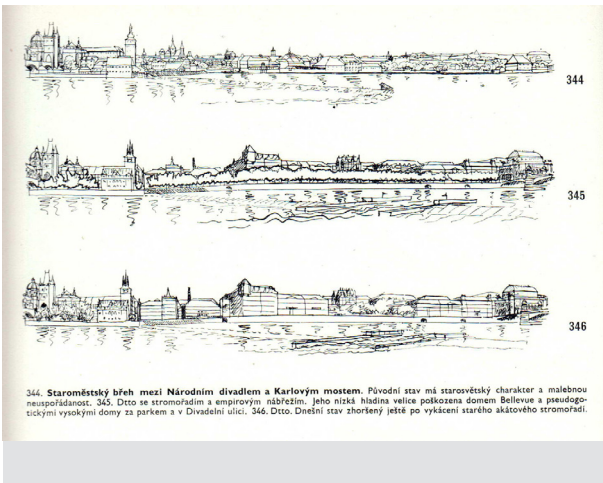
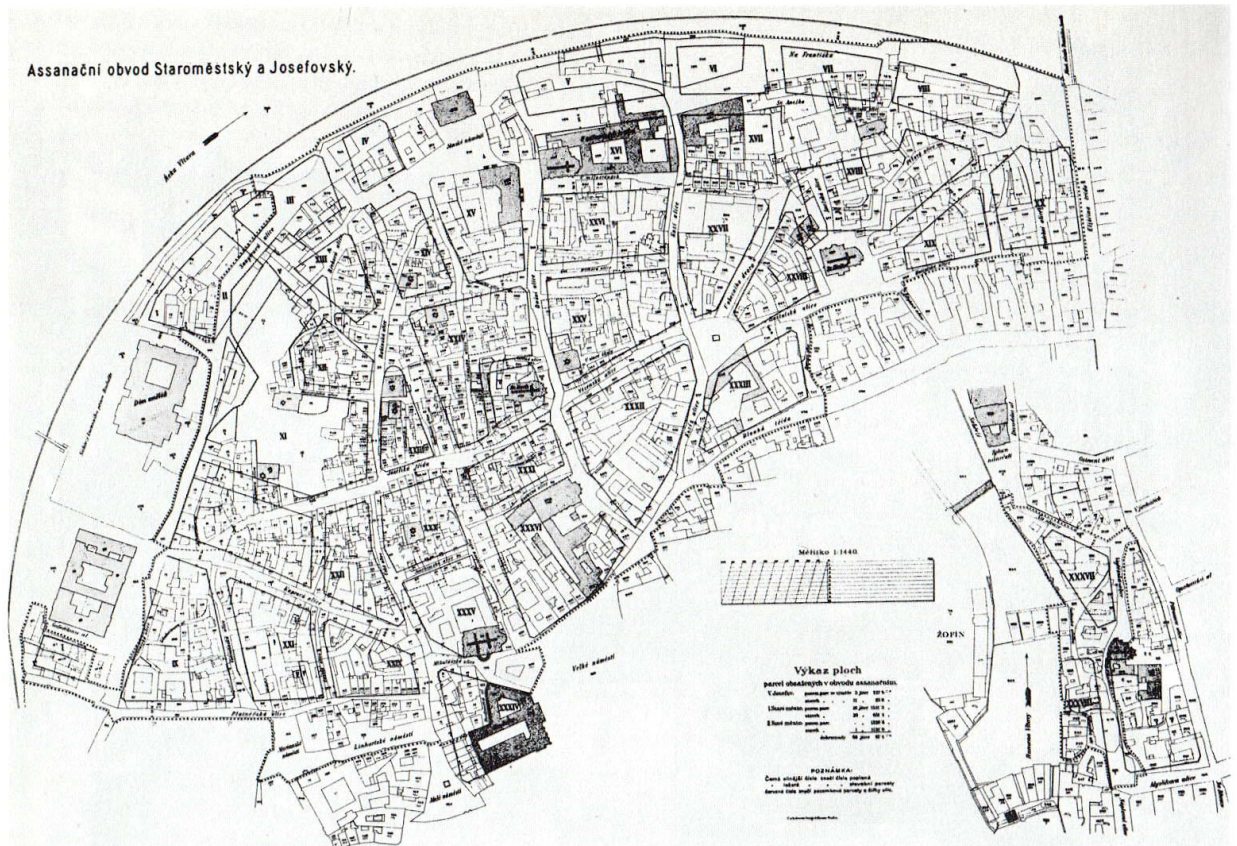


1/1 Nástin k založení nové části města Prahy na místě nynějších hradeb (počínaje na pravém břehu Vltavy u mlýnů Helmovských až ku Slepé bráně), 1869. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Pevnost Praha* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2000, s. 46.

1/2 První regulační plán Prahy včetně předměstí, 1889. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Praha v plánech a projektech* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 1999, s. 30.



1/3 Alfréd Hurtig – Matěj Strunc – Jan Hejda, první cenou poctěný návrh asanace »Finis Ghetto«, 1887. Foto: R., »Finis Ghetto«, *Zlatá Praha IV*, 1887-1888, s. 348.



344. Staroměstský břeh mezi Národním divadlem a Karlovým mostem. Původní stav má starověký charakter a malebnou neuspořádanost. 345. Dtto se stromořadím a empírovým nábřežím. Jeho nízká hladina velice poškozena domem Bellevue a pseudogotickými vysokými domy za parkem a v Divadelní ulici. 346. Dtto. Dnešní stav zhoršený ještě po vykácení starého akátového stromořadí.



347. **Nové Město** (ptačí persp.). Starověský charakter a romantická malebnost břehu Vltavy. (Kresba podle Josefa Šembery z r. 1931.)

348. **dtto.** Vysoká nábřežní zeď a ještě vyšší hradba fasád činžovních domů bez pruhu zeleně tvrdě stojí na pravém břehu mezi Mánesem a Palackého pomníkem. Chybí tu pobřeží se zelení, jaké jest na protějším smíchovském břehu.

1/4 Plán asanačních obvodů v Praze, 1893. Foto: Jiří Kohout – Jiří Vančura, *Praha 19. a 20. století: technické proměny*, Praha 1986, s. 96.

1/5 S. Semrád – E. Skřivan, staroměstský břeh mezi Národním divadlem a Karlovým mostem, skici znázorňující proměnu panoramatu v průběhu doby, 1940. Foto: S. Semrád – E. Skřivan, *Zelené plochy v Praze*, *Architekt SIA XXXIX*, 1937, s. 138.

1/6 S. Semrád – E. Skřivan, Nové Město, skici znázorňující proměnu panoramatu v průběhu doby, 1940. Foto: S. Semrád – E. Skřivan, *Zelené plochy v Praze*, *Architekt SIA XXXIX*, 1937, s. 139.

2 Městské plánování na prahu nového věku: vltavská pobřeží v kontextu prvních urbanistických soutěží pro pražské obvody

Vývoj diskusí týkajících se pražského urbanismu a stavebních zásahů poslední třetiny 19. století, zejména pak oba Pamětní spisy Spolku architektů a inženýrů, činnost Umělecké a Soupisné komise a později i Klubu Za starou Prahu, stály za skutečností, že postupně docházelo k všeobecnému posunu smýšlení ve věci plánování Prahy. Do debat se začala **zapojovat veřejnost** a množství spolků, kterým záleželo na budoucnosti města. Také městská rada se, jak se zdálo, nakonec přesvědčila o „záhubnosti parciálního stanovení svých regulací, v jakém si povždy libovala“ a došla k poznání, že „nelze se nadále brát cestou necestou, že nutno stanovit si dobře uvážené cíle a pevně se jimi brát“¹¹⁰. Realita sice nedošla tak daleko, jak si představovali pisatelé Pamětních spisů, tedy k ucelenému plánování Velké Prahy, nicméně pokročilo se natolik daleko, že začaly být podnikány **kroky k jednotné regulaci městských obvodů**. V praxi tento posun znamenal postupné vypisování veřejných soutěží na získání regulačních plánů jednotlivých pražských čtvrtí, ke kterému začala městská rada přistupovat počínaje rokem 1900. Jako první byla vypsána konkurence na dodání projektu na úpravu Malé Strany a přiléhající části Hradčan, o pár měsíců později, v roce 1901, pak přišla na řadu soutěž na úpravu Starého Města pražského a čtvrti Svatopetrské a soutěž na úpravu a zastavění Letenské pláně (první v řadě veřejných konkurencí týkajících se prostoru Letné). O něco později, roku 1906, následovala ještě soutěž na úpravu Vyšehradu.¹¹¹

Pokud přistoupíme na jisté zjednodušení, mohou se právě tyto soutěže a pár dalších příbuzných projektů stát případovými studii pro nástin několika důležitých zájmových střetů, od kterých se odvíjely další diskuse a názorové proudy, jež se později uplatnily i v době prvorepublikové. Půjde jednak o asanační zásahy rozdmýchanou debatu týkající se **přístupu k historickému rázu města a vhodné míry jeho doplnění moderními strukturami**; dále o již zmíněnou otázku **zachování pražského panoramatu, respektive téma výškové zástavby**. Ke slovu se dostane také **dopravní problematika**, respektive vedení komunikačních tras a **otázka uchování pražských zelených ploch** jako důležitých vzduchových rezervoárů a rekreačních ploch v rámci městské struktury, na druhou stranu ale lákajících k nové, mnohdy monumentální, zástavbě.

Klíčový je také fakt, že se všechny zmíněné soutěže buď cele nebo alespoň částečně dotýkaly **území pražských nábřeží či návrší nad Vltavou**, tedy lokalit onoho „dvouplánového“ reprezentativního bulváru. Právě tato místa budou tvořit společný prvek následujících kapitol, respektive celé práce, jejíž ambicí je představit a Vltavu jako živoucí osu Prahy s reprezentačním, kulturním, ale

¹¹⁰ Jan Koula, Soutěž na plány na regulaci Malé Strany, *Zprávy spolku architektů a inženýrů v království českém* XXXV, 1901, s. 94.

¹¹¹ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6 (pozn. 19), s. 50-56. Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/7 (pozn. 19), s. 55-82.

i obchodním nebo komunikačním potenciálem a ve světle dobových debat vykreslit urbanistické a architektonické vize pro nábrežní verzi pražské „Ringstrasse“.

2.1 Historický ráz města a otázka citlivého přístupu novodobých zásahů

2.1.1 Staré Město a Petřská čtvrť: poučení z asanace?

Soutěž na úpravu Starého Města a části Nového Města pražského (1901)

Jednou z prvních soutěží, vypsanych na počátku nového věku, byla konkurence na úpravu Starého Města a Petřské čtvrti z roku 1901, tedy z období, kdy byla v plném proudu pražská asanace. A právě silná vlna nevole proti asanačním zásahům se stala důležitým impulsem, který stál za přehodnocením dosavadního přístupu k regulacím historické zástavby. Názorový posun zaznamenal i Vilém Mrštík, jeden z nejhlasitějších odpůrců „ozdravného působení“ na Starém Městě pražském. V posledním roce 19. století vystihl úspěchy kampaně, na které se sám tolik podílel, slovy: „ještě před třemi léty za ideál krásna města platily Vinohrady, Žižkov, Karlín, Smíchov, Vídeň a Berlín – dnes jsou odstrašujícím příkladem. Ba až donedávna platil jeden z nejhlupejších názorů, že co nové, to pěkné“¹¹². Nová soutěž měla přinést nápravu alespoň u těch částí Starého Města, které ještě nebyly asanačními zásahy nenávratně poškozeny. Účastníci soutěže byli nabádáni, aby pokud možno zachovávali „staré cenné budovy, jakož i nynější půdorys a ráz některých ulic a částí města“¹¹³.

Soutěž měla, podobně jako ostatní konkurence vypsané v tuto dobu, ještě další přesah. Jejím cílem nebylo, na rozdíl od té asanační, najít, vybrat a bezpodmínečně následovat jeden projekt, nýbrž nashromáždit množství myšlenek, na jejichž základě měl být regulační plán teprve vypracován.¹¹⁴ Cílem tedy bylo přinést rozličné podněty, které pak měly být posouzeny odbornou porotou a dalšími instancemi a teprve v tomto bodě „definitivní plán měl se upravit kombinací a doplněním vynikajících myšlenek projektů ostatních, jímž byly ceny přisouzeny“¹¹⁵.

Ovšem ani tato koncepce, jíž snad nelze, co do idey, prakticky nic vytknout, nebyla bez komplikací. Hlavní problém v případě Starého Města však tkvěl v načasování. Soutěž totiž probíhala téměř současně s hojně řešenou konkurencí na úpravu Malé Strany a části Hradčan a proto byla zprvu obeslána pouze dvěma soutěžními projekty. Porota ve složení Josef Zítek, Antonín Wiehl, Jan Koula, Quido Bělský, Čeněk Gregor, V. Panovský a Karel Vlček nadto oba dva návrhy s hesly „Nové století - Nová Praha“ a „Markéta“ shledala jako nedostatečné a neodborně zpracované, pročež doporučila

¹¹² Jiří Hruza, *Město Praha* (pozn. 26), s. 228.

¹¹³ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/7* (pozn. 19), s. 56.

¹¹⁴ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných, *Zprávy komise pro soupis stavebních, uměleckých a historických památek král. hl. města Prahy II*, 1910, s. 3-20.

¹¹⁵ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6* (pozn. 19), s. 53.

vypsání soutěže nové. Městská rada pak problém vyřešila prodloužením soutěžní lhůty o několik měsíců^{116, 117}.

V prodloužené lhůtě dorazilo sedm projektů, jejichž provedení již odpovídalo očekávání, takže bylo možné rozdělit ceny. První místo obsadil návrh Josefa Sakaře [obr. 2/1] s heslem „Minulým i budoucím“, druhou cenu obdržel projekt Rudolfa Kříženeckého a třetí cena se dostala návrhu Richarda Klenky z Vlastimilu. Na základě výroku poroty oslovilo praesidium rady král. hlav. města Prahy členy Soupisné komise [▲ 1. 2 /oddíl: Hlasy opoziční], aby k vítězným projektům doplnili svá stanoviska. Úkolu se zhostil Jan Herain, c. k. konservátor a obecní starší král. hlav. města Prahy, Karel Chytil, ředitel Uměleckoprůmyslového musea a docent na Vysokém učení pražském a Lubomír Jeřábek, taktéž obecní starší král. hlav. města Prahy, kteří po prozkoumání jednotlivých plánů zpracovali dva soupisy doporučení: pro část území v obvodu staroměstském¹¹⁸ a pro oblast Petrské čtvrti¹¹⁹.

Staré Město: zeleň jako řešení

Co se týče Starého Města, pánové dle vlastních slov postupovali s ohledem na „poměry skutečné, nutnosti komunikační a otázky hospodářské i finanční, berouce přitom pilný zřetel na eminentní, obchodní a maloprůmyslový ráz této čtvrti, v jejíchž starobyklých, živých a živných ulicích výborně obchodům a živnostem se dařilo a daří“¹²⁰. Je vidět, že k otázce zachování historického obrazu města se tak připojila problematika uchování živoucího rázu čtvrti spolu s drobnými živnostníky a původními obyvateli. Cestu, jak toho docílit, viděla Soupisná komise v „upravení města co nejméně násilným – tedy každé přílišné a vždy nákladné regulování vylučujícím“. Varovala před „stále a stále se opakující chybou stavební politiky pražské, jež v násilném, dávno již nemoderním, upravování a regulování takovýchto rázovitých ulic města vidí známku moderního pokroku“¹²¹.

Lze namítnout, že u členů soupisné komise se nejedná o nikterak velký názorový posun. Vždyť například Karel Chytil již téměř před deseti lety volal po citlivém přístupu ke staré Praze. Nyní se ale s tímto názorem do velké míry shodovali také autoři soutěžních projektů, jak ostatně dokazuje dobrozdání Soupisné komise pro Staré Město, jež pro jednotlivá prostranství regulačního obvodu ve většině případů doporučuje provedení prvního, druhého či třetího z oceněných návrhů.¹²² A jen zřídka se stává, že by nenašla společnou řeč alespoň s jedním ze zúčastněných architektů. Tak, jako byla dříve ze

¹¹⁶ Do května 1901.

¹¹⁷ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/7 (pozn. 19), s. 55-57.

¹¹⁸ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 3-20.

¹¹⁹ Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení části dolního Nového města pražského cenou poctěných (z roku 1902), *Zprávy komise pro soupis stavebních, uměleckých a historických památek král. hl. města Prahy IV*, 1912, s. 3-7.

¹²⁰ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 3.

¹²¹ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 3.

¹²² Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 5-20.

soutěžních projektů na asanaci Starého Města cítit snaha o reprezentaci pomocí velkorysých rozmáchlých zásahů do jeho struktury, nyní je znát jisté vystřízlivění, které s sebou přinesla asanační realita a „zničení celé řady vynikajících památek a celých rázovitých ulic“¹²³. Praha se již chce chlubit svou rostlou staroměstskou zástavbou a uvědomuje si mimo jiné i hospodářskou výhodnost jejího zachování, neboť právě tudy „dodnes kráčí noha všech cizinců a hostů pražských“¹²⁴. Co se týče asanačního území, kde již nebylo možné uchránit celou strukturu, žádala Komise alespoň úpravu asanačních plánů v tom smyslu, aby památky zde se nacházející byly umístěny do nově vytvořeného důstojného okolí.¹²⁵ Nutno dodat, že pod tímto označením se ve velké většině skrýval úmysl provedení parku nebo sadové úpravy, což nebylo možné vždy realizovat. Zřízení malého sadu či parku, aby stavby „přišly k úplné platnosti“, bylo Komisí nicméně doporučováno u kostela sv. Haštala, židovské radnice, kostela sv. Ducha, kostela sv. Salvatora, Anežského kláštera i kláštera Milosrdných Bratří.¹²⁶

Dva posledně zmíněné objekty se velmi úzce vážou k oblasti pražských nábřeží a proto u nich setrváme. Doporučení sadové úpravy klášterních okolí se zde pojí k důležitému aspektu nábřežních lokalit, totiž k vědomí krásy pražských dálkových pohledů od řeky. Jak bylo řečeno, stavba nábřeží s sebou v několika případech přinesla souvislou blokovou zástavbu vysokými činžovními domy, jež zastiňovaly pohled na vnitřní město. Pražané si po zkušenosti se Smíchovským a Palackého nábřežím, které tento osud potkal, začali cenit malebnosti a jedinečnosti výškově rozmanité střešní krajiny Starého Města a nechtěli se o tuto hodnotu nechat dále připravovat. Mezi obhájci pohledů na vnitřní části města stála pochopitelně i Soupisná komise, která ve svém textu odmítla asanačním plánem projektované úpravy [obr. 1.4] a varovala před „obrazem strašné monotonnosti“ a únavnou jednotvárností velkých pobřežních bloků. Například na dnešním Dvořákově nábřeží proto doporučila regulovat výstavbu na výšku maximálně dvou poschodí, „aby zachován byl posavadní čarokrásný pohled z levého břehu Vltavy na velebný Týn, hlásnou věž radnice a ostatní věže pražské, od nichž vzala Praha krásné epitheton své“¹²⁷. Nadto zastávala názor, že pobřežní parcely by měly být věnovány nikoli činžovním domům, ale veřejným budovám, které z nábřeží vytvoří reprezentativní třídu monumentálních objektů. Tam, kde již takovéto budovy poblíž řeky stály, doporučovala komise jejich zakomponování do obrazu nábřeží s požadavkem bezpodmínečného zachování pohledů.

O komplexu Anežského kláštera se Soupisná komise vyslovila takto: „Za nezbytný požadavek vůči cennosti budov těchto, jich významu, třeba považovati i zřízení parku na celém bloku pobřežním mezi klášteřem a řekou se táhnoucím, aby bylo docíleno pohledu na celou tuto skupinu z protějšího

¹²³ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 4.

¹²⁴ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 4.

¹²⁵ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 4.

¹²⁶ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 17-20.

¹²⁷ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 4.

břehu. Zároveň třeba doporučit i větší rozšíření ulice, navržené mezi západní stranou kostela sv. Haštala a západní stranou kláštera bl. Anežky, kolmo na řeku vedenou, tak aby jedna i druhá budova tvořila částečný prospekt této ulice na obou jejích stranách.¹²⁸ Podobně tomu bylo i u kláštera Milosrdných Bratří: „Na boku mezi řekou a klášterem, z větší části pozemku to klášterním, nelze připustit než zřízení parku, aby tak malebný pohled na skupinu budov klášterních, i na věže Starého Města byl umožněn.“¹²⁹

S ideou volných nábrežních prostranství s parkovou úpravou souhlasil i Josef Sakař, jemuž bylo jako vítězovi soutěže svěřeno vedení regulační kanceláře pro úpravu Starého a Nového Města. Je to ostatně jasně patrné z finálního regulačního plánu potvrzeného v roce 1911¹³⁰, podle něhož měl úlohu uvolnění zástavby mezi Čechovým mostem a mostem Františka Josefa I. plnit právě sad před Anežským klášterem a zahrada Milosrdných, která měla být rozšířena směrem k Vltavě. Současně byl na tomto úseku nábreží ustanoven zákaz výstavby.

Ideální vize však nedošla svého naplnění. Jak se ukázalo, městská rada nakonec Sakařova plánu nedbala a povolila zastavět značnou část klášterních dvorů a zahrad novou velkou třípatrovou budovou nemocnice Na Františku, jejíž projekt nedodržel schválené regulace. Už z dokumentace bylo jasné, že plánovaný objem objektu v případě realizace naruší historický ráz prostoru u kláštera Milosrdných Bratří, jeho plánované obklopení zelenými plochami a bude stát rovněž v cestě oněm ceněným dálkovým pohledům na klášter i na věže Starého Města. Proti chystanému záměru se proto hlasitě ozval Klub Za starou Prahu, který ve čtvrtém ročníku svého Věstníku publikoval text, v němž znovu vysvětloval koncepci nábrežních regulací kolem Starého Města, kde sady a zelené plochy „oživují massy činžovních a veřejných budov a přerušují příjemně stejnoměrnou linii nábrežní zdi“¹³¹. V této souvislosti Klub poukazyval na fakt, že stavbou souvislé hmoty nemocnice by vzala za své většina klášterní zeleně a zároveň by došlo k zastínění pohledu na klášter i celkový obraz staroměstský. A i přes to, že se plánované stavební akci eufemisticky říkalo „rozšíření“, znamenala dle Klubu fakticky novostavbu a narušení starobylého rázu komplexu. Nadto byla podle Klubu stavba velké nemocnice v městském jádru krajně nevhodná, a to nejen po stránce estetické, ale také hygienické, neboť byla v odporu s tehdejší moderní snahou výstavby měst, která takové ústavy radila umisťovat mimo ruch města. Klub proto apeloval na městskou radu, aby upustila od vydání stavebního povolení a řídila se schválenými regulativy.¹³² Z dnešního stavu je nicméně jasně patrné, jak situace dopadla a že mnohdy ani „dobře navržené a schválené regulační plány“¹³³ nebyly zárukou toho, že budou plněny.

¹²⁸ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 19.

¹²⁹ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 19.

¹³⁰ Regulační plán Starého a dolejšího Nového města Pražského s částí obvodu asanačního byl zpracován v měřítku 1:720. RP byl schválen v roce 1911 a stal se závazným podkladem, který pro tuto část města platil ještě v meziválečném období. /Jiří Hruža, Město Praha (pozn. 26) s. 250.

¹³¹ -a-, Malebná skupina nemocnice a kláštera Milosrdných Bratří na Starém Mstě stavbou nové nemocnice ohrožena, *Za starou Prahu* IV, 1913, s. 25.

¹³² -a-, Malebná skupina nemocnice a kláštera Milosrdných Bratří na Starém Mstě stavbou nové nemocnice ohrožena (pozn. 131), s. 25-26.

¹³³ a-, Malebná skupina nemocnice a kláštera Milosrdných Bratří na Starém Mstě stavbou nové nemocnice ohrožena (pozn. 131), s. 26.

Petrské nábřeží: historická struktura versus nová obchodní čtvrť

Vraťme se ale k soutěži. Pokud bylo řečeno, že v případě regulací Starého Města se, co do koncepce, názory ochránců historické Prahy a urbanistů pracujících na praktickém řešení úprav v zásadních rysech víceméně shodovaly¹³⁴, je nutné dodat, že vzájemné porozumění zdaleka nepanovalo v celém řešeném území. To ostatně dokládá Pamětní spis Soupisné komise, který se soustředil na oblast dolního Nového Města, zejména tedy Petruskou čtvrť.

Pro tuto část Prahy znamenal přelom století dalekosáhlé změny. Začala probíhat regulace řeky, která s sebou přinesla proměnu vzhledu i využití okolí Vltavy. Už od roku 1901 byly zdejší vltavské břehy postupně propojovány, což v praxi znamenalo odstraňování menších ostrovů a zasypávání říčních meandrů.¹³⁵ Území tak pozvolna přicházelo o svůj dříve venkovský ráz [obr. 2/2] i o své hospodářské využití. Byly rušeny jezy, mlýny, barvírny i koželužny. Novou funkční náplní čtvrtě se měl, dle dobových úvah, stát obchod – a to zejména díky výhodné poloze oblasti u železničních drah a u říční cesty.

Se změnou charakteru území pochopitelně počítaly také všechny tři oceněné soutěžní projekty, které vycházely z předpokladů zúžení vltavského ramene, stavby nábřežních zdí a asanace staré zástavby. A právě zde se nejvíce projevil třecí plochy mezi urbanistickými představami architektů a názory Soupisné komise. Ve svém Pamětním spise se Komise vymezila vůči všem třem projektům s tím, že „není s to žádný (...) ku provedení doporučiti“. Těžištěm celého problému byly právě pobřežní části území od mostu Františka Josefa až ke Karlínu, které všechny cenou poctěné návrhy pojímaly jako nové široké nábřežní úseky velkoměstského charakteru. Soupisná komise naopak připomínala estetické kvality stávajícího „neobyčejně malebného, překrásnou zelení zdobeného pobřeží“ a považovala za nutné „proti takovémuto upravení čtvrti Svatopetrské (...) s estetického stanoviska co neenergičtěji se ohraditi“¹³⁶. Komise nesouhlasila ani s proponovanou funkční náplní nábřežních úseků, které v soutěžních projektech měly zaujímat veřejné a monumentální budovy, ponejvíce vzdělávací instituce. Komise upozorňovala, že v budoucí obchodní čtvrti nemá tato náplň vnitřní odůvodnění a doporučovala využít nábřeží pro obchodní přístaviště, které by na rozdíl od monumentální zástavby umožnilo s výhodou zachovat i stávající členitost vltavského břehu spolu s Primátorským i Korunním ostrovem a jejich vegetací.¹³⁷

¹³⁴ Je pravdou, že ve lhůtě k podání námitek k předloženému regulačnímu plánu (1904) se do řízení poměrně mohutně zapojil Klub Za starou Prahu, jehož členy byli mimo jiné i někteří příslušníci Soupisné komise, kteří tak získali platformu pro zpětnou kontrolu svých doporučení. Výtky Klubu se však týkaly povětšinou jednotlivých objektů, které měly přijít o svůj ráz či padnout za oběť rozšiřování některých ulic. Nešlo tedy o otázky větších celků či urbanistické koncepce, nýbrž o jednotlivosti v rámci již dané struktury.

¹³⁵ Pavel Novotný, *Petrská čtvrť dům od domu* (pozn. 96), s. 28.

¹³⁶ Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení části dolního Nového města pražského cenou poctěných (z roku 1902) (pozn. 119), s. 6.

¹³⁷ Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení části dolního Nového města pražského cenou poctěných (z roku 1902) (pozn. 119), s. 6.

Otázkou však zůstává, zda by návrh Komise na využití místa pro obchodní přístav nebyl pro zachování obrazu města naopak medvědí službou. Komise zdůrazňovala především kladný dopad projektu, který by umožnil udržet beze změny stávající členitost pobřeží, nicméně buď si neuvědomovala nebo neřešila všechny důsledky realizace tohoto „obchodního emporia“, jak se označovalo zamýšlené rozluštění území. Pobřeží, ať už souvislé, či členité, by v tomto případě obklopila přístavní technika, skladiště a překladiště na železniční dopravu. Nutné by bylo vybudovat rovněž nákladové nádraží, o kterém se na tomto místě před první světovou válkou opravdu uvažovalo, a které by znamenalo poměrně drastický vpád do území.¹³⁸

Pro Soupisnou komisi byl však účel území zřejmě druhotný a měl pouze podpořit tu věc, o kterou šlo jejímu osazenstvu nejvíce, totiž zachování ostrovů a členitosti nábřeží. Nicméně, i přesto, že Komise své názory vyslovovala velmi razantně, nebyly nakonec vyslyšeny. Koneckonců – hlas Komise byl stále jen poradní. Mezi lety 1907-1912 tak byl uskutečněn plán splavnění Vltavy. Spolu se stavbou nové nábřežní zdi, probíhající do roku 1919, zmizel i Korunní a Primátorský ostrov a staré jezy nahradilo nové železobetonové zdymadlo.¹³⁹ Tuto vltavskou regulaci ctil i Josef Sakař, který ve svém regulačním plánu uvažoval o způsobech její monumentalizace, co do architektonického výrazu. Například nábřežní zeď na předmostí řetězového¹⁴⁰ mostu plánoval zvýraznit konkávním prohnutím a obestavět velkým schodištěm [obr. 2/3]. Velkoryse mělo v Sakařových myšlenkách vypadat i předmostí nového Hlávkova mostu na Těšnově, kde projektoval oválné náměstí s hvězdicově vybíhajícími ulicemi.¹⁴¹

Z uvedeného jasně vyplývá rozdíl v uvažování Komise a tvůrčího urbanisty. Obě instance chtěly docílit téhož – tedy vhodné novodobé úpravy reprezentativního úseku vltavského pobřeží v centrální Praze, nicméně každá šla vlastní cestou. Jedni byli přesvědčeni o správnosti zachování původní různorodé malebnosti, jež byla městu po staletí vlastní. Druzí viděli cestu v novém monumentálním řešení. Podobnost názorů lze do jisté míry spatřovat alespoň v pojetí zástavby na nábřeží, kde Sakař mezi projektované domovní bloky naplánoval nový park, který tu byl opravdu založen.¹⁴²

Ostatní zmíněné Sakařovy návrhy na zástavbu nábřeží nicméně nakonec naplnění nedošly. Na své dořešení tak území muselo čekat až do dvacátých let 20. století, kdy se, jako jedna z mála dosud volných lokalit v městském centru, stalo předmětem urbanistické soutěže s ambicí přispět k dotvoření obrazu Prahy jako hlavního města samostatného státu. Vznik Československa znamenal také změnu požadované funkční náplně nábřežních objektů, které se měly stát sídly nových ministerstev [▲ 4. 3. 2 /oddíl: Petřské nábřeží].

¹³⁸ Bohumil Hübschmann, K návrhům zastavění Petřského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* II/VII, 1921-22, s. 20.

¹³⁹ Rostislav Švácha, Moderní architektura, in: Růžena Bařková, *Umělecké památky Prahy 2. Nové Město a Vyšehrad*, Praha 2001, s. 54.

¹⁴⁰ Dnešního Štefánikova mostu.

¹⁴¹ Pozoruhodným prvkem plánu byla také komunikace mířící z Hlávkova mostu přes náměstí k Denisovu nádraží (které bylo již v tomto návrhu určeno k demolici) a dále přemostěním Masarykova nádraží přes Vrchlického sady k Národnímu Museu. Šlo tedy o zárodek Severojižní magistrály.

¹⁴² Rostislav Švácha, Moderní architektura (pozn. 139), s. 54.

2. 1. 2 Otázka zástavby pod Emauzy: citlivé doplnění vs. nová monumentalita¹⁴³

Úřední regulace (od roku 1898), projekty Pavla Janáka (1907), Richarda Nováka (1907), Aloise Dryáka (1910), Klubu Za starou Prahu s Bohumilem Hübschmannem (od 1908) a městského stavebního úřadu s Vlastislavem Hofmanem (od 1913)

Velmi podobný problém vhodného doplnění historické zástavby a zachování obrazu města se tou dobou řešil i na jiném místě pravého břehu Vltavy, pár set metrů proti proudu. Řeč je o oblasti starého Podskalí a především o prostoru pod Emauzy, při ústí mostu Františka Palackého. Spolu s výstavbou tohoto přemostění byl v sedmdesátých letech 19. století vybudován také úsek nábřeží od mostu na sever k dnešnímu Jiráskovu náměstí, který o několik metrů zvedl úroveň terénu a zcela tak změnil charakter pobřeží dříve pozvolna se svažujícího do Vltavy [obr. 2/4].¹⁴⁴ Hradba nábřežních zdí byla v následujících letech ještě umocněna výstavbou čtyř i vícepatrových činžovních domů, které nahradily drúzy nízkých rybářských a vorařských domků. Nová zástavba, jak bylo již vzpomínáno, tak zapečetila pohledy na další město, které „se kdysi mírně zvedalo z řeky a dalo vyniknouti všem kostelním a klášterním dominantám, jež založil Karel IV.“¹⁴⁵. Když se v prvních letech 20. století začal řešit úsek od Palackého mostu k Vyšehradu¹⁴⁶, byli již mnozí Pražané odhodláni proti tomuto způsobu zástavby bojovat a chránit zbytky panoramatického obrazu města, v tomto místě charakterizovaného zejména dálkovými pohledy na Emauzský klášter.

První úřední regulace

První kroky k regulaci území pod Emauzy byly nicméně podniknuty už ve druhé polovině osmdesátých let 19. století, kdy se novoměstští občané pokoušeli včlenit podskalské území do pražského asanačního obvodu. Na jednáních, kde byla probírána problematika územního rozsahu asanace, se však dospělo k názoru, že hygienické podmínky zde nejsou na tak špatné úrovni, aby bylo nutné Podskalí do asanačních plánů zahrnout.¹⁴⁷ V praxi tato skutečnost však znamenala pouze zamítnutí daňových úlev, nikoliv znemožnění „ozdravných“ stavebních prací. Už v roce 1886 se tak uskutečnila urbanistická soutěž na úpravu Podskalí a Emauz¹⁴⁸ a záhy nato byla na stavebním úřadě města pod vedením

¹⁴³ Text podkapitoly 2. 1. 2 vychází z diplomní práce autorky. /Klára Brůhová, *Urbanistický vývoj prostoru pod Emauzy a projekt architekta Bohumila Hübschmanna* (diplomní práce), Katedra dějin umění a estetiky UMPRUM, Praha 2013.

¹⁴⁴ Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Proměny města. Staroměstský a novoměstský břeh (pozn. 97), s. 6.

¹⁴⁵ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6* (pozn. 19), s. 43.

¹⁴⁶ Čeněk Zíbrt, *Praha se loučí s Podskalím. Pamětní list*, Praha, 1910.

¹⁴⁷ Díky udělenému vyvlastňovacímu právu a právu daňového osvobození šlo o výraznou ekonomickou úlevu, přičemž vídeňské úřady daly jasně najevo, že se věc musí týkat výhradně bezprostředně ohrožených městských částí. /Kateřina Bečková, *Asanace Vojtěšské čtvrti* (pozn. 46), s. 51.

¹⁴⁸ Jan E. Svoboda – Ester Havlová – Jindřich Noll, *Praha 1919-1940. Kapitoly o meziválečné architektuře*, Praha 2000, s. 12.

stavebního rady Josefa Václavka zpracována podrobnější územní dokumentace.¹⁴⁹ Roku 1898 byl pak zveřejněn první detailnější návrh na regulaci pravobřežního předpolí Palackého mostu, kde mělo vzniknout stejnojmenné náměstí [obr. 2/5]. Při pohledu na projekt je jasné, že jeho základní myšlenka se příliš nelišila od idejí asanačních. V plánu bylo uzavřít náměstí na východní a jižní straně činžovními domy, tedy navázat na již stojící blokovou zástavbu při jeho severní frontě a ulici Na Moráni. Domovní bloky měly být sice utvářeny tak, aby umožňovaly průhledy na západní průčelí emauzského kostela, nicméně jednalo se pouze o úzké omezené pohledy z konkrétních stanovišť uliční sítě. V žádném případě nešlo o zachování širokého panoramatického obrazu viditelného z protějších břehů.

Jakmile byl tento úřední návrh předložen veřejnosti k podání připomínek, vložil se do problému s velkou vervou zejména Klub Za starou Prahu, díky jehož intervencím nakonec k realizaci projektu nedošlo.¹⁵⁰ Úřední projednávání vedoucí k vystavení projektu před zraky veřejnosti však byla poměrně zdoluhavá a tak v mezích došlo k tomu, že se dosud řádně neschválený návrh stal podkladem pro soutěž na pomník Františka Palackého.¹⁵¹ Tímto krokem bylo zaseto zrnko sváru ohledně příštích urbanistických regulací území. Vítězný návrh dvojice Stanislav Sucharda – Alois Dryák totiž ve svém pojetí pochopitelně navazoval na dané urbanistické uspořádání náměstí [obr. 2/6] a zvláště Sucharda později s velkou nelibostí nesl změny v jeho prostorové koncepci. Složitost dohadů dokládá také fakt, že když byl dne 1. července roku 1912 pomník slavnostně odhalen, působilo jeho okolí přibližně stejným dojmem jako na začátku debat a o jeho budoucí podobě nebylo ještě zdaleka rozhodnuto.

Jeden z prvních a nejdůležitějších podněcovatelů debat o podobě území pod Emauzy byl, jak řečeno, Klub Za starou Prahu, jenž přišel se svými podněty už krátce po předložení oficiálního úředního projektu veřejnosti. Klub plánu vytýkal především to, že nebral „ohledy na dosavadní pěkné prospekty ani na získání prospektů nových“ a nepřihlížel „ani k starším ani k novějším cenným budovám, ani k výškovým poměrům“¹⁵². Z těchto důvodů podal městské radě žádost o vypsání honorované soutěže na úpravu Nového Města a Vyšehradu, podobně, jak bylo učiněno v případě Malé Strany a Starého Města. I přes to, že se k podnětu připojilo rovněž představenstvo Inženýrské komory, vyšla městská rada pražská požadavkům vstříc jen částečně, totiž vypsáním dílčí soutěže na úpravu Vyšehradu a podolské straně [▲ 2. 1. 3]. Co se týče území pod Emauzy, bylo přepracování projektu svěřeno bez soutěže městské regulační kanceláři obce pražské.¹⁵³ Regulační kancelář vypracovala pod vedením stavebního rady Václavka plán nový [obr. 2/7, 2/8], který se však od předchozího lišil jen minimálně. Když byl

¹⁴⁹ Jan E. Svoboda – Ester Havlová – Jindřich Noll, Praha 1919-1940. Kapitoly o meziválečné architektuře (pozn. 148), s. 69.

¹⁵⁰ Milan Pavlík, Vývoj názorů na zástavbu území pod Emauzy, in: Kateřina Bečková (ed.), *100 let Klubu Za starou Prahu*, Praha 2000, s. 127.

¹⁵¹ Soutěž byla vypsána v září 1897 a v porotě zasedli pánové Vojtěch Hynais, Václav Roštlapil, Antonín Wiehl, Josef Mauder a Josef Václav Myslbek. Výsledny soutěže se dvěma vítěznými projekty (Sucharda – Dryák, Šaloun – Dlačbač) byly vyhlášeny roku 1898. Konečný ortel padl v roce 1901, kdy porota z užšího konkursu vybrala návrh „Svému buditeli a vůdci vzkříšený národ“ Stanislava Suchardy a Aloise Dryáka. /S, K soutěži na pomník Palackého, *Volné směry* II, 1898, s. 432-434. Zdeněk Hojda – Jirí Pokorný, *Pomníky a zapomínky*, Praha – Litomyšl 1997, s. 93.

¹⁵² Jindřich Janota, Úprava a zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze, *Zprávy veřejné služby technické* V, 1923, s. 305.

¹⁵³ Jindřich Janota, Úprava a zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze (pozn. 152), s. 305.

tento projekt v roce 1907 vyložen, vyvolal poměrně chladné přijetí a svou přetrvávající šablonovitostí spíše podnítl řadu architektů k vypracování vlastních řešení.

Konkurenční návrhy

Ani Klub už se nespokojil pouze s písemnými intervencemi a v roce 1908 vypracoval i grafický protinávrh [obr. 2/9, 2/10 + medailon]. Při pohledu na plán je nicméně jasné, že se jeho autoři zatím omezili pouze na na zkvalitňující „kosmetické“ zásahy do struktury úředního projektu, kterými chtěli na „čistě reálním podkladě úředního plánu z roku 1907 dokázati možnost zlepšení v těchto mezích“¹⁵⁴. Klub se tedy zatím držel poněkud při zdi a s prvním zcela novým řešením nezávislým na dosavadních úředních podkladech tak přišli až architekti Vladimír Zákřejs a Rudolf Hrabě následováni Richardem Novákem a Pavlem Janákem. A právě na těchto projektech jednotlivců, nsvázaných úředními mantinely, lze vysledovat dualitu tendencí, které ovládly debaty o řešení emauzského podnoží. Totiž dotvoření historického obrazu města s důrazem na zachování jeho pohledových specifíků versus koncipování nového náměstí obklopujícího sousoší Palackého, jež mělo být novým městským prostranstvím per se. Obě tendence směřovaly ke stejnému cíli: vytvořit reprezentativní prostor s důrazným podtónem národní hrdosti. Každá však šla jinou cestou – jedni kladli důraz na zachování a dotvoření pražské historické siluety, druhí navrhovali nová monumentální díla.

Projekty architektů Zákřeje a Hrabě se sice nepodařilo dohledat v jejich grafické podobě, nicméně podle údajů v rukopisu z roku 1908 uloženém v archivu Klubu Za starou Prahu¹⁵⁵ si lze udělat představu alespoň o projektu prvně jmenovaného. Vladimír Zákřejs, jak je psáno, pojal Palackého náměstí jako podlouhlý prostor podél nábřeží, táhnoucí se od mostu Palackého až k ulici jdoucí kolmo na fasádu emauzského kostela. Náměstí mělo být prostorově jednoduché a svou rozlohou mělo zajistit volný průhled na panorama Emauz. Vzhledem ke skutečnosti, že elaboráty obou architektů obhajovala i Domácí rada Klubu¹⁵⁶, lze se domnívat, že pohled na Emauzy ctil i Rudolf Hrabě.

Řešení náměstí dle projektu Richarda Nováka [obr. 2/11, 2/12 + medailon] naopak vítal Stanislav Sucharda¹⁵⁷. Jeho pomník měl totiž v Novákově studii tvořit středobod prostoru ukotvený na pozadí nově navrhovaného mohutného objektu knihovny. Jak je vidět, Novák na rozdíl od Zákřeje a Hrabě patřil k těm architektům, kteří kladli důraz spíše na nové prvky náměstí, přičemž v tomto případě navíc projektované hmoty objektů, zejména knihovny, zastiňovaly pohled na věže Emauz. Oproti oficiálnímu projektu se nicméně jednalo, především díky rozbití jednoduše řady nábřežních činžáků, o jednoznačné vnesení kvalit do prostoru. Dalším z architektů, kteří upřednostnili estetický účinek sousoší před zachováním pohledu na klášter byl mladý Pavel Janák¹⁵⁸, který ve svém návrhu

¹⁵⁴ JNK, Klub Za starou Prahu hájí zachování volného pohledu na Emausy, *Za starou Prahu* I, 1910, s. 5.

¹⁵⁵ Text bez názvu (nepublikovaný rukopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 1908.

¹⁵⁶ Zdeněk Wirth, Úprava náměstí Palackého pro Suchardův pomník Františka Palackého, *Styl* I, 1909, s. 50.

¹⁵⁷ Stanislav Sucharda, Úprava náměstí Palackého a jeho okolí, *Styl* V, 1913, s. 122.

¹⁵⁸ A to i přesto, že v roce 1907, ze kdy projekt pochází, byl již dvě léta členem Klubu Za starou Prahu.

[obr. 2/13, 2/14 + medailon] ponechal jen jedinou a ne moc širokou průhledovou třídu vedoucí z nábřeží kolmo k průčelí klášterního kostela. Jižní a východní stranu náměstí uzavřel novými objekty činžovních domů, které měly vytvářet působivý monumentální rámec pro Suchardovo sousoší. Aby byla uzavřenost náměstí a účín sochy co největší, proponoval Janák navíc místo otevřené ulice Podskalské v rohu prostranství klenuté podjezdy. Tímto krokem bylo k Suchardově radosti dosaženo téměř dokonalého scelení nároží, nicméně opět na úkor pohledu na Emauzy.¹⁵⁹

Teprve nyní popustil uzdu své fantazii i Klub, který v roce 1910 předložil zemskému výboru nový projekt [obr. 2/15, 2/16, 2/17], jehož hlavní myšlenkou byla široká pohledová komunikace jdoucí kolmo z nábřeží proti klášternímu průčelí. Aby bylo učiněno zadost i Suchardovu požadavku uzavřeného prostoru náměstí pro lepší účín sousoší, navrhoval Klub umístit mezi průhledovou komunikaci a náměstí veřejnou budovu.¹⁶⁰ Ukázalo se však, že zvolený kompromis nevyhovuje ani jednomu požadavku – dálkovým pohledům budova, byť s omezenou výškou, vadila a nespokojený zůstával rovněž Stanislav Sucharda, který si představoval náměstí nekompromisně uzavřené tak, aby Palackého pomník tvořil jediný dekorativní bod celé plochy.¹⁶¹

Klíčový návrh Aloise Dryáka

Otázkou celého rozsáhlého panoramatu se v téže době zabýval také spoluautor Palackého pomníku, architekt Alois Dryák, jenž se paradoxně nepřiklonil na stranu zastánců uzavřeného náměstí zvýrazňujícího účín sochařského díla, nýbrž šel cestou svých vlastních úvah o podstatě emauzského obrazu. Upozornil na nejednoznačnost požadavku „zachovat pohled na Emauzy“, který se jako zaklínací formulka opakoval v tolika textech kritizujících úřední projekt. Dryák zde došel k poměrně zásadní otázce, totiž: Jaká je definice onoho pražského panoramatu, které má být zachováno? Uváděl, že 40 metrů široká třída vedoucí od nábřeží kolmo k emauzskému kostelu tak, jak ji navrhoval Klub, je něčím na způsob Václavského náměstí vrcholícího klášterním kostelem. Dle Dryákova názoru Klub tímto návrhem nepřispěl ani tak k zachování pohledu panoramatického, nýbrž pouze vytvořil větší a širší průhled na dominantu území¹⁶², tedy postupoval v zásadě touž cestou jakou šel stavební úřad a regulační kancelář. Značná finanční ztráta, kterou by způsobilo zvětšení nezastavěné plochy by tak nepřinesla přiměřený výsledek ani radikální zlepšení pohledových kvalit. Alois Dryák proto přišel s vlastním návrhem na regulaci území, který by zachoval emauzské panorama ve smyslu širšího kontinuálního pohledu z obou vltavských nábřeží i Palackého mostu a to včetně uchování „kaskádovitosti“ obrazu, kdy klášter pozvolna vyrůstá z nižších útvarů a není „přepůlen“ (byť nízkou) budovou v popředí.

¹⁵⁹ Zdeněk Wirth, Úprava náměstí Palackého pro Suchardův pomník Františka Palackého (pozn. 156), s. 51.

¹⁶⁰ Jindřich Janota, Úprava a zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze (pozn. 152), s. 306. JNK, Úřední návrh a návrh Klubu na regulaci Podskali, *Za starou Prahu* I, 1910, s. 26-28. JNK, Klub Za starou Prahu hájí zachování volného pohledu na Emauzy (pozn. 154), s. 5.

¹⁶¹ Stanislav Sucharda, Úprava náměstí Palackého a jeho okolí (pozn. 157), s. 122.

¹⁶² Alois Dryák, Proti zastavění pohledu na Emauzy / III, *Za starou Prahu* V, 1914, s. 6.

Architekt ve svém řešení z roku 1910 vypracovaném ve dvou variantách [obr. 2/18, 2/19, 2/20, 2/21] ponechal území pod Emauzy až k nábřeží nezastavěno. Spojením tohoto nového prostoru s náměstím Palackého mělo vzniknout velké veřejné prostranství se dvěma úrovněmi terénu.¹⁶³ Plocha měla být zcela volná, tedy bez dělicí budovy proponované Klubem. Návrh spočíval konkrétně na třech základních bodech: 1/ ukotvení pomníku pouze pomocí jeho pozadí, kterým měla zůstat veřejná budova (Akademický dům, škola či knihovna) o dostatečné šíři, 2/ výstavba nízké budovy tržnice přímo pod klášterem (v plánech značeno jako „přístavba“) a dalších budov jako doplnění bloku pod Emauzy (lázně či školy) a 3/ architektonické ohraničení původní plochy Palackého náměstí přechodem do nižší, sadově upravené, úrovně velkého prostranství.¹⁶⁴ Dryák v obou variantách, které se od sebe v detailech liší, avšak koncepčně jsou založeny na stejném principu, jako první z projektantů docílil opravdu panoramatického pohledu na emauzskou skupinu, které zároveň poskytl architektonické ukotvení a pevnou bázi. Faktem je, že se tak stalo na úkor zastavění, respektive ekonomické výnosnosti prostoru, která do té doby byla pro urbanistické návrhy jedním z klíčových faktorů. Dryákovi nicméně nelze upřít, že byl prvním z architektů, který se nebál upřednostnit pohledové kvality místa a vystoupit s velkorysým řešením. Jak se později ukázalo, dokázal svým návrhem k přehodnocení postoje přesvědčit i městskou radu. Jedině Stanislav Sucharda setrval v názoru o nutnosti uzavření náměstí činžovními bloky tak, aby pomník tvořil jediný dominantní objekt prostoru. Přenesení pozornosti k siluetě Emauz, která by se tak stala novým středobodem místa bylo pro Suchardu nepřijatelné a nejednou se proti takové úpravě ve svých textech¹⁶⁵ ohradil. Neuspokojil ho ani návrh řady vzrostlých stromů, která měla oddělovat obě úrovně náměstí a vytvořit tak pomníku optické ukončení.

Debaty pokračují: Hübschmann vs. Hofman

I přes zveřejnění řady nových návrhů zůstávaly regulační kompetence stále v rukou stavebního úřadu, který se snažil vyhovět ideálně všem požadavkům, čímž nicméně většinou docílil pouze toho, že se jeho řešení nezamlouvalo vůbec nikomu. V roce 1910 a 1911 vypracoval dva návrhy [obr. 2/22], proti nimž byla vznesena řada připomínek, jak ze strany zastánců panoramatu, tak ze strany těch, kteří požadovali větší uzavření prostoru, k nimž se svými podněty přibyl Jan Kotěra jako další výrazná osobnost pražské architektury. Pomyslného vrcholu dosáhl spor v roce 1913¹⁶⁶, kdy měla být celá věc rozhodnuta na komisionálním šetření. Kromě zmíněných dvou úředních projektů zde byl projednáván také další projekt Klubu z pera Bohumila Hübschmanna (1912) a zbrusu nový návrh městského

¹⁶³ Jindřich Janota, Úprava a zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze (pozn. 152), s. 306. Dvojí úroveň byla nevyhnutelná pochopitelně z toho důvodu, že náměstí Palackého bylo na úrovni mostovky Palackého mostu, zatímco prostor více na jih zůstal ve výšce původní podskalské zástavby.

¹⁶⁴ Alois Dryák, Proti zastavění pohledu na Emauzy / III (pozn. 162), s. 6.

¹⁶⁵ Stanislav Sucharda, Úprava náměstí Palackého a jeho okolí (pozn. 157)s. 121. Stanislav Sucharda, *Historie pomníku Fr. Palackého v Praze*, Praha 1912, s. 23.

¹⁶⁶ Situace kolem již odhaleného pomníku se stávala neúnosnou a vyžadovala konečné rozhodnutí.

stavebního úřadu, jehož autorem byl Vlastislav Hofman (1913). Právě tyto naposled jmenované studie v sobě zhmotnily esenci obou protikladných regulačních přístupů.

Hübschmann [obr. 2/23, 2/24] do své koncepce vtělil vše, co Klub obhajoval, přičemž do velké míry vycházel z popsaných myšlenek Aloise Dryáka, které doplnil a dovedl do dokonalosti. Problém dvou náměstí řešil „vytvořením společného vzduchového prostoru, jehož pozadí tvoří emauzské panorama“¹⁶⁷. Vynechával jakékoliv zastavění prostranství před Emauzy mezi nábřežím a Podskalskou ulicí, zato však plánoval zástavbu na ploše přímo pod klášterem. Objekty zde postavené měly obklopovat průhledovou třídu v ose kostelního průčelí širokou asi 35 metrů¹⁶⁸ a byly plánovány tak nízké, že by i při postranních pohledech velké části Emauz přesahovaly přes jejich střechy. Takto koncipovanými budovami plánoval Hübschmann vytvořit architektonickou podnož skupiny emauzské a zdůraznit „horizontální rozlišení a odstupnění stavebních hmot“¹⁶⁹. Z kompozice se pak měly zdvihát věže kostela jako působivý výškový akcent v „horizontále nábřežní“. Nutné oddělení Palackého náměstí se sousoším plánoval Hübschmann uskutečnit pouze náznakem pomocí nízké otevřené arkády, která by nebránila jednotnému vnímání prostoru a přece by zachovávala povahu dvou účelově rozdílných prostor¹⁷⁰: náměstí s dominantou pomníku a níže položeného prostranství se zahradní úpravou, jež mělo upomínat na původní úroveň podskalské zástavby.

Vojtěch Birnbaum na projektu vyzdvihoval jeho částečně nepravidelný ráz, vyvažující zcela náhodné seskupení emauzské skupiny a důslednou pravidelnost okolních čtvrtí. Vnímal jej jako druh umělé, avšak oprávněné malebnosti, jež se „dostavuje jako výslednice a vyrovnání konfliktu mezi vůlí k pravidelnosti a modifikujícími ji, zpředu danými a nepravidelnost podmiňujícími vnějšími okolnostmi“¹⁷¹. Od jiných však projekt sklídl kritiku. Stanislav Sucharda se k Hübschmannovu projektu vyjádřil obligátně negativně konstatováním, že nevěří, že by „massu potřebnou k uzavření náměstí (...) mohla poskytnouti kolonáda“¹⁷². Své výhrady ohledně neosobitosti a bezvýrazného opatrnickví projektu vyjádřil také Vlastislav Hofman, který, ač členem Klubu Za starou Prahu, nesdílel v Klubu převládající názor. Jako zaměstnanec III. odboru stavebního úřadu¹⁷³ vnímal problematiku i z tohoto úhlu pohledu a v některých bodech se přikláněl k argumentům stavebního úřadu, respektive Stanislava Suchardy.¹⁷⁴

¹⁶⁷ Bohumil Hübschmann, Poslední zbytek panoramatu Nového Města pražského ohrožen, *Za starou Prahu* VI, 1917, s. 19.

¹⁶⁸ V hřebenech se průhled rozevírala až na 65m a umožňovala úplný pohled z nábřeží. /Dopis slavné radě Král. hl. m. Prahy (nepublikovaný strojopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 5. 2. 1913.

¹⁶⁹ Bohumil Hübschmann, Poslední zbytek panoramatu Nového Města pražského ohrožen (pozn. 167), s. 19-20.

¹⁷⁰ Vojtěch Birnbaum přirovnává arkádové řešení ke středníku ve složitém souvětí. /Vojtěch Birnbaum, Úprava pod Emauzy, in: *Vývojové zákonitosti v umění*, Praha 1987, s. 317.

¹⁷¹ Vojtěch Birnbaum, Úprava pod Emauzy (pozn. 170), s. 318.

¹⁷² Stanislav Sucharda, Úprava náměstí Palackého a jeho okolí (pozn. 157), s. 123.

¹⁷³ Do služeb pražského magistrátu (konkrétně III. odboru stavebního úřadu) nastoupil Vlastislav Hofman 15. září 1910. /Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 24.

¹⁷⁴ Dohady ohledně podoby území pod Emauzy vedly dokonce k poměrně ostré roztržce architekta s Klubem, jehož byl shodou okolností v té době jednatelem. Jak vyplývá z několika dopisů, které si obě strany vyměnily, žádal nejprve Hofman o opuštění od návrhu Bohumila Hübschmanna, se kterým se neztotožňoval, a když mu nebylo vyhověno, vzdal se své klubovní funkce. /Vývoj situace lze podrobně sledovat v dopisech, které si vyměňoval Vlastislav Hofman s domácí radou Klubu: Dopis Vlastislava Hofmana (nepublikovaný rukopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 13. 5. 1913. Dopis Vlastislavu Hofmanovi (nepublikovaný strojopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu) Praha 23. 5. 1913. Dopis Vlastislava Hofmana (nepublikovaný

Hofman setrval v názoru o nutnosti uzavření prostoru a vytvoření reprezentativní kompozice, která bude vizuálně účinnou vizitkou nové doby [obr. 2/25, 2/26, 2/27, 2/28, 2/29 + medailon]. Vůdčí ideou jeho návrhu tak byla koncepce jednotného monumentálního prostoru, jehož principem měla být uzavřenost jednotlivých částí a také přísná osovost a symetrie, která měla umocňovat „umělecký účín“¹⁷⁵ celku. Jednotnému a reprezentativnímu působení celého ansámblu mělo mimo jiné dopomoci i společné „detailní a facadové řešení“¹⁷⁶, kterým byl dobově oblíbený styl architektonického kubismu [obr. 2/27, 2/28, 2/29].

Jak se dalo očekávat, na Hofmanův návrh se snesla vlna kritiky převážně z řad Klubu, který autorovi vyčítal nedostatek úcty k historickému rázu města. Oponenti¹⁷⁷ nepovažovali za šťastnou zejména přísnou symetrii nové zástavby, která by narušila původní nepravidelné struktury.¹⁷⁸ Hofmanův návrh nesplňoval ani pohledové představy zastánců panoramatu, jak bylo zjištěno pokusným vytyčením projektované pergoly. [obr. 2/30].

Návrhy Bohumila Hübschmanna a Vlastislava Hofmana představovaly polaritu nejen ve smyslu pohledu versus pomníku, ale zároveň také v celkovém přístupu k urbanismu ve smyslu památkové péče a hledání novodobého reprezentativního stylu. Zatímco Hübschmannův návrh šel spíše cestou citlivého doplnění historického obrazu, Hofman vědomě zavrhl stávající panoramatické hodnoty místa a jedinou cestu ke zkvalitnění prostoru viděl ve vytvoření novodobého architektonicky jednotného a velkorysého díla. A ač byla na obou stranách patrná snaha nacházet cesty, jak protichůdným požadavkům vyhovět, nemohlo se nikdy jednat o uspokojivý kompromis, nýbrž o upřednostnění jednoho na úkor druhého. Ani městskému úřadu nelze upřít snaha dojít k přijatelnému konsenzu, která je ostatně vidět na poměrně houževnatém přetváření projektů dle připomínek z nejrůznějších stran. Jelikož ale tyto snahy nevedly k jednoznačnému výsledku a situace neřešeného území kolem již odhaleného pomníku¹⁷⁹ se stávala neudržitelnou, bylo třeba rázného rozhodnutí. Oproti přání řady zúčastněných k němu však neměla vést veřejná soutěž, nýbrž komisionelní šetření nad již zpracovanými projekty.

Šetření na místě za účasti všech zainteresovaných činitelů se konalo na začátku roku 1913 a k jednání byly dokonce opatřeny fotografické snímky a modely upraveného území [obr. 2/31, 2/32, 2/33, 2/34]. I přes velkou snahu delegátů Klubu Za starou Prahu¹⁸⁰ padlo konečné rozhodnutí ve prospěch návrhu Vlastislava Hofmana, o kterém v dubnu roku 1914 zavedla pražská obec úřední řízení¹⁸¹. Nicméně výsledek šetření neměl nakonec na realizovanou podobu zástavby valného vlivu. Z důvodu ne zcela čistého administrativního postupu a neúnavných intervencí Klubu se věc táhla až do

rukopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 31. 5. 1913. Dopis Vlastislavu Hofmanovi (nepublikovaný strojopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu) Praha 9. 6. 1913.

¹⁷⁵ Dopis Vlastislava Hofmana (nepublikovaný rukopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 13. 5. 1913.

¹⁷⁶ Vlastislav Hofman, Otázka regulace pod Emauzy a náměstí Palackého, *Národní listy*, 1914, 14. 6., s. 3.

¹⁷⁷ K návrhu se vyslovila tzv. Technická komise Klubu (Bohumil Hübschmann, Antonín Engel, Luboš Jeřábek) a také horlivý zastávce Hübschmannova projektu Vojtěch Birnbaum.

¹⁷⁸ Vojtěch Birnbaum, Úprava pod Emauzy (pozn. 170), s. 319.

¹⁷⁹ Pomník byl slavnostně odhalen 1. července 1912.

¹⁸⁰ Bohumil Hübschmann, Proti zastavění pohledu na Emauzy, *Za starou Prahu* III, 1912-13, s. 83.

¹⁸¹ Jindřich Janota, Úprava a zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze (pozn. 152), s. 307-308.

roku 1917, kdy bylo svoláno řízení nové. K mírně upraveným původním projektům [obr. 2/35, 2/36] se připojil mimo jiné i návrh Jana Kouly, který pod Emauzy plánoval umístit velkou budovu Národní opery¹⁸², jejíž koncepce se podobala staršímu návrhu knihovny z pera Richarda Nováka a anonymní projekt „Excelsior“. Nové plány však s obecným míněním příliš nezamíchaly a i v tomto případě byl k provedení znovu doporučen Hofmanův úřední návrh.¹⁸³

Ještě dříve než však stačila zemská správní komise spolu s c. k. místodržitelstvím definitivně rozhodnout, nastal 28. říjen 1918, který s sebou ruku v ruce s politickým převratem přinesl také podstatné změny v dalším stavebním vývoji Prahy. Plánování pražského urbanismu včetně problému území pod Emauzy přešlo do kompetence Státní regulační komise¹⁸⁴, na jejíž popud byl vypracováním konečného územního návrhu v roce 1921 pověřen Bohumil Hübschmann. Hübschmann se otázkou regulace Podskalí zabýval od roku 1905, tedy po většinu své kariéry, jako kritik i jako autor vlastních projektů, a tedy byl s problematikou obeznámen dokonaleji než kdokoli jiný. Otázkou nicméně zůstává, zda by vhodnějším řešením, zejména v uvolněné době po roce 1918, nebyla veřejná soutěž s odborně zpracovaným zadáním na základě zkušeností z dlouholetého vývoje problému. Poněkud paradoxní je, že i Státní regulační komise jinak platila za velkého zastávce soutěží, případně dalších způsobů otevřeného projednávání, jakými byly odborné ankety nebo veřejné debaty. V případě úpravy Podskalí však doporučila, aby se úlohy ujal jednotlivec.

Rozhodnutím SRK tak s konečnou platností v této lokalitě zvítězila cesta zachování obrazu města a opatrného doplnění původních struktur. Podobně jako v případě Petrského nábřeží došlo nicméně ke změně funkční náplně nových budov, které měly nyní sloužit novým ministerstvům. Díky rozhodnutí z roku 1923, kdy byl pověřen také jejich architektonickým řešením¹⁸⁵, mohl Hübschmann zhmotnit své ideje nadmíru komplexně [obr. 2/37].

2. 1. 3 Vyšehrad: parcelace, nové dominanty, zeleň

Soutěž na regulaci Vyšehradu (1906), projekty městského stavebního úřadu a Vlastislava Hofmana (od 1914)

Podobná dualita názorů jako v případě Emauz se projevila také v otázce řešení zástavby na Vyšehradě a v jeho blízkosti. Rozvrh nové stavební struktury pod Vyšehradem předurčilo proražení tunelu ve Vyšehradské skále uskutečněné mezi lety 1902-1905. Bylo tak zpřístupněno Podolí a mohlo se začít s budováním nábřeží na jih od Vyšehradu. O regulaci bezprostředního okolí Vyšehradu i citadely samé pak měla rozhodnout veřejná soutěž vypsána v roce 1906.¹⁸⁶ Podle článku Antonína Cechnera

¹⁸² Jan Koula – Bohdan Sláma, Ze skupiny architektury, *Architektonický obzor* XVI, 1917, s. 62.

¹⁸³ R., Plány na zastavění Podskalí pod Emauzy, *Architektonický obzor* XVIII, 1919, s. 36-37.

¹⁸⁴ V. P., Úprava jižního průčelí býv. kláštera Emauzského a náměstí Palackého, *Architekt SIA* XXI, 1922, s. 6. Jindřich Janota, Úprava a zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze (pozn. 152), s. 308.

¹⁸⁵ Jindřich Janota, Úprava a zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze (pozn. 152), s. 311.

¹⁸⁶ Rostislav Švácha, Regulace Petrské čtvrti, Podskalí a Albertova. Nové stavební typy a konstrukce, in: Růžena Bařková (ed.), *Umělecké památky Prahy. Nové Město a Vyšehrad*, Praha 1998, s. 54.

v Architektonickém obzoru nicméně zadání této soutěže neobsahovalo „žádného bližšího neb určitého stanovení o stěžejních rysech, v jakých si vypisující korporace přeje míti bývalé sídlo českých knížat“¹⁸⁷ a proto konkurence nemohla přinést přímé podklady pro budoucí plán úpravy, jak bylo deklarováno. To, že byla soutěž ve své podstatě vlastně ideovou, dokazuje i dvanáct došlých návrhů, které představují velmi různorodé myšlenky, co do koncepce území i jeho funkční náplně. První cenou ověčený projekt Emila Králíka byl založen na myšlence propojit historické památky Vyšehradu s novými stavbami v harmonický celek obklopený zelení. Králík například projektoval monumentální schodiště, které mělo spojit Vratislavovu a Neklanovu ulici se severozápadním bastionem citadely. Na úpatí Vyšehradu pak navrhoval vilovou čtvrť, v podobě zhruba takové, která zde v letech 1912-1913 opravdu byla realizována.¹⁸⁸ Václav Prošek, autor návrhu, který získal třetí místo, se naopak ve svém konceptu navracel do historie a pokoušel se „vzvednouti i v novém Vyšehradě illusi bývalého hradu knížecího“¹⁸⁹. Radikálněji se k úkolu postavil například projekt s heslem „Vzkříšení“, který jako hlavní motiv Vyšehradu proponoval mohutnou nekropoli, kvůli jejíž výstavbě plánoval zbořit rotundu sv. Martina i chrám sv. Petra a Pavla. Objevily se i návrhy zastavět Vyšehrad úplně – vilami nebo dokonce blokovou strukturou činžovních domů **[obr. 2/38]**.¹⁹⁰

Výsledkem soutěže, mimo jiné vlivem absence programu, nakonec opravdu nebyl výběr konkrétního projektu k provedení. Porota¹⁹¹ nicméně sestavila soubor doporučení, kterými by se budoucí utváření regulačního plánu mělo řídit. Radila především pamatovat na založení veřejného sadu, od projektu velké nekropole naopak zrazovala. Za důležité považovala, aby budoucí návrhy ctily celkovou siluetu Vyšehradu, jakož i „veškeré zvlášť působivé téměř gigantické rozměry hradby“¹⁹², která neměla být nijak snižována ani zastiňována. Na druhou stranu ale „vhodné a monumentální řešení přístupu ze strany Pražské“¹⁹³ porota považovala za žádoucí. O konkrétní funkční náplni se pánové porotci nicméně nijak zevrubně nezmiňovali, a nepřekvapí proto, že se brzy do popředí zájmů dostaly také spekulativní zájmy. Když obec pražská v roce 1910 konečně odkoupila vyšehradské opevnění od vídeňských vojenských úřadů, vyslovili pražští radní jednoznačné přání postavit uvnitř pevnosti moderní vilovou čtvrť¹⁹⁴. Tu také městský stavební úřad, jemuž byl svěřen úkol vypracovat definitivní regulační plán území, začal záhy projektovat.

Proti takovému záměru se pochopitelně ohradil Klub Za starou Prahu, který před exploatací pozemků varoval a tvrdil, že tak významná krajinná a historická dominanta by se neměla zastavovat uvnitř, ani obestavovat na svém úpatí.¹⁹⁵ Jako alternativní řešení navrhoval založit na Vyšehradě a v jeho

¹⁸⁷ A. Cechner, O soutěži na úpravu Vyšehradu, *Architektonický obzor* V, 1906, s. 27.

¹⁸⁸ Rostislav Švácha, *Regulace Petřské čtvrti*, Podskalí a Albertova (pozn. 186), s. 55.

¹⁸⁹ A. Cechner, O soutěži na úpravu Vyšehradu (pozn. 187), s. 27.

¹⁹⁰ A. Cechner, O soutěži na úpravu Vyšehradu (pozn. 187), s. 27.

¹⁹¹ Porota zasedala ve složení: Vratislav Pasovský, Bedřich Kovřovič, František Zvěřina, Jan Koula, Josef Schulz, Antonín Wiehl a Josef Zitek. /A. Cechner, O soutěži na úpravu Vyšehradu (pozn. 187), s. 27.

¹⁹² A. Cechner, O soutěži na úpravu Vyšehradu (pozn. 187), s. 27.

¹⁹³ A. Cechner, O soutěži na úpravu Vyšehradu (pozn. 187), s. 27.

¹⁹⁴ Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, Vlastislav Hofman (pozn. 173), s. 67.

¹⁹⁵ Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, Vlastislav Hofman (pozn. 173), s. 67.

okolí rozsáhlý architektonicky komponovaný sad [obr. 2/39], který ostatně dle mínění Klubu zmíněné části Prahy viditelně scházely, neboť Podolí, Podskalí i část města na nuselské straně „zůstávají bez hygienicky nutných stromových a trávnickových ploch“¹⁹⁶. Svou roli v rozhořčení Klubu i veřejnosti hrála také odvěká symbolická role Vyšehradu a jeho statutu „místa odpočinku a věčného klidu i míru našich slavných“¹⁹⁷, který šel ruku v ruce s požadavkem důstojné okolní úpravy. Smýšlení obhájců Vyšehradu vystihl svým zvoláním Josef Chochol: „Nechť zmizí z Vyšehradu vše profánní a nechť Vyšehrad jest nadále místem vznešeným a krásným!“¹⁹⁸ Antonín Engel dále napsal, že pokud „pro tu chvíli nelze snad ihned nalézt vhodných účelů, jimž by Vyšehrad mohl sloužiti, aniž by důstojnosti a významu jeho ubližovaly (...), přece potěšitelný jest fakt, že území nám všem drahé, zůstane nedotčeno a nezneuctěno spekulací horečkou, která nejsou v Praze nikterak pevnou rukou vedena a disciplinována, tolik krásných částí města již zpusťovala“¹⁹⁹.

I přes tyto intervence však stavební úřad začal v roce 1914 s plánováním nové vilové čtvrti – zahradního města anglického typu – a to jak uvnitř pevnosti, tak na jejím úpatí [obr. 2/40]. Vlastislav Hofman, který se projektem zabýval, se ve svém řešení vydal podobnou cestou jako v případě Emauz, tedy směrem velkorysé, monumentální kompozice. Zřejmě, aby plánovaný podnik vyzněl, co nejkulturněji²⁰⁰, začlenil architekt do stavebního programu také rozšíření areálu Slavína a stavbu mohutného Zemského kulturně historického musea, které umístil na jihozápadní bastion čnici nad Vltavou [obr. 2/41, 2/42, 2/43]. Podle interpretace Rostislava Šváchy se Hofman v symbolické rovině svého návrhu odkazoval k Athénské akropoli, jakožto předobrazu. Museum mělo v tomto případě odkazovat na athénský Parthenon a roli Propylají převzalo projektované velkorysé schodiště vedené z úpatí citadely [obr. 2/44, 2/45]. Neměla chybět ani připomínka Feidiovy Athény v podobě monumentální sochy mýtické slovanské kněžny Libuše věštící slávu Prahy. Ačkoliv Hofman v rámci obytné zástavby udržoval úroveň střešních hřebenů relativně nízkou, nadměrné měřítko veřejných staveb způsobilo optické snížení hradebního pásu i návrší pod nimi, čímž utrpěl přirozeně velkorysý účinek bastionů, který by nová monumentalita jednotně řešeného kubistického komplexu [obr. 2/46, 2/47] nejspíš nebyla schopná nahradit.²⁰¹

Z výše popsaného je zřejmé, že v případě Vyšehradu se řešila velmi podobná otázka jako u Emauz, totiž zda jít cestou zachování a citlivého doplnění historické siluety, či navrhovat nová monumentální díla, nadto s téměř totožnými představiteli znesvářených stran. A nutno dodat že

¹⁹⁶ J. CH., Na obranu Vyšehradu, *Za starou Prahu* I, 1910, s. 52.

¹⁹⁷ J. CH., Na obranu Vyšehradu (pozn. 196), s. 52.

¹⁹⁸ J. CH., Na obranu Vyšehradu (pozn. 196), s. 52.

¹⁹⁹ Antonín Engel, Úprava Vyšehradu, *Za starou Prahu* I, 1912, s. 165.

²⁰⁰ Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, Vlastislav Hofman (pozn. 173), s. 68.

²⁰¹ S Hofmanovými projekty pro Vyšehrad a Emauzy souvisí také jeho idea velkého pavilonu na nové náměstí na Výtoni pro Spolek výtvarných umělců Mánes [obr. 2/48]. Hofman tento projekt zpracovával v roce 1914, ovšem nikoliv jako zakázku pro stavební úřad. I přesto ale koncept nese jisté společné prvky s architektonickými úředními návrhy, a to nejenom po stránce formálně stylové. S prostorem Vyšehradu má projekt prostorovou souvislost: stupňovitý tvar pavilonu i jeho umístění měly co nejvíce uvolnit pohledy na citadelu. Umístění pavilonu na parcelu raně barokní celnice, která by v případě realizace podniku musela být zbořena zase hovoří hlasem architekta přesvědčení, že nová doba si žádá nové monumenty. /Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, Vlastislav Hofman (pozn. 173), s. 50.

i v případě Vyšehradu nakonec historie rozhodla ve prospěch méně invazivních řešení. Po válce bylo totiž od původního Hofmanova projektu upuštěno a rozhodnuto o změně zadání. V roce 1920 pak Vlastislav Hofman předložil plán nový, podle něhož se na Vyšehradě zřídil park, který je zachovaný dodnes.²⁰²

Na závěr dodejme, že Klub Za starou Prahu se angažoval rovněž v diskusích o výstavbě Pražského sanatoria, které mělo být situováno při jižní patě vyšehradského bastionu, a pro které vzniklo několik projektů²⁰³. Klub k tématu rovněž zastával jasné ochránářské stanovisko, a to sice, že je nutné respektovat hradby, které poskytují veliké pohledy a z největších dálek působí „takového silného dojmu, že jsou v Praze bez porovnání“²⁰⁴. Varoval před přílišným zasahováním do obrazu vyšehradského opevnění, které by narušilo dojem jeho mohutnosti [obr. 2/49, 2/50], a doporučoval proto k provedení návrhy z pera Josefa Gočára [obr. 2/51] nebo Františka Roitha [obr. 2/52], jež byly formovány ve velkých a klidných horizontálních hmotách a liniích zesilujících vizuální účinek obrysu hradeb.²⁰⁵ Navzdory přání Klubu však konsorcium sanatoria vybralo k provedení návrh Rudolfa Kříženeckého. Tento projekt²⁰⁶ považoval Klub za nešťastný, neb „k hradbám nepoměrně vysoký a Vyšehrad z největší části zakrývající (...) nejenom z nejbližšího okolí, ale i z větších vzdáleností“²⁰⁷. V tomto sporu však Klub nakonec neuspěl, zřejmě také kvůli skutečnosti, že objekt nebyl veřejnou zakázkou, nýbrž soukromou aktivitou českých lékařů.²⁰⁸ Nepomohly ani obligátní výzvy Klubu k vytyčení „silouhety budovy na místě ve skutečné velikosti“²⁰⁹. Se stavebními pracemi bylo záhy započato a realizace Kříženeckého objektu byla dokončena již v roce 1914.

²⁰² Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, Vlastislav Hofman (pozn. 173), s. 149.

²⁰³ Se sanatoriem počítal ve svém projektu z let 1914-15 i Vlastislav Hofman, jak dokazují architektovy skici vyšehradského komplexu [obr. 2/40].

²⁰⁴ J. CH., Na obranu Vyšehradu (pozn. 196), s. 53.

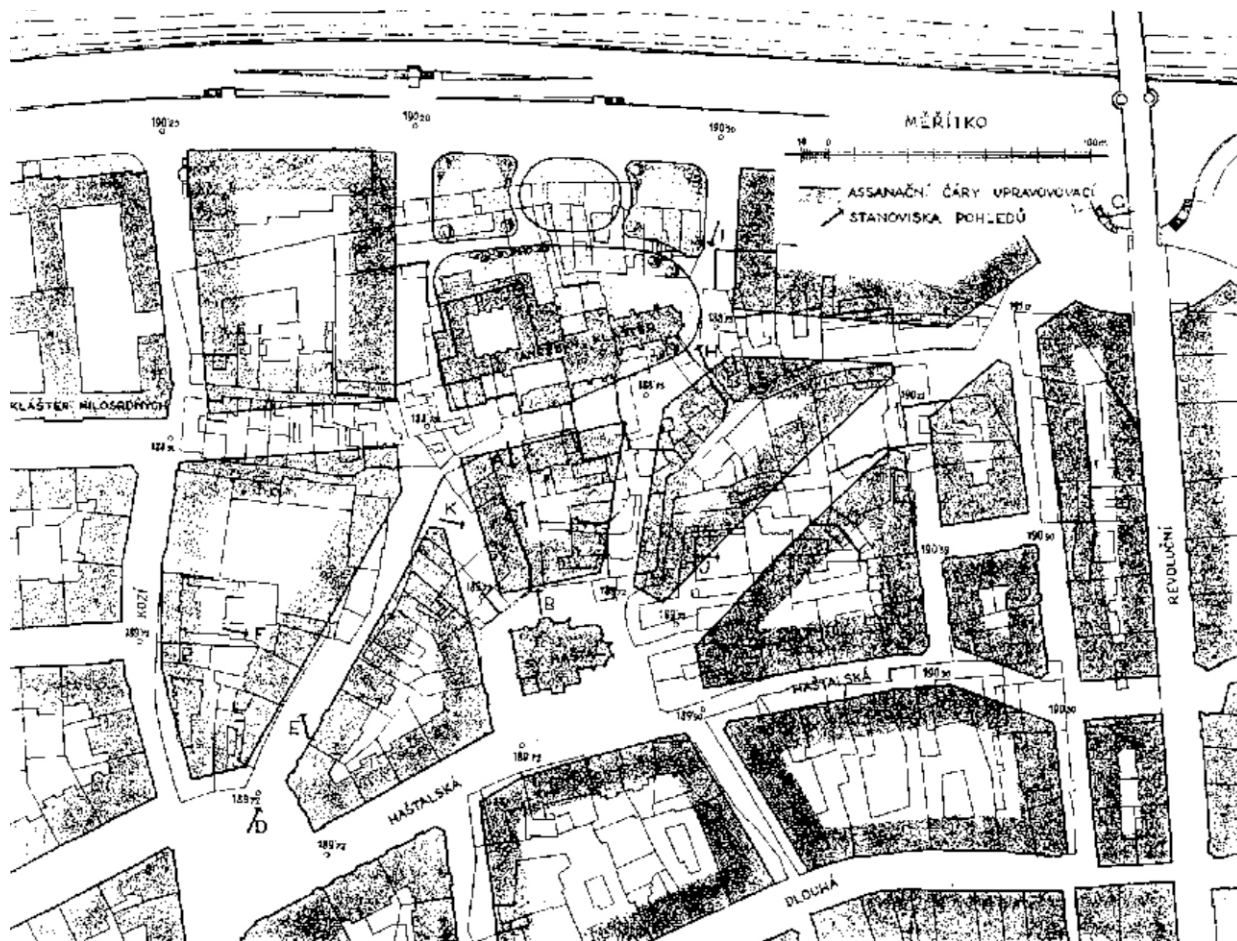
²⁰⁵ J. CH., Na obranu Vyšehradu (pozn. 196), s. 51.

²⁰⁶ Postaven v letech 1910-1914. Dnes Ústav pro péči o matku a dítě. /<http://www.upmd.cz/rudolf-jedlicka/prazske-sanatorium.html>, vyhledáno 27. 12. 2014.

²⁰⁷ B. H., Nové nebezpečí pohledu na Vyšehrad, *Za starou Prahu II*, 1911, s. 8.

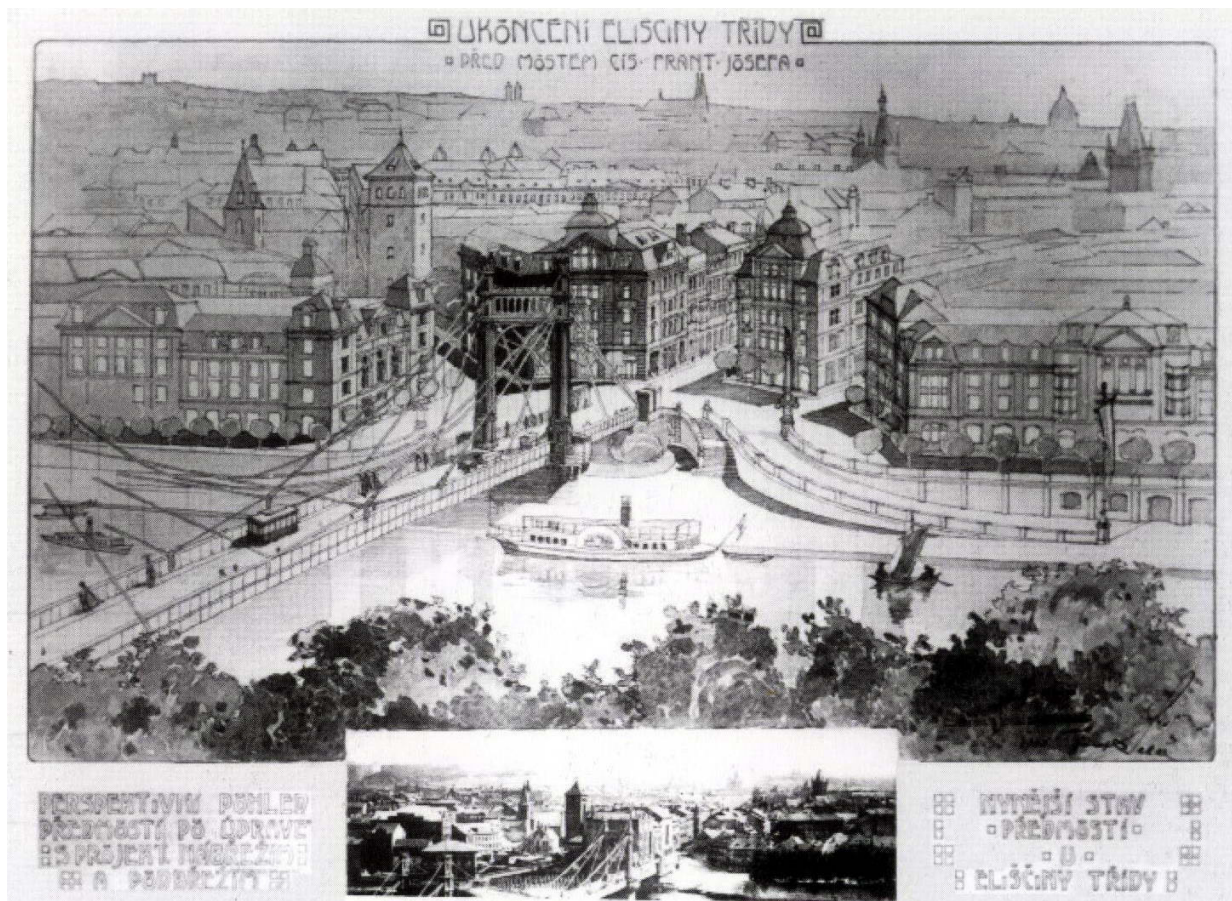
²⁰⁸ Tito lékaři vytvořili zájmové sdružení „Pražské sanatorium“ akciová spol. s r.o. /http://www.upmd.cz/?page_id=591, vyhledáno dne 1.8.2014.

²⁰⁹ B. H., Nové nebezpečí pohledu na Vyšehrad (pozn. 207), s. 8.

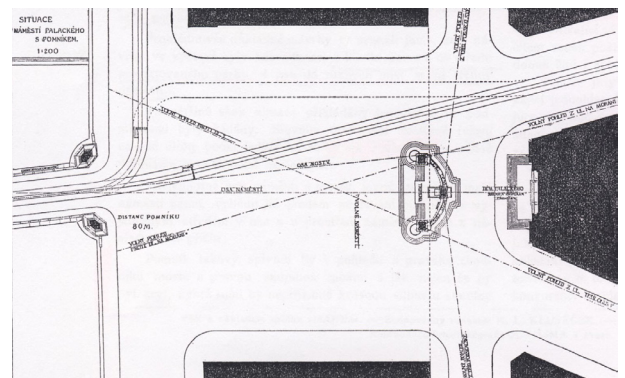
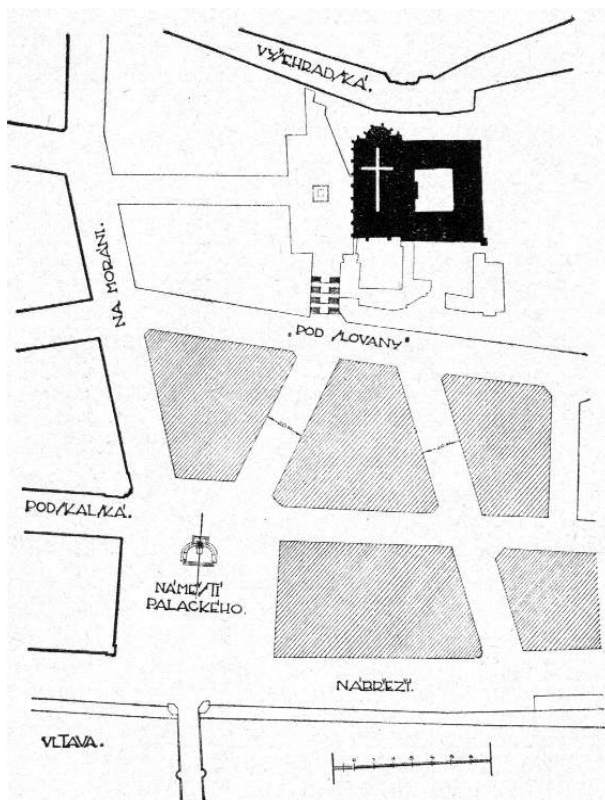


2/1 Regulační plán Haštalské čtvrti podle Josefa Sakaře, schválený 1903. Foto: Fr. Tchoř, Plán úpravy okolí kláštera bl. Anežky, *Za starou Prahu XIV*, 1930, s. 38.

2/2 Celkový pohled na dnešní Dvořákovo nábřeží, 1868. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Proměny města. Staroměstský a novoměstský břeh* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2009, s. 19.



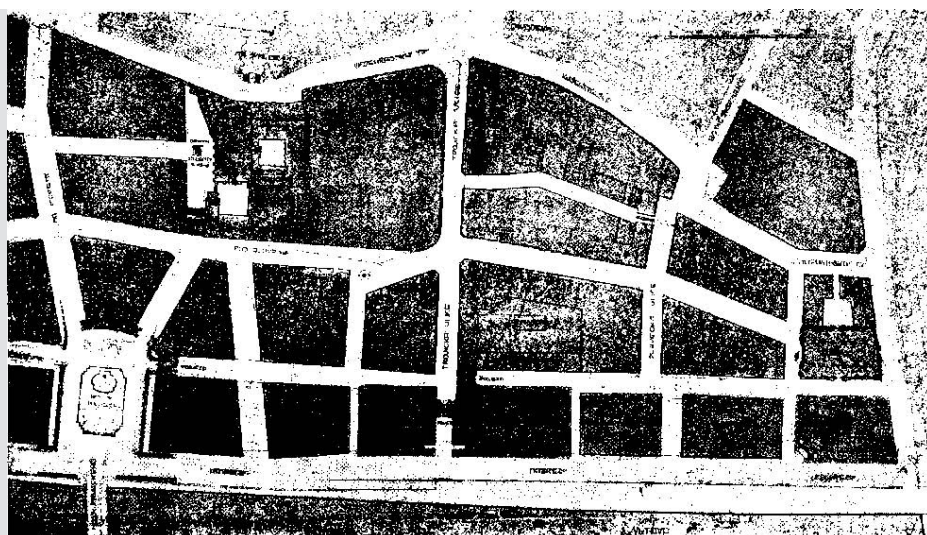
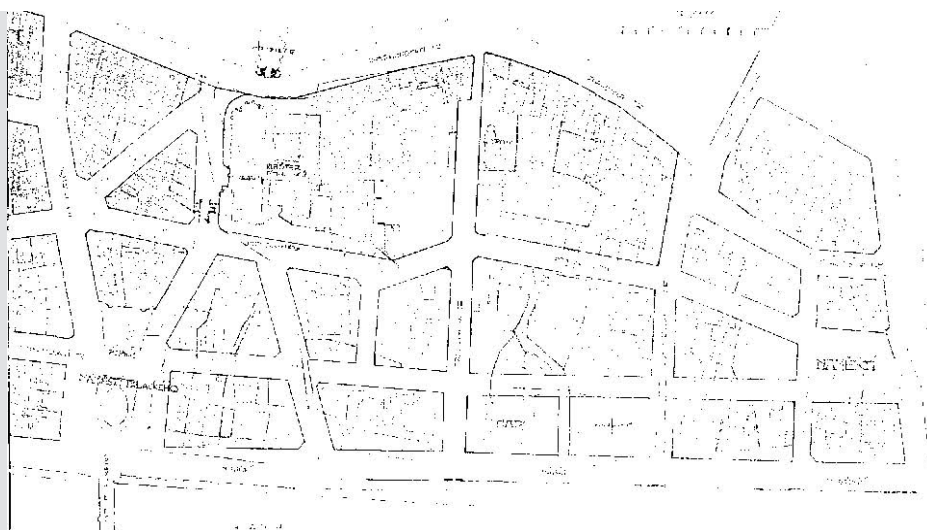
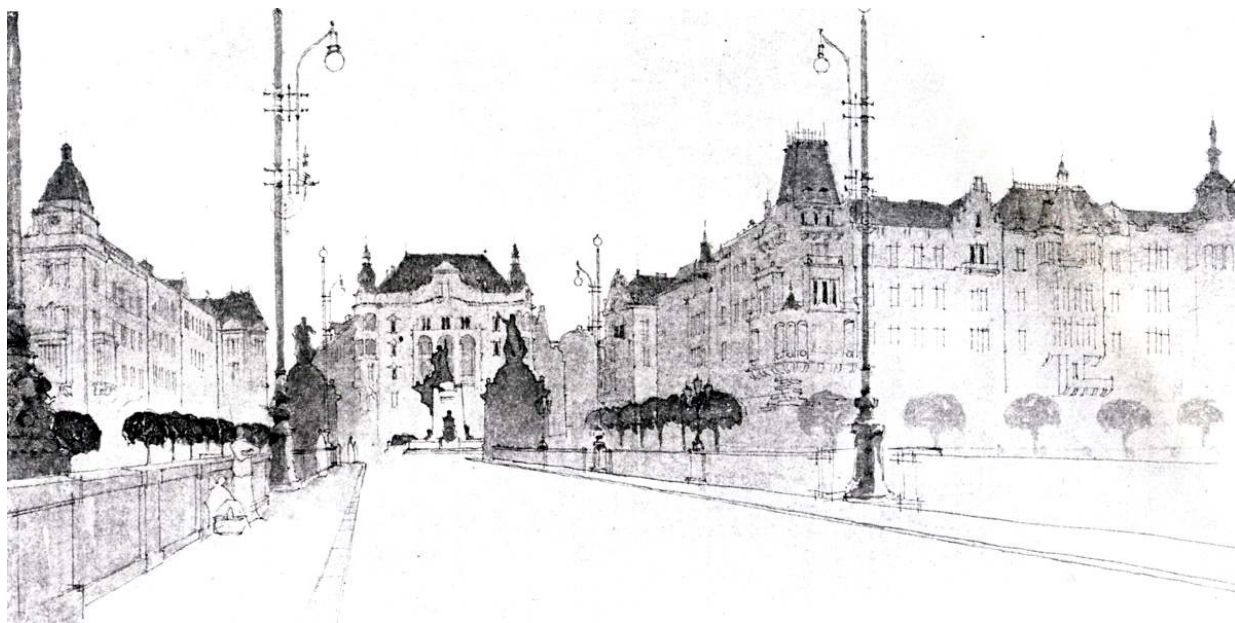
2/3 Josef Sakař, návrh na úpravu předmostí mostu císaře Františka Josefa I. u Eliščiny třídy (dnes Revoluční), 1902. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Proměny města. Staroměstský a novoměstský břeh* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2009, s. 15.



2/4 Pohled k Vyšehradu a Podskalí se Stěřeckým ostrovem, 1863. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Proměny města. Staroměstský a novoměstský břeh* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2009, s. 32.

2/5 Úřední návrh na regulaci pod Emauzy, 1898. Foto: Jindřich Janota, *Úprava zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze, Zprávy veřejné služby technické V*, 1923, s. 305.

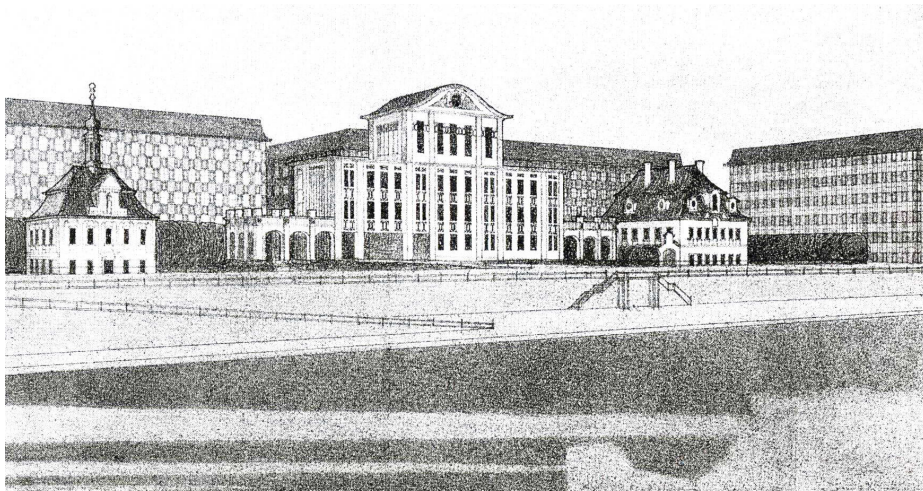
2/6 Alois Dryák – Stanislav Sucharda, situace k návrhu pomníku Palackého, 1898. Foto: S., *K soutěži na pomník Palackého, Volné směry II*, 1898, s. 433.



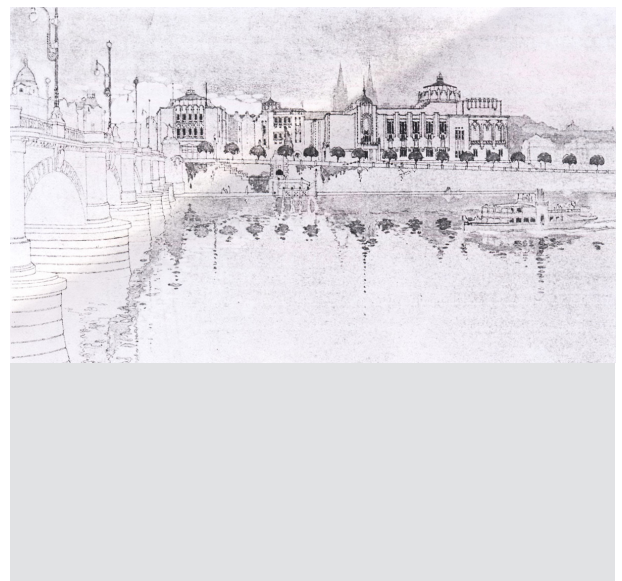
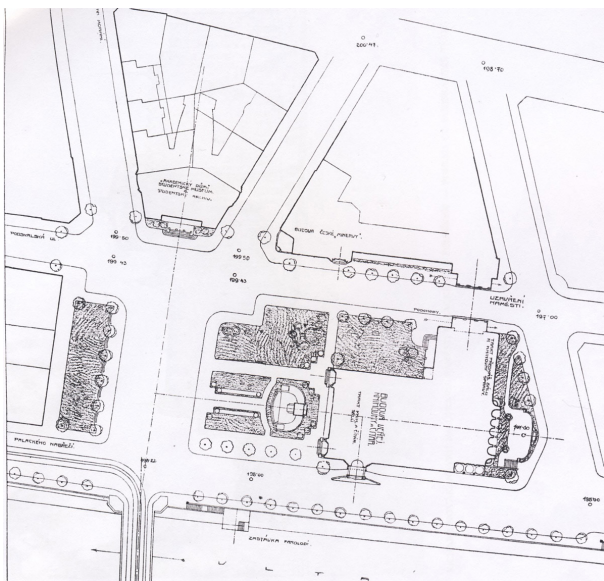
2/7 Richard Novák, perspektiva podle úředního regulačního plánu Podskalí z roku 1907, 1907. Foto: Zdeněk Wirth, *Úprava náměstí Palackého pro Suchardův pomník Františka Palackého, Styl I*, 1908, s. 54.

2/8 Úřední regulační plán Podskalí, 1907. Foto: JNK, *Úřední návrh a návrh Klubu na regulaci Podskalí, Za starou Prahu I*, 1910, s. 27.

2/9 Josef Rosipal, regulační plán Podskalí dle návrhu Klubu Za starou Prahu, 1908. Foto: JNK, *Úřední návrh a návrh Klubu na regulaci Podskalí, Za starou Prahu I*, 1910, s. 27.



První grafický návrh Klubu na regulaci Podskalí zpracovaný Josefem Rosipalem [obr. 2/9, 2/10] se zatím omezil na kosmetické úpravy projektu úředního. Plánoval především změnu tras několika ulic, tak aby jejich směry byly logické a skýtaly výhodné průhledy. Určil také místa vhodná pro veřejné vybavení (což úřední návrh zcela opomíjel) a vybral několik stávajících cenných staveb, které měly být jako reminiscence na staré Podskalí uchovány a obklopeny sadem (šlo tedy o stejné doporučení, jako učinila Soupisná komise na Starém Městě). Co se týče zachování panoramatických pohledů, navrhoval Klub přeložení diagonální ulice z nábřeží do příznivějšího kolmějšího směru umožňujícího průhled na průčelí Emauz a žádal, aby výšky budov projektovaných na nábřeží byly pokud možno sníženy.



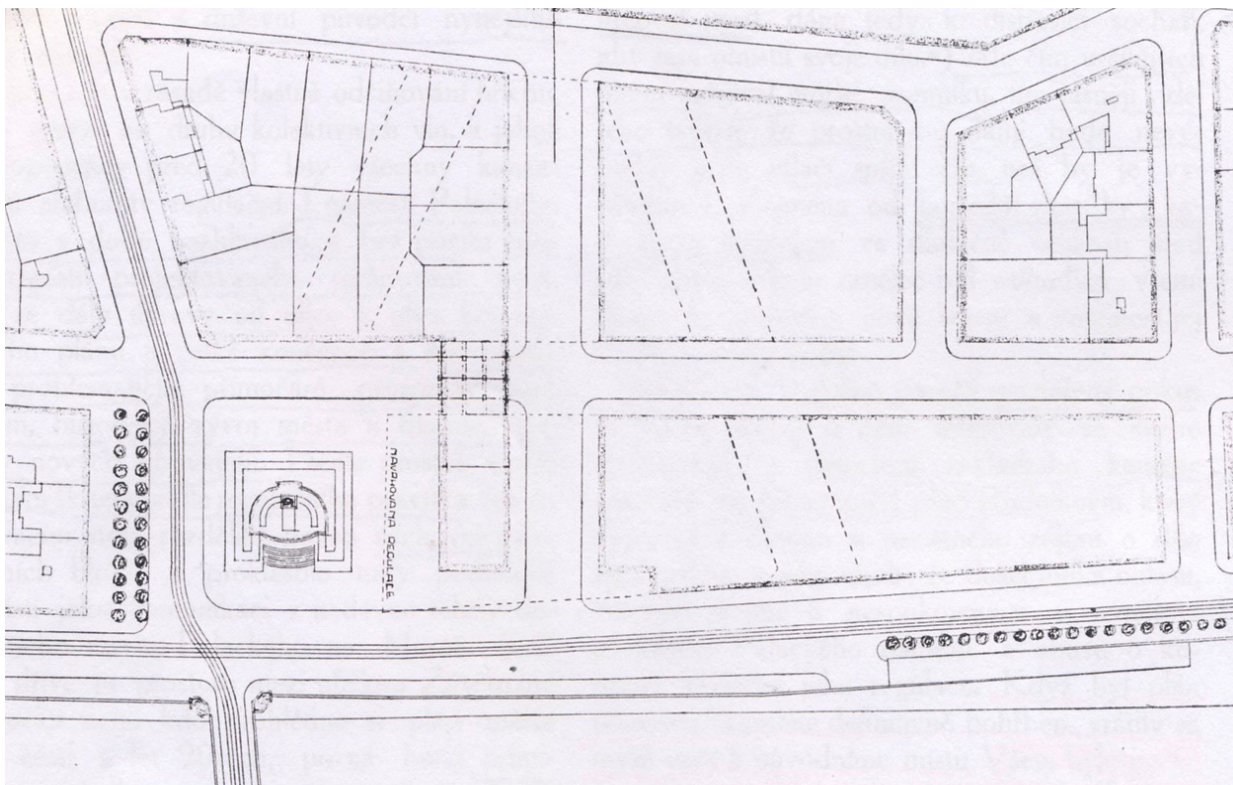
Projekt Richarda Nováka [obr. 2/11, 2/12]

Důležitým krokem v Novákově projektu bylo posunutí Suchardova pomníku mimo osu mostu. Trasa od mostu tak mohla zůstat volná a pohledově vrcholila až průčelím „akademického domu“ v čele prostoru, zatímco posunutý a o 90° pootočený pomník měl tvořit středobod Palackého náměstí rozšířeného směrem do Podolí. Stejně jako pomník byla bokem k řece natočena i budova městské knihovny, která měla svou nečleněnou čelní fasádou vytvářet vhodné pozadí pro siluetu sousoší. Tato pootočená osa pomníku a náměstí byla nicméně nakonec označena za zásadní vadu projektu odporující jeho přijetí, a to sice kvůli převládající frekvenci pohybu podél řeky, takže chodci by se Palackého skupina jevila vždy z profilu, tedy z nevýhodného úhlu. Z pohledu zastánců panoramatu se však jako větší problém musela zdát spíše obrovská hmota knihovny stínící pohled na věže Emauz. Oproti oficiálnímu projektu se nicméně jednalo, především díky rozbití jednolité řady nábřežních činžáků, o jednoznačné zlepšení.

2/10 Josef Rosipal, studie na zachování několika podskalských barokních domků v rámci nové úpravy nábřeží. Foto: Kateřina Bečková (ed.), *Sto let Klubu Za starou Prahu*, Praha 2000, s. 128.

2/11 Richard Novák, návrh na úpravu náměstí Palackého – situace, 1907. Foto: Zdeněk Wirth, *Úprava náměstí Palackého pro Suchardův pomník Františka Palackého*, *Styl I*, 1908, s. 52.

2/12 Richard Novák, návrh na úpravu náměstí Palackého – pohled od Smichova, 1907. Foto: Zdeněk Wirth, *Úprava náměstí Palackého pro Suchardův pomník Františka Palackého*, *Styl I*, 1908, s. 51.

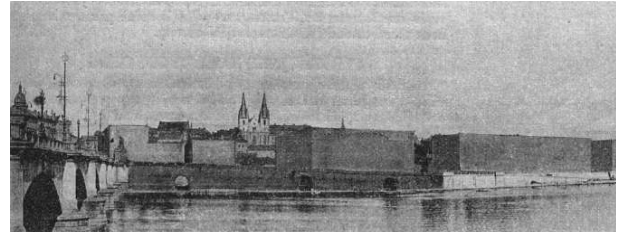
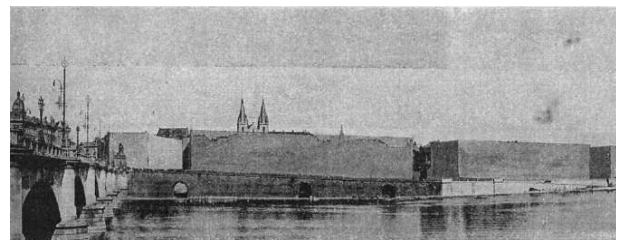
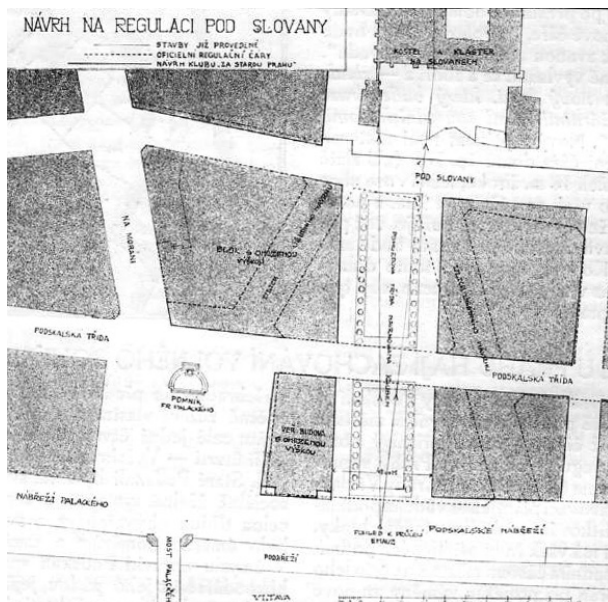


Projekt Pavla Janáka [obr. 2/13, 2/14]

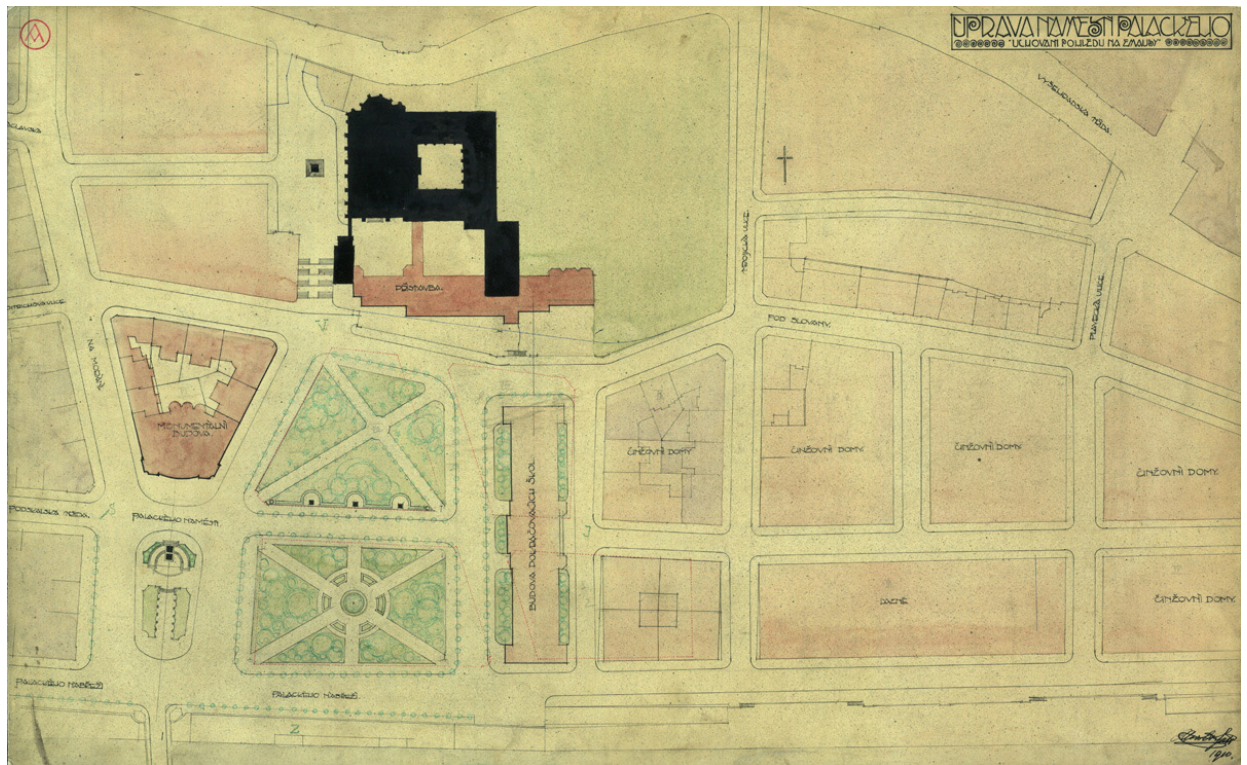
Stejně jako Novák, i Janák posunul pomník z osy mostu a o něco rozšířil náměstí jižním směrem. Pomník umístil na širší čtvercové pódium a obklopil jej dvěma křídly činžovních domů o výšce 4 a 5 NP, která pochopitelně zakrývala dálkové pohledy od mostu Palackého. Klíčovou roli ve výsledném dojmu sehrál také rytmizující rastr a geometrické pojetí fasád těchto objektů, tvořících „harmonickou oponu“, před níž mohla ostře vyniknout Suchardova plastika. Právě tímto svým naprosto odlišným architektonickým pojetím a jednoduchostí objemů se Janákov projekt vymyká z řady dalších dobových návrhů. Architekt se osobitým způsobem vypořádal s tehdejšími požadavky činžovních domů na náměstí, jejichž koncepcí dosáhl, jak je vidět na jediné dochované perspektivě, neobyčejně monumentálního účinku.

2/13 Pavel Janák, návrh na úpravu náměstí Palackého – situace, 1907. Foto: Zdeněk Wirth, Úprava náměstí Palackého pro Suchardův pomník Františka Palackého, *Styl* I, 1908, s. 55.

2/14 Pavel Janák, návrh na úpravu náměstí Palackého – pohled od Smíchova, 1907. Foto: Národní technické muzeum, pozůstalost Pavla Janáka, oddělení architektury a stavitelství, fond 85.



2/15 2/16
2/17
2/18

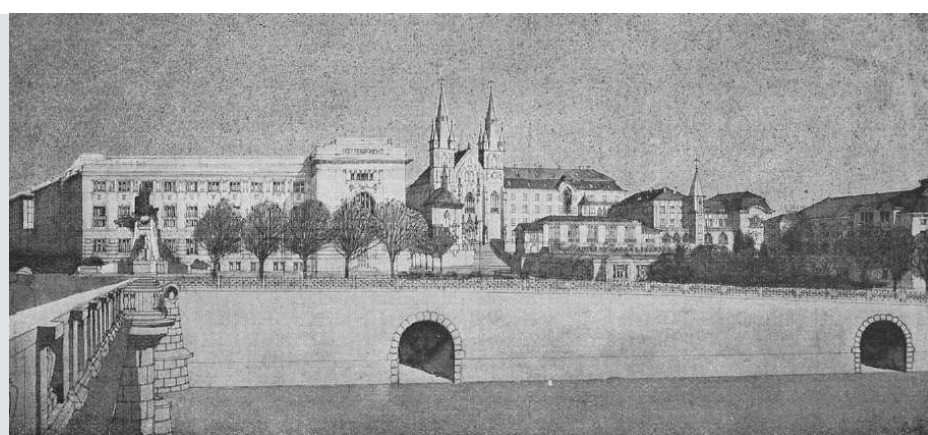
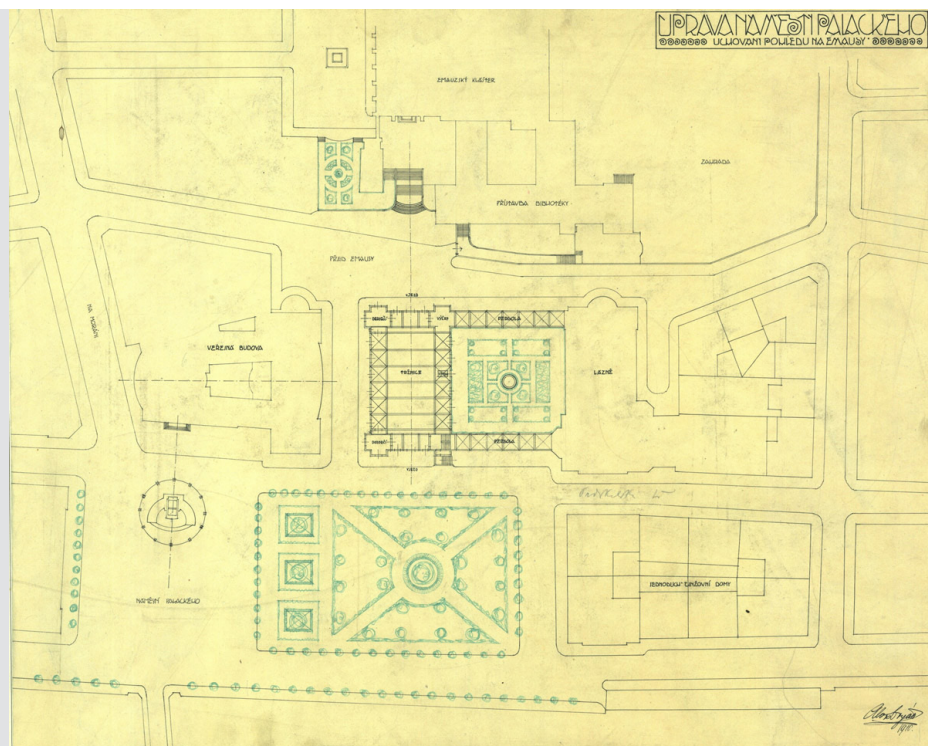


2/15 Návrh Klubu Za starou Prahu na regulaci pod Slovany, 1910. Foto: JNK, Úřední návrh a návrh Klubu na regulaci Podskalí, *Za starou Prahu I*, 1910, s. 4.

2/16 Schematický pohled na podskalské nábřeží se zastaveným pohledem k Emauzům podle úředního návrhu z roku 1907, 1910. Foto: JNK, Úřední návrh a návrh Klubu na regulaci Podskalí, *Za starou Prahu I*, 1910, s. 5.

2/17 Schematický pohled na podskalské nábřeží s částečně zachovaným pohledem k Emauzům podle návrhu Klubu, 1910. Foto: JNK, Úřední návrh a návrh Klubu na regulaci Podskalí, *Za starou Prahu I*, 1910, s. 5.

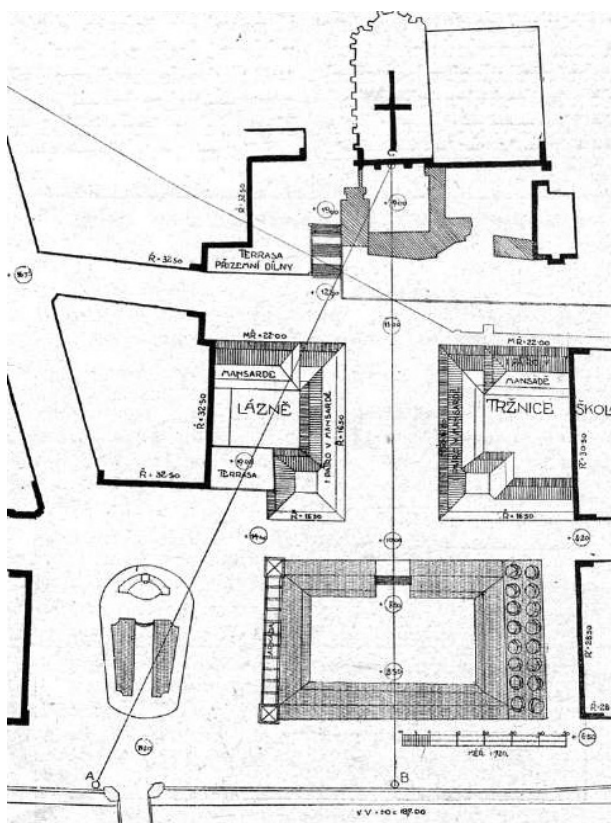
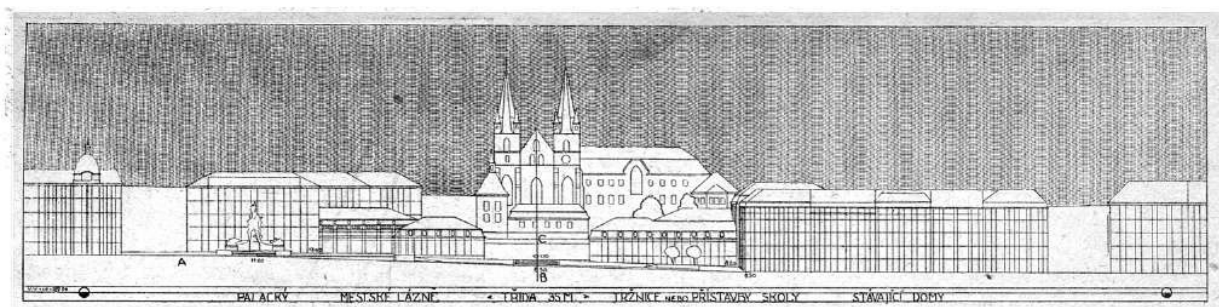
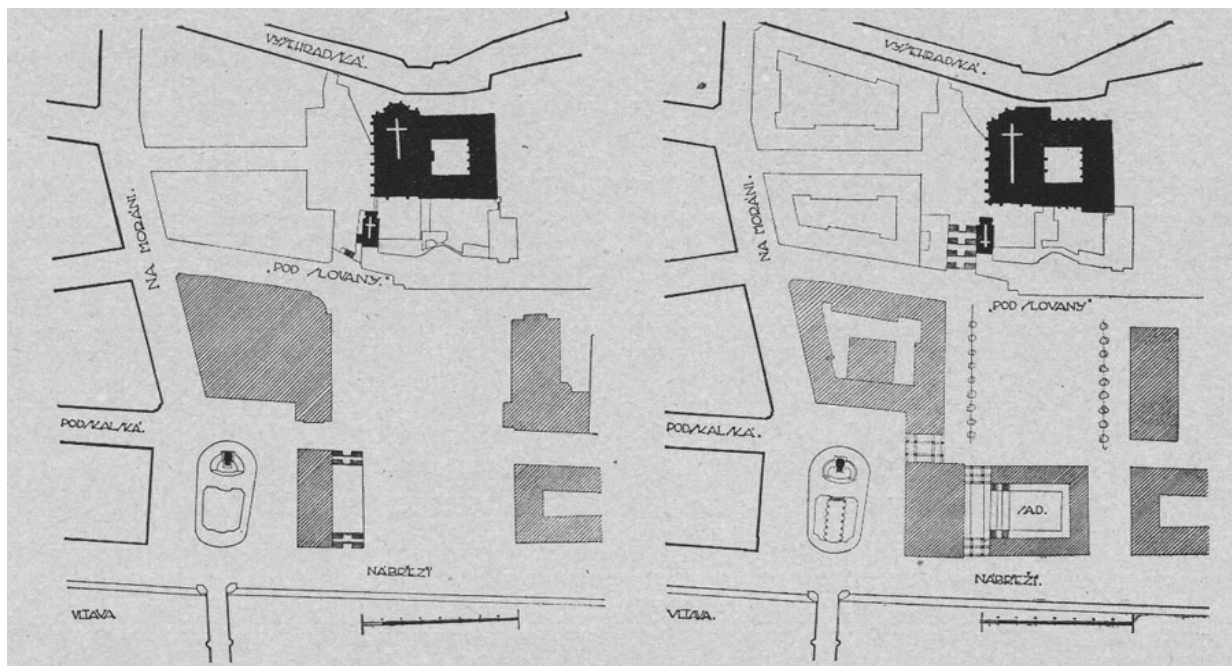
2/18 Alois Dryák, návrh na úpravu prostranství před Emauzy, varianta I – situace, 1910. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované plány.



2/19 Alois Dryák, návrh na úpravu prostranství před Emauzí, varianta I – pohled ze Smíchova, 1910. Foto: Proti zastavění pohledu na Emauzí, *Za starou Prahu V*, 1914, s. 4.

2/20 Alois Dryák, návrh na úpravu prostranství před Emauzí, varianta II – situace, 1910. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované plány.

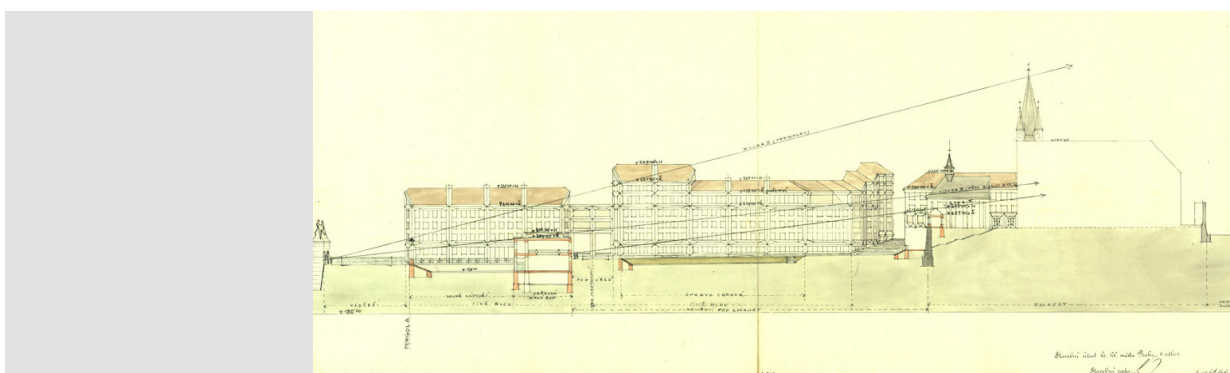
2/21 Alois Dryák, návrh na úpravu prostranství před Emauzí, varianta II – pohled ze Smíchova, 1910. Foto: Proti zastavění pohledu na Emauzí, *Za starou Prahu V*, 1914, s. 5



2/22 Porovnání úředních regulačních plánů Podskalí, 1910 a 1911. Foto: Jindřich Janota, Úprava zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze, *Zprávy veřejné služby technické V*, 1923, s. 307.

2/23 Bohumil Hübschmann, návrh Klubu na zachování pohledu na Emauzy – pohled z nábreží, 1912. Foto: Proti zastavění pohledu na Emauzy, *Za starou Prahu V*, 1914, s. 83.

2/24 Bohumil Hübschmann, návrh Klubu na zachování pohledu na Emauzy – situace, 1912. Foto: Proti zastavění pohledu na Emauzy, *Za starou Prahu V*, 1914, s. 83.

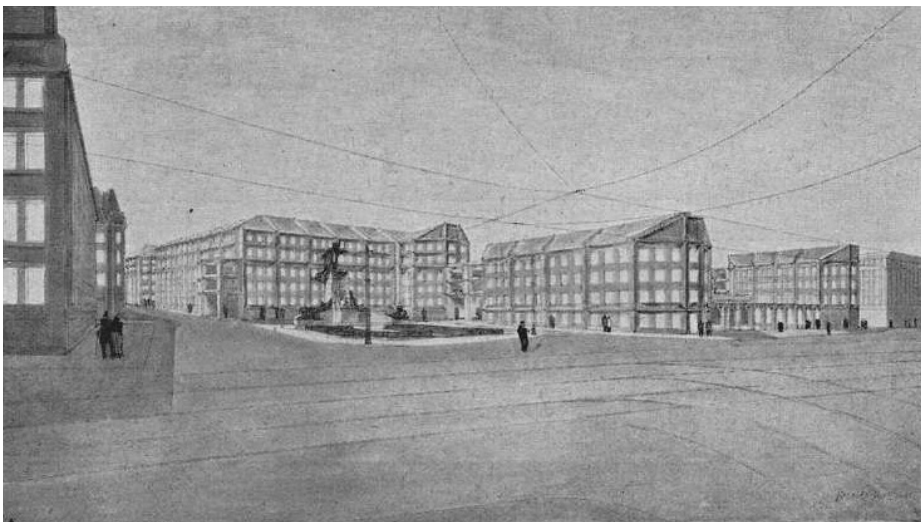
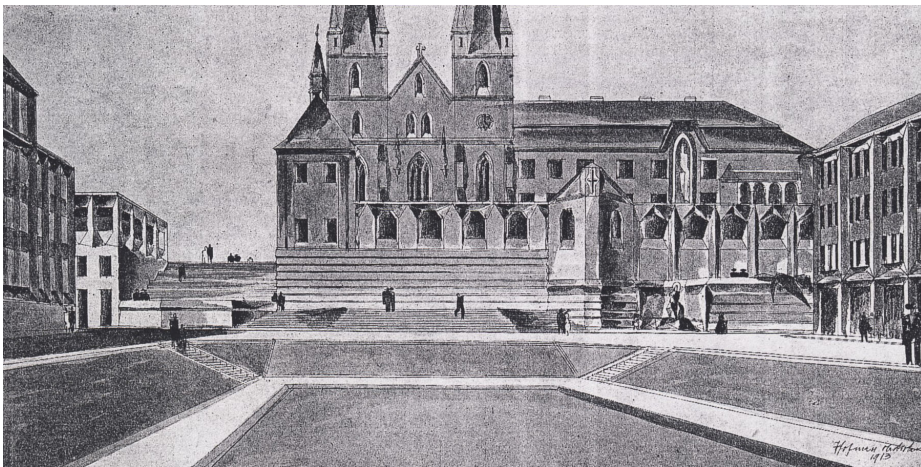
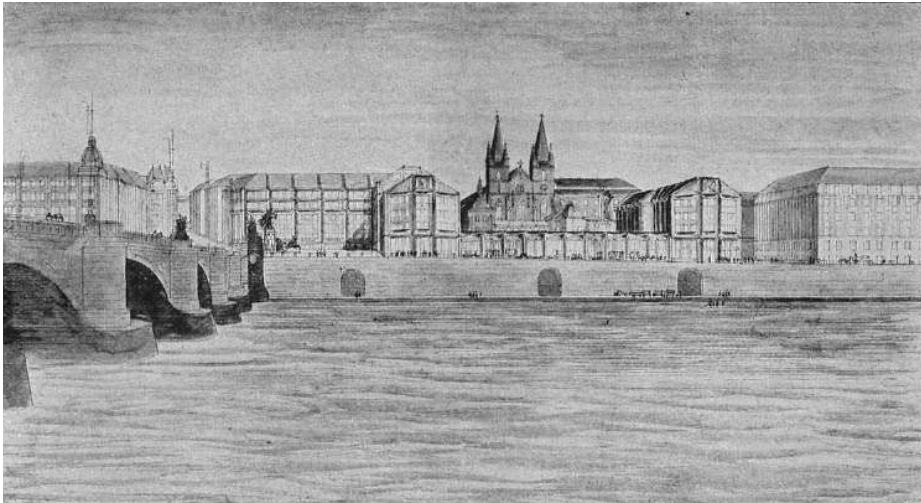


Projekt Vlastislava Hofmana [obr. 2/25, 2/26, 2/27, 2/28, 2/29]

Architekt vycházel z idey domovního bloku při jižní straně Palackého náměstí a navrhoval pro tento účel dlouhou úzkou čtyřpodlažní budovu, kterou zduplikoval podle osy kláštera, takže o několik desítek metrů dále na jih vznikl stejný souběžně orientovaný objekt maskující již stojící domy na začátku podsčalského nábřeží. Přední fasády obou budov propojil průhlednou pergolou, která měla umožňovat orámovaný průhled na kostel a klášter. Zadní části budov pak spojil nízkým objektem, v plánech označovaným jako tržnice. Tato kompozice měla tvořit jakýsi čestný dvůr před náměstím pod Emauzy, které bylo situováno do prostoru mezi Podskalskou třídou a klášter. Celému komplexu chtěl architekt vtisknout jednotnou podobu ve formě tehdy populárního kubistického stylu. Kubistické ztvárnění, jak je vidět z plánové dokumentace a skic, by se týkalo nejen všech nových objemů, ale také struktur bezprostředně navazujících na Emauzský klášter. Dle Hofmanova názoru se totiž i „eventuelní přístavby kláštera měly (...) připojovati v rázu moderním k regulačním novostavbám“.

2/25 Vlastislav Hofman, úřední návrh pro území pod Emauzy – situace, 1912-13. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované plány.

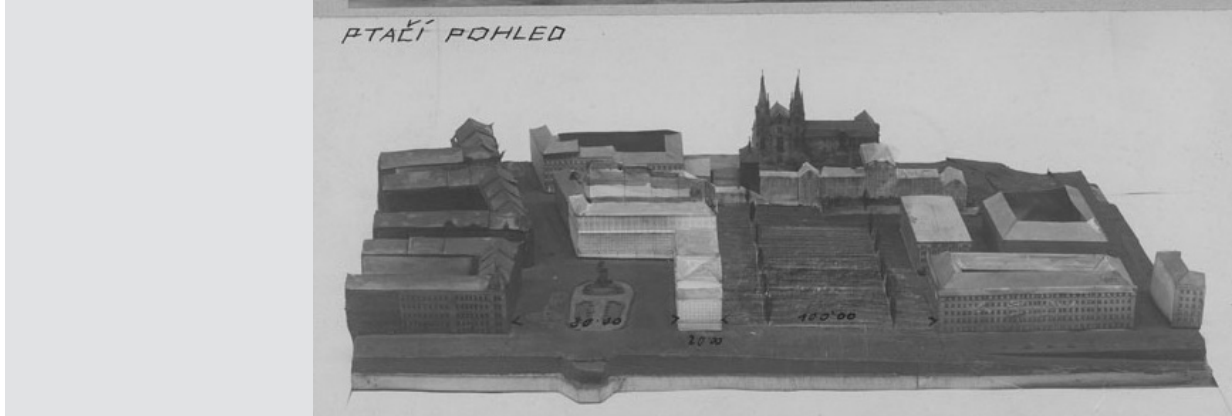
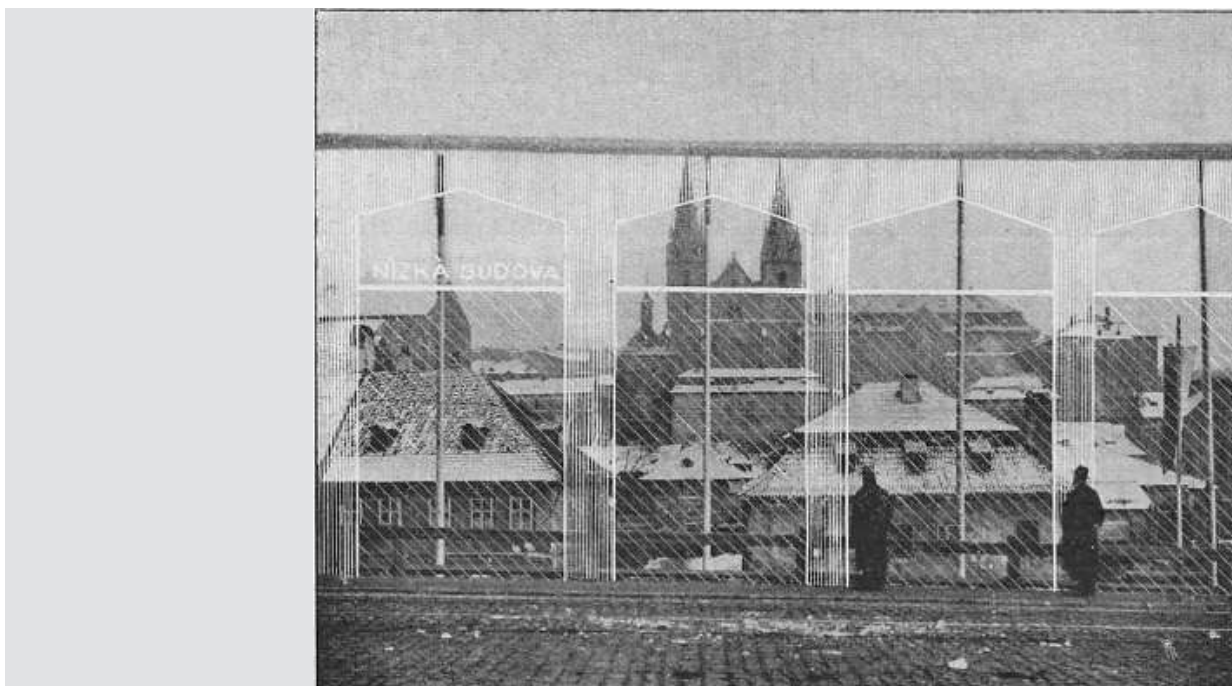
2/26 Vlastislav Hofman, úřední návrh pro území pod Emauzy – řezopohled, 1912-13. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované plány.



2/27 Vlastislav Hofman, úřední návrh území pod Emauzy – pohled ze Smíchova, 1912-13. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované plány.

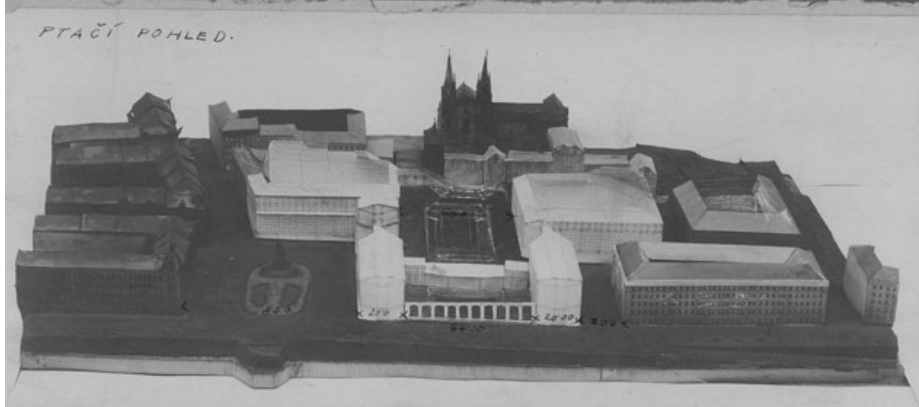
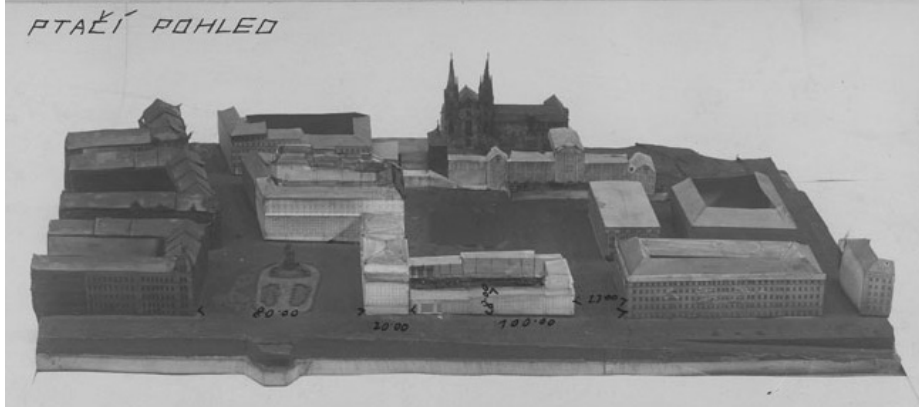
2/28 Vlastislav Hofman, úřední návrh území pod Emauzy – pohled na kostelní průčelí, 1912-13. Foto: Úprava jižního průčelí býv. kláštera emauzského a náměstí Palackého, *Architekt SIA XXI*, 1922, s. 7.

2/29 Vlastislav Hofman, úřední návrh území pod Emauzy – pohled z Palackého nábřeží, 1912-13. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované plány.



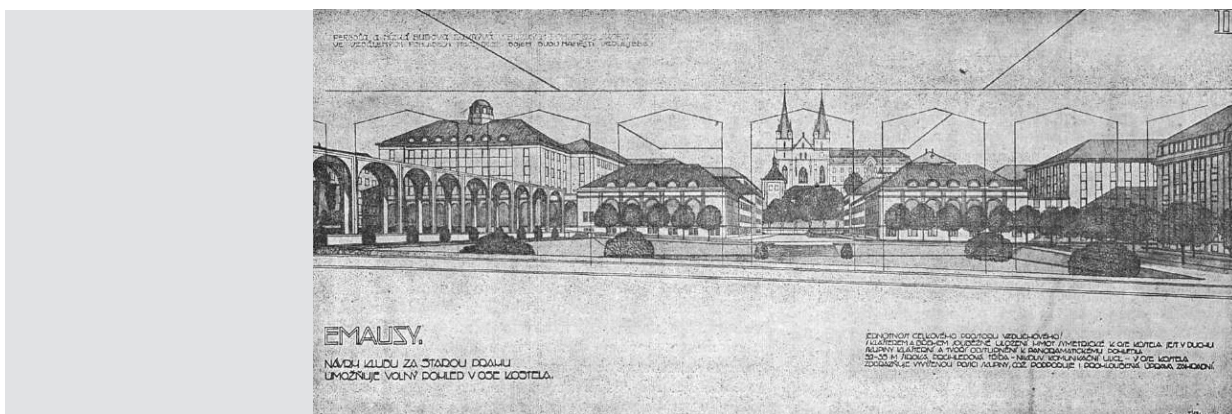
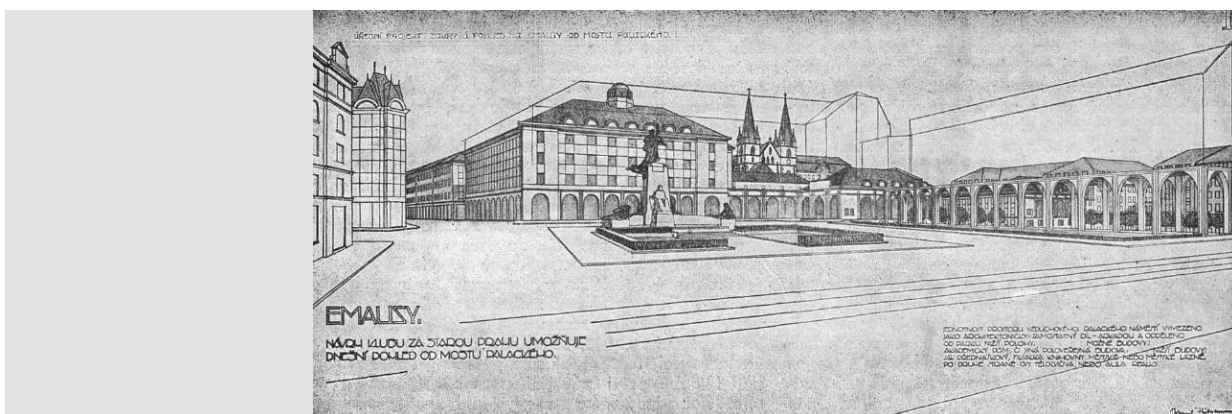
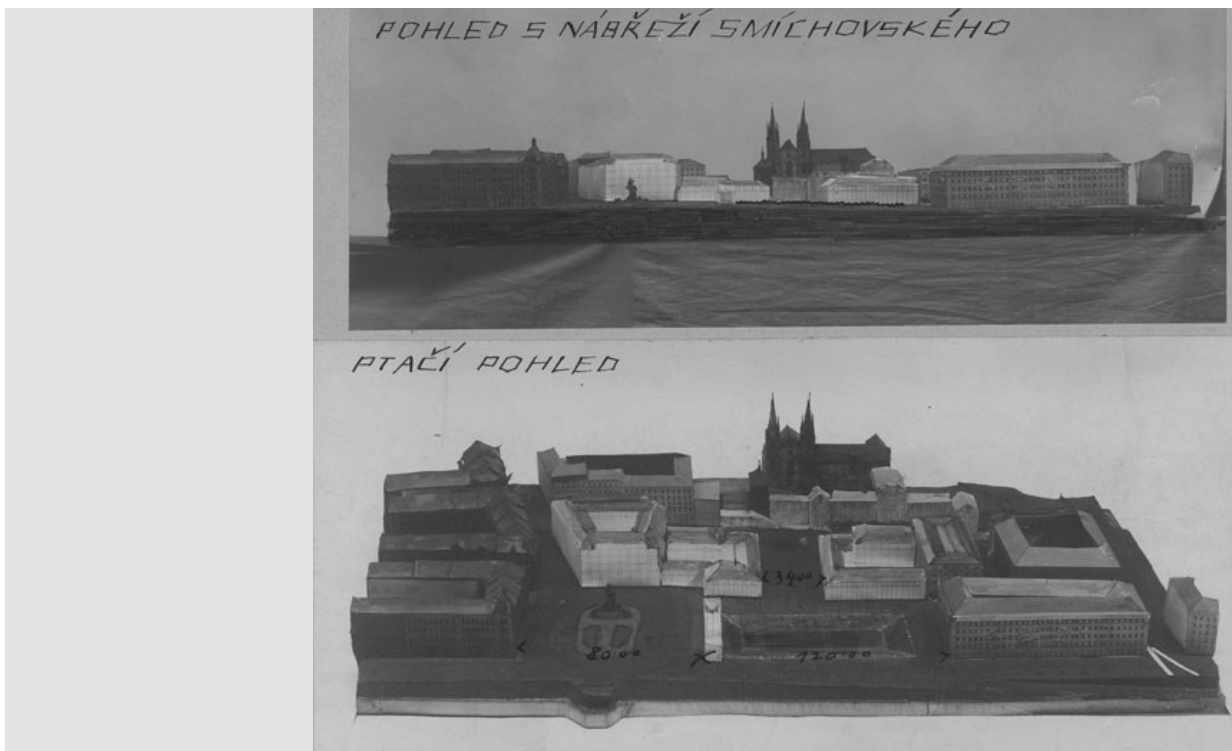
2/30 Pohled na Emauzy s vytýčenou pergolou (návrh stavebního úřadu, resp. Vlastislava Hofmana z roku 1912-13), 1917. Foto: Proti zastavění pohledu na Emauzy, *Za starou Prahu V*, 1914, s. 1.

2/31 Fotografie modelů pořízených ke komisionálnímu šetření – alternativa I, 1913. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované fotografie.



2/32 Fotografie modelů pořízených ke komisionálnímu šetření – alternativa II, 1913. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované fotografie.

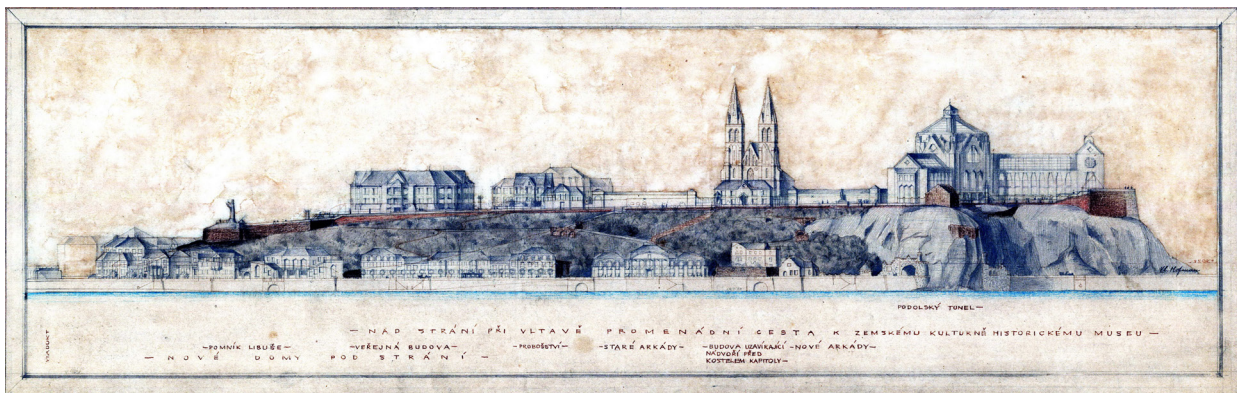
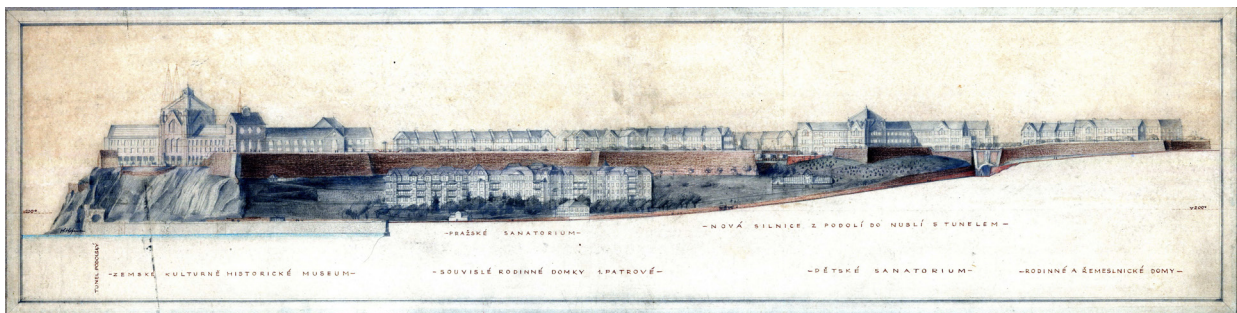
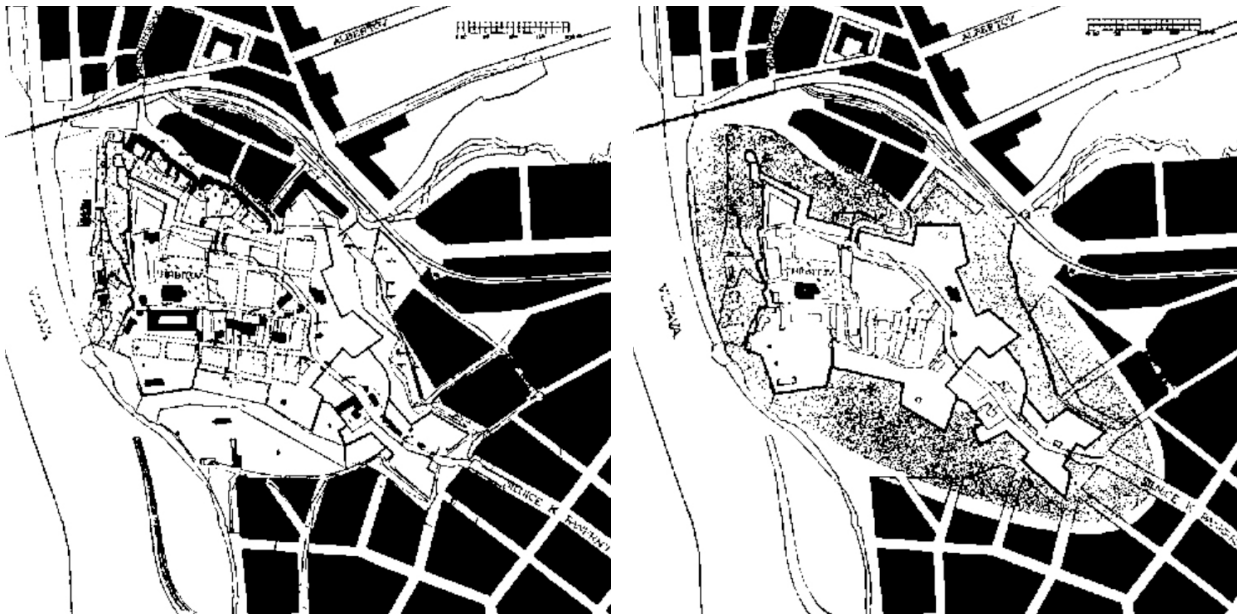
2/33 Fotografie modelů pořízených ke komisionálnímu šetření – alternativa III, 1913. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované fotografie.



- 2/34 Fotografie modelů pořízených ke komisionálnímu šetření – alternativa IV, 1913. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované fotografie.
- 2/35 Bohumil Hübschmann, návrh Klubu na zachování pohledu na Emauzy – pohled od mostu Palackého s obrysy úředního projektu Vlastislava Hofmana, 1917. Foto: Bohumil Hübschmann, Poslední zbytek panoramatu Nového Města pražského ohrožen, *Za starou Prahu VI*, 1917, s. 19.
- 2/36 Bohumil Hübschmann, návrh Klubu na zachování pohledu na Emauzy – pohled z nábřeží s obrysy úředního projektu Vlastislava Hofmana, 1917. Foto: Bohumil Hübschmann, Poslední zbytek panoramatu Nového Města pražského ohrožen, *Za starou Prahu VI*, 1917, s. 19.



2/37 Bohumil Hübschmann, podled na komplex pod Emauzy od Smíchova, po roce 1929. Foto: Kateřina Bečková (ed.), *Sto let Klubu Za starou Prahu*, Praha 2000, s. 131.

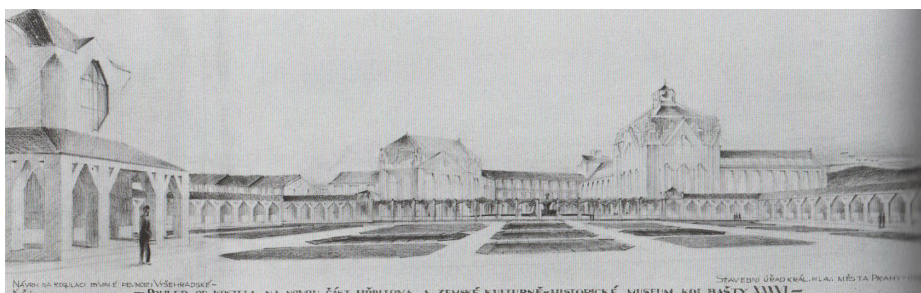
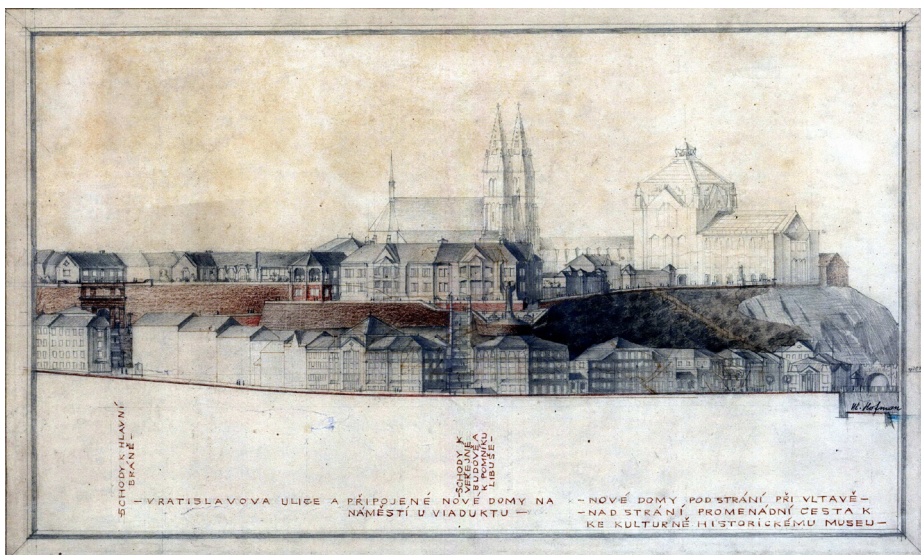


2/38 Vyšehrad, jak celý zastavěn zmizí, nebude-li regulačním plánem na to pamatováno, v moři činžáků, 1910. Foto: J. Ch., Na obranu Vyšehradu, *Za starou Prahu I*, 1910, s. 52.

2/39 Vyšehrad, jak by dle žádosti Klubu měl zůstat nezastavěn a obklopen izolujícím pasem sadů, 1910. Foto: J. Ch., Na obranu Vyšehradu, *Za starou Prahu I*, 1910, s. 52.

2/40 Vlastislav Hofman, projekt přestavby citadely Vyšehrad v Praze – nárys jižní části hradeb, 1915. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované fotografie.

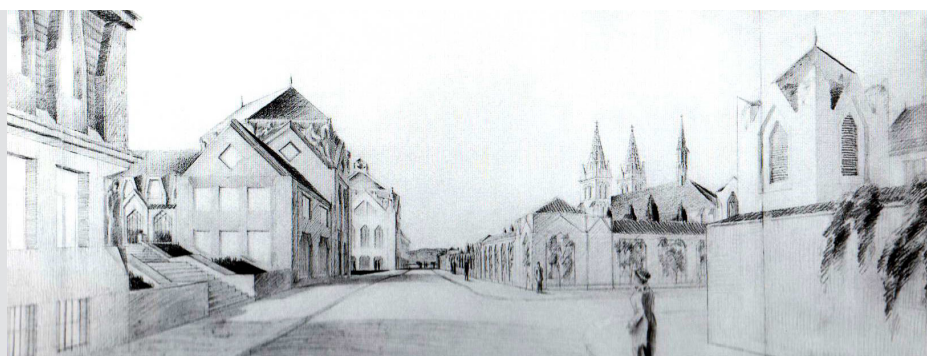
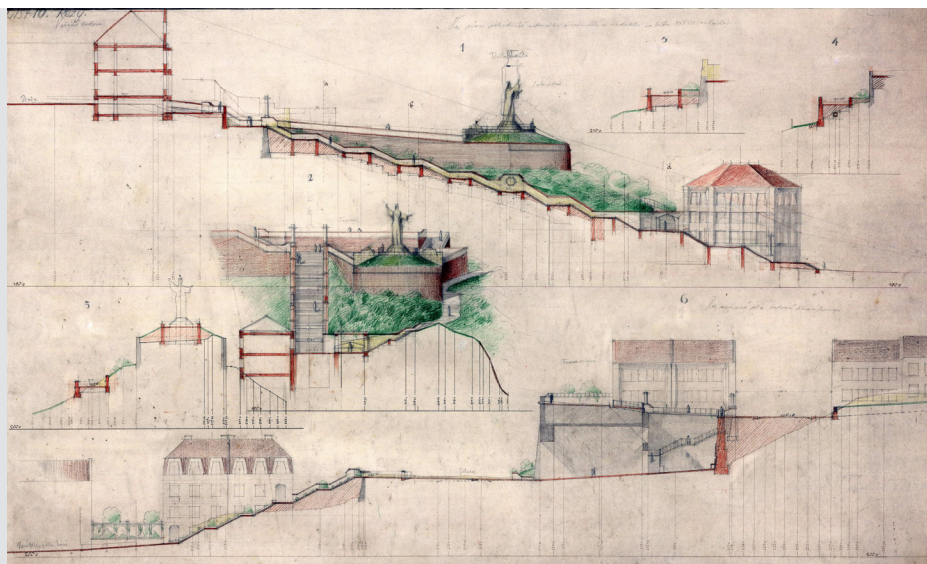
2/41 Vlastislav Hofman, projekt přestavby citadely Vyšehrad v Praze – nárys západní stráně vyšehradské, 1915. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované fotografie.



2/42 Vlastislav Hofman, projekt přestavby citadely Vyšehrad v Praze – nárys severního výběžku hradeb vyšehradských, 1915. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované fotografie.

2/43 Vlastislav Hofman, projekt přestavby citadely Vyšehrad v Praze – perspektiva nové části hřbitova Slavína, 1915. Foto: Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 224.

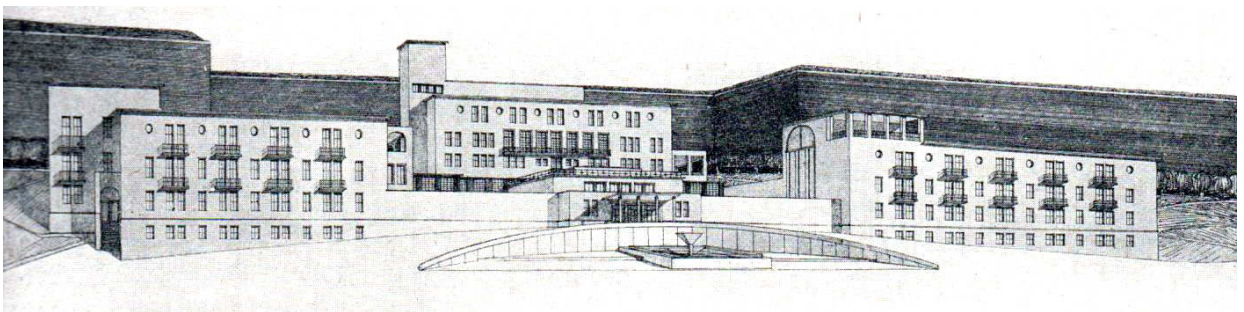
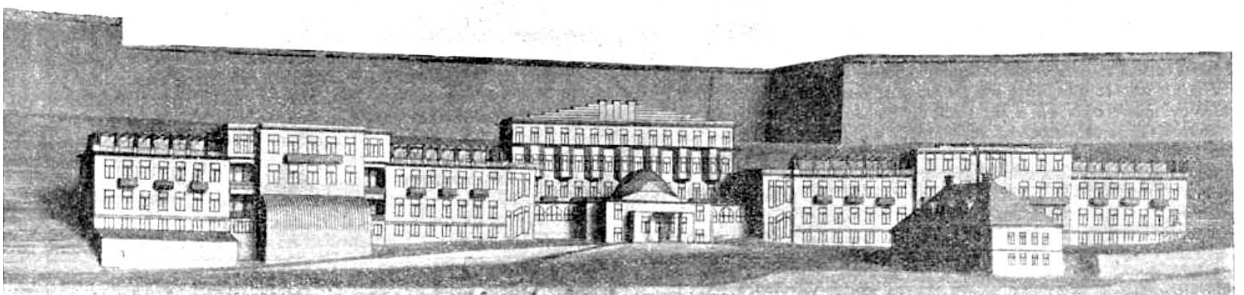
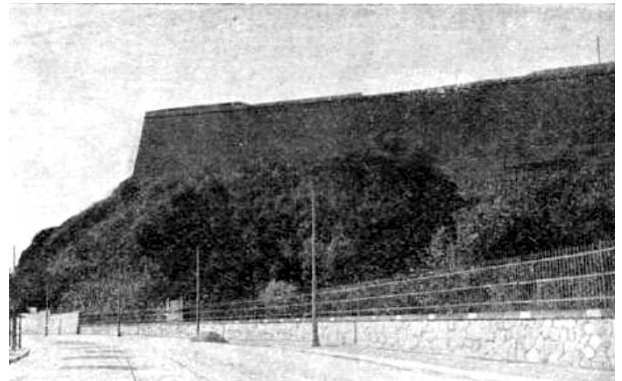
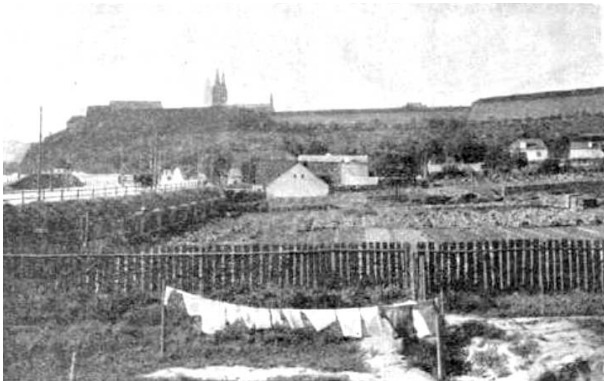
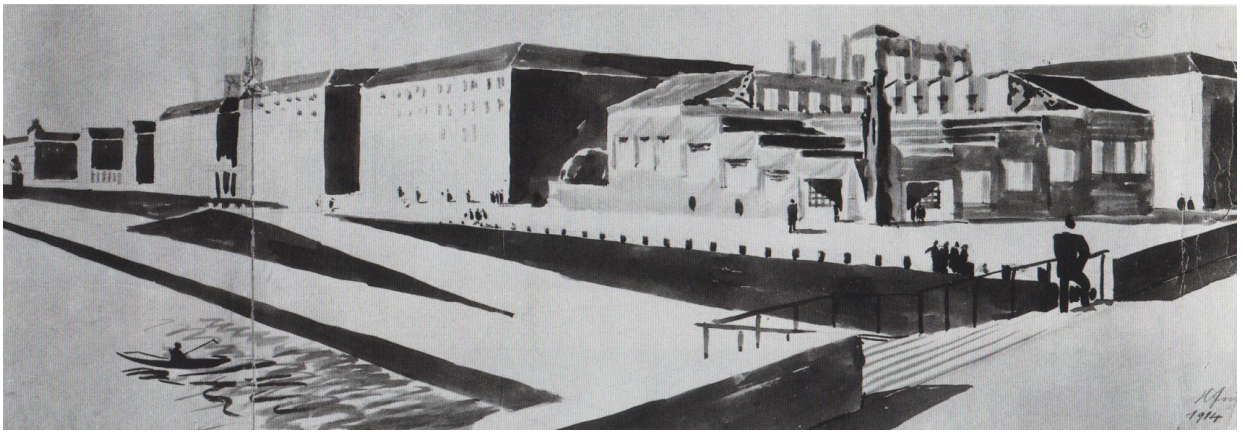
2/44 Vlastislav Hofman, projekt přestavby citadely Vyšehrad v Praze – pohled na schody z náměstí u viaduktu, 1915. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované fotografie.



2/45 Vlastislav Hofman, projekt přestavby citadely Vyšehrad v Praze – řezy, 1915. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované fotografie.

2/46 Vlastislav Hofman, projekt přestavby citadely Vyšehrad v Praze – perspektivní průhled novou ulicí k zemskému kulturněhistorickému muzeu a nové části hřbitova, 1915. Foto: Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 72.

2/47 Vlastislav Hofman, projekt přestavby citadely Vyšehrad v Praze – okolí bašty XXXVI a XXXVII, 1915. Foto: Spisovna IPR Praha, neinventarizované fotografie.



2/48 Vlastislav Hofman, projekt pavilonu Mánes pro nové náměstí na Výtoni v Praze, perspektiva z neprovedeného mostu přes Vltavu, 1914. Foto: Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 63.

2/49 Dobová fotografie vyšehradských hradeb, 1910. Foto: J. Ch., Na obranu Vyšehradu, *Za starou Prahu I*, 1910, s. 50.

2/50 Dobová fotografie vyšehradských hradeb, 1910. Foto: J. Ch., Na obranu Vyšehradu, *Za starou Prahu I*, 1910, s. 50.

2/51 Josef Gočár, návrh na sanatorium v Podolí, 1910. Foto: J. Ch., Na obranu Vyšehradu, *Za starou Prahu I*, 1910, s. 50.

2/52 František Roith, návrh na sanatorium v Podolí, 1910. Foto: J. Ch., Na obranu Vyšehradu, *Za starou Prahu I*, 1910, s. 50.

2. 2 Pražské panorama a nové dominanty

2. 2. 1 Malá Strana: malebná drúza nebo monumentální podnož Hradčan?

Soutěž na úpravu Malé Strany (1900), vize Antonína Balšánka (po roce 1900)

Diskuse o zachování dálkových pohledů a obrazu města se objevily už v případě popsaných projektů na pobřežních částech Starého a Nového Města. Zde však šlo především o problematiku hradby nových nábřežních objektů, které hrozily zastíněním rozmanitých památek vnitřního města v druhém plánu, eventuálně vzdálenějších věží. V případě Malé Strany a Hradčan se jednalo o poněkud jiný obraz. Levý břeh Vltavy je v těchto místech výškově daleko členitější než břeh pravý a toto stoupání terénu směrem ku Hradu dovoluje pohledové uplatnění řady různě umístěných dominant i rozmanité střešní krajiny malostranských domů. Jde tedy o rozvinuté panorama a jakékoliv jeho doplnění v kterékoli části by znamenalo dopad na celkový obraz včetně jeho pomyslné akropole – Hradčan. Prostorová ohraničenost Malé Strany mezi řekou a svahem Petřína znemožňující extenzivní stavební rozvoj navíc do jisté míry petrifikovala původní strukturu i charakter nábřeží, takže novodobé intervence do historického obrazu se dostaly ke slovu až po polovině 19. století. Nadto šlo většinou pouze o jednotlivosti, kterými bylo několik individuálních objektů typu Hergetova domu v Cihelné ulici, spořitelny v Mostecké ulici, domů U železné lávky, Klárova ústavu nebo Strakovy akademie.²¹⁰ I ty ale stačily na to, aby si Pražané uvědomili, že k nové zástavbě malostranských pobřeží je třeba přistupovat uvážlivě a s ohledem na celkové panorama.

Tato skutečnost a všeobecná vlna zvýšeného vědomí památkové hodnoty staré Prahy vyvolaná asanační problematikou zřejmě byly těmi nejdůležitějšími důvody které způsobily, že nebyla uskutečněna malostranská regulace z roku 1893 [obr. 2/53], jež navrhovala drastické úpravy celého prostoru včetně demolice Valdštejnského a Michnova paláce. Podle téhož upravovacího plánu se měla na okraji malostranských zahrad při Vltavě vybudovat vysoká nábřežní zeď a po ní vést přímá městská třída s činžovními domy, která by byla pokračováním smíchovského nábřeží. Podobně bezohledný byl také návrh pobřežní čáry na levém břehu Vltavy mezi dnešním mostem Legií a Mánesovým mostem, který předložil stavební úřad roku 1895. Počítal s vytvořením jedné táhlé linie od Smíchova až po Strakovu akademii, geometricky složené z přímek a kruhových oblouků. Nábřežní linie měla o 15 – 30 metrů vystoupit před stávající břeh Kampy i před zahradu Odkolkovu a počítala mimo jiné také se zabráním jednoho oblouku mostu Karlova a se zasypaním Čertovky.²¹¹ Pobřežní čára byla v této formě schválena roku 1897. To však již bylo v době, kdy se názor na způsob regulace vodního toku i okolní zástavby začal pozvolna měnit a kdy začalo být jasné, že „jestliže nemá nenahraditelně utrpěti světoznámé panorama hradčanské“²¹², bude nutné od základu změnit jak regulační návrh z roku 1893,

²¹⁰ Jiří Hilmera, Urbanistický a stavební vývoj od poloviny 19. století do současnosti, in: Pavel Vlček (ed.), *Umělecké památky Prahy. Malá Strana*, Praha 1999, s. 54-55.

²¹¹ Bohumil Hübschmann, Osud regulace Malé Strany, *Za starou Prahu IX*, 1922, s. 9.

²¹² Bohumil Hübschmann, Osud regulace Malé Strany (pozn. 211), s. 9.

tak vedení nábřežní linie. Bylo proto usneseno vypsání veřejné soutěže. Umělecká Beseda obhajující historický ráz města při této příležitosti žádala, aby podmínkou v chystané konkurenci bylo zachování „Pražských Benátek“²¹³, což se projevilo alespoň v tom smyslu, že soutěžící sice měli primárně počítat se zasypáním Čertovky, nicméně byla požadována i alternativa bez zasypání.²¹⁴

Malostranská soutěž, respektive soutěž na dodání projektu na úpravu Malé Strany a přiléhající části Hradčan, byla vypsána městskou radou v roce 1900. Jednalo se tedy o první z řady soutěží na získání regulačních plánů městských částí proběhnuvších v novém století. Jako podklad byl kromě jiných pomůcek vydán seznam hodnotných objektů a prostranství vyhotovený Soupisnou komisí, na něž měli soutěžící při zhotovování regulačních projektů brát zřetel.²¹⁵ Už z této skutečnosti je patrné, že se vypisovatelé snažili zamezit šablonovitému asanačnímu přístupu. Jak napsal Jan Koula: „Zastupitelstvo města poznalo, že pohled světoznámý na královské Hradčany nesmí být zničen nebo znešvařen“²¹⁶.

Do soutěže dorazilo ve stanovené lhůtě devět projektů, z nichž byla první cena přidělena návrhu s heslem „Atlantis“ Antonína Balšánka, druhá projektu „Menší Město Pražské“ dvojice Josef Sakař a K. L. Klusáček a třetí cenu dostal Rudolf Kříženecký s návrhem „Malá Strana“. Zakoupen byl projekt „Praha“ dvaadvacetiletého Bohumila Hübschmanna. Porota se dále vyslovila v tom smyslu, že „nelze ani jeden z projektů nezměněný k provedení doporučiti“, nýbrž že bylo by záhodno „myšlenky v projektech cenami poctěných za spolupůsobení autora prvního projektu spracovati“²¹⁷. Šlo tedy o totožné řešení jako v případě Starého Města s tím rozdílem, že nyní bylo zpracování regulací svěřeno Antonínu Balšánkovi. Porota rovněž vyslovila názor, že zachování Čertovky se doporučuje.

Dle vlastních slov přihlíželi hodnotitelé v první řadě k otázkám, „jak je zachován v návrzích malebný pohled na Malou Stranu a Hradčany, jaký byl vzat zřetel k zachování památných budov a jak je udržena svéráznost ulic a náměstí“²¹⁸. Pravdou je, že oceněné projekty opravdu nebyly srovnatelné s „asanačním“ záměrem z roku 1893, nicméně dobový názor se měnil jen postupně, takže i v těchto plánech můžeme najít aspekty, od kterých bylo později upuštěno právě z důvodů jisté nešetrnosti k okolí. Dobový názor opět vystihl Jan Koula, který napsal: „Ve všech projektech konkurenčních stavěny jsou na pobřeží Malostranské veřejné budovy. Není také v Praze pro ně příznivějšího místa; jde jen o to jaké, a na které body, aby velkolepý pohled stávající doplnily a nikoliv poškodily. Postavením nepřiměřeně velkých těles nových na pobřeží mohla by se velmi snadno porušiti rovnováha a ráz obrazu ve staré stupnici a staré náladě (...).“²¹⁹ V této větě se ukrývalo jádro následných debat. Sice již nebylo sporu o tom, že je k obrazu města vhodné přistupovat „citlivě“. Otázkou se však stala míra tohoto citu pro rovnováhu, již je velmi těžké postihnout jakýmkoliv objektivními kritérii. Co je totiž pro jednoho citlivým doplněním, může pro druhého znamenat nabubřelou megalomanií. Není proto divu, že mnoho

²¹³ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6 (pozn. 19), s. 58.

²¹⁴ Bohumil Hübschmann, Osud regulace Malé Strany (pozn. 211), s. 9.

²¹⁵ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6 (pozn. 19), s. 51.

²¹⁶ Jan Koula, Soutěž na plány na regulaci Malé Strany, *Zprávy spolku architektů a inženýrů v království českém* XXXV, 1901, s. 94.

²¹⁷ Jan Koula, Soutěž na plány na regulaci Malé Strany (pozn. 216), s. 94.

²¹⁸ Jiří Hrůza, Město Praha (pozn. 26), s. 245.

²¹⁹ Jan Koula, Soutěž na plány na regulaci Malé Strany (pozn. 216), s. 95.

nových plánů a záměrů na doplnění malostranského panoramatu, včetně vítězného Balšánkova projektu, vyvolalo vášnivé diskuse mezi odborníky i laiky.

V době soutěže, a jak se ukáže, tak i dlouho po ní, panoval poměrně jednotný názor, že ideálním místem pro novou rozměrnější budovu je poloha „blíže nového mostu kamenného císaře Františka na ostrově Kampě“²²⁰, kam ji také ve svých projektech navrhli všichni konkurující umělci. Kromě Kampy bylo předmětem řešení nové zástavby také území u paty Petřína v ose nového mostu, respektive Ferdinandovy třídy²²¹, a Klárov s vyústěním Mánesova mostu, kde soutěžící projektovali jak nové objekty tak vhodné formy náměstí.²²²

Malostranské projekty

Co se týče ostrova Kampy, první (Balšánkův) projekt proměnil jeho velkou část ve veřejný park, do něž umístil tři monumentální budovy. Nejzazší z nich měla ležet v prospektu rozšířené Novodvorské ulice²²³, která by podle návrhu tvořila široký příjezd k ostrovu směrem ze západu.²²⁴ Přístup z jihu projektoval Balšánek pomocí kamenného mostu přes Čertovku poblíž ulice Říční. Druhý oceněný projekt navrhl na Kampu rovněž trojdílný monumentální komplex, nicméně na rozdíl od Balšánkova návrhu měly být jeho části propojeny dvěma kolonádami. Návrh ověčený třetí cenou proponoval jedinou budovu monumentální „a to ve středu většího prostranství, s hlavní facadou k řece obrácenou“, Hübschmannův čtvrtý projekt přišel také s myšlenkou jednoho objektu, tentokrát táhlého tvaru. Ve všech těchto návrzích měl zbylou část ostrova pokrývat veřejný park a jako hlavní příjezd k nové zástavbě měla sloužit rozšířená Novodvorská ulice.²²⁵ Z toho důvodu byl brán ohled také na řešení jejich průhledů.²²⁶

Za pozornost stojí rovněž opačný konec Novodvorské ulice vedoucí na úpatí Petřína, tedy k dalšímu místu, které mělo podle soutěžních projektů doznat značných změn. Ve všech oceněných návrzích byla proponována nová kratší či delší ulice vedoucí rovnoběžně s Újezdem za bývalými kasárnami a budovou Sokola. Nejdelší variantu navrhoval Antonín Balšánek, který vedl její trasu od prodloužené Petřínské ulice na jihu až ke „vzdělávacímu ústavu učitelskému“²²⁷ na severu.²²⁸ V ose

²²⁰ Jan Koula, Soutěž na plány na regulaci Malé Strany (pozn. 216), s. 95.

²²¹ Dnešní most Legií a Národní třída.

²²² Jan Koula, Soutěž na plány na regulaci Malé Strany (pozn. 216), s. 95.

²²³ Dnešní Hellichova.

²²⁴ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných, *Zprávy komise pro soupis stavebních, uměleckých a historických památek král. hl. města Prahy II*, 1904, s. 18.

²²⁵ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 24-25.

²²⁶ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 18.

²²⁷ Severně od kostela Panny Marie Vítězné.

²²⁸ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 15.

Chotkovy třídy²²⁹ pak autor vítězného projektu umisťoval „vstup na Petřín“ ve formě širokého schodiště, „s povýšeným elipsovitém bassinem, do něhož ústí řada kaskád uzavřených dvojramenným schodištěm a končí jakýmsi prostranstvím, řešeným pro monumentální skupinu“²³⁰. I druhý návrh z pera páni Sakaře a Klusáčka počítal se zřízením monumentálního dvouramenného schodiště, tentokrát umístěného v polooblouku příčně na osu Chotkovy ulice. Nová, s Újezdem rovnoběžná, ulice byla v tomto případě vedena od schodiště na sever za kostel Panny Marie Vítězné, kde projektanti navrhovali vystavět poměrně velké obytné bloky.²³¹

Dalším prostorem pro monumentální zástavbu se v očích soutěžících architektů stalo předmostí plánovaného Mánesova mostu a jeho okolí. Antonín Balšánek sem ve svém soutěžním návrhu projektoval „Spolkový dům“ i „Galerii národní“. Spolkový dům umístil na jih od mostu, na místo stávajícího domu č. p. 111²³². Okolo nového objektu měl být vybudován veřejný park o čtyřech polích, z něhož architekt plánoval zřídit rampu k nově projektovanému mostu. Galerii národní v podobě trojhranného bloku s monumentálním přístupovým schodištěm proponoval Balšánek do severní části předmostí.²³³ Co se týče úpravy nábřeží, navrhoval přímočarou linii vedoucí od projektovaného mostku přes Čertovku, která měla spojit pevninu se severním cípem Kampy až k nově navrhovanému mostu od Rudolfiny a pak dále kolem Strakovy akademie²³⁴.²³⁵ Josef Sakař a K. L. Klusáček v těchto místech navrhovali rovněž nové nábřeží, na které projektovali stromořadí. I k tomuto nábřeží měl vést most od ostrova Kampy. Pokud jde o zástavbu, postupovali autoři návrhu ověřenou druhou cenou odlišně. Území na jih od navrhovaného Mánesova mostu využívali zejména pro novou obytnou zástavbu, a to sice v poměrně megalomanské formě. Činžovní bloky navrhli na místo Balšánkova „Spolkového domu“, na sousední území, kde plánovali demolici domů č. p. 105-110 a dokonce i do zahrady Anglických panen²³⁶, místo níž by vznikly tři stejné bloky a čtyři nové ulice. Od nábřeží měl zástavbu oddělovat malý táhlý park přecházející v elipsovité prostranství před mostem od Rudolfiny, který by však zřejmě nový obraz příliš nevylepší. Další blok domů byl projektován na sever od mostu. Reprezentativním zásahem do území měla být větší budova poblíž ústavu slepců a loggie tamtéž.²³⁷ Podobnou cestou šel i třetí soutěžní projekt, který rovněž pracoval s domovními bloky při nábřeží, přičemž předmostí Mánesovo bylo řešeno jako mohutná kolonáda s terasou přístupnou dvěma schodišti.²³⁸ Bohumil

²²⁹ Dnešní Vítězná.

²³⁰ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 10.

²³¹ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 10, 15-16.

²³² U Lužického semináře 42, parcela č. 713/3 a 713/4. /Dle <http://www.cuzk.cz/>

²³³ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 26.

²³⁴ Strakovo nábřeží, dnes Kosárkovo.

²³⁵ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 29.

²³⁶ Vojanovy sady.

²³⁷ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 27, 29.

²³⁸ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 27-28, 30.

Hübschmann, autor čtvrtého návrhu, k problému přistoupil o něco velkoryseji, do jisté míry podobně jako Antonín Balšánek. Plánoval zrušit celou Cihelnou ulici na jih od mostu a místo ní projektoval rozsáhlý park s monumentální budovou uprostřed. Zeleně řešeno mělo být rovněž náměstí při levobřežním předmostí mostu od Rudolfa, jehož osu Hübschmann oproti ostatním návrhům natočil směrem k ulici U železné lávky²³⁹. Při vyústění mostu mělo stát obdélné náměstí s parkem a další budovou monumentálního charakteru.²⁴⁰

Názory obhájců staré Prahy

Zástupci Soupisné komise kupodivu s řadou takto zásadních kroků souhlasili, respektive neměli závažných námitek. Ve svých doporučeních se soustředili spíše na ochranu jednotlivých součástí staré zástavby, které měly padnout za oběť projektovaným rozšiřováním ulic a náměstí atp. Nicméně proti urbanistickým úpravám velkorysejšího rázu paradoxně tolik nenamítali. Nové monumentální objekty byly považovány za věc potřebnou a byly-li umísťovány do rámce zeleně a vhodně rozděleny, aby netvořily „neprodyšnou hradbu“, považovala je tehdy i Soupisná komise za vítanou záležitost. Lze se ostatně přesvědčit citátem z Pamětního spisu: „Umístění monumentální budovy do jižního cípu ostrova Kampy a sice do parku sluší jen schvalovati, za místo to sluší doporučiti místo při řece nedaleko mlýna Odkolkova. Při tom třeba se vysloviti pro budovu dělenou, po případě kolonádami spojenou, aby tak získány byly zajímavé průhledy na ostatní pobřežní části Malé Strany.“²⁴¹ Ani proti monumentálnímu řešení vstupu na Petřín a nové ulici na úpatí vrchu neměla Komise námitek, pouze doporučila, aby byl na toto téma konán další samostatný konkurs.²⁴² Schvalovány byly rovněž zásahy v okolí projektovaného Mánesova mostu a to včetně zřízení nové blokové zástavby místo Cihelné ulice (domy č. p. 103-110). Komise varovala pouze před zastavěním zahrady Anglických panen a pro objekt veřejné budovy na místě domů č. p. 111-117, tedy v bezprostřední blízkosti budoucího Mánesova mostu, doporučila umístění do parku a „zřízení budovy (...) nanejvýš jednopatrové, se střechou hojně zdobenou a pěknou silhouetou poskytující, což jest nezbytnou podmínkou zachování průhledu na krásné pozadí

²³⁹ Myšlenku pootočení plánované trasy mostu [obr. 2/54, 2/55], tak aby více odpovídala směru původní pěší lávky, vítala i Soupisná komise, která ji ve svém textu doporučila k provedení. Do návrhu regulačního plánu se však idea nedostala, a to i přes skutečnost, že ji Bohumil Hübschmann dále rozpracovával a pro její estetické a komunikační výhody hojně obhajoval. /B. H., Úvahy o poloze rudolfinského mostu vzhledem k Malé Straně, *Za starou Prahu* I, 1910, s. 52 -53. B. H., Přijatá trasa nového mostu u Rudolfa je také komunikačně nevýhodná, *Za starou Prahu* II, 1911, s. 6.

Most byl nakonec postaven podle původního projektu, tedy s osou kolmou na podélnou fasádu Rudolfa. K Hübschmannově myšlence se do jisté míry vrátil ve dvacátých letech 20. století Josip Plečnik, který navrhoval zřídit na tomto místě druhé mostní rameno s vychýlenou osou [obr. 4/148].

²⁴⁰ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 28, 30.

²⁴¹ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 25.

²⁴² Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 10, 16.

Hradčan i Malé Strany²⁴³. Námitek nebylo ani proti zřízení nábřeží od mostu přes Čertovku na sever, Komise pouze zdůrazňovala nutnost zřídit na náměstí stromořadí.²⁴⁴ Je tedy vidět, že názory na to, co je a co není vhodným doplněním pražského panoramatu se vyvíjely a v průběhu několika let doznaly značných změn.

Výšková regulace

Ačkoliv by se mohlo zdát, že uspořádání architektonické soutěže přinese konečné rozluštění prostoru, či alespoň určí stěžejní motivy, v případě Malé Strany byl výsledek jiný. Soutěž otevřela další dlouhé debaty. Jednou z důležitých otázek byla problematika výškové regulace nové malostranské zástavby diskutovaná už od konce 19. století, kdy se ukázalo, že směrnice stavebního řádu, které bylo možné celkem bez problémů aplikovat například na území Vinohrad²⁴⁵ se tváří v tvář historické zástavbě stávají silně kontraproduktivními. Otázku omezení výšek budov na Malé Straně otevřela plánovaná stavba několikapatrového gymnasia na Rybářích²⁴⁶. Po zkušenostech s Hergetovým domem či domy v ulici U železné lávky bylo rozhodnuto, že v případě gymnasia musí stavebnímu povolení předcházet zkoušky na místě. Za tím účelem byly vytyčeny stožáry se zaznačenými výškami oken, hlavní římsy, střechy a tehdy ještě plánované nábřežní zdi. Vše bylo vyfotografováno a na fotografiích byly protaženy vodorovné čáry, které „podaly pádný důkaz o tom, jak by vysokými stavbami na vysokém nábřeží bylo zničeno hradčanské panorama“²⁴⁷ [obr. 2/56, 2/57]. Příмым důsledkem této akce tak bylo jednak zapovězení stavby gymnasia a upuštění od regulačního plánu z roku 1893²⁴⁸, jednak otevření otázky omezení výšek na Kampě a malostranském pobřeží. Výšková problematika se pochopitelně promítla i do Malostranské soutěže a jejího hodnocení, jak dokazují zmíněné výroky Soupisné komise. Největší debaty nastaly nicméně až po soutěži, kdy v regulační kanceláři pro Malou Stranu vedené Antonínem Balšánkem začal vznikat přesný plán polohy území se zaznačením doporučené výšky objektů. Jak uvádí sám Balšánek, doporučené výškové poměry pobřežních partií, tedy částí, „které v příštích pohledech budou rozhodujícími“²⁴⁹, vycházely z dojmu estetického a byly určovány „methodou pokusnou“, kdy „byly napřed nakresleny pohledy na pobřeží a stavby při něm se nacházející ortogonálně a dle nich zhotoveny pak studie perspektivní do zvětšených fotografií“²⁵⁰. V některých případech²⁵¹ se později

²⁴³ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 28.

