

Univerzita Karlova v Praze
Filozofická fakulta
Ústav pro dějiny umění

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Ing. arch. Klára Brůhová

Josip Plečnik a jeho projekty pro Prahu

Nerealizované urbanistické projekty Josipa Plečnika ve světle dobových diskusí o podobě
československé metropole

Josip Plečnik and His Projects for Prague

Unrealized Urban Projects by Josip Plečnik in the Light of Debates about the Form of the Czechoslovak
Capital

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji vedoucímu své bakalářské práce PhDr. Richardu Biegelovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky. Za konzultace děkuji také prof. PhDr. Rostislavu Šváchovi.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 27.7.2011

podpis

ABSTRAKT

Práce se zabývá nerealizovanými urbanistickými projekty Josipa Plečnika pro okolí Hradčan, které se měly stát součástí nově vznikajících regulačních plánů Velké Prahy. Text si kromě popisu těchto pozoruhodných idejí klade za cíl přiblížit dobový kontext a vnést světlo do tehdejších diskusí o pražském urbanismu, zejména co se týče řešení okolí Pražského hradu. Dalo by se říci, že práce má dva hlavní protagonisty - Plečnika a Prahu, jejichž osudy se vzájemně prolínaly a ovlivňovaly.

Text je rozdělen do tří částí. V úvodní kapitole je představena situace na poli pražského urbanismu v době vzniku samostatného Československa a analogicky je představena i osobnost Josipa Plečnika, jeho architektonické školení a příchod do Prahy. Druhá kapitola se věnuje samotným projektům slovinského architekta pro okolí Pražského hradu a zároveň se snaží přiblížit diskuse o podobě těchto území a návrhy jiných pražských architektů. Třetí část je pak jakýmsi epilogem popisujícím pražské urbanistické zásahy, které byly nakonec uskutečněny, a Plečnikovy ideje, jež došly k realizaci v architektově rodné Lublani.

KLÍČOVÁ SLOVA: Josip Plečnik, Praha, urbanismus.

ABSTRACT

This thesis deals with Josip Plečnik's unrealized urban projects for the surroundings of the Prague Castle, which should have become a part of the emerging regulatory plans of Prague. The text, besides the description of these remarkable ideas, aims to shed light on the debates about the Prague urban development, especially about those concerning areas around the Prague Castle. Basically, the work has two main protagonists, Plečnik and Prague, whose fates are connected and affect each other.

The text is divided into three parts. The introductory chapter presents the situation in the field of urbanism in Prague during the establishment of independent Czechoslovakia. The first part also describes Josip Plečnik, his personality, architectural training and arrival to Prague. The second chapter deals with the urban projects of the Slovenian architect for the Prague Castle surroundings, while trying to describe the background debates about the urban visions for Prague. The third part is an epilogue describing the Prague urban interventions, which were eventually carried out and Plečnik's ideas that came into realization in his native Ljubljana.

KEY WORDS: *Josip Plečnik, Prague, urban planning.*

OBSAH

ÚVOD	7
1. Uvedení do problematiky	9
1.1 Obraz města na začátku dvacátého století a vybrané projekty do roku 1918	9
1.1.1 Malá Strana, Klárov, Petřín	10
1.1.2 Letná	12
1.2 Josip Plečnik: mládí a příchod do Prahy	16
2. Urbanistické vize Josipa Plečnika pro Prahu	21
2.1 Plečnikovy návrhy I	23
2.2 Exkurs: Činnost státní regulační komise a dalších pražských architektů v době prvních Plečnikových návrhů – Letenská soutěž a soutěž na regulaci Malé Strany	26
2.3 Plečnikovy návrhy II	32
3. Epilog	45
3.1 (Ne)uskutečnění prvorepublikových vizí	45
3.3 Plečnikova Lublaň	47
ZÁVĚR	51
LITERATURA A PRAMENY	52
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA	54

ÚVOD

Josip Plečnik je širší veřejnosti znám především jako autor meziválečných úprav Pražského hradu, jeho nádvoří a zahrad. Jako hradní architekt se však zabýval i urbanistickými projekty pro okolí Hradčan, které se měly stát součástí nově vznikajících regulačních plánů Velké Prahy. Právě těmito pozoruhodnými a mnohdy odvážnými návrhy, kterým však nebylo souzeno dojít realizace, se ve svém textu zabývám. Kromě osobnosti Josipa Plečnika a jeho urbanistických vizí se má práce věnuje dobové situaci v metropoli nově vzniklého Československa. Dalo by se říci, že má dva hlavní protagonisty - Plečnika a Prahu, jejichž osudy se vzájemně prolínaly a ovlivňovaly.

V prvním oddíle textu, uvedení do problematiky, je nastíněn vývoj Prahy před rokem 1918, tedy před zrodem samostatné republiky. Již tehdy vznikala pro naše hlavní město řada zajímavých urbanistických idejí, na které později pražští architekti navazovali, či na ně naopak kriticky reagovali. S ohledem na hlavní téma své práce, urbanistické návrhy Josipa Plečnika, které se omezovaly na okolí Hradčan, se i v rámci popisu situace v Praze držím lokalit v okolí Hradu, jako je Malá Strana, Klárov či Letná. Podobně jako vývoji a obrazu Prahy se ve druhé části úvodní kapitoly věnuji osobnosti Josipa Plečnika, jeho architektonickému vývoji, školení u Otto Wagnera a vlivům, které utvářely jeho jedinečné pojetí prostoru a staveb.

Druhá část práce se zabývá vztahem Plečnika k Praze a samotnými urbanistickými návrhy tohoto slovinského architekta pro okolí Pražského hradu. Mimo hradní komplex nebyl Plečnik hájen autoritou TGM, ani neměl tak volnou ruku a neomezené pravomoce jako uvnitř hradních prostor. Problematika regulace Prahy, tedy i okolí Hradčan, je spojena s činností Státní regulační komise, v jejíž kompetenci bylo vydávání regulačních plánů a konečná rozhodnutí o podobě území. Vzhledem ke zcela odlišnému pojetí urbanismu Plečnikova, který byl v první řadě umělcem, a Státní regulační komise, již zajímaly především otázky komunikační a ekonomické, se nelze divit, že se názory Komise a hradního architekta často dostávaly do konfliktů. Práce si klade za cíl popsat nejen Plečnikovy projekty, ale odhalit i toto pozadí pražského plánování. Text se zabývá také dobovými diskusemi a soutěžemi na regulaci pražských území, zejména soutěží Letenskou a soutěží na regulaci Malé Strany, které ukazují přístupy a názory Plečnikových současníků. V závěrečné části kapitoly je

popisován Plečnikův poslední projekt pro okolí Hradu z roku 1934, který vyvolal bouřlivé, vesměs negativní, reakce nejen odborníků, ale i laické veřejnosti a vyústil v architektův odjezd z Prahy.

Třetí část textu je jakýmsi epilogem, který se snaží přiblížit osudy obou hlavních představitelů – Prahy i Plečnika. Popisuje pražské urbanistické zásahy, které byly nakonec uskutečněny, a Plečnikovy ideje, jež došly k realizaci v architektově rodné Lublani. U nás se urbanismus slovinského architekta realizovat nepodařilo, jeho génius je však dodnes patrný v prostorách Pražského hradu.

Za textovou částí následuje obrazová příloha, která by měla dokreslit tvorbu a myšlenky Plečnikovy i jiných urbanistů tvořících své projekty pro pražská území.

1. UVEDENÍ DO PROBLEMATIKY :

1.1 Obraz města na začátku dvacátého století a vybrané projekty do roku 1918

Praha v době Plečnikova příchodu už dávno nebyla tím stagnujícím zanedbaným provincionálním městem, zahleděným spíše do své minulé slávy, jak je znala ještě 50. léta 19. století. Předzvěsti přerodu města v moderní metropoli Českého království se hlásí již po polovině století, kdy se po pádu absolutistického vídeňského Bachova režimu dostávají v Praze ke slovu zástupci českých politických uskupení. Po letech vídeňského vlivu bylo tedy najednou možné pokusit se učinit z Prahy moderní velkoměsto a uplatnit tak i dlouho potlačované emancipační ambice českého národa. Od šedesátých let vznikla řada kulturních staveb, v čele s Národním divadlem (1868-1883), Rudolfinem (1876-1884) a Národním muzeem (1885-1890). Vedle stavby „architektonických atributů vlasteneckého smýšlení české buržoazie“¹, jak tyto budovy přílehavě označil Rostislav Švácha, se odehrála řada změn i na poli urbanismu.

Důležitým momentem pro Prahu bylo od roku 1873 probíhající bourání hradebního pásu barokního opevnění, což vedlo ke snahám o spojení historické Prahy s předměstími a koordinovaný vývoj celku.² Tvář Prahy měnily na přelomu 19. a 20. století také asanační zásahy [1], byl vydán i Stavební řád pro hlavní město Prahu, obojí se snahou zlepšit zejména hygienické poměry a dopravní situaci. Asanace, uskutečňovaná podle projektu městského zeměměřiče Hurtiga, však zároveň přinesla řadu necitlivých zásahů do historické konfigurace centrální Prahy. Proti demolicím se vzedmula vlna nevole, a to jak mezi odbornou, tak i laickou veřejností. Nejznámější texty na obranu Prahy pochází z pera Zdenky Braunerové, jejíž článek *Skutky*

1 Rostislav ŠVÁCHA: *Od moderny k funkcionalismu*, Praha 1994, 25.

2 Kvůli nepřízni vídeňských úřadů se však podařilo administrativně scelit centrum a původně samostatná předměstí až po pádu habsburské monarchie a vzniku samostatného Československa v roce 1918. Ani komunikační propojení městského centra a předměstí nebylo věcí jednoduchou. Kvůli vysoké ceně pozemků, na kterých stály barokní hradby (a které tedy musela obec před samotnými bouracími pracemi vykoupit od vídeňských úřadů), bylo přistoupeno k jejich rozparcelování a následnému prodeji stavebním spekulantům. V Praze tedy nevznikla na místě hradeb nová okružní třída po vzoru vídeňské Ringstrasse a komunikační tahy se musely hledat jinde. Problém propojení centra a předměstí přetrval hluboko do 20. století.

*Konyášovy*³ vyšel v dobovém časopise *Rozhledy*, a Viléma Mrštíka, který je autorem vášnivého pamfletu *Bestia triumphans*⁴. Tyto texty i rozpoutavší se diskuse přispěly k všeobecnému „vědomí jedinečné historické i umělecké hodnoty Prahy, které pak v následujících desetiletích limitovalo veškeré radikální plány její přestavby“⁵.

Zároveň je konec století i dobou, kdy se v rámci zpracování prvních urbanistických řešení, otevírá řada témat a otázek, které budou provázet pražské městské plánování v dalších dekádách.⁶ Průběh několika takových urbanistických diskusí bude podrobněji nastíněn v následujícím textu. Jedná se zejména o problematiku levobřežní části městského centra. Rostlou historickou strukturu, kterou nezasáhly regulativy 19. století, kudy však bylo se vznikem Velké Prahy potřeba pomocí novodobých urbanistických zásahů zajistit dopravní spojení Starého Města s novými čtvrtěmi na severu Prahy. Pro svou těsnou spjatost s Pražským hradem bylo toto levobřežní území Malé Strany, Klárova a Letné také tím, kde se střetávaly názory pražských urbanistů s idejemi hradního architekta spatřujícího v hradčanském obvodu nikoliv dopravní uzel, ale reprezentativní sídlo demokratického prezidenta, národní akropoli a po vzoru antických metropolí až téměř posvátný okrsek.

1.1.1 Malá Strana, Klárov, Petřín

Diskutovaným tématem se už na konci 19. století stalo řešení Malé Strany, kde naštěstí nebyla uskutečněna původní asanační regulace z roku 1893, jež navrhovala drastické úpravy celého prostoru včetně demolice Valdštejnského a Michnova paláce. Na řešení Malé Strany a přilehlé části Hradčan byla vypsána roku 1900 soutěž. Při hodnocení návrhů bylo podle prohlášení poroty „v první řadě přihlíženo 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“⁷. Vítězný projekt Antonína Balšánka sice není srovnatelný s asanačním záměrem,

3 *Rozhledy*, ročník V, 1895-1896, str. 483.

4 *Rozhledy*, ročník VI, 1896-1897, str. 551, 588, 633.

5 Jörg STABENOW / Jindřich VYBÍRAL: Urbanistické návrhy Josipa Plečnika, in: Zdeněk LUKEŠ / Damjan PRELOVŠEK / Tomáš VALENA (ed.): Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu, Praha 1996, 433.

6 Urbanistickému vývoji Prahy nejen v tomto období se ve své publikaci *Město Praha* věnuje Jiří Hrůza. (Jiří HRŮZA: *Město Praha*, Praha 1989).

7 Jiří HRŮZA: *Město Praha*, Praha 1989, 245.

z dnešního pohledu se však i přes tvrzení poroty jeví jako poněkud odvážný. Architekt zamýšlel vystavět podél celého nábřeží monumentální reprezentativní budovy zemského sněmu a dalších institucí, které by převyšovaly stávající poměrně drobnou zástavbu [2]. Koncept vyvolával kontroverze už v době svého vzniku a v roce 1908 z něj bylo nakonec upuštěno úplně. Balšánek se však své vize monumentálního zastavění malostranského nábřeží nevzdal, myšlenky znovu oživil po roce 1918, kdy navrhoval na stejné místo umístit instituce nově vzniklého státu. Kromě uspořádání malostranské zástavby se Balšánekův projekt snažil, jako jeden z prvních, vyřešit i spojení Malé Strany a Hradčan. Nová komunikace tvaru serpentiny měla být vedena „živoucím jádrem Malé Strany i Hradčan“⁸ [3]. „Vychází z hořejšího konce tržiště malostranského novou ulicí, navrženou vpravo místo zbořené ulice Břetislavovy, s níž ihned v samém začátku splývá spojka, vedená z hořejšího náměstí Malostranského podjezdem v budově vojenského velitelství. Pokračuje pak přes Janský vršek novou ulicí raženou mezi sirotčincem sv. Nothburgy a vlašským, dále pak nemocnicí Milosrdných sester, vrací se pak malým obloukem ve spodním konci strahovské zahrady, dospívající podjezdy v domě č.p. 231/III na rampu hradčanskou. Tato [...] část upravena jest v přiměřené šířce [...] s vyústěním v oblouku uprostřed čelní strany náměstí, které v části před hradem podrobena jest rovněž nové úpravě. Od hradu pokračuje pak dále vzhůru [...] podjíždí podjezdem v Toskánském paláci, zemskou káznici, vyúsťujíc v hořejší části náměstí Loretánského a odtud na náměstí na Pohořelci.“⁹ Z popisu i náčrtků je patrné, že by si realizace Balšánkova komunikačního návrhu vyžádala poměrně četné zásahy do uliční sítě Malé Strany včetně částečných demolic několika historických objektů, což zřejmě přispělo k tomu, že ani tento projekt nespátřil světlo světa. Podobný osud potkal i plány Vladimíra Zákrejse, ač vykazovaly větší ohled na historickou strukturu. Komunikační problém průjezdu Malou Stranou byl nakonec vyřešen průlomem podél Valdštejnské zahrady z Karmelitské ulice a Malostranského náměstí. Vznikla tak dnešní Letenská ulice ústící na Klárov. Nedořešeno však zůstalo spojení Malé Strany, Hradčan a vzdálenějších severo-západních částí Prahy. Vedle Balšánka přišel s vlastním konceptem i tehdejší městský stavební rada William Heerlein Lindley, který prosazoval projekt cesty vedené z Klárova na Hrad Jelením příkopem. Nutno říci, že byl stejně neúspěšný jako Balšánek. Diskuse vyústily v letech 1905-1906

8 Antonín BALŠÁNEK: Studie o Velké Praze, in: Architektonický obzor XVIII, 1919, 25.

9 BALŠÁNEK (pozn. 8) 25.

v provizorium, kdy byla zrekonstruována Chotkova silnice. „Nebylo však pochyb, že se pro svou nedostatečnou šířku a pro své stoupání nemůže stát plně funkční městskou tepnou.“¹⁰ Otázka malostranské komunikace a přístupu k Hradu tedy zůstala i nadále otevřená.

