Příběh třetího mostu I.

4.3.2024 - | Městská část Praha 7

I když konkrétní obrysy dostalo přemostění Vltavy mezi Josefským náměstím (dnes nám. Republiky), respektive Trubní ulicí (Revoluční) až v polovině 60. let 19. století, samotná idea byla o dost starší. Jako první s ní přišel český místodržící Rudolf hrabě Chotek v roce 1804. Za úvahami o výstavbě mostu stála zejména potřeba lepšího přístupu do Královské obory.

Celý záměr se dostal poměrně daleko, údajně dokonce vznikly první nákresy a také se podařilo vybrat poměrně velkou částku od soukromých investorů – 108 000 zlatých. Ani to ale nebylo dost, navíc doba napoleonských válek takto nákladným projektům příliš nesvědčila. Myšlenku znovu oprášil o čtvrt století později další místodržící a znovu Chotek, Rudolfův syn Karel. Ani tentokrát se nakonec nestavělo, přednost totiž dostal projekt řetězového mostu mezi Národní třídou a Újezdem pojmenovaný po císaři Františkovi I. Nutno dodat, že další projekty, které se dotkly území budoucí Prahy 7, Karel hrabě Chotek dotáhl do konce – například nechal v roce 1832 zřídit na Letné první pražský veřejně přístupný park nesoucí dnes jeho jméno.

Další, nakonec úspěšný pokus o vybudování mostu tak přišel až v polovině 60. let 19. století. V této době se po desetiletí tzv. Bachova absolutismu prakticky prosadila myšlenka samosprávy, obce (a Praha samozřejmě nebyla výjimkou) měly ve svém čele vedení, které vyšlo z regulérních voleb (byť reálné volební právo měl značně omezený počet obyvatel). V roce 1857 vystoupil s návrhem na realizaci mostu městský radní František Fürst.

Most dostal jméno podle císaře Františka Josefa I. Zároveň se ale pro něj v počátcích jeho existence běžně používalo označení „třetí most“.

Most, nebo plynárna?
Tento záměr vzal za svůj v roce 1861 tehdejší náměstek primátora a později starosta dr. Václav Bělský. Právě jemu je nutné připsat největší zásluhu na úspěšném dotažení projektu stavby mostu do konce. Jednoduché to úplně nebylo, Praha v čele se starostou musela tehdy řešit celou řadu záležitostí, které souvisely se správou města i jeho dalším rozvojem. Jedním za základních úkolů, jež stály před Bělským a jeho kolegy z městské rady, byla nutnost zajistit dodávky plynu používaného tehdy zejména k osvětlení pražských ulic. Plyn tehdy město odebíralo od soukromé plynárny, která sídlila v Karlíně a vlastnila ji soukromá belgická společnost. Cena plynu ovšem byla relativně vysoká a i jeho kvalita, respektive svítivost, se stávala terčem kritiky. I proto se vedení Prahy rozhodlo postavit plynárnu vlastní. Investice do tak velkého podniku byla ovšem nad možnosti pražského rozpočtu, částka se odhadovala na půl milionu zlatých, což zhruba odpovídalo ročnímu rozpočtu hlavního města. Do toho starosta Bělský oprášil myšlenku na vybudování nového mostu s náklady, které byly prakticky stejné jako u plynárny. Za tuto iniciativu si vysloužil osočení ze strany tisku, jenž jej podezíral z korupce – záměr vystavět most byl údajně motivován snahou odsunout projekt na výstavbu obecní plynárny do pozadí, a jít tak „na ruku“ dosavadnímu soukromému dodavateli plynu. I velice vlivný deník Národní listy v první fázi jednoznačně podpořil plynárnu na úkor nového přemostění.

I přes nedůvěru části pražských zastupitelů a veřejnosti v projekt byl v srpnu 1863 sestaven zvláštní výbor pro zbudování mostu. Předsedal mu sám starosta Bělský a tvořilo jej i několik dalších obecních starších (zastupitelů). Hned na prvním zasedání bylo rozhodnuto o zřízení dalších dvou odborných orgánů, tzv. komitétů, a to finančního, který měl řešit způsob financování stavby, a zejména

technického, jenž se zabýval architektonicko-inženýrskými aspekty stavby. Mezi jeho členy byli například architekt a autor Letenského zámečku Vojtěch Ignác Ullmann nebo slavný konstruktér dopravních staveb Vojtěch Lanna.

Vlastní stavba, respektive nastavení jejích parametrů, byla tedy svěřena do rukou odborníků, nejdůležitější ovšem bylo definitivně prosadit tento projekt politicky, což byl úkol, který ležel zejména na starostovi Bělském jako nejhorlivějším zastánci stavby. Rozhodnutí bylo v rukou městských zastupitelů, již celou záležitost projednávali na svém zasedání 29. října 1863. Na tomto jednání byly prezentovány zprávy obou zmíněných komité, celou záležitost pak v několika bodech shrnul pražský starosta. Kromě polohy a způsobu financování Bělský zmínil i technické řešení nového přemostění, když konstatoval, že „ústroj mostu budiž železný, spočívající na pilířích žulových".