²⁴⁴ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 30.

²⁴⁵ Bohumil Hübschmann, *Obnova památné Prahy*, Praha 1947, s. 40-57.

²⁴⁶ Na Rybářích se říkalo dnešnímu předmostí Mánesova mostu.

²⁴⁷ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/7* (pozn. 19), s. 58.

²⁴⁸ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/7* (pozn. 19), s. 59. Antonín Balšánek, *Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně*, Praha 1906, s. 4.

²⁴⁹ Antonín Balšánek, *Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně* (pozn. 248), s. 15.

²⁵⁰ Antonín Balšánek, *Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně* (pozn. 248), s. 15-16.

²⁵¹ Na projektovaném nábřeží Čertovky, na zahradě Zbrojnice, na Kampě u domu pí. Rostové, na Kampě u domu Dr. Pinkase, při ulici Cihelné, při ulici Lužické, při veřejné budově u mostu Rudolfinského. /Antonín Balšánek, *Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně* (pozn. 248), s. 26.

přistoupilo ještě k vytyčování zkušebních stožárů na konkrétních místech²⁵², což, jak napsal Antonín Balšánek, přineslo značné překvapení: „Výsledky těchto zkoušek překvapily snad každého – mne samotného nevyjímaje – tím, že ukázaly nade vší pochybnost, že výšky, o nichž jsem soudil sám, že jsou v krajním případě ještě přípustné, dovoliti se nesmí, ježto by v některých partiích znamenaly skutečnou zkázu našich pohledů. Tím dokázalo se, jak opatrně v záležitosti této postupovati se musí, nemá-li krása Prahy doznati velkého poškození“²⁵³.

Věren své pečlivosti a pracovitosti²⁵⁴, pustil se Balšánek spolu s regulační kanceláří pro Malou Stranu do revize dosud vytvořených plánů, přičemž kromě omezení co do počtu pater určoval rovněž doporučené úrovně hlavních říms objektů a hřebenů střech.²⁵⁵ Na základě těchto vypracovaných podkladů kancelář odhalila, že se jí zjištěné doporučené výšky u téměř veškerých domů na Malé Straně a Hradčanech liší od dosavadních možností navrhovaných stavebním řádem pro Prahu.²⁵⁶ Požadovala proto, aby byl nový „operát regulační v celém svém rozsahu schválen i se svým ustanovením výškovým“²⁵⁷, neboť „nestaví se jen v ploše, nýbrž prostorově, tedy i do výšky“²⁵⁸. Tento požadavek však nakonec paradoxně nepříspěl k širší působnosti regulací, nýbrž způsobil, že Balšánkův regulační koncept nedošel naplnění vůbec. V případě omezení výškové zástavby bylo totiž nutné rozřešit otázku náhrady majitelům domů, například v podobě několikaletého osvobození od činžovní daně, což s sebou pochopitelně neslo jistou nevoli ze strany zákonodárců a vleklá jednání. Situace se nakonec vyostřila natolik, že se v roce 1908 architekt vzdal svého postu vedoucího malostranské regulační kanceláře a v započaté práci pak pokračoval stavební úřad. Nutno však dodat, že kontroverze se netýkaly pouze otázek finanční náhrady za výšková omezení a problematiky nových regulí, nýbrž Balšánkova projektu jako takového, který se neobešel bez hlasitých kritik.²⁵⁹

Balšánkovy vize

Zastavme se proto podrobněji u některých Balšánkových úvah a projektů pro Malou Stranu [obr. 2/58], které architekt s větší či menší intenzitou vypracovával po celá dvě první desetiletí nového věku. Díky Balšánkově angažmá v redakční radě Architektonického obzoru máme poměrně zevrubné informace i o architektovcích soukromých návrzích, kterými se zabýval po svém oficiálním odchodu z funkce vedoucího regulační kanceláře a které uveřejňoval právě na stránkách zmíněného časopisu.

²⁵² Antonín Balšánek, Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně (pozn. 248), s. 26.

²⁵³ Antonín Balšánek, Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně (pozn. 248), s. 26.

²⁵⁴ Jak uvádí Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách, Balšánek byl „nevšedně nadán a do úmoru pilen“.

²⁵⁵ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/7 (pozn. 19), s. 59. Antonín Balšánek, Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně (pozn. 248), s. 27.

²⁵⁶ Kdyby paragrafy tyto (stavebního řádu) přesně měly by se dodržovati, vznikla by z toho v nejmalebnějších ulicích malostranských monstra prvního řádu. /Antonín Balšánek, Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně (pozn. 248), s. 31.

²⁵⁷ Antonín Balšánek, Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně (pozn. 248), s. 28.

²⁵⁸ Antonín Balšánek, Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně (pozn. 248), s. 27.

²⁵⁹ Bohumil Hübschmann, Hradčanský obraz a sněmovna, *Styl I/VI*, 1920-21, s. 48.

Z Balšánkových textů i projektů jasně vyplývá přesvědčení, že Malou Stranu je třeba dotvořiti, jelikož „jest útvarem nehotovým“ a, že tohoto dotvoření je žádoucí docílit pomocí výstavby výstavních veřejných budov. Balšánek zároveň věřil, že tyto objekty, navrhované často v masivních rozměrech, lze postavit takovým způsobem, „aniž by tím dnešní panorama hradčanské (...) bylo ohroženo“²⁶⁰. Byl si jist, že na rozdíl od bloků činžovních domů „budovy veřejné, svou architekturou, rozdělením svých mass skýtají nepoměrně více záruk, že v obrazový rámeček města dají se mnohem lépe upravit“²⁶¹. Na rozdíl od Klubu Za starou Prahu také zastával názor, že nové dominanty nijak nenaruší umělecké působení dominant starých, ba naopak, že na daná místa jsou pro novou monumentální zástavbu nadměru vhodná. „Nová doba“, říkal Balšánek, „musí (na zástavbu těchto míst) míti nepopíratelný nárok“²⁶² - „právem žijoucího nad tím, co odumírá, právem doby nové, které nedostačuje pouze to, co nám věky zašlé zanechaly“²⁶³. „Jenom doba beze všech cílů uměleckých mohla by se samovolně zříci tak velkých úkolů, a tou bohda XX. věk nebude!“²⁶⁴ Výše uvedené citace jasně ukazují onu zmíněnou vágnost pojmu „přiměřenost“. Je jisté, že Balšánek své návrhy považoval za optimální doplnění historického obrazu města, za přiměřené zásahy, které přinesou nové kvality a rovnováhu pražskému panoramatu. Jak se ukáže, jiní, směřující k těmto cílům, považovali Balšánkovy prostředky za naprosto nežádoucí a zásadně se stavěli proti jejich uskutečnění.

A je tu ještě jeden aspekt, který hrál důležitou roli v architektově smýšlení. Tímto faktorem je opět téma národní hrdosti a jisté formy vizuální reprezentace, které se stalo, jak jsme se již přesvědčili, nedílnou součástí většiny debat o zástavbě důležitých míst pražského centra, včetně vltavských nábřeží. „Stejným právem, jako vedle památného mostu Karlova vznikne most Rudolfský“, napsal Balšánek, „stejným právem vzniknouti může vedle památné dvojice věží a kopule Mikuláše, jež jest historickým symbolem vítězného katolicismu a tím zároveň našeho národního ponížení, budova nová, smělejších rysů, jež bude symbolem neméně historického převratu, našeho národního i politického znovuzrození“²⁶⁵. Je tedy vidět, že architekt považoval výstavbu nových veřejných budov za problém nejen estetického charakteru, ale i za otázku vysoce symbolickou, co se týče zhmotnění národního uvědomění. Tento pohled na věc byl zřejmě jedním z důvodů, proč se architekt tak dlouho a sveřepě držel svých velkolepých, až megalomanských myšlenek.

Újezd, Kampa, Klárov

Na samém počátku své práce vytipoval Balšánek několik míst na Malé Straně, která se dle jeho názoru hodila pro novou monumentální zástavbu a těmto místům zůstal téměř bez výjimky věrný až do dvacátých let 20. století. To, co se během dvou desetiletí proměňovalo, byla přesná forma uchopení

²⁶⁰ Antonín Balšánek, *Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných*, Praha 1909, s. 13.

²⁶¹ Antonín Balšánek, *Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných* (pozn. 260), s. 15.

²⁶² Antonín Balšánek, *Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných* (pozn. 260), s. 14.

²⁶³ Antonín Balšánek, *Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných* (pozn. 260), s. 28.

²⁶⁴ Antonín Balšánek, *Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných* (pozn. 260), s. 29.

²⁶⁵ Antonín Balšánek, *Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných* (pozn. 260), s. 16.

prostoru a stavební program. Zmíněnými prostory se architekt pochopitelně zabýval už v Malostranské soutěži roku 1900, jelikož však šlo o konkurenci na regulaci území, charakter staveb a jejich funkční náplň byly většinou v návrzích pojaty jen rámcově. Balšánek nicméně toto téma dále zevrubně rozpracovával. V roce 1903 publikoval v *Architektonickém obzoru* svůj text „Kam postaviti galerii českého umění?“²⁶⁶, v němž hovořil právě o oněch neuralgických lokalitách Malé Strany a uveřejnil rovněž několik studií ověřujících jejich využití pro výstavbu galerijního objektu. Jedním z těchto míst, jejichž zástavbou by došlo k „obohacení panoramatu hradčanského“²⁶⁷, měl být pozemek na místě Újezdských kasáren, tedy úpatí Petřína. V obou studiích z roku 1903 však architekt posunul projektovanou budovu mimo prospekt Chotkovy ulice, který se mu vzhledem k nevelké šířce komunikace zdál vhodný pro zachování otevřeného průhledu do zeleně Petřína a nikoliv pro monumentální průčelí. Této myšlence zůstal Balšánek věrný i později a úpatí kopce při této trase tak většinou upravoval pomocí schodišť či kaskád. Samotné objekty umisťoval dále na sever směrem k Říční ulici [obr. 2/59, 2/60]. Avšak v případě galerie nebyl příliš spokojen ani s tímto krokem, neboť stánek múz by si z jeho pohledu zasloužil stát se markantním pražským „point-de-vue“, což lokalita Újezdě neumožňovala. Dále se proto zabýval myšlenkou vytvořit pod Petřínem v prodloužení ulice Novodvorské nikoli galerii, nýbrž novou čtvrť školní [obr. 2/61], která by místu přinesla jistou, ne však přehnanou monumentalitu a vhodně by zapadala do klidné polohy zeleně v mírném svahu.^{268, 269}

Pro galerii tak hledal jinou polohou. Místem, kde by nová budova mohla spolupůsobit s „nejkrásnějšími šperky přírody“²⁷⁰ byl podle Balšánka komplex tehdejší c. k. Zbrojnice, kde mohla galerie vzniknout buď adaptací a přístavbou Michnova paláce²⁷¹ [obr. 2/66], případně novostavbou na východ od paláce při západním břehu Čertovky [obr. 2/67, 2/68], čímž by byl vytvořen „nový nádherný obraz (...) viditelný z nábřeží Františkova i z nového kamenného mostu“²⁷². Ještě markantnějším zásahem do obrazu malostranského pobřeží by byla třetí alternativa, totiž výstavba nového objektu na zahradě Zbrojnice, tedy na Kampě. Tato možnost umístění monumentální budovy byla hojně navrhována už v konkursu roku 1900 a Antonín Balšánek ji dále rozpracovával. Zabýval se také myšlenkou umístit na toto místo sněmovnu, případně i Zemský výbor. Zpočátku bylo zamýšleno postavit příští sněmovnu na území Zbrojnice samé, ovšem rozhodnutí ponechat nezasypanou Čertovku

²⁶⁶ Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění?, *Architektonický obzor* II, 1903, s. 2-3, 5-6, 9-11.

²⁶⁷ Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění? (pozn. 266), s. 3.

²⁶⁸ Antonín Balšánek, Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných (pozn. 260), s. 28.

²⁶⁹ Balšánkova myšlenka školní čtvrti pod Petřínem zanesená do návrhu regulačního plánu se stala dokonce podkladem pro zadání školních projektů posluchačů architektury na c. k. české vys. škole technické v Praze, jak dokládá návrh kand. arch. Miloše Fikra vypracovaný v akademickém roce 1914-1915 [obr. 2/62, 2/63, 2/64]. /Práce posluchačův architektury na c. k. české vys. škole technické v Praze – Návrh školní čtvrti pod Petřínem, *Architektonický obzor* XV, 1916, s. 78-82.

V témže ročníku *Architektonického obzoru* byl uveřejněn také školní projekt kand. arch. Rudolfa Černého z akademického roku 1912-1913 na Gloriet nad Čertovkou [obr. 2/65], taktéž na podkladě upravitelských plánů Antonína Balšánka. /Práce posluchačův architektury na c. k. české vys. škole technické v Praze – Gloriet nad Čertovkou, *Architektonický obzor* XV, 1916, s. 114.

²⁷⁰ Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění? (pozn. 266), s. 3.

²⁷¹ Dnešní Tyršův dům.

²⁷² Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění? (pozn. 266), s. 9.

zvrátilo plány tak rozsáhlé stavby na tomto místě a pozornost architektů se přesunula dál na ostrov Kampu. V roce 1909 publikoval Balšánek dvě studie na sněmovní budovu na zahradě Zbrojnice, přičemž v prvním případě by objekt dosahoval až k samému pobřeží, takže plánovaná severojižní komunikace by jej podcházela formou tunelu o délce 65 metrů [obr. 2/69]. Ve druhé variantě posunul sněmovnu naopak až k samému okraji Čertovky a komunikaci přes Kampu vedl před budovou, po vysokém nábřeží [obr. 2/70]. Tyto alternativy však byly vypracovány pouze pro objekt sněmovny. Pokud by vyvstala podmínka bezprostředního sousedství sněmovní budovy s úřadovými Zemského výboru, musely by tyto být vystavěny až za Čertovkou, neboť na Kampě nebyl pro oba úřady dostatek místa. To by podle Balšánka vedlo k řadě nepříjemností a proto se klonil k využití prostoru pro budovu Moderní galerie, jejíž územní koncepci ostatně i sám vypracoval²⁷³ [obr. 2/71, 2/72].

Jako vhodné místo pro jednotný komplex sněmovny a Zemského výboru naproti tomu ve své stati z roku 1909 považoval zahradu Anglických panen [obr. 2/73], tedy prostor, který v Malostranské soutěži nechával k radosti Soupisné komise netknutý. O devět let později však už architekt napsal, že „místo toto jest ideální, co do polohy, reprezentativní v míře nejvyšší, a tak veliké, že připustilo by stavbu rozměrů největších“²⁷⁴. A dále dodal: „Zahrada tato nemající významu uměleckého, není žádným architektonickým výtvozem, jako např. zahrada Valdštýnská, Fürstenberská, Lobkovická a j. v., aniž honosí se takovými krajinářsky půvabnými partiemi, jako sady na Nebozízku neb zahrada Schönbornova nebo Nosticova“ a tedy je s výhodou použitelná jako staveniště „největší, nejpřednější a nejvýznamnější budovy království“²⁷⁵. Aby byl zajištěn umělecký dojem hlavnímu průčelí, bylo nutné zjednat náležitě distance, a proto Balšánek před objektem navrhoval zřídit monumentální náměstí sahající až k Vltavě, čímž by vzaly za své domy podél Cihelné ulice i Hergetovy reality. To vše však architekt považoval za přijatelný ústupek ve prospěch získané nové umělecké hodnoty.²⁷⁶ Obrázek o novém uměleckém spolupůsobení hradčanského panoramatu s projektovanou monumentální budovou si lze ostatně udělat i dnes – z několika zákresů do dobových fotografií, které Balšánek vypracoval²⁷⁷ [obr. 2/74, 2/75].

Poslední lokalitou, kterou se architekt zabýval ve spojitosti s novou reprezentativní výstavbou, bylo malostranské předmostí projektovaného mostu od Rudolfa. I zde ověřoval možnost postavení Moderní galerie²⁷⁸ [obr. 2/76, 2/77] a později se soustředil na kompozici nového náměstí s několika významnými objekty. Z Balšánkova textu publikovaného v roce 1909²⁷⁹ vyplývá, že toto náměstí navazující na most mělo mít formu lichoběžníku, jehož tři strany by sloužily k umístění tří veřejných budov: sněmovny, místodržitelství a gymnasia [obr. 2/78, 2/79], jejichž přesné umístění vůči stranám náměstí rozpracoval architekt v několika variantách. Z těchto variant je jasně patrný svár dvou tendencí.

²⁷³ Antonín Balšánek, Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných (pozn. 260), s. 10-11, 24.

²⁷⁴ Antonín Balšánek, Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných (pozn. 260), s. 12.

²⁷⁵ Antonín Balšánek, Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných (pozn. 260), s. 12.

²⁷⁶ Antonín Balšánek, Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných (pozn. 260), s. 12-13.

²⁷⁷ Antonín Balšánek, Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných (pozn. 260), s. 11-16.

²⁷⁸ Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění? (pozn. 266), s. 10-11.

²⁷⁹ Antonín Balšánek, Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných (pozn. 260), s. 16-22.

Na jedné straně Balšánkova touha po koncepci nové dominanty, kterou se měla stát monumentální budova sněmovny tvořící svou čelnou polohou směrem k nábřeží důležitý point-de-vue a na straně druhé zakořeněný smysl pro nutné zachování panoramatu Hradčan, alespoň tedy v takové míře, aby pohled na památný Hrad nebyl zastíněn.

Opozice vůči Balšánkovi

Pravdou ale je, že Balšánkovi k obhájení nových velkolepých záměrů před sebou samým stačilo poměrně málo, totiž starobylé dominanty nezaclonit. Pokud byla tato podmínka splněna, dokázal si jako doplnění panoramatu představit ty nejvelkolepější komplexy. Byl přesvědčen, že „hmota a obrysy budovy sněmovní nijak rušivě do panoramatu hradčanského nezasahují – snad naopak!“²⁸⁰ Ne tak ale jiní. Neúnavným oponentem byl opět Klub Za starou Prahu v čele s výřečným Bohumilem Hübschmannem, který svůj názor na Balšánkovy projekty shrnul ve své stati „Hradčanský obraz a sněmovna“ z roku 1920²⁸¹. „Místo obrazu, na němž generace pracovaly instinktivně i s plným vědomím, geniálně přírodní útvar s lidským dílem spojujícího“, napsal ve spojitosti s Balšánkovými projekty Hübschmann, „nabízí se nám bezcitně skládaná dispozice budov smíšeného rázu! Místo skrytého organismu města svým zahradovým obvodem k řece obráceného (...) vnucuje nám odhalený vnitřek velkoměsta! Ze skromného podhradí vykrajuje honosná náměstí a obstavuje je bloky! Bloky jsou tu vrcholem umění stavby měst (...) ve blok proměňuje i krajinný útvar pražských Benátek! Při těchto zásadách, kdy nahrazena jest umělecká invence smělostí bez citu i cudnosti, není divu, že v detailu ukazují studie ještě méně pochopení a ještě více bezohlednosti – pokud možno!“²⁸² Svůj nesouhlas zmínil Hübschmann dokonce i v Balšánkově nekrologu, který sepsal pro časopis *Styl*. Oceňoval architektovu obětavou dlouholetou snahu o rozřešení výtvarného problému Prahy, nicméně neopomněl zdůraznit, že „svým snům jsa oddán, byl ochoten obětovati i obraz Malé strany věky vytvořený“²⁸³. Podobné názory se začaly ozývat stále hlasitěji a to i z míst Balšánkovi nejbližších, totiž ze strany Spolku architektů a inženýrů a Jana Kouly. Situace pak vyvrcholila v roce 1908, při druhém vyložení regulačního plánu po zapracování námitek podaných při prvním zveřejnění roku 1903. Doba i názorový vývoj opět postoupily a tak bylo namísto schválení projektu podáno dalších více než 150 námitek. Nutno dodat, že z tohoto počtu celých 63 podal Klub Za starou Prahu²⁸⁴, který se ze smířlivé pozice Soupisné komise posunul, jak jsme se přesvědčili, do útočnějších poloh. V reakci na enormní počet připomínek se Balšánek další práce na regulaci Malé Strany vzdal a v koloběhu námitek a opravných návrhů dále pokračovala regulační komise, kde zasedalo dvanáct malostranských obecních starších, spolu s kanceláří regulační.²⁸⁵ Ani toto uskupení ale nebylo schopno přijít se zcela uspokojivým řešením.

²⁸⁰ Bohumil Hübschmann, Hradčanský obraz a sněmovna (pozn. 259), s. 49.

²⁸¹ Bohumil Hübschmann, Hradčanský obraz a sněmovna (pozn. 259), s. 48-50.

²⁸² Bohumil Hübschmann, Hradčanský obraz a sněmovna (pozn. 259), s. 49.

²⁸³ Bohumil Hübschmann, Architekt Balšánek zemřel, *Styl* I/VI, 1920, s. 108.

²⁸⁴ Protesty proti návrhu arch. Balšánka na regulaci malé Strany, *Styl* I, 1908, s. 242-243.

²⁸⁵ Bohumil Hübschmann, Osud regulace Malé Strany, *Za starou Prahu* IX, 1922, s. 9.

V době úředního zpracování regulačního plánu [obr. 2/80, 2/81, 2/82, 2/83, 2/84, 2/85, 2/86, 2/87] se na stránkách odborného tisku řešila především otázka vedení přímé regulační čáry nábřeží a stavby vysokých nábřežních zdí, které v projektech stále přetrvávaly [obr. 2/88]. I v tomto případě se do debaty vložil Klub s Bohumilem Hübschmannem, jenž byl díky své práci na modelu Malé Strany a Hradčan znalý i těch nejmenších detailů malostranské struktury a tedy citlivý na jakékoli její narušování. Už v prvním Věstníku Za starou Prahu z roku 1910 vyšel Hübschmannův článek zrazující od stavby vysokých nábřežních zdí na Malé Straně²⁸⁶, doporučující méně invazivní technické alternativy proti velké vodě, které by pomohly zachovat „rozmanitý přirozený břeh, s nímž domy pobřežní tvoří poetický celek mírně stoupajícího podhradí hradem a chrámem vrcholící“²⁸⁷. Klub i Hübschmann se stavěl rovněž do opozice proti plánovanému podběží a pobřežní komunikaci malostranské, která byla v úředním projektu [obr. 2/89] v několika místech vyvedena až na samý okraj řeky.²⁸⁸

V dalších letech se pak, podobně jako v případě Emauz, Klub zasadil o svolání odborné ankety nad problematikou úpravy břehů malostranských a o vytyčení úředních návrhů na místě pomocí dřevěných stožárů.²⁸⁹ V anketě vyslovil svůj názor například také Alois Dryák, který vystoupil s přesvědčením, že „provedení projektu (nábřeží) by nynější stav povážlivě změnilo a nejkrásnější pražský obraz v jeho podstatě poškodilo, ba téměř zničilo“²⁹⁰. Stejně jako Hübschmann se i Dryák²⁹¹ stavěl proti podběží a nábřežní komunikaci, jejichž účelnost, dle jeho názoru, nebylo možné ničím odůvodnit a jejichž přítomnost by porušila úplně „karakter pobřeží Malé Strany“ a zničila „nejintimnější půvaby pohledu malostranského po celém průběhu“. Proto zastával názor, že „jeví-li se (...) způsob zachování rázu Malé Strany v obrysech neurčitých“, je lepší raději posečkat, „až budou základy takové akce jasnější a pevnější“²⁹². Díky těmto intervencím k vysoké nábřežní regulaci nakonec nedošlo, avšak debaty nezpůsobily ani viditelný posun v rozřešení otázky. Vše zůstalo v zásadě při starém a bezděky se tak naplnila Dryákova slova. I na vypsání soutěže na malostranské pobřeží, kterou už od roku 1911 prosazovali Hübschmann i Dryák²⁹³ si Praha musela počkat dalších jedenáct let. Jak napsal Max Urban, svou roli opět sehrála „nerozhodnost úřadů a všeobecný příval námitek“, které způsobily, že Malá Strana a Hradčany „zůstaly ve svém obraze skoro nedotčeny“²⁹⁴. Jak je vidět, doba s sebou tedy přinesla proměnu názorů na urbanistické uchopení města i rozšířené pole zainteresovaných účastníků diskuse z řad veřejnosti i odborných spolků. Na druhou stranu však nastalá situace znamenala i určité

²⁸⁶ Na rozdíl od Starého Města nebyly vlivem utváření malostranského terénu nábřežní zdi v ochraně proti velké vodě na Malé Straně takovou nezbytností.

²⁸⁷ Bohumil Hübschmann, Co znamená projektované nábřeží pro Malou Stranu?, *Za starou Prahu* I, 1910, s. 84.

²⁸⁸ Bohumil Hübschmann, Nové nábřeží je nebezpečné malostranskému panoramatu, *Za starou Prahu* II, 1911, s. 28.

²⁸⁹ Za krásu Malé Strany I, *Za starou Prahu* III, 1912, s. 28-30. Bohumil Hübschmann, Za krásu Malé Strany III, *Za starou Prahu* III, 1912, s. 45. Bohumil Hübschmann, Malostranské nábřeží, *Styl* III, 1911, s. 83.

²⁹⁰ Alois Dryák, V anketě o úpravě nábřeží malostranského, *Styl* IV, 1912, s. 138.

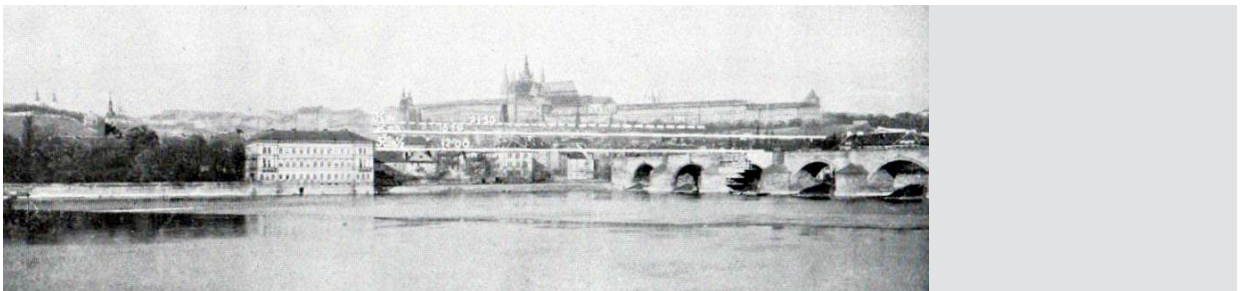
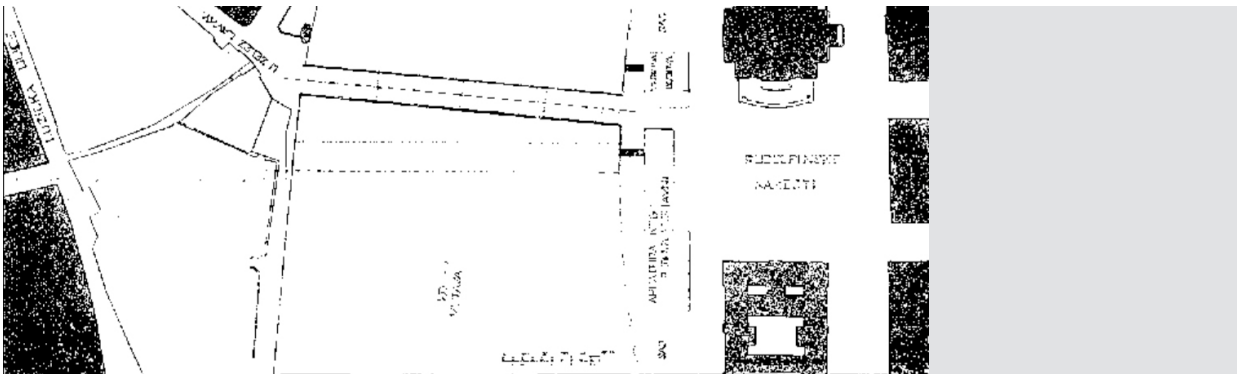
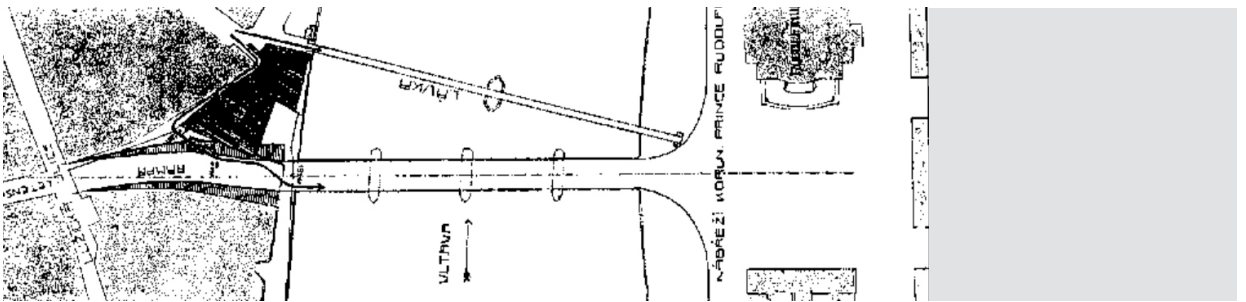
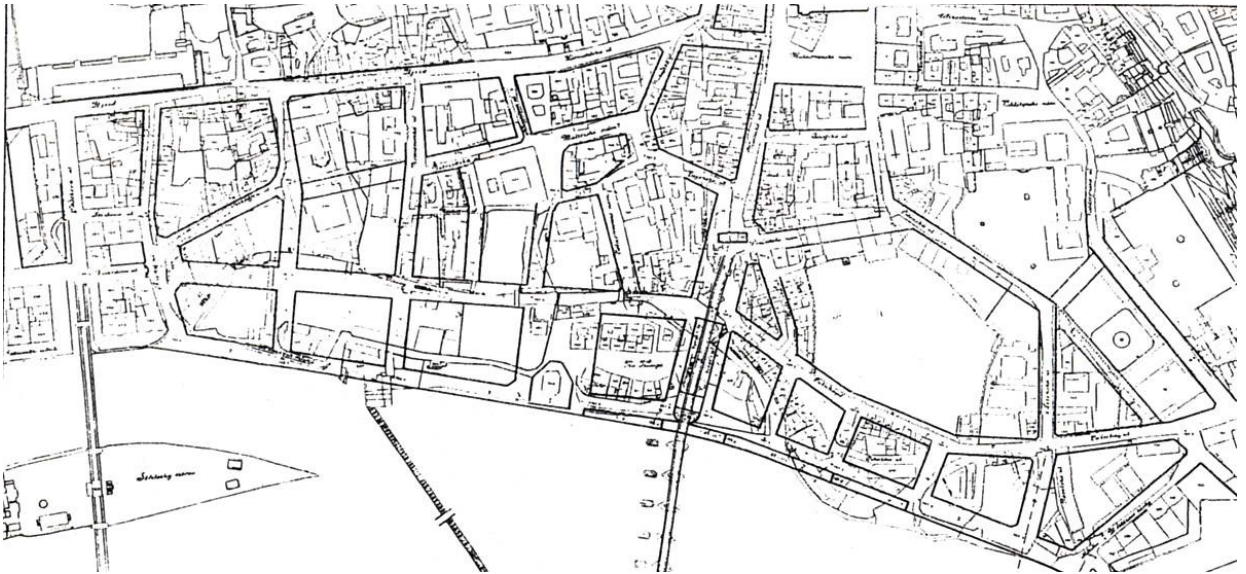
²⁹¹ Alois Dryák, V anketě o úpravě nábřeží malostranského (pozn. 290), s. 138-139, 165-166.

²⁹² Alois Dryák, V anketě o úpravě nábřeží malostranského (pozn. 290), s. 138.

²⁹³ Bohumil Hübschmann, Malostranské nábřeží (pozn. 289), s. 29. Alois Dryák, V anketě o úpravě nábřeží malostranského (pozn. 290), s. 139.

²⁹⁴ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/8 (pozn. 19), s. 11.

zbrždění procesu, zejména ve věci aplikace projektovaných záměrů, způsobované nekonečnými byrokratickými postupy.

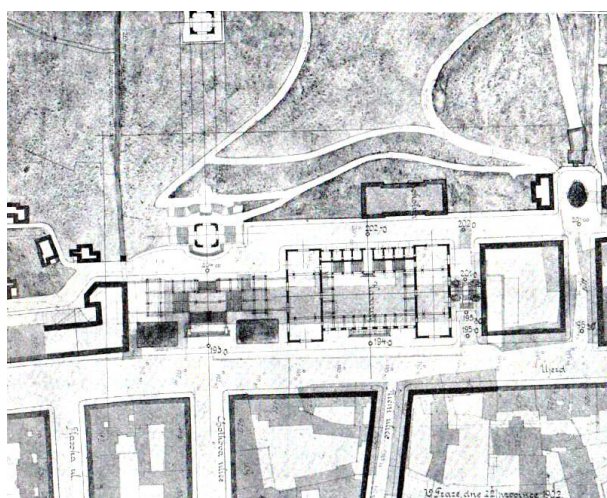
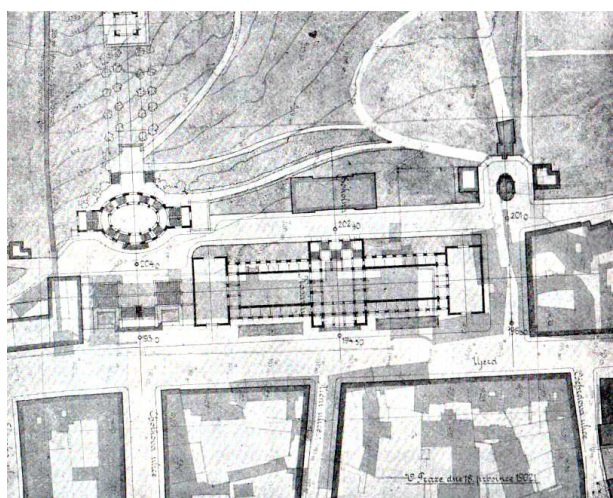
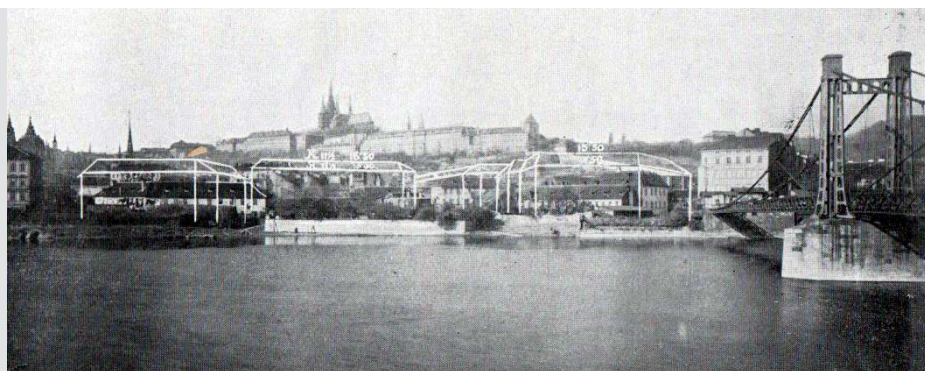


2/53 Stavební úřad města Prahy, návrh regulace malostranského pobřeží, 1893. Foto: Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, *Styl* IV/IX, 1923-24, s. 42.

2/54 Přijatá trasa nového mostu u Rudolfiny. Foto: B. H., Přijatá trasa nového mostu u Rudolfiny je také komunikačně nevýhodná, *Za starou Prahu* II, 1911, s. 6.

2/55 Bohumil Hübschmann, návrh alternativní trasy nového mostu u Rudolfiny, kolem 1910. Foto: B. H., Přijatá trasa nového mostu u Rudolfiny je také komunikačně nevýhodná, *Za starou Prahu* II, 1911, s. 6.

2/56 Zkoušky výškového zastavění na nábřeží malostranském, v listopadu 1905 prováděné – pohled od domu »Bellevue« na nábřeží Františkově, Foto: Antonín Balšánek, Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně, *Architektonický obzor* V, 1906, t. 1.

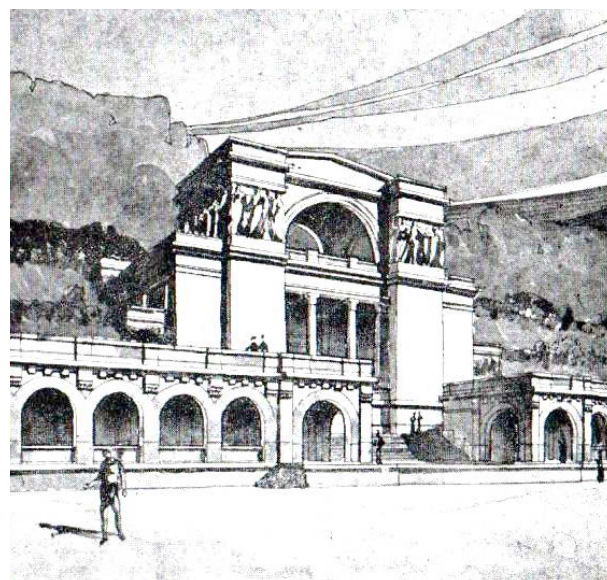
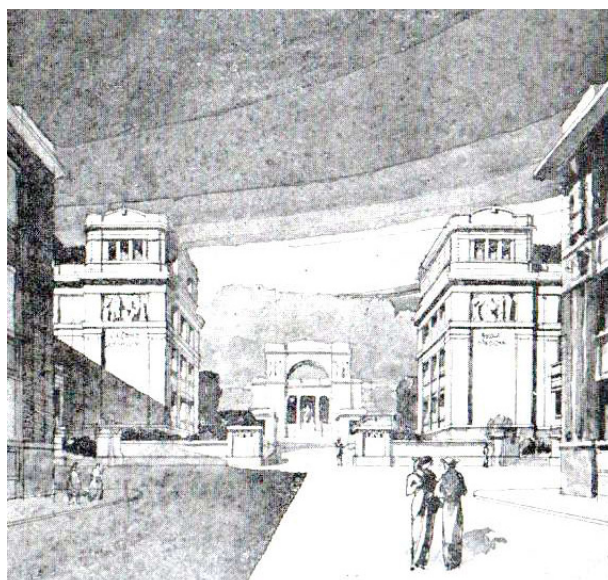
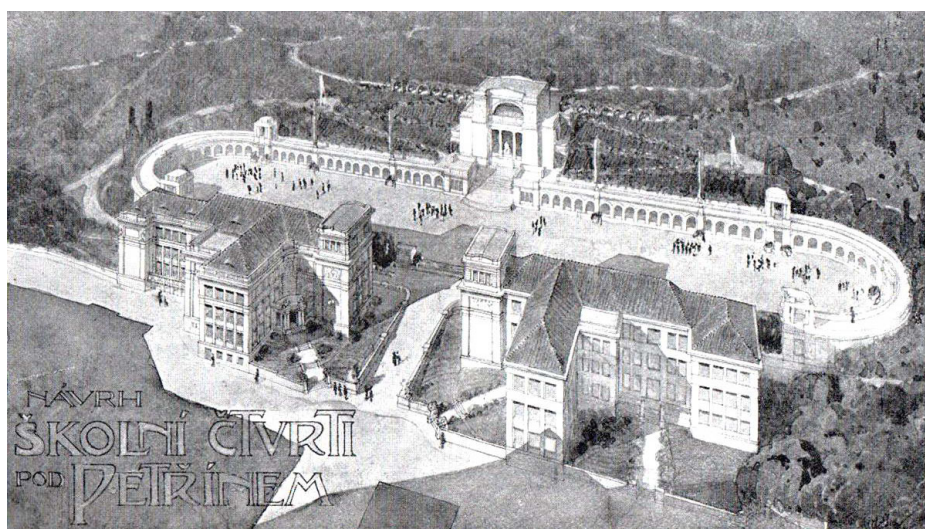
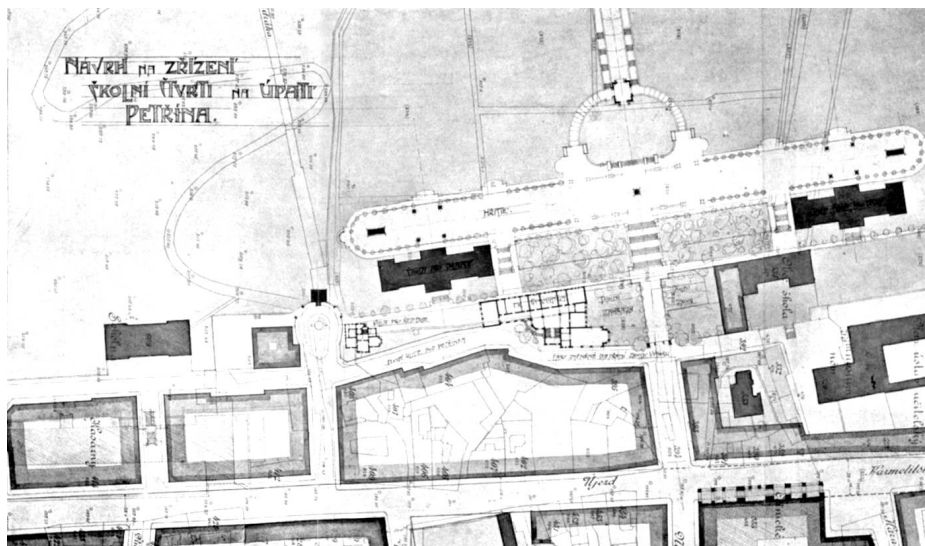


2/57 Zkoušky výškového zastavění na nábřeží malostranském, v listopadu 1905 prováděné – pohled z nábřeží před UMPRUM, Foto: Antonín Balšánek, Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně, *Architektonický obzor* V, 1906, t. 1.

2/58 Pohled na nedotčené panorama malostranské, začátek šedesátých let 19. století. Foto: W., Bývalá stará Praha, *Za starou Prahu* III, 1912, s. 81.

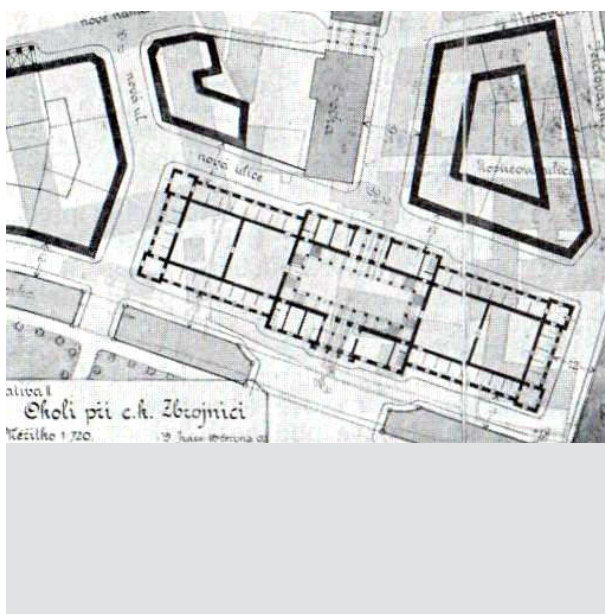
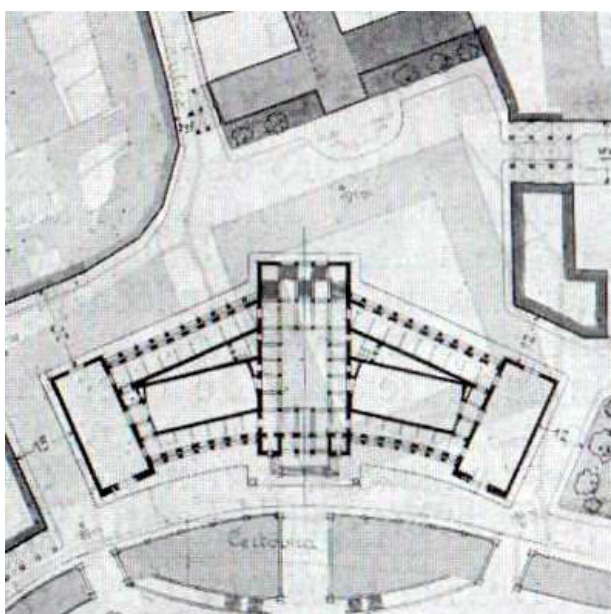
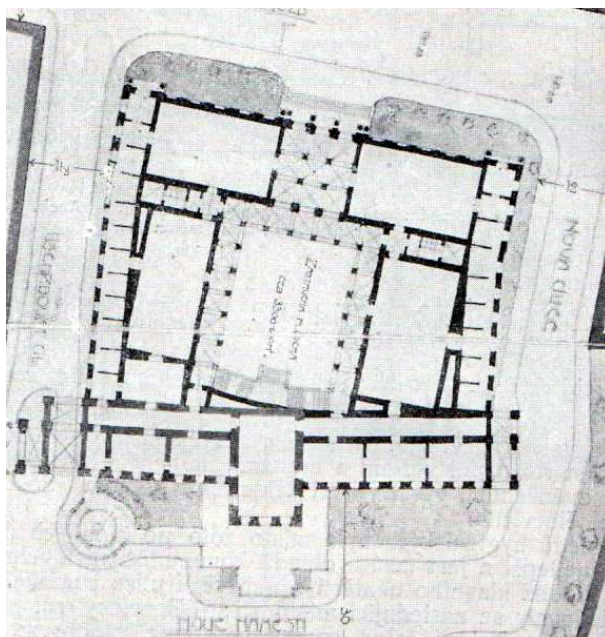
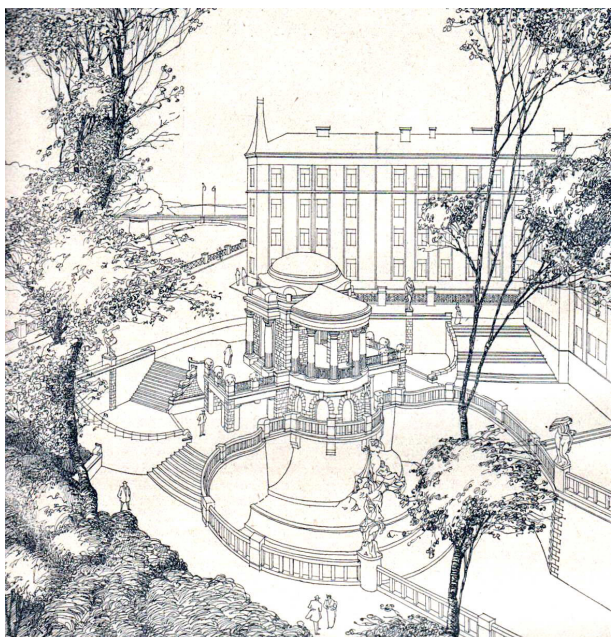
2/59 Antonín Balšánek, situace budovy galerie na Újezdě – alternativa I, 1903. Foto: Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění?, *Architektonický obzor* II, 1903, s. 6.

2/60 Antonín Balšánek, situace budovy galerie na Újezdě – alternativa II, 1903. Foto: Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění?, *Architektonický obzor* II, 1903, s. 6.



2/61 Antonín Balšánek, školní čtvrť pod Petřínem, před 1909. Foto: Antonín Balšánek, *Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných*, Praha 1909, t. XIII.

2/62, 2/63, 2/64 Miloš Fikr, projekt školní čtvrti pod Petřínem na podkladě upravovacích plánů Antonína Balšánka – v rámci školních projektů posluchačů architektury na c. k. české vys. škole technické v Praze v akademickém roce 1914-1915. Foto: *Práce posluchačův architektury na c. k. české vys. škole technické v Praze – Návrh školní čtvrti pod Petřínem*, *Architektonický obzor* XV, 1916, s. 78-82.

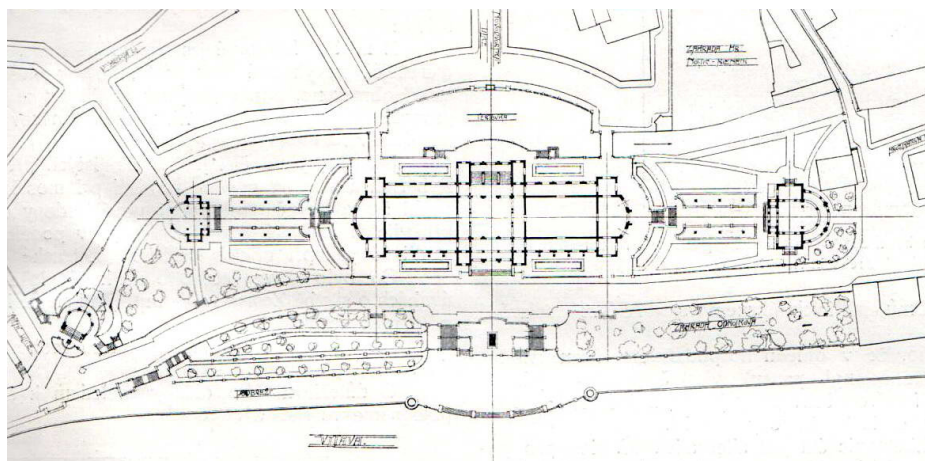
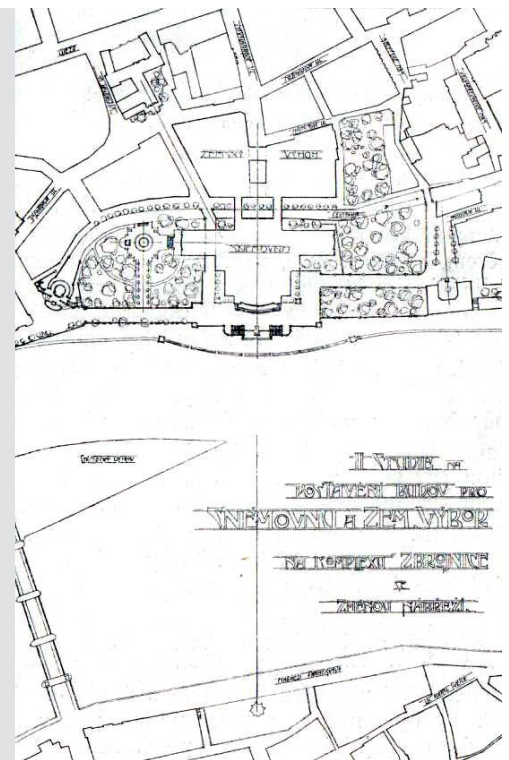
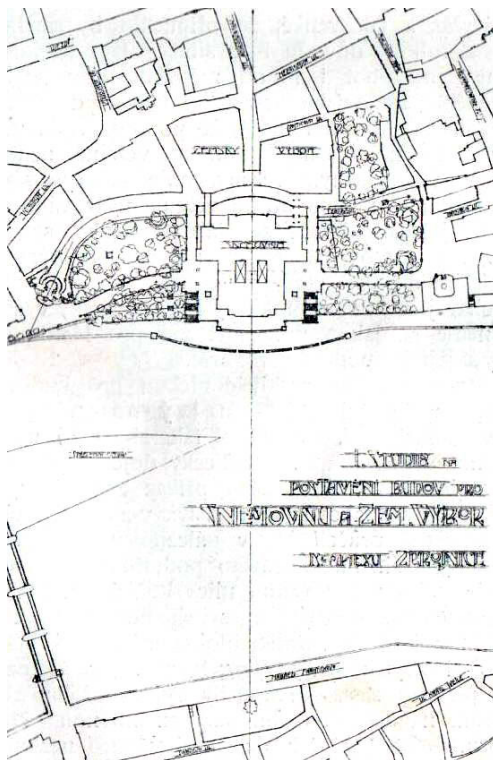


2/65 Rudolf Černý, projekt Glorietu nad Čertovkou na podkladě upravovacích plánů Antonína Balšánka – v rámci školních projektů posluchačů architektury na c. k. české vys. škole technické v Praze v akademickém roce 1912-1913. Foto: Práce posluchačův architektury na c. k. české vys. škole technické v Praze – Gloriet nad Čertovkou, *Architektonický obzor* XV, 1916, s. 114.

2/66 Antonín Balšánek, návrh adaptace Michnova paláce pro galerii českého umění, 1903. Foto: Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění?, *Architektonický obzor* II, 1903, s. 7.

2/67 Antonín Balšánek, návrh galerie při západním břehu Čertovky – alternativa I, 1903. Foto: Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění?, *Architektonický obzor* II, 1903, s. 10.

2/68 Antonín Balšánek, návrh galerie při západním břehu Čertovky – alternativa II, 1903. Foto: Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění?, *Architektonický obzor* II, 1903, s. 10.

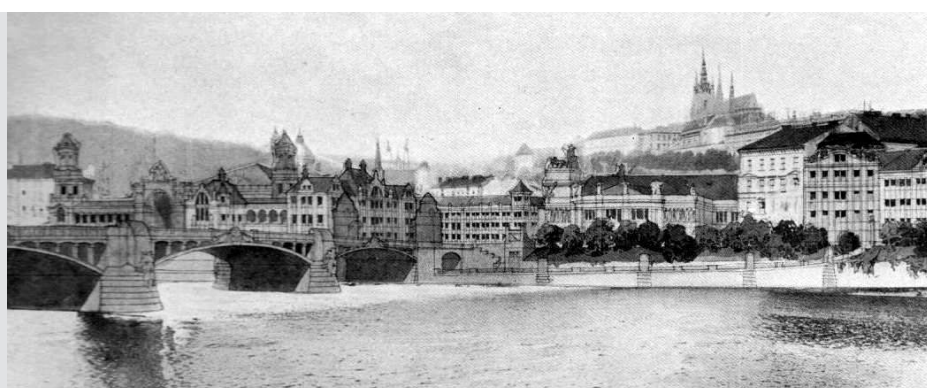
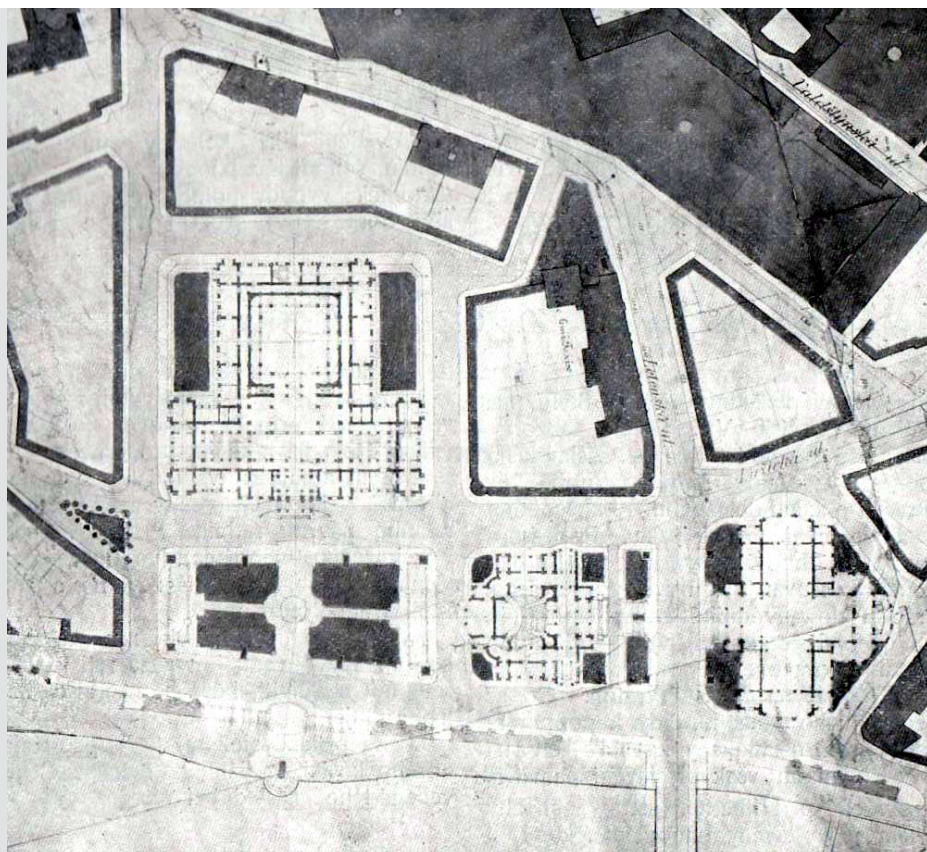


2/69 Antonín Balšánek, návrh galerie na Kampu – alternativa I, 1909. Foto: Antonín Balšánek, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, *Architektonický obzor* VIII, 1909, s. 5.

2/70 Antonín Balšánek, návrh galerie na Kampu – alternativa II, 1909. Foto: Antonín Balšánek, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, *Architektonický obzor* VIII, 1909, s. 5.

2/71 Antonín Balšánek, galerie českého moderního umění na Kampě – půdorys, 1909. Foto: Antonín Balšánek, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, *Architektonický obzor* VIII, 1909, s. 13.

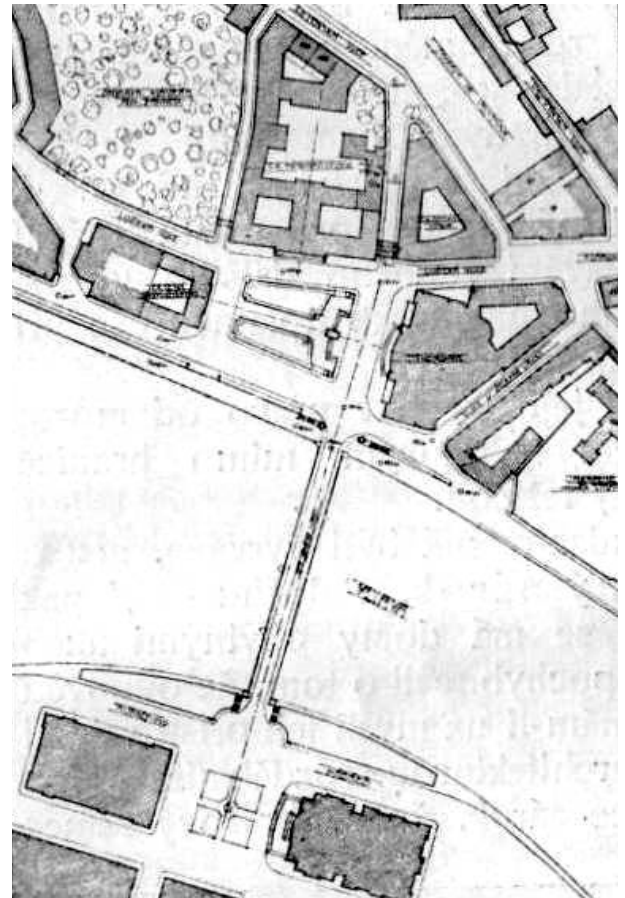
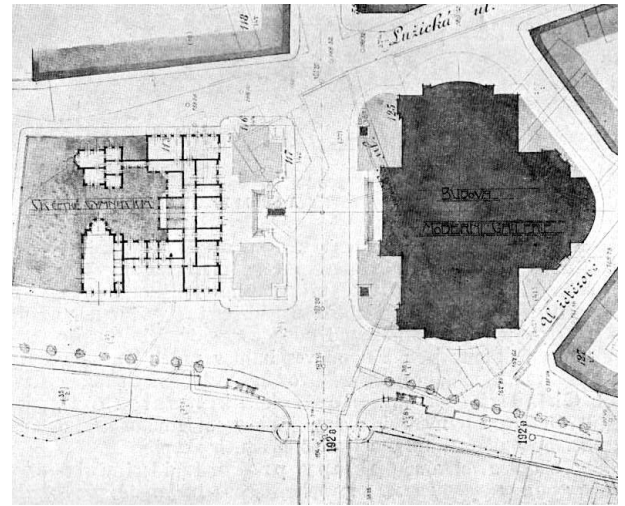
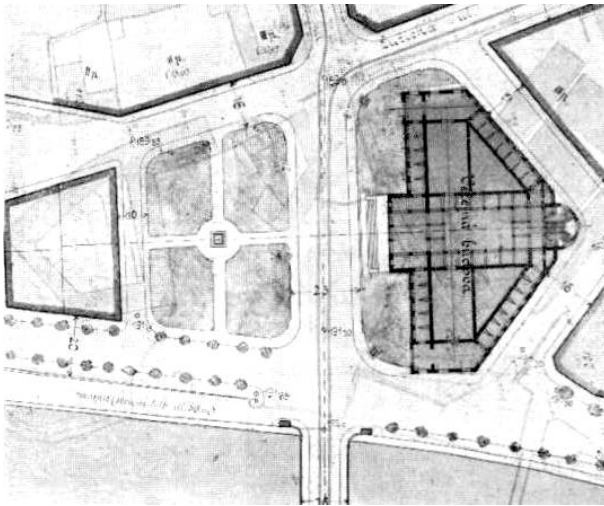
2/72 Antonín Balšánek, galerie českého moderního umění na Kampě – zakres do fotografie, 1909. Foto: Antonín Balšánek, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, *Architektonický obzor* VIII, 1909, s. 13.



2/73 Antonín Balšánek, návrh umístění sněmovny při ulici Lužické na náměstí u mostu Rudolfského, 1909. Foto: Antonín Balšánek, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, *Architektonický obzor* VIII, 1909, s. 9.

2/74 Antonín Balšánek, návrh na zástavbu malostranského pobřeží – zákres do fotografie, 1909. Foto: Antonín Balšánek, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, *Architektonický obzor* VIII, 1909, t. 8.

2/75 Antonín Balšánek, návrh na zástavbu malostranského pobřeží – zákres do fotografie, 1909. Foto: Antonín Balšánek, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, *Architektonický obzor* VIII, 1909, t. 8.

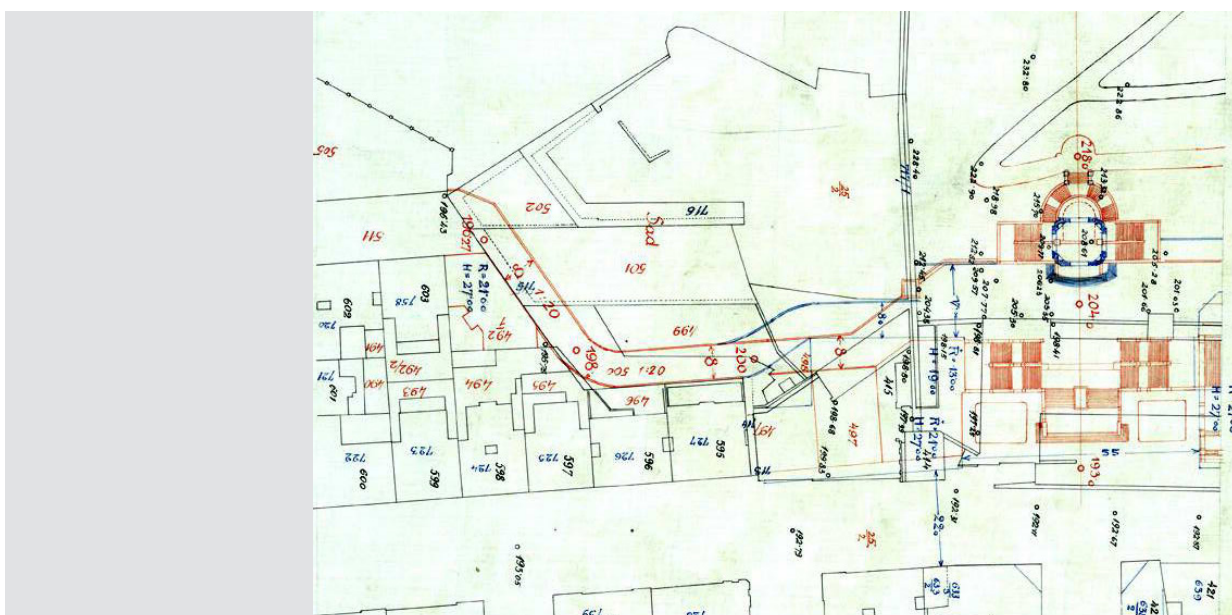
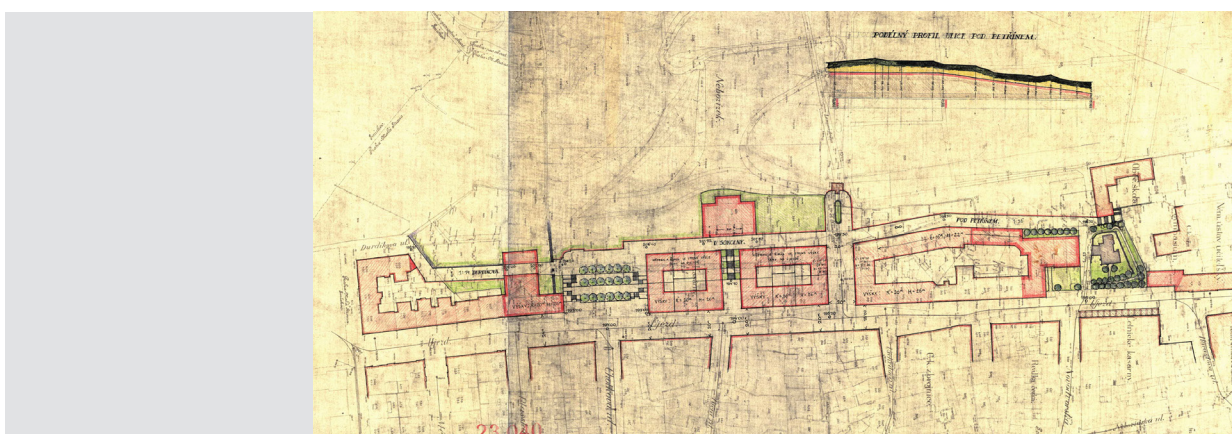
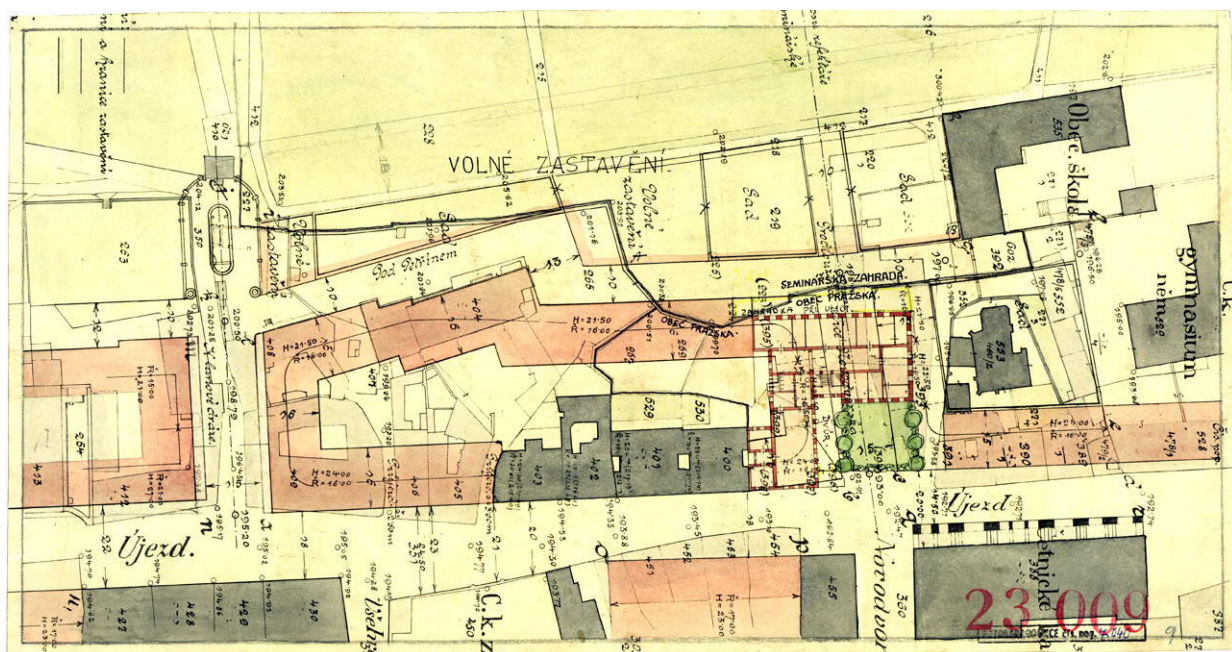


2/76 Antonín Balšánek, návrh malostranského předmostí mostu od Rudolfiny, 1903. Foto: Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění?, *Architektonický obzor* II, 1903, s. 10.

2/77 Antonín Balšánek, návrh malostranského předmostí mostu od Rudolfiny, 1909. Foto: Antonín Balšánek, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, *Architektonický obzor* VIII, 1909, s. 15.

2/78 Antonín Balšánek, umístění veřejných budov při ulici U železné lávky – alternativa I, 1909. Foto: Antonín Balšánek, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, *Architektonický obzor* VIII, 1909, s. 10.

2/79 Antonín Balšánek, umístění veřejných budov při ulici U železné lávky – alternativa II, 1909. Foto: Antonín Balšánek, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, *Architektonický obzor* VIII, 1909, s. 10.



2/80 Návrh na úpravu Malé Strany pod Petřínem, 1910. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000868.

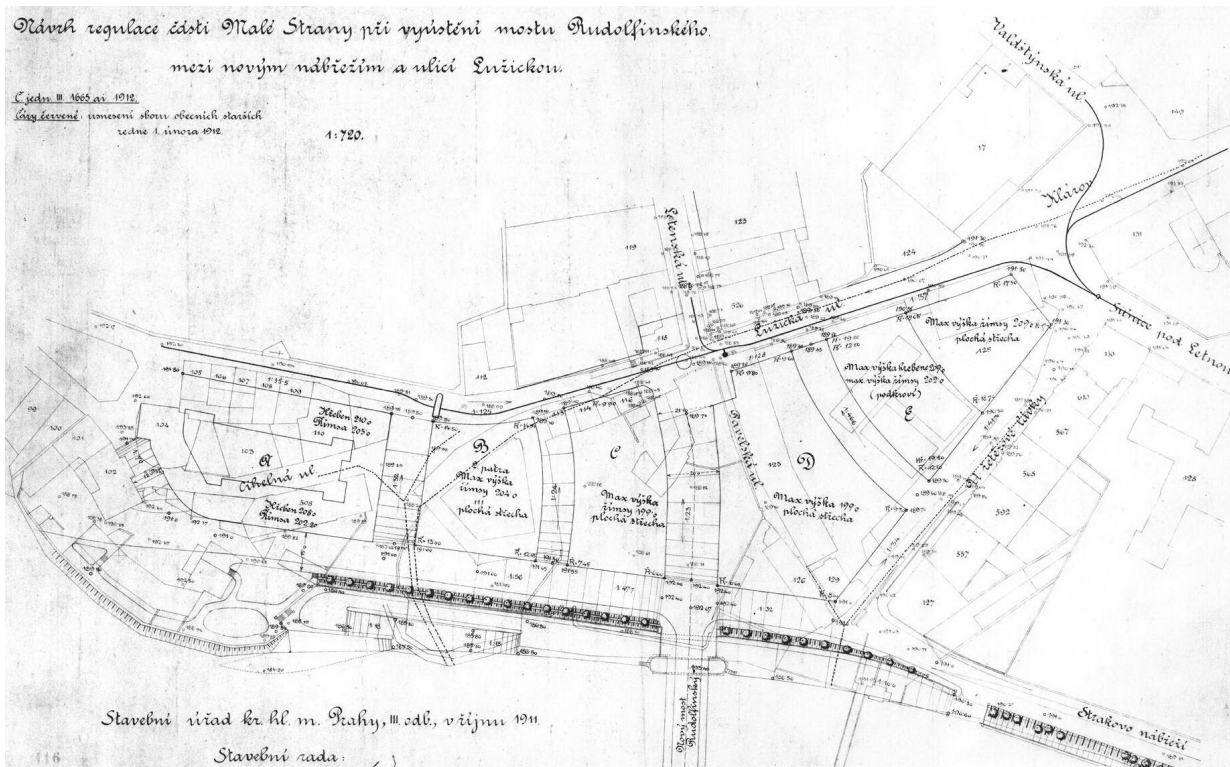
2/81 Skica regulace části Malé Strany pod Petřínem, 1915. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000956.

2/82 Návrh výstupu z Újezda na Petřín schodištěm, 1912. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000990.

Návrh regulace části Malé Strany při vyústění mostu Rudolfinského
mezi novým nábrežím a ulicí Ervíčkou.

Č. jedn. III 1665 z 1911.
Ústřední úřad stavebního úřadu
z 1. února 1912.

1:720.



H. ČÍS. STAV. 554-III-AI-13.

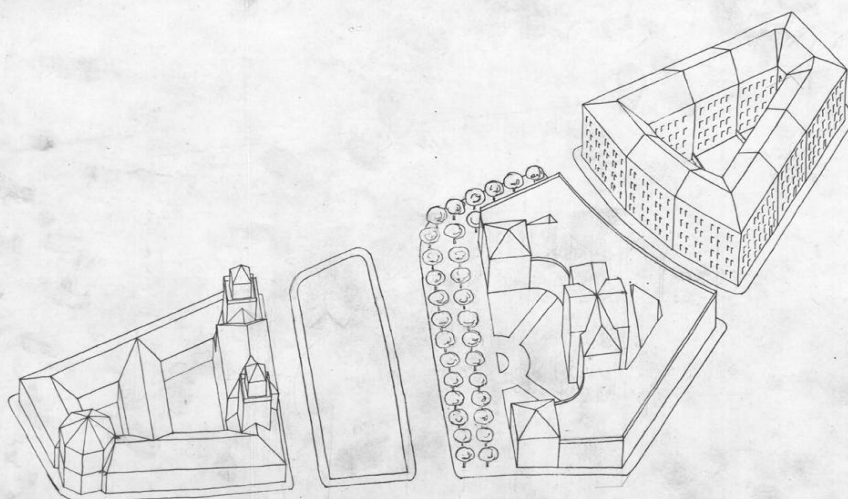
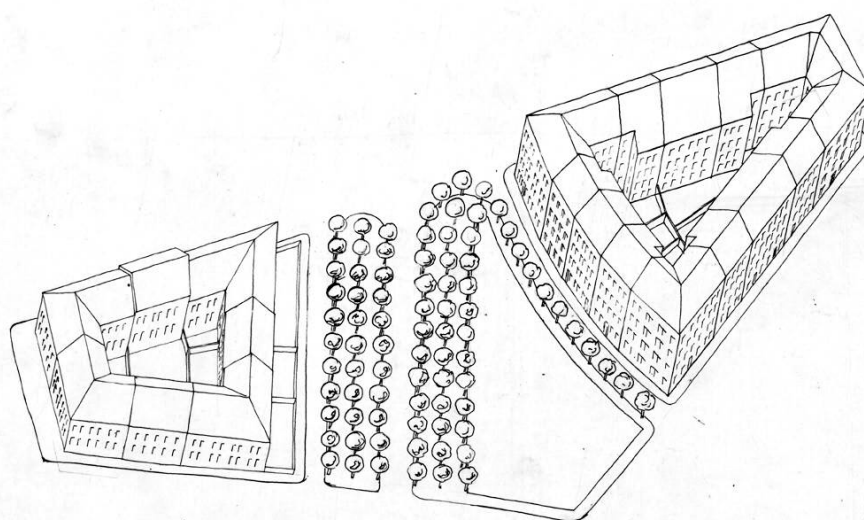
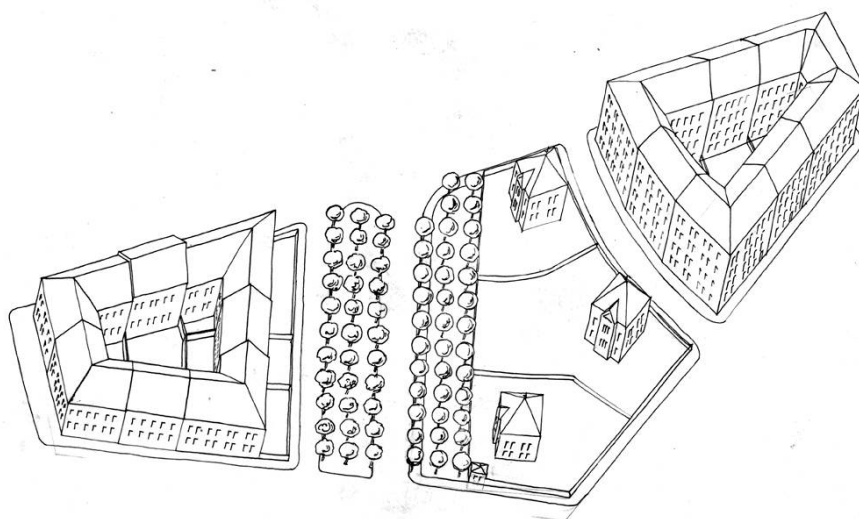
NÁVRH NA PARCELACI ÚZEMÍ NA RYBÁŘÍCH
MEZI ULICÍ LUŽICKOU A ULICÍ U ŽELEZNÉ LÁVKY V PRAZE-III.

SITUACE 1:720.



2/83 Stavební úřad kr. hl. m. Prahy, III. odb, návrh regulace části Malé Strany při vyústění mostu Rudolfinského, 1911. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000916.

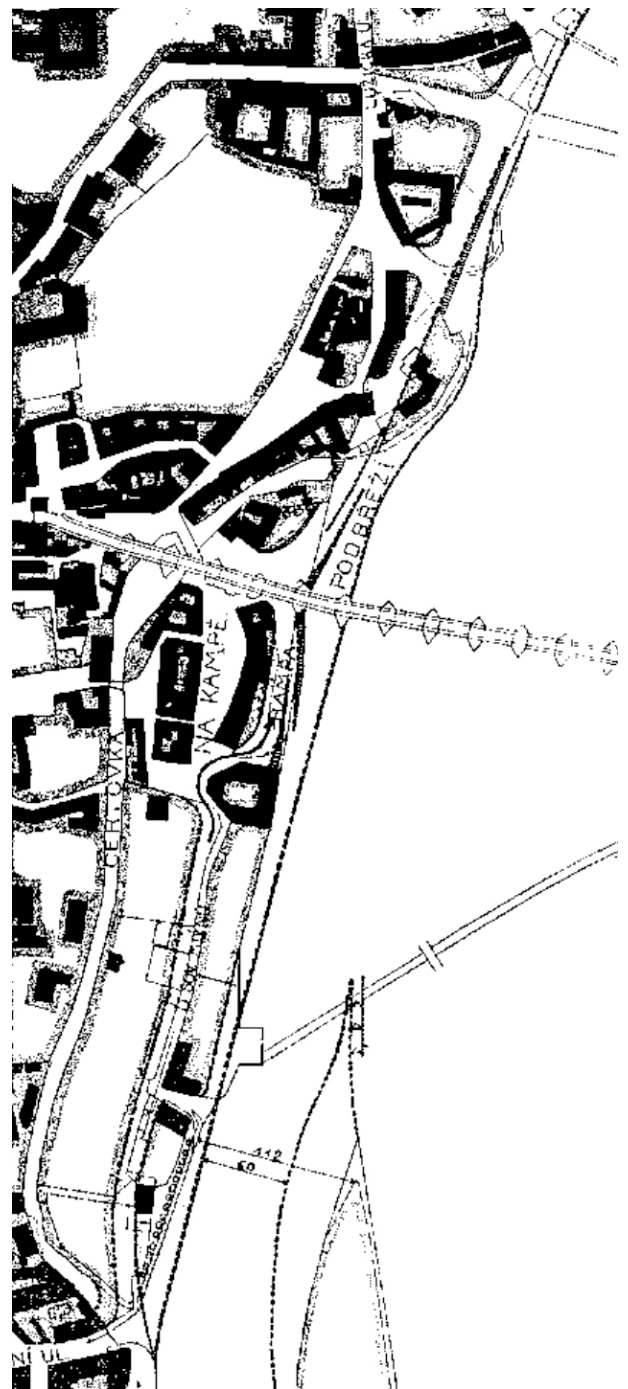
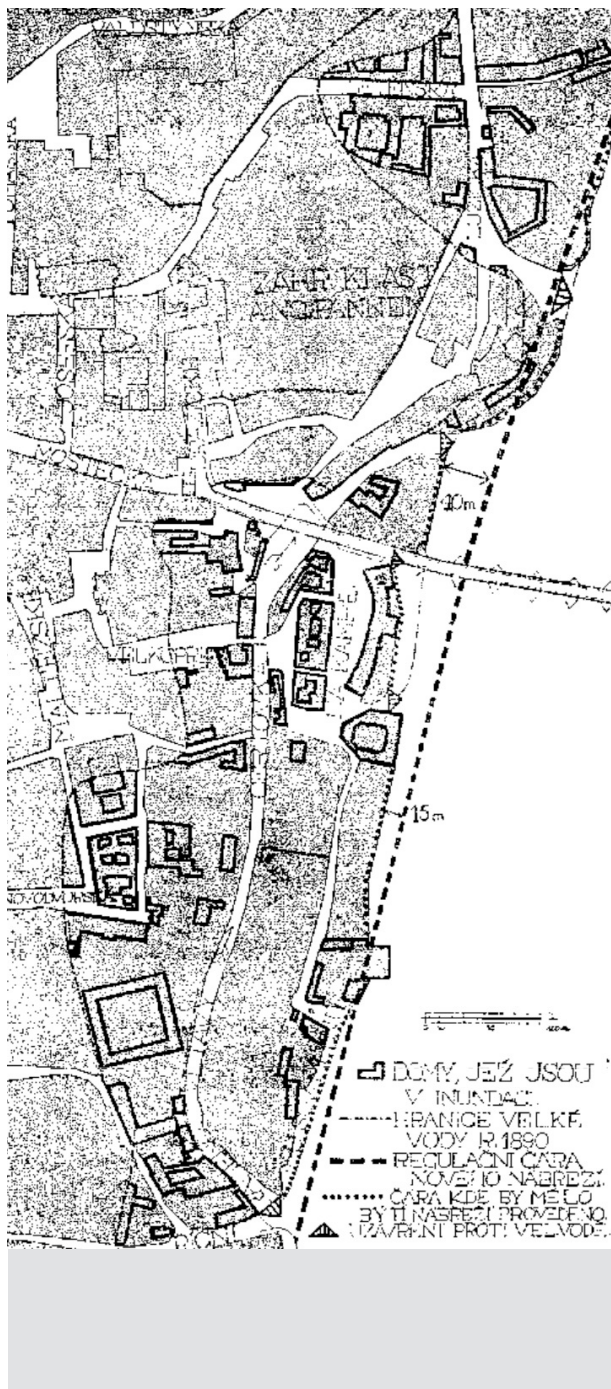
2/84 Městský úřad stavební odbor III, návrh regulace části Malé Strany mezi ulicí Lužickou a U železné lávky, 1913. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000918.



2/85 Úřední návrh regulace části Malé Strany mezi ulicí Lužickou a U železné lávky – axonometrie alternativa I, 1913. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000924.

2/86 Úřední návrh regulace části Malé Strany mezi ulicí Lužickou a U železné lávky – axonometrie alternativa II, 1913. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000926.

2/87 Úřední návrh regulace části Malé Strany mezi ulicí Lužickou a U železné lávky – axonometrie alternativa III, 1913. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000927.



2/88 Úředně projektovaná přímá regulační čára malostranského nábřeží. Foto: Bohumil Hübschmann, Co znamená projektované nábřeží pro Malou Stranu?, *Za starou Prahu I*, 1910, s. 83.

2/89 Úředně projektované malostranské nábřeží. Foto: Bohumil Hübschmann, Nové nábřeží je nebezpečné malostranskému panoramatu, *Za starou Prahu II*, 1911, s. 28.

2.3 Pražské panorama a role zeleně

Už z poznámek k soutěžím na regulaci Starého Města, Nového Města a Malé Strany vyplývá, jak ceněné byly v očích ochránců staré Prahy plochy zeleně v rámci městské struktury, a to nejen v ohledu pobytovém, tedy jako příjemný veřejný prostor, nýbrž také po stránce vizuální, totiž jako malebná součást pražských pohledů. Z poznámek Soupisné komise lze vyčíst, že v oblasti Petrské čtvrti si z estetického hlediska pisatelé považovali svěží zeleně vltavských ostrovů²⁹⁵, jakož i nábrežních parků, na Starém Městě byla zase zeleň doporučována jako doplněk ke staré zástavbě a náplast na asanační zásahy. Na Malé Straně tatáž komise požadovala co nejdůtklivější zachování většiny tamních zahrad a prohlásila, že „Malá Strana ztratila by mnoho na svém půvabu, kdyby se zeleň z pobřeží vytratila“²⁹⁶. Podobnou úlohu v rámci obrazu města měly veřejné sady i na Vyšehradě. Ne vždy se tento názor přesně shodoval s představami soutěžících architektů²⁹⁷, nicméně jakési povědomí o blahodárnosti městské zeleně, zejména v ohledu panoramatickém, zcela jistě existovalo. V tomto smyslu se ostatně vyjádřil i pisatel z Architektonického obzoru: „Šťastným pro trvání siluety hradčanské jest (...) blízkost nezastavitelných sadů (...). Kéž dosud šetřeno jest dědictví vzácné krásy!“²⁹⁸ Snad ještě markantněji než v oblastech pobřežních byla estetická úloha zeleně znát na vyvýšených místech v rámci obrazu města. Zůstaneme-li v oblasti Malé Strany a hradčanského panoramatu, bude pak mezi takové lokality patřit Petřín, některé bašty pražského opevnění a západní okraj Letenské pláně.

Až do 20. století se zástavba těmto místům v zásadě vyhýbala, nicméně s příchodem nového věku došlo na několik zásahů také do této části pražské siluety. Řeč je o Petřinské rozhledně a Hanavském pavilonu²⁹⁹ vystavěných u příležitosti Zemské jubilejní výstavy v roce 1891, či o vile doktora Kramáře³⁰⁰ na místě XIX. bašty bývalého opevnění. Zvláště první jmenovaný objekt se stal terčem četných kritik vyčítajících nevhodné umístění „titěrné, malicherné rozhledny“, jež naprosto zbytečně narušuje linii zarostlého vrchu, ergo panorama Hradu.³⁰¹ O moc lépe nebyla nakonec hodnocena ani vila od Bedřicha Ohmanna. Stavitel, Karel Kramář, se sice pokoušel na svém staveništi vytvořit „protějšek královského hradu pražského“³⁰², nicméně opoziční hlasy nebyly spokojené ani s architektonickou formou objektu³⁰³, ani s jeho umístěním do okolí. Namítaly, že výjimečná poloha

²⁹⁵ Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení části dolního Nového města pražského cenou poctěných (z roku 1902), *Zprávy komise pro soupis stavebních, uměleckých a historických památek král. hl. města Prahy* IV, 1912, s. 7.

²⁹⁶ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných (pozn. 224), s. 2.

²⁹⁷ Jak dokládá například projekt na rozparcelování zahrady Anglických Panen a jiné.

²⁹⁸ P., Krása Prahy. Hradčanská silueta, *Architektonický obzor* XIII, 1914, s. 33.

²⁹⁹ Hanavský pavilon stával po dobu Zemské jubilejní výstavy na Pražském výstavišti. Do západní části Letenských sadů byl přenesen roku 1891. /Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Letná. Historie a vývoj prostoru* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2007, s. 37.

³⁰⁰ Vila byla vystavěna v letech 1908-1911 podle plánů Bedřicha Ohmanna.

³⁰¹ P., Krása Prahy. Hradčanská silueta (pozn. 298), s. 32.

³⁰² P., Krása Prahy. Hradčanská silueta (pozn. 298), s. 33.

³⁰³ Historizující vzezření objektu vyčítala Kramářovi například redakce časopisu Styl: „Konec konců vidíme, že stavebník může z rozmaru určití styl své stavby (...) nemá však moc určití styl své doby, kterou má možnost potomkům dokumentovati a nepochopí-li dr. Kramář toho ducha, pak místo významného pomníku pro budoucnost

domu „zvětšuje jen nepříjemnost jeho tvrdých, uzavřených, s okolím ne dobře se spojujících obrysů (...)“. Ve prospěch úlohy zeleně pak jednoznačně hovořila poznámka, že „snad bude lze zmírnit (tento) dojem dobře založeným sadem kolem budovy“³⁰⁴.

2. 3. 1 Petřín: zelené návrší vs. vize monumentálního pendantu k Hradu

Projekt arcibiskupského semináře od Václava Roštlapila (1902), projekt lidového parku a sletišť od Antonína Balšánka (1913-1919), projekt lidového parku od Ludvíka Čížka (1913-1919), Balšánkova vize parlamentu na Petříně (1920)

Navzdory těmto nepříznivým recenzím však vznikaly další projekty na zástavbu zelených návrší v bezprostřední blízkosti Hradu a to sice budovami často značně monumentálními. Autorem jednoho z nejdůležitějších návrhů začátku století byl Václav Roštlapil se svým konceptem arcibiskupského semináře na Petříně [obr. 2/90], umístěného do samého středu Arcibiskupské zahrady. Dominantou komplexu měl být kostel tyčící se uprostřed celé skupiny. Kolem něho pak Roštlapil plánoval budovy s reprezentačními místnostmi, objekt kněžského semináře pro 160 alumnů a hospodářské stavby.³⁰⁵ Esenci opozičních názorů vůči tomuto a podobným projektům lze opět vyjádřit citátem Bohumila Hübschmanna, který takové návrhy považoval za „velikášství na nepravém místě (, které) může zničit, nač dřívější doby nesáhly, nikoliv vždy z malichernosti, nýbrž nikdy ne-li z piety, tedy alespoň z ostychu“³⁰⁶. V případě Petřína by podle Hübschmanna navíc objekt narušil kontrastující přírodní rámeč obrazu hradčanského. Sluší se však uvést, že Roštlapilův projekt pocházel ze samého počátku století, zatímco Hübschmannův text vznikl s téměř dvacetiletým odstupem. V době, kdy Roštlapil navrhoval monumentální zástavbu petřínského vrchu, nebyl převládající názor na konzervaci historických obrazů Prahy ještě tak jednoznačný, jak ostatně dokládají i odvážné projekty Balšánkovy.

Slova, která mohou být vzhledem k časové prodlevě k jedněm projektům poněkud nespravedlivá, lze nicméně bez výhrad vztáhnout k jiným návrhům týchž architektů. Jak Balšánek, tak Roštlapil se totiž svých monumentálních vizí nevzdali a v projektech nových pražských dominant pokračovali i po vzniku první republiky, kdy na pohledově stejně exponovaná místa plánovali situovat instituce vzniklého státu a další reprezentativní objekty. Je tedy vidět, že tito autoři setrvali ve svých přesvědčeních i navzdory názorovému vývoji.

Roštlapil se ve svých návrzích soustředil na okolí Strakovy akademie, o čemž bude pojednáno na jiném místě textu [▲ 4. 2. 1 /oddíl: **Nové místo pro parlament?**, obr. 4/98, 4/99 + medailon]. Zde lze však zmínit další projekty pro Petřín – ideje velkolepých sportovišť a dokonce myšlenku obrovské budovy nového parlamentu. Návrhy pocházely z pera Ludvíka Čížka a jak jinak než Antonína Balšánka.

rodí mašta devatenáctá mrtvé děcko.“ /Redakce, Bašta devatenáctá, *Styl* III, 1911, s. 122.

³⁰⁴ P., Krása Prahy. Hradčanská silueta (pozn. 298), s. 33.

³⁰⁵ Projekt arcibiskupského semináře v Praze, *Architektonický obzor* I, 1902, s. 5.

³⁰⁶ Bohumil Hübschmann, Hradčanský obraz a sněmovna (pozn. 259), s. 48.

Všesokolské sletišťe

Idea Balšánkova projektu všesokolského sletišťe se dle slov autora³⁰⁷ zrodila již v roce 1913, nicméně publikována a obhajována v odborném tisku byla až v průběhu roku 1919 v rámci architektonické studie o Velké Praze. Velká Praha si dle názorů Antonína Balšánka žádala velké činy a proto se rozhodl postupovat nadmíru velkolepě. Ve svých vizích zamýšlel propojit vrcholek Petřína s Bělohorskou plání a celý hřbet Bílé hory od Petřína až k Ruzyni plánoval využít k realizaci lidového parku a sletišťe [obr. 2/91, 2/92]. Areál měl být koncipován formou monumentálních alejí založených na podélné ose, přičemž stromořadí mělo začínat velkolepým fõrem na Strahovských lomech [obr. 2/93], asi do třetiny délky alejí měl pak sahat lidový park a celá osa měla být ukončena poblíž letohrádku Hvězda velkým sletišťem. Zatímco prostory dál od pražského centra měly dát vyniknout zejména okolním přírodním krásám, území na Petříně a Strahově zaplnil Balšánek monumentálními objekty, jejichž funkční náplň, do značné míry souzněla s autorovými vizemi pro Letnou z téže doby (srov. [▲ 4. 2. 1 /oddíl: Myšlenka sokolská, velká opera, museum nebo technická universita, obr. 2/131-2/139, 2/144, 2/145, 4/1]). Na východní a jižní okraj fóra tak projektoval budovy Technického musea, které by „svým obrysem oživily okraj Bílé hory, a (...) i z Prahy samotné by byly viditelné (např. z nábřeží Palackého).“³⁰⁸ Severní stranu fóra měla zaujmout budova Národopisného musea a Národopisná vesnice. Krom těchto velkorysých objektů plánoval Balšánek na Petřín umístit velký amfiteátr³⁰⁹ pod širým nebem „po způsobu divadel řeckých“, shlížející z bašty č. VII na hradčanské panorama [obr. 2/94, 2/95]. Druhou výraznou stavbou na samém okraji Petřína měl být pavilon pro Muchovu Slovanskou epopej [obr. 2/96]. Ten měl stát rovněž na jednom z bastionů bývalého opevnění, které dle Balšánka volalo po budovách, jež by se k „jich tvaru vhodně přimykaly a výrazně je zakončily“³¹⁰. Samotná stavba měla být vidět ze všech hlavních nábřeží. Nadto Balšánek projektoval i další „budovy atrakční, např. budovy panoramat, bez nichž se příští velká Praha neobejde“³¹¹. Náměty těchto „panoramat“ měly být činy českých legií případně další vlastenecká témata, která byla Balšánkovým představám vlastní. Zhmotnění národní hrdosti par excellence měl pak představovat památník v ose aleje, na místě bělohorské bitvy, jenž měl být „národním pomníkem“, který by zastínil poutní kostelík Panny Marie Vítězné zbudovaný na památku porážky v roce 1620, a který by do kraje hlásal „vítěznou zvěst: Nejsme již porobeni! Smyta pro vždy hanba Bílé hory a její kletba, tížící deset pokolení!“³¹²

Je vidět, že projekt byl prodchnut touhou po materializaci národní hrdosti, či spíše autorových představ o ní, přičemž velký důraz byl kladen na prostorové a pohledové vazby. Oba koncové body monumentální osy parku měly být osazeny výraznými points-de-vue – zmíněným památníkem

³⁰⁷ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XXVIII, 1919, s. 1.

³⁰⁸ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 2.

³⁰⁹ Pro 5000 diváků.

³¹⁰ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 14.

³¹¹ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 13.

³¹² Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 2-3.

a obeliskem³¹³, zřetel byl kladen rovněž na obousměrný vizuální kontakt s městem, respektive nábřežím. Z nábřeží měla být zřetelně viditelná zástavba velkého fóra a objekty na baštách. Kromě divadla a výstavního pavilonu na bastionech V a VII plánoval Balšánek využití také bašty č. VIII při zbourané Strahovské bráně k vystavění „vhodného uměleckého pomníku“³¹⁴. Pro pohledy opačným směrem, tedy z Petřína na město a řeku, proponoval architekt vyhlídkovou cestu petřínskými sady na kotě 286 [obr. 2/93], která by odhalovala „řadu obrazů panoramatických, jeden krásnější druhého“³¹⁵. Balšánek pamatoval také na geometrické souvislosti a své oblíbené points-de-vue. Průhled od mostu u Národního divadla tak měl být na petřínské stráni vypointován monumentálním schodištěm [obr. 2/97] (srov. Balšánekův projekt z roku 1903 [▲ 2. 2. 1 /oddíl: Malostranské projekty, obr. 2/59, 2/60]), osa mostu Legií měla nadto zcela souhlasit s osou komunikací na Bílé hoře, což si dle Balšánka žádalo umístění Vítězné brány a velkolepého pomníku, např. „sochu Svobody v kolosálním měřítku provedenou, již by celá příští sochařská výzdoba mostu vyvrcholila“³¹⁶. K tématu pomníků se váže ještě architektova vize monumentálně-sochařského Slavína v podobě řady herem podél petřínské vyhlídkové cesty. Touto formou chtěl Balšánek vyřešit pomníkový program pro uctění českých velikánů.³¹⁷ Architekt byl poněkud nerealisticky přesvědčen o tom, že „samostatnost (...), jako nejvyšší událost našich dějin bude mít tu oživující sílu, že probudí nám řadu géníů, aby tvořili v duchu a službách národa!“³¹⁸. Z tohoto důvodu se zřejmě snažil v rámci svých projektů těmito „příštím géníům“ připravit půdu pro budoucí uměleckou tvorbu. V této souvislosti paradoxně vyznívá architektův povzdech na jiném místě textu, namířený proti současným avantgardním směrům – architektonické moderně a „chorobnému“³¹⁹ kubismu v malířství, jež považoval za „zkalené proudy“³²⁰ umělecké scény.

Stejně jako v otázkách stylových zůstával věren historismu, tak i v problematice urbanismu své názory upravil jen pramálo. I v roce 1919 totiž svou stať zakončil optimisticky laděnou řečnickou otázkou: „Steré možnosti skýtá ještě budoucnost v lůně svém. Kdo ví, nevynoří-li se z neznámého šera nové obrazy Prahy (...), které stanou se rivaly dnešního majestátu král. Hradčan a Malé Strany s velebenou kopulí sv. Mikuláše?“³²¹

Petřínský parlament

Netrvalo dlouho a ony nové obrazy Prahy a rivaly Hradčan začal Balšánek sám navrhovat. Z hlediska Petřína zřejmě nejmarkantnější byla v roce 1920 publikovaná idea sněmovny na rozhraní

³¹³ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 1.

³¹⁴ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1919, s. 84.

³¹⁵ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1919, s. 84.

³¹⁶ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1919, s. 85.

³¹⁷ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1919, s. 85.

³¹⁸ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1919, s. 85.

³¹⁹ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 13.

³²⁰ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1919, s. 85.

³²¹ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1919, s. 85.

Seminářské a Schönbornské zahrady [obr. 2/98, 2/99].³²² Promyšleným půdorysným řešením ve formě trojúhelníku se vzdutými stranami a okosenými nárožními se architekt sice snažil zdánlivě zmenšit optické působení objektu při pohledu z Malé Strany nebo z nábřeží, v zásadě ale zastával názor, že myšlenka situování nové dominanty na zelený svah Petřína je ve své podstatě správná. Sněmovní budova se měla vedle kopule svatomikulášské, věže svatovítské a hradčanského panoramatu nejen uplatnit, ale zároveň se měla stát „rozhodujícím prvkem“ celého obrazu. I v tomto případě se do Balšánkových představ promítla historická zkušenost, neboť, jak sám uvedl, objekt stal by se „znamením Prahy republikánské“ a přispěl by k tomu, aby „současná velká doba sňala s Prahy její jesuitský barokový ráz, tisknouc jí pro všecka staletí příští ráz nový, český a slovanský“³²³. Či jinými slovy, aby „naše vítězství nad Habsburky a jesuitstvím“ bylo příhodně umělecky vyjádřeno v panoramatu Prahy.³²⁴ Řešení parlamentu na Petříně mělo nadto umožnit umělecké využitkování jižního i východního svahu návrší, kam autor opět umisťoval monumentální vstupní schodiště vedoucí do sadů na Nebozítku a mausoleum Neznámým hrdinům boje za svobodu národ, jež mělo stát v ose Národní třídy.³²⁵ Tento památník byl stejně jako budova parlamentu proponován na kotu 285. Oba objekty se tak měly stát součástí dříve zmíněné vyhlídkové trasy a prostřednictvím této komunikace měly být rovněž dobře přístupné.

V souvislosti s výše popsanými projekty zní Hübschmannovy výtky z roku 1920 už o něco přílehlavěji: „Jsou to návrhy svědčící buď o nedostatečné představě autorů, či jejich úplné necitelnosti (...) k Praze, nebo nejméně jsou důkazem, kam až, do jakých neuvěřitelných konců může zavést architekta snaha, vedená jinými popudy než uměleckými! Zaslepeni touhou doby po apotheose osvobození, tak silnou, že nerozeznávají dosti, kde jest položena mez umělecké možnosti, a kde jejím překročením dostaví se domýšlivá bezohlednost, ba surovost.“³²⁶ Nutno podotknout, že doba dala nakonec zapravdu Hübschmannovu názoru, proklamujícímu že „obraz hradčanský a jeho plný účinek vyžadují ohledu také (ve svém) okolí“, a že zastavením Petřína či jiných blízkých lokalit „by vznikla skupina hradčanům konkurující, místo dnešní zelené plochy pro účinek obrazu nutné.“³²⁷ Z většího odstupů pak Balšánkovu práci zhodnotil Max Urban, který ji označil za záslušnou, avšak v tom smyslu, že nezřídka „mluví spíše negativním výsledkem“, kterého bylo ovšem také „začasté potřebí“³²⁸

Lidový park Ludvíka Čížka

Na závěr kapitoly zmiňme Čížkův návrh na zřízení lidového parku Velké Prahy na vrcholku Petřína [obr. 2/100]. Projekt je do jisté míry srovnatelný s Balšánkovou ideou parku a stadionu, nicméně

³²² Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1920, s. 29.

³²³ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1920, s. 30.

³²⁴ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1920, s. 32.

³²⁵ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), 1920, s. 32.

³²⁶ Bohumil Hübschmann, Hradčanský obraz a sněmovna (pozn. 259), s. 48-49.

³²⁷ Bohumil Hübschmann, Příspěvek k zastavovacímu plánu Velké Prahy, *Styl* VI, 1920-21, s. 89.

³²⁸ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/2 (pozn. 19), s. 13.

postrádá onen stěžejní apel na velkolepost a monumentalitu. V zásadě byl opravdu pouze tím, co si žádala jeho primární funkce – velkým sportovním stadionem s doplňkovými provozy.

To, co měly oba projekty společné byla doba vzniku a rok uveřejnění. Tak jako Balšánek, i Čížek obrysy svého konceptu načrtnul v roce 1913, avšak publikoval až po převratu.³²⁹ Dle svých vlastních slov navazoval na myšlenky Koulovy (srov. projekt sportovního stadionu a sokolského sletišť ve Stromovce z roku 1912 [**▲ 4. 2. 1 /oddíl: Myšlenka sokolská, velká opera, museum nebo technická universita**]) z doby, kdy se do popředí dostával názor, že prostor Letné, kde se sokolské slety dosud konaly, by měl být ponechán reprezentativní výstavbě. Čížek proto pro svůj lidový park vybral pozemky Strahovských lomů, kde vedle zdravé a krásné polohy uprostřed zahrad a sadů našel také „pozoruhodný moment historický“. Zde se dostáváme ke druhému aspektu, jenž se velmi výrazně projevil v obou zmíněných projektech, a na který upozorňoval také Bohumil Hübschmann. Totiž k momentu oslavy vítězství a národní hrdosti vtělenému do architektonické a urbanistické koncepce. Čížek v této souvislosti napsal: „Výšina počínající na západě, historicky pro Čechy smutně zapsanou Bílou horou (...) táhne se mezi údolím Motolským a Břevnovským východním směrem ku Praze, nad níž končí planinou Petřínskou. (...) Tam chtějme českým stadionem vytvořiti novodobý, lepší protějšek „Bílé hoře“, tam ať – po třech stoletích – český národ sebevědomě pozvedne svou hlavu, která dne 8. listopadu 1620 na Bílé hoře a potom dne 21. června 1621 na rynku staroměstském byla sražena a potupena... Poloha tato, mezi dvěma historickými popravišti českého národa v XVII. století, nechť stane se historicky slavnou českými olympiádami ve XX. století.“³³⁰

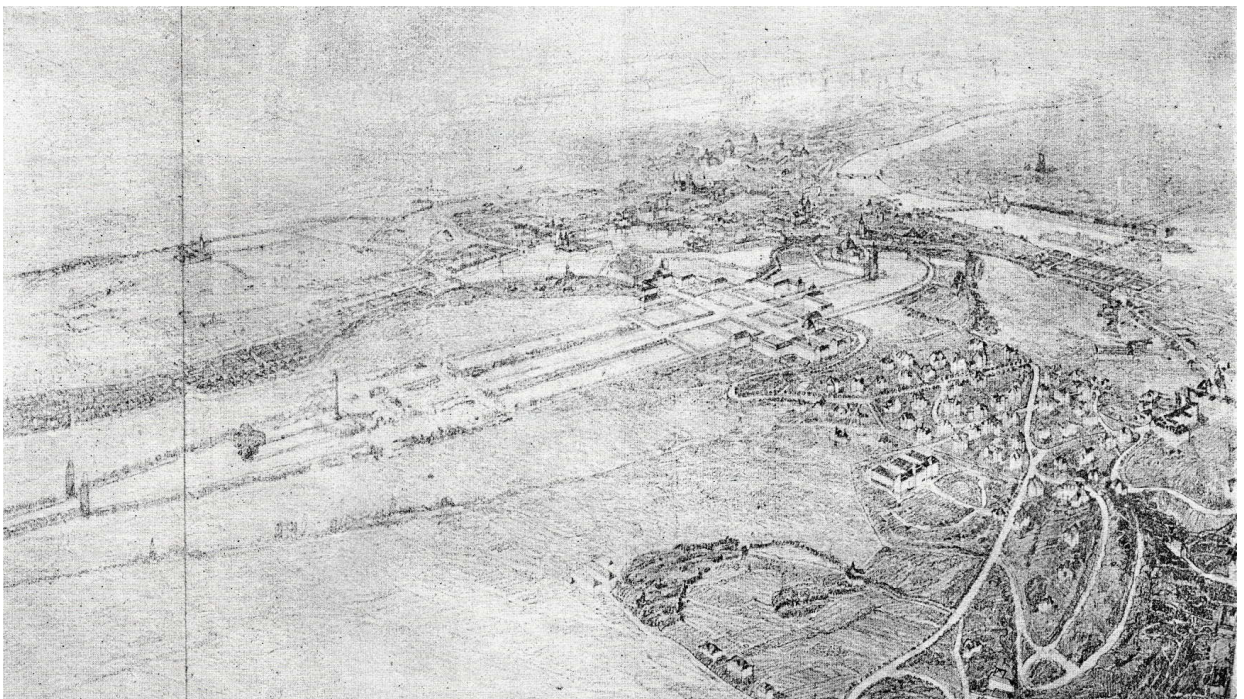
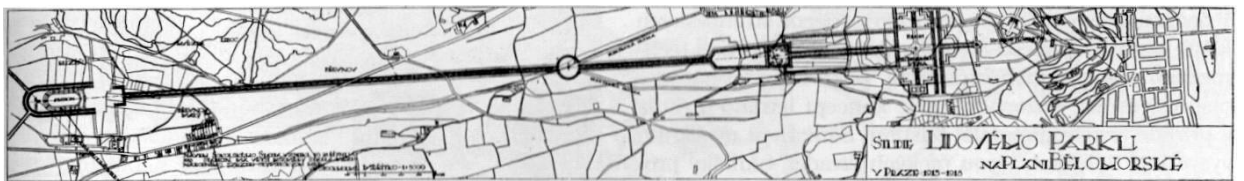
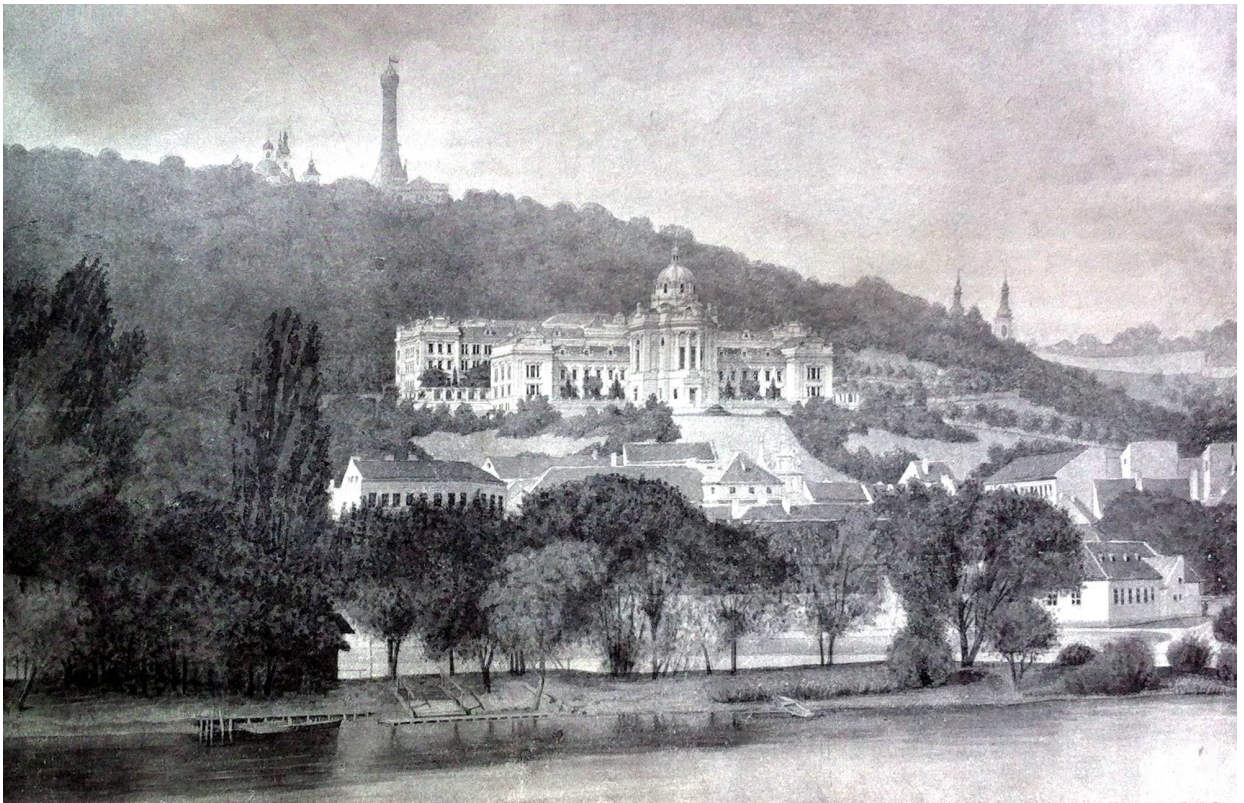
Co se týče samotného návrhu, celý pozemek Strahovských lomů měl být projektem rozvržen na čtyři hlavní části: I. část severní jako půlkruhové slavnostní prostranství s hostincem či velkým pavilonem pro hudbu pro pořádání národních slavností, „veselic“ před i po veřejném cvičení, II. slavnostní třída o šířce 70 metrů vedoucí z tohoto prostranství po západní straně cvičiště, III. sletový stadion s tribunami, IV. východní část obsahující území pro členstvo sokolské cvičící, se seřadišti a šatnami. Hlavní vstup měl ústít mohutnou slavobránou od Dlabačova, tedy ze strany Hradčan.³³¹ Je tedy vidět, že ačkoli měl Čížkův program rehabilitovat úlohu Bílé hory v českých dějinách podobným způsobem jako Balšánekův, byl na rozdíl od prve zmíněného obrysů daleko skromnějších. Dá se říci, že v jistém smyslu tak svou koncepcí dokonce predikoval budoucí realizaci na místě Strahovských lomů.

Na závěr budiž řečeno, že pokud považujeme Balšánekův monumentální urbanismus pro Petřín za jeden extrém, opačným extrémem by se daly nazvat regulační projekty na zástavbu petřínských bastionů obytnou zástavbou. Jak lze odvodit z návrhů z let 1914 a 1919 (s největší pravděpodobností úředních), mělo jít zejména o rodinné domky [**obr. 2/101, 2/102**]. Nicméně ani tento koncept nebyl ve své době ničím ojedinělým, jak vyplývá z podobných projektů obytné rodinné zástavby na Kampu [**▲ 4. 2. 2, obr. 4/109, 4/110**] nebo na Vyšehrad [**▲ 2. 1. 3, obr. 2/40**].

³²⁹ Ludvík Čížek, Ideový projekt lidového parku Velké Prahy, *Architektonický obzor* XVII, 1918, s. 4-9, 17-18, 27- 29, 39.

³³⁰ Ludvík Čížek, Ideový projekt lidového parku Velké Prahy (pozn. 329), s. 7-8.

³³¹ Ludvík Čížek, Ideový projekt lidového parku Velké Prahy (pozn. 329), s. 17-18, 27-28.



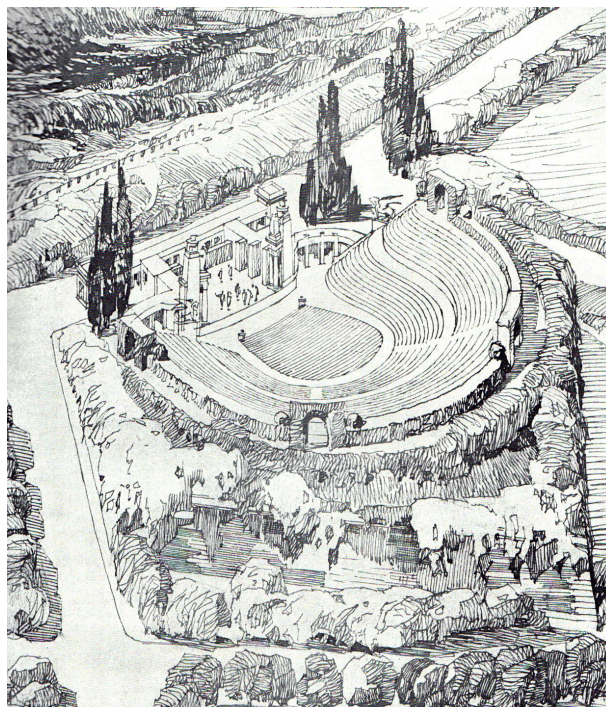
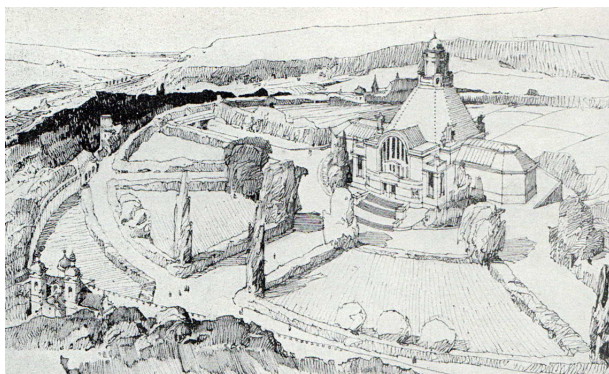
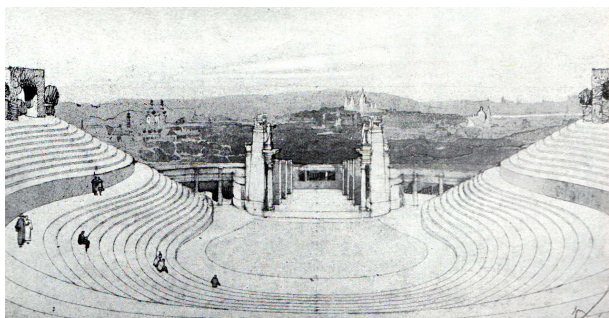
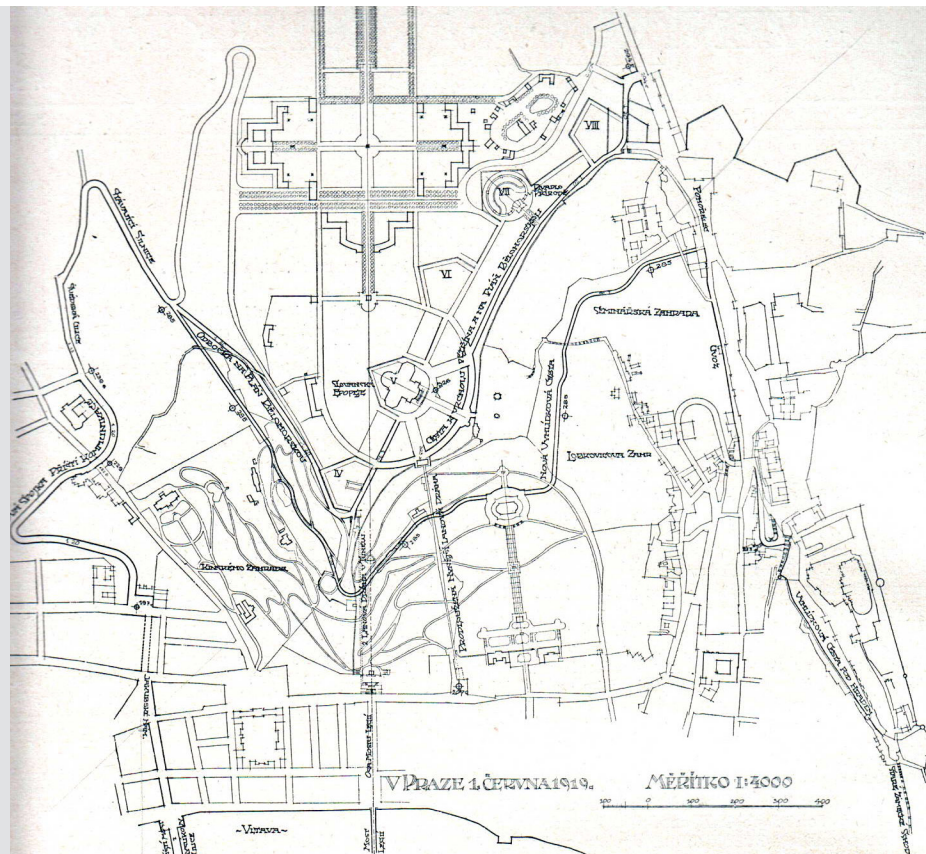
2/90 Václav Roštlapil, návrh arcibiskupského semináře na Petříně, 1902. Foto: Projekt arcibiskupského semináře v Praze, *Architektonický obzor* I, 1902, t. 1.

2/91 Antonín Balšánek, studie lidového parku na pláni Bělohorské, 1913-1918. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XVIII, 1919, t. 1-2.

2/92 Antonín Balšánek, studie lidového parku na pláni Bělohorské, 1913-1918. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XVIII, 1919, t. 1-2.

2/94
2/96

2/93
2/95

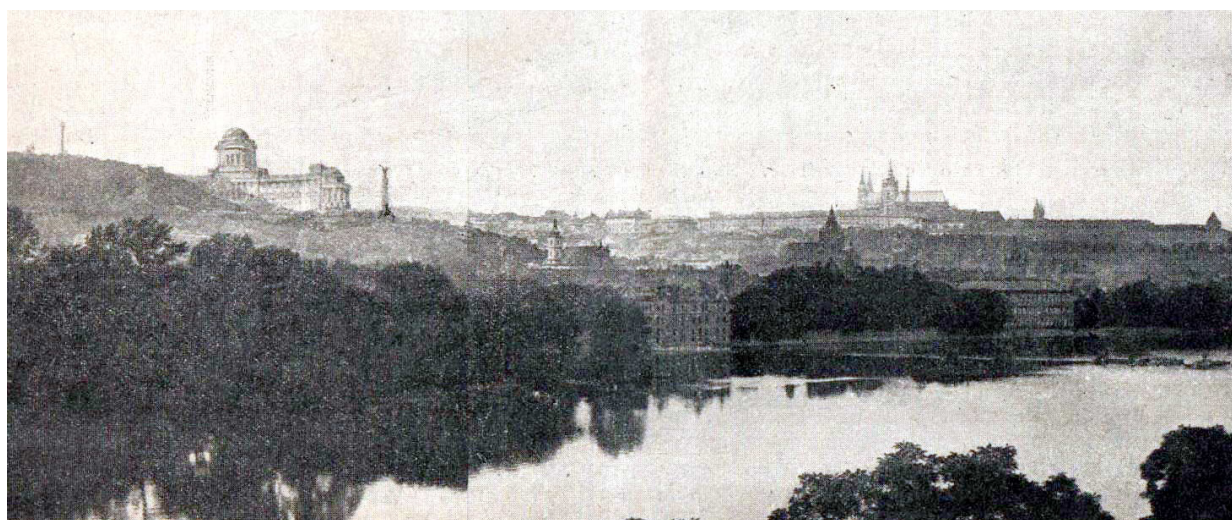
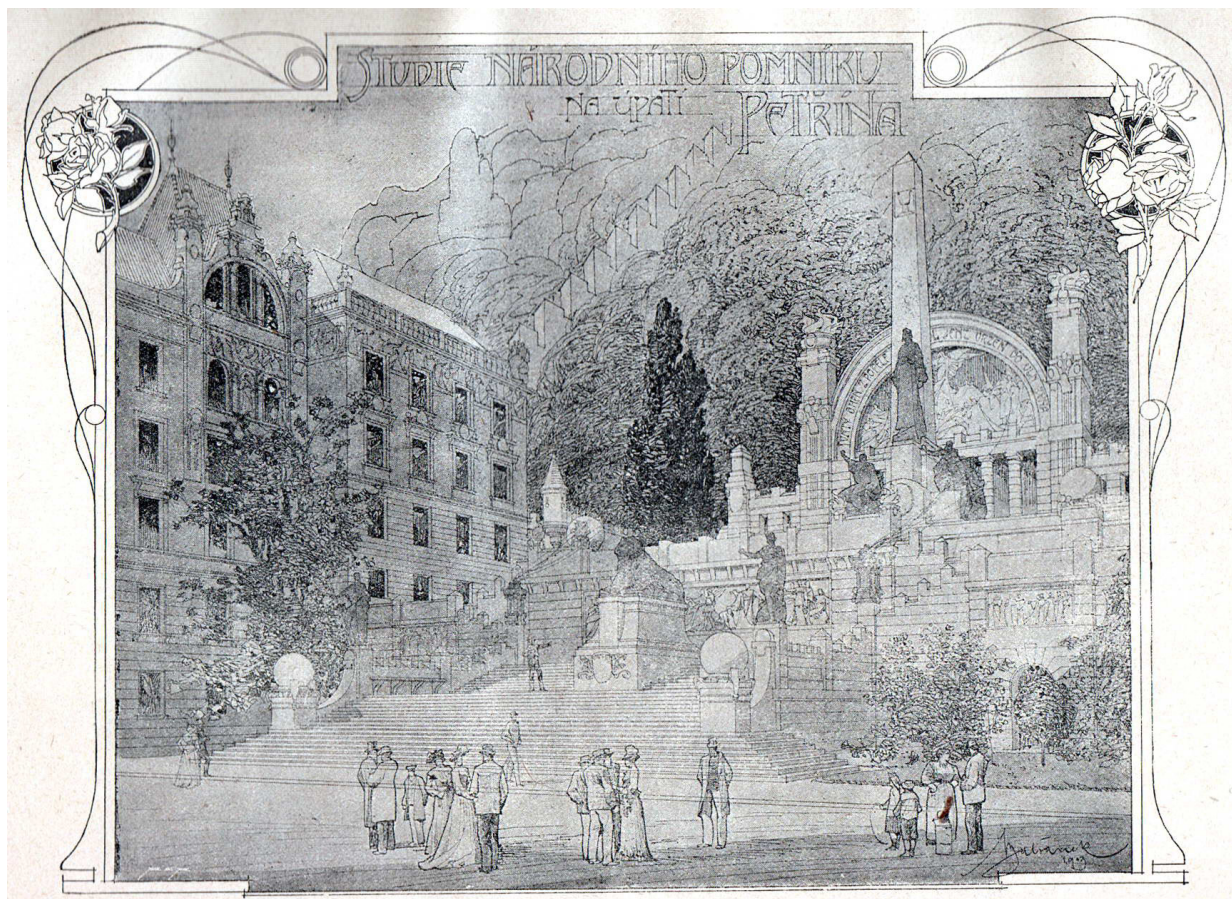


2/93 Antonín Balšánek, studie otevření Petřína, 1919. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XVIII, 1919, s. 84.

2/94 Antonín Balšánek, skica letního divadla v přírodě na baště č. VII, 1919. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XVIII, 1919, t. 7.

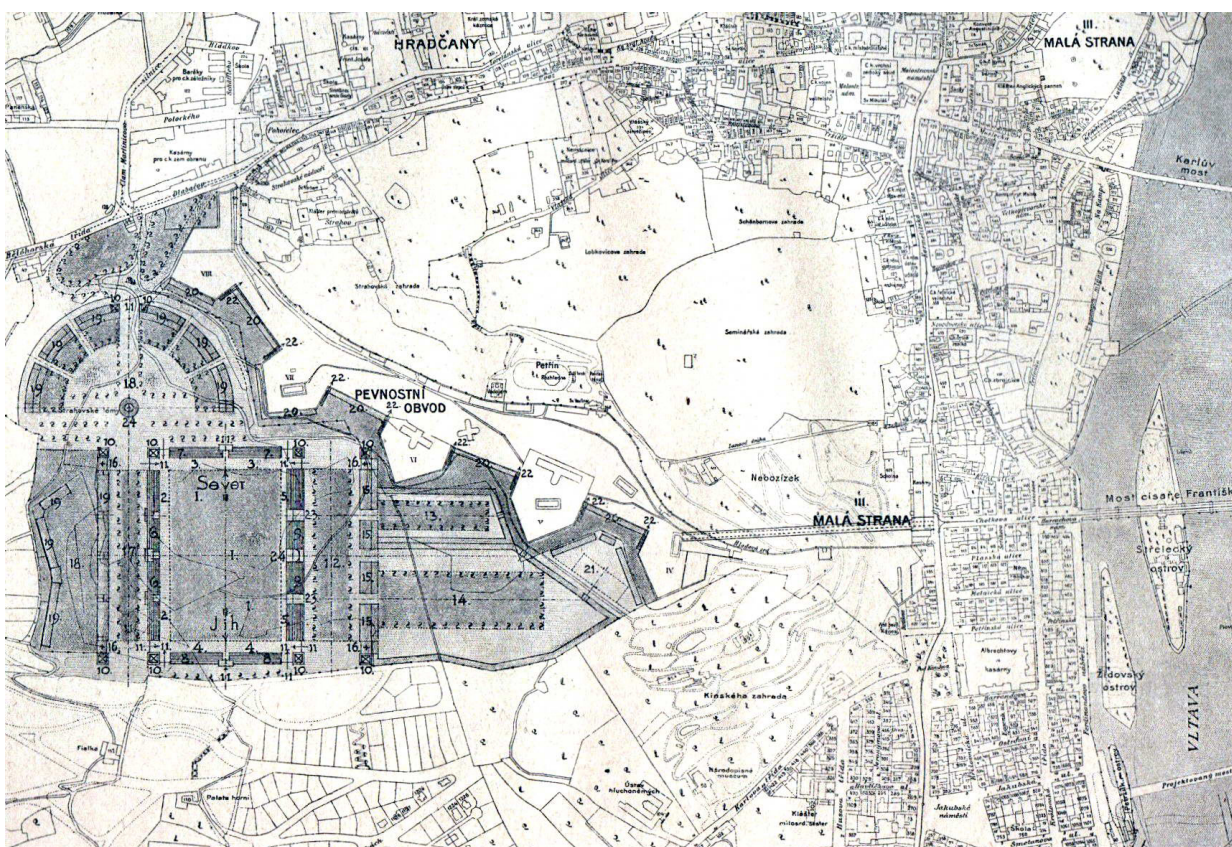
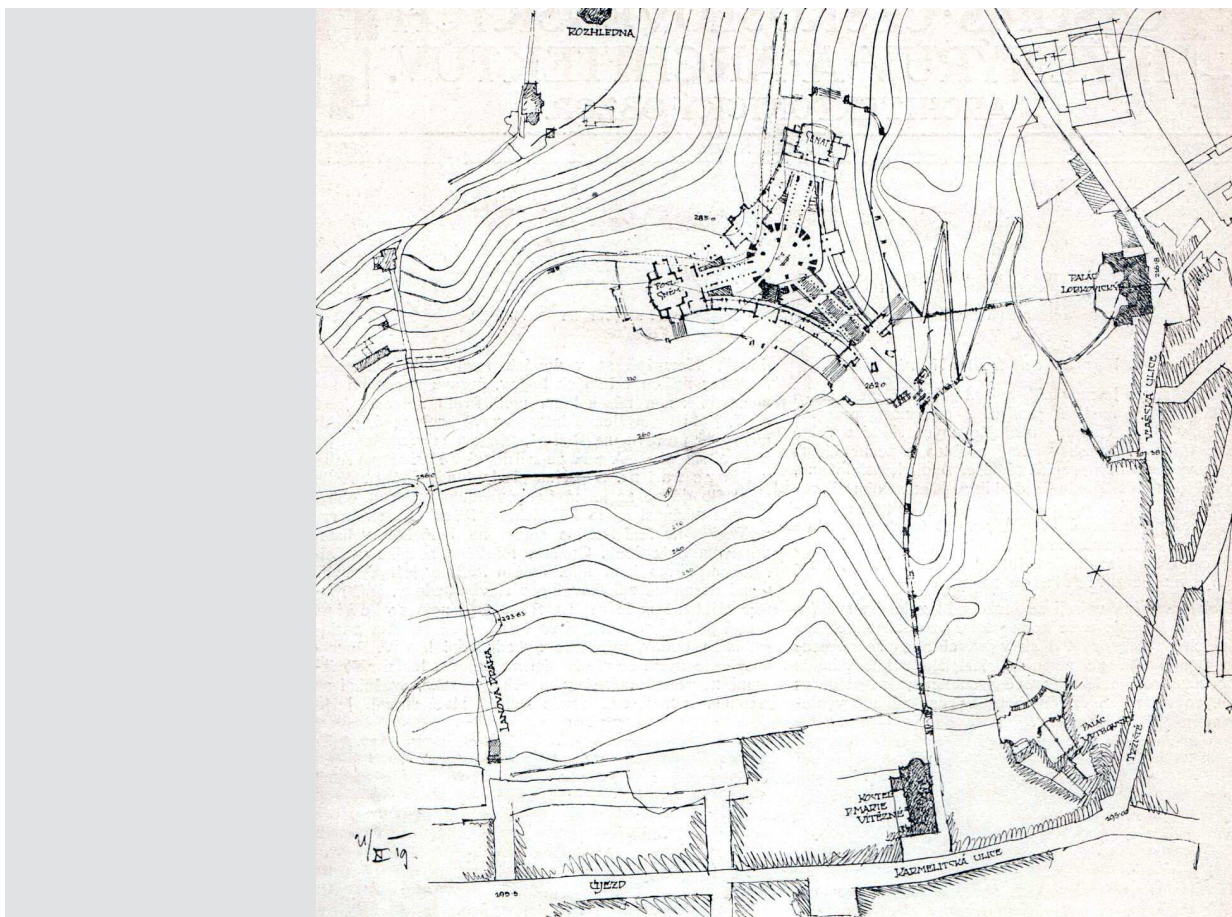
2/95 Antonín Balšánek, skica letního divadla v přírodě na baště č. VII, 1919. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XVIII, 1919, t. 8.

2/96 Antonín Balšánek, návrh pavilonu Slovanské epopoje na baště č. V, 1919. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XVIII, 1919, t. 7.



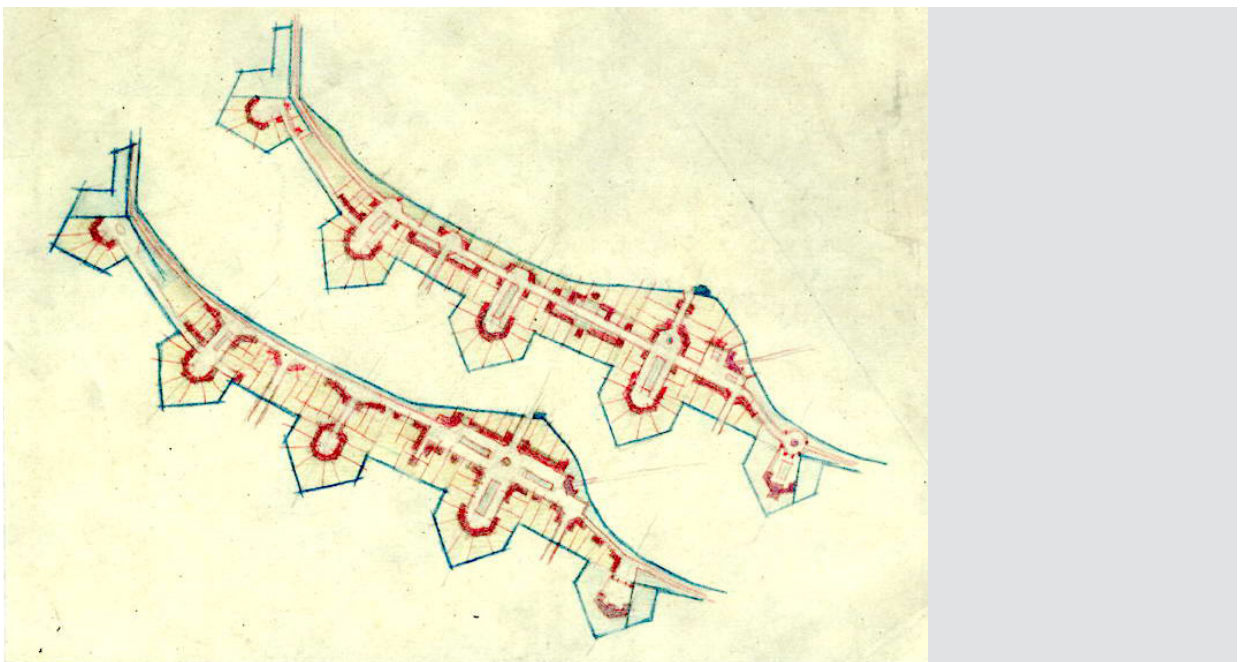
2/97 Antonín Balšánek, studie národního pomníku na úpatí Petřína, 1913. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XVIII, 1919, t. 43.

2/98 Antonín Balšánek, projekt říšské sněmovny na Petříně. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XIX, 1920, s. 29.



2/99 Antonín Balšánek, projekt říšské sněmovny na Petříně. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XIX, 1920, s. 30.

2/100 Ludvík Čížek, ideový projekt lidového parku Velké Prahy, 1913-1918. Foto: Ludvík Čížek, Ideový projekt lidového parku Velké Prahy, *Architektonický obzor* XVII, 1918, s. 6.



2/101 Návrh regulace fortifikačních pozemků petřínských, 1914. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001356.

2/102 Návrh regulace fortifikačních pozemků petřínských, 1919. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001358.

2. 4 Representativní urbanismus a dopravní otázka začátku 20. století

2. 4. 1 Letenská komunikace: nová monumentální osa Prahy?

Projekty Jana Kouly (od 1897), soutěž na úpravu a zastavění Letenské pláně (1901), soutěž na úpravu vstupu na Letnou tunelem nebo průkopem (1909), projekty stavebního úřadu a Vlastislava Hofmana (od 1911), Balšánkovy vize pro Letnou (před rokem 1919)

Oblast Letné v sobě opět kloubila několik problematik. Během debat o projektech pro toto území se dostalo ke slovu mimo jiné i výše uvedené dilema, zda stavět či nestavět novodobé dominanty v blízkosti Hradčan, na místech zelených svahů nad Vltavou. Zároveň se zde však výrazně projevil téma plánování nových komunikačních tras a vůbec vedení dopravy ve městě. Komunikační otázky a jejich řešení se pochopitelně týkaly i jiných míst pražského centra, pokud jsme však přistoupili na jisté zjednodušení a přiblížení vývoje diskusí formou případových studií, musí to být právě Letná, která zde toto téma uvede. Letenský svah a pláň se totiž už na konci 19. století staly předmětem velmi hlasitých debat na téma dopravního spojení historického jádra s oblastmi na severu města, přičemž tyto diskuse pokračovaly několik následujících desetiletí. Nutno dodat, že ani v tomto případě se, jak by se snad mohlo zdát, debaty nezbavily paralelní otázky národní reprezentace. Oblast Letné byla svou polohou vůči městu a řece předurčena pro nové monumentální projekty a v mysli řady architektů se měla stát velkolepou branou do severních partií Prahy, případně prostorem pro celou novou reprezentativní čtvrť, pro „Novou Prahu“.

Asanační návaznost

Aby bylo možné pochopit první návrhy letenské komunikace, je nutné si uvědomit návaznost letenského svahu na asanační oblast Starého Města a Josefova. Asanační plány v rámci ozdravení čtvrti počítaly s vytvořením nového širokého městského bulváru ze Staroměstského náměstí směrem na sever. Projekt byl nakonec opravdu uskutečněn v podobě Mikulášské třídy³³², která však končila s hranicemi asanačního obvodu, tedy u břehů Vltavy. Dále byl proto řešen přechod přes řeku a uvažovalo se také o napojení dalších tahů na tuto, na svou dobu a umístění značně monumentální, trasu. O poloze třetího vltavského mostu se sice hovořilo už od šedesátých let 19. století³³³, s konkrétním návrhem řešení širších souvislostí však jako první přišel architekt Jan Zeyer. V roce 1893 oslovil spolu se svými společníky město Prahu s nabídkou, že zrealizují jednak hlavní 24 metrů širokou třídu asanační a jednak „v pokračování této ulice most, jakož i dále silnici na Letenskou pláň, že vystaví elektrickou dráhu v nové ulici a přes most a dále až ke Stromovce, s rozvětvením za mostem vpravo do Holešovic a vlevo na Malou Stranu“³³⁴. Letenskou pláň plánoval Zeyer zpřístupnit serpentinou a to sice tak, „aby po celé

³³² Dnešní Pařížská ulice.

³³³ Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Letná. Historie a vývoj prostoru (pozn. 299), s. 53.

³³⁴ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6 (pozn. 19), s. 8.

její délce z každého bodu byly nejkrásnější vyhlídky na Prahu od císařské louky až do Libně³³⁵. Za uskutečnění těchto prací žádali navrhovatelé přenechání expropriačního práva, nabytí pravomoci vybíratí mostné, podporu k dosažení koncese pro zřízení elektrické dráhy a také, aby obec odkoupila všechny uliční plochy za přiměřenou náhradu.³³⁶ Na takové podmínky však Praha nepřistoupila a tak zůstal Zeyerův plán nerozpracován.

Netrvalo však dlouho a objevila se další myšlenka prodloužení, tehdy ještě neprovedené, asanační třídy, se kterou přišel roku 1897 profesor Jan Koula. 27. ledna předložil městské radě svůj první projekt spojení Starého Města s Holešovicemi, Letnou a Bubenčem pomocí mírně stoupající přímé trasy vedené až k silnici Belcrediho.³³⁷ Stejně jako Zeyer, uvědomoval si Koula, že „asanační plán je torso, a že asanační třída nemá významu, jestliže končí v zábradlí nábřežním“³³⁸. Tam, kde však Zeyerova osa skončila a rozvětvovala se více směry, totiž na druhém břehu Vltavy na úpatí letenské stráně, pokračoval Koula dále. Nezastavil se před letenským svahem, nýbrž plánoval tento protnout průkopem. V očích Jana Kouly by tak došlo k elegantnímu a navíc nejkratšímu možnému spojení³³⁹ pražského centra s plání letenskou a severními částmi města, jež byly dosud přístupny pouze nedostačující serpentinou Chotkovou a zůstaly proto neoživeny a nedoceny.³⁴⁰ Kromě problematiky komunikační se Jan Koula ve svém projektu soustředil i na výtvarné pojetí svého konceptu. Na začátku zářezu při mostě proponoval monumentálně řešenou bránu, jakýsi vstup do nového městského území [obr. 2/103, 2/104, 2/105]. Vršek brány měl zároveň sloužit jako most „aby komunikace a procházky na letenském sadě netrpěly a aby současně pohled na stráň zůstal celistvý“³⁴¹. Od brány měla být vedena 16 metrů široká silnice v mírném stoupání³⁴², jíž měly obklopovat svahy zářezu se sadovou úpravou. „Tam, kde zářez končí a kde měla by naraziti silnice z města jdoucí na silnici Belcrediho“, plánoval Koula ponechat parcelu „k disponování jakési monumentální stavby, kterou by se zakončil celý prospekt v pohledu z města“³⁴³. Pod touto parcelou měly být situovány dva kruhové objezdy k rozvedení komunikace na do všech směrů. Na zbytek Letenské pláně pak architekt navrhoval umístit vilovou čtvrť. Výhody svého návrhu viděl především v komunikačním sblížení vzdálenějších lokalit na levém břehu Vltavy s pražským centrem, tím pádem také v nárůstu stavebního ruchu v těchto oblastech, počínaje

³³⁵ Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem, *Architektonický obzor* IX, 1910, s. 15.

³³⁶ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/6 (pozn. 19), s. 8. Kateřina Bečková, Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské (pozn. 48), s. 40-41.

³³⁷ Dnešní třída Milady Horákové.

³³⁸ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/7 (pozn. 19), s. 46.

³³⁹ Max Urban poukazuje na fakt, že si Koula v roce 1896 postavil rodinný dům v Bubenči a tedy sám na vlastní kůži pocíťoval nutnost vylepšení komunikačního systému v této části města. /Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy II/7 (pozn. 19), s. 46.

³⁴⁰ Alois Čenský, Návrh na úpravu Letenské pláně dle prof. Kouly, *Architektonický obzor* VI, 1907, s. 31.

³⁴¹ Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem (pozn. 335), s. 16.

³⁴² Koula navrhoval stoupání 1:21 resp. 1:23, tedy ještě mírnější než je sklon Václavského náměstí. /Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem (pozn. 335), s. 15.

³⁴³ Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem (pozn. 335), s. 16.

pochopitelně Letnou. V důsledku by podle Kouly nabyl nového významu i asanační obvod, kudy by začal proudit „zvýšený život v nové části Prahy“³⁴⁴.

Projekt byl přijat veskrze příznivě, jako smělý, avšak nikterak pomýlený, a to jak veřejností, tak odborníky. Umělecká komise konstatovala, že se „jím ohlásila myšlenka originální a pro rozvoj města cenná“³⁴⁵, která by navíc ospravedlňovala zřízení navrženého asanačního mostu. Zejména kvůli ekonomické náročnosti, kterou Koula, jak bylo zjištěno, ve svém odhadu podcenil³⁴⁶, však městská rada nakonec vrátila návrh zpátky autorovi s tím, že „projekt tento vzhledem k jiným, nutným podnikům a vzhledem ku velikému napětí městských financí obec Pražská prováděti nemůže, ačkoliv dobrý základ této myšlenky nijak nelze zneuznati“. V tomto duchu také pisatelé doplnili, že pokud by se provedení projektu ujala „associace soukromá, pak by zajisté obec Pražská podpory podniku tomu neodepřela“³⁴⁷. Žádný soukromník se však nenašel a i tento návrh tak zůstal pouze v teoretické rovině. Rozpoutal nicméně diskuse, které v příštích letech a desetiletích nabraly značné obrátky.

První letenská soutěž

Problematikou letenské komunikace a zástavby pláně se zabývaly odborné časopisy i deníky, byly pořádány ankety a všemožná projednávání. Když obec pražská na začátku nového století přistoupila k vypisování soutěží na regulační plány jednotlivých částí města, po Starém Městě a Malé Straně přišla řada i na Letnou, jako jediné větší, dosud nezastavěné, místo v blízkosti centra. Konkurence byla vypsána roku 1901 a kladla si za cíl přijít s komunikačním řešením a zároveň s regulací nové výstavby na pláni. Do soutěže zaslalo svůj koncept šest projektantů, kteří si mezi sebou následně rozhodnutím poroty rozdělili tři ceny. První místo obsadil Richard Klenka z Vlastimilu s návrhem proponujícím v prodloužení Mikulášské třídy tunel ústící do otevřeného průkopu. Druhou cenu získala dvojice Outěžický – Mašek, jež navrhla celou hloubku stráně prorazit průkopem. Jako třetí se umístil Josef Václavek s jedním ze svých variantních řešení, jež spočívalo v komunikaci, která nejprve stoupala po stráni letenské, načež pokračovala krátkým tunelem na pláň. Většina porotců tomuto řešení nicméně vyčítala přílišné pohledové rozrušení stráně.³⁴⁸ Výtkám se nevyhnuly ani tři zbylé projekty – jeden kvůli serpentíně vedoucí až pod bastion č. XIX, jež dle mínění rovněž nebyla pohledově vhodná, a dva zbývající pro příliš dlouhý tunel. Majorita porotců³⁴⁹ ostatně zastávala poměrně jasný názor, že „nejprospěšnější by arci bylo, provéstí spojení bez tunelů“, a pokud by tento byl nevyhnutelný, „odporčuje se voliti tunel co možná nejkratší s průřezem příčným pokud možná velikým, by krátká tato passáže měla přístup vzduchu a světla a nepůsobila co chladné sklepení. Votum

³⁴⁴ Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem (pozn. 335), s. 16.

³⁴⁵ Alois Čenský, Návrh na úpravu Letenské pláně dle prof. Kouly (pozn. 340), s. 31.

³⁴⁶ Finanční propočty v rámci posouzení projektu stavebním radou Lindleyem byly několikanásobně vyšší než Koulovy. /Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem (pozn. 335), s. 17.

³⁴⁷ Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem (pozn. 335), s. 17.

³⁴⁸ Soutěž na úpravu pláně Letenské, *Architektonický obzor* I, 1902, s. 36.

³⁴⁹ Votum majority.

majority se nepřiklánělo ani k návrhům serpentiny, u nichž bylo nebezpečí, že sými opěrnými zdmi poškodí „malebnost“ stráž Letenské na jižním svahu³⁵⁰. Ideálem pro pány porotce Koulu, Schulze, Bělského a Jahna tak bylo přímé spojení pláně Letenské, a to sice velmi krátkým tunelem vedoucím od vyústění mostu a otevřeným průkopem v jeho pokračování.

Je však nutné dodat, že porota nebyla v tomto názoru zcela jednotná. Pánové Wiehl a Vlček³⁵¹ se přikláněli k řešení pomocí serpentiny, což vysvětlovali jednak krásnými pohledy, které by tato trasa skýtala a jednak vizuálními benefity nepřerušené souvislé pláně. Byli také přesvědčeni, že hmota opěrných stěn serpentiny by zdaleka nebyla tak mohutná a tedy by pohled ze staroměstského nábřeží nenarušovala.³⁵² Wiehl s Vlčkem však nebyli přesvědčeni ani o tom, zda je nutné most a komunikaci v prodloužení asanační třídy vůbec stavět. V tomto smyslu upozorňovali na jednu z variant Václavkova soutěžního projektu, která nebyla majoritou vzata vůbec v úvahu, neboť neodpovídala podmínkám soutěže.³⁵³ Tato varianta se spokojila pouze s vystavěním mostu Rudolfinského a úpravou Chotkovy serpentiny pomocí kličky do Jeleního příkopu.³⁵⁴ I tato trasa by, jak pisatelé upozornili, vedla do asanace a tedy by nebránila oživení této oblasti.

Z výše uvedeného vyplývá, že už na samém začátku diskusí, kdy byla myšlenka přímého spojení centra se severními částmi města v ose Mikulášské třídy přijímána všeobecně kladně, se projevoval názor zastávající se souvislé a zelení zarostlé Letenské pláně, která by uskutečněním průkopu byla poměrně násilně přerušena. Vědomí cennosti zeleného horizontu je o to markantnější, že v době před první světovou válkou, kdy dopravní provoz v Praze zdaleka nedosahoval pozdější frekvence a kdy se automobily v Praze počítaly na desítky³⁵⁵, se idea průkopu či tunelu s monumentálním vstupem jevila jako obzvláště elegantní a komunikačně účinné řešení. Narážíme zde tedy opět na problematiku městské zeleně, kterou si mnozí cenili nad jiné. Další vývoj nicméně nenaznačoval, že by mělo dojít ke změně všeobecného uvažování tímto směrem. Komunikace letenská byla nejen považována za jediné správné řešení, ale také chápána jako pole pro monumentalizaci asanační osy pomocí architektonizovaného point-de-vue.

³⁵⁰ Soutěž na úpravu pláně Letenské (pozn. 348), s. 35.

³⁵¹ Votum minority.

³⁵² Soutěž na úpravu pláně Letenské (pozn. 348), s. 36-37.

³⁵³ Soutěž na úpravu pláně Letenské (pozn. 348), s. 36.

³⁵⁴ Soutěž na úpravu pláně Letenské (pozn. 348), 1902, s. 41.

³⁵⁵ V roce 1906 bylo v Čechách 208 registrovaných automobilů a 774 motocyklů, z toho 68 aut a 248 motorek jezdilo v Praze. /Petr Vorlík, *Garáže*, Praha, 2011, s. 9. <http://www.autosap.cz/trochu-z-historie/#rok1898> (vyhledáno 23. 7. 2014)

Stavební úřad vs. Jan Koula

Dalším důležitým krokem ve vývoji otázky bylo vybudování mostu Svatopluka Čecha³⁵⁶ mezi lety 1905-08. Výzdoba mostu byla svěřena Janu Koulovi, který tento úkol pojal, jak je vidět z dobových vizualizací [obr. 2/106], s ohledem na plánované pokračování komunikace dále na Letnou. Koulovou snahou bylo „veškerou výzdobu držeti pod úrovní zábradlí, aby nedošlo k rozmarným neladnostem“³⁵⁷, které by mimo jiné mohly nastat, kdyby výzdoba mostu pohledově kolidovala s budoucí úpravou letenské stráně. Pouze na konce mostu navrhl architekt štíhlé sloupy, kterými „bylo zjednáno (...) vertikální protiváhy a estetického zpevnění konců, aby se dostavil v celek klid“³⁵⁸. Z tohoto kroku je vidět, že i Koula zůstával skálopevně přesvědčen o realizaci „své“ brány do nového města.

O projekt vhodného řešení letenské komunikace, jehož podobu naznačila soutěž, se pokoušel i stavební úřad. Poněkud nelogicky se nejprve zaměřil na doporučení menšiny poroty, totiž na myšlenku serpentine po levé straně mostu, pokračující krátkým tunelem a nakonec třisetmetrovým zahnutým průkopem [obr. 2/107]. Ve variantě z roku 1905 už volil pouze kombinaci krátkého tunelu a průkopu [obr. 2/108], nicméně o rok později svůj projekt opět změnil a to ve prospěch průkopu s počátečním tunelem a dvěma rozvětvenými silnicemi v jeho pokračování – rovnou a serpentinovou [obr. 2/109]. Proti tomuto řešení se následně zvedla vlna nevole a proto byl v roce 1907, tedy deset let od prvního návrhu, opět přizván prof. Koula, který přepracoval svůj původní projekt průkopu do nové mírně pozměněné podoby [obr. 2/110, 2/111]. I anketa odborníků³⁵⁹ se následně jednomyslně vyslovila právě pro myšlenku Koulovu. Nadto bylo doporučeno, aby na architektonické vyřešení vstupní partie komunikace za Čechovým mostem u letenské stráně byla vypsána nová veřejná soutěž. Ta měla pomoci rozhodnout, zda použít otevřený průkop či raději vstup tunelem. O detailní projekt vjezdu byl požádán také Koula, jenž pochopitelně setrval u idey průkopu a jakožto vstupní bránu vyvinul monumentální architekturu [obr. 2/112, 2/113, 2/114] inspirovanou athénskými Propylajemi³⁶⁰ s dvojicemi sloupů po stranách. Poněkud kuriózně vzhledem k architektonickému pojetí celku mohly působit zdviže, jež měly procházet bočními pylony. Dle slov autora měla být architektura „na působení rozmanitě sestavených hmot založená“³⁶¹. K takto pojatému celku se měla družít sochařská výzdoba nesoucí s sebou dobově oblíbené téma zveličené representace češství, což ve svém doprovodném textu explicitně přiznal i sám Koula: „Výzdoba plastická (...) je na velké základní ideji založena. Tak jako v sochách Karlova mostu značí se charakter doby našeho národního úpadku a doby jezovitské, tak zde myslil jsem, že by se hodila

³⁵⁶ Projekt mostu je dílem III. Odboru stavebního úřadu (Jiří Soukup, Václav Trča, František Mencl, Ferdinand Polka, Boh. Klobouček). Na architektonické řešení objektu byla nejprve vypsána soutěž, ale pro nevalnou účast a nízkou kvalitu podaných návrhů bylo nakonec toto řešení svěřeno Janu Koulovi. /Návrh železného mostu přes Vltavu v ose Mikulášské třídy k Letné v Praze, *Architektonický obzor* IV, 1905, s. 7. -ský., Architektonická úprava mostu Svatopluka Čecha, *Architektonický obzor* VIII, 1909, s. 4.

³⁵⁷ Návrh železného mostu přes Vltavu v ose Mikulášské třídy k Letné v Praze (pozn. 356), s. 7.

³⁵⁸ -ský., Architektonická úprava mostu Svatopluka Čecha (pozn. 356), s. 4.

³⁵⁹ Schulz, Velflík, Novotný, Špaček, Balšánek, Bělský, Roštlapil.

³⁶⁰ Návrh vstupu ke komunikaci letenské od arch. prof. J. Kouly, *Architektonický obzor* IX, 1910, s. 20.

³⁶¹ Návrh vstupu ke komunikaci letenské od arch. prof. J. Kouly (pozn. 360), s. 20.

myšlenka, k národnímu našemu žití se vztahující, monumentálně rozvedená. Tanulo mi na mysli, že by tu k povaze místa dobře ladil námět doby od prvních stop zpráv našeho usídlení až k počátkům doby křesťanské se zjevy našich mýtů.³⁶² Na vrcholcích krajních pylonů tak lze spatřit skupinu praotce Čecha na straně jedné a moravského Svatopluka na místě protilehlém. Mezi další náměty měly patřit „boje se sousedy, figury heroů a knížat a reliefs horstev a vod“³⁶³.

Soutěž návrhů vstupu na Letnou: tunelem nebo průkopem

O poznání méně explicitní byly v tomto ohledu návrhy ze soutěže na úpravu vstupu do průkopu, která se uskutečnila v roce 1909, ačkoliv tam se o jistou nacionalistickou notu postarali již pořadatelé, kteří k účasti vyzvali výhradně české umělce³⁶⁴.³⁶⁵ Za pozornost stojí také fakt, že mezi účastníky byla téměř výhradně mladá generace architektů. První cenu získal třicetiletý Antonín Engel, který o pouhý rok dříve opustil atelier Otto Wagnera na vídeňské Akademii. Nutno dodat, že právě projekt ideální úpravy Letenské pláně v Praze řešil jako svou závěrečnou práci, za niž obdržel dokonce Římskou cenu a stipendijní pobyt v Itálii. Tato architektova předešlá zkušenost s územím zřejmě stála za skutečností, že patřil právě k těm soutěžícím, kteří se ve svých projektech věnovali nejen estetice vstupní brány ale celému širokému problému [obr. 2/115]. I Engel propagoval přímé a co nejkratší spojení Starého Města se severními částmi Prahy, nicméně myšlenku rozvinul ještě dál a monumentálněji. Přemýšlel totiž o protažení asanační osy nejen na sever, ale i opačným směrem – prostřednictvím Železné ulice na Václavské náměstí. Dle Engelových slov by tak Praha získala „velkou komunikaci diagonální, procházející samým srdcem města, Starom. náměstím tak, že toto leží právě uprostřed (...), od něho pak směrem jihovýchodním jde komunikace na Václavském nám., a dosahuje svého estetického i komunikačního vyvrcholení museem, právě tak jako komunikace k severovýchodu Mikulášskou třídou, mostem Svatopluka Čecha a zamýšleným průkopem stoupá nahoru, až dosahuje svého komunikačního a estetického vyvrcholení na průseku osy (...) s osou Belcrediho třídy“³⁶⁶. Na tomto průsečíku projektoval Engel nové náměstí a snil, že kolem něj „mohlo by se utvořiti, na rozdíl od našich ubožáckých předměstí, velkolepě založené město“³⁶⁷. Náměstí mělo sloužit jednak k přehlednému rozvedení dopravy z průkopu několika směry a jednak jako předprostor veřejné budovy, jež by tvořila konec celé osy a pendant k Národnímu museu.³⁶⁸ Co se týče samotného prostupu letenskou strání,

³⁶² Návrh vstupu ke komunikaci letenské od arch. prof. J. Kouly (pozn. 360), s. 20.

³⁶³ Návrh vstupu ke komunikaci letenské od arch. prof. J. Kouly (pozn. 360), s. 20.

³⁶⁴ Vincenc Müller, V příčině posudku o soutěžných návrzích vstupu na Letnou, *Architektonický obzor* IX, 1910, nečíslováno (rubrika: Zprávy různé, k čís. 1 ročníku 10).

³⁶⁵ Na základě této podmínky byl později obviněn vítěz soutěže, Antonín Engel, ze skutečnosti, že spoluautorem jeho projektu je Němec, Otto Wagner, jakožto Engelův pedagog na vídeňské Akademii, kde se Engel projektem Letné zabýval. Celá věc byla propírána v tisku, zejména Architektonickém obzoru, který stál na straně Engelových oponentů. Do výměny názorů se nakonec vložil i sám Wagner, který v dopise prohlásil, že celý projekt je výhradně dílem Englovým. /Vincenc Müller, V příčině posudku o soutěžných návrzích vstupu na Letnou (pozn. 364). Ant. Engel, Zasláno, *Styl* II, 1909, s.48.

³⁶⁶ Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem, *Styl* II, 1909, s. 57.

³⁶⁷ Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem (pozn. 366), s. 57.

³⁶⁸ Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem (pozn. 366), s. 58.

projektoval architekt velmi krátký tunel a teprve za ním velkorysý kaskádovitě utvářený průkop. Považoval totiž za pomýlené „totální prorvání letenské stráně“, které by vstupní brána v zásadě znovu přemostila. Architektonickou úpravou vstupu do tunelu [obr. 2/116, 2/117], tedy předmětem soutěže, se architekt zabýval paradoxně pouze rámcově a ve své průvodní zprávě přímo napsal, že jde jen o fragment ohromné dispozice, jehož detaily nepadají na váhu³⁶⁹, neboť nejdůležitější je zdárné vyřešení celku. Vzhledem k tomu, že porota nakonec přičkla Engelovi první cenu, je zjevné, že soutěž, která původně měla rozřešením otázky vstupní tunel versus otevřený průkop přinést poslední dílek do téměř hotového konceptu, ve skutečnosti stála na začátku dalších debat.

Na neúčelnost soutěže omezené na pouhé vyřešení vstupu do průkopu či tunelu ostatně upozorňovali téměř všichni účastníci včetně Pavla Janáka nebo Jana Zázvorky s Otakarem Pokorným [obr. 2/118]. Bohumil Hübschmann dokonce, podobně jako Engel, navrhl vlastní alternativu řešení celku. Kromě projektu geometrizující brány [obr. 2/119] v čele průkopu Hübschmann představil i svou vizi do oblouku zahnuté letenské komunikace [obr. 2/120]. Tato koncepce měla dle Hübschmanna lépe vyhovovat topografickým poměrům. Přímý průkop by totiž měl vinou nestejně vysokého terénu každou stranu jinak vysokou, čemuž se architekt snažil odpomoci ohnutím jeho trasy. Takto vedená třída by prý lépe sloužila i z dopravního hlediska, jelikož by ústila v blízkosti dopravně frekventovanější oblasti.³⁷⁰ Je možné, že tyto úvahy stály i za projektem stavebního úřadu z roku 1905 [obr. 2/108] (srov. také Hübschmannův projekt z letenské soutěže 1920 [obr. 4/4]).

Jan Šachl, Kotěřův žák, jenž obdržel od poroty třetí cenu zvolil na rozdíl od dvou výše popsaných variant řešení tunelem [obr. 2/121]. Hlavním důvodem dle architekta textu bylo udržet nerušený zelený pás stráně letenské – klidné linie, která „velice přispívá k monumentálnímu vzhledu Hradčan“.³⁷¹ Architekturu vstupu do tunelu proto koncipoval tak, aby byla dominující pouze pro pohledy ze silnice a ze schodišť, zatímco z ostatních pozic mělo k platnosti přijít zejména stromový svah. Na podobném principu byl založen také projekt Pavla Janáka [obr. 2/122], dalšího z Wagnerových studentů, který razil předpoklad, že „místo výstupu přináležejí výslovně celku Letné a nemá-li býti z ní vytrženo, musí pracovati s materiálem, z něhož je sama utvořena: sadovými prostředky. Neboť pak takto definována forma výstupu má zcela logickou genesi: je to sadová letenská stráň, přetvořená tam, kde je křížována směrem Mikulášské třídy architektonickým vlivem této, čili: je v materiálu Letné a myšlénkou je pokračováním třídy“³⁷². Vstup do tunelu proto Janák řešil především pomocí prvků zeleně, které na rozdíl od ostatních návrhů, tvořily poměrně abstraktní kompozici, jakýsi ornament. Dle Janáka měl být totiž průhled tím jasnější a více uspokojující, „čím zřetelnější, jednodušší a větší formou pro oko bude“³⁷³. Opět je tedy možné vysledovat onu ne tak hlasitou, umírněnější, tendenci jdoucí spíše cestou podtržení úlohy zeleně na úkor monumentálních architektonických řešení. Tato myšlenka, dá se

³⁶⁹ Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem (pozn. 366), s. 61.

³⁷⁰ Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem (pozn. 366), s. 64-65.

³⁷¹ Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem (pozn. 366), s. 62.

³⁷² Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem (pozn. 366), s. 63.

³⁷³ Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem (pozn. 366), s. 63.

řící, probublávala po celou dobu diskusí, avšak pro svou menší vizuální atraktivitu zůstávala zpočátku spíše v pozadí debat.

Vlastislav Hofman, projekty stavebního úřadu a anketa

Soutěž z roku 1909 přinesla navíc jeden důležitý zlom. Pokud vezmeme v úvahu dosud zmíněné projekty, setkáváme se v rámci této soutěže snad poprvé s návrhy, které se oprostily nejen od historizujícího tvarosloví, nýbrž dokonce přišly s jistou kompoziční abstrakcí, byť dosud v intencích osové symetrie. Dá se říci, že celá soutěž byla, co do formální stránky navržených objektů, krokem směrem k nové době a modernistické architektuře, což je ostatně pochopitelné, vzhledem k účasti nejmladší generace architektů. Na tomto místě ale nutno dodat, že s dosti avantgardním dílem přišel zanedlouho i stavební úřad, v jehož službách, jak bylo řečeno již v kapitole o emauzském panoramatu, od roku 1910 působil mladý Vlastislav Hofman. Ten se, počínaje rokem 1911 pod vedením stavebního rady Viléma Dvořáka podílel mimo jiné také na projektech letenské komunikace a regulace Letné³⁷⁴. Podobně jako v případě Emauz a Vyšehradu, i zde se Hofman pustil do návrhů kompozic ovlivněných stylem architektonického kubismu³⁷⁵ [obr. 2/123, 2/124, 2/125]. Pochopitelně i Hofmanovi a stavebnímu úřadu bylo jasné, že v případě Letné nešlo pouze o problém vyřešení point-de-vue asanační třídy nýbrž o komplexní komunikační otázku, kterou je třeba uchopit s ohledem na centrální i vzdálenější oblasti Prahy. Opět poněkud v protikladu k všeobecnému přesvědčení i doporučení dříve proběhlé ankety odborníků dospěl postupem doby stavební úřad k názoru, že ideálním řešením problému je tunel dlouhý kolem 340 metrů³⁷⁶, tedy podcházející prakticky celou pláň. Debaty se tímto postojem vrátily znovu prakticky na začátek. Jak bylo zvykem, k rozřešení byla opět svolána, v pořadí již druhá anketa, ve které měli zasedat účastníci všech anket a porot předešlých soutěží.³⁷⁷ I nová anketa došla po neuvěřitelných šestnácti schůzích konaných během období delšího než jeden rok, jak se dalo očekávat, k týmž závěrům jako dříve, totiž k doporučení přímého vedení komunikace v ose Čechova mostu a to sice ve formě otevřeného průkopu s vstupní branou případně kombinace krátkého tunelu, coby vstupu a navazujícího průkopu³⁷⁸, neboť „komunikace letenská nesmí postrádati denního světla a tím méně čerstvého vzduchu, čehož docílit lze jen v otevřeném průkopu“³⁷⁹. V tomto bodě se situace stala poněkud monotónní, v zásadě bylo zopakováno mnohé z toho, co již bylo řečeno v anketě předchozí, na což stavební úřad reagoval opětovnými protinávrhy.

³⁷⁴ Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, Vlastislav Hofman (pozn. 173), s. 24-25.

³⁷⁵ Či, dle slov Rostislava Šváchy prekonstruktivistických projektů s kubistickým ztvárněním. /Jiří Hilmera - Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, Vlastislav Hofman (pozn. 173), s. 44.

³⁷⁶ Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910, *Architektonický obzor* XI, 1912, s. 19.

³⁷⁷ Anketa z roku 1910-1911 nakonec sestávala z osmnácti členů: Balšánek, Blecha, Dvořák, Gregor, Grögr, Háský, Hilbert, Jahn, Koula, Novotný, Roštlapil, Schulz, Špaček, Vejrych, Velflík, Velich, Vlček, Zvěřina. /Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910 (pozn. 376), s. 19.

³⁷⁸ Návrhy většiny o výstavbě letenské komunikace, *Architektonický obzor* X, 1911, s. 56-59.

³⁷⁹ Zpráva ankety o řešení komunikace letenské, *Architektonický obzor* X, 1911, s. 69.

Myšlenka sokolská, velká opera, museum nebo technická universita

Zásadnější změnou, která toho času proběhla, byla snad jen proměna funkční náplně plánované zástavby na Letenské pláni – na rozdíl od dříve navrhovaných vil v zeleni se nyní začalo hovořit o hustší blokové zástavbě „velkoměstského“ typu. V tomto smyslu proměnil svůj návrh také Jan Koula [obr. 2/126, 2/127, 2/128, 2/129], jenž dále rozpracovával myšlenku, že k regulaci tohoto prostoru „Nové Prahy“ je třeba přistupovat s uměleckým citem tak, aby ke starým krásám byly připojeny nové.³⁸⁰ Nejvíce péče v tomto smyslu architekt věnoval náměstí na konci průkopu při Belcrediho třídě, které koncipoval na myšlenku ne nepodobné ideji Antonína Engela. I Koula spatřoval analogii mezi Václavským náměstím a tímto novým prostorem i mezi budovou Národního musea a nově proponovaným monumentálním objektem na Letné – a to jak v rovině ideové, tak po praktické stránce důležitého komunikačního uzlu. Za zmínku stojí také architektovy úvahy o vytvoření sportovního stadionu a sokolského sletišť, které považoval za vhodné „druhotné, vedlejší produkty“³⁸¹ letenského průkopu. Koula totiž plánoval využít zemního materiálu nashromážděného při výkopových pracích na průkopu k nivelaci inundačního terénu ve Stromovce, kde navrhoval vytvořit velkou plochu pro sportoviště a sletišť. Věren éthosu doby projektoval v souvislosti se sportovišti také „grandiosní pomník v podobě nasypané mohyly“ [obr. 2/130], památník to buď myšlenky sokolské a zakladatelů téže nebo myšlenky husitského hnutí“^{382 383}.

Na sérii úředních návrhů, které nebyly veřejností příliš dobře přijímány reagoval také pilný Antonín Balšánek, který k problému nepřistupoval o nic méně velkoryse než k oblasti Malé Strany. Své studie nejprve tvořil, jak sám poznamenal, „pro ukojení vlastní umělecké žízně, která po případě neopustí čtyři stěny jeho pracovny“³⁸⁴. Když však stavební úřad i nadále sverpě trval na komunikačním řešení dlouhým tunelem, rozhodl se Balšánek přispět do debaty otevřeně. Své alternativy vedení letenské komunikace představil v lednu 1915 na schůzi SIA³⁸⁵ a následně i na stránkách Architektonického obzoru. Na první pohled nejmarkantnější na Balšánkových návrzích byl pochopitelně velkolepý stavební program čítající Zemský výbor a sněmovnu³⁸⁶, velkou operu, Technické museum, objekt pro umístění Muchovy Epopeje a areál České vysoké školy technické, jehož výstavba a hledání nejvhodnějšího umístění patřilo mezi v té době hojně diskutovaná témata. Je ale důležité si uvědomit, že

³⁸⁰ Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910 (pozn. 376), s. 38.

³⁸¹ Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910 (pozn. 376), s. 121.

³⁸² Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910 (pozn. 376), s. 99.

³⁸³ Svou myšlenku Koula ospravedlňoval tím, že „husitská doba jest zjev, jemuž není v celé historii národů střední Evropy rovno, a (...) dobu tu ještě nemáme vlastně reprezentovánu“. /Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910 (pozn. 376), s. 110.

Na tomto místě je možné připomenout, že Koulovým návrhem vlastně předběhl myšlenku památníku na Vítkově.

³⁸⁴ Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor XIV*, 1915, s. 26.

³⁸⁵ A. E., Technika na Letné, *Za starou Prahu V*, 1914, s. 32. F., Sny o Praze, *Architektonický obzor XIV*, 1915, s. 22-23.

³⁸⁶ Po neúspěchu s provedením regulace Malé Strany hledal Balšánek vhodné umístění státních budov jinde.

celý tento koncept stál na variantách dopravního řešení, jež architekt rovněž rozpracovával. V první alternativě [obr. 2/131, 2/132] projektoval engelovský krátký tunel a následný volný průkop, na jehož konci založil velké fórum s vládními budovami, po stranách pak s operou a Technickým museem. Komplex české techniky měl být umístěn nalevo i napravo od průkopu, s centrální budovou umístěnou přímo nad vstupem do tunelu.³⁸⁷ Alternativa č. 2 [obr. 2/133, 2/134] byla založena na stejném principu s tím, že do jisté míry redukovala megalomanií první varianty. Stále mělo jít o Balšánkův typický monumentální zásah do příští Velké Prahy, nicméně v poněkud ekonomičtějším podání.³⁸⁸

Třetí varianta [obr. 2/135, 2/136] naproti tomu vycházela ze zcela odlišného dopravního rozluštění. Balšánek si byl vědom, že „klíčem celého řešení jest stále, ba výhradně jen komunikace letenská“³⁸⁹ a snažil se proto přijít s alternativou, která by odstranila, dle jeho názoru negativní, působení hlubokého zářezu za tunelem. Aby se výkop mohl omezit na minimum, pracoval Balšánek ve variantě č. 3 se zvednutým počátečním niveaem letenské komunikace, kterého docílil založením dvou rampových nájezdů při patě stráně. Za tunelem by takto koncipovaná komunikace už z velké části nešla v zářezu, nýbrž na úrovni terénu. Uspořádání „Nového města“ na Letné v tomto případě Balšánek vyvinul obdobně jako v prvních dvou alternativách, nyní však s výhodou omezení terénních skoků. Pro představu budoucího působení nové zástavby vypracoval architekt několik perspektivních zákresů [obr. 2/137, 2/138, 2/139]. Panoramatický účinek nových dominant je patrný zejména v zobrazení z Petřínského rozhledny, odkud se nová čtvrť dostává do souvislosti s věžemi svatého Víta a s panoramatem hradčanským.

Z dnešního pohledu možná překvapivě byl projekt ve své době vítán a to i ze strany Klubu Za starou Prahu, respektive Antonína Engela, který jej považoval za „šťastný náběh“³⁹⁰ dalších debat. Je však otázkou, nakolik byl tento názor v Klubu rozšířen a zda nešlo pouze o osobní postoj Engelův, jehož vlastní projekty se ve svém jádru a v rozřešení komunikační otázky od Balšánkovy koncepce příliš neodlišovaly. Faktem také je, že většina odborné veřejnosti zásadně nesouhlasila s tunelovými projekty stavebního úřadu a všeobecně proto vítala většinu protinávrhů.

Je rovněž nutné si uvědomit, že ač šlo v návrzích o celkové koncepcce, řešily se v projektech dvě důležité otázky, přičemž tematika komunikační byla vnímána daleko palčivěji a také reálněji než problematika reprezentativní výstavby nové části města. Stejně jako Jan Koula, i ostatní odborníci si kladli především otázku: „Co je základní potřebou budoucí Velké Prahy?“³⁹¹, na kterou jednotně odpovídali: „Naléztí prostředek spojovací, který by části (města) dnes odloučené co nejužěji spojil“³⁹². K řešení tohoto problému nutného propojení severní části Prahy s historickým jádrem se jako nejvhodnější prostředek téměř jednomyslně³⁹³ jevílo přímé spojení asanační třídy s Letenskou plání.

³⁸⁷ Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné (pozn. 384), s. 40-42.

³⁸⁸ Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné (pozn. 384), s. 42.

³⁸⁹ Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné (pozn. 384), s. 53.

³⁹⁰ A. E., Technika na Letné (pozn. 385), s. 32.

³⁹¹ Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910 (pozn. 376), s. 41.

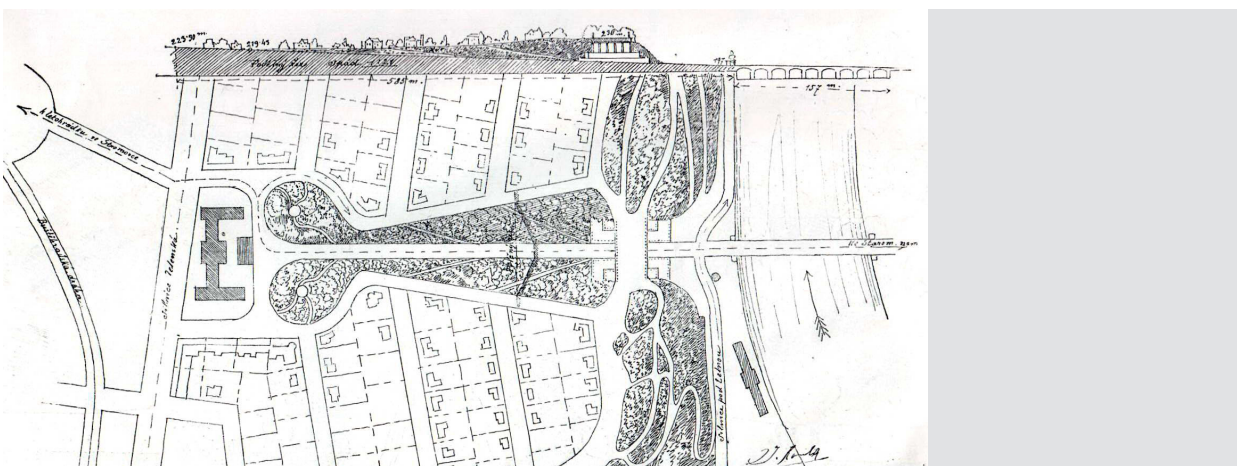
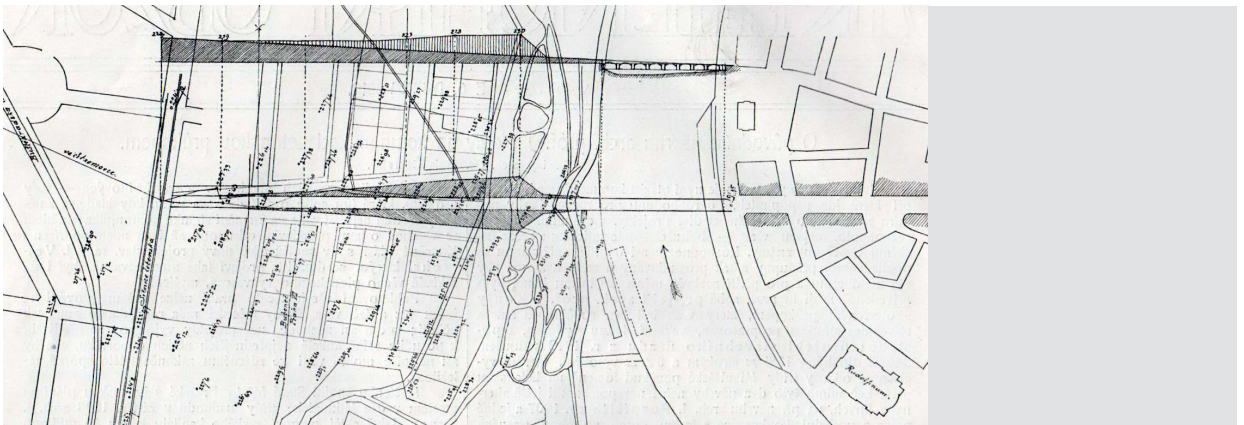
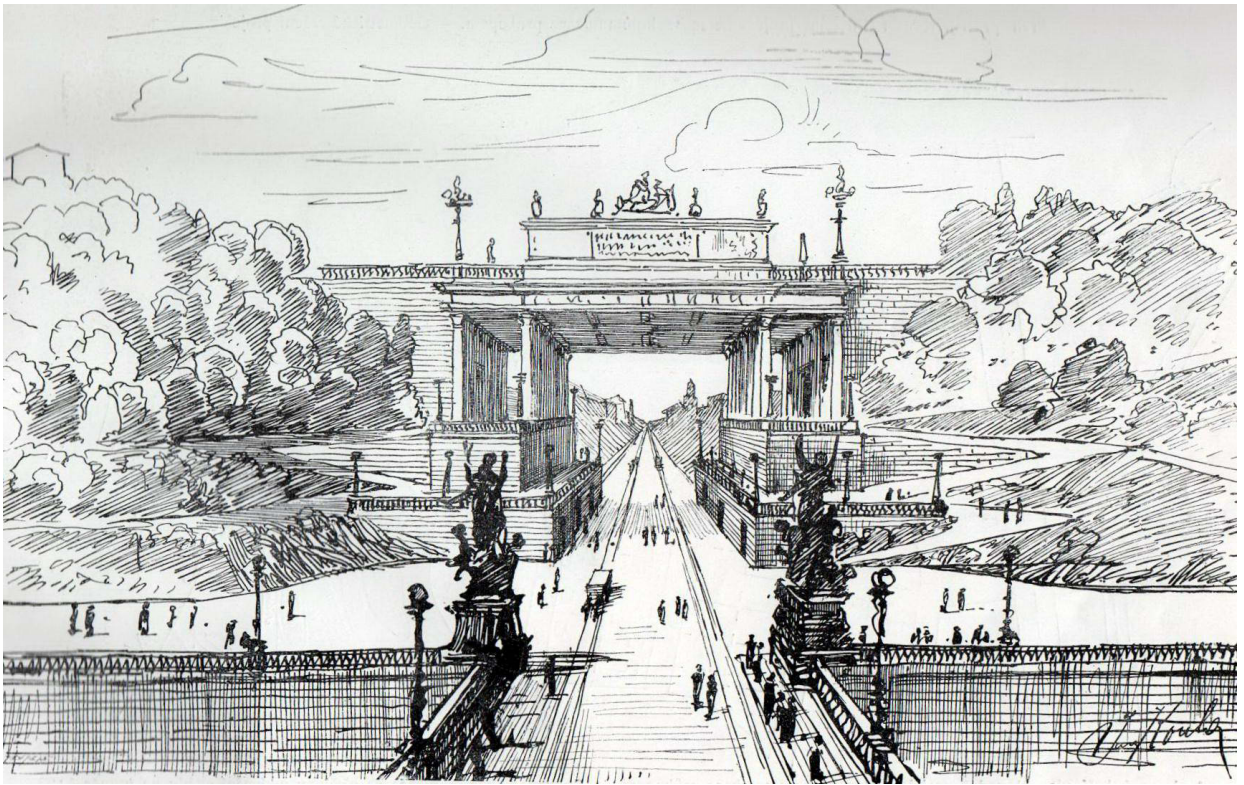
³⁹² Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910 (pozn. 376), s. 41.

³⁹³ Jak jsme se přesvědčili, přesvědčení o této nutnosti byli i někteří mladí praktikující členové Klubu Za starou Prahu, kteří se sami zúčastňovali vypisovaných soutěží.

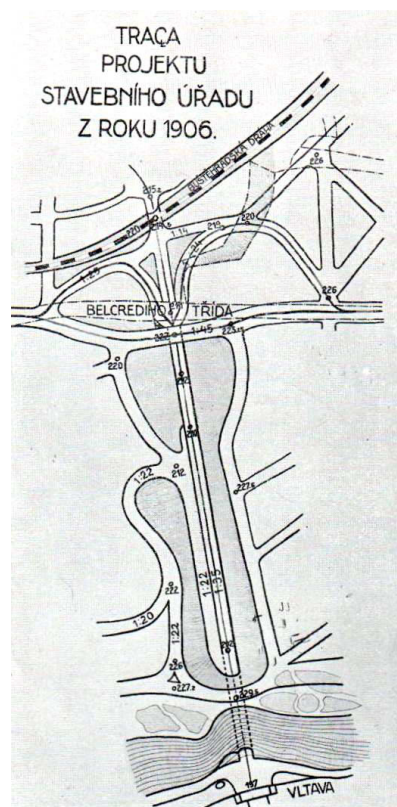
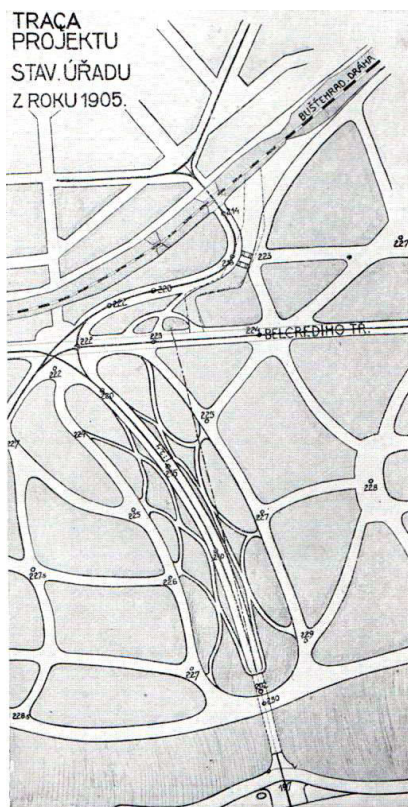
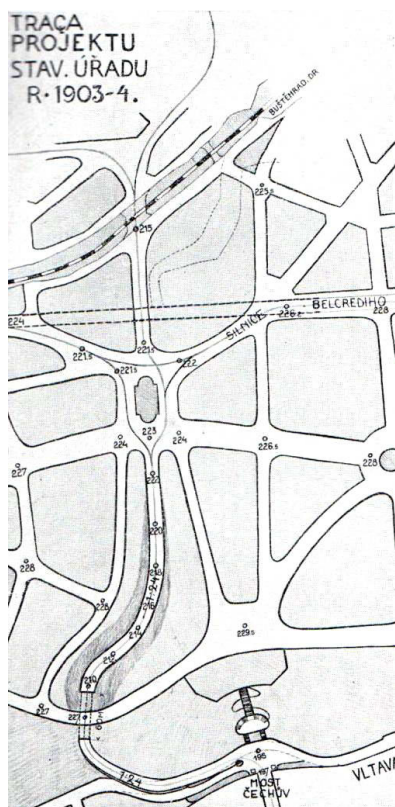
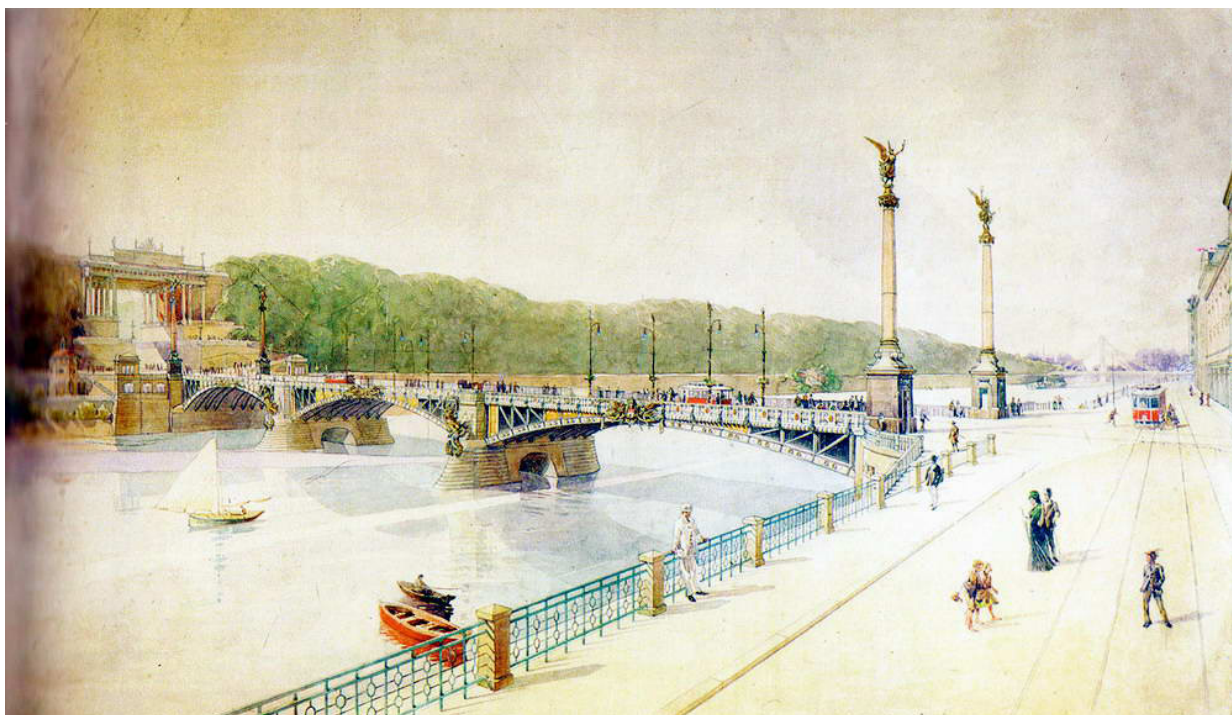
Následně se sice rozhořely další dispute, zda bude lepší učinit tak formou průkopu či tunelu, nicméně o vedení trasy se již téměř nepolemizovalo – Koulova myšlenka protažení asanační osy byla považována za optimální řešení.