V rámci Malé Strany se od druhé poloviny 19. století objevují diskuse ohledně zástavby Petřína. Roku 1882 zde sice město rozšířilo plochy parku až k vrcholu kopce, ale zároveň se začaly ozývat hlasy prosazující umístit do petřínských sadů rozličné monumentální budovy. Na počátku století to byl návrh zemského sněmu, či galerie českého umění, později například návrhy budov školských. Záhy po vzniku Československé republiky přichází se svou vizí Petřína i Antonín Balšánek navrhující zde vybudovat promenádní vyhlídkovou trasu [4], s řadou soch a pomníků, pamatoval i na pavilon pro umístění Muchovy Slovanské epopoje. Od 20. let se pak objevuje otázka tzv. Petřínské komunikace, která měla zjednodušit problematické spojení centra města a oblastí na severozápadě Prahy za Hradčanami, pro které dosud existovala jen zmíněná provizorní přístupová cesta Chotkovou silnicí. O problematice Petřínské komunikace bude podrobněji pojednáno v dalších kapitolách.

1.1.2 Letná

Druhým živě diskutovaným bodem pražského plánování ve spojitosti s řešením dopravního problému levobřežní části města byla regulace Letné. „Na patě Letné při řece se od r. 1895 stavělo nábřeží s komunikací, která spojila Klárov s asanačním mostem Čechovým, postaveným do r. 1908.“¹¹ Nábřežní komunikace na levém břehu Vltavy tedy postavena byla, komplikovanější otázkou provázející dlouhá desetiletí se stala koncepce cesty kolmé na tuto trasu ve směru severo-jížním. Idea propojení Starého Města s Hradem a severními částmi Prahy pomocí Letenské komunikace pochází už z 60. let 19. století. Tehdy bylo v rámci úvah o trase nového mostu přes Vltavu zamýšleno realizovat na most navazující průkop letenskou strání. Není však již známo, kde přesně byl tento most, a tedy i průkop, zamýšlen. Otázka komunikace vedoucí přes Letnou se stala znovu naléhavou v roce 1983, kdy byly vydány zákony pro asanaci Starého Města a Josefova. První, kdo se touto myšlenkou zabýval

¹⁰ STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 434.

¹¹ HRŮZA (pozn. 7) 246.

prakticky, byl Jan Zeyer, který navrhl v prodloužení asanační třídy¹² most a na něj navazující serpentinu po letenské stráni. Větší pozornosti se však dostalo až návrhu prof. Jana Kouly z roku 1897.¹³ V něm autor projektuje v prodloužení asanační osy nikoliv serpentinu, ale „průkop volný s monumentální branou či mostem.“¹⁴ [5, 6, 7] Po zveřejnění Koulova projektu se rozhořely na téma prostupu Letnou diskuse a objevilo se několik dalších návrhů.¹⁵ Debaty v roce 1902 vyústily ve vypsání soutěže, v jejíž porotě seděly takové osobnosti, jako byl Josef Schulz, Antonín Wiehl i sám otec myšlenky proražení letenského svahu, Jan Koula. Soutěž „rozdělila architektonickou veřejnost do dvou táborů, z nichž jeden obhajoval průkop, zatímco druhý dával přednost serpentíně“¹⁶. Porota nedoporučila k provedení žádný ze soutěžních projektů, avšak diskuse pokračovaly: v letech 1907 a 1908 byla mezi odborníky uspořádána anketa o letenskou otázku¹⁷, jejímž výsledkem bylo upřednostnění otevřeného průkopu před tunelem i serpentinou.¹⁸ Konečný názor zněl takto: „průkop mějž tvar příčného údolí; v sadech nechť se zřídí brána co vzdušný most podle návrhu prof. Kouly“.¹⁹ Následujícího roku byla vypsána další soutěž - na vyřešení vstupu do Koulova letenského průkopu, jejímiž vítězi se stali se společným návrhem architekt Antonín Engel a inženýr Josef Šejna. Zúčastnila se však řada dalších architektů a inženýrů, jako například Pavel Janák [8, 9], Bohumil Hübschmann nebo Jan Zázvorka a Otakar Pokorný [10]. Současně s vítězným projektem „byl vystaven i podrobný projekt Koulův a návrh Englův na regulaci celé Letné [...]. Projekt Englův založen byl na myšlence široce rozevřeného zářezu se vstupním tunelem 100 m

12 Tehdy Mikulášská, dnes Pařížská ulice.

13 Jan Koula uveřejnil první verzi svého návrhu v roce 1897, tématem se však zabýval i v dalších letech, během kterých publikoval několik změn a úprav svého projektu. Koulovým vizím jsou věnovány například články na stránkách měsíčníku Architektonický obzor.

14 Vilém DVOŘÁK: Přehled vývoje letenské otázky, in: Styl VII, 1921-22, 32.

15 O návrzích podrobně pojednává ve svém článku Vilém Dvořák (Vilém DVOŘÁK: Přehled vývoje letenské otázky, in: Styl VII, 1921-22, 31-33.). Uvádí například návrh stavebního rady Lindleye, který věc řeší kombinací tunelu a otevřeného zářezu nebo projekt inženýra Růžičky počítající s realizací etážového sklonitého mostu a lanové dráhy.

16 STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 434.

17 Tzv. průkopová

18 WIEHL Antonín / VLČEK K.: Soutěž na úpravu pláně Letenské, in: Architektonický obzor I, 1902, 35-37, 41.

19 DVOŘÁK (pozn. 14) 32.

dlouhým.“²⁰ [11, 12] Veřejnost i Spolek architektů však k těmto návrhům zaujali zamítavé stanovisko a po četných peripetiích byla roku 1911 uspořádána další anketa, tzv. velká anketa letenská, kdy většina opět doporučila otevřený průkop, menšina se vyjádřila pro tunel. Městská rada poté nařídila stavebnímu úřadu vypracování návrhu tunelu a také alternativu na bránu. V roce 1914 byla schválena varianta řešení tunelem, avšak kvůli válečným událostem zůstávala realizace v nedohlednu.²¹

Zároveň s řešením Letenské komunikace vyvstala otázka zástavby Letenské pláně. Debatovalo se o myšlenku umístit na Letnou budovu české univerzity, která by svou polohou na konci osy asanační třídy tvořila výrazný *point-de-vue*, jak dokládají skici Antonína Wiehla i Jana Kouly publikované v roce 1905 v Architektonickém obzoru [13, 14]. S vypointováním Mikulášské třídy monumentální budovou v její ose souhlasí i architekt Jan Vejrych, který však vidí problém v převýšení letenské stráně, kvůli kterému by tisíce posluchačů navštěvujících univerzitní budovu muselo denně překonávat při cestě ze Starého Města přes 30 m výškového rozdílu. Ve svém projektu z roku 1906 navrhuje umístit na Letnou méně navštěvovanou instituci moderní galerie českého umění [15], o jejíž realizaci se tehdy uvažovalo.²² Vejrychův návrh však zůstává bez větší odezvy, naopak v roce 1915 vzniká úřední projekt vracející se k myšlenku umístění technické univerzity na Letnou, na plochu nad 180 m dlouhým tunelem (návrh stavebního rady inženýra V. Dvořáka a architekta V. Hofmanna). Téhož roku se problematiku chápe i Antonín Balšánek a později vystupuje s několika alternativami na úpravu území. Ve všech se staví odmítavě k variantě tunelu a obhajuje průkop či spojení zářezu a krátkého tunelu při ústí Mikulášské třídy. Alternativu spojení tunelu a průkopu rozvinul v návrhu z roku 1915 [16], kde se zabývá i variantami půdorysných uspořádání vysokoškolských pavilonů na východní i západní straně průkopu. Kromě technické univerzity navrhuje umístit do území Letné i technickou knihovnu, technické museum a akademii práce. Z celé čtvrti na Letné se tak v Balšánkových návrzích stává *město technické*.

V roce 1918, po vzniku samostatného Československa, však jednání o univerzitě na Letné umlká a rodí se myšlenka nová: využít pláň pro budovy nově vznikajících státních úřadů a hlavně parlamentu.

²⁰ DVOŘÁK (pozn. 14) 32.

²¹ Ibidem 31-33.

²² Antonín WIEHL: K umístění české university na Letné, in: Architektonický obzor IV, 1905, 45-47.

Jan VEJRYCH: Studie zakončení Mikulášské třídy v Praze, in: Architektonický obzor V, 1906, 13.

Až do 20. let 20. století mají pražské regulace podobu dílčích plánů, ač podle Jana Kouly „realita výstavby měla přesvědčit Prahu »o záhubnosti parciálního stanovení svých regulací, v jakém si vždy libovala« jako ve výpomoci z nouze »a okamžité potřeby, z čehož je zřejmo, že o větší myšlenky úpravy města nebylo u nás ani řeči«²³. Na obhajobu tehdejších urbanistů budiž řečeno, že koncepci městského plánování Prahy jako celku do jisté míry znemožňovala neintegrita centrálního města a předměstí, z nichž mnohá se administrativně k tzv. Velké Praze připojila až po roce 1918. „Teprve svobodná Československá republika otevřela po první světové válce cestu ke sloučení Prahy s věncem předměstí. [...] v listopadu 1918 byl Národnímu shromáždění předložen zákon č. 114 o vzniku Velké Prahy. V únoru 1920 byl přijat“²⁴. Současně s rozhodnutím o Velké Praze byla zřízena Státní regulační komise, podřízená ministerstvu veřejných prací, jejímž nejdůležitějším úkolem bylo vypracovat generální regulační plán Velké Prahy. Touto úlohou se v průběhu příštích let devíticenná komise zabývala z pohledu hospodářského, sociálně-výchovného, hygienického i technicko-uměleckého.

²³ HRŮZA (pozn. 7) 242.

²⁴ Ibidem 267.

1.2 Josip Plečnik: mládí a příchod do Prahy

Podobně jako byl v minulé kapitole nastíněn vývoj a obraz Prahy, bude na následujících řádcích přiblížena i osobnost ústřední postavy této práce – Josipa Plečnika.²⁵ Obojí by tak mělo přispět k lepšímu pochopení kontextu a doby, ve které se na začátku druhého desetiletí 20. století naše metropole a tento pozoruhodný slovinský architekt setkají.

Josip Plečnik se narodil v roce 1872 ve slovinské Lublani jako třetí dítě manželům Heleně a Andreji Plečnikovým. Josip, který od mala velice rád kreslil, se po vzoru otce měl stát truhlářem a převzít tak rodinnou dílnu. Díky stipendiu odešel roku 1888 studovat na průmyslovou školu do Štýrského Hradce, kde se zdokonaloval v práci se dřevem. Také tam ale přišel poprvé do kontaktu se stavitelstvím a s žáky tohoto oboru - naučil se toho od nich dokonce tolik, „že ho profesor Leopold Theyer přijal jako kresliče do svého atelieru, kde Plečnik pracoval po vyučování a o nedělích“²⁶. Po absolutoriu na průmyslové škole se mladý Plečnik místo návratu do rodné Lublaně vydal na pozvání Theyerova žáka, Leopolda Müllera, do Vídně, kde dva roky pracoval v jeho truhlářské továrně. Kromě kreslení se věnoval i doзору nad pracemi v dílnách této prestižní továrny, vyrábějící nábytek pro bohaté Vídeňany i pro císařský dvůr. Práce v továrně, jakkoli byla Plečnikovi dobrou školou, mu nepřinášela přílišnou radost ani uspokojení. Velkoměstská Vídeň mladému muži, který o svých dalších životních krocích neměl příliš jasnou představu, ale nabízela řadu jiných možností. A tak víceméně náhodná návštěva třetí Mezinárodní umělecké výstavy na jaře 1894 podnítila Plečnika ke studiu architektury. V Domě umělců, kde se výstava konala, jej zaujaly zejména náčrty vůdčí osobnosti rakouské moderny, Otto Wagnera, vystavené u příležitosti jmenování tohoto uznávaného architekta profesorem školy architektury na vídeňské Akademii. Téhož roku se Plečnik s několika svými výkresy a doporučením od Müllera za prof. Wagnerem na Akademii vydal. Tento smělý krok mladého muže vyústil v přijetí ke studiu.

„Wagner Plečnikovi umožnil plně rozvinout vrozený talent, současně mu také vštěpoval přesvědčení, že architektura je nejvýznamnější společenskou úlohou.“²⁷

25 O životě a díle Josipa Plečnika pojednává výtečná kniha Damjana Prelovšeka. (Damjan PRELOVŠEK: Josip Plečnik, Brno 2002).

26 Damjan PRELOVŠEK: Josip Plečnik, Brno 2002, 2.

27 PRELOVŠEK (pozn. 26) 18.

Moderní architekturu Plečnik po vzoru svého učitele chápal jako evoluci tradiční formy. Jinak řečeno, architektura není jen technickou a funkční záležitostí. Musí být zároveň tvořena silou tvůrčího procesu, která ji z pouhé techniky vyzdvihne na úroveň umění. Tuto původně Semperovskou myšlenku prosazoval Wagner a později i Plečnik jak na poli stavitelství, tak urbanismu. Ve zprávě o všeobecném plánu regulace Vídně Wagner zdůrazňoval, že vedení plánování města by mělo být věcí umělce, nikoliv člověka s pouhým technickým vzděláním. Toto přesvědčení dokládá myšlenkou, že: „jestliže se inženýr zřídka rodí jako umělec, zatímco umělec se může stát inženýrem, můžeme vzít za bernou minci, že se umění, popřípadě umělci, časem musí podařit svůj vliv rozšířit na oblast dnes obhospodařovanou inženýrem, aby tak i zde bylo oprávněným estetickým požadavkům učiněno zadost“²⁸. Stejně přesvědčení zastával ve své celoživotní tvorbě i Josip Plečnik a tento semperovsko-wagnerovský ideál se stal později klíčovým i pro jeho architektonické a urbanistické práce pro Prahu.

V elitní Wagnerově škole získal Plečnik nejen architektonické vzdělání, ale i řadu dobrých přátel z řad svých spolužáků. Velmi brzy se seznámil s o rok starším Janem Kotěrou, se kterým jej pak po celý život pojilo upřímné přátelství a vzájemná úcta. Kotěra od počátku věřil v Plečnikovo velké nadání a byl to také on, kdo později přivedl Plečnika do Prahy.²⁹ Jedním z důvodů velkého přátelství obou architektů byl snad i jejich společný slovanský původ. Zejména Plečnik měl ve své tvorbě stále na paměti kulturní tradici svého národa, snažil se dokonce hledat specifický výraz slovanského umění. V tomto svém hledání zdůrazňoval emocionální, trochu pochmurnou stránku díla, nikdy se však neodcizil klasickému repertoáru forem.

Plečnik ukončil studium na vídeňské akademii v létě roku 1898. Za svůj diplomní projekt byl oceněn, stejně jako o rok dříve jeho přítel Jan Kotěra, Římskou cenou. K ceně se vázalo stipendium umožňující laureátovi podniknout studijní cestu do Itálie i jinde po Evropě. Udělení tohoto ocenění zajímavě komentoval Adolf Loos: Plečnik „[...] je nanejvýš zvláštní člověk, člověk, který italský vzduch potřebuje jako chleba. [...] je nejhladovější ze všech našich mladých architektů. Tak mu také musíme dát najíst. V jedné věci jsme si ale jistí: ať už sní cokoliv, vrátí nám to tisíckrát“³⁰. Plečnik plánoval navštívit v první řadě Itálii a Francii, tam zejména Paříž, kde právě

28 PRELOVŠEK (pozn. 26) 18.

29 Ibidem 117.

30 Ibidem 32-33.

probíhaly přípravy na světovou výstavu.³¹

Svou cestu začal na severu Itálie, v Benátkách, kde se poprvé setkal s italskou renesancí a barokem. Uchvátily ho zejména Palladiovy stavby, za kterými se pak vydal do Vicenzy. Navštívil také Veronu, Miláno, Turín... Velký dojem udělalo na Plečnika florentské setkání s Michelangelem. Geniální renesanční umělec se stal architektoým vzorem na dlouhá léta. V Plečnikových očích byl Michelangelo tím, kdo dokázal stavební umění antiky přeměnit do zcela nové podoby a transformováním klasických prvků vytvářet nové geniální pojetí architektury i prostoru. Mladý architekt obdivoval i „Michelangelovu odvahu při využívání tradičních stylových pravidel“³². Obdobný přístup až manýristické hry s prvky a prostorem používal ve svých pozdějších pracech, včetně úprav Pražského hradu, i sám Josip Plečnik, nutno říci, že neméně úspěšně. Okouzlení italskou architekturou vrcholí v Římě, odkud Plečnik píše: „Bože, jak prázdnou slámu jsme mlátili ve Vídni. Ale museli jsme, jinak bychom těmto věcem nemohli vůbec rozumět.“³³ Byl přesvědčen, že právě v Římě našel skutečné kořeny Wagnerova umění. K dosavadním architektonickým vzorům se v italské metropoli přidali ještě velcí barokní umělci, Bernini a Borromini.