Gejzír pochybností
I když diskuze byla vcelku bouřlivá, projekt mostu byl nakonec schválen. Náklady investice do mostu (i plynárny) měla pokrýt půjčka úročená 6 %, splatná za osmdesát let. Obří půjčku ve výši milionu zlatých musel ještě posvětit zemský sněm, což se také stalo. Jak tehdy bývalo zvykem, od finálního rozhodnutí k vypsání offertního (výběrového) řízení uplynulo jen pár týdnů – už koncem listopadu se v tisku objevila výzva, ve které Rada král. hlavního města Prahy „zve všecky, kdož by se o rozvržení a provedení stavby této chtěli účastniti".

Očekávaly se tedy nabídky na visutý řetězový most, jelikož s touto konstrukcí měla Praha své zkušenosti v podobě už zmíněného mostu Císaře Františka I. vybudovaného o tři dekády dříve. O problémech, s nimiž se tento most později potýkal, nebylo ještě ani vidu ani slechu. Do soutěže nakonec dorazilo jedenáct projektů z Rakouska i z ciziny. Do tisku prosakovaly informace o jednotlivých nabídkách – z německého Frankfurtu například přišel plán stavby, která by stála méně než 400 000 zlatých s dobou výstavby pouhých 15 měsíců. I vítězný návrh měl svůj původ v cizině – městská rada nakonec vybrala projekt londýnských konstruktérů Ordishe a Lefeuvra, kteří vytvořili konsorcium s místními firmami – kamenné části mostu měla provést stavební společnost Františka Schöna, strojírna Ruston a spol. pak železné komponenty mostu. Členy městské rady v čele se starostou údajně přesvědčila poměrně příznivá nabídková cena a zejména vzhled budoucího mostu.

Vítězný a posléze realizovaný projekt byl most visutý most se šikmými řetězy, které nesly mohutný, přes dva metry vysoký nosník ze železa, jenž po usazení zároveň tvořil zábradlí mostu. Na dvou pilířích byly vztyčeny litinové brány, ve kterých byly řetězy zafixované. Mostní vozovka byla široká 6,38 metru, podél ní na obou stranách vedly chodníky o šířce 1,67 m. Celková délka mostu dosáhla téměř 250 metrů. Náklady na stavbu měly být 562 000 zlatých, součástí projektu byla i úprava komunikace od mostu směrem do Bubnů a hlavně na Malou Stranu.

Propagátor stavby mostu, starosta Prahy dr. Václav Bělský. Pozornému oku neunikne, že za portrétem vykukuje právě třetí most.

Pokusný králík
Rozhodně se nedá říct, že by veřejnost, zejména odborná, vítězné řešení přivítala. Opakovaně byly zpochybňovány odborné schopnosti projektantů především s poukazem na jejich nezkušenost. Projekt měl být jejich první větší realizací, pražský most se měl údajně stát jakýmsi pokusným králíkem. I když současná odborná literatura tyto zkazky zpochybňuje, po letech se objevila v článku stavebního inženýra Emila Zimmlera (1863–1950) vzpomínka, v níž cituje majitele jedné z českých mostáren, který byl vyslán do Londýna domluvit náležitosti stavby s vítězi architektonické soutěže: „… hledal je dlouho a marně, nikdo je v Londýně neznal, až teprve náhodou se dověděl o jejich adrese a nalezl oba inženýry v zastrčeném domě v posledním poschodí v skrovné světnici, která byla jejich pracovnou i ložnicí."

Někteří experti neváhali zpochybňovat vybranou konstrukci veřejně, inženýr Josef Langer dokonce vydal vlastním nákladem brožurku, ve které kritizoval zvolené řešení, jehož složitost měla zapříčinit velice krátkou životnost konstrukce – pouhé půl století kvůli povětrnostním podmínkám působícím na konstrukci mostu. A přišel s řešením, které údajně zajistí trvanlivost mostu až v délce 500 let.

Starosta Bělský se snažil vítězný návrh bránit. Obrátil se dokonce s dotazem na generálního konzula Rakouska v Londýně rytíře Schaffera, zda by byl schopen zajistit reference pro vítězné inženýry či konstrukci, již navrhli. Konzul v odpovědi potvrdil, že angličtí odborníci nemají s použitým řešením problém a že se jedná o vylepšení již hojně používaného mostního systému.

I přes četné polemiky posvětilo nakonec obecní zastupitelstvo na svém zasedání 21. prosince 1864 stavbu s předpokládaným zahájením na jaře 1865. Cesta k třetímu mostu byla otevřená.

https://www.praha7.cz/pribeh-tretiho-mostu-i