Teprve v druhém plánu s sebou toto nutné komunikační prodloužení reprezentativního asanačního bulváru, Staroměstského náměstí a v odvážnějších projektech i náměstí Václavského neslo vize monumentálního zastavění Letné, či alespoň velkorysého pojetí vstupní brány do nové pražské čtvrti. Vize monumentálních budov na Letné tedy nevznikly z důvodu pouhého chtění a dostatku volného prostoru. I když pochopitelně také tyto faktory sehrály svou roli. Doba byla nakloněna architektonickým vizím zhmotňujícím národní identitu a hrdost, a území nad Vltavou v těsné blízkosti Hradčan se pro tyto tendence jevílo jako ideální. Velmi rychle se ostatně upustilo od původního plánu zastavět Letnou rodinnými domky v zahradách, neboť se ukázalo, že plochu pláň je možné využít k daleko viditelnějším a symboličtějším projektům. Nejprve se architekti spokojili s vypořádáním Mikulášské třídy (srov. Koulovy vstupní brány [obr. 2/140], projekt Antonína Wiehla [obr. 2/141] a Jana Vejrycha [obr. 2/142, 2/143]), později však přešli k projektům celých výstavních komplexů. Balšánkovy návrhy (ve kterých pokračoval i za války [obr. 2/144, 2/145]) sice dotáhly míru velkoleposti³⁹⁴ poněkud ad absurdum, v souvislosti s dobovým názorem však nešlo o žádný velký výstřelek, nebo o rozporuplné téma, jako v případě Malé Strany. Letná byla zkrátka považována za ideální místo pro moderní výstavbu, jako volné pole, na kterém může architektura a urbanismus 20. století zanechat svůj odkaz. I z hlediska zásahu do pražského panoramatu, a konkrétně panoramatu Hradčan, byla zástavba na Letné chápána v poměrně příznivém světle. Na rozdíl od Malé Strany, kde řada odborníků i laiků brojila proti narušení „malebné drúzy“ hradčanské podnože, se projektovaná zástavba nad Čechovým mostem v předválečném období nesetkávala s tak urputnými odpůrci. Důraznější debaty se v tomto smyslu začaly projevoovat teprve o několik let až desetiletí později. Myšlenka reprezentativní zástavby na Letné se ostatně udržela ještě velmi dlouho, přežila tak vlastně ideu, která stála za jejím vznikem, tedy projekt přímého propojení centra Prahy s Letnou a severními předměstími. Když se totiž s příchodem dvacátých let 20.století, otázka letenské komunikace znovu a palčivě dostala do popředí, začalo docházet k postupným změnám názorů na vedení této trasy. S novou dobou, novým uspořádáním Prahy i proměnou dopravních prostředků došlo k zásadnímu přehodnocení předválečných řešení až bylo nakonec od Koulovy ideje upuštěno zcela. Vize využití Letenské pláň pro reprezentativní výstavbu však zůstala a v souvislosti se vznikem samostatné republiky se tato myšlenka, jak se přesvědčíme, dokonce stala jedním ze zásadních pilířů projektování a regulování Velké Prahy.

³⁹⁴ Tímto slovem ostatně opakovaně popsal architektovy vize také dobový recenzent časopisu Architektonický obzor, píšíci pod zkratkou F. /F., Sny o Praze (pozn. 385), s. 22-23.



- 2/103 Jan Koula, projekt letenské komunikace průkopem – pohled na vstupní bránu, 1897. Foto: Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem, *Architektonický obzor* IX, 1910, s. 13.
- 2/104 Jan Koula, projekt letenské komunikace průkopem – geometrické řešení projektu, 1897. Foto: Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem, *Architektonický obzor* IX, 1910, s. 14.
- 2/105 Jan Koula, projekt letenské komunikace průkopem – rozvedení komunikace za příčinou zmírnění spádu, 1897. Foto: Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem, *Architektonický obzor* IX, 1910, s. 14.

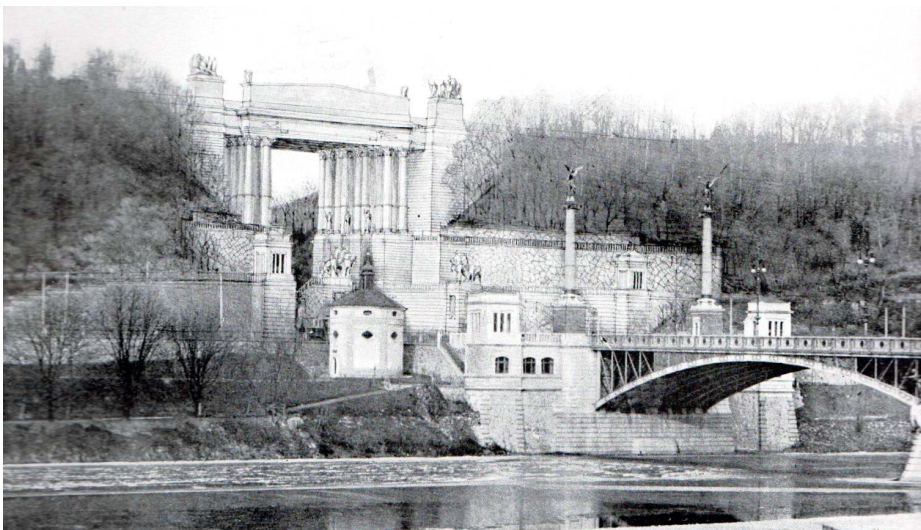
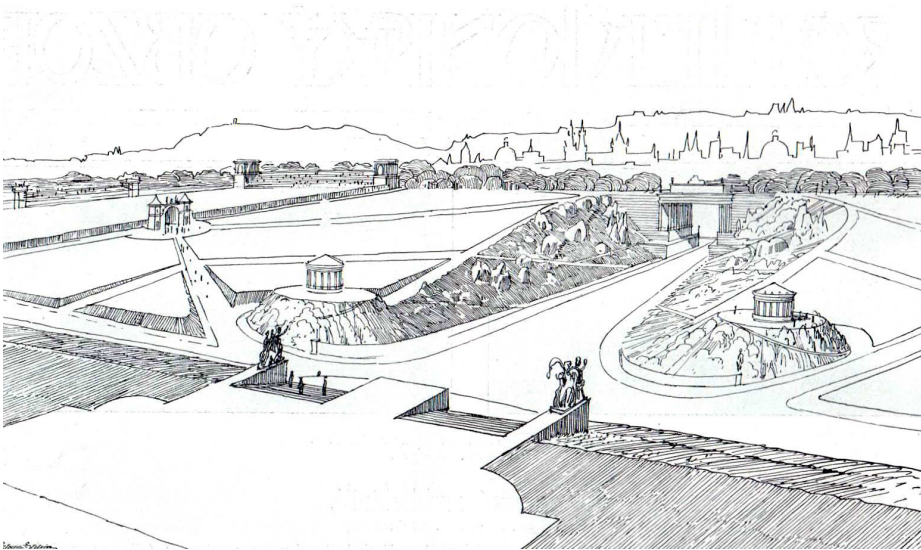
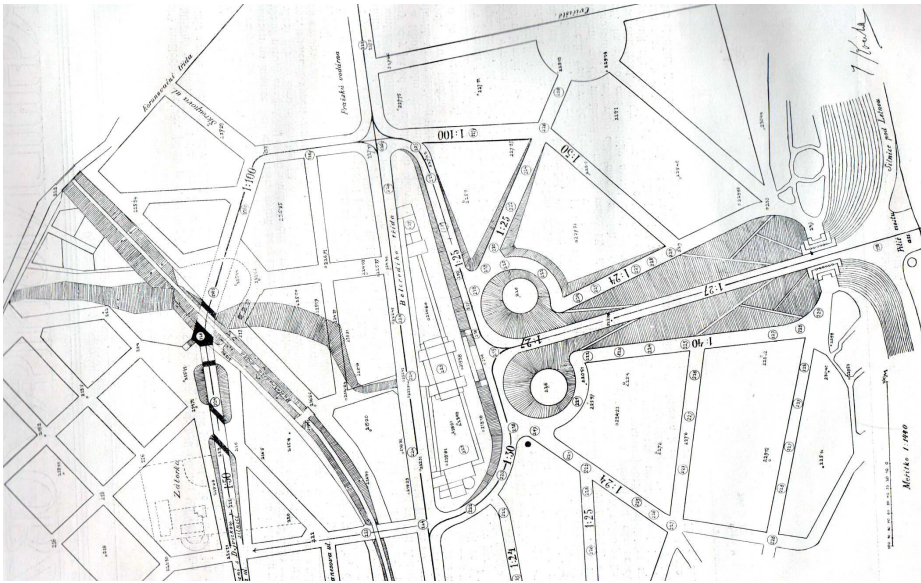


2/106 Jan Koula, projekt letenské komunikace průkopem – pohled od mostu Svatopluka Čecha, 1907. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Letná. Historie a vývoj prostoru* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2007, s. 53.

2/107 Trasa letenské komunikace podle projektu městského stavebního úřadu, 1903-1904. Foto: Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910, *Architektonický obzor* XI, 1912, s. 53.

2/108 Trasa letenské komunikace podle projektu městského stavebního úřadu, 1905. Foto: Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910, *Architektonický obzor* XI, 1912, s. 53.

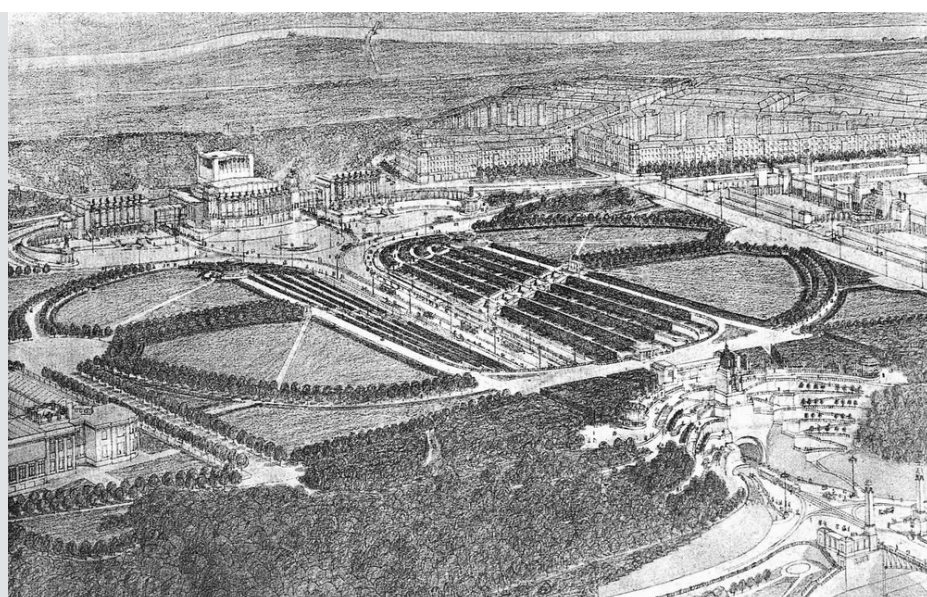
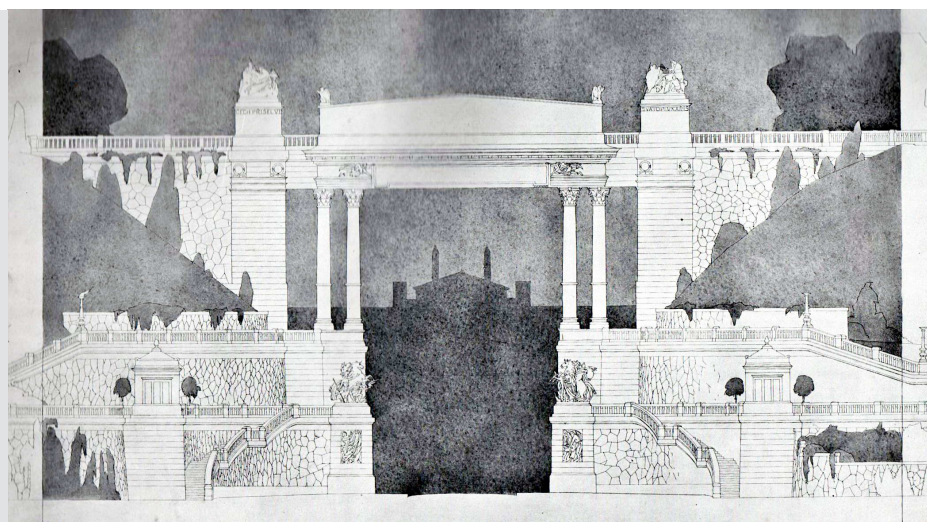
2/109 Trasa letenské komunikace podle projektu městského stavebního úřadu, 1906. Foto: Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910, *Architektonický obzor* XI, 1912, s. 54.



2/110 Jan Koula, polohopisný plán na úpravu Letenské pláně, 1907. Foto: Alois Čenský, Návrh na úpravu Letenské pláně dle prof. Kouly, *Architektonický obzor* VI, 1907, s. 30.

2/111 Jan Koula, projekt letenské komunikace průkopem – perspektivní pohled z Letné směrem k asanačnímu mostu, 1907. Foto: Alois Čenský, Návrh na úpravu Letenské pláně dle prof. Kouly, *Architektonický obzor* VI, 1907, s. 34.

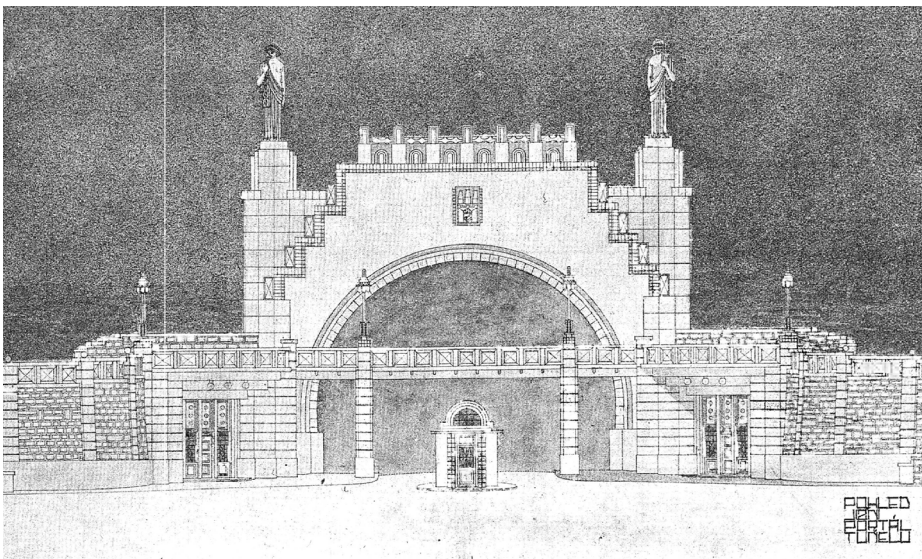
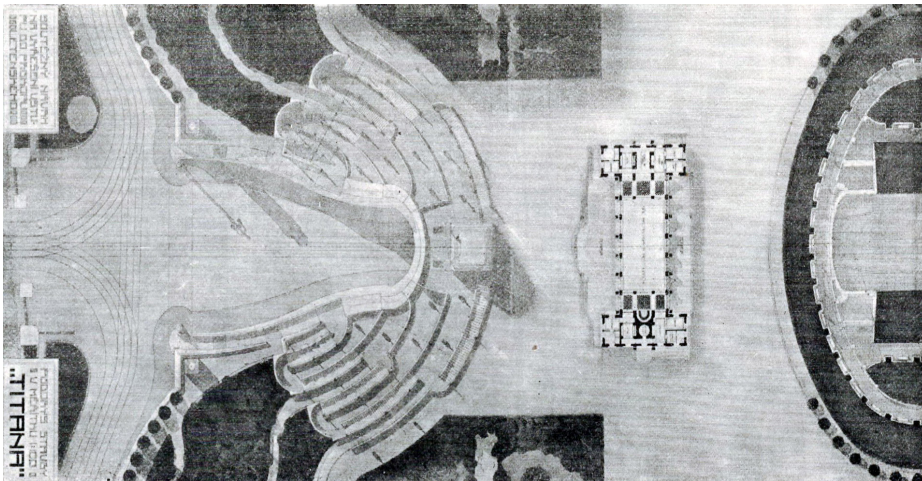
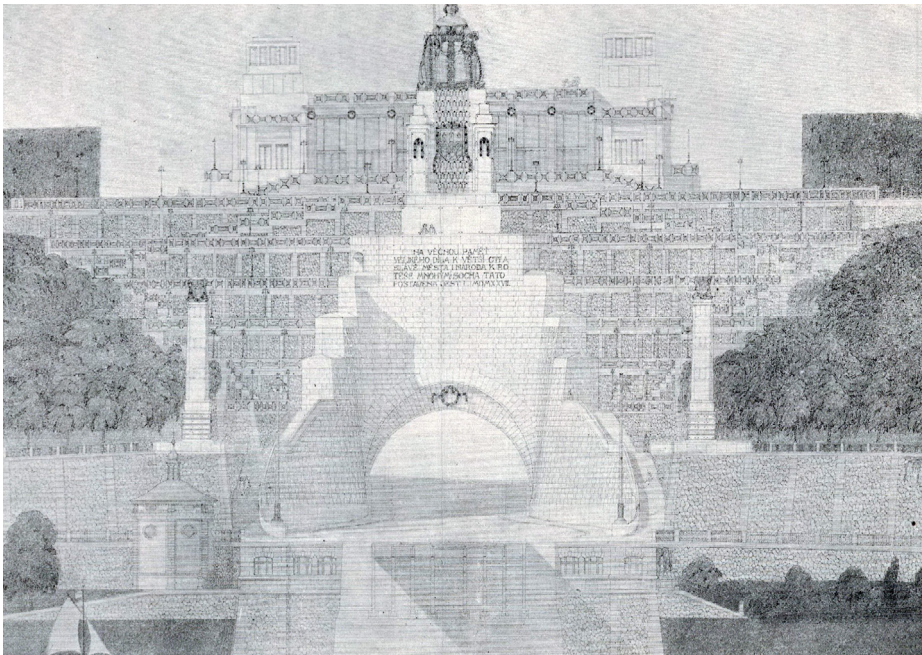
2/112 Jan Koula, návrh brány průkopu letenského – zakres do fotografie. Foto: Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem, *Architektonický obzor* IX, 1910, t. 21.



2/113 Jan Koula, návrh brány průkopu letenského – model. Foto: Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem, *Architektonický obzor* IX, 1910, t. 21.

2/114 Jan Koula, návrh brány průkopu letenského – pohled. Foto: Alois Čenský, O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem, *Architektonický obzor* IX, 1910, t. 23.

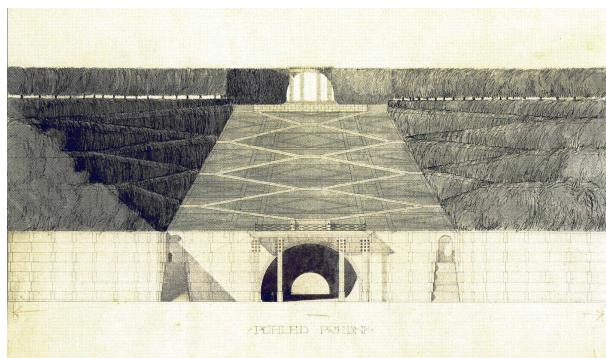
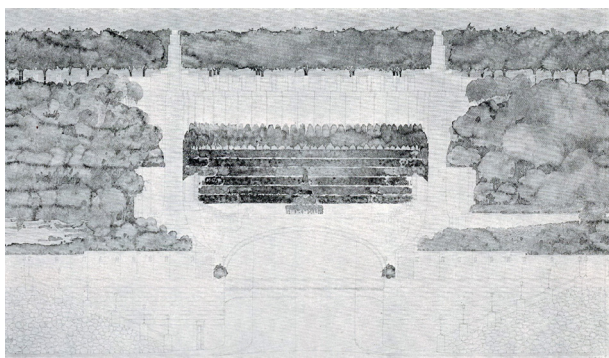
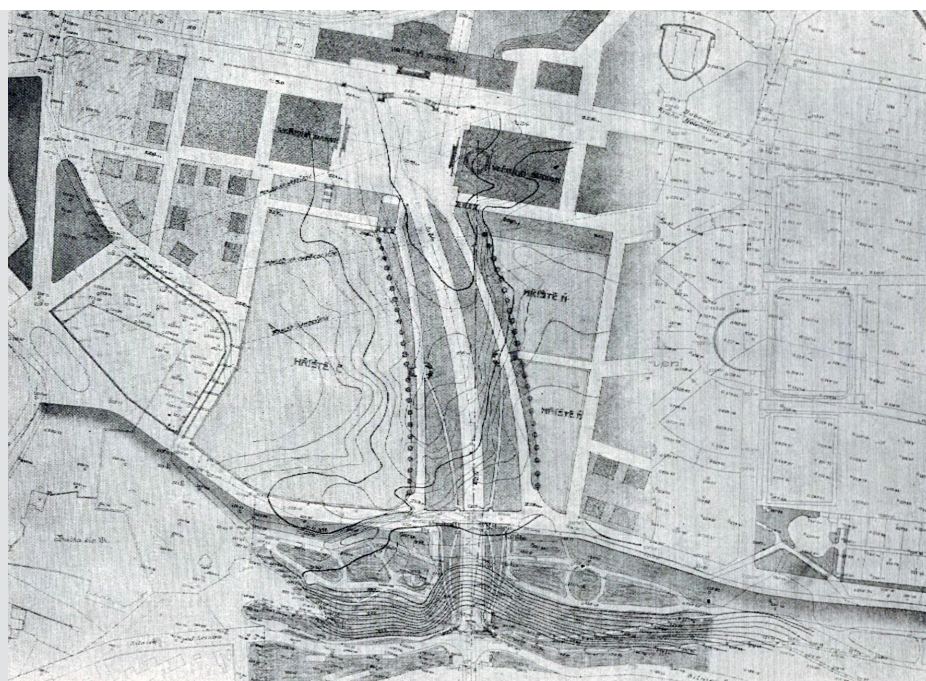
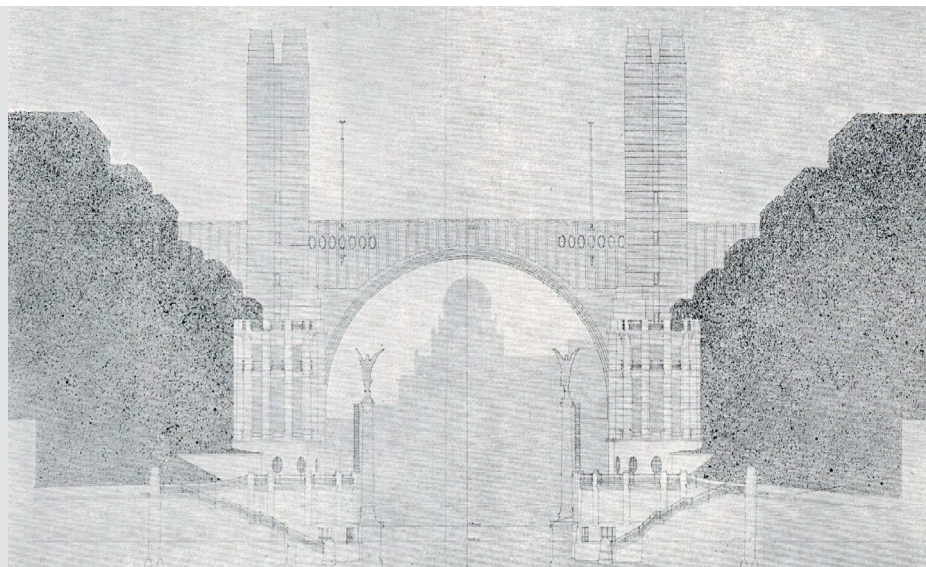
2/115 Antonín Engel, ideální projekt na úpravu Letné – celkový pohled, 1909. Foto: Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem, *Styl* II, 1909, s. 69.



2/116 Antonín Engel, návrh vstupu na Letnou tunelem – přední pohled, 1909. Foto: Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem, *Styl* II, 1909, s. 71.

2/117 Antonín Engel, návrh vstupu na Letnou tunelem – půdorys, 1909. Foto: Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem, *Styl* II, 1909, s. 72.

2/118 Jan Zázvorka – Otakar Pokorný, návrh vstupu na Letnou tunelem – přední pohled, 1909. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Letná. Historie a vývoj prostoru* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2007, s. 81.

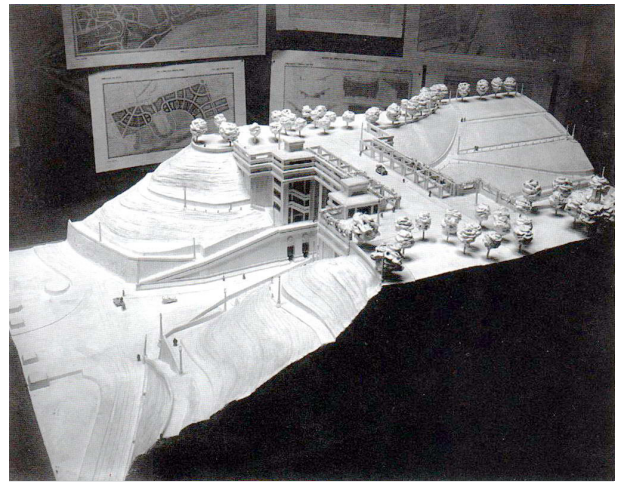
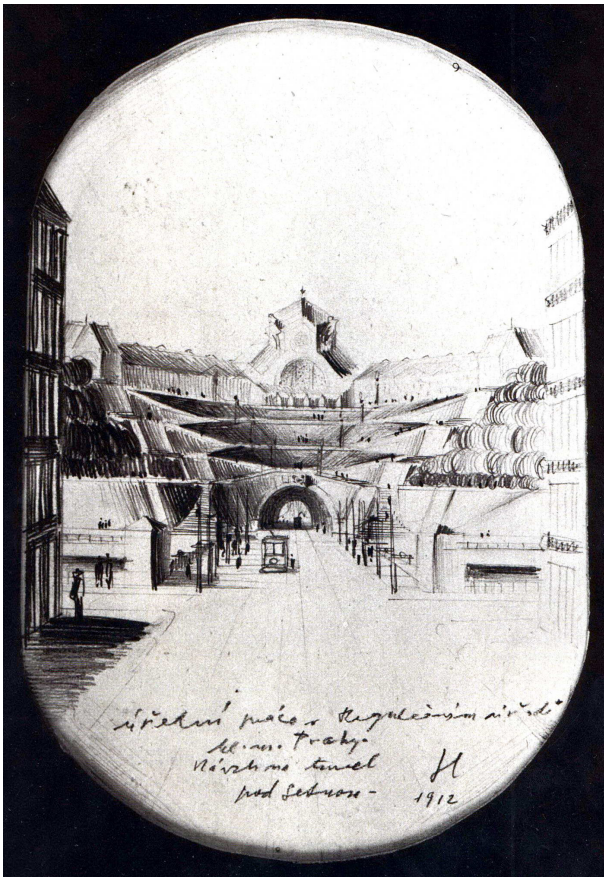


2/119 Bohumil Hübschmann, návrh vstupu na Letnou průkopem – přední pohled, 1909. Foto: Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem, *Styl II*, 1909, s. 83.

2/120 Bohumil Hübschmann, návrh vstupu na Letnou průkopem – půdorys, 1909. Foto: Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem, *Styl II*, 1909, s. 84.

2/121 Jan Šachl, návrh vstupu na Letnou tunelem – přední pohled, 1909. Foto: Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem, *Styl II*, 1909, s. 74.

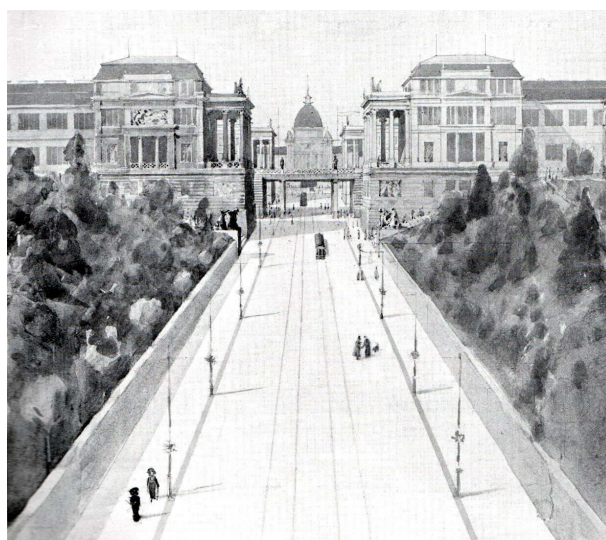
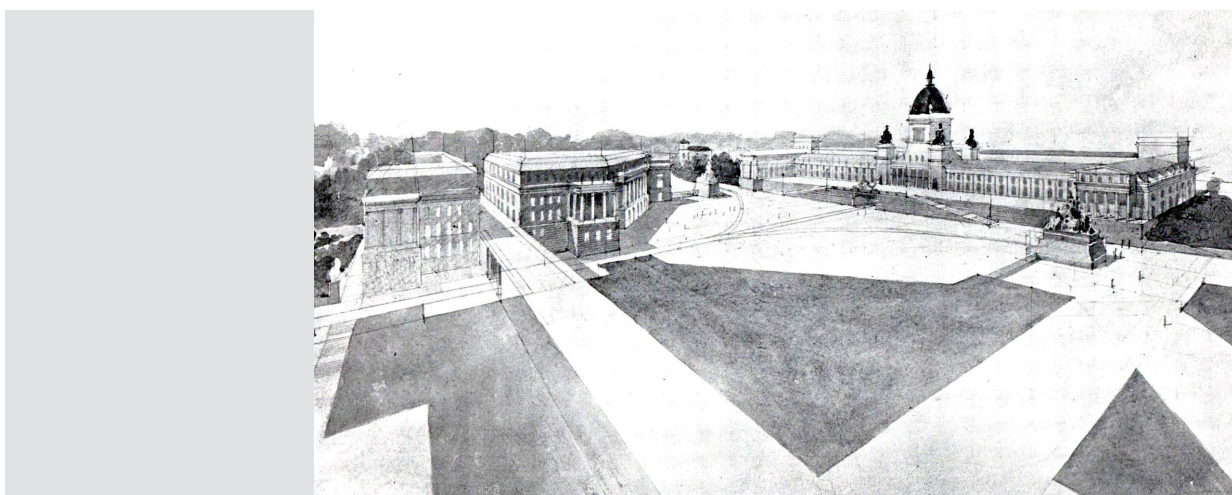
2/122 Pavel Janák, návrh vstupu na Letnou tunelem – přední pohled, 1909. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Letná. Historie a vývoj prostoru* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2007, s. 56.



2/123 Vlastislav Hofman – Vilém Dvořák, projekt letenského průkopu – perspektiva z dnešní Pařížské ulice, 1912. Foto: Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 51.

2/124 Vlastislav Hofman – Vilém Dvořák, projekt letenského průkopu – model brány, 1912. Foto: Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 54.

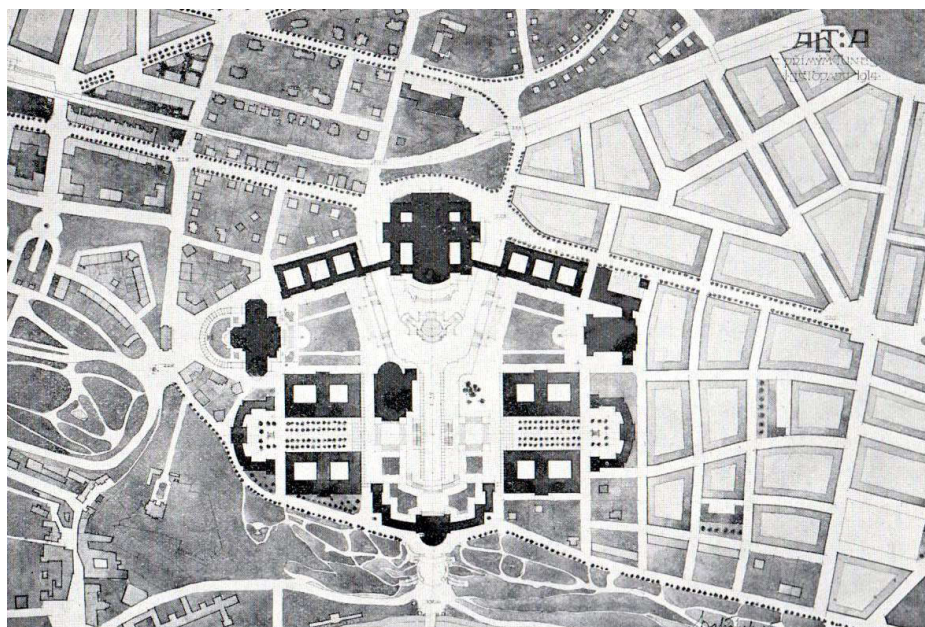
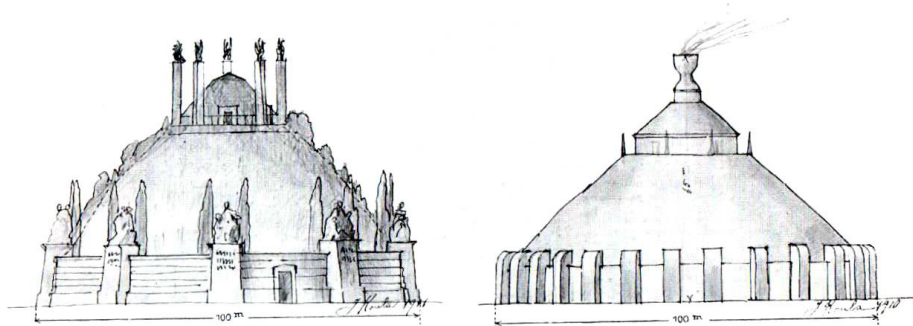
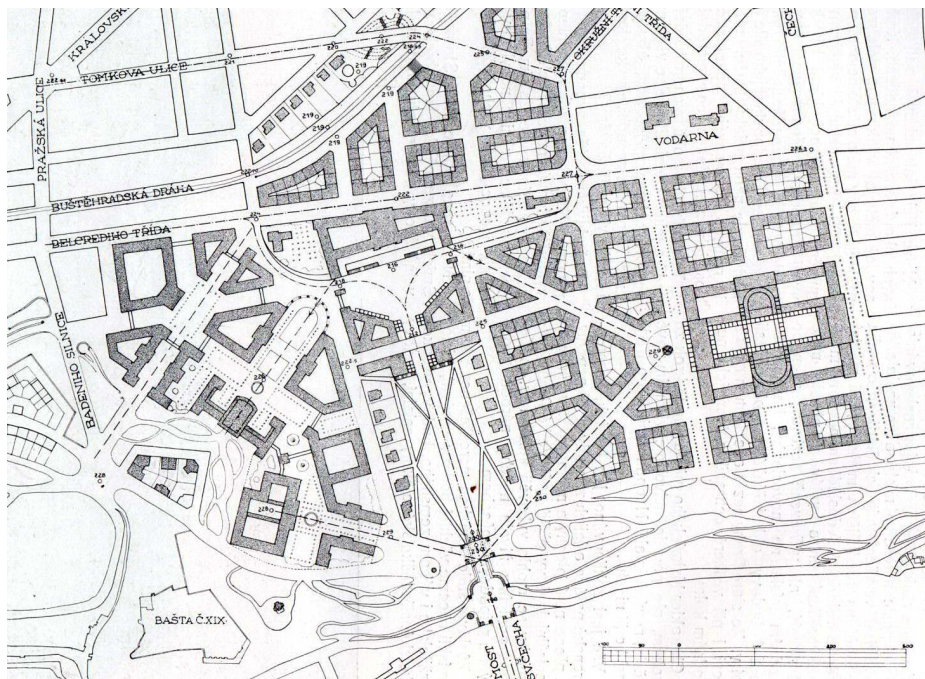
2/125 Vlastislav Hofman – Vilém Dvořák, projekt letenského průkopu – izometrický pohled na úpravu Letné, 1912. Foto: Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 56.



2/126 Jan Koula, projekt letenské komunikace a zástavby pláně – celková situace, 1909-1910. Foto: Projekt arch. prof Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910, *Architektonický obzor* XI, 1912, s. 20.

2/127 Jan Koula, návrh průkopu letenského – pohled na náměstí zakončující průkop u třídy Belcrediho, 1910. Foto: Projekt arch. prof Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910, *Architektonický obzor* XI, 1912, t. 10.

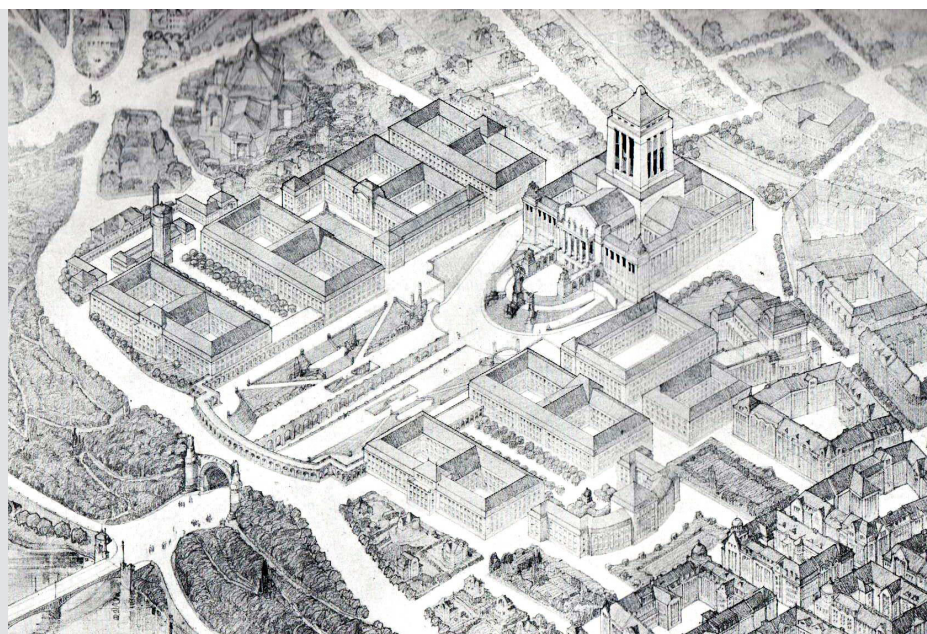
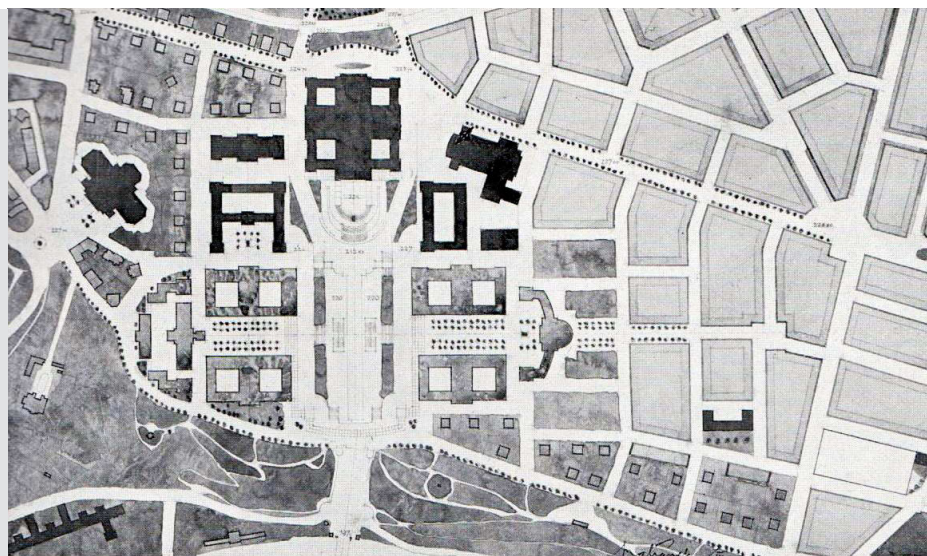
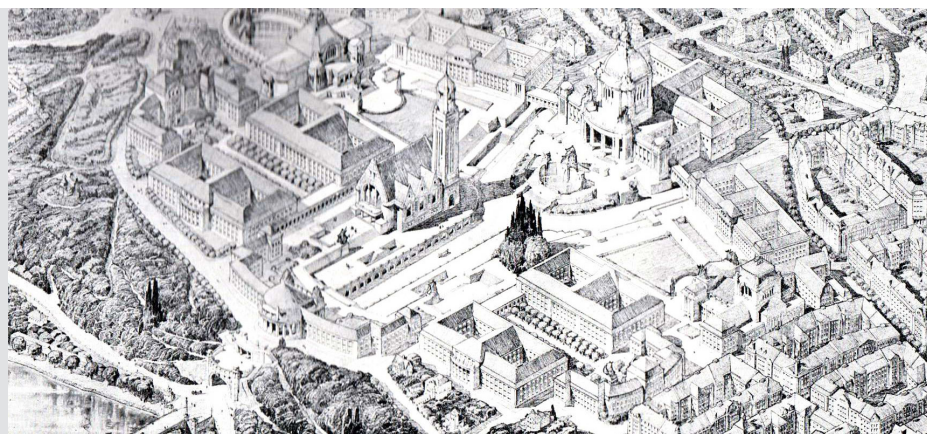
2/128 Jan Koula, návrh průkopu letenského – pohled průkopem od brány, 1910. Foto: Projekt arch. prof Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910, *Architektonický obzor* XI, 1912, t. 13.



2/129 Jan Koula, projekt letenské komunikace a zástavby pláně – celková situace, 1909-1910. Foto: Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910, *Architektonický obzor* XI, 1912, s. 39.

2/130 Jan Koula, náčrt památníku věnovaného oslavě myšlenky sokolské a její tvůrcův a náčrt památníku věnovaného myslence husitského hnutí, 1909-1910. Foto: Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910, *Architektonický obzor* XI, 1912, s. 99.

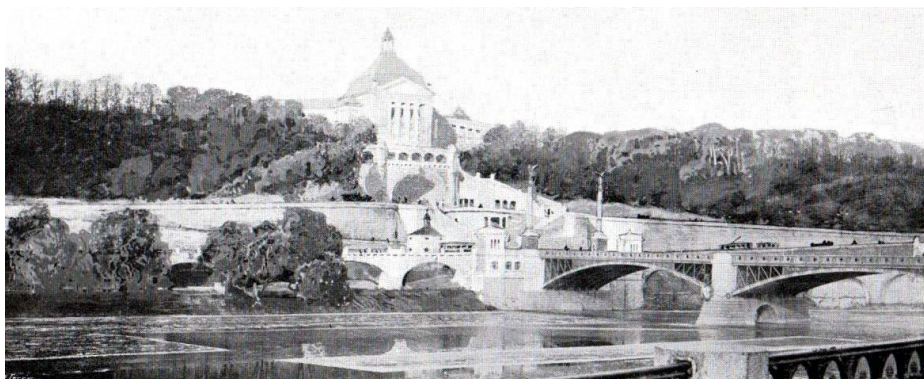
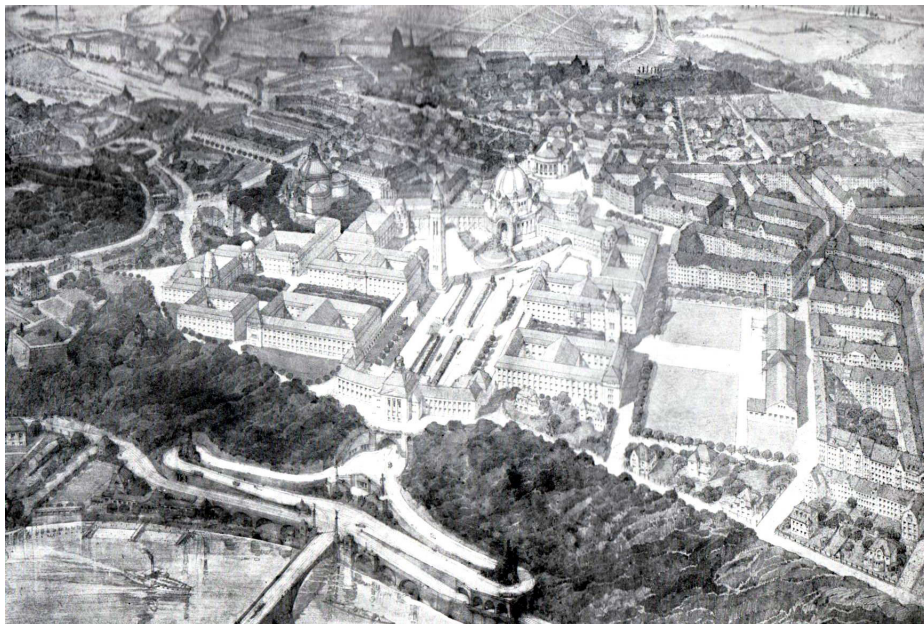
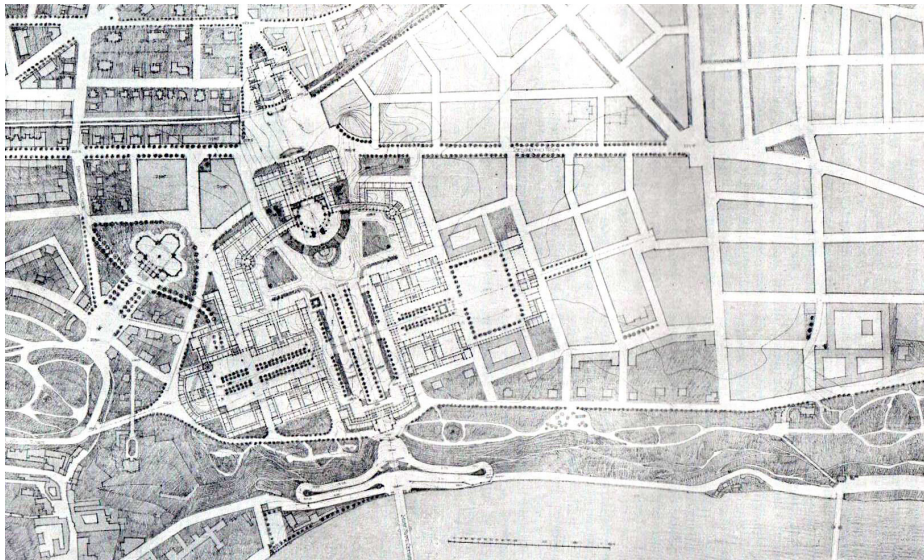
2/131 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné – alternativa I, 1915. Foto: Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XIV, 1915, s. 40.



2/132 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné – alternativa I, 1915. Foto: Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XIV, 1915, t. 18.

2/133 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné – alternativa II, 1915. Foto: Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XIV, 1915, s. 41.

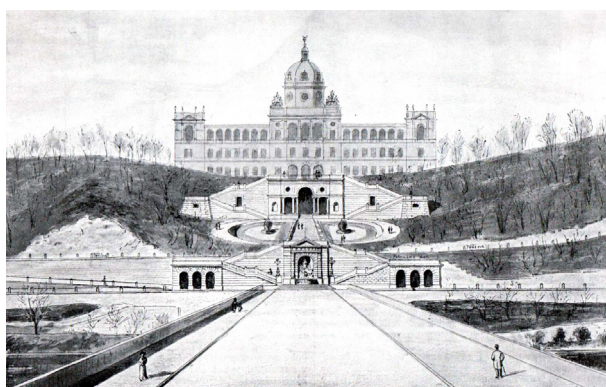
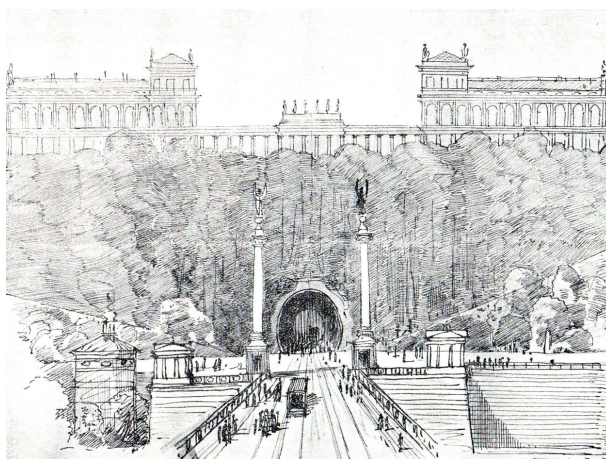
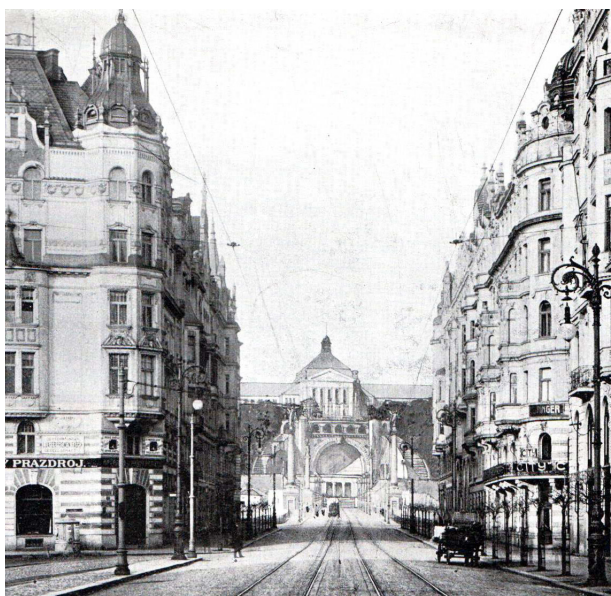
2/134 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné – alternativa II, 1915. Foto: Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XIV, 1915, t. 19.



2/135 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné – alternativa III, 1915. Foto: Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XIV, 1915, s. 54.

2/136 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné – alternativa III, 1915. Foto: Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XIV, 1915, t. 23.

2/137 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné – pohled ze staroměstského nábřeží, alternativa III, 1915. Foto: Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XIV, 1915, s. 53.

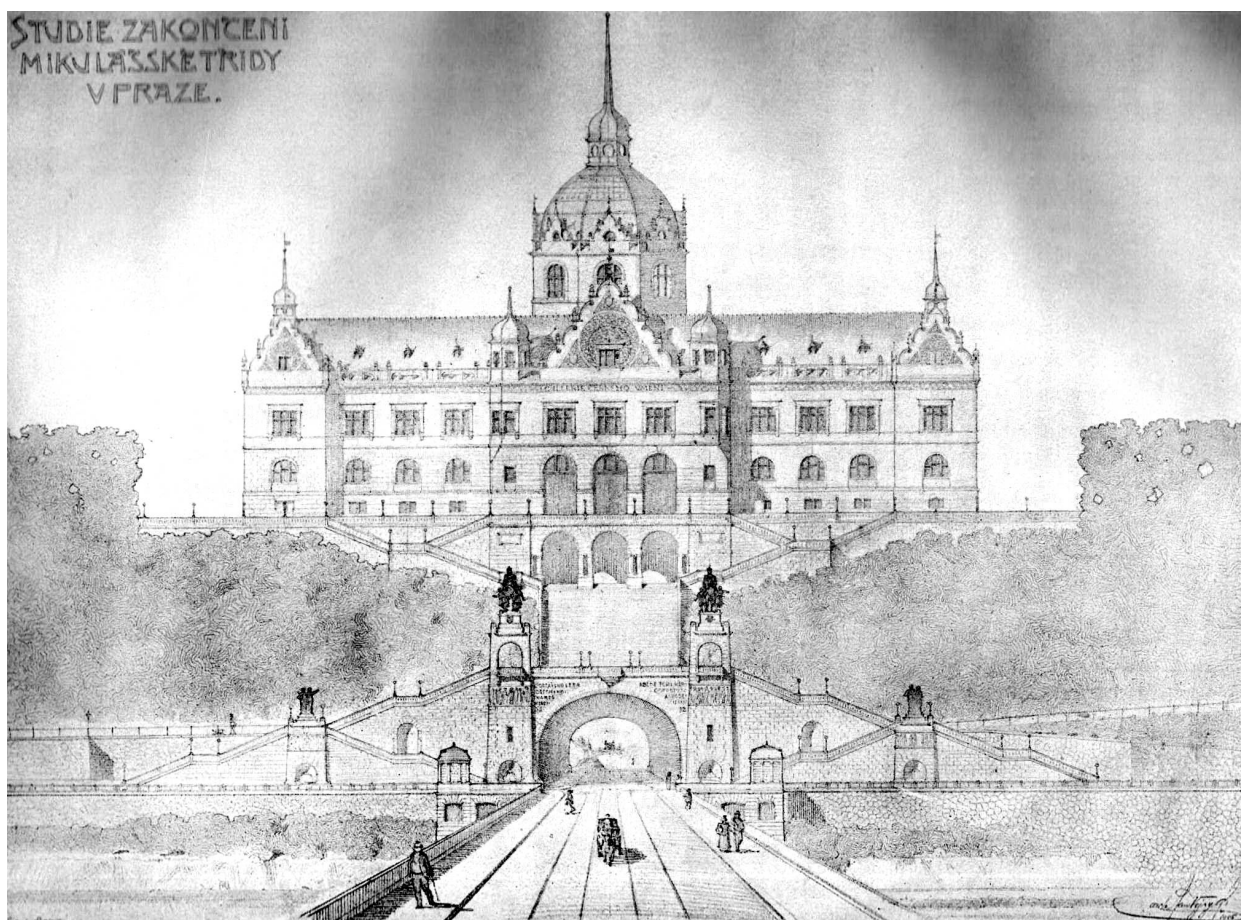
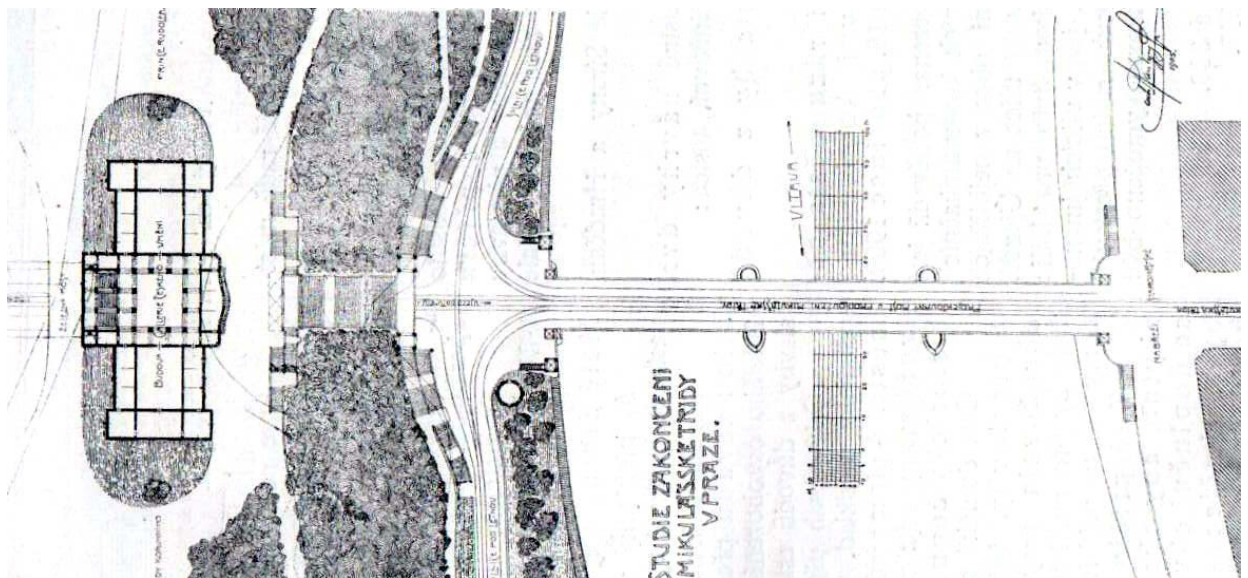


2/138 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné – pohled z rozhledny na Petříně, alternativa III, 1915. Foto: Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XIV, 1915, s. 64.

2/139 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné – pohled z třídy Mikulášské, alternativa III, 1915. Foto: Antonín Balšánek, Tři návrhy pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XIV, 1915, s. 63.

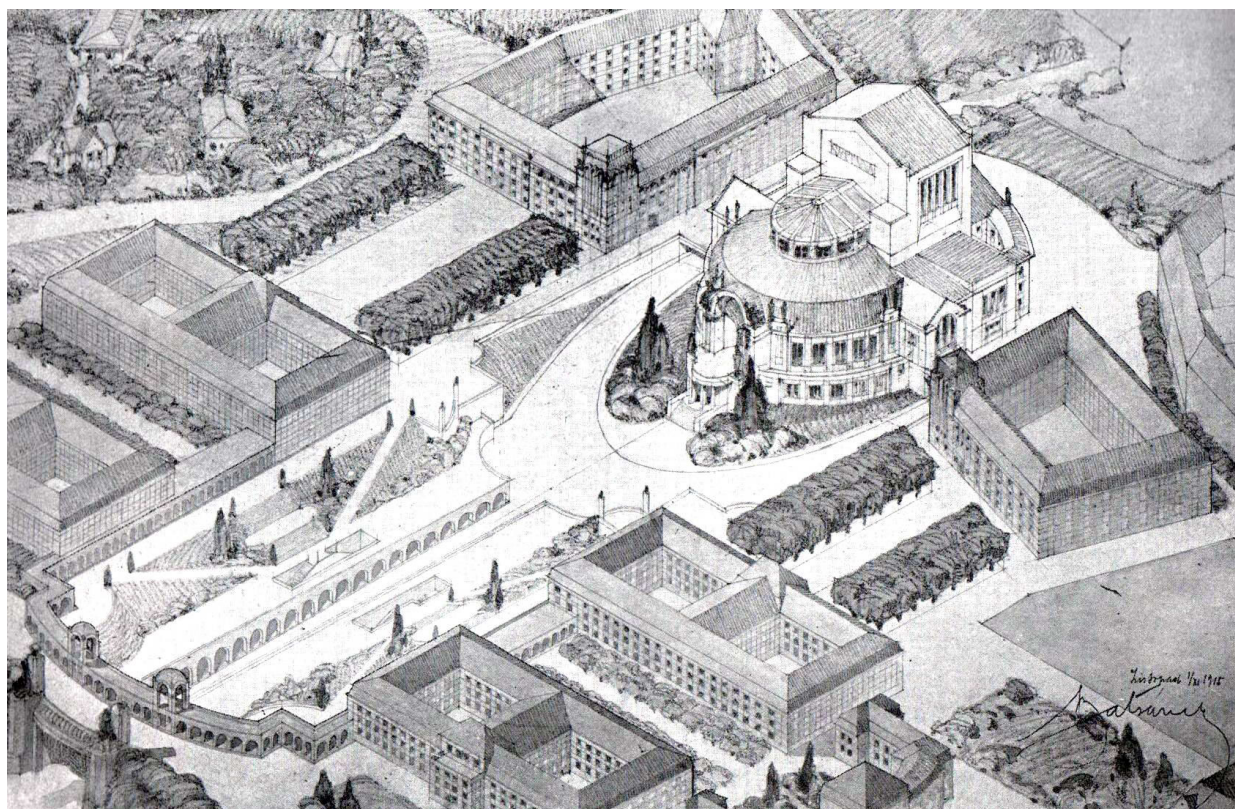
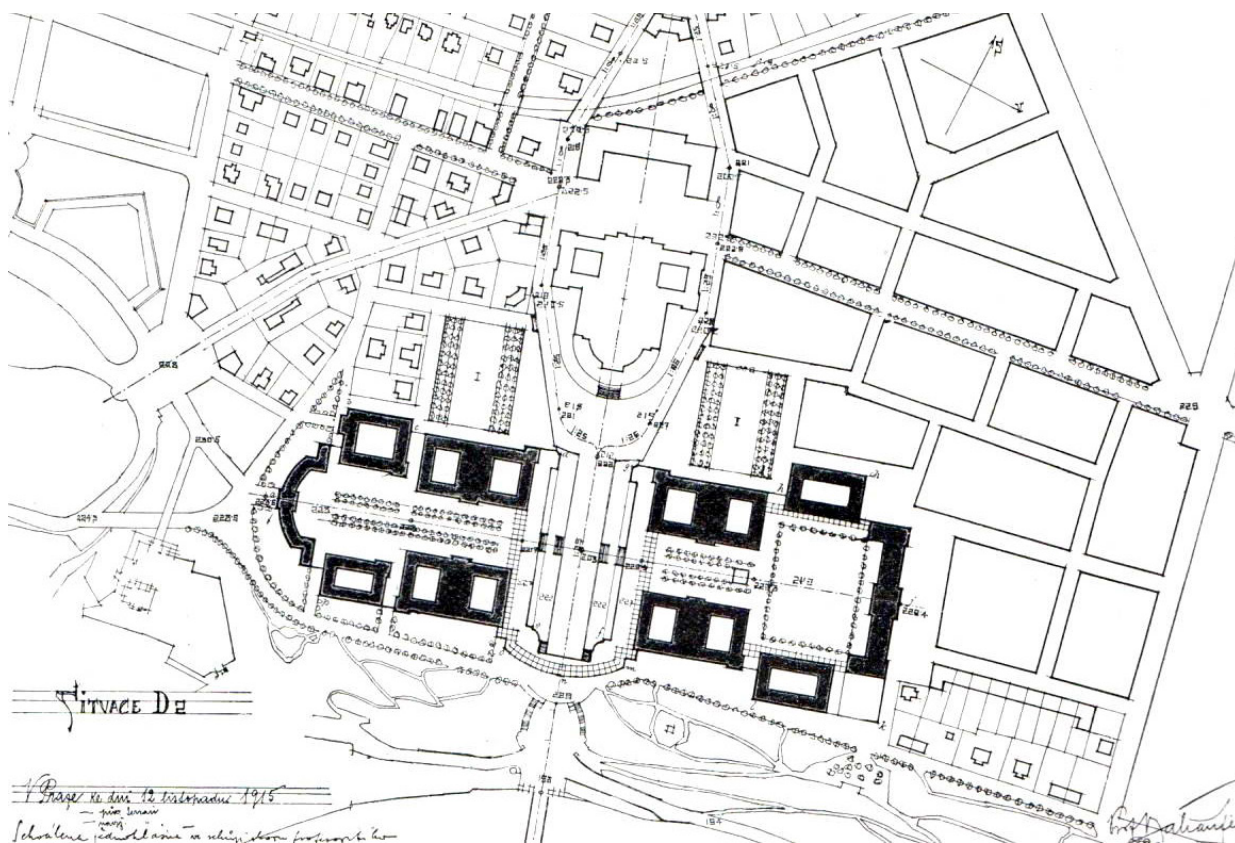
2/140 Jan Koula, skizza české techniky na Letné, 1905. Foto: A. Wiehl, K otázce umístění české university na Letné, *Architektonický obzor* IV, 1905, s. 46.

2/141 Antonín Wiehl, skizza úpravy vstupu na Letnou s budovou české university, 1905. Foto: A. Wiehl, K otázce umístění české university na Letné, *Architektonický obzor* IV, 1905, s. 45.



2/142 Jan Vejrych, studie zakončení Mikulášské třídy s budovou galerie českého umění, 1906. Foto: Jan Vejrych, Studie zakončení Mikulášské třídy v Praze I, *Architektonický obzor* V, 1906, s. 106.

2/143 Jan Vejrych, studie zakončení Mikulášské třídy s budovou galerie českého umění, 1906. Foto: Jan Vejrych, Studie zakončení Mikulášské třídy v Praze I, *Architektonický obzor* V, 1906, t. 11.



2/144 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné, 1916. Foto: Antonín Balšánek, Nová skizza na vybudování c. k. České vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XV, 1916, s. 33.

2/145 Antonín Balšánek, studie k umístění české vysoké školy technické na Letné, 1916. Foto: Antonín Balšánek, Nová skizza na vybudování c. k. České vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XV, 1916, s. 33.

3 Vznik první republiky, nové úkoly a urbanistický kontext v hlavním městě Praze

Ve druhé kapitole byl v několika tématických okruzích nastíněn vývoj debat nad urbanistickými regulacemi a projekty pro pražská nábřeží a návrší nad Vltavou. Jak z textu vyplynulo, názory na územní utváření Prahy znatelně proměňovaly už během let předválečných. K dalším a ještě výraznějším změnám mělo nicméně dojít zejména v souvislosti s politickými událostmi na konci první světové války – tedy se zrodem samostatného Československa. Poválečnému kontextu pražského územního plánování, jemuž vévodil například vznik Velké Prahy nebo ustanovení Státní regulační komise, a který vedl ke zcela novým urbanistickým úkolům a cílům, se bude věnovat následující část textu.

Období vzniku první republiky znamenalo pro Prahu jako hlavní město nového samostatného státu řadu správních a v návaznosti také urbanistických změn. Jednou z klíčových událostí bylo sloučení Prahy s věncem předměstí prostřednictvím zákona č. 114/1920 Sb. n. a z. o vzniku tzv. **Velké Prahy**. Na jeho znění spolupracovaly odborné architektonické korporace, jako byla Společnost architektů, Klub Za starou Prahu nebo později i Klub architektů.³⁹⁵ Své návrhy podala i obec pražská.³⁹⁶ Národnímu shromáždění byl zákon předložen už v listopadu 1918. V únoru 1920 byl přijat a od 1. ledna 1922 vešel v platnost.³⁹⁷ Spolu s dalšími prováděcími nařízeními sloučil dosavadní Prahu s 37 předměstskými obcemi v jeden administrativní a územní celek pod názvem Hlavní město Praha, pro který se vžilo pojmenování Velká Praha. Rozloha hlavního města se tímto krokem zvětšila více než osmkrát (ze 2.101 ha v roce 1918 na 17.145 ha v roce 1922) a počet obyvatel narostl téměř třikrát (ze 223 tisíc obyvatel v roce 1918 na 667 tisíc obyvatel v roce 1922).³⁹⁸

Sloučením Prahy s předměstskými obcemi tak konečně, po desetiletích tužeb, ustoupily administrativní překážky dosud bránící uchopení hlavního města Prahy jako urbanistického celku, po kterém volaly různé iniciativy už od 19. století.³⁹⁹ Mělo dojít rovněž k naplnění dlouho pocíťované potřeby jednotného a centrálně koordinovaného rozvoje města, a to sice prostřednictvím **Státní regulační komise pro hlavní město Prahu s okolím**⁴⁰⁰. Návrhy vládě na zřízení kýženeho ústředního územně plánovacího orgánu podaly opět Společnost architektů, Klub architektů, Spolek inženýrů

³⁹⁵ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/1 (pozn. 19), s. 9.

³⁹⁶ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/1 (pozn. 19), s. 14.

³⁹⁷ Jiří Hruža, Město Praha (pozn. 26), s. 267.

³⁹⁸ George L. Pepler, Dopravní problém ve vztahu ke stavbě měst a krajinnému řešení, *Styl* XI/XVI, 1931-1932, s. 64. Miloš Vaněček, Velkoměsto a vliv dopravy na jeho regulaci, *Architekt SIA* XXVIII, 1929, s. 18.

³⁹⁹ Pamětní spis Spolku architektů a inženýrů a Umělecké besedy z roku 1895, Pamětní spis Spolku architektů a inženýrů v Království českém z roku 1873, Rozvoj velkoměsta Vladimíra Zákrejse atp. /Vladimír Zákrejse, Rozvoj velkoměsta. Příspěvek k řešení problému Velké Prahy, in: *Sbirka přednášek a rozprav technických a hospodářských*, Praha 1922.

⁴⁰⁰ Složení komise v prvním období (1920–1923): J. Sakař (předseda), E. Mölzer (místopředseda), A. Balšánek (od roku 1921 nahrazen B. Hübschmannem), A. Engl, O. Knot, I. Procházka, J. Stiebral, J. Záhorský a J. Záruba-Pfeffermann (od roku 1922 nahrazen A. Novým); v období od roku 1923: E. Mölzer (předseda), B. Hübschmann (místopředseda), A. Engel, P. Janák, A. Nový, L. Procházka (od roku 1925 místopředseda), V. Stieber, J. Záhorský a J. Zlatník (od roku 1928 místopředseda).

a architektů, Technicko hospodářská jednota a pražská obec. Přípravných prací se účastnil i Klub Za starou Prahu⁴⁰¹. Šlo tedy většinou o organizace, které se v otázkách optimální organizace urbanistického plánování Prahy angažovaly již o mnoho let dříve, až nyní však mohly být vyslyšeny do důsledků.

Nejdůležitějším úkolem odborné devítičlenné Státní regulační komise, podřízené ministerstvu veřejných prací a ustavené nakonec současně s rozhodnutím o Velké Praze, respektive o den dříve, pochopitelně bylo zajistit vypracování generálního regulačního plánu Velké Prahy a koordinovat úpravy jednotlivých pražských území tak, aby „byl zaručen jednotný stavební rozvoj Prahy a okolí se zřetelem na potřeby hospodářské a s hlediska uměleckého i zdravotního (...)“⁴⁰². Jak připomněla Společnost architektů, „zkušenosti z velkých regulací (Paříž, Vídeň, Berlín, ...) ukázaly, že vedle zdatnosti umělecko-technologické je to schopnost organizační, která (...) rozhoduje“⁴⁰³. Byl proto kladen velký důraz na to, aby se členové komise své práci mohli cele věnovat a z toho důvodu měla být jejich funkce také řádně ohodnocena.⁴⁰⁴ Učiněno zadost bylo i požadavku mezioborové spolupráce, neboť v komisi zasedali nejen architekti a urbanisté, ale také dopravní a stavební inženýři, hygienik, zástupci města a průmyslových svazů.⁴⁰⁵ Na složení komise bylo také možné vysledovat postupnou změnu směřování k moderním urbanistickým tendencím. Prvním předsedou byl zvolen konzervativní Josef Sakař, kterému sekundoval generačně i ideově spřízněný Antonín Balšánek. Volba obou mužů vycházela z faktu, že jak Balšánek, tak Sakař, jako vítězové urbanistických soutěží ze začátku století již poměrně dlouhou dobu spolupracovali na vyvážení regulačních plánů pro Staré Město a Malou Stranu. Od prvních soutěží však uběhlo téměř dvacet let a tak tyto pány začala záhy střídat nová generace. Sítil zejména vliv Wagnerových žáků – Bohumila Hübschmanna a Antonína Engela, kteří se z pozice elévů zmíněných prvních regulačních soutěží dostali do role uznávaných a úspěšných architektů.

Podobně **pestré rozložení názorů** jako v SRK bylo možné vypočítat pochopitelně v rámci celé pražské architektonicko-urbanistické scény. Role moderny se začala projevat už před vznikem samostatného Československa, avšak teprve zázemí v novém státě dalo vzniknout hojné spolkové činnosti a dalším základnám pro rozvoj a publikaci odborných teorií a názorů. Jedním ze spolků, ve kterém se už od ledna 1919 začali setkávat důležité osobnosti nové generace byla „Společnost architektů“, mezi jejíž členy patřili Jan Kotěra, Josip Plečnik, Alois Dryák, Antonín Engel, Pavel Janák, Dušan Jurkovič, Jiří Kroha, Emil Králík, Ladislav Machoň, Otakar Novotný, Oldřich Tyl nebo Jan Zázvorka.⁴⁰⁶ Společnost architektů také záhy převzala časopis Styl⁴⁰⁷, který se stal její platformou. Z přátelského kroužku mladých absolventů vysoké školy technické se již v roce 1913 utvořil Klub architektů, jenž začal čtyři léta po vzniku republiky vydávat časopis Stavba. V roce 1922 začal vycházet i Stavitel – pod záštitou Sdružení stavební tvorby vzniklého kolem absolventů Akademie

⁴⁰¹ Jiří Kupka, Státní regulační komise a rozvoj Prahy, *Urbanismus a územní rozvoj* XII, 2009, č.6, s. 38.

⁴⁰² Jiří Kupka, Státní regulační komise a rozvoj Prahy (pozn. 401), s. 38.

⁴⁰³ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/1 (pozn. 19), s. 11.

⁴⁰⁴ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/1 (pozn. 19), s. 10.

⁴⁰⁵ Rostislav Švácha, Od moderny k funkcionalismu (pozn. 3), s. 162.

⁴⁰⁶ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/2 (pozn. 19), s. 2.

⁴⁰⁷ Původně vydávaný spolkem Mánes.

a Uměleckoprůmyslové školy. Starší generace se i po převratu soustřeďovala převážně ve Spolku inženýrů a architektů, kde byl už od roku 1902 vydáván Architektonický obzor, jako hlásná trouba konzervativního křídla naší architektonické scény. V roce 1919 pokročil časopis ke svému osmnáctému ročníku a roku 1922 změnil svůj název na Časopis československých architektů SIA. Kromě proměny názvu došlo i k určité obsahové změně směrem k větší pokrokovosti. Aby byl výčet součástí architektonicko-urbanistické scény úplný, je třeba zmínit ještě dvě seskupení německých architektů – Gemeinschaft deutscher Architekten a Metznerbund. Dále pochopitelně vycházel také Věstník stále čilého Klubu za Starou Prahu, který přinášel velké množství urbanistických projektů a studií ve jménu staré Prahy.⁴⁰⁸

Všechny tyto spolky a redakční rady časopisů chrlily pestrou názorovou změť jež vytvářela podhoubí debat a projektů pro budoucí Velkou Prahu. Jistý posun v nahlížení pražského plánování se však netýkal pouze aplikovaných urbanistických teorií, nýbrž také zesíleného⁴⁰⁹ vědomí významu Velké Prahy pro republiku. I T. G. Masaryk připomínal, že před městskými plánovalci stojí „krásný úkol vyplnit proctví Libušino (...), úkol udělat z Prahy město světové a středisko všech národů našeho státu“⁴¹⁰. Nová role města se mimo jiné promítla také do nových požadavků na funkční náplň exponovaných pražských lokalit, které měla Státní regulační komise rovněž urbanisticky rozřešit. Stejně jako dříve mezi tyto body zájmu patřila právě pražská nábřeží, Letná, okolí Hradu či Petřín. Na rozdíl od dřívějších dob však prvorepublikový stavební program na těchto územích formovala potřeba **nových institucí** nezbytných pro fungování samostatného státu (parlament, velvyslanectví či ministerstva). V některých případech znamenala změna funkční náplně pouze minimální změny v již vypracovaných projektech (srov. Hübschmannův návrh pro Emauzy [2/35 – 2/37]), ve většině případů však nové požadavky a změna okolností způsobily daleko větší, pro dosavadní plány mnohdy fatální, zvraty.

Tyto změny však pochopitelně nebyly způsobeny pouze novými požadavky na funkci území a objektů, nýbrž také překotným technickým vývojem v rámci městské infrastruktury. Obrovský dopad měl zejména **vzrůst dopravní frekvence** v městských ulicích, který šel ruku v ruce se zvětšením rozlohy města. Ještě palčivěji než kdy dřív se projevila nutnost zajistit komunikační spojení vzdálenějších částí Prahy s jejím středem. Vzhledem k výraznému nárůstu počtu automobilů⁴¹¹ však již bylo nutné hledat nejen jednotlivá řešení, nýbrž východiska, která by zapadala do komplexní inženýrsko-urbanistické dopravní strategie pro celou Velkou Prahu počítající s dynamikou příštího vývoje. Do urbanistických projektů se tak daleko více než kdy dříve začaly popisovat právě

⁴⁰⁸ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/2 (pozn. 19), s. 2-3.

⁴⁰⁹ Zesíleného ve smyslu rozšíření názoru na nutnou reprezentaci nového státu, nikoli ve smyslu gradace síly idejí. Z tohoto úhlu pohledu nejspíše zůstaly stále nepřekonány vize Antonína Balšánka vytvářené jak před rokem 1918, tak po něm.

⁴¹⁰ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/1 (pozn. 19), s. 3.

⁴¹¹ Počty automobilů v hlavním městě uváděné v dobových statistikách ukazují velmi svižný nárůst: v roce 1921 jich bylo v Praze 2.569, v roce 1928 13.430 a na přelomu 20. a 30. let je už uváděno na 21.600 motorových vozů. /George L. Pepler: Dopravní problém ve vztahu ke stavbě měst a krajinnému řešení (pozn. 398), s. 64. Miloš Vaněček, Velkoměsto a vliv dopravy na jeho regulaci (pozn. 398), s.18.

komunikační požadavky, které v několika případech stály za radikální změnou původně plánovaných územních koncepcí (srov. letenský problém).

Pokud nahlédneme další z témat, kterým se tato práce věnuje, totiž problematiku **historické zástavby** či **zachování panoramatu města**, tedy oblast, která by se dala shrnout pod pojem památkové péče, zjistíme, že zde k zásadním institucionálním změnám nedošlo. Stejně jako za Rakouska-Uherska, ani v období samostatného Československa neexistoval speciální zákon o ochraně památek, i když se na jeho osnově neustále pracovalo. V této sféře se tak situace příliš nezměnila a do debat dále zasahoval zejména Klub Za starou Prahu. A jak připomíná Antonín Balšánek, také veřejnost: „Jako velkou, kladnou položku ceniti si musíme práci směřující k zachování rázu Staré Prahy. Snahy ty zakotvily v nejširších vrstvách celého národa. Byť jsme i nestáli všichni ve směru tom na jednotné bázi, jistě máme vůli jednu.”⁴¹²

Poslání Státní regulační komise

Vraťme se však k činnosti Státní regulační komise. Jak bylo řečeno, jejím nejdůležitějším úkolem bylo vypracovat podrobný plán stavebního rozvoje Velké Prahy, v jehož rámci měl být stanoven projekt dopravní sítě, specifikovány zóny průmyslu, zeleně, obchodu, obytných částí i forma zástavby a poloha nejdůležitějších veřejných budov. Do jisté míry však měla svou působností nahradit také stavební řád, jehož dosud platná verze pocházela z roku 1886 a, jak bylo vzpomínáno na jiném místě tohoto textu, již dlouho před vznikem první republiky byla v řadě bodů shledána jako nevyhovující. Na novém znění sice začalo již záhy po svém ustavení pracovat ministerstvo veřejných prací a souběžně i Masarykova akademie práce, nicméně vše probíhalo poměrně zdlouhavě.⁴¹³ SRK proto v této souvislosti přejala jisté pravomoci. Podle původního plánu měla být působnost komise dokonce tak dalekosáhlá, že by na jejím rozhodnutí souvisely veškeré regulační a zastavovací záměry ve Velké Praze. Všechny nové návrhy a stavební úmysly, i když by odpovídaly dosavadním regulačním plánům, měly totiž být znovu předloženy SRK ke schválení, aby se tato ujistila, zda nejsou překážkou účelnému regulování dotyčného území.⁴¹⁴ Ohledy na stavební ruch a politické záměry však nakonec způsobily, že tato část Zákona o Státní regulační komisi v platnost nevešla. Činnost Komise se tak soustředila zejména na dosud neschválené záměry. Faktem také zůstává, že jednání Komise bylo především organizační a zaštit'ovací. Po zkušenostech z dob minulých bylo jasné, že projekt regulačního plánu Velké Prahy není možné zpracovat v devíti lidech, byť profesně různorodých. SRK proto již od samého počátku svého působení přistupovala k vypisování veřejných soutěží, přičemž se soustředila zejména na jejich pečlivou a správně koncipovanou přípravu. Teprve na tomto základě zpracovávala SRK celkové nebo částečné regulační plány. Řízení pak probíhalo standardním způsobem: plán byl vyložen na dobu čtyř

⁴¹² Antonín Balšánek, Levý břeh Vltavy - budoucnost Prahy, *Architektonický obzor* XVI, 1917, s. 41.

⁴¹³ Nový stavební řád se nakonec během první republiky nepodařilo sestavit vůbec. /Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/1 (pozn. 19), s. 16.

⁴¹⁴ Státní regulační komise pro hlavní město Prahu okolí, *Architektonický obzor*, 1920, s. 10-11.

týdnů, což byla zároveň doba pro podání námitek a připomínek ze strany obce, úřadů, organizací i jednotlivců. SRK se následně k těmto poznámkám vyslovila a podala návrh ministerstvu veřejných prací. Projednaný plán měl nakonec potvrdit ministr.⁴¹⁵

Řešení těch největších územních celků se dostalo na řadu poměrně záhy, v návaznosti na práci na novém výškopisném zaměření Prahy. Pro potřeby vypracování tohoto klíčového podkladu byla Velká Praha rozdělena na čtyři postupně zpracovávané sektory (SZ, JZ, JV a SV). Toto rozdělení na kvadranty se stalo základem i pro vypisované soutěže (1920: Soutěž na Letnou a SZ sektor, 1921: JZ sektor, 1922: JV sektor, 1923: SV sektor). Na jejich bázi pak Komise zformovala první verzi celkového regulačního plánu, kterou v roce 1931 publikovala i s doprovodným spiskem.⁴¹⁶ Kromě Letenské soutěže, která opětovně řešila mimo jiné prostor Letenské pláně a problém letenské komunikace se však tyto sektorové soutěže oblasti vltavských břehů a návrší příliš nedotýkaly. Práce se proto bude věnovat zejména konkurencím na menší lokality či ideovým soutěžím na vyhledání míst pro konkrétní reprezentativní účely, které kromě SRK vypisovalo také přímo ministerstvo veřejných prací, pražská obec nebo jiné instituce. Jednotlivé soutěže a samostatné projekty budou opět rozděleny podle tématu diskusí, které se kolem nich spřádaly. K již nastíněným otázkám pražského panoramatu, zeleně, historického obrazu města a dopravy přibude ještě poslední okruh týkající se programové modernosti a reprezentace moderního životního stylu jako manifestu pokroku, který s sebou nová doba přinesla.

Exkurs: prvorepublikové utopie

Vedle oficiálně vypisovaných soutěží, jež měly ukázat škálu možných urbanistických řešení v intencích realizovatelné výstavby je v souvislosti se vznikem první republiky vhodné zmínit, i když pouze na okraj, také poněkud odlišný soubor projektů, jež v sobě naopak v návaznosti na euforii nové doby nesl jistou dávku utopie. Autory těchto projektů byli většinou jednotlivci nebo spolky tvořící nikoliv institucionalizovaně, nýbrž z vlastního přesvědčení a většinou také sami pro sebe či pro účely výstavní případně publikační. Projekty byly představovány jako ideální vize Prahy a příspěvek k diskusi o budoucnosti města, ne coby plány k budoucímu provedení.

Antonín Engel situaci po válce, na počátku československé samostatnosti, přirovnával k rozpoložení pacienta po těžké nemoci: „Mozek pracuje, ale tělo se nehýbe. Nejsmělejší myšlenky se rodí, ale nejprostší výkon ztroskotá slabostí!“⁴¹⁷ Tato pasáž přílehlavě vystihuje dobu prvních let republiky, kdy se ještě dlouze jednalo o budoucím složení a působnosti Státní regulační komise, která tedy zatím nebyla zdaleka jmenována, natož aby byly prováděny nějaké větší regulativy. Právě tehdy však spatřila světlo světa jedna z vůbec „nejsmělejších“ pražských urbanistických myšlenek, totiž Ideální Velká Praha Maxe Urbana. A lze se domnívat, že to byl částečně také dopad doby, jež se nesla

⁴¹⁵ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/1* (pozn. 19), s. 18-19.

⁴¹⁶ Státní regulační komise, *Regulační plán Velké Prahy a okolí*, Praha 1931.

⁴¹⁷ Antonín Engel, *Regulace Prahy, Styl VI*, 1920-21, s. 2.

ve znamení organizační neukotvenosti a značné nejistoty, který vedl Urbana k vytvoření tak monumentálního díla.

Projekt čítající sedmdesát pět mapových listů byl vystaven v dubnu 1919 v nově dostavěné Lucerně jako výsledek téměř čtyřleté architektonické práce, ve které vyjádřil své představy o poválečném rozvoji československé metropole.⁴¹⁸ Urban ke svému projektu napsal: „Plán tento určen jest pro jednotné řešení Velké Prahy ve velkém slohu v zájmu celku, provozu, hygieny, hospodárnosti a krásy“, přičemž „nebyl myšlen jako podklad reálné výstavby (...), nýbrž jako architektonický sen se smělým programem“, který chce potvrdit, že „jediné řešení Velké Prahy může býti formově celkové, a nikoli uboze příštipkářské a náhodné a umělecky nemohoucí, jako se dělo dosud“⁴¹⁹. Je tedy opět vidět apel na nutnou organizaci a velkorysý uchopení pražských regulací, který pražské urbanistické debaty provázal už od dob Pamětních spisů. Nazírání Velké Prahy jako celku a jednotné organizace jejích regulací se Urban nakonec dočkal a do dění se dokonce také sám zapojil, když od roku 1922 působil ve studijní kanceláři SRK a později i v kanceláři pražské Plánovací komise.⁴²⁰

Zřízení SKR sice znamenalo obrovský krok dopředu, nicméně našli se také projektanti, kteří budoucnost Prahy viděli v ještě širší perspektivě a působnost SRK považovali v tomto smyslu za značně omezenou. Jedním z těchto architektů, který zároveň stál za dalším projektem z okruhu těch utopicky laděných, byl Vladimír Zákrejs. Zákrejs budoucnost Prahy nazíral jako „problém krajinného regulování jádra středních Čech“⁴²¹ a pro československou metropoli navrhoval řešení v podobě paralelního města nazvaného „Město práce“, které se mělo stát novým průmyslovým centrem, zatímco nynější Praha by zůstala uchována jako centrum správní a kulturní. Mezi oběma sídly pak měla fungovat „dokonalá elektrická rychlodráha“ obklopená obytnými osadami. Svůj návrh popisoval architekt takto: „Část Prahy (nově) povstává bude městem moderním, účelným shlukem továren a obydlí. Praha nynější zůstane sídlem vlády, prezidenta, Národního shromáždění, senátu, ministerstev, ústředních úřadů, městem historie, památek, magnetem cizinců, sídlem museí a sbírek, reprezentačních divadel atp.“⁴²² Projekt pochopitelně realizován nebyl, nicméně se lze domnívat, že podobně jako Urbanova Ideální Velká Praha nebo Pamětní spisy posunul uvažování o pražském urbanismu směrem k většímu záběru, velkorysosti a nadhledu. Tento důraz na celek byl následně aplikován v podobě regulačních postupů Státní regulační komise, tedy organizace, jejíž práce se již měla týkat realizovatelných a k realizaci zamýšlených záměrů.

To, že ani mnohé z vážně myšlených projektů vzniklých pod taktovkou SRK či jiných institucí, nakonec uskutečněny nebyly, je věcí druhou. Právě tuto problematiku se nicméně pokouší rozklíčovat tato práce, jež v následujícím textu přiblíží prvorepublikové urbanistické a městotvorné ideje a debaty, které se kolem nich zapředly. Text se bude zároveň snažit nalézt a pojmenovat důvody, které stály za faktem, že záměry zůstaly pouze na papíře.

⁴¹⁸ Jiří Hrůza, *Stavitelé měst*, Praha 2011, s. 140.

⁴¹⁹ Jiří Hrůza, *Stavitelé měst* (pozn. 418), s. 140-141.

⁴²⁰ Eustach Mölzer, K šedesátinám Maxe Urbana, *Architektura IV*, 1942, s. 206.

⁴²¹ Jiří Hrůza, *Stavitelé měst* (pozn. 418), s. 142.

⁴²² Jiří Hrůza, *Stavitelé měst* (pozn. 418), s. 142.

4 Nerealizované prvorepublikové projekty

Ve čtvrté kapitole bude navázáno na projekty a témata diskusí o pražském urbanismu z kapitoly druhé. Budou představena tatáž místa v okolí Vltavy v centrální Praze, nicméně tentokrát ve světle změn, které přinesl rok 1918 a následující dvě dekády.

4.1 Velká Praha a diskuse na téma jejího komunikačního propojení

4.1.1 Letenský problém: pokračování vývoje otázky dopravní a její zásadní rozřešení

Letenská soutěž (1920), regulační ideje SRK, projekty Antonína Engela (od 1907, zejména ale po 1920) a Josefa Záruby-Pfeffermanna (1926), Soutěž na zastavovací plán Letné (1928)

Přestože jednání o novém řešení Letné probíhala už dvě desetiletí, v době vzniku první republiky nebyla Praha realizaci projektů svých architektů o nic blíže než o dvacet let dříve. Situaci poměrně výstižně shrnul Antonín Balšánek v rámci svých textů o Velké Praze: „Léta míjí, asanační třída dostavěna skoro úplně, postaven i most, jediný na světě ústící proti stráni, bez pokračování. (...) na stráni rok co rok zelená se sporý akát, a komunikace letenská neprovádí se stále ani jako průkop ani jako tunel.“⁴²³ Neprováděla se pochopitelně ani zástavba pláně, jež byla s komunikační otázkou v přímé souvislosti.

Antonín Balšánek se ještě naposledy pokusil prosadit své myšlenky průkopu a monumentálního řešení pláně, tentokrát ve formě „města technického“, v roce 1919. Na stránkách Architektonického obzoru publikoval svůj upravený starší projekt velkého fóra obklopeného budovami technické knihovny, Technického musea, Akademie práce a pochopitelně komplexu technické university [obr. 4/1]. Naposledy také volal po upuštění od stavebním úřadem navrhovaného tunelového řešení: „Výstavba Letné (...) přirozeně jest co nejúžeji vázána na řešení komunikace letenské. Bude-li tato provedena jako dlouhý tunel, bude znemožněna jakákoli monumentální úprava pláně, Praha pak ochuzena o velkou uměleckou myšlenku, která mohla by ovládati svým prováděním celé generace. Otázce stavby české techniky nevyřešenost komunikace letenské i regulace pláně stane se (...) osudnou. (...). S dlouhým tunelem padnou i pyšné sny o Smetanově nebo Národní opeře na Letné.“⁴²⁴

Sny o technickém městě a umístění oper nakonec opravdu padly, nestalo se tak však vlivem dopravního řešení průkopem, nýbrž kvůli politické proměně. O Letné se totiž začalo uvažovat jako o lokalitě pro umístění vládních budov a parlamentu.⁴²⁵ Organizace prací na urbanistické proměně

⁴²³ Antonín Balšánek, Levý břeh Vltavy - budoucnost Prahy (pozn. 412), s.53.

⁴²⁴ Antonín Balšánek, Levý břeh Vltavy - budoucnost Prahy (pozn. 412), s.121-122.

⁴²⁵ Výstavbu budovy parlamentní, *Stavitel* I, 1919-20, s. 57.

lokality se záhy ujala SRK a i když byl Antonín Balšánek, jako její člen, nadále poměrně vlivnou osobu, upustil od propagace vlastních projektů a zaměřil se na institucionální činnost. Vlivem stále palčivější potřeby vyřešení pražského dopravního systému, lákavého potenciálu dosud nezastavěné pláně i faktu, že v SRK zasedalo několik mužů s osobním zájmem na vyřešení letenské otázky⁴²⁶, se oblast Letné dostala na pořad dne již velmi brzy – o vypsání letenské soutěže bylo rozhodnuto na schůzi SRK dne 12. dubna 1920, tedy ani ne měsíc po jejím prvním zasedání. Bylo také schváleno rozšíření soutěžního území o pozemky Hradu a dále k Bubenči a Dejvicům.⁴²⁷ Svou úlohu na tomto kroku sehrála zejména rychle se vzímající stavební činnost v těchto dosud z velké části nezastavěných lokalitách a tedy potřeba jejich urychlené regulace. Dostí urgentní začalo být rovněž dopravní propojení zmíněných rozvíjejících se čtvrtí s centrem Prahy.⁴²⁸

Jakkoli bylo zřízení SRK na cestě k získání komplexních regulací neoddiskutovatelným krokem kupředu, neprobíhala její činnost vždy zcela hladce. Také letenskou soutěž provázelo několik zádrhelů, daných zejména složitou administrativou a s ní souvisejícím nedostatkem času. Z byrokratických důvodů bylo totiž nutné vyčerpát finance vyhrazené na organizaci soutěže a odměny už do konce roku 1920, a proto se jak přípravy podkladů tak průběh soutěže nesly v poněkud hektickém duchu. Letenská soutěž, oficiálně „ideová soutěž na získání plánů pro úpravu a zastavení letenské pláně, okolí hradu a sousedních území“⁴²⁹ byla vypsána k 1. srpnu roku 1920 a lhůta pro vypracování návrhů činila pouhé čtyři měsíce – datum odevzdání bylo stanoveno na 30. listopadu 1920. Architektonická obec se proti takto krátké době pro vypracování návrhů ohrazovala, i Komise se snažila zajistit její prodloužení, avšak s žádostí u vyšší instance neuspěla. Další ze stesků zúčastněných architektů se týkal poměrně volné formulace soutěžního programu, který nebyl ze strany SRK blíže specifikován z hlediska komunikačního ani co do závazné stavební náplně.⁴³⁰ Komise se hájila prohlášením, že jí šlo právě o to, aby „otázky soutěžní byly osvětleny a luštěny z hledisek nejširších, dle osobních názorů jednotlivých autorů“⁴³¹. Četnost názorů měla podle SRK přinést nové pohledy na problematiku a přispět k jejímu zdárnému vyřešení. Za tímto názorem si komise stála i ve svém závěrečném prohlášení, v němž uvedla, že „poskytnuté pomůcky jakož i poměrně krátce stanovená lhůta k zdárnému luštění otázky nebyly nedostatečné“⁴³².

⁴²⁶ Antonín Balšánek, autor nepřeberného množství konceptů. Antonín Engel, letenský specialista a vítěz předešlé letenské soutěže. Prof. Záborský, člen kuratoria stavebního vysoké školy technické. /Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/2 (pozn. 19), s. 4.

⁴²⁷ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/2 (pozn. 19), s. 4.

⁴²⁸ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/3 (pozn. 19), s. 4.

⁴²⁹ Soutěže vypsání, *Styl* VI, 1920-21, s. 79. Různé zprávy, *Architektonický obzor* XIX, 1920, s. 61. Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha.

⁴³⁰ Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí (pozn. 429).

⁴³¹ Výťah ze zápisu o jednání Státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžních prací na úpravu a zastavení pláně letenské a okolí, *Styl* VII, 1921-22, s. 34 /Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí (pozn. 429), s. 2.

⁴³² Výťah ze zápisu o jednání Státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžních prací na úpravu a zastavení pláně letenské a okolí (pozn. 431), s. 34.

Co se týče soutěžního zadání a podmínek, ponechala SRK soutěžícím opravdu značnou volnost. Bylo dokonce ustanoveno, že pokud by soutěžní návrhy nesplňovaly platné stavební předpisy, mohou autoři ve svém odůvodnění zdůraznit potřebu jejich změny nebo doplnění. Komise rovněž nevyklučovala ani změnu stávající (ba dokonce historické) zástavby v rámci řešeného území nebo v jeho návaznosti, pokud by tato byla ku prospěchu věci.⁴³³ Hlavní péče měla být věnována samotné Letenské pláni, jejíž plán měl být odevzdán v poměrně podrobném měřítku 1:750. Žádalo se v něm vyřešení výstupu na pláň, úprava jejího terénu a návrh zastavění. SRK doporučila situovat na Letenskou pláň velké veřejné prostranství a budovy nejvyšších státních úřadů či stavby ke kulturním účelům, jejichž soupis a orientační výměry uvedla ve zvláštní příloze soutěžního zadání.⁴³⁴ Za nejdůležitější stavbu byla pokládána budova parlamentu, jíž SRK doporučovala jako dominantu letenského celku, avšak nekladla toto umístění za nutnou podmínku. Za zmínku nicméně stojí, že i přes absenci závazného požadavku v tomto smyslu, všichni soutěžící parlamentní budovu na Letnou umístili.⁴³⁵ Jak vidno, šlo tedy o všeobecně přijímanou myšlenku. SRK rovněž nabádala k bedlivému prostudování existujících projektů a dříve proběhlých soutěží týkajících se této problematiky. Apelovala však také na soutěžící, aby k vlastním řešením přistupovali samostatně a velkoryse tak, jak toho zasluhují nové úkoly.⁴³⁶

Z výše uvedeného vyplývá, že funkční náplň soutěženého území doznala v důsledku nového státního zřízení jistého posunu. Sama podstata otázky nové monumentální zástavby a k tomu se vážící problematika panoramatického uchopení celku Letenské pláně nicméně zůstala ve svém jádru od minulých soutěží nezměněna. Co se však po vzniku Československa a ustanovení Velké Prahy proměnilo dokonale a nenávratně byla otázka komunikační. Tak jako v předchozích letech a desetiletích, bylo i nyní celkové vyluštění území úzce provázáno s dopravním řešením. Na rozdíl od dob minulých však v roce 1920 již nešlo pouze o propojení dvou městských čtvrtí – Letné a Starého Města. Se vznikem Velké Prahy a růstem předměstí se z komunikační otázky původně lokálního významu stal problém celopražského dosahu, jehož řešení navíc muselo počítat se stále rostoucím počtem automobilů v pražských ulicích. Před projektanty tak opět ležel komplexní problém, přičemž aspekt státní reprezentace pomocí architektonicko-urbanistického uchopení komplexu nových institucí bezprostředně závisel na rozřešení komunikačního spojení Letné s okolním městem respektive s celopražským dopravním systémem. I nyní se tak Letenská soutěž nesla do značné míry ve znamení debat o pražské dopravě, která se ukázala být primárním problémem po jehož vyřešení bylo teprve možné přistoupit k luštění úpravy samotné pláně. Jak napsal jeden z recenzentů soutěže: „budou-li dokonale překonány otázky komunikační a frekvenční (...) a přemoženy staré brzdicí názory, pak bude možné s úspěchem (...) řešiti celý problém s důsledky architektonického uspořádání. (...) z kolize principů unikneme jenom

⁴³³ Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí (pozn. 429), s.2.

⁴³⁴ Šlo zejména o parlament, budovy ministerstev, Vysokou školu technickou, Vysokou školu báňskou, Technické museum a Umělecko průmyslovou školu. /Seznam státních budov (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha. Seznam budov kulturních (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha.

⁴³⁵ Výtah ze zápisu o jednání Státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžních prací na úpravu a zastavení pláně letenské a okolí (pozn. 431), 34. O zastavení Letné a okolí, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 8.

⁴³⁶ Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí (pozn. 429).

poznáním, že: dobře umístěné dominanty nedají vždy dobrou komunikaci, obráceně však dobrý výsledek vždy jistý⁴³⁷.

V této souvislosti je třeba zmínit další výtku, která se snesla na bedra SRK v souvislosti s vypsáním Letenské soutěže, totiž fakt, že konkurenci nepředcházela žádná generální soutěž na celou Velkou Prahu, která by mimo jiné přinesla jednotný rozvrh vedení pražské dopravy. Opět tak lze vzpomenout na Pamětní spis z roku 1873, který už tehdy volal po celkové koncepci města, nikoli po dílčích řešeních. Alois Kubiček na to konto prohlásil, že postup „od detailních řešení čtvrtních k řešení ideovému pro celou Velkou Prahu, (...) nemožno nazvati bezpečnou cestou k cíli“⁴³⁸. Hovořil dokonce o „bezprogramovosti ideové“⁴³⁹, jež byla podle jeho mínění podkladem k první konkurenci vypsané SRK. Tutéž námitku vyslovil například také Josef Štěpánek na stránkách časopisu *Stavitel*⁴⁴⁰ nebo Klub Za starou Prahu⁴⁴¹. I SRK sama přiznala, že jí „bylo (...) jasno, že není správné vytrhnouti část města a podrobiti ji detailnímu luštění, aniž dříve o způsobu regulování co celku bylo v hrubých rysech rozhodnuto“⁴⁴². Doba nicméně žádala rychlého jednání a naléhavost rozluštění letenské otázky nedovolila její odsunutí na dobu, až budou k dispozici výšková zaměření a všechny ostatní podklady nutné pro vypsání celopražské konkurence. Soutěžícím tak z důvodu všeobecného chvatu přibyl úkol popasovat se s rozvrhem dopravy pro celou Velkou Prahu – a nutno dodat, že mnozí přišli s myšlenkami, které se později do celkové koncepce SRK opravdu dostaly.

Výsledky soutěže

Ve stanovené soutěžní lhůtě došlo na adresu SRK sedmáct návrhů⁴⁴³. Varianta s názvem „Nám i budoucím“, která dorazila po udaném datu byla přijata, avšak posuzována mimo soutěž. Kromě těchto návrhů předložil svůj projekt i Antonín Engel, s prohlášením, že dle svého úředního závazku (jako člen Komise) samozřejmě o odměny nesoutěží, ale že považuje za nutné představit svůj názor.⁴⁴⁴ Všechny práce byly velmi pečlivě prostudovány – nejprve jednotlivě a následně na společných schůzích SRK. Po devíti setkáních a zvláštní vycházce po soutěžním území určila porota⁴⁴⁵ výsledné pořadí návrhů. Ačkoliv žádný z projektů nezískal první cenu, nejlépe byl hodnocen návrh Františka Vahaly a Vratislava

⁴³⁷ Josef Štěpánek, Soutěž letenská, *Stavitel* II, 1920-21, s. 94.

⁴³⁸ Alois Kubiček, O novou Prahu, *Styl* VII, 1921-22, s. 30.

⁴³⁹ Alois Kubiček, O novou Prahu (pozn. 438), s. 30.

⁴⁴⁰ Josef Štěpánek, Soutěž letenská (pozn. 437), s. 93.

⁴⁴¹ Soutěž na Letenskou pláň a Stará Praha, *Za starou Prahu* VII a VIII, 1920-21, s. 19.

⁴⁴² Výtah ze zápisu o jednání Státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžních prací na úpravu a zastavení pláně letenské a okolí (pozn. 431), s. 33.

⁴⁴³ Po debatách o mezinárodním, či národním charakteru přistoupila nakonec SRK k ustanovení, že soutěže se mohou „zúčastnit odborníci do republiky československé příslušní“. /Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí (pozn. 429), s. 1. / Různé zprávy (pozn. 429), s. 61 / Soutěže vypsané (pozn. 429), s. 79.

⁴⁴⁴ Výtah ze zápisu o jednání Státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžních prací na úpravu a zastavení pláně letenské a okolí (pozn. 431), s. 33-34.

⁴⁴⁵ Porotu tvořilo osazenstvo SRK ve složení: arch. Dr. Josef Sakař, Ing. Mölzer, arch. Dr. Engel, magistr. rada Knot, ing. Pfeffermann - Záruba, MUDr. Procházka, arch. Stibral, ing. prof. Záhorský a arch. prof. Balšánek, který se však nakonec hodnocení soutěže kvůli nemoci neúčastnil. /Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí (pozn. 429), s. 9.

Lhoty „Neporušená pláň“ [obr. 4/2, 4/3 + medailon]. O další místo se pak dělil projekt „Okcident“ [obr. 4/4, 4/5, 4/6, 4/7 + medailon] Bohumila Hübschmanna a „Skutečnost či idea“ [obr. 4/8, 4/9 + medailon] pánu Ladislava Skřivánka a Josefa Šejny. Zakoupeny byly i některé další práce včetně se zpožděním podaného návrhu „Nám i budoucím“ [obr. 4/10, 4/11 + medailon] Aloise Dryáka a Bedřicha Bendelmayera. Jak na závěr svého jednání uvedla porota, práce byly provedeny v krátké době v rozsahu neočekávaném a osvětlily dané otázky z „tak četných hledisek, že bude možno snáze přistoupiti k jejich konečnému luštění“⁴⁴⁶. To však již měla vzít pevně do svých rukou SRK. Stejně jako v případě řady předchozích regulačních soutěží tedy jednotlivé projekty neměly přinést hotové finální řešení, nýbrž různé podněty k jeho budoucímu sestavení.

Po skončení soutěže byly jednotlivé projekty po dobu tří týdnů vystaveny v prostorách Uměleckoprůmyslového musea, kam si je mohla přijít prohlédnout široká odborná i laická veřejnost. Jak si všimla řada recenzentů tohoto bedlivě sledovaného soutěžního klání, „celkový komunikační (...) systém nebyl nikde rozveden s přesvědčivostí prvního okamžiku“⁴⁴⁷, avšak některé projekty opravdu přišly s inovativními pohledy na toto staronové téma. Za pozornost stál již fakt, že došlo k přehodnocení utkvělého názoru na propojení Starého Města s Letnou pomocí průkopu v ose Čechova mostu. Toto řešení přijalo pouze pět ze sedmnácti projektů. Dalších pět návrhů, včetně Engelova mimosoutěžního [obr. 4/12, 4/13, 4/14 + medailon], navázalo na řešení tunelu s pokračujícím průkopem. Konečně však sedm projektů zcela zavrhlou přímou trasu a výstup řešilo serpentínami, přičemž návrh Pavla Janáka (ve spolupráci s Aloisem Kubičkem a E. Svobodou) dokonce upustil od komunikačního monopolu Čechova mostu a projektoval spojení rovněž přes most Štefánikův [obr. 4/15, 4/16, 4/17 + medailon].⁴⁴⁸ K podobnému výsledku, totiž vícečetnému propojení městského centra se severozápadními oblastmi dospěly i další projekty, což dokazuje například podrobná dopravní studie Adolfa Liebschera a Jana Cerhy [obr. 4/18 + medailon]. Jak napsal Eustach Mölzer, dlouholetý předseda SRK: „Soutěž přispěla (...) nesporně k vyjasnění komplikované úlohy (...) tím, že dokázala, že spojení na třídu Mikulášskou nemůže být jediným, neboť velké město na levém břehu bude vyžadovati více spojení rovnocenných, a také ne hlavním, poněvadž by si vynutilo zničení nejkrásnějších zbytků Starého města, k jehož záchraně vede jen okružní třída po příkladu Vídně.“⁴⁴⁹

Nicméně cesta k prosazení tohoto názoru nebyla ani přímočará ani úplně jednoduchá. Ačkoliv se následný regulační plán [obr. 4/27, 4/28] v hlavních bodech opíral o jeden ze soutěžních projektů (Janák, Kubiček, Svoboda), zůstal tento návrh v samotné soutěži „nejen neodměněn, ale byl – vzhledem k tomu, že odměnami a zakoupeními byly nejružnější myšlenky odměňovány, jaksí tendenčně odmítnut“⁴⁵⁰. Oceněny byly naproti tomu projekty, které setrvaly v zaběhnutých kolejích a hlavní

⁴⁴⁶ Výťah ze zápisu o jednání Státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžních prací na úpravu a zastavění pláně letenské a okolí (pozn. 431), s. 34.

⁴⁴⁷ Josef Štěpánek, Soutěž letenská (pozn. 437), s. 93.

⁴⁴⁸ Eustach Mölzer, Vývoj komunikační otázky letenské, *Styl* IX, 1923-24, s. 9.

⁴⁴⁹ Eustach Mölzer, Vývoj komunikační otázky letenské (pozn. 448), s. 9. /Stejný názor ve svém článku O novou Prahu vyslovil i Alois Kubiček. Alois Kubiček, O novou Prahu (pozn. 438), s. 30-31.

⁴⁵⁰ Letenská otázka zásadně rozřešena, *Styl*, 1924-25, s. 87.

dopravní tah z Letné vedly přes Čechův most. Dlouho se poměrně vážně hovořilo i o projektu Antonína Engela, jenž byl v zásadě pozměněnou a rozšířenou variantou autorových dřívějších návrhů. Architekt si ve svých projektech z roku 1920, resp 1922⁴⁵¹ dle vlastních slov uvědomoval dalekosáhlost letenské komunikační problematiky, a v jejím řešení proto vycházel z vlastních celopražských dopravních studií a schémat. Z dnešního pohledu poněkud překvapivě však vyznívá výsledek Engelovy práce, totiž soustředění dopravy ze severovýchodu Prahy do přímé trasy protínající samý střed města. Součástí této komunikace projektované v duchu teze, že přírodní bariéry se mají překonávat⁴⁵², měl být krátký tunel a široký průkop přímo v pokračování Čechova mostu⁴⁵³. Směrem na jih měla komunikace vést do centra – na Staroměstské náměstí, které by se tak de facto stalo dopravním středem města, a dále na Václavské náměstí, kde se měl provoz teprve štěpit. Průraz mezi Staroměstským náměstím a Můstkem by si navíc vyžádal velké zásahy do historické uliční sítě včetně demolice Stavovského divadla či řady domů v Železné ulici, která měla být rozšířena tak, aby vyhovovala obousměrnému provozu.⁴⁵⁴

Ačkoliv byla Engelova myšlenka průrazu Starým Městem podrobena kritice, (například z pera Vojtěcha Birnbauma ve Věstníku Klubu Za starou Prahu⁴⁵⁵) a ačkoliv sám Engel záhy shledal neřešitelnost prodloužení Václavského náměstí, pročež se dále klonil k obejití Starého Města průlomem od náměstí Republiky na předmostí Čechovo⁴⁵⁶, i přesto našla idea přímé komunikace své přesvědčené zastánce. Těmi se ukázali být členové Skupiny architektů a Spolku československých inženýrů a architektů, kteří zejména na stránkách časopisu *Architekt SIA* ujišťovali čtenáře o „naprosté nutnosti přímé komunikace, jak toho (...) žádá rozvoj a životní zájem budoucího velkoměsta“⁴⁵⁷. Byli přesvědčeni, že projektu přímé trasy mezi Václavským náměstím a Plání letenskou stojí v cestě zejména zastánci památek, kteří „zabývají se více historickými a dobovými vztahy, než zřením ke skutečnosti a k živelným potřebám velkoměsta“ a postrádají „vyšších hledisek na novodobou výstavbu Prahy“⁴⁵⁸. Všechny obchvatné ideje by podle Skupiny architektů byly jen „slabou náhradou nekompromisního – nikoliv bezohledného – řešení“, a způsobily by, že zbylo by tu jen „zmrzačené museum památek“⁴⁵⁹.

Regulační vize SRK

Vlastní cestou se však vydala také Státní regulační komise, která na základě poznatků získaných ze soutěže vypracovala pod vedením Bohumila Hübschmanna návrh nového regulačního plánu [obr. 4/27, 4/28]. Důležitým podkladem projektu byl, jak řečeno, návrh Pavla Janáka, a také text stejného

⁴⁵¹ Generelní návrh, který v jednoduchých rysech doplňuje soutěžní, resp. mimosoutěžní návrh z roku 1920.

⁴⁵² Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 144.

⁴⁵³ Použil tedy řešení velmi podobné už svému prvnímu návrhu z roku 1907-08.

⁴⁵⁴ Antonín Engel, Letenský problém a můj názor na jeho řešení, *Styl* VI, 1920-21, s. 54-55.

⁴⁵⁵ Soutěž na Letenskou pláň a Stará Praha, *Za starou Prahu*, 1920-21, s. 21.

⁴⁵⁶ Bohumil Hübschmann, Letná, *Styl* VIII, 1922-23, s. 165. Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce (pozn. 452), s. 141.

⁴⁵⁷ Skupina architektů, Regulace Velké Prahy, *Architekt SIA* XXII, 1922, s. 189-190.

⁴⁵⁸ Skupina architektů, Regulace Velké Prahy (pozn. 457), s. 190.

⁴⁵⁹ Skupina architektů, Regulace Velké Prahy (pozn. 457), s. 190.

autora nazvaný Soumrak průkopu a tunelu⁴⁶⁰. Ačkoliv byl článek publikován v časopise *Styl* pouhých několik stránek za statí Antonína Engela, názory obou architektů byly diametrálně odlišné. Janák zdůrazňoval zejména nutnost přehodnotit myšlenku komunikace v ose Čechova mostu vedoucí do středu Starého Města, neboť tato době Velké Prahy již přestala vyhovovat a nadále „neodpovídá svým směrem a možným profilem naprosto nové dané budoucnosti města“⁴⁶¹. Aby potřebě dopravní frekvence bylo vyhověno, mínil Janák, „je třeba překonati stupeň Letné co možno na více místech“⁴⁶², tedy vytvořit celý systém komunikací, které by sváděly dopravu po letenské stráni dolů [obr. 4/29, 4/30]. Kromě Chotkovy serpentiny v prodloužení Mánesova mostu, projektovaného výstupu u Čechova mostu pak architekt doporučoval zřídit ještě komunikaci navazující na Štefáníkův most, kterou považoval z hlediska stavebního vývoje Prahy za klíčovou. Důležitým aspektem Janákova návrhu byl rovněž odklon od dunivých tunelů „s nesnesitelnou prachovou atmosférou“⁴⁶³ ve prospěch serpentín, jež považoval za přirozený a nestárnoucí prostředek k překonání výšek. Nutno dodat, že ve dvacátých letech se na komunikacích setkávaly automobily s koňskými povozy, tramvajemi i pěšími. Taková kombinace provozů jistě nebyla vhodná pro uzavřené a málo větrané prostředí.⁴⁶⁴

K obdobné vizi nakonec dospěla i Státní regulační komise [obr. 4/31], která přejala myšlenku serpentín i zásadu, že staré dochované části historického jádra Prahy mají být za každou cenu chráněny a proto byla ochotna připustit pouze takové zásahy, které jsou nutné k uvolnění lokálního přístupu do Starého Města. Mohutné transversální komunikace, které by Staroměstské náměstí proměnily v křižovatku prvního řádu, byly vyloučeny a Státní regulační komise se naopak přiklonila k dopravnímu řešení pomocí obvodové třídy, která by přejala dostřednou frekvenci a táhla by se podél hranic Starého Města od Revoluční třídy přes náměstí Republiky, Příkopy a Národní třídu až k mostu Legií. Na tuto pravobřežní obvodovou trasu měl navazovat z Janákovy idey vycházející systém levobřežních komunikací. Na Revoluční třídu, respektive Štefáníkův most se měly napájet hned dvě rampy. První, levostranná, byla zamýšlena jako prvořadá komunikace, která dosáhne pláne nad Čechovým mostem a půjde pak úhlopříčně směrem k Bílkově vile, kde vstoupí do Badeniho ulice⁴⁶⁵, hlavní spojky s dejvicko-bubenečským územím.⁴⁶⁶ Pravostranný výstup vedoucí na Letenskou pláň k parlamentu pak měl být pouze lokálního významu. Jako další možnost výstupu měla sloužit stávající Chotkova serpentina navazující na Mánesův most, již plánovala Komise jen drobně upravit, aby vyhovovala co do stoupání a poloměru zakřivení. Při mostě Svatopluka Čecha projektanti SRK namísto průkopu a tunelu navrhli pouze levostrannou serpentinu, která se měla vinut kolem XIX. bašty a na Letnou vystoupit ve stejném

⁴⁶⁰ Pavel Janák, Soumrak průkopu a tunelu, *Styl* VI, 1920-21, s. 59-62.

⁴⁶¹ Pavel Janák, Soumrak průkopu a tunelu (pozn. 460), s. 60.

⁴⁶² Pavel Janák, Soumrak průkopu a tunelu (pozn. 460), s. 60.

⁴⁶³ Pavel Janák, Soumrak průkopu a tunelu (pozn. 460), s. 62.

⁴⁶⁴ Segregace tunelu pouze pro motorová vozidla tak, jak je tomu dnes, stav poněkud zlepšuje. Co se však týče směru trasy dnešního Letenského tunelu, podařilo se Janákovi pozoruhodně odhadnout situaci.

⁴⁶⁵ Dnes Milady Horákové.

⁴⁶⁶ Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce (pozn. 452), s. 141.

místě jako silnice Chotkova. Uvedenými čtyřmi výstupnými liniemi byl by problém letenský, dle mínění Komise, jak ze stanoviska lokálního, tak i celopražského principiálně rozřešen.⁴⁶⁷

Vzhledem k různícím se názorům v rámci diskusí o letenské otázce a komunikační problematice svolala SRK na přání odborných korporací, zejména Klubu architektů, nad vlastním návrhem a projektem Engelovým anketu, čímž v zásadě učinila zadost širšímu odbornému projednání celé věci. Klub architektů se v rámci ankety přiklonil k návrhu Komise, přičemž vyslovil svůj souhlas s většinou nových záměrů – jak s upuštěním od průkopu a tunelu, tak s řešením obvodové komunikace kolem Starého Města a situováním hlavního výstupu na Letnou v návaznosti na třídu Revoluční. Zde měl sice Klub několik výtek ke způsobu vedení serpentiny, nicméně s celkovou koncepcí řešení problému vítal.⁴⁶⁸ Aby byly záměry SRK zcela jasné, dala Komise trasu levostranné serpentiny od Štefánikova mostu dokonce vytýčit přímo na místě [obr. 4/32]. Jak následně ve svém textu shrnul Bohumil Hübschmann, SRK byla s výsledkem spokojena, neboť vystavěný model byl při pohledu z města do velké míry zakryt vegetací a podle mínění Komise tedy nepůsobil nijak rušivě.⁴⁶⁹ Jiného názoru však stále zůstával Spolek československých architektů a inženýrů, který nejprve sepsal několik nesouhlasných článků v tisku, upozorňujících zejména na technické i výtvarné obtíže projektované serpentiny od Revoluční třídy⁴⁷⁰. Následně pak vyhotovil dva Pamětní spisy adresované SRK⁴⁷¹ a ministerstvu veřejných prací⁴⁷², ve kterých se snažil odradit od schválení plánu vypracovaného pod vedením Bohumila Hübschmanna ve prospěch návratu k myšlence přímého komunikačního spojení v ose Čechova mostu. „Neboť neobyčejný a vzácný obraz letenské pláně, v souvislosti s panoramatem Hradčan, jest (...) dostatečnou pohnutkou, abychom nazírali na definitivní rozřešení tohoto útvaru s hlediska povzneseného nad obyčejné úkoly komunikační, a abychom spatřovali v tomto okrsku města opravdu zvlášť důležité místo.“⁴⁷³

Jak bylo ale řečeno na začátku, SRK se přiklonila k názoru, že „dobře umístěné dominanty nedají vždy dobrou komunikaci“⁴⁷⁴, obráceným postupem je nicméně naděje na dosažení dobrého výsledku vyšší. Setrvala tak u „Hübschmannova“ regulačního plánu – soustavy povrchových výstupů navazujících na okruh kolem Starého Města na úkor komunikace historické jádro protínající. Podle Eustacha Mölzera byla jednou z důležitých devíz projektu mimo jiné možnost postupné výstavby jednotlivých dopravních tras. Levostranná rampa od Štefánikova mostu měla sice kvůli nutnému zvýšení nivelety navazovat na potřebnou rekonstrukci tohoto přemostění, avšak nijak nesouvisela s výstavbou pravostranné serpentiny, která mohla být budována nezávisle. Proto bylo se stavbou levostranné

⁴⁶⁷ E. Mölzer, Zpráva o principiálním a zastavovacím řešení Letné dle návrhu Státní regulační komise pro Velkou Prahu, *Styl* VIII, 1922-23, s. 21- 25.

⁴⁶⁸ Nové stadium řešení otázky letenské, *Stavba* I, 1922, s. 121-123.

⁴⁶⁹ Bohumil Hübschmann, Letná (pozn. 456), s. 162.

⁴⁷⁰ P. P., Neporušená stráž?, *Architekt SIA* XXI, 1922, s. 241.

⁴⁷¹ Pamětní spis Spolku čsl. architektů a inženýrů o regulaci Letné – dle návrhu Státní regulační komise, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 26-28.

⁴⁷² Pamětní spis Spolku čs. architektů a inženýrů k řešení letenského problému (pozn. 471), s. 216-218.

⁴⁷³ Pamětní spis Spolku čs. architektů a inženýrů k řešení letenského problému (pozn. 471), s. 216.

⁴⁷⁴ Josef Štěpánek, Soutěž letenská (pozn. 437), s. 94.

komunikace prvního řádu možné počkat až do doby, kdy si její provedení vyžádá dopravní situace, jak ostatně doporučovalo i ministerstvo veřejných prací. Také stavbu výstupu od Čechova mostu bylo možné provádět samostatně a stejně tak rekonstrukci Chotkovy silnice navazující na regulaci Klárova. Ani zastavení samotné Letné dle projektu komise nemělo záviset na časovém postupu budování výstupů a dle Mölzera bylo dokonce možno k zastavování pláně přistoupit bezprostředně.⁴⁷⁵ Tuto výhodu ocenilo také MVP, které výnosem ze dne 14. července 1924 schválilo přehledný regulační a zastavovací plán Letné [obr. 4/27, 4/28] tak, jak se na něm usnesla SRK. Tímto krokem ministerstvo plně podpořilo stanovisko majority Komise proti minoritnímu vodu Antonína Engela⁴⁷⁶ a dalším podaným námitkám a připomínkám. Ministerstvo dále vyzvalo k vypracování návrhu celopražské komunikační sítě a k vypsání speciální soutěže zastavovacího plánu pro státní budovy na Letné.⁴⁷⁷

Provisorium nebo konečné vylouštění?

Ač byl návrh regulačního plánu Letné úředně potvrzen, obsahovalo vyjádření MVP klausuli, která dávala naději těm, kteří se s řešením SRK nehodlali smířit. Šlo o pasáž, ve které ministerstvo veřejných prací uvedlo, že „souhlasí (...), aby pro případ, že bude vypsána soutěž na získání zastavovacího plánu pro státní budovy na Letné, bylo soutěžícím dovoleno předložit alternativní řešení od plánů Stát. reg. kom. se uchylující kdyby měly za to, že stejných cílů bude lze dosáhnouti jinak a prospěšněji“.⁴⁷⁸ Z těchto vět mnozí usuzovali, že řešení představené Státní regulační komisí je v zásadě dalším provisiem a pole pro úpravy zůstává otevřené. Aniž by čekal na vypsání soutěže, přispěchal v roce 1926 se svým návrhem [obr. 4/33 + medailon] a filipikou proti projektu úřednímu například Josef Záruba-Pfeffermann. Stejně jako zastávce menšinového názoru v rámci SRK, Antonín Engel, byl i Záruba-Pfeffermann přesvědčen o výhodnosti přímého spojení Letné a Starého Města průrazem v návaznosti na Čechův most. Toto dopravní řešení obhajoval v zásadě stejnými argumenty jako dříve Engel. Záruba-Pfeffermann se ostatně hojně odkazoval na Englovu přednášku pro SIA⁴⁷⁹ a k podpoření svých závěrů použil také architektova schemata dopravních frekvencí v Praze a metodu zájmových (gravitačních) území [obr. 4/34, 4/35]. Ta spočívala v poměrně pravném určení spádových oblastí, ergo relativní frekvence jednotlivých navrhovaných komunikací. Jak Engel, tak Záruba-Pfeffermann pomocí této analýzy dokazovali „dalekosáhlý účinek“ průkopové trasy, která by se stala „universálním ventilem, dovolujícím odliv z centrálního obvodu pražského, do údolí severního a umožňující tak velezádoucí

⁴⁷⁵ Eustach Mölzer, Vývoj komunikační otázky letenské (pozn. 448), s. 10.

⁴⁷⁶ Dr. A. Engel, Ministerstvu veřejných prací v Praze, *Architekt SIA XXII*, 1923, s. 149-150. Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce (pozn. 452), s. 130-149.

⁴⁷⁷ Schvalovací dekret min. Veřejných prací přehledného regulačního a zastavovacího plánu Letné, *Architekt SIA XXIII*, 1924, s. 104-107. Letenská otázka zásadně rozřešena (pozn. 450), s. 87-89.

⁴⁷⁸ Schvalovací dekret min. Veřejných prací přehledného regulačního a zastavovacího plánu Letné (pozn. 477), s. 106.

⁴⁷⁹ Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce (pozn. 452), s. 130-149.

rozmach městu, doslova škrcenému (...) letenskou hradbou⁴⁸⁰. Z dnešního pohledu je nicméně nutné dodat, že oba architekti počítali se stávající dopravní frekvencí, nikoli s dynamickým nárůstem zejména motorových vozidel. Jako dosti prozíravější se proto opravdu jeví myšlenka nepřivádět hlavní dopravní tah přímo na Staroměstské náměstí, byť bylo toto východisko ve své době některými označováno za „útěk od opravdového řešení“⁴⁸¹.

Engel i Záruba-Pfeffermann dále naráželi na neúplnost pravobřežního okružního bulváru navrhovaného SRK⁴⁸², jenž byl dle prvně jmenovaného v zásadě transversálou jdoucí od jihozápadu (most Legií) okruhem kolem vnitřního města k sverovýchodu (Štefánikův most a Letná).⁴⁸³ Oprávněnost této výtky potvrzuje fakt, že se způsobem uzavření okruhu na levém břehu začala zabývat sama SRK. Jedním z důležitých projektů, které se zamýšlely nad možnostmi pokračování komunikace kolem Starého Města byla studie Bohumila Hübschmanna publikovaná v roce 1925⁴⁸⁴ [obr. 4/36], v níž autor k propojení obchvatu využil již dříve zvažovanou cestu Petřínem. V této souvislosti také upozorňoval, že „bez uzavření vnitřního okruhu kol původního města, jež určeno jest po jedné straně rampou letenskou a připojením na Mariánské hradby, druhou větví petřínskou, zůstal by systém komunikační neúplný na levém břehu, ba byl by nehomogenní“⁴⁸⁵. Stejný názor vyslovil také předseda SRK Eustach Mölzer⁴⁸⁶. Tato myšlenka pak zůstala živá i v následující letenské soutěži vypsané v roce 1928, kdy řada projektantů vycházela právě z uzavřeného obchvatového řešení.⁴⁸⁷

Soutěž na zastavění Letné vládními budovami z roku 1928

Už několikrát byla zmíněna další soutěž v řadě letenských konkurencí, ke které došlo v roce 1928 a jejímž cílem tentokrát bylo konkrétní vyřešení zástavby pláně na podkladě schválené regulace a podle velmi podrobného stavebního programu. Jak však pravila klausule ministerstva veřejných prací, soutěžícím bylo dovoleno přijít s úpravou daného regulačního plánu, pokud to bude ku prospěchu věci. I přesto, že šlo o soutěž na konkrétní stavební program pláně a dalo by se usuzovat, že dopravní problematika se již měnit nebude, s většími či menšími úpravami komunikační sítě pracovala nakonec většina soutěžících. K extrémním případům patřil například návrh Vojtěcha Krcha [obr. 4/96, 4/97], který překomponoval celou dopravní síť centra. Majorita relevantních a oceněných projektů se však omezila na drobnější úpravy, jež víceméně zapadaly do názoru SRK. Tím byl jednak obhájěn stěžejní

⁴⁸⁰ Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce (pozn. 452), s. 139.

⁴⁸¹ Vojt. Krch, Problém Starého Města, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 17.

⁴⁸² Jos. Záruba-Pfeffermann, Letná, *Architekt SIA XXV*, 1926, s. 107.

⁴⁸³ Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce (pozn. 452), s. 145.

⁴⁸⁴ Bohumil Hübschmann, Komunikační síť Prahy, *Styl XI*, 1925-26, s. 10-17.

⁴⁸⁵ Bohumil Hübschmann, Komunikační síť Prahy (pozn. 484), s. 14.

⁴⁸⁶ Oldřich Starý, Petřínská komunikace, *Stavba V*, 1926-27, s. 99, 103.

⁴⁸⁷ Nutno však dodat, že myšlenka uzavření obvodu petřínskou komunikací byla živá už dlouhou dobu, ze strany SRK se tedy nejednalo o příliš inovativní myšlenku (např. vítězný projekt letenské soutěže 1920 Františka Vahaly a Vratislava Lhoty aj.).

záměr komise a jednak nastíněno několik myšlenek, jak tento záměr zjednodušit, zefektivnit a v jistém smyslu možná i zmonumentalizovat.

Naprostá většina, třináct ze šestnácti zaslaných projektů, přejala změnu směru hlavní osy území ze severo-j jižního na řešení od západu k východu navazující na obvod kolem Starého Města. Jak si všiml Max Urban ve své recenzi, velmi mnoho projektů tuto západovýchodní orientaci zdůraznilo prakticky totožně uchopenou vizí přímé velkoměstské avenue vedoucí z Letné na Mariánské hradby, kolem Hradčan a pak dále stále rovně ve směru do Střešovic⁴⁸⁸ (Krejcar [obr. 4/82 – 4/84], Janák [obr. 4/90 – 4/92], Fenc [obr. 4/93] aj.). Ani s úředně navrženými výstupy na pláň pomocí serpentín neměla většina soutěžících problém. Pouze několik se jich shodlo na upřednostnění pravostranného výstupu od Štefánikova mostu na úkor levostranné rampy (Janák [obr. 4/90 – 4/92], Zázvorka [obr. 4/94 – 4/95], Krejcar [obr. 4/82 – 4/84]). Naopak s kompozicí tras na samotné pláni panoval téměř jednohlasný nesouhlas. Diagonální dělení prostoru pohledovými komunikacemi, se kterým přišel Hübschmann, a které se propadlo i do regulačního plánu [obr. 4/37], bylo všeobecně považováno za nevhodné, neboť jednak zneprůhledňovalo situaci na pláni a jednak do jisté míry popíralo východo-západní komunikační proud.⁴⁸⁹ Soutěžící se v této souvislosti opět v zásadě shodli, a to na racionální ortogonální síti se zástavbou zdůrazňující lineární orientaci území s převládající plochou zeleně (Štěpánek [obr. 4/81], Krejcar [obr. 4/82 – 4/84]).

Většina soutěžících se sice zaměřila na řešení samotné pláně, koneckonců, šlo o její zastavovací plán. Bylo nicméně jasné, že nová východo-západní komunikace by měla dalekosáhlejší účinek. Graficky ideu dotáhl opět Pavel Janák [obr. 4/38], který navazoval na myšlenku uzavřeného dopravního okruhu pro centrální Prahu, respektive na petřínskou cestu, jež vykrystalizovala z nedávné soutěže [▲ 4. 1. 3/ oddíl: Soutěž na výstupní komunikaci petřínskou z roku 1926]. Na trasu Národní třída – Příkopy – Revoluční – Štefánikův most tak napojil pravostrannou letenskou serpentinu, za jejímž zákrutem následoval dlouhý přímý úsek nové avenue končící velkým kruhovým objezdem až za Novým světem. Odtud pak trasu vedl jižním směrem na Dlabáčov, kde měla navazovat na petřínskou komunikaci a na Újezdě na most Legií, čímž se kruh uzavřel.

Myšlenky nasbírané v Ideové soutěži na zastavovací plán Letenské pláně tak nakonec ovlivnily nejen koncepci zástavby na pláni, ale také komunikační stránku nového úředního regulačního plánu, a to jak v lokálním, tak v celopražském měřítku. V projektu z roku 1931 [obr. 4/39] i 1934 [obr. 4/40] je jasně vidět posun od průhledových diagonál k ortogonální kompozici komunikací s důrazem na východo-západní směr. Kromě stávající Belcrediho třídy přibyly na plánu z roku 1931 dvě nové paralelní komunikace, na projektu z roku 1934 pak jedna široká třída v prodloužení Mariánských hradeb vedoucí podél pláně až k úrovni Kamenické ulice. Zde se avenue napojovala na pravostrannou serpentinu od Štefánikova mostu, která se vlivem výsledků soutěže proměnila v komunikaci první třídy na úkor výstupu levostranného. Pokud pohlédneme na větší měřítko, z celkového regulačního plánu

⁴⁸⁸ Max Urban, *Letná, Styl XIV*, 1928-29, s. 94.

⁴⁸⁹ Jaromír Krejcar, Průvodní zpráva hesla „Velká avenue“, *Stavitel X*, 1929, s. 22.

z roku 1929-1930 [obr. 4/37] resp. 1930 [obr. 4/41] je jasně patrná idea uzavření okruhu kolem Starého Města, Letné a Hradčan - s petřínskou cestou a pravostrannou rampou od Štefáníkova mostu.

4. 1. 2 Snahy o dopravní koncepci Prahy a její plánovaný otisk v obraze města

Návrh komunikační sítě dle SRK, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy (1930)

I když staroměstský okruh z různých důvodů nedošel realizace, hrál určitou dobu důležitou roli v dopravní koncepci celé Prahy a stal se podkladem pro utváření dalších dopravně-urbanistických vizí nejen ve vnitřním městě. Nejširším polem pro uplatnění nových představ byla zřejmě soutěž na vyřešení všeobecného dopravního programu Velké Prahy vypsaná Elektrickými podniky 1. února 1930. Soutěž měla v zásadě dvě hlavní témata. Jedním bylo přezkoušení komunikační sítě tak, jak ji navrhla SRK ve svém regulačním plánu Prahy z roku 1930 [obr. 4/42, 4/43], druhým pak byl návrh sítě městské hromadné dopravy.⁴⁹⁰ Pochopitelně šlo ve své podstatě o návrhy související s celopražskou koncepcí, které se svým dopadem a proměnnými vymykají rozsahu této práce. Jelikož však některé návrhy proponovaly změny, jež by značně změnilly tvář zde probíraných území pražského centra a jeho nábřeží, bude o konkurenci v této souvislosti alespoň krátce pojednáno.

Soutěž měla vysoké ambice – pomoci rozřešit dopravní koncepci Velké Prahy a to nejen z hlediska tehdejších parametrů, nýbrž formou dynamického projektu, který bude počítat s postupným růstem počtu motorových vozidel i plochy pražské zástavby. Z toho důvodu proběhly zevrubné přípravné práce a soutěžící dostali k dispozici ohromné množství materiálů včetně všemožných statistik vozidel i dopravní frekvence, spisů o rozvoji města, diagramů zalidnění, geologických map i plánů technických sítí.⁴⁹¹ Jako úvod k soutěži proběhlo také několik přednášek z nichž poslední, kterou proslovil Josef Šejna⁴⁹², podrobně vysvětlovala komunikační síť nového regulačního plánu Velké Prahy.⁴⁹³ Co se týče městského jádra, označovaného jako „city“, Šejnou popisovaná dopravní koncepce spočívala v návrhu dvou okružních komunikací – zmiňované elipsovité třídy kolem Starého Města a o něco širší komunikace vedené kolem Města Nového a dále přes most Hlávkův a Jiráskův [obr. 4/42, 4/43]. Na tyto trasy se měly napojovat dostředné dopravní tepny vedoucí ze vzdálenějších částí Prahy a okolí. Vzhledem k městskému centru pak SRK počítala také s komunikacemi vedenými podél „osy městské dispozice“⁴⁹⁴, tedy Vltavy, pro jejíž břehy navrhla několik poměrně důležitých úprav.

Jako obvykle se oficiálního plánu asi nejtěsněji držel Bohumil Hübschmann⁴⁹⁵, na jehož návrhu je dobře vidět právě doplnění staroměstského okruhu o komunikaci na vltavském nábřeží. Aby bylo dopravně odlehčeno křižovatce na pravobřežním předmostí mostu Legií a aby bylo možné vést vozidla podél Vltavy v méně stísněných podmínkách, navrhla SRK novou, z velké části podbřežní, trasu.

⁴⁹⁰ Max Urban, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, *Styl* XVII, 1932-33, s. 99.

⁴⁹¹ Soutěž na dopravní program Velké Prahy, *Stavitel* X, 1929, s. 149.

⁴⁹² Přednosta Regulačního úřadu hl. m. Prahy, který pod vedením SRK zpracovával regulační plán Prahy.

⁴⁹³ Ing. Šejna, Úprava komunikační sítě v novém plánu Velké Prahy, *Architekt SIA* XXIX, 1930, s. 37-44.

⁴⁹⁴ E. Mölzer, Úprava dopravních poměrů ve Velké Praze, *Styl* XVI, 1931-32, s. 65.

⁴⁹⁵ Max Urban, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy (pozn. 490), s. 103.

Koncept této komunikace o šířce 12 metrů spočíval v tom, že klasická nábrežní ulice jdoucí od Jiráskova náměstí by se v úrovni Národního divadla dostala na nižší niveau. Podjela by most Legií, u Novotného lávky by podcházela domy č. p. 221, 222 a 216 a následně by se obloukem pod Karlovým mostem dostala na Alšovo nábreží, kde by dosáhla své původní, nábrežní úrovně.⁴⁹⁶ [obr. 4/44, 4/45]. Bohumil Hübschmann doplnil ve svém projektu „Eldra“ tuto trasu o vedení tramvajové linky, která by se poblíž Rudolfiny zanořila do tunelu a vyústila by až na podběží v úrovni ulice Karolíny Světlé [obr. 4/46], od této úpravy si architekt sliboval lepší ochranu staroměstských památek.^{497,498}

Podběžní komunikací na smíchovské straně – od Palackého mostu k mostu Svatopluka Čecha se zabýval návrh „Střední cestou“ (J. Novák – J. Pařízek – Josef Barek – Miloš Vaněček ve spolupráci s Kolben-Daněk), který se však na rozdíl od Hübschmanna projevoval větší progresivitou a menší šetrností k památkám. To dokazují i jeho zásahy do pražského city, kde se v rámci územních úprav pro druhý městský okruh⁴⁹⁹ pustil i do regulace zástavby [obr. 4/47]. Svatopetrská čtvrť tak měla být podle projektu řešena řadou vysokých staveb orientovaných od severu k jihu ve stejných intervalech obestavěných při základně nižšími přístavky, Jindřišská čtvrť se měla proměnit na city plné mrakodrapů volně stojících v zeleni s osou na hlavní nádraží. Nutno dodat, že autoři projektu spolu s dalšími dvěma soutěžními skupinami získali od poroty největší počet bodů a tedy i nejvyšší ocenění. Podobného racionálního systému zástavby se mělo dostat i ostatním částem Nového Města.⁵⁰⁰ Regulační podněty přinesl dále projekt „Iznir“ (Vlastislav Hofman), jenž odstranil Masaryčku a na úpatí Žižkova komponoval monumentální třídu s parlamentem, nebo návrh „&“ (Emanuel Huška – Vilém Kuba – Jan Sokol), který navrhl změnu Svatopetrské čtvrti podobným ortogonálním způsobem jako prvně zmíněný projekt „Střední cestou“.⁵⁰¹

Dalších několik návrhů pracovalo s různými výškovými úrovněmi dopravních tahů, které by do obrazu města také značně zasáhly. Projekt „Stůj, pozor, toč“ (Otakar Ployer – Gustav Bělina) vycházel z předpokladu, že největší obtíže ve vnitřním městě vznikají na křižovatkách, a této závadě se snažil odpomoci rozložením dopravy v takových místech do dvou nebo více etáží. Projekt „Ve třech etapách“ (Ivan Šula – Jarmila Lisková) řešil situaci v centru města také etážově – tunelem z Václavského náměstí na náměstí Staroměstské, který by byl v první etapě používán elektrickou dráhou a později byl určen pro automobily. Podobný koncept využil i návrh „Klič“ pánů Josefa Štěpánka, Františka Kavalíra a Jiřího Smolíka, kteří plánovali vybudovat pod Václavským náměstím ještě jedno patro vyhrazené automobilové dopravě, přičemž vrchní úroveň by sloužila pěším a tramvajové dráze. [obr. 4/48, 4/49].

⁴⁹⁶ Ing. Šejna, Úprava komunikační sítě v novém plánu Velké Prahy (pozn. 493), s. 42.

⁴⁹⁷ Bohumil Hübschmann, Soutěžný návrh „Eldra“ z dopravní soutěže Velké Prahy, *Styl* XVII, 1932-33, s. 115.

⁴⁹⁸ V tomto případě se však Hübschmann dostal do opozice vůči Klubu Za starou Prahu, jenž se později vyslovil zásadně proti vedení trasy pomocí podběží a podjezdů. Klub se nechal slyšet, že by takové řešení zničilo „nevyrovnatelné hodnoty estetické“ a rušilo „monumentalitu vltavské hladiny (...) i architektonicky bohatou skupinu staroměstského předmostí“. /Obranná činnost Klubu, *Za starou Prahu* XX, 1936, s. 28.

⁴⁹⁹ Hlávkův most – Masaryčka – Vrchlického sady – Museum – a dál ve dvou větvích směrem na Smíchov a Výtoň.

⁵⁰⁰ Max Urban, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy (pozn. 490), s. 104-105. A. Mikuškovic, Soutěž na vyřešení všeobecného dopravního programu Velké Prahy, *Stavba* X, 1931-32, s. 175.

⁵⁰¹ A. Mikuškovic, Soutěž na vyřešení všeobecného dopravního programu Velké Prahy (pozn. 500), s. 173.

Velkou pozornost věnovali autoři také parkingu, navrhli i několik podzemních parkovišť – mimo jiné pod Staroměstským náměstím nebo pod Františkánskou zahradou.⁵⁰² Změnu vzezření města by znamenal také projekt nadzemní rychlodráhy v návrhu „**Studie 30**“ (A. Voigts), který plánoval městskou dopravu v Praze vyřešit dvojicemi vozidel, „která pojmu až 120 osob a která jezdí v krátkých intervalech za sebou“⁵⁰³ na vyvýšených betonových viaduktech. Vzhledem k tomu, že se linie viaduktů měly vinout mimo jiné podél části novoměstského okruhu a letenskými sady, i ony by jistě znamenaly značný zásah do pražského panoramatu.

Nejnámějším projektem soutěže je však zřejmě návrh „**Veřejná především**“ architektů Jaromíra Krejčara a Josefa Špalka, který přišel s komplexní myšlenkou vyhradit městské centrum pouze veřejné dopravě a zamezit vjezdu osobních automobilů. Zatímco ostatní řešili otázku dopravy v centru úpravou křižovatek, průrazy a návrhy nových tepen, „předpokládal tento projekt, že komunikační síť v žádném případě nebude stačit vzrůstu motorových vozidel. Neřešil tedy marné úpravy centra, nýbrž pomohl si jinak.“⁵⁰⁴ Prakticky by situace vypadala tak, že kolem centra Prahy by vznikla obvodová novoměstská komunikace s určitým počtem velkokapacitních „etážových autoparků“ pro parkování osobních vozů [obr. 4/50]. Uvnitř obvodu by pak byla vybudována pouze síť veřejných dopravních prostředků.⁵⁰⁵

Na závěr nutno dodat, že i přes některé značně vizionářské ideje týkající se městské dopravy, zůstala v soutěžních návrzích základní myšlenka SRK, včetně vize obvodových komunikací, většinou nezměněna. Přetrvávala pak i do dalších let, jak dokládá například i návrh řešení pražské dopravy pro kongres CIAM z roku 1933 [obr. 4/51]. Na všech těchto projektech je klíčovým prvkem, kterým je dosaženo uzavření okruhu tzv. petřínská komunikace. O komunikaci, která byla ve své době tématem ostrých diskusí, v nichž se proti sobě stavěly argumenty dopravního řešení Prahy a názory zastávající zachování neporušeného zeleného panoramatu Petřína, zde již několikrát padla zmínka. V dalším textu bude o této cestě pojednáno šířeji.

4. 1. 3 Petřínská komunikace jako nutné uzavření vnitřního dopravního okruhu

Idea petřínské cesty dle hraběte Chotka (1847-1850), Soutěž na výstupní komunikaci petřínskou (1926), alternativa Františka Svobody, Bohumila Švarce a Miloše Vaněčka (1927), projekty SRK a Bohumila Hübschmanna, Soutěž na spojení SZ sektoru pražského s pravým břehem vltavským (1937)

Pokud bychom měli najít téma, které provázelo téměř celou dobu existence SRK, byla by to kromě Letné právě otázka petřínské komunikace. Historie této myšlenky je však, podobně jako otázka Letné, ještě o několik desetiletí starší a předcházela jak jmenování SRK, tak i vznik Československa. Jak

⁵⁰² Posudek poroty o návrhu „Klíč“ z dopravní soutěže Velké Prahy, *Styl* XVII, 1932-33, s. 121-125.

⁵⁰³ Max Urban, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy (pozn. 490), s. 107.

⁵⁰⁴ A. Mikuškovic, Soutěž na vyřešení všeobecného dopravního programu Velké Prahy (pozn. 500), s. 174.

⁵⁰⁵ Max Urban, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy (pozn. 490), s. 103.

v časopise *Styl* v roce 1922 upozornil Zdeněk Wirth⁵⁰⁶, idea petřínské cesty byla poprvé rozpracována z popudu vrchního purkrabího Karla hraběte Chotka přibližně v polovině 19. století. Projekt s názvem „Verbindungsgasse von Strahow zum Aujezder Thor über Lorenzberg“ byl vypracován dokonce v několika variantách, z nichž se nejbližší realizaci dostala alternativa s „nejmenším poměrně stoupáním a nejdiskretnější tračou v soukromých zahradách malostranských“⁵⁰⁷ [obr. 4/52]. Na Újezdě měla cesta navazovat na Vítěznou třídu a nový řetězový most Františka I. a vedle Chotkovy silnice se tak měla stát další spojnici vnitřní Prahy s oblastmi na severozápadě. Komunikace nakonec realizována nebyla, avšak požadavek dopravní spojky mezi Břevnovem a centrem města přetrvával až do dob první republiky, kdy se stal vzhledem k nárůstu dopravy a koncepci okružních komunikací ještě palčivějším. Jelikož už Zdeněk Wirth označil empirovou serpentinu za „projekt v každém ohledu ideově smělý, ale zároveň v provedení plný ohledu k petřínské stráni“⁵⁰⁸, není divu, že její myšlenka byla později opakovaně oprašována.

Na cestě k prvorepublikovým debatám o petřínské cestě je ale třeba zmínit ještě jeden předválečný návrh, totiž komunikační koncepci Antonína Balšánka, který se po vyhrané soutěži na regulaci Malé Strany v roce 1901 několik let věnoval nejen návrhům na usměrnění tamní zástavby, ale také komunikační síti. Zavrhl stávající cestu Úvozem a Nerudovou ulicí a ke spojení středu města a Hradu, respektive okolních oblastí – Břevnova i Bílé hory – zamýšlel využít trasu žádající si několik průřazů, která by vedla z Tržiště směrem k sirotčinci ve Vlašské ulici a odtud na Hradčanské náměstí⁵⁰⁹. Upravenou variantu téhož publikoval znovu v roce 1919 v rámci své studie o Velké Praze, kdy si na základě svých představ o možnostech v „nových poměrech“ počínal ještě směleji. Vycházel z teze, že „Praha nemá na levém břehu komunikace, vyhovující plně zvýšeným potřebám přítomné doby, a že tudíž ohledy na příští předvídaný vývoj naléhavě vyžadují, domáhati se provedení takové komunikace, jež by mohla splnit všechny nároky a podmínky, jaké na ni klást musíme.“⁵¹⁰ Cestu vedl tak, jak ukazuje grafické ztvárnění projektu [obr. 4/53] „živoucím jádrem Malé strany“⁵¹¹, které plánoval ozdravit asanací, až na Hradčanské náměstí. Zde si pak představoval postavení velkého pomníku⁵¹² jako ideového vrcholu. Jak tento návrh, tak například vize stavebního rady Lindleye projektujícího cestu Jelením příkopem, která měla tvořit „komunikaci prvního řádu pro zázemí Hradčan“⁵¹³, se však staly spíše negativními příklady a naopak přispěly, podobně jako jiné Balšánkovy projekty, k vědomí historické ceny malostranské zástavby. Důvodem byla zejména nešetrnost k historické konfiguraci území i konkrétním památkovým objektům. V době prvorepublikové tak už návrhy tohoto typu nebyly brány příliš vážně, nicméně nadále působily jako jakési memento upozorňující na nutnost hledání méně

⁵⁰⁶ Zdeněk Wirth, Pražské serpentiny, *Styl* VIII, 1922-23, s. 59. Zdeněk Wirth, Pražské serpentiny, *Styl* XX, 1936-37, s. 69.

⁵⁰⁷ Zdeněk Wirth, Pražské serpentiny, *Styl* XX, 1936-37, s. 69.

⁵⁰⁸ Zdeněk Wirth, Pražské serpentiny (pozn. 507), s. 69.

⁵⁰⁹ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 25.

⁵¹⁰ Antonín Balšánek, Levý břeh Vltavy - budoucnost Prahy (pozn. 412), s.52.

⁵¹¹ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 25.

⁵¹² Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 26-27.

⁵¹³ Antonín Balšánek, Levý břeh Vltavy - budoucnost Prahy (pozn. 412), s.52.

invazivních tras, které nebudou narušovat rostlou strukturu Malé Strany. Jako jedna z možností s z tohoto hlediska jevila právě cesta Petřínem.

Hledání dopravních možností

Tématu spojení severozápadního sektoru Prahy s centrem města se pochopitelně zásadně týkala letenská soutěž vypsaná SRK v roce 1920. Hlavní důraz byl však kladen na řešení letenské komunikace. Petřínská cesta patřila mezi doporučení, nikoliv přímé soutěžní požadavky, takže se jí zabývaly pouze některé návrhy.⁵¹⁴ Nicméně ani tak nešlo o zcela okrajové téma, čemuž nasvědčuje i statistika – z osmnácti návrhů⁵¹⁵ jich navrhovalo trasu v rámci Petřína v určité podobě dvanáct. S cestou od mostu Legií přes Petřín na Pohorelec počítal i nejuvážněji oceněný projekt Františka Vahaly a Vratislava Lhoty [4/2, 4/3], který tuto trasu vedenou od Vítězné třídy po spodním okraji svahu serpentinou skrze Schönbornskou zahradu a dále mírným stoupáním přes Lobkovickou zahradu ke Strahovskému klášteru dokonce předkládal jako nejdůležitější spojnici města a Hradu⁵¹⁶. Velmi podobný způsob trasování zvolila také dvojice Bedřich Bendelmayer a Alois Dryák [4/10, 4/11], v jejichž celkovém dopravním konceptu měla však petřínská cesta menší význam. Z podobné trasy jako předchozí dva návrhy vycházel také Alfred Pollak, jenž vtisknul své serpentině o poznání větší poloměr zakřivení, čímž daleko ztlačněji zasáhl do zeleně petřínských sadů, a to i přesto, že jako alternativní řešení představil krátký tunel pod Schönbornskou zahradou. Ani k malostranské zástavbě nebyl příliš šetrný. Jelikož se svou trasou začínal nikoliv v prodloužení mostu Legií, ale o něco dál na sever, vynutil by si začátek komunikace několik průlomů. Jinou cestu sledovala dvojice Ladislav Skřivánek a Josef Šejna [4/8, 4/9], ověřená druhou cenou v soutěži. Tito pánové vycházeli od dnešní Hellichovy ulice serpentinou k jihu a poté zpět Seminářskou zahradou, pod jejímž hřebenem vedli podobně jako Pollak krátký tunel. Z Hellichovy ulice ústila také cesta v mimosoutěžním návrhu Antonína Engela [4/12 - 4/14], který použil dvojitou serpentinu značně rozrušující plochu Seminářské zahrady. Nástup ze zahrady Kinských zvolili spoluautoři Pavel Janák, Alois Kubiček a E. Svoboda [4/15 - 4/17], kteří dále navazovali přímým směrem do Seminářské zahrady a Lobkovickou zahradou kolem Strahovského kláštera do Úvozu. Zde však trasa nekončila, nýbrž pokračovala vyhlídkovým způsobem dál pod hradními zahradami až na Letnou, přičemž po celé své délce 5,4 kilometrů měla poskytovat „souhrn nejkrásnějších dohledů na Prahu“⁵¹⁷.

Nutno dodat, že tak jako mezi soutěžícími nebylo zcela jednoznačné stanovisko, zda cestu do dopravního programu Prahy začlenit, či nikoliv, tak ani v rámci SRK nepanoval jasný názor. Šlo koneckonců o úplně první konkurenci vypsanou záhy po jmenování Komise, kdy byla celková dopravní

⁵¹⁴ Vojtěch Birnbaum, Soutěž na Letenskou pláň a Stará Praha, *Za starou Prahu VII a VIII, 1920-21*, s. 20.
Stanislava Fedrová, Petřínská komunikace, kapitola z dějin Státní regulační komise, *Průzkumy památek*, 2008 (II.), s. 136.

⁵¹⁵ Sedmnáct soutěžních návrhů plus Engelův projekt mimo soutěž.

⁵¹⁶ K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl VII, 1921-22*, s. 35.

⁵¹⁷ K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 53.

koncepte Prahy ještě na hony vzdálená a také myšlenka obchvatu kolem pražského city se začínala teprve rodit. Jistou chaotičnost doby a nevyzrálost přesvědčení dokazuje i názor Klubu Za starou Prahu, pozdějšího zapáleného odpůrce cesty petřínskou zelení. Z textu Vojtěcha Birnbauma, publikovaném ve Věstníku Klubu Za starou Prahu sice vyplývá, že by jmenovaný zavrhl panoramaticky či památkově necitlivé návrhy, nicméně v souvislosti s projekty Antonína Engela či Pavla Janáka (nepočítáme-li prodloužení vyhlídkové cesty pod Hradem), které šetřily Lobkovické zahrady, prohlásil, že „nedalo by se asi mnoho proti jejich uskutečnění namítati“⁵¹⁸. Je tedy vidět, že na počátku dvacátých let ještě nebyly názory na petřínskou cestu tak striktní a vyhraněné.

Druhou soutěží, která se na počátku 20. let zabývala tématem petřínské cesty byla konkurence na regulaci Malé Strany vypsaná v roce 1922. Komunikaci Petřínem zde řešily tři projekty – Miloše Vaněčka [4/121, 4/122], Františka Lehmana [4/120] a Aloise Dryáka [4/117, 4/118]. Vaněček začínal na novém náměstí u Hellichovy ulice, Lehmann vycházel z Vítězné třídy, načež pokračoval do krátkého tunelu. Návrh Dryákův proponoval cestu od ústí mostu Legií doleva po bývalých hradbách, po nabrání jisté výšky, trasu stočil zpět mezi bývalé kasárna a budovu Sokola a pak pokračoval dále nahorů. Z hlediska úvah o petřínském prostoru však byl možná ještě důležitější projekt spoluautorů Bohuslava Fuchse, Josefa Štěpánka a Antonína Moudrého [4/116]. Tito pánové, stejně jako v předchozí soutěži na severozápadní sektor, petřínskou cestu neuvažovali, nicméně přišli s jinou myšlenkou. Navrhovali sloučení petřínských sadů se zahradou Seminářskou a zahradami Michnova, Chotkova a Nostického paláce. Byli totiž přesvědčeni, že bude-li tato zeleň upravena a otevřena veřejnosti, nevznikne v budoucnu myšlenka na její zastavění.⁵¹⁹ Už v raném stádiu diskusí se tak stavěli na stranu zastánců pražské zeleně a obhájců otevřených a nezastavěných parkových ploch. Poměrně zajímavým momentem řečeného plánu byla také idea projektující postupné pronikání petřínských zahrad do města pomocí rozšiřujícího se amfiteatrálně pojatého vstupního parteru v ústí Hellichovy ulice. Tímto motivem se Fuchs, Štěpánek a Moudrý odlišili od většiny ostatních soutěžících proponujících na úpatí svahu, mnohdy až balšánkovsky monumentální architektonická řešení. Projekt zároveň v jistém ohledu předpověděl i zadání petřínské soutěže v roce 1926, která se mimo jiné soustředila na úpravu Újezda s odměnkou „převedení zeleně petřínských sadů do města“⁵²⁰.

Soutěž na výstupní komunikaci petřínskou z roku 1926

Soutěž, tentokrát vypsaná přímo na výstupní komunikaci petřínskou, byla přímým důsledkem úvah SRK, která postupem doby a na základě několika předešlých konkurencí a návrhů došla k řešení dopravy v centru města pomocí obvodové třídy. Letenská soutěž ukázala, že trasy napříč Starým Městem jsou z hlediska vzrůstu automobilismu již překonanou koncepcí a naznačila nové východisko, totiž připojení provozu ze severozápadních částí Prahy letenskou rampou na most Štefánikův. Zde by se

⁵¹⁸ Vojtěch Birnbaum, Soutěž na Letenskou pláň a Stará Praha (pozn. 514), s. 20.

⁵¹⁹ Stanislava Fedrová, Petřínská komunikace, kapitola z dějin Státní regulační komise (pozn. 514), s. 142.

⁵²⁰ Oldřich Starý, Petřínská komunikace (pozn. 486), s. 99.

komunikace napojila na pravobřežní okruh kolem Starého Města (třídu Revoluční, Příkopy a Národní třídu). Tím však vyvstala povinnost postarat se o pokračování, respektive uzavření obvodové elipsy v úseku od Národního divadla k Hradu a Střešovicům. Z prvotních náznaků řešení problému pomocí petřínské komunikace [obr. 4/36, 4/38 aj.] se postupem doby stal explicitně stanovený plán⁵²¹, k jehož naplnění se SRK rozhodla přispět prostřednictvím konkrétního zadání – Soutěží na výstupní komunikaci petřínskou vypsanou 1. dubna 1926.

Stejně tak, jako měla komunikace kolem Starého Města ochránit historickou zástavbu pravobřežní části centra, petřínská cesta měla být zárukou, že dojde k odlehčení Nerudovy ulice a že případné nové dopravní tahy první třídy neponičí stavební strukturu Malé Strany. Aby SRK ještě posílila pozici petřínské komunikace, rozhodla se připojit k soutěžnímu programu také ideologický aspekt. Předseda komise Eustach Mölzer podal návrh, aby byla silnice vystavěna do dvou let a uvedena do provozu k desátému výročí vzniku Československa jako tzv. „Cesta svobody“.⁵²² Nová komunikace tak měla plnit nejen funkci prvořadé dopravní tepny, ale rovněž se měla stát novým reprezentativně pojatým přístupem k Pražskému hradu s vyhlídkovými kvalitami. Jak bude dále řečeno, tato kombinace, která původně měla Pražany posílit v přesvědčení o kladech a všestranném přínosu zamýšlené trasy, se naopak stala jedním z důležitých protiargumentů, neboť požadované spojení funkcí se ukázalo jako neslučitelné a tedy do jisté míry kontraproduktivní.

Soutěž nebyla na rozdíl od předcházejících konkurencí vypsána SRK, nýbrž pražskou obcí. Soutěžní podmínky Komise nicméně vytvářela. Byly předepsány dvě vozovky pro elektrickou dráhu, dvě pro auta a široký chodník. Vedle dopravního úkolu měla trasa splňovat také úlohu vyhlídkové cesty a žádána byla rovněž přílehavá výtvarná forma. Co se týče vedení trasy, doporučovala SRK, i za cenu méně pohodlného stoupání, silnici bez zákrut, která by vyhovovala rychlé dopravě. Proto byla také v místě nástupu požadována rampa od ústí mostu Legií, která by přemostila Újezd a silnice tak získala stoupání již při patě svahu. V souvislosti s úpatím Petřína byl také vyslovena potřeba jeho vhodného zastavění prostřednictvím objektů konservatoře, Štefáníkova domu, případně hotelu. Jak bylo zmíněno, důležitou součástí úkolu se stal také požadavek vycházející ze staršího projektu Bohuslava Fuchse, Josefa Štěpánka a Antonína Moudrého, totiž pozvolné převedení zeleně petřínských sadů do města.⁵²³

Do konce soutěžní lhůty 15. září 1926 dorazilo třináct projektů z nichž jeden byl podaný hors concours (z pera člena poroty, inženýra Otakara Levého).⁵²⁴ Většina návrhů řešila komunikaci pomocí přímých tahů tak, jak radilo zadání SRK (Alois Dryák [obr. 4/54, 4/55, 4/56 + medailon], František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček [obr. 4/57, 4/58, 4/59 + medailon], František Albert Libra [obr. 4/60 + medailon], Josef Chochol – Zdeněk Pešánek [obr. 4/61, 4/62 + medailon], František X. Čtrnáctý [obr. 4/63, 4/64 + medailon]). Pouze čtyři z odevzdaných prací vrátily do debaty možnost

⁵²¹ Bohumil Hübschmann, *Kommunikační síť Prahy* (pozn. 484), s. 10-17.

⁵²² Petřínská komunikace zničí krásné zahrady malostranské, *Za starou Prahu XII*, 1927-28, s. 2. Stanislava Fedrová, *Petřínská komunikace*, kapitola z dějin Státní regulační komise (pozn. 514), s. 147.

⁵²³ Oldřich Starý, *Petřínská komunikace* (pozn. 486), s. 99.

⁵²⁴ Oldřich Starý, *Petřínská komunikace* (pozn. 486), s. 103.

použití serpentín. Kvantita však nakonec nehrála roli a porota navzdory svému původnímu doporučení přiřkla první cenu Vlastislavu Hofmanovi [obr. 4/65 + medailon], jednomu z mála, jenž zvolil právě výstup serpentinou. Důležitým důvodem pro použití tohoto východiska dle autora bylo zejména odstranění nutnosti průchodu komunikace tunelem, čímž by došlo zachování jejího vyhlídkového charakteru po celé délce. Druhá cena byla udělena Aloisi Dryákovi, jenž řešil trasu pokud možno přímou, tak jak žádaly původní soutěžní podmínky a tak, jak by podle řady odborníků bylo vhodné pro pohodlné vedení rychlé dopravy. Třetí místo připadlo autorskému triu František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, kteří pracovali s výraznou rampou [obr. 4/59] v ose mostu Legií a následnými přímými úseky komunikace vedoucí na Pohořelec. Návrh Bohumila Hübschmanna, jako čtvrtého oceněného se v podstatě nelišil od toho, který vysvětloval jako člen SRK v roce 1925 [obr. 4/36] a stejně jako Dryákův projekt se velmi podobal původnímu návrhu petřínské cesty z doby Karla Chotka.⁵²⁵

Po vyhlášení výsledků soutěže se na porotu i SRK snesla vlna kritiky, jednak z důvodů názorových rozepří, jednak kvůli formálnímu průběhu soutěže a jejího hodnocení. Řada recenzentů nesouhlasila zejména s nedůsledností poroty při dodržení původních soutěžních podmínek.⁵²⁶ Rozepře panovaly dokonce i v rámci samotné poroty, jak je vidět z protestu, který podal její člen, A. Nový.⁵²⁷ Prostřednictvím minoritního vota volal po korekci výsledného výroku poroty z důvodu nesouladu se soutěžním zadáním, které požadovalo, aby „komunikace byla řešena při směru co možno přímém, který by (...) bez vrácení a bez zákrutů směřoval k Pohořelci“⁵²⁸. Jak si všimlo několik kritiků, svízel s nedodržení zadání byla však v zásadě součástí širšího problému, totiž příliš širokého zadání, které vyžadovalo projekt, jenž měl naplnit několik v zásadě neslučitelných funkcí.⁵²⁹ Důležité dopravní spojení pro několik druhů dopravy by lépe vyhovovala přímá trasa, panoramatickou cestu s reprezentativními kvalitami by na druhou stranu projektanti rádi viděli spíše ve formě serpentiny. Vzhledem k maximalistickému zadání tak architektům nezbylo než si formu komunikace vybrat podle vlastní úvahy a v zásadě totéž pak učinila i porota. Na vině tedy byly spíše nevhodně zadané podmínky než práce sudích. I z toho důvodu se s jejich výrokiem nedalo mnoho udělat a Hofmanův projekt se tak stal důležitým východiskem pro další projekční práci SRK. Vedlejším produktem soutěže se nicméně stal také zrod silné opozice, která v dalších letech s oficiálními regulacemi neúnavně polemizovala. Specifikem této opozice byl fakt, že sestávala z různorodých spolků a organizací, které v jiných případech zastávaly mnohdy radikálně odlišné názory. V případě petřínské komunikace však byl okruh témat pro polemiku tak široký, že se na jedné straně barikády proti SRK sešli například zástupci Klubu Za starou Prahu, Sdružení architektů, Společnost architektů, Inženýrská komora, Masarykova akademie

⁵²⁵ Oldřich Starý, *Petřínská komunikace* (pozn. 486), s. 99-111.

⁵²⁶ Soutěž na komunikaci petřínskou, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 54.

⁵²⁷ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/6* (pozn. 19), s. 137.

⁵²⁸ Oldřich Starý, *Petřínská komunikace* (pozn. 486), s. 103.

⁵²⁹ Oldřich Starý, *Petřínská komunikace* (pozn. 486), s. 92.

práce, Spolek inženýrů a architektů, Klub Za novou Prahu⁵³⁰ nebo Klub architektů⁵³¹. Právě tato rozvrstvenost opozice byla jedním z důvodů, proč byly iniciovány stále nové a nové polemiky a proč nakonec nedošlo na samotnou stavbu.

Kritické názory

Poměrně záhy se ozvaly hlasy poukazující na problematické body vítězného návrhu ve vztahu technickému řešení komunikace a k památkové péči. Výtkám se nevyhnul nevhodný sklon stoupání, malé poloměry zákrut, ale ani rozrušení Seminářské zahrady způsobené serpentinou, zásahy do malostranské uliční sítě nebo zamýšlené vedení horní části komunikace přes nádvoří Strahovského kláštera. Částečně se tyto chyby pokusila napravit sama SRK, když vydala pokyny, jakým způsobem je nutné Hofmanovu studii upravit, aby byla realizovatelná: šířka cesty minimálně 14 metrů, poloměry zakřivení pod 30 metrů a stoupání nejvíce 4 %. Zároveň podpořila vedení komunikace v ose mostu Legií a vyústění na Dlabačov. Narušení Seminářské zahrady mělo být vyváženo její parkovou rekonstrukcí a také zákazem jakkoli zasahovat do ostatních zelených ploch palácových zahrad.⁵³² Zanedlouho SRK také tyto podněty sama zapracovala a ještě v roce 1927⁵³³ vyložila výsledný regulační plán [obr. 4/66, 4/67].⁵³⁴ Koneckonců, měla poněkud naspěch, neboť stále trval názor, že cesta „má býti darem obyvatelstvu pražskému k desátým narozeninám republiky“⁵³⁵.

Coby alternativu k Hofmanovu projektu, respektive protest proti úřednímu návrhu vypracovali novou verzi cesty také pánové František Svoboda, Bohumil Švarc a Miloš Vaněček [obr. 4/68, 4/69], jako zástupci Spolku inženýrů a architektů. Na rozdíl od svého soutěžního návrhu, který se ukázal být jedním z nejsložitějších a nejnákladnějších, se tentokrát vydali cestou realizovatelnosti, maximální hospodárnosti a minimálních zásahů do stávající struktury. Kvůli svému nesouhlasu s trasou cesty v úředním návrhu a se společným vedením automobilové a pěší dopravy navrhli alternativu založenou na ryze pragmatické úvaze, že kruciólní úlohou je dosažení co nejkratší trasy při nejvýhodnějším stoupání a nikoliv prodlužování cesty kvůli lepšímu výhledu. Rozhodli se tedy opustit „Cestu svobody“ a přiklonit se k utilitární silnici pro dálkovou i místní dopravu, s vozovkou přimknutou k terénu, o minimální šířce a bez chodníku.⁵³⁶ Použitím minimální délky komunikace chtěli pánové docílit rovněž co nejmenšího rozrušení zahrad ergo petřínského panoramatu.

Ukázalo se však, že zejména s obrazem Petřina jako zeleného vrchu nad Prahou a se slibovaným přínosem Pražanům v podobě spojení a zpřístupnění dříve uzavřených soukromých zahrad, to nebude

⁵³⁰ Petřínská komunikace zničí krásné zahrady malostranské (pozn. 522), s. 3. Petřínská komunikace, *Stavba IX*, 1930-31, s. 152.

⁵³¹ Klub architektů a Stavba pro novou soutěž, *Stavba IX*, 1930-31, s. 92.

⁵³² Stanislava Fedrová, Petřínská komunikace, kapitola z dějin Státní regulační komise (pozn. 514), s. 150.

⁵³³ 7. července 1927. / Vyložené plány, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 174.

⁵³⁴ Petřínská komunikace zničí krásné zahrady malostranské (pozn. 522), s. 1.

⁵³⁵ Max Urban, Petřínská cesta, *Styl XII*, 1926-27, s. 84.

⁵³⁶ Svoboda – Švarc - Vaněček, Studie petřínské komunikace, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 25-34.

tak jednoduché. Mnozí začínali nabývat přesvědčení, že charakter parkového návrší by byl nenávratně porušen ať už by došlo k uskutečnění jakékoli z navrhovaných variant. Jako jeden z prvních a nejhlasitějších oponentů se pochopitelně ozval Klub Za starou Prahu, který dospěl k závěru, že myšlenka vedení komunikace Petřínem není šťastná ve své podstatě⁵³⁷. Nevhodnost úřední serpentiny byla z hlediska Klubu nabíledni – trasa by podle jeho mínění dopravně nevyhovovala a znešvaření zeleně serpentinami by v žádném případě nebylo vyváženo pohledovými kvalitami vyhlídkové trasy. Klub ostatně vypracoval náčrtek [obr. 4/70] ukazující, jak by se trasa promítla do terénu, který považoval za natolik odrazující, že plán SRK doprovodil zamítavým stanoviskem.⁵³⁸ Stejný názor Klub vyslovil i na adresu komunikace „vyhovující všem praktickým potřebám“⁵³⁹ pánů Vaněčka, Svobody a Švarce. Také tento projekt byl totiž pro nepříznivé působení v pohledu shledán nepřijatelným. Ukázalo se tedy, že i přísně utilitární a co možná nejkratší cesta by zásadně pozměnila charakter Petřína a paradoxně by se tak mohlo stát, že by projekt iniciovaný z důvodů ochrany malostranské struktury před nešetnými průrazy, způsobil dosti markantní změnu jinde.

Pochybnosti nikoliv o způsobu vedení petřínské komunikace, ale o tom, zda ji vůbec uskutečnit, postupně expandovaly i mimo tak úzkostlivě ochránářské organizace, jako byl Klub Za starou Prahu. Do polemiky se SRK stran nezbytnosti vést spojnicí centra Prahy se severními oblastmi právě petřínskými zahradami se pustil například Oldřich Starý⁵⁴⁰ nebo později Josef Chochol⁵⁴¹. Oba pánové nabyli přesvědčení, že pochybená je už samotná základní myšlenka SRK, totiž utvořit okruh kolem pražského city prostřednictvím propojení Příkopů, 28. října a Národní třídy s levým břehem. Tvrdili naopak, že by z hlediska stále rostoucí dopravní frekvence bylo vhodné tuto tepnu spíše odlehčit než ještě více zatížit.⁵⁴² Téhož názoru byl i Klub architektů, jenž navrhoval opuštění okruhu kolem Starého Města ve prospěch novoměstské obvodové komunikace, ergo napojení alternativní trasy ze Střešovic na Jiráskův most.⁵⁴³

Petřínská cesta v regulačním plánu Prahy a další vývoj otázky

Přes všechny debaty a protesty se nicméně úřední projekt nijak zvlášť nezměnil. Nestihl se sice termín realizace cesty „k narozeninám republiky“, jinak ale vše pokračovalo cestou příprav na výstavbu. V roce 1930 byl veřejnosti předložen celkový regulační plán Prahy se všemi plánovanými dopravními atributy včetně Petřínské cesty podle Hofmanova návrhu [obr. 4/37, 4/41]. Součástí komunikačního systému měl i nadále být staroměstský okruh v pokračování na Letnou a Petřín i vzdálenější

⁵³⁷ Petřínská komunikace zničí krásné zahrady malostranské (pozn. 522), s. 3.

⁵³⁸ Petřínská komunikace zničí krásné zahrady malostranské (pozn. 522), s. 1.

⁵³⁹ Petřínská komunikace zničí krásné zahrady malostranské (pozn. 522), s. 2.

⁵⁴⁰ Oldřich Starý, Petřínská komunikace (pozn. 486), s. 99-111.

⁵⁴¹ Josef Chochol, Petřínská komunikace, *Stavba IX*, 1930-31, s. 89-92.

⁵⁴² Oldřich Starý, Petřínská komunikace (pozn. 486), s. 90-91.

⁵⁴³ Klub architektů a Stavba pro novou soutěž (pozn. 531), s. 92.

novoměstský obchvat bez přímého uzavření na levém břehu, takže také vlastně odvislý od plánovaných levobřežních výstupů.

Ve společném odporu se pražské umělecké a architektonické spolky zformovaly až roku 1931, kdy mělo dojít k potvrzení plánů petřínské komunikace ministerstvem veřejných prací.⁵⁴⁴ O problému proběhly dvě odborné ankety s velkou návštěvností. Zúčastněné organizace se v zásadě shodly na nesouhlasu s úřední vyhlídkovou silniční tepnou serpentinovitého tvaru a mnohé se držely také přesvědčení, že Petřín a priori není vhodným místem pro vedení dopravních tras. Ke strachu z narušení straně se přidaly obavy z možné další zástavby zahrad, povede-li jimi komunikace, k čemuž přispělo tehdejší povolení k parcelaci Strahovské zahrady pro stavbu několika vil.⁵⁴⁵ Na základě první ankety vydaly její účastníci resoluci, ve které vyjádřily svůj nesouhlas a požadovaly vytýčení úředního projektu na místě. Apelovaly také na ministerstvo veřejných prací, aby s potvrzením regulačních plánů vyčkalo do doby, kdy budou známy výsledky nedávno vypsané soutěže na regulační dopravní řešení Velké Prahy [▲ 4. 1. 2], od které se očekávalo, že by mohla přinést nový pohled na koncepci pražské dopravy.⁵⁴⁶

Úspěch ankety byl pouze částečný. Ministr výzvy nedbal a projekt potvrdil hned následující den, SRK nicméně vyšla korporacím vstříc a v říjnu 1931 vytyčila ve svahu barevnými žárovkami plánovanou serpentinu i alternativní trasu přímým vedením.⁵⁴⁷ Na prosinec 1931 pak svolala další anketu, kde se měla situace vyjasnit. Na Staroměstské radnici, kde se anketa konala, se opět sešli zástupci důležitých odborných spolků a korporací, kteří shrnuli svá stanoviska. Dr. Hönigschmiedt ze státního památkového úřadu vyjádřil výhrady jak vůči serpentině, jež nevyhovuje dálkovému a těžkému provozu, tak vůči přímé trase, která by přinesla nevhodný tunel pod Lobkovickou zahradou.⁵⁴⁸ Shodný názor, stavící se v zásadě proti jakémukoli vedení trasy Petřínem, zazněl také ze strany Památkového sboru města Prahy. Inženýr Kubík z Masarykovy akademie práce nadto prohlásil, že petřínské prodloužení okruhu Příkopů a Národní třídy je pochybené i z toho důvodu, že upřednostňuje vnitřní okruh před vnějším, který se stává dopravně daleko důležitějším. Místo staroměstského obchvatu a petřínské serpentine proto radil soustředit se na okraj Nového Města – Wilsonovo nádraží, Karlovo náměstí, Resslovu ulici a Jiráskův most⁵⁴⁹, na který doporučoval navázat prodloužením směrem k západu – nejlépe Holečkovou ulicí přes Hřebenky.⁵⁵⁰ Kubík tak v zásadě předpověděl jádro dnešního řešení, ačkoliv zatím bez myšlenky tunelu pod Strahovem. Co se však týče krátkodobějších výsledků, neměla anketa takový dopad, jak by si její účastníci představovali. Předseda SRK Eustach Mölzer totiž i po přednesených argumentech trval jak na konceptu dopravního obchvatu kolem city, tak na nutnosti

⁵⁴⁴ Petřínská komunikace, *Za starou Prahu* XVI, 1932, s. 4.

⁵⁴⁵ Anketa o petřínské komunikaci, *Stavitel* XII, 1931, s. 17.

⁵⁴⁶ Anketa o petřínské komunikaci (pozn. 545), s. 17. Petřínská komunikace (pozn. 530), s. 151-152

⁵⁴⁷ Petřínská komunikace (pozn. 544), s. 4.

⁵⁴⁸ Anketa o petřínské komunikaci, *Styl* XVI, 1931-32, s. 190.

⁵⁴⁹ Obdobný názor zastával například také odborník na dopravu Emanuel Hruška, který na toto téma rovněž publikoval. /Emanuel Hruška, Petřínská komunikace a její funkce v organismu města, *Styl* XVII, 1932-33, s. 135-138.

⁵⁵⁰ Anketa o petřínské komunikaci (pozn. 548), s. 192.

Petřínské komunikace. Anketu uzavřel slovy: „Chápu námitky (...), ale my jsme již prozkoumali tolik řešení a přicházíme stále k jednomu a témuž výsledku. (...) Já se toho problému nebojím, ani té komunikace. (...) I věřím, že se dá věc umělecky provést.“⁵⁵¹ Jelikož ve prospěch Mölzerových slov hovořil i výsledek soutěže na dopravní program Velké Prahy, situace se opět vrátila do starých kolejí. Nutno však dodat, že v případě dopravní soutěže nebyl její výsledek, totiž souhlas většiny projektantů s petřínskou komunikací, ba i přímo s vyloženým serpentinovým řešením, takovým překvapením. Soutěž totiž byla zadána na podkladě úředního projektu s požadavkem jeho přezkoušení⁵⁵², nikoli primárně získání koncepce nové.⁵⁵³

V roce 1936 se do situace rozhodly vstoupit s vlastním návrhem Elektrické podniky. Začalo se také znovu uvažovat o oddělení silniční a tramvajové dopravy, či provedení trasy pouze pomocí jedné z nich. Tuto myšlenku již dříve rozvíjel například Emanuel Hruška, který tvrdil, že účel petřínské komunikace bude pouze lokální, neboť dopravní důležitost staroměstského okruhu upadá. Jelikož by tak trasa sloužila v zásadě pouze spojení Břevnova s centrem, navrhol Hruška možnost využít Petřín pouze pro tramvajovou dopravu, která je schopná efektivně přepravit velké množství cestujících.⁵⁵⁴ Státní regulační komise vyřešila vzniklou situaci tak, že zadala vypracování nové studie Petřínské komunikace a okolních sadů svému členu, Bohumilu Hübschmannovi. Možná bylo kalkulováno i s faktem, že Hübschmann byl dlouholetým členem Klubu Za starou Prahu a tedy by jeho návrh mohl překlenout neshody mezi znesvářenými stranami. Nutno dodat, že se Hübschmann snažil. Vrátil se v zásadě k předešlému návrhu soustavy přímých tras a vyprojektoval velmi úspornou vozovku o šířce 9 metrů.⁵⁵⁵ Je vidět také úsilí vyjít vstříc požadavku omezení dopravy na obchvatu kolem Starého Města⁵⁵⁶ svedením petřínské cesty na náměstí Kinských, odkud mělo být možné se jednoduše napojit na Jiráskův most a tedy na novoměstský okruh [obr. 4/71, 4/72]. Otázka petřínské cesty se nicméně během doby stala poněkud černobílou a tak ani tento projekt nezaznamenal nijak širokou podporu. Naopak se opět zvedla vlna kritiky organizovaná především Skupinou architektů SIA, která pořádala veřejné rozpravy⁵⁵⁷ a právě Klubem Za starou Prahu⁵⁵⁸, jenž sepsal rezoluci odmítající petřínskou komunikaci v jakékoli podobě jako „neúčelnou a z ohledů památkových škodlivou“⁵⁵⁹. Text adresoval ministerstvu veřejných prací, SRK i městské radě a k jejímu podpisu přizval na padesát dalších korporací.

Z veřejného protestního večera všech účastníků se spolků konaného 19. dubna 1937 vzešel požadavek volající po vypsání zcela nové soutěže na spojení severozápadního sektoru Velké Prahy

⁵⁵¹ Anketa o petřínské komunikaci (pozn. 548), s. 194.

⁵⁵² Inovativní a celkové řešení bylo požadováno pouze pro městskou hromadnou dopravu.

⁵⁵³ Petřínská komunikace – veřejná rozprava a kritika úředního návrhu, *Architekt SIA XXXVI*, 1937, s. 1.

⁵⁵⁴ Emanuel Hruška, Petřínská komunikace a její funkce v organismu města (pozn. 549), s. 135-138.

⁵⁵⁵ Bohumil Hübschmann, Petřínské sady, *Styl XIX*, 1934-35, s. 172-173. Bohumil Hübschmann, Petřínská komunikace, *Styl XX*, 1936-37, s. 85-93.

⁵⁵⁶ Petřínská komunikace – veřejná rozprava a kritika úředního návrhu (pozn. 553), s. 2. A. Kubiček, Petřínská komunikace, *Za starou Prahu XXI*, 1937-38, s. 2-4.

⁵⁵⁷ Petřínská komunikace – veřejná rozprava a kritika úředního návrhu (pozn. 553), s. 1-4, 18-25.

⁵⁵⁸ Dr. Guth, Petřínská komunikace, *Za starou Prahu XX*, 1936, s. 33. A. Kubiček, K čemu potřebujeme petřínskou komunikaci?, *Za starou Prahu XXI*, 1937-38, s. 49-50.