Po Itálii navštívil Plečnik Španělsko a Francii³⁴, kde však dlouho nepobyl – v Paříži jej zastihla zpráva o smrti matky. Rozhodl se tedy svou cestu předčasně ukončit a odjel spěšně do Lublaně a poté zpět do Vídně, kde získal zaměstnání v atelieru Otto Wagnera. Nová práce mladého architekta však neuspokojovala. Cesta do Itálie jej naplnila mnoha novými idejemi, které mu Wagnerův dohled neumožnil uskutečňovat. Rozhodl se tedy odejít z Wagnerova atelieru a tvořit jako svobodný umělec.

Jako samostatný architekt působil Plečnik ve Vídni až do roku 1911, kdy na pozvání Jana Kotěry odcestoval do Prahy. V roce 1910 byla totiž pro Kotěru založena nová škola architektury na pražské Akademii výtvarných umění a český architekt proto pozval svého přítele, aby se ujal vedení jeho původního atelieru na Uměleckopřůmyslové škole. Plečnik nebyl v pražských odborných kruzích zcela

31 Světová výstava (Exposition Universelle) v Paříži v roce 1900.

32 PRELOVŠEK (pozn. 26) 34.

33 Ibidem 33.

34 O Plečnikově stipendijní cestě pojednává kapitola *Diplom a Římská cena* v Prelovškově monografii. (Damjan PRELOVŠEK: Josip Plečnik, Brno 2002, 32-38.).

neznámý, předcházela jej pověst talentovaného architekta a už od roku 1900 se Češi pravidelně dozvídali o jeho tvůrčích počinech například z článků v časopise *Volné směry*.³⁵ Profesuru po svém příchodu do Prahy tedy získal bez průtahů. Stejně jako Kotěra převzal Plečnik do výuky na Umprum některé zkušenosti z Wagnerovy školy, zejména motivování studentů. Úkol učitele viděl Plečnik v podporování samostatného vývoje svých žáků. „Mým úkolem je, abych ve vás z pozice učitele probouzel smysl pro krásno.“³⁶, říkal. Zároveň však ani při pedagogické práci neopustila Plečnika touha oživit staroslovanské či panslavistické umění.³⁷ Touto tematikou se spolu se svými pražskými žáky zabýval až do konce svého působení na Umprum v roce 1921. Ve škole také usiloval o kontakt a spolupráci se sochaři. Je možné se domnívat, že dospěl k téže myšlence úzkého propojení architektury a sochařství jako jeho italský vzor, Michelangelo. Mezi blízké přátele slovinského architekta patřil Stanislav Sucharda, se kterým architekt spolupracoval na několika, zejména soutěžních návrzích³⁸, nebo symbolista František Bílek.

Po rozpadu rakousko-uherské monarchie se Plečnik rozhodl k návratu do rodné Lublaně. Roku 1920 přijal na tamní univerzitě místo profesora architektury a zároveň započal plánovat několik desetiletí trvající monumentální přestavbu města v moderní metropoli Slovinců. Fyzický odchod slovinského architekta z Prahy však neznamenal jeho odloučení od zdejších architektonických problémů a diskusí, právě naopak. Ještě před odjezdem z Prahy seznámil Jan Kotěra Plečnika s prezidentem nově vzniklého Československa, T. G. Masarykem. Prezident Masaryk již zanedlouho po svém jmenování do funkce oznámil, že chce přetvořit po léta chátrající Hradčany v důstojný pomník českých dějin a prezidentské sídlo hodné svobodného demokratického státu. To, že otázce úprav Hradu a hradního architekta byla věnována velká pozornost dokazuje i setkání odborné veřejnosti v pražském Klementinu, svolané Kruhem pro pěstování dějin umění za účelem ankety „O úpravě Pražského hradu a jeho okolí“. Byl zde vysloven názor, že Hrad je nanejvýš významný celek a měl by proto být spravován jednotně, pokud možno jednou osobou

35 I za tímto Plečnikovým zviditelněním částečně stojí Jan Kotěra, který se právě v roce 1900 stal členem redakce *Volných směrů* a o Plečnikově architektuře zde informoval.

36 PRELOVŠEK (pozn. 26) 125.

37 I tomuto rysu Plečnikovy tvorby se ve svých textech věnuje Damjan Prelovšek. (Damjan PRELOVŠEK: *Josip Plečnik*, Brno 2002, 23-24.).

38 Například soutěžní návrhy na Žižkův pomník - 1913, návrhy na dekoraci nového (dnešního Mánesova) mostu - 1913, pomník Jana Husa pro obec Železnice - 1913, atd.

kvalifikovanou v technických i uměleckých oborech. Bylo jasné, že Hrad potřebuje vynikajícího umělce, který bude mít volné ruce, zároveň však ponese plnou zodpovědnost za svá rozhodnutí. Jako o kandidátech se hovořilo například o architektch Kamilu Hilbertovi, Osvaldu Polívkovvi nebo Josefu Fantovi. Návrh na jmenování Josipa Plečnika podal Václav Vilém Štech, podporován Janem Kotěrou. Pro Plečnika se nakonec rozhodl i prezident Masaryk a 5. listopadu roku 1920 jej oficiálně jmenoval hradním architektem. Snad se tomu stalo zčásti i proto, aby nedošlo k rozmíškám na domácí umělecké scéně. Faktem však zůstává, že umělec a státník si od první chvíle porozuměli. „Platónský typ osvíceného a filosofujícího panovníka [...] velmi vyhovoval Plečnikovým představám“³⁹. A jak ve své knize tvrdí Damjan Prelovšek, v celé mladičké Československé republice byl zase Plečnik „jediným architektem, který dokázal filozofické názory prezidenta Masaryka vyjádřit uměleckými prostředky“⁴⁰ „a uměl si poradit s abstraktní myšlenkou demokratické přeměny absolutistického Hradu“⁴¹.

39 PRELOVŠEK (pozn. 26) 135.

40 Ibidem 134.

41 Damjan PRELOVŠEK: Ideový základ Plečnikovy tvorby, in: Zdeněk LUKEŠ / Damjan PRELOVŠEK / Tomáš VALENA (ed.): Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu, Praha 1996, 90.

2. URBANISTICKÉ VIZE JOSIPA PLEČNIKA PRO PRAHU

Od akademického roku 1921, kdy Plečnik začal vyučovat na technické univerzitě v Lublani, přijížděl do Prahy osobně jen zřídka. Většinou tak činil o prázdninách, tedy dvakrát do roka. Vždy zkontroloval proběhlé úpravy a určil, jak se mají práce dále ubírat. Od doby, kdy získal svou největší pražskou zakázku, byl tedy paradoxně odkázán zejména na písemnou formu konzultací a zasílání návrhů. Na úpravy hradu dohlížela a s Plečnikem na dálku komunikovala hlavně dcera TGM, Alice Masaryková, která plně důvěřovala Plečnikovu géniu a často jej v dobách architektovy nepřítomnosti obhajovala. Vztah architekta a Alice „se vyvinul v pravé přátelství; jemu vděčíme za to, že Plečnik setrval v práci pro Pražský hrad i přes nepříznivý, často až nepřátelský postoj společnosti, hlavně pražských kolegů architektů“⁴². Plečnik i Alice sdíleli přesvědčení, že při práci na Hradě jde o dvojí, o ideu Hradu jako akropole, tedy symbol dějin národa a dalo by se říci posvátný okrsek; a o vytvoření konceptu nového panslovanského umění. Josip Plečnik, ač cizinec, dokázal svým přístupem a snahou o nalezení architektonického výrazu ve slovanské kulturní tradici vystihnout přání zadavatele lépe než mnozí čeští stavitelé. Námitky Plečnikových odpůrců, že jako Slovinec nemůže plně porozumět prostředí Pražského hradu, plynuly z nepochopení - „vždyť Plečnikovy návrhy vycházely naopak z dokonalé znalosti prostředí a z hlubokého studia díla předchozích generací: ostatně často se tu setkáváme s citacemi prací jeho předchůdců“⁴³. Nacionalistické výpady jsou ještě absurdnější, pokud si uvědomíme, že jedinečnost Hradu tkví mimo jiné také v tom, že se na jejím budování vystřídala řada umělců z celé Evropy.

Přístup Josipa Plečnika k úpravám Hradu a jeho okolí velmi vnímavě vylíčil ve své stati publikované ve Volných Směrech architekt 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

42 Věra BĚHALOVÁ: Alice Masaryková – Plečnik - Hrad, in: Zdeněk LUKEŠ / Damjan PRELOVŠEK / Tomáš VALENA (ed.): Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu, Praha 1996, 81.

43 Zdeněk LUKEŠ: Otevírání zakletého zámku. Josip Plečnik a Pražský hrad, Praha 1991, 4.

snaha nalézt způsob stavby co nejracionalnější, 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 pouhá pokora, čisté oddání se věci.“⁴⁴ Plečnik jde ve svých návrzích svou vlastní cestou, nepřiklání se k dobovým stylům, jako jeho současníci „dole ve městě“. Neoklasicismu se vyhýbal kvůli jeho patetičnosti a uniformitě, pozdější funkcionalismus chápal jako hrozbu internacionalizace, v níž se ztratí umělecké rysy národa, slovanství. Věřil, že architektura nemůže sloužit jen praktickým funkčním účelům a uspokojování hmotných potřeb.⁴⁵ V souladu s Masarykovým upozorněním, že „nejen chlebem živ jest člověk“ se obracel směrem k duchovní stránce architektury. Svým semperovským přístupem, antickými reminiscencemi, ornamentem, který vnímal jako nutné obohacení naší civilizace, se vskutku nepodobal současným tendencím v české architektuře. Vzhledem k výsadnímu postavení hradního architekta si do své práce v rámci Hradčan nenechal zasahovat. Důvěru veřejnosti i kolegů si získal slibem, že k „historicky významným částem Hradu bude přistupovat s odpovídající pietou“⁴⁶. Svými urbanistickými návrhy pro okolí Hradu se však dostával na teritorium Státní regulační komise a tak nevyhnutelně narážel na kritiky kolegů architektů, kteří kladli v rámci urbanistických řešení důraz na otázky komunikační, hygienické, sociologické, ekonomické... Takové problémy Plečnika zajímaly pouze okrajově, jeho cílem bylo spíše poznat a uchopit charakter místa.⁴⁷ Tento primární rozdíl v přístupu k otázkám urbanismu zapříčinil neshody s českými architekty, Státní regulační komisí, ale i laickou veřejností. Právě kritické hlasy a protesty proti plánovaným Plečnikovým úpravám okolí Hradu nakonec vedly slovinského architekta k odstoupení od hradního díla a ke skutečnosti, že jeho vizionářské návrhy zůstaly nezrealizovány.

V dalších kapitolách bude chronologicky pojednáno o samotných Plečnikových urbanistických návrzích pro Prahu, konkrétně o řešení okolí Pražského hradu a projektech na propojení Hradu s městem. V první kapitole již byly nastíněny debaty

44 Pavel JANÁK: Josef Plečnik v Praze, in: Volné Směry XXVI, 1928-29, 97.

45 PRELOVŠEK (pozn. 26) 18.

46 PRELOVŠEK (pozn. 41) 91.

47 STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 439.

o řešení levobřežních území v okolí Hradu - Letné a Klárova. Těchto území se týkaly i urbanistické návrhy usilující o regulaci okolí Hradu po vzniku samostatného Československa. Na dalších stránkách budou přiblíženy Plečnikovy práce v souvislosti s probíhajícími urbanistickými soutěžemi, projekty některých jeho současníků a diskusemi o příští podobě centra města.

2.1 Plečnikovy návrhy I

Na základě zákona z roku 1920 bylo řešení okolí Hradu plně v kompetenci Státní regulační komise. Kancelář prezidenta republiky a hradní architekt měli možnost svými názory zasahovat do debaty, ale neměli právo na konečné rozhodnutí. Představy Kanceláře prezidenta republiky o širším hradním okolí přibližuje dopis adresovaný Státní regulační komisi z 16. dubna 1920⁴⁸. V dubnu se také začaly konkretizovat Plečnikovy úkoly na úpravách Hradu, lze se tedy domnívat, že se urbanistickými otázkami zabýval paralelně s problematikou vnitřní úpravy Hradu už od počátku spolupráce.

Prvním publikovaným návrhem pro okolí Pražského hradu je Plečnikova komunikační studie k regulaci Letné a okolí Hradu z roku 1920 [17], otištěná o rok později v časopise Styl⁴⁹ zároveň s výsledky soutěže na *regulaci území na sever a východ od Hradu*. Plečnik se soutěže nezúčastnil, svůj plán představil jako příspěvek k diskusi. Ve svém projektu komponuje síť cest vedoucích ku Hradu. Výchozím bodem uličního systému v rámci pravobřežní části Prahy se stává Václavské náměstí, které se za Můstkem prodlužuje a rozšiřuje, čímž se do čela náměstí dostává neorenesanční budova Městské spořitelny od architektů Antonína Wiehla a Osvalda Polívky. Budova v návrzích tvoří urbanistickou dominantu spodní

⁴⁸ Dopis obsahuje nastínění představ Kanceláře prezidenta republiky, k textu byl přiložen i grafický náčrtek, který je však dnes ztracen. Hrad je chápán jako vyvrcholení panoramatu a význačná památka, kterou by neměly nové regulační úpravy zastiňovat, ale doplňovat. Na základě této ideje jsou v textu popsány požadavky na komunikační propojení Hradu s městem a přístupy k Hradu (vč. návrhů, kudy vést tramvajové linky a jakým způsobem změnit stávající železnici), požadavky na nové a stávající třídy i přání ohledně způsobu zastavení hradního okolí (v blízkosti Hradu, zejména na Letné bylo plánováno postavit nové reprezentativní budovy, které však v žádném případě neměly Hrad upozadovat).

⁴⁹ Styl II/VII, 1921-22, XXI.

části náměstí a pendant Národního muzea. Z Václavského náměstí navrhuje Plečnik dvě možné cesty k Pražskému hradu. První vede přes Karlův most a na Malé Straně navazuje na trasu historické „Královské cesty“, druhá jde od rozšířeného můstku částí Melantrichovy ulice, pak pokračuje novým průlomem, v pozadí míjí palác Clam-Gallasův a ústí na Mariánské náměstí. Potom prochází ulicí Platněřskou, v jejímž prodloužení se napojuje na nový most šikmo přes řeku, umístěný mezi Karlovým a Mánesovým mostem. Na levém břehu pak trasa stoupá a pokračuje cestou vyzdviženou nad terén viaduktem. „Zdvížená tato cesta jest při křižovatce ulice Letenské a Lužické již 12 m nad dnešním terénem, při ústí ulice Valdštýnské do Klárova jest již 16 m nad dnešní úrovní.“⁵⁰ Za Ústavem slepců na Klárově pak rampa pokračuje visutou serpentinou. Oblouk serpentiny protíná část bašty pod Kramářovou vilou a u Hanavského pavilonu přichází na Letenskou pláň. Na konci oblouku, před Bílkovou vilou, se komunikace stýká se stávající Chotkovou serpentinou⁵¹, a zároveň se dále rozvětjuje - jednak do Badeniho třídy, jednak ku Hradu. Přístup ke Hradu umožňuje ulice na Mariánských hradbách, kterou Plečnik rozšiřuje a napřimuje. Tato třída tvoří u Prašného mostu nástupiště pro Hrad a dále na svém západním konci i pro Pohořelec. Plečnik ve svém návrhu načrtl ještě druhou nástupní komunikaci na Letenskou pláň, vedenou ze Starého Města přes Štefáníkův most. Za mostem následuje serpentina „výústující do krátkého přemostění a vycházející v prodloužené ulici Čechově“⁵². V ose mostu Svatopluka Čecha, na který se soustředila pozornost v dobách diskuse o letenském průkopu, a který byl důležitým nástupním bodem řady návrhů v soutěži na regulaci území na sever a východ od Hradu v roce 1920, Plečnik navrhuje pouze jednoduchý schodišťový výstup pro pěší. Další pěší komunikace a promenádu vede po letenských svazích.

V roce 1922 Plečnik na svůj první návrh navazuje druhou komunikační studií na regulaci Letné a okolí Hradu **[18]**, která byla opět otištěna v časopise *Styl*⁵³. Výstup na Letnou řeší stejně jako prve výstupy za mostem Štefáníkovým a Mánesovým. Větší váhu klade na most Mánesův, ke kterému se z nitra pravobřežní

⁵⁰ *Styl* II/VII, 1921-22, 33.

⁵¹ Chotkova silnice byla po několikaletých debatách o malostranských komunikacích a možných přístupech na Hradčany v letech 1905-1906 zrekonstruována jako provizorní spojka Klárova a Hradu.

⁵² *Styl* II/VII, 1921-22, 33.

⁵³ *Styl* III/VIII, 1922, 43.

části Prahy opět dostává několika průlomy Starým městem. Na pravobřežním předmostí Mánesova mostu je naznačena nová úprava dnešního Palachova náměstí, kde navrhuje snížení výškové hladiny a vytváří tak platformu obrácenou směrem k Hradčanům, která při pohledu přes řeku skýtá nádherný pohled na jejich panorama. Namísto prvotního návrhu diagonální lávky plánuje nyní Plečnik přestavbu Mánesova mostu jeho zdvojením. Na pravém břehu je ponechán společný nástup z náměstí před Rudolfinem, ve svém nejvyšším bodě se pak most ale štěpí na dva, „z nichž levý vede na dnešní niveau, kdežto pravá část stoupá dále, přechází břeh malostranský viaduktem, přes Klárův ústav přímým směrem kolem bašty devatenácté k vile Bílkově“⁵⁴. Rampa se v půdorysu dvakrát zalamuje ve stejném úhlu, ovšem, jak si architekt představoval viadukt v nárysu zůstává nejisté. Pánové Stabenow a Vybíral ve svém textu⁵⁵ vyslovují myšlenku, že inspirací pro tuto Plečnikovu ideu mohl být železniční Negrelliho viadukt v Karlíně se svým těsným sledem kamenných oblouků nesoucích kolejiště. Monumentální vyvýšená rampa tvoří v prvním i druhém Plečnikově návrhu přímé spojení podhradí s Hradčany. Už od prvních pražských projektů slovinského architekta je patrná snaha orientovat město směrem na Hrad a pozvolným panoramatickým stoupáním zdůraznit výjimečnost Hradního obvodu – pražské Akropole.

V obou výše popsaných návrzích Plečnik rozvíjí také téma dvojice mostů, které v projektech pro Prahu použije ještě několikrát, avšak zrealizovat se mu tato idea podaří až v rodné Lublani ve formě trojitého mostu „Trojmostovje“ [59, 60]. U prvního pražského návrhu vkládá mezi dva stávající mosty třetí, diagonální; ve druhém pak stávající most štěpí přidaným ramenem ve dvojici tahů. U zrodu tohoto architektova oblíbeného motivu stojí, jak si povšiml Jörg Stabenow⁵⁶, 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, čímž na omezenou dobu vznikla zajímavá situace dvou vedle sebe položených mostů ve tvaru písmene „V“ [19]. Z Plečnikova dopisu sochaři Stanislavu

54 B.H. (pravděp. Bohumil HÜBSCHMANN): Zprávy a poznámky, Prof. J. Plečnika druhá komunikační studie ku regulaci Letné a okolí hradu, in: Styl III/VIII, 1922, 32.

55 STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 435.

56 Jörg STABENOW: Jože Plečnik Städtebau im Schatten der Moderne, Braunschweig/Wiesbaden 1996, 101-103.

Suchardovi lze vyčíst, jak velký dojem na architekta neobvyklý urbanistický motiv udělal: „Od té doby, co se most staví vis-a-vis naší škoie a já náhodou přecházím Řetězovou, bývám dojat náladou, kterou probouzejí oba quasi paralelně položené mosty. Bolí mě myšlenka, že Řetězová bude zbořena, tím se zničí tento vítězoslavný efekt.“⁵⁷

Oba dva výše uvedené Plečnikovy projekty časově souvisí se dvěma urbanistickými soutěžemi týkajícími se okolí Hradu. Ač se Josip Plečnik ani jedné nezúčastnil, jeho práce měla vliv na následné diskuse a i naopak, soutěžní návrhy a vzešlá řešení ovlivňovaly pozdější práci Plečnikovu. První dva Plečnikovy návrhy byly přijaty poměrně kladně, jako příspěvky do debaty o možných urbanistických řešeních okolí Hradčan. Diskuse se začaly vyostřovat až postupně, když mělo dojít ke konsenzu v regulaci a výstavbě.

2.2 EXKURS: Činnost Státní regulační komise a dalších pražských architektů v době prvních Plečnikových návrhů – Letenská soutěž a soutěž na regulaci Malé Strany

Vypracováním urbanistických směrnic a regulačních plánů pro Prahu byla pověřena Státní regulační komise, ve které zasedali architekti a urbanisté, ale i dopravní a stavební inženýři a zástupci města. Komise ke složité úloze vypracování regulačního plánu pro Prahu přistupovala ve spolupráci s pražskými architekty a urbanisty formou soutěží, které v letech 1920-1924 postupně vypisovala pro jednotlivé městské sektory. Problematiky Hradčan se úzce týká hned první vypsána soutěž z roku 1920 na severozápadní sektor, tedy Letnou, Bubeneč a Dejvice, označována také jako *Letenská soutěž*⁵⁸. Do soutěže bylo zasláno 17 návrhů, „v nichž - kromě moderněji pojatého projektu P. Janáka a A. Kubíčka – vesměs převládaly historizující kompoziční principy s osami symetrie, pravidelnými půdorysy a blokovým uspořádáním“⁵⁹. Důležitou otázkou v rámci soutěže bylo umístění reprezentativních státních budov, úřadů a zejména budovy parlamentu. Není bez

⁵⁷ STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 433.

⁵⁸ Soutěži je věnován velký prostor v časopise Styl III/VIII, ročník 1922. Jsou zde otištěny soutěžní návrhy, průvodní správy k jednotlivým konceptům i hodnocení Státní regulační komise.

⁵⁹ HRŮZA (pozn. 7) 272.

zajímavosti, že všichni soutěžící umístili parlament do řešeného území, a většina z nich na Letnou, která zůstala kvůli výškovému rozdílu oproti vnitřním částem města nezastavěna a nyní tak skýtala prostor pro mnohdy monumentální urbanistické koncepce vládního okrsku s ústřední budovou parlamentu. Při pohledu z města by tak byly vedle sebe do pražského panoramatu začleněny tyto nové vládní budovy na Letenské pláni a historický komplex Hradčan. Pražský hrad, v představách prezidenta Masaryka již nejen historická památka, ale zároveň soudobá instituce a sídlo hlavy státu, tak měl být architektonicky i komunikačně vztažen k jiným významným institucím hlavního města. Na tomto konceptu se ve dvacátých letech shodla většina soudobých architektů, včetně Josipa Plečnika, který ve svých plánech kladl velký důraz právě na komunikační propojení Pražského hradu a Letné.

Poněkud rozdílnější byly mezi účastníky soutěže názory na přístup na Letnou ze Starého Města. Řada architektů oživila již mnohokrát diskutovaný koncept průkopu či tunelu v ose Čechova mostu (projekt Emila Králíka [20, 21], Engelův mimosoutěžní návrh a další), ale objevily se i nové názory, že cesta v ose mostu by příliš rozrušila celistvost Letenské pláně. Tunel či průkop byly v těchto projektech nahrazeny serpentínami na svazích stráně (například projekty Františka Vahaly a Vratislava Lhoty [22, 23], Pavla Janáka [24, 25] a jiné). Na rozdíl od Plečnika, který volí dva přístupy z východu a západu, navazující na Mánesův a Štefánikův most, se v soutěži objevují převážně tendence centrálního přístupu přes most Čechův. Podobně jako Plečnik se na problém dívá Pavel Janák, který kromě příspěvku do soutěže své myšlenky ohledně přístupu na Letnou publikoval v článku „Soumrak průkopu a tunelu“ v časopise Styl⁶⁰. Osové spojení Starého Města se středem Letenské pláně přes Čechův most a pomocí průkopu či tunelu považuje za nevyhovující. Naráží na lokální dosah tohoto konceptu z hlediska komunikačního. Takto přímo koncipovaná trasa by byla pouhým spojením jedné pražské čtvrti se Starým městem, což bylo dostačující v době Koulově, ale není cílem nových regulací – ty se snaží o komunikační začlenění vzdálenějších částí Prahy.⁶¹ Tomuto provozu nevyhovuje původně navrhovaná trasa ani dimenzí ani svou polohou. Janák vyslovuje názor, že letenskou stráně je třeba překonat na více místech systémem komunikací, které se podělí o dopravu ze severních částí Prahy a budou ji po stráni rovnoměrně svádět. Co se týče provedení těchto tras, navrhuje architekt tunel i průkopy a přiklání se k méně

60 Pavel JANÁK: Soumrak průkopu a tunelu, in: Styl VI, 1920-21, 59-62.

61 Ještě ve 20. letech byla jedinou spojnici severního předpolí města s centrem Chotkova silnice.

invazivnímu řešení pomocí serpentín, jakožto ověřených a racionálních prostředků k překonání výšek – prostředků přirozených a nestárnoucích. Státní regulační komise po zvážení problematiky konstatovala, že „otázka průkopu či tunelu v ose mostu Mikulášského jest pouhou historickou vzpomínkou, [...] která však dnešnímu životu již jest cizá“⁶². Zároveň s ideou neporušené stráně a opuštěním myšlenky průkopu je degradován Čechův most na druhořadou komunikaci a za hlavní vstupy na letnou jsou určeny most Štefáníkův a most Mánesův.

Za zmínku stojí návrh Antonína Engela, člena Státní regulační komise, který svůj projekt podal mimo soutěž. V projektu zachovával ideu kombinace krátkého tunelu a průkopu [26, 27, 28] prosazovanou již v soutěži 1909. V té souvislosti uvažoval o prodloužení osy Letná – Čechův most – Staroměstské náměstí až na náměstí Václavské. Na rozdíl od Plečnika, který chtěje zdůraznit přístup k Pražskému hradu vystačil s poměrně malým počtem průrazů ve Starém Městě, by Engelovu projektu muselo ustoupit Stavovské divadlo a řada historických domů. Státní regulační komise vydala k těmto plánovaným zásahům rozhodnutí, že památkově hodnotné Staré Město bude ponecháno v neporušeném stavu, tedy nadále bez jakýchkoliv demoličních zásahů. Nutno říci, že rozhodnutí z dnešního pohledu moudré, vyvolalo ve své době řadu rozhořčených reakcí⁶³.

Ze soutěže na severozápadní sektor se nakonec část zabývající se Letnou a přístupy ku Hradu nerealizovala, vyplynula z ní však rozsáhlá výstavba Dejvic, podle zmiňovaného projektu Antonína Engela [29]. Na zevrubný rozbor Engelova wagneriánského urbanismu zde bohužel není prostor, k tématu práce se nicméně pojí problematika vstupu ku Hradu ze severní strany, tedy od Dejvic. Engel zde plánoval propojení čtvrti s Hradčanským náměstím, kde chtěl ukončit osu procházející severojižním směrem celými Dejvicemi, přes centrální Vítězné náměstí Svatovítskou ulicí směrem k Hradu. Konečné propojení Svatovítské ulice a Hradčanského náměstí však nebylo nikdy dokončeno.⁶⁴ Právě na tomto území se totiž Engelova regulace dostávala do konfliktu s Plečnikovými představami pro okolí Hradu a dlouholeté spory

62 A.K.: Zprávy a poznámky, K regulaci Letné, in: Styl III/VIII, 1922, 32.

63 Jak ve své knize *Město Praha* píše Jiří Hrůza, Jaromír Krejcar označil například rozhodnutí 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“. (Jiří HRŮZA: *Město Praha*, Praha 1989, 275.)

64 Nerealizovány zůstaly i další význačné části Engelova díla, například Vítězné náměstí, jemuž chybí západní strana.

o podobu Hradního předpolí nakonec zabránily realizaci jakéhokoliv návrhu.

V soutěži roku 1920 bylo mnohými účastníky doporučováno kromě severního přístupu na Hrad také zpřístupnění jeho západního předpolí. K tomuto účelu bylo navrhováno zřízení mohutného mostu přes západní část Jeleního příkopu propojující Hrad a nově vzniklá předměstí. Je tak patrné například v soutěžních projektech pánů Vlastislava Hofmana, Pavla Janáka nebo Bohumila Hübschmanna, který se idey držel i ve svých pozdějších návrzích ze 30. let. Jak ukazuje plán zástavby Dejvic, s podobným mostním spojením počítal i Antonín Engel. Pokud se podíváme na Plečnikovy projekty, již zmíněné i pozdější, je patrné, že až na jednu výjimku ve všech svých návrzích trval na jediném přechodu přes Jelení příkop, a to u Prašného mostu. Jak ve svém textu píše pánové Stabenow a Vybíral, Plečnikovým záměrem v rámci severního přístupu k Hradu byl jistý odstup od ostatního města, zdůrazňující výjimečnost a úctyhodnost hradního komplexu. „V opozici proti soudobému plánování Plečnik stylizuje Hradčany do podoby „bašty konzervativismu“. Existující distanc Hradu a jeho severního sousedství hodlá zachovat. Hustý stromový porost v Jelením příkopu chápe jako přirozenou ochranu“⁶⁵ a tuto bariéru chce zachovat. Na druhé straně Jeleního příkopu navrhuje místa, z nichž lze Hradčany pozorovat, avšak bez možnosti přímého přístupu. Vyhlídkovými body a promenádami na severu tedy začleňuje Hrad do obrazu města, ovšem tak, že jeho odstup zůstává zřejmý.⁶⁶

Jiná situace nastává na jižních předpolích Hradu, kde se Plečnik snaží naopak vzdálenost ku Hradu zmenšit a přiblížit jej tak městu pomocí nově navrhovaných příjezdových cest a ramp ústících povětšinou z Klárova a předmostí Mánesova mostu. Zde se dostáváme ke druhému neuralgickému bodu Plečnikova pražského plánování - území Malé Strany. Na regulaci tohoto území byla rovněž vypsána Státní regulační komisí soutěž. Proběhla roce 1922 a kladla si za cíl najít urbanistické řešení pro území zasahující od Vltavy po petřínské svahy, ve směru severo-j jižním pak ohraničené mosty Svatopluka Čecha a Legií. Podobně jako návrhy pro Letnou, ani tyto se nestaly předmětem realizace. Důvodem byla jistě nesnadnost úkolu, ale také poměrně nízká účast pražských architektů. Ze zúčastněných jmenujme alespoň Bohuslava Fuchse, Antonína Moudrého a Josefa Štěpánka se společným projektem **[30]** nebo Aloise Dryáka **[31]**. Porota konstatovala, že v soutěži nebylo rozřešeno „ani zastavění

⁶⁵ STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 438.