⁵⁵⁹ Dr. Guth, Petřínská komunikace (pozn. 558), s. 33.

s vnitřním městem s vyloučením vedení této trasy petřínskými zahradami a Jelením příkopem.⁵⁶⁰ Co se týče Petřína, shodla se většina zúčastněných na jeho pojetí coby veřejného sadu protkaného pouze pěšinami.⁵⁶¹ Objevily se i staronové, poněkud bizarní, nápady na řešení situace (například myšlenka dvouetážového vedení komunikace⁵⁶² nebo návrat k prolomení letenské stráně průkopem či tunelem⁵⁶³). Vlivem protestů situace nakonec opravdu dospěla k opuštění projektované petřínské komunikace a vypsání zcela nové dopravní soutěže. Došlo tak na slova inženýra Duška pronesená na jednom z debatních večerů: „Nemohu se ubránit určité reminiscenci. K nešťastné diskusi průkop-tunel. Tehdy jsme měli dva návrhy a nebylo z toho nic. Dnes mám dojem, že by z toho nebylo zase nic.“⁵⁶⁴ Tato paralela se nakonec ukázala jako poměrně výstižná. Stejně tak jako letenské průkopy a tunely, ani petřínské varianty – první s tématem representace a vyhlídkové úlohy, druhá zaměřená pouze na autosilnici⁵⁶⁵ s podtextem přísné účelnosti – nakonec nedošly realizace.

Soutěž na spojení SZ sektoru pražského s pravým břehem vltavským z roku 1937

V konkurenci vyvolané protesty proti oficiálnímu návrhu šlo o další prozkoumání možností dopravního spojení severozápadu Prahy s městským centrem, přičemž důraz byl kladen na kontext celopražské dopravy, tedy na celkový problém a nikoli jen vytržený detail, za který mnozí pokládali právě úřední projekt.⁵⁶⁶ Nedošlo nicméně ke stanovení podmínky vyhnout se úplně petřínským svahům, jak doporučovala rezoluce protestujících. Bylo tedy ponecháno čistě na úvaze soutěžících, zda najdou úplně nové možnosti, či zda se dají cestou úpravy myšlenek již řečených.⁵⁶⁷ V každém případě, ambicí soutěže bylo přinést výsledné řešení graficky a vědecky doložené.⁵⁶⁸ Konkurence to byla obsáhlá jak do objemu zpracovávané látky tak do počtu zúčastněných, kterých bylo třicet šest. I porota byla úctyhodná, měla tentokrát dokonce osmnáct členů včetně zástupců korporací, jež soutěž vyvolaly.

Soutěžící se ve svých projektech v zásadě shodli na tom, že pro dostatečné spojení SZ sektoru s centrem je třeba vyřešit ne jednu, ale tři nové komunikace, které by vedly do tří oblastí – Dejvic, Břevnova a Košíř **[obr. 4/73]**.⁵⁶⁹ Pokud se budeme držet problematiky pražského centra a z úvah vypustíme Košíře, u jejichž projektů komunikačního spojení ostatně panovala nebývalá shoda, zůstanou

⁵⁶⁰ Petřínská komunikace – veřejný protestní večer, pořádaný dne 29. dubna t. r. v domě SIA, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 110-112.

⁵⁶¹ Petřínská komunikace – veřejný protestní večer, pořádaný dne 29. dubna t. r. v domě SIA (pozn. 560), s. 112.

⁵⁶² Ing. Dušek, Petřínská komunikace – veřejná rozprava a kritika úředního návrhu. II. část, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 21.

⁵⁶³ Ing. Jiráček, Petřínská komunikace – veřejná rozprava a kritika úředního návrhu. II. část, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 22.

⁵⁶⁴ Ing. Dušek, Petřínská komunikace – veřejná rozprava a kritika úředního návrhu. II. Část (pozn. 562), s. 21.

⁵⁶⁵ Emanuel Hruška, Opět epilóg k petřínské komunikaci, *Stavba* XIV, 1937-38, s. 23.

⁵⁶⁶ Soutěž na spojení sz sektoru pražského s pravým břehem vltavským, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 128.

⁵⁶⁷ Emanuel Hruška, Soutěž na vyřešení dopravního spojení severozápadního sektoru Velké Prahy se středem města, *Stavba* XIV, 1937-38, s. 109.

⁵⁶⁸ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 39.

⁵⁶⁹ Emanuel Hruška, Soutěž na vyřešení dopravního spojení severozápadního sektoru Velké Prahy se středem města (pozn. 567), s. 110.

nám k vyřešení dva dopravní tahy. Pro území dejvické, do té doby připojené přes Chotkovu serpentinu a Belcrediho silnici, navrhovala většina soutěžících novou komunikaci. Ve velké části projektů měla tato komunikace sloužit pouze veřejné dopravě a to buď jako tunel vedle zákruty Chotkovy (návrh hradní správy) nebo nová serpentina Chotkovu silnici zdvojující (prof. Kugler). Několik návrhů se vrátilo také k tunelovému spojení Letné a Čechova mostu, nyní ovšem pouze pro hromadnou dopravu (Alois Kubíček – Ferdinand Balcárek – Karel Kopp [obr. 4/74]). Spojení s oblastí Břevnova a Střešovic vrátilo soutěžící k otázce komunikace Petřínem, která se nabízela jako jedno z možných řešení (např. Jiří Štursa – Vlasta Suková Štursová – Karel Janů [obr. 4/75]). Vzhledem k bouřím, jež konkurenci předcházely, se však k opětovnému návrhu petřínské komunikace odhodlala pouze menšina soutěžících. Většina se soustředila na alternativní možnosti, mimo jiné na serpentinové převedení dopravy přes území stadionu (Pavel Bareš – Jaroslav Kříž – Stanislav Semrád [obr. 4/76]) nebo zejména na tunelové řešení pod stadionem s napojením na Jiráskův most – buď v kratším provedení pro oblast Břevnova (Alois Kubíček – Ferdinand Balcárek – Karel Kopp [obr. 4/77]) nebo v delší dvoukilometrové verzi s rozšířením zázemí tunelu o oblast Střešovic a části Dejvic (Karel Honzík, Antonín Engel).⁵⁷⁰

Pokud jde o výsledné pořadí, první cena udělena nebyla, druhou získal návrh pánů Aloise Kubíčka, Ferdinanda Balcárka a Karla Koppa a třetí ceny byly pro změnu uděleny tři. Z uvedených výsledků lze odhadnout, že ani tato soutěž po svém ukončení nepřinesla kýžené poslední slovo. Do situace zasáhly také dějinné události – okupace a válka – které způsobily, že problémy pražského urbanismu byly odsunuty na druhou kolej. Z dnešního pohledu je však zjevné, že konkurence nebyla zdaleka tak zbytečnou, jak se o ní vyjadřovali doboví recenzenti.⁵⁷¹ Otevřela totiž nové možnosti řešení dopravních problémů, které dosud nepřišly nikomu na mysl. Jak se ukázalo v padesátých letech, jedna z těchto myšlenek, totiž tunel pod Strahovem, se stala základem pro další precizování a ve výsledku vedla až k realizaci Strahovského tunelu, jak jej známe dnes. Podobný závěr by bylo ostatně možné učinit i v případě Letenského tunelu v prodloužení Štefánikova mostu. Uplatnění došel také zmiňovaný novoměstský okruh (Hlávkův most – Wilsonova – Muzeum – Ječná – Resslerova – Jiráskův most – Strahovský tunel – Patočkova – Letná – Hlávkův most), který nakonec opravdu převážil nad příliš stísněným okruhem staroměstským a který dnes tvoří frekventované dopravní spojení kolem historického města pražského.

Praha postavená

Cesty na povrchu petřínské a letenské stráně, projektované jako uzavření staroměstského či novoměstského dopravního okruhu, realizovány nebyly, nicméně, jak bylo řečeno, dopravní obkroužení

⁵⁷⁰ Emanuel Hruška, Soutěž na vyřešení dopravního spojení severozápadního sektoru Velké Prahy se středem města (pozn. 567), s. 110-111.

⁵⁷¹ Soutěž na spojení sz sektoru pražského s pravým břehem vltavským (pozn. 566), s. 128. Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 41-42. Petřínská komunikace, *Styl* XXI, 1938, s. 15.

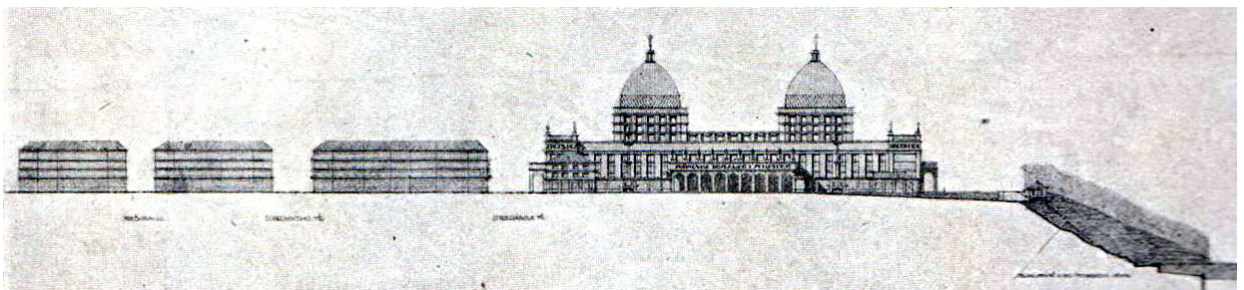
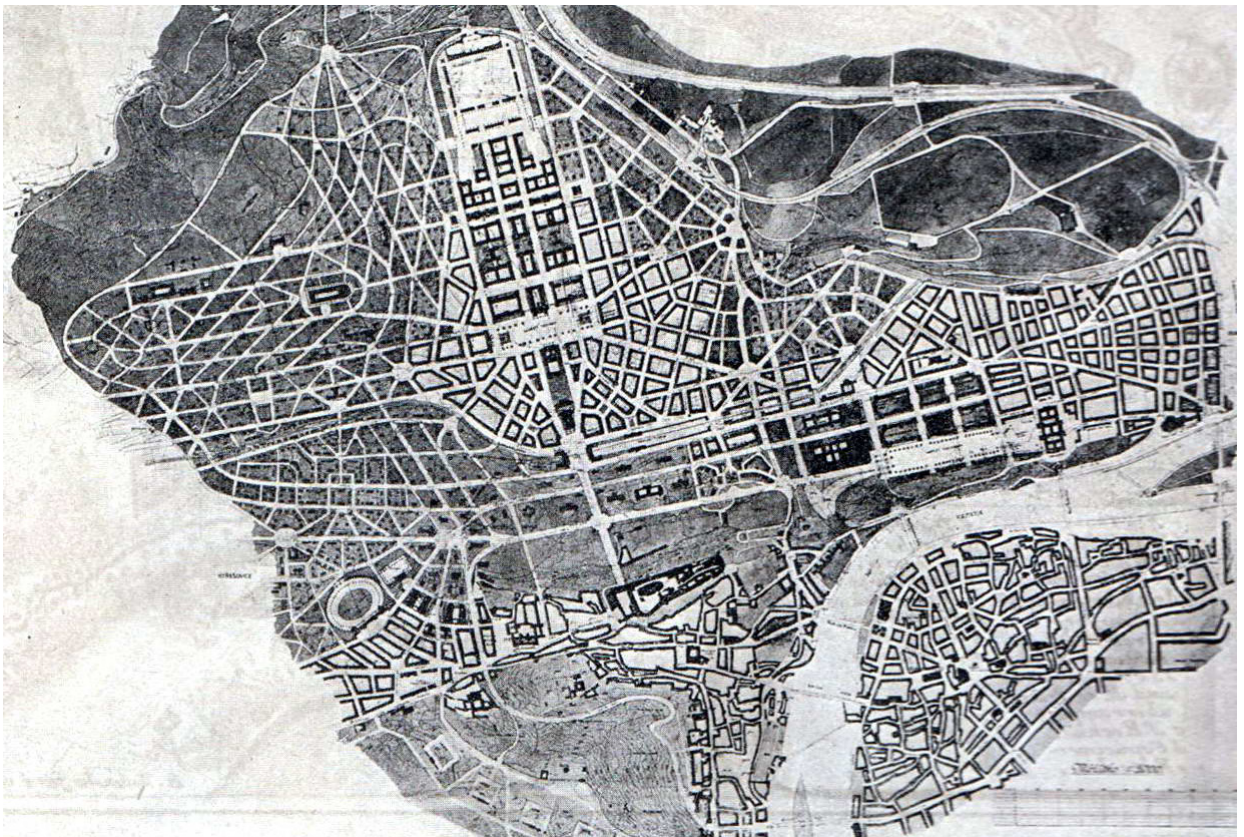
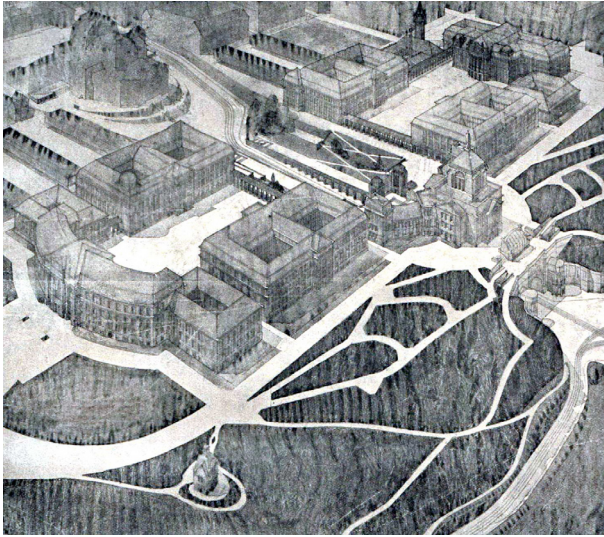
centrální Prahy přibližně v intencích tohoto, za první republiky plánovaného, obchvatu, možné je – prostřednictvím Letenského a Strahovského tunelu. Kratší Letenský tunel byl zprovozněn již v roce 1953, na ten Strahovský si však Praha musela počkat až do devadesátých let. Doba s sebou nicméně přinesla nové technické možnosti, a proto mohla být nakonec realizována dopravní stavba dlouhá přes dva kilometry. Několik dalších prvorepublikových vizí (srov. přemostění Masarykova nádraží nebo Nuselský most) se pak stalo součástí v sedmdesátých a osmdesátých letech budované Severojižní magistrály vedoucí ze severu přes most Barikádníků, Holešovice, Hlávkův most a Florenc, kolem Hlavního nádraží a Národního musea, přes I. P. Pavlova, Nuselský most a Pankrác dále k jihu. Právě část této magistrály tvoří spolu se Strahovským tunelem a ulicemi Patočkovou, Milady Horákové a Veletržní jakýsi modifikovaný okruh kolem centra. Zároveň je nutné říci, že neustále vzrůstající počet automobilů stál za tendencí komponovat další dopravní tahy a okruhy dále od centra. Dodnes je ve výstavbě tzv. Městský okruh, jehož součástí má být jak Strahovský tunel, tak například v současnosti realizovaná Blanka a tzv. Pražský okruh tvořící ještě vzdálenější, dálniční, obchvat kolem hlavního města [obr. 4/78].⁵⁷² Mimochodem i téma pražského dálničního okruhu pochází už z doby prvorepublikové (srov. projekt Jaromíra Krejčara z dopravní soutěže let 1930-1931, návrh SRK z roku 1937 či Jindřicha Kriseho z roku 1939).⁵⁷³

Další důležitou roli z hlediska koncepce celoměstské dopravy sehrála výstavba pražského metra, která jednak významně pomohla řešení komunikačních potíží města a zároveň konečně posunula Prahu na roveň velkých metropolí moderní systém podzemních drah běžně využívajících. Také návrhy „podzemních rychlodrah“ byly proponovány už za první republiky (srov. návrh Vladimíra Lista a Bohumila Belady z roku 1926 nebo naprostá většina projektů z dopravní soutěže let 1930-1931). Důvodem už těchto návrhů bylo právě efektivní řešení dopravy pomocí podzemního provozu, který nezasahuje do obrazu města, nicméně funguje jako zosobnění technické náročnosti, kterou se Praha chtěla honosit. I v případě pražského metra se k jeho realizaci nicméně dospělo až o mnoho let později – první úseky podzemky se totiž začaly budovat ve druhé polovině šedesátých let.⁵⁷⁴

⁵⁷² URM/IPR, Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2012, http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP/UAP2012/2_12_doprava.pdf, vyhledáno dne 3. 12. 2014, s. 216.

⁵⁷³ <http://mestskyokruh.info/system-nadrazene-site-komunikaci/historie-nadrazene-komunikacni-site/historicky-vyvoj/>, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

⁵⁷⁴ Evžen Kyllar, *Praha a metro*, Praha 2004.



4/1 Antonín Balšánek, návrh České vysoké školy technické na Letné – alternativa F, 1919. Foto: Antonín Balšánek, Levý břeh Vltavy – budoucnost Prahy, *Architektonický obzor* XVI, 1917, t. 33

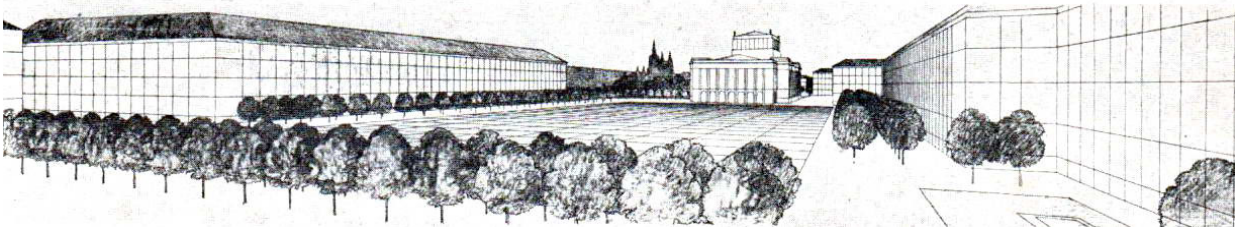
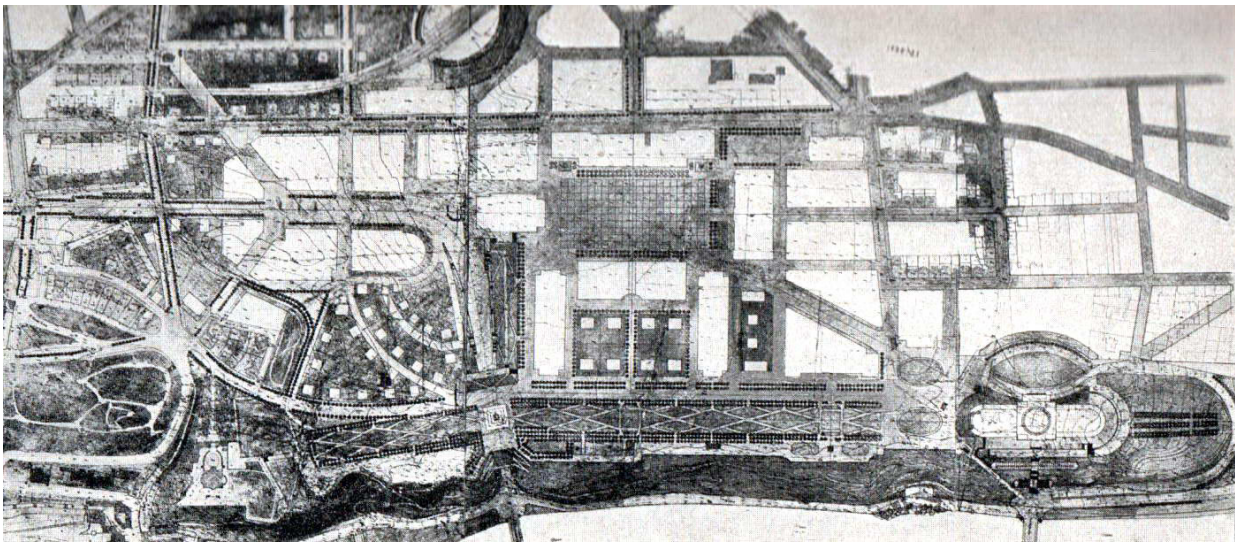
4/2 František Vahala – Vratislav Lhota, projekt „Neporušená pláň“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXII.

4/3 František Vahala – Vratislav Lhota, projekt „Neporušená pláň“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXII.

„Neporušená pláň“ Františka Vahaly a Vratislava Lhoty

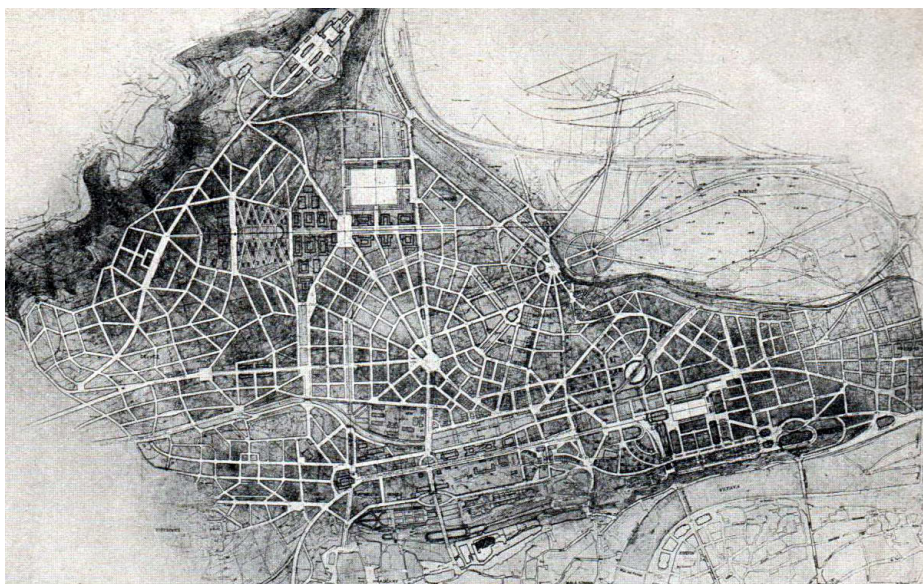
Autoři nejvýše oceněného projektu přišli s poměrně inovativním konceptem. Jak název napovídá, největší změnou v rámci řešení Letné oproti předchozím návrhům byla právě neporušenost pláň, tedy absence průkopu nebo tunelu v ose Čechova mostu a návrh velkého plateau bez terénních zlomů. Dle vlastních slov přistupovali architekti k této regulaci s ohledem na panorama města a zejména na Hrad, jeho potřeby, důležitost a důstojnost. Poloha Hradu určila také umístění státních budov a parlamentu.

I v otázce komunikační hrál Hrad značnou úlohu. Jako nové důstojné spojení Hradčan s městem bylo proponováno několik komunikací: od mostu Legií po petřínských svazích na Pohořelec, od mostu Mánesova, který dostal nové předmostí, byla vedena spojka zahradou Anglických panen (dnešní Vojanovy sady) do ulice Nerudovy a další trasa na druhou stranu ke Klárovu. Od mostu Čechova, kde bylo rovněž navrženo nové předmostí, zvolili autoři netradičně výstup nikoli v pokračování Mikulášské třídy, nýbrž dvěma trasami na svazích letenské stráně. Aby byl zářez do terénu co nejmenší, vnější chodníky komunikací byly nadto projektovány na konzolách a vnitřní jako krytá loubí. Západní cesta vedla směrem k Hanavskému pavilonu, východní ústila nad Rudolfovou štolou v místě, kde bylo navrhováno velké „náměstí státních úřadů“. Toto náměstí se mělo stát centrem vládní čtvrti, na své východní straně pak mělo přecházet v čestný dvůr budovy parlamentu. Ta byla situována na lomu stráně – jako panoramatické ukončení osy Revoluční třídy a Štefánikova mostu. Z náměstí byla projektována široká komunikace, která vedla západním směrem, napojila se na lehce upravenou komunikaci na Mariánských hradbách a pokračovala až na Pohořelec. Tam se stáčela a přecházela v petřínskou serpentinu. Na Prašném mostě se měla východozápadní trasa křížit s mohutnou třídou ve směru od severu k jihu, která na své jižní straně ústila ze druhého nádvoří Pražského hradu a dále pokračovala přes most nad Jelením příkopem až k „nádražnímu náměstí“. Zde mělo stát jednak nádraží, ale i divadlo, hotely a další velké budovy. V prodloužení severojižní komunikace na dejvickém území vyprojektovali architekti kampus technické university a ještě více na severu pak velký tělocvičný stadion. Universitní kampus měl opět své ústřední náměstí, kde měly být situovány také budovy technického musea a moderní galerie. Kromě institucí byla v území projektována samozřejmě i bytová výstavba, a to jak bloky činžovních domů, tak řídkší zástavba rodinných vilek ve stylu zahradních měst přecházejících ve volnou zeleň. Pamatováno bylo i na budovy velvyslanectví (na severních svazích hradního návrší), sportovní stadion ve Střešovicích (na místě staré cihelny), na objekty Vysoké školy zemědělské, umělecko-průmyslové školy, a mohutnou budovu památníku a musea odboje tvořící dominantu dejvického vrchu.



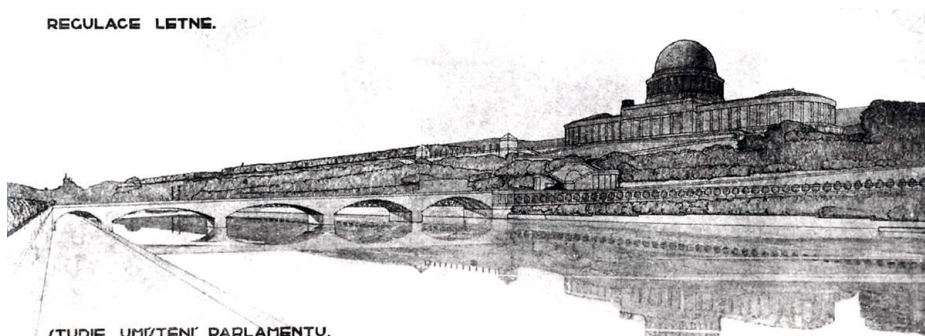
4/4 Bohumil Hübschmann, projekt „Okcident“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXIV.

4/5 Bohumil Hübschmann, projekt „Okcident“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXV.



4/6 Bohumil Hübschmann, projekt „Okcident“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXIV.

REGULACE LETNE.



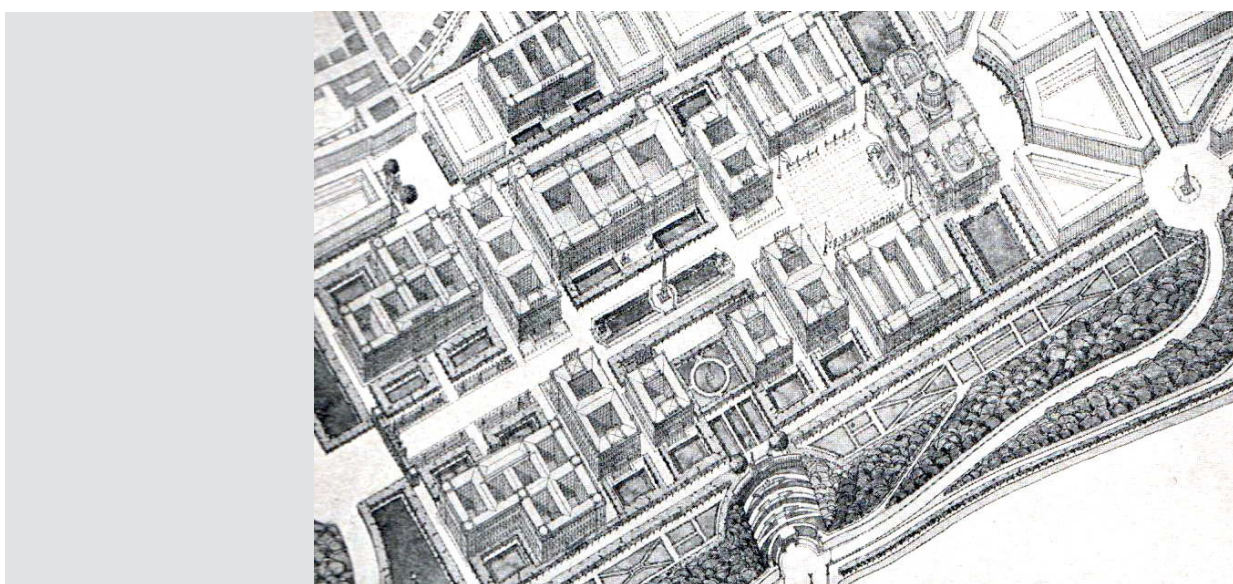
4/7 Bohumil Hübschmann, projekt „Okcident“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXV.

STUDIE UMÍSTĚNÍ PARLAMENTU.

„Okcident“ Bohumila Hübschmanna

Bohumil Hübschmann se letenskou otázkou zabýval již v rámci dříve proběhlých konkurencí a debat a do soutěže vstupoval s poměrně jasnou teoreticky podepřenou představou (srov. Hübschmannovy texty „Pražské dominanty“ a „Levý břeh Vltavy“). Co se týče komunikačního řešení v rámci letenské soutěže, uvědomoval si Hübschmann nutnost tvořit návrh pro účely Velké Prahy, nejen pro samotné území letenské a jeho nejbližší okolí. Zavrhl cestu Jelením příkopem, Petřínskou komunikací i serpentinu Malou Stranou jako nesmyslné a bezohledné k zástavbě a zeleni; a přiklonil se k názoru, že hlavní tepnou spojující centrum se severozápadem města má být komunikace letenská v ose Čechova mostu. Na levém břehu nemá však jít k severu, nýbrž se stočit k západu (okcidentu), kde byla ostatně očekávána daleko hustší zástavba. Západním směřováním trasy se také měl vyřešit problém spojení centra města a Hradu, ke kterému by pomocí spojky ústící na Hradčanské náměstí vzniknul důstojný přístup. „Vítězná třída“, jak Hübschmann východozápadní komunikaci pojmenoval, se měla na několika místech dále rozvětvovat a napojovat se na uliční síť nově proponovaných čtvrtí. Dejvická i Bubenečská kotlina měla být zastavěna bloky nájemních domů, směrem do strání pak domy rodinnými. Významné pozice měly být obsazeny veřejnými budovami, své umístění našel i kampus technické university, vědecký ústav a sokolské cvičiště.

Pokud jde o stavební program na letenské pláni, mělo zde vyrůst ústřední náměstí a kolem něj souvislé zastavění jak veřejnými, tak činžovními domy, aby nevznikla „mrtvá“ úřednická čtvrť. Na okrajích pláň byly navrženy samostatné objekty velvyslanectví v zahradách. Na počátek „Vítězné třídy“ umístil Hübschmann obchodní domy a velký hotel, podél trasy na severním předpolí Hradčan pak mohutné domy činžovní či universitní, které měly tvořit základnu Pražskému hradu při pohledu z Dejvic. Nejvýznačnější budovou letenské pláň byl i v tomto návrhu parlament, který architekt situoval do „skvělé izolovanosti“ na hranu Letné v prospektu Revoluční třídy. Takto umístěná budova by, dle Hübschmannova mínění, tvořila „vrcholný“ bod panoramatu, avšak nekonkurovala by Hradčanům. Poloha v sobě navíc nesla i jistou symbolickou hodnotu, neboť vzdálenost kopule parlamentu a Pražského Hradu (resp. věže Svatovítské katedrály) odpovídala délce úseku mezi katedrálou a bání Národního muzea. Vytvořil se by tedy rovnostranný trojúhelník svírající centrum Prahy ve svém středu. Důležitým aspektem monumentality byla pro Hübschmanna, jak sám uvedl, také jistá osamocenost a nerušenost dominanty. Z tohoto důvodu navrhl ponechat jižní okraj letenské pláň v parkové úpravě, která při pohledu z města skrývala zástavbu a dávala vystoupit pouze mohutné budově parlamentu, jenž tak vytvářel pendant Pražskému hradu. Součástí parku byla také promenádní vyhlídková trasa, která měla naopak skýtat panoramatické pohledy na vnitřní město. V rámci řešeného území architekt zároveň vytipoval konkrétní body, které by měly sloužit panoramatickým rozhledům a průhledům. Kromě letenské promenádní trasy plánoval vyhlídkovou terasu v Dejvicích před Hanspaulkou nebo v místě projektované galerie na Vořechovce.

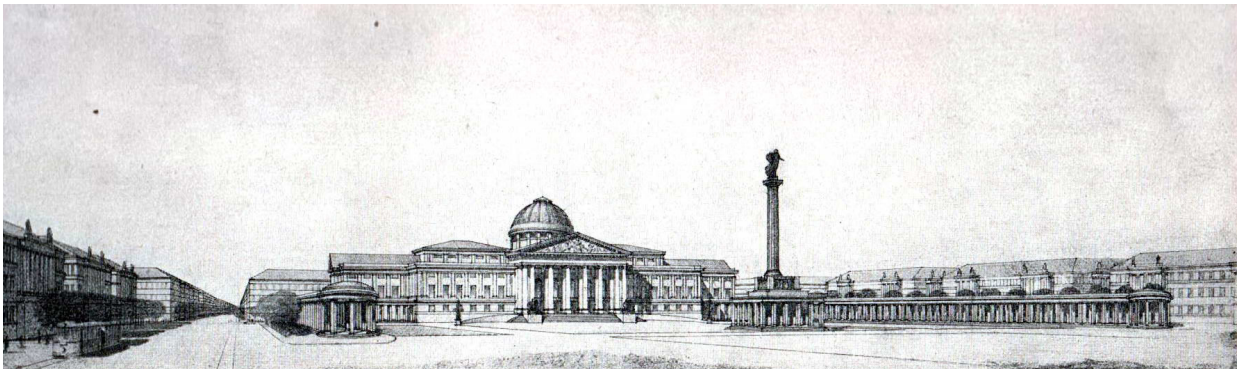
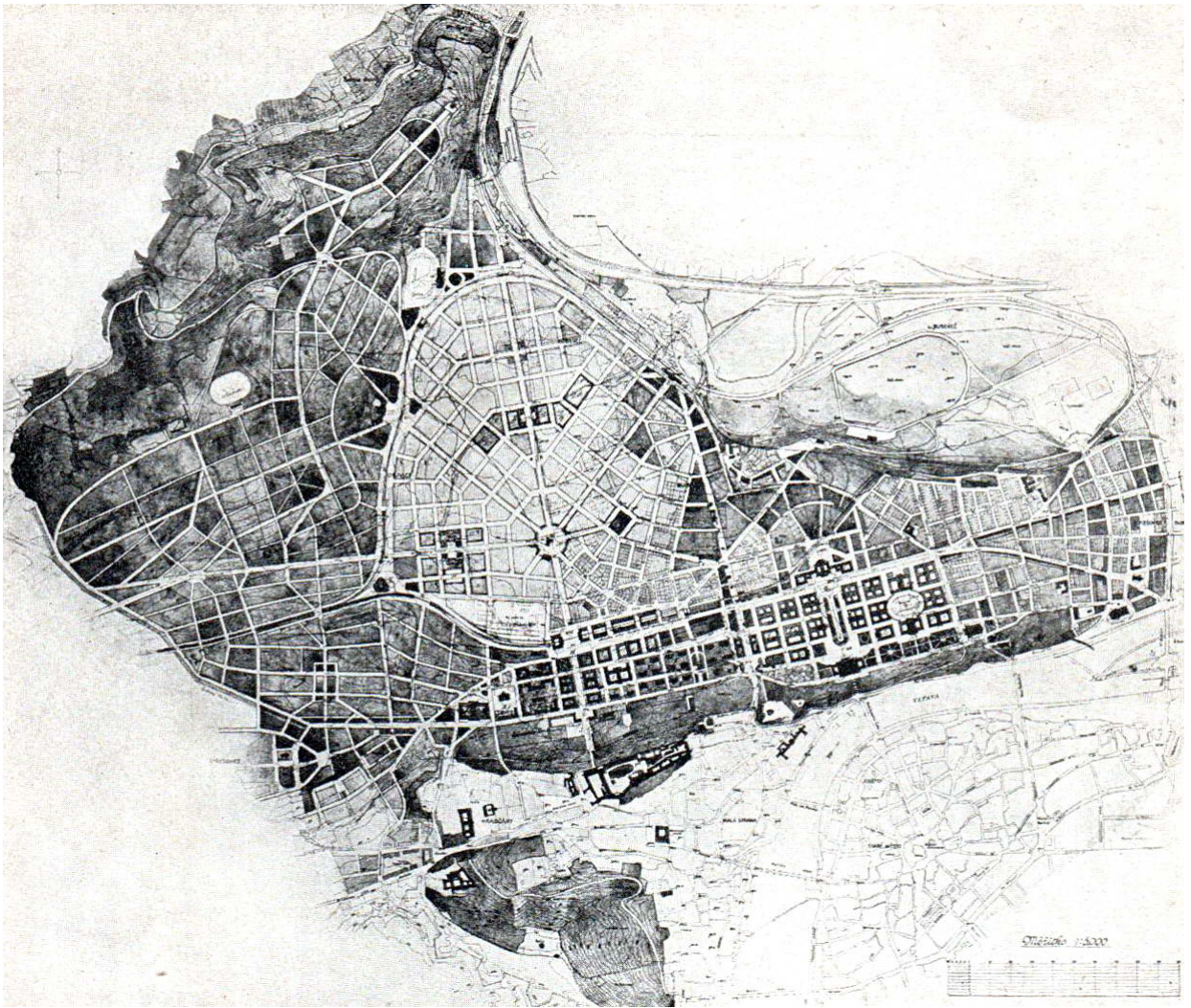


„Skutečnost či idea“ Ladislava Skřivánka a Josefa Šejny

Projekt „Skutečnost či idea“ pánů Skřivánka a Šejny se dělil o umístění s návrhem Hübschmannovým. Stejně jako Hübschmann si jeho autoři uvědomovali nutnost přizpůsobit regulaci dopravním potřebám Velké Prahy a přišli proto s návrhem rozdělit plánovanou letenskou komunikaci do několika tras, které budou sloužit různým účelům. Tak jako většina soutěžících setrvali u myšlenky hlavního tahu v ose Čechova mostu, kde projektovali přes 300 metrů dlouhý tunel vyhrazený pro nákladní dopravu a tramvaj. Tunel vyústoval až za dnešní třídu Milady Horákové, kde se větvil jednak do Stromovky a jednak do Dejvic. Kromě tunelu byly navrženy také dvě povrchové komunikace vedoucí po letenské stráni západním a východním směrem od Čechova mostu. Tyto cesty měly sloužit jen osobní dopravě a pěším. Letenská pláň byla obligátně rozdělena osou v prodloužení Mariánských hradeb, na jejímž východním konci měla stát budova parlamentu a další státní instituce. Dejvice a Bubeneč byly využity pro zástavbu činžovními domy, na stráních domy rodinnými se zahradami. Technická universita, sportoviště a Technické museum měly být umístěny do čtvrtkruhu mezi silnicí Podbabskou a dnešní Evropskou třídu.

4/8 Ladislav Skřivánek – Josef Šejna, projekt „Skutečnost či idea“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXIII.

4/9 Ladislav Skřivánek – Josef Šejna, projekt „Skutečnost či idea“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXIII.

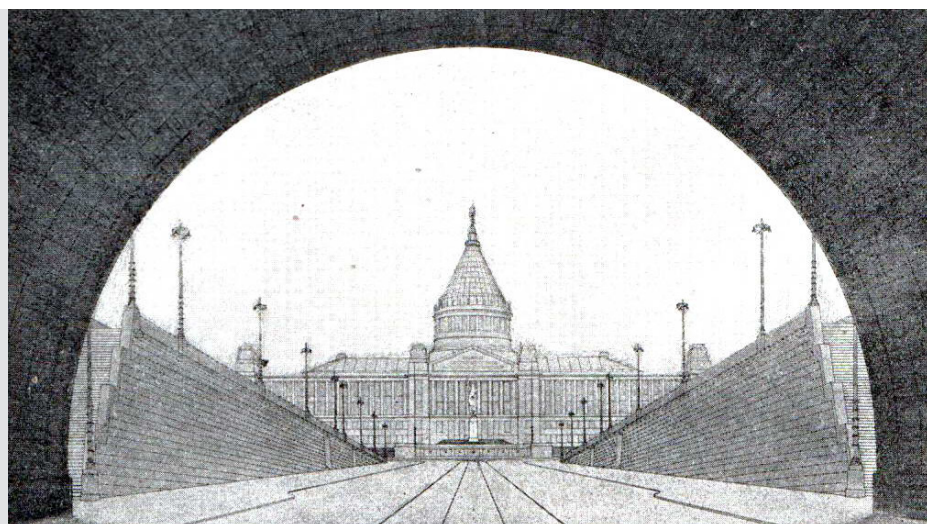
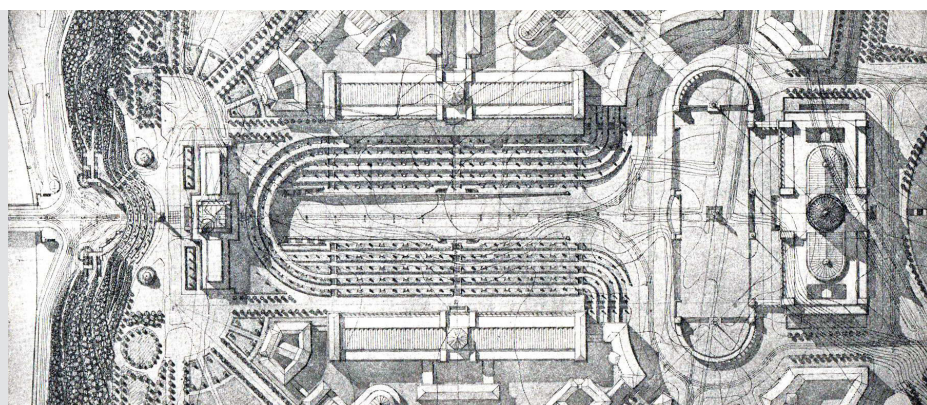
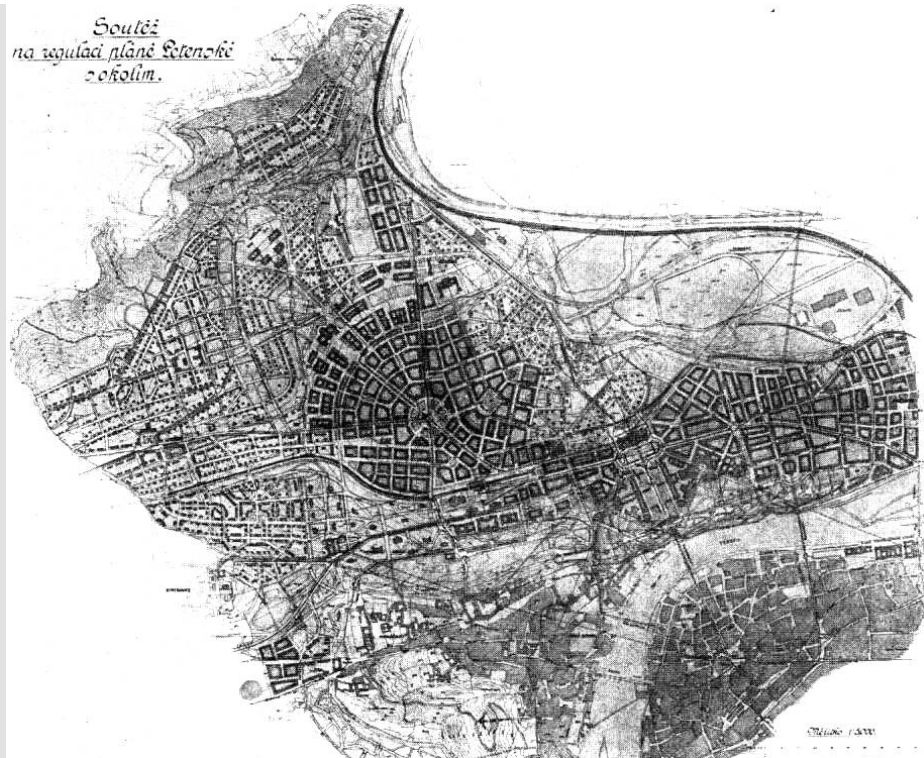


„Nám i Budoucím“ Aloise Dryáka a Bedřicha Bendelmayera

Ohmannovi žáci se ve svém plánu drželi již osvědčeného řešení letenské komunikace v ose Čechova mostu pomocí krátkého tunelu, který měl umožnit zachování zeleného pásu při okraji pláně, a následného průkopu. Mimo to navrhli také dva výstupy serpentinami – východním a západním směrem od téhož mostu. Na letenskou pláň vtěsnali parlament, ministerstva, technickou universitu i technické museum, tedy poněkud nadměrný stavební program. Dejvická kotlina měla být rovněž velmi intenzivně zastavěna bloky činžovních domů.

4/10 Alois Dryák – Bedřich Bendelmayer, projekt „Nám i Budoucím“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXVI.

4/11 Alois Dryák – Bedřich Bendelmayer, projekt „Nám i Budoucím“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXVII.



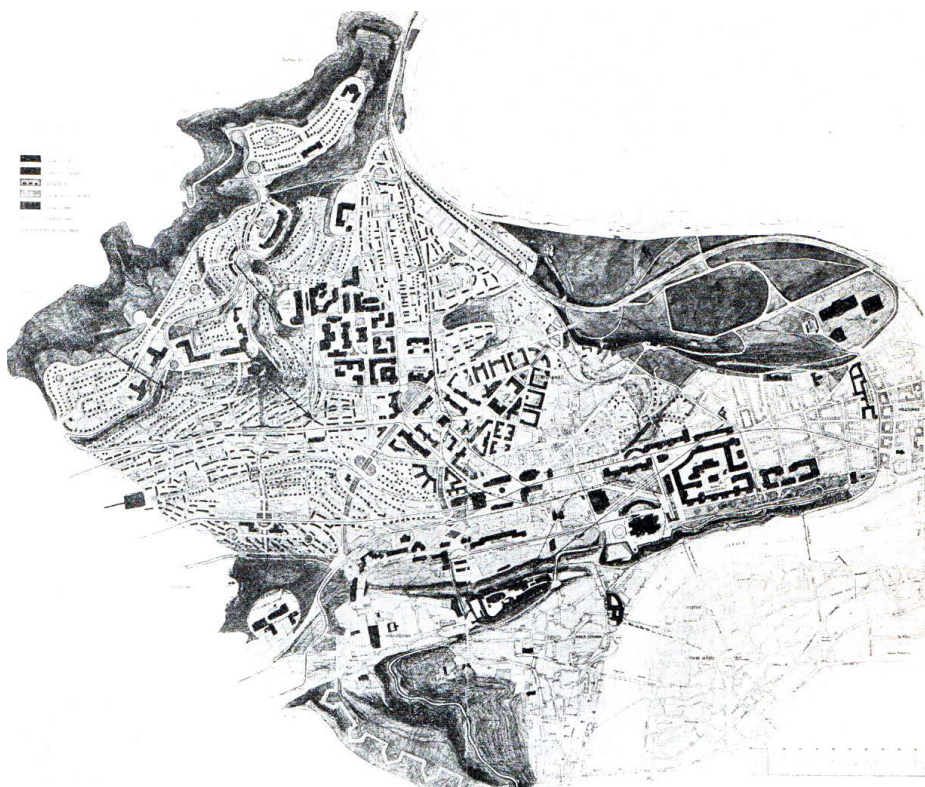
4/12 Antonín Engel, mimosoutěžní návrh k soutěži na regulaci Letné a okolí hradu, 1920. Foto: Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 132.

4/13 Antonín Engel, mimosoutěžní návrh k soutěži na regulaci Letné a okolí hradu. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXV.

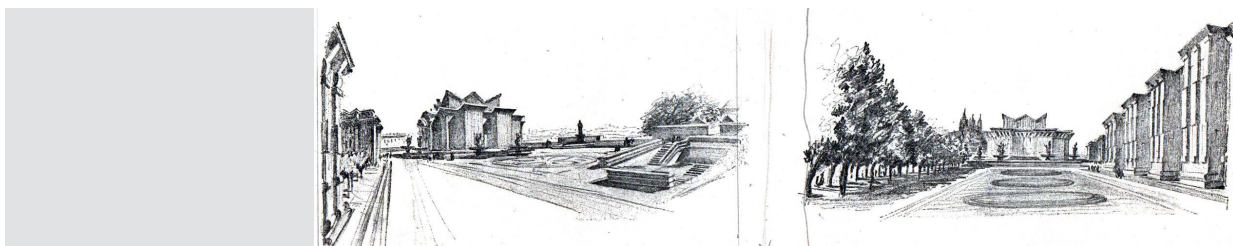
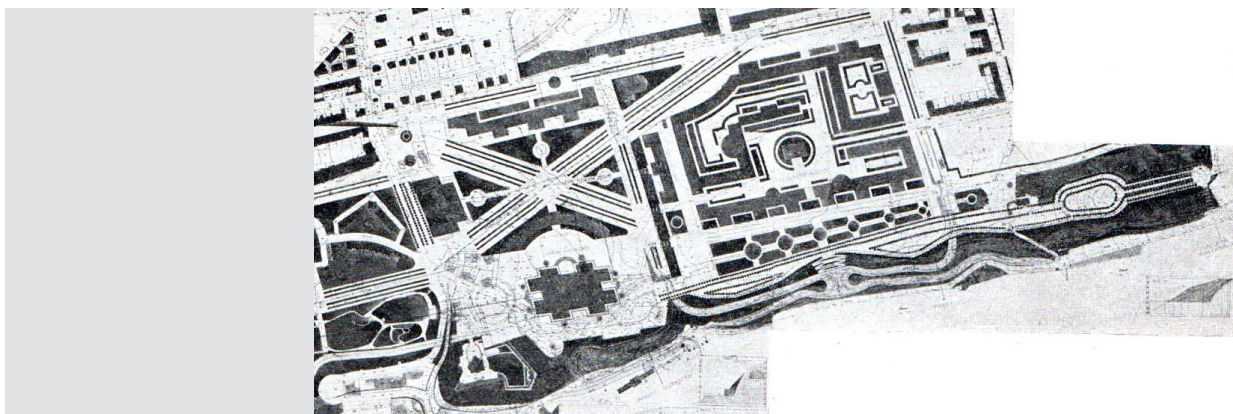
4/14 Antonín Engel, mimosoutěžní návrh k soutěži na regulaci Letné a okolí hradu. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XXVII.

návrh Antonína Engela

Také Antonín Engel vypracoval návrh na řešení letenského území. Projekt, který, podal jako nesoutěžní, byl vyústěním architektonických dlouholetých úvah o tomto problému. Stejně jako řada soutěžících architektů, uvědomoval si Engel dalekosáhlost letenské otázky (a zejména její problematiky komunikační), která přestala být věcí jedné pražské čtvrti, ale stala se záležitostí celé Velké Prahy. Svě řešení založil na zcela opačné úvaze než Janák, který varoval před jedinou hlavní trasou vedoucí v severojižním směru. Právě tuto trasu Engel proponoval. Severojižní směr považoval za jeden z hlavních komunikačních prvků budoucnosti, který determinuje příští vývoj Prahy. Byl přesvědčen také o nutnosti budování umělých komunikací porušujících terénní překážky, neboť „budoucí velkoměsto nemůže se spokojit s vývojem v mezích diktovaných odporem terénu, ježto nikdy by nevytvořilo celek organický“. Věřen těmto tezí vyprojektoval Engel krátký tunel a široký průkop přímo v pokračování Čechova mostu. Trasa měla soustřeďovat největší část dopravy osobní a vozové ze severu, západu a částečně i východu celé Prahy. Tato doprava měla být vedena do centra – na Staroměstské náměstí a dále na Václavské náměstí, kde se měl provoz štěpít k jihovýchodu, jihu (pobřežními cestami ku Zbraslavi) a východu (přes Náměstí republiky na Žižkov a do Karlína). Kromě zmíněné hlavní trasy měla vstup na Letnou sloužit i existující Chotkova silnice a nově projektované tahy: serpentina od Štefánikova mostu a petřinská komunikace. Tyto však byly zamýšleny pouze jako „sekundární a více méně lokální výstupy“. Naznačena byla rovněž podzemní dráha „vedená až do Královské obory (...) a zkracující značně osobní dopravu směrem k severu“. Vertikální výstup na pláň pak zajišťovaly dva výtahy po stranách vstupu do letenského tunelu za Čechovým mostem. Hlavním levobřežním komunikačním uzlem měl být průsečík zmíněné monumentální severojižní komunikace s osou ulice Belcrediho (dnešní třída Milady Horákové) spojující západní a východní periferie této části města. Zde byl také projektován ústřední prostor letenské pláně: oválné dvouetážové náměstí, ze kterého hvězdicovitě vyúsťovaly komunikace a jehož hlavní prospekt ovládala mohutná budova parlamentu. Stejně jako v případě Staroměstského náměstí i zde došlo k propojení funkce dopravní a reprezentativní. Kromě parlamentu plánoval Engel po obvodu náměstí umístit budovy ministerstev, uprostřed se měla vyjímat „socha svobody“. Další instituce, umělecké a vědecké ústavy byly plánovány po stranách terasovitěho průkopu a nad tunel – zde měl být čelem ku Praze obrácený Památník odboje. Velkou péči věnoval Engel také kompozici zástavby na Letné – zabýval se jak pohledy od řeky, tak z vyvýšených míst pražského terénu. V této souvislosti došel ke koncepci zeleného pásu na jižním okraji území a úhlopříčné zástavby, což prý „nemůže se minouti příznivým účinkem pohledovým odkudkoliv“. Dejvické území, které ostatně došlo dle Engelova plánu realizace, zastavil architekt uzavřenými bloky kolem ústředního prostranství na Růžku (dnešní Vítězné náměstí). Na vzdálenějších stranách navrhl volnější kompozici rodinných domů v zeleni.



4/15 Pavel Janák (ve spolupráci s Aloisem Kubičkem a E. Svobodou), projekt „Křížová serpentina“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl VII*, 1921-22, s. XLII.



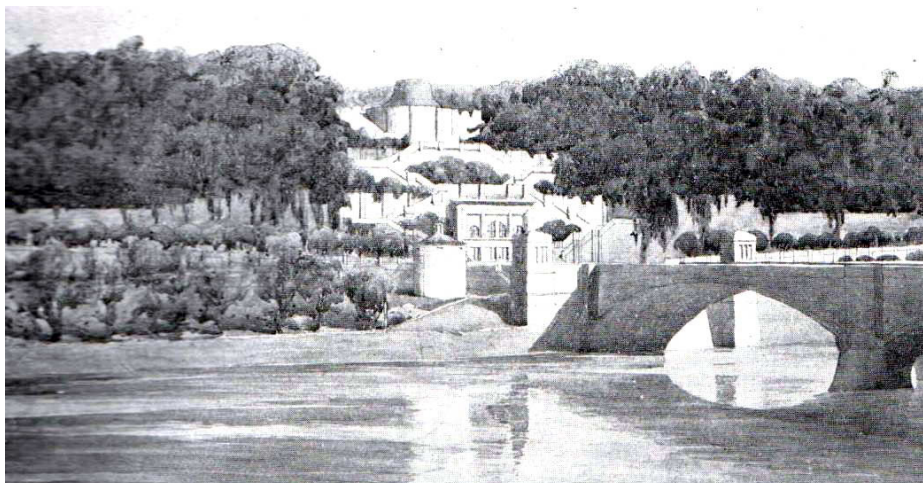
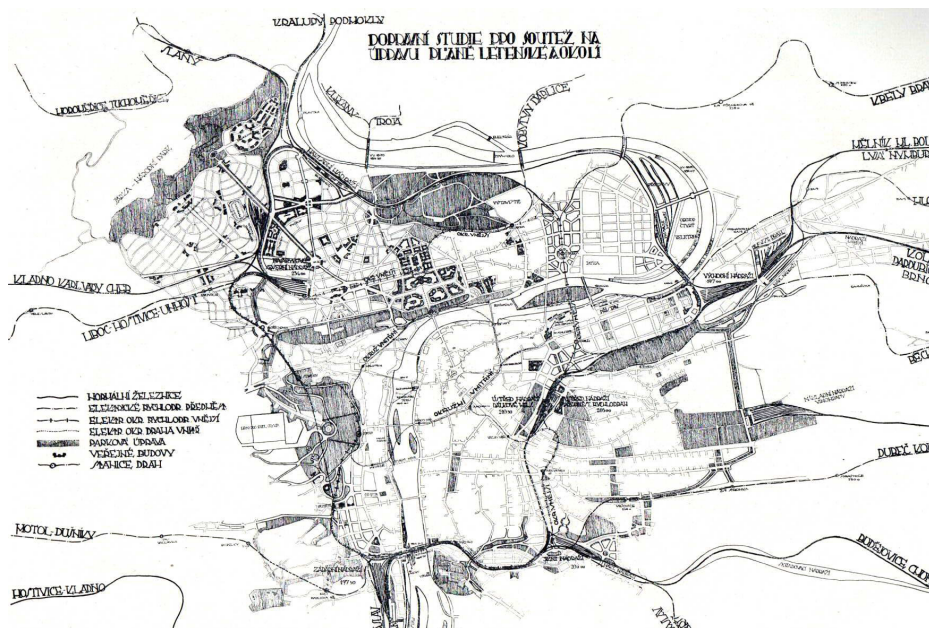
„Křížová serpentina“ Pavla Janáka (ve spolupráci s Aloisem Kubičkem a E. Svobodou)

Snad nejvíce předběhl svou dobu projekt Pavla Janáka, který se do hloubky zamýšlel zejména nad dopravní situací v území. Svůj názor na komunikační řešení Letné Janák shrnul v článku „Soumrak průkopu a tunelu“ publikovaném v časopise *Styl*. Architekt zde zdůrazňoval nutnost přehodnotit myšlenku komunikace v ose Čechova mostu, neboť době dvacátých let, kdy vznikala Velká Praha a k městu se připojovala celá předměstí, již přestala tato idea vyhovovat. „Pro dobu, v níž Koulova myšlenka povstala, byl tento způsob rozřešení letenského problému nejen dostačujícím, ba měl jakýsi rozmach, který tehdejší poměry odvážně předbíhal. Tehdy šlo skutečně jen o připojení samotné vnitřní pláně letenské ke Praze, a tou se myslelo především Staré město“, napsal Janák. Vlivem stavebního vývoje po vzniku samostatného Československa se však těžiště severozápadního kvadrantu posunulo směrem k západu, což ve svých návrzích reflektovali například i Adolf Liebscher a Jan Cerha nebo Bohumil Hübschmann. Z hlediska Velké Prahy nebylo ani Staroměstské náměstí jejím jediným centrem. Na významu získávalo například Náměstí republiky a další prostory na obvodu Starého Města. Nový žádoucí směr komunikací se tedy, dle Janáka, od Koulovy severojižní trasy vychýlil ve směr od severozápadu k jihovýchodu. Nevýhodu komunikace v ose Čechova mostu viděl architekt také ve skutečnosti, že by veškerá doprava ze severozápadu Prahy byla svedena na Staroměstské náměstí, odkud by se dala odklonit jen za cenu průseků Starým Městem. Komunikace by nadto musela být velmi široká, aby dokázala vyhovět dopravnímu ruchu rozmáhajícího se automobilismu. Z tohoto důvodu byl Janák, stejně jako pánové Hofman a Barek, přesvědčen o nutnosti ne jednoho, ale několika nových komunikačních spojení překonávajících letenskou stráž ve vhodnějších směrech. Měl být vybudován celý systém komunikací, „jež frekvenci co možno ve stejnosměrných vzdálenostech pojmají a po letenské stráni dolů svádějí“. Jako způsob k překonání stráně zvolil Janák serpentinu, „věkovitý prostředek k překonání výšek“. Od mostu Čechova a Štefánikova vyprojektoval křížovou dvojitou serpentinu, která na letenskou pláň ústila ve dvou místech. S Chotkovou silnicí tak bylo docíleno trojího výstupu [obr. 4/30].

Zástavbu pláně řešil Janák s ohledem na Hradčany a snahou zachovat několik dlouhých volných průhledů na Hrad, aby zůstal zachován alespoň jistý dojem z rozlehlosti letenské pláně. Dominantní osou se tak stal nejen klasický východozápadní podélný směr, ale také šikmý průhled od vodárny. S panoramatickými pohledy pracoval Janák i ve svém návrhu vyhlídkové procházkové cesty, která se vinula souvisle po okrajích výšin na levém břehu Vltavy: zahradou Kinských, Petřínem, pod Rajskou zahradou na Hradčanech, Chotkovými sady a dále Letnou. Součástí 5.400 metrů dlouhé trasy byla také vyhlídková terasa s budovou parlamentu tyčícím se nad letenskou strání. Další procházkové cesty, v sadové úpravě, měly spojit město s Šáreckým údolím a zalesněným pásem probíhajícím od Hvězdy až ke Královské oboře. Se zelení pracoval architekt i na území Dejvic a Bubenče, kde vyprojektoval tehdy pokrokovou zástavbu solitérních obytných domů v zahradách. Překvapivě nebyl Janákův projekt ani oceněn ani zakoupen. Teprve tehdy, když sama SRK opustila myšlenku tunelu a průkopu a přistoupila k řešení výstupu povrchovými komunikacemi, byl tento návrh dodatečně ohodnocen peněžitou částkou.

4/16 Pavel Janák (ve spolupráci s Aloisem Kubičkem a E. Svobodou), projekt „Křížová serpentina“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XLII.

4/17 Pavel Janák (ve spolupráci s Aloisem Kubičkem a E. Svobodou), projekt „Křížová serpentina“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XLIII.



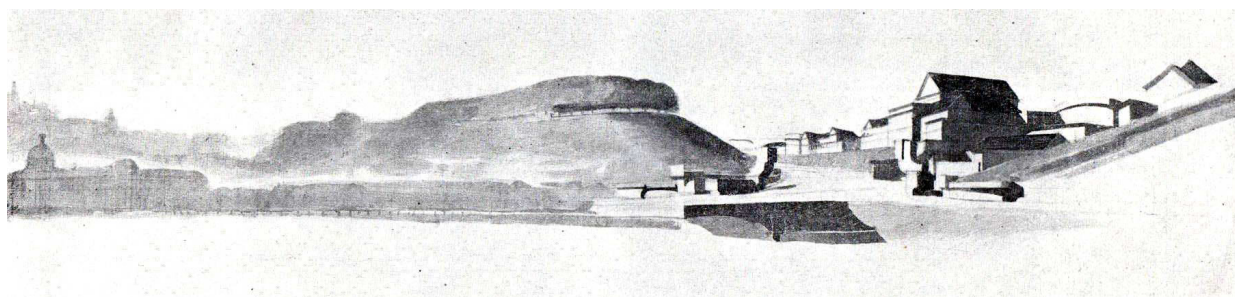
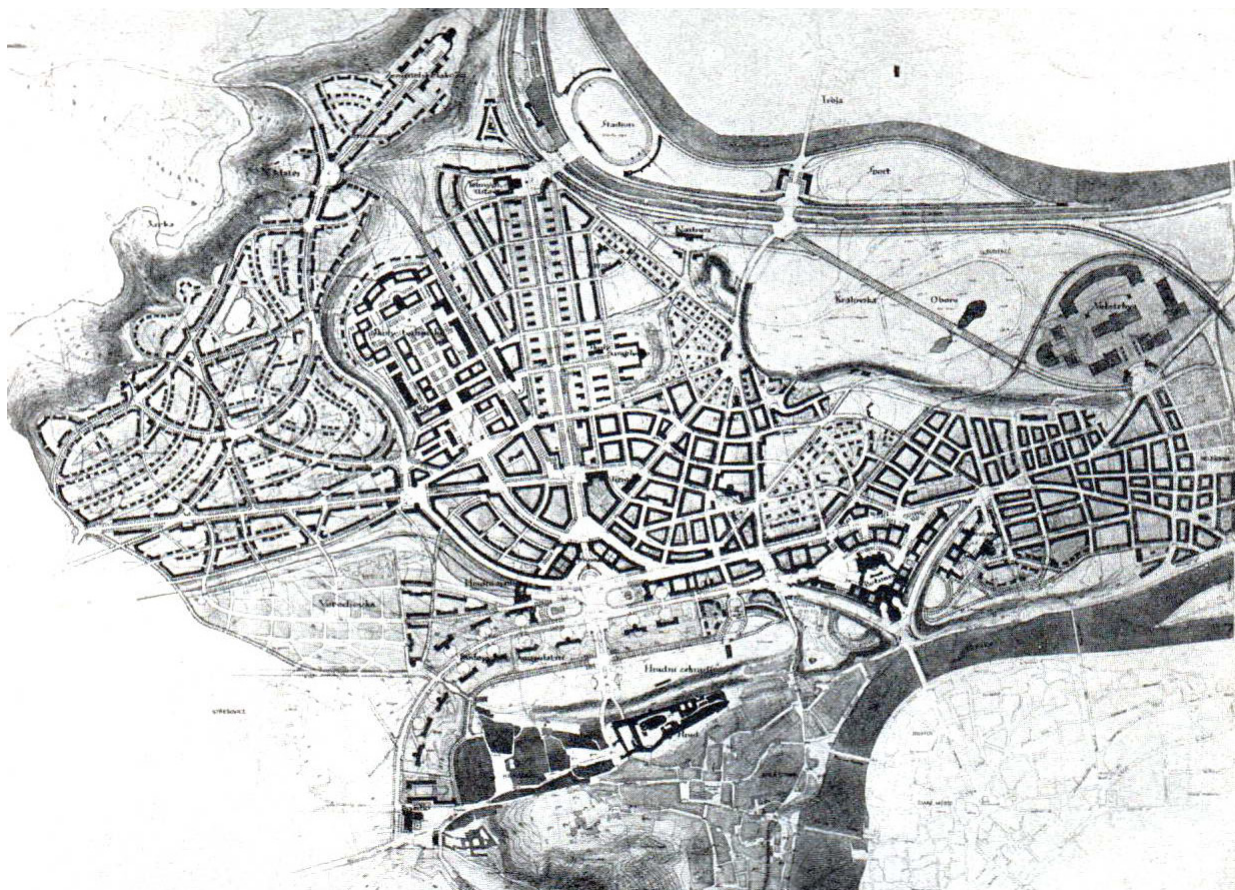
„Základ Velké Prahy“ Adolfa Liebschera a Jana Cerhy

Co se týče řešení území Letenského, zvolili autoři podobný přístup jako pánové Vahala a Lhota. Pro příjezd na pláň vyprojektovali dvě serpentiny od mostu Svatopluka Čecha, nicméně v jeho ose žádnou komunikaci nezakreslili. Těžiště všech frekvenčních tahů totiž neviděli v letenské ose Čechova mostu, ale v trase od dnešního Vítězného náměstí k vile Bílkově. Právě tam také směřovala západní serpentina. Dá se tedy říci, že vycházeli ze stejného předpokladu jako Bohumil Hübschmann, který rovněž záhy za mostem stácel své komunikační trasování západním směrem. V plánu pánů Liebschera a Cerhy se opět setkáváme i s petřinskou komunikací. Zástavba letenského plateau i Dejvické kotliny byla projektována poměrně hustě. Architekti vytvořili několik dominant: při pohledu z města to byla vertikální linie hvězdárny a „sochy Svobody“ na Petříně v ose mostu Legií a blíže nespécifikovaná horizontální dominanta v ose mostu Štefánikova (nad most Čechův naopak nedoporučovali žádnou monumentální budovu); v Dejvicích mělo tvořit dominantu zemědělské museum a krematorium.

Za zmínku také stojí, že Adolf Liebscher a Jan Cerha ke svému projektu přiložili celkovou dopravní studii Prahy, ve které se soustředili zejména na železniční řešení. Vyprojektovali pět nádraží spojených mezi sebou okružní drahou. Wilsonovo nádraží mělo být hlavní stanicí pro dálkovou dopravu, pro dopravu předměstskou pak měla sloužit nádraží na Invalidovně (pro východní směry), v Nuslích (jih), na Smíchově (západ) a v Dejvicích – Brusce (sever). Jak uvádí Max Urban, toto řešení nepostrádalo dobrých nápadů, avšak konstruktivně a technicky bylo poněkud naivní. Odstavné plochy koncových nádraží by zabíraly příliš mnoho místa v centrálních pražských polohách a také by zde docházelo k mnoha křížením železniční a motorové dopravy, tedy k nutnosti řady komplikovaných mimoúrovňových křižovatek. Ani okružní dráha by nebyla zcela bez problémů – vyžadovala by vyhloubení několika tunelů (například pod Petřínem a Vítkovem), což by bylo nejen technicky obtížné, ale i nákladné.

4/18 Adolf Liebscher – Jan Cerha, projekt „Základ Velké Prahy“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: Adolf Liebscher – Jan Cerha, Základ Velké Prahy, *Stavitel* II, 1920-21, s. 105.

4/19 Adolf Liebscher – Jan Cerha, projekt „Základ Velké Prahy“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: Adolf Liebscher – Jan Cerha, Základ Velké Prahy, *Stavitel* II, 1920-21, s. 107.

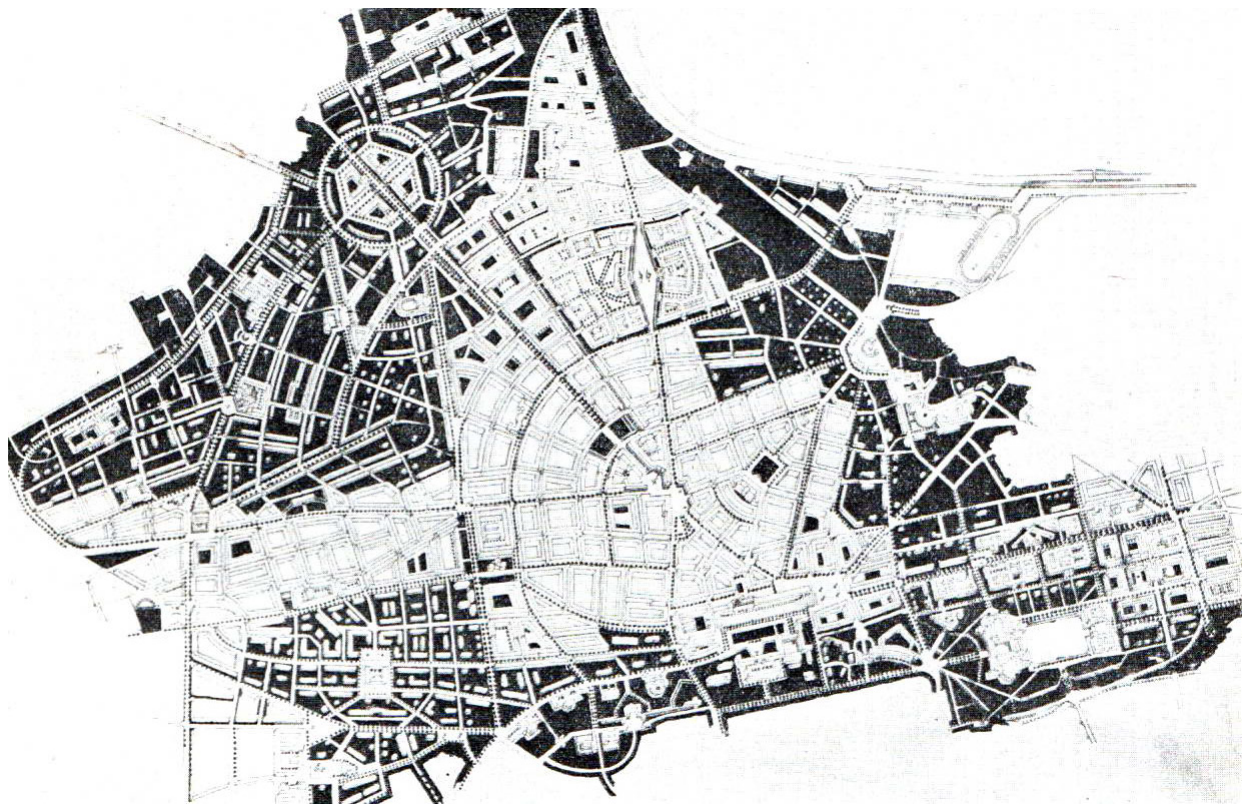


„Dvojitý průkop“ Josefa Štěpánka a Bohuslava Fuchse

I u Štěpánka a Fuchse je vidět přesvědčení o nevhodnosti vedení letenské komunikace v ose Čechova mostu. Hned za řekou se proto jejich cesta rozdvíjovala do směru severozápadního a severovýchodního. Vznikl tak otevřený průkop trojúhelníkového tvaru, do jehož středu architekti umístili parlament a ministerské budovy. Reprezentativní nástup dostal také Pražský hrad, ze severu a západu měl být navíc obklopen zeleným pásem s velvyslaneckými budovami. Technická universita byla umístěna do Dejvické kotliny, která měla jinak sloužit zejména obytné funkci. Jako jedni z mála zde architekti použili nejen tradiční blokovou zástavbu, ale i moderní rádkovou.

4/20 Josef Štěpánek – Bohuslav Fuchs, projekt „Dvojitý průkop“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl VII*, 1921-22, s. XXX.

4/21 Josef Štěpánek – Bohuslav Fuchs, projekt „Dvojitý průkop“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: *Stavitel II*, 1920-21, s. 112.



„1920 – 1970“ Otakara Novotného

Otakar Novotný se nad problematikou Letné a okolních oblastí zamýšlel z pohledu budoucích generací, a to z hlediska sociologického, komunikačního i kulturního. Zastával názor, že výtvarná stránka návrhů je věcí druhotnou a že pravá podstata úlohy leží v „dohadování, čeho bude po desetiletích potřebovat město, jež dnes zakládáme (...): Jaké budou sociální poměry obyvatelstva? Jaké budou komunikační nutnosti a čeho k tomu bude zapotřebí, neomezí-li se doprava na ulice, přistoupí-li k tomu podzemí a vzduch? Není v moci naší zodpovídati tyto hádanky“, píše Novotný, „ale je nutno na ně myslet tak dalece, aby mohlo jim být kdykoli vyhověno“. Architekt dále uvažoval o roli Dejvic a Bubenče v rámci Velké Prahy. Odvozoval, že kvůli komunikační hrázi Vltavy a Šáreckého údolí se v budoucnu tato území těžko vyvinou ve velkoměstský prostor a stále budou plnit úlohu obytné plochy spojené s pražským centrem. Z toho důvodu nedoporučoval Novotný zakládat tyto čtvrti s nemístným monumentalismem, který byl v oblíbě v dobách nedávno minulých, ba ani jako moderní výstavbu „amerického racionalismu“. „V Dejvicích a na Letné není příležitosti a místa k skokům málo nazpět či daleko dopředu“ říkal, „skromnost a nenápadnost je zde ctností.“



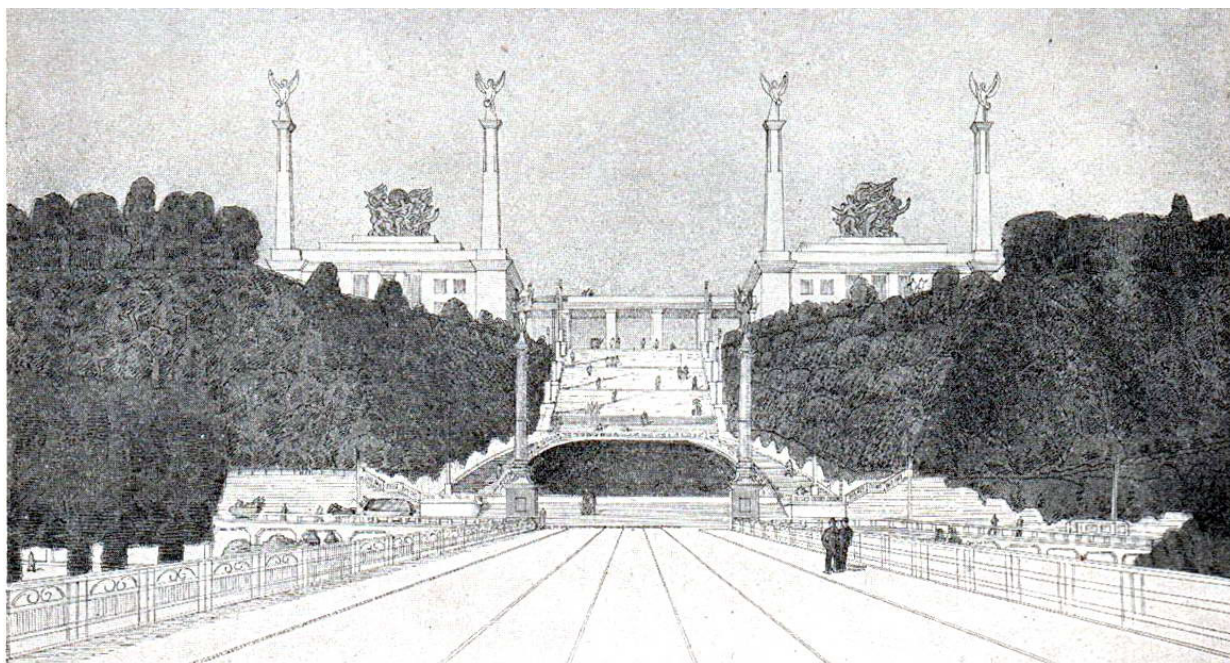
4/22 Otakar Novotný, projekt „1920 – 1970“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl VII*, 1921-22, s. XXXIX.

4/23 Max Urban, projekt „Srdece Evropy“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl VII*, 1921-22, s. XLI.



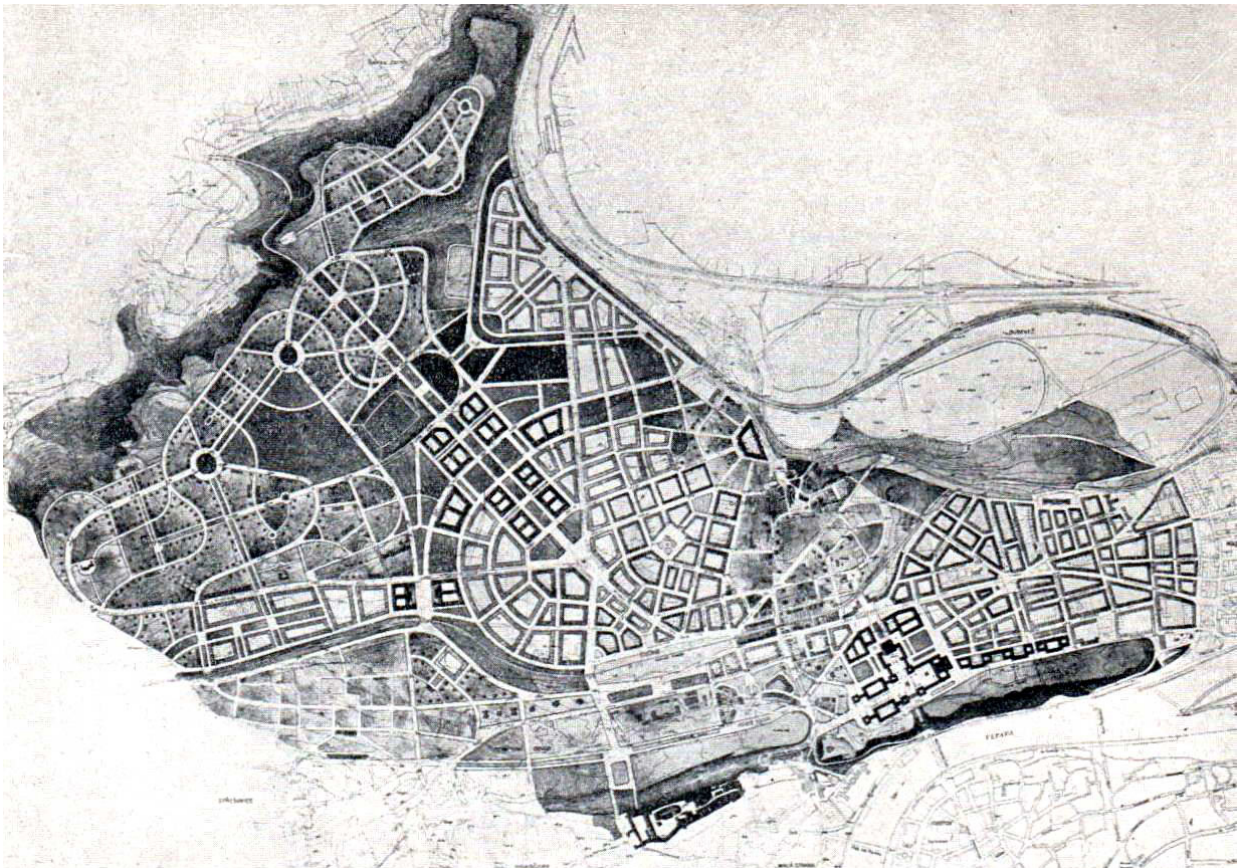
„Srdce Evropy“ Maxe Urbana

Co se týče Letné, přístup řešil Urban klasicky pomocí průkopu, pláň pak mnoha institucemi v monumentálním stylu. Za zmínku stojí moderní řadová obytná zástavba, které bylo použito na část území Dejvické kotliny. Stejně jako Adolf Liebscher a Jan Cerha řešil i Urban celopražskou situaci železniční. Navrhl zřízení centrálního nádraží pro dálkovou dopravu a 4-5 nádraží, navzájem spojených podzemní drahou, pro dopravu místní.



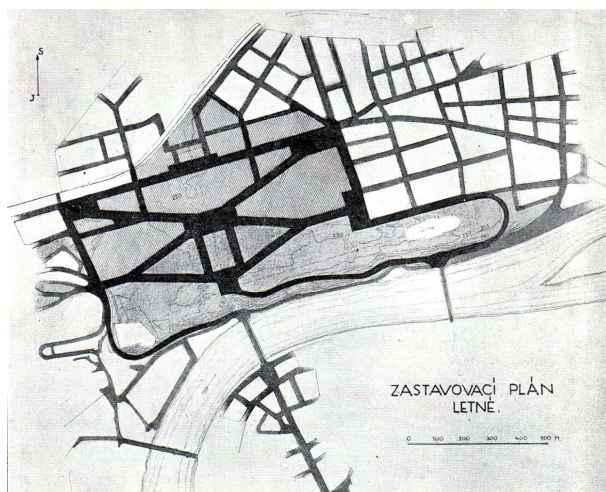
4/24 Max Urban, projekt „Srdce Evropy“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XLI.

4/25 Vlastislav Hofman – J. Barek, projekt „Průhledy“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. XL.



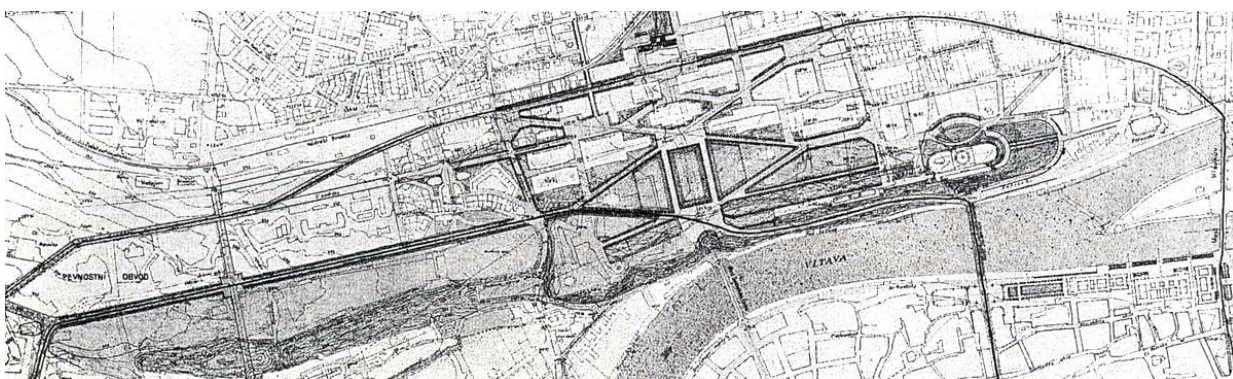
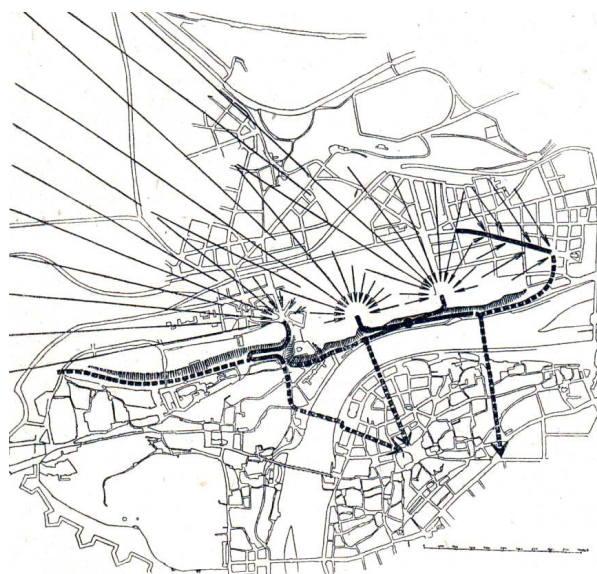
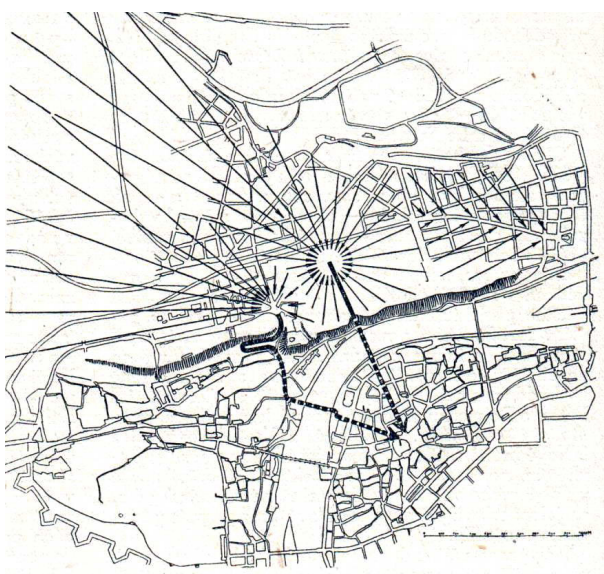
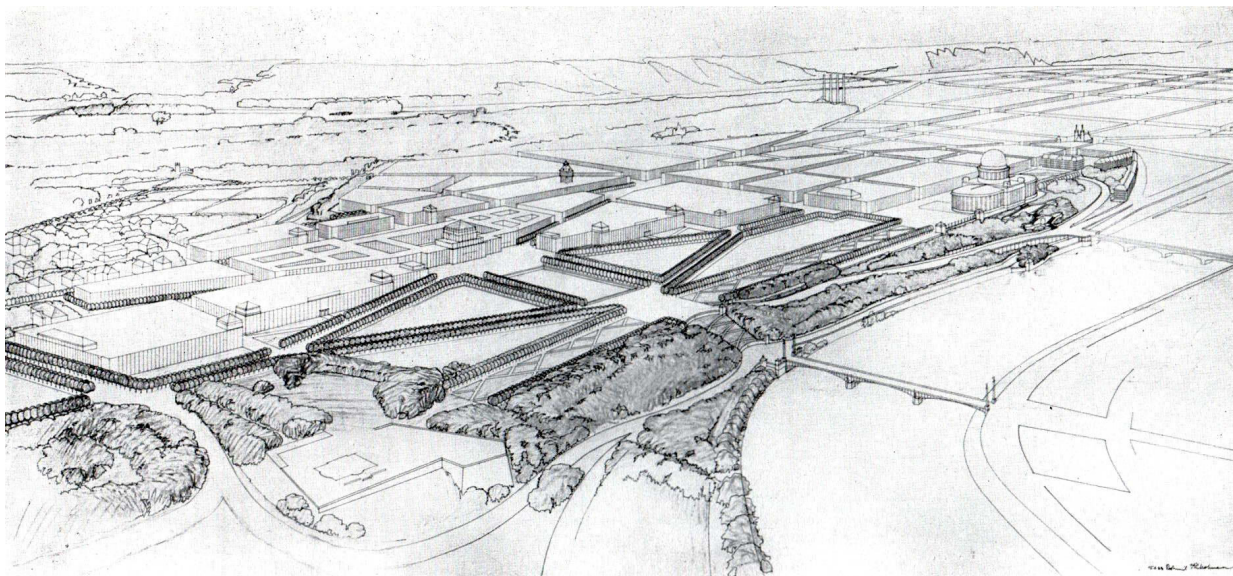
„Průhledy“ Vlastislava Hofmana a J. Barka

Projekt využíval k výstupu na Letenskou pláň kromě trasy od mostu Čechova také komunikaci vedoucí od mostu Štefánikova. Obě cesty byly řešeny formou serpentín, pláň tedy zůstala neporušená. Autoři navíc, s vidinou rušného provozu, navrhli na předmostí Čechova mostu mimoúrovňové křížení ulic, kdy nábrežní komunikace podjížděla pod mostním pilířem. Jak název napovídá, významnou úlohu v projektu hrály také průhledové osy. Jedna byla vedena Mikulášskou třídou a směřovala k architektonicky pojatému pěšímu výstupu na Letnou, druhá mířila od plánované budovy parlamentu k Hradčanům. Právě kvůli průhledu k Hradu natočili autoři celou kompozici vládních budov směrem k jihu. V diskusi, zda zástavbu na Letné přiznat, či posunout dál k severu a zastínit zelení, se pánové Hofmann a Berek postavili na stranu zastánců viditelnosti letenského panoramatu. V průvodní zprávě uvedli: „Letenská stráň je přehradou, jež vyžaduje, aby byla překonána nejen komunikačně, ale i viditelně, t. j. aby každý dobře chápal, že za touto přehradou ještě pokračuje město, že obvod Velké Prahy končí teprve o mnoho km dále na sever.“



4/26 Vlastislav Hofman – J. Berek, projekt „Průhledy“ z Letenské soutěže, 1920. Foto: K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl VII*, 1921-22, s. XL.

4/27 Zastavovací plán Letné dle úředního projektu schváleného SRK s vyznačením pozemků, 1924 schválen ministerstvem veřejných prací. Foto: Jos. Záruba-Pfeffermann, Letná, *Architekt SIA XXV*, 1926, s. 109.

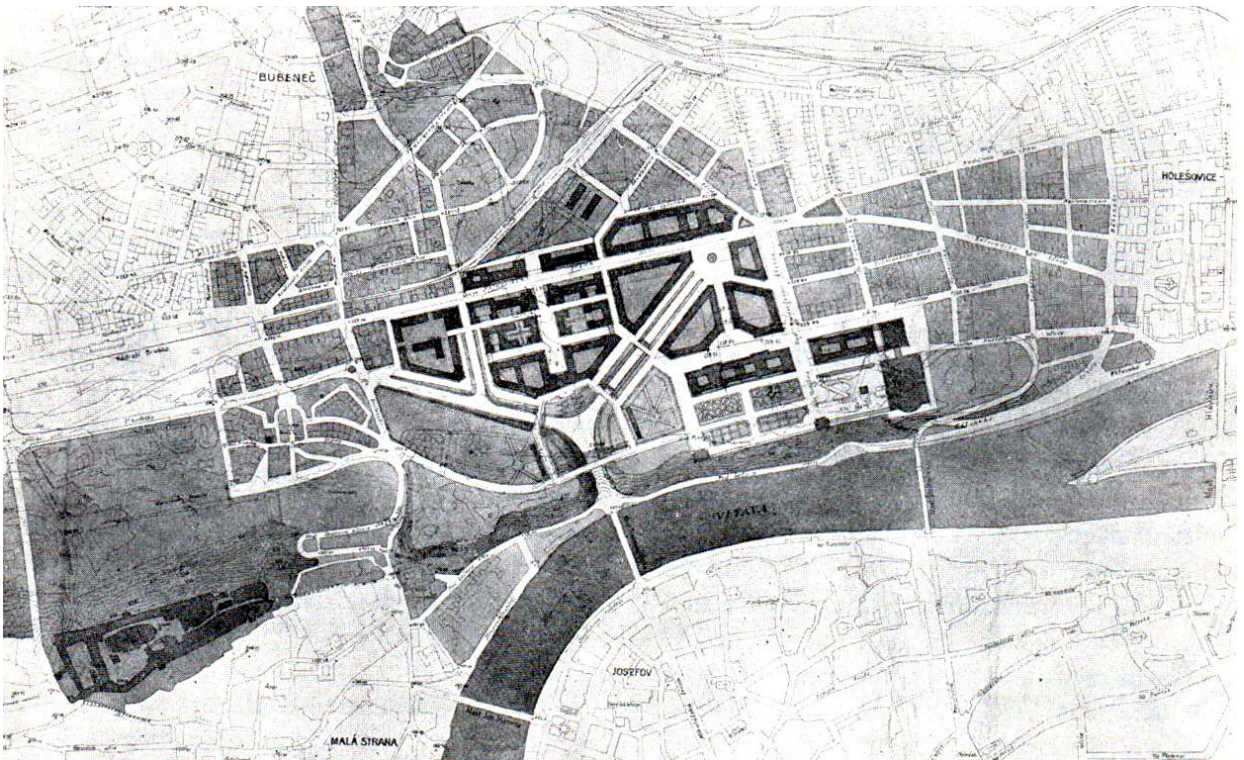
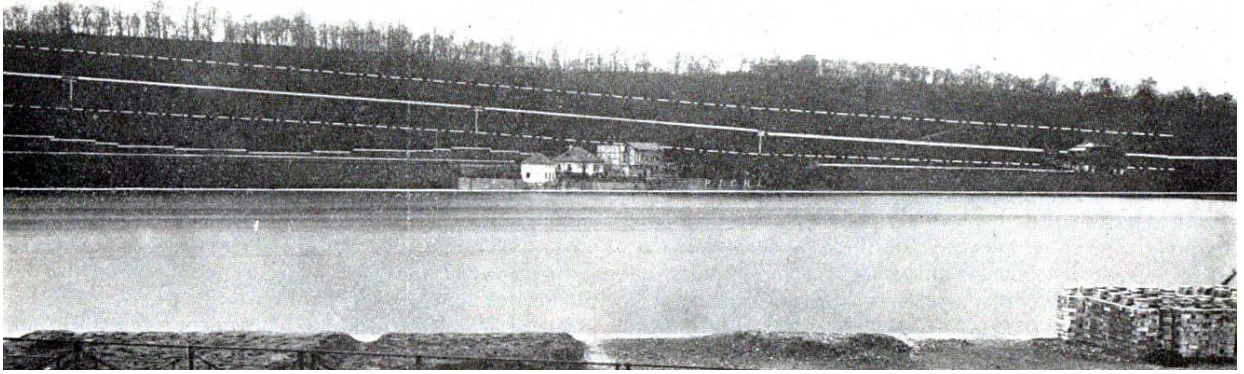


4/28 Bohumil Hübschmann, zastavovací plán Letné pro potvrzený plán regulační, 1924. Foto: Letenská otázka zásadně rozřešena, *Styl* X, 1924-25, s. 149.

4/29 Pavel Janák, dopravní schéma se stávající Chotkovou serpentinou a navrhovanou Koulovou severojižní trasou, 1920. Foto: Pavel Janák, Soumrak průkopu a tunelu, *Styl* VI, 1920-21, s. 60.

4/30 Pavel Janák, dopravní schéma s navrhovaným systémem několika komunikací, 1920. Foto: Pavel Janák, Soumrak průkopu a tunelu, *Styl* VI, 1920-21, s. 61.

4/31 Bohumil Hübschmann, návrh úpravy komunikace letenské, 1921. Foto: Bohumil Hübschmann, Vliv komunikační sítě na otázku letenskou, *Styl* VIII, 1922-23, s. 44.

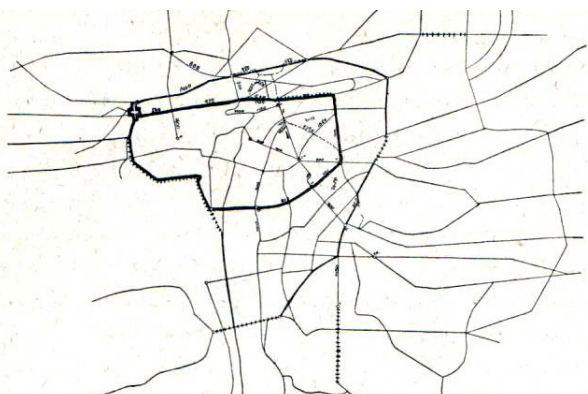
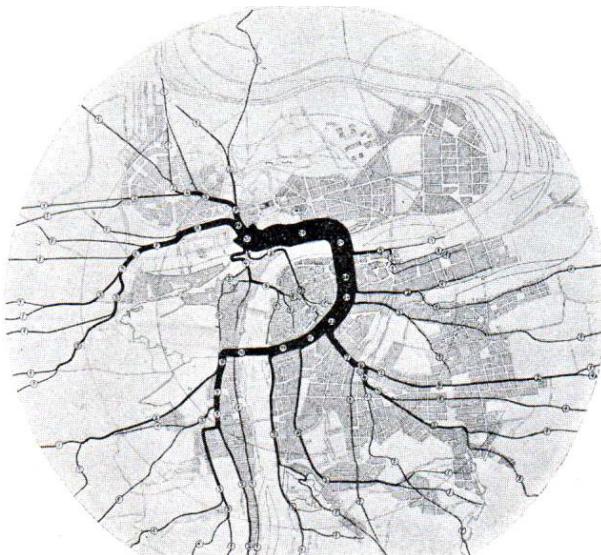


Řešení Letné Josefa Záruby-Pfeffermanna

Josef Záruba-Pfeffermann pracoval na návrhu řešení letenské pláňe už od roku 1920, postupně jej však upravoval tak, aby bylo v souladu s těmi dispozicemi SRK, které považoval za správné. Ve všech variantách se autor nicméně držel přímého spojení Starého Města a Letné pomocí průkopu v ose Čechova mostu. Architektovou ideou odlišující projekt od jiných myšlenek průkopových bylo dvouetážové řešení předmostí s výkopy v rámci stráně a třemi silničními mosty překlenujícími hlavní, záhy rozvětvenou, komunikaci. Při větvení v ose průkopu byla, tak jako u jiných projektů, proponována majestátní veřejná budova, ne však parlament. Ten byl v souladu s výnosem SRK umístěn na pláň nad Štefáníkův most. Kromě vládních budov plánoval autor na Letnou situovat také poměrně rozsáhlé parkové plochy, které měly v souzvuku s myšlenkou neporušené pláňe zaujímat zejména její jižní část. Neortodoxní byl architektův návrat k myšlence technické university na Letné, kterou ve svém projektu situoval do střední části území s tím, že lituje, že „tak vzácné stavební místo bylo tak lehce opuštěno“.

4/32 Pohled na výtýčenou trasu Bohumila Hünschmanna, 1922. Foto: P. P., *Neporušená stráně?*, *Architekt SIA XXI*, 1922, s. 243.

4/33 Josef Záruba-Pfeffermann, projekt pro komunikaci a pláň letenskou, 1926. Foto: Jos. Záruba-Pfeffermann, *Letná*, *Architekt SIA XXV*, 1926, s. 104.

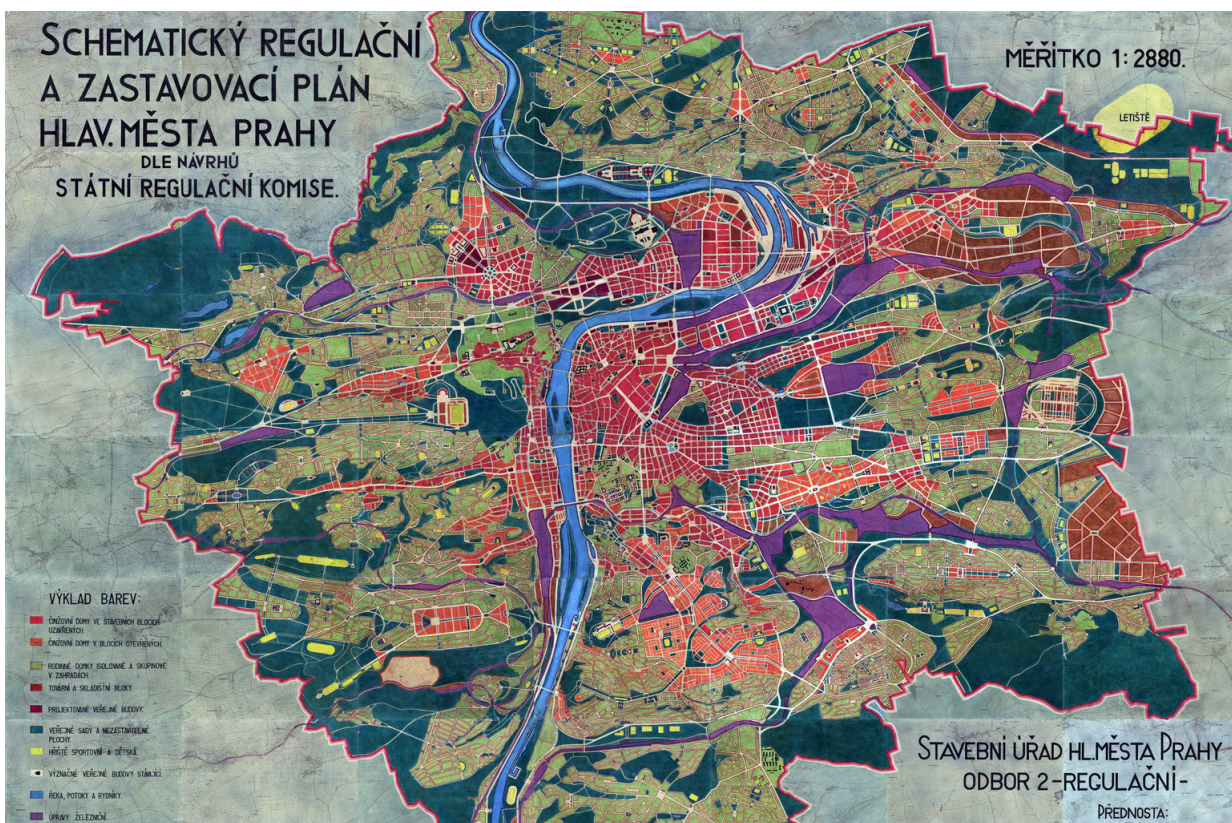


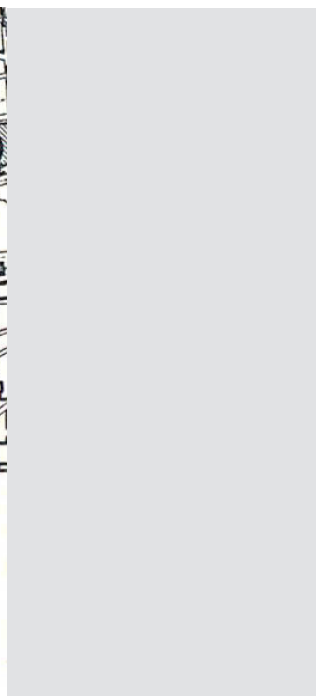
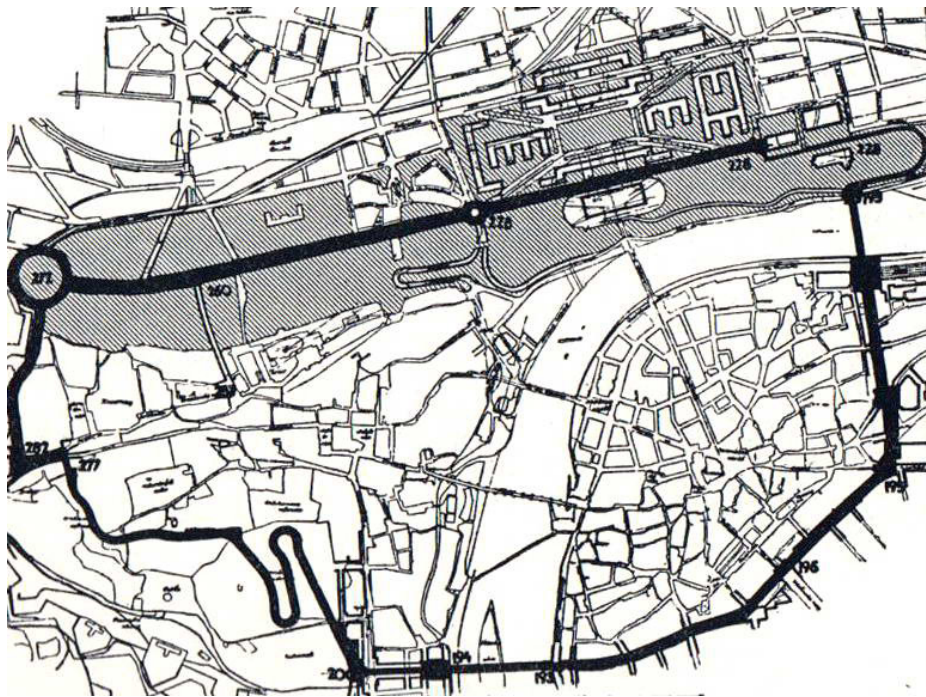
4/34 Antonín Engel, grafické znázornění komunikačního principu návrhu Antonína Engela, 1923. Foto: Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce, *Architekt SIA XXII*, 1923, s. 145.

4/35 Antonín Engel, grafické znázornění komunikačního principu návrhu SRK, 1923. Foto: Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce, *Architekt SIA XXII*, 1923, s. 144.

4/36 Bohumil Hübschmann, studie komunikační sítě Prahy, 1925. Foto: Bohumil Hübschmann, Komunikační síť Prahy, *Styl XI*, 1925-26, s. 16.

4/37 SRK, schematický regulační a zastavovací plán hlavního města Prahy, 1929-30. Foto: Ing. Šejna, Úprava komunikační sítě v novém plánu Velké Prahy, *Architekt SIA XXIX*, 1930, s. 40.

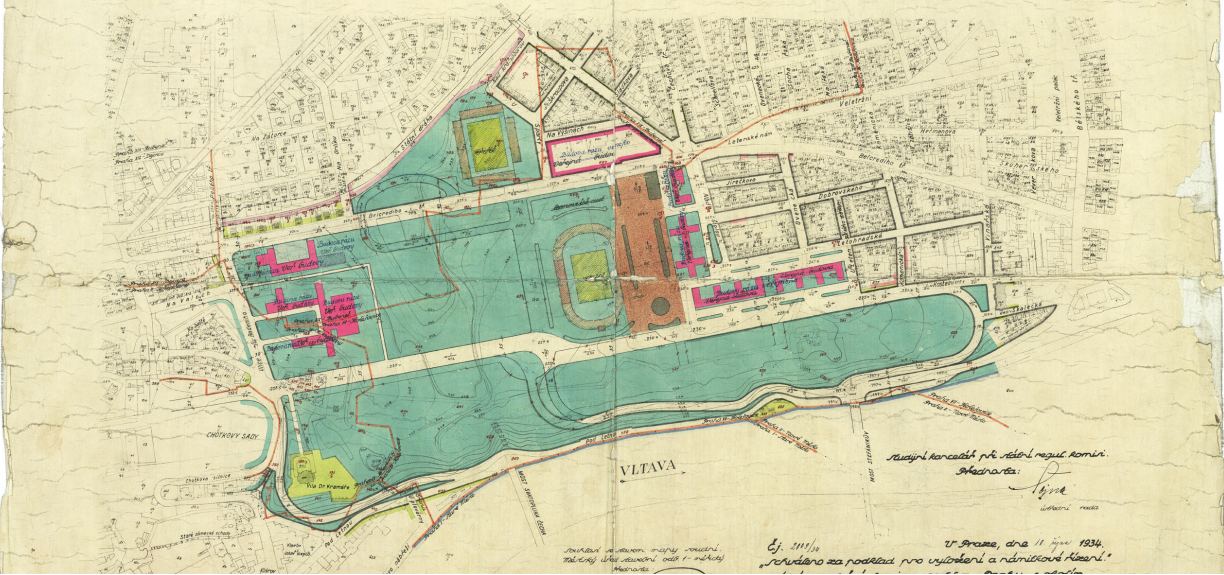




4/38 Pavel Janák, plán komunikací – součást projektu ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Max Urban, Letná, *Styl* XIV, 1928-29, s. 95.

4/39 SRK, regulační plán Letné, 1931. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Letná. Historie a vývoj prostoru* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2007, s. 80.

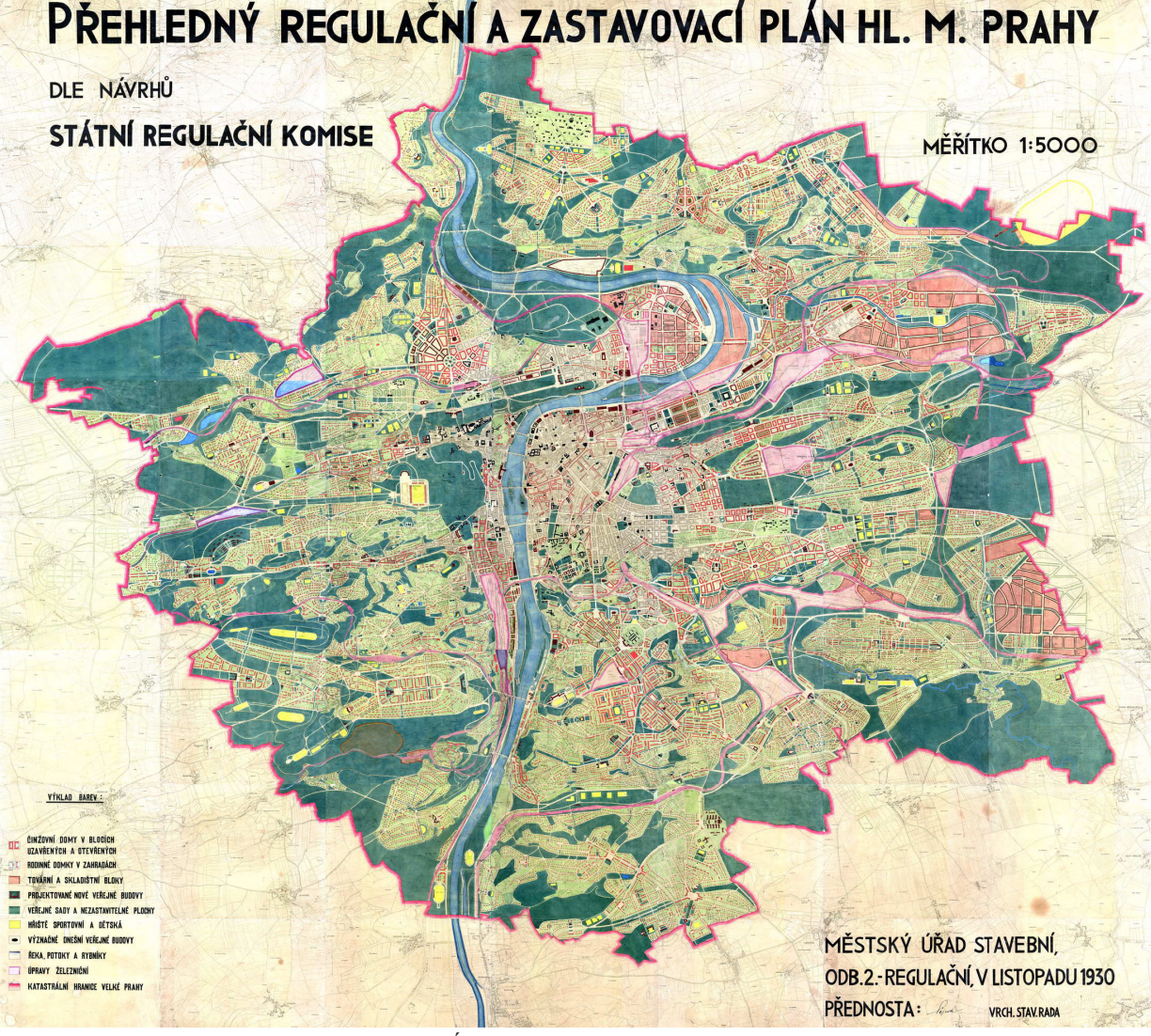
A.) Návrh na záměru přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro území pláně Letenské Praze VII, IV a XIX. Měřítko : 2880.



PŘEHLEDNÝ REGULAČNÍ A ZASTAVOVACÍ PLÁN HL. M. PRAHY

DLE NÁVRHŮ
STÁTNÍ REGULAČNÍ KOMISE

MĚŘÍTKO 1:5000



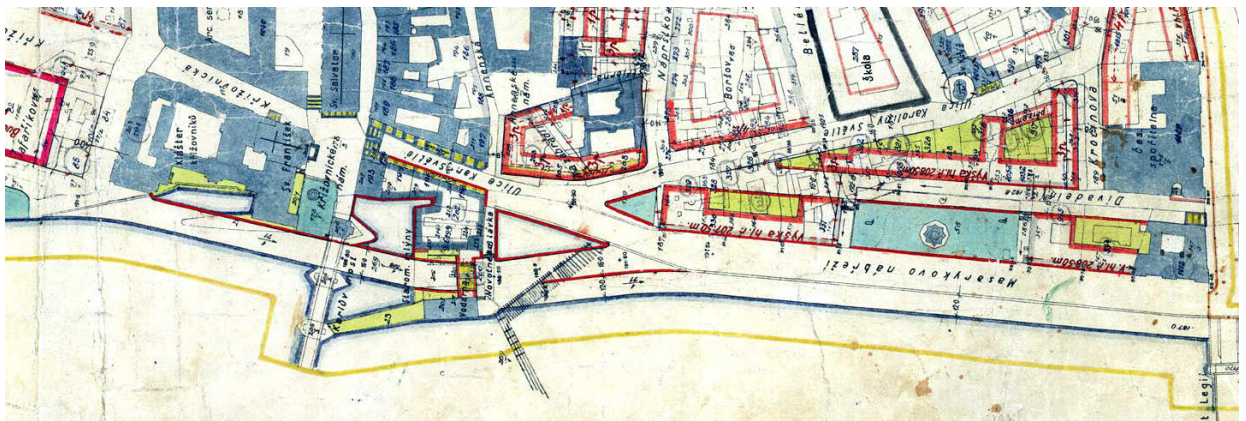
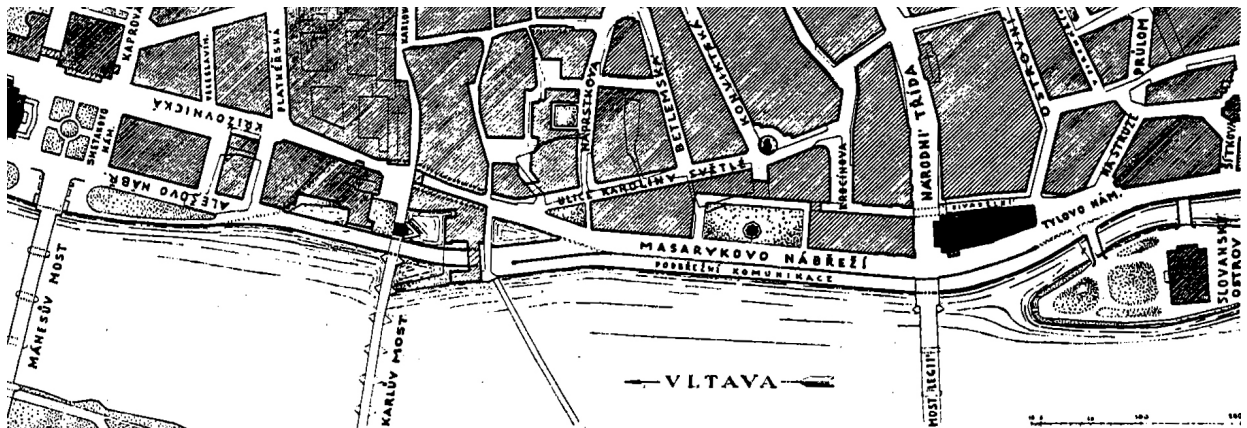
VÝKLAD BAREV :

- ÚNĚŽNÍ DŮMY V BLOKCH
- ÚZAVĚNKŮ A OTEVŘENĚCH
- RODINNÉ DŮMY V ZAHRABÁCH
- TĚŽNĚNÍ A SHLAŠTĚNÍ BLOKY
- PROJEKTOVANÉ NOVÉ VEŘEJNÉ BUDOVY
- VEŘEJNÉ SÁDKY A NEZASTAVITELNÉ PLOŠY
- HRÁŠTĚ SPORTOVNÍ A LÉČEŠKÁ
- VÝZNAMNÉ DNEŠNÍ VEŘEJNÉ BUDOVY
- ŘEKA, POTOKY A RYBNÍKY
- ÚPRAVY ŽELEZNIČNÍ
- KATASTRÁLNÍ HRANICE VELKÉ PRAHY

MĚSTSKÝ ÚŘAD STAVEBNÍ,
ODB. 2.-REGULAČNÍ, V LISTOPADU 1930
PŘEDNOSTA: *[Signature]* VRCH. STAV. RADA

4/40 SRK, regulační plán Letné, 1934. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Letná. Historie a vývoj prostoru (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2007, s. 81.

4/41 SRK, schematický regulační a zastavovací plán hlavního města Prahy, 1930. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Praha v plánech a projektech (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 1999, s. 48.

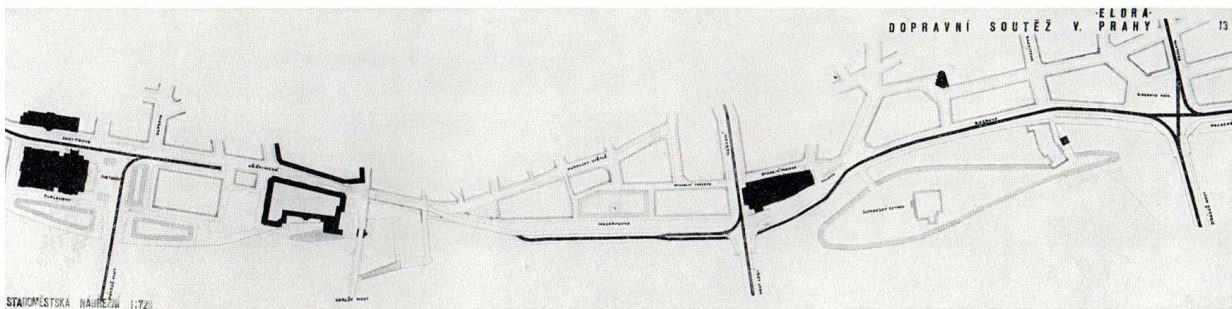


4/42 SRK, regulační plán Velké Prahy a okolí s vyznačenou dopravní sítí, 1930. Foto: A. Mikušovic, Soutěž na vyřešení všeobecného dopravního programu Velké Prahy, *Stavba X*, 1931-32, s. 171.

4/43 Komunikační síť Velké Prahy navržená SRK, 1930. Foto: Ing. Šejna, Úprava komunikační sítě v novém plánu Velké Prahy, *Architekt SIA XXIX*, 1930, s. 41.

4/44 SRK, vyřešení podběří při nábřeží Masarykově, 1930. Foto: *Regulační plán Velké Prahy a okolí*, Praha, 1931, s. 5.

4/45 SRK, návrh přehledného a zastavovacího regulačního plánu pro území Prahy I – výřez, 1937 potvrzeno ministerstvem veřejných prací. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Státní regulační komise, inventární č. SRK000028.

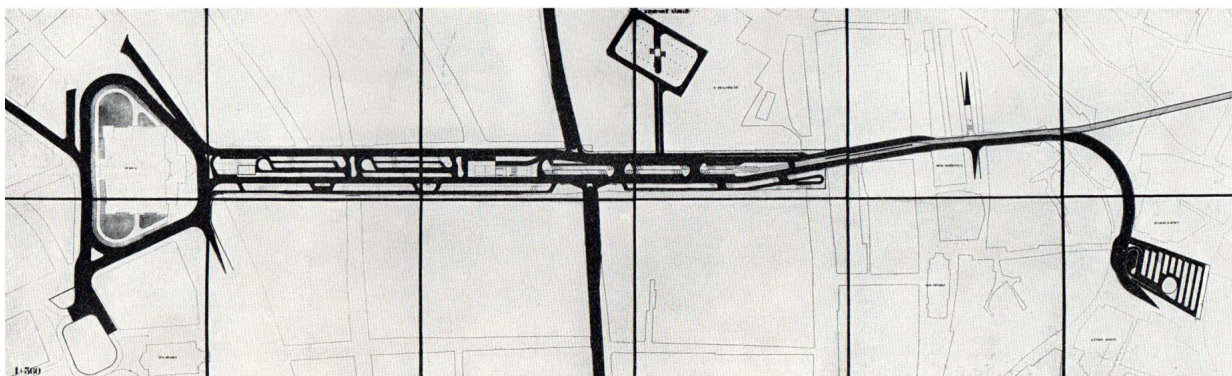
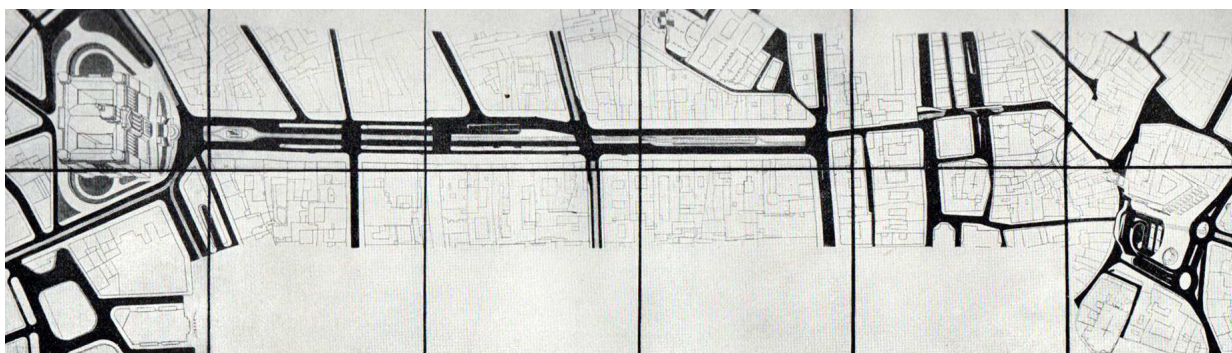


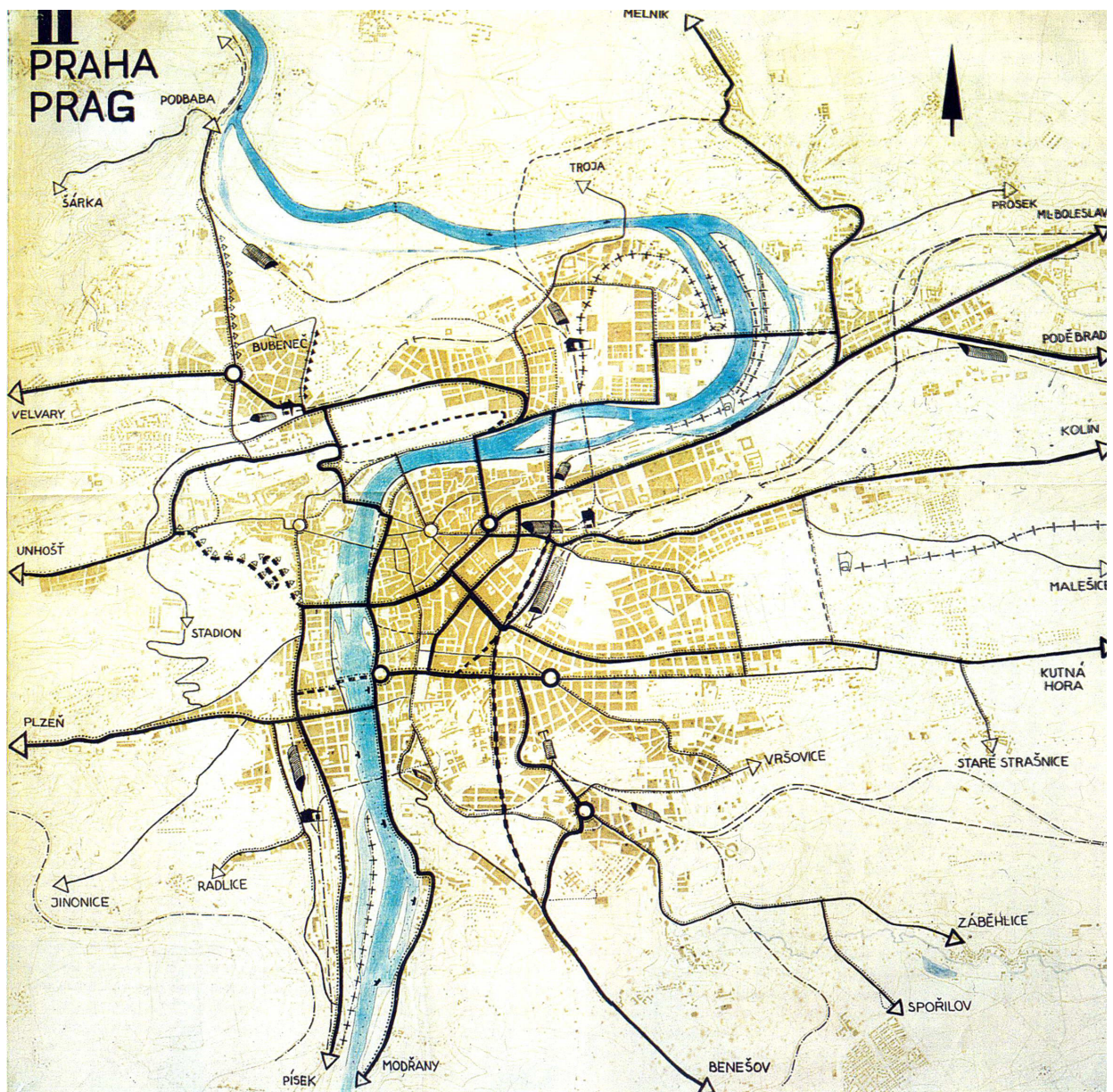
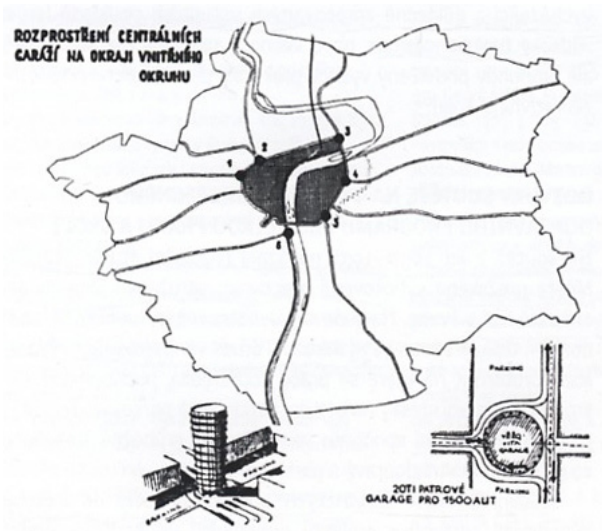
4/46 Bohumil Hübschmann, projekt „Eldra“ ze soutěže na dopravní program Velké Prahy – staroměstské nábřeží, 1930. Foto: Max Urban, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, *Styl XVII*, 1932-33, s. 112.

4/47 Miloš Vaněček – Josef Barek – J. Novák – J. Pařízek, projekt „Střední cestou“ ze soutěže na dopravní program Velké Prahy, 1930. Foto: Miloš Vaněček, Postup řešení soutěžního návrhu „Střední cestou“ z pražské dopravní soutěže, *Architekt SIA XXXII*, 1933, s. 30.

4/48 František Kavalír – Josef Štěpánek, projekt „Klíč“ ze soutěže na dopravní program Velké Prahy – horní etáž Václavského náměstí, 1930. Foto: Max Urban, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, *Styl XVII*, 1932-33, s. 123.

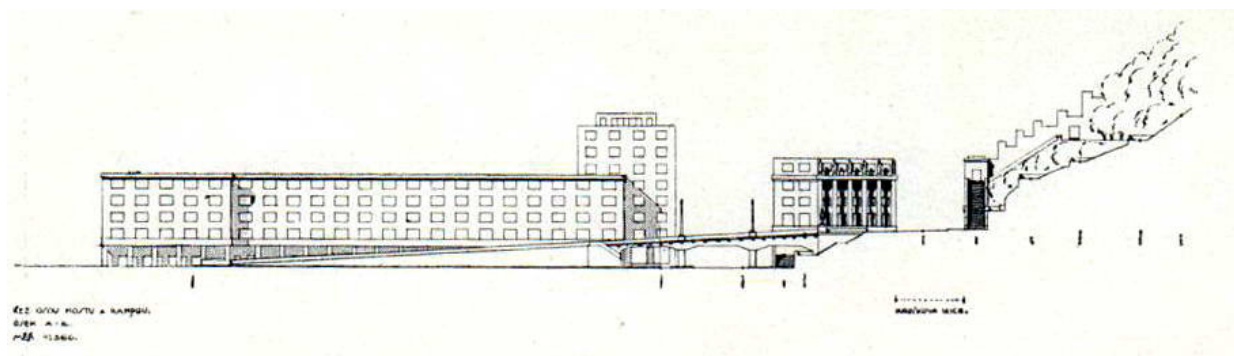
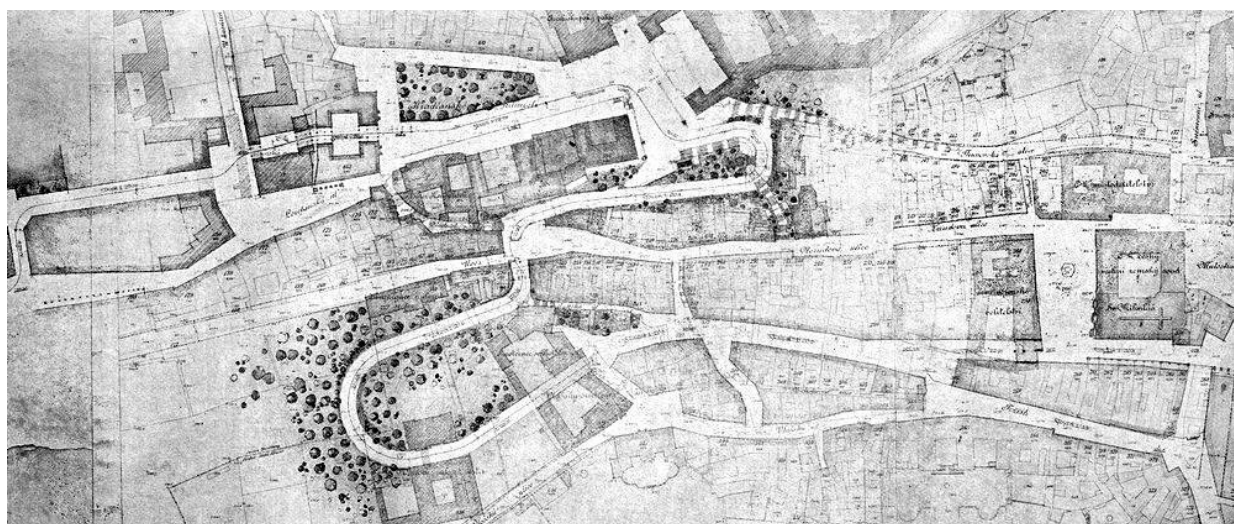
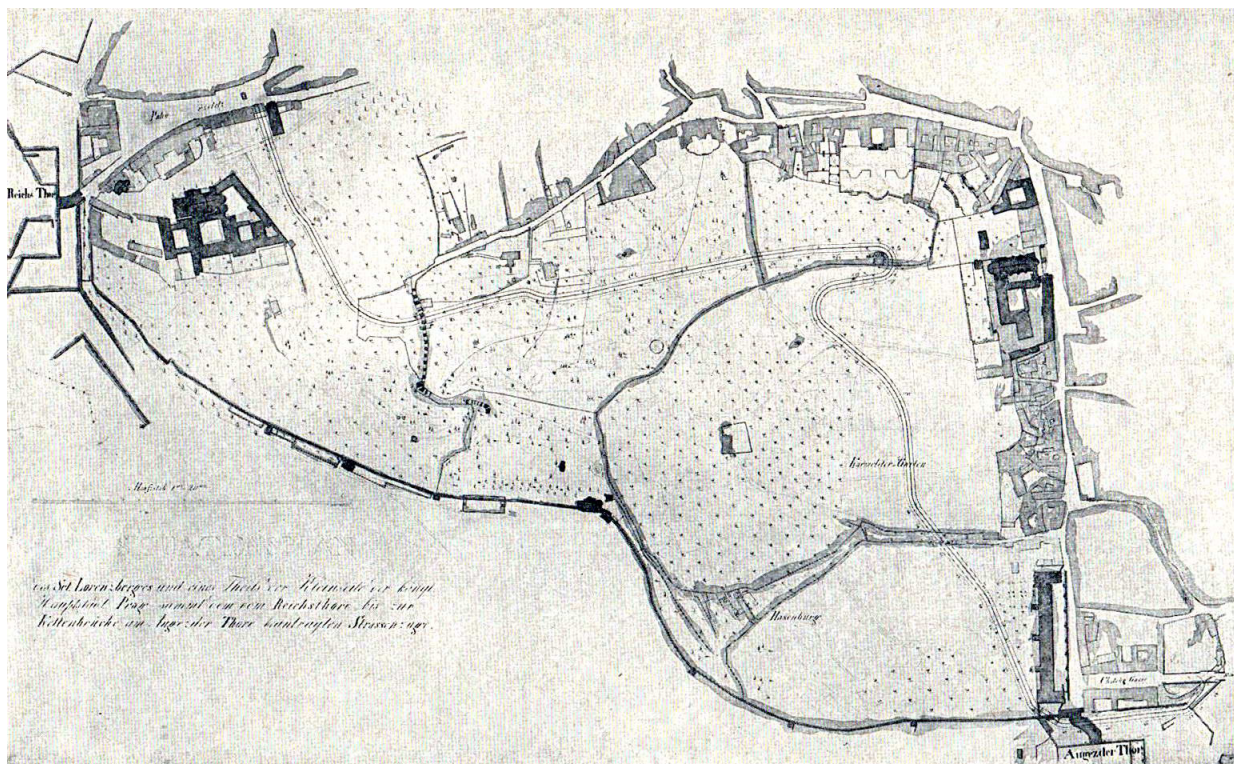
4/49 František Kavalír – Josef Štěpánek, projekt „Klíč“ ze soutěže na dopravní program Velké Prahy – spodní etáž Václavského náměstí, 1930. Foto: Max Urban, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, *Styl XVII*, 1932-33, s. 123.





4/50 Jaromír Krejcar – Josef Špalek, projekt „Veřejná především“ ze soutěže na dopravní program Velké Prahy, 1930. Foto: Petr Vorlík, *Garáže*, Praha, 2011, s. 27.

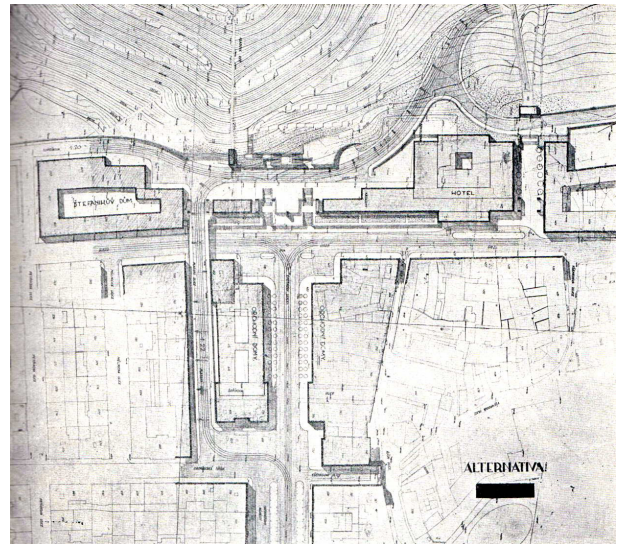
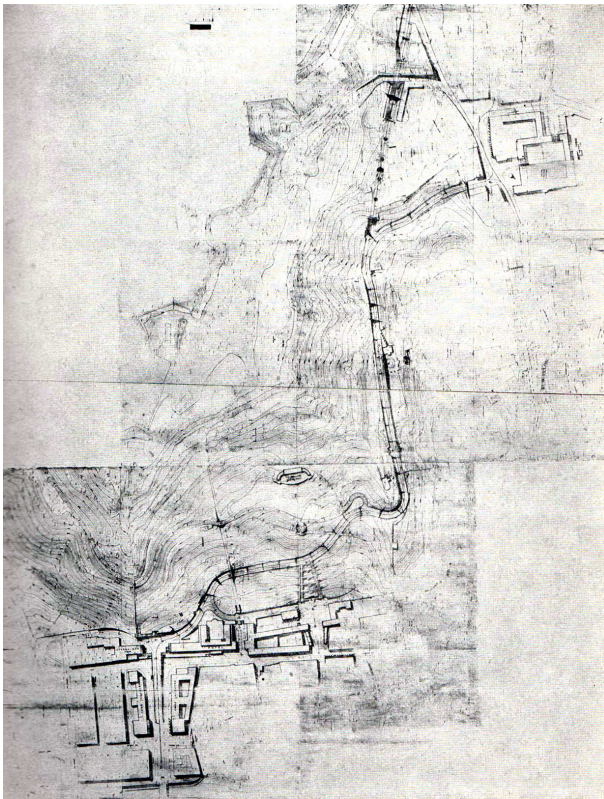
4/51 Konceptce řešení pražské dopravy pro kongres CIAM, 1933. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Praha v plánech a projektech* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 1999, s. 65.



4/52 Návrh stavebního ředitelství v Praze na serpentinu od Újezské brány na Pohořelec, 1847-1850. Foto: Max Urban, *Petřinská komunikace*, *Styl XXII*, 1926-27, s. 109.

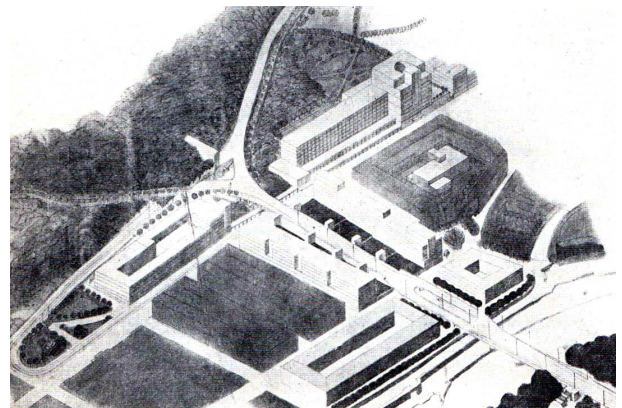
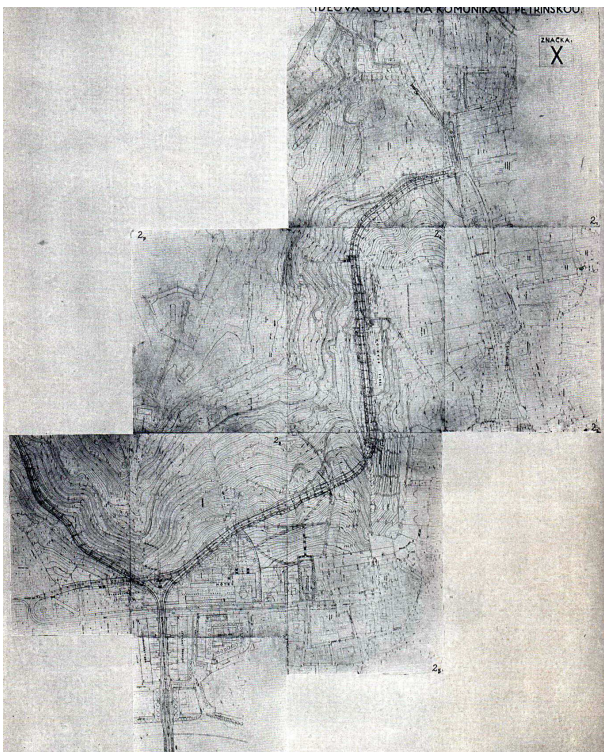
4/53 Antonín Balšánek, návrh komunikace z Malé Strany na Hradčany, 1919. Foto: Antonín Balšánek, *Studie o Velké Praze*, *Architektonický obzor XVIII*, 1919, s. 26.

4/54 Alois Dryák, projekt „Strahovský tunel“ ze soutěže na petřinskou komunikaci – podélný řez ulicí Chotkovou, 1926. Foto: Redakce, *Soutěž na petřinskou komunikaci*, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 8.



„Strahovský tunel“ Aloise Dryáka

Alois Dryák se ve svém návrhu držel kombinace přímých tras bez serpentín. Nástup na komunikaci a tedy přemostění Újezda proponoval ve dvou alternativách – axiálně v prodloužení Chotkovy třídy (dnešní Vítězná) nebo o něco dále na jih, z ulice Plaské. V ose mostu Legií pak v tomto případě mělo stát monumentální schodiště obklopené Štefánikovým domem z jedné strany a hotelem a sokolovnou ze strany druhé. Ve dvou variantách zpracoval architekt také vedení komunikace samotným petřínským vrchem. První varianta měla sestávat z delšího zákrutu v Schönbornské zahradě a podpěrné zdi, na niž by trasa vedla v zahradě Lobkovické. Naproti tomu alternativní řešení zavedlo komunikaci do tunelu pod palácovými zahradami. Ve své horní části se pak měla trasa rozdělit: jedna větev by ústila klasicky na náměstí na Pohořelci, druhá měla pokračovat tunelem pod Strahovem dále na sever.

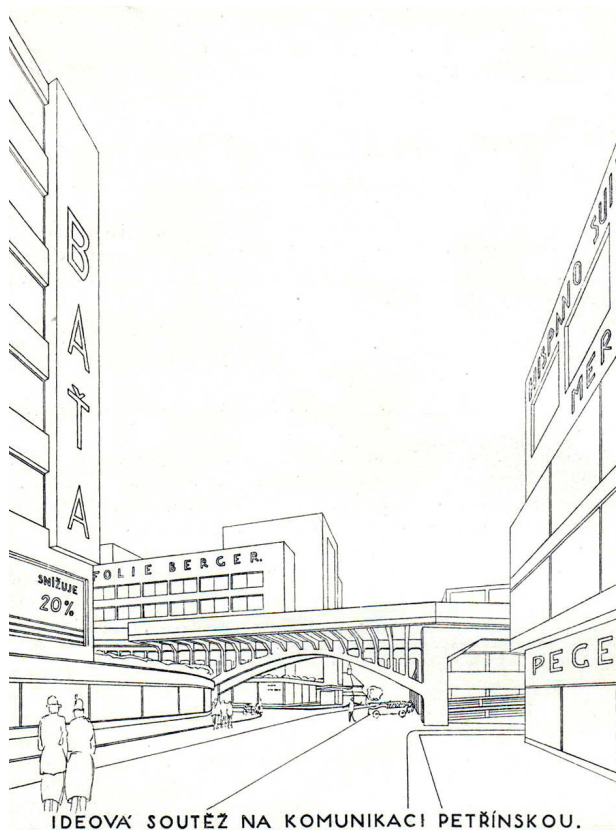


4/55 Alois Dryák, projekt „Strahovský tunel“ ze soutěže na petřínskou komunikaci – alternativa 2, 1926. Foto: Redakce, Soutěž na petřínskou komunikaci, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 7.

4/56 Alois Dryák, projekt „Strahovský tunel“ ze soutěže na petřínskou komunikaci – alternativa 2, 1926. Foto: Redakce, Soutěž na petřínskou komunikaci, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 9.

4/57 František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, projekt „X“ ze soutěže na petřínskou komunikaci, 1926. Foto: Redakce, Soutěž na petřínskou komunikaci, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 12.

4/58 František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, projekt „X“ ze soutěže na petřínskou komunikaci, 1926. Foto: Redakce, Soutěž na petřínskou komunikaci, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 13.



IDEOVÁ SOUTĚŽ NA KOMUNIKACI PETŘÍNSKOU.

4/59 František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, projekt „X“ ze soutěže na petřínskou komunikaci – vyústění na Újezdě, 1926. Foto: Redakce: Soutěž na petřínskou komunikaci, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 16.

4/60 František Albert Libra, projekt ze soutěže na petřínskou komunikaci, 1926. Foto: O. Starý, *Petřínská komunikace, Stavba V*, 1926-27, s. 104.

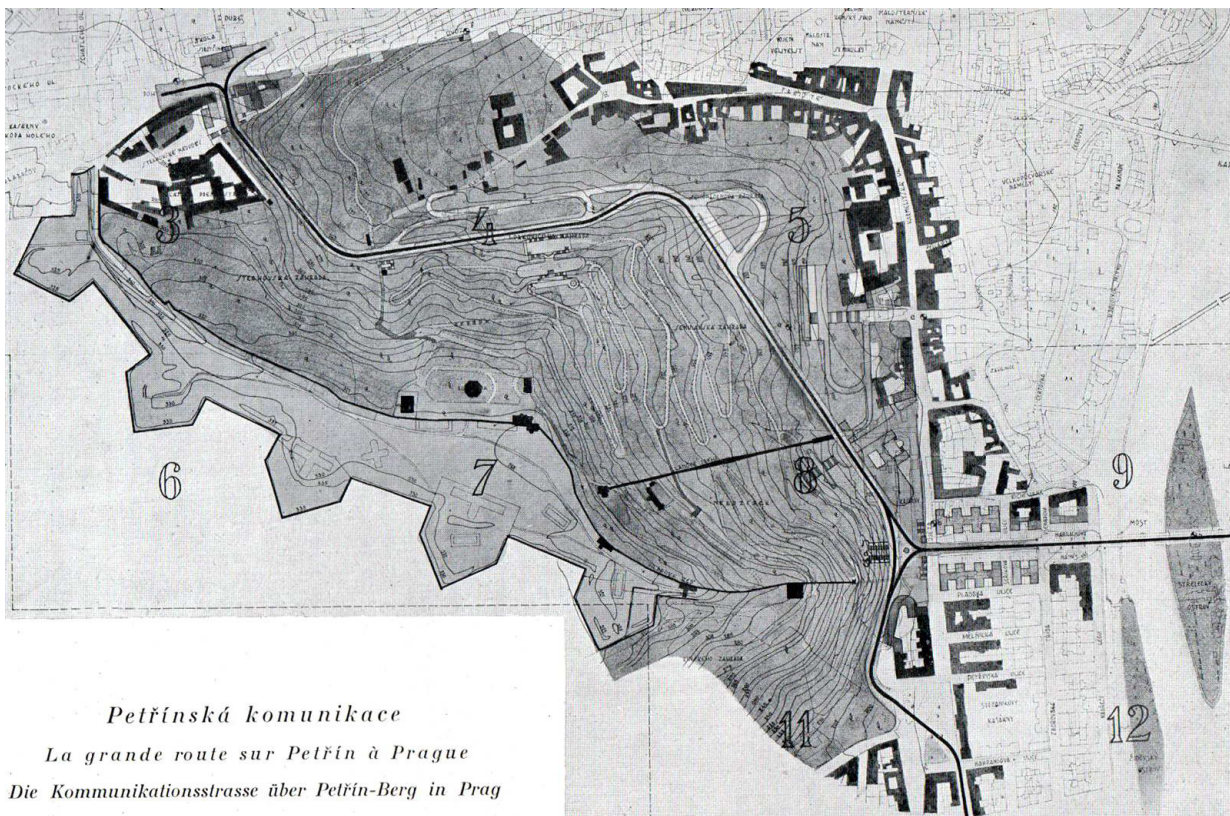
„X“ Františka Svobody, Bohumila Švarce a Miloše Vaněčka

Třetí cenou ověřený návrh se držel zadaných podmínek asi nejpřesněji. Rampu vedoucí nad Újezd začali projektanti zvedat už v polovině mostu Legií na úrovni Střeleckého ostrova, přičemž vozovka petřínské komunikace měla být nesena až na úpatí Petřína železobetonovou konstrukcí, která by z Chotkovy silnice vytvořila krytou pasáž. Na konci Chotkovy ulice se horní vozovka měla rozdělit na dva směry: na Pohořelec a na Hřebenky. Komunikace pohořelecká byla zamýšlena jako hlavní dálková trasa pro automobily i tramvaj. Chodníky byly navrženy od dopravy odděleně tak, aby se více přizpůsobovaly terénu. Část komunikace měla být vedena v tunelu, nad kterým trojice autorů projektovala vyhlídkovou restauraci. Regulace a umístění budov pod Petřínem byla podřízena myšlence „vytvořit jako ukončení Národní třídy za řekou moderní část města a přenést tam část ruchu velkoměstského života“. Z toho důvodu navrhli architekti kolem Újezda kromě Štefánikova domu a mezinárodního hotelu také „prvotřídní zábavní podniky a velkoměstský obchodní dům“.

projekt Františka Alberta Libry

František A. Libra se na rozdíl od autorů návrhu „X“ domníval, že z konstrukčních a komunikačních důvodů není možné umístit začátek výstupní rampy petřínské na most Legií. Zvolil proto řešení pomocí dvou nájezdů (výstupního a sestupního) po stranách Chotkovy silnice, počínajících za mostem. Jako point de vue Národní třídy projektoval na úpatí Petřína do prostoru mezi rampami rozměrné schodiště a mohutnou stavbu s výtahovými pylony, coby památník TGM. Od památníku vycházela vlastní výstupní komunikace vedoucí přímými tahy na Pohořelec. V místech, kde by bylo nutné z terénních důvodů provádět vysoké násypy, zamýšlel Libra použít viadukty s chodníky na konzolách.

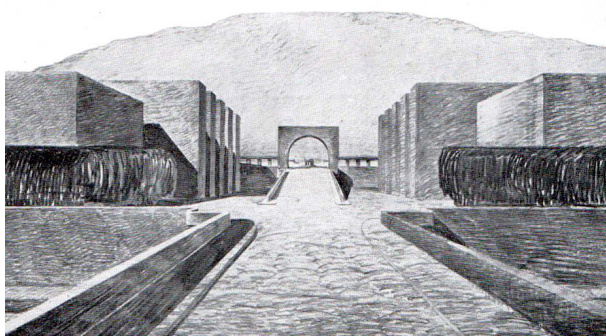




Petřínská komunikace

La grande route sur Petřín à Prague

Die Kommunikationsstrasse über Petřín-Berg in Prag

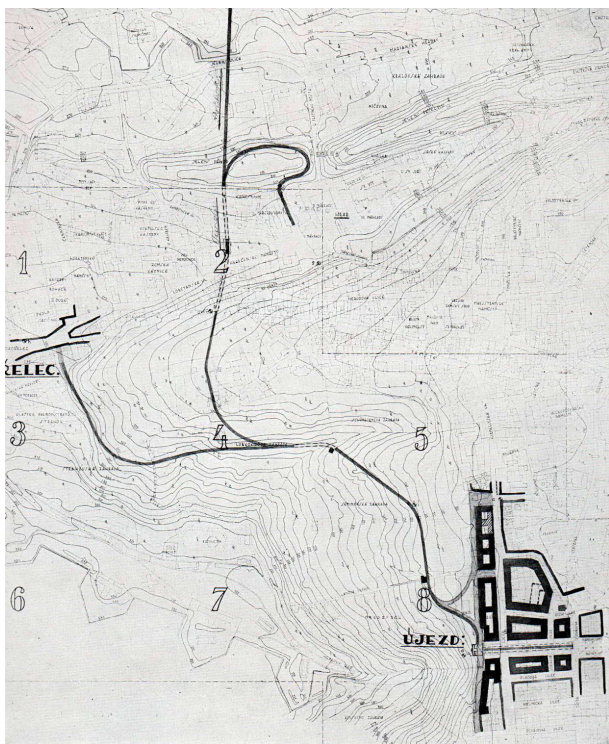


„Z“ Josefa Chochola a Zdeňka Pešánka

Výstupní rampa Josefa Chochola a Zdeňka Pešánka počínala na křižovatce ulic Zborovská a Chotkova. Na úpatí Petřína se pak tento nájezd setkal s druhým nástupním tahem od náměstí Kinských, čímž se vytvořil symetrický komunikační uzel. Odtud pak měla petřínská komunikace pokračovat soustavou přímých tahů propojených oblouky na Pohořelec. Místo obvyklého tunelu na rozhraní Schönbornské a Lobkovické zahrady však autoři přišli s jiným řešením: odkopat terénní hřeben. Tímto krokem by se podle jejich mínění získala nejen nerušená vyhlídková kontinuita celé trasy, ale při pohledu z Masarykova nábřeží také prodloužení hradčanského panoramatu až ke Strahovu. Na plochu odkopávky projektovali pánové vyhlídkové plateau následované další panoramatickou terasou při úseku trasy v Lobkovické zahradě. Podél celé komunikace měly jít chodníky pro pěší, přičemž vnitřní chodník (při stráni) měl být kryt, aby mohl sloužit k případnému umístění pohyblivých pásů. Co se týče zástavby na Újezdě, plánoval Chochol s Pešánkem nové skupiny domů po obou stranách Chotkovy třídy. Na úpatí Petřína pak pánové projektovali budovu hudební konzervatoře. Point de vue mostu Legií měl tvořit pomníkový motiv – hrob neznámého vojína a brána symbolizující počátek vlastní komunikace.

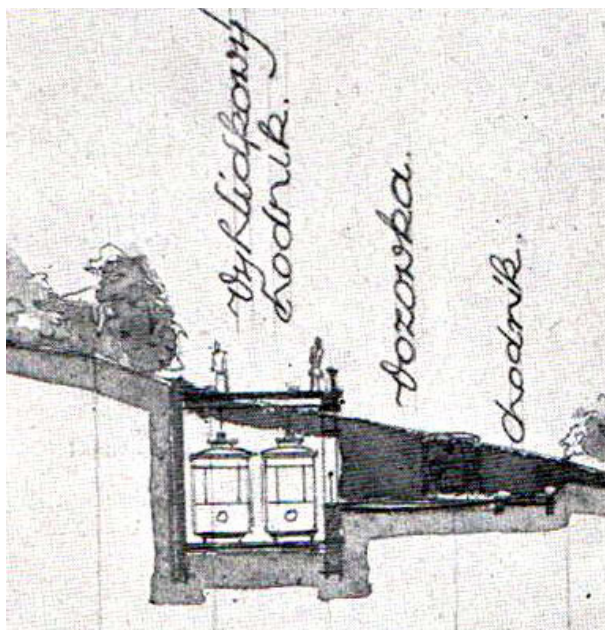
4/61 Josef Chochol – Zdeněk Pešánek, projekt „Z“ ze soutěže na petřínskou komunikaci, 1926. Foto: O. Starý, Petřínská komunikace, *Stavba V*, 1926-27, s. 107.

4/62 Josef Chochol – Zdeněk Pešánek, projekt „Z“ ze soutěže na petřínskou komunikaci – pohled od mostu Legií, 1926. Foto: O. Starý, Petřínská komunikace, *Stavba V*, 1926-27, s. 105.



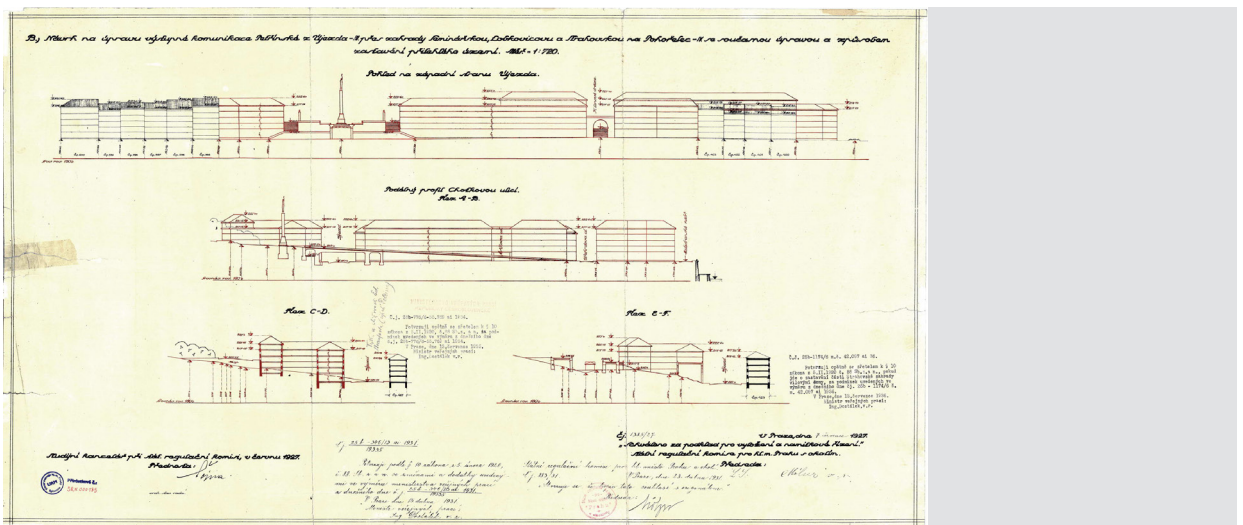
4/63, 4/64 František X. Čtrnáctý, projekt „Újezd-Pohořelec-Dejvice“ ze soutěže na petřínskou komunikaci – pohled od mostu Legií, 1926. Foto: O. Starý, Petřínská komunikace, *Stavba V*, 1926-27, s.102-103.

4/65 Vlastislav Hofman, projekt „V dohledné době“ ze soutěže na petřínskou komunikaci – řez třídnílnou vozovkou (rychlodráha, auta, pěší), 1926. Foto: Redakce: Soutěž na petřínskou komunikaci, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 8.



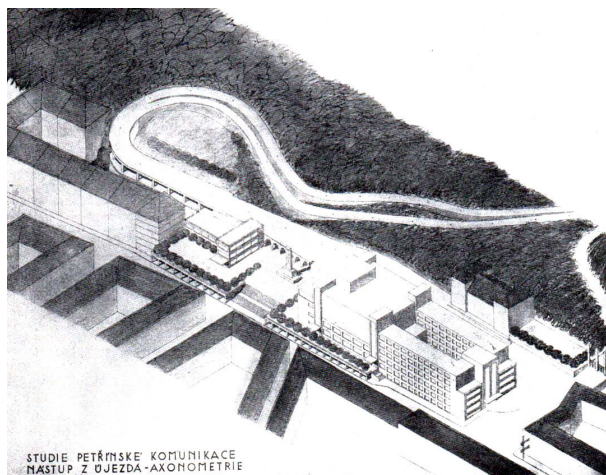
„Újezd-Pohořelec-Dejvice“ Františka X. Čtrnáctého
Návrh Františka X. Čtrnáctého přišel s inovativní myšlenkou vést jako hlavní tah silnici nikoliv na Pohořelec, nýbrž z Lobkovické zahrady přes Vlašskou ulici a Nemocnici Milosrdných Sester sv. Karla Boromejského k Úvozu, kde by se trasa zanořila do tunelu vyústějícího do Jeleního příkopu. Zde se cesta měla větvit na odbočku ke Hradu, respektive k Matyášově bráně a hlavní tah směřující do Dejvic. Druhou z neotřelých myšlenek projektu byla idea zapustit s ohledem na sklonitý terén Petřína vozovku elektrické dráhy hlouběji do stráně než vozovku automobilů a umístit nad ni chodník pro pěší.

„V dohledné době“ Vlastislava Hofmana
První cenu v soutěži na petřínskou komunikaci poněkud překvapivě získal Vlastislav Hofman, který se odchýlil od doporučení SRK a místo přímých tras vyprojektoval serpentinu se dvěma zákruty. Tuto variantu zvolil autor dle vlastních slov proto, aby „nebylo nutno projektovatí tunel hřbetem nad Lobkovickou zahradou, čímž poškodila by se hodnota komunikace jako vyhlídkové cesty na Hrad“. Cesta měla vést z Chotkovy třídy a poté pokračovat přemostěním Újezda v úrovni ulice Řiční. Ve směru ze Smíchova byl v souladu se soutěžními podmínkami projektován nájezd z ulice Durdíkovy (dnes Rošických). Na svém opačném konci měla komunikace ústít na Pohořelci a druhým ramenem pokračovat kolem Strahovského kláštera na Břevnov. Řešení Újezda pojal Hofman jako scelení stávající zástavby – k činžovním domům na Smíchově připojil důstojnický dům a na pravé straně Újezda koncertní síň České filharmonie, uvažoval i o Státní konservatoři. Architektonicky měla být v rámci požadavku reprezentace pojata i samotná komunikace: na jejím počátku při Chotkově silnici byla projektována brána, vyústění na Pohořelci bylo koncipováno rovněž vítězným obloukem. V obou zákrutách serpentiny byly plánovány kruhové vyhlídkové terasy s pergolami. Další vyhlídková terasa s pergolou skýtající tentokrát pohled na Hradčany měla stát za Lobkovickou zahradou.



4/66 SRK, návrh na úpravu výstupné komunikace petřínské, 1927. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Státní regulační komise, inventární č. SRK000187.

4/67 SRK, návrh na úpravu výstupné komunikace petřínské, 1927. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Státní regulační komise, inventární č. SRK000185.



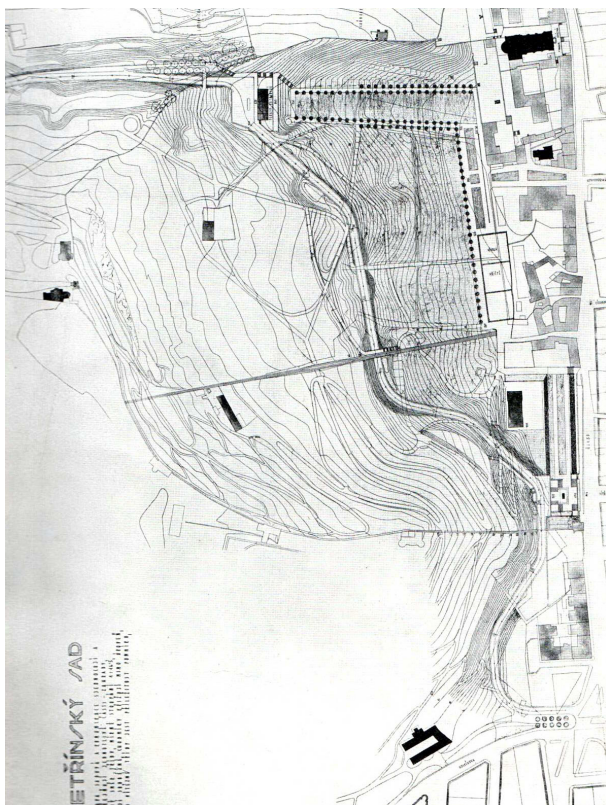
STUDIE PETŘÍNSKÉ KOMUNIKACE
NÁSTUP Z ÚJEZDA - AXONOMETRIE



4/68 František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, studie petřínské komunikace, 1927. Foto: Svoboda – Švarc – Vaněček, Studie petřínské komunikace, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 25.

4/69 František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, studie petřínské komunikace, 1927. Foto: Svoboda – Švarc – Vaněček, Studie petřínské komunikace, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 2.

4/70 Skizza vyprojektované serpentiny »Petřínské komunikace«, 1927. Foto: Petřínská komunikace zničí krásné zahrady malostranské, *Za starou Prahu XII*, 1927, č. 3, s. 3.



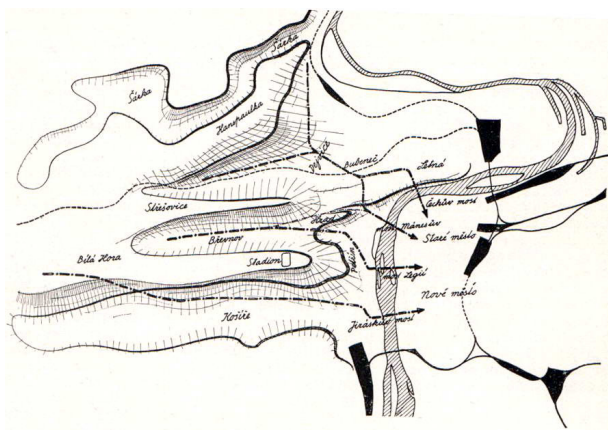
návrh petřínské komunikace Bohumila Hübschmanna

Když byl přidělen Státní regulační komisi Bohumilu Hübschmannovi úkol přepracovat projekt petřínské komunikace, rozhodl se architekt navrátit se k přímé trase s tunelem, o které se domníval, že je komunikačně nejvýhodnější. Tak, aby co nejlépe vyhovovala dopravě i okolnímu prostoru byla zvolena i nová šířka silnice, jež by při svých devíti metrech nevyžadovala tak zásadní terénní úpravy. Z důvodu omezené šířky byl projektant nicméně nucen vynechat tramvajovou dopravu, kterou plánoval nahradit autobusy, jež považoval za dostatečně vhodné. Vyloučena z provozu měla být také nákladní vozidla. Komunikace byla zamýšlena rovněž bez chodníků, které měly být řešeny samostatně v rámci sadů. I přes značné zracionalizování trasy Hübschmann nezapomněl na její panoramatické vlastnosti a na několika místech plánoval zřídit vyhlídkové body s možností parkování. Změna nastala i v případě vyústění komunikace na Smíchově. Místo v ose Vítězné třídy byl počátek přeložen na náměstí Kinských, odkud měla být cesta napojena jak na most Legií a okruh kolem Starého Města, tak na Jiráskův most a novoměstský obchvat. Nedílnou součástí projektu mělo být také spojení a zpřístupnění Seminářské, Lobkovické a Strahovské zahrady pro veřejnost.



4/71 Bohumil Hübschmann, situace petřínských zahrad a petřínská cesta, 1935. Foto: Bohumil Hübschmann, Petřínské sady, *Styl* XIX, 1934-35, s. 173.

4/72 SRK, návrh na změnu úpravy petřínské komunikace, kolem 1936. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Státní regulační komise, inventární č. SRK000182.

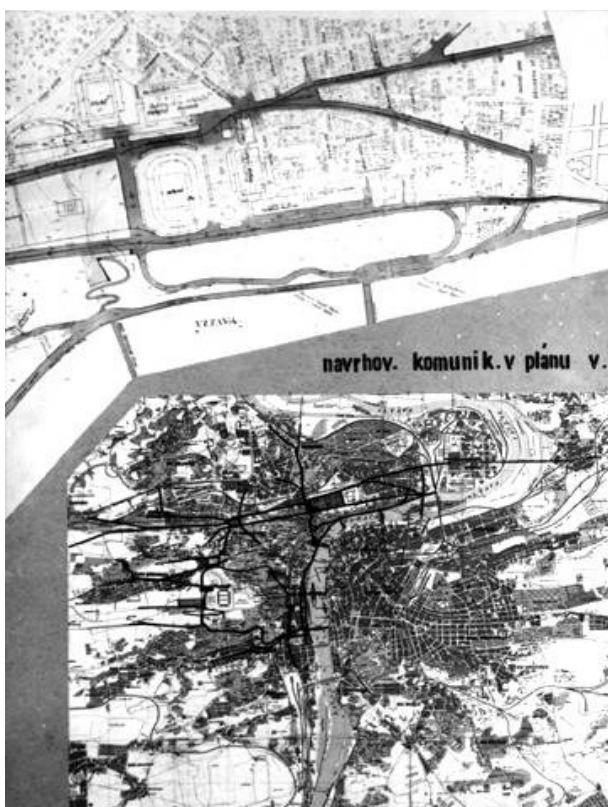


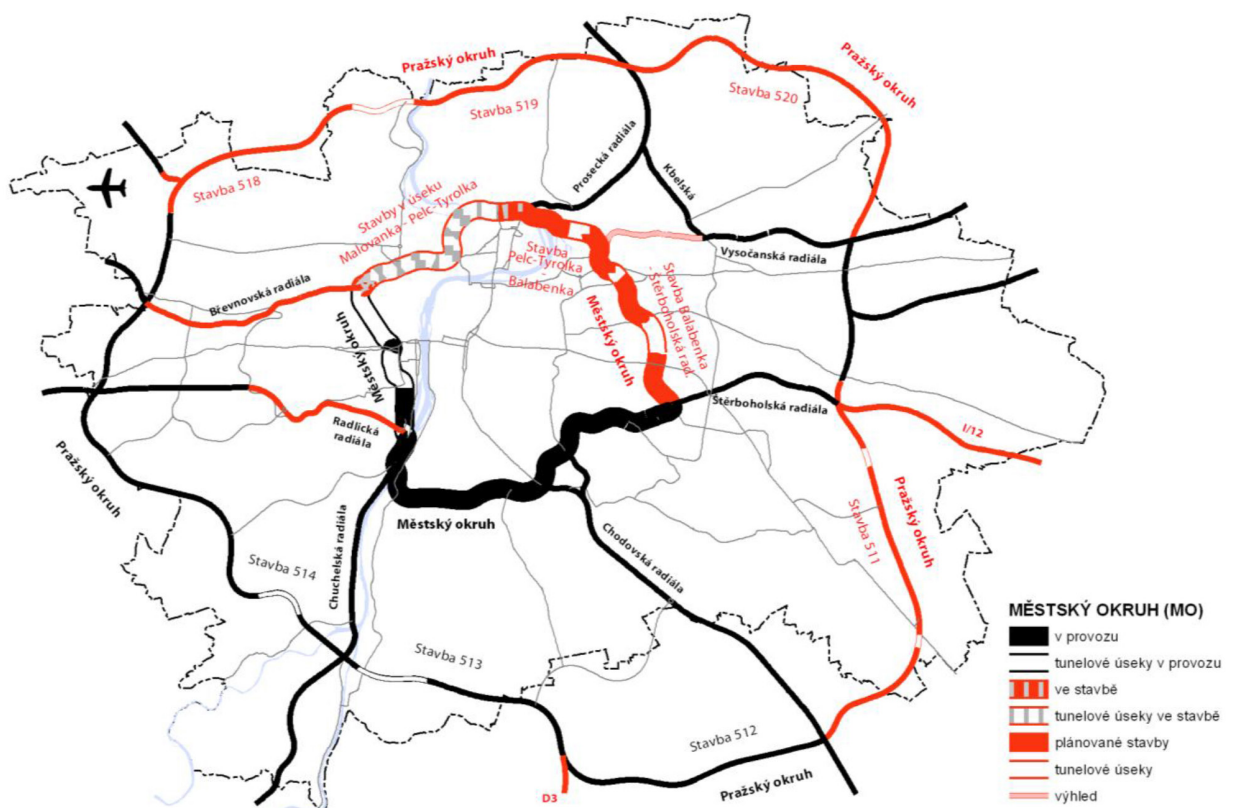
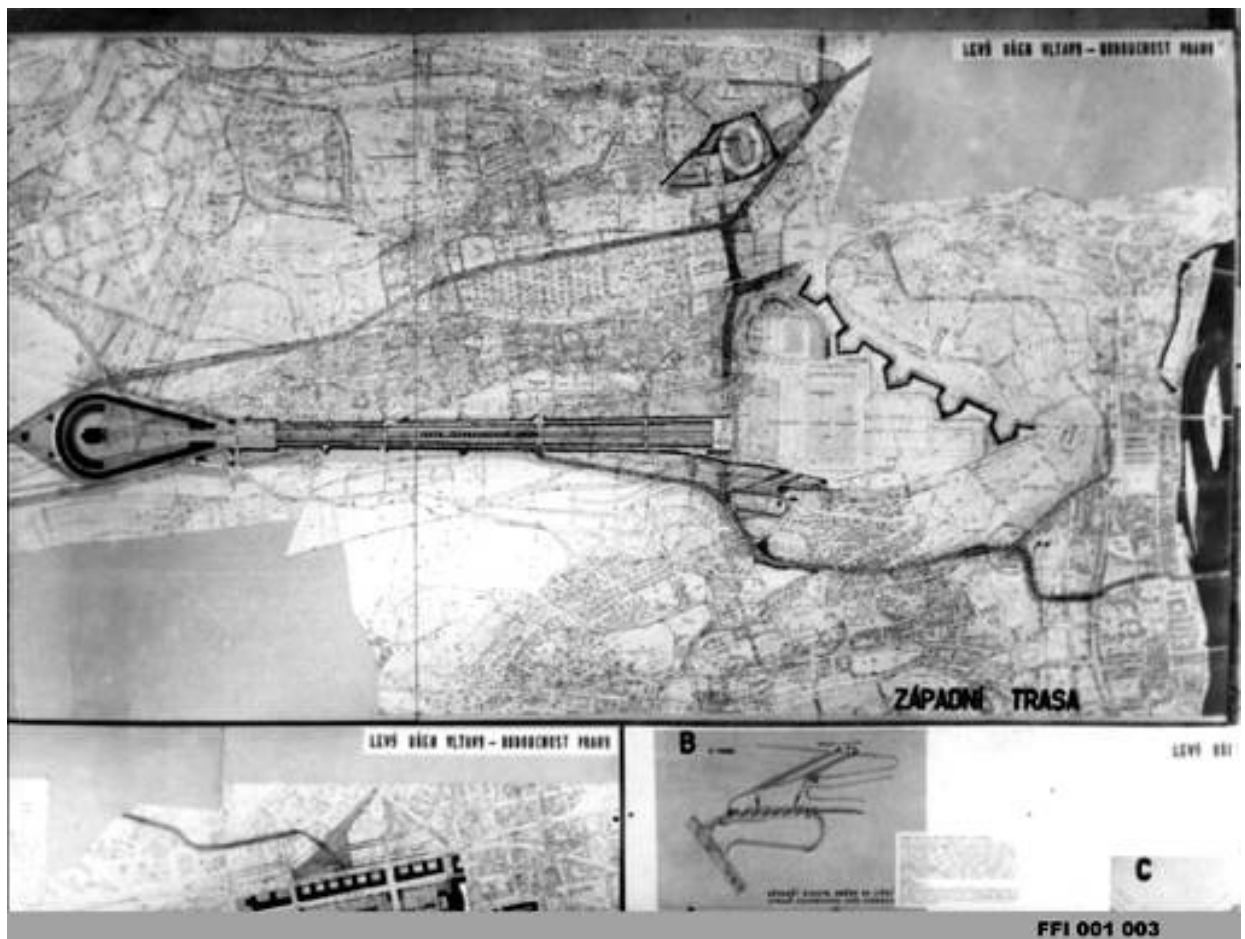
4/73 Emanuel Hruška, morfologické schéma severozápadního sektoru Velké Prahy a dopravní směry, 1937. Foto: Emanuel Hruška, Soutěž na vyřešení dopravního spojení severozápadního sektoru Velké Prahy se středem města, Stavba XIV, 1937-38, s. 109.

4/74 Alois Kubíček – Ferdinand Balcárek – Karel Kopp, projekt ze soutěže na spojení SZ sektoru pražského s pravým břehem vltavským, 1937. Foto: Spisovna IPR Praha, inventární č. FFI001004.

4/75 Jiří Štursa Vlasta Suková Štursová – Karel Janů, projekt ze soutěže na spojení SZ sektoru pražského s pravým břehem vltavským, 1937. Foto: Spisovna IPR Praha, inventární č. FFI000996.

4/76 Pavel Bareš – Jaroslav Kříž – Stanislav Semrád, projekt ze soutěže na spojení SZ sektoru pražského s pravým břehem vltavským, 1937. Foto: Spisovna IPR Praha, inventární č. FFI002093.





4/77 Alois Kubíček – Ferdinand Balcárek – Karel Kopp, projekt ze soutěže na spojení SZ sektoru pražského s pravým břehem vltavským, 1937. Foto: Spisovna IPR Praha, inventární č. FFI001003.

4/78 Stav výstavby a přípravy Městského a Pražského okruhu, 2012, Foto: URM / IPR, Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2012, http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP/UAP2012/2_12_doprava.pdf, vyhledáno dne 3. 12. 2014, s. 216.

4.2 Pražské panorama a nové dominanty: reprezentace samostatného státu pomocí architektury a urbanistických vazeb

4.2.1 Letná: vize parlamentu a vládní čtvrti

Letenská soutěž (1920), Soutěž na zastavovací plán Letné (1928), Soutěž na vyhledání místa pro parlament (1929), projekty Václava Roštlapila (1919, 1928), Soutěž na zastavění východní části Letné (1929)

V minulé kapitole byla letenská problematika rozebrána z pohledu komunikačního řešení lokálního i celopražského významu. Jak ale bylo řečeno, regulace letenského území představovala komplexní problém, ve kterém se úzce prolínala řada aspektů. Dopravní řešení bylo sice výrazným tématem, avšak pouze jedním z několika.

Neméně důležitým a veřejností bedlivě sledovaným hlediskem letenské otázky byla zástavba pláně veřejnými budovami a jejich umístění v pražském panoramatu. Toto téma se ostatně s Letnou táhlo už od samého počátku úvah o jejím komponování (srov. projekty Jana Kouly, Antonína Wiehla, Antonína Balšánka aj. [▲ 2. 4. 1]) a nechybělo ani v zadání Letenské soutěže z roku 1920⁵⁷⁵, kde byla řeč o „velkolepém, architektonicky mocném celku významných budov“, pro něž skýtala Letenská pláň ideální prostor. Pod vlivem událostí roku 1918, všeobecný názor opustil myšlenku zřídit na Letné „město technické“⁵⁷⁶ a entusiasticky se přiklonil k vytvoření komplexu vládních budov ústředních úřadů a hlavně parlamentu.⁵⁷⁷ To ostatně potvrdili i účastníci soutěže (1920), neboť všichni do jednoho umístili budovu parlamentu právě na Letenské pláni. Kromě otřesení utkvělé myšlenky průkopu a tunelu tak letenská soutěž přinesla právě změnu funkční náplně zástavby. Nicméně nutno dodat, že přesná funkce plánovaných staveb na Letné, tedy změna objektů technické university na vládní čtvrt', neznamenal pro debaty ohledně panoramatického uchopení celku zas až tak velkou proměnu. V obou případech šlo totiž o ansámbl veřejných budov s potenciálem jisté monumentality a územní i pohledové dominance.

Nové kompozice dominant na Letenské pláni

Pokud tedy přijmeme fakt, že lze srovnávat vývoj tendencí, ať už se týkaly vládní čtvrti s parlamentem, technické university či jiných důležitých objektů, zjistíme že letenská soutěž přinesla změnu nazírání i v ohledu kompozice zástavby. Řada soutěžících, zejména těch, kteří zastávali názor protažení Čechova mostu tunelem nebo průkopem, se sice držela původní koncepce vypointování osy

⁵⁷⁵ Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí (pozn. 429), s. 2.

⁵⁷⁶ V roce 1918 jednání o technice na Letné (na nějakou dobu) umlklo a Senát české techniky se vlivem nevyjasněné letenské otázky rozhodl pro Dejvice. /Vojt. Krch, O stavbách vysokých škol a technických ústavů, *Architekt SIA XXIV*, 1925, s. 95.

⁵⁷⁷ Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí (pozn. 429), s. 2. Vilém Dvořák, Přehled vývoje letenské otázky, *Styl VI*, 1921-22, s. 33.

mostu a proto umísťovala nejdůležitější budou komplexu, parlament, jako point-de-vue průkopové třídy, opatřené mnohdy ještě monumentální branou (Antonín Engel [obr. 2/115, 4/12 - 4/14], Max Urban [obr. 4/23, 4/24], Emil Králík, Alois Dryák – Bedřich Bendelmayer [obr. 4/10, 4/11], do jisté míry i Josef Štěpánek – Bohuslav Fuchs [obr. 4/20, 4/21]), objevily se ale i projekty, které toto schéma nabourávaly. To byl případ návrhu Ladislava Skřivánka a Josefa Šejny [obr. 4/8, 4/9], který parlament umístil na stráž mezi Čechův a Štefánikův most. Studie Adolfa Liebschera a Jana Cerhy [obr. 4/18, 4/19], projekt Hübschmannův [obr. 4/4 - 4/7] a konečně i vítězný návrh Františka Vahaly a Vratislava Lhoty [obr. 4/2 4/3] pak doporučovaly dominantu situovat do ještě větší vzdálenosti od Hradčan, totiž přímo nad most Štefánikův.

U Bohumila Hübschmanna byl tento kompoziční počín nadto zevrubně teoreticky odůvodněn. Architekt svůj názor formuloval mimo jiné v několika článcích, které vycházely v odborných časopisech. Dvě z Hübschmannových úvah o přístupu k pražskému urbanismu byly dokonce součástí podkladů⁵⁷⁸, které SRK poskytla soutěžícím v rámci této letenské soutěže v roce 1920.⁵⁷⁹ Architektovy texty „Pražské dominanty“ a „Levý břeh Vltavy“ tehdy připojil ke svému stanovisku Klub Za starou Prahu, který jimi deklaroval svůj názor na řešení letenského problému i všeobecně na problematiku výstavby na pražském území. Šlo zejména o apel na zachování stávajících dominant a nalezení vhodných umístění pro další, novodobé. Hübschmann mimo jiné poukazoval na souvislost existujících dominant a okolního terénu, a k podobnému přístupu vycházejícímu z terénního utváření Prahy nabádal také při hledání nových lokací. Sám vytipoval několik vhodných poloh, které by dle jeho názoru bylo prozíravé rezervovat pro důležité osamocené objekty.⁵⁸⁰ Z hlediska Letné to byl zejména prostor nad Štefánikovým mostem, který vyhovoval i dalšímu Hübschmannovu požadavku souvisejícímu s vizuálním účinkem dominant, totiž jejich izolace vůči okolní zástavbě – „splendid isolation“.⁵⁸¹ Z tohoto důvodu architekt také odmítal situovat budovu velkých rozměrů nad most Svatopluka Čecha, kde by mohutná zástavba konkurovala Hradčanům. Umístěním parlamentu až ke Štefánikovu mostu měl být dle Hübschmanna Pražskému hradu vytvořen rovnocenný pendant, aniž by se však objekty vzájemně narušovaly v ohledu panoramatickém. Nadto by takto umístěný parlament vytvořil point-de-vue Revoluční třídy patrný až z náměstí Republiky, coby plánovaného reprezentačního prostoru.

Jak vyplývá z výsledků soutěže, ve které první cenu získal projekt Františka Vahaly a Vratislava Lhoty a oceněn byl i Hübschmannův „Okcident“, k myšlence situování parlamentu na východní okraj Letné se přiklonila i Státní regulační komise. Prostřednictvím Bohumila Hübschmanna byla později vtělena také do úředního projektu [obr. 4/27, 4/28, 4/31]. Architekt svou vizi následně obhajoval takto: „Umístění v prospektu třídy revoluční jest na rozhraní vnitřního města na konci okruhu zde se štěpícího, na okraji pláň s pohledem do vnitřní Prahy k jihu, se zrcadlem Vltavy u paty, v posici

⁵⁷⁸ Soutěž na úpravu a zastavení pláň Letenské a okolí (pozn. 429), Praha.

⁵⁷⁹ Soutěžní pomůcky obsahovaly opisy projevů obcí a korporací s připomínkami a přáními stran budoucí regulace. Opisy byly soutěžícím poskytnuty k uvážení, nikoliv jako závazný podklad.

⁵⁸⁰ Bohumil Hübschmann, Pražské dominanty (pozn. 106), s. 2.