⁶⁶ Ibidem 438.

u mostu Mánesova, ani rozsah stavění na Kampě [...] a vedení komunikace tamtéž“⁶⁷. Soutěž nicméně přispěla k ustálení názorů na několik dříve diskutovaných témat v rámci řešení území. Kupříkladu bylo ustanoveno, že zástavba v rámci Malé Strany má být spíše drobnějšího rázu, tak, aby nenarušovala zachovalý půvab historické čtvrti ani nezasahovala do majestátního panoramatu Hradčan. Jak uvádí posudek poroty: „Úpravu Malé strany nelze považovati za příležitost k rozvinutí velkolepé architektonické kompozice konkurující všemu tomu, co v takové vzácné harmonii bylo uchováno, nýbrž je to příležitost k pietní skromné umělecké práci, která má tento umělecko-historický odkaz s láskou a pokorou vsaditi do celkového půdorysu i obrazu města.“⁶⁸ Tímto rozhodnutím vzaly za své návrhy architekta Roštlapila na obrovský komplex úředních budov mezi Čechovým a Mánesovým mostem⁶⁹ **[32, 33]** a zejména ideje Antonína Balšánka⁷⁰, který se myšlenkou zastavění Malostranského nábřeží monumentálními budovami zabýval už na začátku století a po roce 1918 tyto návrhy znovuoživil v návrzích umístit na Malou Stranu nové instituce samostatného státu.

Co se týče komunikací v rámci Malé Strany, byla hledána možnost, jak dopravně odlehčit ulici Újezdu, Karmelitské a Letenské, které až dosud tvořily hlavní tah ve směru severo-jížním. Ze soutěže z roku 1922 vzešel návrh průtahu Malou Stranou na Klárov, kde se bylo možné napojit na Chotkovu silnici. Poněkud v kontrastu s výše uvedeným rozhodnutím o pietních zásazích do zástavby bylo zamýšleno vést novou komunikaci souběžně s nábřežím, ovšem nikoli přímo po břehu. Takto provedená cesta by znamenala demolicí značné části historické zástavby, ale i přesto se v průběhu trvání první republiky znovu a znovu objevovala v návrzích na malostranské území, a v roce 1937 se stala součástí posledního prvorepublikového regulačního plánu Malé Strany. Tuto malostranskou komunikaci ve svém návrhu z roku 1928 zakresluje i Josip Plečnik. **[42]**

Kromě nové komunikace v rámci Malé Strany bylo hledáno i vhodné spojení

67 Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, in: Styl IV/IX, 1923-24, 49.

68 Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, in: Styl IV/IX, 1923-24, 41-42.

69 Návrh je popsán v lednovém a dubnovém vydání Architektonického Obzoru XVIII, 1919 a v časopise Styl XIV, 1928-29, 110-112.

70 Balšánkovy projektu pro Velkou Prahu byly postupně publikovány v časopise Architektonický Obzor (ročník XVIII, 1919). Kromě Malé Strany zde nastiňoval své názory na řešení mnoha dalších Pražských území. Například sokolské sletišťe na pláni Bělohorské, komunikace na Hrad, technické město na Letné, řešení Petřína a Strahova atd.)

této čtvrti, respektive celého centra města, s Hradčany a severo-západními částmi Prahy. Jednou z diskutovaných možností byla komunikace na místě Chotkovy silnice či uzpůsobení této a její dopravní napojení na další tahy. Právě variantami tras ústících z Klárova se ve svých projektech dosti zevrubně zabýval prof. Plečnik. Pokud je však řeč o malostranských komunikacích, nelze nezmínit další zamýšlenou alternativu tzv. Petřínskou komunikaci navazující na Vítěznou třídu, tedy most Legií. Myšlenka novodobé Petřínské komunikace se zrodila⁷¹ ve dvacátých letech 20. století, přičemž v roce 1926 byla předmětem samostatné soutěže a v roce 1927 se o ní vedla anketa⁷². I přes protesty ohledně devastace petřínských zahrad, které by realizace cesty způsobila, byla v roce 1931 vytýčena, neboť jak uvedl předseda Státní regulační komise, Eustach Mölzer: „*již jsme prozkoumali tolik řešení a přicházíme stále k jendomu a témuž výsledku*« – to je postavit toto spojení⁷³. Ve dvacátých letech se hovořilo o cestě ve formě dvou oblouků serpentiny vedoucí vzhůru od konce Vítězné třídy petřínským svahem až na Pohořelec. Později ve třicátých letech bylo zvažováno příkřejší spojení bez zákrutů v kombinaci s tunelem pod Seminářskou zahradou. Takováto řešení, která měla omezit zásahy do petřínských zahrad, však snižovala kapacitu komunikace a spíše tak umocňovala její spornost. Padl dokonce návrh vyhradit Petřínskou cestu pouze pro tramvaj, což by ale neřešilo poměrně akutní potřebu motoristického spojení centra Prahy s předměstími. Různými řešeními Petřínské komunikace se zabýval například Bohumil Hübschmann [35], Ladislav Machoň, František Šrámek nebo Josef Chochol. Postoj prof. Plečnika k této komunikaci byl, dle písemných záznamů v Archivu Pražského hradu, spíše pasivní, nebyl jí nadšen, ovšem do regulace ani nijak nezasahoval neboť se podle jeho názoru komplexu Pražského hradu a tedy jeho pravomocí týkala jen okrajově.⁷⁴

Z výsledků soutěží a dobových diskusí tedy vyvstává několik závěrů, které byly obecně chápány jako nejvhodnější řešení daných prostor a problémů. To, že se těmito závěry Plečnik mnohdy neřídil přispívalo k neshodám mezi ním a Státní regulační

71 Či spíše byla znovuoživena – jak uvádí Max Urban ve své stati v časopise Styl (Max URBAN: Petřínská cesta, in: Styl VII/XII, 1926-27, 81-85, 109) a Zdeněk Wirth v tomtéž měsíčníku (Zdeněk WIRTH: Pražské serpentiny, in: Styl I/VI, 1920-21, 58-59), idea serpentiny na petřínské stráni vznikla už za hraběte Karla Chotka v polovině 19. století [34].

72 Anketa o Petřínské komunikaci, in: Styl XVI, 1931-32, 188-194.

73 HRŮZA (pozn. 7) 283.

74 Zpráva ze dne 28.12.1928, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

komisí i jednotlivými architekty. Plečnik své urbanistické úkoly řešil povětšinou z pozic umělce hledajícího nejvhodnější výtvarnou formu a ducha místa. Jak již bylo řečeno, nezabýval se příliš otázkami komunikačními, které byly pro jeho současníky zásadním problémem, ostatním tak mnohdy připadal jako nepraktický snílek a jeho inženýrská řešení (například projekty rampy na Klárově) byly zavrhovány jako nereálné a utopické představy. Nejvýraznějším kritikem Plečnikových projektů pro okolí Hradu byl, jak je možné se již z výše uvedených informací domnívat, Antonín Engel. Engelovo pole působnosti, jako projektanta Dejvic (tedy čtvrti přiléhající ze severu k Hradčanům), autora regulace Klárova a mluvčího Státní regulační komise, se velmi často překrývalo se záběrem hradního architekta. Další Plečnikovy návrhy, jejich přijetí odbornou veřejností a zejména průběh diskusí se Státní regulační komisí bude nastíněn v následující kapitole.

2.3 Plečnikovy návrhy II

V roce 1923 byly již téměř hotovy Engelovy plány na regulaci Dejvic a rovněž se chýlily ke konci i práce na regulaci sousední Vořechovky⁷⁵. Plečnik byl tedy Státní regulační komisí osloven, aby v rámci celistvosti v územním řešení vypracoval svůj návrh pro okolí Pražského hradu, čili území bezprostředně souvisejícího s již vypracovanými projekty. Případně aby se vyjádřil k návrhu na úpravu třídy na Mariánských hradbách⁷⁶ a ke směrnici na regulaci území, které na podkladech direktiv Kanceláře prezidenta republiky⁷⁷ a soutěžních návrhů letenských v témže roce vypracovala Státní regulační komise. Komise byla s Plečnikem za jedno, že je nutné původní trasu Mariánských hradeb rozšířit a napřímit, tedy její trajektorii posunout severním směrem, čímž bude rozšířeno území zahrad přiléhajících k Hradu. Kladně byla přijata i myšlenka reprezentativní alejové úpravy podél komunikace a sadových úprav na přilehlých pozemcích. Lišili se však v názorech na severní přístup ke Hradu. Státní regulační komise předpokládala reprezentativní vstup na

75 V dnešní době se jako název této pražské oblasti používá spisovná forma od Vořechovky - Ořechovka.

76 Východo -západní komunikace, která měla spojovat Hradčany s Letnou.

77 Dopis Státní regulační komisi ze dne 16.4.1920, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

Hrad západně od jízdárny, tedy mostem ústícím na Hradčanské náměstí mezi Hrad a Arcibiskupský palác.⁷⁸ Plečnik naproti tomu setrval v přesvědčení, že nejvhodnějším řešením je přemostění Jeleního příkopu u Prašného mostu a tedy přímý vstup na hradní nádvoří. Názor Státní regulační komise je pochopitelný při pohledu na Engelovu regulaci Dejvic, kde most přes Jelení příkop ústící na Hradčanské náměstí navazuje na hlavní Dejvickou severo-jihní osu Podbabské a Svatovítské třídy. Osovost, racionalita a přehledné uspořádání komunikačních tahů, to byly důležité faktory Engelových návrhů. „Urbanismus pro něj nebyl uměním, nýbrž vědou.“⁷⁹ Není tedy divu, že s takto diametrálně odlišným smýšlením se představy hradního architekta již v začátcích projektování nemálo lišily od návrhů Engela a Státní regulační komise. Plečnik svým odpůrcům v jisté míře nahrával, neboť své projekty odevzdával se zpožděním a neúplně – mnohdy jen v podobě pracovních skic. Vyhýbal se konfrontacím s oponenty a nepříjemné situace občas řešil i tajnými odjezdy z Prahy. Odjezdem do Lublaně na konci roku 1923 oddálil i slíbené odevzdání svých regulačních návrhů pro okolí Hradu. Podle urgujících dopisů⁸⁰ od Státní regulační komise adresovaných Kanceláři prezidenta republiky z roku 1924 se lze domnívat, že tak neučinil ani v tomto roce.

První Plečnikovy plány jsou datovány až rokem 1925. Koncem září předložil skici zabývající se regulací severního a východního předpolí Hradu **[36]**, kterými se vymezil vůči existujícím návrhům Antonína Engela pro toto území. Na rozdíl od Engela, který, jak bylo řečeno, svými projekty na předpolí Hradu navazuje na regulaci Dejvic, Plečnik vychází ze samotné Hradní dispozice. Nerespektuje dejvickou osovost a soustředí se na řád věcí uvnitř Hradu, který se pak harmonicky propisuje i do jeho okolí. Zjednodušeně by se dalo říci, že Státní regulační komise a Antonín Engel k problému přistupují z vnějšku, snaží se o logické komunikační návaznosti s okolními čtvrtěmi, zatímco Plečnik se k řešení dostává porozuměním vnitřnímu fungování a uspořádání hradních prostor.

Řešení severního předpolí Hradu na Plečnikově plánu se příliš neliší od již zmiňovaných architektonických idejí. Zachovává zde myšlenku reprezentativního vstupu ku Hradu od Prašného mostu, kde oživuje své oblíbené téma dvojmostí. Každé

78 Záznam ze dne 11.5.1923, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

79 STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 439.

80 Dopisy Kanceláři prezidenta republiky ze dne 3.10.1924 a 26.11.4.1924, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

rameno mostu překlenujícího Jelení příkop ústí do jiného z hradních nádvoří – západní do II. nádvoří a východní do III. nádvoří na prostranství před průčelí chrámu sv. Víta. Západně od tohoto vstupu hned při ulici na Mariánských hradbách projektuje velkou budovu v šířce Hradní jízdárny. Do středu této budovy klade osu komunikace Dejvice-Pražský hrad, která by průjezdem měla procházet na vzniklé prostranství mezi jízdárnou a navrhovanou novostavbou. Vhodnými úpravami tohoto prostranství chce architekt vytvořit důstojný reprezentativní předprostor vstupu do Hradu. Plečnikova komunikace z Dejvic není na plánu z roku 1925 znázorněna. Z písemného popisu⁸¹, upřesňujícího její zaústění do středu budovy o stejné šířce jako jízdárna (a s touto paralelně ležící), je však jisté, že by tato nová trasa musela být za Svatovítskou třídou zalomena, a tedy by netvořila s Engelovou severo-jihní osou přímku.

Co se týče přístupu ku Hradu z východu, projektuje Plečnik komunikaci, která vede od Písecké brány Chotkovými sady a pak mostem na Opyš. Odtud pak lze sejít po Starých zámeckých schodech nebo novým schodištěm ústícím do Valdštejnské ulice. Část nové komunikace vedoucí přes most nad Chotkovými sady „jest projektována tak, že kolmice z mostu dotýká se západní hranice Chotkovy silnice“.⁸² I zde se hradní architekt ocitl v konfliktu se Státní regulační komisí, která v rámci zkvalitnění dopravního spojení Malé Strany a Hradčan požadovala rozšíření Chotkovy serpentiny, čímž by se tato dostala do trajektorie Plečnikova mostu a znemožňovala by jeho provedení. To, že vztahy mezi Komisí a Plečnikem nebyly touto dobou nijak vřelé, dokazuje pochybnost hradního architekta, „zda požadavek obce Pražské resp. Státní regulační komise jest veden toliko důvody věcnými, či zda nejde o opatření, kterým má býti projekt Plečnikův v této části zmařen“⁸³.

Plečnik, podporován Alicí Masarykovou, i přes námitky Komise o nákladnosti a jisté utopii návrhu dále trval i na návrhu přístupu ku Hradu vyzdviženou rampou od Klárova, jak dokazuje skica z roku 1925 [37]. Další skici týkající se území Klárova a předpolí Mánesova mostu pocházející z let 1926 – 1927 [38, 39] ukazují, že se Plečnik touto lokalitou intenzivně zabýval. Ani zde se názorově neshodoval

81 Záznam ze dne 9. 9. 1926, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

82 Záznam ze dne 24. 5. 1926, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

83 Záznam ze dne 24. 5. 1926, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

s Antonínem Englem, jehož vize pro území od Mánesova mostu k Chotkově ulici byly zveřejněny v denním tisku i odborných časopisech.⁸⁴ Engelův návrh [40] považoval Plečnik za katastrofální, o čemž svědčí jeho poznámka v dopise Kanceláři prezidenta republiky: „Znemožniti 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 příští.“⁸⁵

Státní regulační komise ovšem Plečnikovu trpělivost nesdílela. Již dříve se totiž zavázala, že v rámci desetiletých oslav založení samostatné republiky předloží dokončený regulační plán Prahy. Vzhledem k diametrálním názorovým rozdílům Komise a hradního architekta bylo jasné, že do slíbeného data se jistě ke konsenzu nedospěje. Aby se však Státní regulační komise formálně zhostila uloženého úkolu, vydala v květnu 1928 vlastní regulační plán okolí Pražského hradu, bez zřetele k Plečnikovým názorům.

Součástí plánu je Engelův projekt Klárova, dále se počítá s rozšířením Chotkovy silnice, která se tedy ve svém zákrutu roztáhne směrem do Jeleního příkopu. Na severním konci navazuje Chotkova silnice na novou třídu na Mariánských hradbách širokou 35 m resp. 20 m v její východní části. Ukončení třídy na jejím Střešovickém konci je tvořeno sadovou úpravou či nezastavěným náměstím. Severní přístup ku Hradu zůstává v ose Podbabské třídy. Za třídu na Mariánských hradbách se jako vizuální ukončení této osy situuje nová veřejná budova, jejímž středem komunikace pokračuje dále mostem přes Jelení příkop.⁸⁶ Ze slovního popisu návrhu Státní regulační komise by se mohlo zdát, že přístup ze severu souhlasí s výše uvedenými Plečnikovými úpravami. Při bližším prozkoumání výkresů však vyplývá, že Komise na rozdíl od Plečnika posunuje osu komunikace Dejvice-Pražský hrad směrem na západ a zmíněnou novostavbu navrhuje asi v místech rybníka v bažantnici, nikoliv paralelně s jízdárnou. Touto úpravou tedy vzniká nezalomená komunikace z Podbavy až na Pražský hrad, jak si to v rámci zachování osovosti přeje Antonín Engel, ovšem ústící na Hradčanské náměstí a zasahující do hradních zahrad, což je zcela mimo přesvědčení prof. Plečnika.

84 Sk.: Úprava Malé Strany při mostě Mánesově, in: Styl XI, 1925-26, s.199-200.

85 Dopis kanceláři prezidenta ze dne 22. 4. 1927, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

86 Zápis ze dne 22. 6. 1928, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

„Protože Plečnika podpořili prezident Masaryk a ministr Beneš, nebylo možné, aby Státní regulační komise jeho návrhy obešla.“⁸⁷ Oficiálním stanoviskem Kanceláře prezidenta republiky shrnujícím dosavadní architektovy nároky se stal Plečnikův plán z března roku 1927, který je však nezvěstný. Dochovala se až další studie z listopadu 1928 [41, 42], zabývající se zejména řešením vstupů na Hrad od Klárova, vypracovaná na podkladě vydaného regulačního plánu z pera Státní regulační komise.

Architekt tentokrát řeší koncepci širších vztahů [42], uvažuje propojení oblasti Bubeneč – Dejvice se Smíchovem a dalšími částmi Prahy. Navrhuje novou levobřežní komunikaci v prodloužení Zborovské třídy, tedy podél řeky, ne však po nábřeží. Trasa jde přes Kampu⁸⁸ ke Karlovu mostu, který podjíždí. Za mostem stoupá a přechází v rampu resp. viadukt, který je zprvu rovněž souběžný s řekou. Přes Klárův ústav se pak obrací v oblouku, pokračuje na stráň nad Opyší a v novém ohybu nad Jelením příkopem. Pak prochází Chotkovými sady rovnoběžně s Letohrádkem královny Anny. Před Píseckou branou se napojuje kolmo na třídu na Mariánských hradbách. U kasáren v Brusce odbočuje z popsané komunikace druhá větev, která vede severním směrem a u Bílkovy vily navazuje na stávající Badeniho silnici. Spojení viaduktu s Mánesovým mostem je provedeno pomocí dvou zahnutých rampových příjezdů tvořících elipsovité 200 m široké náměstí. Jednou rampou se svádí frekvence Praha I – Bubeneč – Dejvice, druhou Praha I – Malá Strana – Smíchov. Pokud jde o otázku zastavení Klárova, omezuje se hradní architekt na návrh veřejné budovy na osu Valdštejnské ulice. Protějškem této budovy bylo by výstupní schodiště na viadukt.⁸⁹ V popisu projektu je jasně zmíněno, že se jedná toliko o graficky znázorněnou ideu, která si žádá zevrubnějšího rozpracování. I z tohoto nástinu je však patrné, že uskutečnění projektu by znamenalo poměrně hluboký zásah do Malostranských poměrů. Nepřekvapí tedy, že Státní regulační komise pohlížela i tento Plečnikův návrh dosti pesimisticky a vyslovila se ve smyslu, že jest naprosto vyloučeno, aby kdy mohla tento návrh akceptovati. Z odůvodnění, kterým Komise své usnesení podložila, lze opět vypozerovat odlišné přístupy hradního architekta a městských urbanistů. Plečnik hledal ponejvíce ideální estetická východiska

87 STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 621.

88 Na Kampě se architekt dostává do konfliktu s plánovanou výstavbou Státní galerie a trasu své komunikace vede bez ohledu na vybrané staveniště.

89 Dopis Státní regulační komisi ze dne 6. 2. 1929, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

a urbanisticky důstojnou formu pro výstup k Hradčanům. V první řadě jej zajímá slavnostní nástup na Hrad, jakási interpretace rituálního přiblížení.⁹⁰ „Dramaturgií cesty chce připravit návštěvníka na jedinečný význam královského hradu. Silnice k národní svatyni má přichozího „povznášet“.⁹¹ Na druhou stranu se pramálo staral o technické provedení, dopravní řešení a finanční stránku věci, faktory, které eminentně zajímaly Státní regulační komisi. Ta po propočítání technických parametrů viaduktu konstatovala, že by takto koncipovaná trasa měla příliš strmé stoupání a rampové spojení s mostem Mánesovým by bylo zhora nemožné. Také enormní finanční náklady a nešetrnost návrhu ke stávající zástavbě činí projekt, dle hodnotícího stanoviska Komise, z estetických a hospodářských důvodů neproveditelným.⁹²

Kvůli trvajícím názorovým neshodám bylo zamýšleno územně rozdělit pravomoci Státní regulační komise a Hradní správy. Podle nového uspořádání by v kompetenci Komise měla zůstat regulace Klárova kromě území mezi Valdštejnskou ulicí a Zámeckými schody, kde by se naopak měl uplatnit vliv hradního architekta. Ten se také měl zhostit úpravy Mariánské aleje, jež byla vyňata z pravomoci Státní regulační komise. Kompromis z dubna 1929⁹³ však neměl dlouhého trvání.

V prosinci roku 1930 vypracovala Státní regulační komise návrh na regulaci Chotkovy silnice. V projektu uplatňuje již starší záměr rozšířit smyčku silnice směrem do Jeleního příkopu. Na tuto ideu reaguje již v lednu roku 1931 hradní architekt vlastním neobyčejným projektem [43, 44], kdy serpentinu Chotkovy silnice nahrazuje spirálovitou spojkou. „Oproti svým předchozím projektům ramp tím redukuje urbanistické dimenze projektovaného výjezdu. Vzdává se do délky rozepjatého viaduktu a přemáhá výškový rozdíl pomocí jednoduché uliční smyčky, kterou zdařile začleňuje do terénu. Rozříznutí uliční úrovně využívá pro vytvoření vjezdu na způsob triumfálního oblouku. Osu mostu akcentuje dvojicí soch. Ve vrcholu smyčky rámuje trojitým obloukem výhled do Jeleního příkopu.“⁹⁴ V červnu 1931 doplnil Plečnik projekt o můstek pro pěší přes Jelení příkop u Letohrádku královny

90 STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 436.

91 Ibidem 436.

92 Dopis Ministerstvu veřejných prací ze dne 28. 2. 1929, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

93 Záznam ze dne 19. 4. 1929, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

94 STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 436.

Anny, komunikačním spojením Opyše s Chotkovou silnicí a širokým schodištěm navazujícím na vyhlídkovou cestu po severním svahu Jeleního příkopu. I tento projekt, ač o poznání citlivější než starší návrhy viaduktů, podrobila Státní regulační komise drtivé kritice jako dopravně nevyhovující a esteticky problematický.

Svůj poslední celkový plán na řešení okolí Pražského hradu, dalo by se říci syntézu svých dlouholetých snah, vypracoval Plečnik v roce 1934 [45, 46, 47] a ještě téhož roku jej schválil prezident Masaryk. Téměř současně vydala svůj projekt změny regulačního a zastavovacího plánu pro část území hl. m. Prahy včetně okolí Hradu i Státní regulační komise. Tento projekt Státní regulační komise byl v únoru roku 1935 vystaven a bylo možné k němu podat námitky či připomínky. V rámci námitek Kanceláře prezidenta republiky byl Komisi zaslán právě Plečnikův plán z roku 1934.⁹⁵ Návrhy hradního architekta se tedy opět dostávají do přímé opozice projektů pražských urbanistů. Na rozdíl od poměrně utilitárního projektu Státní regulační komise, která se zaměřila zejména na vyřešení komunikačních problémů - třídy od Letné ke Střešovicům a příchodu ke Hradu od Dejvic, usiluje Plečnik o velkorysé uchopení okolí Hradu jako reprezentativního celku.

V rámci návrhu [45, 46] řeší Plečnik několik přístupů k Hradu, ale i nové reprezentativní prostory a budovy na urbanisticky důležitých pozicích. Z Mánesova mostu vede novou vzestupnou komunikaci namísto Chotkovy serpentiny, se kterou plán nepočítá. Tato nová trasa „počíná u vyústění ulice U Železné lávky do Strakova nábřeží, zvolna stoupá na půdě dnešní zahrady Strakovy akademie a u Občanské plovárny se již dostává do žádané výšky, aby přenesla se lehce po mostě přes ulici Pod letnou do přírodní průrvy na letenské stráni a odtud pohodlně stoupala a vyústila konečně do dnešní ul. Kounicovy^{96“97}. Je tedy patrné, že architekt v tomto svém projektu volí oblouk silnice vyhnutý do opačného směru než je tomu u dosavadní, Jelením příkopem poněkud stísněné, Chotkovy serpentiny. Vybočením trasy na území Letenských sadů je umožněno komunikaci protáhnout a dosáhnout tak

95 Kancelář prezidenta republiky přiložila k námitkám Plečnikův návrh pro severní předpolí Hradu v měřítku 1:1440, tedy území, které bylo předmětem regulačního řízení. Dále připojila ještě ideový návrh v měřítku 1:2880 na řešení širšího území než je území regulované, aby tak dala podnět k úvahám, jak dále propojit Hrad s městem.

96 Dnešní Mickiewiczova ulice.

97 Dopis Státní regulační komisi ze dne 3. 1. 1935, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

pozdolnějšího stoupání. Také širší dopravní trasy může být vybudována tak, aby odpovídala nárokům tramvajové i automobilové dopravy. Pro pěší se z Klárova navrhuje schodiště vedoucí z ulice Pod Bruskou až k ulici Badeniho, kde se napojuje na novou Mariánskou alej.

Co se týče nové zástavby na území Klárova, jižně od Mánesova mostu na Malostranské nábřeží, navrhuje Plečnik budovu jednoduchého objemu s maximálně dvěma podlažími, která má sloužit jako hotel se zahradou orientovanou k Vltavě. Dále místo skupiny domů stojících ve smyčce rušené Chotkovy silnice zamýšlí vystavět Smetanův dům, koncertní síň obklopenou zelení. Území Klárova zůstává jinak bez větších změn, původní zástavba a zelené plochy mají být dle plánu vesměs zachovány.

Na severním předpolí Hradu zůstává základem Plečnikovy koncepce široká třída na Mariánských hradbách, která před Bílkovou vilou navazuje na osu trasy vedené přes Letenskou pláň⁹⁸ a tvoří s ní jednu linii táhnoucí se směrem ke Střešovicům. Po celé délce 40 m široké komunikace je zamýšlena alejová úprava, přičemž zeleň má oddělovat cesty pro pěší, auta, autobusy a mohutné průvody. Stromořadí je vynecháno pouze před vstupem do Hradu. V okolí nové reprezentativní aleje dává architekt vyniknout několika stavbám, historickým i nově navrhovaným. Jednou z takových historických památek je Písecká brána, která se posunutím nové trasy třídy na Mariánských hradbách směrem k severu dostává do její těsné blízkosti. Od volného prostranství před branou je navrhována již dříve uvažovaná severo-jihní spojka kolem Letohrádku královny Anny, kde umožňuje vytvoření vhodného reprezentativního předprostoru. Od Belvederu vede cesta dále přes lehký most nad Jelením příkopem na Opyš. Odtud je pak možné pokračovat východním směrem na Klárov⁹⁹ nebo směrem na západ podél severní strany Pražského hradu. Tudy se zamýšlí vést visutá pěší cesta nad Jelením příkopem, která by měla výškově navazovat na nový most u Belvederu. Procházet má kolem Bílé věže, Daliborky a Mihulky až k Prašnému mostu.

Nejhonosnějším prostorem v rámci nových úprav při třídě na Mariánských hradbách je vstup do Hradu směrem od Dejvic. Zde se plánuje demolice všech vedlejších budov, zůstat má jen budova jízdárny a starého divadla. Mezi jízdárnu

98 Třída přes Letnou už byla součástí tehdy platného regulačního plánu, Plečnik na ni Mariánskou alejí navazuje. Plečnikova třída měla tedy být posunuta na sever od stávající ulice Mariánské hradby. Tímto posunutím se rozšiřovalo bezprostřední předpolí Hradu, zejména území zahrad.

99 Po Starých zámeckých schodech nebo stávající cestou Na Opyši.

a alejovou třídu je situováno čtvercové náměstí s jezírkem uprostřed. Z východní strany náměstí vede ulice U Prašného mostu, kolmá na trasu aleje. Do jižního konce této ulice ústí již v dřívějších plánech navrhované dvojmostí přes Jelení příkop spojující předhradí se samotným Pražským hradem. Jedno z ramen mostu vede přímo ze II. hradního nádvoří, druhé ze III. nádvoří. U předmostí je zřízena nová cesta, která jde zpočátku podél severního břehu Jeleního příkopu, pak zahne kolem jízdárny a podél západní stany náměstí pokračuje kolmo k aleji, kde se napojuje na osu Podbabské třídy. Touto úpravou se Plečnik snažil spojit svou vizi přístupu na Hrad u Prašného mostu s Engelovou představou přímé severo-j jižní osy probíhající celými Dejvicemi až k Hradčanům. Splnění obou požadavků není možné pomocí přímé linie. Plečnik proto propojení tahů docílil navázáním ulic na diagonálně protilehlé rohy náměstí. Podobné nespojitosti, změny směrů a odchylky od osovosti jsou pro Plečnika typické, zdůrazňuje jimi autonomii jednotlivých prostorů, které řadí do prostorové sekvence, v níž spolu prvky zvláštním způsobem komunikují, aniž by byly svázány nadřazeným pravidelným rastrem nebo osovostí.¹⁰⁰

Nové náměstí je od uličních tahů odděleno mohutnými propylajemi vyznačujícími vstup do Hradu. Od dvojmostí je pak plánována vyhlídková cesta kolem Míčovny Pražského hradu ke Královskému letohrádku skýtající krásné pohledy na obraz Hradčan. Tato trasa a nová alej tvoří rámeček pro rozšířenou Královskou zahradu, kterou Plečnik plánoval zpřístupnit veřejnosti jako náhradu za zrušené Chotkovy sady, kam umístil Smetanův dům a velké oválné jezírko. Opozici Královské zahradě tvoří na západě od vstupu do Hradu další zahrada tvořená z původní bažantnice rozšířené o Lumbeho zahrady a další pozemky až na obvod Nového světa. Tato plocha má sloužit jako soukromá prezidentská zahrada, do jejíhož středu je podle některých návrhů projektována nová prezidentská rezidence, tzv. Bílý dům. Rovněž podél soukromé prezidentské zahrady je plánována panoramatická trasa s výhledy na Hradčany. Užitkové zahrady a provozní objekty, jako jsou konírny, garáže atp. zamýšlí plán situovat do obdélníkové plochy ohraničené novou alejí, novou cestou od Hradu k Dejvicím, prodlouženou Keplerovou ulicí a Clam-Martinicovou silnicí.¹⁰¹ Na těchto pozemcích pevnostního obvodu stojí poměrně dobře zachované hradby, které nebudou bourány a stanou se součástí zahradních úprav. V místech bývalého sirotčince se plánuje zřídit ovocný sad, také veřejně

¹⁰⁰ STABENOW (pozn. 56) 65.

¹⁰¹ Dnešní Myslbekova ulice, pokračující v Patočkovu třídu a třídu Milady Horákové.

přístupný. Ozeleněno má být i území Nového světa, jehož zástavba je projektem určena k demolici.¹⁰² Nové zahrady získává rovněž Černínský palác.