⁵⁸¹ Bohumil Hübschmann, Levý břeh Vltavy, in: *Soutěž na úpravu a zastavení pláň Letenské a okolí* (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha, s. 1.

vrcholové vzdor tomu však hradu nesoutěžící v bodě, kde pláň končí také směrem k východu, odkudž z celého libeňského oblouku vltavského přijímá siluetovou funkci takovou, jakou má hrad pro pohled z mostu Štefánikova. Kterékoliv jiné postavení při okraji pláně, vyjma polohu nad mostem Čechovým jest situačně nezakotvené. Avšak (...) právě tato poloha soutěžila by hradu nejvíce jak hmotou tak blízkostí. Poloha tato jest proto vyloučena.⁵⁸²

Tak jako u komunikačního řešení, i v případě umístění parlamentu, si SRK vysloužila kritiku, zejména ze strany SIA, který považoval polohu parlamentu za „závadnou“ zejména vzhledem k okolnosti, „že nelze náležitým způsobem vyvinouti prostředí této stavby, jež má sestávat z budov podobného rázu a jež zde nejsou možny v celkové monumentální koncepci“⁵⁸³. Nesouhlas byl vysloven také s vyvinutím tras a regulací zástavby na pláni. I SRK totiž cítila střed dispozice v ose Čechova mostu, nicméně imperativ „splendid isolation“ nedovolil monumentální zvýraznění tohoto územního centra v pohledu od Starého Města. Komise proto zvolila cestu centralizace územní dispozice přímo na pláni pomocí soustavy silničních diagonál větvičích se kolem ústředního prostranství nad Čechovým mostem. Tímto krokem se však zároveň dostala do úzkých. Úhlopříčné třídy byly sice koncipovány tak, aby umožňovaly dálkové pohledy na dominanty – věže sv. Víta i parlament⁵⁸⁴ [obr. 4/27, 4/28, 4/31], nicméně pravdou zůstává, že takto vzniklé trojúhelníkové uliční síti bylo možné vyčítat jisté narušení přehlednosti i dopravního principu pláně, což Spolek čsl. architektů a inženýrů také záhy vyslovil.⁵⁸⁵ Ke kritice se přidal i Antonín Engel, který úřednímu projektu vytýkal nedůslednost v tom, že „řeší zastavění pláně symetricky v jakési ideální ose příčné, jež je však v naprostém nesouhlasu se směrem komunikačním, jdoucím (...) od východu k západu“⁵⁸⁶.

Další záležitostí, kterou z hlediska panoramatu letenská soutěž nadnesla byla otázka, jež se týkala dilematu zda i ostatní zástavbu na Letné v pohledu z města přiznat či tuto posunout dál k severu a zastínit zelení. V tomto případě však, na rozdíl od problematiky komunikační, došli odborníci poměrně brzy ke konsenzu. Záhy byl překonán názor některých soutěžících, kteří projektovali v duchu teze, že „letenská stráž je přehradou, jež vyžaduje, aby byla překonána nejen komunikačně, ale i viditelně, t. j. aby každý dobře chápal, že za touto přehradou ještě pokračuje město, že obvod Velké Prahy končí teprve o mnoho km dále na sever“⁵⁸⁷. Jak SRK, tak velká většina odborné veřejnosti přijala úmysl, aby „zelený, nezastavěný pás sadový na Letenské pláni, položený podél její okraje byl zcela zachován, ne-li ještě více rozšířen“⁵⁸⁸. Velkorysý zelený pruh ostatně ve svých soutěžních projektech proponovali i autoři jinak odlišných konceptů, jako byl Antonín Engel [obr. 4/12 - 4/14], Bohumil Hübschmann

⁵⁸² Bohumil Hübschmann, Letná (pozn. 456), s. 163.

⁵⁸³ Pamětní spis Spolku čsl. architektů a inženýrů o regulaci Letné – dle návrhu Státní regulační komise, *Architekt SIA*, 1923, s. 27.

⁵⁸⁴ Bohumil Hübschmann, Letná (pozn. 456), s. 165.

⁵⁸⁵ Pamětní spis Spolku čsl. architektů a inženýrů o regulaci Letné – dle návrhu Státní regulační komise (pozn. 471), s. 27.

⁵⁸⁶ O letenský problém, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 60.

⁵⁸⁷ K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 49.

⁵⁸⁸ Pamětní spis Spolku čs. architektů a inženýrů k řešení letenského problému, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 217. Stejný názor vyslovila i odborná anketa svolaná na den 1. 6. 1922. /Nové stadium v řešení otázky letenské, *Stavba* I, 1922, s. 123.

[obr. 4/4 - 4/7] nebo Pavel Janák [obr. 4/15 - 4/17].⁵⁸⁹ Nejinak tomu bylo u výsledného úředního projektu, který roku 1924 potvrdilo ministerstvo veřejných prací [obr. 4/27]. Ministerstvo tímto krokem sice odsouhlasilo i Komisi navrženou regulaci zástavby Letenské pláně, na jejíž koncepci se názory různily, nicméně v tomto ohledu bylo jasné, že dříve nebo později zřejmě dojde k další soutěži na zastavovací plán pro státní budovy na Letenské pláni, čímž bude ještě možné stávající regulace ovlivnit.

Vládní čtvrť na Letné?

Ačkoliv byla už od počátku státnosti pocíťována „nanejvýš naléhavá potřeba“ nové sněmovní budovy, cesta, na jejímž konci měl stát nový parlament byla poměrně spleťtá. O nevyhovujících podmínkách provisoria v Rudolfinu svědčily opětovně „pronikavé úpravy“ tohoto objektu⁵⁹⁰, jejichž cena se postupem času vyšplhala na úroveň, za kterou dle některých názorů „mohlo vzniknouti již pomalu definitivní dílo“⁵⁹¹. Ani to však jednání o výstavbě trvalého sídla neuspíšilo. Bylo snad možné očekávat, že se věci dají do pohybu po potvrzení regulačního plánu Letné v roce 1924, nicméně situace se spíše ještě více zkomplikovala. Do věci se totiž vložilo předsednictvo sněmoven, jako budoucí uživatel objektu, které dle svého prohlášení shledalo lokalitu na Letné nad Šefánikovým mostem jako místo „nehodné a rozlohou plochy nevyhovující“⁵⁹². Z vlastní iniciativy pak toto předsednictvo navrhlo lokality jako „vrchol Petřína, Malá strana (zahradá angl. Panen), Vyšehrad, Náměstí Republiky nebo Střelecký ostrov“⁵⁹³, čímž do jednání vneslo spíše zmatek, neboť znovuoživilo debaty o územích již dříve pro tento účel zkoumaných a následně zamítnutých. Za SRK se debaty opět ujal výřečný Bohumil Hübschmann, který se pokusil na stránkách *Stylu* vše uvést na pravou míru. Zejména apeloval na nutnost rozlišovat otázku konkrétního stavebního programu, který je pochopitelně nutné konzultovat se správou sněmovních budov, od otázky umístění, jež by měla být doménou znalců v oboru stavebního a výtvarného vybudování Prahy, nikoliv budoucích uživatelů.⁵⁹⁴

⁵⁸⁹ V souvislosti zástavby Letné, role zeleně a působení dominant lze vzpomenout také Antonína Balšánka, který vyslovil podobný názor, už o několik let dříve: „Dokud pohledy byly zcela volné, s popředím hradeb, příkopů a valů (...) nebylo arci starostí o jejich zachování. Dnes pak, kdy blízké popředí bud' ojedinělými stavbami aneb souvislými bloky jest obestavěno, uvědomujeme si (...), že také těmto pohledům měla býti věnována přiměřená péče. Ochrana před dalším znešvařením může nadále směřovati jen k tomu, nepřipustiti v blízkosti královského hradu vzrůstu stavebního ruchu, a možnost záchrany hledati vytvářením přírodního izolujícího pásu sadů.“ /Antonín Balšánek, *Levý břeh Vltavy - budoucnost Prahy* (pozn. 412), s. 109.

„Z estetických požadavků uvést dlužno ochranu výšin jako jeden z nejpodstatnějších. Chraňme výšiny a vrcholné body před znešvařením a nevhodným zastavěním!(...) I zde jest třeba, příštímu vývoji města zjednatí možnosti, vytyčiti jednou charakteristické obrysy (...) A toho lze docíliti pouze ovládnutím výšin a rezervováním jich takovým stavbám, jichž význam takové dominující postavení podmiňuje.“ /Antonín Balšánek, *Levý břeh Vltavy - budoucnost Prahy* (pozn. 412), s. 109-110.

⁵⁹⁰ Co s parlamentní budovou?, *Styl* X, 1924-25, s. 89.

⁵⁹¹ Parlamentní provisorium, *Styl* X, 1924-25, s. 155. Přípravy k další přestavbě sněmovní budovy, *Styl* XIII, 1927-28, s. 24.

⁵⁹² Kde bude státi nová sněmovní budova?, *Styl* X, 1924-25, s. 127-128.

⁵⁹³ Kde bude státi nová sněmovní budova? (pozn. 592), s. 127-128.

⁵⁹⁴ Bohumil Hübschmann, Umístění parlamentu, *Styl* X, 1924-25, s. 151-152.

I přesto se však znovu naplno rozhořely debaty o problému mnohými považovaném již pro jednou za vyřešený. Názorová jednotna ohledně funkční náplně budoucí zástavby na Letné dostala povážlivé trhliny a parlament nadále setrval v rudolfinském provisoriu. Začaly se objevovat hlasy vracející se k myšlence využití pláně pro kampus technické university, a to i přesto, že „přípravné práce pro vybudování jednotného vysokého učení techn. v Dejvicích, nejen, že (byly) již v plném proudu, ale téměř celý profesorský sbor vysoké školy architektury (pracoval) již na plánech“⁵⁹⁵. Jedním z nejhlásitějších zastánců situování techniky na Letné byl architekt Vojtěch Krch, který na toto téma hojně publikoval zejména v časopise *Architekt SIA*. Věc nakonec postoupila tak daleko, že pražská obec na počátku roku 1925 nabídla technické universitě výměnu letenských pozemků za dejvické. Senát české techniky tento návrh nicméně odmítl, neboť upřednostnil otázku rychlosti výstavby v Dejvicích před nejistotou dalšího vývoje na Letné. Již samotná nabídka Prahy však podnítila Skupinu architektů při SIA, sestávající z absolventů techniky, aby vytvořila „informační náčrt“ možného umístění kampusu na Letné při zachování úřední regulace území [obr. 4/79, 4/80]. Centrální polohu pavilonové zástavby v parkově řešeném okolí měla zaujmout ústřední univerzitní budova, Technické museum a Technická knihovna. Na základě tohoto náčrtu se Skupina architektů snažila ilustrovat nevhodnost blokové struktury dejvického území pro vysokou školu a naopak ideální vlastnosti Letné odpovídající „modernímu názoru o výstavbě vysokých škol v cizině“⁵⁹⁶. Podobné apely⁵⁹⁷ pokračovaly dokonce i po položení základního kamene techniky v Dejvicích a nevyhnuly se ani nacionalisticky zabarveným polohám, když upozorňovaly na žádost pražských německých vysokých škol o přidělení letenských pozemků, čímž se, jak pisatelé upozorňovali, z celé situace stala „velmi nepříjemná a choulostivá“⁵⁹⁸ záležitost. Jak nakonec historie ukázala, nenastala ani jedna z letenských variant a česká technika byla nakonec vystavěna v Dejvicích jako součást Engelova urbanismu.

Mezitím ovšem, zatímco parlament stále sídlil ve znovu a znovu upravovaném⁵⁹⁹ rudolfinském provisoriu, probíhaly také další debaty o výstavbě nové vládní čtvrti. Uplynuly však téměř čtyři další roky dlouhých diskusí než se věci daly opět do pohybu. Předsednictvo sněmoven, které v mezidobí prošlo v návaznosti na výsledky voleb personální změnou, sice se SRK začalo jednat o Letenské pláni, nicméně představy obou institucí se stále různily. Předsednictvo zejména požadovalo, aby měl parlament centrální pozici ve středu veřejných budov a aby mu bylo přiděleno místo ve středu Letenské pláně, nad mostem Čechovým. Zde byla SRK ochotna udělat ústupek v tom smyslu, že připustila možnost, aby budova parlamentu stála v ose Čechova mostu, avšak v pozadí pláně, u Belcrediho třídy. Proti tomu se vyslovili zástupci parlamentu tak, že „považují za účelné, aby parlamentní budova jako

⁵⁹⁵ O novostavbu pro České vysoké učení v Praze, *Architekt SIA* XXIII, 1924, s. 203.

⁵⁹⁶ Vojt. Krch, O stavbách vysokých škol a technických ústavů (pozn. 576), s. 96.

⁵⁹⁷ Vojt. Krch, Stavba české techniky v Praze, *Architekt SIA* XXIV, 1925, s. 211-212. Vojt. Krch, Novostavba české techniky, *Architekt SIA* XXV, 1926, s. 113-114.

⁵⁹⁸ Vojt. Krch, Novostavba české techniky (pozn. 597), s. 114.

⁵⁹⁹ Přípravy k další přestavbě sněmovní budovy (pozn. 591), s. 24.

symbol státní samostatnosti (...) byla viditelná z pravého břehu Vltavy, alespoň od staroměstského náměstí⁶⁰⁰.

Soutěž na zastavění Letenské pláně z roku 1928

Jak bylo řečeno, po čtyřech letech od potvrzení prvního regulačního plánu Letné se Státní regulační komise dokázala s dalšími zúčastněnými stranami dohodnout do té míry, že bylo možné přistoupit k nové soutěži. Ideová soutěž na zastavovací plán Letenské pláně byla vypsána u příležitosti oslav desetiletého výročí státu, ke dni 1. února 1928.⁶⁰¹ Neshody ohledně umístění sněmovní budovy Státní regulační komise nakonec vyřešila poměrně šalamounsky tak, že k soutěži připustila jako rovnocenné ty návrhy, jež řeší úpravu pláň ve smyslu přání zástupců sněmoven, avšak s podmínkou, že navrhovatel zároveň podá druhý návrh na podkladě schváleného regulačního plánu.⁶⁰²

Nehledě na to, že výše uvedená podmínka přidělala soutěžícím množství práce, značně náročné bylo i samotné soutěžní zadání, které požadovalo nejen řešení regulace Letné a rozluštění jejího zastavění, nýbrž i výkresy dispozic budov daných velkorysým stavebním programem. Jednalo se tedy kombinaci soutěže regulační s několika soutěžemi detailními.⁶⁰³ Vedle parlamentu měl být v prostoru umístěn a rozřešen palác předsednictva ministerské rady, budovy ministerstva vnitra, školství a národní osvěty, spravedlnosti, nejvyššího kontrolního úřadu a statistického úřadu. V druhé řadě přicházelo v úvahu Národní museum, Technické museum, Česká akademie věd aj. Na přání sportovních kruhů se mělo uvažovat i o umístění sportovního stadionu.⁶⁰⁴ Je třeba také upozornit na několikanásobně naddimenzované požadavky na výměru budoucího parlamentu, která byla požadována ze strany zástupců obou sněmoven. Šlo o neuvěřitelných 37 000 m², což překonalo nejen parlament londýnský či washingtonský, ale například i palác Společnosti národů, na který byla nedávno rovněž vypsána soutěž a který neměl přesáhnout 6 000 m².

Stejně tak jako zadání předchozí letenské soutěže, i toto si vysloužilo kritiku z různých stran mířenou zejména právě proti megalomanskému stavebnímu programu, jehož podrobné znění obsáhlo, podle Maxe Urbana, plných 54 stran foliového formátu.⁶⁰⁵ I dle mínění redakce časopisu *Styl* byl „stadion na Letné spolu s ohromným parlamentem a desítkou významnými velikými budovami centrálních úřadů (...) věc – mírně řečeno – nemožná“⁶⁰⁶. *Styl* dále uvedl, že „měly býti předem graficky uváženy všechny okolnosti, jež soutěž věcně doprovázejí a neměla se očekávat od soutěžících nějaká zázračná eskamotáž s danými prostředky ve smyslu přání nikoliv jednoznačných“⁶⁰⁷. Opět se tedy projevila

⁶⁰⁰ Novostavba parlamentní budovy a letenská soutěž, *Styl* XIII, 1927-28, s. 71.

⁶⁰¹ Letenská soutěž, *Styl* XIII, 1927-8, za s. 80.

⁶⁰² Novostavba parlamentní budovy a letenská soutěž (pozn. 600), s. 71.

⁶⁰³ Adolf Benš, K soutěži na zastavění Letné, *Stavitel* X, 1929, s. 24.

⁶⁰⁴ Novostavba parlamentní budovy a letenská soutěž (pozn. 600), s. 71.

⁶⁰⁵ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/7 (pozn. 19), s. 80.

⁶⁰⁶ Novostavba parlamentní budovy a letenská soutěž (pozn. 600), s. 71.

⁶⁰⁷ Novostavba parlamentní budovy a letenská soutěž (pozn. 600), s. 72.

časová stísněnost při přípravě konkurence, plynoucí tentokrát z jubilejního data.⁶⁰⁸ I přes tyto výtky však byla soutěž v zásadě vřele vítána jako další krok k cestě za definitivním vyřešením parlamentní i celoletenské otázky, což ostatně dokazuje i celkem hojný počet došlých návrhů. Co však objemný program soutěže opravdu narušil byla lhůta, kterou pořadatelé původně stanovili na začátek září tak, aby bylo možné připravit výrok poroty⁶⁰⁹ do 28. října. To se však nepodařilo, neboť kvůli nedostatku času pro soutěžící musela být konkurence prodloužena do 1. prosince 1928.⁶¹⁰ Nad šestnáct došlých návrhů tak porota zasedla teprve několik měsíců po oslavách výročí. Do druhého kola postoupilo návrhů sedm, ostatní byly pro četné závady vyřazeny. První cena byla nakonec udělena Josefu Štěpánkovi [obr. 4/81 + medailon], druhá Jaromíru Krejcarovi [obr. 4/82, 4/83, 4/84 + medailon] a třetí Kamilu Roškotovi [obr. 4/85, 4/86 + medailon]. Kromě toho byly zakoupeny návrhy Bohumila Hübschmanna [obr. 4/87, 4/88, 4/89 + medailon], Pavla Janáka [obr. 4/90, 4/91, 4/92 + medailon], Ferdinanda Fencla [obr. 4/93 + medailon] a Jana Zázvorky [obr. 4/94, 4/95]. Speciální prémie stanovené presidii obou sněmoven jako ocenění za nejlepší řešení, která situují parlament dle jejich přání, získal Josef Štěpánek, Vlastislav Hofman, Pavel Janák, Kamil Roškot, Ferdinand Fencel a Milan Babuška.⁶¹¹

Jak ukázaly výsledky soutěže, nejlépe byly hodnoceny ty návrhy, které šly vlastní cestou a podrobného stavebního programu se držely spíše volně. Odpoutáním se od doslovného plnění programu dosáhli autoři ucelenosti svých projektů, což nakonec ocenila i porota.⁶¹² Tato skutečnost na jedné straně dokázala oprávněnost výtek vyřčených vůči megalomanskému soutěžnímu zadání, na druhou stranu ale také znamenala jisté znevýhodnění těch projektantů, kteří poctivě vycházeli ze všech zadaných parametrů.⁶¹³ Porota nadto nakonec upustila i od podmínky, že nebudou brána v úvahu taková řešení, která kromě alternativního umístění parlamentu nezpracují také druhý projekt dle schválené regulace. I díky této změně mohla být nakonec první cena udělena Josefu Štěpánkovi. Co se týče komunikačního problému Letné, porota i nezávislí recenzenti⁶¹⁴ shledali, že soutěž v zásadě potvrdila správnost úředního řešení, tedy myšlenku okružní třídy kolem Starého Města a na ni navazujících povrchových ramp vedoucích na Letnou a dále se napojujících na dálkové dopravní tahy. Opět bylo také dokázáno, že řešení komunikací na pláni a v severozápadních částech Prahy úzce souvisí s dopravním systémem centrální Prahy. O dopravní problematice však již byla řeč na jiném místě tohoto textu.

V ohledu panoramatickém soutěž analogicky potvrdila heslo neporušené pláně, tedy jednolitě plochy nepřerušené průkopem či jiným zásahem. Některé z oceněných projektů sice průkop respektive jeho kombinaci s tunelem projektovali (Ferdinand Fencel, Jan Zázvorka), ovšem porota na jejich konto

⁶⁰⁸ K soutěži letenské, *Styl* XIII, 1927-28, s. 104.

⁶⁰⁹ Tak jako vše v soutěži, i porota zasedala v úctyhodném počtu: senátor Dr. Soukup, posl. Ing. Dostálek, min. rada Ing. Člupek, min. rada Ing. Syrovátka, min. rada Bejšovec, odb. rada Ing. Ponec, arch. Kříčka, stav. rada Ing. Nový, arch. Sakař, arch. Machoň, arch. Polívka, arch. Starý, arch. Fuchs, arch. Bárta, vrch. stav. rada Ing. Šejna, arch. Ausobský, arch. Bach, Dr. Kühn, min. rada Ing. Mölzer, vrch. stav. rada arch. Zlatník, arch. Stieber, Ing. Záhorský. /Letenská soutěž (pozn. 601), za s. 80.

⁶¹⁰ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/7* (pozn. 19), s. 80.

⁶¹¹ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/7* (pozn. 19), s. 83.

⁶¹² A. Brzotický, K otázce zastavění pláně Letenské budovami veřejnými, *Architekt SIA* XXVIII, 1929, s. 82-83.

⁶¹³ Adolf Benš, K soutěži na zastavění Letné (pozn. 603), s. 26.

⁶¹⁴ Max Urban nebo Adolf Benš.

uvedla, že ve svém důsledku byly spíše důkazním materiálem proti vlastnímu řešení. Naopak tezi „neporušené stráně“, tedy heslo zastánců průkopu deklamující nevyhnutelné a nenávratné narušení letenských svahů vedením povrchových serpentin, bylo v zásadě označeno za bezpředmětné. Jak uvedl Adolf Benš, jakékoli komunikační spojení je zásahem poškozujícím neporušenost pláně a „rozrušení průkopem nebo tunelem je pohledově daleko brutálnější“ než „táhlé výstupní komunikace“⁶¹⁵. I v tomto případě tak většinové přesvědčení setrvalo na straně SRK.

Velká většina projektů také dodržela, ba rozšířila, sadové plochy na pláni, zvláště v její jižní části. Důraz na zeleň se stal průvodním znakem převládajícího množství návrhů. Jak ve své recenzi poznamenal Adolf Benš, projektanti seznali, že: „Vysoká volná plocha mezi Starým městem a Stromovkou má největší význam pro otázku souvislých zelení městských (...a) tento faktor, zasahující přímo do života hustě obydlených sousedních čtvrtí, je důležitější, než sám stavební program.“⁶¹⁶

Navzdory obsáhlému soutěžnímu zadání se oceněné projekty vyznačovaly jednoduchostí, sice velkorysou, avšak z urbanistického hlediska většinou racionalizovanou do úsporné řádkové či jinak unifikované zástavby v zadní části pláně při Belcrediho třídě. Tato dispozice pak umožnila dostatečné rozvinutí zelených ploch. Řada nejvýše oceněných projektů tak opustila monumentální centrální kompozice ve prospěch sadové úpravy pláně. I Josef Štěpánek, autor vítězného návrhu s centrálně položeným parlamentem v ose Čechova mostu, poznamenal, že jeho soutěžní řešení „není svázáno s myšlenkou postavení parlamentu na Letné, naopak, najde-li velký komplex zahradních úprav severně Hradčan svoje ukončení (...) na letenské tabuli a najde-li parlament dole u Vltavy svoje štěstí, bude možno říci, že i tak se dílo zdařilo“⁶¹⁷. Už v soutěži z roku 1928 tak nacházíme zárodky budoucího uchopení Letenské pláně jako volného zeleného prostoru.

K výše uvedenému se váže problematika zachování úřední regulace na pláni, k čemuž nutno dodat, že převládly projekty odchylovající se od oficiálního řešení. Vlastně jediným z oceněných architektů, který se držel dané regulace byl Bohumil Hübschmann [obr. 4/87 - 4/89]. Pavel Janák [obr. 4/90 - 4/92] postupoval tím způsobem, že většinu regulačních linií sice dodržel, avšak regulační čáry neztotožňoval se stavebními a území tak naplnil solitérními objekty namísto blokové zástavby. Ostatní soutěžící pak většinou soustavu úředních diagonál ignorovali a na jejím místě zpravidla navrhli ortogonální síť tahů, jež nerozbíjela dojem z velkých prostranství letenských. Dalším společným rysem řady oceněných návrhů byla změna osové orientace území. V úředním projektu z pera Státní regulační komise, respektive Bohumila Hübschmanna, ještě převládala severo-jihní orientace, jako reminiscence z dob, kdy se uvažovalo o průkopovém vyluštění. Jak ale poznamenal Jaromír Krejcar, pro řešení, které ponechává celou pláň v její přirozené souvislosti, „není jakéhokoliv centralisování pláně na tuto pomyslnou čáru, jdoucí osou Čechova mostu, odůvodněno“⁶¹⁸. Krejcar [obr. 4/82] a další soutěžící (Kamil Roškot [obr. 4/85, 4/86], Pavel Janák [obr. 4/90 - 4/92], Josef Štěpánek [obr. 4/81] a Ferdinand

⁶¹⁵ Adolf Benš, K soutěži na zastavění Letné (pozn. 603), s. 24.

⁶¹⁶ Adolf Benš, K soutěži na zastavění Letné (pozn. 603), s. 24.

⁶¹⁷ Josef Štěpánek, Průvodní zpráva hesla „Zelený čtverec“, *Stavitel* X, 1929, s. 20.

⁶¹⁸ Jaromír Krejcar, Průvodní zpráva hesla „Velká avenue“, *Stavitel* X, 1929, s. 21-22.

Fencl [obr. 4/93]) proto navrhovali novou osu území, jakýsi slavnostní prospekt procházející východozápadním směrem Letenskou pláň a dále směřující k Hradčanům.

Z nové orientace prostoru mnohdy vyplynulo také situování veřejných budov v rámci pláně, které tak získaly většinou podélný charakter. V některých případech objekty tvořily point-de-vue nového prospektu (Pavel Janák [obr. 4/90 - 4/92]) eventuálně pohledově nevypointovaný konečný bod trasy, jako v případě parlamentu Jaromíra Krejčara [obr. 4/82]. Co se však týče parlamentní budovy, většina soutěžících s výjimkou Jaromíra Krejčara a pochopitelně Bohumila Hübschmanna ji umístila do osy Čechova mostu. A nedá se říci, že by všichni byli hnáni touhou po sněmovním komitétem vypsané finanční prémii. Josef Štěpánek například napsal, že „nikdy nesouhlasil s místem nad mostem Štefánikovým, „vychtěným oproti přirozenému a úměrně významu budovy hodnotnému středu Letné“⁶¹⁹. I porota nakonec uznala umístění parlamentu nad Čechovým mostem jako možné, zvláště v případě Josefa Štěpánka a jeho nízkého objektu horizontálního charakteru. V každém případě však doporučila odsunutí budovy od úplného okraje sadů.⁶²⁰ Z důvodů psychologických pak mnozí radili připojit alespoň pěší přímé spojení od mostu Čechova.

Na závěr si zaslouží zmínku výškové zastavění pláně, kde z jinak běžné úrovně čtyř až pěti pater, ojediněle vyvýšených do sedmi nebo osmi (Kamil Roškot [obr. 4/85, 4/86]) doslova vyčníval projekt Ferdinanda Fencla [obr. 4/93], jenž chtěje kodifikovat novodobý charakter této význačné části města, zvolil pro úřední budovy formu devíti dvacetipatrových mrakodrapů. Tyto objekty seřadil do majestátního zástupu, který se v architektonických očích měl silou svého projevu vyrovnat starým částem města a vytvořit tak jejich sebevědomý moderní protějšek. Nutno dodat, že i v době otevřené moderním vizím se projekt dočkal smíšených reakcí. Porota ocenila zejména autorovu snahu po „tvarovém charakterizování tak význačné novodobé čtvrti“⁶²¹, jiní se však ocenění projektu mírně řečeno podívovali. I z dnešního hlediska se na Fenclův návrh lze dívat spíše jako na charakteristický odraz doby a v současnosti překonané stanovisko než na vhodné řešení. Na druhou stranu však budiž řečeno, že soutěž byla ve své době vypsána jako ideová, čili jistý rozmach a novátorství bylo ze strany soutěžících na místě.

Nové místo pro parlament?

Vraťme se však k otázce parlamentu, jehož finální poloha měla být jedním z nejdůležitějších výsledků konkurence. Skutečnost byla totiž nakonec jiná. Ani závěrečný verdikt poroty umožňující umístění národního shromáždění v samém středu Letné nad Čechovým mostem zástupcům obou československých sněmoven nestačil, a tak pouhý rok po letenské soutěži předsednictvo poslanecké sněmovny a senátu vypsalo konkurenci novou – na vyhledání nejvhodnějšího místa pro budovu parlamentu. Soutěž měla vyřešit, zda by bylo možné využít objektu Rudolfiny pro jednu sněmovnu a pro

⁶¹⁹ Josef Štěpánek, Průvodní zpráva hesla „Zelený čtverec“ (pozn. 617), s. 20.

⁶²⁰ Redakce, K soutěži na zastavovací plán Letné, *Stavba* VII, 1928-29, s. 121.

⁶²¹ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/7 (pozn. 19), s. 93.

druhou zvolit prostor v blízkosti, či zda by bylo lze umístit obě sněmovny jinde ve vnitřní Praze, ovšem mimo Letnou. Nutno dodat, že tato soutěž nebyla odbornou veřejností přijata příliš kladně, časopis *Stavitel* ji například označil za vynucenou spíše politickým tlakem než potřebou regulačně technickou.⁶²²

Výsledek konkurence nadto přinesl svým iniciátorům zklamání, nebyla udělena první ani druhá cena a rozhodnutí poroty vyznělo proti umístění objektu na nábřežích nebo ve vnitřním městě, kde docházelo k ještě většímu nepoměru mezi ohromnými prostorovými požadavky nové parlamentní budovy, které zůstaly na hodnotě 37 000 m², a drobného měřítka starých částí města. Styl na to konto přímo napsal, že soutěž pouze potvrdila, co již bylo známo a samozřejmo a „šlo tedy vlastně jen o to, vyčerpat formálně všechny možnosti, které by mohly vést k nalezení místa“. Následně dodal, že „jest více než problematickým, zdali k takovému ověřování evidentních věcí jsou určeny soutěže“⁶²³. Na druhou stranu, jak poznamenali někteří recenzenti⁶²⁴, kladem soutěže bylo získání zastavovacích studií pro vybrané části města. Nicméně i tak se řada ze soutěžících zaměřila na již dříve zkoumané a zamítnuté lokality a pouze potvrdila, že tudy cesta nevede.

Většina projektů, konkrétně v počtu dvanácti, se vyslovila pro malostranské vyústění Mánesova mostu, čímž spojila tradičně chápanou významnost tohoto místa s nutností jeho konečné úpravy. Tři projekty ponechaly jednu komoru v Rudolfinu a druhou umísťovaly souměrně s osou mostu do nového objektu, který měl nahradit dnešní UMPRM a taneční konzervatoř. Dva návrhy pak přišly s obdobnou variantou – jedna komora v Rudolfinu a druhá ve Strakově akademii. Další projekt kladl obě komory do bloku proti Křížovníkům. Dva projekty se rozhodly pro obě komory na Masarykově nábřeží u Národního divadla, dva je umístili na Těšnově. Další, už jednotlivé projekty nakonec situovaly parlament mezi Smetanovo náměstí a Křížovníky, na Střelecký ostrov a na malostranské předmostí mostu Legií.⁶²⁵

Na tomto místě se sluší znovu zmínit také osobnost Václava Roštlapila, jenž v souvislosti s dohady o vhodném místě pro parlament a vypsanou soutěží znovu oprášil, a jako příspěvek k diskusi zveřejnil, svůj projekt sněmovních budov z roku 1919, respektive z doby předválečné [obr. 4/98, 4/99 + **medailon**]. Objekty navrhoval rozmístit podél malostranského nábřeží prakticky od Karlova mostu po most Čechův. Optickým prodloužením Strakovy akademie tak chtěl vytvořit podnož Hradčanům. O svém návrhu Roštlapil pochopitelně prohlašoval, že by jím obraz hradčanský „nebyl ani dotčen, natož porušen“⁶²⁶. Vrátil se tak k tématu, o kterém se vedly ostré debaty už dlouho před vznikem první republiky a které bylo považováno za překonané. Snad jedině, v čem se s mladšími kolegy, kteří se později účastnili soutěže na vyhledání místa pro parlament, shodl, byla lokalita Mánesova předmostí, jejíž urbanistické rozřešení mnozí považovali za nutné. Pokud uchopíme Roštlapilův projekt v kontextu

⁶²² Adolf Benš, K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu, *Stavitel* XI, 1930, s. 5.

⁶²³ K výsledku soutěže na umístění sněmovny a senátu N. S. v Praze, *Styl* XIV, 1928-29, s. 177.

⁶²⁴ Adolf Benš, K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu (pozn. 622), s. 5. Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/7 (pozn. 19), s. 115.

⁶²⁵ Adolf Benš, K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu (pozn. 622), s. 5. Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/7 (pozn. 19), s. 115.

⁶²⁶ Dr. Václ. Roštlapil, O umístění sněmovních budov v Praze, *Styl* XIV, 1928-29, s. 111.

ostatních soutěžních návrhů nebo jen okolních stránek v časopise Styl, kde byl v roce 1928 publikován, jasně najednou vyvstane diametrální rozdíl mezi architektonickými styly i ohromný posun na poli urbanistických a památkářských tendencí, byť se jednalo o dobu kratší než deset let.

Vraťme se ale k soutěži. Nejvýše, tedy třetí cenou, byl ověnčen návrh Kamila Roškota [obr. 4/100 + medailon] s parlamentem na předmostí Hlávkova mostu⁶²⁷. Nicméně ani tento, vlastně vítězný projekt, nebyl doporučen k provedení. Kvality, které mu byly přičteny se týkaly spíše vize, kterou přinesl z hlediska prostudování možné územní kompozice dané lokality. Z podobných důvodů byly ceněny i některé projekty pro Klárov (např. Jaromír Krejcar), které otevřely nový pohled na možnou regulaci této pražské oblasti, avšak ukázaly, že situování parlamentu sem není nejšťastnější. Totéž se dá říci i o lokalitě dnešního Palachova náměstí, kam své objekty proponovali zejména ti architekti, kteří chtěli zachovat jednu parlamentní komoru v Rudolfinu a druhou umístit poblíž. Zřejmě nejodvážnější byl projekt Jana Gillara [obr. 4/101, 4/102, 4/103 + medailon], který studoval možnost umístění nového parlamentu mezi Karlův most a Národní divadlo, což by si vyžádalo značné demolice původní zástavby. Tento návrh byl rovněž ceněn, avšak spíše z hlediska zkoumání teoretických možností a hranic. Jako vhodný k provedení nebyl shledán ani projekt pro Střelecký ostrov, neboť se zjistilo, že by zde parlament zabral téměř veškeré místo a z této stromové oázy by zmizela veškerá zeleň.⁶²⁸ Jako upomínku na dříve všeobecně schvalovanou polohu parlamentu na Letné podal mimo soutěž svůj návrh i Josef Štěpánek, který pochopitelně zachoval umístění ze soutěže, kterou o rok dříve vyhrál, tedy nad Čechovým mostem. Projekt pouze mírně upravil.

Letná bez parlamentu a nové vize

Dalo by se předpokládat, že po neúspěchu nalézt řešení v soutěži z roku 1929 se povolané osoby vrátí k myšlence parlamentu na Letné, jak ostatně predikoval i Štěpánkuv mimosoutěžní návrh. Avšak naplnila se spíše slova architekta Adolfa Brzotického, jednoho z recenzentů soutěže na zástavbu Letné z roku 1928, který zmíněné konkurence označil za „pohřbení oněch nadějí (...) na definitivní rozluštění celého problému, který by umožnil provedení staveb veřejných (...) a zejména parlamentu“⁶²⁹. Opravdu začalo pomalu docházet k ochabnutí zájmu o parlament a k rozmělnění letenského problému. Rozmělnění v tom smyslu, že se do jisté míry přestala pláň řešit v celku. Ministerstvo veřejných prací, jako stavebník státních budov totiž seznalo, že některé objekty včetně parlamentu jsou problematické, nicméně u jiných institucí není s výstavbou nových sídel, proč váhat. Rozhodlo se proto vybrat z Letenské pláně její východní část a oslovit oceněné autory⁶³⁰ z velké soutěže, aby na úseku východního letenského cípu vyřešili umístění objektů státního pozemkového úřadu, nejvyššího účetního kontrolního

⁶²⁷ Dnes zde stojí hotel Hilton.

⁶²⁸ Adolf Benš, K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu (pozn. 622), s. 5-11. Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/7 (pozn. 19), s. 113-121.

⁶²⁹ A. Brzotický, K otázce zastavění pláně letenské budovami veřejnými (pozn. 612), 84.

⁶³⁰ Štěpánek, Krejcar, Janák, Roškot, Zázvorka, Hübschmann.

úřadu, statistického úřadu a ministerstev spravedlnosti a školství a národní osvěty.⁶³¹ Všechny projekty, reagující na tuto výzvu, si byly velmi podobné, zachovávající ducha i převládající kompoziční schema z předešlé konkurence. Nejlépe však z hodnocení vyšli architekti Pavel Janák [obr. 4/104, 4/105] a Jaromír Krejcar [obr. 4/106], na základě jejichž návrhů byla následně zpracována nová, poměrně minimalistická, regulace celé pláně [obr. 4/39]. Kromě zástavby ve východní části a podél Belcrediho třídy měla být celá pláň upravena sadově, jak naznačovalo několik projektů ze soutěže z roku 1928. Státní regulační komise z této konkurence přejala také východo-západní orientaci území, což zdůraznila zdvojením Belcrediho třídy a protažením avenue Na Mariánských hradbách. Dopravní koncepce a idea „neporušené pláně“ zůstala zachována. Velkou změnu však znamenal fakt, že byl z regulace vyňat parlament a naopak se začalo hovořit o velkém sportovním stadionu.⁶³² Na Letné už sice dlouhá léta stál fotbalový stadion Slavie, Deutsche Fussbal Clubu a také klusácká dráha⁶³³, ani s jedním z těchto sportovišť se však nepočítalo do celkové regulace.

Proti záměru zahrnout stadion do regulačního plánu se ohrazovala řada architektů napříč spektrem⁶³⁴, sportovní lobby byla ale, zdá se silnější a plánovaný stadion pro fotbalový klub Slavie se nakonec do regulačního plánu propracoval [obr. 4/41]. V nové regulaci bylo pamatováno i na Masarykovu knihovnu a Státní galerii⁶³⁵, jejíž uvažovaná poloha se nakonec z Kamy a letenského návrší nad Štefánikovým mostem [▲ 4. 2. 2 /oddíl: Galerie na Kampě?] přesunula na západní konec pláně mezi Belcrediho třídu a prodloužené Mariánské hradby. Jelikož z plánu naopak zmizely dříve zamýšlené objekty podél jižního okraje Belcrediho třídy, nebyla zástavba oproti volnému území v převaze. Kvůli velkému fotbalovému stadionu však přeci jenom došlo k omezení sadových ploch. Rozčarování přinesla také jistá roztroušenost, jak územní, tak programová a funkční. Emanuel Hruška tuto situaci glosoval větou: „Ministerské budovy, kopaná a umění se svorně sešly na letenské pláni.“⁶³⁶ Což stavěl do protikladu k velkorysým projektům a soutěžím, „ze kterých jsme si odnesli jako jediný klad to, že Letná nebyla parcelována na čínžáky“⁶³⁷.

Nicméně nutno dodat, že ani tento poslední předválečný regulační plán vyložený 13. října 1934 a ministerstvem veřejných prací schválený 20. května 1935 nedošel realizace. Nebyla postavena ani Masarykova knihovna ani Státní galerie, pro níž vytvořil několik alternativních návrhů Josef Gočár [obr. 4/107, 4/108 + medailon].⁶³⁸ Na stadion Slavie byla sice roku 1936 vypsána soutěž, avšak k výstavbě nového sportoviště také nedošlo. Zároveň však nebyly podniknuty žádné kroky k odstranění stávajícího stadionu, který tak zůstal na svém místě až do roku 1945 respektive 1950. Největší proměny

⁶³¹ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/7 (pozn. 19), s. 111-112.

⁶³² Výsledek čtyřicetiletého studia letenské otázky, *Architekt SIA XXXIII*, 1934, s. 154-156. Jan Sokol, K úpravě letenské pláně, *Stavba XII*, 1934, s. 156-158.

⁶³³ <http://www.slavia.cz/zobraz.asp?t=klub-historicke-stadiony>, vyhledáno dne 15. 9. 2014.

⁶³⁴ Letná, *Styl XVI*, 1931-32, s. 195. B. Hübschmann, Strahov a Letná, *Styl XVI*, 1931-32, s. 79-80. E. Hruška, Nový regulační plán Letné, *Stavba XII*, 1934, s. 59. Výsledek čtyřicetiletého studia letenské otázky (pozn. 632), s. 56.

⁶³⁵ Žádám rychlé postavení státní galerie, *Za starou Prahu*. *Za starou Prahu XV*, 1931, s. 17.

⁶³⁶ E. Hruška, Nový regulační plán Letné (pozn. 634), s. 59.

⁶³⁷ E. Hruška, Nový regulační plán Letné (pozn. 634), s. 59.

⁶³⁸ Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Letná. Historie a vývoj prostoru (pozn. 299), s. 85.

se tak udály na východním konci pláně, kde sice nebyl uskutečněn ani jeden z projektů ze soutěže na zastavění východní části Letné, avšak ke stavební aktivitě přeci jen došlo. Nejsevernější blok východního cípu území po čase zaujalo ministerstvo vnitra, které zde v letech 1935-39 postavilo své nové sídlo podle návrhu architektů Roškota, Krejcara, Kalouse a Zázvorky.⁶³⁹ Nejjižnější staveniště pak získalo Zemědělské a Technické museum. Obě budovy byly postaveny mezi lety 1935 - 1941 podle projektu Milana Babušky.⁶⁴⁰ Alespoň částečnou reminiscenci na plánovanou podélnou zástavbu při Belcrediho třídě pak představoval obytný blok zvaný Molochoch od architekta Josefa Havlíčka.

4. 2. 2 Malá Strana - pozvolná změna priorit

Balšánkovy, Roštlapilovy a Fuchsovy projekty parlamentu na Malé Straně (1919-1920), Soutěž na úpravu pobřežní části Malé Strany (1922), Soutěž na náčrtky Státní galerie československé na Kampě (1923), projekty malostranské pobřežní komunikace Josefa Gočára, SRK (1937) a pracovní skupiny architektů SIA (1939), návrhy na řešení Klárova (1925-32), Soutěž na Městskou galerii na Klárově (1937)

Debaty o panoramatickém utváření Prahy nebyly pouze doménou Letné, nýbrž se týkaly i nižších poloh města. V souvislosti s obrazem Hradčan to byla zejména oblast Malé Strany, která se často dostávala na přetřes. Především kapitola o předválečném utváření této části města skončila v době, kdy byl regulačního úkolu zproštěn Antonín Balšánek, jenž se řídil především principem monumentálního dobudování lokality a zejména jejího pobřeží. Z Balšánkových rukou přešla úloha do kompetence regulačního úřadu a kanceláře při městském stavebním úřadě⁶⁴¹, přičemž setrvalými debatami a stálou kritikou úředních návrhů otázka regulace zástavby i vedení nábřežní line pomalu dozrávala. Vývoj všeobecného mínění na toto téma lze pozorovat právě na jednotlivých úředních projektech. Návrh vypracovaný v roce 1911 [obr. 2/89] se už v jistých mezích přizpůsoboval požadavkům zachování malostranského panoramatu, sledoval nicméně ještě nábřežní čáru ve stylu geometrické regulace z roku 1897. Tu se však z projektu podařilo odstranit už v příštím roce, kdy stavební úřad předložil návrh již zcela opouštějící patnáct let starou linii.⁶⁴² V roce 1912 se tedy konečně povedlo prosadit názor, že existují i jiné možnosti ochrany proti velké vodě než stavba vysokých nábřežních zdí [obr. 4/109].⁶⁴³

⁶³⁹ Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Letná. Historie a vývoj prostoru (pozn. 299), s. 43.

⁶⁴⁰ Rostislav Švácha, Od moderny k funkcionalismu (pozn. 3), s. 455.

⁶⁴¹ Bohumil Hübschmann, Osud regulace Malé Strany, *Za starou Prahu* IX, 1922, s. 9. Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* 1920, s.4.

⁶⁴² Bohumil Hübschmann, Osud regulace Malé Strany (pozn. 641), s. 10.

⁶⁴³ Jedním z odborníků, kteří již dříve upozorňovali na problémy vysokých nábřežních zdí byl například architekt Hubert Madelmayer, který prohlašoval, že hydrotechnické důvody pro vysoké stěny usměrňující koryto Vltavy jsou v případě Malé Strany naopak nevhodné, neboť by svým provedením v přímých úsecích zabraly nezanedbatelnou část říčního profilu a tím zmenšily průtok. /Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/4 (pozn. 19), s. 63-64.

Ačkoliv byla jasně patrná stále hlasitější vůle po ochraně historických hodnot a zachování panoramatického působení celku, nebylo pochopitelně možné ihned dosáhnout absolutní shody. Už v roce 1913 tak bylo opět slyšet Klub Za starou Prahu protestující proti nové verzi regulačního plánu [obr. 4/109], která sice v mnohém ctěla historickou strukturu, zároveň ale přišla i s několika diskutabilními momenty. Klub upozorňoval především na osm dvojvil na Kampě a na blokovou strukturu Klárově [obr. 2/83, 2/87], která by dle klubovního mínění popřela „ráz malostranského zastavění, jehož půvab spočívá především v tříšti drobných střešních (...) ploch“⁶⁴⁴. Požadavku bylo vyhověno jen zčásti, obrysové čáry bloků byly přijaty jako linie uliční, nikoliv stavební a námitky proti zastavění dvojvilami mělo zeslabit usnesení městské rady proponující užití jednotlivých rodinných domů [obr. 4/110]. Ačkoliv takové ústupky považoval Klub Za starou Prahu za velmi slabé a nedostatečné⁶⁴⁵, nebylo sporu o tom, že se od konce 19. století úvahy o regulačním uchopení Malé Strany posunuly o značný kus cesty směrem od šablonovité geometrie, případně monumentální velkoleposti ke snaze o vyzvednutí existujícího panoramatu a jeho citlivé doplnění ve smyslu původního rázu. Konkrétní forma byla pochopitelně ještě k dlouhé diskusi nicméně v jádru problému začalo pomalu docházet ke konsenzu.

Druhým klíčovým momentem pro poválečné dění na poli malostranského urbanismu bylo rozhodnutí Moderní galerie z června 1914, na jehož základě se tato instituce začala domáhat místa na Kampě jako parcely pro svou novou budovu. Přeci jen se tak do jisté míry uplatnil projekt Antonína Balšánka [obr. 2/69 – 2/72], jenž se ve svých úvahách dlouhodobě zabýval situováním galerijní instituce právě na toto místo. Na rozdíl od Balšánkových vizí byly však představy roku 1914 poměrně střízlivého stavebního programu a o poznání menší architektonické velkoleposti. S myšlenkou horizontálního uložení hmot, pavilonového seskupení a architektonické jednoty jako alternativy k vilovému zastavění Kampy se ztotožnil i Klub Za starou Prahu, který proto neváhal snahy galerie podporovat.⁶⁴⁶ Dříve než ale stačilo dojít k nějakému rozhodnutí, zastihla Malou Stranu první světová válka.

Republika a (staro)nové vize

Vznik samostatné republiky se, tak jako v jiných částech Prahy, projevil i na Malé Straně. Euforie z nabyté samostatnosti však nejprve paradoxně způsobila jistý krok zpět, či možná úkrok stranou od načaté linie vedoucí k ochranářskému přístupu k původnímu obrazu této části města. Alespoň u některých architektů totiž doba po 28. říjnu 1918 znamenala návrat k monumentálním koncepcím a velkolepým projektům, jež se měly stát symbolem a zhmotněním české národní hrdosti.

V Architektonickém obzoru tak například v roce 1919 publikoval svou staronovou vizi úpravy malostranského nábřeží od Čechova mostu k mostu Karlovu Václav Roštlapil (zmněno již [▲ 4. 2. 1 /oddíl: Nové místo pro parlament?]). Místo předválečného Zemského domu však nyní ve spojení se

⁶⁴⁴ Bohumil Hübschmann, *Osud regulace Malé Strany* (pozn. 641), s. 10.

⁶⁴⁵ Bohumil Hübschmann, *Osud regulace Malé Strany* (pozn. 641), s. 10.

⁶⁴⁶ Bohumil Hübschmann, *Osud regulace Malé Strany* (pozn. 641), s. 10-11.

„svou“ Strakovou akademií navrhoval tři ministerstva a samostatnou sněmovní budovu, která by poskytla umělcům příležitost „vytvořiti z ní první reprezentační dílo výtvarné v hlavním městě republiky“⁶⁴⁷ [obr. 4/98, 4/99]. Tak by podle Roštlapila „povstalo na Malé straně nové krásné nábřeží s monumentálními budovami, sady a náměstími“⁶⁴⁸ a zároveň by se toto nábřeží prodloužilo „až na ostrov Kampu, který by se v budoucnosti též upravil s monumentálními budovami v sadech“⁶⁴⁹. V tomtéž roce zveřejnil svou vizi sněmovny na Malé Straně také Bohuslav Fuchs [obr. 4/111, 4/112], tentokrát na stránkách časopisu *Stavitel*.⁶⁵⁰ Ve Fuchsově případě mělo jít o méně megalomanský projekt, sněmovnu situoval v relativně střízlivější formě na Mánesovo předmostí do volných ploch mezi zahradu Anglických panen a Valdštejnskou. Fasáda stavby pak měla tvořit point-de-vue mostu od Rudolfiny.

Své vize oprášil pochopitelně také Antonín Balšánek, který se vrátil k již dříve vytipovaným místům pro novou malostranskou zástavbu – Mánesovu předmostí i zahradě Anglických panen – a aplikoval je na potřeby nově vzniklého státu [obr. 4/113]]. Vrátil se k myšlence velké budovy položené na osu mostu Rudolfskému [obr. 4/114], přičemž komplex státních objektů měl zasáhnout i do území zahrady Anglických panen, kterou architekt plánoval proměnit na sadové náměstí. Existující Hubáčkovy domy v zadní části navrhovaného bloku měly být adaptované pro účely ministerstev, čímž by dle Balšánka „ztratily na svém strašidelném nynějším zjevu“⁶⁵¹. Navíc prý „pohledy celkové do starších fotografií zakreslené, ukázaly jasně, že hmota a obrysy budovy sněmovny nijak rušivě do panoramatu hradčanského nezasahují – snad naopak“⁶⁵²

I přes tyto superlativy však autor vypracoval další, podle vlastního mínění ještě výhodnější, variantu umístění sněmovny, a to sice mimo osu mostu, který by byl na rozdíl od první alternativy protažen spojkou do letenské ulice. Nalevo od komunikace, u ústí Čertovky, umístil Balšánek nové náměstí otevřené k Vltavě a sněmovnu vyprojektoval do jeho čela, na místo zahrady Anglických panen. Na levé straně měla náměstí uzavírat skupina domů zakončující blok pražských Benátek při Čertovce, pravá strana byla vyhrazena pro pomník legií ve formě otevřené loggie se schodištěm [obr. 4/115]. Celek měl znamenat „umělecký program na 50 až 100 budoucích let“⁶⁵³ a Balšánek rovněž poukazoval na zamýšlenou analogii s římským pomníkem Viktora Emanuela. Nechybělo pochopitelně ani odvolání k národní reprezentaci nového státu, jež měla ospravedlnit podobně velkolepé záměry: „Do nejvyšší míry vzepjatá touha po krajní monumentálnosti, zdůvodněná velikostí doby odůvodňuje tuto myšlenku,

⁶⁴⁷ Václav Roštlapil, Návrh na úpravu malostranského nábřeží od Čechova mostu k mostu Karlovu, *Architektonický Obzor* XVIII, 1919, s. 33.

⁶⁴⁸ Václav Roštlapil, Návrh na úpravu malostranského nábřeží od Čechova mostu k mostu Karlovu (pozn. 647), 1919, s. 33.

⁶⁴⁹ Václav Roštlapil, Návrh na úpravu malostranského nábřeží od Čechova mostu k mostu Karlovu (pozn. 647), s. 33.

⁶⁵⁰ Bohuslav Fuchs, Studie nové sněmovny na Malé Straně v Praze, *Stavitel* I, 1919-20, s. 86-88.

⁶⁵¹ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 641), s. 13.

⁶⁵² Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 641), s. 13.

⁶⁵³ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 641), s. 21.

poněvadž krása Prahy, její majestát a význam budov, které by tu vzniknouti mohly, takového velkorosého rozmachu uměleckého přímo žádají!“⁶⁵⁴

Nutno nicméně dodat, že Roštlapilův či Balšánkův postoj se na počátku dvacátých let 20. století nesetkal s příliš kladnou odezvou, ba naopak. Jak bylo řečeno, mezi odbornou, ale i laickou veřejností došlo k prohloubení vědomí památkové hodnoty zděděné historické struktury a tedy ke změně představ o tom, co znamená ideální dotvoření obrazu Malé Strany. Po „pietní rekonstrukci“ namísto „rozrušování prostředí – tvořícího charakter historické Prahy“⁶⁵⁵ volal dokonce i časopis *Architekt SIA*, nástupce Balšánkovy domovské platformy – *Architektonického obzoru*. Názorový posun lze poměrně dobře vypořadovat i z vyjádření Bohumila Hübschmanna ve *Stylu*: „Kdyby mělo dojít kdy k provedení čehosi podobného studiím páně profesorovým, kdyby uskutečnily se výtvořiny nejmonumentálnější monumentality, (...), hleděli bychom k vidině krásy zhrzené dobou, která přeceňujíc svoji uměleckou potenci, pohřbila statek nenahraditelný. (...) odnésti myšlenku monumentálního přetvoření hradčanského obrazu „na hřbitov idejí“, neboť jest to idea mrtvá již od svého zrodu – amen!“⁶⁵⁶

Soutěž na malostranské pobřeží od mostu Legií ke Strakově akademii z roku 1922

Poté, co kompetence na poli urbanismu přešly do rukou SRK, rozhodla se tato přistoupit k vypsání další regulační soutěže, respektive soutěže pro získání ideových podkladů k vyhotovení celkového a konečného plánu regulačního Malé Strany.⁶⁵⁷ Pozornost soutěžících měla být koncentrována zejména na ta místa, která bylo lze „se stanoviska výstavby města považovati za neukončená (...) či nejvíce ohrožena a místy také již znešvařena“⁶⁵⁸. Již tento fakt napovídá, že představy organizátorů o povaze budoucích soutěžních návrhů byly poněkud odlišné od idejí Antonína Balšánka. Zcela explicitně pak hovořily zásady upravovacího plánu: „Malá strana ve svém celku zachovala si podnes svoji krásu historickou, svoji nádheru uměleckou i nedotčený půvab stavební kultury zašlých dob, aniž by tím, co ztratila na životnosti svého organismu jako města položeného na úpatí dominujících a monumentálních Hradčan, zasazených mezi dvě mohutné zelené hmoty Petřína a Letné, se skvělým zrcadlem hladiny Vltaviny jako jímavou podnoží obrazu, kterého nelze spatřiti v tak jedinečné krásě snad nikde jinde na světě. Proto nelze úpravu Malé strany považovati za příležitost k rozvinutí velkolepé architektonické komposice konkurující všemu tomu, co v takové vzácné harmonii bylo uchováno, nýbrž je to příležitost k pietní a skromné umělecké práci, která má tento umělecko-historický obraz s láskou a pokorou vsaditi do celkového půdorysu i obrazu města a vyřetušovati kazy, které průběhem poslední stavební periody byly způsobeny.“⁶⁵⁹

⁶⁵⁴ Antonín Balšánek, *Studie o Velké Praze* (pozn. 641), s. 16.

⁶⁵⁵ *Stavební ruch na Malé Straně*, *Architekt SIA XXI*, 1922, s. 172.

⁶⁵⁶ Bohumil Hübschmann, *Hradčanský obraz a sněmovna* (pozn. 259), s. 50.

⁶⁵⁷ *Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany*, *Styl IX*, 1923-24, s. 41.

⁶⁵⁸ *Ideovou soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany*, *Styl VIII*, 1922-23, s. 48. *Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany* (pozn. 657), s. 41.

⁶⁵⁹ *Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany* (pozn. 657), s. 41-42.

Teoreticky zněl požadavek poměrně libě, poněkud složitější to bylo s jeho praktickou aplikací. Soutěžní podmínky totiž sice varovaly před projekty rozměrných budov a zastavováním malostranských zahrad, zároveň ale požadovaly umístit do území Moderní, popřípadě Státní galerii, Akademický dům, ministerstvo financí a pokud možno i nejvyšší účetní kontrolní úřad (debaty o sněmovně se naštěstí přesunuly na Letnou). Vyslovily se pro ochranu Malé Strany a jejího pobřeží před zbytečnými komunikačními proudy, zároveň však v otázce dopravy panovalo přesvědčení o nutnosti odlehčit ulici Letenské, Karmelitské a Újezdu vybudováním další severojižní trasy.⁶⁶⁰ Podle mínění SRK sice tato měla sloužit pouze lokálně pro lehkou dopravu, nicméně i tak se jednalo o požadavek relativně náročný na zachování obrazu města.

Do soutěže dorazilo dvanáct prací, což SRK považovala za poměrně nízké číslo a nechala se slyšet, že očekávala vyšší zájem o věc „o níž pracovati má býti nejen radostí, ale i přímo povinností uměleckou a národní“⁶⁶¹. Redakční recenze časopisů *Architekt SIA* a *Stavba* nicméně viděly příčinu nepříliš vysoké účasti jinde – totiž ve faktu, že zadání soutěže neskýtalo mnoho dispozičních možností a že „umělecká i vědecká tvořivost brzděna (byla) tu větší či menší pietou k Starému městu“. *Stavba* proto odhadovala, že problém její úpravy našel zájem „spíše jen v užším kruhu staropražských horovatelů a milovníků památek, než v široké obci tvořivých inženýrů a architektů“⁶⁶². *Architekt SIA* pak přímo napsal, že podle jeho mínění byla soutěž „předem riskantní pro každý svobodný projev“⁶⁶³. Je tedy vidět, že vyjádření explicitního požadavku památkové ochrany mohlo soutěž ovlivnit i tímto způsobem. Je však otázkou, zda měla řečená pravidla opravdu popsany dopad nebo zda se jedná o pouhý dohad. Faktem nicméně zůstává poměrně nízká účast, která s sebou dle mínění SRK přinesla také ne zcela uspokojivé naplnění soutěžního zadání.⁶⁶⁴

Určitá nespokojenost poroty s výsledkem soutěže, který nezprostředkoval kýžená pozitivní rozluštění problematických prostor a jejich zástavby, jako spíše několik důkazů o nevhodnosti určitých řešení⁶⁶⁵, se projevila také neudělením první ani druhé ceny. Nejúspěšnější projekt autorů Bohuslava Fuchse, Antonína Moudrého a Josefa Štěpánka [**obr. 4/116 + medailon**] tak stanul až na třetím místě.⁶⁶⁶ Jak napsal Bohumil Hübschmann, porota u tohoto návrhu ocenila nejen poměrně dobře zvládnutou koncepci, jak dobudovat Malou Stranu bez zastínění krás, ale vyzdvihla také individuální myšlenku otevření Petřína směrem do malostranské zástavby, kterou považovala za jeden z mála tvůrčích zásahů do území, jež v ostatních projektech chyběly (zmíněno již [**▲ 4. 1. 3 /oddíl: Hledání dopravních možností**]). I přesto se však ocenění dočkaly ještě další návrhy: Dryákův [**obr. 4/117, 4/118 + medailon**] a společný projekt tria Karel Pecánek – František Fiala – Vladimír Wallenfels [**obr. 4/119 + medailon**].

⁶⁶⁰ Ideová soutěž na upravitelský plán pobřežní části Malé Strany (pozn. 657), s. 42-43.

⁶⁶¹ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/4* (pozn. 19), s. 68. Naše glossy k soutěži na regulaci Malé Strany, *Architekt SIA XXII*, 1923, s. 88.

⁶⁶² Soutěž na regulaci pobřežní části Malé Strany, *Architekt SIA XXII*, 1923, s. 21.

⁶⁶³ Naše glossy k soutěži na regulaci Malé Strany (pozn. 661), s. 88.

⁶⁶⁴ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/4* (pozn. 19), s. 68.

⁶⁶⁵ Bohumil Hübschmann, *Malá Strana, Styl IX*, 1923-24, s. 27.

⁶⁶⁶ Soutěže vyřizené, *Styl VIII*, 1922-23, s. 140.

Zakoupeny pak byly plány Fritze (Františka) Lehmana **[obr. 4/120 + medailon]** a Miloše Vaněčka **[obr. 4/121, 4/122 + medailon]**.⁶⁶⁷

Co se týče neuralgických lokalit, pro které soutěž hledala řešení, nelišil se tento soubor příliš od území, na něž se už o dvacet let dříve soustředil například Antonín Balšánek. Pozornost byla cílena zejména na předmostí Mánesova mostu otevřeného v roce 1914, na oblast pod Petřínem a na území Kamy (zahrady bývalé Zbrojnice a zahrady Nosticovské), kam měla být umístěna Státní galerie.

Problém galerie spočíval v tom, že řada autorů shledala situování jejího, nyní již velmi rozsáhlého, programu na Kampu jako nevhodné, neboť by tímto krokem zanikla valná část tamní zeleně. Proponovala proto řešení za Čertovku (Bohuslav Fuchs – Antonín Moudrý – Josef Štěpánek, Karel Polívka – Václav J. Prokop **[obr. 4/123 + medailon]**). Zde však narazila na již učiněné rozhodnutí o výstavbě Tyršova domu⁶⁶⁸, a tak se alternativy tohoto typu uplatnily pouze jako akademické příspěvky do debaty. Tím opět vyplynula jistá nesouhra a nelogičnost regulačních postupů, kdy bylo o jednotlivostech rozhodováno před tím, než se vyjasnilo řešení celku. Jiní autoři si z důvodu již učiněných výnosů pomohli omezením stavebního programu galerie, aby nebylo nutné vytvářet tak objemné návrhy (František Lehmann, Alois Dryák), další se pak všemožně snažili vyhovět všem požadavkům a vymýšleli různé hmotové koncepce tak, aby galerie do zvoleného prostoru co nejlépe zapadla.

Podobně diskutovaným místem byla partie „Na Rybářích“, tedy malostranské předmostí Mánesova mostu, které ještě nedávno považoval Balšánek nebo Roštlapil za ideální prostor k rozvinutí monumentálních tendencí. I když si někteří soutěžící hustotou zástavby (František Lehmann) či osovými kompozicemi (Alois Dryák, Miloš Vaněček) s jistým druhem monumentality pohrávali, velkoleposti Balšánkových vizí se nepřiblížil nikdo. Z výsledků soutěže nadto vyplynulo, že osově komponované předmostí není správným vizuálním řešením, i přesto, že k němu nabádala trasa mostu.⁶⁶⁹ I zde se tedy setkáváme, alespoň podle názoru, který zastával například Bohumil Hübschmann, s nelogickou časovou sousledností. Most byl totiž vybudován tak, aby směřoval rovnoběžně s Rudolfinskou fasádou doprostřed území Na Rybářích, aniž by byla dopředu dostatečně prodiskutována regulace tohoto území. V této souvislosti se pochopitelně Hübschmann vrátil také ke svým předválečným intervencím, kdy se neúspěšně pokoušel úřední rozhodnutí o trase mostu zvrátit.²³⁹ Ve dvacátých letech nicméně nezbylo nic jiného, než vzít zavděk načatým stavem a pokusit se jej vhodně upravit. Kromě minority autorů zachovávajících osovou symetrii se poměrně značná část architektů rozhodla vytvořit před mostem volné prostranství a zástavbu posunout dále na západ (Bohuslav Fuchs – Antonín Moudrý – Josef Štěpánek, Karel Pecánek – František Fiala – Vladimír Wallenfels, Karel Polívka – Václav J. Prokop). Porota toto řešení ocenila více než snahy o symetrii, avšak vytykala dojem neucelenosti až roztržitosti prostoru. Ve výsledku tak soutěžní projekty považovala za nakročení správným směrem, nikoliv však za

⁶⁶⁷ Soutěže vyřízené (pozn. 666), s. 140.

⁶⁶⁸ Soutěž na Tyršův dům, *Architekt SIA XXI*, 1922, s. 188. Zbrojnice na Malé Straně, *Styl VI*, 1921-22, s. 14.

⁶⁶⁹ Bohumil Hübschmann, Malá Strana (pozn. 665), s. 27.

finální rozluštění.⁶⁷⁰ O tom se ostatně přesvědčíme i později, neboť o Klárově se vedlo ještě množství debat a soutěží.

Co se týče úpatí Petřina, některé projekty adaptovaly budovu Újezdských kasáren (Bohuslav Fuchs – Antonín Moudrý – Josef Štěpánek, Karel Pecánek – František Fiala – Vladimír Wallenfels), jiné ji bouraly a místo zastavovaly jinak. Většinou byl však prostor na konci Chotkovy silnice pojat jako jisté vyvrcholení, či point-de-vue, ať už pomocí budovy či například pomníku (Karel Polívka – Václav J. Prokop). Tři z autorů také využili úpatí Petřina jako nástup pro petřínskou komunikaci (František Lehmann, Alois Dryák, Miloš Vaněček), o které bylo již zevrubněji pojednáno jinde [▲ 4. 1. 3]. Petřínská cesta však nebyla jediným komunikačním problémem, který museli soutěžící řešit. Poměrně značný zásah do území znamenala požadovaná spojka určená k odlehčení severojižní dopravy. Ukázalo se, že trasa, byť lokální funkce a skromných rozměrů, zasáhne do charakteru území relativně zásadně – a to buď do historické struktury města nebo do malostranské zeleně. To podle toho, zda se autoři rozhodli pro její vedení skrz malostranskou zástavbu (Karel Polívka – Václav J. Prokop) nebo raději zahradami a po Kampě (Josef Chochol [obr. 4/124], Alois Dryák, František Lehmann, Bohuslav Fuchs – Antonín Moudrý – Josef Štěpánek).

Jak bylo řečeno, soutěž sice nepřinesla celkové řešení, avšak byla bohatá na množství námětů, které, třeba i negativně, přispěly k ujasnění dalšího směřování. Konkurence také dokázala, že nový malostranský urbanismus již nadobro opustil cestu apriorní monumentality a začal si naopak cenit stávajícího obrazu města i zeleně. V tomto smyslu začala SRK dávat dohromady nový regulační plán, který konečně sesadil dosud platnou šablonovitou strukturu z roku 1893.⁶⁷¹ Nadále si pomáhala vypisováním dalších soutěží, už ale ne na celé území Malé Strany, nýbrž na jednotlivé konkrétní lokality a problémy.

Galerie na Kampě?

První ze soutěží na konkrétní malostranské území byla v květnu roku 1923 ministerstvem veřejných prací vypsaná konkurence na stavbu Státní galerie v Praze, jejíž koncept měli soutěžící rozvinout v parkovém území ostrova Kampy.⁶⁷² Důležitým impulsem k tomuto kroku bylo situování parlamentního provisoria v Rudolfínu, což eskalovalo problém s umístěním rozsáhlých sbírek tamní obrazárny.⁶⁷³ Už od počátku však soutěž provázely kontroverze a to hned z několika důvodů. Jak upozorňoval článek ve *Stylu*, mimo jiné se řešilo nebezpečí vlhkosti, které se na Kampě dalo očekávat vzhledem k typu podloží i blízkosti řeky. Problematiku proto pražští odborníci konzultovali s generálním ředitelstvím berlínských muzeí, jelikož právě berlínská galerie Kaiser Friedrich Museum⁶⁷⁴

⁶⁷⁰ Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany (pozn. 657), s. 49-51.

⁶⁷¹ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/4* (pozn. 19), s. 81.

⁶⁷² Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl X*, 1924-25, s. 37.

⁶⁷³ Stavba nové obrazové galerie v Praze, *Styl VII*, 1921-22, s. 97.

⁶⁷⁴ Dnešní Bode Museum.

měla v tomto směru značné zkušenosti. K vypsání konkurence se přistoupilo až poté, co sám ředitel Wilhelm von Bode české kolegy ujistil, že i přes „nejnešťastnější polohu nového musea císaře Friedricha (...), neukázaly se z bezprostřední blízkosti vody na obrazech ani nejmenší škody jakéhokoliv druhu“⁶⁷⁵.

Dalším problémem byla role galerie v pražském panoramatu, totiž rozpolcenost názorů na to, zda bylo vůbec vhodné vypsát soutěž s rozsáhlým stavebním programem pro pohledově tak exponované území. Proti Kampě se již od počátku ozývaly zejména dvě hlavní výtky, týkající se ale v zásadě téhož. Jednak to byla obava, že objem galerie nevhodně zasáhne do malostranského i hradčanského panoramatu a jednak nespokojenost s faktem, že v budoucnu by bylo z podobných důvodů, tedy kvůli ohledu k dosavadním strukturám, velmi obtížné, či spíše nemožné objekt dále rozšiřovat.⁶⁷⁶ I přes tyto pochybnosti však k soutěži poměrně záhy došlo. Přičlenění nové budovy do panoramatu bylo ponecháno bez komentáře a nebyla předepsána ani stavební forma, takže zůstávalo na jednotlivých soutěžících, zda komplex pojmu jednotně nebo pavilónovým systémem rozčleněných budov. Kromě architektonického rozluštění galerie byl po soutěžících žádán také návrh protipovodňových opatření a regulační řešení okolí objektu, zejména pak návrh komunikační návaznosti na most Legií a projekt nové cesty pro pěší a lehké povozy severojižním směrem.⁶⁷⁷ Tento požadavek tedy přetrval ze soutěže na malostranské pobřeží, avšak tentokrát již bylo zadáno, že trasa musí vést po Kampě.

Porota složená z odborníků na urbanismus, architekturu i galerijní provoz ani tentokrát neudělila první cenu. Druhou však téměř jednomyslně přiřkla Josefu Gočárovi [obr. 4/126, 4/127 + medailon] s doporučením ministerstvu veřejných prací, aby témuž architektovi zadalo také provedení konečného návrhu. Tímto krokem začala Gočárova odysea, během níž v bezmála dvacetiletém časovém úseku navrhl pro instituci Státní galerie přes deset různých projektů a regulací.⁶⁷⁸ Kromě Gočára si ocenění odnesli Pavel Janák [obr. 4/128, 4/129 + medailon] a Kamil Roškot [obr. 4/130, 4/131 + medailon] (dvě třetí ceny) a Bohumil Hübschmann [obr. 4/132, 4/133 + medailon] a Artur Payer (dvě čtvrté ceny).⁶⁷⁹ V soutěži se objevily projekty komponující galerijní provozy do jednoditého schématu (Kamil Roškot, Otakar Novotný [obr. 4/134 + medailon]), i návrhy pracující s exteriérovou diverzitou (Pavel Janák) či objemovým členěním (Alois Kubíček – Alois Mezera – Karel Pecánek [obr. 4/135 + medailon]). Některé koncepce odsouvaly zástavbu dále od břehu (Josef Gočár, Vladimír Bolech [obr. 4/136 + medailon]), či počítaly s částečným ukrytím objektů za vzrostlou zeleň (Bohumil Hübschmann). Jiné naopak vizuálně přiznávaly nové struktury a pracovaly s jejich rolí v panoramatu (Kamil Roškot), případně se zrcadlením v hladině Vltavy (Otokar Novotný). Na pozici galerie vůči vltavskému břehu závisel nejen výraz budoucího panoramatu, ale také řešení severojižní komunikace,

⁶⁷⁵ Stavba státní galerie v Praze, *Styl* VIII, 1922-23, s. 19.

⁶⁷⁶ Moderní galerie na Kampě, *Architekt SIA* XXVI, 1927, s. 153.

⁶⁷⁷ Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 37.

⁶⁷⁸ Jiří T. Kotalík (ed.), *Gočár*, 2010, s. 229.

⁶⁷⁹ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/6* (pozn. 19), s. 70-71.

kteřá byla vedena buď před nebo za novými objekty. Ve všech projektech s ní bylo nicméně počítáno, neboť doba považovala za nutné odlehčit Újezdu a Karmelitské ulici.

Ačkoliv se porota o řadě koncepcí vyslovila poměrně pochvalně, záhy po zveřejnění soutěžních návrhů se ozvaly nesouhlasné hlasy z různých stran, přičemž stále šlo především o problematiku začlenění nových struktur do obrazu města než o cokoliv jiného. Do role odpůrce zástavby na Kampě se po soutěži oproti svým předválečným výrokům pasoval Klub Za starou Prahu.⁶⁸⁰ Podobného názoru byl také pisatel s iniciálami K. P.⁶⁸¹, který publikoval ostrý článek v časopise *Architekt SIA*. K. P. Narážel na samu podstatu soutěže, totiž na její spěšné vypsání pro Kampu. Byl přesvědčen, že se nejprve měla uskutečnit ideová soutěž na vyhledání místa a teprve pak mělo být překročeno ke konkurenci na vítězné území.⁶⁸² Vyslovil také domněnku, že řada soutěžících si sama uvědomovala rozpor zadaného programu a panoramaticky exponované lokality a volila proto řešení kompromisem, totiž na základě principu, že „nelze-li vytvořiti lahodné konsonance, tedy nevyhnutelná dissonance ať jest co nejvíce tlumena“⁶⁸³. Tuto tezi následně autor textu dokazoval mimo jiné na projektu Bohumila Hübschmanna, donedávna houževnatého obhájce historického panoramatu, který ve své průvodní zprávě vysvětlil, že sám by nejradši, kdyby se na Kampě nestavělo vůbec, nicméně v kontextu doby považuje výstavbu galerie za menší zlo než řadu jiných plánů na toto místo. K účasti v soutěži, se tak architekt zřejmě rozhodl také z pocitu, že má-li už dojít k zástavbě, ať je projekt na alespoň navržen někým, kdo prokázal cit pro historickou architekturu⁶⁸⁴, podle Hübschmanna tedy Hübschmannem samým. Jeho snaha však nakonec nebyla hodnocena příliš kladně, nejspíše také z důvodu, že v zásadě šel proti vlastnímu přesvědčení. Svou soutěžní vizi se architekt sice snažil, zřejmě i sám před sebou, všemožně obhájit – nutností zásahu do zelené masy „energickým vykřičníkem“ nebo ideou kontrastu mezi stávajícími horizontálami a novým vertikálním zdůrazněním⁶⁸⁵, posudek poroty nicméně odpovídal spíše názoru pisatele zmíněného časopiseckého textu, totiž přesvědčení, že „projekt nevykázal provedením svoji theoretickou thesi“ a naopak by přispěl k poškození obrazu města.⁶⁸⁶

Opozici vůči názoru varujícímu před zástavbou na Kampě představoval například Adolf Benš nebo Josef Chochol, který považoval za nutné včlenit skomírající melancholicky-lyrickou⁶⁸⁷ Malou Stranu opětně „v živoucí organismus celku Velké Prahy“⁶⁸⁸, což, dle mínění obou jmenovaných, mohlo být uskutečněno právě prostřednictvím navrhovaného galerijního komplexu. Chochol byl dále přesvědčen, že je možné skloubit obraz historického města s novými podněty, neboť „dochovaný stav nemusí být vždy právě tím nejlepším řešením, a nová úprava nemusí býti vždy nejhorší chybou“⁶⁸⁹.

⁶⁸⁰ Umístění státní galerie na Kampě, *Za starou Prahu* XI, 1926, s. 17-18.

⁶⁸¹ Zřejmě Karel Polívka.

⁶⁸² Soutěž návrhů Státní galerie na Malé Straně, *Architekt SIA* XXIII, 1924, s. 29.

⁶⁸³ Soutěž návrhů Státní galerie na Malé Straně (pozn. 682), s. 29.

⁶⁸⁴ Kateřina Bečková, Architekti jako ochránci památek? Žádný problém!, *Za Starou Prahu* IV/XXXIII, 2003, č. 3, s. 20-25.

⁶⁸⁵ Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 50.

⁶⁸⁶ Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 52.

⁶⁸⁷ Adolf Benš, Státní galerie na Kampě, *Stavitel* V, 1924, s. 69.

⁶⁸⁸ Josef Chochol, Budova státní galerie na Malé Straně, *Architekt SIA* XXIII, 1924, s. 50.

⁶⁸⁹ Josef Chochol, Budova státní galerie na Malé Straně (pozn. 688), s. 51.

Upozorňoval na nutnost zachovat umělecký takt k Malé Straně a Hradčanům, nicméně přeopatrně vyhovění ochranářským požadavkům také nepovažoval za nejlepší řešení: „Budova galerie musí být vsunuta do panoramatu tak, aby se neuplatňovala na úkor jeho, a nevtírala se náročnými formami. Nesmí však také hrát si na popelku, krčící se skromňoučce snad v zeleni stromoví, a nepřipomínající ničím svůj účel“⁶⁹⁰. Na základě těchto tezí hodnotil pisatel v souladu s porotou jako nejzdařilejší projekt Gočárův, jenž zvolil řešení v podobě nízkého objektu ve stylu moderního klasicismu, s rozlehlým čestným dvorem. Na návrhu byla oceňována především jednoduchost dobře vyvážených tvarů a hmot v zeleni a účinné připojení k Vltavě i panoramatu.⁶⁹¹

Situace kolem Státní galerie na Kampě se během následujících let vyhroutil natolik, že ministerstvo veřejných prací, i přes již proběhnuvší položení základního kamene objektu, přistoupilo v roce 1931 k vypsání odborné ankety. V jejím rámci rozeslalo řadě spolků a institucí dotazník soustředěný nejen na projekt vypracovaný Josefem Gočárem, ale také na problematiku vracející se na samý začátek diskusí, totiž ke klíčové otázce, zda je vhodné galerii na Kampě vůbec stavět. Ke změnám, které se v mezidobí udály, a které tento dotaz odůvodňovaly patřil mimo jiné fakt, že došlo k alespoň částečnému vyřešení prostorových požadavků Moderní galerie, která se přestěhovala do podkroví nové budovy Městské knihovny na Mariánském náměstí⁶⁹² čili, že se tak otázka výstavby nové budovy stala méně palčivou. Dalším poměrně důležitým momentem byl průzkum základových poměrů staveniště vypracovaný v roce 1927, který území na Kampě označil pro budovu státní galerie za nevhodné.⁶⁹³ Neméně zásadní bylo také vytyčení Gočárova projektu přímo na místě [obr. 4/137].⁶⁹⁴

Z výsledků ankety pak poměrně jednoznačně vyplynul názor, že staveniště na Kampě není pro program galerie zcela způsobilé, k čemuž nyní dospěl nejen Klub Za starou Prahu, ale již například také Skupina architektů v Praze nebo Klub architektů.⁶⁹⁵ Cestu k vyřešení problému viděli odborníci buď v radikálním omezení programu galerie a zmenšení zastavěné plochy i výšky (Společnost architektů, Klub architektů) případně v úplném opuštění území Kampy, přičemž začalo být znovu upozorňováno na výhody plynoucí ze zachování velkých parkových ploch v centru města (Skupina architektů v Praze, Klub Za starou Prahu). Velké úsilí vyvinul zejména Klub Za starou Prahu, který volal nejen po zastavení stavby galerie, ale začal usilovat o celkovou a programovou ochranu Malé Strany a Hradčan pomocí zvláštního zákona, jenž by určil jasné hranice pro budoucí zásahy v těchto územích.⁶⁹⁶ Nutno dodat, že impulsem pro návrh tohoto zákona byl nejen projekt Státní galerie, nýbrž také petřínská komunikace a další. Ačkoliv se Klubu zákon nakonec prosadit nepodařilo, jeho iniciace se zcela jistě stala jedním

⁶⁹⁰ Josef Chochol, Budova státní galerie na Malé Straně (pozn. 688), s. 51.

⁶⁹¹ Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 42.

⁶⁹² Jiří T. Kotalík, Gočár (pozn. 678), s. 232.

⁶⁹³ Základové poměry staveniště Čsl. státní galerie na Kampě, *Architekt SIA XXX*, 1931, s. 34-36.

⁶⁹⁴ Varujeme před stavbou Státní galerie na Kampě, *Za Starou Prahu XV*, 1931, s. 2-3.

⁶⁹⁵ Státní galerie, *Architekt SIA XXX*, 1931, s. 52-53. Odpověď Společnosti architektů v Praze na dotazník ministerstva veřejných prací o stavbě Státní galerie v Praze na Kampě, *Styl XVI*, 1931-32, s. 80. Odpověď Klubu architektů na dotazník o stavbě Státní galerie v Praze na Kampě, *Stavba IX*, 1930-31, s. 148. Varujeme před stavbou Státní galerie na Kampě (pozn. 694), s. 1-3.

⁶⁹⁶ Zákon na ochranu Malé Strany a Hradčan, *Za Starou Prahu XV*, 1931, s. 18.

z důvodů pro rozhodnutí o změně polohy Státní galerie. Na základě tohoto usnesení byl následně Josef Gočár požádán o další varianty řešení objektu pro Petruskou čtvrť a Letnou. Architekt od první lokality ustoupil, ale alternativních návrhů pro Letnou mezi lety 1935-1937 opravdu několik zpracoval [obr. 4/107, 4/108]. Komplex galerie rozšířený o budovu Ústavu a knihovny T. G. Masaryka, pro nějž se rovněž hledala vhodná lokalita, situoval v jihozápadní partii letenských sadů, jak již bylo řečeno na jiném místě tohoto textu [▲ 4. 2. 1 /oddíl: Letná bez parlamentu a nové vize]. Ani v této poloze však objekty nedošly realizace. V roce 1937 byly sice pozemky zakoupeny a o rok později proběhlo schválení Gočárova projektu i vymezení staveniště, dějinné události konce třicátých let však nakonec veškeré aktivity ukončily.⁶⁹⁷

Malostranská komunikace

Vize galerie na Kampě začaly blednout už v první polovině 30. let, byla zde však jiná idea, která se držela i nadále. Řeč je o zmiňované odlehčující komunikaci od Smíchova na Klárov. Její varianty se v novodobé historii objevovaly už od soutěže na malostranské pobřeží v roce 1922 a od té doby byla opakovaně diskutována a dostala se rovněž do regulačních plánů SRK. Cesta byla všeobecně považována za nutnou kvůli řešení dopravní situace, která se stávala neúnosnou. Dosud jediná severojižní spojka mezi Smíchovem a Klárovem, která ale v zásadě tvořila i dálkové dopravní propojení Dejvic, Bubence, Letné a Holešovic s výpadovou ulicí zbraslavskou, vedla samým centrem Malé Strany, ergo těmi nejstarobylějšími částmi. Tento stav byl nešetrný k historické struktuře města, zároveň ale trpěla také plynulost dopravy omezovaná řadou soutěsek, zúžení a jiných překážek.⁶⁹⁸ Paralelní cesta po pravém břehu Vltavy na tom nebyla o moc lépe, k problémům docházelo zejména na přeplněné křižovatce u Národního divadla a úzké soutěsce u Křížovníků.⁶⁹⁹ Z toho důvodu se zdálo vedení další „odlehčující“ komunikace severojižním směrem jako nevyhnutelné. Opoziční hlasy proti takovéto trase z důvodů jejího panoramatického a památkového dopadu byly paradoxně o poznání tišší než volání proti Státní galerii. Dokonce i Klub Za starou Prahu ještě v roce 1937 v rámci svých připomínek k vyloženskému regulačnímu plánu SRK napsal, že projekt levobřežní komunikace na území Malé Strany v podstatě vítá.⁷⁰⁰

Dle původní myšlenky měla být komunikace vybudována do roku 1938, na který připadaly jednak oslavy dvacetiletého výročí vzniku republiky a jednak pořádání dalšího všesokolského sletu. Toto předsevzetí nakonec, tak jako mnohé jiné podobné, splněno nebylo, nicméně i tak došlo mezi lety 1937-1939 v rámci této problematiky k čilé aktivitě. Na projektu dopravního tahu pracovala jednak SRK, zároveň ale také několik odborných organizací a například také Josef Gočár [obr. 4/138], který

⁶⁹⁷ Jirí T. Kotalík, Gočár (pozn. 678), s. 232.

⁶⁹⁸ -iv., „Drobnosti“, *Architekt SIA XXIX*, 1930, s. 84.

⁶⁹⁹ V. Krch, Rozbor hlavních otázek řešení malostranské cesty, a jejich zdůvodnění, *Architekt SIA XXXIX*, 1940, s. 3.

⁷⁰⁰ Návrh komunikace přes Kampu, *Za starou Prahu XXI*, 1937, s. 12.

byl o návrh požádán přímo městskou radou.⁷⁰¹ Gočár i SRK se v hlavních bodech řešení v zásadě shodli. Podle projektu, jež byl nakonec souhlasně přijat jak v městské radě, tak ve Státní regulační komisi [obr. 4/139] byla nová trasa navržena v prodloužení Všehrdivy ulice na sever přes Kampu až k náměstíčku na Kampě. Pak měla podejít Karlův most, pokračovat do ulice U lužického semináře a dále na Klárov. Komunikace měla mít ve většině své trasy šířku 8 metrů pro dopravu vozovou a 4 metry pro pěší. Součástí projektu byl i návrh několika demolic a zároveň projekt nového zastavění, zejména na předmostí mostu Mánesova a Legií, to znamená v koncových bodech nové trasy. Vesměš šlo o novou zástavbu činžovními domy. Nutno však dodat, že právě řešení obou konců, tedy Harrachova náměstí a Klárova patřilo mezi nejvíce kritizované momenty regulačního plánu.⁷⁰²

Pracovní skupina architektů SIA vzala dokonce věc tak vážně, že roku 1939 vypracovala vlastní zevrubný projekt [obr. 4/140], jenž měl upravit dosavadní návrh SRK. Výsledek své práce publikovala v časopise *Architekt SIA* i s podrobným odůvodněním svého záměru. Hned na začátku textu pracovní skupina upozornila na své přesvědčení, že „otázka nepoškození Malé Strany i malostranského panorámatu je v prvé řadě otázkou vyřešení dopravy“⁷⁰³, které však musí být uskutečněno tak, aby nedošlo k narušení drobného měřítka čtvrti a „měkkosti a malebnosti malostranských břehů“⁷⁰⁴. Prakticky vypadal projekt pracovní skupiny následovně (od severu k jihu): čtyřproudá malostranská komunikace měla vyúšťovat na Klárově podjezdem pod Mánesovým mostem, čímž mělo dojít k odstranění problémů úrovnového křížení. Pro pěší měla být vedena nová pobřežní promenáda od Strakovy akademie až na Smíchov. K tomuto záměru se vázala úprava vltavských břehů, které měly získat co nejvíce přírodní ráz. Kontrastem ke klidné říční hladině a volně se svažující zeleni mělo být záměrné architektonické vyvinutí prodloužené obruby Mánesova mostu s řadou plastik upomínajících na barokní motiv mostu Karlova [obr. 4/141, 4/142].⁷⁰⁵ Levá část Klárova měla utvářet předprostor budovy galerie⁷⁰⁶, o níž se v jisté době diskutovalo i v souvislosti s tímto územím [▲ 4. 2. 2 /oddíl: Místo pro Městskou galerii?]. Předmostí bylo vyvinuto nepravidelně, tedy podle výsledků a zásad vzešlých ze soutěže 1922, a mělo tvořit přechod ke vzdálenější tříšti malostranských střeš⁷⁰⁷, přičemž prostor se v rámci projektu nevyhnul demolici několika činžovních domů, čímž měla být odstraněna „těžká závada panorámatu hradčanského“⁷⁰⁸. Směrem od Klárova k jihu pokračovala komunikace v nevelké vzdálenosti od pobřeží, k čemuž měla pomoci demolice Hergetovy cihelny. Čertovka měla být překlenuta mostem o rozpětí 25 metrů. Karlův most podcházela komunikace kolmo v prvním pobřežním oblouku a dále opět sledovala pobřeží. To opustila u Lichtenštejnského paláce, kde již v náležitě vzdálenosti od pobřeží vstoupila do sadů na Kampě. Zde sledovali autoři projektu myšlenku zachovat co

⁷⁰¹ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10* (pozn. 19), s. 78.

⁷⁰² Několik poznámek k vybudování levobřežní malostranské komunikace, *Architekt SIA XXXVIII*, 1939, s. 129.

⁷⁰³ V. Křeh, Rozbor hlavních otázek řešení malostranské cesty, a jejich zdůvodnění (pozn. 699), s. 3.

⁷⁰⁴ V. Křeh, Rozbor hlavních otázek řešení malostranské cesty, a jejich zdůvodnění (pozn. 699), s. 7.

⁷⁰⁵ V. Křeh, Rozbor hlavních otázek řešení malostranské cesty, a jejich zdůvodnění (pozn. 699), s. 7.

⁷⁰⁶ Bohumil Hübschmann, Předmostí Mánesovo a Státní galerie, *Styl XVI*, 1931-32, s. 77-78.

⁷⁰⁷ Jaroslav Kříž, Návrh malostranské cesty vypracovaný pracovní skupinou architektů SIA, *Architekt SIA XXXIX*, 1940, s. 11.

⁷⁰⁸ Jaroslav Kříž, Návrh malostranské cesty vypracovaný pracovní skupinou architektů SIA (pozn. 707), s. 11.

nejširší pás veřejně přístupných sadů a zahrad při Vltavě a proto byla komunikace vedena podél břehu Čertovky. Z téhož důvodu proponoval návrh zboření všech budov na ostrově až na objekt zahradní restaurace projektovaný na místě Sovových mlýnů. Na jižním konci Kampy měla trasa nové komunikace opět překročit Čertovku a aniž by se dotkla kostelíka Na Prádle, ústít podjezdem pod mostem Legií do Zborovské třídy.⁷⁰⁹

Ani tento ani jiné projekty [obr. 4/143, 4/144] nakonec realizovány nebyly. Nutno však ještě jednou dodat, že tentokrát nebyly kritiky tak fatální, že by požadovaly upuštění od celého projektu, nýbrž volaly spíše po dílčích úpravách těch nejchoulostivějších partií (okolí kostela sv. Jana Na Prádle⁷¹⁰, přemostění Čertovky⁷¹¹ atp.). Námitky tohoto rázu sice způsobily, že se nestihlo provést komunikaci do slíbeného data sletu, nicméně klíčovým důvodem vlastního nerealizování projektu nebyly ani tak vnitropražské odborné debaty, jako spíše historické události, které následovaly.

Klárov: regulace a zástavba

Vedení malostranské komunikace velmi úzce souviselo s prostorem Klárova, respektive Mánesova předmostí, které zastávalo funkci důležitého dopravního uzlu, jenž si kvůli zvýšené vozové frekvenci a pochopitelně také diskusím o nových komunikačních řešeních žádal nutné regulační úpravy. Vedle nerealizované malostranské cesty pes Kampu, se kterou však projektanti uvažující o podobě Klárova většinou počítali, ústila z Mánesova předmostí Letenská ulice jdoucí na Malostranské náměstí. Na sever pak mířila nábrežní komunikace pod Letnou a Chotkova serpentina, jako dosud jediné spojení centra města s oblastmi na severozápadě. Vhodné rozluštění dopravních tahů na Klárově však pochopitelně nebylo jediným aspektem úspěšného regulačního plánu území. Dalším z faktorů bylo uchopení prostoru jako součásti malostranského panoramatu, jako podnože Pražského hradu. Vize Klárova coby nového městského prostoru provázely architektky již několik desetiletí, jak bylo patrné z vypisovaných architektonických soutěží i projektů jednotlivců. Žádný ze soutěžních či mimosoutěžních projektů nicméně zatím nedošel realizace, a tak zůstávalo Mánesovo předmostí nadále volným polem pro architektonicko-urbanistické myšlenky. Zůstávalo jím i poté, co byly ostatní malostranské lokality vzhledem k památkovým a panoramatickým ochranným tendencím pomalu opouštěny. Na rozdíl od parku na Kampě nebo historických částí vnitřní Malé Strany byl totiž Klárov považován za nehotový, ba dřívějšími nekoncepčními zásahy za poškozený. Bohumil Hübschmann prohlásil přestavbu Klárova za „nejen pochopitelnou, nýbrž i nutnou“, a to i přesto, že „všude jinde na Malé straně jest starobylý útvar pobřeží malostranského uznán jako nedotknutelné popředí a integrální součást jedinečného díla umělecko-historického“⁷¹². Upozorňoval však zároveň znovu na nebezpečí nechat se zlákat „k novému vybudování monumentálnímu a honosnému“, kdy dosavadní obraz města

⁷⁰⁹ Jaroslav Kříž, Návrh malostranské cesty vypracovaný pracovní skupinou architektů SIA (pozn. 707), s. 10-13.

⁷¹⁰ Několik poznámek k vybudování levobřežní malostranské komunikace (pozn. 702), s. 129.

⁷¹¹ Návrh komunikace přes Kampu (pozn. 700) s. 12.

⁷¹² Bohumil Hübschmann, Malá Strana a Mánesovo předmostí, *Styl* XI, 1925-26, s. 132.

„sám stane se pouhým skvěle dekorativním pozadím“⁷¹³ k novým zásahům. Varoval také před druhým extrémem, imitací starého stavu. Svou vizi správné cesty pak deklamoval nejen slovně, ale také několika vlastními návrhy.

V roce 1926 publikoval jednu ze svých studií vypracovaných pro SRK [obr. 4/145, 4/146], ve které řešil možnou budoucí podobu Klárova včetně nápravy těch, podle něho samého, nejmarkantnějších chyb. Znovu upozornil na své přesvědčení o nevhodně zvoleném směru trasy Mánesova mostu, což se snažil korigovat ukončením mostní osy prostřednictvím obdélného náměstí s výrazným centrálním prvkem, kterým měl být mrákotínský monolit, původně určený pro Plečnikův obelisk na třetí hradní nádvoří. Pomocí kolonády ve svém čele mělo být náměstí pohledově ukončeno a zároveň uzpůsobeno coby „base – neb rám obrazu panoramatického“⁷¹⁴ (srov. Hübschmannovo řešení pro Emauzy [▲ 2. 1. 2]). Kvůli zachování pohledu na Hrad situoval Hübschmann do náměstí jedinou budovu, a to sice na jeho severní stranu tak, aby zakrývala domy v ulici U železné lávky. Žil totiž v přesvědčení, že malostranské prostředí snese daleko snáze osamělý objekt nežli frontu domů, „neboť jest v něm cosi z oněch dominant, které trčí nad své okolí, jak jsou toho skvělými novodobými příklady Rudolfinum a Národní divadlo“⁷¹⁵. V Hübschmannově případě tedy šlo o projekt s poměrně sporadickou zástavbou, ponechávající Klárovu volné plochy, a důrazem na ozeleněné pobřežní úseky.

V podobném časovém období se úpravou Klárova zabýval také Pavel Janák [obr. 4/147], Josip Plečnik [obr. 4/148], Max Urban, Jiří Stibral nebo Mečislav Petřů. SRK však nakonec za podklad pro svůj návrh regulačního plánu [obr. 4/149] zvolila projekt Antonína Engela [obr. 4/150], a to i přes to, že se ve svém návrhu vrátil k jisté formě dříve zavržené osové symetrie. Náměstí na předmostí navrhoval Engel stejně jako Hübschmann rovnoběžně s tokem Vltavy. Uzavřel jej však důkladněji, mimo jiné také na západě, tedy proti Hradčanům, a to sice dvěma veřejnými budovami tvořícími souměrné segmentové prvky po stranách Letenské ulice. Na severu plánoval demolici domů U lávky a místo nich proponoval uzavřený blok, jakoby v prodloužení Strakovy akademie. Nový objekt měl stát rovněž na jižní straně náměstí a vedle Valdštejnské jízdárny. Kompozice, podobně jako ostatní návrhy, vycházela z myšlenky uvolnit nábřeží pro zeleň a zástavbu posunout dále do nitra Malé Strany. Co se týče dopravy, vytvořil Engel, podobně jako Hübschmann, novou širokou třídu vedoucí ze zmíněného náměstí směrem k Chotkově serpentíně, aby tak zajistil plynulejší provoz. Ostatní trasy zatím v zásadě setrvaly ve své původní podobě.⁷¹⁶

Do diskusí o budoucí podobě Klárova záhy zasáhla také Soutěž na vyhledání místa pro budovu parlamentu z roku 1929 [▲ 4. 2. 1 /oddíl: **Nové místo pro parlament?**], jelikož celých dvanáct projektů umístilo nový parlament právě na malostranské předmostí Mánesova mostu. Nicméně ani zde k realizaci sněmovny nedošlo, opět se totiž ukázalo, že monumentalita a ohromné prostorové nároky

⁷¹³ Bohumil Hübschmann, Malá Strana a Mánesovo předmostí (pozn. 712), s. 132.

⁷¹⁴ Bohumil Hübschmann, Malá Strana a Mánesovo předmostí (pozn. 712), s. 133.

⁷¹⁵ Bohumil Hübschmann, Malá Strana a Mánesovo předmostí (pozn. 712), s. 134.

⁷¹⁶ Regulace Klárova v Praze, *Stavba V*, 1926-27, s. 172-173. Úprava Malé Strany při mostu Mánesově, *Styl XI*, 1925-26, s. 199.

parlamentní budovy nejdou s měřítkem Malé Strany dohromady. V některých samostatných projektech se nicméně myšlenka parlamentu na Klárově držela i ve třicátých letech, jak dokazuje například studie Emanuela Hrušky publikovaná v časopisech *Stavba a Stavitel*.⁷¹⁷ Hruška regulační úlohu dělil na dvě části – koncept prostoru a řešení křižovatky. Dopravně pojal Klárov jako křížení dostředné dopravy s tangenciální [obr. 4/151], prostorově pak jako zelené pobřeží a stavebně nově upravenou zadní část [obr. 4/152, 4/153]. Celou malostranskou siluetu chápal jako drúzu zeleně a drobné architektury, ohraničenou dvěma mohutnými budovami – tehdy ještě stále uvažovanou galerií na jihu (Kampě) a jejím pendantem – Hruškou navrhovaným objektem sněmovní síně senátu při Strakově akademii. Do osy Mánesova mostu pak na místo původní zástavby umístil nižší domy, mimo jiné nejvyšší správní soud.⁷¹⁸

K dalším úvahám došlo na základě rozruchu a negativních reakcí, které vyvolalo vytýčení Státní galerie na Kampě. Pera se opět chopil Bohumil Hübschmann, jenž vypracoval návrh umístění galerie na Klárov včetně nové regulační studie celého území [obr. 4/154, 4/155]. Architekt si tentokrát počínal o něco radikálněji než ve svém předchozím zmiňovaném projektu, boural jak dům Hergetův, tak řadu objektů v ulici U lávky. Také nové zástavby projektoval více: vlevo od mostu měla stát Česká akademie a Akademické gymnasium, místo zbořených budov U lávky pak navrhl novou stavbu připojující se ke Strakově akademii. Nejvýraznějším objektem prostoru však měla být budova Státní galerie v čelní pozici ku Mánesovu mostu. Tímto krokem se Hübschmann opět vrátil do opozice vůči galerijní budově na Kampě, na kterou však paradoxně, jak už bylo řečeno, dříve vypracoval také vlastní projekt. Na Klárově se měla nová struktura napojit na Valdštejnské reality, které měly být rovněž použity ke galerijním účelům. I přes navýšení počtu navrhovaných objektů zůstal Hübschmann věrný své zásadě solitérů, nikoliv domovních front. Také pobřeží mělo zůstat volné a ozeleněné, přičemž sadová úprava břehu měla být provedena svahem, jehož vrchol by byl nad nejvyšší vodou.⁷¹⁹ Po tomto vrcholu pak měla být vedena pobřežní komunikace, „pro levý břeh nepostradatelná“⁷²⁰.

Místo pro Městskou galerii?

V roce 1937 se začala psát další kapitola v rámci diskusí o budoucí, a stále nevyřešené, podobě Mánesova předmostí, když byla Pražskou pojišťovnou, mimo jiné také prvorepublikovou filantropickou organizací stojící například za výstavbou Městské knihovny, zorganizována soutěž, tentokrát na Městskou galerii. Předseda SRK Eustach Mölzer vyhledal pro záměr místo na Klárově při Valdštejnské jízdárně, tedy v podobné souvislosti, kterou již dříve proponoval Bohumil Hübschmann. Pojišťovna následně, na základě tohoto rozhodnutí, vypsal vyzvanou konkurenci. Osloveni byli Adolf Benš,

⁷¹⁷ Emanuel Hruška, *Úprava Klárova*, *Stavba X*, 1931-32, s. 146. Eman Hruška, *Úprava Klárova a Malostranského pobřeží v Praze*, *Stavitel XIII*, 1932, s. 83.

⁷¹⁸ Eman Hruška, *Úprava Klárova a Malostranského pobřeží v Praze* (pozn. 717), s. 83.

⁷¹⁹ Tímto krokem se architekt snažil „zažehnati navždy přízrak vysoké nábřežní zdi“. /Bohumil Hübschmann, *Předmostí Mánesovo a Státní galerie* (pozn. 706), s. 77.

⁷²⁰ Bohumil Hübschmann, *Předmostí Mánesovo a Státní galerie* (pozn. 706) s. 77.

Antonín Engel, Bohumil Hübschmann, Josef Chochol, František Roith, Antonín Mendl a Ladislav Machoň.⁷²¹ Součástí architektonického návrhu galerie mělo být také zpracování regulace celého území s tím, že mělo být počítáno s několika již všeobecně uznávanými pravidly. Například s uplatněním zeleně, zvláště při pobřeží nebo s eliminací výškové zástavby a elementů poškozujících malostranské panorama. Důraz byl kladen také na dopravní rozřešení oblasti, ergo křížení silného dopravního proudu ve směru vnitřní Praha – Dejvice a větvení se levostranné povltavské dopravy.⁷²²

Po stránce komunikační je možné odevzdané návrhy rozdělit do dvou skupin – jedna skupina (Benš, Engel, Machoň, Mendl, Roith) ponechávala hlavní křížení v úrovni ulic Pod Letnou⁷²³ a Letenské, které propojila novou spojkou; druhá skupina (Chochol, Hübschmann) svedla severojižní dopravu na Mánesovo předmostí, čímž z něj vytvořila křižovatku. Od dopravních schemat se pak pochopitelně odvíjely další regulace území a také koncepce galerijní budovy. Mezi projekty se našly návrhy na škále od velmi mírných zásahů, jako například návrh Antonína Mendla [obr. 4/156, 4/157], který téměř nevstupoval do stávajícího stavu, až po ty, které území do značné míry proměňovaly. V této souvislosti lze zmínit například projekt Antonína Engela vzniklý na bázi již zmíněného staršího návrhu [obr. 4/150]. I nová Engelova regulace se vyznačovala myšlenkou poměrně obsáhlé zástavby, osovou souměrností a obloukovým zakončením předmostí. Pro budovu galerie pak Engel vytvořil zcela nový prostor oddělený od předmostí.⁷²⁴ Návrh Adolfa Benše [obr. 4/158] sice oproti stávajícímu stavu také reguloval dosti výrazně, prostor nicméně nezastavoval, nýbrž prostřednictvím poměrně značných demolic sceloval v jeden velký park s architektonicky pojatou terasou, jež měla vyrovnávat rozdíl terénu mezi křižovatkou a předmostím. Volná parková úprava pak nechala vyniknout vlastně jediné objemnější budově v území – galerii navazující na Valdštejskou jízďárnu. Bylo počítáno rovněž s pobřežní komunikací.⁷²⁵

Právě dva naposledy uvedené projekty, tedy Engelův, ne nepodobný úřednímu návrhu, a Benšova parková koncepce, byly mezi recenzenty soutěže hodnoceny nejlépe, a to přesto, že byly navzájem prakticky úplně kontrastní. Porota následně rozhodla první cenou ověřit projekt Adolfa Benše, tedy návrh příklánějící se k parkovému řešení. Co se týče architektonické koncepce galerijní budovy a jejích dispozic, byl jako nejlepší shledán koncept Antonína Mendla a logicky následovalo doporučení spojit oba vítězné projekty do jednoho finálního. Klady Benšovy regulace nakonec ocenila i SRK, která v nové verzi úředního plánu architektovu koncepci volných parkových ploch převzala [obr. 4/159]. Plán však již nestihl být schválen, natož realizován.⁷²⁶

Regulaci Klárova tak potkal tentýž osud jako projekt malostranské komunikace. Na rozdíl od nerealizované silniční trasy je však v případě Klárova nutno dodat, že jeho dnešní podoba nakonec

⁷²¹ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 43. Soutěž na pražskou městskou galerii – poznámky redakce, *Architekt SIA XXXVI*, 1937, s. 97-101.

⁷²² Soutěž na pražskou městskou galerii – poznámky redakce (pozn. 721), s. 97.

⁷²³ Dnes Nábřeží Edvarda Beneše.

⁷²⁴ Soutěž na pražskou městskou galerii – poznámky redakce (pozn. 721), s. 100-101.

⁷²⁵ Adolf Benš, Soutěžný návrh městské galerie na Klárově, *Stavitel XVI*, 1937-38, s. 18-20.

⁷²⁶ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 44-45.

regulaci Antonína Mendla není zcela nepodobná. Přerušení debat o kompozici území totiž v tomto případě vedlo k zakonzervování stávajícího stavu, totiž Klárova složeného především z otevřených nezastavěných ploch. To ve výsledku v zásadě odpovídá Mendlovu projektu, jenž do prostoru Mánesova předmostí zasahoval jen minimálně a oceňoval stávající, na historické bázi založený obraz města i neporušené hradčanské panorama.

Praha postavená

Lokality zmíněné v této podkapitole spojuje velkorysost architektonických vizí i fakt, že tyto ve velké většině nebyly realizovány. K tomu se váže skutečnost, která dodnes přetrvává jak u Letné, tak u oblastí Malé Strany, totiž vědomí atraktivity a městotvorných kvalit těchto, vlastně stále volných, prostor, a tedy další a další projektování nových vizí. Zřejmě nejvýraznějším příkladem území, které urbanistům a architektům nedává spát je Letenská pláň, pro niž vznikala už od prvních poválečných let řada projektů s reprezentativními ambicemi. Ustálil se sice názor, že by Letná měla z větší části fungovat jako plocha městské zeleně, to však neznamenovalo naprosté opuštění stavebních ambic. V roce 1947 byla vypsána další soutěž na parlament, respektive budovu Národního shromáždění. Výstavba se však opět neuskutečnila a shromáždění tak skončilo v dalším provisoriu – budově bývalé bursy v blízkosti Národního musea. Několik idejí na úpravu Letné následovalo mezi lety 1960-1962 – tedy po odstranění Stalinova pomníku a dále například v roce 1964 prostřednictvím návrhů ze soutěže na ideové architektonické a urbanistické řešení Letenské pláně. Podle vítězného projektu z této soutěže (Viktor Rudiš – Vladimír Palla) měl být na ploše Letné vystavěn objekt sjezdového paláce, Národní galerie, vědeckého střediska a také hotelu. Tedy stále šlo o velmi reprezentativní a důležité stavby. Ani tato vize však nedošla naplnění.

Letná se tak ve druhé polovině 20. století dočkala zejména Stalinova pomníku, který byl vystavěn na hraně pláně nad Čechovým mostem (srov. umístění prvorepublikových parlamentů) podle vítězného návrhu ze soutěže z roku 1951 (Otakar Švec – Jiří Štursa – Vlasta Štursová).⁷²⁷ Stalinův pomník nicméně neměl dlouhého trvání – v roce 1962 byl zbořen. Reprezentativní potenciál Letné však znovu zapracoval a v roce 1977 byla vypsána další soutěž, tentokrát na návrh Památníku osvobození Československa Sovětskou armádou, jenž měl být dle zadání viditelný „ze všech čtyř stran v dálkových i blízkých pohledech“⁷²⁸. Z realizace nakonec sešlo. Po revoluci se pomníkový program radikálně proměnil, nicméně obliba Letné zůstala⁷²⁹, jak dokládá například projekt Památníku obětem totality od Jana Kaplického a Future Systems. Tentýž autor a studio stáli také za vítězným projektem⁷³⁰ Národní knihovny, v poslední době zřejmě nejdiskutovanějšího záměru pro letenské území. Také návrh knihovny

⁷²⁷ Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Letná. Historie a vývoj prostoru (pozn. 299), s. 92-97.

⁷²⁸ Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Letná. Historie a vývoj prostoru (pozn. 299), s. 112.

⁷²⁹ Symbolická role Letné byla navíc posílena revolučními událostmi roku 1989, kdy se zde konala velká shromáždění.

⁷³⁰ Ze soutěže vyhlášené v roce 2006.

pracoval se symbolickým potenciálem území a vizuálními vztahy [obr. 4/160], nicméně stejně jako dříve zmíněný autorův záměr pro Letnou nakonec nebyl realizován. V dohledné době tak na Letné vyroste nejspíše pouze mimoúrovňová křižovatka a další součásti tunelového komplexu Blanka. Zatím posledním architektonicko-urbanistickým podnětem pro Letnou byla zřejmě soutěž „Vize nové podoby Letenské pláně a Letenských sadů“ vypsaná městskou částí Praha 7 v červenci 2014⁷³¹, jejíž zadání však vykazovalo řadu rozporů se soutěžním rádem ČKA, pročež si vysloužila ostrou kritiku ze strany komory architektů i Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy.⁷³² Soutěž tedy sice potvrzuje stále živý zájem o území, nicméně vzhledem k jejím formálním nedostatkům se nedá čekat, že by přinesla smysluplné výsledky.

Co se týče malostranského pobřeží, zde na plné čáře vyhrál aspekt zachování obrazu historické Prahy doplněného zelení. Na Klárově a Kampě převládlo přesvědčení, že prostorům prospěje ponechání volného místa a jeho ozelenění. Kampa se stala veřejným parkem, v jehož rámci bylo přistoupeno k rekonstrukci objektů Sovových mlýnů, dnes sloužících pro účely galerie. K žádným větším novostavbám nedošlo. Také vize volného Klárova, jak ji nastínil už projekt Adolfa Benše z roku 1937, zůstala nezměněna. Dodnes je tak na malostranském předmostí Mánesova mostu zachována plocha trávníku. Onen symbolický a reprezentativní potenciál místa však přesto své uplatnění našel a to zejména prostřednictvím pomníků. Autorem staršího díla pro Klárov, Památníku druhého odboje z roku 2006, je sochař Vladimír Preclík, který vyhrál uměleckou soutěž. Mladší socha, Pomník československých letců, kteří bojovali ve druhé světové válce v řadách britských Královských vzdušných sil, nesoucí podobu okřídleného lva v nadživotní velikosti, stojí jen o pár metrů vedle a je dílem britského sochaře Colina Spoffortha. Zejména tato socha, odhalená v červnu 2014 vyvolává poměrně velké kontroverze a její situace ještě není zcela dořešena. Jedním ze sporných momentů objektu je mimo jiné také jeho umístění. To totiž nebralo příliš velký ohled na existenci již jednoho pomníkového díla v tomtéž parkovém prostoru, čímž ve výsledku došlo spíše k degradaci jak konceptu území tak výsledného působení soch. Oponenti v této souvislosti argumentují v tom smyslu, že Klárovu jako místu s reprezentativním potenciálem hrozí, že bude působit jako „deposit“ soch než jako důstojný veřejný prostor.⁷³³

Ať už ale situace dopadne jakkoliv, pro tuto práci je dokladem, že Klárov je dodnes živou lokalitou s reprezentativním potenciálem. Na příkladě současných sporů o pomníky lze také demonstrovat velkou podobnost debat prvorepublikových a těch dnešních. V souvislosti se sochařskými díly ve veřejném prostoru lze zmínit například Šaldův článek z roku 1929 s názvem „Mor pomníkový“⁷³⁴ případně text „Pomníky“ ze stejného roku od Josefa Chochola, jenž si stěžuje na neúspěchy, které

⁷³¹ http://www.praha7.cz/16841_Soutez-Vize-nove-podoby-Letenske-plane-a-Letenskych-sadu, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

⁷³² <http://www.iprpraha.cz/clanek/340/institut-planovani-a-rozvoje-hl-m-prahy-a-ceska-komora-architektu-kritizuji-zpusob-jakym-radnice-prahy-7-vyhlasila-soutez-na-reseni-letenske-plane>, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

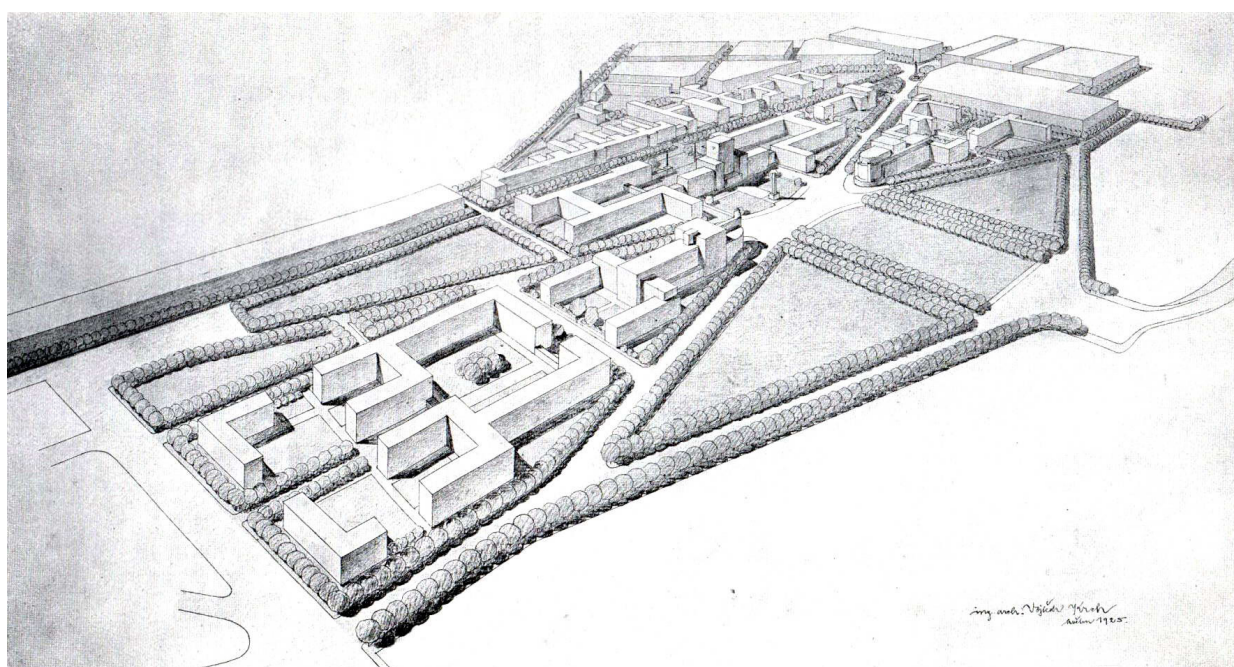
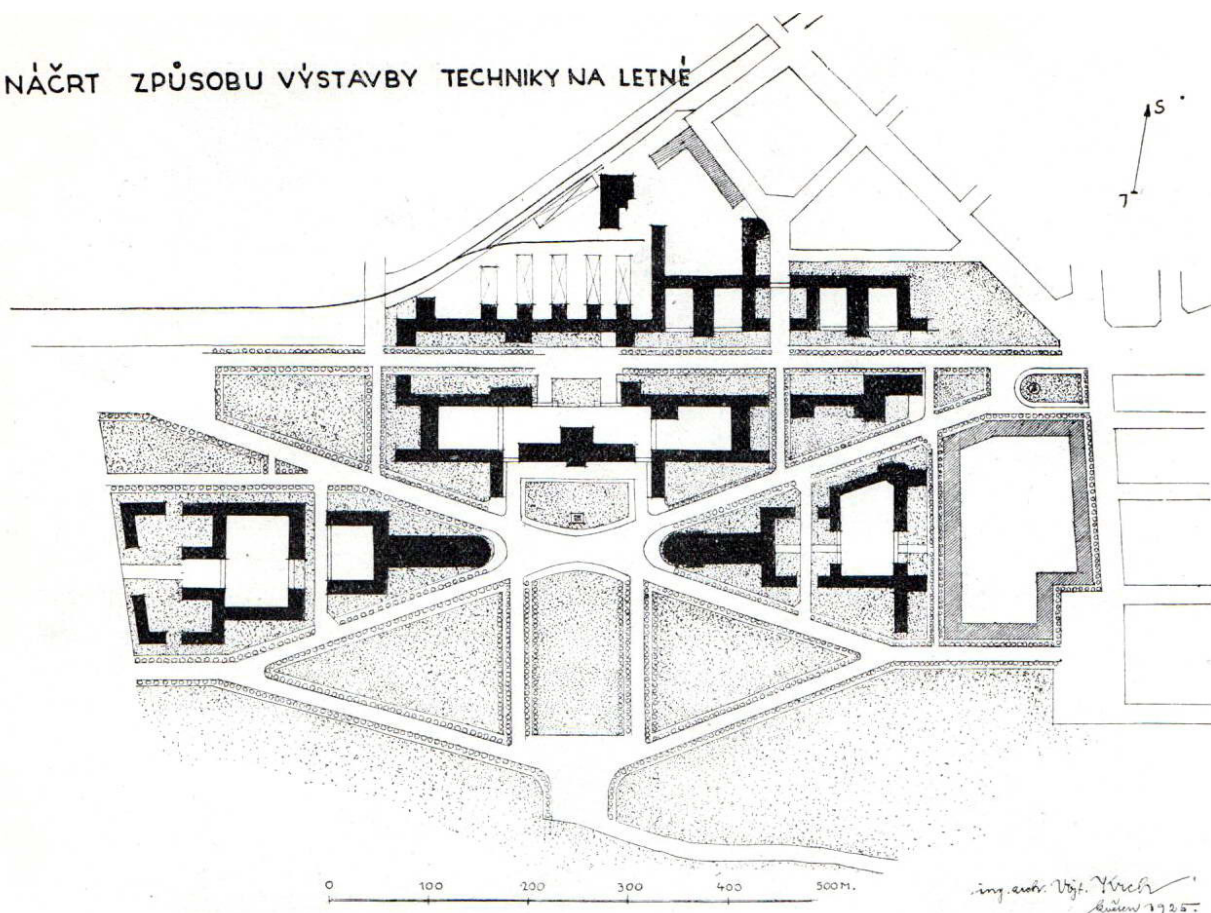
⁷³³ <http://nazory.aktualne.cz/komentare/pomnik-na-klarove-se-nepovedl-ilustruje-prazsky-chaos/r~b12a4a72f60911e39697002590604f2e/>, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

⁷³⁴ <http://mujweb.cz/d-fridrich/salda05.htm>, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

„provázejí téměř soustavně realizaci současných pomníků v Praze“, což se vztahuje „právě tak na dílo sochařské samo o sobě, jako na jeho umístění“⁷³⁵.

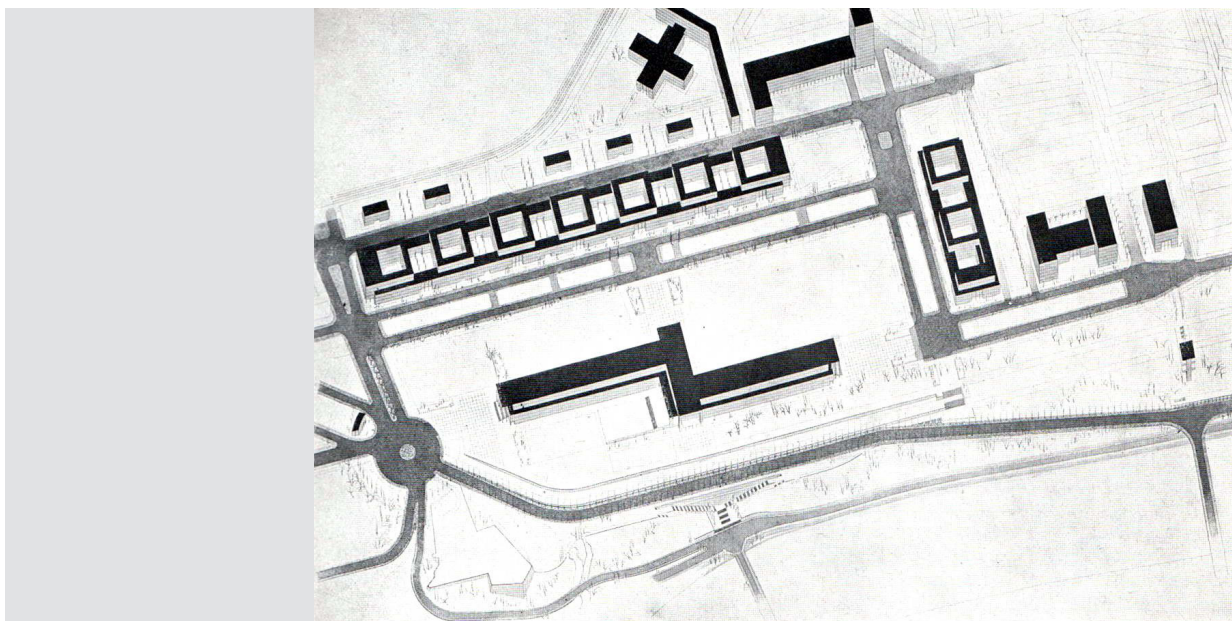
⁷³⁵ Josef Chochol, Pomníky, *Stavba VII*, 1928-29, s. 161.

NÁČRT ZPŮSOBU VÝSTAVBY TECHNIKY NA LETNÉ



4/79 Vojtěch Krch, náčrt způsobu výstavby techniky na Letné, 1925. Foto: Vojt. Krch, O stavbách vysokých škol a technických ústavů, *Architekt SIA XXIV*, 1925, s. 103.

4/80 Vojtěch Krch, náčrt způsobu výstavby techniky na Letné, 1925. Foto: Vojt. Krch, O stavbách vysokých škol a technických ústavů, *Architekt SIA XXIV*, 1925, s. 104.

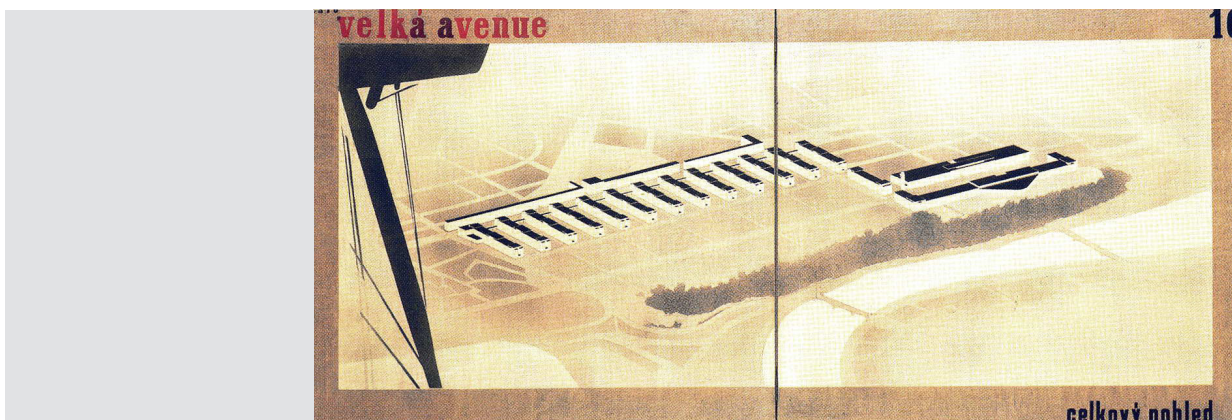


„Zelený čtverec“ Josefa Štěpánka

První cenou poctěný projekt působí velkorysým, avšak zároveň velmi lapidárním dojmem. Zásadní myšlenkou návrhu bylo heslo „zrušte letenskou bariéru“ volající nikoliv po radikálním odkopání letenského masivu, nýbrž po dotvoření Letné v tom smyslu, aby „působila velkoměstsky a (...) budila tuchu velké části města za ní existujícího“. Štěpánek z toho důvodu plánoval zpřístupnit stráž rampami a vyhlídkovými terasami, které by poskytovaly kontinuální výhled na věže Starého Města. Takto velkoměstsky parkově upravený svah by podle autora znamenal skvělý vstup do prostoru pláně, kterou uchopil jako velký zelený prostor lemovaný státními úřady dle soutěžního programu. Objekty ministerstev a státní správy umístil do severní části pláně k Belcrediho třídě a na její východní konec. Střed prostoru tak zůstal volný a mohla sem být situována soliterní budova dvoukomorového parlamentu podélné půdorysné formy. Polohou dominanty ve středu pláně, tedy nad mostem Čechovým, nedostal architekt požadavkům SRK, nicméně naopak vyhověl sněmovnímu výboru. Své rozhodnutí dokládá slovy: „Dal jsem parlament do velkého prostoru zeleně. Isoloval jsem ho od rušné terasové komunikace, dal jsem mu půdorysnou formu nejlépe využívající pohledových a komunikačních os jakož i všeho komfortu zeleně, vzduchu i pohledu na krásu města (...); horizontální charakter zevnějšku snad neškodil by středověce dominantnímu zjevu Hradčan.“

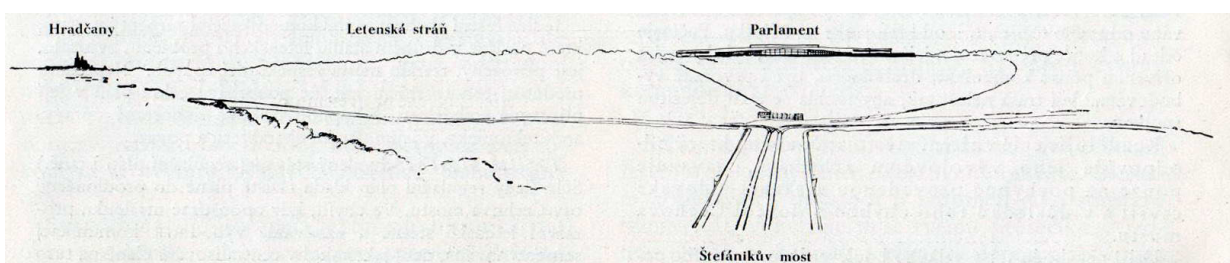
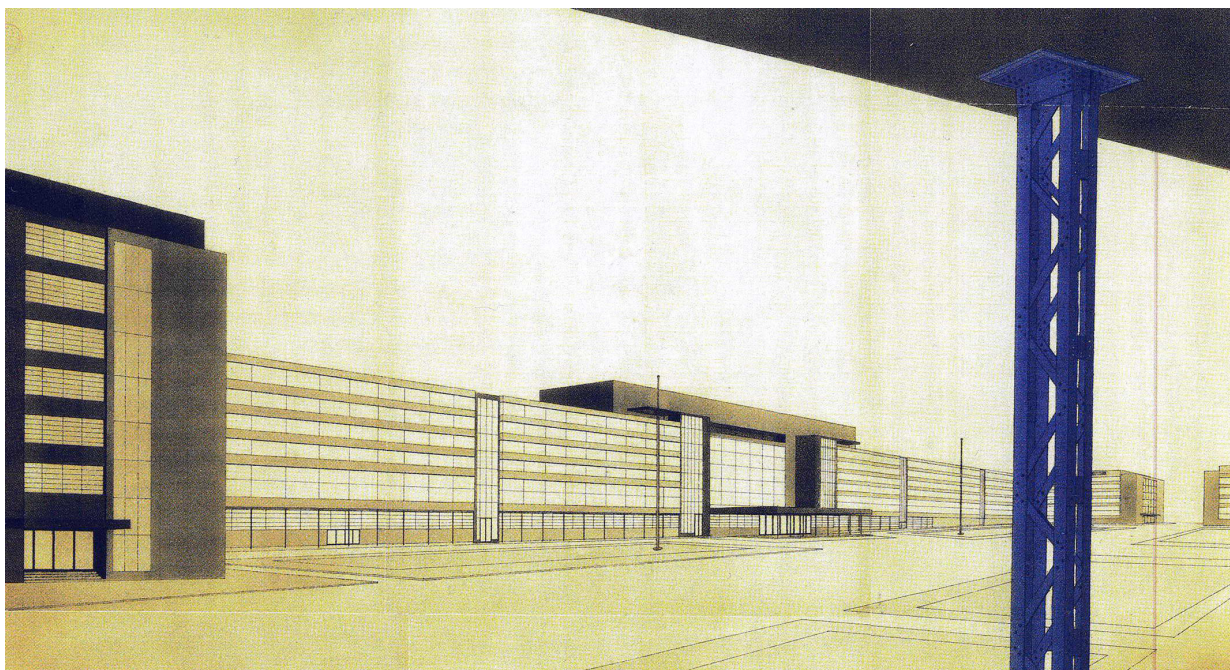
Co se komunikačních tras týče, držel se autor do velké míry dosud vykonané práce SRK, kterou považoval za správnou. Pouze s nevelkými úpravami zachoval levostrannou rampu od Štěfánikova mostu se zvýšeným předmostím, Chotkovu silnici i výstupní komunikaci od Čechova mostu vedoucí kolem bašty XIX. Přirozený komunikační uzel letenský pak spatřoval před Bílkovou vilou, kam navrhl křižovatku ve formě kruhového objezdu.

Podle posudku poroty Štěpánek vystihl tendence oficiálního regulačního plánu, ale dospěl k účelnějším vedením komunikací, vhodnější dislokaci stavebních bloků (včetně parlamentu) i větším a souvislejším plochám zeleně.



4/81 Josef Štěpánek, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: K soutěži na zastavovací plán Letné, *Stavba VII*, 1928-29, s. 113.

4/82 Jaromír Krejcar, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Letná. Historie a vývoj prostoru* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2007, s. 78.



„Velká Avenue“ Jaromíra Krejčara

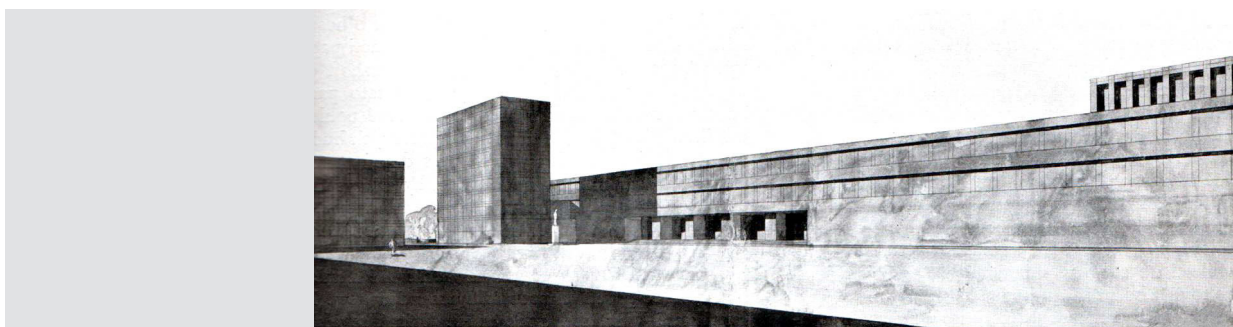
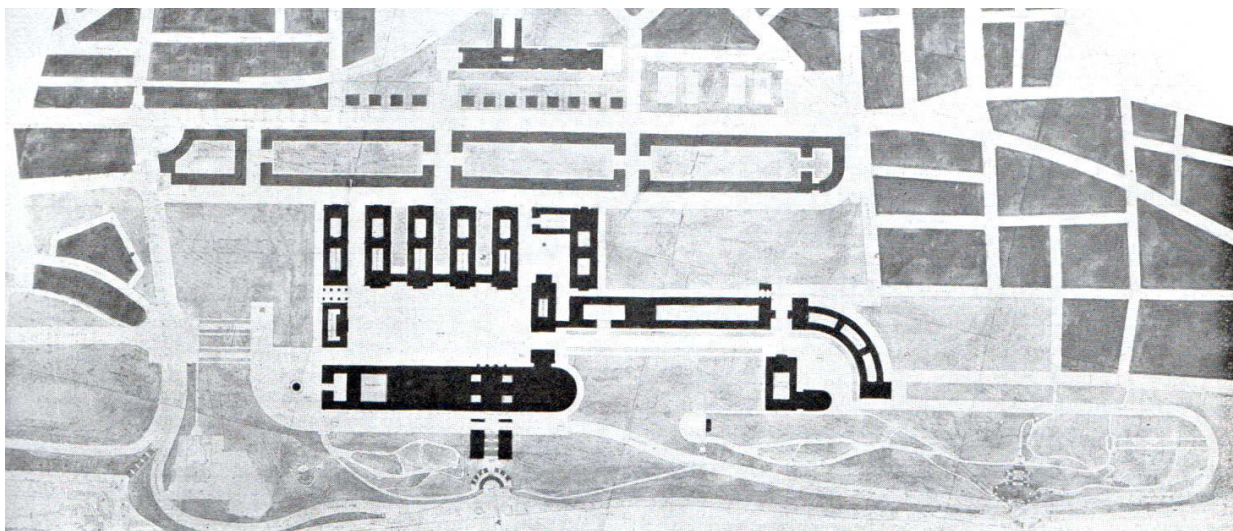
Autor projektu, jenž se umístil na druhém místě soutěže, viděl spolu se SRK jako jediné řešení letenské komunikační sítě obchvatové serpentiny, které ponechávají pláň v její přirozené souvislosti. Na rozdíl od podkladu poskytnutého Komisí však Krejcar nekladl těžiště letenského prostoru do prodloužené osy Čechova mostu, jelikož toto uspořádání vzhledem k opuštěné myšlence průkopu nepovažoval za odůvodněné. Stejně jako Štěpánek se také distancoval od diagonálního dělení pláně, které označil za nevhodné zejména z hlediska moderního a otevřeného systému zastavění. Zástavbu pláně projektoval „způsobem její povaze a komunikačnímu spojení odpovídající“, tedy bez těžištního akcentu. Z této úvahy vyplývá také situování Krejčarova parlamentu na východní konec Letné, nad Štefánikův most. Architekt toto umístění obhajoval několika důvody: budova by tvořila dominantu Revoluční třídy, budoucí prvořadě tepny města, letenská stráž zůstala by nepřerušena, parlament by nekonkuroval hradčanskému panoramatu a naopak by tvořil pohledové ukončení stráž. Úřední budovy situoval Krejcar podobně jako Štěpánek částečně na východ a zejména pak na severní okraj pláně k Belcrediho třídě. Vycházel z teze, že komplex budov je „ohromnou laboratoří administrativy“, ke které je potřeba přistupovat racionálně a účelně. Navrhl proto progresivní řádkovou zástavbu unifikovaných kancelářských budov se zajištěným přístupem světla a vzduchu. Všechny objekty měly být hlavními vchody obráceny na Belcrediho třídu jako hlavní komunikaci. Celý komplex včetně parlamentu měla nadto spojoval pasáž v prvním patře a suterénní trasa, kterou měla být rozvážena pošta a vedeno centrální topení. Všechny budovy měly být konstruovány stejným způsobem tak, aby při jejich stavbě bylo možné uplatnit typizaci a standardizovat veškeré práce.

Komunikační otázku řešil Krejcar, jak bylo nastíněno, pomocí povrchových výstupů. Po vzoru SRK navrhoval levostrannou trasu od mostu Čechova. Jako prvořadou komunikaci volil pravostrannou serpentinu od Štefánikova mostu, která by spojovala rozšířené Strossmayerovo náměstí přímo s Bělohorskou silnicí. Důležitou osou celého území se pak měla stát nová třída, jakýsi slavnostní prospekt, v prodloužení ulice Na Mariánských hradbách, navazující na výše zmíněnou pravostrannou serpentinu a spojující parlament s Hradčany.

Porota Krejcarovi vytýkala především stereotypní dispoziční schéma, které dobře působí z ptačího pohledu (architekt ostatně do rohu své perspektivy nakreslil části letadla, z něhož se panorama otevírá [obr. 4/82]). Již méně poutavý by však dle poroty prý byl pohled přízemní.

4/83 Jaromír Krejcar, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Letná. Historie a vývoj prostoru* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2007, s. 78.

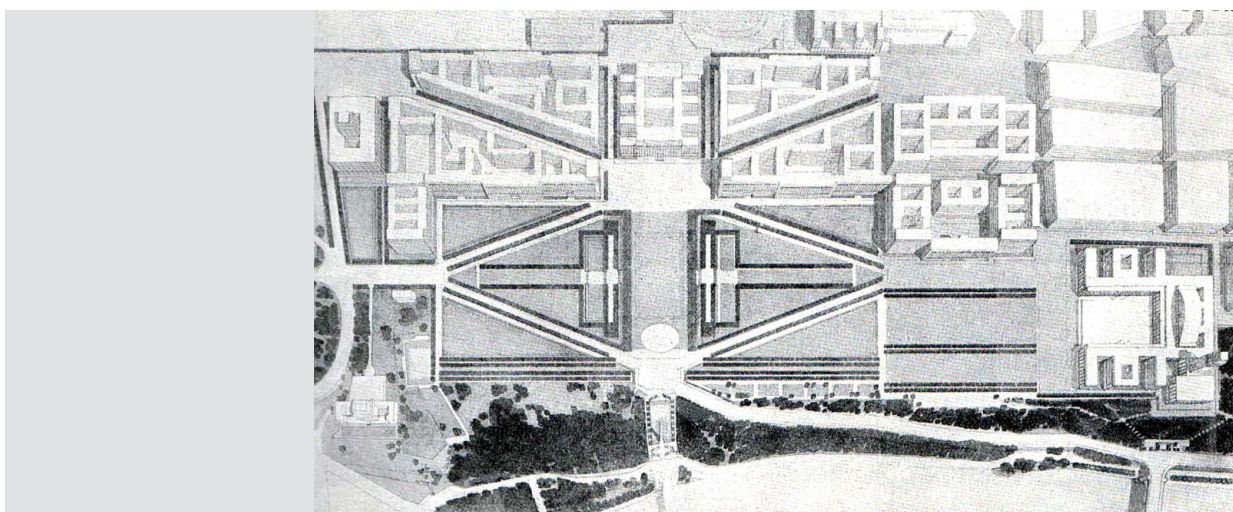
4/84 Jaromír Krejcar, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Adolf Benš, K soutěži na zastavění Letné, *Stavitel X*, 1929, s. 22.



„L2“ Kamila Roškota

Některé rysy třetího oceněného projektu, jehož autorem je architekt Kamil Roškot, jsou srovnatelné s vizemi Josefa Štěpánka. Také Roškot cítil, že nejvhodnější místo pro parlament se nalézá v ose Čechova mostu, čemuž podřídil kompozici celé pláň. Vynechal Státní regulační komisi navrhované diagonální třídy a místo nich umístil do středu lokality parlamentní skupinu s hlavní budovou sněmoven, fórem a dalšími veřejnými objekty. Kromě těchto staveb situoval Roškot na pláň, podél Belcrediho třídy, ještě otevřené bloky obytných domů, čímž se jeho zastavění prostoru stalo hustším než u prvních dvou projektů. I přesto však návrh skýtal možnost hojně zeleně.

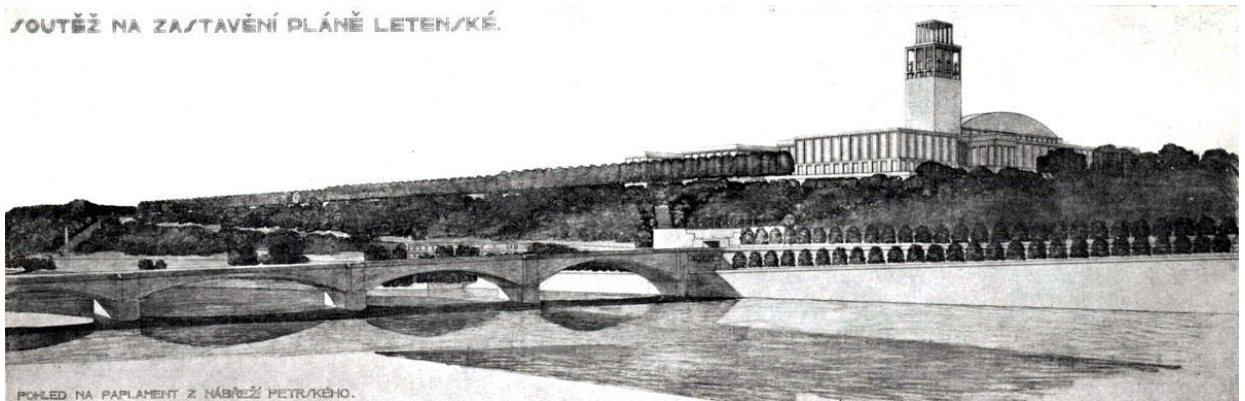
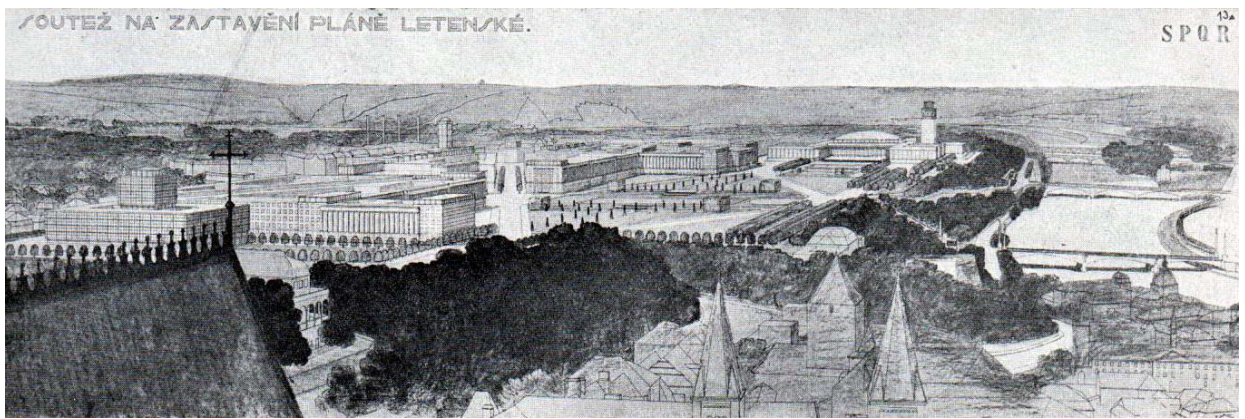
Hlavní osou pláň byla opět cesta v prodloužení Mariánských hradeb, na kterou se měly napojit všechny komunikace od Belcrediho třídy i od mostů – Chotkova silnice, pravostranná rampa od Čechova mostu i levostranná serpentina od mostu Štefánikova.



4/85 Kamil Roškot, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Adolf Benš, K soutěži na zastavění Letné, *Stavitel* X, 1929, s. 27.

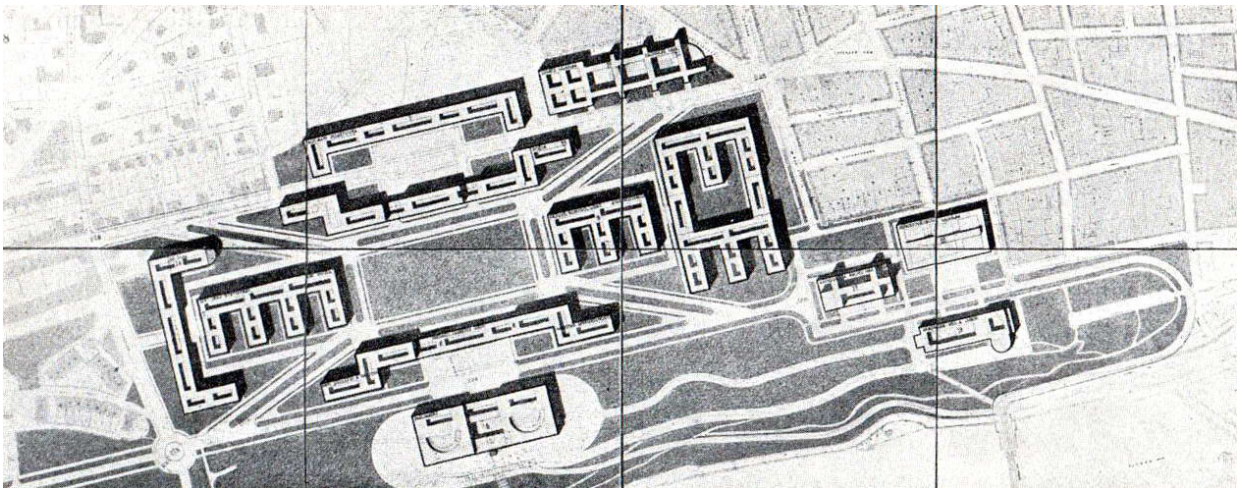
4/86 Kamil Roškot, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Adolf Benš, K soutěži na zastavění Letné, *Stavitel* X, 1929, s. 29.

4/87 Bohumil Hübschmann, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Max Urban, Letná, *Styl* XIV, 1928-29, s. 93.



„SPQR“ Bohumila Hübschmanna

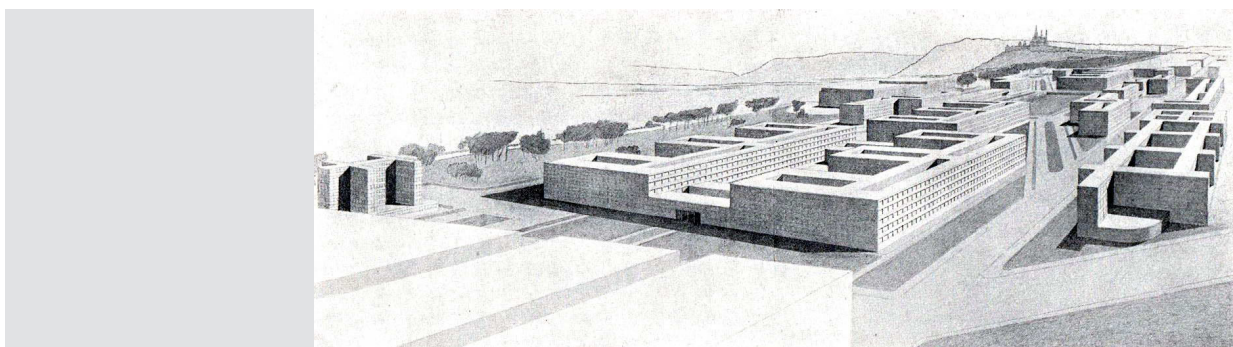
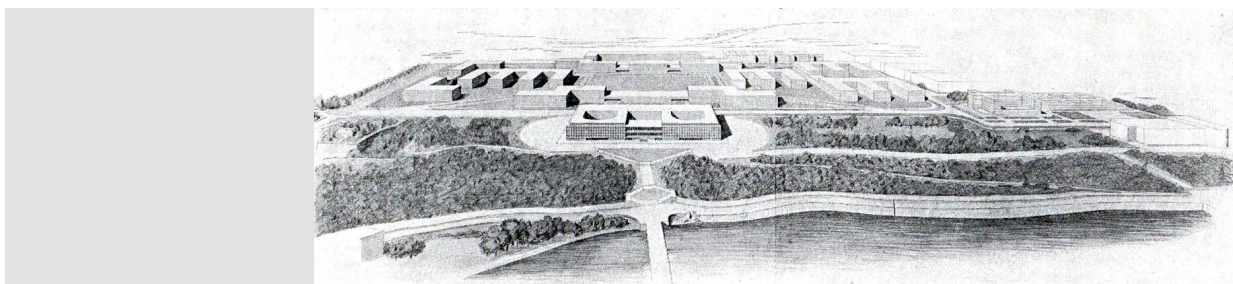
Bohumil Hübschmann se ze všech soutěžících nejdůsledněji držel podkladu oficiálního projektu Státní regulační komise, což je ostatně logické neboť se sám podílel na jeho vytváření. Zachoval jak komunikační síť výstupů od jednotlivých mostů, tak diagonální komunikace na pláni, které na rozdíl od návrhů Hübschmannových soupeřů daly vzniknout blokové, nikoliv volné zástavbě. Parlament ponechal v ose mostu Štefánikova, změnil pouze dispoziční schéma a přidal hranolovitou věžovou dominantu. Celou jižní polovinu území nechal nezastavěnou, v sadové úpravě. Porota se vyjádřila v tom smyslu, že projekt prokázal výtvarně vyhovující jednotné řešení zástavby na základě úředního regulačního plánu, dodala však, že „jen po náležité korekci bylo by lze dospět ke konečné úpravě bez ztráty základních principů regulačních“. V tomto případě zřejmě porota narážela zejména na již dříve kritizovanou myšlenku trojúhelníkové blokové zástavby způsobující obtíže s nepříznivými nárožními dispozicemi.



4/88 Bohumil Hübschmann, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Max Urban, Letná, *Styl* XIV, 1928-29, s. 92.

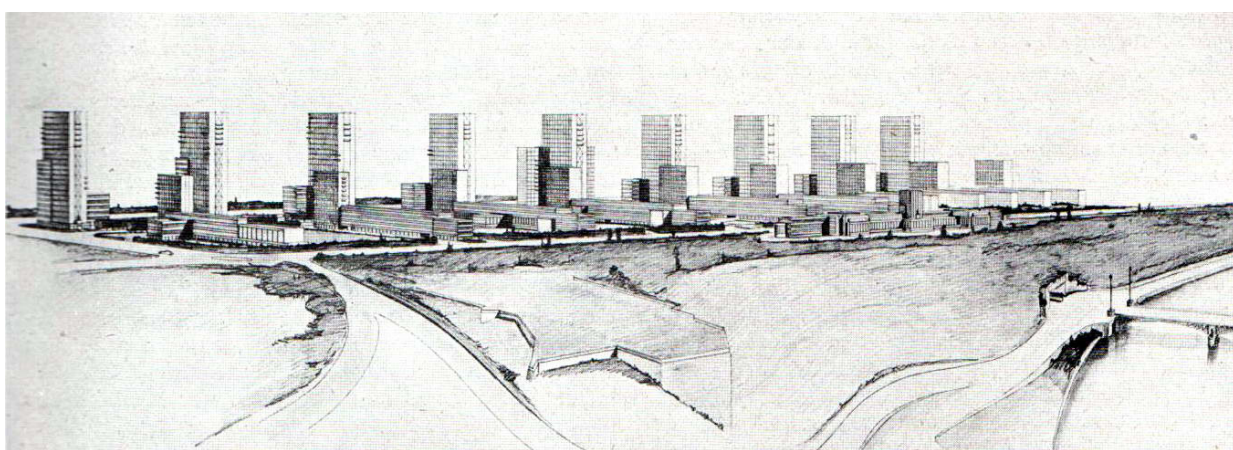
4/89 Bohumil Hübschmann, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Max Urban, Letná, *Styl* XIV, 1928-29, s. 94.

4/90 Pavel Janák, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Max Urban, Letná, *Styl* XIV, 1928-29, s. 94.



projekt Pavla Janáka

V letenské soutěži roku 1920 to byl mimo jiné právě Janákův návrh, který dal impuls k přehodnocení myšlenky tunelů a průkopů ve prospěch povrchových spojů a rovněž poukazoval k pozitivům „neporušené“ jedolité pláň. I v roce 1928 zůstal architekt věrný svým předchozím idejím. Dopravní systém nadto rozvinul do projektu komunikačního okruhu uzavírající obchvat kolem Starého Města. Na Revoluční třídu, respektive Štefánikův most navázal pravostrannou serpentinou na Letnou, jež měla ve svém zákrutu ústít do široké východozápadní avenue tvořící prodloužení Mariánských hradeb. Teprve na hradbách za Novým světem by se spojka ohnula jižním směrem a znovuoživenou petřinskou cestou by navázala na Staroměstský okruh u mostu Legií. Co se týče uličního schématu na pláni, kromě projektu východozápadní komunikace se Janák držel úředního návrhu. Zachoval dokonce i diagonální třídy s průhledem na svatovítský chrám, které však nedoplnil blokovou zástavbou, nýbrž samostatnými, pravoúhle koncipovanými budovami státních úřadů. Parlament byl situován nad Čechův most, point de vue Revoluční třídy a jedné z letenských diagonál pak tvořila budova akademie věd a umění doplněná knihovnou a archivem Národního musea a přírodovědeckým museem. Také v Janákově návrhu bylo hojné množství zelených ploch, přičemž architekt počítal i s propojením letenských sadů se sady Chotkovými prostřednictvím přemostění u Kramářovy vily.



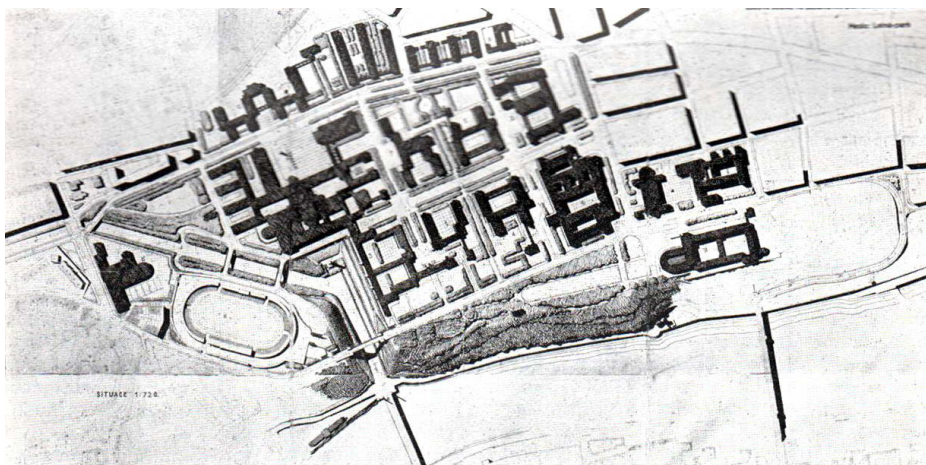
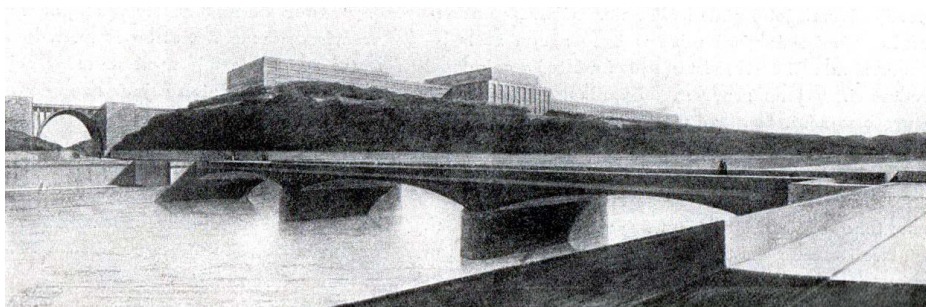
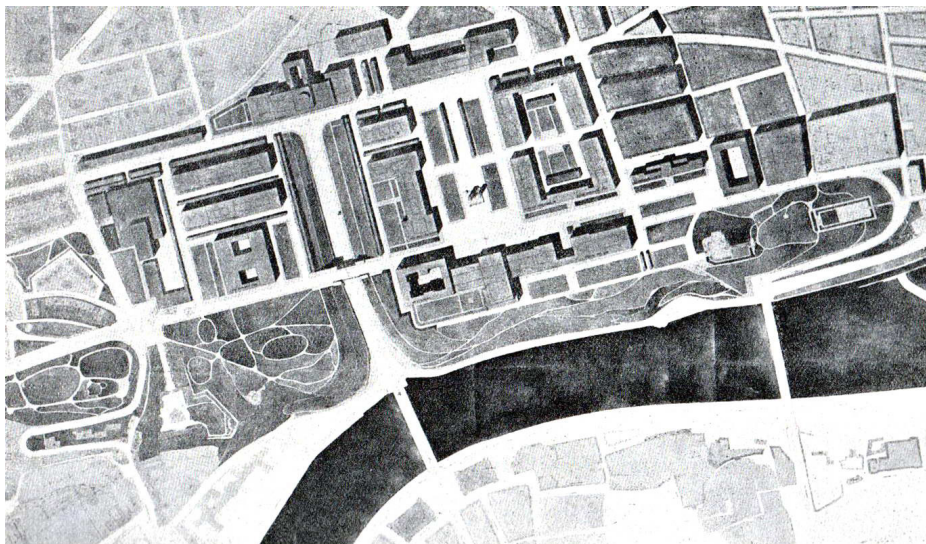
4/91 Pavel Janák, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Max Urban, Letná, *Styl* XIV, 1928-29, s. 94.

4/92 Pavel Janák, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Max Urban, Letná, *Styl* XIV, 1928-29, s. 95.

4/93 Ferdinand Fencel, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: K soutěži na zastavovací plán Letné, *Stavba* VII, 1928-29, s. 121.

projekt Ferdinanda Fencla

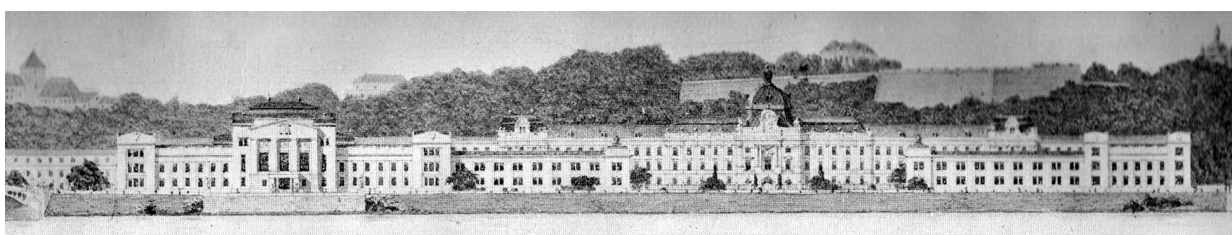
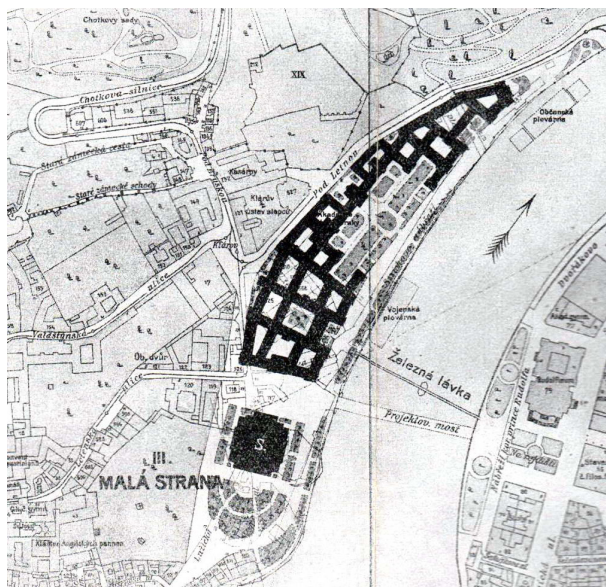
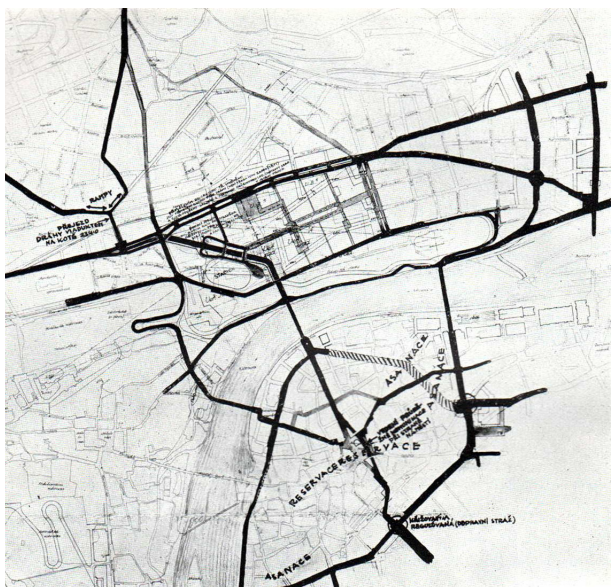
Ferdinand Fencel byl jedním z mála oceněných architektů který se vrátil k přímému spojení Starého Města a pláně, konkrétně tunelem v ose Čechova mostu. Po cca 300 metrech se pak měl tunel proměnit v otevřený průkop. Kromě toho projektoval Fencel ještě serpentiny od Štefánikova i Čechova mostu napojující se na východozápadní avenui navazující na směr Mariánských hradeb. Parlament byl v tomto případě umístěn nad Čechův most, asi 40 m od okraje stráně. Mezi zmíněnou podélnou avenui a Belcrediho třídu pak Fencel navrhl zástavbu ve dvou řadách: vpředu umístil nižší dlouhé solitérní objekty, dozadu pak devět dvacetipatrových mrakodrapů. Porota, z dnešního pohledu překvapivě, tuto ideu ocenila jako „jasnou snahu po tvarovém charakterizování tak význačné čtvrti“ a vyzdvihla rovněž úsilí o eliminaci dvorů a blokové zástavby. Podle autorova prohlášení bylo zastavění mrakodrapy koncipováno tak, aby při pohledu z Dvořákova nábřeží nebylo patrné. V jiných pohledech by nicméně do pražského panoramatu zasahovalo.



4/94 Jan Zázvorka, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Max Urban, Letná, *Styl* XIV, 1928-29, s. 96.

4/95 Jan Zázvorka, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: Max Urban, Letná, *Styl* XIV, 1928-29, s. 97.

4/96 Vojtěch Krch, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: A. Brzotický, K otázce zastavění pláně Letenské budovami veřejnými, *Architekt SIA XXVIII*, 1929, s. 96.



„Letná . park“ Vojtěcha Krcha

Návrh Vojtěcha Krcha je důkazem stále živé opoziční myšlenky průkopu a průlomů Starým Městem. Krch zůstal věren své tezi, že „bez řešení Starého města není řešení letenské pláně“, přičemž opustil zásadu izolace Starého Města a navrhl přímé dopravní spojení na ose průkop – Staroměstské náměstí – Václavské náměstí. Průkop strání pak koncipoval naopak nepřímou, v zahnutí směrem k Dejvicům. V jistém smyslu se tak vrátil k myšlence použité už v soutěži roku 1920 Bohumilem Hübschmannem.

Zástavba na pláni byla i přes označení projektu slovy „Letná . Park“ značně zahuštěná, takže na zelené plochy vyzbylo pouze území při samém jižním okraji lokality.

sněmovní budovy na malostranském nábřeží dle projektu Václava Roštlapila (před válkou, 1919, 1928)

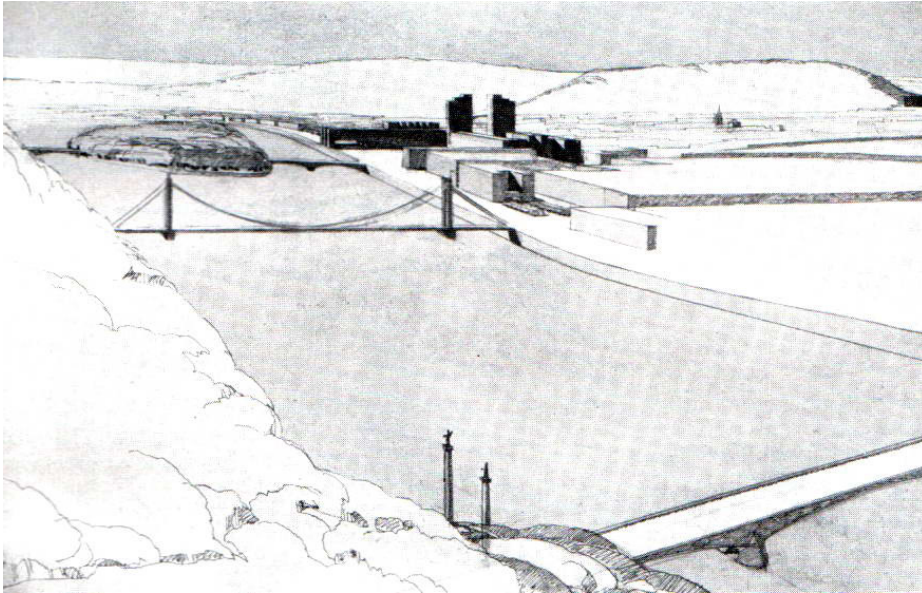
Roštlapil navrhoval rozšíření Strakovy akademie o objekty nové sněmovny a státních úřadů, které by se rozpínaly mezi Čechovým a Mánesovým mostem. Tak by byla na nábřeží vytvořena podélná skupina domů, jejichž průčelí plánoval architekt rozčlenit „malebně mezi sady vyššími risality“. Tímto krokem a skutečností, že nové objekty měly mít pouze dvě podlaží, by se dle Roštlapila docílilo zachování nerušeného pohledu na Hradčany a dokonce „rozmnožil by se tak půvab pražských nábřeží a ukončilo ladně na pravou stranu panorama hradčanské“.

Projekt byl vypracován už před válkou jako „Zemský dům“. Znovu byl otištěn v roce 1919, kdy architekt jako funkční náplň zvažoval tři ministerstva, která chtěl umístit do objektů obklopujících stávající Strakovu akademii (jejíž byl autorem). Naproti tomuto komplexu při mostě Mánesově pak navrhoval solitérní budovu sněmovny. V roce 1928 program poupravil pro potřeby vypsané soutěže na vyhledání místa pro parlament a tedy i z hlediska megalomanského programu vyžadujícího pro sněmovní úřadovny plochu 37.000 m². Vedle Strakovy akademie by tak už nestála ministerstva, nýbrž pouze velkorysý senát a naproti němu sněmovna.

4/97 Vojtěch Krch, projekt ze soutěže na zastavovací plán Letné, 1928. Foto: A. Brzotický, K otázce zastavění pláň Letenské budovami veřejnými, *Architekt SIA XXVIII*, 1929, s. 96.

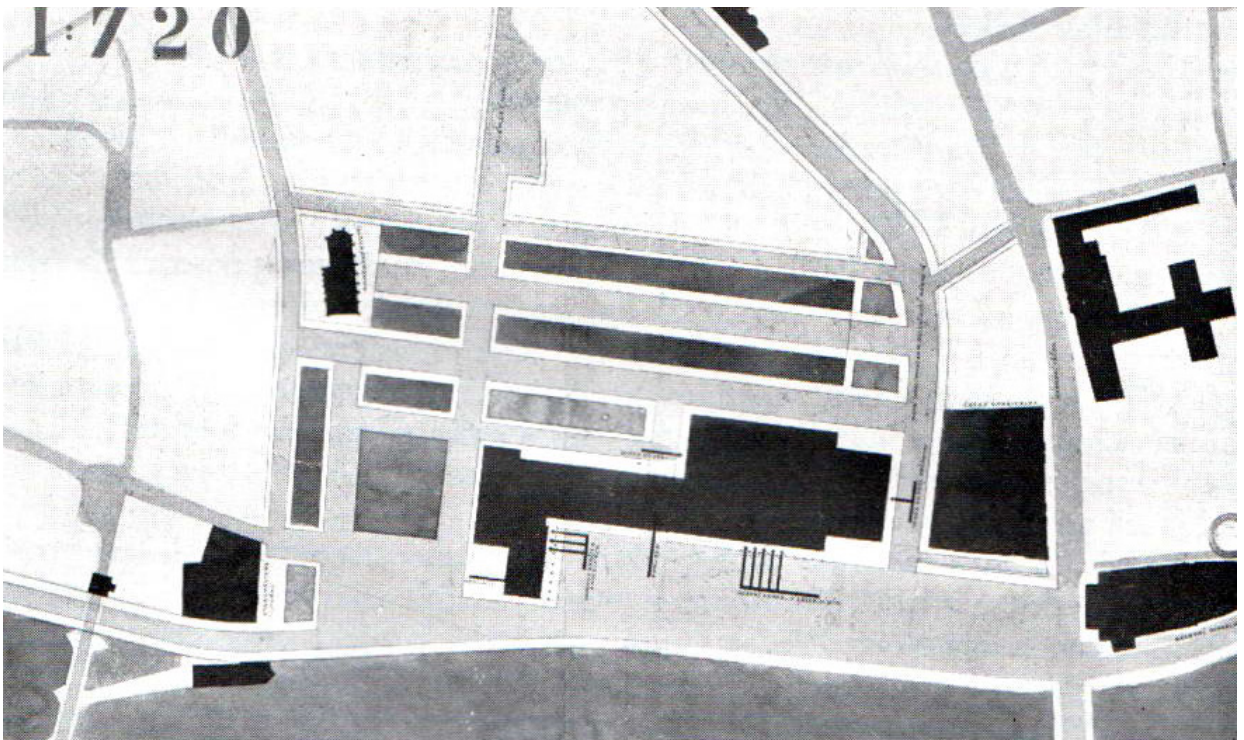
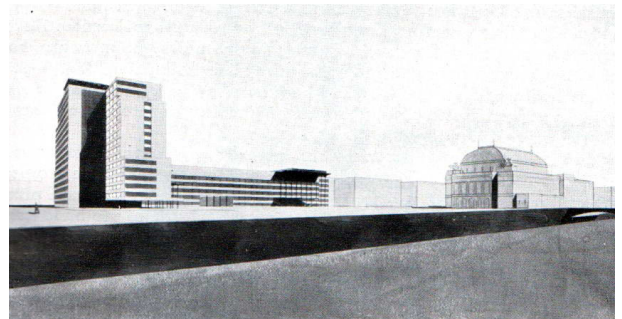
4/98 Václav Roštlapil, vize vládních budov a parlamentu na Malé Straně, 1919. Foto: Václav Roštlapil, Spojení nové sněmovny se Strakovou akademií v zemský dům, *Architektonický obzor XVIII*, 1919, t. 17-18.

4/99 Václav Roštlapil, vize vládních budov a parlamentu na Malé Straně, 1919. Foto: Václav Roštlapil, Spojení nové sněmovny se Strakovou akademií v zemský dům, *Architektonický obzor XVIII*, 1919, t. 4.



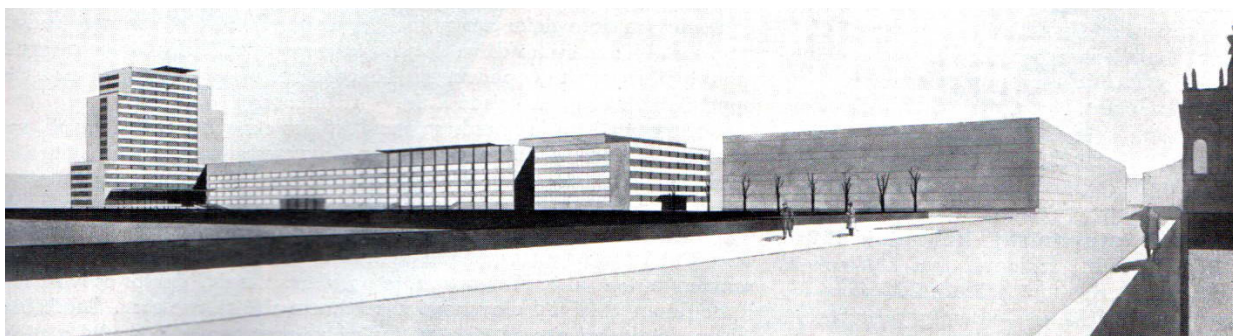
projekt Kamila Roškota

Kamil Roškot pro své národní shromáždění vybral lokalitu v blízkosti již započatých budov ministerstva železnic a zemědělství na místě bývalého nádraží Těšnov. Na řečeném území vyprojektoval velkorysé náměstí ohraničené dvěma k sobě kolmými hmotami sněmoven. Kompozici akcentoval dvěma vysokými věžemi v místě styku obou křídel budovy, čímž docílil panoramatického zvýraznění objektu a zároveň dostal požadavku vtěsnat do komplexu 37 000 m² užité plochy.



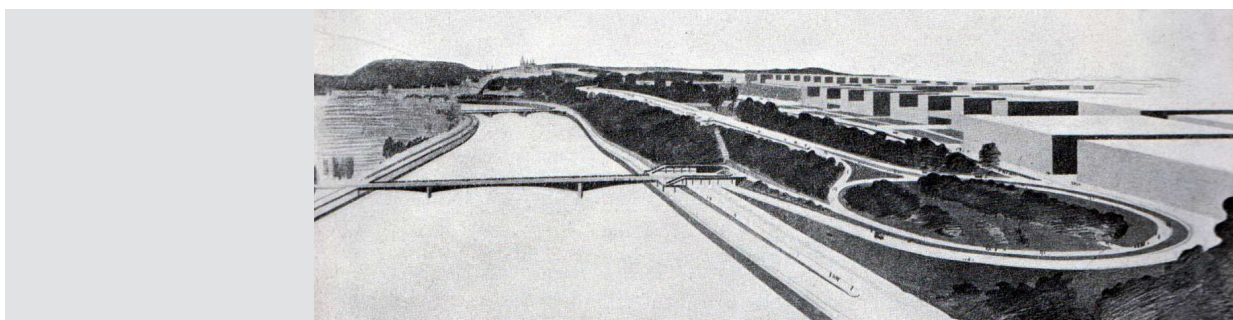
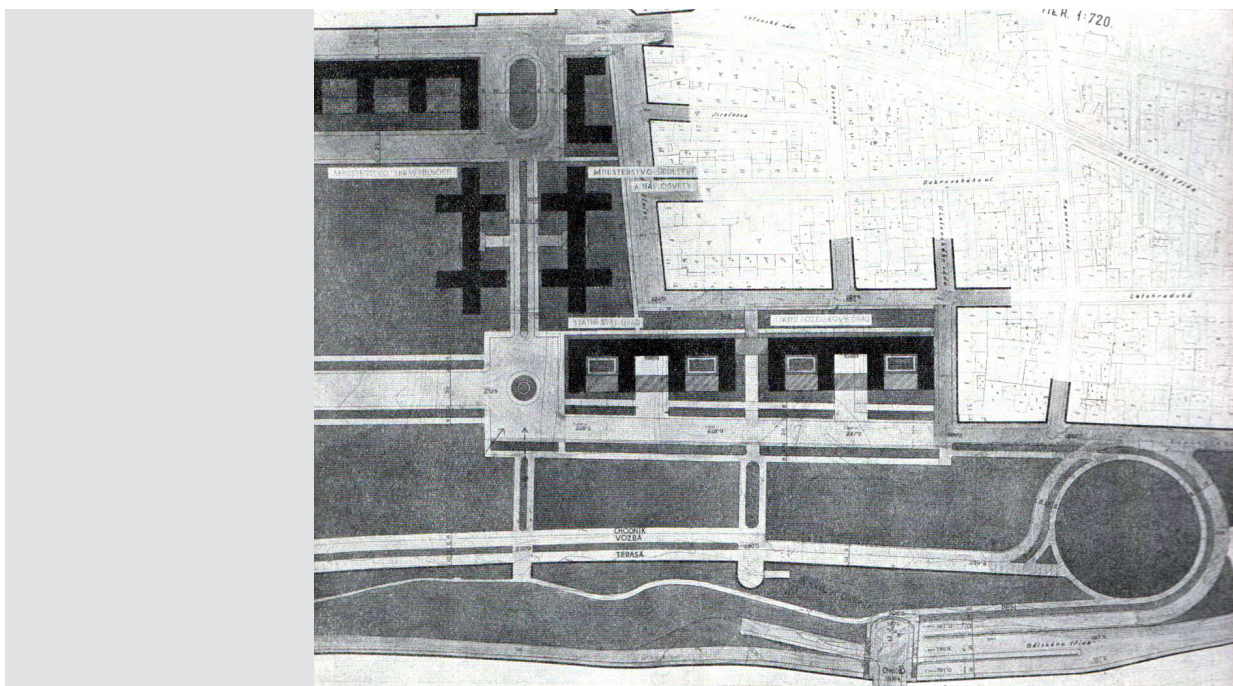
4/100 Kamil Roškot, projekt pro předmostí Hlávkova mostu ze soutěže na vyhledání místa pro parlament, 1929. Foto: Adolf Benš, K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu, *Stavitel XI*, 1930, s. 5.

4/101, 4/102 Jan Gillar, projekt „Assanace“ ze soutěže na vyhledání místa pro parlament, 1929. Foto: Adolf Benš, K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu, *Stavitel XI*, 1930, s. 9.



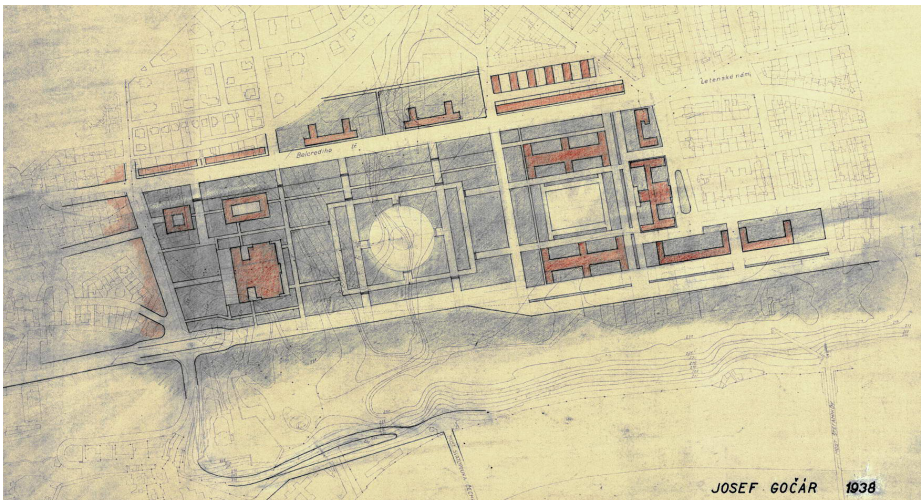
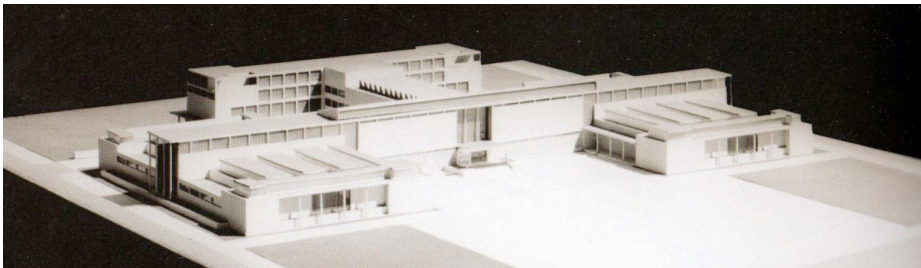
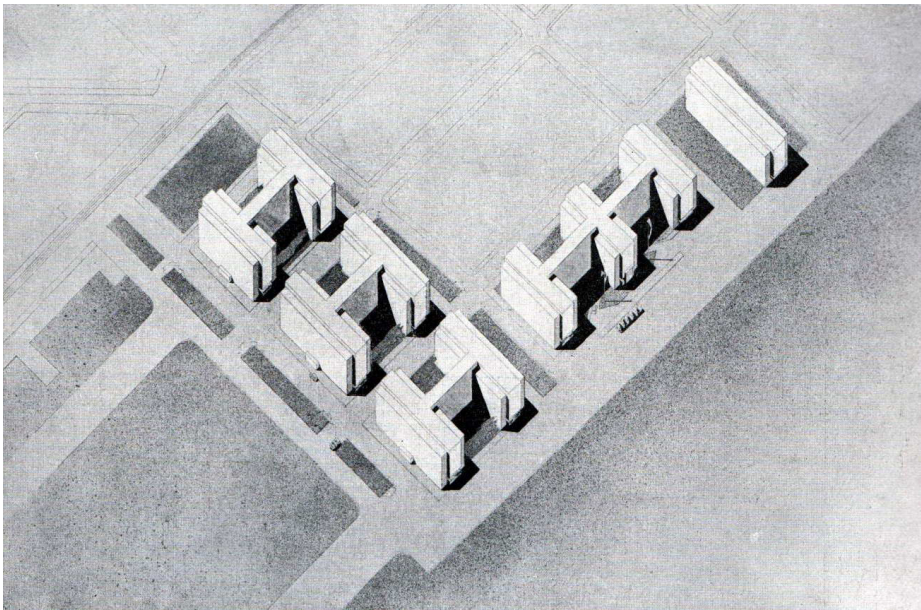
„Assanace“ Jana Gillara

Dalším návrhem, který zároveň upravoval část města byl projekt „Assanace“ Jana Gillara, jenž umístil parlament do těsné blízkosti Národního divadla na Masarykovo nábřeží. Jak naznačuje název projektu, Gillar si počínal ještě o poznání odvážněji než Roškot, neboť se rozhodl zabrat a přestavět celou velkou oblast Starého Města od Bartolomějské ulice po Anenskou, a to v hloubce cca 200 metrů od nábřeží. Jediný objekt, který plánoval zachovat, byl gotický kostel svaté Anny. Jinak by Gillarovu návrhu padla za oběť veškerá zástavba oblasti včetně Lažanského paláce a historické uliční sítě. Navrhovaná struktura území byla ortogonální s řádkovou zástavbou a budovami parlamentu situovanými při rozšířeném prostoru u nábřeží, do něhož mělo ústít také průčelí Národního divadla. Dominantou kompozice se měla stát osmnáctipatrová severní část parlamentu. I zde se tedy setkáváme s výškovým objektem, umístěným však do bezprostřední souvislosti se Starým Městem i celým nábřežním panoramatem. Překvapivě byla ve své době tato, dnes nepředstavitelná, vize mrakodrapu v blízkosti Karlova mostu a Národního divadla mnohými, byť progresivními, architekty přijata jako „velmi dobře myslitelná“. Největší problém měli recenzenti naopak s obnažením průčelí Národního divadla, které by prý těžko snášelo otevřené prostranství před sebou.



4/103 Jan Gillar, projekt „Assanace“ ze soutěže na vyhledání místa pro parlament, 1929. Foto: Adolf Benš, K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu, *Stavitel* XI, 1930, s. 9.

4/104, 4/105 Pavel Janák, soutěžní návrh na zastavění východní části Letné, 1929. Foto: *Styl* XIV, 1928-29, s. 183.



projekty Státní galerie na Letné od Josefa Gočára (od 1935)

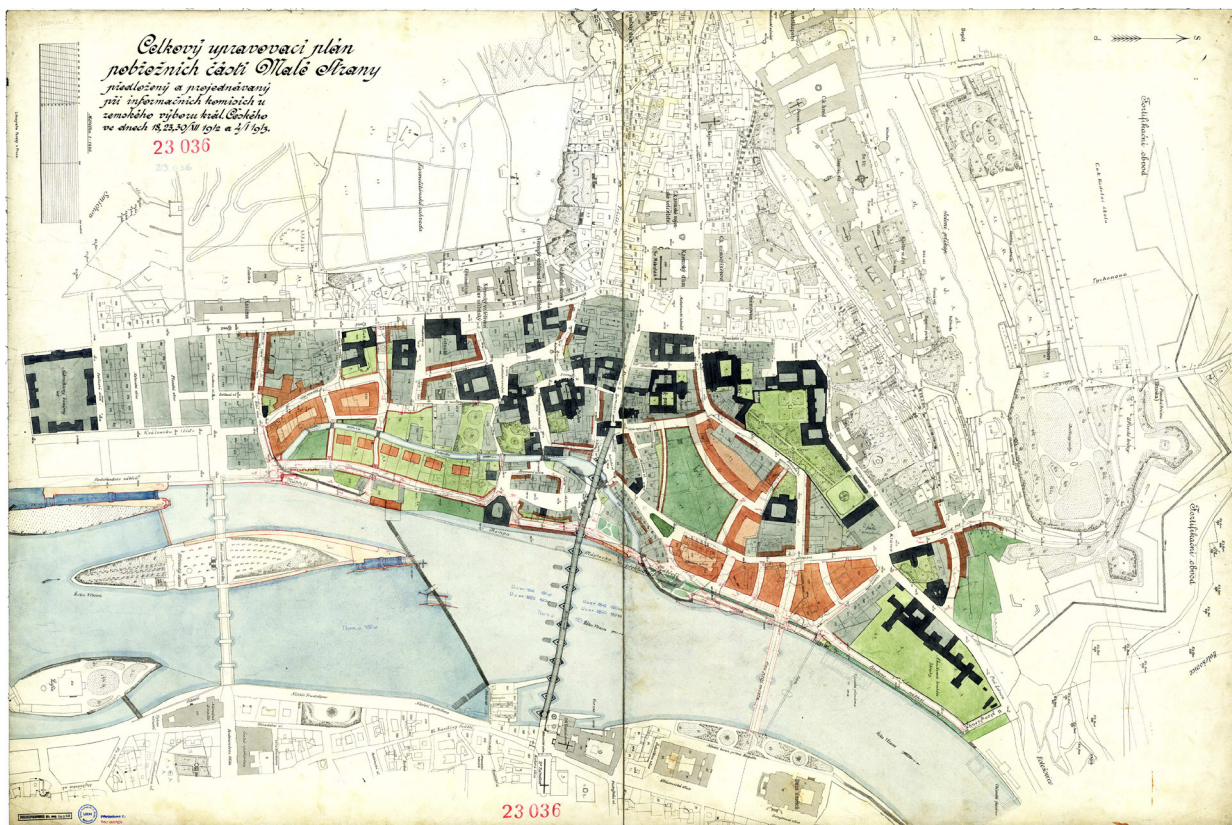
Po vypracování několika alternativ pro Kampu se Gočár od roku 1935 věnoval variantním řešením na Letnou. Jako nejvhodnější se nakonec jevila lokalita na jihozápadě pláně, při Badeniho ulici – tedy nedaleko místa, kam byla Janem Kaplickým nedávno projektována, rovněž neuskutečněná, Národní knihovna. I Gočár ve svých plánech počítal s knihovnou, neboť galerijní soubor budov měl být doplněn o objekt Ústavu T. G. Masaryka včetně presidentovy objemné bibliotéky.

V letech 1937-38 se Gočár zabýval také urbanistickým řešením celého území Letné, přičemž ponechával volné prostranství ve střední části tak, jak vyplynulo ze soutěže roku 1928. Na západní straně plochu uzavíral areál galerie a knihovny, na severu při Belcrediho třídě byly plánovány výškové objekty.

4/106 Jaromír Krejcar, soutěžní návrh na zastavění východní části Letné, 1929. Foto: Styl XIV, 1928-29, s. 185.

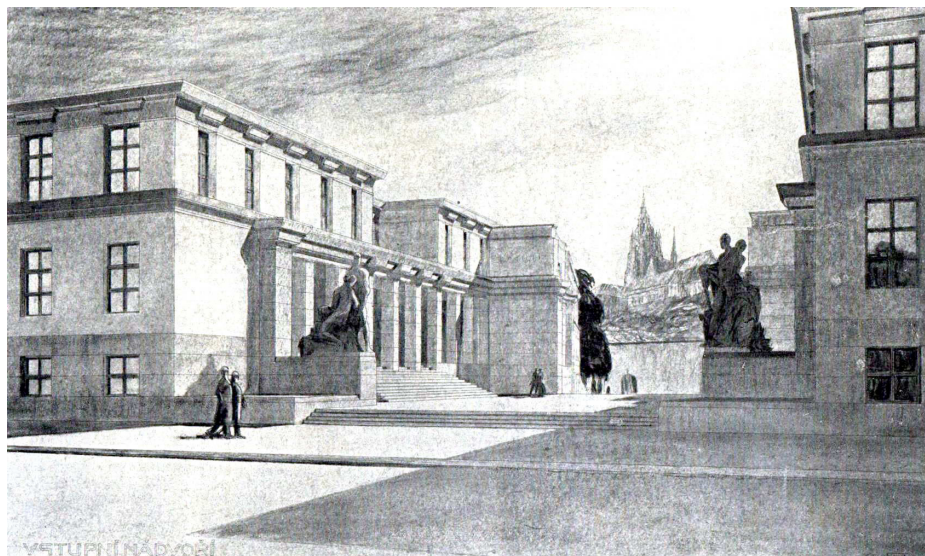
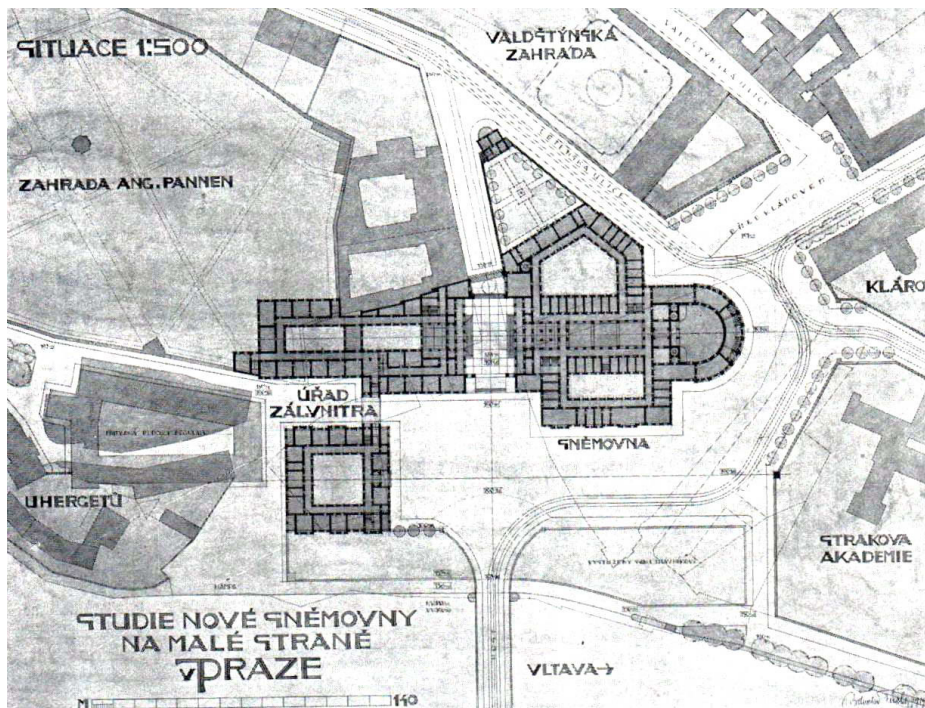
4/107 Josef Gočár, jeden z návrhů Státní galerie a Masarykovy knihovny na Letné, 1936. Foto: Jiří T. Kotalík (ed.), *Gočár*, 2010, s. 232.

4/108 Josef Gočár, jeden z návrhů regulace Letné, 1938. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001458.



4/109 Celkový upravitelny plán pobřežních částí Malé Strany, 1912. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000950.

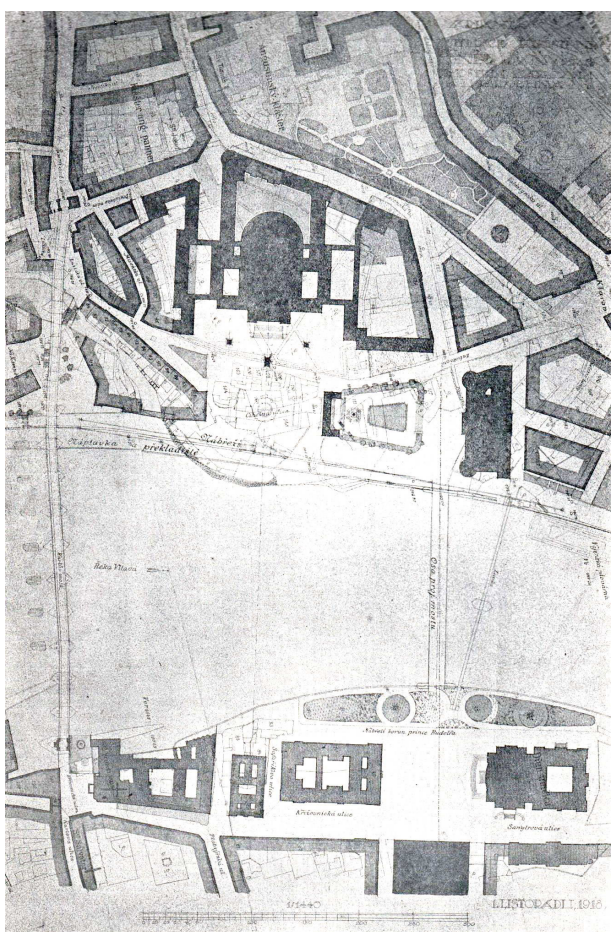
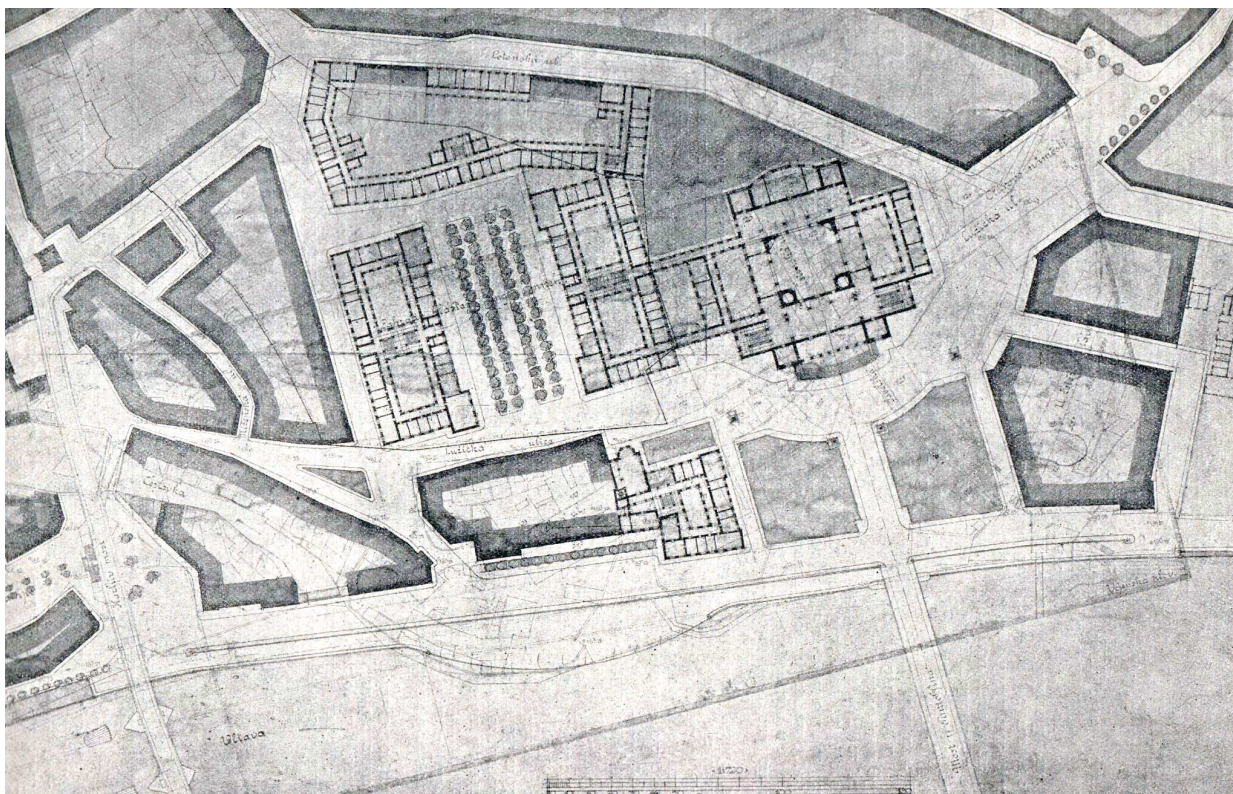
4/110 Celkový upravitelny plán pobřežních částí Malé Strany, 1913. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000951.



4/111 Bohuslav Fuchs, studie nové sněmovny na Malé Straně, 1919. Foto: *Stavitel I*, 1919-20, s.88.

4/112 Bohuslav Fuchs, studie nové sněmovny na Malé Straně, 1919. Foto: *Stavitel I*, 1919-20, s.87.

4/113 Antonín Balšánek, sněmovna proti Rudolfskému mostu – obrysově zákresy do fotografie, jedna z alternativ z let 1918-19. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor XIX*, 1920, t. 9.



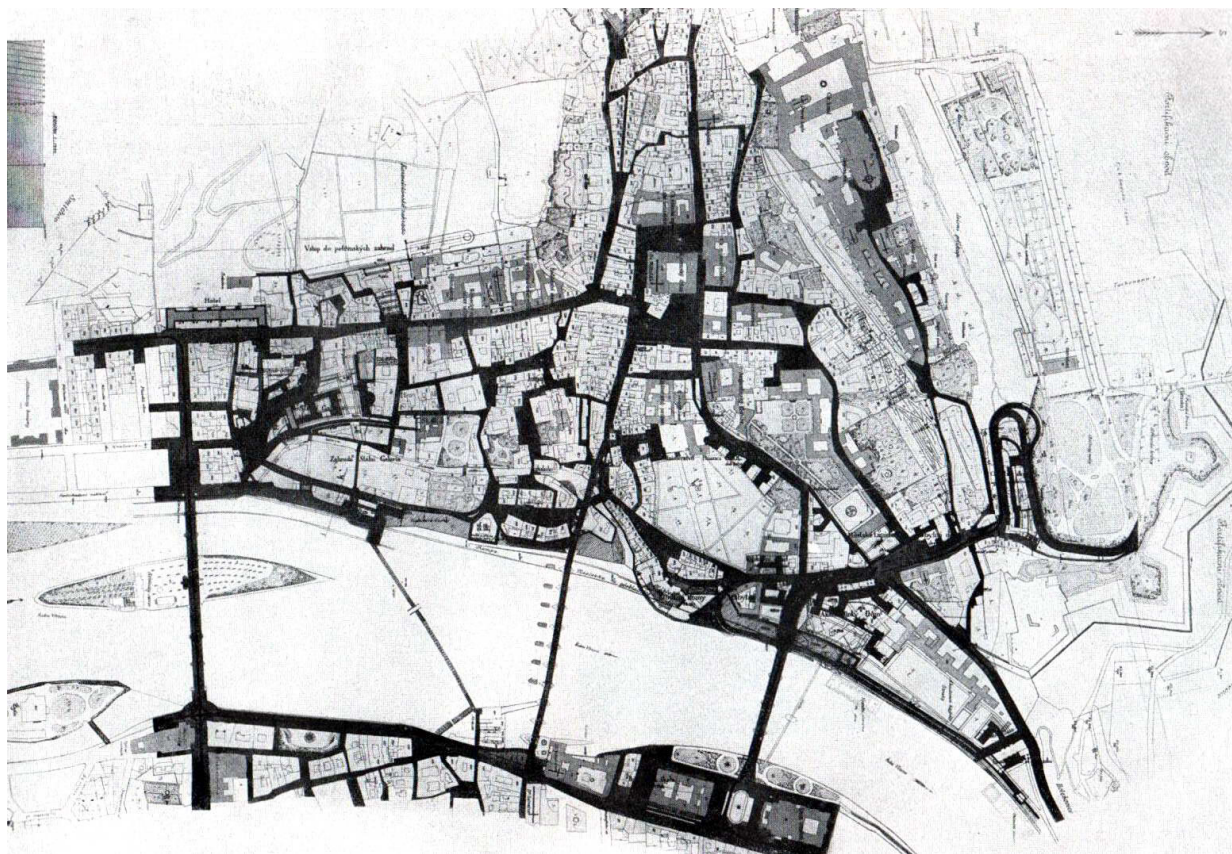
4/114 Antonín Balšánek, situace sněmovny proti Rudolfinskému mostu – alternativa I, 1918-19. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XIX, 1920, s. 14.

4/115 Antonín Balšánek, situace sněmovny proti Rudolfinskému mostu – alternativa II, 1918-19. Foto: Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze, *Architektonický obzor* XIX, 1920, s. 22.

„Břehy“ Bohuslava Fuchse, Antonína Moudrého a Josefa Štěpánka

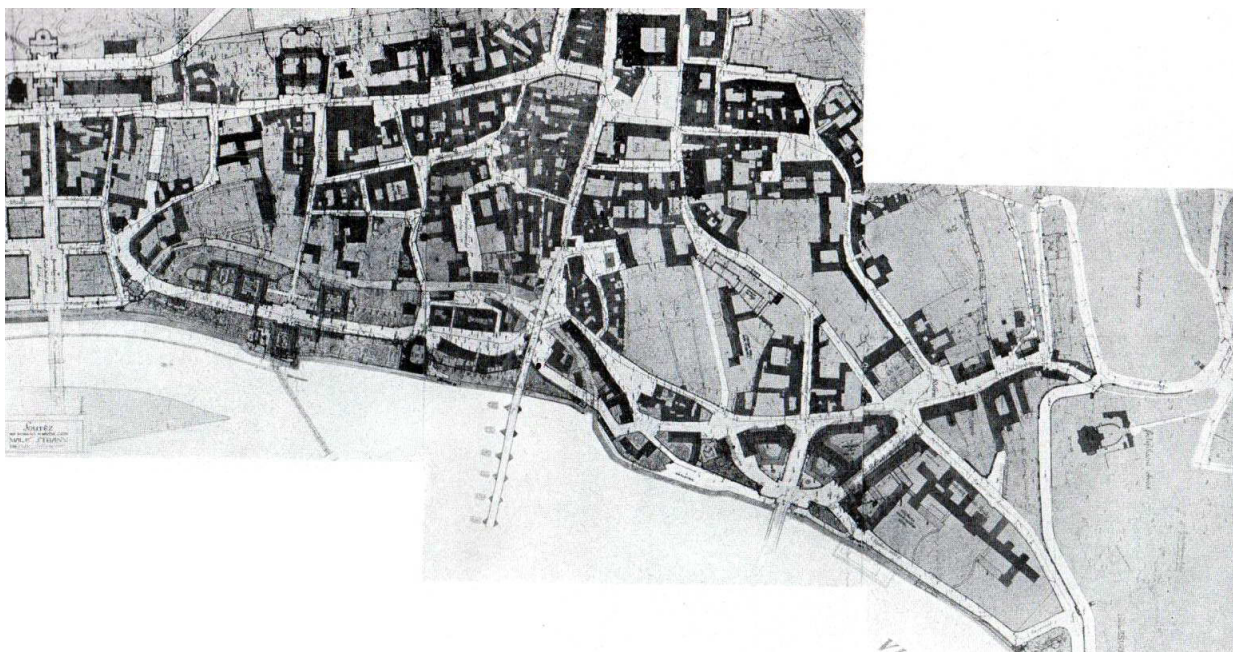
Autoři třetí cenou, tedy nejvýše, oceněného návrhu zastávali názor, že úmysly inženýrské regulace a monumentálního zastavění malostranského pobřeží patří minulosti. Rozhodli se proto jít cestou retuší a korekcí stávajícího stavu s pokud možno nenápadnými novodobými zásahy. Co se týče komunikačního řešení Malé Strany, byli architekti toho mínění, že systém Velké Prahy je na malostranských dopravních tazích téměř nezávislý. V řešeném prostoru tak plánovali rozvést pouze lehkou dopravu, přičemž ostatní frekvenci měla obsloužit pravobřežní trasa. Co se týče stavebních úprav, postupovali poměrně pietně. Projektovali dokonce snížení několika panoramaticky rušivých objektů, jako například domů Hergetových. Klárovu ponechali charakter otevřeného prostoru, jímž prochází komunikace táhlým obloukem z mostu do Letenské ulice, přičemž zastavění bylo posunuto do pozadí. Autoři se svým projektem vyslovili také k malostranské a petřínské zeleni, kterou považovali za hodnou ochrany. Zavrhlí proto projekt petřínské komunikace a naopak se zasazovali za zachování a zpřístupnění co největšího množství pobřežních i jiných zahrad - mimo jiné zahrady Anglických panen, kam odmítali umístit jakoukoli zástavbu. Rovněž programem žádanou budovu galerie umístili tak, aby bylo možné zachovat v intaktním stavu zahradu Zbrojnice. Budova měla být místo v zahradě před Čertovkou vystavěna až za vodotečí, tedy na místě Tyršova domu, přičemž její stavební hmoty měly být rozvrženy tak, aby doplnily smíchovskou zástavbu a svou kompozicí se sníženou střední částí vyzdvihly působení Michnova paláce.

Porota v případě galerie vyslovila výtku týkající se přílišné nenápadnosti a nedostatečné ucelenosti objektu, jinak ale myšlenku zachování malostranské zeleně vítala. Nejkladněji byl hodnocen zejména návrh na vstup na Petřín pomocí zelených propylajů v prodloužení dnešní Hellichovy ulice, tedy ve středu amfiteatrálního útvaru stráně. Tento krok byl ceněn natolik, že se požadavek podobného „vnesení zeleně do zástavby“ stal dokonce součástí podmínek soutěže na Petřínskou komunikaci v roce 1927.



„Prodloužený most“ Aloise Dryáka

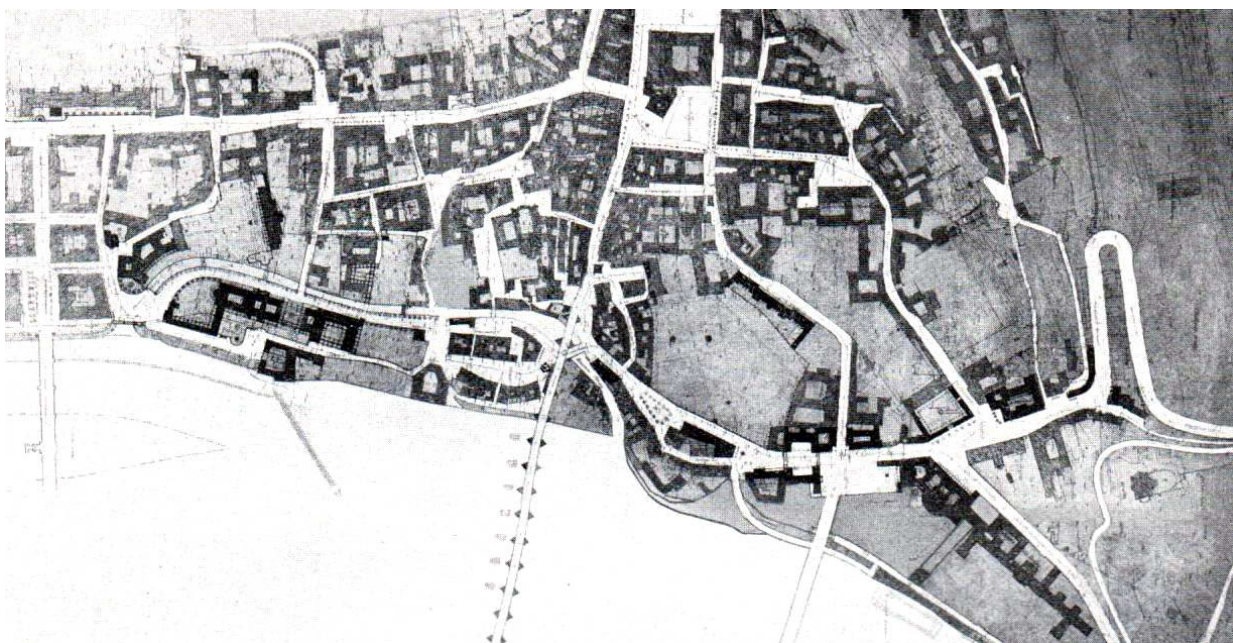
Alois Dryák, autor projektu oceněného čtvrtou cenou, kladl největší váhu na návrh Klárova, respektive předmostí Mánesova mostu, které pojal symetricky, v podobě dvou segmentů s vyššími budovami v pozadí a nízkou balustrádou v popředí. Osuvnost návrhu podporovaly také souměrné rampy sestupující po stranách mostu. Do blízkosti Klárova projektoval Dryák ještě přístavbu Strakovy akademie a výstavbu nových objektů pro ministerstvo financí do části zahrady Anglických panen. Co se týče Kampy, navrhoval Dryák do jejího středu budovu Státní galerie, dospěl však k závěru, že je třeba omezit její stavební program, aby ostrov zcela nezaplnila. Poměrně výrazným prvkem Dryákovy vize byla pobřežní komunikace jdoucí středem Kampy a dále pod Karlův most. Tuto trasu kupodivu porota přijala vcelku příznivě, nicméně vyslovila se proti symetrickému řešení Klárova, které považovala za pochybené.



4/117 Alois Dryák, projekt „Prodloužený most“ ze soutěže na úpravu pobřežní části Malé Strany, 1922. Foto: Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, *Styl IX*, 1923-24, s. 34.

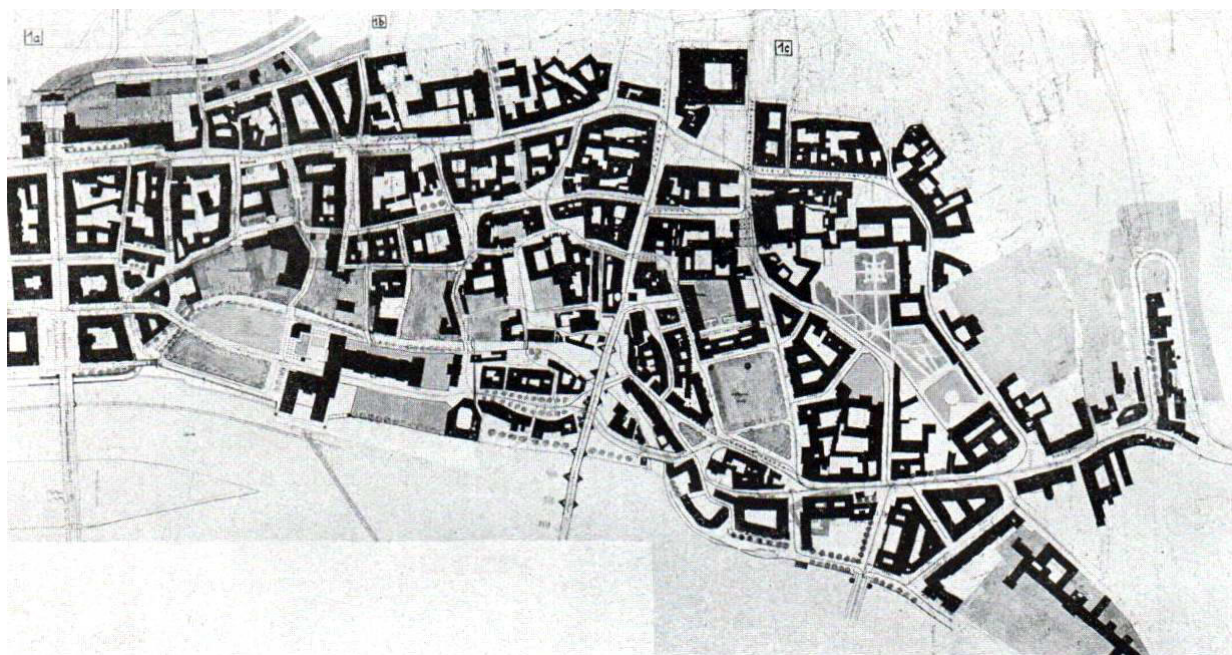
4/118 Alois Dryák, projekt „Prodloužený most“ ze soutěže na úpravu pobřežní části Malé Strany – řešení Klárova, 1922. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001107.

4/119 Karel Pecánek – František Fiala – Vladimír Wallenfels, projekt „Červený obdélník“ ze soutěže na úpravu pobřežní části Malé Strany, 1922. Foto: Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, *Styl IX*, 1923-24, s. 40.



„Červený obdélník“ Karla Pecánka, Františka Fialy a Vladimíra Wallenfelse

Čtvrtým místem v soutěži oceněný projekt se řadí k návrhům posouvajícím předmostí Mánesova mostu včetně zástavby o něco dál od břehu. Nábřeží na Klárově tak zůstávalo otevřené a zelené, čímž mělo přispět k vytvoření souvislého pobřežního pásu zeleně podél Malé Strany. Citlivý přístup autorů k vegetaci dokazovalo také jejich pojetí malostranských zahrad, které zůstaly nezastavěné a ostatně také pavilonová kompozice Státní galerie, jež umožnila zachovat i značnou část zelené Kamy. Co se komunikačního řešení týče, navrhoval projekt novou severojižní trasu navazující na ulici Zborovskou a pokračující po pravém břehu Čertovky pod Karlův most. Jinak byl ale stav Malé Strany poměrně dost šetřen a kvůli ohledům panoramatickým architekti navrhli i snížení několika objektů včetně Hergetova domu. Také nová zástavba byla dle autorů projektována tak, aby „nepřesahovala poměry stávající“. Porota nicméně na to konto přiznala obavu, že přílišným výškovým usměrňováním se objemy projeví jiným směrem – rozšířením báze Hradčan, což by ve výsledku působilo rovněž rušivě.



„Mánes“ Františka Lehmana

Lehmann, jehož návrh byl zakoupen, se řídil směrnicí „šetřiti pokud možno starých částí, vybudovati zcela moderně nové části a nehledati kompromisu mezi středověkou a novověkou stavbou“. Výsledkem byla poněkud nepřehledná změť. Co se týče komunikací, vedl autor novou podélnou trasu přes Kampu a pod Karlovým mostem, další spojky a průrazy však zakreslil i do zahrady Anglických panen, jež by se tak stala zcela rozparcelovanou. Příliš citlivě si architekt nepočínal ani pod Petřínem a na Klárově, který plánoval velmi hustě zastavět a nebránil se ani vyšším budovám. Galerii umístil Lehmann na Kampu, přičemž z důvodu přílišného objemu, podobně jako Dryák, omezil její stavební program. K situaci galerie se porota vyjádřila příznivě, celkově však projektu vytýkala přesycenost zbytečnými komunikacemi, hustotu zástavby v rámci zelených ploch a rovněž Lehmannovo vedení petřínské komunikace bylo podrobena kritice.



4/120 František Lehmann, projekt „Mánes“ ze soutěže na úpravu pobřežní části Malé Strany, 1922. Foto: Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, *Styl IX*, 1923-24, s. 38.

4/121 Miloš Vaněček, projekt „Staré Praze“ ze soutěže na úpravu pobřežní části Malé Strany – řešení Klárově, 1922. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001108.

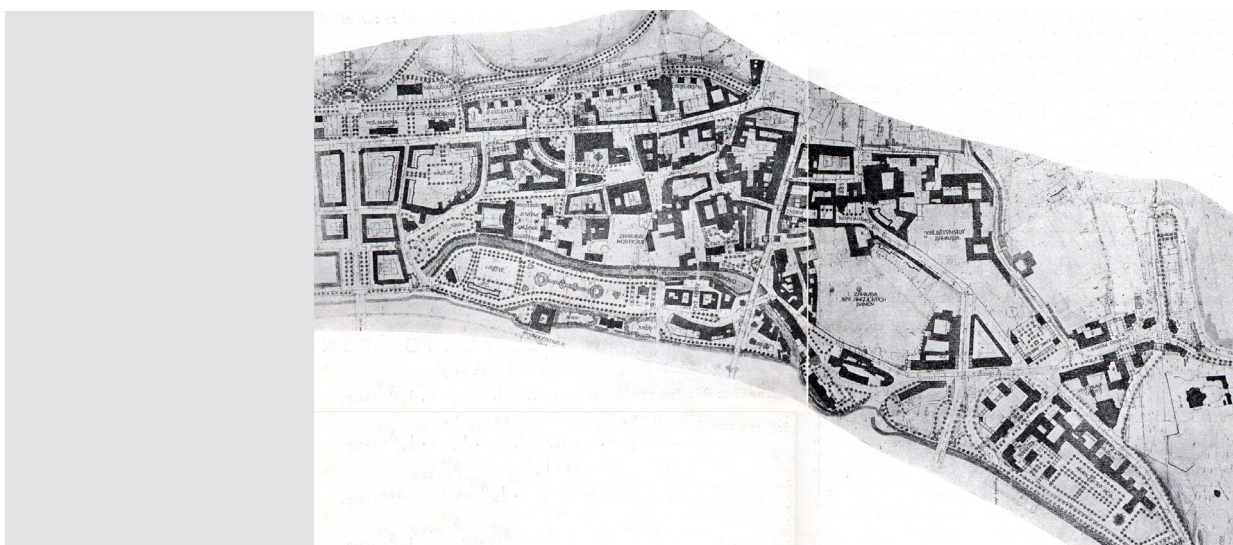


„Staré Praze“ Miloše Vaněčka

Miloš Vaněček se ve své regulaci soustředil zejména na oblast Klárova, jejíž vyřešení považoval za nadmíru důležité. Při vyústění Mánesova mostu projektoval „komunikační náměstí“, které podobně jako například Alois Dryák pojal symetricky s konkávně vykouslým blokem v čele. Více než zástavbě se však autor věnoval otázce komunikační. Z náměstí vedl dvě poměrně široké trasy, pravou za Klárův ústav a dvěma serpentinami až k Bílkově vile, levou pak na Malostranské náměstí. Těmito komunikacemi zamýšlel vytvořit nejen lokální spojkou, ale zároveň průběžné spojení Letné a Dejvic se Smíchovem. Kromě těchto cest plánoval vystavět pobřežní komunikaci po Kampě, dle soutěžních podmínek určenu pouze pro lehkou dopravu. Na Kampu situoval rovněž galerii, opět v poměrně výrazném symetrickém uspořádání.

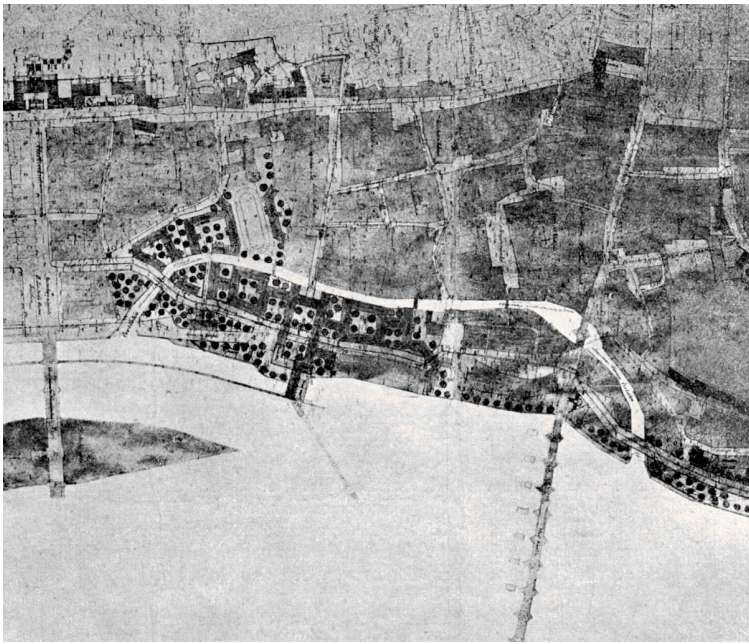
„Modrý trojúhelník“ Karla Polívky a Václava J. Prokopa

Autoři návrhu se značkou modrého trojúhelníku vycházeli z představy, že by si Malá Strana měla zachovat svůj středověký charakter, který nejsilněji vnímali v odedávné návaznosti zastavěného území na řeku pomocí zahrad, jež skýtaly jakousi živoucí hráz proti zátopám. Tento obraz chtěli Polívka s Prokopem uchránit i pro dvacáté století a z toho důvodu upustili jak od programem požadované pobřežní komunikace, tak od zástavby Kamy nebo Klárova. Obě řečená území upravili pouze sadově a žádané stavební objekty odsunuli mimo zelený pobřežní pás. Totéž udělali se severojižní trasou, kterou posunuli více na západ, tedy dovnitř malostranské zástavby. Za tím účelem projektovali značné změny v uliční struktuře a nevyhnuli se ani demolicím a průřazům. Myšlenkou v tomto případě bylo vyvážit zásahy do městské zástavby otevřením průběžného pásu zeleně podél Vltavy.



4/122 Miloš Vaněček, projekt „Staré Praze“ ze soutěže na úpravu pobřežní části Malé Strany, 1922. Foto: Soutěž na úpravu pobřežní části Malé Strany, *Architekt SIA XXII*, 1923, s. 44-45.

4/123 Karel Polívka – Václav J. Prokop, projekt „Modrý trojúhelník“ ze soutěže na úpravu pobřežní části Malé Strany, 1922. Foto: Soutěž na úpravu pobřežní části Malé Strany, *Architekt SIA XXII*, 1923, s. 40-41.



„Nové i staré“ Josefa Chochola

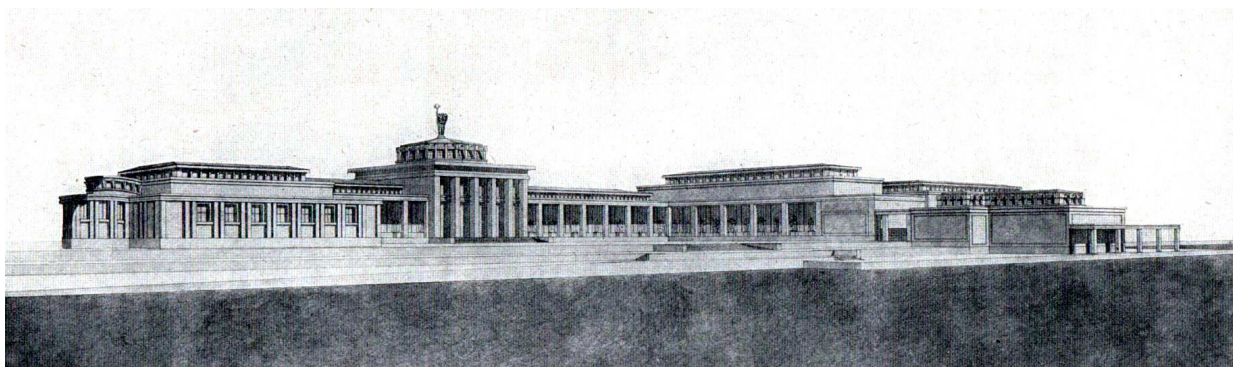
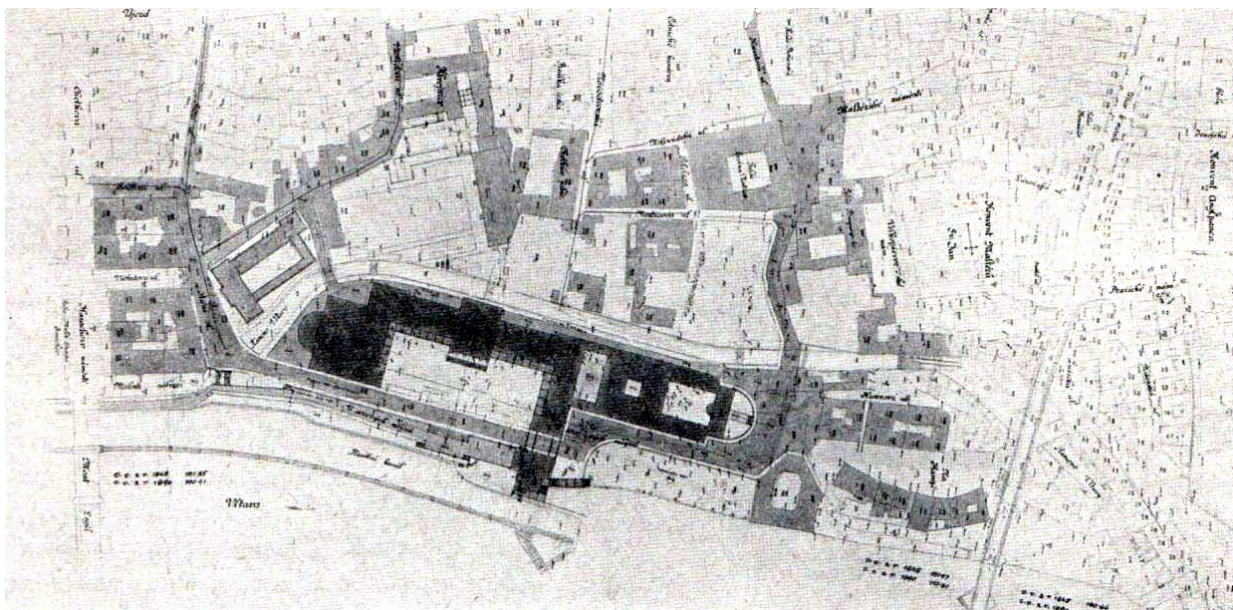
Josef Chochol plánoval novou severojižní komunikaci, jež měla vést po Kampě, pod Karlovým mostem a na Klárov. Na Kampě projektoval architekt komplex nízkých budov pro galerii. Pobřežní část nechal relativně volnou, avšak pás za novou komunikací zastavěl poměrně hustě. Nová zástavba byla projektována i na Mánesovo předmostí, jako rozšíření Strakovy akademie.

„Z 17“ Vlastislava Hofmana

Hofman poměrně hustě a honosně zastavěl Kampu (objekty Státní galerie), Nostickou zahradu (budova archivu) i Klárov. Zde projektoval dvě nástupní rampy na most, z nichž pravou napojil na Chotkovu serpentinu a levou mířil přes zahradu Anglických panen (s novými objekty ministerstva financí) na Malostranské náměstí. Další komunikaci plánoval vést po Kampě.

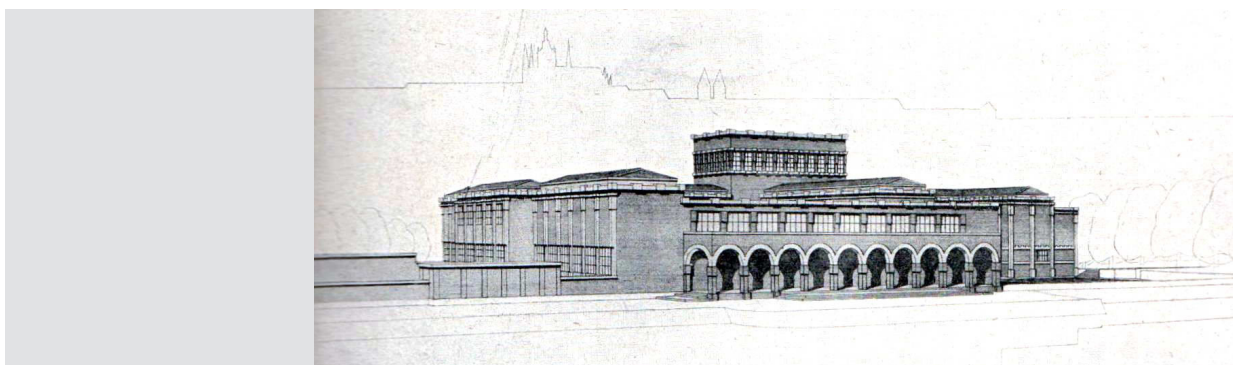
4/124 Josef Chochol, projekt „Nové i staré“ ze soutěže na úpravu pobřežní části Malé Strany, 1922. Foto: Soutěž na úpravu pobřežní části Malé Strany, *Architekt SIA XXII*, 1923, s. 36-37.

4/125 Vlastislav Hofman, projekt „Z 17“ ze soutěže na úpravu pobřežní části Malé Strany, 1922. Foto: Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, *Styl IX*, 1923-24, s. 36.



„Brandl“ Josefa Gočára

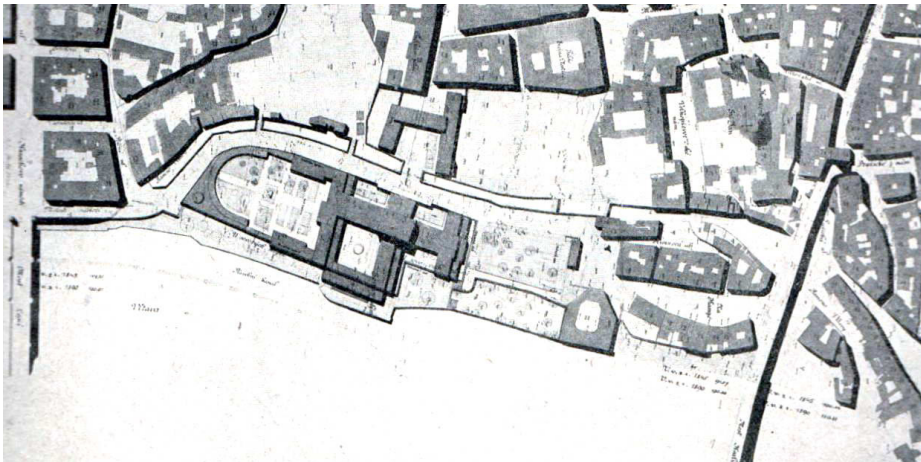
Vůdčí myšlenkou projektu bylo, dle Gočárových slov, seskupit jednotlivé provozy galerie v monumentální celek doplňující panorama Malé Strany. Prakticky toho architekt plánoval docílit odsunutím střední části objektu co nejvíce na západ k Čertovce. Přidáním pavilonů po stranách centrálního úseku pak mělo vzniknout galerijní náměstí. Koncepce počítala se zbořením Odkolkových (Sovových) mlýnů a s vystavěním pavilonu pro spolkové výstavy na jejich místě. Co se týče komunikací na Kampě, plánoval Gočár ponechat původní pobřežní cestu s řadou stromů a podél ní chtěl vést silnici pro lehkou dopravu o šířce 14 metrů. Na tuto trasu také převáděl širokým schodištěm pěší frekvenci z nábřeží u mostu Legií. Kvůli povodním navrhoval Gočár zvýšit přízemí galerie o půl metru nad hladinu nejvyšší velké vody z roku 1845. Zvednutí úrovně podlahy pak využil k vyprojektování velkolepého vstupu do objektu – širokého schodiště ze středu galerijního náměstí.



4/126 Josef Gočár, projekt „Brandl“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923. Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl* X, 1924-25, s. 41.

4/127 Josef Gočár, projekt „Brandl“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923. Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl* X, 1924-25, s. 23.

4/128 Pavel Janák, projekt „K“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923. Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl* X, 1924-25, s. 27.

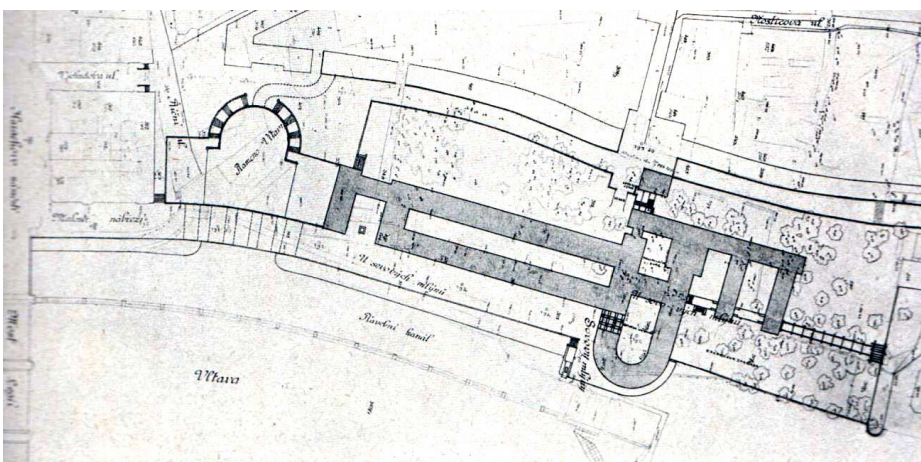


„K“ Pavla Janáka

Pavel Janák vycházel z přesvědčení, že vzhledem k exponované poloze galerie v rámci Malé Strany, je nutné se v utváření nových kompozic řídit zvláštními místními podmínkami. Především byl přesvědčen o tom, že výsledná struktura nesmí mít pravidelný či symetrický rozvrh, neboť pro Malou Stranu i Hradčany „v dějinách je příznačno, že nikde v jejich obvodě nevznikly ovládající budovy dokonalé symetrie“. Tento zákon Malé Strany podle Janáka zakládá její malebnost a musí být dodržen i všemi novotvary. Architekt proto vědomě dal svému projektu galerie volný, symetrií nevázaný rozvrh a půdorys založený v několika případech i na kosých úhlech, „které z prostorových směrnic Malostranských vyplývají“. Zdráhal se užít podélný tvar budovy rovnoběžné s řekou, který by „ucpal“ pohled na nábřeží a naopak ve svém projektu komponoval hmotu galerie do více křídel, aby docílil rozčlenění a diversity. Výrazným exteriérovým prvkem objektu byla loggie a terasa obrácená k Vltavě. Co se týče regulace okolního území a dopravy, zachovával Janák stávající pěší stezku kolem Odkolkova sadu, kterou částečně vedl v loggii pod galerijní budovou. Odlehčující komunikaci pro lehkou vozbu a elektrickou dráhu pak projektoval na západní břeh Kampy, tedy podél Čertovky.

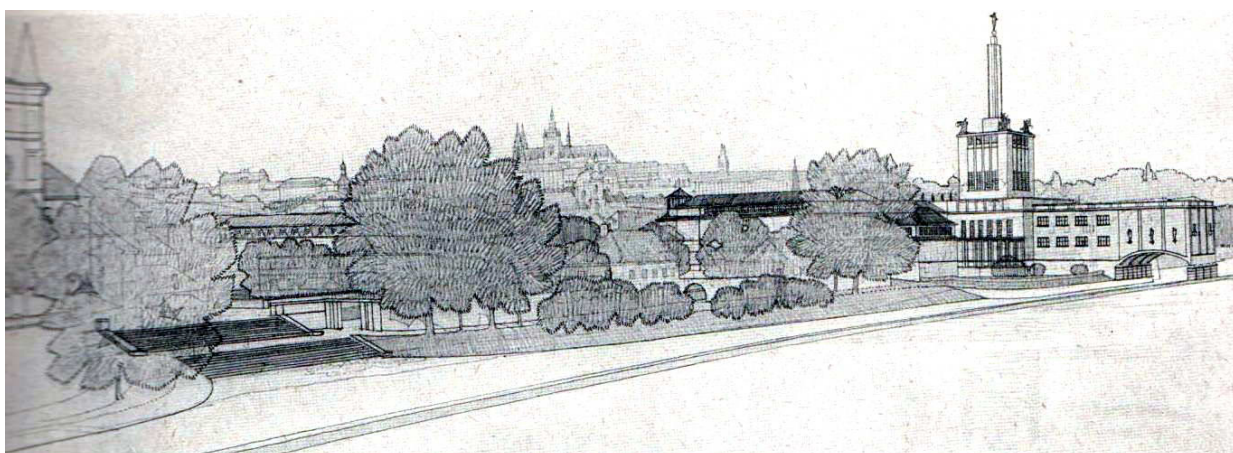
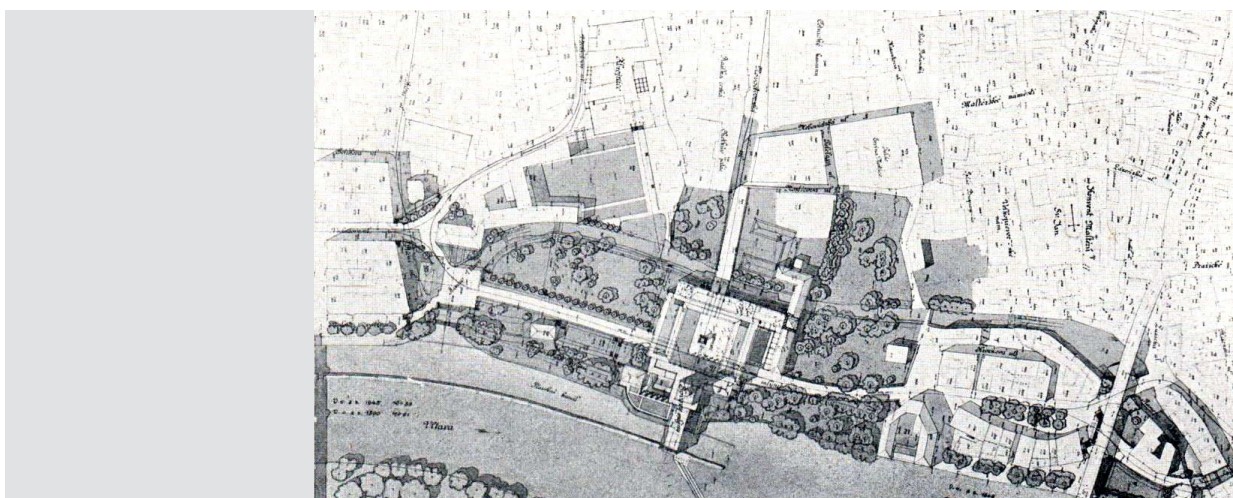
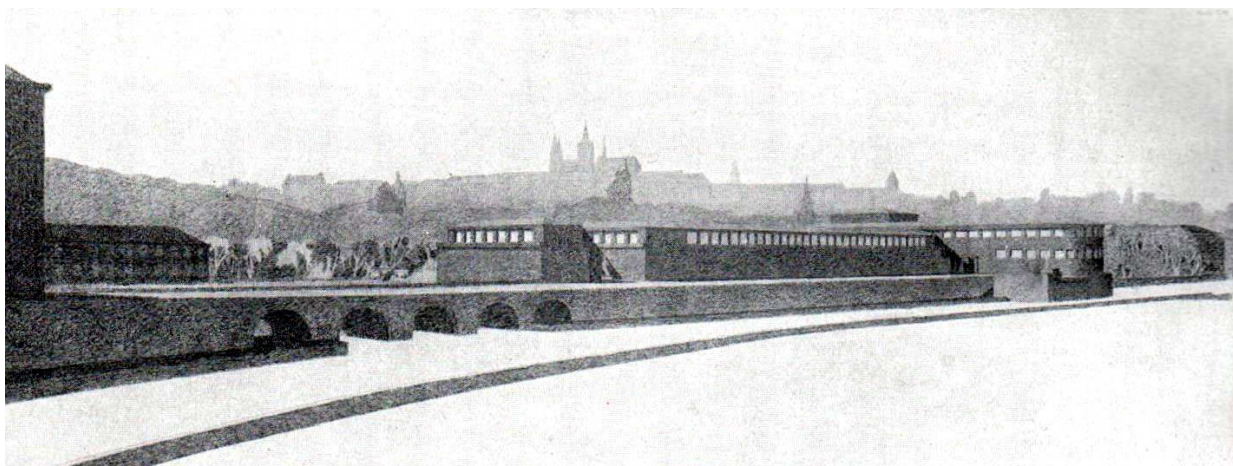
„L“ Kamila Roškota

Projekt Kamila Roškota se na rozdíl od Janákova návrhu, střežícího se dlouhých homogenních objektů, nesnažil vcítit do tradice malostranské zástavby, nýbrž chtěl přispět novodobým elementem. Tím měla být právě jednoduchá a střízlivá architektura galerie coby sokl, z něhož vystupují Hradčany. Od zástavby při mostě Legií plánoval architekt oddělit Kampu s galerií prostřednictvím zálivu vzniklého rozšířením ramene Čertovky. Tato vodní plocha měla být ve směru od jihu k severu překlenuta pěti oblouky pokračujícími na Kampě ve formě vyvýšeného nábřeží před galerií, čímž by došlo k dalšímu zvýraznění podélného charakteru nového komplexu. Vysoká nábřežní zeď měla zároveň skýtat ochranu před povodněmi. Odlehčující komunikaci pak autor plánoval vést na západě řešeného území - ulicí Všehrdovou a podél Čertovky.



4/129 Pavel Janák, projekt „K“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923. Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl X*, 1924-25, s. 27.

4/130 Kamil Roškot, projekt „L“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923. Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl X*, 1924-25, s. 29.



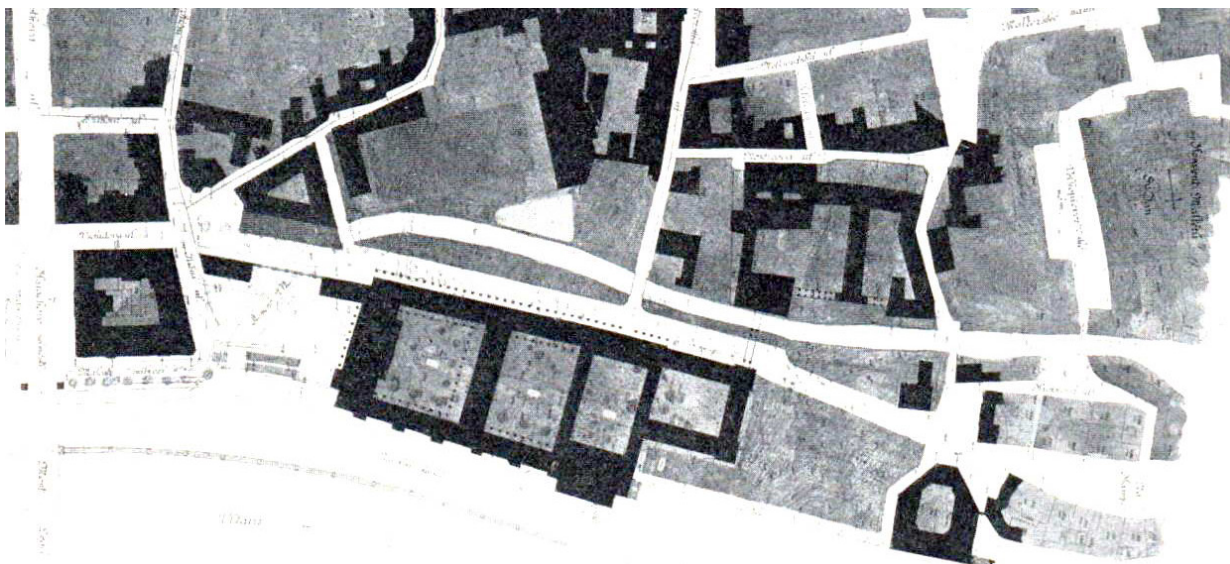
„Stá prvá“ Bohumila Hübschmanna

Bezpochyby nejpřekvapivější projekt soutěže předložil Bohumil Hübschmann, zvláště ve srovnání se svými předchozími názory a filipikami proti monumentálním zásahům do malostranského pobřeží. V soutěži roku 1923 představil Hübschmann projekt poměrně dominantního objektu výrazným věžovým prvkem. Dispozičně měla být budova tvořena několika křídly obracejícími se do vnitřního nádvoří. K Vltavě se pak celá nízká rozložitá skupina měla otáčet zahradou. S komunikační otázkou si architekt poradil návrhem nové odlehčující trasy od ulice Všehrdovy přes Kampu a průjezdy skrz samotnou budovu galerie. Nejkladněji byla porotou hodnocena regulační část projektu, totiž cílevědomá snaha zachovat na Kampě co možná nejvíce souvislých parkových ploch.

4/131 Kamil Roškot, projekt „L“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923. Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl X*, 1924-25, s. 29.

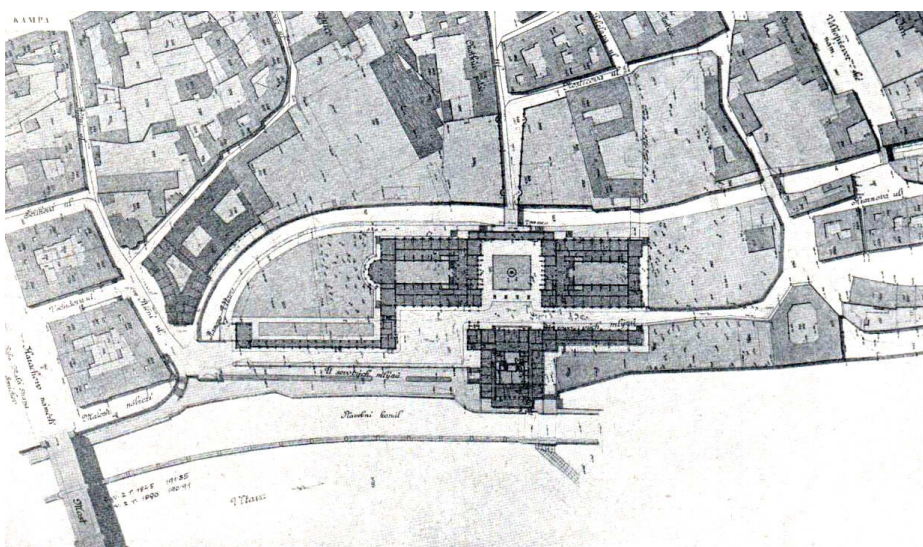
4/132 Bohumil Hübschmann, projekt „Stá prvá“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923. Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl X*, 1924-25, s. 30.

4/133 Bohumil Hübschmann, projekt „Stá prvá“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923. Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl X*, 1924-25, s. 31.



„Podnož Hradčan“ Otakara Novotného

Návrh Otakara Novotného postavil galerii, na rozdíl od většiny ostatních projektů, až na samý břeh Vltavy. Architekt byl přesvědčen, že objekt má právo na vnější reprezentaci a není jej třeba schovávat za zeleň malostranských zahrad. Předsunutím budovy k vodní hladině získal jednak efekt zrcadlení ve vodě a jednak učinil zadost své představě o „formové ozvěně Hradčan u Vltavy“. Uvolněná západní část Kamy Novotnému také umožnila vést tudy odlehčující komunikaci. Stejně jako Hübschmann, prodloužil i Novotný na Kampu ulici Novodvorskou (dnes Hellichova), aby se zde, těsně za Čertovkou, napojila na nový severojižní tah. Co se týče samotné budovy galerie, měla být seskupena kolem čtyř velkých dvorů a hlavní vstup do objektu měl vést z nového náměstí při jižním konci Kamy.



„Kampa“ Aloise Kubíčka, Aloise Mezery a Karla Pecánka

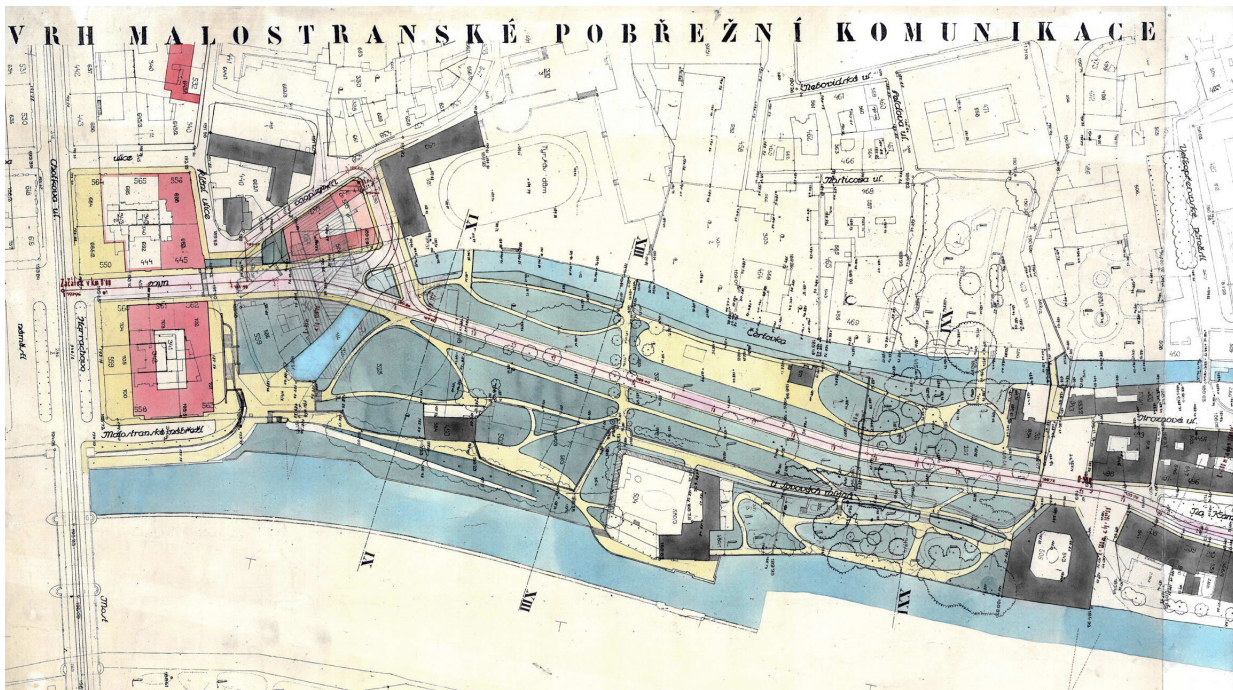
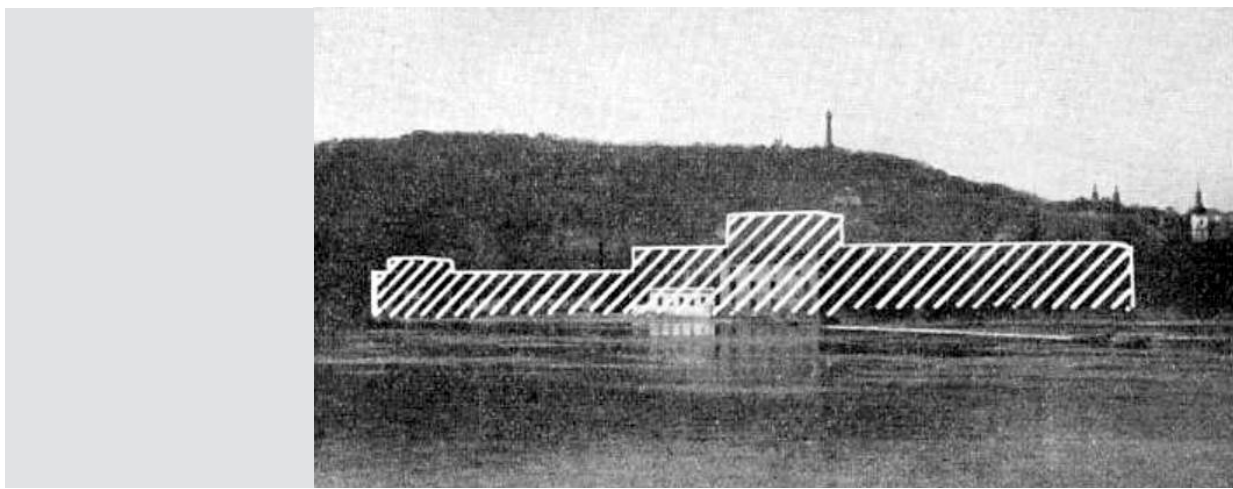
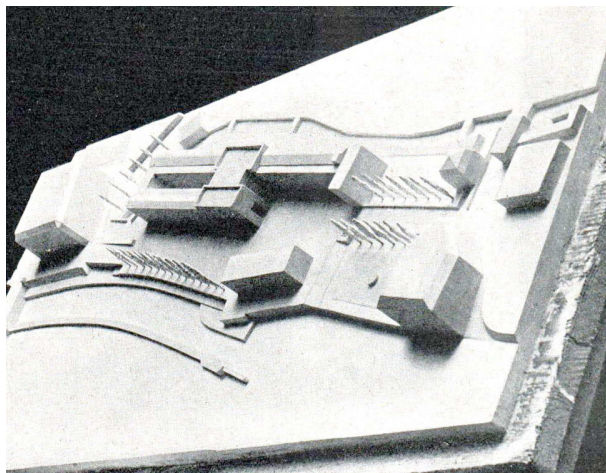
V průvodní zprávě autoři projektu uvedli, že než dospěli k finálnímu návrhu, provedli grafické studie tří různých řešení: jedné centrální budovy, pavilonového systému a komplexu tří budov. Z dílčích výsledků pak usoudili, že pro prostředí Malé Strany je nejvýhodnější varianta tří objektů, na kterou se dále soustředili. Kompozici řešili osově na ulici Novodvorskou, kterou stejně jako Hübschmann prodloužili do galerijního nádvoří. Objekt tvořící ukončení osy projektovali pánové na místě Odkolkova mlýna, další dvě stavby pak umístili symetricky po obou stranách dvora. Kompozice tří budov ovlivnila také vedení nové komunikace, která se nejprve táhla podél Vltavy a pak přecházela kolem čelního objektu galerie do nádvoří a odtud dál na sever na náměstí na Kampě.

4/134 Otakar Novotný, projekt „Podnož Hradčan“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923. Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl X*, 1924-25, s. 32.

4/135 Alois Kubíček – Alois Mezera – Karel Pecánek, projekt „Kampa“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923. Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl X*, 1924-25, s. 34.

„Listopad 23“ Vladimíra Bolecha

Projekt se řadil k návrhům, které šly cestou doplnění panoramatu o poměrně nízký horizontálně řešený objekt galerie. Aby bylo docíleno hlubšího prostorového dojmu, proponoval architekt na Kampu kromě galerijního provozu také objekt veřejné knihovny, který umístil jako solitér do popředí k vltavskému jezu – na místo Odkolkových mlýnů. Nová komunikace byla vedena přední částí Kampy skrze předprostor galerie.

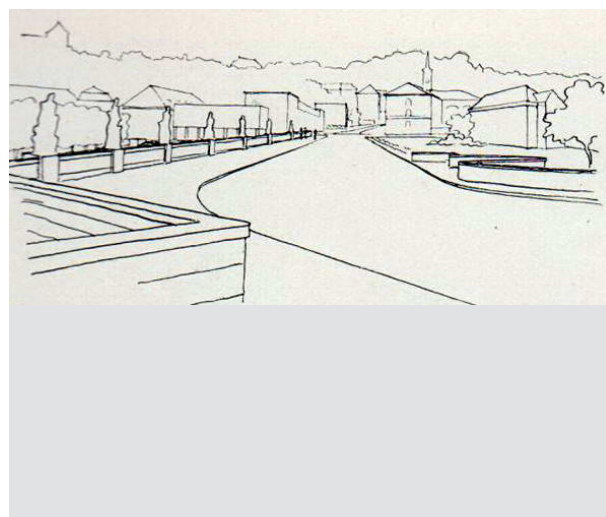
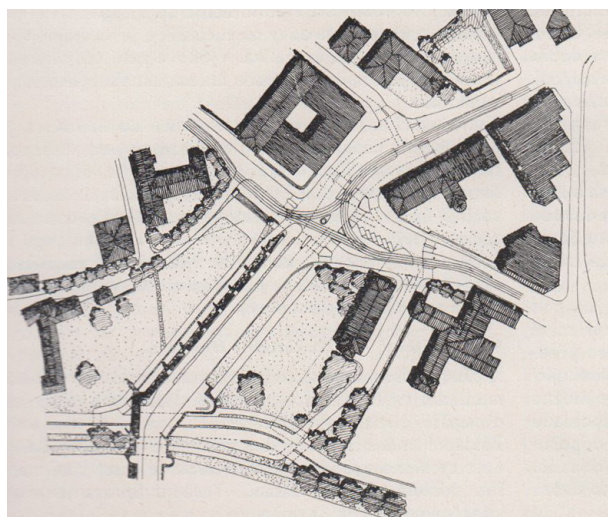
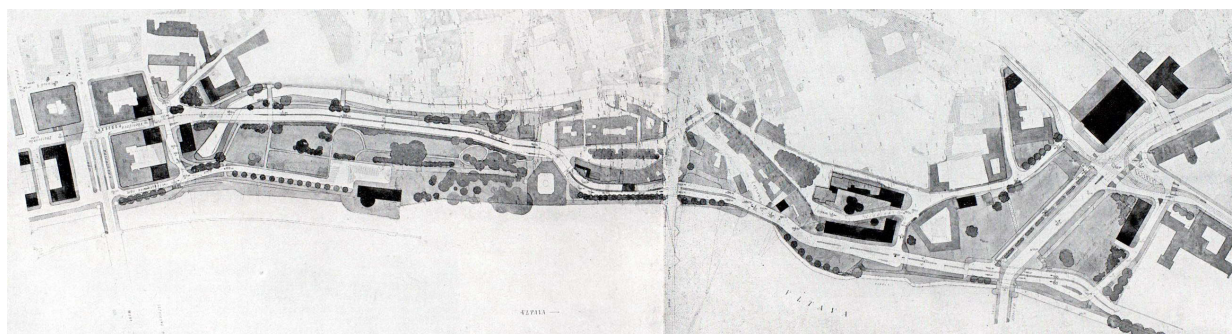
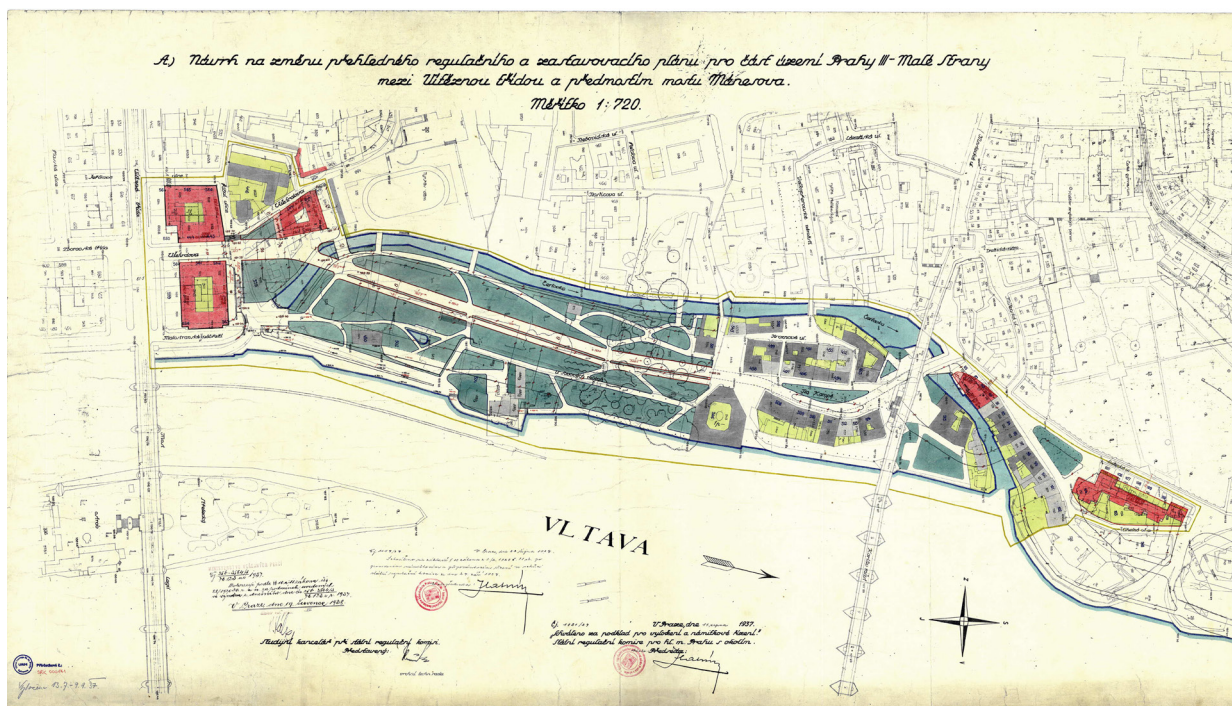


4/136 Vladimír Bolech, projekt „Listopad 23“ ze soutěže na náčrtky státní galerie československé na Kampě, 1923.

Foto: Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl* X, 1924-25, s. 36.

4/137 Vytyčení státní galerie na Kampě, 1931. Foto: Varujeme před stavbou státní galerie na Kampě!, *Za starou Prahu* XV, 1931 s. 38.

4/138 Josef Gočár, návrh malostranské pobřežní komunikace, 1937. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001013.

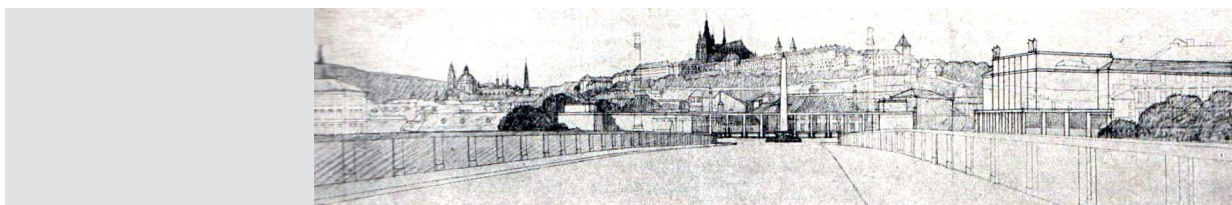
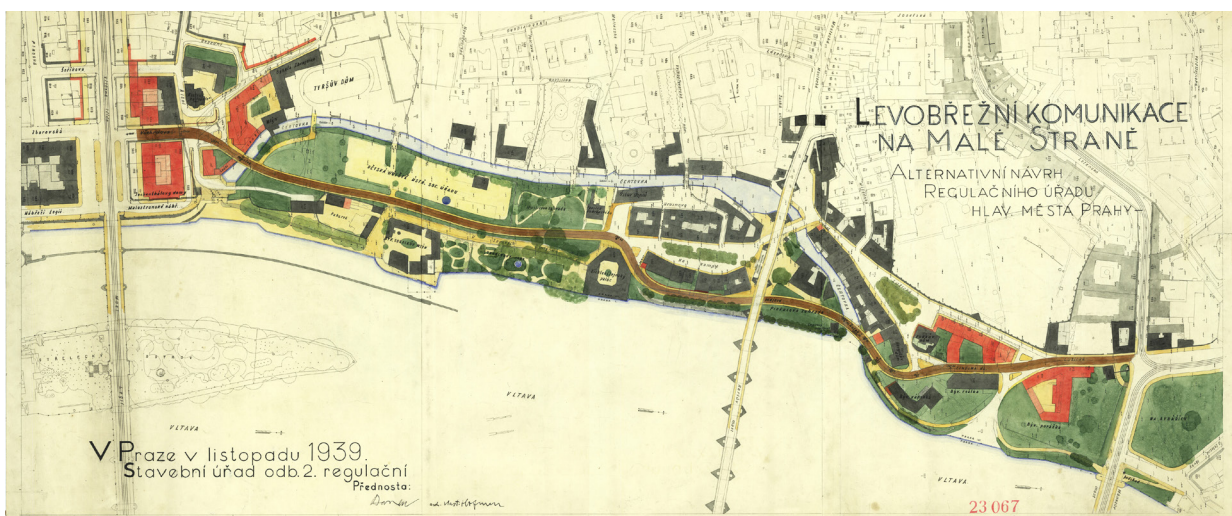
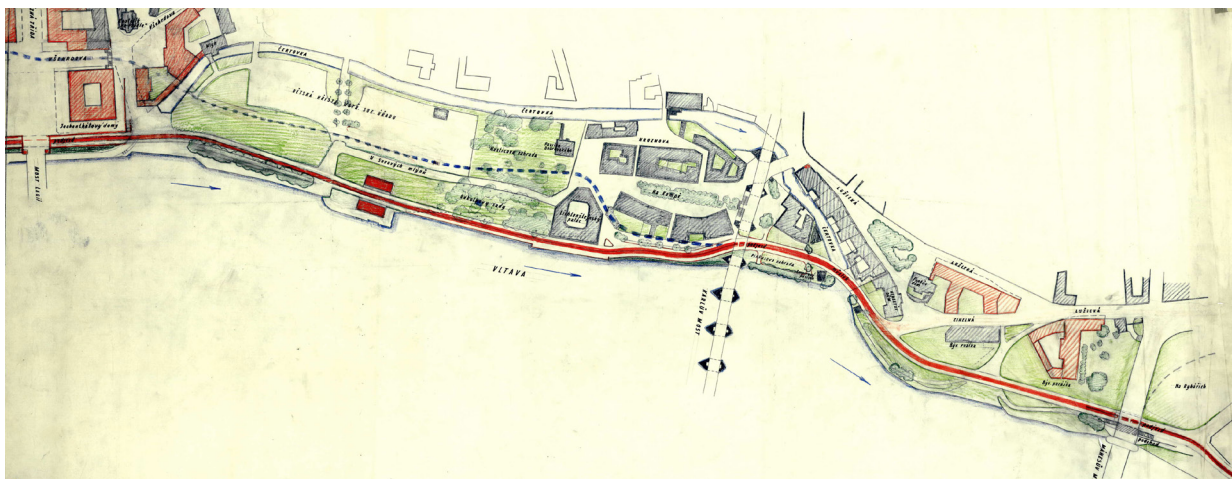


4/139 SRK, návrh na změnu přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro část Malé Strany, 1937. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Státní regulační komise, inventární č. SRK000171.

4/140 Skupina architektů SIA, návrh malostranské cesty, kolem 1939. Foto: Jaroslav Kříž, Návrh malostranské cesty vypracovaný pracovní skupinou architektů SIA, *Architekt SIA XXXIX*, 1940, s. 10-11.

4/141 Skupina architektů SIA, návrh malostranské cesty – řešení Klárova, kolem 1939. Foto: Jaroslav Kříž, Návrh malostranské cesty vypracovaný pracovní skupinou architektů SIA, *Architekt SIA XXXIX*, 1940, s. 14.

4/142 Skupina architektů SIA, návrh malostranské cesty – pohled na úpravu Klárova od Mánesova mostu, kolem 1939. Foto: Jaroslav Kříž, Návrh malostranské cesty vypracovaný pracovní skupinou architektů SIA, *Architekt SIA XXXIX*, 1940, s. 14.

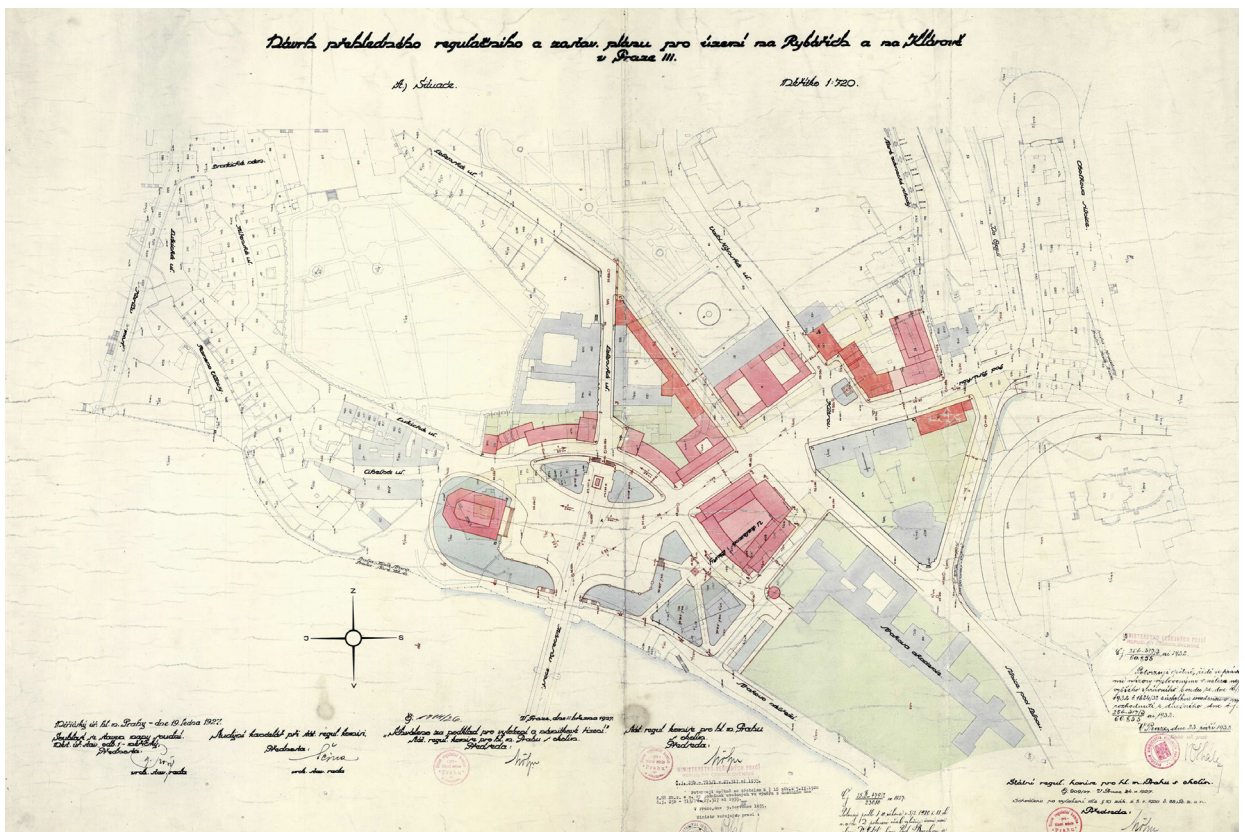
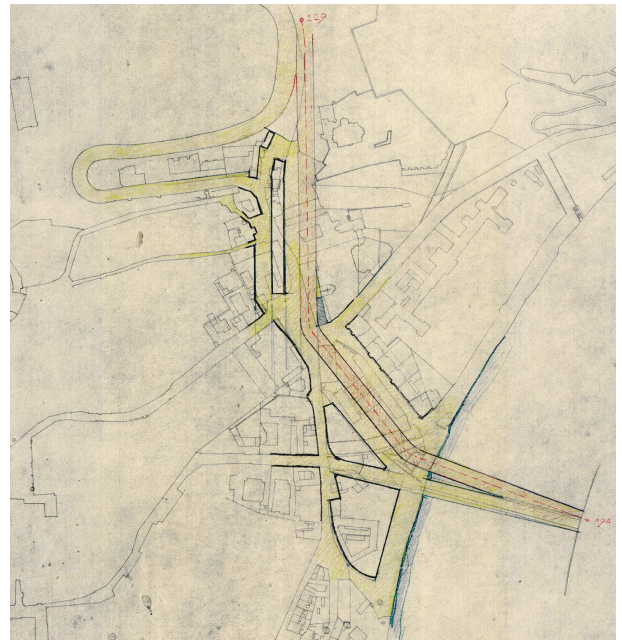
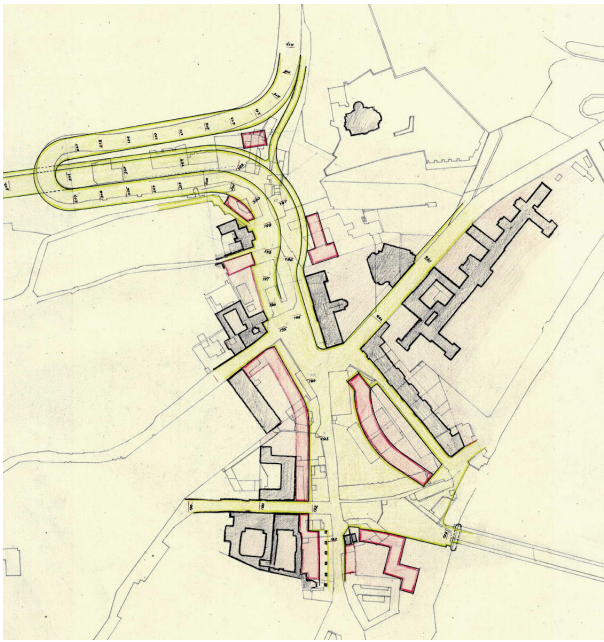


4/143 Varianta pobřežní komunikace na Malé Straně, 1924-35. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001002.

4/144 Stavební úřad, odb. 2. regulační, levobřežní komunikace na Malé Straně – alternativní návrh, 1939. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001021.

4/145 Bohumil Hübschmann, studie řešení Klárova, 1926. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001114.

4/146 Bohumil Hübschmann, studie řešení Klárova - perspektiva, 1926. Foto: Bohumil Hübschmann, Malá Strana a Mánesovo předmostí, Styl XI, 1925-26, s. 133.



4/147 Pavel Janák, studie řešení Klárova, 1925. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001121.

4/148 Josip Plečnik, studie řešení Klárova, 1925. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001134.

4/149 SRK, návrh přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro území na Rybářích a na Klárově, 1927. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Státní regulační komise, inventární č. SRK000135.

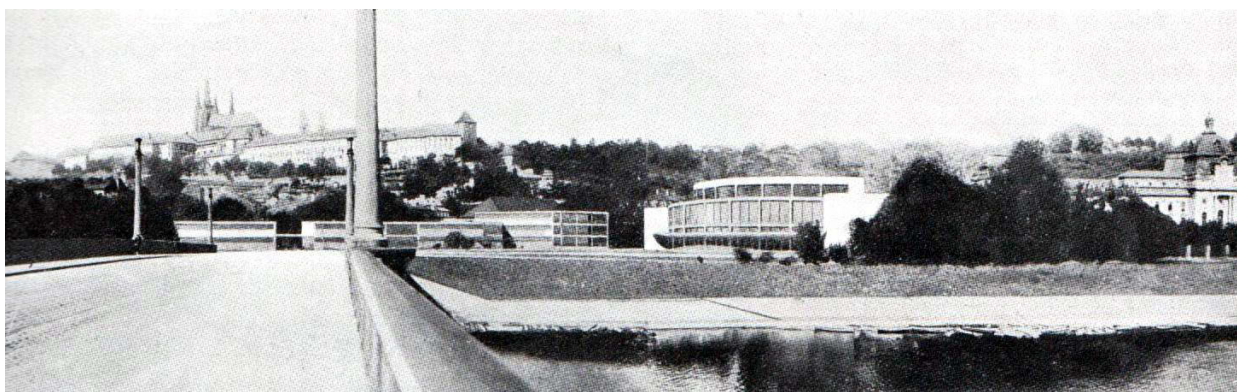
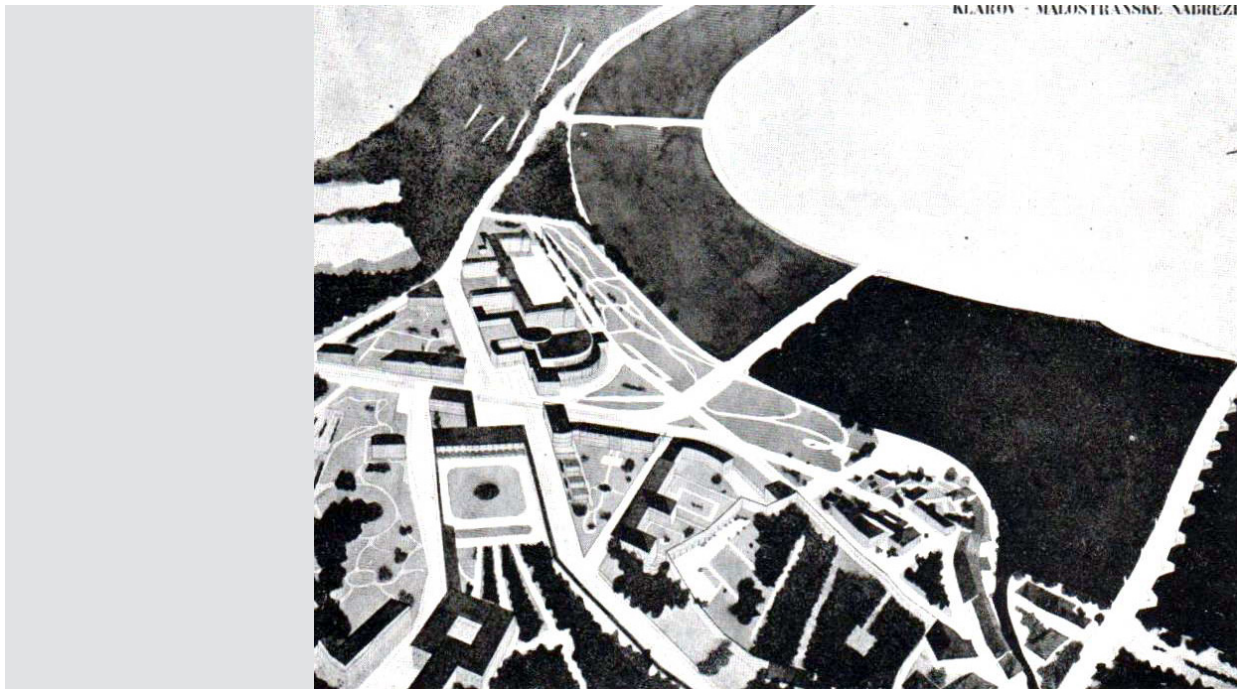
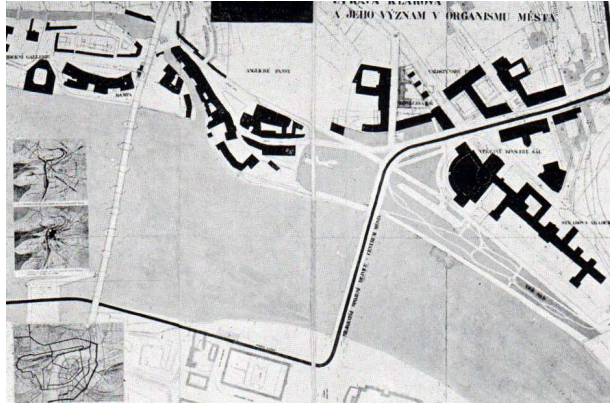


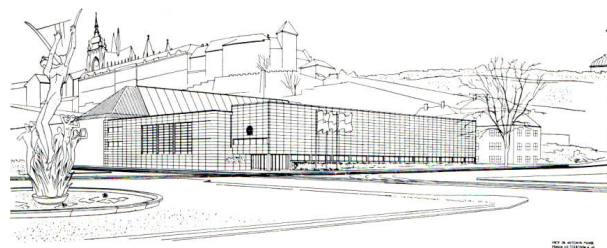
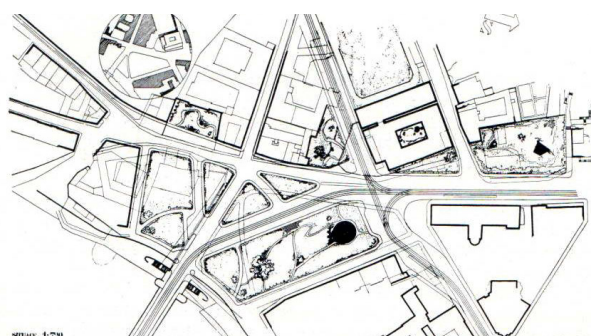
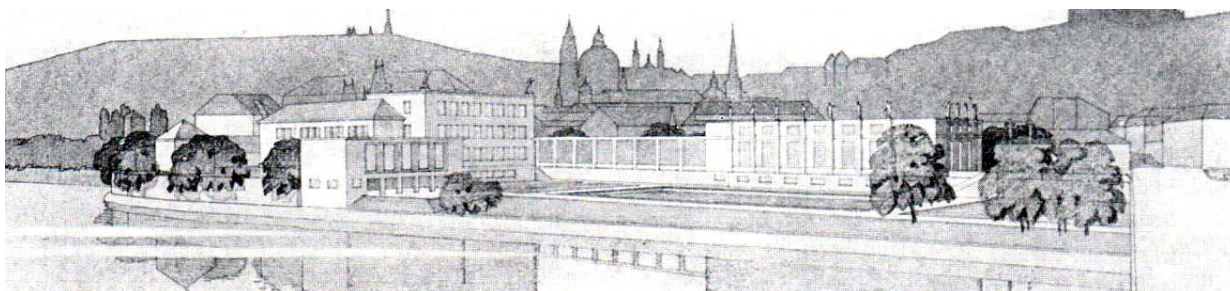
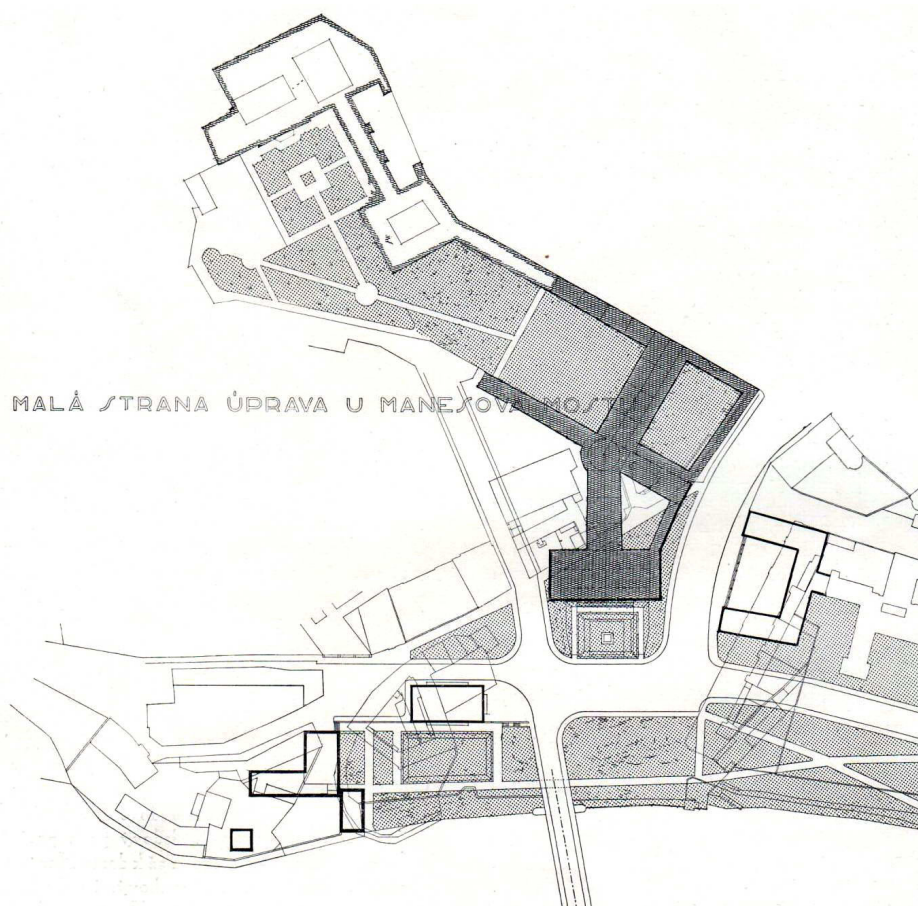
4/150 Antonín Engel, studie řešení Klárova, 1925. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001133.

4/151 Emanuel Hruška, návrh úpravy Klárova – dopravní schéma, kolem 1932. Foto: Emanuel Hruška, Úprava Klárova, *Stavba X*, 1931-32, s. 146.

4/152 Emanuel Hruška, návrh úpravy Klárova, kolem 1932. Foto: Emanuel Hruška, Úprava Klárova, *Stavba X*, 1931-32, s. 146.

4/153 Emanuel Hruška, návrh úpravy Klárova – zákres do fotografie, kolem 1932. Foto: Eman Hruška, Úprava Klárova a Malostranského pobřeží v Praze, *Stavitel XIII*, 1932, s. 83.



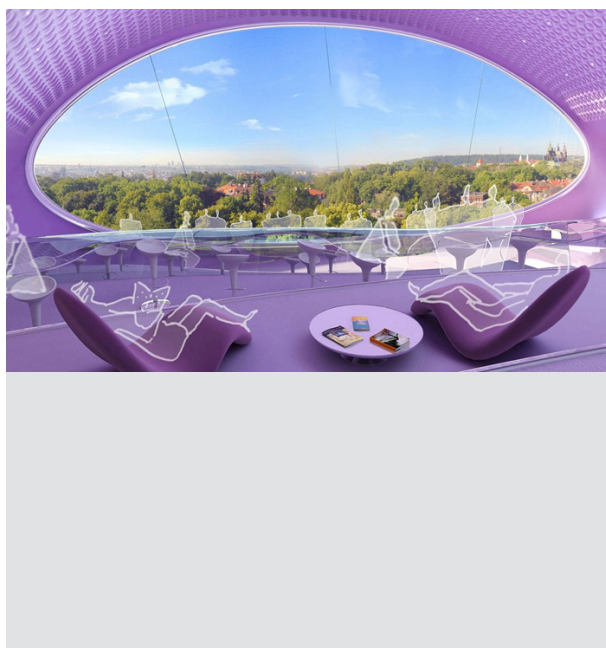
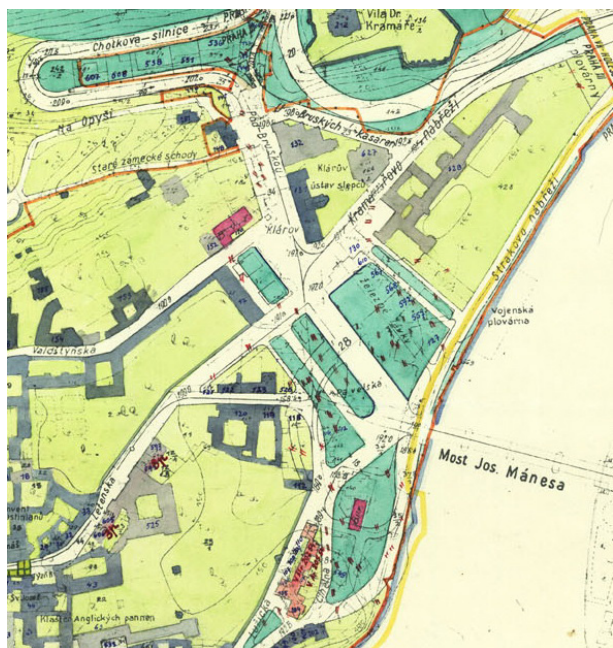
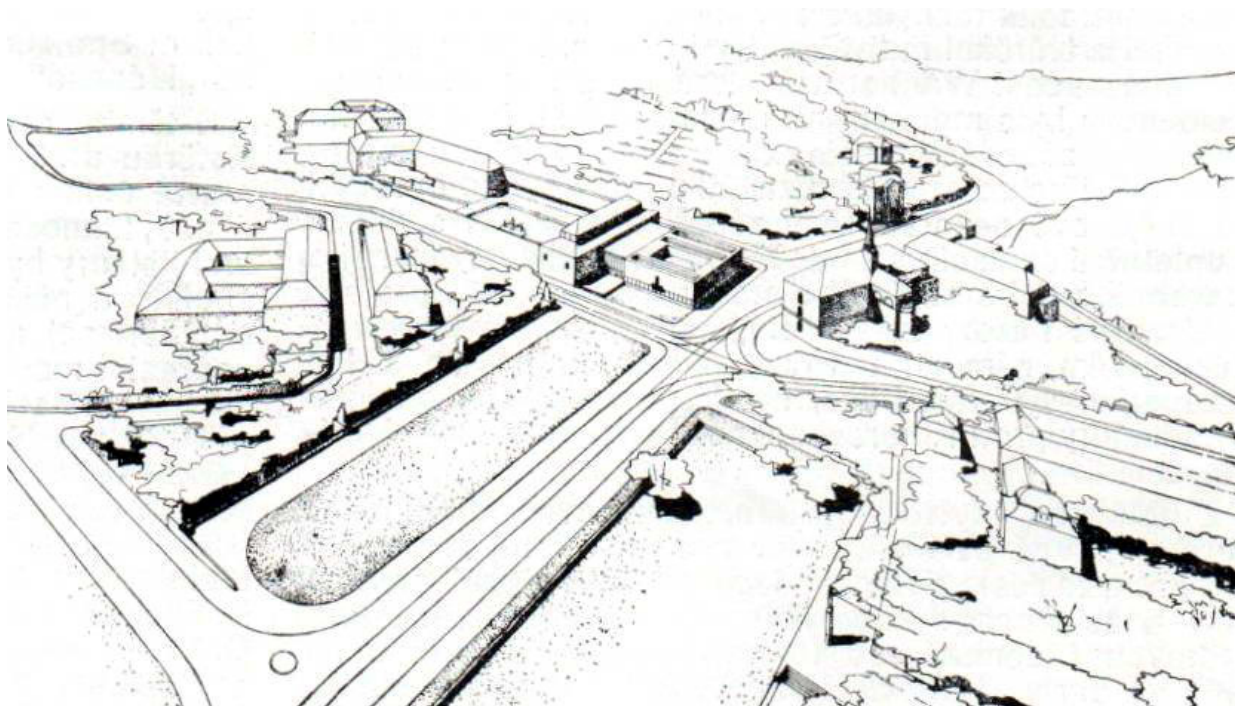


4/154 Bohumil Hübschmann, studie Malé Strany u Mánesova mostu, 1931. Foto: Bohumil Hübschmann, Předmostí Mánesovo a Státní galerie, *Styl* XVI, 1931-32, s. 78.

4/155 Bohumil Hübschmann, studie Malé Strany u Mánesova mostu, 1931. Foto: Bohumil Hübschmann, Předmostí Mánesovo a Státní galerie, *Styl* XVI, 1931-32, s. 78.

4/156 Antonín Mendl, projekt ze soutěže na městskou galerii na Klárově, 1937. Foto: Soutěž na pražskou městskou galerii – poznámky redakce, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 99.

4/157 Antonín Mendl, projekt ze soutěže na městskou galerii na Klárově, 1937. Foto: Soutěž na pražskou městskou galerii – poznámky redakce, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 99.



4/158 Adolf Benš, projekt ze soutěže na městskou galerii na Klárově, 1937. Foto: Adolf Benš, Soutěžný návrh městské galerie na Klárově, *Stavitel XVI*, 1937-38, s. 40.

4/159 SRK, návrh na doplňky a změny přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro území Malé Strany a Hradčan – výřez týkající se Klárova, 1938. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Státní regulační komise, inventární č. SRK000168.

4/160 Jan Kaplický, soutěžní projekt Národní knihovny na Letnou – výhled z „oka“, 2006. Foto: <http://www.designmagazin.cz/udalosti/5479-zemrel-architekt-a-designer-jan-kaplicky.html>, vyhledáno dne 13. 12. 2014.

4.3 Historický ráz města a novodobé reprezentativní akcenty

Otázka pražského panoramatu byla vždy silně spjata s problematikou zachování historické struktury města, a to jak na levém břehu, kde bylo působení města zdůrazněno různými výškovými hladinami terénu, tak na Starém a Novém Městě, kde se jednalo zejména o průhledy na architektonické dominanty a vůbec obraz Prahy „stověžaté“. Změna nazírání pražského panoramatu, které, jak ukázala minulá kapitola, bylo stále více ceněno, tak šla ruku v ruce s ochránářskými tendencemi historické zástavby. I dříve pochopitelně panoval názor na nutnou ochranu cenných historických objektů, postupně však začalo jít nejen o jednotlivosti, ale o celou strukturu. V tomto smyslu je možné zmínit například debaty, které vyvolal projekt pracovního sdružení Skupiny architektů SIA [obr. 4/219, 4/220], vypracovaný v roce 1935 který přišel s myšlenkou specifikovat cenné objekty Starého Města, tyto zachovat, a zbytek přetavit do progresivního urbanismu vypracovaného na funkcionalistických zásadách. Na autory záměru se však snesla vlna kritiky, zejména ze strany Klubu Za starou Prahu, který vždy plnil funkci předního zastávce historických hodnot Prahy. Klub apeloval právě na nutnost vnímat památky v historickém i místním kontextu. Svůj názor pak demonstroval především na příkladech Anežského kláštera a kostela sv. Haštala, které by provedením návrhu byly „oprotěněny od stejnorodého obestavění a starobylého spojení, sníženy (...) na jednotlivosti bez (...) souvislosti“⁷³⁶ (srov. názory Soupisné komise na totéž území [▲ 2. 1. 1 /oddíl: Staré Město: zeleň jako řešení]).

V podobném kontextu je možné zmínit také diskuse, které se rozvířily kolem projektů Josipa Plečnika pro urbanistické řešení okolí Pražského hradu. A to zejména těch pozdějších, ze třicátých let. Tak jako byla Skupina architektů SIA hnána touhou po zkvalitnění prostoru Starého Města pomocí moderního urbanismu, přál si Plečnik vnést nové kvality do okolí Hradu. Na rozdíl od prvně jmenovaných nešel směrem racionální zástavby a hygienických předpisů, nýbrž cestou svého uměleckého cítění a sofistikované symboliky. I jeho modus operandi však do jisté míry spočíval na selektivním zachování cenných památek na úkor celkové struktury, což se nakonec architekto-
vým projektům stalo osudným. Začneme ale od začátku, ve dvacátých letech.

4.3.1 Hradčany jako pražská akropole a Plečnikova vize rituálního přiblížení⁷³⁷

Plečnikovy komunikační studie k regulaci Letné a okolí Hradu (1920, 1922), Plečnikovy projekty pro Klárov (1926-27), Plečnikovy návrhy řešení okolí Hradu (do roku 1934)

Josip Plečnik se územím levého břehu zabýval už od roku 1920 – sice se neúčastnil žádné z vypsání soutěží, nicméně, jako hradní architekt se nevyhnul žádostem o urbanistické náčrtky vztahu Pražského hradu k jeho okolí. Během bezmála deseti let svého angažmá pro presidenta Masaryka vypracoval několik více, či méně podrobných projektů značně přesahujících areál Hradčan. Je třeba si

⁷³⁶ B. Hübschmann, Regulace starého města, *Za starou Prahu* XIX, 1935, s. 44.

⁷³⁷ Text podkapitoly 4. 3. 1 vychází z bakalářské práce autorky. /Klára Brůhová, *Josip Plečnik a jeho projekty pro Prahu* (bakalářská práce), Ústav pro dějiny umění FFUK, Praha 2011.

však uvědomit, že regulační kompetence mimo stěny Hradu zůstávaly plně v rukou SRK. Vize hradního architekta tak byly chápány jako příspěvky do debaty, bez vymahatelnosti přímého vlivu na konečné rozhodnutí. Pravdou však také zůstává, že měl Plečnik, jako autor přestavby Hradu, v diskusích přeci jenom pevnější postavení než účastníci vypisovaných soutěží či entuziastičtí jednotlivci. SRK s ním tedy musela počítat jako se sobě rovným partnerem, což ve výsledku přineslo řadu třecích ploch. Představy o regulaci okolí Pražského hradu či koncepci přístupových cest se totiž v očích Plečnika a Komise zásadně odlišovaly.

Přístup Josipa Plečnika vnímavě vylíčil Pavel Janák, Plečnikův žák a později spolupracovník: „Mezitím, co dole v Praze v architektuře (...) je živo a chvat, mezitím, co tu k názorům přibývají názory, přesvědčení měří se s přesvědčením, mezitím, co hmota a účel, příčiny a meze, cíl a prostředky jsou v stálém pohybu – myslí a tvoří v tichu, v neochvějném klidu nad Prahou, na pražském hradě umělec – který jako by byl mimo všecko dění, mimo čas. (...) umělec, který staví, jakoby nemohlo o tom být pochybností. Práce úplně tomu dole protilehlá (...). Dole ovládá snaha nalézt způsob stavby co nejracionálnější, nejvýhodnější, zde kdosi, kdo jakoby neznal cenu materiálu a který právě jeho vzácnost zvláště cení, neboť staví z nejdražších a nejvybranějších. Dole hledají se jen důvody, nutnosti. Tento umělec myslí, cele zaujat o rozměrech sloupů. Dole slyšíme: výpočet, aktivita, organizace, kalkulace, užitečnost, rentabilita. Zde umění, v němž jest (...) čisté oddání se věci.“⁷³⁸ Co se týče vnitřního uspořádání Hradu, nacházel tento Plečnikův postoj zdůrazňující duchovní sílu architektury poměrně vřelé přijetí, a to jak u hlavy státu, tak u odborné veřejnosti. Už na počátku architektova angažmá bylo ostatně presidentem – filosofem vysloveno zadání vedené abstraktní myšlenkou přeměny absolutistických Hradčan v sídlo demokracie⁷³⁹, čemuž Plečnikovo pojetí Hradu jako symbolu dějin národa a pražské akropole nadmíru vyhovovalo.

Problém nicméně nastal v okamžiku, kdy se idea posvátného okrsku Hradčan měla začít promítat do urbanistické koncepce Prahy. Pochopitelně není pravdou, že by členové SRK zcela opomíjeli duchovní úlohu architektury, nicméně přeci jenom stáli před daleko širším úkolem než Plečnik a nevyhnutelně tak museli klást větší důraz na otázky komunikační, ekonomické nebo sociologické, které umělec, jež „myslí a tvoří v tichu, v neochvějném klidu nad Prahou“⁷⁴⁰ naopak poněkud upozadoval. Tento primární rozdíl v přístupu zapříčinil neshody se Státní regulační komisí ale také odbornou veřejností. Ta se prostřednictvím různých ochránářských spolků začasté soustředila především na hledisko památkové péče a zachování obrazu města, a právě v této souvislosti Plečnikovi vyčítala jistou dávku necitlivosti.

Prvním publikovaným urbanistickým návrhem z Plečnikova pera byla komunikační studie k regulaci Letné a okolí Hradu z roku 1920 [obr. 4/161], otištěná v časopise Styl zároveň s výsledky Letenské soutěže (1920) (srov. [▲ 4. 1. 1]). Plečnik se soutěže, jak bylo řečeno, nezúčastnil a svůj plán

⁷³⁸ Pavel Janák, Josef Plečnik v Praze, *Volné Směry* XXVI, 1928-29, s. 97.

⁷³⁹ Damjan Prelovšek, Ideový základ Plečnikovy tvorby, in: Zdeněk Lukeš – Damjan Prelovšek – Tomáš Valena (eds.), *Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu*, Praha 1996, s. 90.

⁷⁴⁰ Pavel Janák, Josef Plečnik v Praze (pozn. 738), s. 97.

představil jako příspěvek k diskusi. V projektu se zaměřil na Pražský hrad jako historickou památku, ale zároveň soudobou instituci a sídlo hlavy státu, již bylo nutné architektonicky i komunikačně vztáhnout k jiným významným bodům hlavního města. Soustředil se proto na oblasti Starého Města, Malé Strany i Letné, v nichž komponoval síť cest vedoucích ku Hradu. Za výchozí bod v rámci pravobřežní části Prahy stanovil Václavské náměstí, které prodloužil až za Můstek tak, aby do čela náměstí dostal neorenesanční budovu Městské spořitelny. Od spořitelny Plečnik navrhoval dvě možné cesty k Pražskému hradu. První vedl přes Karlův most a dále trasou historické „Královské cesty“. Pro druhou pak proponoval průlom přes Mariánské náměstí a nový přechod šikmo přes řeku, umístěný mezi Karlovým a Mánesovým mostem. Na levém břehu měla trasa stoupat a pokračovat cestou vyzdviženou nad terén viaduktem, coby novým výrazným panoramatickým momentem. Rampa měla poskytovat spojení s třídou Na Mariánských hradbách, respektive Hradem i s Letenskou plání. Plečnik ve svém návrhu nicméně načrtl ještě druhou nástupní komunikaci na Letnou, vedenou od Štefánikova mostu rampou vlevo, odbočující ve stráni k severu krátkým tunelem do průkopu v prodloužení holešovické Čechovy ulice.⁷⁴¹ V ose mostu Svatopluka Čecha, na který se v době letenské soutěže ještě soustředila značná pozornost, a který byl důležitým nástupním bodem řady soutěžních návrhů, navrhoval Plečnik pouze jednoduchý schodišťový výstup pro pěší. Svým názorem se tak přiblížil pohledu Pavla Janáka, jenž rovněž opustil utkvělou představu prodloužení Čechova mostu a místo toho rozestřel soustavu ramp a soustředil se na nástup od Štefánikova mostu.⁷⁴² Paralelu lze však nalézt i s projekty Antonína Engela, zejména, co se týče průrazů Starým Městem, ergo jisté ochoty obětovat díl historické zástavby k získání nových kvalit. Na rozdíl od Plečnika, který chtěje zdůraznit přístup k Pražskému hradu vystačil s poměrně malým počtem demolic, Engelovu projektu by bývalo muselo ustoupit Stavovské divadlo a několik historických domů v bezprostřední blízkosti Staroměstského náměstí. Nutno dodat, že SRK následně vydala k těmto plánovaným zásahům rozhodnutí, že památkově hodnotné Staré Město bude ponecháno v neporušeném stavu, tedy nadále bez jakýchkoliv demoličních zásahů.⁷⁴³

V roce 1922 Plečnik na svůj první návrh navázal druhou komunikační studií na regulaci Letné a okolí Hradu [obr. 4/162], která se tentokrát časově shodovala s ideovou soutěží na upravovací plán pobřežní části Malé Strany (1922) (srov. [▲ 4. 2. 1/oddíl: Soutěž na malostranské pobřeží od mostu Legií ke Strakově akademii z roku 1922]). I v tomto případě řešil Plečnik výstupy za mostem Štefánikovým a Mánesovým. Z nitra pravobřežní části Prahy bylo opět vedeno několik průlomů, přičemž jejich trasy směřovaly k předmostí u Rudolfiny, kde byla zároveň naznačena nová úprava v podobě vyhlídkové platformy obrácené směrem k Hradčanům. Namísto původního návrhu diagonální lávky plánoval v této studii Plečnik přestavbu Mánesova mostu jeho zdvojením. Na pravém břehu ponechal společný nástup z rudolfinského náměstí, nad řekou však most rozštěpil na dva tahy, „z nichž levý vede na dnešní niveau, kdežto pravá část stoupá dále, přechází břeh malostranský viaduktem, přes

⁷⁴¹ *Styl* VII, 1921-22, s. 33.

⁷⁴² Pavel Janák, *Soumrak průkopu a tunelu* (pozn. 460), s. 59-62.

⁷⁴³ Jiří Hrůza, *Město Praha* (pozn. 26), s. 275. Rostislav Švácha, *Od moderny k funkcionalismu* (pozn. 3), s. 163.

Klárův ústav přímým směrem kolem bašty devatenácté k vile Bílkově⁷⁴⁴. Půdorysně se měla rampa dvakrát ve stejném úhlu zalomit, ovšem to, jak si přesně architekt představoval viadukt v nárysu, zůstává, vzhledem k nedostatečné dokumentaci, nejasné. Jisté však je, že monumentální vyvýšená rampa měla v prvním i druhém Plečnikově návrhu vytvořit přímé spojení podhradí s Hradčany a pozvolným panoramatickým stoupáním zdůraznit výjimečnost Hradního obvodu – pražské akropole.

Nutno dodat, že oba dva výše uvedené Plečnikovy projekty byly přijaty poměrně kladně – jako akademické příspěvky do debaty o soutěžních projektech zaslanych do dvou zmíněných konkurencí a o teoretických urbanistických řešeních okolí Hradčan. Diskuse se začaly vyostřovat až postupně, když mělo dojít k praktickému konsenzu v rámci chystaného regulačního plánu. Vzhledem k tématu práce pomineme Plečnikovy projekty severního a západního předpolí Hradu, které se sice dostávaly do konfliktu s Engelovým wagneriánským řešením Dejvic, avšak na vltavské panorama neměly prakticky vliv, a zaměříme se na oblasti blíže k řece. Neuralgickým bodem v této oblasti se stal především Klárov a jeho okolí, kde Plečnik, i přes námitky Komise týkající se vysoké ceny a jisté utopie návrhů z let 1920 a 1922, nadále proponoval vyzdviženou rampu vedoucí od Mánesova mostu k Hradu. Zřejmě nejjasněji je projekt vidět na skice z roku 1925 [obr. 4/148], ze které jasně vysvítá detail zmnožených mostních ramen.

U zrodu tohoto architektova oblíbeného⁷⁴⁵ motivu stála, jak si povšiml Jörg Stabenow⁷⁴⁶, stavba Mánesova mostu, která probíhala v letech 1911-1914, tedy v době, kdy Plečnik v Praze působil jako pedagog na Uměleckoprůmyslové škole a mohl tedy dění podrobně sledovat. Po dobu výstavby nového mostu sloužila pro přechod přes řeku původní řetězová lávka směřující, na rozdíl od nového přechodu pojatého rovnoběžně s fasádou Rudolfiny, více na sever – k řadě domů „U lávky“. Zároveň ale již probíhala stavba Mánesova mostu, a tak na omezenou dobu vznikla zajímavá situace dvou vedle sebe položených ramen ve tvaru písmene „V“. Na Plečnika udělal tento neobvyklý urbanistický motiv „quasi paralelně“ položených mostů velký dojem svým „vítězoslavným efektem“⁷⁴⁷. Efekt však neměl dlouhého trvání, neboť záhy po dostavbě nového mostu byla lávka zbořena. Když měl Plečnik v následujících letech možnost vytvořit pro tuto oblast nový projekt, neváhal a motiv druhého mostního ramene obnovil. V jistém smyslu se tak přiblížil myšlenkám Bohumila Hübschmanna, který byl přesvědčen o nevýhodné orientaci nového mostu a všemožně se snažil docílit nápravy.²³⁹ Rozdíl mezi oběma architekty nicméně spočíval v důvodech, které je vedly. Zatímco Hübschmann sledoval spíše dopravní problematiku a estetickou kompozici předmostí na Klárově, Plečnik se pohyboval v pozici umělce hledajícího nejvhodnější výtvarnou formu a ducha místa.

V projektech Klárova z let 1925-1928 [obr. 4/163, 4/164] již Plečnik motiv dvojmostí opustil, stále se ale věnoval variantám řešení předmostí i alternativních přístupů k Hradu. Podobně jako

⁷⁴⁴ B. H., Zprávy a poznámky, Prof. J. Plečníka druhá komunikační studie ku regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VIII, 1922, s. 32.

⁷⁴⁵ Téma několika různoběžných mostních ramen vycházejících z téhož bodu použil Plečnik v projektech pro Prahu několikrát, avšak zrealizovat se mu tato idea podařila až v rodné Lublani ve formě trojitého mostu „Trojmostovje“.

⁷⁴⁶ Jörg Stabenow, *Jože Plečnik Städtebau im Schatten der Moderne*, Braunschweig/Wiesbaden 1996, s. 101-103.

⁷⁴⁷ Jörg Stabenow – Jindřich Vybíral, *Urbanistické návrhy Josipa Plečnika* (pozn. 92), s. 433.

v případě severního přístupu na Hradčany se však ani zde názorově neshodoval s Antonínem Englem, respektive jeho návrhem, který se stal podkladem pro projekt SRK [obr. 4/149, 4/150]. Engelův návrh považoval Plečnik za katastrofální, o čemž svědčí jeho poznámka v dopise Kanceláři prezidenta republiky: „Znemožnění provedení tohoto projektu jest naprosto příkazem! Před Bohem a před lidmi; v tomto prohlášení není ani ten jediný osobní důvod. Jestli nynější generace architektův nedokáže tuto partii rozluštit, nechť se nechá to přisti.“⁷⁴⁸ SRK, hnána blížícím se termínem odevzdání výsledných regulací však tuto Plečnikovu trpělivost nesdílela. Jelikož bylo zároveň jasné, že vzhledem k diametrálně odlišným názorům Komise a hradního architekta se do slíbeného data, kterým byly oslavy desetiletého výročí republiky, ke konsenzu nedospěje, vyložila SRK svůj projekt bez ohledu na přání Josipa Plečnika.

Plečnik podpořený Kanceláři prezidenta republiky⁷⁴⁹ následně kontroval další studii [obr. 4/165], v níž představil koncepci širších vztahů včetně spojení centra s Bubencí a Dejvicemi nebo připojení Smíchova pomocí v té době již diskutované levobřežní komunikace přes Malou Stranu a Kampu [▲ 4. 2. 2 /oddíl: Malostranská komunikace]. Zrušil Chotkovu serpentinu a pro přístup k Hradu navrhl opět viadukt, který měl být napojen na komunikaci ze Smíchova a pomocí dvou eliptických nájezdů také na Mánesův most. Rampa se měla zvedat přes Klárův ústav, pokračovat na stráž nad Opyší a v novém ohybu nad Jelení příkop. Před Píseckou branou se měla napojit kolmo na třídu Na Mariánských hradbách. Druhá komunikační větev pak měla vést severním směrem a u Bílkovy vily navázat na Badeniho silnici. Pokud jde o otázku zastavení Klárova, omezil se hradní architekt na návrh veřejné budovy v ose Valdštejské ulice. Protějškem objektu mělo být výstupní schodiště na viadukt.⁷⁵⁰ V popisu projektu bylo jasně zmíněno, že se jedná toliko o graficky znázorněnou ideu, která si žádá zevrubnějšího rozpracování. I z ideového náčrtu však bylo patrné, že by uskutečnění projektu znamenalo poměrně hluboký zásah do malostranských poměrů. Nepřekvapí tedy, že Státní regulační komise na návrh pohlížela dosti pesimisticky a vyslovila se ve smyslu, že jest naprosto vyloučeno, aby jej kdy mohla akceptovati. Po propočítání technických parametrů viaduktu navíc SRK konstatovala, že by takto koncipovaná trasa měla příliš strmé stoupání a rampové spojení s mostem Mánesovým by bylo zhola nemožné. Také enormní finanční náklady a nešetrnost návrhu ke stávající zástavbě činily projekt, dle hodnotícího stanoviska Komise, neproveditelným.⁷⁵¹ Ze zmíněného odůvodnění tak opět vyplynula odlišnost přístupů hradního architekta a městských urbanistů. Plečnik hledal poněkud ideální estetická východiska pro slavnostní nástup na Hrad, který považoval za formu jakéhosi povznášejícího rituálního přibližování.⁷⁵² Na druhou stranu se ale pramálo staral o technické provedení, dopravní řešení a finanční stránku věci, tedy faktory, které eminentně zajímaly Státní regulační komisi.

⁷⁴⁸ Dopis kanceláři prezidenta ze dne 22. 4. 1927, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).

⁷⁴⁹ Jörg Stabenow – Jindřich Vybíral, Urbanistické návrhy Josipa Plečnika (pozn. 92), s. 621.

⁷⁵⁰ Dopis Státní regulační komisi ze dne 6. 2. 1929, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).

⁷⁵¹ Dopis Ministerstvu veřejných prací ze dne 28. 2. 1929, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).

⁷⁵² Jörg Stabenow – Jindřich Vybíral, Urbanistické návrhy Josipa Plečnika (pozn. 92), s. 436.

Poslední celkový plán na řešení okolí Pražského hradu, dalo by se říci syntézu svých předešlých snah, vypracoval Plečnik v roce 1934 [obr. 4/166]. Tentýž projekt byl použit také jako součást připomínkového řízení ke změně regulačního a zastavovacího plánu pro část území hl. m. Prahy včetně okolí Hradu z pera SRK, vystaveného v roce 1935. Plečnik opět proponoval několik přístupů k Hradu, ale i nové reprezentativní prostory a budovy na urbanisticky důležitých pozicích. Z Klárova vedl namísto Chotkovy serpentiny novou vzestupnou komunikaci, tentokrát vybočenou směrem k východu. Trasa měla směřovat od Mánesova mostu podél nábřeží k Občanské plovárně, kde nabrala žádanou výšku, aby se mohla přenést přes ulici Pod Letnou a odtud stoupat dál k náměstí před Bílkovou vilou.⁷⁵³ Vybočením trasy na území letenských sadů mělo být dosaženo pozvolnějšího stoupání a také umožněno vybudování dostatečně širé dopravní trasy. Pro pěší bylo z Klárova vedeno přímé schodiště napojující se na svém konci na Mariánskou alej. Co se týče nové zástavby na území Klárova, jižně od Mánesova mostu, navrhl Plečnik budovu „jednoduchého objemu s maximálně dvěma podlažími“, která měla sloužit jako hotel se zahradou orientovanou k Vltavě. Namísto zákruty rušené Chotkovy silnice pak zamýšlel vystavět Smetanův dům – koncertní síň obklopenou zelení. Území Klárova ponechával jinak bez větších změn, původní zástavba a zelené plochy měly být dle plánu vesměs zachovány. Klíčovým momentem severního předpolí Pražského hradu pak měla být široká třída Na Mariánských hradbách navazující na letenskou regulaci, ovšem opět pojatá navýsost monumentálně. V okolí nové reprezentativní aleje dával architekt vyniknout několika stavbám a prostorům – historickým i nově navrhovaným. Nejhonosnějším místem měl být vstup do Hradu směrem od Dejvic s výrazným vodním prvkem nahrazujícím všechny původní objekty kromě jízdárny. Samotný přístup do Hradu byl z prostoru při jízdárně komponován pomocí Plečnikova oblíbeného motivu dvojmostí. Západnímu konci nové třídy Na Mariánských hradbách se mělo dostat monumentálního ukončení v podobě čtvercového náměstí, v jehož středu architekt projektoval honosnou budovu s kopulí nebo mohutný pomník.

Z plánů je vidět, že se Plečnik ve svém posledním návrhu více než kdy dříve zabýval technickými parametry a proveditelností celého projektu. Došlo na propočty terénních úprav i výpočty stoupání dopravních tras, svůj koncept zapojil také do navrženého komunikačního systému Štefánikův most – Letná – Mariánské hradby – Petřinská cesta, navazujícího na staroměstský dopravní okruh.⁷⁵⁴ Pochopitelně si však stále zachovával svůj ideový přístup. Stejně jako ve starších návrzích se, v touze uchopit ducha místa a vhodně jej doplnit, do značné míry opíral o vlastní intuici. Historickou památku v rámci struktury Plečnik, slovy Andrewa Herschera, chápal „nikoliv jako artefakt, který je třeba zachovat, nýbrž jako inherentně neúplný palimpsest, který snese pozdější přepisování nebo vymazávání“⁷⁵⁵. A právě tento přístup se nakonec stal Plečnikovým vizím pražského urbanismu osudným. Poměrně záhy po zveřejnění začal být projekt kritizován kvůli demolicím památkových

⁷⁵³ Dopis Státní regulační komisi ze dne 3. 1. 1935, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).

⁷⁵⁴ Dopis Státní regulační komisi ze dne 3. 1. 1935, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).

⁷⁵⁵ Andrew Herscher, Praha a Lublaň – vytváření hlavního města, in: Zdeněk Lukeš – Damjan Prelovšek – Tomáš Valena (eds.), Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu, Praha 1996, s. 447.

objektů a novým poměrně radikálním zásahům do panoramatu Hradu. Debaty eskalovaly do té míry, že Klub Za starou Prahu svolal na toto téma anketu.⁷⁵⁶ Její výsledek však pro architekta nedopadl valně. Dá se říci, že účastníci ankety projevíli úctu Plečnikovu umění a zastali se architekta proti laickým a často nenávisným útokům v denním tisku, avšak jeho urbanistické návrhy pro Prahu označili za nereálné zejména z toho důvodu, že značně zasahují do tisíciletého vývoje Hradu a jeho okolí.⁷⁵⁷ V článku o výsledcích ankety v Lidových listech se doslova píše: „Plečnik se zdarem provedl malé věci i úpravu prezidentova bytu, ztroskotal však na větších úkolech.“⁷⁵⁸

Ani Plečnikovi kolegové architekti nebyli jeho projektem nadšeni. Všeobecný názor pak shrnul Bohumír Kozák, jenž prohlásil, že „návrh prof. Plečníka (...) je průkazným případem, že k řešení složitých úkolů urbanistických (...) nelze vystačiti s pouhým výtvarnictvím a absolutním, ničím neohrazeným artismem“⁷⁵⁹. O Plečnikovi dále napsal: „Jeho umělecká potence je známa a obecně uznána. Je jisto, že tento muž je schopen přinést za vhodně izolovaných okolností díla vysoké umělecké hodnoty. V případě Pražského hradu však jde (...) o celý komplex mnohotvárných zřetelů o nejširším zorném úhlu. Pražský hrad není jen shlukem architektur, k nimž je možno libovolně nové objekty přidávat, ale je především organickou – velmi významnou – součástí velkého moderního města, nabitého životem a plného potřeb a úkolů technických, jež musí býti řešeny myšlenkovými methodami zcela racionelními.“⁷⁶⁰

Tímto prohlášením Kozák, dá se říci, shrnul ty nejdůležitější výtky vůči Plečnikovým vizím – jisté stranění symbolické, umělecké a duševní stránce architektury na úkor prozaických problémů dopravy, odvodnění, zabezpečování, geologie, hydrologie, ale i památkové péče. Tedy témat, kterými se v rámci celopražské problematiky byla nucena zabývat, a jež musela kontextualizovat, SRK směřující k vytvoření celkového regulačního plánu Velké Prahy. Je pochopitelné, že pro umělce, který „myslí a tvoří v tichu, v neochvějném klidu nad Prahou (...) jako by byl mimo všecko dění, mimo čas“⁷⁶¹ bylo téměř nemyslitelné těmto požadavkům zcela dostát. Po zmíněné anketě a ji provázající vlně nesouhlasu proto Plečnik další projekty pro okolí Hradčan již nezpracovával. Ani jeho práce pro Hrad už neměla mít dlouhého trvání – po abdikaci prezidenta Masaryka se vzdal místa hradního architekta a odjel do rodné Lublaně. Na pozvání prezidenta Beneše k pokračování na úpravách Hradu v roce 1936 reagoval slovy: „Přišel jsem na Hrad jako ve snu – odešel jsem neslyšně – po tom, kdy jsem, věřte mi to, nikdy bezohledně nekráčel po jeho půdě. Moje poslední dílo byl diskuzní návrh pro regulaci hradního okolí.“

⁷⁵⁶ Anketa proběhla dne 14. 6. 1935 na Staroměstské radnici za účasti těchto spolků: Klub za starou Prahu, Historický klub, Historický spolek, Jednota umělců výtvarných, Klub architektů, Klub přátel Malé Strany, Kruh pro pěstování dějin umění, Spolek umělců výtvarných „Mánes“, Masarykova akademie práce, Společnost architektů, Spolek inženýrů a architektů „SIA“, Svaz pro okrašlování a ochranu domoviny a Umělecká beseda. /E. P., Anketa Klubu Za starou Prahu o návrzích arch. Josefa Plečníka na úpravu severní strany Pražského hradu, *Za Starou Prahu* XIX, 1935, s. 17-19.

⁷⁵⁷ Dopis Kanceláři prezidenta republiky ze dne 10. 6. 1935, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).

⁷⁵⁸ Úprava okolí hradu pražského, *Lidové listy* ze dne 18. 6. 1935, (výstřižek, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).

⁷⁵⁹ B. Kozák, Stavební úpravy pražského hradu a jeho okolí, *Stavba* XII, 1934, s. 126,

⁷⁶⁰ B. Kozák, Stavební úpravy pražského hradu a jeho okolí (pozn. 759), s. 126,

⁷⁶¹ Pavel Janák, Josef Plečnik v Praze (pozn. 738), s. 97.

Okolní pozemky připojití ku hradu, uchovati tyto před dravci – Bože, došlo však k jinému. Přeji si ze srdce, by se to podařilo jiným v dokonalejší míře (...). Za hlas a záchvěv Providentiae jest člověk míti jemnocitné, stále napjaté a připravené ucho. Já jsem postřehl její hlas a záchvěv --- Neočekávejte mne proto více k Vám.⁷⁶²

I v tomto případě si tak pražské panorama Hradčan a struktura Malé Strany zachovala svůj původní ráz a těžko dnes říci, zda by případné Plečnikovy úpravy byly spíše onou, například Balšánkovi vyčítanou, „nedostatečnou představou a necitelností“ nebo by naopak znamenaly umělecké obohacení města tak, jako se to Plečnikovi podařilo docílit v Lublani. Faktem zůstává pouze skutečnost, že pražský diskurs se již posunul do stavu, kdy nebyl schopen takovéto zásahy do historické struktury akceptovat.

4. 3. 2 Pravý břeh Vltavy a role volných prostorů v hradbě nábřeží

Kotěrovy projekty pro předmostí Čechova mostu (1907-21), soutěž na náčrtky české university (1920), soutěž na regulaci Petrského nábřeží (1920), návrhy na regulaci Petrského nábřeží a ministerské budovy od Františka Roitha, Antonína Engela a Bohumila Hübschmanna (do roku 1927), soutěž na umístění a náčrtky nového českého divadla (1922), soutěž na úpravu Štefánikova předmostí a budovu ministerstva obchodu (1925)

Jak je vidět na území levého břehu Vltavy, období první republiky sice přineslo celou řadu nových projektů pro lokality Malé Strany, Letné i Petřína, nakonec však bylo realizováno jen minimum z nich – ať už byla důvodem změna odborných názorů na obraz města nebo historické události. Na pravém břehu byla situace poněkud odlišná. Staroměstská a novoměstská nábřeží byla již z velké většiny vytvořena a zastavěna. Nešlo už tedy o debaty nad uchováním pozvolného svažitého terénu či zeleně pobřežních částí. Na březích Starého a Nového Města bylo z důvodu značné pokročilosti v zástavbě nábřeží také poznání méně volných lokalit než na břehu levém, a pochopitelně také co do velikosti daleko méně velkorysých. Dá se říci, že hlavní starost ochránců staroměstských nábřeží spočívala spíše v korekci jednotlivých zásahů v tom smyslu, aby byla zachována vhodná míra zástavby, kterou by prostrídaly citlivě rozmístěné proluky a parky tak, aby nedošlo k „zahrazení“ pohledů do vnitřního města. Pozornost pak byla často věnována jednotlivým předmostím, které se měly stát důležitými body celého reprezentativně pojatého nábřeží. Z doby před první světovou válkou přetrvávala vize uchopit nábřeží coby velkoměstský bulvár a není proto divu, že na zbylá volná místa začaly být navrhovány zejména nové státní budovy (převážně ministerstva), případně ty nejdůležitější objekty pro kulturní účely. Potenciál byl spatřován zejména na severovýchodě centra při nábřežích asanační oblasti a Petrské čtvrti. V zásadě šlo o pruh území od Čechova mostu k mostu Hlávkovu, který byl kromě Anežského kláštera a přes protest Klubu Za starou Prahu prosazené nemocnice na Františku poměrně volný.

⁷⁶² Damjan Prelovšek, Ideový základ Plečnikovy tvorby (pozn. 739), s. 102.

Předmostí Čechova mostu

Konkrétní podoba zástavby pravobřežního předmostí Čechova mostu se v novodobých dějinách diskutovala už od roku 1906, kdy byly pozemky po obou stranách mostu zakoupeny rakouskou vládou pro českou a německou universitu v Praze. Rok nato vyzval tehdejší rektor české university Karlo-Ferdinandovy prof. Jan Hlava architektka Jana Kotěru, aby se zabýval projektem novostavby české části, která měla stát na východní parcele, tedy na místě dnešního hotelu Intercontinental [obr. 4/168, 4/169]. Návrhem německé budovy na západní stranu předmostí byl pověřen Josef Zasche.⁷⁶³ Oba architekti vypracovali ideové náčrtky, po jejichž posouzení ve Vídni bylo možné v roce 1909 zpracovat další skici a rovněž model [obr. 4/170]. Ukázalo se však, že dosavadní regulační plán zcela nepřeje monumentálnímu řešení v závěru asanační třídy, neboť regulační úprava byla příliš těsná a nevytvářela vhodné předmostí. Jelikož tento stav nevyhovoval ani záměrům univerzity ani tehdy hojně diskutované Koulově úpravě letenské stráně průkopem, došlo v roce 1911 k jednání o větší velkorysosti předmostí i Mikulášské třídy a rozšíření stavebních míst. V roce 1913 již byly hotovy podrobné projekty obou architektů, přičemž Kotěruv začal dostávat známou formu, které zůstal věrný až do roku 1921 [obr. 4/171]. Rovněž kompozice předmostí se stala méně stísněnou, obě zrcadlově pojaté budovy ustupovaly z čáry Mikulášské třídy, aby před mostem vytvořily piazzettu [obr. 4/172] a zdůraznily tak i plánovaný letenský průkop.⁷⁶⁴ Vše tedy nasvědčovalo brzkému konsenzu a zahájení stavby. Do situace však zasáhl sám následník trůnu, arcivévoda František Ferdinand, jenž se postavil proti modernímu Kotěrovu návrhu a tím vše pozdržel. Rok nato přišla válka, během níž se pochopitelně veškeré debaty přerušily.⁷⁶⁵

Nové naděje přišly s 28. říjnem 1918, když už ne pro Zascheho, tak alespoň pro jeho kolegu. Předpokládalo se totiž, že obě staveniště budou věnována české universitě a stavba včetně nových územních regulací připadne Kotěrovi, který již vypracoval první náčrtky k urbanistickému uchopení předmostí a rozšíření staveniště.⁷⁶⁶ Ministerstvo veřejných prací nicméně nešlo cestou předpokládaného a namísto pověření Jana Kotěry vypsal v roce 1920 novou veřejnou soutěž – na situaci předmostí i obě budovy po stranách Mikulášské třídy. Tento krok vyvolal velkou vlnu nevole v odborných kruzích a také poměrně bezprecedentní odezvu. Celá Společnost architektů se totiž postavila na stranu svého soukmenovce a vyzvala své ostatní členy k bojkotu konkurence⁷⁶⁷, což téměř všichni také splnili. Zásah Společnosti architektů způsobil, že do soutěže takového významu a s tak vděčným programem nakonec dorazilo pouze deset projektů včetně Kotěrova vlastního [obr. 4/173], jemuž porota nakonec přiznala první místo. Prokázala se tedy architektova kompetence k vypracování prováděcího projektu, avšak ani tím Kotěrovy nesnáze úplně neskončily.

⁷⁶³ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/5 (pozn. 19), s. 39-40.

⁷⁶⁴ Vladimír Šlapeta (ed.), *Jan Kotěra*, Praha 2001, s. 235.

⁷⁶⁵ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/5 (pozn. 19), s. 41-42.

⁷⁶⁶ Otakar Novotný, „Kotěrova universita“, *Styl* VI, 1920-21, s. 76.

⁷⁶⁷ Společnost architektů, *Styl* VI, 1920-21, s. 84.

Protestní hlasy mířené proti Kotěrovi se ozvaly například ze strany Architektonického obzoru, jenž oceněný projekt osočil z nedodržení soutěžních podmínek.⁷⁶⁸ Napříč celým ročníkem 1921 pak propagoval návrhy z okruhu svých sympatizantů: Milana Babušky [obr. 4/174], Matěje Schneiberga [obr. 4/175, 4/176] a Viktorina Šulce s Antonínem Cechnerem [obr. 4/177], kteří až na poslední jmenované držitele třetí ceny žádné ocenění nezískali, avšak konzervativnímu vkusu Architektonického obzoru konvenovaly. Ze stránek časopisu se tak můžeme dozvědět o dalších možných podobách Čechova předmostí, většinou pojatých jako symetrické kompozice dvou objektů s osou uprostřed Mikulášské třídy. Poměrně tradiční zůstávalo i architektonické ztvárnění budov v rámci těchto návrhů – Babuškovy hmoty právnické a teologické fakulty měly být dekorovány výrazným vysokým řádem⁷⁶⁹ a klasicizující tendence byly patrné i v projektu Viktorina Šulce a Antonína Cechnera⁷⁷⁰. Matěj Schneiberg se pustil do plastičtějšího řešení s nárožními kupolovými útvary a výraznými předstupujícími půlkruhovými prostory poslucháren.⁷⁷¹ Vzápětí se poslední jmenovaný také projevil jako jeden z nezarputilejších odpůrců Kotěrova konceptu, když opakovaně poukazoval na jeho „silně pochybené“ řešení budov, z nichž „každá ubíhá v jiný směr a žádná nejde rovnoběžně ani s mostem ani s třídou Mikulášskou“⁷⁷². Jako alternativu protlačoval svůj návrh, naplňující konzervativní touhu po všeobecné osovosti, z jiných stran ovšem označovaný za „nabubřelou pamonumentalitu“⁷⁷³.

Schneibergův projekt se nakonec pochopitelně jeho autoru prosadit nepodařilo, nicméně plně se neuplatnil ani Kotěrovův návrh, a to zejména, co se týče urbanistického hlediska. Architektonicky je sice realizovaný stav (odmyslíme-li si projektované a neuskutečněné arkády při dnešní ulici 17. listopadu a jejím prodloužení, které měly opticky oddělit piazzettu od linie Mikulášské třídy) značně podobný soutěžnímu projektu z roku 1920, urbanisticky se však prostor dotáhnout nepovedlo. Ladislavu Machoňovi, který převzal projekt po Janu Kotěrovi, jenž zemřel v průběhu prací v roce 1923, se mezi lety 1926-1929 podařilo uskutečnit pouze polovinu původně zamýšlené zrcadlové kompozice, tedy objekt Právnické fakulty. Druhá budova již realizována nebyla a tím vzala za své zrcadlová skladba i idea uzavřeného předmostí s citlivě projektovaným mírným asymetrickým vychýlením od osy mostu.

Co se týče pokračování debat nad zachováním obrazu historické Prahy, je nutno nastínit ještě další úhel pohledu na urbanismus nejen Čechova předmostí, totiž neustále probublávající názor o důležitosti přerušování souvislé zástavby nábřeží volnými plochami z důvodů zachování pohledů na vnitřní Staré Město. Ačkoliv zrcadlový koncept dvou budov právnické fakulty lze stěží nazvat souvislou zástavbou, objevily se názory na necitlivost kompozice právě z ohledů pohledových. Jedním z nejhlasitějších zastánců tohoto přesvědčení byl již mnohokrát zmiňovaný Bohumil Hübschmann, jenž

⁷⁶⁸ D., K soutěži na náčrtky budov české University Karlovy v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 49-50.

⁷⁶⁹ Milan Babuška, Soutěžní návrh na budovy české Karlovy university v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 67-70, 75.

⁷⁷⁰ Viktorin Šulce – Antonín Cechner, Soutěžní návrh na budovy české Karlovy university v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 83-86, 94.

⁷⁷¹ Mat. Schneiberg, Soutěžní návrh na budovy české Karlovy university v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 100.

⁷⁷² Mat. Schneiberg, Předmostí Čechova mostu, *Staviteleské listy* XX, 1924, s. 356.

⁷⁷³ Kotěrova universita, *Styl* X, 1924-25, s. 155.

prohlašoval, že „je třeba zabránit zdvojení fakultní budovy“⁷⁷⁴ právě kvůli rozředění podle jeho názoru příliš husté a zaclánějící pobřežní zástavby. Nutno však dodat, že kritika nebyla cílena na Kotěru, nýbrž na „činitele veřejné“, kteří rozhodli o umístění budov těsně k nábřeží, a to nejen v případě právnické fakulty, nýbrž v celém dlouhém nábřežním úseku. V této souvislosti bylo jasné, že vzhledem k regulacím a k objemnému programu fakult neměl architekt ve výsledku příliš široké manévrovací pole. Hübschmann si tedy stěžoval na princip, nikoliv pouze na konkrétní objekt. Sám také nastínil možné řešení. Zástavbu podle regulační čáry bez patřičného odstupu od řeky navrhoval „rozbít“ vytíčováním několika vhodně situovaných parcel určených pro vynechání stavebního objektu ve prospěch volné plochy zeleně. A právě takovým územím měl být podle Hübschmanna také prostor vyhrazený pro pendant právnické fakulty [obr. 4/178]. „Strany k nábřeží a proti fakultě je třeba obětovat“, psal Hübschmann, „a ponechat zelené prostranství před fakultou, aby se zabránilo souvislé frontě budov Staré město zazdívajících“⁷⁷⁵. Na závěr budiž řečeno, že díky ustoupení hotelu Intercontinental se Hübschmannova myšlenka do jisté míry naplnila. Vzhledem k výšce hotelu však k jistému zaclonění pohledu na Staré Město přeci jen došlo.

Petrské nábřeží

Situace Petrského nábřeží byla v lecčem podobná zmíněnému Čechovu předmostí. Obdobně jako u Kotěrova projektu, ani zde nedošlo k naplnění vysoutěžené kompozice, a z projektu pro oblast mezi Štefánikovým a Hlávkovým mostem se uskutečnilo pouze torzo. Bizarní na celé situaci nicméně byl fakt, že v tomto případě se jednalo o projekt Bohumila Hübschmanna, jehož tak nakonec potkal podobný osud, který sám předpovídal Janu Kotěrovi.

Debaty o regulačních úpravách oblasti se vedly už drahnou dobu. Vzpomeňme boj Soupisné komise o zachování členitého vltavského toku s ostrovy a četnými vedlejšími rameny, jejich následné zasypaní ve prospěch napřimeného a regulovaného toku, stavbu nové nábřežní zdi nebo regulační plán Josefa Sakaře usilující o architektonickou monumentalizaci nábřežního pásma [▲ 2. 1. 1 /oddíl: **Petrské nábřeží: historická struktura versus nová obchodní čtvrť**]. Začátek století, předválečná i válečná léta provázely také diskuze o vhodném využití území uvažující celou šíři možností od vizí „obchodního emporia“ přes myšlenku vytvoření skladového nádraží až po tendence zastavět prostor obytnými budovami. Všechny tyto záměry však byly postupně opouštěny, ať už kvůli nedostatečnému dopravnímu prokrvení oblasti (nákladové nádraží) nebo faktu, že nábřeží je obráceno na čistý sever (obytná funkce).⁷⁷⁶ Ani Sakařův regulační projekt nakonec formu území příliš neovlivnil, jelikož se vůbec nepřikročilo k jeho realizaci. Vznik první republiky tak Petruskou čtvrť zastihl v situaci, kdy zde ještě nic nebylo rozhodnuto a oblast se tak mohla stát polem pro zcela nové městské zásahy. Této

⁷⁷⁴ Bohumil Hübschmann, *Obnova památné Prahy* (pozn. 245), s. 32-33.

⁷⁷⁵ Bohumil Hübschmann, *Obnova památné Prahy* (pozn. 245), s. 32-34.

⁷⁷⁶ Antonín Engel a Bohumil Hübschmann, *K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými, Styl VII, 1921-22*, s. 20.

možnosti se také Praha záhy chopila a v duchu koncepce nábřeží jako reprezentativních městských bulvárů rozhodla o využití místa pro komplex nových ministerských budov – tak, aby byla využita „poslední příležitost vytvořit cosi ve vnitřním obrazu Prahy (...) a na tomto reprezentačním místě.“⁷⁷⁷

V roce 1920 byla na toto téma vypsána soutěž, avšak nikoli otevřená, jako požadoval Spolek architektů⁷⁷⁸, nýbrž užší s vyzvanými účastníky Janem Kotěrou, Rudolfem Kříženeckým, Richardem Klenkou z Vlastimilu, Aloisem Dryákem a dvojicí Antonín Engel a Bohumil Hübschmann, přičemž porota se nakonec rozhodla pro návrh posledně jmenovaných. Engel s Hübschmannem vypracovali nejen architektonickou studii tří ministerských budov, ale i úpravu stávajících regulací, zejména v oblastech Štefánikova a Hlávkova předmostí [obr. 4/179, 4/180, 4/181]. Oba architekti totiž zastávali názor, že vzhledem k úvahám o regulaci Velké Prahy musí být upraven také prostor Petrského nábřeží. Z dopravních důvodů plánovali značné rozšíření Revoluční třídy, která se měla stát součástí komunikačního obvodu kolem Starého Města. Vyústění třídy k řece pak projektovali „se značným ústupem čelných front obou krajních bloků“, aby tak vzniklo velkorysé předmostí. Podobně si architekti počínali u Hlávkova mostu, v jehož prodloužení proponovali prostornou parkovou třídu s nepřerušným pásem zeleně vedoucí na sever přes Štvanici k Holešovicím a na jih k parku na Poříčí a Vrchlického sadům.⁷⁷⁹ Měla tak vzniknout část druhého (novoměstského) dopravního okruhu, jehož koncepce se později, a za jiných okolností, opravdu uskutečnila v podobě pražské Wilsonovy ulice – byť bez parkového prvku. Ve zprávě k soutěžnímu projektu architekti také upozorňovali na nevhodnou polohu Denisova nádraží⁷⁸⁰ vzhledem k budoucímu plánování pražské dopravy. Už v roce 1920 se tak objevil názor, že „nádraží Denisovo odstraněno by býti mělo, jak z důvodů dopravních, tak také s ohledem na spojení Karlína s Novým Městem“⁷⁸¹. Bylo zmíněno rovněž přemostění či podjezd Masarykova nádraží⁷⁸² – jako další z předvídaných a o několik desetiletí později uskutečněných projektů.

Kromě obou předmostí a tříd kolmých k řece Vltavě bylo po stránce komunikační i pohledové třetím rovnocenným činitelem vlastní nábřeží Petrské, jako reprezentativní bulvár, do něhož měla mířit průčelí ministerských budov. Nejvýhodněji, při mostě Hlávkově, bylo komponováno ministerstvo zemědělství, nejbližše mostu Štefánikovu pak ministerstvo veřejných prací. Ministerstvo železnic, jako nejmohutnější mělo být situováno mezi obě prve zmíněné budovy a obráceno čelem k řece. Jak napsali autoři projektu, „takto povstala skupina tří mohutných budov při celkové délce 425m, což činí celé dvě třetiny nábřeží“⁷⁸³. Tuto masu měla vyvážit zeleň coby „přiměřený interval prostorový, jenž by sahal od

⁷⁷⁷ Antonín Engel a Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými (pozn. 776), s. 20.

⁷⁷⁸ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/2 (pozn. 19), s. 21.

⁷⁷⁹ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/2 (pozn. 19), s. 22. Antonín Engel a Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými (pozn. 776), s. 21.

⁷⁸⁰ Nádraží Praha-Těšnov.

⁷⁸¹ Antonín Engel a Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými (pozn. 776), s. 21.

⁷⁸² Antonín Engel a Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými (pozn. 776), s. 21.

⁷⁸³ Antonín Engel a Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými (pozn. 776), s. 21.

západního průčelí ministerstva veřejných prací až ku předmostí mostu Štefánikova⁷⁸⁴. Byl zde tedy sledován prostorový koncept střídání objektů a volné plochy zeleně, který tak důrazně zastával Bohumil Hübschmann. Při pohledu na perspektivu z roku 1920 [obr. 4/180] je však patrný jistý nesoulad mezi slovem a výsledným dojmem. Délky budov ministerstva železnic a ministerstva veřejných prací podpořené mohutností objektů totiž daleko převyšovaly rozměry okolních domovních bloků a obě tyto plánované stavby pak i přes blízkost rozměrného parku tvořily právě takovou „hradbu“, proti které se Hübschmann dříve vymezoval.

Poněkud kontroverzně také působil fakt, na který upozorňuje Kateřina Bečková. Je jím skutečnost, že projekt počítal s demolicí na začátku dvacátých let ještě stojících cenných mlýnských budov, za jejichž záchranu se angažoval Klub Za starou Prahu. Zánik mlýnů pochopitelně nebylo možné přičítat na vrub projektantům nové zástavby – o demolici bylo už dopředu nezvratně rozhodnuto. Přesto však může postup architektů, kteří byli zároveň členy Klubu, vyvolat jistý údiv. Bečková věc vysvětluje podobně jako v případě Hübschmannova návrhu Státní galerie na Kampě, totiž přesvědčením projektantů, že má-li už dojít k demolici případně radikální změně obrazu města, „ať je novostavba alespoň navržena někým, kdo prokázal cit pro historickou architekturu a harmonii nového se starým, což považovali právě oni, absolventi dvou desetiletí aktivní činnosti v Klubu Za starou Prahu, za svoji výraznou kvalifikaci“⁷⁸⁵.

Co se týče dalších charakteristik projektu, za zmínku stojí všeobecný důraz na zeleň, která zřejmě měla zmírnit účinky dlouhých fasád. Kromě velkého sadu vedle ministerstva veřejných prací bylo projektováno stromořadí podél nábřeží, na podbřeží i předmostích. Jelikož s sebou soutěž přinesla i možnost regulačních úprav, navrhli autoři opět v logické návaznosti na Hübschmannovu dřívější kritiku, rozšíření nábřežního pásu, tedy posunutí uliční čáry směrem na jih, čímž dali vzniknout velkorysejšímu veřejnému prostoru. Místo se našlo také pro reprezentativní objekty zhmotňující národní hrdost – jako například projektovaný pomník Revoluce v prospektu Revoluční třídy a Štefánikova mostu.⁷⁸⁶ Projekt myslel i na oblast na západ od Štefánikova mostu, kam proponoval veřejnou budovu v situaci popsanou jako „divadlo“, o jehož umístění se v té době rovněž diskutovalo [▲ 4. 3. 2 /oddíl: **Nové divadlo?**].

Poměrně pozitivně byl porotou hodnocen také soutěžní návrh Jana Kotěry [obr. 4/182, 4/183], jenž vytvořil „klidnou, horizontálně vrstvenou obvodní hmotu, která měla u každého předmostí větší prostorové průhledy“⁷⁸⁷. Stavební hmoty ministerstev měly být komponovány jako dvě asymetrické dominanty, z nichž jednu tvořila hmota ministerstva železnic a druhou pylonové ukončení ministerstva veřejných prací při Štefánikově mostu. Z důvodů zachování symetrie předmostí projektoval Kotěra totéž ukončení na druhou stranu Revoluční třídy k objektu blíže nespecifikované veřejné budovy. Před

⁷⁸⁴ Antonín Engel a Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými (pozn. 776), s. 21.

⁷⁸⁵ Kateřina Bečková, Architekti jako ochránci památek? Žádný problém! (pozn. 684), s. 20-25.

⁷⁸⁶ Antonín Engel a Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými (pozn. 776), s. 21.

⁷⁸⁷ Jan Kotěra, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VII, 1921-22, s. 22.

Anežským klášterem navrhl architekt parkovou úpravu, aby byl zachován průhled na gotický komplex.⁷⁸⁸ Jak Kotěra, tak Engel s Hübschmannem také dbali na zachování pohledů z levého břehu na chystaný Památník Osvobození na Vítkově.⁷⁸⁹ Podobnými tezemi, jako dva zmíněné projekty se řídil i Alois Dryák. Také on komponoval nábreží s ohledem na střídání zelených parkových ploch a monumentálních objektů [obr. 4/184, 4/185], což se v dané době ukázalo jako všeobecně nejlépe přijímaná strategie. I tak však Dryákova zástavba působí značně zahuštěně. V textové zprávě pak architekt vyřkl to, co si jistě mysleli i mnozí další, totiž, že „řešením dané úlohy bylo prokázáno, že přesné dodržení daných a jako obvykle příliš opulentních programů jednotlivých budov jest sice možné“, ale působí „na úkor regulace“⁷⁹⁰ a obrazu města vůbec.

Jistou opozici i v této soutěži opět představoval okruh kolem Architektonického obzoru, který tentokrát se svým projektem zastupoval Richard Klenka z Vlastimilu [obr. 4/186, 4/187, 4/188]. Architekt na rozdíl od kolegů vsadil na řadu monumentálních objektů bez výraznějšího oddělení parkovými plochami. Budovy se měly „po stránce pohledové pojíti k sobě navzájem i harmonicky k okolním částem města“⁷⁹¹, čímž podle autora měly vytvořit „umělecký celek“, jenž je neradno narušovat, neboť „vsunutím náměstí mezi budovy, zůstala by celé úprava nedokončena“⁷⁹². „Každým přerušením pásu budov na nábreží (...) větším prostranstvím“, vysvětloval Klenka, odkryla by se „zadní kulisa“⁷⁹³ staveb při ulici Klimetské, které zřejmě dle autorova mínění nebyly tak reprezentativní. Z toho důvodu setrval architekt u myšlenky ucelené řady budov. Je znát také vůle po symetrii, jež nejsilněji vysvítá v prostoru Štefánikova předmostí. Souměrnost měla podpořit nejen úprava samotného náměstí před mostem (se soliterními objekty v prostoru i dvojicí identických objektů v čele), nýbrž také změna trasy Štefánikova mostu, která již neměla být pokračováním Revoluční třídy, ale měla se odchýlit tak, aby mířila na osu piazzetty. Rozdílnost přístupů Richarda Klenky a jeho kolegů, co se týče uchopení historického obrazu města, dokresluje také umístění několika vilových domů před objekt Anežského kláštera. Tyto stavby by gotický komplex pochopitelně zakrývaly. Jedním z mála společných faktorů tohoto návrhu a ostatních zmíněných se tak stalo rezervování západní strany Štefánikova předmostí pro budovu veřejného rázu – nejlépe divadla, o kterém bude řeč ještě dále.⁷⁹⁴

Vraťme se ale k realizaci projektu Antonína Engela a Bohumila Hübschmanna. Po vyhodnocení soutěže byl projekt celého komplexu zadán právě těmito dvěma architektům, jimž bylo zároveň doporučeno, aby si vzhledem k obsáhlosti úlohy přizvali ještě třetího spolupracovníka – tak, aby „každá

⁷⁸⁸ Jan Kotěra, K návrhům na zastavění Petrského nábreží budovami ministerskými (pozn. 787), s. 22.

⁷⁸⁹ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/2 (pozn. 19), s. 23.

⁷⁹⁰ Alois Dryák, K návrhům na zastavění Petrského nábreží budovami ministerskými, *Styl* VII, 1921-22, s. 22.

⁷⁹¹ R. Klenka, Soutěžný návrh na regulaci pozemků ve čtvrti svatopetrské s náčrtly ministerských budov v Praze, *Architektonický Obzor* XX, 1921, s. 43.

⁷⁹² R. Klenka, Soutěžný návrh na regulaci pozemků ve čtvrti svatopetrské s náčrtly ministerských budov v Praze (pozn. 791), s. 43.

⁷⁹³ R. Klenka, Soutěžný návrh na regulaci pozemků ve čtvrti svatopetrské s náčrtly ministerských budov v Praze (pozn. 791), s. 43.

⁷⁹⁴ R. Klenka, Soutěžný návrh na regulaci pozemků ve čtvrti svatopetrské s náčrtly ministerských budov v Praze (pozn. 791), s. 43-44.

z budov měla svého projektanta, dojde-li k rozdělení práce⁷⁹⁵. Hübschmann s Engelem se schválením ministerstva k tomuto úkolu přivolali Františka Roitha, jako důvěryhodného kolegu, „odhodlaného podřídit se celkové kompozici v rytmu i formě“⁷⁹⁶. Od roku 1920 pracovala trojice společně na jednotné koncepci výsledného díla, a to nejen architektonicky, ale také urbanisticky. V tomto ohledu pak pánové spolupracovali navíc se Státní regulační komisí, která vytvářela nový regulační plán celého území. Na základě výsledků společné práce [obr. 4/189, 4/190] mělo v roce 1925 dojít k zadání projektové dokumentace jednotlivých ministerských budov a to podle původního plánu – co budova, to architekt. Věc však byla splněna jen částečně. Projekt ministerstva železnic byl zadán Antonínu Engelovi, ministerstvo zemědělství Františku Roithovi, přičemž k této budově byl již záhy dokonce položen základní kámen.⁷⁹⁷ Zbývalo tedy dořešit pouze ministerstvo veřejných prací, jehož projekt měl podle téže logiky připadnout Bohumilu Hübschmannovi. To se nicméně nestalo a namísto zadání architektovi byla ministerstvem v roce 1927 vypsána nová vyzvaná soutěž, přičemž Bohumil Hübschmann nebyl nejprve osloven vůbec a až po vlastní intervenci mu byla umožněna účast. Konkurence podle Hübschmannových stížností, kterými počínaje rokem 1927 hojně zásoboval rozličná periodika, nebyla navíc posuzována známou porotou, nýbrž neveřejně a odděleně jednotlivými znalci tak, že „společný a jednotný úsudek byl vyloučen“⁷⁹⁸. Hübschmann se proti celému nezvyklému postupu ministerstva veřejných prací ohrazoval, nicméně nebylo to nic platné. Výsledkem celé značně neprůhledné akce byla jakási plichta mezi Hübschmannem [obr. 4/191, 4/192] a Kamilem Roškotem, ze které konečným rozhodnutím vítězně vzešel návrh Roškotův, vzniklý ovšem na bázi původního řešení tria Hübschmann – Engel – Roith. Ministerstvo zřejmě v dalším kroku plánovalo oba architektky „přiměti k společenství“, nicméně podařil se pravý opak: několik měsíců se táhnoucí spory a vzájemná osočování z plagiátorství a zároveň nedodržování původního charakteru komplexu či křivých nařčení.⁷⁹⁹ Celá věc měla dokonce soudní dohru⁸⁰⁰, což jakékoliv kroky k realizaci objektu odsunulo tak daleko, že nakonec ke stavbě vůbec nedošlo.

Klíč k vyřešení situace se snažil ještě po letech poskytnout sám Hübschmann, jenž varoval před „obvyklým rozpakovým řešením zazeleněním“, k němuž láká prázdné staveniště. Za správné považoval původní trojjedinou kompoziční skupinu úředních budov doplnit, aby dispozice nezůstala torzem. Polohu co do významnosti srovnával se situací Národního divadla a upozorňoval, že lokalita „měla by při nedostatku vhodné volby a nemožnosti umístění v památkových obvodech být uvažována též, až se

⁷⁹⁵ Bohumil Hübschmann, Návrh výstavby na Petřském nábřeží. Budova ministerstva veřejných prací, *Styl* XIII, 1927-28, s. 124.

⁷⁹⁶ Red., K užší soutěži na budovu ministerstva veřejných prací, *Styl* XIII, 1927-28, s. 23.

⁷⁹⁷ Bohumil Hübschmann, Návrh výstavby na Petřském nábřeží. Budova ministerstva veřejných prací (pozn. 795), s. 124.

⁷⁹⁸ Bohumil Hübschmann, Návrh výstavby na Petřském nábřeží. Budova ministerstva veřejných prací (pozn. 795), s. 124.

⁷⁹⁹ R., O budovu ministerstva veřejných prací v Praze, *Stavitel* IX, 1928, s. 114. Bohumil Hübschmann, O budovu ministerstva veřejných prací, *Stavitel* IX, 1928, s. 154-55. Oprava podle § 19 tiskového zákona, *Stavitel* IX, 1928, s. 176. Bohumil Hübschmann, Budova ministerstva veřejných prací, *Styl* XIV, 1928-29, s. 178-179. Red., O budovu ministerstva veřejných prací v Praze, *Stavitel* X, 1929, s. 32.

⁸⁰⁰ Společnost architektů, Prohlášení uveřejněné ve Volných Směrech číslo 3, *Styl* XIII, 1927-28, 155-156.

bude hledat místo pro definitivní významné budovy, například pro parlament⁸⁰¹. Nakonec se však projekt Petrského nábřeží dočkal podobného výsledku jako Kotěřův návrh Čechova předmostí, tedy pouze částečné realizace, která tak svou neúplností ztratila plánovaný urbanistický dopad (srov. návrhy RP z let 1918 a 1937 [obr. 4/193, 4/194]). Otázkou nicméně zůstává, zda by dlouhá fronta ministerské fasády staroměstskému panoramatu opravdu prospěla a zda nakonec volné parkové prostranství neprokázalo Novému Městu dobrou službu coby sice rozsáhlejší, avšak do myšlenky střídání zastavěných a nezastavěných prostor zapadající, intermezzo.

Nové divadlo?

K oblasti Petrského nábřeží se úzce vázala také parcela na západ od Štefánikova předmostí, v těsné blízkosti Anežského kláštera. Tato část bývalého asanačního území byla obsažena už v soutěži na komplex tří ministerských budov v roce 1920, vítězové konkurence se nicméně v následujících letech soustředili zejména na východní část Petrského nábřeží a tuto lokalitu „za mostem“ dále neřešili. Volné místo se tak spolu s dalšími podobnými nábřežními parcelami stalo předmětem zájmu architektů a urbanistů, kteří bývali čas od času různými ideovými soutěžemi vyzýváni k nalezení prostoru pro určité instituce nově vzniklého státu. Jednou z těchto konkurencí byla také soutěž uskutečněná v roce 1922 mající za úkol najít co nejvhodnější lokalitu pro druhé české divadlo s jak jinak než velkorysým stavebním programem.⁸⁰²

Touha po dalším stánku múz se začala prosazovat už před rokem 1918, kdy mimo jiné vyšlo několik novinových článků v denním i odborném tisku obhajujících potřebu zmnožení divadelních scén a předkládajících různé možnosti reprezentativního umístění nového objektu. Otakar Materna v Architektonickém obzoru například upozorňoval na území Střeleckého ostrova, Žofína, ale i dnešního náměstí Republiky.⁸⁰³ Jiným se zdála vhodnějšími místa na Karlově náměstí nebo poblíž dnešního hlavního nádraží ve Vrchlického sadech.⁸⁰⁴ Jan Koula pak upozorňoval na oblast pod Emauzy [▲ 2. 1. 2 /oddíl: Debaty pokračují: Hübschmann vs. Hofman]. Různost názorů a určitá neschopnost zúčastněných dojít ke shodě nad jednou optimální lokalitou byla ovlivněna dvěma do jisté míry protichůdnými faktory – touhou najít pro divadlo dostatečně reprezentativní místo v samém centru města na jedné straně a na druhé straně nedostatkem takových prostorů, způsobeným již tak poměrně velkou zahuštěností stávající zástavby. Jak napsal Architektonický obzor: „Při každém záměru nové, veřejné, Praze důležité stavby dochází téměř k zoufalému hledání staveniště pro ně, k marnému úsilí, aby nalezeno bylo ve středu města. Hledali jsme tak staveniště pro sněmovnu, pro moderní galerii, pro vysoké školy universitní a technické, hledáme tak i staveniště pro druhé Národní divadlo“⁸⁰⁵ Není proto

⁸⁰¹ Bohumil Hübschmann, *Obnova památné Prahy* (pozn. 245), s. 39.

⁸⁰² Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/5* (pozn. 19), s. 50.

⁸⁰³ Staveniště pro druhé české divadlo v Praze, *Architektonický obzor* XVI, 1917, s. 73-74.

⁸⁰⁴ Otázka druhého českého divadla, *Architektonický obzor* XVI, 1917, s. 97-98.

⁸⁰⁵ Otázka druhého českého divadla (pozn. 804), s. 98.

divu, že se poměrně často objevovaly například návrhy zastavět parkové plochy (srov. Vrchlického sady – druhé divadlo, Petřín – Zemský sněm, parlament, Kampa – galerie) nebo zelené ostrovy na Vltavě (srov. Žofín, Střelecký ostrov – druhé divadlo), které tvořily prostorovou rezervu, nicméně pouze zdánlivou. Jejich zastavěním, byť solitérní budovou kulturního využití, by totiž došlo ke snížení kvality veřejného otevřeného prostoru.

Drobným historickým paradoxem zůstává fakt, že potenciálně nejvhodnější místo pro budovu (respektive místo, na kterém objekt nakonec opravdu stojí) bylo nalezeno již v revolučním roce 1918, avšak uveřejněná úvaha neměla takovou sílu, aby se prosadila. Na realizaci projektu si tak Praha musela počkat dalších šedesát let. Autorem zmíněné úvahy doprovázené grafickým náčrtem⁸⁰⁶ byl architekt Karel Skopec, jenž se rozhodl nehledat novému objektu samostatné reprezentativní umístění, nýbrž jít cestou co nejužšího spojení s původní stavbou. Zastával totiž přesvědčení, že „mělo-li by nové divadlo být součástí divadla Národního, bylo by nejučelnější, kdyby postaveno bylo jemu co možno nejbližě“⁸⁰⁷. Jako nejlepší místo pro svůj záměr tak vybral prostor „v západní části bloku Voršilek“⁸⁰⁸ přímo v sousedství Zítkova objektu – tedy tam, kde byla nakonec postavena Nová scéna. V roce 1918 však Skopcův projekt nové budovy propojené se stávajícím nábrežním objektem několika můstky **[obr. 4/195]** spíše prosuměl. Debaty se následně točily kolem řady různých míst a rovněž kolem otázky, zda má mít nový objekt funkci činoherní nebo operní⁸⁰⁹, kvůli níž byly dokonce svolány dvě ankety.⁸¹⁰

Situace pak vyvrcholila v květnu roku 1922, kdy byla ministerstvem veřejných prací vypsána veřejná ideová soutěž na umístění nové divadelní budovy s hledištěm pro cca 2 500 osob a pořízení jejích náčrtků včetně návrhů regulačních úprav okolí. Na rozhodnutí soutěžících architektů měla zůstat i otázka, zda se má jednat o divadlo operní nebo činoherní. Volba místa byla soutěžními podmínkami nicméně omezena na prostory vnitřní části města na pravém břehu Vltavy a byl rovněž vysloven požadavek, aby získání pozemků nevyžadovalo výkup většího množství soukromých budov. Byla také rovnou vyloučena staveniště u Čechova mostu, kde se počítalo s uskutečněním universitních budov.⁸¹¹ Na základě tohoto poměrně úzkého zadání měli soutěžící vybrat dostatečně reprezentativní prostor, který podtrhne význam budovy jako nového veřejného objektu, jenž se stane dalším prvkem v rámci přeměny Prahy na moderní evropskou metropoli. Hnání touto představou, zaměřili se architekti většinou na myšlenku velkorysé novostavby, ve většině případů v izolované poloze. Naprostá většina ze třiceti dvou došlých projektů včetně pěti nejvýše odměněných si jako prostor pro svůj návrh vybrala ve své době velmi diskutovanou lokalitu dnešního náměstí Republiky, kde by divadlu ustoupila Josefská kasárna nebo klášter u Hybernů. Další soutěžící volili Vrchlického sady, zahradu Voršilek nebo z pohledu

⁸⁰⁶ Karel Skopec, K návrhu nového divadla českého v Praze, *Architektonický obzor* XVII, 1918, s. 34-36.

⁸⁰⁷ Karel Skopec, K návrhu nového divadla českého v Praze (pozn, 806), s. 34.

⁸⁰⁸ Karel Skopec, K návrhu nového divadla českého v Praze (pozn, 806), s. 34.

⁸⁰⁹ Ks., Slovo k diskusi o novém divadle, *Stavba* I, 1922, s. 69-70. K. F., K otázce nového divadla – Smetanovy opery, *Architekt SIA* XXI, 1922, 68-69.

⁸¹⁰ P. K., K otázce nové divadelní budovy, *Architekt SIA* XXI, 1922, s. 124-125.

⁸¹¹ Ideová soutěž na umístění a náčrtky nového českého divadla v Praze, *Styl* VIII, 1922-23, s. 134.

tématického zaměření této práce zajímavé polohy při Vltavě: Žofín, a zejména všechna tři důležitá předmostí – Mánesovo, Štefánikovo a Hlávko. ⁸¹²

Na předmostí Mánesova mostu, naproti Rudolfínu, umístila své divadlo dvojice architektů Adolf Liebscher a Míla Babánek [obr. 4/196, 4/197], kteří tak chtěli vystavět reprezentativní pendant dnešnímu Domu umělců, tehdejšímu parlamentu. Školní blok budov na jižní straně předmostí autoři projektu považovali za „užitkově a výtvarně nevalné ceny“⁸¹³ a proto se ho nezdráhali nahradit „budovou dispozičně i prostorově velkorysou a ve všech obrazech města výtvarně výhodnou“⁸¹⁴. Situováním objektu nového divadla na Mánesovo předmostí chtěli architekti také docílit vytvoření nového velkolepého veřejného prostoru prvořadého významu. Stavební soubor, ve kterém by byla soustředěna sněmovna, Uměleckoprůmyslové museum, universitní budova a nadto ještě stánek múz, by totiž dle jejich mínění dodal pražskému nábřeží toho pravého velkoměstského lesku. Pozoruhodným prvkem návrhu, respektive jeho regulačního řešení, byla projektovaná podběžní komunikace, jež měla odlehčit uličnímu tahu u Křížovníků. Nová trasa měla spojit Alšovo a Masarykovo nábřeží a při té příležitosti podejít třetí oblouk Karlova mostu. Na rozdíl od jiných komunikací navrhovaných pro tuto oblast, které byly zmíněny v jiných kapitolách [▲ 4. 1. 2], se nicméně cesta v tomto návrhu nepřimykala ke stávajícímu pobřeží, nýbrž směřovala přímými tahy volně nad hladinou jako samostatná linie. Dle mínění Liebschera a Babánka byla jedním z důvodů tohoto provedení pieta ke starému stavu nábřeží a pitoreskní zeleni, otázkou však zůstává, jak by projekt působil ve skutečnosti.

Kromě samotného objektu velkého divadla měla podle téhož návrhu na Mánesově předmostí vyrůst také divadelní restaurace s kavárnou a předloženou vyhlídkovou terasou na hradčanské panorama. Projektanti uvažovali rovněž o zřízení Smetanova musea, pro něž zamýšleli využít starší empírovou budovu na nábřeží, kterou plánovali zachovat jako jednu z mála součástí původní zástavby.⁸¹⁵ Sporným bodem projektu se nicméně zdá být fakt, že autoři neváhali bořit blok nábřežních budov, na jehož místo navrhli budovu v zásadě totožného objemu. Z hlediska obrazu nábřeží či rozdrolení blokové zástavby volnými poli se proto nejednalo o nijak zásadní změnu.

Návrh, jenž nové divadlo situoval na předmostí Štefánikova mostu [obr. 4/198, 4/199], vypracovali Karel Polívka a Václav J. Prokop, kteří dle vlastních slov chtěli po vzoru Josefa Zítka využít „šťastného susedství“⁸¹⁶ řeky a domu. Prostor mezi mostem a Anežským klášterem nadto skýtal „volnou a dominující polohu“ v rozvíjející se oblasti blízko městského centra a v těsné návaznosti na Revoluční třídu, jež se měla stát novým velkoměstským bulvárem a dopravní tepnou. Vzhledem

⁸¹² Výpis ze zprávy o jednání poroty v soutěži návrhů nového českého divadla v Praze, *Architekt SIA XXI*, 1922, s. 249-265.

⁸¹³ Adolf Liebscher – Míla Babánek, Ideová soutěž na umístění a náčrtky nového českého divadla v Praze, *Stavba I*, 1922, s. 216.

⁸¹⁴ Adolf Liebscher – Míla Babánek, Ideová soutěž na umístění a náčrtky nového českého divadla v Praze (pozn. 813), s. 216.

⁸¹⁵ Adolf Liebscher – Míla Babánek, Ideová soutěž na umístění a náčrtky nového českého divadla v Praze, (pozn. 813), s. 216-217.

⁸¹⁶ Karel Polívka – Václav J. Prokop, Průvodní zpráva projektu heslo „Obnova“, *Architekt SIA XXI*, 1922, s. 254-257.

k očekávané přestavbě lokality pánové předpokládali také značné regulační úpravy. Do situace pak umístili svůj objekt divadla, coby „článek architektonický“, jenž měl „zvěčniti dílo Smetanovo“⁸¹⁷ a spolupůsobit spolu s gotickou klášterní skupinou v obrazu města.

Navzdory velkému zájmu o soutěž a značnému počtu zaslaných projektů nebyla nakonec konkurence příliš úspěšná. Porota neudělila žádnou cenu, pouze několika návrhům rozdělila peněžní odměnu. Nedošlo tedy k definitivnímu rozřešení ani místa pro nový objekt, ani jeho programu. Nějakou dobu se ještě vedly debaty, nicméně zájem a obecné nadšení pro nové divadlo pomalu utichalo. Rovněž potřeba nového divadla poněkud ochabla⁸¹⁸ a objevily se poměrně logické názory, že je bezpředmětné stavět reprezentativní scénu, když zájem o operu klesá a požadavky moderní dramaturgie nejsou zcela jasné ani moderním dramaturgům.⁸¹⁹ Jak poznamenal Richard Biegel, „vlivem těchto okolností se tak vlastně během následujících let nevyřčeně potvrzoval význam Národního divadla jako hlavního »svatostánku« české kultury, jehož symbolický význam by neměl být zastíněn jiným »Novým« divadlem“⁸²⁰. Na Mánesovo předmostí tak dodnes shlíží fasáda Uměleckoprůmyslové školy a u Štefánikova mostu mohla vzniknout budova ministerstva obchodu.

Ministerstvo obchodu

Pokud hovoříme o Štefánikově předmostí, kromě projektů na druhé divadlo je třeba zmínit také navrhované úpravy vzniklé v souvislosti s plánovanou budovou ministerstva obchodu. Situace oblasti nábřeží mezi Revoluční třídou a komplexem Anežského kláštera totiž nebyla úplně jednoduchá. Ačkoliv se tato nábřežní lokalita stala jedním z doporučovaných míst pro výstavbu nového divadla, ve skutečnosti byla již krátce po převratu vybrána k realizaci nového ministerstva obchodu. V roce 1922, kdy probíhala soutěž na umístění divadla, byla nadto parcela již dva roky v majetku tohoto resortu. Kvůli obvyklým průtahům však relativně dlouho zůstávala ladem a trvalo ještě další tři roky, než se ministerstvo rozhodlo k vypsaní soutěže na svůj nový objekt a jeho okolí.⁸²¹

Soutěž byla vyzvaná, přičemž mezi oslovenými architekty nechyběl Bohumil Hübschmann, Antonín Engel, Jaroslav Rössler, Josef Fanta, Rudolf Kříženecký ani Josef Sakař, jako autor dřívější staroměstské regulace.⁸²² Úkolem bylo vypracovat jak projekt budovy samé, tak návrh regulace okolního území, jelikož „v době té, vlastně dávno již před ní, patrna byla neudržitelnost uzákoněných úpravných čar asanačních, uzavírajících půlkruhově předmostí“⁸²³ a konsensus o regulaci území nevzešel ani z dříve uskutečněné soutěže na divadlo ani z konkurence na Petřské nábřeží. Tyto plány nábřeží při Petřské čtvrti sice počítaly i se Štefánikovým předmostím, které připojovaly k sadu u ministerstva

⁸¹⁷ Karel Polívka – Václav J. Prokop, Průvodní zpráva projektu heslo „Obnova“ (pozn. 816), s. 255.

⁸¹⁸ Jindřich Honzl, Proti stavbě divadla, *Stavba III*, 1924-25, s. 145-151.

⁸¹⁹ Klub za Novou Prahu, Projekt nového divadla v Praze, *Stavba III*, 1924-25, s. 116.

⁸²⁰ Richard Biegel – Radomíra Sedláková, *Nová scéna Národního divadla*, Praha, 2010, s. 17.

⁸²¹ S., Úprava Štefánikova předmostí a dům ministerstva obchodu a úřadu patentního v Praze, *Architekt SIA XXV*, 1926, s. 21-32.

⁸²² Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/6 (pozn. 19), s. 84.

⁸²³ S., Úprava Štefánikova předmostí a dům ministerstva obchodu a úřadu patentního v Praze (pozn. 821), s. 23.

veřejných prací, přičemž na západní parcele většinou projektovaly větší veřejnou stavbu (není bez zajímavosti, že mnozí projektanti ji rovnu označili jako „divadlo“), nicméně úprava této skupiny nebyla hlavním úkolem soutěže, nýbrž jen doplňkem. Státní regulační komise ani obec proto nepovažovala tyto návrhy za definitivní a souhlasila, aby se regulace území stala součástí řečené soutěže na plány ministerstva obchodu.

Vítězství v soutěži nakonec získal návrh Josefa Fanty vytvářející na předmostí uzavřené náměstí obklopené veřejnými budovami – ministerstvem obchodu na západě a objektem divadla na východě [obr. 4/200, 4/201]. Z uvedeného je jednak vidět, že myšlenka novostavby druhého českého divadla v reprezentativní poloze na nábřeží zůstávala stále živou, na druhou stranu je ale zároveň zřejmé, že Fantův návrh by touto budovou zásadně omezil parkové plochy v území a nábřeží by se tak stalo v zásadě dalším místem kontinuálního zastavění. Tento dojem navíc podporovala Fantova myšlenka uzavřít ústí Revoluční třídy, jednotnou frontou se společným průčelím s průjezdnou slavobránou uprostřed.⁸²⁴ Za důležitý prostor považoval autor zejména prostor předmostí, respektive náměstí, které pod vlivem doby doporučoval nazvat Náměstím Svobody či Náměstím národní Samostatnosti⁸²⁵. K centrálnímu prostoru předmostí se pak měla připojovat dvě menší náměstí – náměstí Legií a náměstí „Zapomenutých dělníků Svobody“⁸²⁶. Patosem prodchnuta však nezůstala pouze pojmenování, nýbrž i architektonicko-urbanistické řešení čítající plány na umístění řady monumentálních pomníků, schodišť, zdobných průčelí atp.