Západnímu konci nové třídy na Mariánských hradbách se má dostat monumentálního ukončení v podobě čtvercového náměstí, v jehož středu by měla stát honosná budova s kopulí¹⁰³ nebo mohutný pomník. Před náměstím přetíná kolmo novou alej prodloužená Keplerova ulice, která se tak stává jedním z důležitých dopravních tahů, neboť spojuje Pohořelec a prostřednictvím plánované Petřínské cesty i vnitřní Prahu s Dejvicemi a Letnou.¹⁰⁴

Z projektů i korespondence je vidět, že se Plečnik ve svém posledním návrhu více než kdy dříve zabýval technickými parametry a proveditelností celého projektu. Došlo i na propočty terénních úprav, výpočty stoupání komunikací atp. Právě komunikační problematiku propracoval hradní architekt poměrně zevrubně. V projektu řešil i přístupnost Hradu z hlediska městské hromadné dopravy – pro tramvajové linky spojující vnitřní město a Dejvice vyhradil Keplerovu ulici, zatímco vjezd do ulice na Mariánských hradbách a dále ku Hradu měl být povolen pouze automobilům a autobusům. Z dnešního pohledu nezvyklé je řešení autobusových zastávek přímo na hradních nádvořích a tedy průjezd hromadné dopravy skrz vnitřní prostory Pražského hradu.

To, že se v tomto plánu Plečnik snažil přistupovat ke komunikační problematice poněkud praktičtěji než dříve a osvětlit technické parametry staveb, jejichž absence byla v minulosti kritizována Státní regulační komisí však v žádném případě neznamenalo, že by se vzdal svého ideového přístupu k pražskému urbanismu. Stejně jako ve svých starších návrzích se opírá o intuici, snaží se uchopit ducha místa a vhodně jej doplnit. Zaměřuje se na stávající městské památky, přejímá jejich měřítko a usiluje o jejich urbanistické zhodnocení. Propojuje je novými cestami a do celkového kontextu vkládá nové prvky. Při organizaci cest a prostorů pak spíše než osovost a programovost urbanismu používá adici samostatných prostorových

102Tento poněkud drastický krok byl obhajován stavem tehdejší zástavby na Novém světě, která byla pro svoji sešlost nezpůsobylá k obývání a rovněž byla označena za závadnou z hlediska hygienického.

103Náměstí bylo situováno na soukromé pozemky Masarykovy rodiny a kopulí ukončená budova byla navrhována na základě Plečnikových debat s Alicí Masarykovou, která si na místě představovala Masarykovu akademii práce nebo kopulovitý kostel.

104Dopis Státní regulační komisí ze dne 3. 1. 1935, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

jednotek. Nehledá v nich jednotu, ale rozmanitost. Historickou památku v rámci struktury chápe „nikoliv jako artefakt, který je třeba zachovat, nýbrž jako inherentně neúplný palimpsest, který snese pozdější připsování nebo vymazávání“¹⁰⁵. Plečnikovy zásahy do historického prostředí byly jeho odpůrci mnohdy označovány za neuctivé až bezohledné. Dělo se tak již od prvních architektonických projektů z dvacátých let, v případě plánu z roku 1934 se však rozpoutala pravá bouře.

Impuls k veřejným diskusím dal článek uvedený 22. 3. 1935 v Českém slově.¹⁰⁶ Bylo zde referováno o projektu hradního architekta pro severní předpolí Hradčan, proti kterému se v zápětí vznesla vlna nevole v denním tisku. Projekt byl poměrně konstruktivně kritizován kvůli demolici památkových objektů například ze strany Klubu přátel Malé Strany¹⁰⁷, avšak většina kritik pocházela z pera diletantů a několikrát byl architekt napaden i z nacionalistických pozic, kdy mu bylo vytýkáno, že jako cizinec nemá dostatek citu pro pražské historické objekty. V Národní politice bylo doslova uvedeno, že Plečnik „nejsa členem našeho národa nemá a nemůže míti nejmenšího citu ani porozumění pro naše město a jeho nejvzácnější historické památky a nejkrásnější ozdoby“.¹⁰⁸ Postupně nabyla celá věc politické dimenze, „útok na Plečnika měl zasáhnout jeho ochránce, prezidenta Masaryka, který plán regulace schválil, a hradní křídlo české politické reprezentace“¹⁰⁹. „Kampaň dosáhla svého vrcholu peticí dvou set čtyřiceti pěti žen, které požadovaly spásu Hradu před dotěrným cizincem, který nemilosrdně zohavuje české památky.“¹¹⁰ Aby byla učiněna přítrž neodborným kritikám v novinách a následným výpadům ze strany podrážděné veřejnosti, uspořádala Kancelář prezidenta republiky k Plečnikovým návrhům vysvětlující přednášku, kde bylo zdůrazněno, že se jedná o ideový program, který má sloužit jako základ pro diskusi, a nikoliv o hotový stavební projekt, jak se snad mnozí laikové domnívali.

105 Andrew HERSCHER: Praha a Lublaň – vytváření hlavního města, in: Zdeněk LUKEŠ / Damjan PRELOVŠEK / Tomáš VALENA (ed.): Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu, Praha 1996, 447.

106 Velkorysý projekt Plečnikův – Jak upravit okolí Pražského hradu, in: České slovo (ze dne 22. 3. 1935), APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

107 Odpor proti chystaným úpravám Pražského hradu, in: Národní politika (ze dne 17. 4. 1935), APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

108 Pražský hrad a jeho okolí podle Plečnikových návrhů, in: Národní politika (ze dne 5. 5. 1935), APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

109 STABENOW / VYBÍRAL (pozn. 5) 440.

110 PRELOVŠEK (pozn. 26) 195.

Odborná veřejnost se na rozdíl od tisku většinou nepouštěla do bezhlavých odsudků, ale snažila se s plány zevrubněji seznámit. K prostudování si Plečnickův projekt vyžádala například Společnost architektů i Klub za starou Prahu, který následně svolal na toto téma anketu¹¹¹. Výsledek ankety byl však také velmi kritický. Dá se říci, že účastníci ankety projevíli úctu Plečnickovu umění a zastali se architekta proti útokům, avšak odsoudili jeho návrhy, které označili za neproveditelné, poněvadž značně zasahují do tisíciletého vývoje Hradu a jeho okolí.¹¹² 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.“¹¹³ Ani Plečnickovi kolegové architekti nebyli projektem nadšeni, Antonín Engel označil hradního architekta za „exotika, jenž volně tvoří bez smyslu pro pražský terén“¹¹⁴, Bohumil Hübschmann kritizoval způsob postupu při provádění hradních úprav, kdy se podle jeho názoru přistupuje k realizaci Plečnickových vizí podle neúplných plánů, spíše jen náčrtků, a bez dostatečné konzultace s odbornou veřejností.¹¹⁵ Odsoudil již částečně provedené terénní úpravy podél Královské zahrady, které připodobnil k železničnímu náspu a aby ukázal alternativní řešení, vypracoval vlastní návrh pro toto území, za který se postavil Klub za starou Prahu a neúnavně jej prosazoval **[48]**. Všeobecně byla hradnímu architektovi vytýkána přílišná monumentalita projektu a s tím související domnělá necitlivost k historické zástavbě. Například plánovaná majestátní budova hotelu u Mánesova mostu byla napadána jako „pohledová nehoráznost, které by se jistě žádný umělec neodvážil, kdyby si zkontroloval dosah takového návrhu v panoramatu hradčanském“¹¹⁶. Koncertní budova by podle

111 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.

112 Dopis Kanceláři prezidenta republiky ze dne 10. 6. 1935, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

113 Úprava okolí hradu pražského, in: Lidové listy (ze dne 18. 6. 1935), APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

114 Úprava okolí hradu pražského, in: Lidové listy (ze dne 18. 6. 1935), APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

115 Bohumil Hübschmann: Plečnickův návrh na úpravu okolí hradu, in: Styl XIX, 1934-35, 165.

116 Protest Klubu přátel Malé Strany proti Plečnickovým úpravám Pražského hradu ze dne 17. 5. 1935, APH, ref. Stavební věci PH, sg.3543/47, Regulace okolí Pražského hradu.

některých názorů zase zastínila nedaleký Letohrádek královny Anny. Přílišná pompéznost byla vytýkána i propylajím a celému novému náměstí u Prašného mostu. Jako zbytečné a příliš finančně náročné byly označovány velké vodní plochy bazénů a jezírek. Ani komunikační řešení nebylo přijato příliš vlídně, převládaly názory o jeho neekonomičnosti a mnohé trasy byly považovány za zbytečné. Co se týče argumentu necitlivosti ke stávajícím strukturám, odsuzován byl zejména zásah do Jeleního příkopu – úprava jeho zalesnění a několikerá přemostění, vyhlídková pěší trasa podél severní strany Hradu, která se zdála jako příliš necitlivá k historickému objemu, boření úseku barokních hradeb nebo demolice části zastavění Nového světa.

Po odevzdání svého projektu na konci roku 1934 se Plečnik v Praze na policii odhlásil a odjel do Lublaně. Po útocích na jeho dílo i osobu se nelze divit, že se do Čech již nikdy nevrátil. Formálně sice ještě rok pro Hrad pracoval, po abdikaci prezidenta Masaryka se však svého místa vzdal úplně. 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 nekráčet po jeho půdě. Moje poslední dílo byl diskuzní návrh pro regulaci hradního okolí. Okolní pozemky připojiti ku hradu, uchovati tyto před dravci – Bože, došlo však k jinému. Přeji si ze srdce, by se to podařilo jiným v dokonalejší míře, tak jako si přeji, aby se moje milenka, předposlední moje dílo, cesta od Prašného mostu nad Jelením příkopem, kolem Míčovny do Belvedera, čím dřív dohotovila. Doufám totiž, že mi bude kvůli ní mnoho odpuštěno – že se jí, do jaké míry mohu býti, nepřítomen, vůbec zodpovědný, s Prahou rozloučím. 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.“¹¹⁷

117 PRELOVŠEK (pozn. 41) 102.

3. EPILOG:

3.1 (Ne)uskutečnění prvorepublikových vizí

Po Plečnikově odchodu zaujal v roce 1936 místo hradního architekta Pavel Janák. Po zkušenosti s bouřemi, které vyvolal urbanistický projekt slovinského architekta, bylo rozhodnuto, že se nadále bude k problematice regulace hradního okolí přistupovat v rámci otevřené diskuse, a roku 1937 byla pro regulaci severního předpolí Hradu vypsána veřejná soutěž. Vinou okupace a druhé světové války však nebyly prakticky žádné úpravy realizovány.

Podobně dopadly i další plánované zásahy v rámci hlavního města.¹¹⁸ Událostem v pražském prvorepublikovém urbanismu a architektuře, zejména ve dvacátých letech, dominoval souboj novodobých funkcionalistických tendencí s konzervativnějšími směry starší generace architektů. Na dobových plánech je patrna velká rozmanitost uměleckých názorů a stylů, což také jistě přispělo k mnoha debatám o správném řešení pražského urbanismu. Ty nakonec svým dlouhým průběhem způsobily, že se stihla realizovat jen poměrně malá část plánovaných projektů. Roku 1929 byl po devítileté práci dokončen a o dvě léta později Státní regulační komisí vydán Přehledný regulační a zastavovací plán pro Velkou Prahu. Dalších téměř deset let se však všemožně opravoval, posuzoval a projednával, aby nakonec bylo jeho uplatnění znemožněno dějinnými událostmi.

Co se týče území Malé Strany, bylo zde v průběhu let zamýšleno zřídit několik nových institucí. V roce 1929 se v rámci soutěže na umístění Národního shromáždění objevuje myšlenka využít pro tuto budovu území Klárova, kde se také ověřuje možnost stavby nové Městské galerie a dalších staveb. Vhodným místem pro reprezentativní výstavbu se zdála být i Kampa, kam byla plánována budova Státní galerie. Také na tuto budovu byla vypsána soutěž, kterou roku 1924 vyhrál Josef Gočár [49], jehož projektu byl o tři roky později položen základní kámen. Nakonec se však od výstavby upustilo. Stejně tak bylo ustoupeno i od plánovaných komunikačních řešení - od již zmíněné levobřežní komunikace spojující Újezd a Klárov, která byla součástí ještě posledního prvorepublikového regulačního plánu Malé Strany z roku 1937, i od Petřínské serpentiny vedoucí z Vítězné třídy na

118 O pražském meziválečném i poválečném urbanismu se můžeme dočíst v knize *Město Praha* od Jiřího Hruzy. (Jiří HRŮZA: Město Praha, Praha 1989).

Pohořelec. Idea Petřínské cesty byla v soutěži z roku 1937 na spojení severozápadního sektoru s centrem nahrazena myšlenkou vést tuto trasu přes Strahov nebo různě vedenými levobřežními tunely.¹¹⁹

Je vidět, že z mnoha velkorysých prvorepublikových záměrů na Malé Straně byla uskutečněna jen nepatrná část, největším stavebním zásahem v území tak byla nejspíše výstavba ministerstva financí na části pozemku Zahrady anglických panen u předmostí Karlova mostu. Plánované urbanistické projekty byly zrealizovány jen v minimální míře.

Podobná situace postihla i území Letné a navazující hradní předpolí. Na základě podnětů ze soutěže na severozápadní sektor byl roku 1922 pro plán zpracován regulační plán následován roku 1928 další soutěží. V té vynikl Jaromír Krejcar se svým funkcionalistickým systémem severo-jihní řádkové zástavby Letné parlamentními a ministerskými budovami **[50, 51]**. Středem pláně procházela v Krejcarově návrhu široká avenue, která se u Bílkovy vily napojovala na osu třídy na Mariánských hradbách. Po pravé straně letenskou avenui „lemovaly nízké budovy parlamentu, po levé se otvírala vyhlídka na vzdálenou řadu volných pavilonů s ministerstvy, vroubících severní okraj pláně [...]. Sám Krajcar charakterizoval své dispoziční řešení jako *otevřený systém s naprosto dokonalým přístupem světla a vzduchu*; v kritikách jeho návrhu nicméně padla také slova o *internacionálním půdorysném schématu*¹²⁰. Možná právě uvolněnost Krejcarovy zástavby inspirovala Ladislava Žáka k myšlence, že by snad nebylo nesprávné ponechat alespoň část Letné jako volnou ozeleněnou plochu, neboť i prázdný prostor je architekturou. V regulaci z let 1929-1934 **[52, 53]** vypracované podle plánu Pavla Janáka byl opravdu ponechán velký volný prostor a kromě dvou navrhovaných muzeí a budovy ministerstva vnitra byla pláň skutečně provedena v parkové úpravě. Právě pro svou volnost přitahovala Letná i nadále nejrůznější stavební programy¹²¹, většinou však v menším měřítku. Velkolepé záměry na využití pláně jako univerzitní čtvrti, města technického nebo nového vládního centra se tedy nakonec neuskutečnily. Ve třicátých letech se opět hledá lepší připojení severozápadního sektoru k městskému centru,

119 Propojení Malé Strany, resp. Smíchova se severními částmi Prahy bylo nakonec uskutečněno až několik desetiletí po válce realizací Strahovského tunelu .

120 ŠVÁCHA (pozn. 1) 183.

121 A stále přitahuje, jak je vidět z dnešního vývoje.

v soutěži z roku 1937¹²² se znovu objevují různé varianty výstupu na letenskou stráž, vyskytl se i odvážný návrh tunelu pod Starým městem, který měl s Letnou přímo propojit Václavské náměstí. Jak již bylo řečeno, ze soutěže vyšel vítězně projekt rozpracovávající myšlenku tunelů na levém břehu Vltavy - Letenského a Strahovského, které byly nakonec s odstupem několika desetiletí zrealizovány.

Co se týče Plečnikových realizací pro Prahu, nesmazatelná stopa byla zanechána na Pražském hradě¹²³, kde architekt své adaptace exteriérů i interiérů „obdařoval zvláštní stylovou dvojznačností »antiky viděné očima moderny« a »moderny viděné očima antiky«“¹²⁴, jak píše Rostislav Švácha. I po odchodu Plečnika z postu hradního architekta se úpravy dále nesou v jeho duchu. Práce na Hradě vede vedle Pavla Janáka také Plečnikův žák a nejbližší spolupracovník Otto Rothmayer, který v intencích svého učitele pokračuje i po druhé světové válce. Tehdy dokončuje tzv. Rothmayerův sál a Klínovou chodbu, výjimečné prostory před vstupem do Španělského sálu dýchající plečnikovskou nadčasovostí. Se jménem slovinského architekta je v Praze spojen i vinohradský kostel Nejsvětějšího srdce Páně a některé drobnější práce. Na přání prezidenta Masaryka se současně s pracemi v Praze věnoval i zámku v Lánech, kde se kromě přestaveb samotného zámku zabýval i úpravami zámeckého parku. I zde najdeme řadu plečnikovských prvků, kterými tak nezeměnitelně ovlivnil genia loci Pražského hradu.