Není proto divu, že v době rodícího se funkcionalismu sklidil tento návrh více kritiky než pochval. Max Urban projekt označil za „starou školu, dávno odbytou bez umělecké emoce“⁸²⁷, časopis Stavba přímo napsal, že Fantův projekt „slavobránové architektury ve stylu Wilsonova nádraží (...) znamená přímo políček moderním snahám v architektuře a výstavbě města, vkusu i pokroku“⁸²⁸. K podobnému názoru dospěla zřejmě i SRK, jelikož Fantovo situační řešení nakonec do regulačního plánu [obr. 4/202, 4/203] oblasti prakticky vůbec nezahrnula. Pod Fantovou taktovkou se tak nakonec postavila pouze budova ministerstva obchodu při západní straně předmostí. Urbanismus celku, stejně jako u jiných návrhů, realizován nebyl. V závěru však tato situace přinesla opět onen Hübschmannem proklamovaný výsledek, totiž regulaci ve smyslu střídání zástavby a volných ploch zeleně, která se v prostoru Štefánikova předmostí uplatňuje dodnes.

Praha postavená

Co se týče obrazu pravobřežních vltavských nábřeží, i v době poválečné zůstal zachován jejich charakter založený na střídání zastavěných parcel a volného prostoru. Už za první republiky, měl-li být

⁸²⁴ S., Úprava Štefánikova předmostí a dům ministerstva obchodu a úřadu patentního v Praze (pozn. 821), s. 25.

⁸²⁵ S., Úprava Štefánikova předmostí a dům ministerstva obchodu a úřadu patentního v Praze (pozn. 821), s. 29.

⁸²⁶ S., Úprava Štefánikova předmostí a dům ministerstva obchodu a úřadu patentního v Praze (pozn. 821), s. 32.

⁸²⁷ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/6 (pozn. 19), s. 85.

⁸²⁸ Red., Budova ministerstva obchodu, *Stavba* III, 1924-25, s. 11-12.

tento systém uplatněn, zbylo k nové zástavbě relativně málo volných míst, a na dobu po válce jich zůstalo ještě méně. Novodobé zásahy se tak projevily především jako solitérní stavby. Na prázdnou plochu místo druhé, nevybudované, Kotěrovy universitní budovy byl v šedesátých letech vyprojektován velký mezinárodní hotel – Intercontinental. Autoři Karel Filsak, Karel Bubeníček a Jaroslav Švec jej v duchu několikrát zmiňovaných principů tvorby nábřeží⁸²⁹ odsadili od řeky, aby tak uvolnili nábřežní řadu a dali vzniknout otevřenému prostranství. Dle vlastních slov jim za vzor posloužil oceňovaný veřejný prostor při Rudolfinu. Tato idea vzala za své v devadesátých letech, když byl hotel rozšířen o skleněnou přístavbu golfového hřiště a fitness centra. V souvislosti s prvorepublikovými návrhy lze zmínit také nový panoramatický zásah v podobě řešení za války poničeného průčelí Emauz. Prostřednictvím realizace projektu ze šedesátých let z pera Františka Marii Černého se zde podařilo úspěšně dotvořit obraz kláštera i Hübschmannova ministerského komplexu.

Porevolučním zásahem do pražských nábřeží se stal Tančící dům Vlada Miluniće a Franka Gehryho navržený mezi lety 1990 - 1994 a dostavěný v roce 1996. Objekt vznikl na vybombardované nárožní parcele u Jiráskova mostu. Nevytvořil sice žádný veřejný prostor, nicméně znatelně zasáhl do novoměstského panoramatu a stal se svého druhu symbolem – symbolem moderní Prahy. Dodnes je v podstatě tou nejznámější pražskou realizací „současné“ architektury, na kterou se jezdí dívat zahraniční turisté. Milunićův ideový návrh budovy, který se začal rodit v prvním porevolučním roce, v sobě však měl nejen touhu přispět Praze kvalitním objektem současné architektury, kterým by se mohla pyšnit a opět zařadit po bok západních metropolí, nýbrž také poněkud exaltovanější symbolický náboj. Sám Milunić k tomu napsal: „Chtěl jsem, aby dům, který vznikl na základě a jako důsledek sametové revoluce, byl její reflexí. Proto jsem navrhl objekt složený ze dvou částí, statické a dynamické, podobně jako společnost, kdy se její menší část oddělila od většinové, staticky totalitně strnulá a vydala se do světa změn.“ Jak architekt uvádí dále, chtěl dát Praze „hezký odvážný dárek, který by se stal pozitivním symbolem města, tancem nad koncem totality“.⁸³⁰ Objevuje se tedy paralela s dobou po vzniku samostatného Československa, jejíž vize v sobě často nesly podobnou alegorickou rovinu.

V souvislosti se současností se nabízí zmínit iniciativu Městské zásahy Praha, jež proběhla v roce 2010 a která vyzvala architekty a studenty architektury k vypracování návrhů na úpravu pražských veřejných prostor dle vlastního výběru. Není bez zajímavosti, že nejhojněji zastoupenou tendencí byly právě úpravy Vltavy a jejího bezprostředního okolí.⁸³¹ Jako paralelu k době prvorepublikové je možné uvést několik projektů podběžních komunikací při staroměstských a novoměstských nábřežích, které by se daly považovat za ozvěnu předválečných návrhů tras vedených paralelně se stávajícími nábřežími tahy (srov. návrh SRK, který se objevil v RP z roku 1929, Hübschmannův projekt Eldra ze soutěže na dopravní program Velké Prahy v roce 1930 nebo idea Adolfa Liebschera a Mily Babánka v rámci jejich vize nového Národního divadla na Mánesově předmostí – 1922). V roce 2010 myšlenku komunikace vysazené nad vltavskou hladinu zopakovali

⁸²⁹ Bohumil Hübschmann, *Obnova památné Prahy* (pozn. 245).

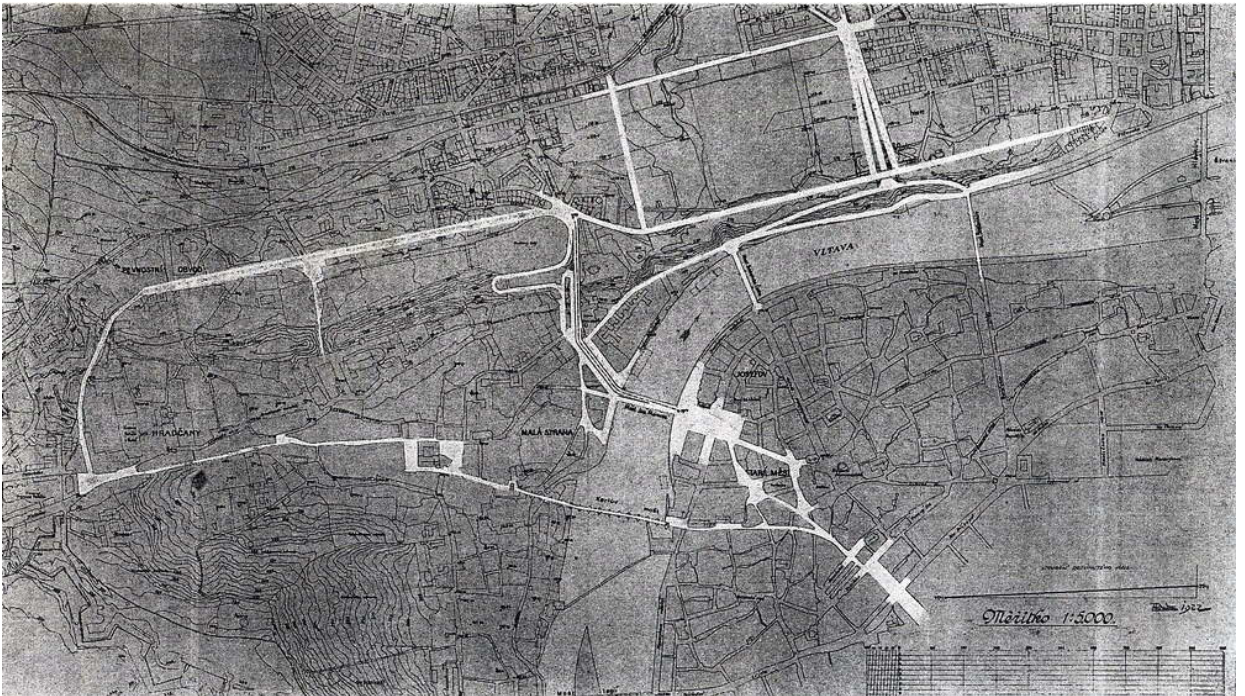
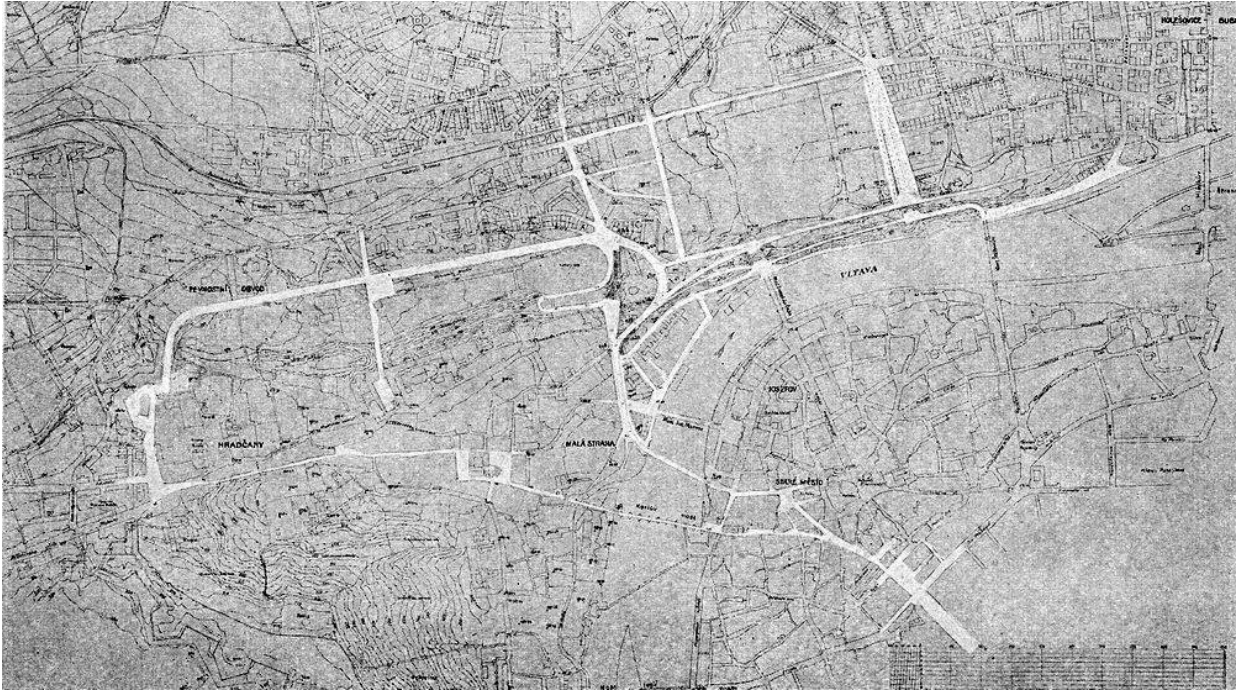
⁸³⁰ <http://www.archiweb.cz/buildings.php?action=show&id=397>, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

⁸³¹ Matuš Vallo – Oliver Sadovský – Adam Gebrian, *Městské zásahy Praha 2010*, Praha 2010, s. 5.

architekti Karel Hausenblas a Jiří Koten ve svém projektu „Vltavská spojka“⁸³² [obr. 4/204, 4/205], který však pracuje s lávkami pro pěší a cyklisty, nikoliv pro dopravu motorovou. I tímto krokem se nicméně autoři snažili odpomoci přehluštěnému provozu podél řeky v místech Masarykova, Smetanova a Alšova nábřeží – tím, že chodcům a cyklistům umožnili alternativu (a jako bonus výhled na historické centrum města). Podobným záměrem se zabýval také Jan Kadlas ve svém návrhu „Pontonová cyklostezka“⁸³³ [obr. 4/206]. Jak název napovídá, Kadlas nad Vltavu nakreslil plovoucí cyklotrasu těsně obemýkající nábřeží a propojující dva stávající cykloúseky, které dnes končí u Jiráskova a Štefánikova mostu. Stejně jako prvorepublikové projekty tak chtěl docílit plynulého provozu podél Vltavských nábřeží, byť v tomto případě pouze co se týče cyklistické dopravy.

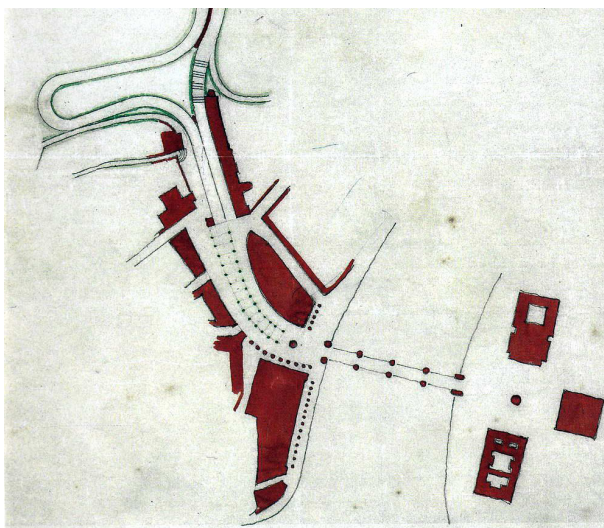
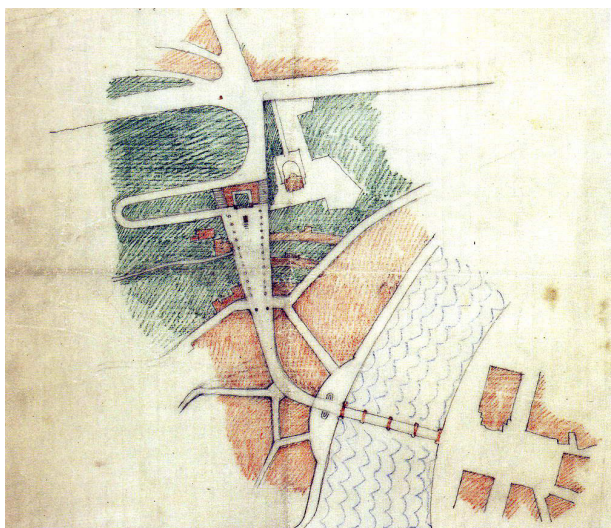
⁸³² <http://www.uzemneplany.sk/mestskezasahy-praha-vltavska-spojka>, <http://stavbaweb.dumabyt.cz/Vystavy-instalace/Vltavska-spojka.html>, vyhledáno dne 4. 12. 2014.

⁸³³ <http://www.uzemneplany.sk/mestskezasahy-praha-ponotonova-cyklostezka-a2>, vyhledáno dne 4. 12. 2014.



4/161 Josip Plečnik, komunikační studie k regulaci Letné a okolí hradu, 1920. Foto: Red., Prof. J. Plečnika
komunikační studie ku regulaci Letné a okolí Hradu, *Styl*/ VII, 1921-22, s. XXI.

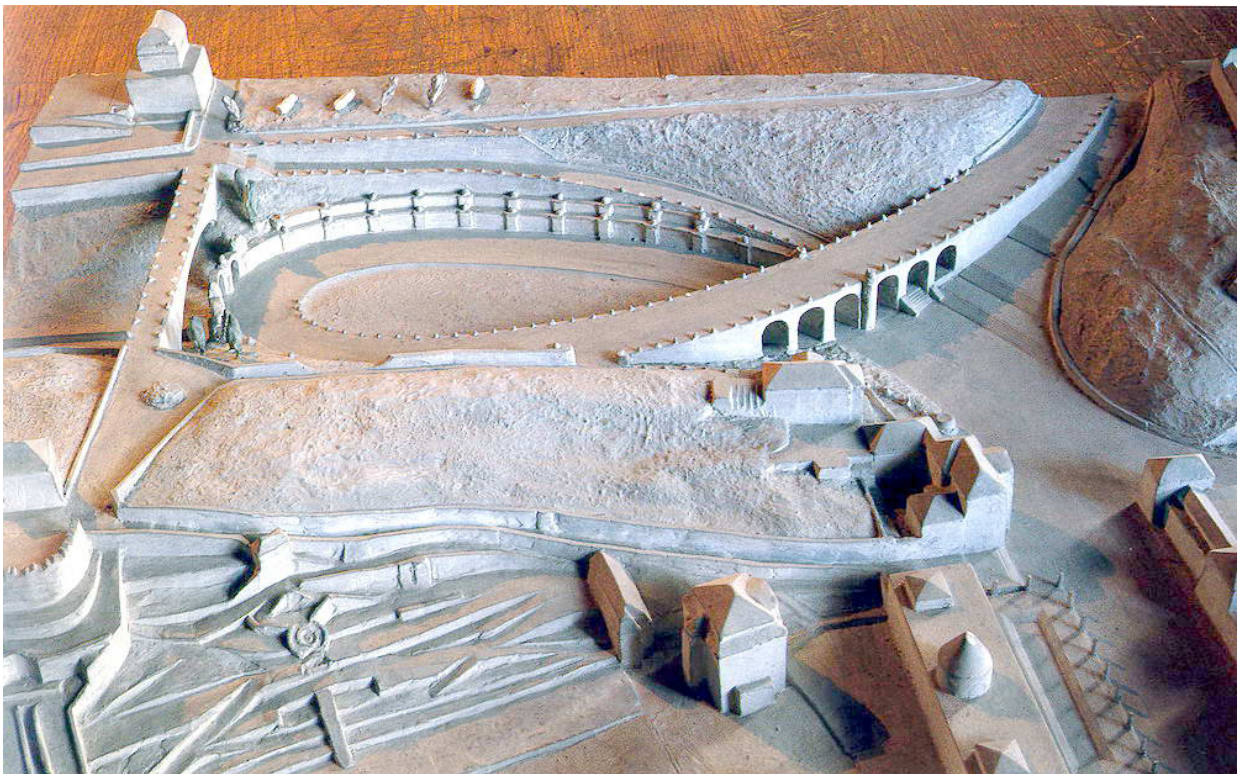
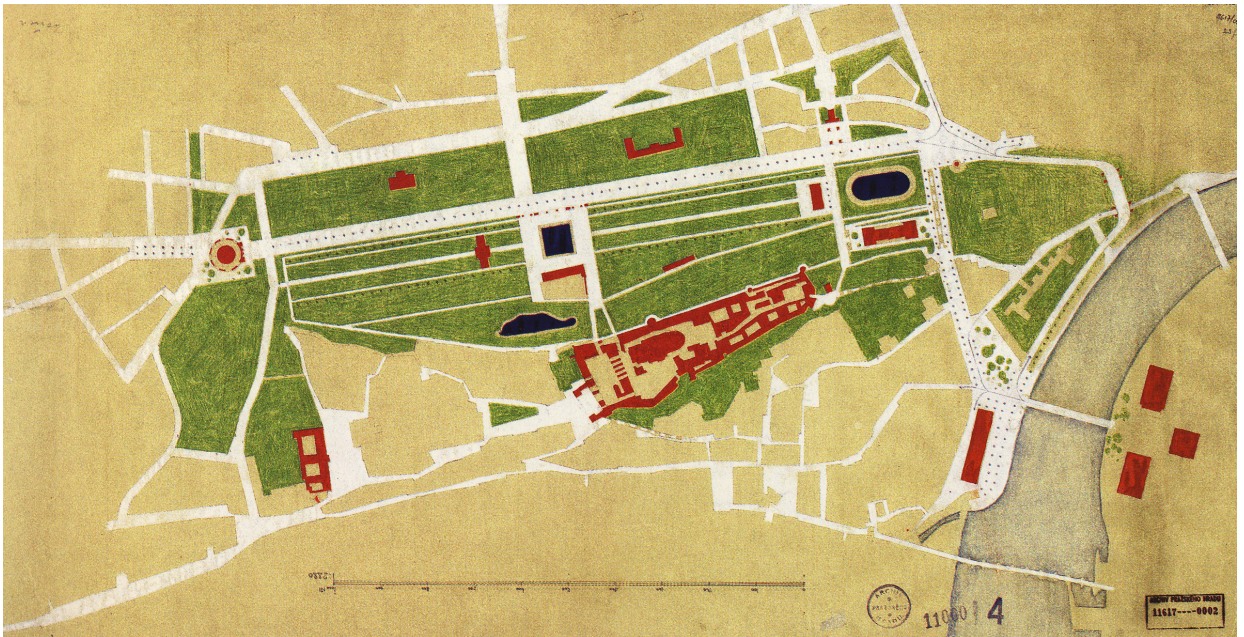
4/162 Josip Plečnik, druhá komunikační studie k úpravě Letné a okolí hradu, 1922. Foto: B. H., Prof. J. Plečnika
druhá komunikační studie ku regulaci Letné a okolí hradu, *Styl*/ VIII, 1922-23, s. XXI.



4/163 Josip Plečnik, studie úpravy komunikací na Klárově, 1926-27. Foto: Zdeněk Lukeš – Damjan Prelovšek – Tomáš Valena (eds.), *Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu*, Praha 1996, s. 459.

4/164 Josip Plečnik, studie úpravy komunikací na Klárově, 1927. Foto: Zdeněk Lukeš – Damjan Prelovšek – Tomáš Valena (eds.), *Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu*, Praha 1996, s. 459.

4/165 Josip Plečnik, návrh řešení okolí Pražského hradu, 1928. Foto: Archiv Pražského hradu, Sg. 11617 – Regulace okolí Pražského hradu, plány J. Plečnika, inventární č. 11617-0001.

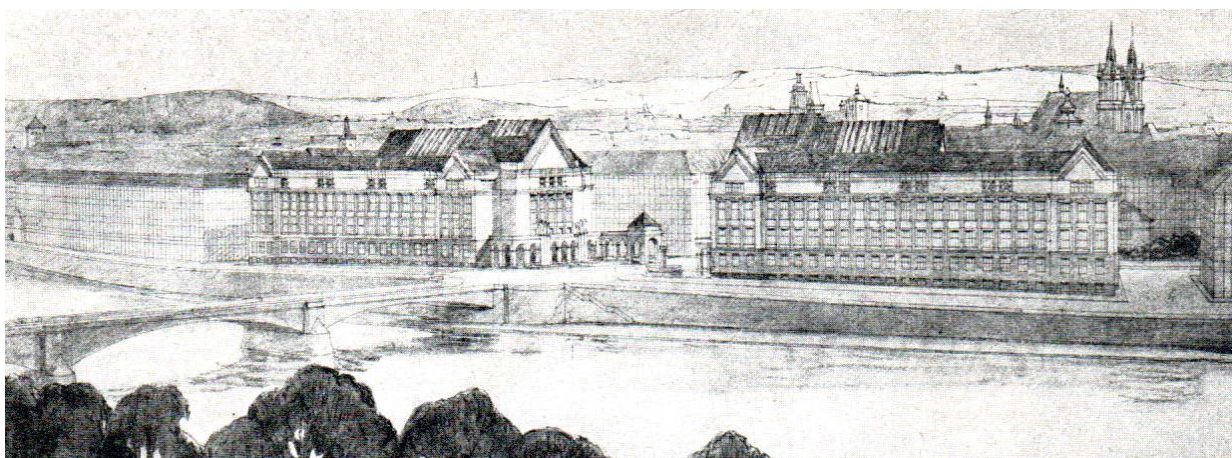
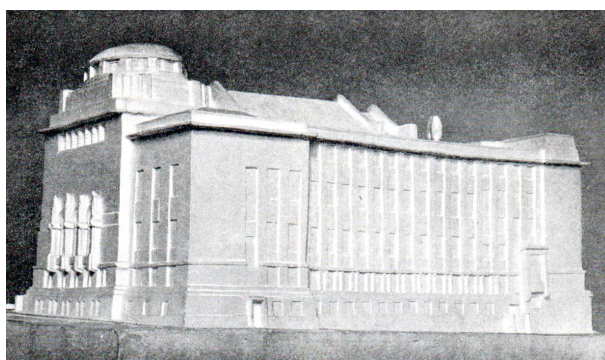
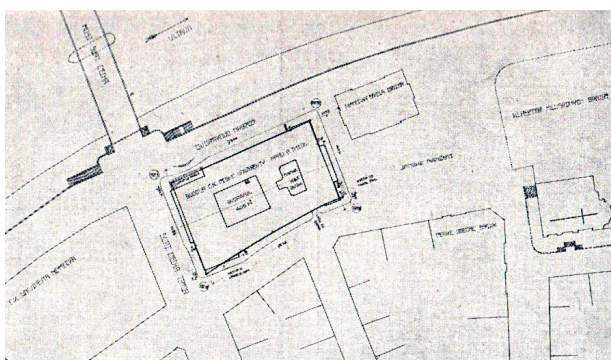
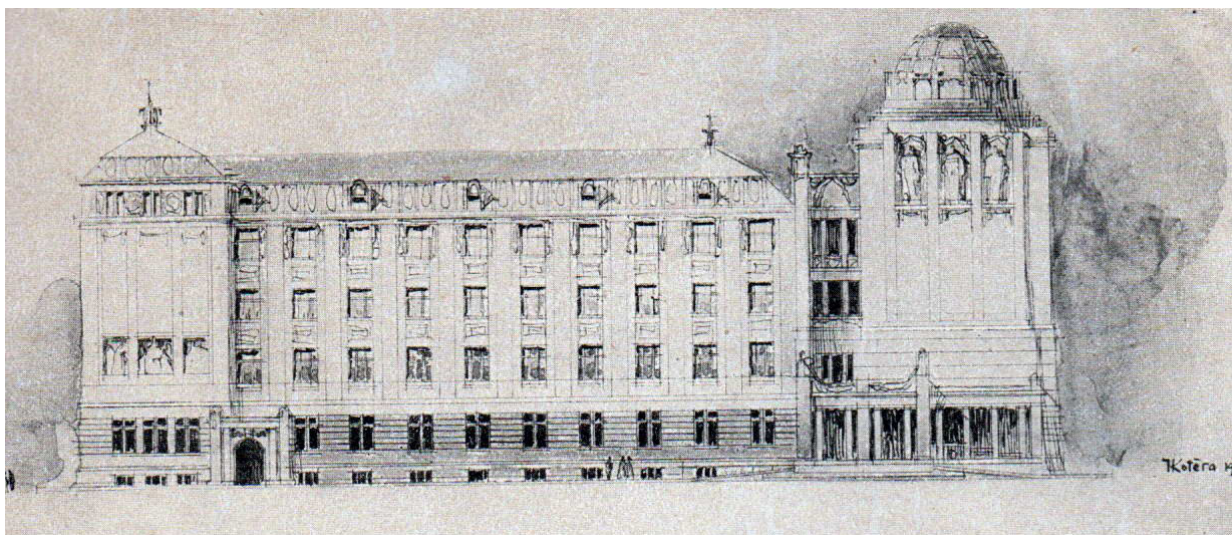


Smyčka místo Chotkovy serpentiney Josipa Plečnika

V prosinci roku 1930 vypracovala SRK návrh na regulaci Chotkovy silnice, přičemž v projektu uplatnila již starší záměr rozšířit kvůli většímu komfortu projíždějících záhyb silnice směrem do Jeleního příkopu. Na tuto ideu v lednu 1931 zareagoval hradní architekt vlastním neobyčejným projektem, ve kterém serpentinu nahradil spirálovitou spojkou. Oproti svým předchozím návrhům velkorysých ramp tím značně zredukoval urbanistické dimenze projektu. K překonání terénního výškového rozdílu zvolil jednoduchou uliční smyčku, která měla komunikaci zároveň vytvořit vstupní bránu na způsob triumfálního oblouku. V červnu 1931 doplnil Plečnik projekt o můstek pro pěší přes Jelení příkop u Letohrádku královny Anny a o široké schodiště navazující na vyhlídkovou cestu po severním svahu Jeleního příkopu. I tento projekt, ač o poznání citlivější než starší návrhy viaduktů, podrobila Státní regulační komise kritice jako dopravně nevyhovující a esteticky problematický.

4/166 Josip Plečnik, návrh řešení okolí Pražského hradu, 1934. Foto: Zdeněk Lukeš – Damjan Prelovšek – Tomáš Valena (eds.), *Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu*, Praha 1996, s. 465.

4/167 Josip Plečnik, návrh regulace Chotkovy silnice – model, 1931. Foto: Zdeněk Lukeš – Damjan Prelovšek – Tomáš Valena (eds.), *Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu*, Praha 1996, s. 463.

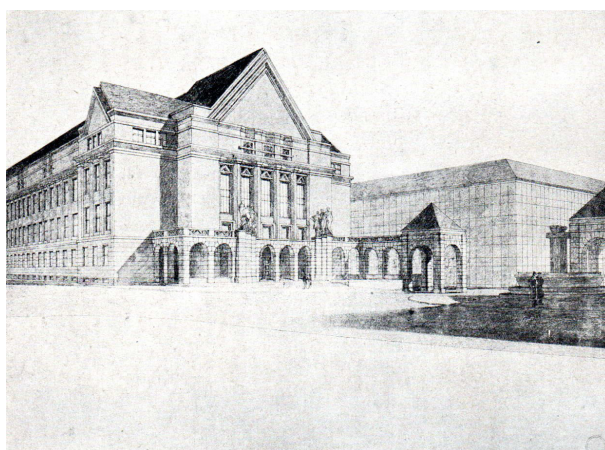


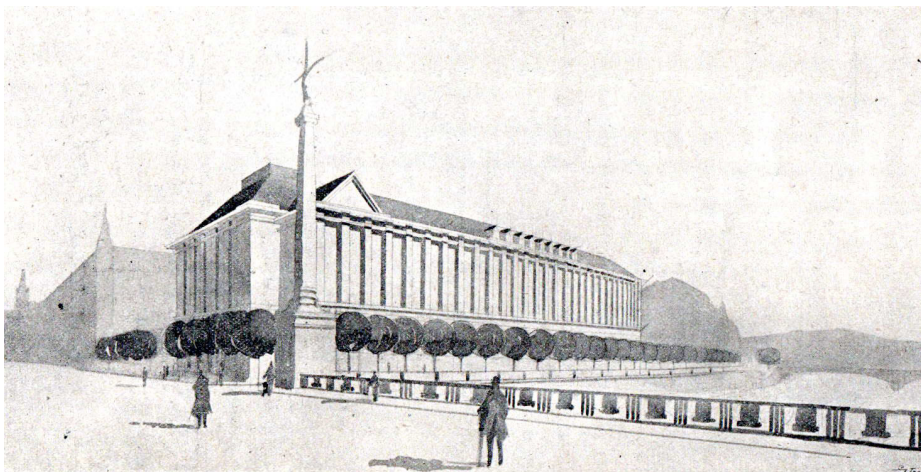
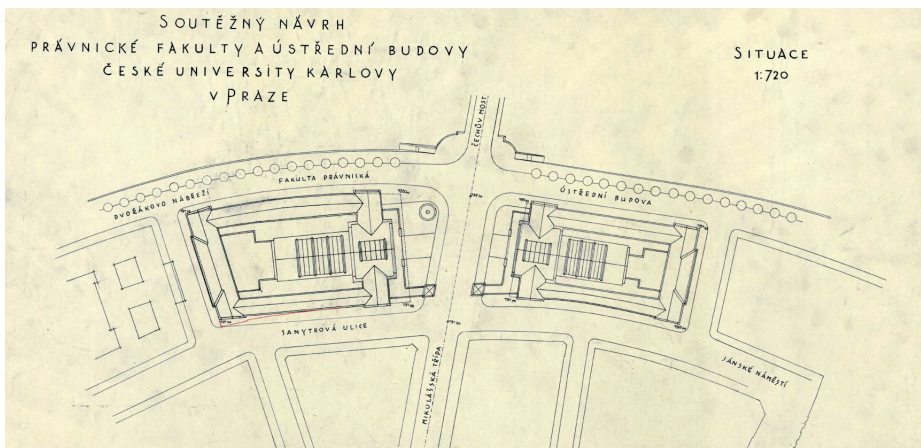
4/168 Jan Kotěra, návrh české university – průčelí, 1907. Jan Kotěra, Náčrty a projekty pro budovy české university v Praze z r. 1907-1921, *Styl* VII, 1921-22, s. LIX.

4/169 Jan Kotěra, návrh české university – situace, 1909. Jan Kotěra, Náčrty a projekty pro budovy české university v Praze z r. 1907-1921, *Styl* VII, 1921-22, s. LX.

4/170 Jan Kotěra, návrh české university – model, 1909. Jan Kotěra, Náčrty a projekty pro budovy české university v Praze z r. 1907-1921, *Styl* VII, 1921-22, s. LXII.

4/171, 4/172 Jan Kotěra, návrh české university, 1921. Jan Kotěra, Náčrty a projekty pro budovy české university v Praze z r. 1907-1921, *Styl* VII, 1921-22, s. LXXVI.

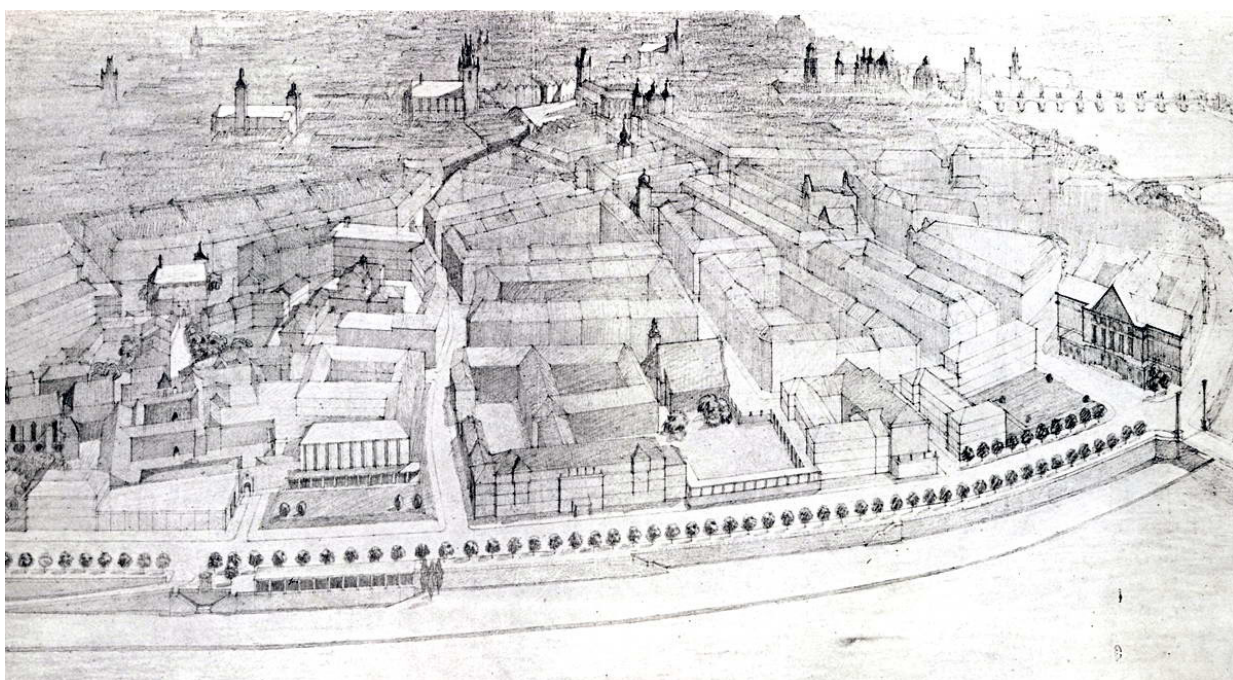
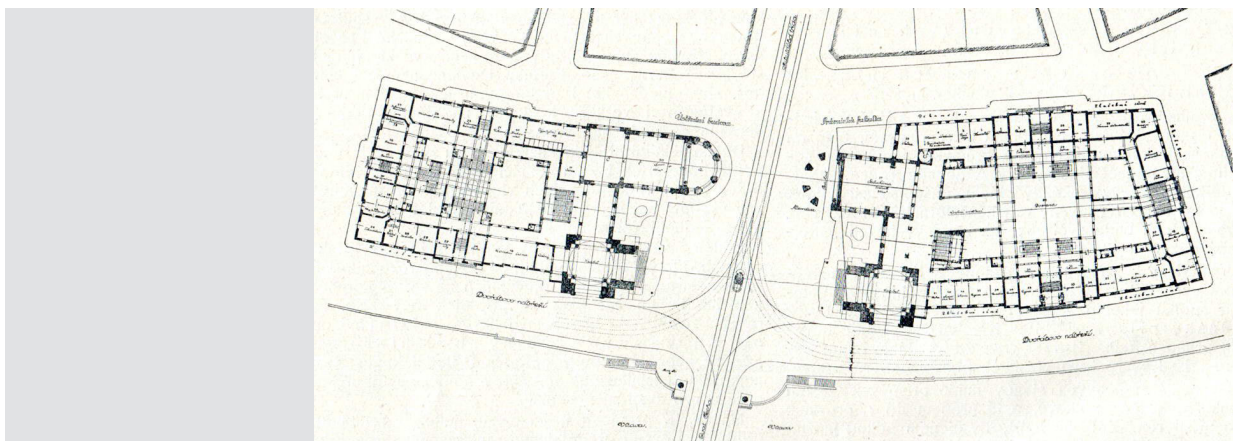




4/173 Jan Kotěra, soutěžní návrh na náčrtky české university – situace, 1920. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU002111.

4/174 Milan Babuška, soutěžní návrh na náčrtky české university – perspektiva, 1920. Foto: Milan Babuška, Soutěžní návrh na budovy české Karlovy university v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 75.

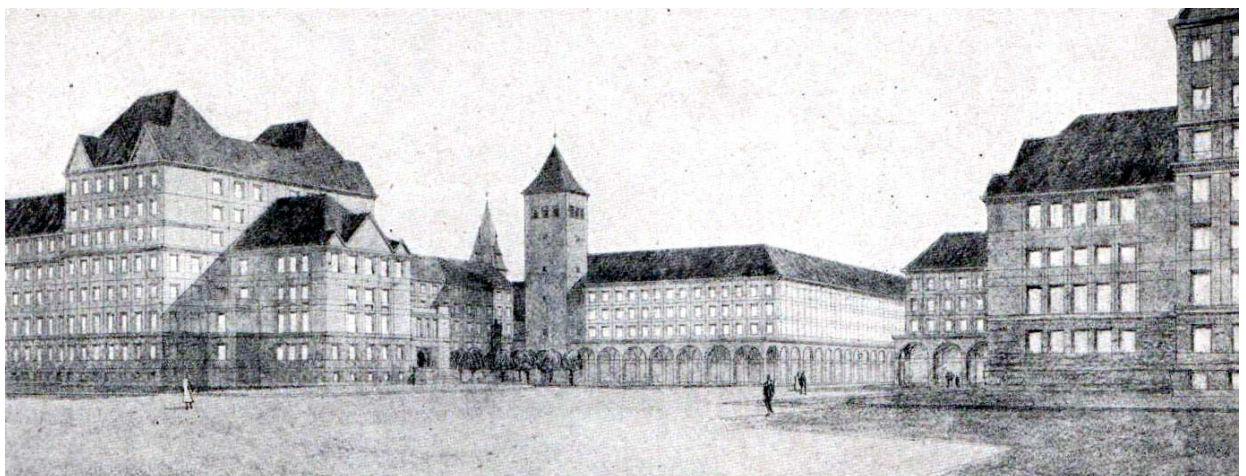
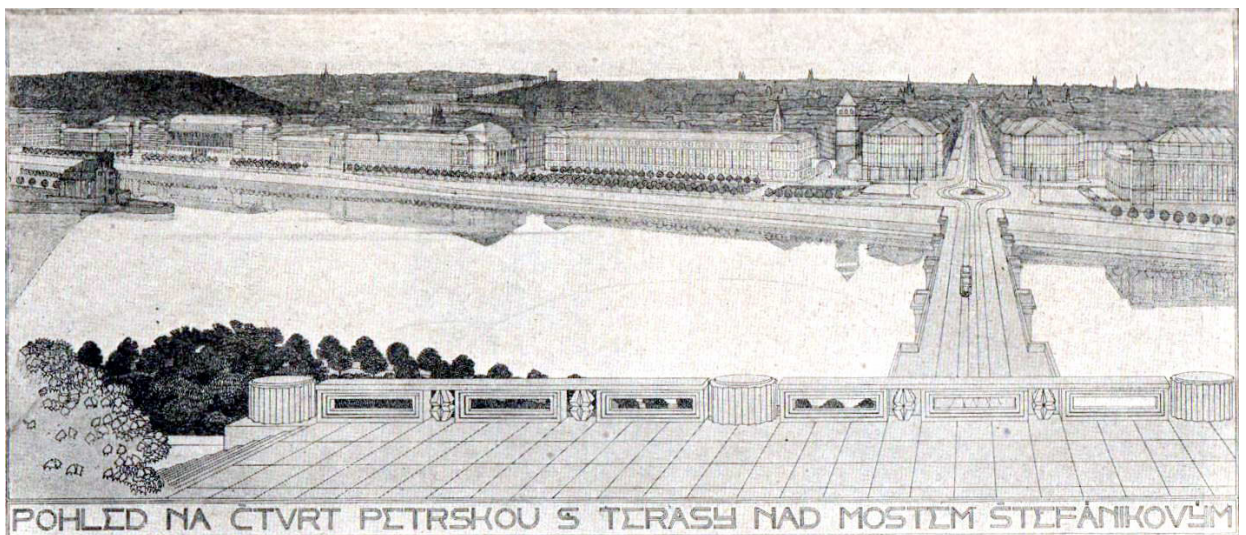
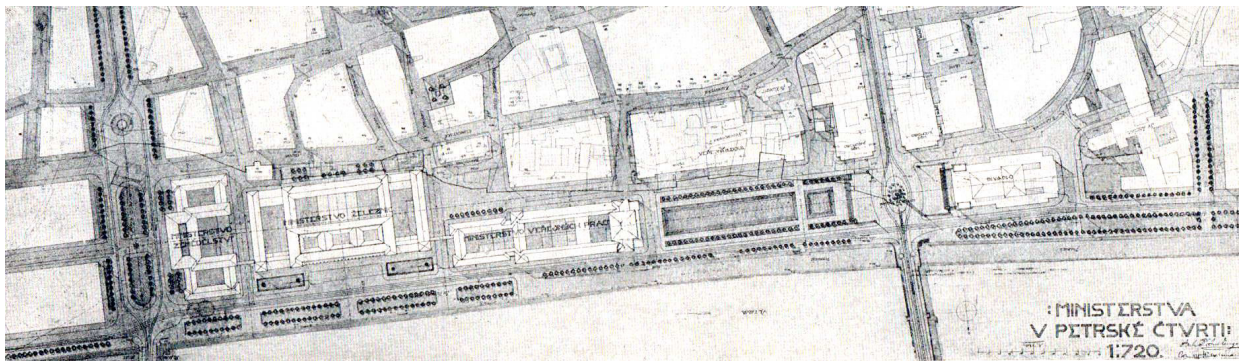
4/175 Matěj Schneiberg, soutěžní návrh na náčrtky české university – perspektiva, 1920. Foto: Mat. Schneiberg, Soutěžní návrh na budovy české Karlovy university v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, t. 23.



4/176 Matěj Schneiberg, soutěžní návrh na náčrtky české university – perspektiva, 1920. Foto: Mat. Schneiberg, Soutěžní návrh na budovy české Karlovy university v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 100.

4/177 Viktorin Šulc – Antonín Cechner, soutěžní návrh na náčrtky české university – perspektiva, 1920. Foto: Viktorin Šulc – Antonín Cechner, Soutěžní návrh na budovy české Karlovy university v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, t. 17.

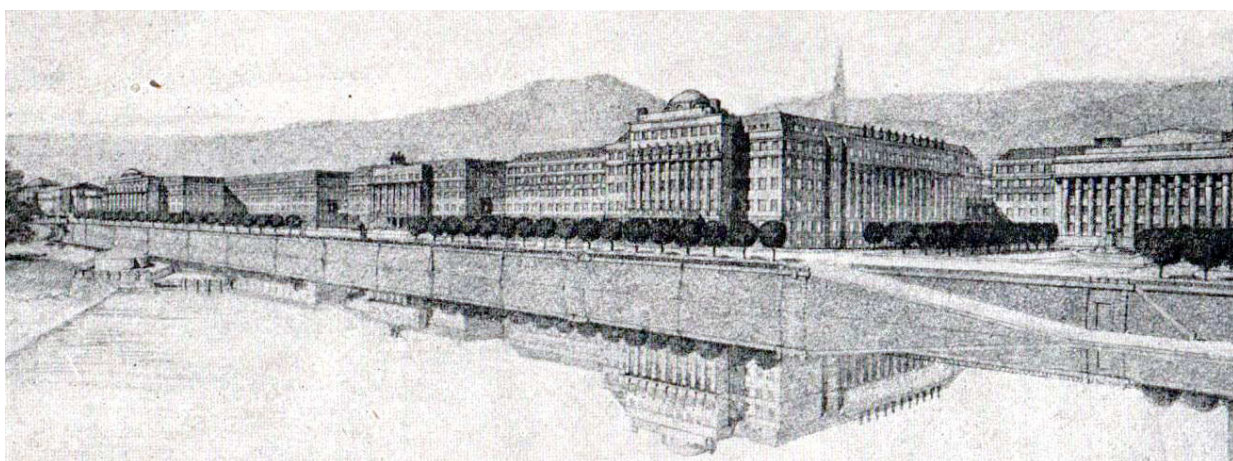
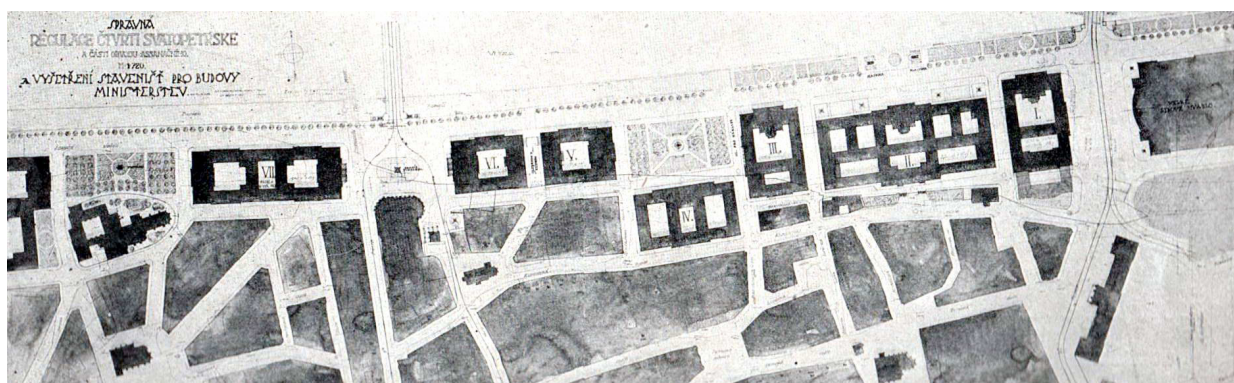
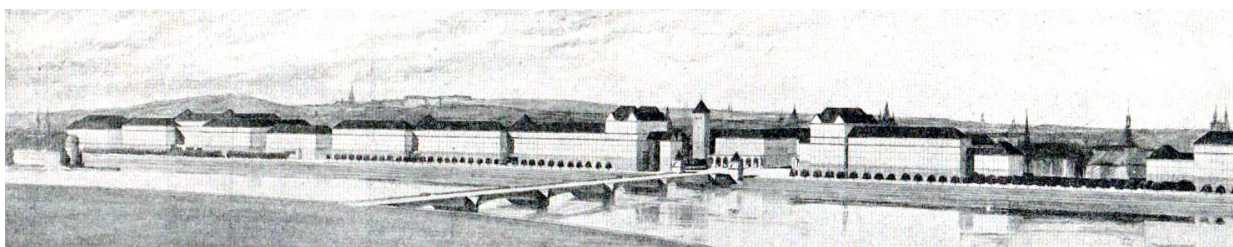
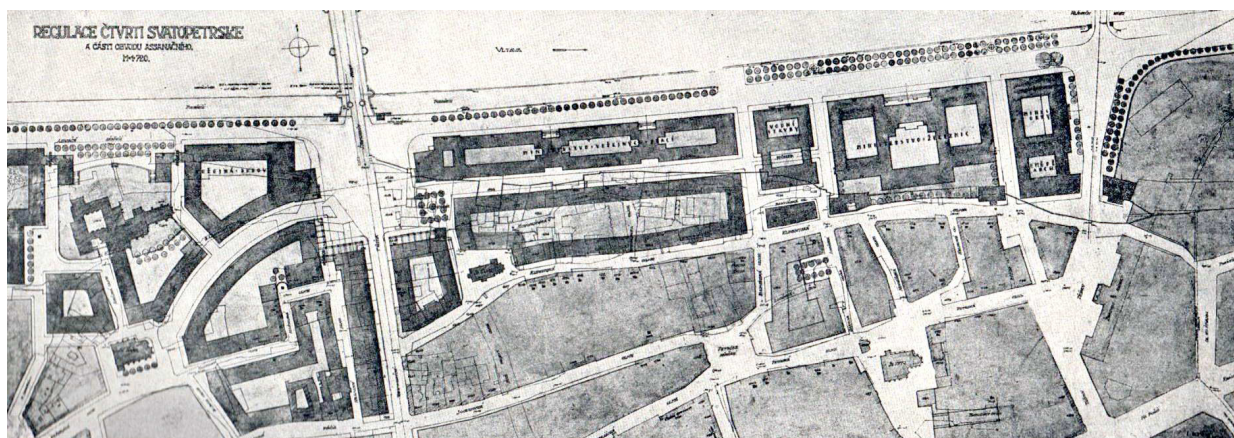
4/178 Bohumil Hübschmann, návrh, jak zabránit zazdění vnitřního města i za zbývajících možností střídáním staveb a prostorů, co možno zelených. Foto: Bohumil Hübschmann, *Obnova památné Prahy*, Praha 1947, o. 13.



4/179 Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, projekt ze soutěže na regulaci Petrského nábřeží, 1920. Foto: Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VI, 1921-22, s. XIII.

4/180 Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, projekt ze soutěže na regulaci Petrského nábřeží – pohled z Letné, 1920. Foto: Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VI, 1921-22, s. XIII.

4/181 Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, projekt ze soutěže na regulaci Petrského nábřeží – předmostí Štefánikovo, 1920. Foto: Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VI, 1921-22, s. XV.

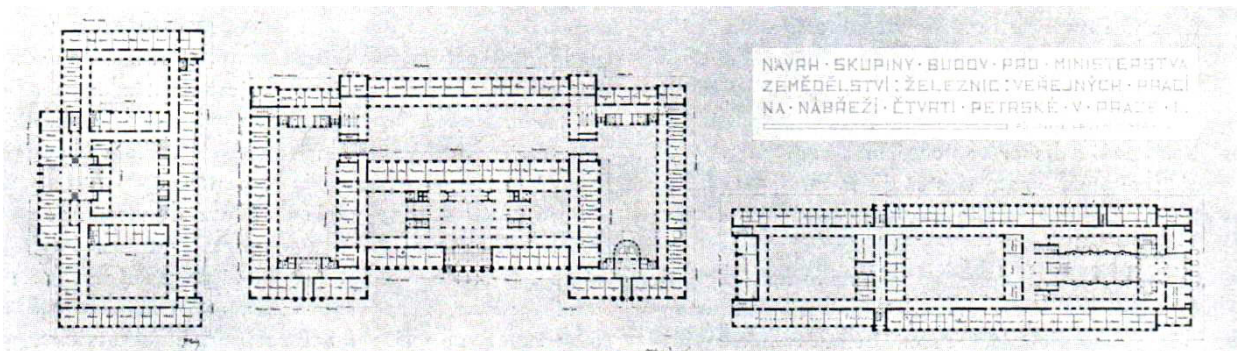
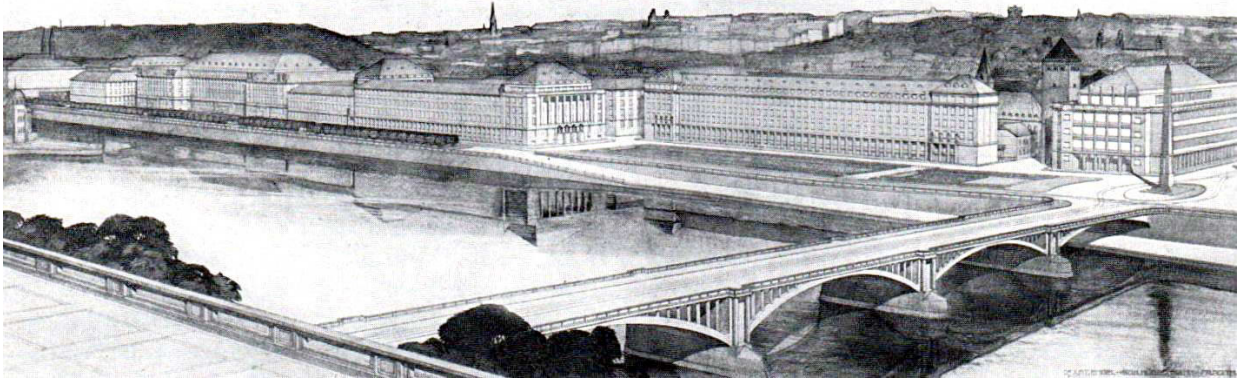
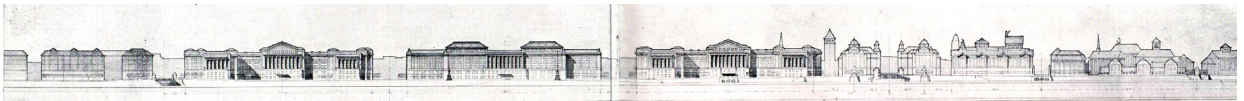
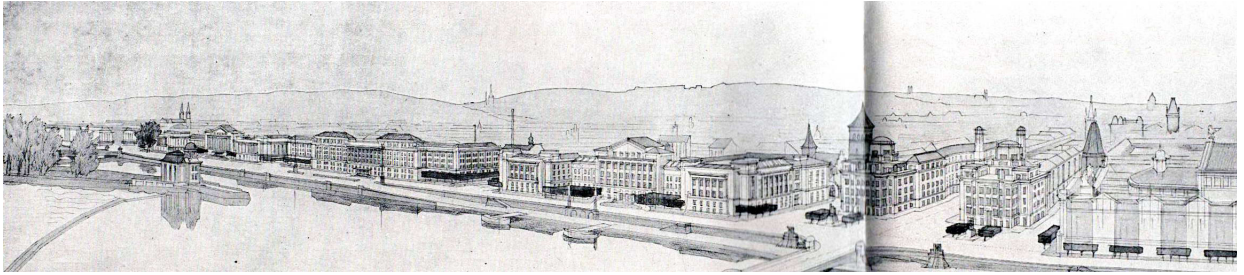
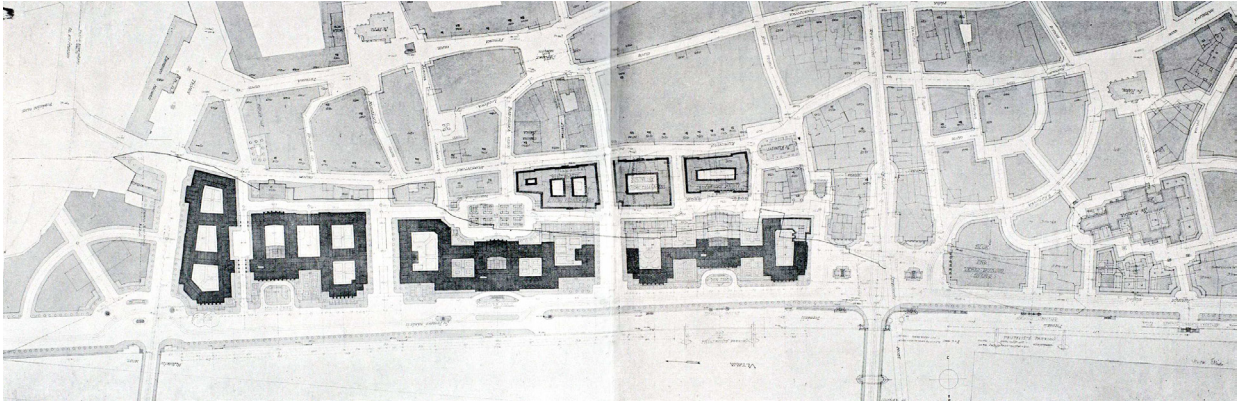


4/182 Jan Kotěra, projekt ze soutěže na regulaci Petřského nábřeží, 1920. Foto: Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petřského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VI, 1921-22, s. XVI.

4/183 Jan Kotěra, projekt ze soutěže na regulaci Petřského nábřeží – perspektiva, 1920. Foto: Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petřského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VI, 1921-22, s. XVI.

4/184 Alois Dryák, projekt ze soutěže na regulaci Petřského nábřeží, 1920. Foto: Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petřského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VI, 1921-22, s. XVIII.

4/185 Alois Dryák, projekt ze soutěže na regulaci Petřského nábřeží – perspektiva, 1920. Foto: Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petřského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VI, 1921-22, s. XVIII.

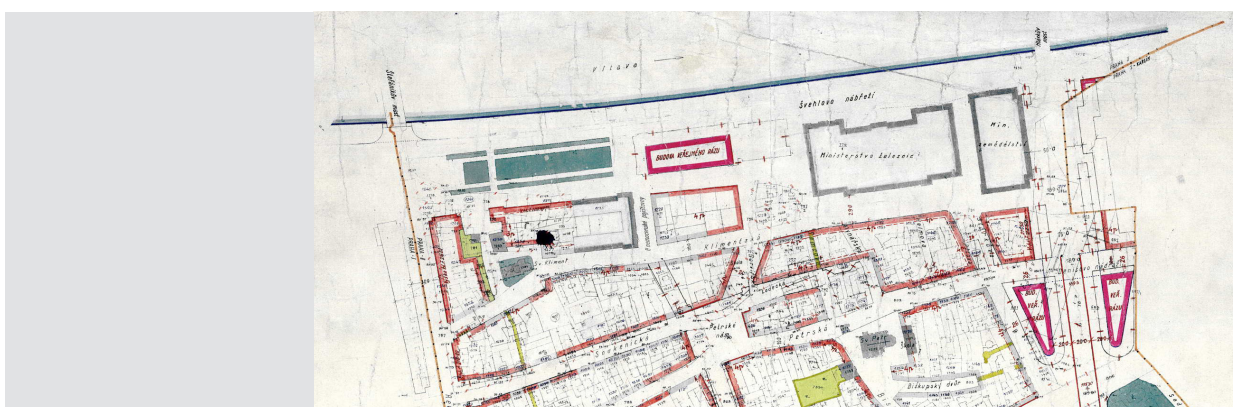
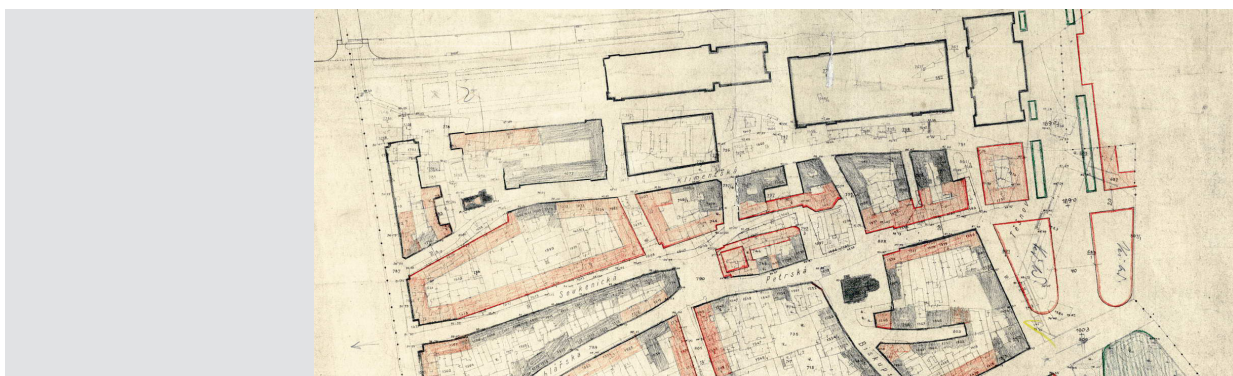
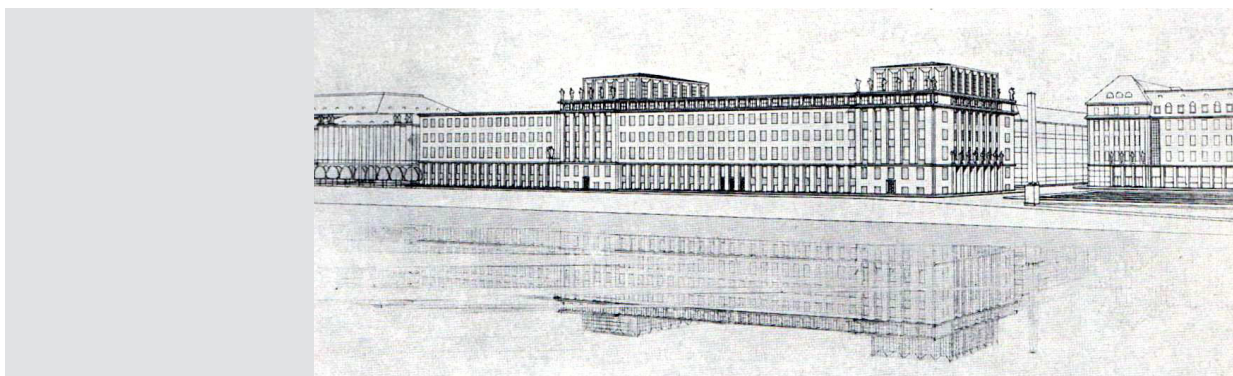
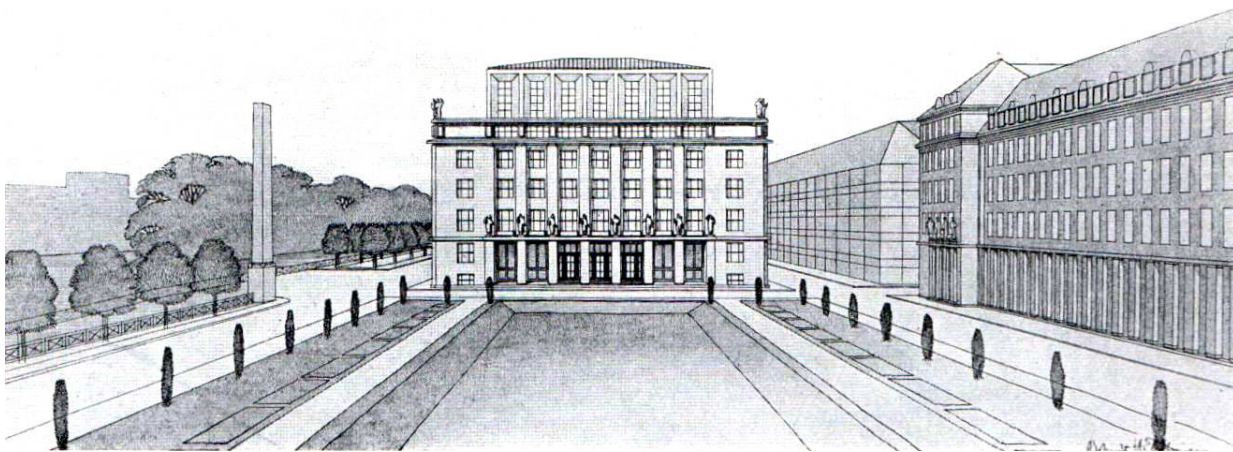


NÁVRH · SKUPINY · BUDOV · PRO · MINISTERSTVA
ZEMĚDĚLSTVÍ · ŽELEZNIC · VEŘEJNÝCH · PRACÍ
NA · NÁBŘEŽÍ · ČTVRTI · PETRSKÉ · V · PRAZE · H.

4/186, 4/187, 4/188 Richard Klenka, projekt ze soutěže na regulaci Petřského nábřeží, 1920. Foto: R. Klenka, Soutěžný návrh na regulaci pozemků ve čtvrti svatopetrské s náčrtly ministerských budov v Praze, *Architektonický Obzor* XX, 1921, t. 11-12.

4/189 František Roith – Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, společný návrh pro ministerstva na Petřském nábřeží, 1925. Foto: Bohumil Hübschmann, Návrh výstavby na Petřském nábřeží. Budova ministerstva veřejných prací, *Styl* XIII, 1927-28, s. 126.

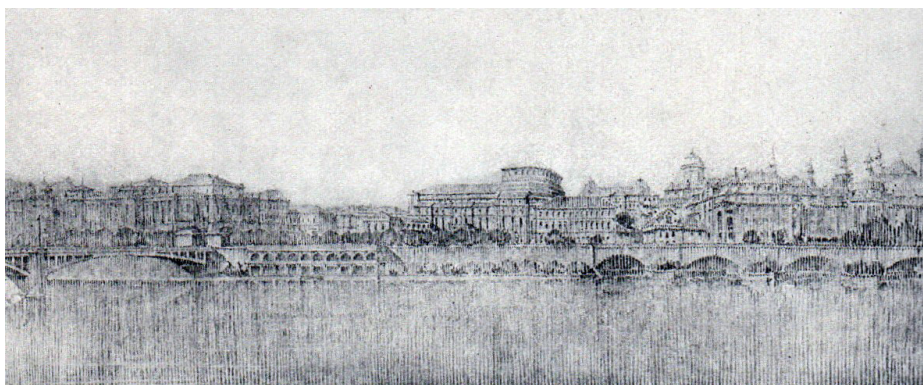
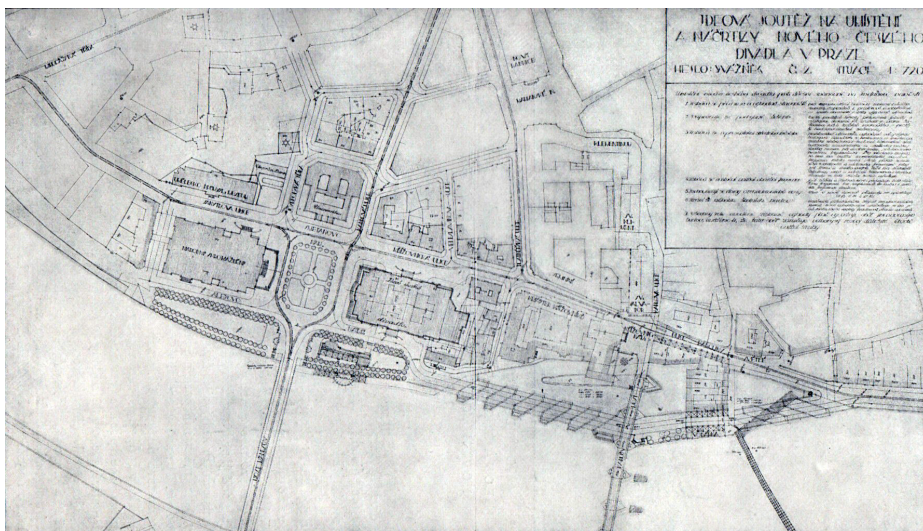
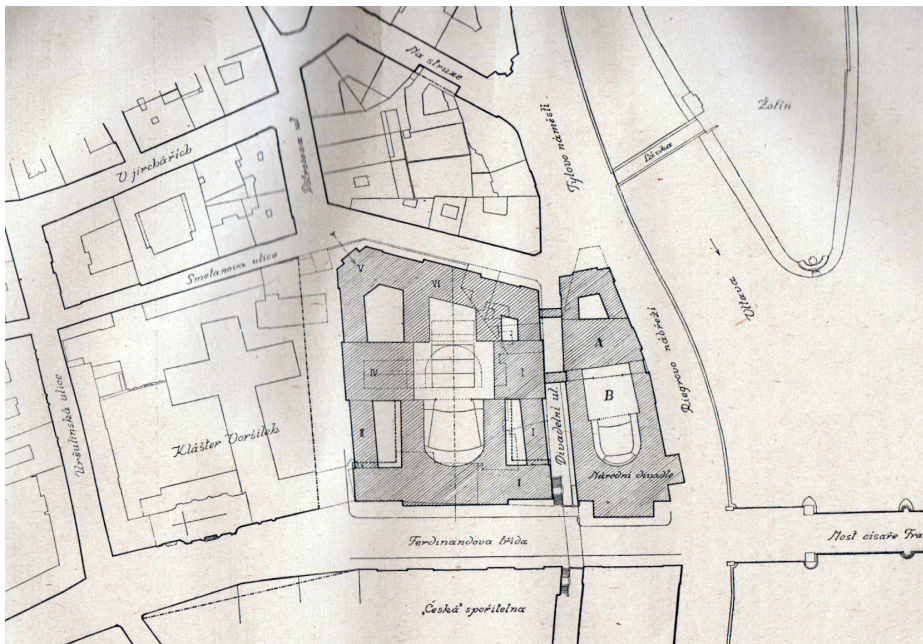
4/190 František Roith – Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, společný návrh pro ministerstva na Petřském nábřeží, 1925. Foto: Bohumil Hübschmann, Návrh výstavby na Petřském nábřeží. Budova ministerstva veřejných prací, *Styl* XIII, 1927-28, s. 126.



4/191, 4/192 Bohumil Hübschmann, třetí návrh budovy ministerstva veřejných prací, 1927. Foto: Bohumil Hübschmann, Návrh výstavby na Petřském nábřeží. Budova ministerstva veřejných prací, *Styl XIII*, 1927-28, s. 127.

4/193 SRK, návrh přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro část území Prahy (Nové Město) – výřez, 1928. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000506.

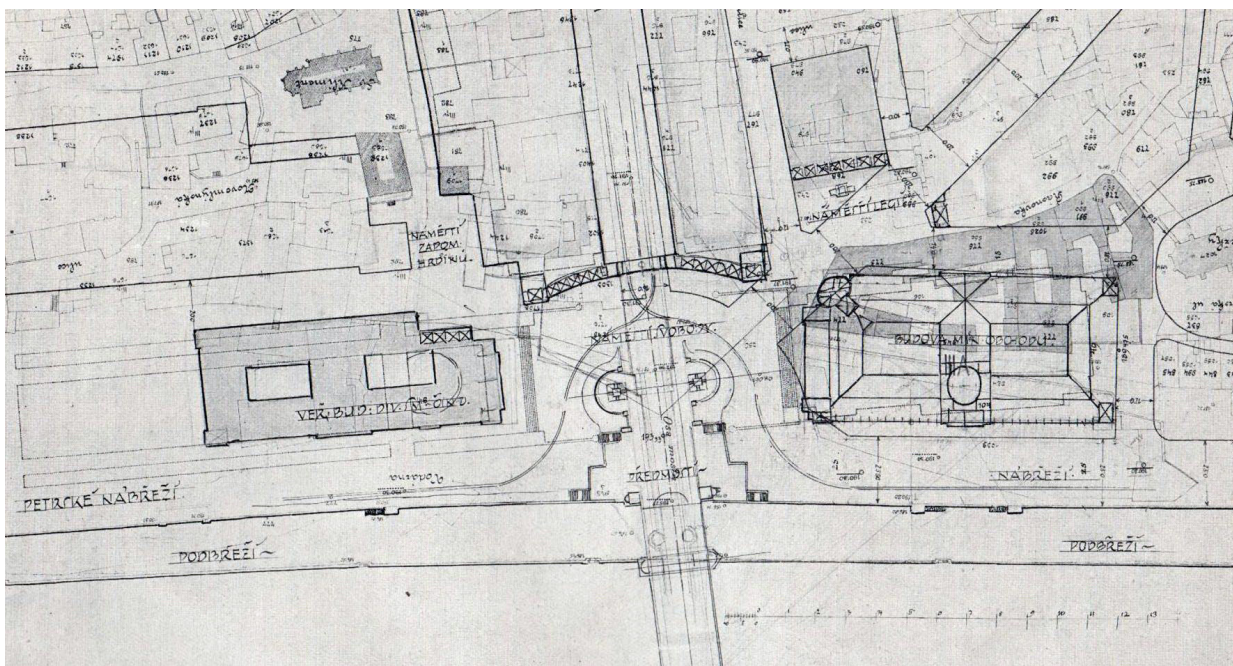
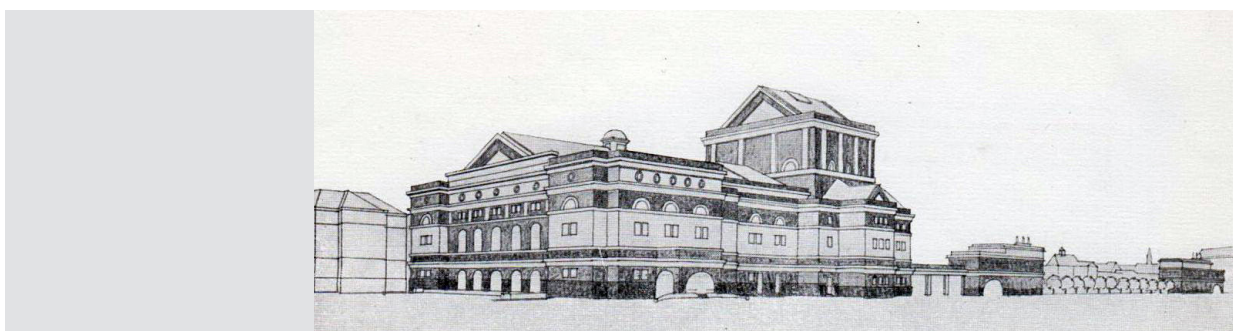
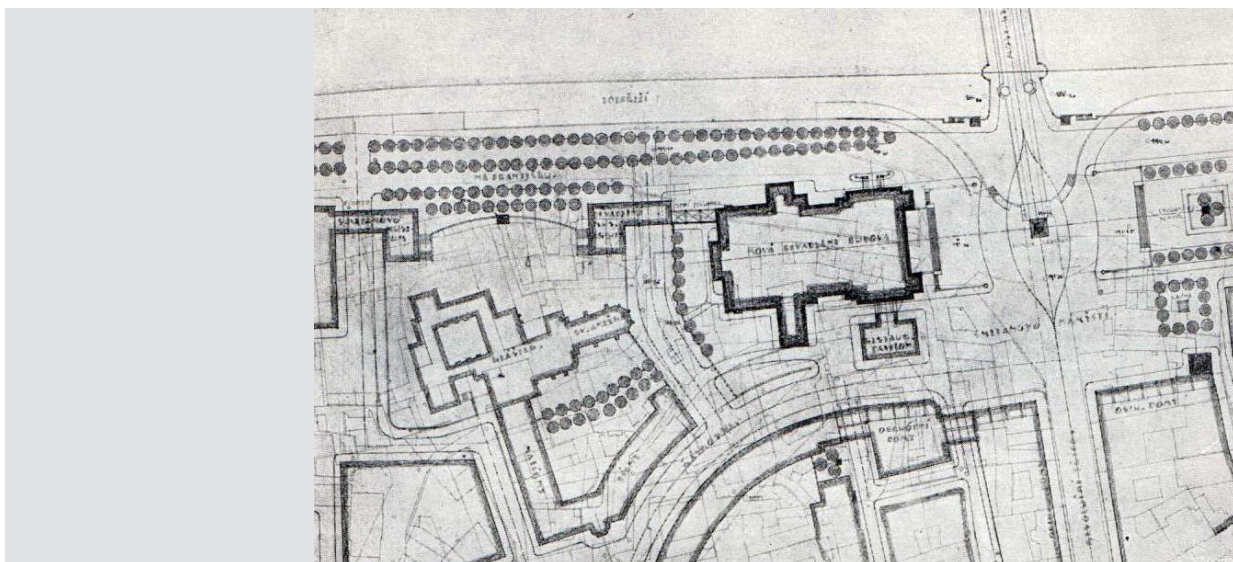
4/194 SRK, návrh přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro část území Prahy (Nové Město) – výřez, 1937. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Státní regulační komise, inventární č. SRK000089.



4/195 Karel Skopec, návrh umístění nového českého divadla v Praze, 1918. Foto: Karel Skopec, K návrhu nového divadla českého v Praze, *Architektonický obzor* XVII, 1918, s. 35.

4/196 Adolf Liebscher – Míla Babánek, projekt ze soutěže na umístění a náčrtky nového českého divadla, 1922. Foto: Adolf Liebscher – Míla Babánek, Ideová soutěž na umístění a náčrtky nového českého divadla v Praze, *Stavba I*, 1922, s. 215.

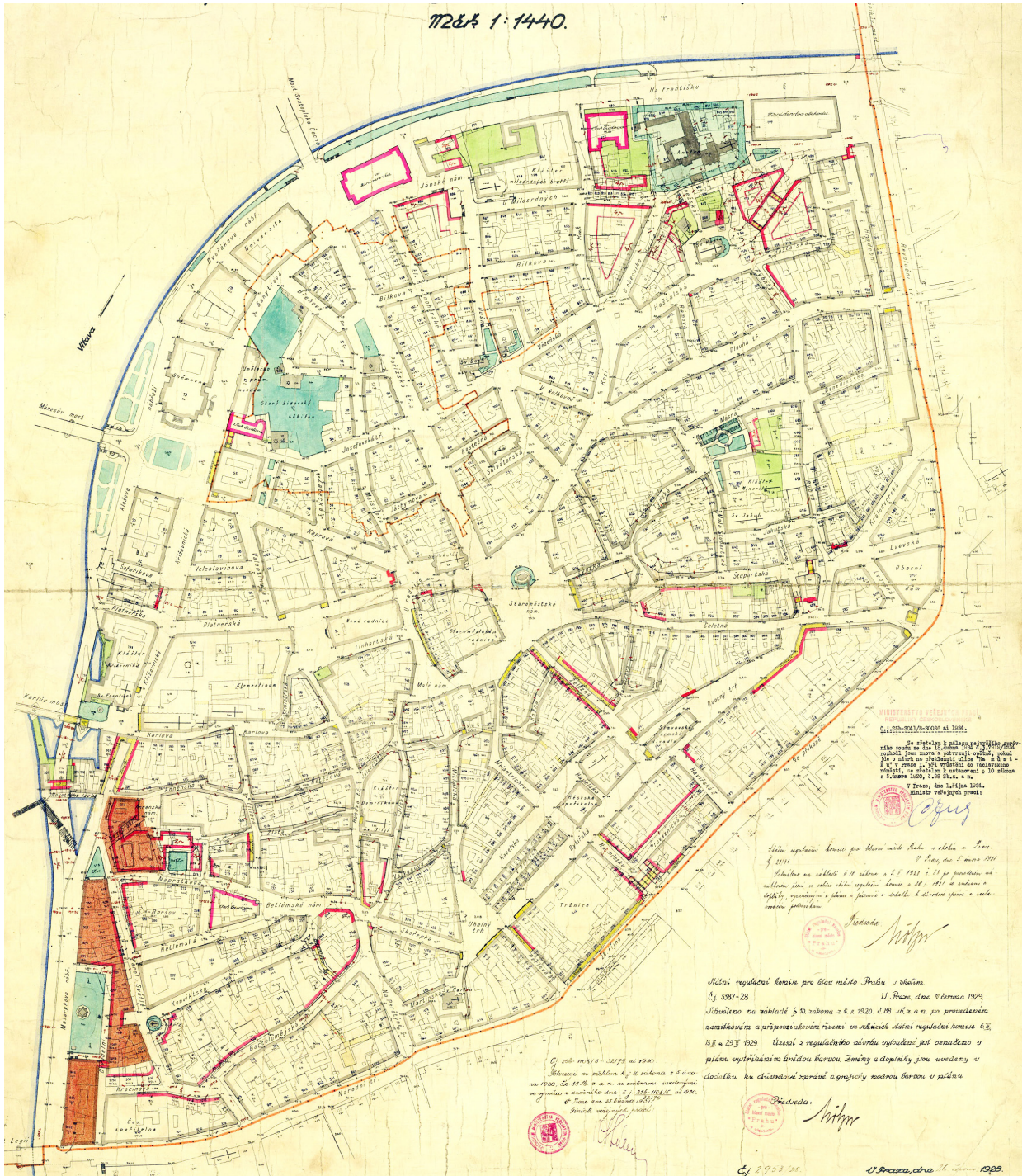
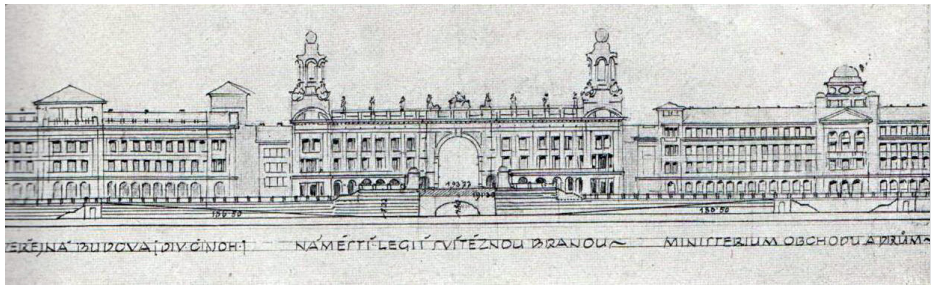
4/197 Adolf Liebscher – Míla Babánek, projekt ze soutěže na umístění a náčrtky nového českého divadla – perspektiva, 1922. Foto: Adolf Liebscher – Míla Babánek, Ideová soutěž na umístění a náčrtky nového českého divadla v Praze, *Stavba I*, 1922, s. 216.



4/198 Karel Polívka – Václav J. Prokop, projekt ze soutěže na umístění a náčrty nového českého divadla, 1922. Foto: Karel Polívka – Václav J. Prokop, Průvodní zpráva projektu heslo „Obnova“, *Architekt SIA XXI*, 1922, s. 255.

4/199 Karel Polívka – Václav J. Prokop, projekt ze soutěže na umístění a náčrty nového českého divadla – perspektiva, 1922. Foto: Karel Polívka – Václav J. Prokop, Průvodní zpráva projektu heslo „Obnova“, *Architekt SIA XXI*, 1922, s. 256.

4/200 Josef Fanta, soutěžní návrh na úpravu Štefánikova předmostí a budovu ministerstva obchodu, 1925. Foto: S., Úprava Štefánikova předmostí a dům ministerstva obchodu a úřadu patentního v Praze, *Architekt SIA XXV*, 1926, s. 22.



4/201 Josef Fanta, soutěžní návrh na úpravu Štefánikova předmostí a budovu ministerstva obchodu, 1925. Foto: S., Úprava Štefánikova předmostí a dům ministerstva obchodu a úřadu patentního v Praze, *Architekt SIA XXV*, 1926, s. 23.

4/202 SRK, návrh přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro část území Prahy (Staré Město a Josefov) – výřez, 1928. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Státní regulační komise, inventární č. SRK000026.

A. Návrh přehledného regulačního a zastavovacího plánu
 pro území Prahy I a V (Staré Město a Josefov).
 měř. 1:1440.

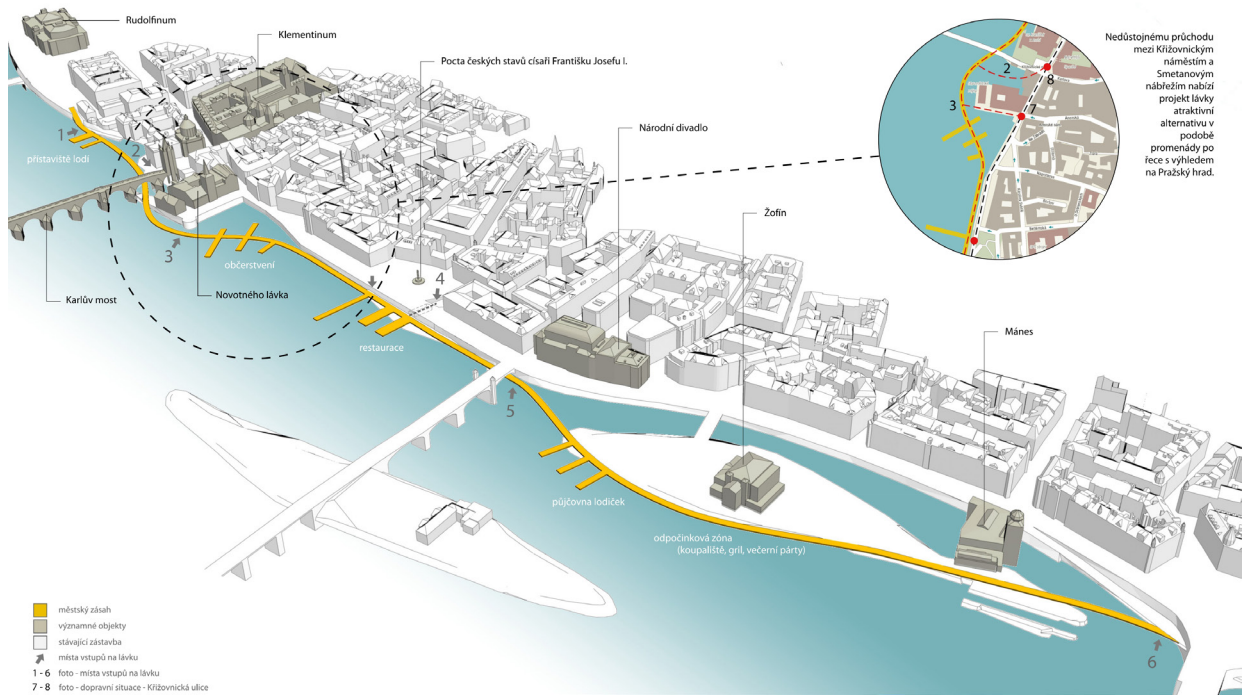
191/10



Studijní kancelář pro státní regulační komisi
 Prahy
 1937

Č. 7001/30
 V. Brno, dne 18. srpna 1938
 schváleno za podklad pro vypracování a návrhové řešení
 státní regulační komise pro hl. m. Prahu v období
 1938
 Město: [Signature]

4/203 SRK, návrh přehledného regulačního a zastavovacího plánu pro část území Prahy (Staré Město a Josefov) – výřez, 1937. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Státní regulační komise, inventární č. SRK000028.



4/204 Karel Hausenblas – Jiří Koten, projekt „Vltavská spojka“ v rámci iniciativy Městské zásahy Praha, 2010. Foto: <http://www.uzemneplany.sk/mestskezasahy-praha-pontonova-cyklostezka-a2>, vyhledáno dne 4. 12. 2014.

4/205 Karel Hausenblas – Jiří Koten, projekt „Vltavská spojka“ v rámci iniciativy Městské zásahy Praha, 2010. Foto: <http://www.uzemneplany.sk/mestskezasahy-praha-pontonova-cyklostezka-a2>, vyhledáno dne 4. 12. 2014.

4/206 Jan Kadlas, projekt „Pontonová cyklostezka“ v rámci iniciativy Městské zásahy Praha, 2010. Foto: <http://www.uzemneplany.sk/mestskezasahy-praha-pontonova-cyklostezka-a2>, vyhledáno dne 4. 12. 2014.



4.4 Zelené plochy v centrální Praze a jejich potenciál

U tématu zeleně a její role v obraze a fungování města zůstaneme ještě v této kapitole, jež má za cíl věnovat se právě těm debatám, které se týkaly primárně problematiky parků, sadů a zahrad v centrálních pražských polohách. Co se úlohy stromořadí či veřejných parků týče, provázela už předválečné debaty relativní názorová shoda. Převládalo přesvědčení o blahodárném působení zelených ploch, jak z hlediska estetického, tak praktického. Jak jsme se mohli přesvědčit v předchozích kapitolách, důraz na zachování, či ještě lépe, rozšíření, veřejných parkových ploch pochopitelně přetrvával i do doby po první světové válce. Na nábřežích Starého a Nového Města se architekti více či méně úspěšně pokoušeli poučit ze zkušeností s nežádoucím působením kontinuální zástavby a jali se aplikovat méně fatální řešení kombinující architektonické objekty a vhodně rozmístěné parkové plochy. Výsledným dojmem tak měla být nikoliv řada nových nábřežních budov, „nýbrž ojedinělé pobřežní objekty v zeleni“⁸³⁴. Hlasitý propagátor myšlenky, Bohumil Hübschmann, z tohoto důvodu například volal po upuštění od zdvojení universitní budovy Jana Kotěry u Čechova mostu⁸³⁵ [obr. 4/178] či po doplnění zelených ploch namísto zástavby před objekt Emauzského kláštera [obr. 2/35-2/37]. Paradoxem zůstává, že se týž autor ve spolupráci s Antonínem Engelem nezdráhal navrhnout poměrně neprodyšnou zástavbu velkého úseku Petrského nábřeží, kam sice také vložil parkovou plochu, nicméně v poměru s hmotou projektovaných ministerstev panoramaticky docela nevýraznou [obr. 4/180, 4/189]. Podobný pohledový zásah plánoval i do parku před Anežským klášterem, kam navrhoval dvě vyšší souměrné budovy⁸³⁶ [obr. 4/207]. Na rozdíl od poměrně citlivého projektu na předprostor Emauz nebyl však ani jeden z posledně zmíněných projektů doveden do úplného konce – ministerské budovy dnes stojí pouze dvě ze tří a se zástavbou před klášterem se nikdy nezačalo. Dnešní podoba staroměstských a novoměstských nábřeží tak nakonec myšlenke střídání zeleně a zástavby v zásadě odpovídá.

Podobně paradoxní situace by se dala vysledovat také na Malé Straně, respektive zejména v její nejzelenějších částech, na Kampě a úpatí Petřína. Po vzniku samostatného Československa byl již sice všeobecně přijímán názor odsuzující dřívější pokusy o zástavbu parkových prostor monumentálními objekty (Balšánek [obr. 2/91-2/99], Roštlapil [obr. 2/90] aj.) ve prospěch zpřístupnění sadů pro veřejnost. I přesto ale stále přetrvávala snaha nějakou budovu do zelených prostor přeci jen umístit. Většinou mělo jít o objekty drobnějšího rázu než dříve navrhované Zemské sněmy a úřady, nicméně stále poměrně objemné, neboť se z velké části mělo jednat o stavby veřejného charakteru, které zřejmě měly svou přítomností završit myšlenku otevření okolní zeleně veřejnosti. Pod Petřínem tak měla vzniknout konservatoř, Štefánikův dům, případně hotel [▲ 4. 1. 3 /oddíl: Soutěž na výstupní komunikaci petřínskou z roku 1926]. Ještě reprezentativnější úloha pak měla připadnout Kampě, kam byla plánována budova Státní galerie [▲ 4. 2. 2 /oddíl: Galerie na Kampě?]. I přesto, že mnozí

⁸³⁴ Bohumil Hübschmann, *Obnova památné Prahy* (pozn. 245), s. 33.

⁸³⁵ Bohumil Hübschmann, *Obnova památné Prahy* (pozn. 245), s. 33.

⁸³⁶ Z důvodu, že klášter „býval vždy obestaven“ a nebylo by dobře ponechat jej uprostřed parku. /Bohumil Hübschmann, *Obnova památné Prahy* (pozn. 245), s. 33.

architekti, kteří se zúčastnili soutěže na galerii, dbali na její, co možná nejcitlivější zasazení do prostoru a šetření parkového okolí, výsledkem byl vždy poměrně markantní objekt zasahující nejen do zeleně zahrad, ale i do celého malostranského panoramatu. Poměrně záhy si tak galerie získala své odpůrce, kteří mimo jiné upozorňovali na roli zelených ploch Kampy jako nenahraditelného vzduchového rezervoáru a také jako jednoho z mála klidných parků v rovině, které vnitřní město má.⁸³⁷ Tyto hlasy varující před zástavbou Kampy sílily natolik, že bylo, i přes proběhnutí položení základního kamene galerie, v roce 1931 od projektu upuštěno.

Je tedy vidět, že v situaci, kdy se role zeleně, podpořená účinkem pražského panoramatu, dostala do opozice vůči veřejné či reprezentativní zástavbě, touha po zachování parkových rezervoárů nezdídkou převládala a od realizace plánovaných objektů sešlo. Důkazem byla ostatně například také nerealizovaná zástavba Letné [▲ 4. 2. 1], jež nejprve ustoupila do pozadí, aby v panoramatických pohledech z města dala vyniknout zelenému pásu při okraji pláně a později byla eliminována ještě radikálněji, ponechávajíc oblast Letné ve formě celistvé zelené plochy.

Poněkud vypjatější situace panovala v případě, že zeleň měla ustoupit technickým, zejména však dopravním stavbám. Zde se totiž do diskuse dostával argument potřeb nové doby a nutnosti vyřešení dopravního konceptu Velké Prahy, která již, především ve svém centru, začínala zvýšenou dopravní frekvencí značně trpět. To byl případ jak malostranské a petřínské, tak i letenské komunikace [▲ 4. 1. 1], která nejprve mimo jiné v zájmu „neporušené pláně“ opustila myšlenku průkopu a později byla v rámci hesla „neporušená stráž“ zpochybněna také idea povrchových komunikací, přičemž silným argumentem byl právě požadavek zachovat zelený charakter svahu. Významnou roli ale hrála také deklarovaná nutnost realizace nového konceptu celopražské dopravy prostřednictvím okruhu kolem vnitřního města, jehož součástí měla být i letenská spojka. Právě tento důvod způsobil, že se, i přes protesty zastánců panoramatu, rampa letenským svahem dostala do celkového regulačního plánu. Její uskutečnění tak nakonec nezmařil konsenzus, kterého by se dobralo široké odborné plénum, jako v případě zástavby Kampy nebo úpatí Petřina, nýbrž nastalá historická situace a válka.

Velmi podobná situace potkala také malostranskou komunikaci [▲ 4. 2. 2 /oddíl: **Malostranská komunikace**], tedy cestu, která měla vést přes Kampu, pod Karlovým mostem a dále na Klárov. Podle oficiálních plánů osm metrů široká komunikace [obr. 4/139] se měla stát odlehčením pro stávající (a jedinou) levobřežní severojižní trasu vedoucí historickým jádrem Malé Strany. Byla proto poměrně vřele vítána i mezi jindy kritickými památkářskými kruhy – a to i přes skutečnost, že by zabrala nezanedbatelnou část malostranské pobřežní zeleně a znamenala by tak značné znehodnocení zbývajících parkových ploch. Vzhledem k dopravním obtížím, které sužovaly Prahu se projekt komunikace přes Kampu setkal dokonce s menší kritikou než myšlenka galerie tamtéž. Za klíčový důvod, jež stál za faktem, že trasa nakonec realizována nebyla, tak nakonec lze opět považovat spíše historickou situaci na konci třicátých let a nikoliv protesty obhájců parků na Kampě.

⁸³⁷ Varujeme před stavbou státní galerie na Kampě (pozn. 694), s. 1-2

Jedinou ze tří zmíněných komunikací, od jejíž realizace se opravdu ustoupilo s ohledem na přínos veřejné zeleně, která by v případě uskutečnění cesty přišla na zmar, tak byla trasa Petřínem [▲ 4. 1. 3]. V roce 1937 bylo po řadě protestů upuštěno jak od oficiálního návrhu v podobě stroze účelné přímo vedené trasy projektované s cílem co nejméně zasáhnout do terénu petřínského svahu, tak od velkorysejší serpentiny, jenž se měla stát reprezentativní vyhlídkovou cestou. Většina odborníků účastnících se diskusí seznala, že by škoda způsobená veřejnosti zpřístupněným petřínským sadům a zahradám převážila klady dopravního spojení Újezda s Pohořelcem. Z toho důvodu bylo přistoupeno k vypsání nové soutěže, která měla za úkol najít alternativní řešení pro propojení Smíchova se severozápadní částí Prahy, respektive pro levobřežní uzavření okruhu kolem centrálního města. Stejně jako v případě letenské komunikace, i zde se tak otevřela cesta k novodobému řešení tunelem, jež zachránila oba zelené svahy před dopravní frekvencí a zachovala jejich úlohu coby panoramatických akcentů, rekreačních oblastí pro Pražany i vzduchových rezervoárů v blízkosti Vltavy.

4. 4. 1 Pražské ostrovy: plíce města

Soutěž na úpravu vnitřních pražských ostrovů (1925)

Pokud bychom měli vybrat některé z prvorepublikových projektů nebo soutěží, které se úpravy pražské zeleně týkaly primárně a nikoliv až druhotně (kdy hrála zeleň úlohu poslední volné lokality pro případnou zástavbu), byla by to zřejmě soutěž na úpravu vnitřních pražských ostrovů z roku 1925, která by si zasloužila více prostoru. I tato soutěž dokazovala zmíněný trend, směřující od pojetí parkových ploch jako pouhého okolí pro umístění monumentálních budov, k tendenci ponechat zelené prostory co možná nejvolnější. Od role okolí tvořícího doplněk pro architektonické solitéry totiž sady v centru povýšily na autonomní zelené plochy ceněné právě pro jejich otevřenost, volnost a nezastavěnost. V případě vltavských ostrovů byla vůle po jejich uchování o to větší, že ještě zůstávaly v živé paměti zásahy nenávratně měnící tvář vltavské hladiny při regulaci jejího toku, včetně odstraňování či spojování původních ostrovních útvarů.⁸³⁸ V soutěži na řešení Slovanského, Židovského a Sřeleckého ostrova se tak setkáváme právě s oceněním snahy, aby „málo bylo mnoho (...), aby úprava ostrovů děla se nehlučně, bez velkého gesta a úplným uznáním suverenity zeleně“⁸³⁹. Jak uvedl časopis *Styl*, vycházelo se ze skutečnosti, že „krása ostrovů v obraze města jest nesporná, (...) rovněž přírodní cena jejich jest značná“ a, že „výhodná poloha uvnitř města a přece izolace od ruchu vnitřního města znamená pro obyvatele hodnotu vzácného významu“⁸⁴⁰. Soutěžící proto většinou dbali na zachování ostrovů coby zelených masivů bez rušivých elementů architektury, jež by na sebe strhávala pozornost nebo zabírala

⁸³⁸ Například regulace toku při Petřském nábřeží nebo splynutí původně oddělených ostrovů Petržilkovského a Židovského při splavňovacích pracích na Vltavě v roce 1913. /Zdeněk Wirth, Petržilkovský a Židovský ostrov, *Za starou Prahu* V, 1914, s. 6.

⁸³⁹ Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/6* (pozn. 19), s. 106.

⁸⁴⁰ Red., *Soutěž na úpravu vnitřních pražských ostrovů*, *Styl* XI, 1925-26, s. 160.

příliš velké plochy. I program jednotlivých ostrovů měl v zásadě vycházet z jejich rekreační funkce a žádány byly pouze drobné stavby.

Uvedené principy osvětlují skutečnost, že nejvyšší (druhá) cena byla udělena návrhu Josefa a Františka Šrámka⁸⁴¹ [obr. 4/208], který ostrovům stavebně spíše ubral – například odstraněním starých lázeňských budov na Žofíně či dalších objektů na Střeleckém ostrově – a soustředil se zejména na jejich sadovou úpravu. Tomu odpovídá také konstatování recenzentů označujících projektované úpravy za „prosté“ a novostavby za „nenápadné“⁸⁴².

Druhé místo, tedy třetí cenu, obdržel koncept Adolfa Benše s přílehlavým názvem „Zelený pruh“. Stěžejní myšlenkou Benšova projektu totiž bylo nejen zdůraznění zeleně ostrovů, ale také její zahrnutí do kontextu okolního města. Architekt pohlížel na pražské ostrovy jako na součást celého zeleného systému centrální Prahy, který plánoval propojit ve spojitý průchozí celek. Prvním krokem mělo být spojení jednotlivých ostrovů mezi sebou, což chtěl Benš provést pomocí lávek pro chodce. Na pravém břehu by tato pěší komunikace pokračovala zeleným pásem v ose ulice Ostrovní, skrze novoměstské vnitrobloky, až k Františkánské zahradě. Na druhé straně řeky pak měla tato přírodní trasa vést do zahrady Kinských. Zelená promenáda spojující tak vzdálené body, jako je Václavské náměstí a Petřínské sady, už tedy neměla být pouze lokální procházkovou trasou, nýbrž byla myšlena jako odlehčující pěší alternativa zahlcené třídy Národní.⁸⁴³ Idea byla přijata jako neotřelý a svěží příspěvek do debaty, nicméně uskutečnění se nedočkala, zejména kvůli proponovanému spojení ostrovů lávkami, které bylo označeno za nežádoucí, jednak kvůli záplavám, ale také coby nevhodný zásah do obrazu vltavské hladiny i samostatnosti ostrovů jako plovoucích zahrad.^{844,845}

S dosti sarkastickými komentáři se, na rozdíl od pozitivně hodnoceného Benšova návrhu, setkal projekt s heslem „Ville d'eau“, který rovněž propojoval jednotlivé ostrovy lávkou a jako jeden z mála nedodržel ideu volných zelených ploch, které naopak začasté hojně zastavoval. Obojí bylo hodnoceno značně negativně. Stejného přijetí se dostalo i myšlence nové úpravy mostu Legií pomocí betonové pergoly s bohatou sochařskou výzdobou a nápadu umístit mezi tento most a Slovanský ostrov veřejný plavecký stadion.⁸⁴⁶

Výsledky soutěže tak v zásadě potvrdily to, co bylo řečeno, totiž sílící důraz na cenu neporušené volné zeleně přístupné veřejnosti. Tatáž konkurence však zároveň ukázala relativitu jednotlivých názorů v souvislosti s různými vlivy a potřebami městského urbanismu. Ačkoliv v soutěži nebyla předepsána trasa petřínské komunikace, jelikož se časově jednalo o období ještě před ustálením oficiálního názoru,

⁸⁴¹ Zřejmě otec a syn.

⁸⁴² Red., Soutěž na úpravu vnitřních pražských ostrovů (pozn. 840), s. 160.

⁸⁴³ Red., Soutěž na úpravu vnitřních pražských ostrovů (pozn. 840), s. 160. Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/6 (pozn. 19), s. 107.

⁸⁴⁴ Red., Soutěž na úpravu vnitřních pražských ostrovů (pozn. 840), s. 160.

⁸⁴⁵ S podobnou, avšak méně „zelenou“ myšlenkou propojení ostrovů přišel také Max Šimáček, jenž ve svém návrhu „Smetanův most“ projektoval, rovněž v ose Ostrovní třídy, zcela nový přechod přes řeku. V tomto případě však mělo jít o prvořadou dopravní tepnu pokračující až na dnešní Senovážné náměstí, která měla odlehčit mostu Legií a Národní třídě. /Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/6 (pozn. 19), s. 108.

⁸⁴⁶ Red., Soutěž na úpravu vnitřních pražských ostrovů (pozn. 840), s. 160.

téměř všichni účastníci načrtli toto spojení přes petřínskou strán.⁸⁴⁷ Na jedné straně tak chránili zeleň ostrovů, na druhé straně jim však na jiném místě nebylo zatěžko obětovat zahrady a parky ve prospěch dopravního spojení.

Je tedy vidět, že cena jednotlivých složek v rámci obrazu Prahy nebyla tváří v tvář různým problémům vždy tatáž. Až do třicátých let se nadto, co se zeleně týče, jednalo téměř výhradně o obranu parkových ploch vůči jejich poničení novou zástavbou či jinými zásahy, skoro nikdy o novou výsadbu. To ostatně dokazuje i statistika publikovaná v roce 1936 v rámci ankety o pražských sadech. Dle těchto údajů zmizelo od roku 1815 z Prahy a jejího nejbližšího okolí 60 km² zahrad a sadů, které byly rozparcelovány a jejichž zeleň nebyla nijak nahrazena.⁸⁴⁸ Teprve čtvrté desetiletí dvacátého století přišlo s výrazněji uchopenou myšlenkou programového vytváření nových zelených ploch v centrálním městě. Idea byla ve většině případů pochopitelně propojena s dobovými racionálními urbanistickými tendencemi, funkcionalistickou doktrínou a hygienickým apelem na dostatek vzduchu, slunce a prostoru. Světlo světa v této souvislosti spatřil například plán nově navrhovaných zelených ploch centrální Prahy a nového způsobu zastavění tamtéž [obr. 4/209]. Projekt z přelomu třicátých a čtyřicátých let byl dílem architektů S. Semráda a E. Skřivana a oplýval zástavbou výškovými domy, které umožňovaly dostatečné rozestupy a tedy i velkorysé plochy nové zeleně. Bylo pamatováno rovněž na celopražské měřítko, nová zeleň měla propojovat stávající parkové ansámblы a tvořit tak celou souvislou síť. Ze Smíchova by se tak v představách architektů dalo sadovými cestami dostat na Vinohrady, z Pankráce přes Muzeum do Karlína a Holešovic, Žižkov by pak tvořil prakticky jednolitý zelený prostor se solitérními objekty.⁸⁴⁹

Tak jako všechny předešlé názory a tendence, i tato měla pochopitelně dvě strany. Nové zelené plochy projektované pro Staré i Nové Město, Karlín či Žižkov by, jak z plánů více než jasně vyplývá, vznikly na úkor historické zástavby, což se pochopitelně ukázalo jako neobhajitelný problém. Ocitáme se tedy opět u tématu, o kterém již byla řeč dříve. I přesto však pánové Semrád a Skřivan nebyli ve svém úsilí poupravit pražský urbanismus v souladu s progresivními modernistickými teoriemi zdaleka sami. Několik tendencí a projektů, zabývajících nejenom úlohou a rozšířením městské zeleně, bude představeno v poslední kapitole.

Praha postavená

Stávající zeleň v centru Prahy většinou odolala a obhájila svou rozlohu proti stavbám čistě reprezentativním i těm s dopravní funkcí – jak bylo ostatně ukázáno už v předchozím rámečku na příkladu Kampy nebo Klárova. U druhého jmenovaného pak byla řeč o uplatnění reprezentativního potenciálu území ve formě umístování pomníků (otázka zůstává, jak úspěšném). Podobná situace nastala také na úpatí Petřína, pro které byly původně projektovány značně odvážné vize velkých budov či komplexů. I zde ale postupně převážila vůle zachovat zelený prospekt Vítězné třídy. Ten byl před

⁸⁴⁷ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/6 (pozn. 19), s. 109.

⁸⁴⁸ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 4.

⁸⁴⁹ S. Semrád – E. Skřivan, Zelené plochy v Praze, *Architekt SIA XXXIX*, 1940, s. 137-149.

nedávnm, stejně jako Klárov, obohacen o památník. Jedná se o pomník obětem komunismu, osově komponované dílo, které vytvořil Olbram Zoubek ve spolupráci s architekty Zdeňkem Hölzlem a Janem Kerelem. Je tedy opět možné usuzovat na dosud živou urbanistickou symboliku místa, která však nebyla zhmotněna objemnou budovou, nýbrž zásahem drobného měřítka pouze doplnila park, v souladu s požadavkem zachovat okolní zeleň.

Pokud je řeč o Petříně, patří se vzpomenout několik projektů lidových parků, všesokolských sletišť a velkých stadionů, které byly proponovány na Strahov a v některých návrzích dokonce také v osovém prodloužení na Bílou horu. Sportoviště na Strahově opravdu vzniklo, první stadion dřevěné konstrukce podle návrhu Aloise Dryáka byl postaven už v polovině dvacátých let a roku 1926 se na něm konal VIII. Všesokolský slet. V letech 1932-1938 byla dřevěná Dryáková stavba nahrazena objektem železobetonovým s cihelným dekorem od architektů Ferdinanda Balcárka a Karla Koppa. V padesátých a sedmdesátých letech stadion prošel dalšími přestavbami a přibyly také dnešní koleje, dříve spartakiádní ubytovny – na místě Balšánkem plánovaného velkého reprezentativního fóra. Vzhledem k účelu, pro jaký stadion dříve zejména sloužil, tedy sokolským sletům a později spartakiádám, lze říci, že myšlenka representace zde také došla svého naplnění. Co se však týče projektů osového prodloužení petřínských parků přes Strahov k Bílé hoře, ani přes opakované návrhy (srov. Antonín Balšánek v roce 1919, projekty ze soutěže na řešení jihozápadního sektoru Velké Prahy 1922 nebo do jisté míry také idea Jiřího Štursy a Vlasty Sukové na vyhledání místa pro pomník TGM z roku 1936) se je k realizaci dovést nepodařilo. V roce 1937 přišli v rámci soutěže na dopravní spojení severozápadního sektoru s centrem s návrhem osy vedoucí ze Strahova na Bílou horu dokonce i Alois Kubíček, Ferdinand Balcárek a Karel Kopp [obr. 4/77], tedy autoři realizovaného Strahovského stadionu. Tato jejich idea v intencích symbolického urbanismu nicméně uskutečněna nebyla. Co se však týče městské zeleně, lze ozvěnu navrhované zelené osy nalézt v podobě dlouhého parku Ladronka, který se dnes táhne od strahovské televizní věže až k Vypichu.

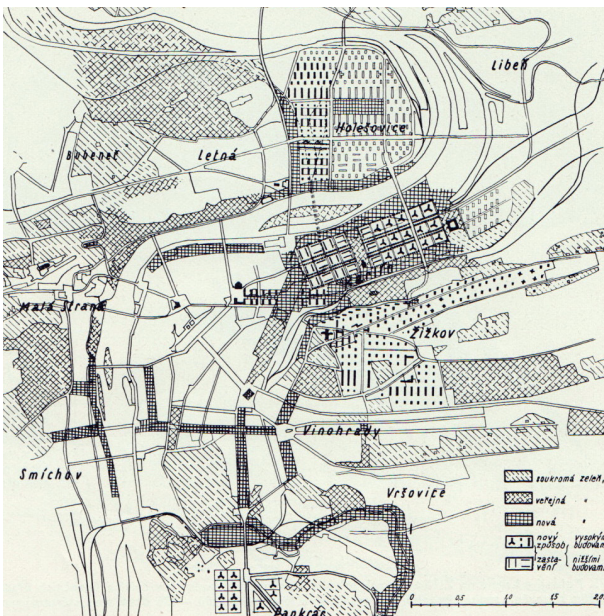
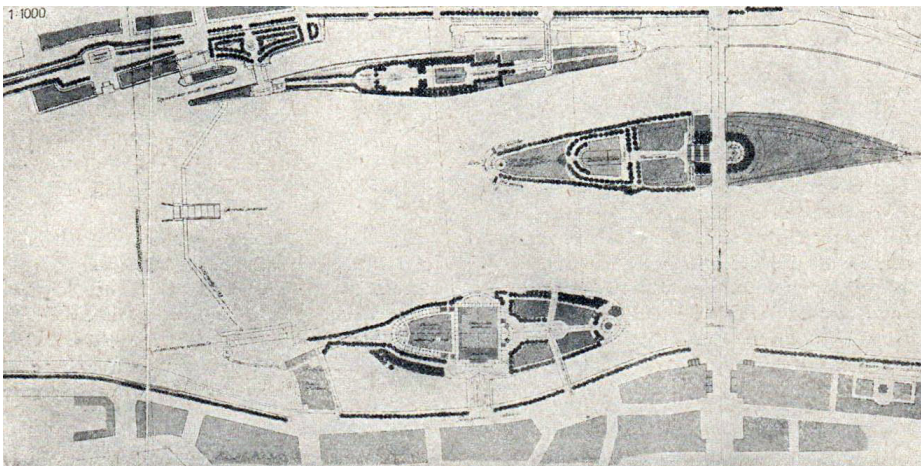
Dalším z témat, které bylo řešeno v souvislosti s pražskou zelení byla otázka pražských ostrovů. Tak jako za první republiky, i v pozdějších letech převažoval názor na nutné zachování těchto parků na vodě v pokud možno co nejméně zastavěné podobě, což se také většinou podařilo. V souvislosti se současností je opět možné zmínit iniciativu Městské zásahy Praha, která přinesla několik návrhů zabývajících se tématem ostrovů a zeleně vůbec. Projekt Elišky Slámové a Šimona Brabce s názvem „Spojené ostrovy pražské“ [obr. 4/210, 4/211] například řeší propojení pravého a levého břehu Vltavy soustavou pěších lávek lanové konstrukce vedoucích přes tři ostrovy v centru města - Střelecký, Slovanský a Dětský.⁸⁵⁰ Mostky by v představách architektů měly spojit nejen dva body na opačných březích řeky, ale především oblasti zeleně. Projekt pochopitelně evokuje návrhy z prvorepublikové soutěže na úpravu vnitřních pražských ostrovů z roku 1925, konkrétně ideu Adolfa Benše, jehož lávkám, byť byly součástí vítězného projektu, se dostalo zamítavé reakce, kvůli jejich zásahu do obrazu vltavské hladiny. Dnešní návrhy (s podobným konceptem přišel mimo jiné také Vlado Milunič, který řešení lávek

⁸⁵⁰ Matuš Vallo – Oliver Sadovský – Adam Gebrian, Městské zásahy Praha 2010 (pozn. 831), s. 62.

zadával jako semestrální úlohy na FA ČVUT) nicméně ukazují, že myšlenka zelených koridorů je dodnes živá – a to nejen v rámci ostrovů. O další propojení zelených ploch v rámci pražského centra se pokusily i jiné z projektů městských zásahů, například „Green Underpass“ Oty Matouška a Viktora Tonnera proponující zelené spojení Jiráskova náměstí na sever s Masarykovým nábřežím a na jih s náměstím Palackého⁸⁵¹ nebo návrh „Sacré Coeur – Mrázovka“ [obr. 4/212] od studia Sporadical, který pracuje se spojením dvou jmenovaných parků pomocí mimoúrovňového zeleného koridoru.⁸⁵²

⁸⁵¹ Matůš Vallo – Oliver Sadovský – Adam Gebrian, Městské zásahy Praha 2010 (pozn. 831), s. 66.

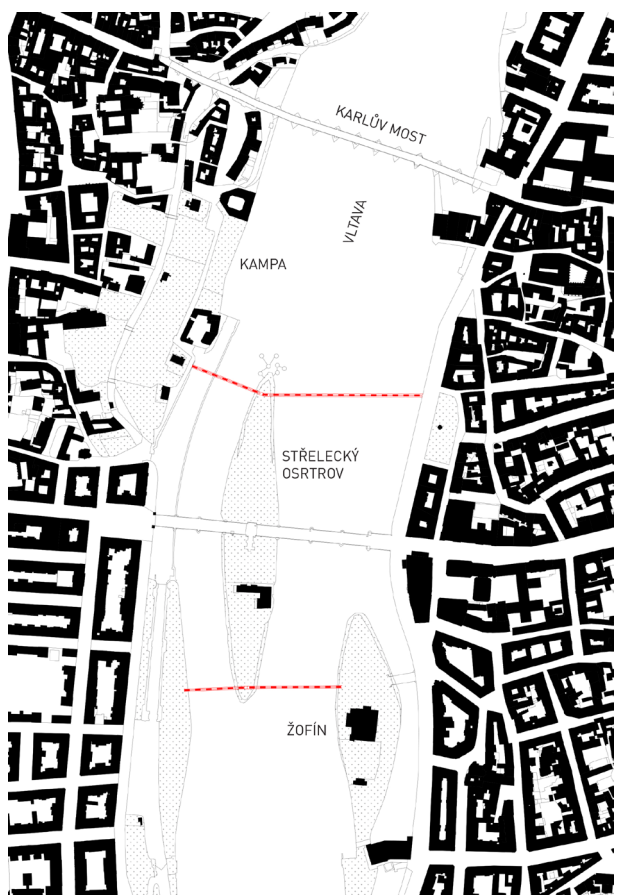
⁸⁵² Matůš Vallo – Oliver Sadovský – Adam Gebrian, Městské zásahy Praha 2010 (pozn. 831), s. 42-43.



4/207 Bohumil Hübschmann, úprava okolí kláštera bl. Anežky, 1936. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000425.

4/208 Josef Šrámek – František Šrámek, návrh ze soutěže na úpravu vnitřních pražských ostrovů, 1925. Foto: Red., Soutěž na úpravu vnitřních pražských ostrovů, *Styl* XI, 1925–26, s. 162.

4/209 S. Semrád – E. Skřivan, plán nově navrhovaných zelených ploch a nového způsobu zastavění v Praze, 1940. Foto: S. Semrád – E. Skřivan, Zelené plochy v Praze, *Architekt SIA* XXXIX, 1937, s. 145.



4/210 Eliška Slámová – Šimon Brabec, projekt „Spojené ostrovy pražské“ v rámci iniciativy Městské zásahy Praha, 2010. Foto: archiv autorů.

4/211 Eliška Slámová – Šimon Brabec, projekt „Spojené ostrovy pražské“ v rámci iniciativy Městské zásahy Praha, 2010. Foto: archiv autorů.

4/212 Sporadical, projekt „Sacré Coeur – Mrázovka“ v rámci iniciativy Městské zásahy Praha, 2010. Foto: Matúš Vallo – Oliver Sadovský – Adam Gebrian, *Městské zásahy Praha 2010*, Praha 2010, s. 42.

4.5 Programová modernost a její role v obrazu hlavního města Prahy

Návrh na regulaci pražských železničních ploch (1937)

Na několika projektech, včetně například Plečnikových návrhů [▲ 4. 3. 1] pro okolí Hradu, respektive jejich všeobecného odmítnutí, bylo ukázáno, jak moc se změnil postoj většiny laické i odborné veřejnosti k pražskému panoramatu. I přes to, že nedošlo na schválení Klubem Za starou Prahu navrhovaného Zákona na ochranu Malé Strany a Hradčan⁸⁵³ byla jasně vidět vzrůstající vůle po ochraně tohoto celku a zejména jeho historického obrazu. Podobné cítění bylo stejně tak možné vystopovat na pravém břehu Vltavy, zejména na Starém Městě. Kromě projektů pro staroměstská nábřeží většinou nepřekračujících určitou hladinu zástavby a svědomitě ponechávajících zelené plochy kvůli průhledům, se tento k historii přívětivý přístup promítl i do přístupu SRK, ergo do celkových regulačních řešení. Bylo tomu tak ale vždycky?

Jelikož se Státní regulační komise věnovala nejprve soutěžím a projektům na dříve zmíněné čtyři kvadranty Velké Prahy, k problematice Starého Města se dostala s několikaletým zpožděním. Regulační plán Starého Města tak vyložila až v červenci 1928⁸⁵⁴ [obr. 4/202]. Jak poznamenal Pavel Janák, problém regulace Starého Města byl zcela jiný před vytvořením Velké Prahy než po jejím uskutečnění.⁸⁵⁵ Dříve byla historická Praha vlastním městem a Staré Město fungovalo jako její skutečné jádro a hlavní čtvrť. Protože však šlo o čtvrť nejstarší a tedy nemoderní, zrodilo se podle Janáka ctižádostí vedené přesvědčení, že je jí nutno zmodernizovat: „Všecky v té době vzniklé regulační plány měly proto vesměs úmysl přizpůsobiti Staré město ostatní Praze narovnáním jednotlivých nepravidelných ulic a zejména jejich rozšířením na šířky co možno takové, jaké byly v jiných novějších částech města.“⁸⁵⁶ Jedním z těchto uskutečněných plánů byla pochopitelně asanace, jež navrhovala nové průlomy a demolice celých velkých částí historické zástavby. Sakařův projekt působil již o poznání citlivěji a k ještě markantnějšímu přehodnocení pak došlo po roce 1918. Janák byl přesvědčen, že zásadním faktorem, jenž hrál pro toto přehodnocení roli, bylo splynutí Prahy s okolními předměstími do jednoho velkého celku, čímž došlo k posunutí polohy Starého Města v rámci nové struktury a tedy k proměně podstaty jeho žádoucí regulace. Tím, že se plošně a zeměpisně zvětšil rozsah Prahy, zvětšilo se také její jádro a přesunulo či lépe řečeno rozšířilo se její těžiště. Nebylo tedy již nutné měnit historickou tvář Starého Města ve jménu reprezentace moderní doby, nýbrž bylo možné pro tyto tendence najít místa v rámci nového, zvětšeného, centra.

Do Janákovy úvahy zapadá i skutečnost, že se SRK, po získání svých pravomocí, rozhodla vydat cestou ochrany Starého Města, k čemuž mělo přispět mimo jiné jeho dopravní „odstředění“, tedy odvedení velkých příčných spojů mimo centrum pomocí již několikrát probíraných okružních

⁸⁵³ Zákon na ochranu Malé Strany a Hradčan (pozn. 696), s. 18.

⁸⁵⁴ Návrh regulace pro Staré Město pražské, *Za Starou Prahu* XIII, 1929, s. 1.

⁸⁵⁵ Pavel Janák, K regulaci Starého Města v Praze, *Styl* XIV, 1928-29, s. 98.

⁸⁵⁶ Pavel Janák, K regulaci Starého Města v Praze (pozn. 855), s. 98.

komunikací.⁸⁵⁷ Do Starého Města by se tak dostávala pouze místní doprava a nebylo by nutné přistupovat k radikálním regulačním úpravám. Důraz byl kladen také na otázku výškového zastavění, když bylo řečeno, že „památkově označené domy v plánu nesmí se ani bourati ani nastavovati“. Kdyby některý objekt byl v tak chatrném stavu, že by musel být zbourán, nový dům na jeho na místě směl se postavit „pouze v rozměrech a ve hmotě“⁸⁵⁸ domu původního. S takovýmto postojem pochopitelně poměrně nadšeně souhlasily ochranné spolky a úřady, jako Klub Za starou Prahu, Státní památkový úřad v Praze nebo Památkový sbor hl. města Prahy, které Staré Město považovaly za „hotový dokončený stavební útvar, na jehož vyvinutí spolupůsobila historie i vývoj výtvarného umění v zemi“⁸⁵⁹ a tedy za oblast zasluhující ochrany. Také Max Urban se připojil s vírou v „rozumné zachování starých částí města a založení nového centra v místech méněcenných“, jelikož „bylo by skutečně svěděním malé invence, nedovedl-li by si zde urbanista pomoci jiným způsobem než zbořením Starého města“⁸⁶⁰. Jiného názoru byl ale například Jaromír Krejcar, jenž toto staroměstské tabu označil za teror, „který tu provádí několik sentimentálních uměleckých historiků nejen nad moderně smýšlejícím architektem... ale i nad obyvatelstvem města vůbec, vtěsňuje jeho život do starých klikatin uliček“.⁸⁶¹ Podobné přesvědčení zastávala také řada zejména mladých architektů, kterým bylo zmíněné rozhodnutí SRK trnem v oku.⁸⁶² Právě tyto projektanti se často snažili přijít s progresivními alternativami urbanismu pražského centra, byť tyto měly pramalou šanci na výslednou realizaci. Často se tak jednalo zejména o manifesty ve formě projektů, které byly publikovány v dobových časopisech a zaměřeny zejména na podnětění diskusí. K projektům tohoto rázu se dostaneme na konci 5. kapitoly. Nyní ale ještě chvíli setrvejme v lokalitách mimo samotné Staré Město pražské, tedy v prostorech, které se v očích dobových architektů měly stát oněmi Janákem líčenými novými „city“ s moderně komponovanou pokrokovou zástavbou.

Nové centrum?

Odpověď na otázku nového centra Prahy v blízkosti Města Starého, či lépe řečeno nové velkoměstské zástavby, jež by se mohla stát chloubou Prahy jako moderní metropole, se pokusil například projekt vypracovaný na žádost pražské obce v roce 1937. Návrh operující s pražskými železničními plochami reagoval na dříve vyhotovenou koncepci pražské vlakové sítě z pera Státní správy železniční. Na rozdíl od úředního projektu správy železnic, který značně nadhodnotil důležitost vlakové dopravy ve městě, ergo také plochy pražských nádraží, se tento konkurenční návrh pokusil přijít s novým systémem železniční dopravy v Praze, přizpůsobeným „soudobým dopravním úkolům, jakož

⁸⁵⁷ Pavel Janák, K regulaci Starého Města v Praze (pozn. 855), s. 98-104.

⁸⁵⁸ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/7 (pozn. 19), s. 21.

⁸⁵⁹ Návrh regulace pro Staré Město pražské (pozn. 854), s. 1.

⁸⁶⁰ Max Urban, „Kritika“ regulačního plánu pro Staré Město, *Styl* XV, 1929-30, s. 17.

⁸⁶¹ Rostislav Švácha, Od moderny k funkcionalismu (pozn. 3), s. 163. / Jiří Hrůza, Město Praha (pozn. 26), s. 275.

⁸⁶² Rostislav Švácha, Od moderny k funkcionalismu (pozn. 3), s. 163.

i urbanistickým a sociálně hygienickým požadavkům moderní městské aglomerace⁸⁶³ [obr. 4/213, 4/214]. Prakticky by navrhovaná koncepce znamenala účelné soustředění manipulačních ploch železniční dopravy a zejména restrikcí nákladových nádraží na minimum. Tímto krokem mělo dle autorů dojít k uvolnění velkých ploch ve středu metropole, které dříve bránily městskému růstu. Konkrétně mělo jít o oblasti Masarykova, Denisova a Holešovického nádraží, jež se projektanti chystali využít k decentralizaci města, tedy rozvoji nového city včetně rozhojnění sadových ploch i obytné funkce. Pravobřežní nádražní plochy měly být uchopeny jako obchodní centrum, Holešovická železniční oblast pak byla zamýšlena k zastavění nájemními domy v blízkosti centra. Velmi důležitým faktorem měla být v obou případech také zeleň, které se v dosavadním městském středu nedostávalo a která byla dle dobových teorií v moderně utvářených městech klíčová z hlediska hygienického i psychického.⁸⁶⁴

V Holešovicích plán proponoval řádkovou zástavbu dlouhých severo-jižně orientovaných obytných objektů rozmístěných ve volné zelené ploše. Pravobřežní část uvolněných ploch se měla proměnit v obchodní čtvrť sestávající z rastrově rozmístěných solitérních vysokých budov. Hlavní rys vltavského nábřeží od Hlávkova mostu na východ by podle představ projektantů tvořily le corbusierovské objekty na křížovém půdorysu, které se v mřížce 5 x 3 měly objevit také mezi Wilsonovou třídou a Karlínem. Několik stejně koncipovaných solitérů bylo plánováno také podél Vítkova a do prostoru dnešní budovy Masarykova nádraží, tedy k Hyberské ulici. Ačkoliv jeden z autorů projektu, Emanuel Hruška, výslovně uvedl, že daná studie je „toliko rámcová“⁸⁶⁵ a nemá být konkrétním řešením, jako spíše příspěvkem do diskuse o pražské železniční otázce, architektonické a urbanistické uchopení zástavby uvolněných ploch jasně ukazovalo směr, jakým se ubíraly dobové úvahy o utváření moderních velkoměst. I Praha tak získala, byť ne zcela konkrétně koncipovanou, programově avantgardní urbanistickou studii velmi jasně odkazující například k Le Corbusierovu plánu Voisin, představujícímu analogickým způsobem centrum Paříže.

V touze obohatit Prahu o výdobytky moderní architektury a stavby měst, tak aby naše hlavní město „šlo s dobou“ a drželo krok s moderními metropolemi, nebyli autoři výše zmíněné koncepce sami. V prvorepublikové Praze se sice jejich studie počítala mezi ty územně nejrozsáhlejší, nicméně to s sebou, jak bylo řečeno, ve výsledku neslo jistou již dopředu deklarovanou akademičnost celého projektu. Kromě tohoto velkého návrhu je možné nalézt také řadu drobnějších, avšak neméně radikálních vizí, které byly předkládány jako vážně míněné projekty.

⁸⁶³ Emanuel Hruška, Železniční otázka Velké Prahy, *Stavba XIV*, 1937-38, s. 167.

⁸⁶⁴ Emanuel Hruška, Železniční otázka Velké Prahy (pozn. 863), s. 167-171.

⁸⁶⁵ Emanuel Hruška, Železniční otázka Velké Prahy (pozn. 863), s. 171.

4. 5. 1 Mrakodrapy v pražském panoramatu

Vize Josefa Havlíčka pro Albertov (od roku 1937), mrakodrapy na Příkopy od Ernsta Mühlsteina (1926-27), Soutěž na vyhledání místa pro parlament (1929), Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy (1930)

Nutno dodat, že ona zmíněná dychtivost architektů vytvořit z Prahy moderní metropoli Evropského či světového formátu byla v pražském prostředí přítomna odedávna a nešlo tedy o nic nového ani ojedinělého. Aspektem, který se ale proměňoval, byla představa o tom, co je tím pravým symbolem pokroku. Jak vyplývá z výše popsaného projektu, jedněmi z emblémů moderního velkoměsta, o kterých se v pražském prostředí začalo hovořit už v průběhu dvacátých let, byly mrakodrapy, či lépe řečeno, výškové stavby. Až na několik případů (nový parlament v historickém centru [obr. 4/100-103], mrakodrapy na Příkopech [obr. 4/215]) v projektech většinou nešlo o řešení nedostatku zastavitelné plochy pozemků, nýbrž především právě o istou symbolickou rovinu. Mrakodrapy se měly svou, již z dálky okázale viditelnou, existencí⁸⁶⁶ stát jakýmsi emblematickým zhmotněním modernity a tedy tou správnou formou pro reprezentaci nového státního zřízení (parlament [obr. 4/100-103], ministerstva [obr. 4/93]), moderního obchodního city (studie územního zastavení železničních ploch, mrakodrapy na Příkopech [obr. 4/215]) nebo pokrokových dopravních konceptů (projekt „Veřejná především“ [obr. 4/50]).

Už od dvacátých let se diskutovalo o realizaci mrakodrapů v Praze a pravidelně se objevovaly různé projekty a zprávy o jejich blížící se výstavbě. Odborný tisk také průběžně publikoval články o mrakodrapech z Ameriky i Evropy a referoval o nich jako ztělesněných úspěších techniky a lidské vůle.⁸⁶⁷ Ruku v ruce s nadšenými popisy manhattanských i jiných výškových objektů objevujících se u nás především na stránkách avantgardnějších tiskovin, jako byla Stavba, Stavitel či Architekt SIA⁸⁶⁸, pochopitelně šly názory odrazující od myšlenky mrakodrapů na území Prahy⁸⁶⁹. Argumenty proti výškové zástavbě zmiňovaly především pražský terén a panorama městského centra, jemuž by prý výškové stavby neprospěly. Pisatelé těchto článků většinou nepopírali význam, který by vysoká architektonická dominanta mohla mít „uprostřed bezvýznamného, plochého města moderního“⁸⁷⁰, avšak stavěly se proti kombinaci nových výškových objektů a historického reliéfu, ve jménu obligátního zachování „obrazu města“. Někteří kritici označovaly snahy o prosazení vysokých objektů přímo za

⁸⁶⁶ Petr Vorlík, *Český mrakodrap. Století výstavby výškových budov, příběh představ a skutečnosti*, nepublikovaný rukopis, s. 2.

⁸⁶⁷ Petr Vorlík, *Český mrakodrap. Století výstavby výškových budov, příběh představ a skutečnosti* (pozn. 866), s. 1.

⁸⁶⁸ Jean Porcher, *Nové mrakodrapy, Stavba V*, 1926-27, s. 115-118. Rud. Bettelheim, *Něco o mrakodrapech, Architekt SIA XXVII*, 1928, s. 163-166. Josef Havlíček – Karel Honzík, *Mrakodrapy v Praze, Přítomnost VII*, 1930, s. 77-80. Luděk Kubeš, *Problém mrakodrapu, Stavitel XVI*, 1937-38, s. 109-114.

⁸⁶⁹ B. H., *Mrakodrapy a naše města, Styl VII*, 1921-22, s. 14. *Mrakodrapy v Německu, Styl VII*, 1921-22, s. 82. Red., *Mrakodrap spasí nás!, Styl XII*, 1926-27, s. 159-160. Red., *Potřebujeme v Praze mrakodrapy?, Styl XIII*, 1927-28, s. 137.

⁸⁷⁰ B. H., *Mrakodrapy a naše města* (pozn. 869), s. 14.

„bezdůvodné imitování západu v Praze“⁸⁷¹ a „snobismus, (...) vystupující v domýšlivé masce spasitele české architektury“⁸⁷². Z druhé strany byli tito pánové naopak obviňováni z estétství a hypertrofie historických citů, jež „jest skutečnou brzdou práce přítomnosti“⁸⁷³

Ani názor Státní regulační komise problém nikterak nevyřešil, neboť ta se vyjádřila velmi neurčitě, ve smyslu, že mrakodrapy v Praze sice teoreticky možné jsou, nicméně „jich výstavba musí uspokojovati netoliko z pohledů uličních, ale i dálkových“⁸⁷⁴. SRK tedy nevyklučovala schválení stavby, která by byla „dominantou vhodně voleného okolí“, avšak tato současně nesměla rušit přírodní a historickou krásu města.⁸⁷⁵ Tímto velmi nejasně formulovaným komentářem SRK projektantům v zásadě neposkytla žádné jasné mantinely a zároveň si ponechala značný prostor pro poněkud subjektivní argumentaci na bázi zachování genia loci atp. Mnozí architekti žádali upřesnění pole své působnosti pomocí jasných pravidel či seznamu cenných staveb a lokalit. Architekt SA napsal: „Tam, kde je to z provozní a funkční ekonomie třeba, nelze se vysoké stavbě nebo mrakodrapu vyhýbat. Je jen nutno stanovit řádný jejich vztah k organismu města. (...) Postrádáme podkladů, o které bychom se mohli opřít (...). Potřebujeme přesně vědět – co chráníme – čeho máme chráněním dosíci – jak máme chránit – jak máme současně vyhovět soudobým požadavkům.“⁸⁷⁶ Postup v této oblasti byl však značně zdoluhavý a do jisté míry také nesplnitelný, vzpomeneme-li si na požadavek chránit kontext a nejen jednotlivosti. Zhodnocení patřičnosti výškových staveb v rámci pražského centra tak zůstalo z velké části na samotných projektantech.

Jedním z nejdříve publikovaných projektů na mrakodrapy v Praze pocházel z pera Ernsta Mühlsteina [**obr. 4/215**], jenž se svou koncepcí pro Příkopy pokusil vyřešit několik problémů najednou. Chtěl dosíci jednak většího ekonomického zúžitkování omezené plochy kolem důležitého bulváru uvnitř vznikajícího pražského obchodního city, jednak zvýšení prestiže Příkopů pomocí rozšíření této třídy a nové regulace okolní zástavby. Zároveň se ale snažil vyhovět vizi SRK, která pro Příkopy plánovala objekty vysoké pouze 21 metrů, tak aby „vysoké zastavění nepoškodilo vzhled budov, které mají být zachovány na novoměstské straně, a aby jím neutrpěl pohled na Prašnou bránu a Celnici“⁸⁷⁷. Výsledkem byl Mühlsteinův návrh kombinující nižší zástavbu odpovídající limitu SRK při uliční čáře a vysoké třináctipodlažní objekty ve druhém plánu, ve vnitrobloku. Výšku těchto třináctipodlažních „mrakodrapů“ architekt přesně vypočítal podle zřakové čáry z protějšího chodníku Příkopů, čímž zajistil, že by tyto domy zůstaly úplně skryty zrakově chodců procházejících uličním traktem. Mühlstein dále navrhoval pevně stanovit nejen výšku hlavních říms celého komplexu, ale i stejnou výšku oken a pater všech staveb a také jednotnou uliční fasádu tak, aby bylo dosaženo „jednotné velkolepé působnosti“⁸⁷⁸. Jak bylo řečeno, z úrovně chodníků na Příkopech by výšková zástavba nebyla vidět, čímž

⁸⁷¹ Red., Mrakodrap spasí nás! (pozn. 869), s. 159.

⁸⁷² Red., Potřebujeme v Praze mrakodrapy? (pozn. 869), s. 137.

⁸⁷³ Josef Havlíček – Karel Honzík, Mrakodrapy v Praze (pozn. 868), s. 79.

⁸⁷⁴ Mrakodrapy v Německu (pozn. 869), s. 82.

⁸⁷⁵ Josef Havlíček – Karel Honzík, Mrakodrapy v Praze (pozn. 868), s. 79.

⁸⁷⁶ Luděk Kubeš, Problém mrakodrapu (pozn. 868), s. 114.

⁸⁷⁷ A. Mühlstein, Mrakodrapy v Praze, *Stavba V*, 1926-27, s. 59.

⁸⁷⁸ A. Mühlstein, Mrakodrapy v Praze (pozn. 877), s. 60.

architekt splnil požadavek zachování nerušených pohledů na místní historické památky. V dálkových panoramatech by se mrakodrapy pochopitelně projeví, to však autor považoval za správné, neboť: „Na Příkopěch jsou vysoké domy nejvíce na místě a v žádném případě neškodí okolí (...), ba celkový obraz města bude obohacen o nový, mohutný akcent.“⁸⁷⁹

Jedněmi byl Mühlsteinův návrh z let 1926-1927 považován za příliš odvážný, jinými zase za zbytečně kompromisní. Druzí jmenovaní sice oceňovali architektovu zásluhu v tom smyslu, že ukázal, jak „vznik a vzrůst pražské city, jejího obchodního, úředního i cizineckého ruchu nezbytně vyžaduje ekonomii místa a povede ke stavbě vysokých domů“⁸⁸⁰, na druhou stranu ale dodávali, že Mühlstein zůstal na poloviční cestě, neboť učinil ústupky „panujícímu názoru o dochovaném rázu města a všemu tomu sentimentálnímu historismu a ochranářství, které velmi ohrožují zdravé jádro jeho projektu a přivádějí jej ad absurdum“⁸⁸¹. Situování mrakodrapů do druhého plánu by dle kritiků přineslo „všecky nevýhody a žádnou výhodu“, neboť „není výhodou vyhoví-li se panujícímu názoru o estetice města a genu loci“ na úkor „krásné a dobré architektury mrakodrapů“, která nejlépe vynikne obklopena zelení a nezakryta.⁸⁸² Z těchto připomínek je jasně patrná touha po mrakodrapu fungujícím nikoliv pouze jako ekonomicky výhodnému objektu zmnožujícím podlahovou plochu, nýbrž po mrakodrapu jako novodobému symbolu moderní doby i moderního města.

Evidentní symbolickou a reprezentativní roli měl mrakodrap nést také v několika projektech ze soutěže na vyhledání nového místa pro parlament z roku 1929, neboť, co může být pro město a stát reprezentativnější stavbou než právě sídlo obou sněmoven. Příznačné byly také lokality, které autoři těchto návrhů pro své objekty zvolili. V duchu dlouholeté vize povýšit pražská nábřeží na velkoměstské reprezentační bulváry to byla často právě místa vltavských předmostí. Návrh Kamila Roškota [**obr. 4/100**], jenž v soutěži získal nejvyšší ocenění, situoval parlament na východní předmostí Hlávkova mostu. Šlo tedy o využití obdobné oblasti jako v případě projektu na pražská železniční území, přičemž také ideový koncept byl podobný. Respektive měl společnou ústřední myšlenku: téma výškové zástavby, jež by tvořila novou dominantu Petřské čtvrti. V Roškotově případě měly Petřskému nábřeží dominovat dva markantní věžové objekty – jako z dálky viditelné symboly české státnosti.⁸⁸³

Podobným způsobem v téže soutěži postupoval také Jan Gillar, autor jednoho z nejodvážnějších parlamentních projektů [**obr. 4/101, 4/102, 4/103**]. Gillar svůj parlament umístil rovněž na nábřeží, nicméně nehledal dosud nezastavěný prostor mimo historické centrum, nýbrž kvůli své vizi neváhal asanovat část staré zástavby mezi Karlovým mostem a Národním divadlem. V návrhu tak docílil zcela nového obrazu Smetanova nábřeží, jehož dominantu měl tvořit funkcionalisticky komponovaný parlamentní komplex s šestnáctipatrovou výškovou stavbou.⁸⁸⁴ Dalo by se namítat, že v tomto případě

⁸⁷⁹ A. Mühlstein, *Mrakodrapy v Praze* (pozn. 877), s. 60.

⁸⁸⁰ Karel Teige, *Mrakodrapy v Praze, Stavba V, 1926-27*, s. 60.

⁸⁸¹ Karel Teige, *Mrakodrapy v Praze* (pozn. 880), s. 60.

⁸⁸² Karel Teige, *Mrakodrapy v Praze* (pozn. 880), s. 60.

⁸⁸³ Adolf Benš, *K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu* (pozn. 622), s. 5-11.

⁸⁸⁴ Adolf Benš, *K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu* (pozn. 622), s. 5-11.

bylo navýšení podlažnosti čirou nutností, vezmeme-li v úvahu stísněný staroměstský prostor a megalomanský parlamentní program požadující 37 000 m² užité plochy. Pohlédneme-li však na situační plán Gillarova projektu, zjistíme, že asanované území zaujímá poměrně značný prostor a mohlo tedy pojmout více nižších objektů. I zde tedy měla výšková dominance proponované stavby sloužit zřetelným symbolickým a reprezentativním účelům.

Co se týče parlamentu a výškové zástavby, je třeba zmínit ještě projekt Ferdinanda Fencla ze soutěže na zastavovací plán Letné z roku 1928 [obr. 4/93]. I tato konkurence měla přinést rozřešení otázky československého parlamentu, nicméně na rozdíl od zmíněné soutěže pro jeho umístění (1929) nehledala lokality v historickém centru, nýbrž rovnou předepsala plochu Letenské pláně, kam měla být umístěna nejen samotná parlamentní budova, ale také další státní úřady. Na Letné tak měla vzniknout celá vládní úřednická čtvrť. Ferdinand Fencl se rozhodl úkol pojmout značně velkoryse prostřednictvím devíti dvacetipatrových mrakodrapů seřazených do majestátního zástupu. Celé zastavění mělo mít gradaci od okraje pláně, kde Fencl proponoval sice rozlehlý, avšak oproti dvacetipatrovým kolosům poněkud nízký parlament. Na parlament měl navazovat vyšší prostřední pás severo-jižně orientovaných podélných objektů, za kterým se tyčila zmíněná řada devíti mrakodrapů. Odsunutím nejvyšších objektů dále od kraje pláně se Fencl do jisté míry přiblížil způsobu uvažování Ernsta Mühlsteina, neboť i on chtěl tímto krokem docílit ukrytí hmot, tentokrát před pohledy ze staroměstských nábřeží.⁸⁸⁵ Opět tak byl patrný jistý kompromis mezi moderní zástavbou a zachováním historického obrazu města, alespoň tedy z určitých úhlů a míst. Na druhou stranu měl však projekt pochopitelně také ambice vytvořit sebevědomou moderní čtvrť, jež by Prahu povýšila na úroveň těch nejmodernějších amerických a evropských velkoměst.

Panoramaticky se nicméně měly z pražských nábřeží projevit jiné projekty. V Havlíčkově vizi to mohla být například fakultní nemocnice na Karlově náměstí⁸⁸⁶, kterou architekt ve svých představách řešil od sklonku třicátých let, kdy se začal zabývat etapizovanou proměnou původního roztržitého areálu v ucelený komplex.⁸⁸⁷ Už v roce 1937⁸⁸⁸ pro nemocnici navrhl vysoké objekty „ve formě dvojitého ypsilonu“ disponující moderním zdravotnickým zařízením, jež by čněly za komplexem Emauzského kláštera [obr. 4/216].⁸⁸⁹ V lékařských kruzích byl prý návrh považován za velmi dobré řešení, vehementně zamítnut byl nicméně kruhy památkářskými, úřady i většinou architektů.⁸⁹⁰ Několik let také probíhaly diskuse o výstavbě desetipatrového „velkého hotelu“ v Praze, o němž se hovořilo v souvislosti s Těšnovem, úpatím Petřína nebo polohami naproti Národního divadla.⁸⁹¹ Za zmínku stojí

⁸⁸⁵ K soutěži na zastavovací plán Letné, *Stavba VII*, 1928-29, s. 118.

⁸⁸⁶ Luděk Kubeš, Problém mrakodrapu (pozn. 868), s. 109. Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 26.

⁸⁸⁷ Radomíra Sedláková – Zdeněk Vávra, *Josef Havlíček*, Praha, 1999, s. 5.

⁸⁸⁸ Luděk Kubeš, Problém mrakodrapu (pozn. 868), s. 113.

⁸⁸⁹ Projektem se Havlíček zabýval i v době druhé světové války a po válce, kdy albertovské regulace rozšířil i do oblasti nového města, kde plánoval vystavět mrakodrapy s charakteristickou pyramidální formu [obr. 4/217, 4/218]. „Tři vysoké věže se měly tyčit nad městem jako protiváha historickým motivům.“ / Radomíra Sedláková – Zdeněk Vávra, *Josef Havlíček* (pozn. 887), s. 5.

⁸⁹⁰ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 26.

⁸⁹¹ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/5 (pozn. 19), s. 110.

také dvacetipatrové válcové věže sběrných garáží z projektu Jaromíra Krejčara a Josefa Špalka vypracovaného pro soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy [obr. 4/50]. Celkem šest těchto objektů mělo být rozmístěno po obvodu staré Prahy, z čehož pro dvě věže byla přichystána místa v těsné blízkosti vltavských nábřeží. Ze stejné soutěže pocházel i návrh J. Nováka, J. Pařízka, Josefa Barka a Miloše Vaněčka, který se v rámci územních úprav pro novoměstský dopravní okruh pustil do regulace zástavby Svatopetrské a Jindřišské čtvrtě. Obě městské části měly být řešeny výškovou zástavbou, ať už řádkovou nebo solitéry v zeleni [obr. 4/47]. Regulační podněty přinesl i projekt Vlastislava Hofmana nebo Emanuela Hušky, Viléma Kuby a Jana Sokola.

4. 5. 2 Vize modernizace Starého Města pražského: novodobá asanace?

Regulační studie o Starém Městě pražském od pracovního sdružení Skupiny architektů SIA (1935)

Vraťme se ale přímo do Starého Města pražského a k diskusi o vhodné míře zachování starého a doplnění nového. Tak jako byla patrná snaha některých architektů umístit mrakodrapy takovým způsobem, aby v rámci možností nenarušovaly historický obraz Prahy, tak se na druhé straně projevovala silná vůle po jasné definici těch částí města, které zasluhují bezpodmínečnou ochranu a zbytku lokalit, do kterých by bylo možné zasáhnout v souladu s progresivními stavitelskými teoriemi. Jak upozornili Josef Havlíček s Karlem Honzíkem, situace byla zcela jasná, přijde-li někdo žádat na stavební úřad „o povolení 18 patrového domu v nějaké uličce starého města, co možno vedle Týnského kostela – tedy bude od stavebního úřadu právem odkázán na známý zemský ústav v Bohnicích“⁸⁹². Názory na jiné pražské lokality, byť v rámci Starého Města, však nebyly takto jednotné a určitá část architektů se nehodlala smířit s představou SRK o nedotknutelnosti Starého Města jako celku. Komise byla proto opět žádána o přesný seznam budov a prostranství určených k ochraně, přeneseně tedy o zveřejnění těch lokalit, ve kterých by Staré Město sneslo novodobé zákroky. Z důvodů zahrnujících i jistou nereálnost požadavku, o které již bylo pojednáno na začátku této kapitoly, však žádná další pravidla ani předpisy z oslovené strany nepřicházely. Několik pražských architektů se proto rozhodlo vzít regulace do vlastních rukou. V roce 1935 tak světlo světa spatřila regulační studie o Starém Městě pražském [obr. 4/219] vypracovaná pracovním sdružením Skupiny architektů SIA, do něhož patřili architekti Balcárek, Bareš, Kop, Křeh, Lisková, Losenický, Nepomucký, Semrád, Skřivan a Šula. Co se týče mapování památek a jejich současného stavu, podíleli se na projektu ještě pánové Klenka, Krásný, Kříž a Kuthan.

Výsledkem spolupráce byla zevrubná analýza Starého Města pražského, jeho památek, historické uliční struktury i komunikační sítě. Na analýzu pak navazoval samotný plán nových regulací, jehož základní myšlenkou bylo „chránit pouze minimum staré Prahy, ale to chránit dokonale, v ostatku

⁸⁹² Josef Havlíček – Karel Honzík, *Mrakodrapy v Praze* (pozn. 868), s. 79.

pak (provést) pokus o rozproudění nového života⁸⁹³. Autoři vycházeli z přesvědčení, že město je živým útvarem, který je třeba nejen udržovat, ale také obnovovat, aby se neproměnilo v „mrtvolu nebo muzeum“⁸⁹⁴. Vytipovali proto ty oblasti Starého Města, které považovali za „bezcné, případně zdravotně závadné“, a které následně podrobili novodobé asanaci, jež měla historickému městu přinést „zhodnocení“⁸⁹⁵ v podobě novodobého impulsu. Ono zhodnocení a rozproudění nového života nicméně ve výsledku znamenalo velmi rozsáhlý a značně odvážný zásah do rostlé struktury města. Za cennou „oblast památek“ považovalo Pracovní sdružení lokality v nejbližším okolí Staroměstského náměstí směrem na jih, východ a západ, mimo toto území pak vytipovalo pouze několik soliterních objektů. Nejradikálnější změny navrhoval projekt na severovýchodě Starého Města, ve druhém plánu Dvořákova nábřeží, tedy za Anežským klášterem a nemocnicí Na Františku. Do této oblasti mezi ulicemi Revoluční, Dušní, Dlouhou a U milosrdných proponoval zcela novou uliční síť s řádkovou zástavbou deskových objektů v zeleni. Stejný typ zastavení byl v menším měřítku plánován i pro blok mezi Konviktskou a Bartolomějskou ulicí. Z plánů a průvodních zpráv nevyplývá, že mělo jít o výškové domy, nicméně i přesto se jednalo o značně odvážný a kontroverzní koncept, který by po asanačním způsobu zcela proměnil část historického města. Těch několik zachovaných památek pak projekt plánoval situovat do většinou sice ozeleněného⁸⁹⁶, avšak zcela akontextuálního okolí. Jak poznamenal Bohumil Hübschmann: „Isolované památky octly by se v prostředí nebývalém, jako zbytky, s kterými se neví rady a jež proto by byly většímu nebezpečí vysazeny.“⁸⁹⁷

Značné změny chystalo Pracovní sdružení také v oblasti dopravy [obr. 4/220]. Projekt by znamenal radikální proměnu ve vedení komunikačních sítí skrze Staré Město a přeneseně také zásah do celopražské dopravní koncepce. Autoři nového řešení se ve svém záměru de facto vrátili k letité ideji spojení Václavského náměstí s Čechovým mostem, respektive tuto trasu přidali k úřední obvodové komunikaci. Svůj názor, že radiální spojení je pro Prahu mnohem důležitější než okruhy, podpořili navíc ještě projektem východozápadní příčné trasy od Revoluční třídy k Mánesovu mostu. Proto, aby nedocházelo ke křížení dopravy na Staroměstském náměstí a také kvůli památkovým ohledům, byla severojižní komunikace Václavské náměstí – Čechův most v části od Můstku do ústí Pařížské řešena tunelem. Stejně rozluštění zvolili projektanti také pro soutěsku u Křížovníků, kde měl tunel zajistit méně zjevný zásah do staroměstského panoramatu než úřední podběží mezi Smetanovým a Alšovým nábřežím.

Projekt Pracovního sdružení pochopitelně nebyl uskutečněn a zejména ze strany Klubu Za starou Prahu se setkal se zdrcující kritikou, která obsáhla jak téma památkové péče, tak dopravy. Klub se jasně postavil za regulační plán SRK a prohlásil, že u nového návrhu nemohlo „zcestí revolučnosti na

⁸⁹³ Anketa o návrhu regulace Starého města, vypracovaného pracovní skupinou SIA, *Stavba XIII*, 1936-37, s. 16.

⁸⁹⁴ Pracovní združení Skupiny architektů SIA v Praze, Regulační studie o Starém městě pražském, *Architekt SIA XXXIV*, 1935, s. 86.

⁸⁹⁵ Pracovní združení Skupiny architektů SIA v Praze, Regulační studie o Starém městě pražském (pozn. 894), s. 82-86.

⁸⁹⁶ S. Semerád, O staré město Pražské, *Architekt SIA XXXVI*, 1937, s. 15.

⁸⁹⁷ B. Hübschmann, Regulace starého města (pozn. 736), s. 44.

papíře vésti k výsledku“ a tedy je nutno jej „odmítnouti již v základním názoru“⁸⁹⁸. Pochybení v úvahách o přínosu novodobé progresivní regulace demonstroval Klub zejména na příkladě Anežského kláštera a kostela sv. Haštala, které by byly „oprotěněny od stejnorodého obestavení a starobylého spojení, sníženy (...) na jednotlivosti bez (...) souvislosti“⁸⁹⁹. Jiné spolky a zástupci odborné veřejnosti návrh, který Pracovní sdružení věnovalo obci pražské, neodsoudili tak radikálně, nicméně téměř nikdo se také nepostavil na jeho stranu. Z ankety, která byla o projektu konána⁹⁰⁰ vyplynula zejména výtka vůči vytržení návrhu z dopravního i celkového kontextu Velké Prahy. I přes to byl ale návrh považován za veskrze účelný ideový impuls, na jehož základě mnozí zúčastnění vyslovili přímluvu se zřízením vědeckého ústavu pro regulační otázky Velké Prahy. Ústav, který by zřejmě nahradil SRK měl dle přání účastníků podléhat kontrole odborné veřejnosti a měl být „spravován jedině a skutečně za vědeckým cílem“⁹⁰¹. Pracovnímu sdružení se tak nakonec přeci jen podařilo dát pražskému prostředí impuls k přemýšlení o progresivnějším regulačním přístupu. Cesta od asanace konce 19. století vedoucí přes zvýšený důraz na zachování historické městské struktury se tak mírně stočila k polemice o poměru přínosu a naopak negativním dopadu konzervace staré zástavby. Vzhledem k nadcházejícím historickým událostem se však během prvorepublikového období již nepodařilo tuto změnu ani vizi vědeckého regulačního ústavu uskutečnit. Opět tedy můžeme konstatovat, že stav v této oblasti zůstal nezměněn.

4. 5. 3 Pokrok jako společný jmenovatel: několik projektů, jež měly doplnit obraz moderní Prahy

Návrh vyhlídkové otáčivé restaurace na Petříně (1935), Soutěž na vyšehradské krematorium (1926), Soutěž na pražskou velkotržnici (1935), soutěž na přemostění Nuselského údolí (1927)

Ona programová modernost zmíněná v nadpisu páté kapitoly se týkala také menších projektů, které neměly ambice nějak zásadně, plošně či výškově, proměnit tvář Prahy, nýbrž chtěly být hlasateli nového moderního životního stylu Pražanů, pochopitelně za pomoci progresivně pojaté architektury. Budou zmíněny tři projekty vybrané z hlediska tématu práce, tedy své role v obrazu města a vztahu k Vltavě. Mezi tyto vize patřil návrh vyhlídkové otáčivé restaurace na Petřín, jako jakéhosi symbolu moderního pohodlí a luxusu, dále projekty pro velkotržnici na Maninách, která se měla stát středoevropskou centrálou velkoobchodu s potravinami a nakonec, možná překvapivě, koncept vyšehradského krematoria jako symbolu moderního pohřbívání, jež bylo až do vzniku Československa zakázáno.

⁸⁹⁸ B. Hübschmann, Regulace starého města (pozn. 736), 1935, s. 44.

⁸⁹⁹ B. Hübschmann, Regulace starého města (pozn. 736), s. 44.

⁹⁰⁰ 22. listopadu 1936. Účastnil se například Klub architektů, Sdružení architektů, zástupci památkových organizací (Wirth, Guth, Wagner) i jednotlivci (Vaněček aj.). /Anketa o návrhu regulace Starého města, vypracovaného pracovní skupinou SIA (pozn. 893), s. 16.

⁹⁰¹ Anketa o návrhu regulace Starého města, vypracovaného pracovní skupinou SIA (pozn. 893), s. 17.

Otáčivá restaurace „Panorama“ na Petříně

S konceptem vyhlídkové terasové a otáčivé kavárenské restaurace „Panorama“ v Seminářské zahradě na Petříně [obr. 4/221, 4/222] přišel na začátku třicátých let pražský hoteliér Karel Šroubek, do jehož vlastnictví patřil například secesní Grandhotel Šroubek na Václavském náměstí, dříve známý jako Hotel Arcivévoda Štěpán. Na rozdíl od secesní zdobnosti měl však být petřínský objekt zosobněním progresivní architektury a kombinací moderního pohodlí s účelností. Jako takový se měl také stát součástí petřínské panoramatu. V této souvislosti bylo v plánu využít trasu plánované petřínské komunikace, která by restauračnímu objektu s prostorem až pro 5 000 hostů, zprostředkovávala dopravní spojení. Autoři návrhu, Jaroslav Vančura, Václav Kasa a František Suchý, pochopitelně vedle objektu počítali také s „autoparkem“, který byl terasovitě komponován a měl pojmut 250 vozů. Restaurace sama byla v projektu vybavena „vším moderním komfortem“, kromě prostoru kuchyní a jídelen měla například disponovat velkým parketem pro „dancing“. Za největší lákadlo a technickou vymoženost celé stavby byla ovšem pokládána rotunda obsahující restaurant, jež „otáčela by se kolem své osy tak, že hosté sedící u stolků, aniž by byli něčím rušeni, pohodlně kochali by se krásnou vyhlídkou na Prahu a okolí“⁹⁰². Projekt měl tedy přeci jen cosi společného s mrakodrapy, které svou výškou kladly na odiv technologickou vyspělost moderní doby. Restaurace sice nevynikala svou velikostí či vertikálností, nicméně její technologická progresivita v podobě otáčivé součásti měla být i tak zdaleka viditelná. Na touhu přiblížit se zahraničním příkladům a možná i na jistou chtěnou pokrokovost ostatně odkazuje sám průvodní text projektu, vytrvale upozorňující na zábavu „dancing“⁹⁰³, namísto běžné tanečnické.

Ačkoliv by možná leckteří Pražané takovou restaurační atrakci ve svém městě rádi přivítali, proti návrhu se obligátně velmi ostře vyslovil Klub Za starou Prahu. Ohrazoval se především vůči umístění objektu na Petříně říka, že pro člověka, „jež rozumí duchu svého města, může být svah Petřína místem klidného odpočinku“ a nikoliv lokalitou pro takovéto „americké podniky“. Pro podobné otáčivé „vymyšlenosti“⁹⁰⁴ včetně velkých stanovišť aut bylo, podle Klubu, dost místa za Prahou, ideálně v lokalitě, kde by otáčení mělo skutečně smysl, „neboť zde obrácen by byl pohled diváků do straně, což ovšem je nesmyslné a směšné“⁹⁰⁵. S pohledem na projekt restaurace je nutné uznat, že Klub měl v tomto ohledu pravdu: přání vystavět symbol pokroku se zde zřejmě stalo otcem myšlenky, aniž by byla dostatečně uvážena logika celého podniku.

⁹⁰² Návrh vyhlídkové terasové a otáčivé kavárenské restaurace „Panorama“ na Petříně v Praze, *Stavitel* XII, 1931, s. 68-69.

⁹⁰³ Návrh vyhlídkové terasové a otáčivé kavárenské restaurace „Panorama“ na Petříně v Praze (pozn. 902), s. 68-69.

⁹⁰⁴ Otáčivá restaurace v Seminářské zahradě, *Za starou Prahu* XV, 1931, s. 19.

⁹⁰⁵ Otáčivá restaurace v Seminářské zahradě (pozn. 904), s. 19.

Vyšehradské krematorium

Podobným panoramaticky výrazným prvkem měl být objekt nového pražského krematoria na Vyšehradě, na které byla v roce 1927 vypsána soutěž spolkem „Krematorium“. Spolek touto konkurencí protestoval proti obcí a Státní regulační komisi zvolenému, poněkud zastrčenému, místu za Vinohradským hřbitovem, na něž byla soutěž vypsána o něco dříve. Lokalitu na Vyšehradě spolek prosazoval s ohledem na blízkost k centru, ale také na její historický a reprezentativní význam. Jak bylo řečeno, až do vzniku samostatného Československa na území Rakouska-Uherska platil absolutní zákaz pohřbívání žehem, zákon „Lex Kvapil“⁹⁰⁶ umožňující pohřbívání ohněm byl vydán až roku 1919. Žeh byl nicméně už od konce 19. století vnímán jako výraz pokroku umožňující hygienické, úsporné a v zásadě estetické provádění pohřbů. S trochou nadsázky řečeno tak vlastně vyhovoval oněm novodobým požadavkům na účelnost a racionalitu a zároveň také do jisté míry sloužil jako symbol odlišující novou praxi republiky od starých pravidel habsburského mocnářství. Po svém uzákonění byl proto jako takový široce propagován a zainteresované kruhy volaly také po vhodné poloze a architektonickém ztvárnění budov krematorií. To potvrzuje například Janákovo pardubické krematorium v národním stylu vzešlé ze soutěže roku 1919 či o pět let mladší Feuersteinovo puristické krematorium v Nymburce. Právě z nich lze usuzovat, že ona pokrokovost pohřební praxe měla jí ruku v ruce se soudobým výrazem kremačních objektů.

Doba se však posunula a tak není divu, že po předchozím národním stylu a purismu najdeme v soutěži roku 1926 mimo jiné strohý funkcionalistický objekt na půdorysu kříže, jež měl na Prahu shlížet z vyšehradské bašty č. XXXIV [obr. 4/223, 4/224]. Autoři tohoto návrhu, Josef Bartoš a Karel Seifert, úkol zjevně pojali jako moderní problém žádající si progresivní řešení, a v soutěži následně obdrželi třetí cenu. V architektonické formě o něco tradičnější⁹⁰⁷, avšak polohově výraznější byly návrhy Aloise Mezery [obr. 4/225, 4/226] a Josefa Kalouse [obr. 4/227], jež získaly první a druhé místo. Oba pánové, v rámci možnosti situovat objekt na jakýkoli z volných vyšehradských bastionů, vybrali polohu přímo nad Vltavou, na baštách č. XXXVI a XXXVII. Jednalo se tedy o tůž prostor, pro který před časem vytvářel své kubistické návrhy Vlastislav Hofman. Faktem nicméně zůstává, že na rozdíl od Hofmana se oba zmínění architekti spokojili s poměrně citlivým hmotovým řešením, jež by nijak výrazně nekonkurovalo stávající dominantě Vyšehradu, kostelu sv. Petra a Pavla.⁹⁰⁸ Na jednu stranu je tedy patrná snaha o podepření pokrokové symboliky krematoria jeho výrazným umístěním, na druhou stranu však dobový vztah k panoramatu pokročil natolik, že projektům byla vlastní také jistá pokora. I přesto nicméně snaha spolku „Krematorium“ vyšla nakonec naprázdno. Od lokality na Vyšehradě bylo upuštěno a nový pražský objekt pro spalování byl vystavěn na původně určeném místě na rozhraní

⁹⁰⁶ Jméno nese podle básníka a dramatika Jaroslava Kvapila, jenž byl autorem zákona a také prvním předsedou spolku Krematorium.

⁹⁰⁷ Za což byli autoři ostatně kritizováni například v pokrokovém časopise *Stavba* /Oldřich Starý, Soutěž na vyšehradské krematorium, *Stavba* VI, 1927-28, s. 14.

⁹⁰⁸ Soutěž návrhů na stavbu krematoria na Vyšehradě, *Styl* XII, 1926-27, s. 187-193.

Vinohrad a Strašnic. Autorem Strašnického krematoria vystavěného v letech 1931-1935 se na základě prve proběhnuvší soutěže stal Alois Mezera.

Pražská velkostržnice

Za jedny z urbanisticky nejvýraznějších projektů deklarujících programovou modernost Prahy lze považovat také soutěžní návrhy z roku 1935 na pražskou velkostržnici, ba i soutěž samotnou. Už myšlenka centralizované tržnice pro obchod „ve velkém“ s nesla v duchu pokrokových názorů na regulaci nabídky a poprávky, dostatek zboží pro každou dobu a v důsledku i hygienické utváření města. Také volba staveniště na Maninách, respektive Rohanském ostrově proběhla nadmíru moderně – prostřednictvím vědecky podložené a objektivně provedené vyhledávací studie Ing. Dr. Karla Paula, která prokázala přiměřenost dané polohy.⁹⁰⁹ Samotný areál byl pak plánován vskutku monumentálně a reprezentivně – mělo totiž jít o širokou obchodní platformu nejen městského a národního, ale dle prognóz také středoevropského významu. Komplex úctyhodných rozměrů měl sloužit k dovozu, k překládání zboží i dalšímu transitu. Z těchto důvodů měl být připojen na všechny dosavadní druhy dopravy – na železnici prostřednictvím projektovaného nákladového nádraží na Rohanském ostrově, městskou elektrickou dráhu, automobilovou dopravu (plánovaná povltavská komunikace) i říční plavbu. Co se týče stavebního programu, byly požadovány tržní haly pro ovoce a zeleninu (9 000 m²), máslo, vejce, sýry, ptactvo a zvěřinu (3 000 m²), velkostrh producentů (15 000 m²), bramborářský (12 000 m²), rybářský (3 000 m²) nebo květinová hala (1 600 m²). Kromě toho program předpokládal ohromné prostory manipulační a skladovací, parkovací, úřední budovy, kanceláře, byty, restaurace, bursu s bankou i velké garáže a depa. Soudě podle plochy, kterou by celek zaujímal, v případě realizace by značně přetvořil využití, ale i obraz širokého okolí. Svou majestátností by také jistě petrifikoval úlohu Karlína a okolí jako nového obchodního centra Prahy.⁹¹⁰

Ruku v ruce s moderním stavebním programem, utilitaritou a napojením areálu na téměř veškeré dopravní možnosti šel rovněž požadavek na architektonické ztvárnění celku i jeho částí, v nichž se mělo kloubit „moderní formální cítění s moderním rytmem výtvarným“⁹¹¹. Nejlépe byl v tomto ohledu hodnocen projekt Františka M. Černého, Bohumila Holého, Kamila Ossendorfa a Richarda Podzemného, který dle dobových recenzí tržnici včlenil do celkového obrazu města „bez nejmenších rušivých dojmů“⁹¹² [obr. 4/228, 4/229]. Hlavní tržní objekt koncipovali autoři jako dlouhou úzkou budovu podél povltavské silnice a v těsné souvislosti s železničním nádražím. Kromě komunikačních výhod umístění ale také kalkulovali se stávající topografickou konfigurací města, neboť halu vložili rovnoběžně s převládajícím zastavěním Karlína a vrchu Vítkova. Mimo hlavní, 390 metrů dlouhé,

⁹⁰⁹ Josef Chochol, Pražská velkostržnice, *Stavitel* XV, 1935-36, s. 61. Karel Paul, K otázce velkostržnice v Praze, *Architekt SIA* XXXIV, 1935, s. 123-124.

⁹¹⁰ Josef Chochol, Pražská velkostržnice (pozn. 909), s. 57. Karel Paul, K otázce velkostržnice v Praze (pozn. 909), s. 123-124.

⁹¹¹ Josef Chochol, Pražská velkostržnice (pozn. 909), s. 67.

⁹¹² Josef Chochol, Pražská velkostržnice (pozn. 909), s. 67.

tržnice měly být v areálu situovány ještě drobnější objekty menších tržnic, kanceláří a dalších provozů. Všechny objekty byly podřízeny funkcionalistickému a utilitárnímu konceptu, nicméně přesto působily velmi elegantně. Ortogonální strukturu dispozic doplňovalo několik zaoblení, například v případě producentského trhu. Nejvýraznějším prvkem v pohledu pak zcela jistě byla hlavní hala parabolického průřezu evokující například konstrukce Eugèna Freyssineta nebo Pier Luigi Nerviho.

Oceňován byl rovněž návrh Josefa Karla Říhy, Rudolfa Špery a A. Mirkoviče, který počítal se dvěma rozlehlými železobetonovými halami s vnitřním rozpětím 54 metrů vystavenými po etapách [obr. 4/230] a který spolu s prve jmenovaným obdržel druhou, nejvyšší udělenou, cenu. Na třetí příčce se umístily rovněž dva projekty – Václava Hilského, Rudolfa Jasenského, Karla Koželky a Pavla Smetany [obr. 4/231] a Jana Zázvorky, jenž spolupracoval s Janem Žákem.⁹¹³ Z osmnácti soutěžních návrhů se pouze tři vydaly mimo prostor Rohanského ostrova. Navrhovaly umístění na pozemcích Denisova a Wilsonova nádraží, u nákladového nádraží Žižkov a dokonce i „do tělesa projektovaného mostu přes Nuselské údolí“⁹¹⁴. Posledně jmenovaný návrh, byť by se mohl na první pohled jevit jako značně bizarní, nebyl zdaleka prvním projektem, který pomýšlel na skloubení ryze technické stavby Nuselského mostu s jinými funkčními náplněmi. Stačí si vzpomenout na projekty ze soutěže na Nuselský most, která proběhla o několik let dříve. Už v této konkurenci navrhovali autoři Josef Alfred Holman a Zdeněk Pešánek spolu se Škodovými závody obložit mostní pilíře skleněnými stěnami a využít je jako obchodní domy, výstavní paláce nebo hotely [obr. 4/232]. Podobně si počínalo i trio V. Tesař – F. Tesař – Jaroslav Studnička se svým projektem, v němž se měly uplatit tři funkce najednou: doprava, obchodní domy a garáže. Využít rámovou konstrukci mostu, a pojmout ji jako pilířovou budovu obchodního a veřejného rázu chtěli také pánové Viktora, Burian a Miloš Vaněček. Velmi odvážně projektovali i Jaroslav Polívka a Josef Havlíček, kteří plánovali obestavět mostní pilíře dvanáctipatrovými domy s převážně obytnou funkcí [obr. 4/233]. Most měla v jejich představách tvořit rámová soustava o deseti polích, šlo by tedy o devět vysokých domů s bytovými prostory, jejichž pronájmem se dle výpočtů projektantů měly zaplatit všechny investice i údržba objektu.⁹¹⁵

Ani multifunkční projekty ze soutěže z let 1926-1927, ani návrh na velkotržnici z roku 1935 však nedošly svého naplnění. Argumentem proti umístění tržnice v tělese mostu bylo zejména špatné osvětlení vnitřních prostor a fakt, že by most naplněný velkými obchodními plochami příliš zastiňoval Nuselské údolí a bránil proudění vzduchu.⁹¹⁶ Ani zbylá dvě alternativní umístění velkotržnice nebyla natolik přesvědčivá, aby soutěžní porotou donutila změnit názor. Došlo tak k rozhodnutí, aby byla tržnice nadále plánována pro lokalitu Rohanského ostrova. K práci na definitivním projektu pak porota vyzvala autorské týmy dvou nejlépe hodnocených soutěžních návrhů. I když k podrobnému rozpracování projektů ani k výstavbě mamutího záměru nakonec nedošlo, stal se výsledek soutěže důkazem dobového přesvědčení, že právě Vltava má svou nezastupitelnou roli v novém utváření Prahy

⁹¹³ Václav Kopecký, K soutěži na návrh velkotržnice v Praze, *Stavitel XV*, 1935-36, s. 57-59.

⁹¹⁴ Václav Kopecký, K soutěži na návrh velkotržnice v Praze (pozn. 913), s. 57.

⁹¹⁵ Klára Brůhová, Automobilismus a plánování Velké Prahy, *Zlatý řez*, č. 35/zima 2012, s. 39.

⁹¹⁶ Václav Kopecký, K soutěži na návrh velkotržnice v Praze (pozn. 913), s. 57.

a obohacování města o neotřelé a technologicky progresivní zásahy. Alespoň ve vůli odborných kruhů, když ne v realizovaných projektech, tak nakonec došlo na slova Antonína Balšánka, který už v roce 1917 sdělil své přesvědčení, „že Vltava není pouze klenotem, probouzejícím nadšení a umělecké vjemy (...), ale též mohutným činitelem, budícím a přinášejícím život a blahobyt všem čtvrtím, tu ve formě hybné síly, tu jako dopravní prostředek, bez něhož obchod a průmysl neudrží se ve světové soutěži.“⁹¹⁷

Praha postavená

V této kapitole byla řeč o větších i menších projektech, které měly Praze vtisknout moderní výraz a vytvořit z ní progresivní metropoli nové doby. Začněme těmi rozsáhlejšími projekty, tedy idejemi urbanistickými, které svým asanačním charakterem (byť mnohdy presentovaným pouze v akademické rovině) cílily na změnu nazírání problematiky památkové ochrany a nové výstavby v centrální Praze. Nastartované diskuse na toto téma do značné míry narušila druhá světová válka, jejíž zkušenost nadto přispěla k vědomí cennosti historického stavebního dědictví. Poválečné úvahy se tak většinou obrátily od asanačních projektů spíše směrem k památkové péči. V roce 1958 byl vydán první památkový zákon a urbanistická situace ve vnitřní Praze byla zpečetěna o třináct let později vznikem památkové rezervace.⁹¹⁸ Jelikož rezervace čítá území Starého Města s Josefovem, Malé Strany, Hradčan s Pražským hradem a Nového Města s Vyšehradem, tedy většiny lokalit, o kterých zde byla řeč, definitivně padla myšlenka „chránit pouze minimum staré Prahy“ a v zbytku se pokoušet o „rozproudění nového života“⁹¹⁹. Podobným způsobem byly opouštěny také vize mrakodrapů tyčících se nad Starým Městem (byť například Josef Havlíček se svých projektů držel až do své smrti), které se přesunuly dál od centra (např. na Pankráckou pláň, kde také některé došly své realizace).

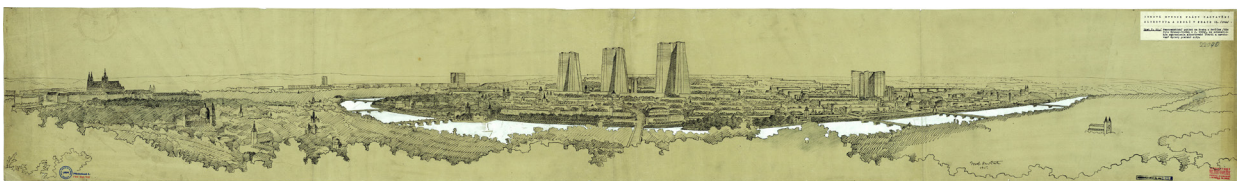
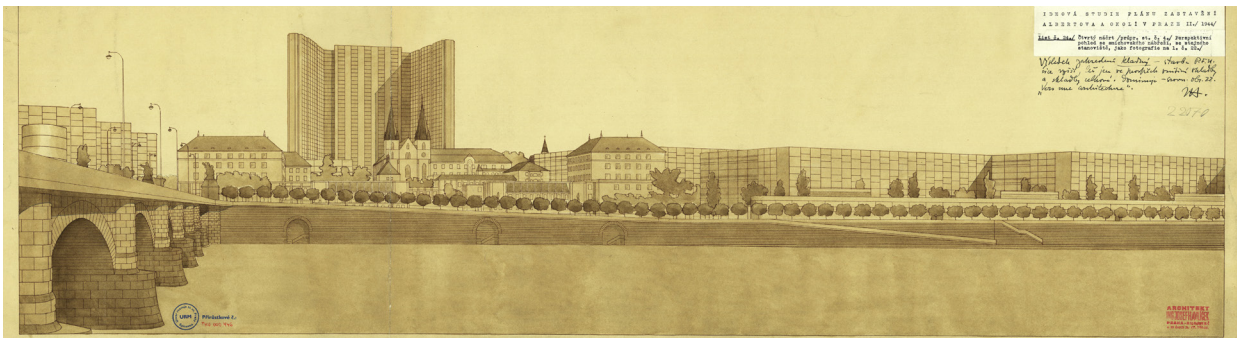
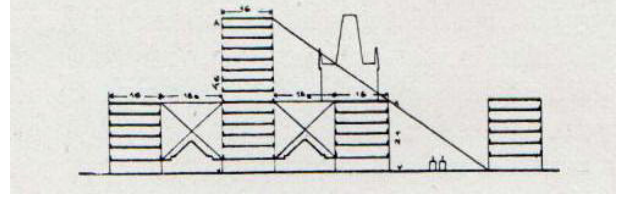
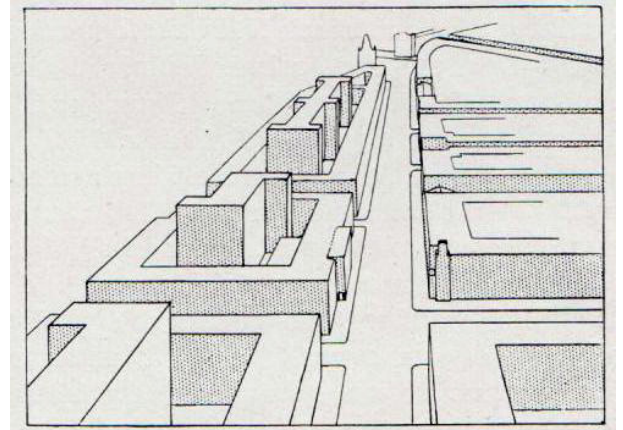
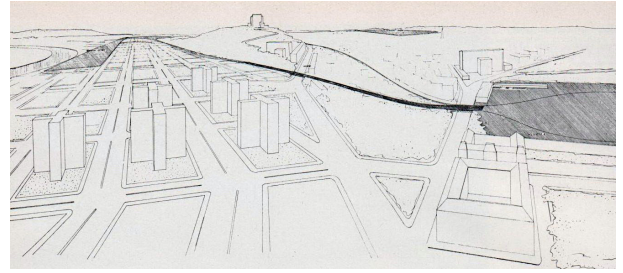
Co se týče menších projektů zmiňovaných v textu, některé z nich došly realizace na jiném, od centra většinou vzdálenějším, místě, některé se nerealizovaly vůbec. Například své velkotržnice se Praha nedočkala, alespoň ne v tak kolosálním měřítku, jaké bylo zamýšleno na Maninách. Na Rohanském ostrově tak dodnes zůstal volný prostor, který se však v současnosti plánuje zastavět developerským rezidenčním komplexem. Objevila se rovněž myšlenka, přemístit sem objekt Kaplického knihovny – avšak již s jiným účelem. I když je tato vize poněkud naivní, svědčí i ona o trvajícím reprezentačním potenciálu tohoto území při řece a rovněž o stále živé touze Prahy po „progamové modernosti“.

⁹¹⁷ Antonín Balšánek, Levý břeh Vltavy - budoucnost Prahy (pozn. 412), s. 75-76.

⁹¹⁸ „Zpracování, posuzování a schvalování všech územních plánů, soutěžních úkolů i přípravné a projektové dokumentace staveb na území rezervace musí být prováděno se zřetelem ke kulturní hodnotě prostředí. Při nové výstavbě a při vnějších úpravách objektů se musí dbát architektonických vztahů ke kulturním památkám a jejich souborům, navazovat na jejich objemovou a prostorovou skladbu i prostředí a dotvářet jejich celky přiměřenými prostředky současné architektonické tvorby.“ /66/1971 Sb. Nařízení vlády České socialistické republiky ze dne 21. července 1971 o památkové rezervaci v hlavním městě Praze, http://pamatky.praha.eu/jnp/cz/pamatkovy_fond/pamatkove_chranena_uzemi/index.html, vyhledáno dne 9. 12. 2014.

⁹¹⁹ Anketa o návrhu regulace Starého města, vypracovaného pracovní skupinou SIA (pozn. 893), s. 16.

Objemnějšími budovami nezastavěné zůstaly také vyšehradské bašty. Objekt pražského krematoria nicméně realizován byl – a to na původně zamýšleném místě za Vinohradským hřbitovem, na které byla vypsána soutěž roku 1926. I v této konkurenci, stejně tak jako v té vyšehradské, zvítězil architekt Alois Mezera, podle jehož návrhu byla budova ve Strašnicích mezi lety 1929-1931 opravdu postavena.



4/213 Návrh zastavění uvolněných železničních ploch, 1937. Foto: Železniční otázka Velké Prahy, *Stavba XIV*, 1937-38, s. 171.

4/214 Návrh zastavění uvolněných železničních ploch, 1937. Foto: Železniční otázka Velké Prahy, *Stavba XIV*, 1937-38, s. 166.

4/215 Ernst (Arnošt) Mühlstein, návrh zastavění Příkopů, 1926-27. Foto: A. Mühlstein, *Mrakodrapy v Praze*, *Stavba V*, 1926-27, s. 59.

4/216 Josef Havlíček, ideová studie zastavění Albertova a okolí, od 1937 (skica z roku 1944). Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000746.

4/217 Josef Havlíček, ideová studie plánu zastavění Albertova a okolí – panoramatický pohled na Prahu z Petřína, 1944. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000755.

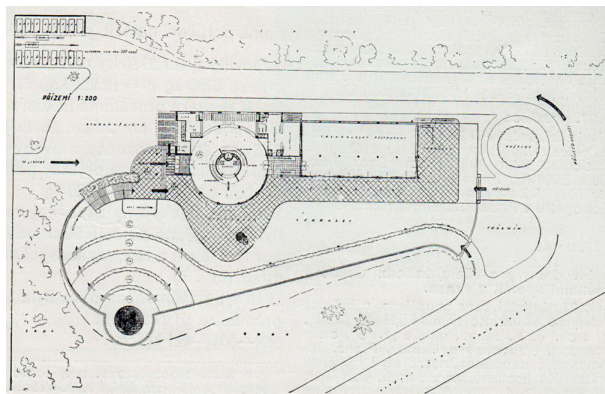
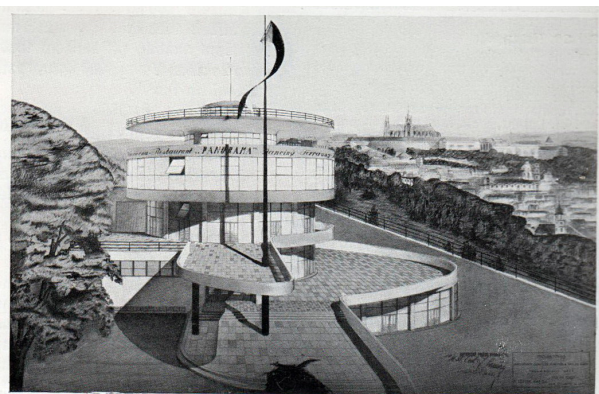
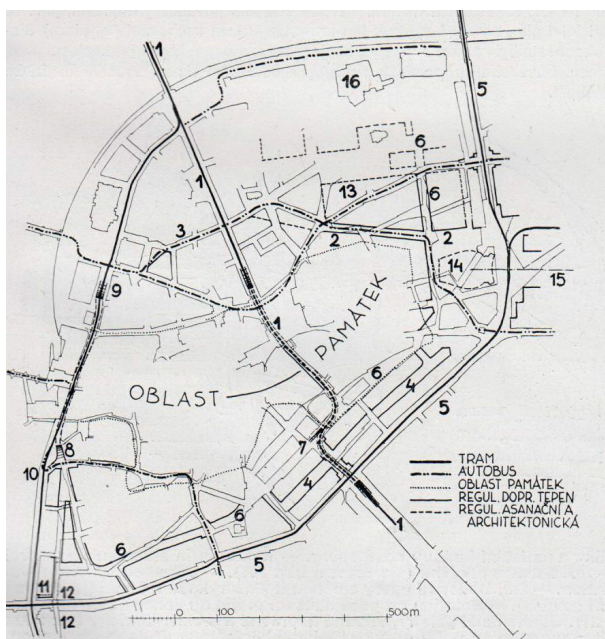


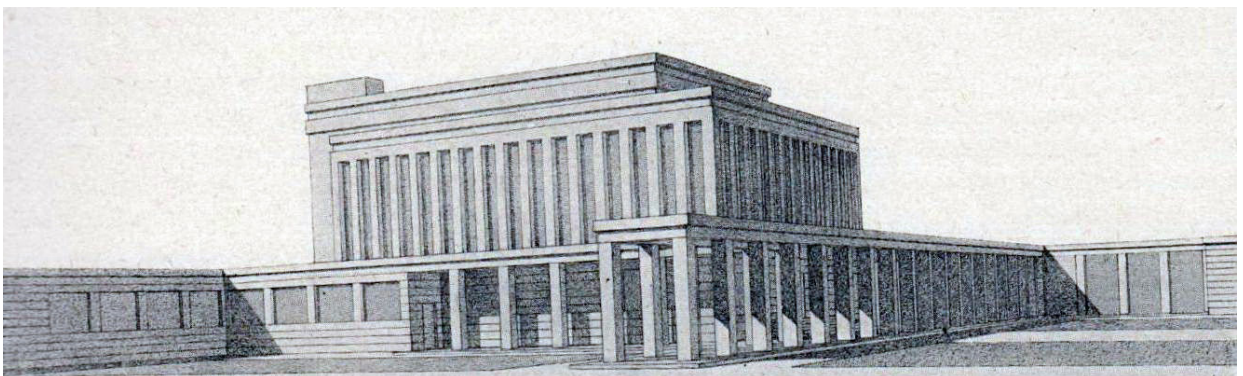
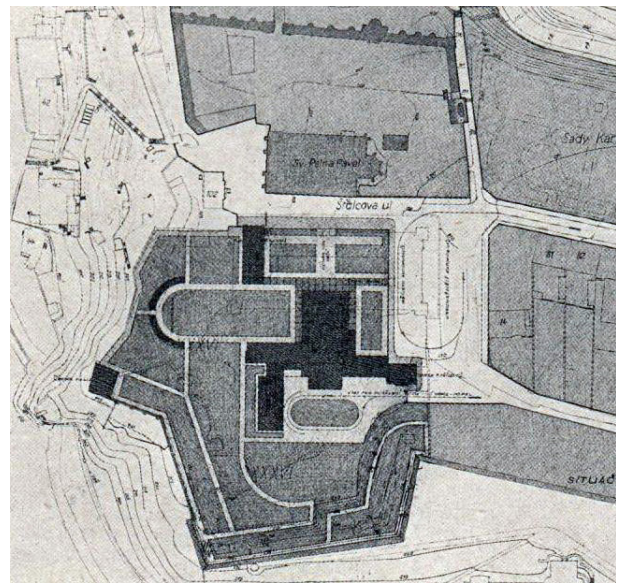
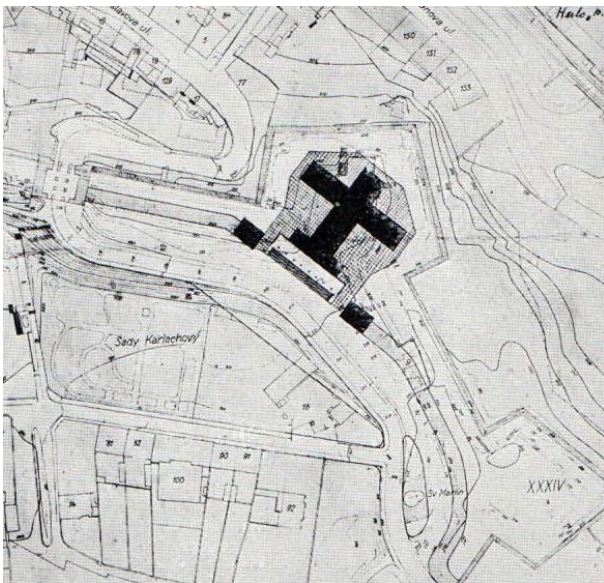
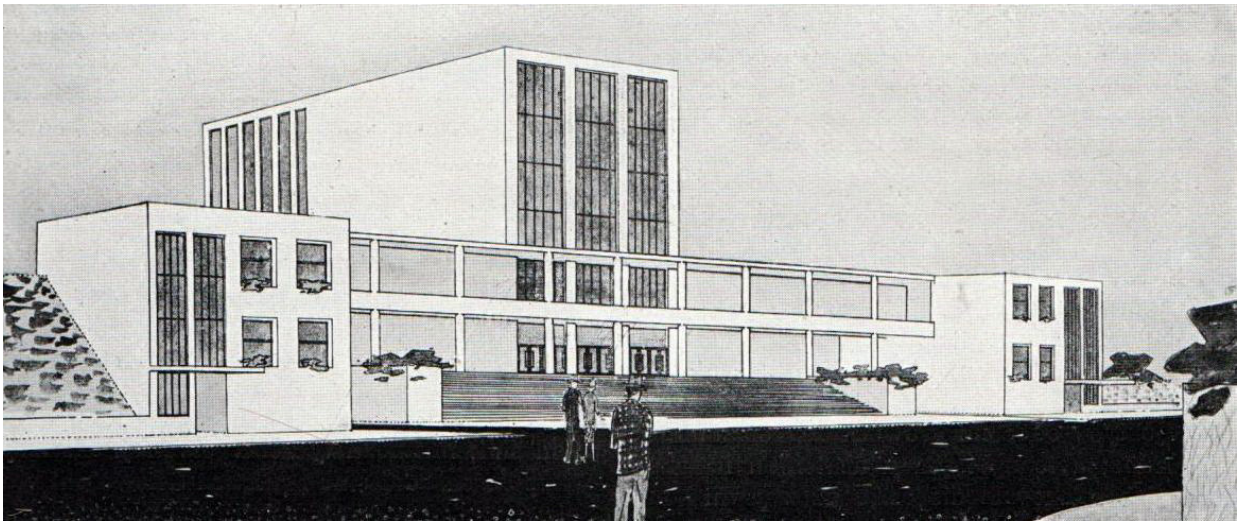
4/218 Josef Havlíček, ideová studie plánu zastavění Albertova a okolí, 1944. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU000760.

4/219 Plán regulace Starého Města dle studie pracovního sdružení Skupiny architektů SIA, 1935. Foto: Pracovní združení Skupiny architektů SIA v Praze, Regulační studie o Starém městě pražském, *Architekt SIA XXXIV*, 1935, s. 85.

4/220 Dopravní plán Starého Města dle studie pracovního sdružení Skupiny architektů SIA, 1935. Foto: Pracovní združení Skupiny architektů SIA v Praze, Regulační studie o Starém městě pražském, *Architekt SIA XXXIV*, 1935, s. 85.

4/221, 4/222 Jaroslav Vančura – Václav Kasa – František Suchý, návrh vyhlídkové terasové a otáčivé kavárenské restaurace „Panorama“ na Petříně, 1931. Foto: Návrh vyhlídkové terasové a otáčivé kavárenské restaurace „Panorama“ na Petříně v Praze, *Stavitel XXII*, 1931, s. 69.



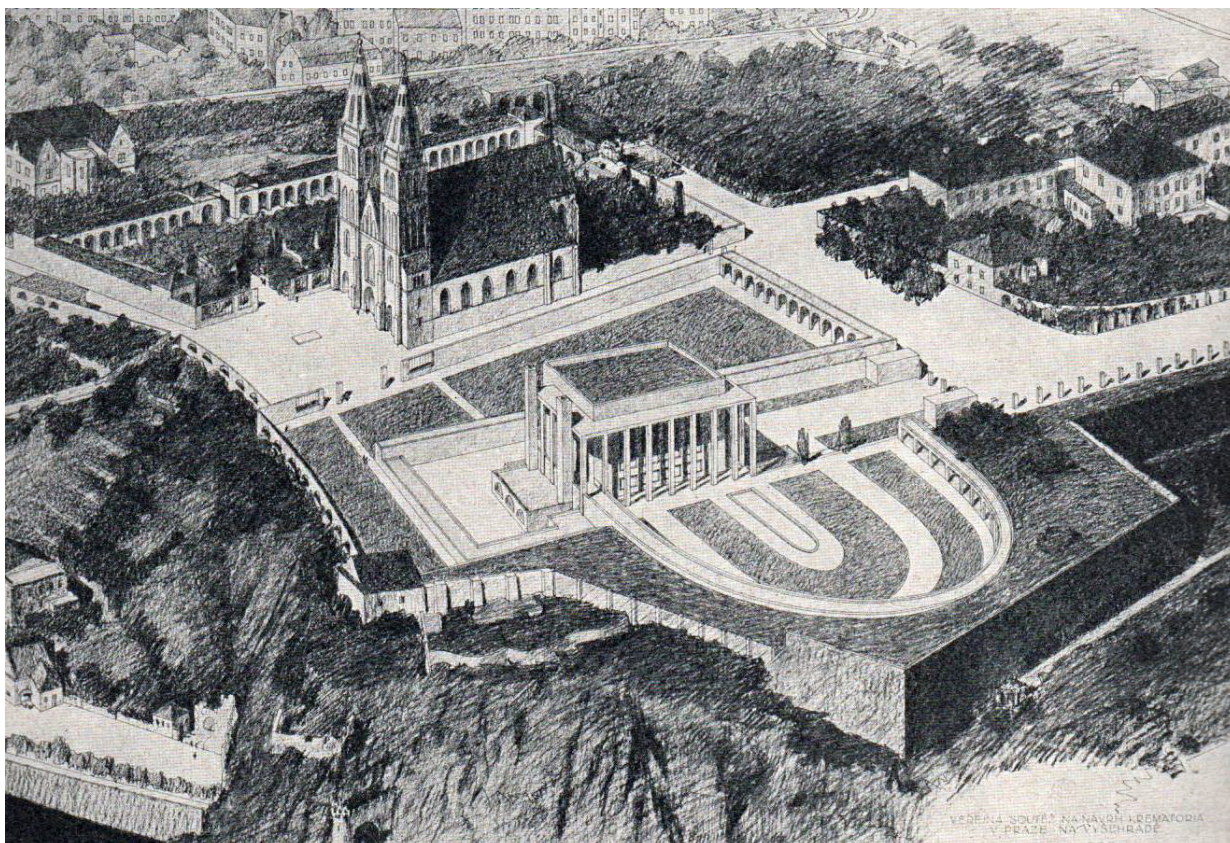


4/223 Josef Bartoš – Karel Seifert, projekt ze soutěže na vyšehradské krematorium, 1926. Foto: Oldřich Starý, Soutěž na vyšehradské krematorium, *Stavba VI*, 1927-28, s. 13.

4/224 Josef Bartoš – Karel Seifert, projekt ze soutěže na vyšehradské krematorium, 1926. Foto: Oldřich Starý, Soutěž na vyšehradské krematorium, *Stavba VI*, 1927-28, s. 13.

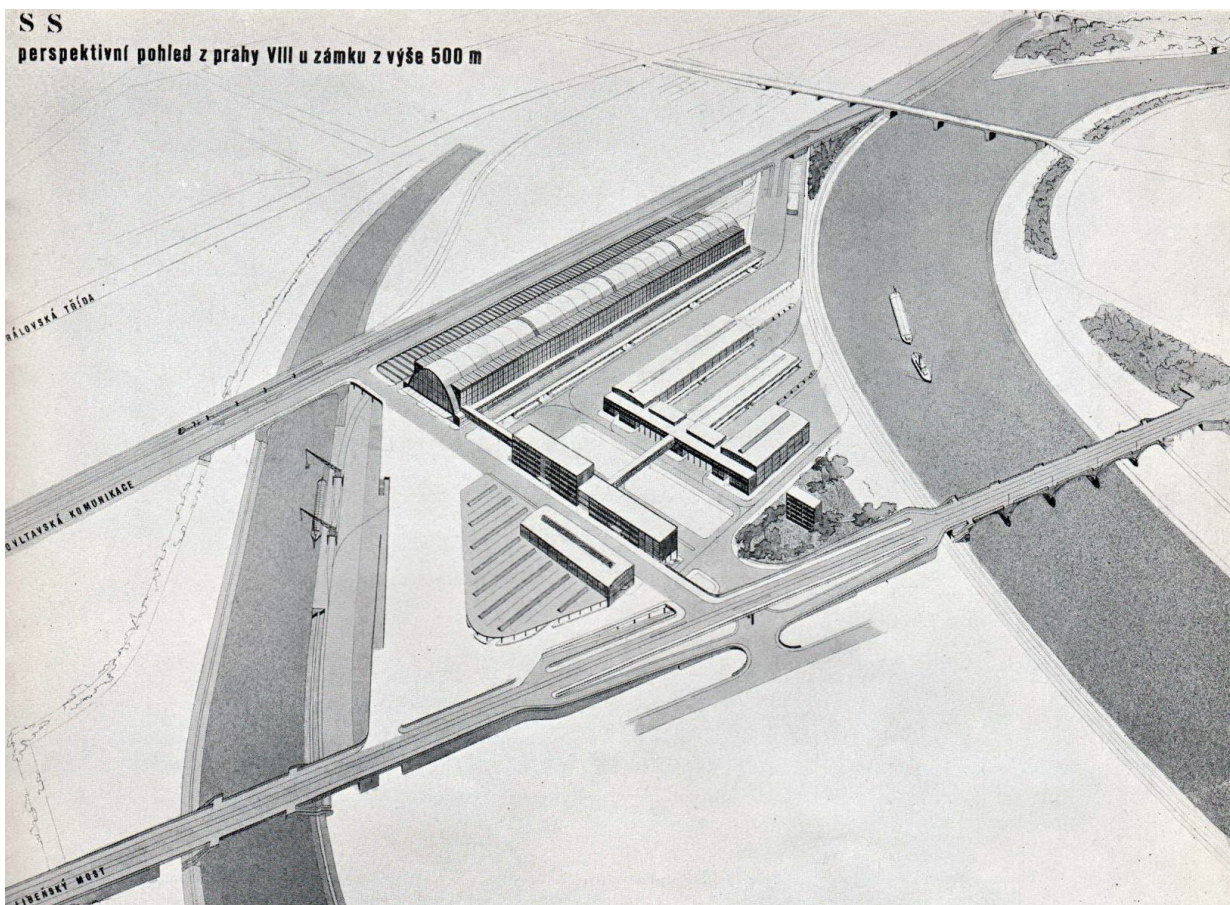
4/225 Alois Mezera, projekt ze soutěže na vyšehradské krematorium, 1926. Foto: Soutěž návrhů na stavbu krematoria na Vyšehradě, *Styl XXII*, 1926-27, s. 187.

4/226 Alois Mezera, projekt ze soutěže na vyšehradské krematorium, 1926. Foto: Soutěž návrhů na stavbu krematoria na Vyšehradě, *Styl XXII*, 1926-27, s. 188.



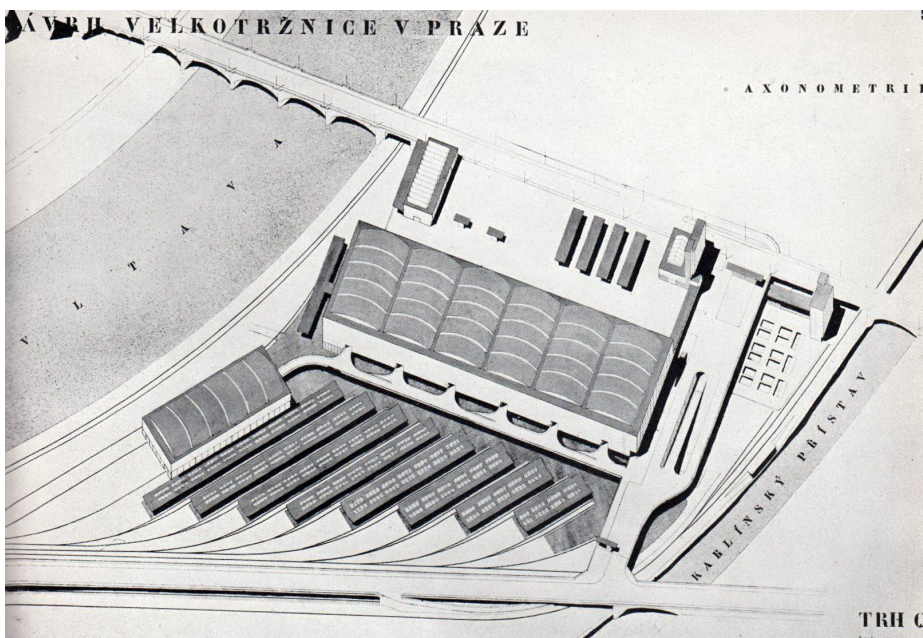
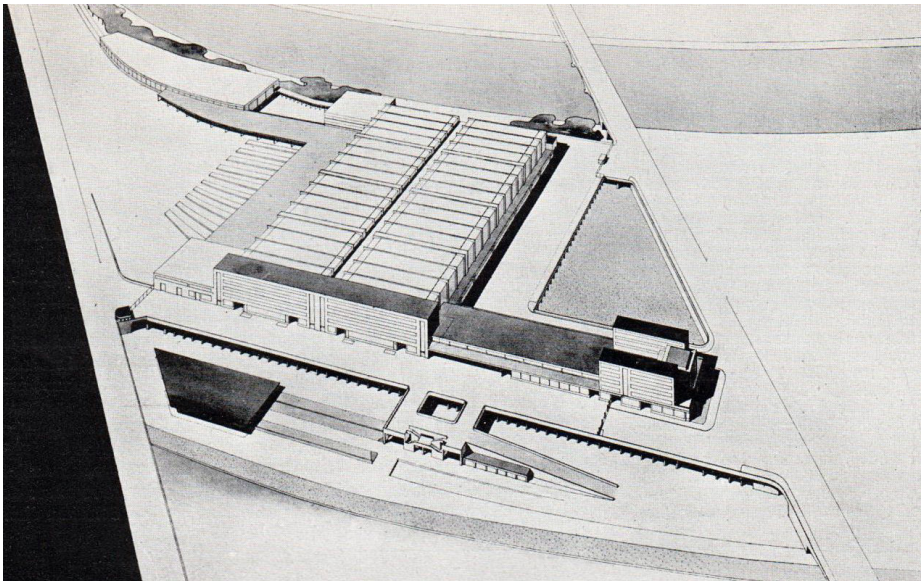
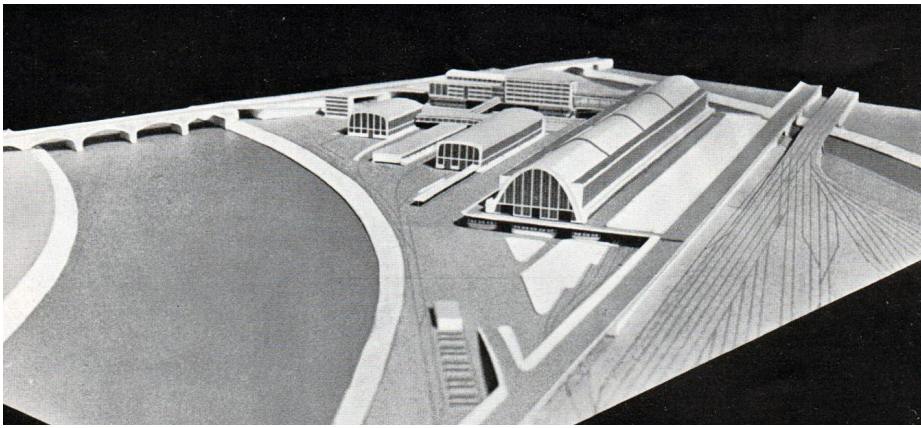
SS

perspektivní pohled z prahy VIII u zámku z výše 500 m



4/227 Josef Kalous, projekt ze soutěže na vyšehradské krematorium, 1926. Foto: Soutěž návrhů na stavbu krematoria na Vyšehradě, *Styl* XXII, 1926-27, s. 190.

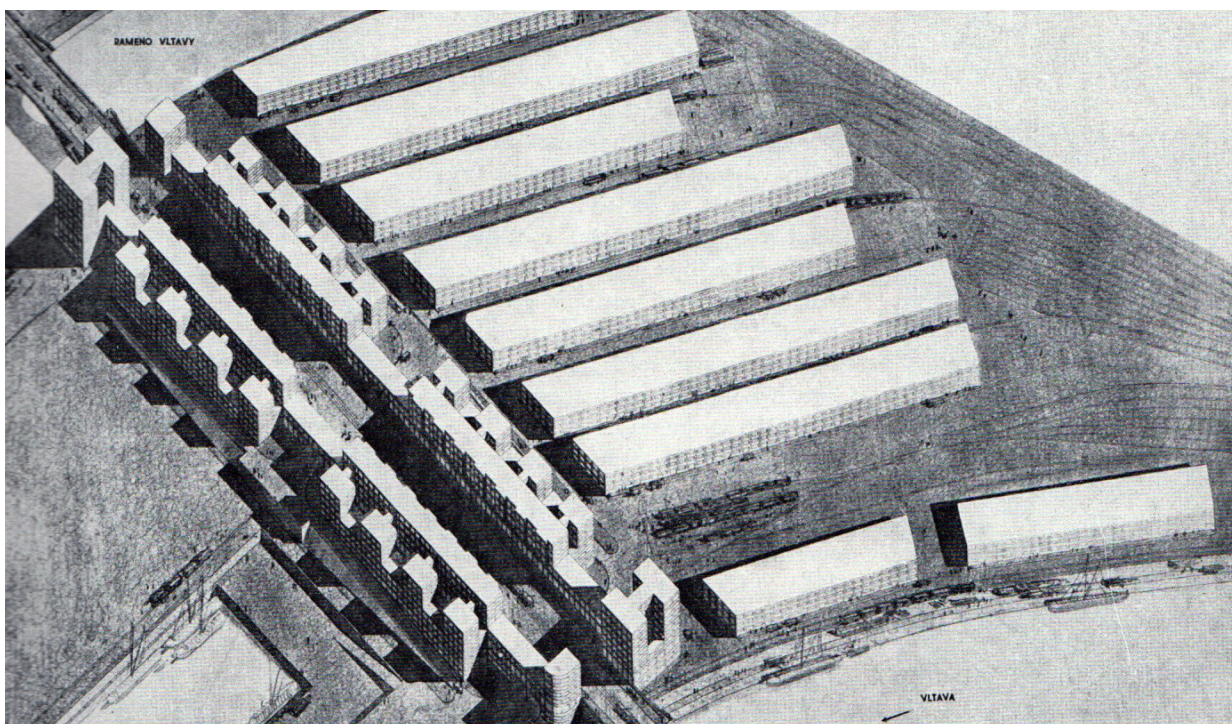
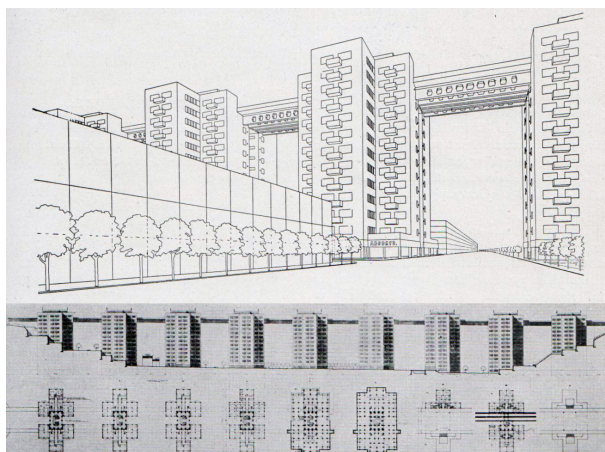
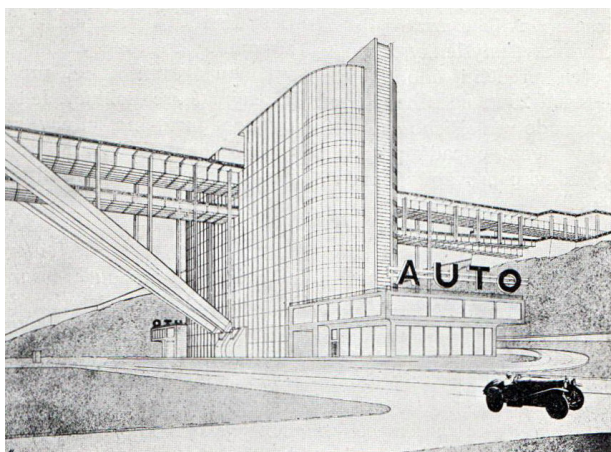
4/228 František M. Černý – Bohumil Holý – Kamil Ossendorf – Richard Podzemný, projekt ze soutěže na návrh velkotržnice v Praze, 1935. Foto: Josef Chochol, *Pražská velkotržnice*, *Stavitel* XV, 1935-36, s. 63.



4/229 František M. Černý – Bohumil Holý – Kamil Ossendorf – Richard Podzemný, projekt ze soutěže na návrh velkostržnice v Praze, 1935. Foto: Josef Chochol, Pražská velkostržnice, *Stavitel* XV, 1935-36, s. 65.

4/230 Josef Karel Říha – Rudolf Špera – A. Mirkovič, projekt ze soutěže na návrh velkostržnice v Praze, 1935. Foto: Josef Chochol, Pražská velkostržnice, *Stavitel* XV, 1935-36, s. 59.

4/231 Václav Hliský – Rudolf Jasenský – Karel Koželka – Pavel Smetana, projekt ze soutěže na návrh velkostržnice v Praze, 1935. Foto: Josef Chochol, Pražská velkostržnice, *Stavitel* XV, 1935-36, s. 67.



Zastavění hráze Libeňského mostu Pavla Janáka

O libeňském břehu coby budoucí lokalitě pro obchod a tranzit zboží se uvažovalo už dlouho před vypsáním soutěže na velkotržnici v roce 1935. Důkazem je mimo jiné projekt Pavla Janáka na zastavění hráze Libeňského mostu respektive jeho úseku při Rohanském ostrově. Logika věci byla poměrně jednoduchá – oblast se nacházela v bezprostřední blízkosti projektovaného nákladového nádraží a k tomu ještě na plánované transversále Vysočany – Libeň – Holešovice (s veletrhy) – Letná – Dejvice. Měla tedy veškerou hospodářskou hodnotu, jež měla být využita. Ředitelství pro stavbu vodních cest proto v roce 1930 oslovilo Pavla Janáka, aby vypracoval generální projekt řečeného úseku. Architekt plánoval obestavět hráz po obou stranách dlouhými spojitými objekty tak, aby byl vytvořen výrazný a jednotný celek. Souvislá zástavba měla být rytmizována pravidelnými, výškově členěnými úseky. Nejvýraznější vertikální akcent pak měl zdůraznit obě záhlaví mostu. Zajímavé je, že v popisu projektu autor nemluvil o vytvářeném prostoru jako o ulici, nýbrž o náměstí, které mělo být „o něco užší než jest nám. Václavské a mělo by as jeho poloviční délku“. Vnější výraz i dispozice objektů měly mít jasně funkcionalitický charakter. Pragmatické mělo být také využití prostorů – v přízemí byly zamýšleny obchodní plochy, výhodně položené při dopravní tepně, v podzemí skladiště doplňující nákladové nádraží na Maninách. Vyšší patra byla vyhrazena pro kanceláře a také zaměstnanecké byty. Autor nicméně počítal s tím, že by projektované multifunkční prostory mohly v budoucnu přejít v typ čistě obchodního domu.

4/232 Zdeněk Pešánek – Josef Alfred Holman – Škodovy závody, projekt ze soutěže na přemostění Nuselského údolí v Praze – pilíř vybudovaný jako garážní budova, 1927. Foto: Soutěž na přemostění Nuselského údolí, *Stavba* VI, 1927-28, s. 21.

4/233 Jaroslav Polívka – Josef Havlíček, projekt „Náklad hrazen výnosem“ ze soutěže na přemostění Nuselského údolí v Praze, 1927. Foto: Soutěž na přemostění Nuselského údolí, *Stavba* VI, 1927-28, s. 29.

4/234 Pavel Janák, projekt zastavění hráze Libeňského mostu, 1930. Foto: Pavel Janák, Zastavění hráze Libeňského mostu, *Styl* XVI, 1931-32, s. 133.

5 Representativní aspekt pražského urbanismu: vizualizace národní hrdosti, Praha jako evropské velkoměsto

V minulých kapitolách bylo popsáno několik desítek nerealizovaných projektů pro Prahu rozdělených podle hlavních témat diskusí, které se kolem nich vedly, totiž do oddílů zabývajících se dopravní problematikou města a jeho centra, pražského panoramatu, historické struktury zástavby, zeleně a otázkou na odív stavěné programové modernosti. Všemi těmito tématy se nicméně vinula ještě společná linka, kterou byl **representační aspekt navrhovaných zásahů**. Zpravidla tedy šlo o utilitární záměry, které měly zlepšit dopravní situaci v Praze, poskytnout nové administrativní či kulturní plochy nebo zvýšit kvalitu městského veřejného prostoru. Svým umístěním u Vltavy v centru města a vizuální souvislostí ať už s Hradčany nebo jinými odvěkými dominantami však v sobě tyto projekty implicitně nesly také neodmyslitelný representativní potenciál a ve své podstatě možnost zhmotnění české emancipace. Návrhy se tak svou koncepcí i urbanistickým umístěním měly stát novými symboly české suverenity a zároveň také prostředky, kterými mělo být z dříve provinční Prahy vytvořeno moderní velkoměsto srovnatelné s těmi nejvýstavnějšími evropskými metropolemi.

Co se týče formálního ztvárnění nových objektů a prostorů, debaty o architektonickém nacionalismu započaly už v první polovině 19. století **úvahami o architektonických stylech**.⁹²⁰ Do českého estetického myšlení uvedl téma národní identity umění Otakar Hostinský, který v roce 1869 napsal: „Má-li vůbec kvěsti nějaká budoucnost, umění musí vyjít z půdy národní.“⁹²¹ Architektonickým stylem, který vzešel z této „půdy národní“ se v osmdesátých letech 19. století stala tzv. „česká neorenesance“, a to zejména v dílech Antonína Wiehla. Nicméně nutno dodat, že snad ještě více než domácí architektonické idiomy se o „český“ ráz Wiehlových staveb zasloužila fasádní výzdoba objektů, většinou s náměty z národní mytologie, kterou pro Wiehlovy stavby vytvářeli významní čeští umělci.⁹²² Podobnou tendenci lze vysledovat také na stavbách neobarokní architektury, jež získala status českého národního stylu na nějaký čas na sklonku 19. století, kdy byla vnímána jako „koruna všeho, která ovládá a zároveň slučuje vše ostatní v harmonický celek“⁹²³. Oživení barokních tvarů se tehdy nabízelo jako způsob, jak uvést novostavby v soulad s historickou zástavbou a zároveň vtisknout městu lesk velkoleposti. Z těchto důvodů se neobarok velmi výrazně uplatnil například při asanaci Starého Města, kde byl dokonce nekompromisně vyžadován jako styl novostaveb. Nicméně ani zde se tvůrci nespolehli

⁹²⁰ Jindřich Vybíral, *Národ, identita a styl. Konstruování národní identity na příkladu české architektury 19. století*, in: Vendula Hnídková, *Národní styl. Kultura a politika*, Praha 2013, s. 19.

⁹²¹ Otakar Hostinský, *Umění a národnost*, in: Josef Čiřáňovský (ed.), *O umění*, Praha 1956, s. 70.

⁹²² Jindřich Vybíral, *Národ, identita a styl. Konstruování národní identity na příkladu české architektury 19. století* (pozn. 920), s. 17-45.

⁹²³ Jindřich Vybíral, *Národ, identita a styl. Konstruování národní identity na příkladu české architektury 19. století* (pozn. 920), s. 30-31.

pouze na samotnou řeč architektonického slohu, nýbrž si pomáhali různými doplňky a explicitními historickými odkazy.⁹²⁴

Právě toto doplnění staveb o **další rovinu**, ať už v podobě uměleckých děl s národní tematikou nebo ve formě odkazující k prostorovým vztahům nového objektu a pražských historických dominant, se uplatňovalo velmi výrazně i později – na začátku dvacátého století – v okruhu projektů, kterými se zabývá tato práce. Co se architektonického výrazu předválečných a meziválečných projektů týče, až na krátké období tzv. „národního stylu“, poněkud nelogicky někdy označovaného za „rondokubismus“, už vlastně nešlo ani tak o snahu nalézt a kodifikovat nový národní stavební sloh a naopak začaly převažovat ony „doplňkové“ umělecké roviny, jako **výtvarný program, či vizuální a prostorově-urbanistický kontext objektu**. Návrhům tak byla vlastní spíše kombinace stávajících a většinou internacionálních architektonických forem⁹²⁵ s explicitní uměleckou výzdobou stavby a jejího předprostoru, s důrazem na urbanistický rámec celku a symbolicky významné prostorové a vizuální vztahy stavby, historických městských dominant a pražské topografie vůbec. Zde se opět dostáváme k oblastem, kterými se tato práce zabývá, totiž k lokalitám, jež mají **těsnou spojitost s Vltavou**, jako reprezentativní, historickou i topografickou osou Prahy. Právě nábřeží a návrší nad řekou v centrální části města se totiž stala přirozenými východisky při hledání vhodných míst pro výstavbu nových dominant, u nichž měla hrát důležitou roli národní representace, vizuální provázanost s historickou zástavbou i jasná uchopitelnost v obrazu města.

5.1 Emancipační ambice: projekty před rokem 1918

Téma národní hrdosti a representace emancipačních ambic českého národa bylo v oblasti architektury a urbanismu velmi silně přítomno pochopitelně **už před rokem 1918**, po tomto datu však dostalo nová zadání a zejména nový impuls vycházející z euforie nově nabyté samostatnosti. Právě doba těsně po vyhlášení republiky byla, co se týče reprezentativních vizí, zřejmě nejplodnější. Začněme ale ještě před tímto letopočtem, jelikož několik výrazných projektů spadá už do doby dřívější. Kombinace působení symbolických urbanistických souvislostí s explicitní výtvarnou výzdobou byla velmi zřetelně přítomna například v **Koulově projektu letenského průkopu [obr. 2/103-2/106, 2/110-2/114, 2/126-2/129]**. Urbanistická spojnice Staroměstského náměstí, tedy samého centra historické Prahy

⁹²⁴ Jindřich Vybíral, *Národ, identita a styl. Konstruování národní identity na příkladu české architektury 19. století* (pozn. 920), s. 30-31.

⁹²⁵ Pro realizované státní budovy byl v meziválečném Československu poměrně často používán zejména styl neoklasicismu. Podle Michaely Marek byl neoklasicismus fenoménem, který byl navzdory četným variantám, znakem toho, co bylo v rámci mezinárodního konsenzu považováno za konzervativní hodnoty. Svou srozumitelnou řečí forem měl vyjadřovat spolehlivost, trvanlivost a stabilitu, kterou potřebovaly dávat na odiv obzvláště mladé státy, ke kterým patřilo i Československo. /Michaela Marek, *Nationale oder universale Geschichte? Historismen in der Staatarchitektur der Ersten Tschechoslowakischen Republik*, *Architectura* XXXII, 2002, s. 87. V soutěžích druhé poloviny dvacátých let se začal poměrně hojně projevovat také funkcionalismus, kterým autoři nejspíše chtěli dát do souvislosti technologickou progresivitu tohoto stylu s pokrokovostí státu, města i jejich řízení. Lze se domnívat, že nastala doma, kdy mnozí architekti cítili potřebu presentovat Československo nikoliv pomocí tradice, nýbrž prostřednictvím moderního výrazu.

s plánovanou moderní čtvrtí na Letné se měla stát vrcholně reprezentativní velkoměstskou třídou. Toto přímé spojení nadto mělo povznést význam Letenské pláně, respektive plánovaného náměstí, coby ukončení bulváru, a to právě tím, že jej povýšilo na pendant Staroměstského rynku (v některých vizích dokonce náměstí Václavského a Národního musea), tedy prostoru s nesmírně silnou historickou a státotvornou tradicí. Aby nevyvstala naprosto žádná pochybnost o úloze bulváru a letenského území, proponoval Koula ve své době v čele průkopu majestátní bránu s explicitní sochařskou výzdobou na téma českého národního žití s náměty „doby od prvních stop zpráv našeho usídlení až k počátkům doby křesťanské se zjevy našich mýtů“⁹²⁶ [obr. 2/112-114]. Na Koulovu myšlenku pak navázala řada dalších architektů s návrhy přímo pro Letenskou pláň, která se plánovaným spojením se Staroměstským (Václavským) náměstím měla stát novou městotvornou lokalitou s velmi silným reprezentativním potenciálem. Tento potenciál byl pochopitelně nejčastěji využit ve prospěch reprezentace národní, jako například v projektech Antonína Balšánka (na Letnou navrhoval kampus české vysoké školy technické, pavilon pro Muchovu Slovanskou epopej, velkou operu i vrcholné politické úřady jako Zemský výbor a sněmovnu [obr. 2/131-140]), Antonína Engela [obr. 2/115], Jana Vejrycha [obr. 2/142, 2/143], Antonína Wiehla [obr. 2/141] nebo také stavebního úřadu [obr. 2/123-2/125]. Ta nejmonumentálnější a nejvýstavnější budova letenského komplexu byla z logických důvodů umístována na osu asanační třídy a Čechova mostu, kde fungovala v přímé souvislosti se Staroměstským náměstím. Vztah s vnitřním městem však nebyl jedinou devízou Letné. Velkou roli hrála také blízkost a vizuální souvislost pláně s Hradčany, historicky a reprezentativně prvořadou pražskou lokalitou. Faktem nicméně zůstává, že plného rozvinutí symboliky vycházející z blízkosti Hradu se Letná dočkala až po vzniku první republiky, kdy na ni byly projektovány ty nejdůležitější státní budovy. Vizuální souvislost s Pražským hradem ostatně ovlivňovala také projekty pro Malou Stranu, kam byly rovněž navrhovány značně monumentální objekty (srov. Antonín Balšánek a jeho vize pro Klárov nebo Kampu [obr. 2/69-2/79] aj.)

Snahu o dosažení vrcholně reprezentativního konceptu prostřednictvím kombinace výtvarných prostředků s tematikou národní mytologie a sofistikovanější symboliky, včetně té urbanistické, lze spatřit také v souvislosti s projekty pro **podskalské území pod Emauzy**. Národní tematika byla přítomna už v samotném pojmenování nového náměstí při ústí mostu ze Smíchova po „Otcí národa“, Františkovi Palackém. Téže osobnosti bylo pak věnováno rovněž velké sousoší a dokonce i zmíněný přechod přes řeku. Umělecké pojetí konstrukce mostu Františka Palackého⁹²⁷ také neponechávalo nikoho na pochybách. Materiálová kombinace červeného pískovce, modré žuly a bílého kararského mramoru evokovala symboliku trikolóry. Sochař Josef Václav Myslbek, z jehož dílny vzešla skulpturální výzdoba mostu, zvolil pro změnu přístup v podobě odkazů k české mytologii. Čtyři sousoší, která na most rozmístil, byla inspirovaná postavami z rukopisu Královédvorského: Libušinou věštbou, Lumírovou písní, Slavojem a Zábojem a Ctiradem se Šárkou. Ač v době realizace soch ještě převládaly názory o pravosti textů, i tato skutečnost v sobě zračí silnou touhu po potvrzení starobylosti české kultury

⁹²⁶ Návrh vstupu ke komunikaci letenské od arch. prof. J. Kouly, *Architektonický obzor* IX, 1910, s. 20.

⁹²⁷ Dílo architekta Bedřicha Münzbergera.

a podporu národní suverenity. V kompozici prostoru navržené Bohumilem Hübschmannem [obr. 2/35-2/37] pak byly k vyjádření národní hrdosti využity urbanistické prostředky. Nový komplex byl koncipován jako kulisovitá svorka „mezi slovanským Emauzským klášteřem a pomníkem Františka Palackého, hlavního představitele národního obrození, na předmostí stejnojmenného mostu“⁹²⁸. Za důležitý projev národního a historického vědomí lze pokládat i Hübschmannův citlivý přístup k původní zástavbě, který v panoramatu nábřeží vyzdvihl „slovanský Emauzský klášter“. Účín celého komplexu měl být v architektonických vizích ještě znásoben výstavbou Národopisného musea v sousedství kláštera, které Hübschmann plánoval zakomponovat do pohledového vztahu s Vyšehradem, další historicky nesmírně cennou pražskou dominantou. K realizaci tohoto záměru nakonec nedošlo, do území se nicméně podařilo přinést symbolickou paralelu s Pražským hradem – to však až po realizaci komplexu ve dvacátých letech. Tehdy byl na konstrukci památníku padlým českým legionářům „Praha svým vítězným synům“, umístěného do veřejného prostoru mezi Hübschmannovy objekty, využit monolit z mrákotínské žuly, který byl původně určen pro Plečnikův obelisk na třetí hradní nádvoří. I toto gesto lze chápat jako symbol hrdosti a přenesení odlesku slávy Hradu do míst, kde se usídlila dvě z ministerstev nově vzniklého státu.

Urbanistické a vizuální vztahy měly tvořit důležitý prvek také v rámci předválečných projektů pro **Vyšehrad**. Zřetelně jsou patrné například v návrhu Vlastislava Hofmana z roku 1914 [obr. 2/40-2/47]. Velkou roli měla pochopitelně už sama souvislost nového komplexu s tímto, pro Prahu a celou národní historii významným, návrším. Zde však symbolická rovina projektu nekončila. Vyvýšená poloha území vedla, podle interpretace Rostislava Šváchy, Hofmana k uchopení prostoru na způsob Athénské akropole. Projektované Zemské kulturně historické museum mělo odkazovat na Parthenon, roli Propylajů mělo převzít velkorysé schodiště vedené z úpatí citadely. Explicitnější paralelou pak měla být připomínka Feidiovy Pallas Athény v podobě monumentální sochy Libuše.⁹²⁹ Všechny tyto architektonicko-urbanistické souvislosti měly pozvednout význam nového plánovaného komplexu včetně musea, které ne náhodou dostalo náplň, jež měla připomínat národní historii a kulturu. Důležitost a reprezentativní charakter nového komplexu měla podporovat také jeho viditelnost ze širokého okolí. Důraz byl kladen zejména na volné průhledy z nábřeží, pročež Hofman dokonce plánoval úpravu pravobřežních prostor tak, aby těmto pohledům nebránily nové objekty (srov. pavilon na nové náměstí na Výtoni [obr. 2/48]).

⁹²⁸ „... eine kulissenartige urbanistische »Klammer« zwischen dem slawischen Emaus-Kloster und dem 1912 errichteten Denkmal für den Protagonisten der tchechischen Nationalbewegung František Palacký auf dem Vorplatz der ebenfalls nach diesem benannten Brücke zu schaffen.“ /Michaela Marek, Nationale oder universale Geschichte? Historismen in der Staatarchitektur der Ersten Tschechoslowakischen Republik (pozn. 925), s. 78-79.

⁹²⁹ Jiří Hilmera - Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, Vlastislav Hofman (pozn. 173), s. 50.

5.2 Euforie samostatnosti: projekty prvních let po roce 1918

Velké množství příkladů symbolické vizualizace národní hrdosti lze nalézt, jak bylo řečeno, zejména v době po vzniku samostatného Československa. Tehdy již nebylo třeba architekturou dokazovat právo Českých zemí na emancipaci, nicméně vyvstal nový problém: ilustrovat samozřejmost a suverenitu nové republiky. Zejména bylo nutné vystavět nové adekvátní vládní a reprezentační budovy, kterých se Praze po několika staletích vídeňského centralismu nedostávalo. Prezident zvolil za své sídlo Pražský hrad, z velké části jako symbolický doklad historické legitimacy státní samostatnosti, a záhy povolal Josipa Plečnika, aby z bývalé královské rezidence učinil sídlo prezidenta demokratického. Méně uspokojivá byla ale poloha nových vládních úřadů a ministerstev, které se provizorně nastěhovaly do různých objektů rozmístěných po městském centru. Prioritou se proto stala výstavba nové reprezentativní vládní čtvrti s parlamentem, která měla vyřešit nejen logistické problémy způsobené provizoriem, nýbrž se měla stát také manifestací státní suverenity. Toto působení mělo být umocněno urbanistickým řešením komplexu, jehož poloha byla všeobecně předpokládána na Letenské pláni. V době vzniku myšlenky umístění nového vládního centra s parlamentem na Letnou byl ještě živý projekt letenského průkopu, který zprostředkovával jasnou vazbu na ty nejstarší a nejdůležitější prostory centrální Prahy. Během let bylo sice od přímého propojení Letné se Starým Městem upuštěno, nicméně i přesto pláň nadále představovala navýsost vhodné území pro reprezentaci suverénního státu. Šlo totiž o vyvýšené prostranství v panoramatickém sousedství Pražského hradu, jasně viditelné z městského centra. Podle interpretace Michaely Marek měla vizuální vazba mezi Hradem a projektovanou vládní čtvrtí symbolizovat spojitost minulosti, kdy byl Hrad sídlem českých králů a budoucnosti ve jménu parlamentní demokracie samostatného státu. Zároveň mělo jít o deklaraci souvislosti a rovnocennosti mezi politickými instancemi – hlavy státu na Pražském hradě a národního shromáždění a vlády se sídlem na Letné.⁹³⁰ Svou úlohu hrálo pochopitelně také topografické vyzdvižení pláně, díky kterému se vládní čtvrť dostala, podobně jako Pražský hrad nebo Vyšehrad, do polohy nad městem. Ta byla ze symbolického hlediska pro instituci, jež měla držet nad Prahou i celým státem ochrannou ruku, více než vhodná.

Výmluvný vhled do dobové nálady může přiblížit poněkud exaltovaná průvodní zpráva k letenskému návrhu Antonína Engela z roku 1920 [obr. 4/12-4/14], jehož koncepce „vznikla pod nezapomenutelným dojmem našeho osvobození“⁹³¹. „V prolomení hradby Letné“, napsal Engel, „může být spatřován viditelný symbol našeho vítězného zápasu se svobodou. Most Čechův jako symbol naší předválečné přípravy k zápasu, kdy konečné formy jeho výsledku nebyly ještě ani tušeny, prolomení stěny tunelem, toť obraz temné a úzkostné doby pětiletého zápasu ve světové válce, otevřený průkop obrazem vítězného skoncování boje, jeho stoupání vzhůru a nabývání šíře a volnosti dobře symbolisuje pomalý, ale nezadržitelný vzestup náš ke konsolidovaným poměrům, až do vyústění na rozsáhlé náměstí

⁹³⁰ Michaela Marek, *Nationale oder universale Geschichte? Historismen in der Staatarchitektur der Ersten Tschechoslowakischen Republik* (pozn. 925), s. 75-78, 80.

⁹³¹ Antonín Engel, *Letenský problém a můj názor na jeho řešení* (pozn. 454), s. 58.

Svobody, jež vyvrcholí vybudováním symbolu státoporné moci – parlamentu. Rozsáhlé území tímto dílem dobyté nechť pak je obrazem velikých vývojových možností v budoucnu!⁹³² Jak bylo zmíněno, později došlo k opuštění myšlenky průkopu v ose Čechova mostu ve prospěch výstupů na pláň pomocí serpentín. Z toho důvodu také mnozí projektanti upustili od situování parlamentu coby koncového bodu nové třídy a ten se tak v rámci pláňe dostával do různých poloh. Bohumil Hübschmann [obr. 4/7] jej například situoval do „splendid isolation“ jako point-de-vue Revoluční třídy, což obhajoval mimo jiné také prostřednictvím symbolických urbanistických vztahů: „Jest to jedinečné místo v Praze, vrcholný bod panoramatu, obdobný poloze Hradčan. Od Hradu, t.j. věže svatovítské, jest právě stejně vzdálen, jako od bány musea. (...) Tři vrcholky dominanty sv. Víta, bány Zemského musea a kopule parlamentu tvoří trojúhelník triangulačních bodů, uvnitř jehož leží střed Prahy.“⁹³³

Z podobných důvodů jako Letná lákal architektky také **vrch Petřína**, který měl územní souvislost nejen s Hradčany, ale také s Bílou horou. Jako příklad využití urbanistických vazeb ke zvýšení reprezentativního potenciálu nových projektů lze uvést ideje Antonína Balšánka publikované v euforické době roku 1919 [obr. 2/91-2/97]. Ve svých vizích zamýšlel architekt propojit Petřín s Bělohorskou plání a celý tento hřbet až ke Hvězdě plánoval využít k realizaci obrovského parku a sokolského letiště. Součástí projektu byl také návrh monumentálních objektů pro velké fórum na vrcholku petřínského vrchu, v jehož rámci neměla chybět budova Technického či Národopisného musea, viditelných z centrální Prahy a zejména ze všech hlavních vltavských nábřeží.⁹³⁴ Nadto Balšánek projektoval i další objekty „bez nichž se příští velká Praha neobejde“⁹³⁵. Vedle pavilonu pro Muchovu Slovanskou epopej, „sochy Svobody v kolosálním měřítku“⁹³⁶ či monumentálně-sochařského Slavína k uctění českých velikánů⁹³⁷ to měly být zejména památníky zobrazující činy českých legií případně další vlastenecká témata. Celý program měl vyvrcholit monumentem na místě bělohorské bitvy, jenž měl být „národním pomníkem“, který by do kraje hlásal „vítěznou zvěst: Nejsme již porobeni! Smyta pro vždy hanba Bílé hory a její kletba, tížící deset pokolení!“⁹³⁸ Je tedy vidět, že v Balšánkově pojetí se opět klouobil velmi explicitní umělecký program s o něco skrytějšími symbolickými vztahy urbanistickými, přičemž obé mělo vést ke zvýšení reprezentativního charakteru projektu. Urbanistická výjimečnost Petřína, coby lokality pro nové dominanty, ještě zřetelněji vyplynula z dalšího Balšánkova projektu, totiž návrhu na nový parlament [obr. 2/98-2/99]. Sněmovní budova zde byla vsazena do souvislosti s kopulí svatomikulášskou, věží svatovítskou i hradčanským panoramatem, vedle kterých se měla stát „znamením Prahy republikánské“ tak, aby „naše vítězství nad Habsburky a jesuitstvím“ bylo příhodně umělecky vyjádřeno v městském panoramatu.⁹³⁹

⁹³² Antonín Engel, Letenský problém a můj názor na jeho řešení (pozn. 454), s. 58.

⁹³³ K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 38.

⁹³⁴ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 2.

⁹³⁵ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 13.

⁹³⁶ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 85.

⁹³⁷ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 85.

⁹³⁸ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 307), s. 2-3.

⁹³⁹ Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze (pozn. 641), s. 32.

Pozadu za pražskými návršními nezůstávaly ani projekty pro **nábřeží**, jejichž reprezentativní charakter byl posílen už samotnou polohou na břehu Vltavy, při ulicích, které se stávaly těmi nejvýstavnějšími městskými bulváry (srov. nerealizovaná idea pražské Ringstrasse a její ideové přenesení právě na nábřeží). Na pravém břehu hrál důležitou úlohu pochopitelně také nezakrytý a přímý výhled na Pražský hrad. Levý břeh a zejména lokality při řece v rámci Malé Strany mají sice Hrad často v zákrytu, nicméně při dálkových pohledech samy tvoří jeho bezprostřední podnož a tedy se do souvislosti s Hradčany propisují ještě markantněji. Právě tato skutečnost propůjčovala symbolickou a reprezentativní hodnotu projektům proponovaným pro Klárov nebo Kampu. Stejně jako v případě Letné totiž nešlo pouze o snahu zužitkovat volné plochy v blízkosti centra města, nýbrž velmi silně také o touhu využít jejich výsadní polohu v blízkosti historických a pro České země nesmírně vypovídajících dominant. Podobně jako v již zmíněných případech, i zde měla být národní nota zdůrazněna i explicitně hovořícími doplňky dotvářejícími veřejný prostor. Zmínit lze například Hübschmannův návrh pro Kampu z roku 1926 [obr. 4/145, 4/146], v jehož rámci plánoval architekt coby centrální prvek nově koncipovaného náměstí při Mánesově předmostí použít mrákotínský monolit, původně určený pro Plečnikův obelisk na třetí hradní nádvoří (a nakonec umístěný pod Emauzy). Tak jako případě Emauz bylo tímto krokem s největší pravděpodobností zamýšleno posílit vazbu nového prostranství a Hradu. Dalším příkladem může být návrh Josefa Fanty na novou budovu ministerstva obchodu a regulaci Štefánikova předmostí z roku 1925 [obr. 4/200, 4/201]. Fanta si na rozdíl od Hübschmannova poměrně sofistikovaného symbolismu počínal o poznání prvoplánověji. Patos čišel již z architektem doporučených názvů nových prostranství, kterými měla být „Náměstí Svobody“, „Náměstí národní Samostatnosti“ nebo „náměstí Zapomenutých dělníků Svobody“⁹⁴⁰. V podobném rázu se neslo také pojetí veřejného prostoru, do kterého autor zařazoval řadu monumentálních pomníků či schodišť.

5.3 Representace pokrokem: vybrané projekty od konce dvacátých let

Formální a zejména urbanistickou symboliku národní hrdosti by bylo možné nalézt prakticky ve všech projektech o kterých byla v textu této práce řeč. Je nicméně pravdou, že co se explicitní symboliky⁹⁴¹ návrhů týče, onen prvním porevolučním letům vlastní patos začal s postupující dobou pomalu mizet. Ve druhé polovině dvacátých let byly exaltované programy nových projektů čím dál tím vzácnější, případně logicky odůvodněné. Například „Cesta svobody“, coby zadání soutěže na petřínskou komunikaci z roku 1926 [▲ 4. 1. 3 /oddíl: Soutěž na výstupní komunikaci petřínskou z roku 1926] byla do značné míry ovlivněna snahou SRK zalíbit se veřejnosti, která jinak stála proti vedení cesty napříč zeleným svahem. Nešlo tedy ani tak o přesvědčení, jako spíše o pokus získat kladné body – který nevyšel. Směrem ke třicátým letům se začala, zvláště u mladší generace architektů, stále zřetelněji projevat tendence po representaci prostřednictvím progresivní architektury a technologií. Spíše než

⁹⁴⁰ S., Úprava Štefánikova předmostí a dům ministerstva obchodu a úřadu patentního v Praze (pozn. 821), s. 32.

⁹⁴¹ Výzdoba projektů nebo například také pojmenování či dedikace prostor a objektů.

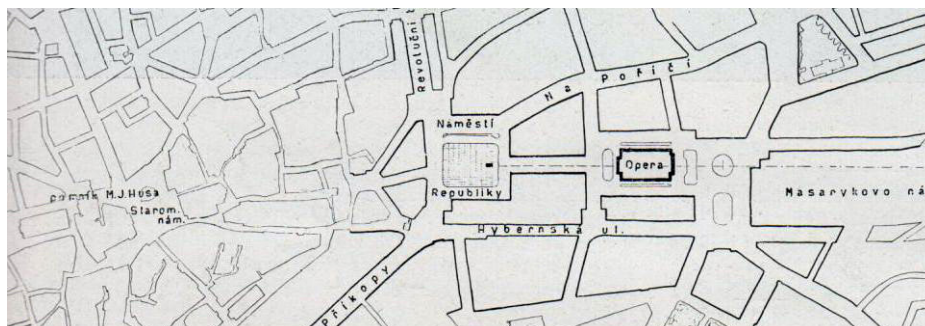
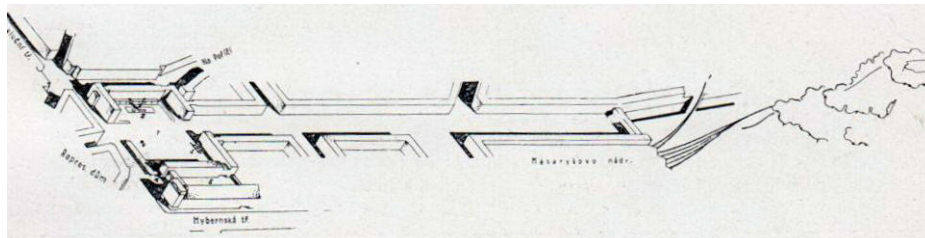
k odkazům na slavnou českou minulost se tito tvůrci obraceli k přítomnosti a budoucnosti. Vývoj lze sledovat například na soutěžních projektech pro československý parlament, ve kterých v roce 1920 převládal neoklasicismus se silným důrazem na sochařskou výzdobu a jiné hmatatelné symboly (srov. projekt Aloise Dryáka a Bedřicha Bendelmayera [obr. 4/10, 4/11] aj.), zatímco v roce 1928 již držel prim racionální urbanismus a moderní funkcionalistická architektura (srov. projekt Jaromíra Krejčara [obr. 4/82, 4/83] aj.). Symbolikou se tak stal samotný novodobý výraz stavby, kvalita provedení a moderní technologie, které byly využity. Obojí pak mělo Prahu postavit na roveň těm nejmodernějším evropským metropolím. Progresivita v rámci architektury i urbanismu tak byla dána do souvislosti s pokrokovostí státu, města i jejich řízení. Stále sice šlo o projev státní, či národní reprezentace, avšak využívající nových prostředků, mezi které patřil důraz na architektonickou kvalitu návrhu (a provedení) spíše než na jeho explicitní vlasteneckou řeč (srov. projekty mrakodrapů [▲ 4. 5. 1] aj.).

Mnohdy dokonce nemuselo jít ani o reprezentativní budovy jako takové, nýbrž například o hospodářské nebo dopravní stavby, které do jisté míry zosobňovaly a symbolizovaly velkoměstský život v moderních státech a metropolích. Také Praha pochopitelně chtěla své centrum přizpůsobit například automobilové dopravě a to nejen z důvodů čistě utilitárních, nýbrž právě coby symbolu pokroku a moderní doby (srov. petřínská cesta, letenská komunikace, projekty ze soutěže na dopravní program Velké Prahy). V podobném smyslu, tedy jako symbol nové doby, lze vnímat třeba také návrhy pražské velkotržnice.

Veškeré projekty popisované v této práci tak opravdu mají v pojmu „reprezentace“ svého společného jmenovatele. Je nutné si však uvědomit, že tato reprezentace, byť se snažila docílit téhož účinku, totiž uchopit Prahu coby sebevědomou moderní metropolí samostatného státu, měla mnoho podob.

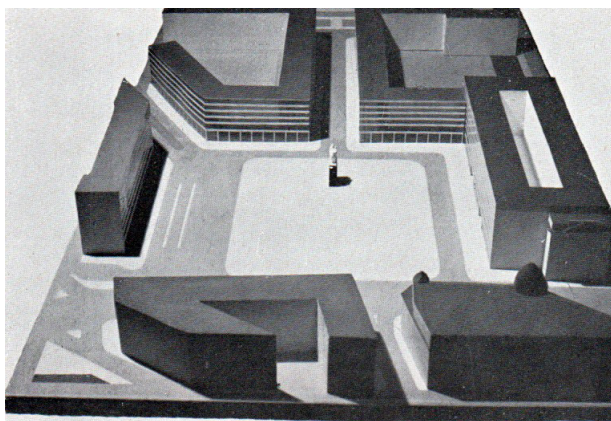
Soutěž na vyhledání místa pro pomník TGM (1936)

Formální pojetí reprezentativních návrhů, jak bylo řečeno, doznalo v průběhu doby jistých změn, urbanistická symbolika a důraz na vizuální vztahy mezi dominantami nicméně stále přetrvávaly. To lze doložit zejména skutečností, že koncepty byly během let projektovány pro tytéž, či alespoň do značné míry se opakující lokality (Letná, Klárov, Kampa, pravobřežní nábřeží aj.). Poměrně vypovídající sumu míst s reprezentativním potenciálem poskytla soutěž na vyhledání místa pro pomník TGM, která byla vypsána po abdikaci „presidenta Osvoboditele“, 28. října roku 1936.^{LIII} Prakticky v závěru první republiky tak znovu a jasně lokalizovala ony neustále se opakující oblasti. Podle soutěžních podmínek měl být „Pomník, Prvnímu Pražanu budovaný, (...) po ideově i umělecké stránce monumentálním ztělesněním jeho životního díla, výrazem jeho mohutné víry, symbolem životodárné síly jeho ducha, apotheosou nové jím osvobozené Prahy a majákem její krásné přítomnosti i ještě lepší budoucnosti.“^{LIII} Je tedy vidět, že šlo o zadání, jež prakticky zosobňovalo touhu po zhmotnění národní hrdosti. O zadání, které nemělo být pouhým osobním portrétem státníka, nýbrž svým způsobem symbolem státu a světového názoru, na němž byl zbudován.^{LIV} Jelikož se jednalo o tak důležitý a veřejností bedlivě sledovaný úkol, bylo rozhodnuto o rozdělení úlohy do dvou konkurencí, přičemž první se měla soustředit čistě na nalezení nejvhodnějšího místa v rámci Prahy a druhá pak měla na tomto nejlépe zdůvodněném místě vyřešit vlastní objekt pomníku. Z urbanistického hlediska se jako důležitější jeví pochopitelně soutěž první, do které dorazilo 38 projektů řešících různé pražské prostory.^{LV} Téměř třetina soutěžících se rozhodla objekt umístit na Náměstí republiky, to však nebylo příliš překvapivé, neboť tuto polohu doporučovaly samy soutěžní podmínky^{LVI} z důvodu tak jako tak plánované přestavby tohoto území. Většina projektů se zde snažila využít vizuální souvislosti s památkou odboje na Vítkově, když nový pomníkový prostor proponovala jako ukončení východozápadní osy mířící od vítkovského památníku směrem ke středu města (např. Zdeněk Pešánek – František Albert Libra – plukovník dr. Bičiště **[obr. 5/1]**, František Kerhart – L. Kubeš – Alois Mikuškovic **[obr. 5/2, 5/3]**). V recenzním článku v časopis *Stavba*^{LVII} se nicméně objevily pochybnosti vůči prostoru náměstí Republiky, které upozorňovaly, že představa pomníku na tomto místě je ovlivněna jakousi silou zvyklosti a zakořeněným pocitem nutného urychleného reprezentačního uchopení zatím neřešeného náměstí významného jména na logisticky důležitém místě.^{LVIII} Autoři článku nadto upozorňovali na tendenci prvorepublikových projektantů při výběru lokalit pro reprezentativní objekty územně inklinovat k těm prostorům, jimž byl po převratu dán vzletný název vztahující se k boji o svobodu a k novému samostanému státu. Pisatelé byli toho názoru, že reprezentační pojmenování daných míst bylo poplatné názorům konce desátých let a vytvořilo jakousi urbanistickou kostru symbolicky nazvaných ulic a náměstí, která však v době soutěže již dávno neodpovídala skutečnému stavu pražského územního plánování. Volali proto po revizi této symbolické kostry, což dokazovali mimo jiné právě na Náměstí republiky, kterému dle autorů článku sice připadalo významné a živé místo v rámci pražské struktury, nicméně pro reprezentativně-kontemplativní počin typu pomníku TGM jej považovali za nevhodné – právě pro dopravní ruch a absenci klidného okolí.



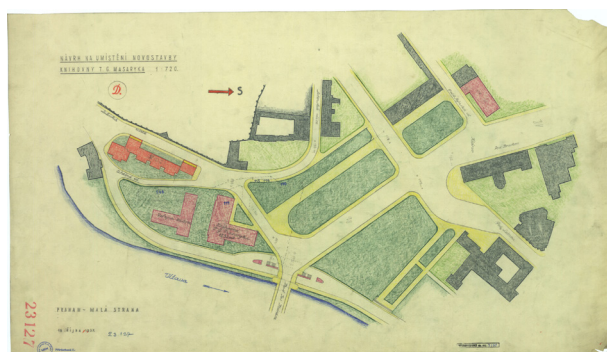
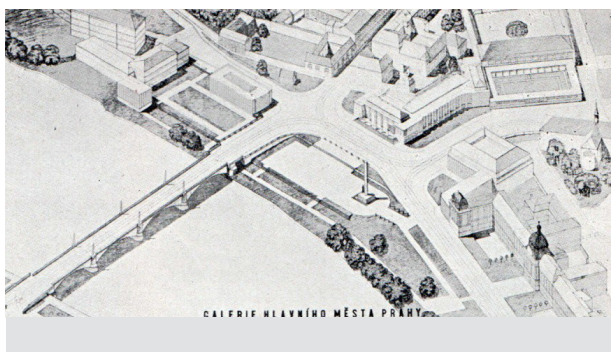
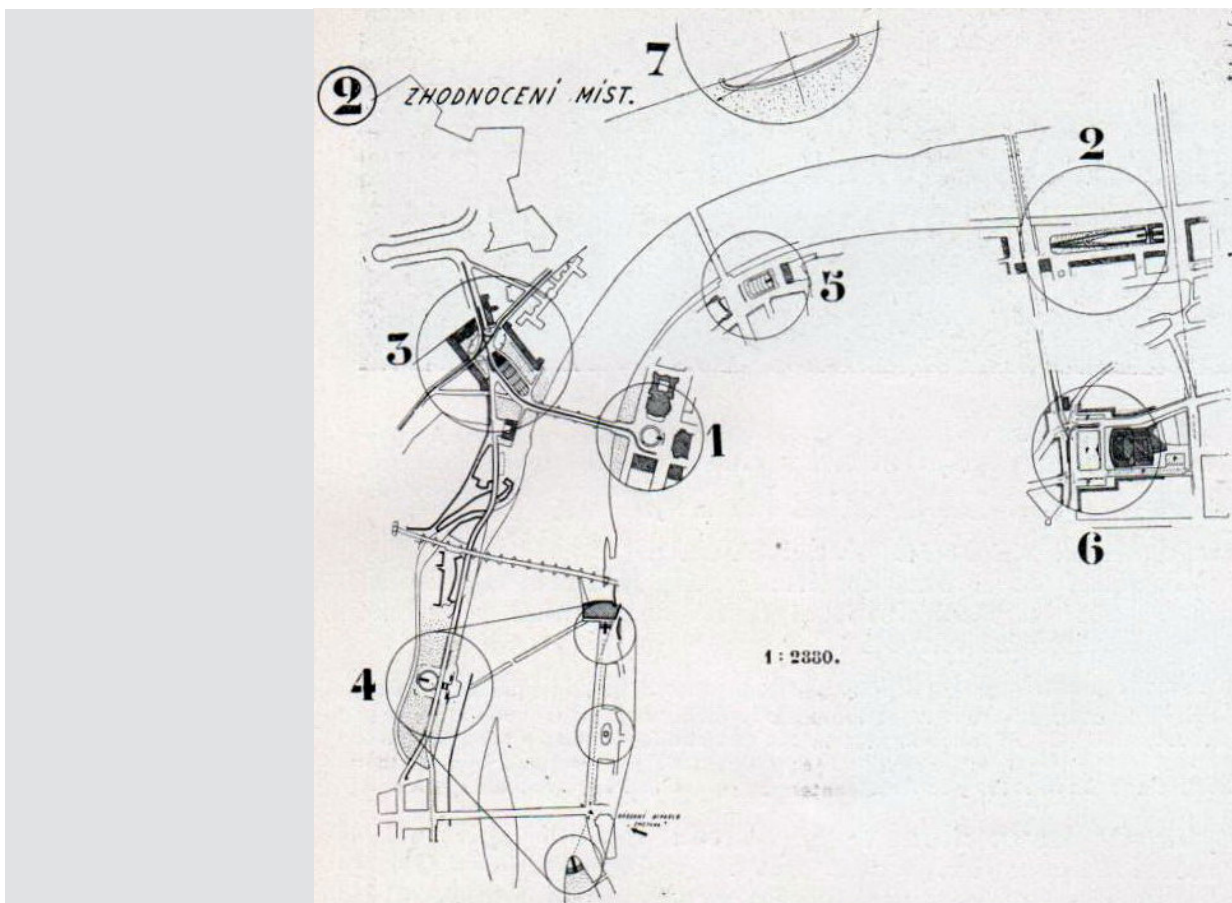
5/1 Zdeněk Pešánek – F. A. Libra – Dr. Bičiště, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt na náměstí Republiky, 1936. Foto: K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, *Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, Stavba XIII, 1937-38, s. 49.*

5/2 František Kerhart – L. Kubeš – Alois Mikuškovic, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt na náměstí Republiky, 1936. Foto: K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, *Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, Stavba XIII, 1937-38, s. 50.*



5/3 František Kerhart – L. Kubeš – Alois Mikuškovice, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt na náměstí Republiky, 1936. Foto: K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, *Stavba XIII*, 1937-38, s. 50.

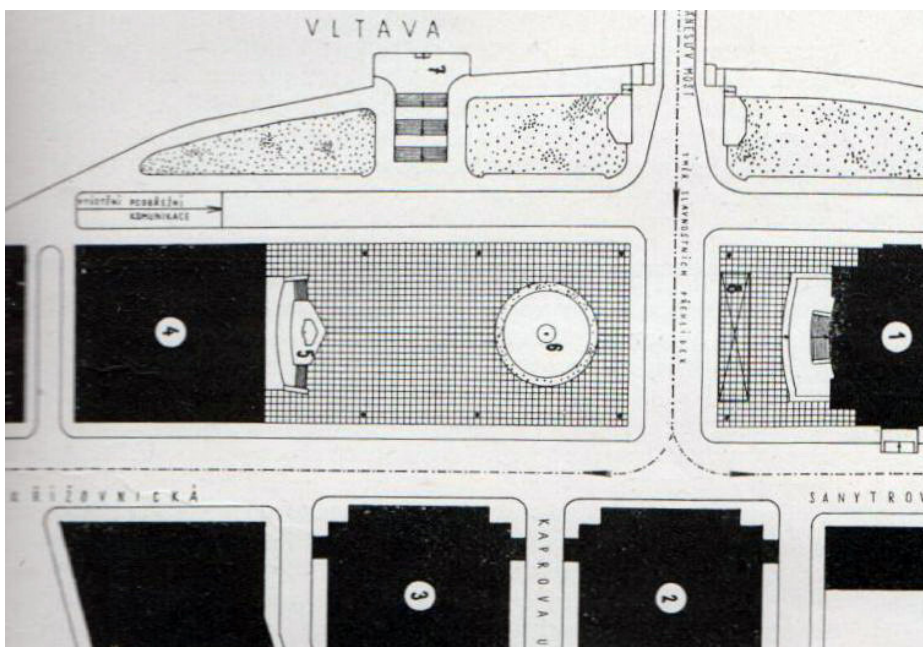
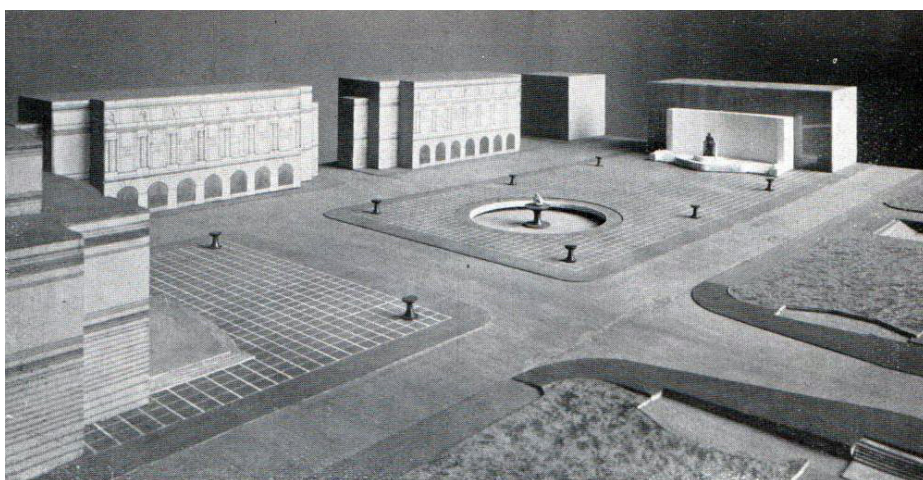
5/4 Emanuel Hruška, analýza území ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM, 1936. Foto: K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, *Stavba XIII*, 1937-38, s. 55.



5/5 Bohumil Hübschmann, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt na Klárov, 1936. Foto: Redakce, K soutěži na vyhledání místa pro pomník presidenta Osoboditele, *Architekt SIA XXXVI*, 1937, s. 114.

5/6 Návrh na umístění knihovny TGM na Klárově, 1937. Foto: Spisovna IPR Praha, fond Maxe Urbana, inventární č. FMU001227.

V očích Honzika, Starého a Stefana tedy vznikl konflikt mezi zažitou reprezentativně-symbolickou kostrou Prahy a funkčními, urbanistickými a dopravními možnostmi. Jinak řečeno, architekti považovali za nutné zrevidovat tuto dosavadní nepsanou, ale v povědomí veřejnosti zakořeněnou, strukturu reprezentativních, či k zhmotnění reprezentativních snah vhodných míst. Apelovali na nutnost sjednotit lokality symbolicky vhodné s místy urbanisticky možnými.^{LIX} Podobný názor zřejmě sdílel také Emanuel Hruška, jeden z účastníků konkurence, který si v tomto ohledu počínal zdaleka nejsystematičtěji. Jeho modem operandi totiž bylo provedení urbanistické analýzy, která zkoumala řadu míst v pražském centru a jejich vhodnost pro pomník, respektive všeobecně pro účely státní reprezentace [obr. 5/4]. Emanuel Hruška tak v jistém smyslu, a v okruhu daného tématu, vlastně provedl onu revizi požadovanou pány Honzíkem, Starým a Stefanem. Není bez zajímavosti, že i z Hruškovy analýzy vyšla poloha na Náměstí republiky jako jedna z nejméně vhodných. Stejně jako výše jmenovaní architekti, i Emanuel Hruška cítil, že náměstí „neposkytuje důstojného místo, které by nebylo rušeno dopravou a obklopeno parkujícími vozidly“^{LX}. Jako nejpříhodnější lokality pro pomník naopak spatřoval náměstí před Rudolfinem, pravobřežní předmostí Štefánikova mostu, Klárov, Kampu nebo pravobřežní předmostí mostu Čechova. Tedy výhradně polohy nábřežní, jež vyhovovaly „požadavkům po klidné, nerušené a přece dosti centrální poloze, případně ještě vztahu k pražskému Hradu“^{LXI}. Nábřeží jako optimální místo pro pomník vybral také Bohumil Hübschmann (Klárov^{LXII} [obr. 5/5], kam byla ostatně v roce 1937 plánována i Masarykova knihovna [obr. 5/6]) nebo Augusta Müllerová a Helena Johnová (náměstí před Rudolfinem [obr. 5/7, 5/8]).

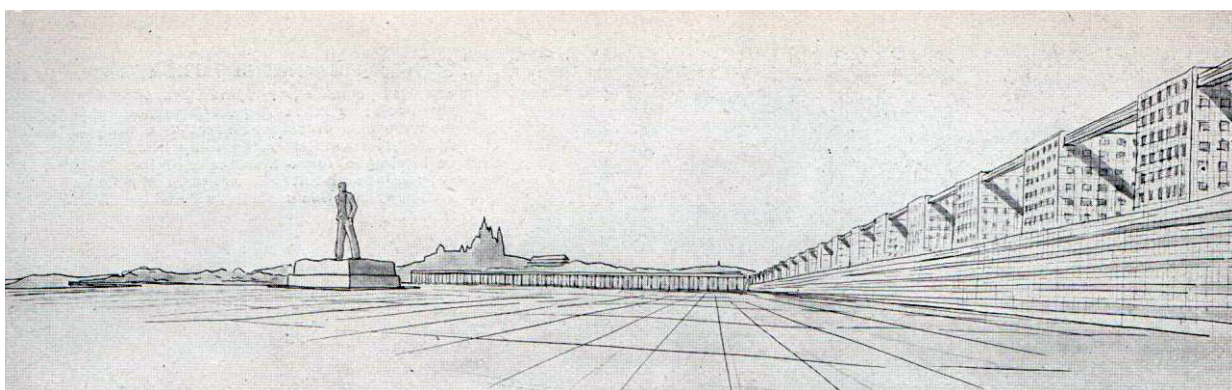
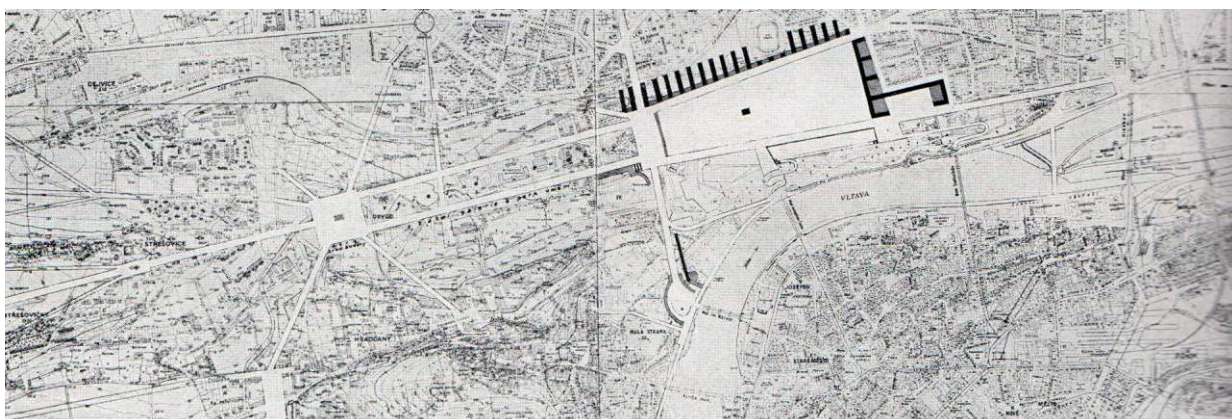


5/7 Augusta Müllerová – Helena Johnová, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt na náměstí u Rudolfinu, 1936. Foto: K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, *Stavba XIII*, 1937-38, s. 51.

5/8 Augusta Müllerová – Helena Johnová, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt na náměstí u Rudolfinu, 1936. Foto: K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, *Stavba XIII*, 1937-38, s. 51.

Poměrně dost projektů navrhovalo umístit pomník také na Letnou či do blízkosti areálu Pražského hradu – z pochopitelných důvodů polohy nad městem a souvislosti s těmi nejdůležitějšími dominantami. S pláni počítal návrh Jiřího Štursa a Vlasty Sukové Štursově [obr. 5/9, 5/10], kteří zamýšleli letenskou plochu uchopit jako velké dlážděné náměstí z jehož západní části by k západu vybíhala dlouhá avenue končící až u zámku Hvězda (srov. Balšánkovy vize pro lidový park a všesokolské cvičiště [obr. 2/91-2/97]). Pomník TGM měl stát uprostřed enormní plochy náměstí jako velká, ale jednoduchá socha. Pozoruhodným faktorem projektu z hlediska národní reprezentace bylo spolupůsobení jisté romantické osovosti a balšánkovsky poněkud patetického územního napojení na oblast Bílé hory spolu s reprezentací onoho progresivního typu, totiž v podobě moderní architektury a technických inovací – což ztělesňovala řada mrakodrapů navržených architekty Štursou a Sukovou k severnímu okraji pláně.^{LXIII} Dalším projektem, který zvolil Letnou byl například návrh dvojice architektů Smetana – Sokol [obr. 5/11], kteří pláň pojali jako rekreační plochu se zachováním značného území zeleně. I Letná tedy stále zůstávala místem se silným reprezentativním potenciálem.

Soutěž nakonec vyhrál projekt umisťující pomník TGM do území na severním předpolí Pražského Hradu (Jaroslav Fagner a Vincenc Makovský [obr. 5/12, 5/13]). Faktorem nicméně zůstává, že místo za Hradem bylo po vyhlášení výsledků soutěže kritizováno jako příliš odlehlé^{LXIV} a tedy nevyhovující představě pomníku, který se „staví proto, aby připomínal“ a tedy byl „denně na očích“^{LXV}. Jak upozorňovala redakce časopisu *Architekt SIA*, postavíme-li pomník „do ústraní, stane se z něho náhrobek“.^{LXVI} Tuto dohru a skutečnost, že pomník TGM ve výsledku opravdu vzniknul na daleko méně zasunutém místě, tak vlastně lze chápat jako další hlas ve prospěch lokalit obklopených vhodnou mírou městského ruchu. I tímto argumentem si tak dovoluji odůvodnit výběr území, kterými se disertační práce zabývá, totiž pražských nábřeží^{LXVII}, jež jako živé veřejné prostory bezpochyby fungují a v podobě jakési lineární pražské „Ringstrasse“ vládnu provozem, který se zdaleka nevyrovná komunikacím první třídy, nicméně umožňuje živý ruch pěších i vozidel. Nejsou nadto ohraničeny dvěma řadami domů nýbrž umožňují vizuální kontakt s vodní hladinou Vltavy, starobylými pražskými dominantami i ozeleněnými návršími pražských ostrohů. Urbanisticky, symbolicky i městotvorně tak jde o území s jedinečným potenciálem, jehož si byli českoslovenští architekti plně vědomi.^{LXVIII}

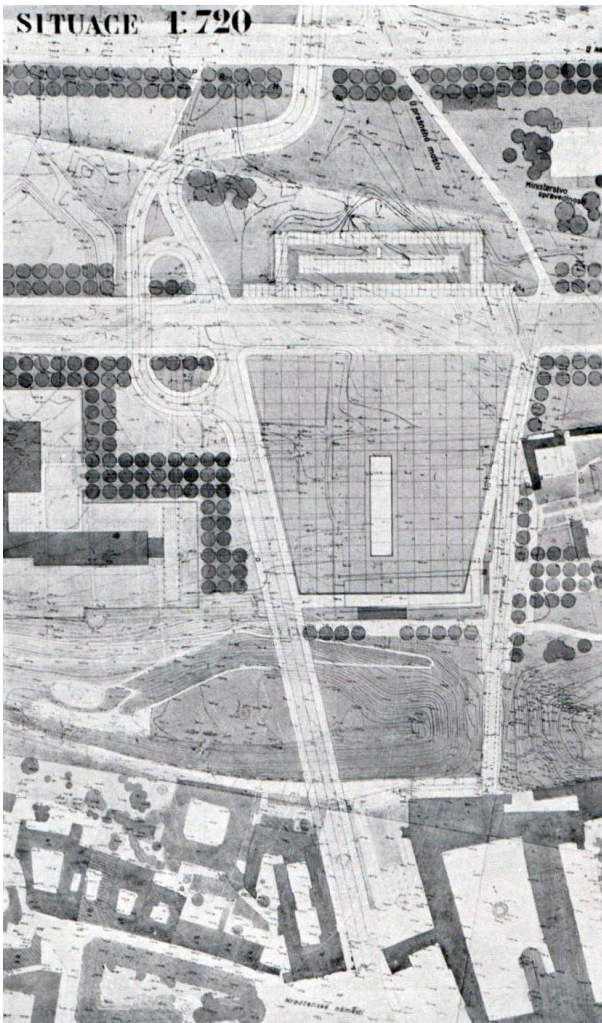
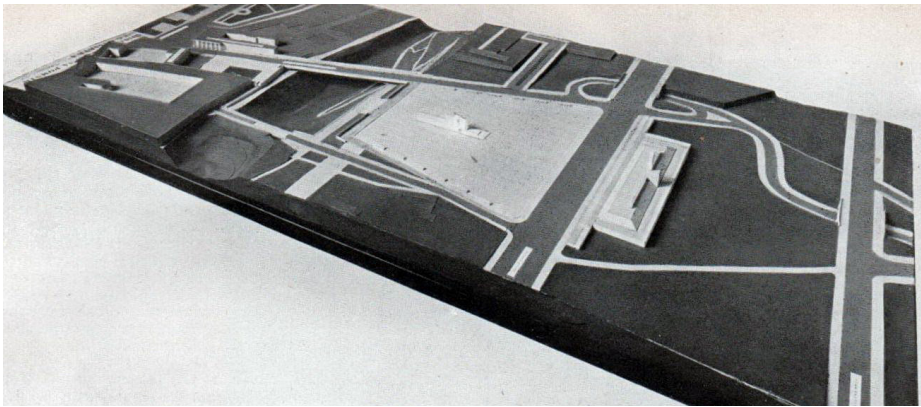
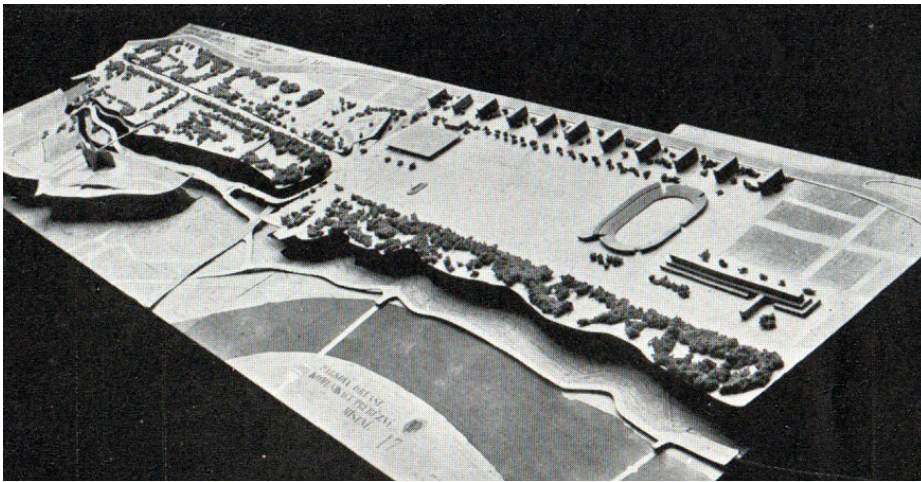


5/9 Jiří Štursa – Vlasta Suková, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt na Letnou, 1936.

Foto: K. Honzik – O. Starý – O. Stefan, *Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, Stavba XIII*, 1937-38, s. 53.

5/10 Jiří Štursa – Vlasta Suková, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt na Letnou, 1936.

Foto: K. Honzik – O. Starý – O. Stefan, *Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, Stavba XIII*, 1937-38, s. 53.



5/11 Smetana – Sokol, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt na Letnou, 1936. Foto: Redakce, K soutěži na vyhledání místa pro pomník presidenta Osvoboditele, *Architekt SIA XXXVI*, 1937, s. 116.

5/12 Jaroslav Fragner – Vincenc Makovský, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt pro severní část Hradu, 1936. Foto: K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, *Stavba XIII*, 1937-38, s. 47.

5/13 Jaroslav Fragner – Vincenc Makovský, návrh ze soutěže na vyhledání místa pro pomník TGM – projekt pro severní část Hradu, 1936. Foto: K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, *Stavba XIII*, 1937-38, s. 47.

6 Epilog za prvorepublikovým urbanismem

Období první republiky bylo, jak z popisovaných projektů vyplývá, **dobou velmi dynamickou, co se týče proměn architektonických i urbanistických myšlenek a stylů.**⁹⁴² Z hlediska organizace a směřování nejen územně plánovacích tendencí se však naopak jednalo o poměrně kompaktní časový úsek. Lze zmínit například fakt že město Praha mělo od převratu až do roku 1937 stále téhož primátora, **JUDr. Karla Baxu**. Stejná situace panovala ostatně i v presidentském úřadu, který plných osmnáct let zastával **T. G. Masaryk**. Co se týče územního plánování Prahy, jeho organizaci až do roku 1939 vedla **Státní regulační komise**. Předpoklad jejího fungování byl takový, že působnost Komise skončí schválením regulačního plánu Velké Prahy. První znění tohoto plánu bylo dokončeno sice již v roce 1929, nicméně tendence Komise řešit problematiku města ve velmi podrobném měřítku a značně pomalý postup projednávání vedl k tomu, že se regulační plán do roku 1938 nepodařilo vůbec schválit.⁹⁴³ I Komise tak fungovala prakticky do samého závěru první republiky. Nutno však dodat, že od roku 1929 byla činnost SRK oslabována permanentní nejistotou, zda bude znovu jmenována.⁹⁴⁴ Jak napsal Max Urban: „Nejvíce škody natropilo stálé volání, že SRK nebude obnovena, ač byla obnovena ještě třikrát“⁹⁴⁵.

Není proto divu, že **za nejméně plodnější roky Komise byla považována tři první třiletí, kdy SRK „účelně řídila“**⁹⁴⁶ **práce na celkovém regulačním plánu**, který se nakonec opravdu stal důležitým vodítkem pro výstavbu města. V začátcích svého působení vykonala SRK mnoho záslužné činnosti také v oblasti analýz a vytváření podkladů pro územní plánování, čehož bylo obzvláště potřeba, neboť urbanismus před první světovou válkou tyto základy postrádal.⁹⁴⁷ Během posledních třiletí naopak činnost komise poněkud ochabla, společné schůze již neprobíhaly tak často a plynulost těch

⁹⁴² V rámci diskusí nad podobou města se během dvou desetiletí samostatného Československa a dvou předcházejících dekád setkávalo několik generací architektů a urbanistů. Stavitelé starší generace tvořili ještě ve stylu neorenesance a dalších historismů či od konce 19. století ve stylu secese. Mezi nejvýraznější a nejméně plodnější osobnosti těchto směrů patřil například Antonín Balšánek, autor řady odvážných a diskutovaných vizí. Vedle zastánců historismu se od počátku 20. století začínali prosazovat Wagnerovi žáci. Na poli urbanismu to byli zejména Antonína Engel, Bohumil Hübschmann nebo Pavel Janák. Svěbytnou polohu mezi Wagnerovskou modernou, poeticky hloubavým přístupem, a snahami o vytvoření panslovanského umění zaujímal slovinský architekt Josip Plečnik, který se do širšího povědomí veřejnosti dostal díky svým úpravám Pražského hradu, ale i vizím jeho okolí a propojení s přilehlými částmi města. Od druhého desetiletí 20. století nastoupily další vlivy. Osobnosti jako Pavel Janák, Josef Gočár či Vlastislav Hofman otevřeli v českém prostředí téma architektonického kubismu, později i hledání národního stylu ve formě, která bývá někdy označována jako tzv. rondokubismus. Po odeznění národního stylu začali mnozí tvůrci nasávat ideje funkcionalismu, aby je dále plně rozvinuli. Tyto dynamické změny se samozřejmě promítaly nejen do jednotlivých architektonických návrhů ale i do pojetí urbanismu a městského plánování. V řadě urbanistických soutěží, které byly hojně vypisovány zejména v souvislosti se vznikem Velké Prahy se setkávaly návrhy v širokém stylovém rozpětí, zjednodušeně řečeno od historisujících a wagneriánských projektů až po tendence funkcionalistické.

⁹⁴³ Jiří Kupka, Státní regulační komise a rozvoj Prahy (pozn. 401), s. 38.

⁹⁴⁴ Funkční období komise trvalo vždy tři roky.

⁹⁴⁵ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 15.

⁹⁴⁶ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 20.

⁹⁴⁷ Jiří Kupka, Státní regulační komise a rozvoj Prahy (pozn. 401), s. 39.

proběhnuvších byla začasťe narušována **drobnou byrokratickou agendou, jež zdržovala uskutečnění vyšších cílů**. Zdoluhavá administrativa byla ostatně jakýmsi průvodním znakem prvorepublikových (nejen) urbanistických řízení a **odvrácenou stranou komplexního a široce diskutovaného územního rozhodování**. Princip architektonických soutěží, anket a veřejného projednávání, po kterém bylo voláno už od konce 19. století s sebou tak na jednu stranu přinesl daleko větší nadhled a aktivní účast širokého spektra odborníků i veřejnosti (například prostřednictvím anket nebo vytyčováním záměrů ve skutečném měřítku), na druhou stranu ale také znamenal určité zpomalení procesů, které se mnoha prvorepublikovým záměrům stalo osudným.

Až do vypuknutí druhé světové války tak například zůstala nerozřešena pražská železniční otázka, podobně neuspěl ani požadavek vydání nového stavebního řádu ve spolupráci s Komisí.⁹⁴⁸ Nerealizovány ale zůstávaly také záměry pro konkrétní pražská území, jako byla kupříkladu Letná, Klárov nebo náměstí Republiky, které ve svém projevu 29. ledna 1936 vzpomínal také nově jmenovaný československý prezident Edvard Beneš. Beneš shledal, že se Praha „stala z provincionálního města v krátké době naší samostatnosti vskutku důstojným a krásným hlavním městem, jímž se právem před světem honosíme“. Zároveň ale dodal, že „Praha ještě není dobudována, čekají na ni ještě velké úkoly“. Jako klíčovou součást budoucího programu moderní výstavby Beneš spatřoval nutnost „vybudovat Prahu více intensivně než extensivně, jít více do hloubky než do šířky, jít více za kvalitou nežli kvantitou“ (čímž překvapivě jasně vystihl i dnešní svízele pražského urbanismu). Přímo k tématu této disertace se pak váže Benešův výrok týkající se pražských nábřeží, která prezident považoval za kruciální prvek „programu moderní výstavby města“⁹⁴⁹. I touto citací si opět dovoluji obhájit téma své práce.

Presidentem deklarovaná dobrá vůle po naplnění pražských regulací, jejichž koncepci nastínila SRK a které nakonec po dlouhých debatách a administrativních mašinériích přeci jen odolaly kritice odborníků i veřejnosti, byla nicméně nakonec smetena dějinnými událostmi – okupací a následnou válkou. Lze tedy říci, že kromě dříve (ve druhé a čtvrté kapitole) nastíněných názorových střetů stálo za neuskutečněním řady záměrů také jejich velmi pomalé schvalování, následované nešťastnou historickou epochou, jež zcela změnila situaci nejen na poli územního plánování.

⁹⁴⁸ Jiří Kupka, Státní regulační komise a rozvoj Prahy (pozn. 401), s. 39.

⁹⁴⁹ Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 2-5.

ZÁVĚR

Disertační práce se pokusila přiblížit penzum nerealizovaných záměrů v rámci pražského územního plánování. Prostřednictvím kapitol rozdělených podle názorových střetů, jež projekty vyvolávaly, se následně snažila rozklíčovat vývoj debat a tedy možné důvody, které stály za neuskutečněním těchto vizí. Ze zjištěných informací vplynuly jak zřetelné názorové posuny, tak tendence k návratům a opakování určitých myšlenek. Zřejmě nejvýrazněji však vyvstalo poznání relativity jednotlivých záměrů upomínající na nutnou opatrnost při interpretačním zobecňování. Jen stěží je proto možné konstatovat jednu vývojovou linii pražského urbanismu, nýbrž je nutné přihlížet k ideologickému zakotvení projektů, praktikám scény i konkrétním historickým okolnostem.

Jako příklad lze uvést nazírání zelených ploch v rámci pražského centra, které byly, napříč historickými obdobími, vnímány jako žádoucí rezervoáry vzduchu a oblíbená místa odpočinku. Ve velké většině tak odolaly monumentálně reprezentativní zástavbě (srov. Balšánkovy a Roštlapilovy projekty pro Petřín a Strahov aj.). Upuštěno bylo například také od myšlenky Státní galerie na Kampě. Právě v případě Kampy však **vyvstává ona relativní váha projektovaných zásahů**, neboť v tomtéž zeleném prostoru, který byl uchráněn od výstavby galerie, bylo později schváleno vedení trasy poměrně živé severojižní komunikace, která by zeleni „pražských Benátek“ zcela jistě neprosperovala. Na rozdíl od „pouze“ kulturní a reprezentativní problematiky galerijní instituce se však nyní do debaty dostalo také praktické téma pražské dopravní koncepce, které převážilo nad touhou zachovat neporušené parkové plochy. Dalším argumentem hovořícím ve prospěch komunikace přes Kampu byla rovněž nutnost „odlehčit“ cestám vedoucím historickým jádrem Malé Strany, která během první republiky začínala trpět velkou frekvencí zejména motorových vozidel. Není tedy divu, že v konkurenci tak silných argumentů nakonec šla zeleň stranou.⁹⁵⁰

Apel na zachování historické struktury Prahy stál mimo jiné také za opuštěním myšlenek průrazů Starým Městem (srov. ideje Engelovy nebo Plečnikovy). V průběhu první třetiny 20. století se totiž ustálilo přesvědčení o nutné ochraně historického kontextu města a odmítnutí dalších asanačních zásahů. Toto směřování dokládá například doporučení, které v souvislosti se Starým Městem vypracovala Soupisná komise v roce 1901, žádající „upravení města co nejméně násilně“⁹⁵¹ nebo pozdější pokusy zejména ze strany KSP o prosazení Zákona na ochranu Malé Strany a Hradčan. Argument ochrany památek měl zkrátka velkou váhu. Mnohdy také vedl až k jistému extrému, totiž k vůli zakonzervovat historický obraz a k odmítání novodobých koncepcí, byť by byly drobného měřítká (srov. např. prvorepublikové debaty o doplnění Malé Strany a Klárova, Plečnikovy projekty). Tato tendence je ostatně poměrně znatelná i v souvislosti s dnešní dobou (srov. např. debaty o projektech studia DaM – palác Euro, projekt na Štefánikovo předmostí). Nabízí se však otázka, zda je tato opatrnost vždy na místě (srov. oceňovaná realizace paláce Euro), a zda se tak Praha na druhou stranu nepřipravuje

⁹⁵⁰ Skutečnost, že komunikace přes Kampu nakonec své realizace nedošla, lze odůvodnit historickými změnami.

⁹⁵¹ Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných (pozn. 114), s. 3.

o závan svěžího vzduchu moderní architektury (srov. např. nerealizovaná Národní knihovna, populární, avšak osamocený objekt Tančícího domu v Praze vs. hojně aplikovaná postmoderní architektura v historickém centru Vídně).

Je možné se nadto domnívat, že tato prosazovaná „skanzenovitost“ Starého Města a uzavřenost vůči moderním zásahům většího rozsahu mohla ve své době vést k tendencím opačného rázu, respektive určitému **návratu k dřívějším myšlenkám** popojení staré zástavby s moderními urbanistickými teoriemi. Ty měly na jednu stranu město ozdravit a vtisknout mu moderní representativní výraz, na druhou stranu by však často znamenaly plošné odstranění historické uliční struktury. Řeč je například o projektu Pracovního sdružení Skupiny architektů SIA [obr. 4/219, 4/220], které ve třicátých letech v určitém smyslu navazovalo na myšlenky pražské asanace přelomu století. Pracovní skupina upozorňovala především na své přesvědčení, že město je živým útvarem, který je třeba nejen udržovat, ale také obnovovat novodobými impulsy, aby se neproměnilo v museum.⁹⁵² Zmíněný projekt své realizace pochopitelně nedošel, nicméně lze na něm demonstrovat relativitu názorových posunů a vliv bezprostřední urbanistické zkušenosti (srov. pražská asanace a následná vlna ochrany památek vs. konzervátorský přístup SRK a koncept Pracovní skupiny).⁹⁵³

I přesto, že je nutné mít tuto podmíněnost konkrétních projektů na zřeteli, jsem přesvědčena, že jisté **zevšeobecnění názorového vývoje** týkajícího se témat pražského urbanismu přeci jen možné je. Od konce 19. století směrem k závěru první republiky zcela jistě došlo k **proměnám ve vnímání obrazu města, především k ocenění jeho topografie i poměru mezi historickou zástavbou, čnějícími dominantami a klidnými plochami zeleně**. Zřejmě nejvýrazněji je tento posun k uznání stávající panoramatické kompozice patrný na příkladu panoramatu Malé Strany a Hradčan (srov. projekty nových dominant na začátku 20. století, vs. stále drobnější zásahy proponované v průběhu první republiky). Jako další příklad lze uvést pravobřežní území pod Emauzy. Zde sice nedošlo k dochování původní zástavby (což nebylo ani prakticky možné), nicméně realizovaný projekt Bohumila Hübschmanna ve své formě velmi věrně a citlivě vychází právě z původního utváření území.

Dalším poněkud generalizujícím závěrem může být proměna názorů týkajících se kontextu místa. Během doby totiž zdatně **ubývalo projektů, jež většinu pozornosti strhávaly na sebe ve snaze stát se moderními dominantami a vytvořit nové městské prostory** (srov. Balšánkovy vize pro Petřín a Malou Stranu, Hofmanovy projekty pro Emauzy a Vyšehrad aj.) a **přibývalo návrhů snažících se nikoli zastínit stávající situaci, nýbrž z ní vycházet, pochopit vlastní okolí, a ideálně do něj vnést nové kvality**. Překvapivou skutečností je, že podobně si počínaly i tak progresivní projekty, jakými byly například vize mrakodrapů (srov. vizuální souvislosti Mühlsteinových výškových staveb pro Příkopy nebo Fenclových mrakodrapů pro Letnou).

Zevšeobecnit lze bezpochyby také **stylový vývoj, který vize zaznamenaly**, a který na množství nerealizovaných záměrů a soutěžních návrhů vynikne snad ještě lépe než na projektech uskutečněných

⁹⁵² Pracovní združení Skupiny architektů SIA v Praze (pozn. 894), s. 86.

⁹⁵³ Skutečnost, že cenu historické uliční struktury nepřebily ani projektované velké plochy zeleně, nás navíc vrací opět k myšlence relativity jednotlivých zásahů.

(jichž, zejména co se urbanismu týče, v Praze zase tolik není). Urbanistické záměry konce 19. století následovaly především vzory podobných zásahů v evropských metropolích, kterým se Praha chtěla přiblížit. Jak v projektu bulváru na místě novoměstských hradeb, tak v realizované asanaci je proto patrný nádech **pařížské haussmannizace** či **konceptu vídeňské Ringstrasse**. I Praha měla získat (a získala) velké bulváry umožňující pohyb vzduchu a světla, lepší dopravní návaznost a v neposlední řadě umístění velkých budov a paláců.⁹⁵⁴

Na začátku 20. století, zejména v jeho druhém a třetím desetiletí, se do pražského urbanistického diskursu výrazně promítl také vliv wagneriánského urbanismu – monumentálního a racionálně odůvodnitelného. **Otto Wagnerovi** se jako ideál novodobého velkoměsta jevíly přímé linie výhodné pro dopravní účely a geometricky pravidelné symetrické kompozice⁹⁵⁵, což také sám aplikoval například v rámci své ideální studie pro XXII. vídeňský obvod. Z grafické i textové podoby tohoto Wagnerova urbanistického manifestu⁹⁵⁶ je jasně patrné úsilí autora o reformu tradičního města v novodobou metropoli, bezprostředně spojenou s novými sociálními, ekonomickými, dopravními i technickými požadavky. Jak sám architekt napsal: „Nejdůležitějším pro řešení otázek velkoměsta je důsledné naplňování požadavků účelnosti.“⁹⁵⁷ Wagner navíc vycházel z teorie změny paradigmatu a dobového nazírání. Tvrdil, že moderní oko ztratilo cit pro malé intimní měřítko, je zvyklé na méně rozmanitý obraz, delší rovné linie, rozlehlejší plochy a větší objemy.⁹⁵⁸ V jisté strohosti a uniformitě svých vizí tak architekt neviděl fádnost, nýbrž monumentalitu vhodnou pro oko moderního člověka. Obdobné myšlenky se držela také řada pražských projektů, určených zejména pro místa s větší volnou plochou a méně těsným vztahem k historickému jádru (např. severozápadní sektor Prahy – srov. realizovaný urbanismus Dejvic, projekty z Letenské soutěže roku 1920: racionalita vedení dopravy, velké měřítko, patrná snaha o osovost, linearitu a souvislou blokovou zástavbu).⁹⁵⁹

Dalším významným teoretikem urbanismu, který zapůsobil na utváření předválečné i meziválečné Prahy byl bezesporu **Camillo Sitte**, jehož myšlenky byly aplikovány především v rámci prostor spjatých s historickou strukturou města. Prostor, které si v souladu s dobovým názorovým posunem, žádaly citlivého doplnění, nikoliv monumentálního řešení založeného na všeobjímajících principech geometrie a osové symetrie. Sitte byl na rozdíl od Wagnerovy teorie „moderního oka“ přesvědčen, že „největšího vizuálního účinku dosáhne ta forma, která nabízí současnému vidění a vnímání co nejvíce prostorových útvarů“⁹⁶⁰ – šlo tedy o naprostý protiklad, o vizi zachování jakési

⁹⁵⁴ Jiří Hrůza, *Stavitelé měst* (pozn. 418), s. 69-70.

⁹⁵⁵ Jiří Hrůza, *Stavitelé měst* (pozn. 418), s. 75.

⁹⁵⁶ Otto Wagner, *Groszstadt*, in: Otto A. Graf, *Otto Wagner, Das Werk Des Architekten*, Wien 1985, s. 640-647.

⁹⁵⁷ Jiří Hrůza, *Stavitelé měst* (pozn. 418), s. 75.

⁹⁵⁸ „Aber auch das moderne Auge hat den kleinen intimen Maßstab verloren, sich an weniger abwechslungsreiche Bilder, an längere gerade Linien, an ausgedehntere Flächen, an größere Massen gewöhnt, weshalb ein stärkeres Maßhalten, eine weniger reiche Silhouettierung solcher Bauwerke gewiss angezeigt erscheinen.“ /Vittorio Magnago Lampugnani, *Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes*, Berlin 2010, s. 112. Otto Wagner, *Moderne Architektur*, Wien 1896, s. 84.

⁹⁵⁹ Text tohoto odstavce vychází z diplomní práce autorky. /Klára Brůhová, *Urbanistický vývoj prostoru pod Emauzy a projekt architekta Bohumila Hübschmanna* (diplomní práce), Katedra dějin umění a estetiky UMPRUM, Praha 2013.

⁹⁶⁰ Camillo Sitte, *Stavba měst podle uměleckých zásad*, Praha 1995, s. 87.

roztroušené „malebnosti“ v souvislosti s citlivým přístupem k památkám. Sítteho přístup se v pražském prostředí projevil například v Hübschmannově kompozici prostoru pod Emauzy, kde lze odhalit urbanistický přístup postavený na doplňování stávající struktury a nikoliv stavbě nových budov v centrálních polohách jako „dortů na podnosech“⁹⁶¹ (srov. Balšánek, Roštlapil).⁹⁶²

Zmíněné principy nicméně nelze jednoznačně oddělit a říci, které projekty následovaly kterou ideu – myšlenky se pochopitelně mísily a velmi záleželo na konkrétním městském prostředí i kontextu zadání. Kombinace řečených teorií je patrná rovněž z kompozičních záměrů Státní regulační komise, a jejích spolupracovníků. Jak si všimá urbanista a teoretik Jiří Kupka, v územních řešeních SRK je možné objevit návaznost na předválečné pravidelné šachovnicové uliční sítě (Vinohrady, horní Žižkov), wagneriánské reminiscence v podobě Engelova plánu Dejvic, ale dokonce i odkazy na barokní a klasicistní zásady stavby měst (princip do sebe uzavřených útvarů, hvězdicovité osnovy s hierarchicky odstupňovanými prostory a navzájem provázanými prospekty ukončenými dominantami).⁹⁶³ Od konce dvacátých let se pak při změnách regulačního plánu i vypisovaných soutěžích stále více uplatňovaly **avantgardní urbanistické koncepce**, volná řádková nebo solitérní zástavba. Značný posun v tomto smyslu lze pozorovat například na vývoji letenské otázky (srov. Letenská soutěž 1920 vs. soutěž na zastavovací plán Letné – zejména projekty Jaromíra Krejčara, Josefa Štěpánka nebo Ferdinanda Fencla). Mnozí architekti šli ve svých představách ještě dále a pro Prahu navrhovali koncepce ne srovnatelné s **Le Corbusierovým** Plánem Voisin a dalšími avantgardními vizemi hojně publikovanými v dobových časopisech (srov. Walter Gropius, Victor Bourgeois, Ernst May, Lidwig Karl Hilberseimer aj.).

Jak je vidět, doba, již se disertační práce zabývá, byla bohatá na názorové proudy i urbanistické teorie, které se nejen střídaly, ale často také prolínaly. Z podhoubí živých debat, jež o pražském územním plánování vedlo několik generací odborníků, následně vykryštovalo velké množství urbanistických vizí a záměrů. Světlo světa jich nicméně spatřilo jen málo. Tato disertační práce si proto klade za cíl ukázat alespoň určitý úsek těch projektů, které zůstaly nerealizované, neboť, jak píše Max Urban: „Bylo by věru záhodno, aby tato činnost (práce pražských urbanistů) byla zachována a publikována (...), aby tak mnohé cenné náměty nezapadly do zapomnutí a aby v budoucnu bylo dokumentováno úsilí architektů, kteří věnovali mnoho svých sil rozvoji a plánování našeho drahého města.“⁹⁶⁴

⁹⁶¹ Camillo Sitte (pozn. 960), s. 29.

⁹⁶² Text tohoto odstavce vychází z diplomní práce autorky. /Klára Brůhová, *Urbanistický vývoj prostoru pod Emauzy a projekt architekta Bohumila Hübschmanna* (diplomní práce), Katedra dějin umění a estetiky UMPRUM, Praha 2013.

⁹⁶³ Jiří Kupka, Státní regulační komise a rozvoj Prahy (pozn. 401), s. 40.

⁹⁶⁴ Max Urban, Vývoj plánování Prahy, *Architektura ČSR*, 1957 (č. 1-2), s. 22.

SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ

ARCHIVY

Spisovna IPR, Jehněčí dvůr

- fond Maxe Urbana
- fond Státní regulační komise
- další neinventarizované plány a fotografie

Archiv hl.m. Prahy, fotoarchiv

- sbírka fotografií, elektronicky přístupná na <http://www.ahmp.cz/index.html?wstyle=2&catalogue=1>

Archiv NTM

- pozůstalost Bohumila Hübschmanna, oddělení architektury a stavitelství, fond 102
- pozůstalost Pavla Janáka, oddělení architektury a stavitelství, fond 85
- pozůstalost Aloise Dryáka, oddělení architektury a stavitelství, fond 8
- *Vzhledem k dlouhodobé nepřístupnosti archivu NTM bohužel nebylo možné získat všechny požadované archiválie. Práce a zejména její obrazová příloha je tak o tyto materiály ochuzena.*

Archiv Klubu Za starou Prahu

- karton: Regulace Starého a Nového Města

Národní archiv ČR

- číslo fondu/sbírky: 36; název fondu/sbírky: Benediktini - klášter Emauzy, Praha; značka fondu/sbírky: ŘB-E

Národní knihovna ČR, Oddělení rukopisů a starých tisků

Archiv opatství Emauzy

Archiv MZČR

Archiv Pražského hradu

- Sg. 3543 – ref. Stavební věci PH, Regulace okolí Pražského hradu
- Sg. 11617 – Regulace okolí Pražského hradu, plány J. Plečnika

ZÁKLADNÍ LITERATURA A PRAMENY

Kateřina Bečková, Pražská nábřeží - řeka ve svěrací kazajce, *Za starou Prahu* XLII (XIII.), 3/2012, s. 35-45.

Vladislav Dudák, *Prahou po Vltavě*, Praha 2011.

Kenneth Frampton, *Moderní architektura. Kritické dějiny*, Praha 2004.

Peter Hall, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Cambridge 1996.

Jiří Hilmera – Mahulena Nešlehová – Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004.

Zdeněk Hojda – Jiří Pokorný, *Pomníky a zapomínky*, Praha – Litomyšl 1997.

Jiří Hrůza, *Praha. 1000 let stavby města*, Praha 1983.

Jiří Hrůza, *Město Praha*, Praha 1989.

Jiří Hrůza, *Stavitelé měst*, Praha 2011.

Bohumil Hübschmann, *Obnova památné Prahy*, Praha 1947.

Jiří Kohout – Jiří Vančura, *Praha 19. a 20. století. Technické proměny*. Praha 1986.

- Norbert Kiesling, *Pavel Janák*, Praha 2012.
- Alois Kubíček, *Bohumil Hypšman*, Praha 1961.
- Vittorio Magnago Lampugnani, *Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes*, Berlin 2010.
- Václav Ledvinka – Jiří Pešek, *Praha*, Praha 2000.
- Breda Mihelič, Maks Fabiani and the urbanism in Vienna at the turn of the 19th century, *Urbani izziv* XIX, 2008, č. 1, s. 129-132.
- Milan Pavlík, Tvůrčí architekti mezi členy a funkcionáři Klubu Za starou Prahu, in: Kateřina Bečková (ed.), *100 let Klubu Za starou Prahu*, Praha 2000, s. 88-93.
- Emanuel Poche (ed.), *Praha našeho věku*, Praha 1978.
- Jan E. Svoboda – Ester Havlová – Zdeněk Lukeš, *Praha 1891-1918. Kapitoly architektury velkoměsta*, Praha 1997.
- Jan E. Svoboda – Ester Havlová – Jindřich Noll, *Praha 1919-1940. Kapitoly o meziválečné architektuře*, Praha 2000.
- Rostislav Švácha, *Od moderny k funkcionalismu*, Praha 1994.
- Max Urban, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy* II/4 (nepublikovaný strojopis, přístupný ve spisovně IPR), Praha 1949.
- Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Letná. Historie a vývoj prostoru* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2007, s. 37.
- Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Praha v plánech a projektech* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 1999.
- Tomáš Vlček, *Praha 1900*, Praha 1986.
- Camillo Sitte, *Stavba měst podle uměleckých zásad*, Praha 1995.
- Camillo Sitte – Theodor Goecke, „... nyní v tomto přechodném období...“, in: Camillo Sitte, *Stavba měst podle uměleckých zásad*, Praha 1995.
- Otto Wagner, Groszstadt, in: Otto A. Graf, *Otto Wagner, Das Werk Des Architekten*, Wien 1985, s. 640-647.
- Otto Wagner, *Moderne Architektur*, Wien 1896.

SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ PO KAPITOLÁCH

1. KAPITOLA

K:

- Kateřina Bečková, Asanace Vojtěšské čtvrti, in: Růžena Baťková (ed.): *Umělecké památky Prahy. Nové Město a Vyšehrad*, Praha 1998, s. 50-53.
- Kateřina Bečková, Asanace – zatracovaný i obdivovaný projekt obce Pražské, in: Jiří Hrůza (ed.), *Pražská asanace*, Praha 1993, s. 35-56.
- Kateřina Bečková, Sto let Klubu Za starou Prahu v sedmi kapitolách, in: Kateřina Bečková (ed.), *100 let Klubu Za starou Prahu*, Praha 2000, s. 88-93.
- Vojtěch Birnbaum, Úprava pod Emauzy, in: *Vývojové zákonitosti v umění*, Praha 1987, s. 314-324.
- Marek L. Krejčí, Malá Strana 1890-1950. Město mezi asanací a regenerací, in: Kateřina Bečková (ed.), *100 let Klubu Za starou Prahu*, Praha 2000, s. 152-161.
- Martin Krise, Malostranské nábřeží a splavnění Vltavy, in: Kateřina Bečková (ed.), *100 let Klubu Za starou Prahu*, Praha 2000, s. 117-126.
- Vladimír Kupka, *Pražská opevnění*, Praha 2008.
- Rostislav Švácha, Historismus druhé poloviny 19. století, in: Pavel Vlček (ed.), *Umělecké památky Prahy. Staré Město, Josefov*, Praha 1996, s. 39-41.
- Útvar rozvoje hlavního města Prahy, *Proměny města. Staroměstský a novoměstský břeh* (kat. výst.), Staroměstská radnice v Praze 2009.

Č:

- František Finger, Rozšíření král. hlavního města Prahy, *Zprávy spolku architektů a inženýrů v Čechách* VI, 1870, s. 36-37.

Pamětní spis, *Zprávy spolku architektů a inženýrů v Čechách VIII*, 1873, s. 23-26.
 R., »Finis Ghetto«, *Zlatá Praha IV*, 1887-1888, s. 350.
 Staré město pražské a čtvrť josefovská, *Národní Listy*, 6. 3. 1887 (č. 64), s. 5.
 Δ, Feuilleton, *Národní Listy*, 13. 3. 1887 (č. 71), s. 1.
 R. Tyršová, K regulaci Starého města a Josefova, *Národní Listy*, 25. 3. 1887 (č. 83), s. 9.
 Karel Chytil, Před proměnou staré Prahy, *Národní Listy*, 18. 3. 1893 (ročník XXXIII, č. 77), s. 1.
 Jakých zásad nutno šetřiti při zamýšlené úpravě Prahy, zvláště města Starého, *Zprávy spolku inženýrů a architektů v Království českém XXIX*, 1895, s. 13-22.
 Pamětní spis ve příčině úpravy Prahy, *Zprávy spolku inženýrů a architektů v Království českém XXIX*, 1895, s. 113-117.
 Zdenka Braunerová, Skutky Konyášovy, *Rozhledy V*, 1895-1896, s. 483-490.
 Vilém Mrštík, *Bestia triumphans*, Praha 1897.
 Vilém Mrštík – Jarosl. Kamper – Václav Hladík, Českému lidu!, *Národní Listy*, 5. 4. 1896 (ročník XXXVI, č. 95), s. 5.
 Jan V. Veselý, *Velká povodeň v Čechách ve dnech 2. až 5. září 1890*, Praha 1890.
 Kateřina Bečková, Pražská nábřeží - řeka ve svěrací kazajce, *Za starou Prahu XLII (XIII.)*, 3/2012, s. 35-45.
 Antonín Balšánek, Splavnění Vltavy uvnitř Prahy v ohledu architektonickém, *Architektonický obzor II*, 1903, s. 37-39.

2. KAPITOLA

2. 1

K:

Vojtěch Birnbaum, Úprava pod Emauzy, in: *Vývojové zákonitosti v umění*, Praha 1987, s. 314-324.
 Pavel Novotný, *Petrská čtvrť dům od domu*, Praha 2008.
 Klára Brůhová, *Urbanistický vývoj prostoru pod Emauzy a projekt architekta Bohumila Hübschmanna* (diplomní práce), Katedra dějin umění a estetiky UMPRUM, Praha 2013.
 Milan Pavlík, Vývoj názorů na zástavbu území pod Emauzy, in: Kateřina Bečková (ed.), *100 let Klubu Za starou Prahu*, Praha 2000, s. 127.
 Stanislav Sucharda, *Historie pomníku Fr. Palackého v Praze*, Praha 1912.
 Rostislav Švácha, Secese a kubismus, in: Pavel Vlček (ed.), *Umělecké památky Prahy. Staré Město, Josefov*, Praha 1996, s. 42-44.
 Rostislav Švácha, Meziválečné období, in: Pavel Vlček (ed.), *Umělecké památky Prahy. Staré Město, Josefov*, Praha 1996, s. 45-46.
 Rostislav Švácha, Moderní architektura, in: Růžena Baťková, *Umělecké památky Prahy 2. Nové Město a Vyšehrad*, Praha 2001, s. 54-64.

Č:

-a-, Úprava okolí pomníku Palackého a Emaus, *Věstník Klubu Za starou Prahu VI*, 1917, s. 20.
 -a-, Malebná skupina nemocnice a kláštera Milosrdných Bratří na Starém Městě stavbou nové nemocnice ohrožena, *Za starou Prahu IV*, 1913, s. 25-26.
 A. Cechner, O situaci pomníků M. Jana Husa a Fr. Palackého, *Architektonický obzor VI*, 1907, s. 13-14.
 A. Cechner, O soutěži na úpravu Vyšehradu, *Architektonický obzor V*, 1906, s. 27-28.
 Domácí rada, K článku p. arch. B. Hübschmanna, *Za starou Prahu VI*, 1917, s. 22-23.
 Domácí rada, Projekt úpravy pod Emauzy, *Za starou Prahu VI*, 1917, s. 21- 22.
 Alois Dryák, Proti zastavění pohledu na Emauzy / III, *Za starou Prahu V*, 1914, s. 5-6.
 Miloš Endler, Pražské Podskalí, *Za starou Prahu*, 1972, s. 55- 68.
 Antonín Engel, Úprava Vyšehradu, *Styl IV*, 1912, s. 164-165.
 Vlastislav Hofman, Otázka regulace pod Emauzy a náměstí Palackého, *Národní listy*, 1914, 14. 6., s. 2-3.
 Vlastislav Hofman, Proti zastavění pohledu na Emauzy / II, *Věstník Klubu Za starou Prahu V*, 1914, s. 3-4.
 Bohumil Hübschmann, Poslední zbytek panoramatu Nového Města pražského ohrožen, *Za starou Prahu VI*, 1917, s. 17-20.
 Bohumil Hübschmann, Proti zastavění pohledu na Emauzy, *Za starou Prahu III*, 1912-13, s. 82-83.

Bohumil Hübschmann – Antonín Engel – Luboš Jeřábek, Proti zastavění pohledu na Emauzy / I, *Za starou Prahu* V, 1914, s. 1-3.

Bohumil Hübschmann, Regulace okolí Emauz, *Styl* VIII, 1922-23, s. 9-16.

Bohumil Hübschmann, Úprava severně od emauzského kostela v Praze, *Styl* XVII, 1932-33, s. 2-3.

B. H., Nové nebezpečí pohledu na Vyšehrad, *Za starou Prahu* II, 1911, s. 8.

Bohumil Hypšman, Emauzské věže. Diskusní příspěvek péče o památky, *Ochrana památek*, 1958, díl 2, s. 12-17.

J. CH., Na obranu Vyšehradu, *Za starou Prahu* I, 1910, s. 50-52.

Jindřich Janota, Úprava a zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze, *Zprávy veřejné služby technické* V, 1923, s. 305-311.

Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Starého Města cenou poctěných, *Zprávy komise pro soupis stavebních, uměleckých a historických památek král. hl. města Prahy* II, 1910, s. 3-20.

JNK, Klub Za starou Prahu hájí zachování volného pohledu na Emauzy, *Za starou Prahu* I, 1910, s. 3-5.

JNK, Úřední návrh a návrh Klubu na regulaci Podskalí, *Za starou Prahu* I, 1910, s. 26-28.

Jan Koula, Soutěž na plány na regulaci Malé Strany, *Zprávy spolku architektů a inženýrů v království českém* XXXV, 1901, s. 94-95.

Jan Koula – Bohdan Sláma, Ze skupiny architektury, *Architektonický obzor* XVI, 1917, s. 60-62.

V. P., Úprava jižního průčelí býv. kláštera Emauzského a náměstí Palackého, *Architekt SIA* XXI, 1922, s. 6-7.

Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení části dolního Nového města pražského cenou poctěných (z roku 1902), *Zprávy komise pro soupis stavebních, uměleckých a historických památek král. hl. města Prahy* IV, 1912, s. 3-7.

Pomník padlým v Praze, *Styl* XIII, 1927-1928, s. 75.

R., Emauzy, *Architektonický obzor* XIV, 1915, s. 23-24.

R., Plány na zastavění Podskalí pod Emauzy, *Architektonický obzor* XVIII, 1919, s. 36-37.

Redakce, Rozřešení regulace okolí Emauz, *Architekt SIA* XXI, 1922, s. 190-194.

Regulace Emauz, *Stavitel* III, 1921-22, s. XIV.

S, K soutěži na pomník Palackého, *Volné směry* II, 1898, s. 425-436.

B. S., K regulaci podskalské, *Architektonický obzor* XVI, 1917, s. 60.

Oldřich Stefan, K článku Bohumila Hypšmana „Emauzské věže“, *Ochrana památek*, 1959, s. 92-97.

Stanislav Sucharda, Úprava náměstí Palackého a jeho okolí, *Styl* V, 1913, s. 120-124.

Zdeněk Wirth, Úprava náměstí Palackého pro Suchardův pomník Františka Palackého, *Styl* I, 1909, s. 50-55.

Čeněk Zíbrt, *Praha se loučí s Podskalím. Pamětní list*, Praha, 1910.

A:

Dopis slavné radě Král. hl. m. Prahy (nepublikovaný strojopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 5. 2. 1913.

Dopis Vlastislava Hofmana (nepublikovaný rukopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 13. 5. 1913.

Dopis Vlastislavu Hofmanovi (nepublikovaný strojopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu) Praha 23. 5. 1913.

Dopis Vlastislava Hofmana (nepublikovaný rukopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 31. 5. 1913.

Dopis Vlastislavu Hofmanovi (nepublikovaný strojopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu) Praha 9. 6. 1913.

I:

/http://www.upmd.cz/?page_id=591, vyhledáno dne 1.8.2014.

2. 2

K:

Antonín Balšánek, *Panorama hradčanské a obmezení výšek na Malé Straně*, Praha 1906.

Antonín Balšánek, *Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných*, Praha 1909.

Jiří Hilmera, Urbanistický a stavební vývoj od poloviny 19.století do současnosti, in: Pavel Vlček (ed.), *Umělecké památky Prahy. Malá Strana*, Praha 1999, s. 52-56.

Č:

Antonín Balšánek, Kam postaviti galerii českého umění?, *Architektonický obzor* II, 1903, s. 2-3, 5-6, 9-11.

Antonín Balšánek, Otázky malostranské, *Architektonický obzor* X, 1911, s. 96-97, 106-107, 117-119.

A. C. O řešení průhledů, *Architektonický obzor* II, 1903, s. 13-15.

Alois Dryák, V anketě o úpravě nábřeží malostranského, *Styl* IV, 1912, s. 138-139.

Bohumil Hübschmann, Hradčanský obraz a sněmovna, *Styl* VI, 1920-21, s. 48-50.

Bohumil Hübschmann, Architekt Balšánek zemřel, *Styl* VI, 1920, s. 108.

Bohumil Hübschmann, Osud regulace Malé Strany, *Za starou Prahu* IX, 1922, s. 9.

Bohumil Hübschmann, Co znamená projektované nábřeží pro Malou Stranu?, *Za starou Prahu* I, 1910, s. 83-84.

Bohumil Hübschmann, Nové nábřeží je nebezpečné malostranskému panoramatu, *Za starou Prahu* II, 1911, s. 27-29.

Bohumil Hübschmann, Za krásu Malé Strany III, *Za starou Prahu* III, 1912, s. 45.

Bohumil Hübschmann, Malostranské nábřeží, *Styl* III, 1911, s. 83-84.

B. H., Úvahy o poloze rudolfinského mostu vzhledem k Malé Straně, *Za starou Prahu* I, 1910, s. 52 -53.

B. H., Přijatá traca nového mostu u Rudolfa je také komunikačně nevýhodná, *Za starou Prahu* II, 1911, s. 6.

Luboš Jeřábek, Pamětní spis užšího výboru "Soupisné komise král. hlav. města Prahy" o návrzích v konkursu na upravení Malé Strany cenou poctěných, *Zprávy komise pro soupis stavebních, uměleckých a historických památek král. hl. města Prahy* II, 1904, s. 1-41.

Jan Koula, Soutěž na plány na regulaci Malé Strany, *Zprávy spolku architektů a inženýrů v království českém* XXXV, 1901, s. 94-95.

Práce posluchačův architektury na c. k. české vys. škole technické v Praze – Návrh školní čtvrti pod Petřínem, *Architektonický obzor* XV, 1916, s. 78-82.

Práce posluchačův architektury na c. k. české vys. škole technické v Praze – Gloriet nad Čertovkou, *Architektonický obzor* XV, 1916, s. 114.

Protesty proti návrhu arch. Balšánka na regulaci malé Strany, *Styl* I, 1908, s. 242-243.

R., V anketě o úpravě nábřeží malostranského, *Styl* IV, 1912, s. 165-166.

Za krásu Malé Strany I, *Za starou Prahu* III, 1912, s. 28-30.

2. 3

Č:

Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze VII. Otevření Petřína, *Architektonický obzor* XVIII, 1919, s. 83-85.

Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze II - IV. Parlament na Petříně, *Architektonický obzor* XIX, 1919, s. 29-32.

Ludvík Čížek, Ideový projekt lidového parku Velké Prahy, *Architektonický obzor* XVII, 1918, s. 4-9, 17-18, 27- 29, 39.

Bohumil Hübschmann, Bašta XIX, *Styl* III, 1911, s. 53.

Bohumil Hübschmann, Příspěvek k zastavovacímu plánu Velké Prahy, *Styl* VI, 1920-21, s. 89-91.

P., Krása Prahy. Hradčanská silueta, *Architektonický obzor* XIII, 1914, s. 32-33.

Projekt arcibiskupského semináře v Praze, *Architektonický obzor* I, 1902, s. 4-5.

Redakce, Bašta devatenáctá, *Styl* III, 1911, s. 122-123.

2. 4

K:

Petr Vorlík, *Garáže*, Praha 2011.

Č:

-ský., Architektonická úprava mostu Svatopluka Čecha, *Architektonický obzor* VIII, 1909, s. 4.

Antonín Balšánek, Tři návrhy idejí pro zbudování c. k. české vysoké školy technické na Letné, *Architektonický obzor* XIV, 1915, s. 26-31, 40-42, 53-55, 63-64, tab. 18.

Alois Čenský, Návrh na úpravu Letenské pláně dle prof. Kouly, *Architektonický obzor* VI, 1907, s. 30-35, 37-38, 41-42.

Alois Čenský, K otázce Letenského průkopu, *Architektonický obzor* VII, 1908, s. 34-35.

Dr. Alois Čenský, O původním návrhu arch. prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem, *Architektonický obzor* IX, 1910, s. 13-17.

Ant. Engel, Zasláno, *Styl* II, 1909, s.48.

A. E., Technika na Letné, *Za starou Prahu* V, 1914, s. 32.

F., Sny o Praze, *Architektonický obzor* XIV, 1915, s. 22-23.

J. K., Ještě k otázce umístění české university na Letné, *Architektonický obzor* IV, 1905, s. 47.

Návrhy většiny o výstavbě letenské komunikace, *Architektonický obzor* X, 1911, s. 68-70.

Návrhy menšiny o výstavbě letenské komunikace, *Architektonický obzor* X, 1911, s. 70-72.

Návrh vstupu ke komunikaci letenské od arch. prof. J. Kouly, *Architektonický obzor* IX, 1910, s. 19-21.

Návrhy výstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem, *Styl* II, 1909-10, s. 57-66.

Návrh železného mostu přes Vltavu v ose Mikulášské třídy k Letné v Praze, *Architektonický obzor* IV, 1905, s. 7.

R., Projekt arch. prof. Jana Kouly na komunikaci letenskou s doplňky z r. 1909 a 1910, *Architektonický obzor* XI, 1912, s. 19-21, 28-29, 38-43, 52-56, 62-67, 76-79, 88-90, 98-100, 109-110, 121-123.

Soutěž na úpravu pláně Letenské, *Architektonický obzor* I, 1902, s. 35-37.

Vincenc Müller, V příčině posudku o soutěžných návrzích vstupu na Letnou, *Architektonický obzor* IX, 1910, nečíslováno (rubrika: Zprávy různé, k čís. 1 ročníku 10).

Jan Vejrych, Studie zakončení Mikulášské třídy v Praze, *Architektonický obzor* V, 1906, s. 13.

Antonín Wiehl, K otázce umístění české university na Letné, *Architektonický obzor* IV, 1905, s. 45-47.

3. KAPITOLA

K:

Jindřich Noll, Petřínská komunikace, in: Jan Zavřel (ed.), *Pražský vrch Pteřín, Praha a Litomyšl 2012*, s. 233-235.

Státní regulační komise, *Regulační plán Velké Prahy a okolí*, Praha 1931.

Vladimír Zákrejs, Rozvoj velkoměsta. Příspěvek k řešení problému Velké Prahy, in: *Sbírka přednášek a rozprav technických a hospodářských*, Praha 1922.

Č:

Antonín Balšánek, Levý břeh Vltavy – budoucnost Prahy, *Architektonický obzor* XVI, 1917, s. 11, 12, 23, 24, 33-36, 41-44, 51-55, 65, 66, 75, 77, 87, 88, 90-92, 99-103, 109-111, 121-124.

Antonín Engel, Regulace Prahy, *Styl* VI, 1920-21, s. 2-4.

Ideální Velká Praha, *Stavitel* I, 1919-20, s. 24.

Jiří Kupka: Státní regulační komise a rozvoj Prahy, in: *Urbanismus a územní rozvoj* XII, 2009, č. 6, s. 36-40.

A. Mikušovic, Pražský regulační plán, *Architekt SIA* XXXIV, 1935, s. 33-39.

Eustach Mölzer, K šedesátinám Maxe Urbana, *Architektura* IV, 1942, s. 206-207.

George L. Pepler, Dopravní problém ve vztahu ke stavbě měst a krajinnému řešení, *Styl* XI, 1931-1932, s. 68-74.

Státní regulační komise pro hlavní město Prahu okolí, *Architektonický obzor*, 1920, s. 10-11.

Miloš Vaněček, Velkoměsto a vliv dopravy na jeho regulaci, *Architekt SIA* XXVIII, 1929, s. 17-22.

4. KAPITOLA

4. 1

K:

Evžen Kyllar, *Praha a metro*, Praha 2004.

Č:

-a., Reorganisace Státní regulační komise, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 91.

Anketa o petřínské komunikaci, *Stavitel* XII, 1931, s. 17, 22.

Anketa o Petřínské komunikaci, *Styl* XVI, 1931-32, s. 188-194.

Vojtěch Birnbaum, Soutěž na Letenskou pláň a Stará Praha, *Za starou Prahu* VII a VIII, 1920-21, s. 19-22.

Vilém Dvořák, Přehled vývoje letenské otázky, *Styl* VII, 1921-22, s. 31-33.

Dr. A. Engel, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k letenské otázce, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 130-150.

Stanislava Fedrová, Petřínská komunikace, kapitola z dějin Státní regulační komise, *Průzkumy památek*, 2008 (II.), s. 132-157.

Dr. Guth, Petřínská komunikace, *Za starou Prahu* XX, 1936, s. 33.

K. Guth, K debatě o návrhu petřínské komunikace, *Za starou Prahu* XX, 1936, s. 48.

Emanuel Hruška, Opět epilog k petřínské komunikaci, *Stavba* XIV, 1937-38, s. 22-23.

Emanuel Hruška, Petřínská komunikace a její funkce v organismu města, *Styl* XVII, 1932-33, s. 135-138.

Emanuel Hruška, Soutěž na vyřešení dopravního spojení severozápadního sektoru Velké Prahy se středem města, *Stavba* XIV, 1937-38, s. 109-112.

Bohumil Hübschmann, Komunikační síť Prahy, *Styl* XI, 1925-26, s. 10-17.

Bohumil Hübschmann, Letná, *Styl* VIII, 1922-23, s. 149-165.

Bohumil Hübschmann, Petřínské sady, *Styl* XIX, 1934-35, s. 172-175.

Bohumil Hübschmann, Petřínská komunikace, *Za starou Prahu* XVI, 1931, s. 20-22.

Bohumil Hübschmann, Petřínská komunikace, *Styl* XX, 1936-37, s. 85-93.

Bohumil Hübschmann, Soutěžný návrh „Eldra“ z dopravní soutěže Velké Prahy, *Styl* XVII, 1932-33, s. 109-120.

Bohumil Hübschmann, „Vhodnější návrhy“ místo Petřínské komunikace, *Styl* XV, 1936-37, s. 183-185.

Bohumil Hübschmann, Vliv komunikační sítě na otázku letenskou, *Styl* VIII, 1922-23, s. 27-31, 44-45.

Josef Chochol, Petřínská komunikace, *Stavba* IX, 1930-31, s. 89-92.

Pavel Janák, Soumrak průkopu a tunelu, *Styl* VI, 1920-21, s. 59-62.

K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VII, 1921-22, s. 35-53.

Klub architektů a Stavba pro novou soutěž, *Stavba* IX, 1930-31, s. 92.

Vojt. Krch, K letenské otázce. Letenská rampa, *Architekt SIA* XXVI, 1927, s. 182-183.

Vojt. Krch, Problém Starého Města, *Architekt SIA* XXVI, 1927, s. 17.

Čeněk Kříčka, Letenský problém, *Stavitelské listy*, 1923, s. 17-18.

A. Kubiček, K čemu potřebujeme petřínskou komunikaci?, *Za starou Prahu* XXI, 1937-38, s. 49-50.

Alois Kubiček, O novou Prahu, *Styl* VII, 1921-22, s. 29-33.

A. Kubiček, Petřínská komunikace, *Za starou Prahu* XXI, 1937-38, s. 2-4.

Letenská otázka zásadně rozřešena, *Styl*, 1924-25, s. 87-89.

Lisková - Šula, Zásady dopravního řešení Velké Prahy. Soutěžný návrh „Ve třech etapách“, *Architekt SIA* XXXII, 1933, s. 65-70.

Adolf Liebscher – Jan Cerha, Základ Velké Prahy, *Stavitel* II, 1920-21, s. 107-108.

Ladislav Machoň – Josef Barek, Návrh petřínské cesty, *Styl* XX, 1936-37, s. 93-95.

A. Mikušovic, Soutěž na vyřešení všeobecného dopravního programu Velké Prahy, *Stavba* X, 1931-32, s. 170-177.

E. Mölzer, Úprava dopravních poměrů ve Velké Praze, *Styl* XVI, 1931-32, s. 64-67.

Emanuel (sic!) Mölzer, Zpráva o principiálním a zastavovacím řešení Letné dle návrhu Státní regulační komise pro Velkou Prahu, *Styl* III, 1922-23, s. 21-26.

Eustach Mölzer, „Cesta Svobody“, *Styl* XV, 1936-37, s. 77.

Eustach Mölzer, Vývoj komunikační otázky letenské, *Styl* IX, 1923-24, s. 4-10.

Nové stadium řešení otázky letenské, *Stavba* I, 1922, s. 121-123.

Obranná činnost Klubu, *Za starou Prahu* XX, 1936, s. 28-30.

O letenský problém, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 58-60.

Pamětní spis Spolku čsl. architektů a inženýrů o regulaci Letné – dle návrhu Státní regulační komise, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 26-28.

Pamětní spis Spolku čs. architektů a inženýrů k řešení letenského problému, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 216-218.

Parcelace Strahovské zahrady, *Za starou Prahu* XV, 1931, s. 19.

Petřínská komunikace, *Za starou Prahu* XVI, 1932, s. 4-5.

Petřínská komunikace, *Styl* XXI, 1938, s. 15.

Petřínská komunikace, *Stavba* IX, 1930-31, s. 151-152.

Petřínská komunikace, *Architekt SIA* XXX, 1931, s. 68.

Petřínská komunikace – veřejná rozprava a kritika úředního návrhu, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 1-4, 18-25.

Petřínská komunikace – veřejný protestní večer, pořádaný dne 29. dubna t. r. v domě SIA, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 110-112.

Petřínská komunikace zničí krásné zahrady malostranské, *Za starou Prahu* XII, 1927-28, s. 1-4.

Posudek poroty o návrhu „Eldra“ z dopravní soutěže Velké Prahy, *Styl* XVII, 1932-33, s. 126-128.

Posudek poroty o návrhu „Klíč“ z dopravní soutěže Velké Prahy, *Styl* XVII, 1932-33, s. 121-125.

P. P., Neporušená stráž?, *Architekt SIA* XXI, 1922, s. 241.

Redakce, K vypsané soutěži na řešení komunikace severozápadního sektoru Velké Prahy, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 160.

R., Letná, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 91-92.

Red, O komunikační problém Velké Prahy, *Styl* XV, 1929-30, s. 19.

Redakce, O Letnou, *Architekt SIA* XXIII, 1924, s. 79.

Redakce, O Letnou, *Architekt SIA* XXIII, 1924, s. 104.

Red, Pražské ulice nestačí už dopravnímu ruchu, *Styl* XIV, 1928-29, s. 115.

Redakce, Soutěž na spojení sz sektoru pražského s pravým břehem vltavským, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 128.

Red., Soutěž na výstupní komunikaci petřínskou, *Styl* XI, 1925-26, s. 107-108.

Různé zprávy, *Architektonický obzor* XIX, 1920, s. 61.

J. K. Říha, Okružní třídy v regulačním plánu Prahy, *Stavitel* XII, 1931, s. 22-28.

Schvalovací dekret min. Veřejných prací přehledného regulačního a zastavovacího plánu Letné, *Architekt SIA* XXIII, 1924, s. 104-107.

Skupina architektů, Regulace Velké Prahy, *Architekt SIA* XXII, 1922, s. 189-190.

Soutěž na dopravní program Velké Prahy, *Stavitel* X, 1929, s. 149.

Soutěž na komunikaci petřínskou, *Architekt SIA* XXVI, 1927, s. 54-55.

Soutěž na petřínskou komunikaci, *Architekt SIA* XXVI, 1927, s. 2-17.

Soutěže vypsané, *Styl* VI, 1920-21, s. 79.

Oldřich Starý, Petřínská komunikace, *Stavba* V, 1926-27, s. 99-111.

O zastavění Letné a okolí, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 8-9.

Svoboda – Švarc - Vaněček, Studie petřínské komunikace, *Architekt SIA* XXVI, 1927, s. 25-34.

Ing. Šejna, Úprava komunikační sítě v novém plánu Velké Prahy, *Architekt SIA* XXIX, 1930, s. 37-44.

Josef Šejna, Referát o petřínské komunikaci, *Styl* XX, 1936-37, s. 80-85.

Fr. Šrámek, Generální projekt úpravy Petřína a trasy lanové dráhy, *Styl* XVI, 1931-32, s. 12.

Josef Štěpánek, Soutěž letenská, *Stavitel* II, 1920-21, s. 93-94.

Max Urban, K odpovědi na Petřínskou cestu, *Styl* XII, 1926-27, s. 160.

Max Urban, Letná, *Styl* XIV, 1928-29, s. 91-15.

Max Urban, Petřínská cesta, *Styl* XII, 1926-27, s. 81-109.

Max Urban, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, *Styl* XVII, 1932-33, s. 99-109.

mu., Dopravní soutěž, *Styl* XVII, 1932-33, s. 178.

Miloš Vaněček, O městské dopravě a jejím vlivu na plán města, *Architekt SIA* XXIX, 1930, s. 72-73.

Miloš Vaněček, Postup řešení soutěžního návrhu „Střední cestou“ z pražské dopravní soutěže, *Architekt SIA* XXXII, 1933, s. 17-30.

Miloš Vaněček, Velkoměsto a vliv dopravy na jeho regulaci, *Architekt SIA* XXVIII, 1929, s. 17-22.

Ing. A. Voigts, Velká Praha a její dopravní problém, *Architekt SIA* XXIX, 1930, s. 1.

Vyložené plány, *Architekt SIA* XXVI, 1927, s. 174.

Výstava úředních návrhů na letenskou komunikaci, *Stavitel* I, 1919-20, s. 24.

Výstavbu budovy parlamentní, *Stavitel* I, 1919-20, s. 57.

Výtah ze zápisu o jednání Státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžních prací na úpravu a zastavění pláně letenské a okolí, *Styl* II/VII, 1921-22, s. 33-34.

Zdeněk Wirth, Pražské serpentiny, *Styl* VIII, 1922-23, s. 58-59.

Zdeněk Wirth, Pražské serpentiny, *Styl* XX, 1936-37, s. 69.

Jos. Záruba-Pfeffermann, Letná, *Architekt SIA XXV*, 1926, s. 103-113.

Ing. Dr. Q. Záruba-Pfeffermann, Petřínská komunikace – k návrhu „spodní“ trasy, *Architekt SIA XXXVI*, 1937, s. 8-10.

A:

Bohumil Hübschmann, Pražské dominanty, in: *Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí* (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha.

Seznam budov kulturních (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha.

Seznam státních budov (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha.

Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha.

I:

URM/IPR, Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2012,

http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP/UAP2012/2_12_doprava.pdf, vyhledáno dne 3. 12. 2014, s. 216.

<http://mestskyokruh.info/system-nadrazene-site-komunikaci/historie-nadrazene-komunikacni-site/historicky-vyvoj/>, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

4. 2

K:

Jiří T. Kotalík (ed.), *Gočár*, 2010, s. 229.

Č:

-iv., „Drobnosti“, *Architekt SIA XXIX*, 1930, s. 84.

Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze II. Komunikace na Hradčany, *Architektonický obzor XVIII*, 1919, s. 25-27.

Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze III. Vysoké školy, *Architektonický obzor XVIII*, 1919, s. 42-45.

Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze V. Vysoká škola technická na Letné, *Architektonický obzor XVIII*, 1919, s. 49-52.

Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze VIII. Vltava – monumentální osou Velké Prahy, *Architektonický obzor XVIII*, 1919, s. 91-93, 103-104.

Antonín Balšánek, Studie o Velké Praze – řada II, *Architektonický obzor* 1920, s.2-5, 13, 15, 17, 21, 23, 29-32, 38, 39.

Kateřina Bečková, Architekti jako ochránci památek? Žádný problém!, *Za Starou Prahu IV/XXXIII*, 2003, č. 3, s. 20-25.

Adolf Benš, K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu, *Stavitel XI*, 1930, s. 5-12.

Adolf Benš, K soutěži na zastavění Letné, *Stavitel X*, 1929, s. 17-30.

Adolf Benš, Soutěžný návrh městské galerie na Klárově, *Stavitel XVI*, 1937-38, s. 18-20.

Adolf Benš, Státní galerie na Kampě, *Stavitel V*, 1924, s. 69-72.

A. Brzotický, K otázce zastavění pláně Letenské budovami veřejnými, *Architekt SIA XXVIII*, 1929, s. 82-85.

Co s parlamentní budovou?, *Styl X*, 1924-25, s. 89.

E., Říšský parlament, *Styl VI*, 1920-21, s. 57-58.

Bohuslav Fuchs, Studie nové sněmovny na Malé Straně v Praze, *Stavitel I*, 1919-20, s. 86-88.

E. Hruška, Nový regulační plán Letné, *Stavba XII*, 1934, s. 59.

Emanuel Hruška, Úprava Klárova, *Stavba X*, 1931-32, s. 146.

Eman Hruška, Úprava Klárova a Malostranského pobřeží v Praze, *Stavitel XIII*, 1932, s. 83.

Bohumil Hübschmann, Galerie města Prahy, *Styl XIV/XIX*, 1934-35, s. 147

Bohumil Hübschmann, K návrhu městského stavebního úřadu na regulaci pobřeží Malé strany z r. 1893, *Styl IX*, 1923-24, s. 56-57.

Bohumil Hübschmann, Malá Strana, *Styl IX*, 1923-24, s. 27-31.

Bohumil Hübschmann, Malá Strana a Mánesovo předmostí, *Styl XI*, 1925-26, s. 132-134.

Bohumil Hübschmann, Osud regulace Malé Strany, *Za starou Prahu IX*, 1922, s. 9-14.

Bohumil Hübschmann, Předmostí Mánesovo a Státní galerie, *Styl* XVI, 1931-32, s. 77-78.

Bohumil Hübschmann, Regulace Malé Strany u Mánesova mostu, *Styl* XV/XX, 1936-37, s. 128-129.

Bohumil Hübschmann, Strahov a Letná, *Styl* XI, 1931-32, s. 79-80.

Bohumil Hübschmann, Umístění parlamentu, *Styl* X, 1924-25, s. 150-151.

B. H., O Letné, *Styl* XXI, 1938, s. 57.

Hilský – Koželka, K chystané výstavbě druhého sportovního stadionu na Letné, *Stavitel* XVI, 1937-38, s. 37-38.

Josef Chochol, Budova státní galerie na Malé Straně, *Architekt SIA* XXIII, 1924, s. 50-53.

Josef Chochol, Pomníky, *Stavba* VII, 1928-29, s. 161-168.

Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, *Styl* VIII, 1922-23, s. 140.

Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, *Styl* IX, 1923-24, s. 32-51.

Ideovou soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, *Styl* VIII, 1922-23, s. 48-49.

Kde bude státí nová sněmovní budova?, *Styl* X, 1924-25, s. 127-128.

Jaromír Krejcar, Průvodní zpráva hesla „Velká avenue“, *Stavitel* X, 1929, s. 21-23.

Vojt. Krch, Letná. Staré Město. Projekt Letná. Park. Poznámky, *Architekt SIA* XXVIII, 1929, s. 88-101.

Vojt. Krch, Novostavba české techniky, *Architekt SIA* XXV, 1926, s. 113-114.

Vojt. Krch, O stavbách vysokých škol a technických ústavů, *Architekt SIA* XXIV, 1925, s. 82-104.

V. Krch, Rozbor hlavních otázek řešení malostranské cesty, a jejich zdůvodnění, *Architekt SIA* XXXIX, 1940, s. 2-9.

Vojt. Krch, Výstavba české techniky v Praze, *Architekt SIA* XXIV, 1925, s. 211-212.

Jaroslav Kříž, Návrh malostranské cesty vypracovaný pracovní skupinou architektů SIA, *Architekt SIA* XXXIX, 1940, s. 10-16.

Letenská soutěž, *Styl* XIII, 1927-28, za s. 80.

Letná, *Styl* XVI, 1931-32, s. 195.

Letná – protest SIA, *Styl* XXI, 1938, s. 35.

Moderní galerie na Kampě, *Architekt SIA* XXVI, 1927, s. 153.

Naše glossy k soutěži na regulaci Malé Strany, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 88-89.

Návrh komunikace přes Kampu, *Za starou Prahu* XXI, 1937, s. 12.

Několik poznámek k vybudování levobřežní malostranské komunikace, *Architekt SIA* XXXVIII, 1939, s. 129.

Odpověď Klubu architektů na dotazník o stavbě Státní galerie v Praze na Kampě, *Stavba* IX, 1930-31, s. 148.

Odpověď Společnosti architektů v Praze na dotazník ministerstva veřejných prací o stavbě Státní galerie v Praze na Kampě, *Styl* XVI, 1931-32, s. 80.

O malostranské cestě, *Architekt SIA* XXXIX, 1940, s. 1.

Parlamentní provisorium, *Styl* X, 1924-25, s. 155.

Porota návrhové soutěže na státní galerii v Praze, *Styl* IX, 1923-24, s. 114.

Přípravy k další přestavbě sněmovní budovy, *Styl* XIII, 1927-28, s. 24.

Red., K soutěži letenské, *Styl* XIII, 1927-28, s. 103-104.

Redakce, K soutěži na zastavovací plán Letné, *Stavba* VII, 1928-29, s. 113-121.

Red., K výsledku soutěže na umístění sněmovny a senátu N. S. v Praze, *Styl* XIV, 1928-29, s. 177.

R., Novostavba parlamentní budovy a letenská soutěž, *Styl* XIII, 1927-28, s. 71-72.

R., O novostavbu pro České vysoké učení v Praze, *Architekt SIA* XXIII, 1924, s. 203.

R., Regulace Klárova v Praze, *Stavba* V, 1926-27, s. 172-173.

Kamil Roškot, Průvodní zpráva hesla „L“, *Stavitel* X, 1929, s. 28.

Václav Roštlapil, Návrh na úpravu malostranského nábřeží od Čechova mostu k mostu Karlovu, *Architektonický Obzor* XVIII, 1919, s. 33-34.

Dr. Václ. Roštlapil, O umístění sněmovních budov v Praze, *Styl* XIV, 1928-29, s. 110-112.

Václav Roštlapil, O umístění sněmovních budov v Praze, *Architekt SIA* XXVIII, 1929, s. 103.

Václav Roštlapil, Úprava pobřeží a přilehlé části Malé Strany mezi mostem Karlovým a Sv. Čecha, *Za starou Prahu* XII, 1927, s. 4.

Jan Sokol, K úpravě letenské pláně, *Stavba* XII, 1934, s. 156-158.

Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze, *Styl* X, 1924-25, s. 23-56.

Soutěž na pražskou městskou galerii – poznámky redakce, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 97-101.

Soutěž na regulaci pobřežní části Malé Strany, *Architekt SIA* XXII, 1923, s. 21-22.

Soutěž na projekt zastavění východní části Letné, *Styl* XIV, 1928-29, s. 182-189.
 Soutěž na stavbu státní galerie československé v Praze, *Styl* VIII, 1922-23, s. 146.
 Soutěž na Tyršův dům, *Architekt SIA* XXI, 1922, s. 188.
 Soutěž na úpravu pobřežní části Malé Strany, *Architekt SIA*, 1923, s. 35-47.
 Soutěž na zastavovací plán Letenské pláně, *Styl* XIV, 1928-29, s. 89-97.
 Soutěž návrhů Státní galerie na Malé Straně, *Architekt SIA* XXIII, 1924, s. 29.
 Státní galerie, *Architekt SIA* XXX, 1931, s. 52-53.
 Stavba nové obrazové galerie v Praze, *Styl* VII, 1921-22, s. 97.
 Stavba státní galerie v Praze, *Styl* VIII, 1922-23, s. 19.
 Stavební ruch na Malé Straně, *Architekt SIA* XXI, 1922, s. 172.
 Stránský – Šlégl, Soutěžný návrh na zastavění letenské pláně, *Architekt SIA* XXVIII, 1929, s. 86-88.
 Josef Štěpánek, Průvodní zpráva hesla „Zelený čtverec“, *Stavitel* X, 1929, s. 19-20.
 Umístění státní galerie na Kampě, *Za starou Prahu* XI, 1926, s. 17-18.
 Úprava Malé Strany při mostu Mánesově, *Styl* XI, 1925-26, s. 199.
 Varujeme před stavbou Státní galerie na Kampě, *Za Starou Prahu* XV, 1931, s. 1-3.
 Výsledek čtyřicetiletého studia letenské otázky, *Architekt SIA* XXXIII, 1934, s. 154-156.
 Základové poměry staveniště Čsl. státní galerie na Kampě, *Architekt SIA* XXX, 1931, s. 34-36.
 Zákon na ochranu Malé Strany a Hradčan, *Za Starou Prahu* XV, 1931, s. 18.
 Zbrojnice na Malé Straně, *Styl* VI, 1921-22, s. 14.
 Žádáme rychlé postavení státní galerie, *Za starou Prahu*. *Za starou Prahu* XV, 1931, s. 17.

A:

Bohumil Hübschmann, Levý břeh Vltavy, in: *Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí* (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha.

I:

http://www.praha7.cz/16841_Soutez-Vize-nove-podoby-Letenske-plane-a-Letenskych-sadu, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

<http://www.iprpraha.cz/clanek/340/institut-planovani-a-rozvoje-hl-m-prahy-a-ceska-komora-architektu-kritizuji-zpusob-jakym-radnice-prahy-7-vyhlasila-soutez-na-reseni-letenske-plane>, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

<http://nazory.aktualne.cz/komentare/pomnik-na-klarove-se-nepovedl-ilustruje-prazsky-chaos/r~b12a4a72f60911e39697002590604f2e/>, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

<http://mujweb.cz/d-fridrich/salda05.htm>, vyhledáno dne 3. 12. 2014.

4. 3

K:

Richard Biegel – Radomíra Sedláková, *Nová scéna Národního divadla*, Praha, 2010.

Klára Brůhová, *Josip Plečnik a jeho projekty pro Prahu* (bakalářská práce), Ústav pro dějiny umění FFUK, Praha 2011.

Andrew Herscher, Praha a Lublaň – vytváření hlavního města, in: Zdeněk Lukeš – Damjan Prelovšek – Tomáš Valena (eds.), *Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu*, Praha 1996, s. 445-455.

Damjan Prelovšek, Ideový základ Plečnikovy tvorby, in: Zdeněk Lukeš – Damjan Prelovšek – Tomáš Valena (eds.), *Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu*, Praha 1996, s. 89-104.

Jörg Stabenow, *Jože Plečnik Städtebau im Schatten der Moderne*, Braunschweig/Wiesbaden 1996.

Jörg Stabenow – Jindřich Vybíral, Urbanistické návrhy Josipa Plečnika, in: Zdeněk Lukeš – Damjan Prelovšek – Tomáš Valena (eds.), *Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu*, Praha 1996, s. 431-443.

Vladimír Šlapeta (ed.), *Jan Kotěra*, Praha 2001.

Matúš Vallo – Oliver Sadovský – Adam Gebrian, *Městské zásahy Praha 2010*, Praha 2010.

Č:

Milan Babuška, Soutěžní návrh na budovy české Karlovy university v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 67-70, 75.

D., K soutěži na náčrtky budov české University Karlovy v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 49-50.

Alois Dryák, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VII, 1921-22, s. 22.

Antonín Engel – Bohumil Hübschmann, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VII, 1921-22, s. 20-21.

K. F., K otázce nového divadla – Smetanovy opery, *Architekt SIA XXI*, 1922, 68-69.

Jindřich Honzl, Proti stavbě divadla, *Stavba* III, 1924-25, s. 145-151.

Bohumil Hübschmann, Budova ministerstva veřejných prací, *Styl* XIII, 1927-28, s. 157-158.

Bohumil Hübschmann, Budova ministerstva veřejných prací, *Styl* XIV, 1928-29, s. 178-179.

Bohumil Hübschmann, Návrh výstavby na Petrském nábřeží. Budova ministerstva veřejných prací, *Styl* XIII, 1927-28, s. 124-129.

Bohumil Hübschmann, O budovu ministerstva veřejných prací, *Stavitel* IX, 1928, s. 154-155.

Bohumil Hübschmann, Plečnickův návrh na úpravu okolí hradu, *Styl* XIX, 1934-35, s. 165.

B. Hübschmann, Regulace starého města, *Za starou Prahu* XIX, 1935, s. 43-44.

B. H., Zprávy a poznámky, Prof. J. Plečnicka druhá komunikační studie ku regulaci Letné a okolí hradu, *Styl* VIII, 1922-23, s. 32, XXI.

Ideová soutěž na umístění a náčrtky nového českého divadla v Praze, *Styl* VIII, 1922-23, s. 134-140.

Pavel Janák, Josef Plečnik v Praze, *Volné Směry* XXVI, 1928-29, s. 97-108.

JM., Stavební úpravy pražského hradu a jeho okolí, *Za starou Prahu* XX, 1936, s. 7-8.

R. Klenka, Soutěžný návrh na regulaci pozemků ve čtvrti svatopetrské s náčrtky ministerských budov v Praze, *Architektonický Obzor* XX, 1921, s. 43-44.

Klub za Novou Prahu, Projekt nového divadla v Praze, *Stavba* III, 1924-25, s. 116.

Jan Kotěra, K návrhům na zastavění Petrského nábřeží budovami ministerskými, *Styl* VII, 1921-22, s. 22.

B. Kozák, Stavební úpravy pražského hradu a jeho okolí, *Stavba* XII, 1934, s. 126.

K soutěži ideových návrhů nového českého divadla v Praze, *Styl* VIII, 1922-23, s. 168.

Alois Kubiček, Nové divadlo, *Styl* VIII, 1922-23, s. 132-134.

Ks., Slovo k diskusi o novém divadle, *Stavba* I, 1922, s. 69-70.

Ks, Soutěž na umístění nového českého divadla, *Stavba* I, 1922, s. 217-218.

P. K., K otázce nové divadelní budovy, *Architekt SIA XXI*, 1922, s. 124-125.

Adolf Liebscher – Míla Babánek, Ideová soutěž na umístění a náčrtky nového českého divadla v Praze, *Stavba* I, 1922, s. 214-217.

N., Staveniště pro druhé české divadlo v Praze, *Architektonický obzor* XVI, 1917, s. 73-74.

Nová budova ministerstva obchodu neboli dvojí loket, *Styl* XVI, 1931-32, s. 108.

Otakar Novotný, „Kotěrova universita“, *Styl* VI, 1920-21, s. 76.

Oprava podle § 19 tiskového zákona, *Stavitel* IX, 1928, s. 176.

Otázka druhého českého divadla, *Architektonický obzor* XVI, 1917, s. 97-98.

E. P., Anketa Klubu Za starou Prahu o návrzích arch. Josefa Plečnicka na úpravu severní strany Pražského hradu, *Za Starou Prahu* XIX, 1935, s. 17-19.

Red., Prof. J. Plečnicka komunikační studie ku regulaci Letné a okolí Hradu, *Styl* VII, 1921- 22, s. 33, XXI.

Karel Polívka – Václav J. Prokop, Průvodní zpráva projektu heslo „Obnova“, *Architekt SIA XXI*, 1922, s. 254-257.

Red., Budova ministerstva obchodu, *Stavba* III, 1924-25, s. 11-12.

Red., K užší soutěži na budovu ministerstva veřejných prací, *Styl* XIII, 1927-28, s. 22-23.

R., O budovu ministerstva veřejných prací v Praze, *Stavitel* IX, 1928, s. 114.

Red., O budovu ministerstva veřejných prací v Praze, *Stavitel* X, 1929, s. 32.

Red., O Kotěrovu universitu, *Styl* XII, 1926-27, s. 15-16.

S., Úprava Štefánikova předmostí a dům ministerstva obchodu a úřadu patentního v Praze, *Architekt SIA XXV*, 1926, s. 21-32.

Mat. Schneiberg, Předmostí Čechova mostu, *Stavitecké listy* XX, 1924, s. 354-356.

Kotěrova universita, *Styl* X, 1924-25, s. 155.

Kotěrovu universitu, *Styl* X, 1924-25, s. 203-204.

Mat. Schneiberg, Soutěžní návrh na budovy české Karlovy university v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 100.

Karel Skopec, K návrhu nového divadla českého v Praze, *Architektonický obzor* XVII, 1918, s. 34-36.

Bohumil Sláma, K otázce druhého českého divadla v Praze, *Architektonický obzor* XVII, 1918, s. 55-56.
Společnost architektů, *Styl* VI, 1920-21, s. 84.
Společnost architektů, Prohlášení uveřejněné ve Volných Směrech číslo 3, *Styl* XIII, 1927-28, 155-156.
S., Plečníkův návrh na regulaci severní části hradu, *Volné Směry* XXXII, 1936, s. 167.
Viktorin Šulc – Antonín Cechner, Soutěžní návrh na budovy české Karlovy university v Praze, *Architektonický obzor* XX, 1921, s. 83-86, 94.
Vš., Soutěž na stavbu univerzitních budov u Čechova mostu, *Stavitel* II, 1920-21, s. 138.
Výpis ze zprávy o jednání poroty v soutěži návrhů nového českého divadla v Praze, *Architekt SIA* XXI, 1922, s. 249-265.

A:

Dopis kanceláři prezidenta ze dne 22. 4. 1927, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).
Dopis Státní regulační komisi ze dne 6. 2. 1929, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).
Dopis Ministerstvu veřejných prací ze dne 28. 2. 1929, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).
Dopis Státní regulační komisi ze dne 3. 1. 1935, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).
Dopis Kanceláři prezidenta republiky ze dne 10. 6. 1935, (strojopis, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).
Úprava okolí hradu pražského, *Lidové listy* ze dne 18. 6. 1935, (výstřížek, přístupný v APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu).

I:

<http://www.archiweb.cz/buildings.php?action=show&id=397>, vyhledáno dne 3. 12. 2014.
<http://www.uzemneplany.sk/mestskezasahy-praha-vltavska-spojka>,
<http://stavbaweb.dumabyt.cz/Vystavy-instalace/Vltavska-spojka.html>, vyhledáno dne 4. 12. 2014.
<http://www.uzemneplany.sk/mestskezasahy-praha-ponotonova-cyklostezka-a2>, vyhledáno dne 4. 12. 2014.

4.4

Č:

Pražské ostrovy, *Architektonický obzor* XIII, 1914, s. 11-12.
P. Š., Pražské ostrovy, *Architekt SIA* XXI, 1922, s. 225.
Průvodní zprávy autorů ze soutěže na jihozápadní sektor Velké Prahy, Stavba I, 1922, s. 28-46.
Red., Soutěž na úpravu vnitřních pražských ostrovů, *Styl* XI, 1925-26, s. 160-163.
S. Semrád – E. Skřivan, Zelené plochy v Praze, *Architekt SIA* XXXIX, 1940, s. 137-149.
Jaroslav Veselý, Zachraňme alespoň zeleň vnitřní Prahy, *Za starou Prahu* XV, 1931, s. 25-26.
Výsledek soutěže na pražské ostrovy, *Styl* XI, 1925-26, s. 145.
Zdeněk Wirth, Petržilkovský a Židovský ostrov, *Za starou Prahu* V, 1914, s. 6.

4.5

K:

Radomíra Sedláková – Zdeněk Vávra, *Josef Havlíček*, Praha, 1999.
Petr Vorlík, *Český mrakodrap. Století výstavby výškových budov, příběh představ a skutečnosti*, nepublikovaný rukopis.

Č:

Anketa o návrhu regulace Starého města, vypracovaného pracovní skupinou SIA, *Stavba* XIII, 1936-37, s. 16.
Rud. Bettelheim, Něco o mrakodrapech, *Architekt SIA* XXVII, 1928, s. 163-166.
Klára Brůhová, Automobilismus a plánování Velké Prahy, *Zlatý řez*, č. 35/zima 2012, s. 36-41.
Pavel Janák, K regulaci Starého Města v Praze, *Styl* XIV, 1928-29, s. 98-104.
Pavel Janák, Zastavení hráze Libeňského mostu, *Styl* XVI, 1931-32, s. 133-135.

Josef Havlíček – Karel Honzík, Mrakodrapy v Praze, *Přítomnost* VII, 1930, s. 77-80.
 B. H., Mrakodrapy a naše města, *Styl* VII, 1921-22, s. 14.
 Bohumil Hübschmann, Regulace Starého Města, *Za Starou Prahu* XIX, 1935, s. 43-44.
 Bohumil Hübschmann, Úprava okolí kláštera bl. Anežky, *Za Starou Prahu* XX, 1936, s. 27-28.
 Emanuel Hruška, Železniční otázka Velké Prahy, *Stavba* XIV, 1937-38, s. 165-171.
 Josef Chochol, Pražská velkotržnice, *Stavitel* XV, 1935-36, s. 60-68.
 Václav Kopecký, K soutěži na návrh velkotržnice v Praze, *Stavitel* XV, 1935-36, s. 57-59.
 Luděk Kubeš, Problém mrakodrapu, *Stavitel* XVI, 1937-38, s. 109-114.
 Mrakodrapy v Německu, *Styl* VII, 1921-22, s. 82.
 A. Mühlstein, Mrakodrapy v Praze, *Stavba* V, 1926-27, s. 59-60.
 Návrh regulace pro Staré Město pražské, *Za Starou Prahu* XIII, 1929, s. 1-4.
 Návrh vyhlídkové terasové a otáčivé kavárenské restaurace „Panorama“ na Petříně v Praze, *Stavitel* XII, 1931, s. 68-70.
 Otáčivá restaurace v Seminářské zahradě, *Za starou Prahu* XV, 1931, s. 19.
 Karel Paul, K otázce velkotržnice v Praze, *Architekt SIA* XXXIV, 1935, s. 123-124.
 Jean Porcher, Nové mrakodrapy, *Stavba* V, 1926-27, s. 115-118.
 Pracovní združení Skupiny architektů SIA v Praze, Regulační studie o Starém městě pražském, *Architekt SIA* XXXIV, 1935, s. 82-86.
 Red., Mrakodrap spasí nás!, *Styl* XII, 1926-27, s. 159-160.
 Red., Potřebujeme v Praze mrakodrapy?, *Styl* XIII, 1927-28, s. 137.
 S. Semerád, O Staré Město pražské, *Architekt SIA* XXXVI, 1936, s. 15-16.
 Soutěž návrhů na stavbu krematoria na Vyšehradě, *Styl* XII, 1926-27, s. 187-193.
 Oldřich Starý, Soutěž na vyšehradské krematorium, *Stavba* VI, 1927-28, s. 13-14.
 Karel Teige, Mrakodrapy v Praze, *Stavba* V, 1926-27, s. 60-61.
 Max Urban, „Kritika“ regulačního plánu pro Staré Město, *Styl* XV, 1929-30, s. 17.

I:

http://pamatky.praha.eu/jnp/cz/pamatkovy_fond/pamatkove_chranena_uzemi/index.html, vyhledáno dne 9. 12. 2014.

5. KAPITOLA

K:

Otakar Hostinský, Umění a národnost, in: Josef Císařovský (ed.), *O umění*, Praha 1956.
 Jindřich Vybíral, Národ, identita a styl. Konstruování národní identity na příkladu české architektury 19. století, in: Vendula Hnídková, *Národní styl. Kultura a politika*, Praha 2013, s. 17-45.

Č:

Antonín Engel, Letenský problém a můj názor na jeho řešení, *Styl* VII, 1921-22, s. 54-58.
 Michaela Marek, Nationale oder universale Geschichte? Historismen in der Staatarchitektur der Ersten Tschechoslowakischen Republik, *Architectura* XXXII, 2002, s. 73-88.
 K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, *Stavba* XIV, 1937-38, s. 44-56.
 Bohumil Hübschmann, Regulace Malé Strany u Mánesova mostu, *Styl* XX, 1936-37, s. 128-129.
 Průvodní zpráva návrhu arch. Dra E. Hrušky, *Stavba* XIV, 1937-38, s. 54.
 Průvodní zpráva návrhu J. Štursy – V. Sukové, *Stavba* XIV, 1937-38, s. 52-53.
 Redakce, K soutěži na vyhledání místa pro pomník presidenta Osvooboditele, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 113-123.
 Red., Pomník presidentu Masarykovi v Praze, *Styl* XIII, 1927-28, s. 136.
 Skupina architektů SIA, Soutěž na pomník presidenta Osvooboditele, *Architekt SIA* XXXV, 1936, s. 141.
 Skupina architektů SIA v Praze, Soutěž na pomník presidenta Osvooboditele, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 173-174.
 Skupina architektů SIA, Umístění Masarykova pomníku, *Architekt SIA* XXXVI, 1937, s. 161-163.
 Max Urban, Vývoj plánování Prahy, *Architektura ČSR*, 1957 (č. 1-2), s. 15-22.

LITERATURA A PRAMENY POUŽITÉ K MEDAILONŮM

První grafický návrh Klubu na regulaci Podskalí zpracovaný Josefem Rosipalem^I

Projekt Richarda Nováka^{II}

Projekt Pavla Janáka^{III}

Projekt Vlastislava Hofmana^{IV}

„Neporušená pláň“ Františka Vahaly a Vratislava Lhoty^V

„Okcident“ Bohumila Hübschmanna^{VI}

„Skutečnost či idea“ Ladislava Skřivánka a Josefa Šejny^{VII}

„Nám i Budoucím“ Aloise Dryáka a Bedřicha Bendelmayera^{VIII}

návrh Antonína Engela^{IX}

„Křížová serpentína“ Pavla Janáka, ve spolupráci s Aloisem Kubičkem a E. Svobodou^X

„Základ Velké Prahy“ Adolfa Liebschera a Jana Cerhy^{XI}

„Dvojitý průkop“ Josefa Štěpánka a Bohuslava Fuchse^{XII}

„1920 – 1970“ Otakara Novotného^{XIII}

„Srdce Evropy“ Maxe Urbana^{XIV}

„Průhledy“ Vlastislava Hofmana a J. Barka^{XV}

řešení Letné Josefa Záruby-Pfeffermanna^{XVI}

„Strahovský tunel“ Aloise Dryáka^{XVII}

„X“ Františka Svobody, Bohumila Švarce a Miloše Vaněčka^{XVIII}

projekt Františka Alberta Libry^{XIX}

„Z“ Josefa Chochola a Zdeňka Pešánka^{XX}

„Újezd-Pohořelec-Dejvice“ Františka X. Čtrnáctého^{XXI}

„V dohledné době“ Vlastislava Hofmana^{XXII}

^I Jindřich Janota, Úprava a zastavění Palackého náměstí a území pod Emauzy v Praze, *Zprávy veřejné služby technické V*, 1923, s. 306. JNK, Úřední návrh a návrh Klubu na regulaci Podskalí, *Věstník Klubu Za starou Prahu I*, 1910, s. 26-28. Změna plánu polohy Podskalí (nepublikovaný strojopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 2. 11. 1908. Námitky proti vyloženému plánu v Podskalí v r. 1908 (nepublikovaný rukopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 1908.

^{II} Zdeněk Wirth, Úprava náměstí Palackého pro Suchardův pomník Františka Palackého (pozn. 156), s. 51.

^{III} Zdeněk Wirth, Úprava náměstí Palackého pro Suchardův pomník Františka Palackého (pozn. 156), s. 52.

^{IV} Vlastislav Hofman, Otázka regulace pod Emauzy a náměstí Palackého, *Národní listy*, 1914, 14. 6., s. 3.

Technická zpráva k projektu stavebního úřadu, č. st. 8441 ai 1913 (nepublikovaný strojopis, přístupný v archivu Klubu Za starou Prahu), Praha 26. 11. 1913.

^V K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 35-36.

^{VI} K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 38-41. Bohumil Hübschmann, Levý břeh Vltavy, in: *Soutěž na úpravu a zastavení pláně Letenské a okolí* (strojopis, přístupný ve Spisovně IPR, č. SRK001419), 25. 7. 1920, Praha.

^{VII} K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 39-41.

^{VIII} K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 41-42.

^{IX} Antonín Engel, Letenský problém a můj názor na jeho řešení (pozn. 454), s. 54-58.

^X Pavel Janák, Soumrak průkopu a tunelu (pozn. 460), s. 59-62. K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 52-54.

^{XI} K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 42-44.

^{XII} K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 44.

^{XIII} K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 48.

^{XIV} K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 49-52.

^{XV} K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí hradu (pozn. 516), s. 49.

^{XVI} Jos. Záruba-Pfeffermann, Letná (pozn. 482), s. 113.

^{XVII} Soutěž na petřínskou komunikaci, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 6-10.

^{XVIII} Soutěž na petřínskou komunikaci (pozn. XVII), 1927, s. 11-17.

^{XIX} F. A. Libra, Petřínská komunikace, *Stavba V*, 1926-27, s. 108-109.

^{XX} Josef Chochol – Zdeněk Pešánek, Petřínská komunikace, *Stavba V*, 1926-27, s. 105-106.

^{XXI} F. X. Čtrnáctý, Petřínská komunikace, *Stavba V*, 1926-27, s. 103. O. Starý, Petřínská komunikace (pozn. 486), s. 109.

^{XXII} Soutěž na petřínskou komunikaci (pozn. XVII), 1927, s. 4-6.

návrh petřínské komunikace a petřínských sadů Bohumila Hübschmanna^{XXIII}
 „Zelený čtverec“ Josefa Štěpánka^{XXIV}
 „Velká Avenue“ Jaromíra Krejčara^{XXV}
 „L2“ Kamila Roškota^{XXVI}
 projekt Bohumila Hübschmanna^{XXVII}
 projekt Pavla Janáka^{XXVIII}
 projekt Ferdinanda Fencla^{XXIX}
 „Letná . park“ Vojtěcha Krcha^{XXX}
 sněmovní budovy na malostranském nábřeží dle projektu Václava Roštlapila (před válkou, 1919, 1928)^{XXXI}
 projekt Kamila Roškota^{XXXII}
 „Assanace“ Jana Gillara^{XXXIII}
 projekty Státní galerie na Letné od Josefa Gočára^{XXXIV}
 „Břehy“ Bohuslava Fuchse, Antonína Moudrého a Josefa Štěpánka^{XXXV}
 „Prodloužený most“ Aloise Dryáka^{XXXVI}
 „Červený obdélník“ Karla Pecánka, Františka Fialy a Vladimíra Wallenfelse^{XXXVII}
 „Mánes“ Františka Lehmana^{XXXVIII}
 „Staré Praze“ Miloše Vaněčka^{XXXIX}
 „Modrý trojúhelník“ Karla Polívky a Václava J. Prokopa^{XL}
 „Nové i staré“ Josefa Chochola^{XLI}
 „Z 17“ Vlastislava Hofmana^{XLII}
 „Brandl“ Josefa Gočára^{XLIII}
 „K“ Pavla Janáka^{XLIV}
 „L“ Kamila Roškota^{XLV}

^{XXIII} Bohumil Hübschmann, Petřínská komunikace (pozn. 555), s. 85-93. Josef Šejna, Referát o petřínské komunikaci, *Styl XX*, 1936-37, s. 84. Pochybnosti a odpovědi, *Styl XX*, 1936-37, s. 76.

^{XXIV} Josef Štěpánek, Průvodní zpráva hesla „Zelený čtverec“ (pozn. 617), s. 19-20. Redakce, K soutěži na zastavovací plán Letné (pozn. 620), s. 113-121.

^{XXV} Jaromír Krejcar, Průvodní zpráva hesla „Velká avenue“ (pozn. 618), s. 21-23. Redakce, K soutěži na zastavovací plán Letné (pozn. 620), s. 113-121.

^{XXVI} Kamil Roškot, Průvodní zpráva hesla „L2“, *Stavitel X*, 1929, s. 28. Redakce, K soutěži na zastavovací plán Letné (pozn. 620), s. 113-121.

^{XXVII} Adolf Benš, K soutěži na zastavování Letné (pozn. 603), s. 30. Redakce, K soutěži na zastavovací plán Letné (pozn. 620), s. 113-121.

^{XXVIII} Adolf Benš, K soutěži na zastavování Letné (pozn. 603), s. 30. Redakce, K soutěži na zastavovací plán Letné (pozn. 620), s. 113-121.

^{XXIX} Redakce, K soutěži na zastavovací plán Letné (pozn. 620), s. 113-121.

^{XXX} Vojt. Krch, Problém Starého Města, *Architekt SIA XXVI*, 1927, s. 17. Vojt. Krch, Letná. Staré Město. Projekt Letná. Park. Poznámky, *Architekt SIA XXVIII*, 1929, s. 88-101.

^{XXXI} Václav Roštlapil, Spojení nové sněmovny se Strakovou akademií v zemský dům, *Architektonický obzor XVIII*, 1919, s. 5. Václav Roštlapil, Návrh na úpravu malostranského nábřeží od Čechova mostu k mostu Karlovu (pozn. 647), s. 33. Václav Roštlapil, O umístění sněmovních budov v Praze (pozn. 626), s. 111.

^{XXXII} Adolf Benš, K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu (pozn. 622), s. 8.

^{XXXIII} Adolf Benš, K ideové soutěži na vyhledání místa pro budovy poslanecké sněmovny a senátu (pozn. 622), s. 9-10.

^{XXXIV} Jiří T. Kotalík (ed.), *Gočár* (pozn. 678), s. 232, 234.

^{XXXV} Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany (pozn. 657), s. 43-45, 49-50.

^{XXXVI} Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany (pozn. 657), s. 45-46, 50.

^{XXXVII} Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany (pozn. 657), s. 48-49, 51.

^{XXXVIII} Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany (pozn. 657), s. 47-48, 50-51.

^{XXXIX} Soutěž na úpravu pobřežní části Malé Strany, *Architekt SIA XXII*, 1923, s. 43-47.

^{XL} Soutěž na úpravu pobřežní části Malé Strany (pozn. XXXIX), s. 39-43.

^{XLI} Soutěž na úpravu pobřežní části Malé Strany (pozn. XXXIX), s. 35-39.

^{XLII} Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany (pozn. 657), s. 46-47, 50.

^{XLIII} Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 39-40.

^{XLIV} Soutěž na náčrtky státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 42.

„Stá prvá“ Bohumila Hübschmanna^{XLVI}
„Podnož Hradčan“ Otakara Novotného^{XLVII}
„Kampa“ Aloise Kubíčka, Aloise Mezery a Karla Pecánka^{XLVIII}
„Listopad 23“ Vladimíra Bolecha^{XLIX}
Smyčka místo Chotkovy serpentiny Josipa Plečnika^L
Zastavení hráze Libeňského mostu Pavla Janáka^{LI}
Soutěž na vyhledání místa pro pomník TGM^{LII, LIII, LIV, LV, LVI, LVII, LVIII, LIX, LX, LXI, LXII, LXIII, LXIV, LXV, LXVI, LXVII, LXVIII}

^{XLV} Soutěž na návrhy státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 47-48. Kamil Roškot, Státní galerie na Kampě, *Stavitel V*, 1924, s. 70-71.

^{XLVI} Soutěž na návrhy státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 49-52.

^{XLVII} Soutěž na návrhy státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 52-53.

^{XLVIII} Soutěž na návrhy státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 53-54.

^{XLIX} Soutěž na návrhy státní galerie československé v Praze (pozn. 672), s. 56.

^L Jörg Stabenow – Jindřich Vybíral, Urbanistické návrhy Josipa Plečnika (pozn. 92), s. 436.

^{LI} Pavel Janák, Zastavení hráze Libeňského mostu, *Styl XVI*, 1931-32, s. 133-135.

^{LII} Max Urban, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy III/10 (pozn. 19), s. 28.

^{LIII} Redakce, K soutěži na vyhledání místa pro pomník presidenta Osvoboditele, *Architekt SIA XXXVI*, 1937, s. 113.

^{LIV} K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka, *Stavba XIV*, 1937-38, s. 46.

^{LV} Redakce, K soutěži na vyhledání místa pro pomník presidenta Osvoboditele, *Architekt SIA XXXVI*, 1937, s. 113.

^{LVI} Redakce, K soutěži na vyhledání místa pro pomník presidenta Osvoboditele (pozn. LV), s. 116.

^{LVII} K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka (pozn. LIV), s. 44-48.

^{LVIII} K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka (pozn. LIV), s. 48.

^{LIX} K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka (pozn. LIV), s. 46.

^{LX} Průvodní zpráva návrhu arch. Dra E. Hrušky, *Stavba XIV*, 1937-38, s. 54.

^{LXI} Průvodní zpráva návrhu arch. Dra E. Hrušky (pozn. LX), s. 54.

^{LXII} Bohumil Hübschmann si ve svém projektu poměrně originálně poradil také s otázkou reprezentativních názvů území, když konflikt mezi zažitými symbolickými názvy a aktuální urbanistickou situací vyřešil tím, že malostranské Mánesovo předměstí jednoduše přejmenoval na „náměstí Republiky“. /Bohumil Hübschmann, Regulace Malé Strany u Mánesova mostu, *Styl XX*, 1936-37, s. 129.

^{LXIII} Průvodní zpráva návrhu J. Štursy – V. Sukové, *Stavba XIV*, 1937-38, s. 52-53.

^{LXIV} K. Honzík – O. Starý – O. Stefan, Kritické poznámky k soutěži na vyhledání místa pro pomník T. G. Masaryka (pozn. LIV), s. 48.

^{LXV} Redakce, K soutěži na vyhledání místa pro pomník presidenta Osvoboditele (pozn. LV), s. 114.

^{LXVI} Redakce, K soutěži na vyhledání místa pro pomník presidenta Osvoboditele (pozn. LV), s. 114.

^{LXVII} K dalším řešeným oblastem, tedy zejména oněm návrhům nad Vltavou nutno dodat, že jejich reprezentativní výstavba byla většinou koncipována tak, aby utvářela buď celý velký a do značné míry soběstačný komplex (Letná nebo také velkotržnice na Maninách), či byla součástí plánovaného komunikačního řešení, jež by zcela změnilo charakter a dostupnost území (Letná, Petřín a idea nového městského okruhu), případně se jednalo o velmi specifické využití území nevyžadující kulisu „živého městského života“ v okolí (krematorium na Vyšehradě nebo lidový park a všesokolské sletišťe na Petříně, Strahově a Bílé hoře).

^{LXVIII} Nábřeží ostatně dnes zažívá zvýšený zájem Pražanů a stává se, zejména prostřednictvím náplavek, stále živějším veřejným prostorem.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

- SRK Státní regulační komise
- MVP Ministerstvo veřejných prací
- SIA Spolek inženýrů a architektů, Spolek československých inženýrů a architektů, Spolek architektů a inženýrů (v Čechách / v Království českém)
- KSP Klub Za starou Prahu