3.2 Plečnikova Lublaň

Urbanistické vize Josipa Plečnika pro Prahu se vlivem okolností realizovat nepodařilo, situace v architektově rodné Lublani však byla k jeho městotvorným návrhům přívětivější. Ve slovinské metropoli lze spatřit řadu Plečnikových zásahů vykazujících paralely s projektovaným Pražským urbanismem, které přibližují způsob

122 Soutěž z roku 1937 na spojení severozápadního sektoru s centrem města.

123 Práce Josipa Plečnika pro Pražský hrad je jistě všeobecně známá. Uveďme alespoň úpravy hradních nádvoří a zahrad, slavné Býčí schodiště propojující III. Nádvoří se zahradou Na Valech nebo tzv. Masarykovu vyhlídku. V interiérech Hradu pak Plečnik realizoval například Sloupovou síň či místnosti Masarykova bytu.

124 ŠVÁCHA (pozn. 1) 186.

architektova městského plánování.

Lublaňským urbanismem se Plečnik začal zabývat už krátce po svém opětovném příchodu do rodného města v roce 1921, podstatný vliv na plánování však získal až v polovině dvacátých let. K postavení „šedé eminence“ lublaňského urbanismu dopomohlo Plečnikovi zejména přátelství a podpora ze strany Matko Prelovšeka, ředitele Městského stavebního úřadu v letech 1914 – 1937, orgánu do jehož kompetence spadala veškerá výstavba v novém hlavním městě. S podporou úřadů se podařilo překonat i mnohé finanční obtíže a realizovat tak řadu Plečnikových vizí.¹²⁵

Plečnik měl při svém projektování k dispozici návrhy regulačního plánu Lublaně, vzniklého po zemětřesení v roce 1895, od autorů Maxe Fabianiho a Camilla Sitteho. Nutno však říci, že sám přistupoval k městu s poněkud jinými představami. Nechtěl se omezovat na „lечение šramů způsobených zemětřesením, ale (podobně jako v Praze, pozn.aut.) byl hnán myšlenkou vytvořit z města po staletí utvářeného klidným provincialismem skutečnou národní metropoli“¹²⁶, a promítnout do ní obsah a vizi nových Athén. Tato idea prostupovala veškeré Plečnikovo dílo od menších útvarů až po velké urbanistické návrhy, kterými byly zejména plány pro severní předměstí „Svetokrižki okraj“ **[54]**, regulační plán vnitřního města z let 1943-1944 **[55]** nebo projekt Velké Lublaně z roku 1929 **[56]**.

Stejně jako v Praze osciloval architekt i v Lublani mezi přebíráním historických daností a jejich přetvářením. „Ctil zděděnou stavební substanci, do chaosu spontánně rostlého městského organismu však toužil vnést řád.“¹²⁷ I zde, po Haussmannově vzoru, navrhoval proražení nových bulvárů na úkor stávající zástavby. Cenné historické motivy však nejenže zachoval, ale novými úpravami redefinoval jejich prostorové vztahy a určitým „zarámováním“ je vyzdvihl do pozice monumentů. Podobně jako Sitte se snažil vyvarovat uniformity městských prostor, usiloval naopak o jejich pluralitu, o zachování místních daností. Mnohdy akcentoval protikladné momenty a odchylky od schématu, které doplňoval vlastními uměleckými prvky.

125 O Plečnikově urbanismu v Lublani i teoretickém pozadí jeho městského plánování je velmi zevrubně pojednáno v knize *Jože Plečnik Städtebau im Schatten der Moderne* od německého historika umění, Jörga Stabenowa . (Jörg STABENOW: *Jože Plečnik Städtebau im Schatten der Moderne*, Braunschweig/Wiesbaden 1996.).

126 PRELOVŠEK (pozn. 26) 285.

127 Jindřich VYBÍRAL: K Plečnikovu urbanismu, in: *Architekt 1-2/1997*, 61.

Nezaměnitelného působení a *genia loci* Plečnikových urbánních prostor, ať už náměstí, bulvárů, parků nebo mostů je paradoxně docíleno s velkou pomocí minimálních prostředků. Architekt využíval zejména zeleň, dláždění a jiné povrchové úpravy, patníky, obrubníky, kašny, obelisky i vložené drobné prvky na pomezí sochařského umění a architektury, které propojoval s otevřením perspektiv, kombinacemi uličních os a vytvářením průhledů.¹²⁸ Takto koncipované prostory, nám dobře známé z nádvoří a zahrad Pražského hradu, v jeho okolí však bohužel nerealizované, lze v Lublani najít na mnoha místech. Příkladem budiž realizace úprav na náměstí sv. Jakuba pod Lublaňským hradem [57], kde Plečnik rozehrává na prostranství kolem Mariánského sloupu dialog řady vnesených prvků. Okraje plochy náměstí naznačuje stromy a betonovými obrubníky tvaru krychlových podstavců s ležícími koulemi, odkazujícími na symboliku růžence. Nejmarkantnějšími momenty náměstí jsou kamenná kašna a jí protilehlý sloup se sochou panny Marie a čtyřmi vedlejšími postavami. Ty nestojí v rozích hlavice sloupu, jak by se dalo předpokládat, ale v dominantních úhlech pohledu v podélné ose náměstí, což dokládá Plečnikovo zaujetí prostorovými vztahy.¹²⁹

Co se týče rozsahu architektonických prací pro Lublaň, které lze dát do souvislosti s Prahou, k porovnání se nabízí zejména realizované projekty pro centrální části města, kde se, stejně jako v Praze, dostává nový urbanismus do kontaktu s historickou zástavbou. Plečnik vede starou Lublaní několik nových os: od svého domu ve čtvrti Trnovo razí uliční tah přímo do srdce města na Kongresové náměstí. Na tuto severo-jihní osu napojuje kolmé cesty: nábřežní komunikaci podél Gradašnice, Zoisovu ulici se zakončením na zmíněném Svatojakubském náměstí s pokračující cestou na Hrad, či osu od Rožniku, původně také vedoucí na Lublaňský hrad, ze které se však podařilo realizovat pouze vycházkovou cestu v parku Tivoli [58]. Do vzniklé sítě pak architekt umístil řadu svých staveb, které ji dotvářejí a přibližují město ideálu antických Athén. Jde zejména o budovu národní a univerzitní knihovny, pojišťovnu Vzajemna, voršilské gymnasium nebo zrekonstruovaný a dostavovaný komplex Križanke.

Kromě nové uliční struktury věnoval Plečnik velkou pozornost a značné úsilí úpravě vodní osy města, poříčí řeky Lublanice. Navrhl zde vycházkové cesty, promenády, tržnice a několik mostů. Jedním z kompozičních vrcholů městské

128 VYBÍRAL (pozn. 127) 61-62.

129 PRELOVŠEK (pozn. 26) 293.

struktury je slavné Trojmostí [59, 60], zahajující slavnostní vstup do Starého Města. Jak již bylo řečeno v předchozích kapitolách, tento motiv zmnožitého mostu, inspirovaný pražskou situací při stavbě nového mostu Mánesova, se stal architektonickým oblíbeným tématem, které několikrát zakomponoval do svých návrhů pro Prahu. Zrealizovat se jej ale podařilo až zde, ve spojnici přes řeku Lublanici.

Neopomenutelným prvkem města je Lublaňský hrad. Co do významu jej nelze zcela srovnávat s Hradem pražským, v dějinách nikdy nehrál tak specifickou roli. I v něm však Plečnik spatřoval novodobou akropoli, či minimálně místo, ke kterému by se mělo vzhlížet. Okouzlen malebnou polohou Hradu nad městem, stejně jako v pražských plánech k němu otevírá pohledy, či jej využívá jako přirozenou kulisu.¹³⁰ I z hlediska spojení hradu a Starého Města se Plečnik opírá o své pražské zkušenosti. Snaha o přímé spojení Hradu a města pomocí monumentálního zastřešeného schodiště [61] však, zejména z finančních důvodů, realizací neskončila. Po vzoru Pražského hradu také projektuje několik panoramatických a promenádních cest. Tras, na nichž „jsou jako perly navěšeny architektonické 'události' [...], jež slouží hravě nostalgickému inscenování minulosti“¹³¹.

V Lublani lze tedy alespoň do jisté míry pochopit Plečnikovy vize, které mu v Praze nebylo souzeno uskutečnit. Slovinský historik umění France Stele dokonce tvrdí, že na obou místech architekt opakuje stejnou koncepci, vyvolanou základní podobností mezi Pražským hradem a Lublaní. Koncepci spočívající v „logice organicky vyvinutého uspořádání“, vyvíjející se nabíráním přírůstků a zvýrazňováním stávajících městských artefaktů, mimo rámec zevrubného nadřazeného plánu.¹³²

130 PRELOVŠEK (pozn. 26) 324-325.

131 VYBÍRAL (pozn. 127) 62.

132 HERSCHER (pozn. 105) 445.

ZÁVĚR

Ve své práci jsem se pokusila poodkrýt problematiku Plečnikových urbanistických projektů pro Prahu na pozadí prvorepublikového utváření našeho hlavního města. Při debatách o úpravě okolí Hradčan došlo ke střetu dvou ideologií – racionálního plánování založeného na řešení dopravních vazeb a ekonomických požadavků a uměleckého až snad naivního přístupu slovinského architekta, který měl však vždy na zřeteli pražského *genia loci*. Jak krásně vystihl Jindřich Vybíral: „Mnohá jeho řešení, zdánlivě výstřední a neodůvodněná, jsou v kontextu místa pochopitelná, ba dokonce teprve z této perspektivy ocení divák jejich jedinečnou kvalitu.“¹³³

Otázkou však zůstává, zda je tento ryze umělecký osobní přístup vhodný pro tak komplexní problematiku, jakou je urbanistické plánování. Praha nám odpověď na tuto otázku zřejmě neposkytne, nezbývá snad, než se vypravit do Lublaně.

¹³³ VYBÍRAL (pozn. 127) 61.

LITERATURA A PRAMENY

Základní literatura:

- LUKEŠ Zdeněk / PRELOVŠEK Damjan / VALENA Tomáš (ed.): Josip Plečnik. Architekt Pražského hradu, Praha 1996
- LUKEŠ Zdeněk: Otevírání zakletého zámku. Josip Plečnik a Pražský hrad, Praha 1991
- PRELOVŠEK Damjan: Josip Plečnik, Brno 2002
- STABENOW Jörg: Jože Plečnik Städtebau im Schatten der Moderne, Braunschweig/Wiesbaden, 1996
- HRŮZA Jiří: Město Praha, Praha 1989
- KOHOUT Jiří / VANČURA Jiří: Praha 19. a 20. století. Technické proměny, Praha 1986
- SKALICKÁ Eva (ed.): Letná. Historie a vývoj prostoru, Praha 2007
- ŠVÁCHA Rostislav: Od moderny k funkcionalismu, Praha 1994
- BALŠÁNEK Antonín: Vylidňování Malé Strany a nutnost staveb veřejných, Praha 1909

Články v časopisech:

- WIEHL Antonín / VLČEK K.: Soutěž na úpravu pláně Letenské, in: Architektonický obzor I, 1902, 35-37, 41
- WIEHL Antonín: K umístění české university na Letné, in: Architektonický obzor IV, 1905, 45-47
- VEJRYCH Jan : Studie zakončení Mikulášské třídy v Praze, in: Architektonický obzor V, 1906, 13
- ČENSKÝ Alois: Návrh na úpravu Letenské pláně dle prof. Kouly, in: Architektonický obzor VI, 1907, 31-32, 34
- ČENSKÝ Alois: K otázce letenského průkopu, in: Architektonický obzor VII, 1908, 34-35
- ČENSKÝ Alois: O původním návrhu prof. J. Kouly na komunikaci Letenskou průkopem, in: Architektonický obzor IX, 1910, 13-17
- BALŠÁNEK Antonín: Tři návrhy idejí pro zbudování c. k. České vysoké školy technické na Letné, in: Architektonický obzor XIV, 1915, 26-30, 40-42, 53-55, 63-64
- BALŠÁNEK Antonín: Studie o Velké Praze, in: Architektonický obzor XVIII, 1919, 1-3, 13-15, 25-27, 42-45, 49-52, 57, 65-66, 75-76, 83-85, 91-93, 103-104
- ROŠTLAPIL Václav: Návrh na úpravu malostranského nábřeží od Čechova mostu k mostu Karlovu, in: Architektonický obzor XVIII, 1919, 33-34

- Návrhy vstupu na Letnou. Tunelem nebo průkopem, in: Styl II, 1910, 57-66
- Pavel JANÁK: Otázka Pražského hradu, in: Styl I/VI, 1920-21, 41-42
- HÜBSCHMANN Bohumil: Hradčanský obraz a sněmovna, in: Styl I/VI, 1920-21, 48-50
- ENGEL Antonín: Letenský problém a můj názor na jeho řešení, in: Styl I/VI, 1920-21, 54-58
- WIRTH Zdeněk: Pražské serpentiny, in: Styl I/VI, 1920-21, 58-59
- JANÁK Pavel: Soumrak průkopu a tunelu, in: Styl I/VI, 1920-21, 59-62
- DVOŘÁK Vilém: Přehled vývoje letenské otázky, in: Styl II/VII, 1921-22, 31-33
- Red: Prof. J. Plečníka komunikační studie ku regulaci Letné a okolí Hradu, in: Styl II/VII, 1921-22, 33
- Výtah ze zápisu o jednání státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžních prací na úpravu a zastavění pláně Letenské a okolí, in: Styl II/VII, 1921-22, 33-34
- K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí Hradu, in: Styl II/VII, 1921-22, 35-54
- B.H.: Zprávy a poznámky, Prof. J. Plečníka druhá komunikační studie ku regulaci Letné a okolí Hradu, in: Styl III/VIII, 1922-23, 32
- A.K.: Zprávy a poznámky, K regulaci Letné, in: Styl III/VIII, 1922, 32-33
- Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé Strany, in: Styl IV/IX, 1923-24, 32-51
- Soutěž na náčrtky Státní galerie československé v Praze, in: Styl V/X, 1924-25, 23-56
- HÜBSCHMANN Bohumil: Malá Strana a Mánesovo předmostí, in: Styl VI/XI, 1925-26, 32-51
- Sk.: Úprava Malé Strany při mostě Mánesově, Styl VI/XI, 1925-26, s.199-200
- URBAN Max: Petřínská cesta, in: Styl VII/XII, 1926-27, 81-85
- ROŠTLAPIL Václav: O umístění sněmovních budov v Praze, in: Styl IX/XIV, 1928-29, 110-112
- Anketa o Petřínské komunikaci, in: Styl XI/XVI, 1931-32, 188-194
- HÜBSCHMANN Bohumil: Petřínské sady, in: Styl XIV/XIX, 1934-35, 172-173
- HÜBSCHMANN Bohumil: Technická průvodní zpráva k náčrtu na úpravu pozemků na Mariánských hradbách, in: Styl XIV/XIX, 1934-35, 174-175
- HÜBSCHMANN Bohumil: Plečnickův návrh na úpravu okolí hradu, in: Styl XIV/XIX, 1934-35, 165
- S.: Plečnickův návrh na regulaci severní části hradu, in: Volné Směry XXXII, 1936, 167
- JANÁK Pavel: Josef Plečnik v Praze, in: Volné Směry XXVI, 1928-29, 97-108
- VYBÍRAL Jindřich: K Plečnikovu urbanismu, in: Architekt 1-2/1997, 61-62

Prameny z archivů:

- Archiv Pražského hradu:
Sg.3543 - ref. Stavební věci PH, Regulace okolí Pražského hradu
Sg. 4032 – Prof. arch. Josip Plečnik
Sg. 11617 – Regulace okolí Pražského hradu, plány J. Plečnika
- Archiv Útvaru rozvoje hlavního města Prahy

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA