

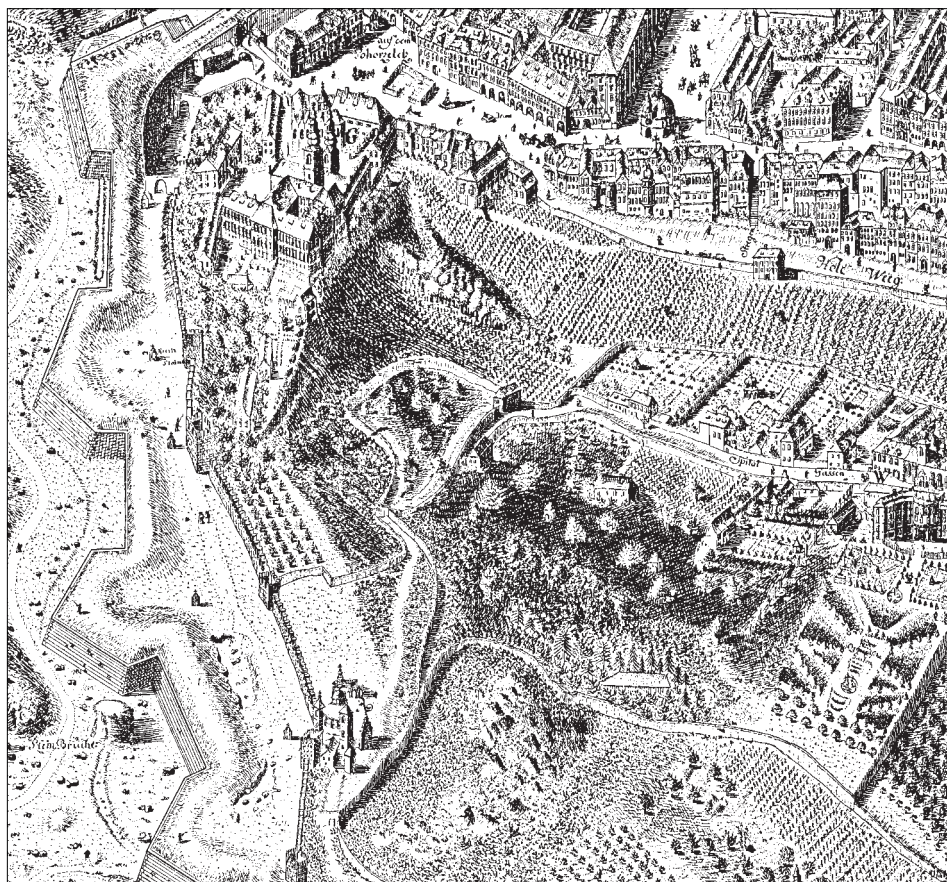
PETŘÍNSKÁ KOMUNIKACE

KAPITOLA Z DĚJIN

STÁTNÍ REGULAČNÍ KOMISE

STANISLAVA FEDROVÁ

Nenapsanými dějinami Státní regulační komise (SRK) se po celou jejich délku vinou zejména dva problémy: Letná a petřínská komunikace. Prizmatem zvoleného druhého z nich lze sledovat i více – nejde totiž jen o bytí či nebytí jedné silnice, ale o rodící se koncepci celého dopravního systému a o úvahu, co mu obětovat. Ukazují se tu zároveň způsob práce komise i potíže, za něž byla odbornou veřejností permanentně kritizována. Ukazuje se tu síla SRK, zakládající se na dlouhodobém koncepčním uvažování, i její slabost, spočívající v občasném dojmu, že takto neuvažuje (a nemůže uvažovat) nikdo jiný, a v často velmi slabé schopnosti komunikovat směrem ven. Tato kapitola je také přímo modelovou ukázkou jisté slepoty k jiným možnostem, jsme-li naprosto přesvědčeni o správnosti své úvahy. Ukázkou, že zvláště v urbanistických úvahách někdy i hluboce promyšlená řešení nemusejí být ideální a že problémy urbanismu jsou ještě o něco více než architektura sama věcí veřejnou, již sice lze řešit bez zájmu o názor této (nejen odborné) veřejnosti, ale takové řešení může velmi snadno vyústit do slepé uličky.



Obr. 1: Detail z plánu Josefa Daniela Hubera, 1769 (B. Pacáková-Hošťálková ed., o. c. v pozn. 5, s. 28).

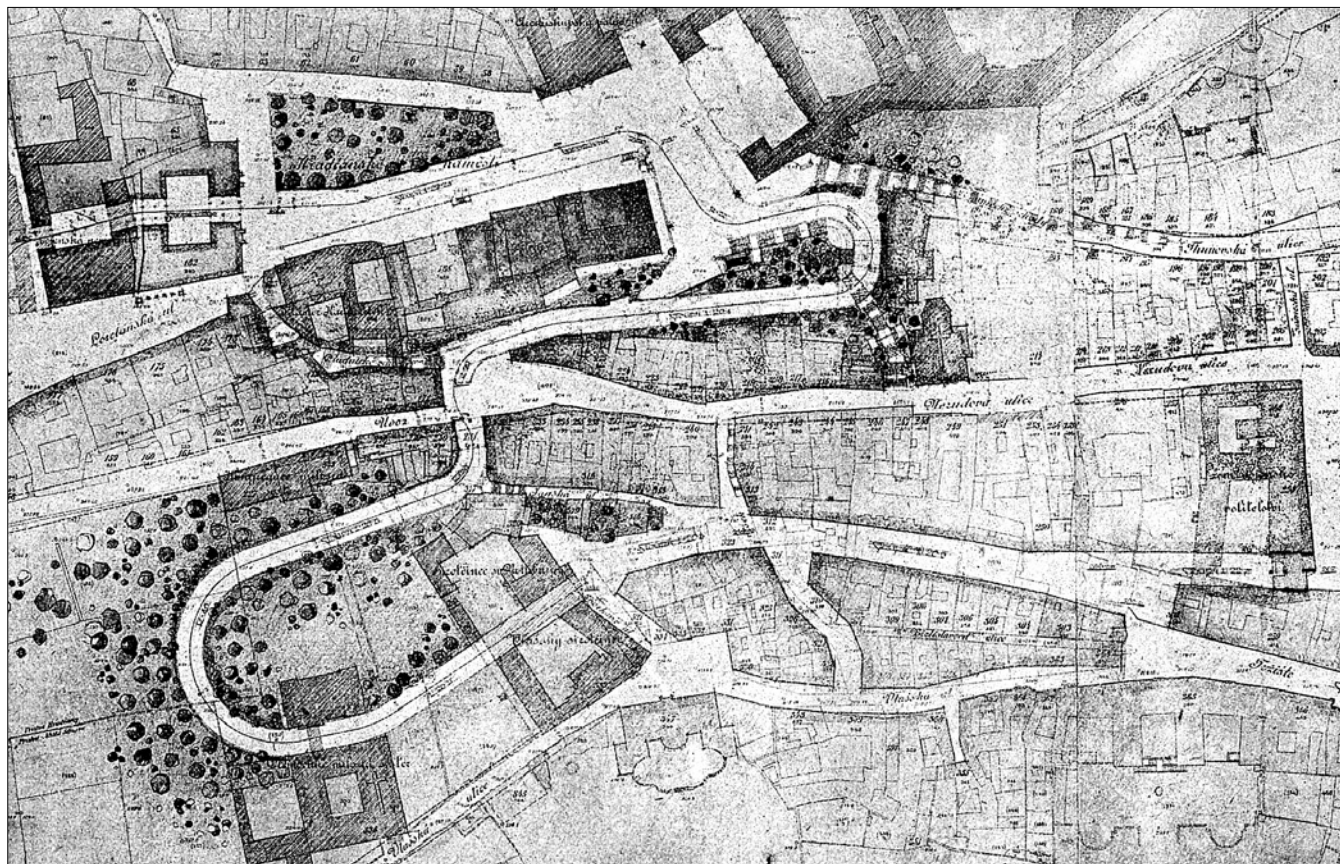
Území dnešních Petřínských sadů začalo přitahovat urbanistické nápady už dávno. Koncem 18. století tu měla vzniknout velká vodárna, poté sem měla směřovat velká skladiště nebo dokonce spojovací železnice mezi Severní státní a Českou západní dráhou.¹⁾ Následuje myšlenka zbudovat nad tehdejšími kasárnami na Újezdě monumentální schodiště,²⁾ v roce 1878 zase například Jan Neruda navrhoval přeměnit Petřín podle vzoru římského Monte Pincio v „nejrozkošnější Slavín“ s bustami významných mužů, u nichž bude vysazen vždy jeden národní strom, nejlépe samozřejmě lípa.³⁾ Týž pak protestuje proti nové lanovce, pozvedl zřejmě poprvé v historii hlas proti jakémukoli zastavování tohoto svahu: „Zastavit Petřín budovami či cestami nebo třeba jen jej ukryt vysokými budovami dole u Vltavy, jakž k tomu učiněn vskutku již počátek, znamená: zabít Prahu! Zničit nadobro ten čarokrásný obraz, jaký se jeví divákovu zraku z pravého břehu Vltavy.“⁴⁾ K nejdůležitějšímu petřínskému záměru 19. století, záměru Chotkovu, který byl také nejbližší realizaci, se ještě vrátíme později, v úzké souvislosti se SRK.

ÚZEMÍ

První veřejnosti otevřenou částí dnešních Petřínských sadů byla náhorní plošina přeměněná v roce 1836 z iniciativy purkrabího Karla Chotka v městský sad, následoval Nebozízek, po úpravách zpřístupněný v roce 1842. V souvislosti s Jubilejní výstavou, postavením rozhledny a lanové dráhy byly pak oba prostory krajinářsky přeměněny na městský park. V roce 1901 následovalo otevření zahrady Kinských, již vykouplila pražská společnost s obcí smíchovskou. Zdi oddělující Nebozízek a Seminářskou zahradu byly probourány až po jejím odkoupení v roce 1927; veřejnosti byla zpřístupněna o tři roky později.⁵⁾

Další dvě zahrady, jichž by se petřínská komunikace významně dotkla, nebyly v době prvních úvah o ní tak snadno dostupné. Schönbornskou získalo spolu s palácem v roce 1924 vyslanectví Spojených států amerických. Její horní část, směřující ke gloriету ve vrcholu, byla již v době vzniku významné raně barokní spodní zahrady nového paláce Rudolfa hraběte Colloredo-Walsee architektonicky upravena do osmi teras. Namísto zelených loubí byla později osazena vinicí a ovocnými stromy.⁶⁾

Větším problémem byla zahrada Lobkovického paláce, který stát koupil v roce 1927 pro potřeby ministerstva školství a národní osvěty.⁷⁾ Raně barokní zahradu tu začal na místě bytších, zejména svatojiřských vinic budovat stavebník paláce Fran-



Obr. 2: Antonín Balšánek, vyústění navrhované komunikace pod Hradem, 1919 (A. Balšánek 1919, o. c. v pozn. 14, s. 26).

tíšek Karel Přehořovský z Kvasejovic před rokem 1700.⁸⁾ Čestný dvůr a první terasa jsou pro otázku petřínské komunikace našťastí nevýznamné, mnoho jejích navrhovaných variant, zejména ze dvacátých let 20. století, ale zasahovalo jak terasovou část ve svahu nad palácem, tak západní část směrem k zahradám strahovským. Na Huberově plánu z roku 1769 (obr. 1) je dobře patrné původní osově řešení rampových cest i alej, která je rovnoběžná se spodní cestou a na vrcholu kopce pod vyhlídkovou terasou hraničí se Seminářskou zahradou. Západní část pak tvořily jednak vinice, jednak – zejména pod ohradní zdí směřující k vrcholu Petřína – lesnaté porosty.⁹⁾ Cesty jsou v této části vedeny v podstatě po vrstevnicích.¹⁰⁾ V letech 1820–1830 pak byla celá zahrada proměněna v anglický park.¹¹⁾

Poslední, Strahovská zahrada byla veřejnosti otevřena až v padesátých letech 20. století v souvislosti se sekularizací kláštera a jeho přeměnou na Památník národního písemnictví.

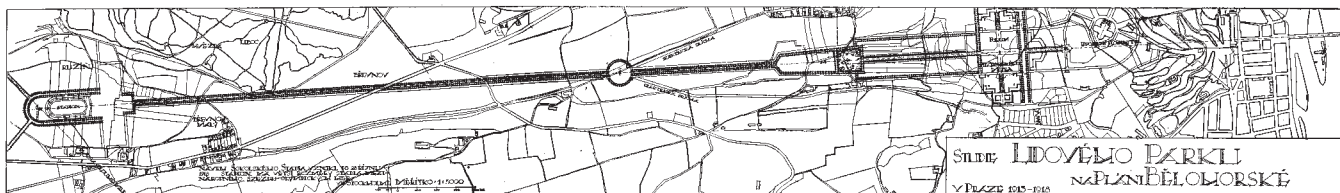
Zatímco okolí plánovaného vyústění komunikace na Pohorelci nedoznalo do dnešní podoby větších změn, na Újezdě je nutno zmínit alespoň jednu zásadní. Vítězná (tehdejší Chotkova) třída pohledově vrcholila na terase vyzdvíže-

nou budovou Újezdských kasáren z let 1707–1712; tělocvična malostranského Sokola pak byla ve svahu Nebozízkou nad nimi postavena roku 1897. Již od soutěže na regulaci Malé Strany v roce 1920 visela ve vzduchu otázka, zda kasárna zachovat, radikálně přestavět pro jiné účely, využít jako „podnož“ uvažované petřínské cesty, nebo zbourat. Zvítězila nakonec varianta poslední a v roce 1932 byl na jejích místě založen tzv. jiřínkový sad.

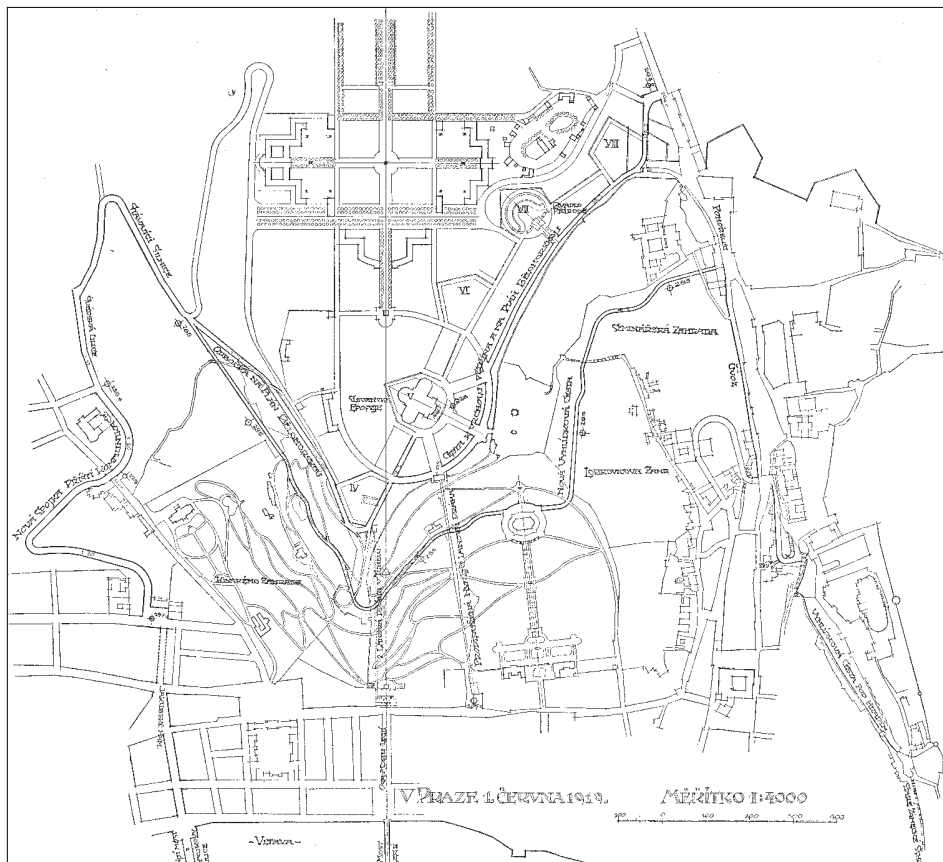
PŘEDCHŮDCI

Nežli se dostaneme k době vymezené titulem této studie, tedy meziválečnému fungování SRK, je nutno krátce nahlédnout do historie bezprostředně jí předcházející, totiž do úvah, jež o tomto prostoru spřádali dva architekti se Státní regulační komisí posléze velmi úzce spojení: Antonín Balšánek a Max Urban.

Když vyhrál Balšánek v soutěži na regulaci Malé Strany v roce 1901, byla mu přidělena kancelář a s ní předložil hotové plány nejprve v roce 1903, poté po rozsáhlé kritice znovu o pět let později.¹²⁾ Nic z nich se – naštěstí – neuskutečnilo. Ideální místo pro založení nové školní čtvrti na-



Obr. 3: Antonín Balšánek, návrh lidového parku na bělohorské pláni, 1919 (tamtéž, tab. 1).



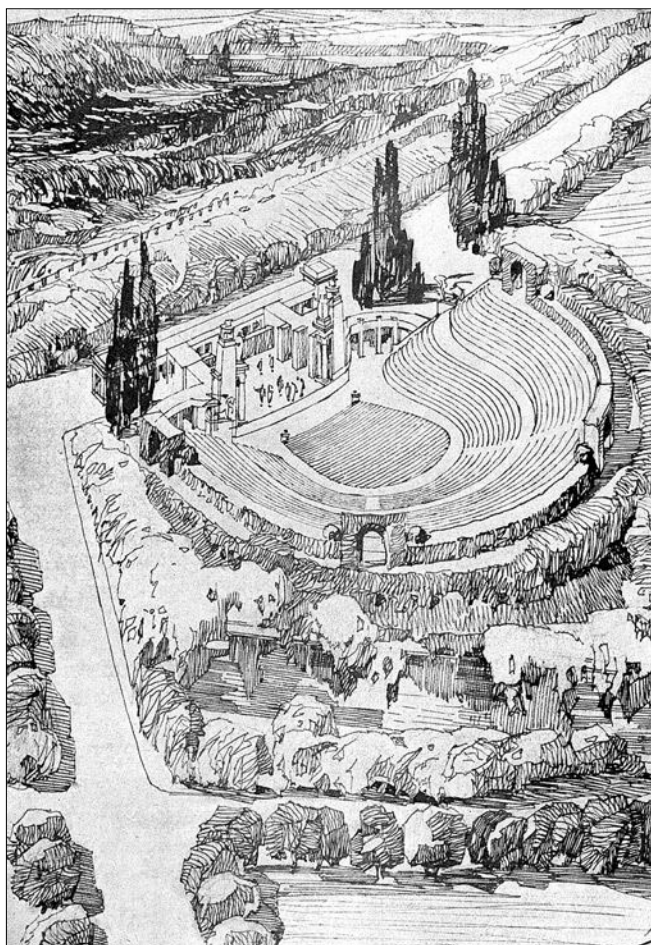
Obr. 4: Antonín Balšánek, návrh budov na Petříně, 1919 (tamtéž, s. 84).

lezl tehdy např. na úpatí Petřína v prodloužení Hellichovy (tehdy Novodvorské) ulice¹³ a spojení s Hradem uvažoval novou ulicí z Tržiště směrem k sirotčinci ve Vlašské ulici a odtud na Hradčanské náměstí. Tuto variantu pak oprášil a – vzhledem k nové situaci – směleji propracovanou publikoval na začátku roku 1919. Cesta měla vést z Tržiště „nejnezdravějšími končinami“ Malé Strany, vpravo od zrušené uličky Břetislavovy přes Janský vršek a serpentinou zasahující nemocnici milosrdných sester a spodní část Strahovské zahrady, do Úvozu a pak směrem na hradní rampu. Ukončena měla být na nově upraveném Hradčanském náměstím se zvýšeným místem pro nějaký významný pomník jako ideový vrchol nové komunikace (obr. 2).

Podobných urbanistických úvah uveřejnil Balšánek v letech 1919 a 1920 na pokračování hned několik pod souhrnným titulem „Studie o Velké Praze“ a seřadil je „dle svého významu pro otázky dneška“.¹⁴ První místo tak zaujal rozsáhlý urbanistický projekt zasahující od paty Petřína proti mostu Legií až ke kostelu Panny Marie Vítězné na Bílé hoře (obr. 3–5). V prvním návrhu z roku 1913 zabydlil vrch celým spektrem staveb vystřižených z vrcholícího 19. století: hradební bastion nejbližně rozhledně využil pro pavilon Muchova cyklu *Epopej Slovanstva*, viditelný ze všech nábřeží. V načrtnuté ose za ním následovalo na území strahovských lomů rozsáhlé náměstí-fórum, obklopené budovami technického a národopisného muzea, pokračujícího národopisnou vesnicí. Pozoruhodný je koncept letního divadla v přírodě, využívající další bastion. Samotnou myšlenku vysvětluje Balšánek ideou řeckých divadel, hluboký prostor jeviště a za sebou řazené prospekty ale upomínají zároveň na svůj zdroj v barokním řešení.¹⁵

Tehdy měla být parková třída vedoucí z muzejního fóra završena pouze obeliskem – po vzniku republiky doplnil Balšánek tuto osu ještě o další část a ukončil více než pětikilometrovou alej park sokolským sletišťem u Hvězdy, navazujícím ve své formě na antické stadiony. Odkazy k analogii řecké demokracie a nově se rodící demokracie československé ostatně provázejí celý text jeho studie, spolu s vítězstvím sokolské ideje, zašlapávající v prach hydry habsburské poroby.¹⁶

Komunikační spojení nového monumentálního seřadiště průvodů s městem je tu řešeno sítí silnic existujících i nových, a to ze všech částí města. V uvažovaném kontextu nás ale budou zajímat především cesty v úseku mezi severem a východem. Balšánek navrhoval vyhlídkovou cestu po vrstevnici od zahrady Kinských až ke Strahovskému klášteru, zhruba v mís-



Obr. 5: Antonín Balšánek, návrh letního divadla v přírodě v hradebním bastionu, 1919 (tamtéž, tab. 8).

tech, kde byla o několik desetiletí později realizována. Podobně jako v Nerudových snech by ji navíc osadil – zejména v zahradě Kinských – pomníky a hermy naší národních velikánů.¹⁷⁾ Radiální spojnice řešil jednak obousměrným prodloužením lanovky, jednak novou lanovkou v tunelu přímo v ose mostu a do třetice cestou vycházející z amfiteátru svahu v ústí Hellichovy ulice. Přestože dva roky předtím v obecnější úvaze o levobřežních kopcích požadoval jejich nezastavování, případně rezervování temene pro výjimečné stavby, jež by byly hodny takového dominujícího postavení,¹⁸⁾ proponuje nyní jako vrchol této cesty a vrchol Petřína novou budovu parlamentu (obr. 6). Ta jediná by totiž jako zhmotněná idea republikánské Prahy mohla sejmut „její jezuitský barokový ráz, tisknouc jí pro všechna staletí příští ráz nový, český a slovenský“.¹⁹⁾

Tvrde kritice podrobil tyto návrhy mimo jiné Bohumil Hübschmann znovu v roce 1920 ve *Stylu*, kde kromě umístění parlamentních budov na nábreží odmítl stejně i parlament na Petříně jako snahu vytvořit konkurenci Hradčanům. V úvaze o prostorových možnostech umístění dominant na levém břehu pak zcela zavrhl jak vrcholek Petřína, tak i jeho svahy, kde by jakákoli větší budova působila na hradčanský obraz „jako pěst na oko“. Balšánkovy analogie ke starořeckým dějinám a výtvarným formám střizlivě odsoudil jako přílišné podléhání „idolu národa“ a zaslepení touhou doby po velkolepé apoteóze osvobození.²⁰⁾

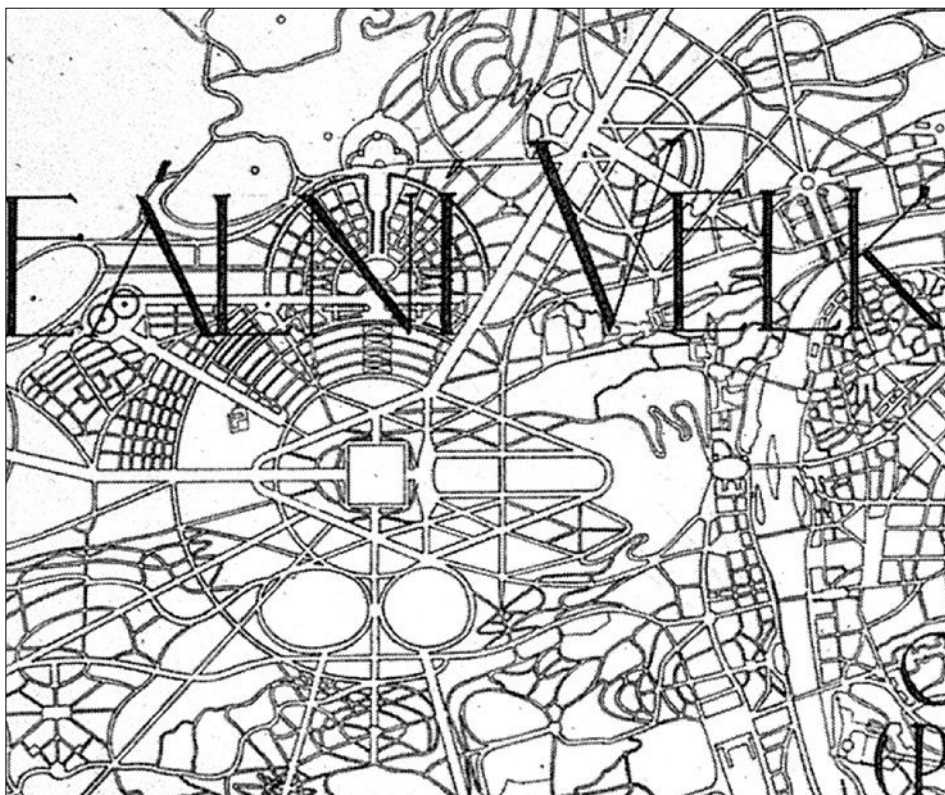
Během války vznikala také *Ideální Velká Praha* Maxe Urbana, vystavená v roce 1919 (obr. 7). Petřín v tomto konceptu ovládl utopický plán „přístavu vzdušných lodí“, sousedící se sektorem mezinárodních budov nad Střešovicemi, nazvaným Cosmopolis. V síti ulic k němu směřujících nechybí ani zde serpentina vedoucí z Újezda Seminářskou zahradou do vrcholu svahu. Harrachovo náměstí, navazující na most Legií, je v návrhu rozšířeno do velkého podélného oválu, přejmenováno na náměstí Nadšení a doplněno budovou koncertní síně.²¹⁾ Programově tak navazuje přes most na Národní divadlo a novou divadelní čtvrť kolem něj, kterou tento koncept rovněž navrhuje.

Úvah na téma urbanismu Velké Prahy se těsně po válce objevilo pochopitelně více, zmiňme ještě například Vladimíra Zákrejse nebo Antonína Engela.²²⁾ Balšánkovy a Urbanovy se od



Obr. 6: Antonín Balšánek, návrh budovy parlamentu na Petříně, 1919 (tamtéž, r. 1920, s. 29).

ostatních liší jen detailností vypracování, aniž by ztrácely ze zřetele pohled na město jako celek. Všechny však měly společné jedno – jejich primární intencí nebylo vyřešit pražský urbanismus, ale poukázat na nutnost vzniku úřadu, který se jím bude koncepčně zabývat. Obdobně je tomu i v brožurce architekta Rudolfa V. Svobody.²³⁾ Zmínit ji samostatně má zde smysl pouze proto, že se v ní objevila myšlenka vnitřního okruhu směřujícího z ulice Milady Horákové (tehdy Belcrediho) Patočkovou a Myslbekovou (tehdy společně Clam-Martinicova) na Dlabačov a přes strahovské lomy. Odtud sice uvažuje vyústění k mostu Legií, ale hlavní směr, svádějící dopravu ze svahu, vede k ústí tehdy nedávno vzniklé ulice Na Hřebenkách a na Smíchov. Ne sice přímo po trase dnešního Strahovského tunelu, ale v jeho směru a rozhodně až za hradbami. Tedy myšlenka, která byla na následujících téměř dvacet let zcela zapomenuta. Souvisí s ní i to, že Svoboda navrhoval spojit všechny zahrady, včetně např. Strahovské, do jediného parku – v podstatě v dnešní ploše Petřínských sadů.



Obr. 7: Max Urban, *Ideální Velká Praha*, detail titulního listu, 1919 (repro z: *Praha v plánech...*, o. c. v pozn. 103, s. 45).



Obr. 8. František Vahala – Vratislava Lhota, letenská soutěž 1920 (K projektům..., o. c. v pozn. 26, s. XXII).

LETENSKÁ SOUTĚŽ 1920

Nová kapitola se otevírá spojením obcí do Velké Prahy a současným vznikem Státní regulační komise.²⁴⁾ Jejím primárním úkolem bylo vytvořit regulační a zastavovací plán nejen stávající Prahy, ale také obcí v jejím okolí. Komise měla devět členů a byla přímo podřízena ministerstvu veřejných prací, které schvalovalo plány jí přijaté a které také jmenovalo její členy (vyjma předsedy jmenovaného vládou). Funkční období komise trvalo tři roky a poté byla její činnost vždy prodloužena o další stejné období – což pochopitelně příliš nepřispívalo k jistotě kontinuity její práce. Situaci jí neulehčovalo ani neexistující zaměření celého území. Zvolila tedy cestu postupného vypisování soutěží na jednotlivé sektory města a na jejich základě teprve utváření celkového regulačního plánu. Za to bývala také později kritizována, ale otázkou je, zda měla ve svých počátcích jinou – realistickou – možnost.

Jedním z prvních kroků komise bylo vypsání soutěže na řešení severozápadního sektoru (Letné, Bubenče a Dejvic), jehož problém byl kvůli špatnému spo-

jení s centrem města pocíťován jako nejpalčivější a o kterém se také v dobách před vznikem SRK nejvíce diskutovalo (zejména navrhovaný průkop/tunel Letnou). Navzdory šibeniční čtyřměsíční lhůtě, chybějícímu zaměření a nevyřešené otázce možného přeložení buštěhradské dráhy vedoucí tímto územím²⁵⁾ došlo porotě sedmáct návrhů plus jeden mimo soutěž, podaný členem SRK Antonínem Engelem.

Petrínská komunikace nepatřila mezi přímé soutěžní požadavky, takže se jí zabývají pouze některé návrhy. Soustředíme se tedy pro náš účel pouze k nim. Přesto ale ji nelze vytrhnout zcela z kontextu – totiž ze způsobu, jakým tito autoři řeší dopravní síť a možnosti výstupů na levobřežní planinu jako celek.

Hlubší urbanistická úvaha je patrná v návrhu Františka Vahaly a Vratislava Lhoty *Neporušená pláň* (obr. 8), odměněném nejvyšší, druhou cenou. Novou

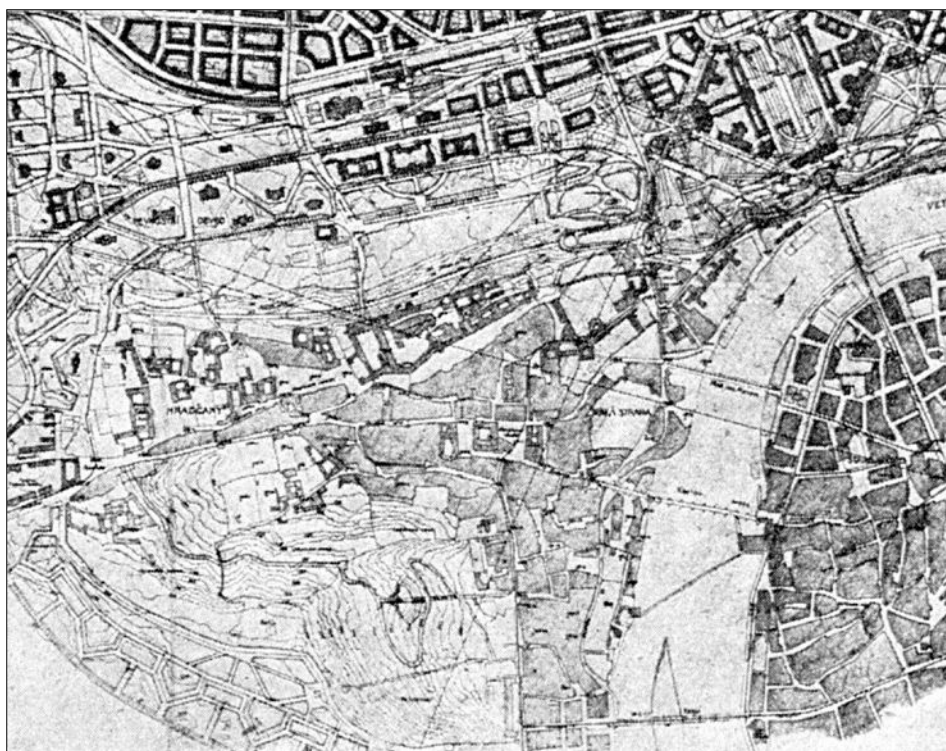
cestu od mostu Legií přes Petřín na Pohorelec a západně kolem Černínského paláce k Matyášově bráně považují autoři dokonce za nejdůležitější spojnici města a Hradu.²⁶⁾ Pa-



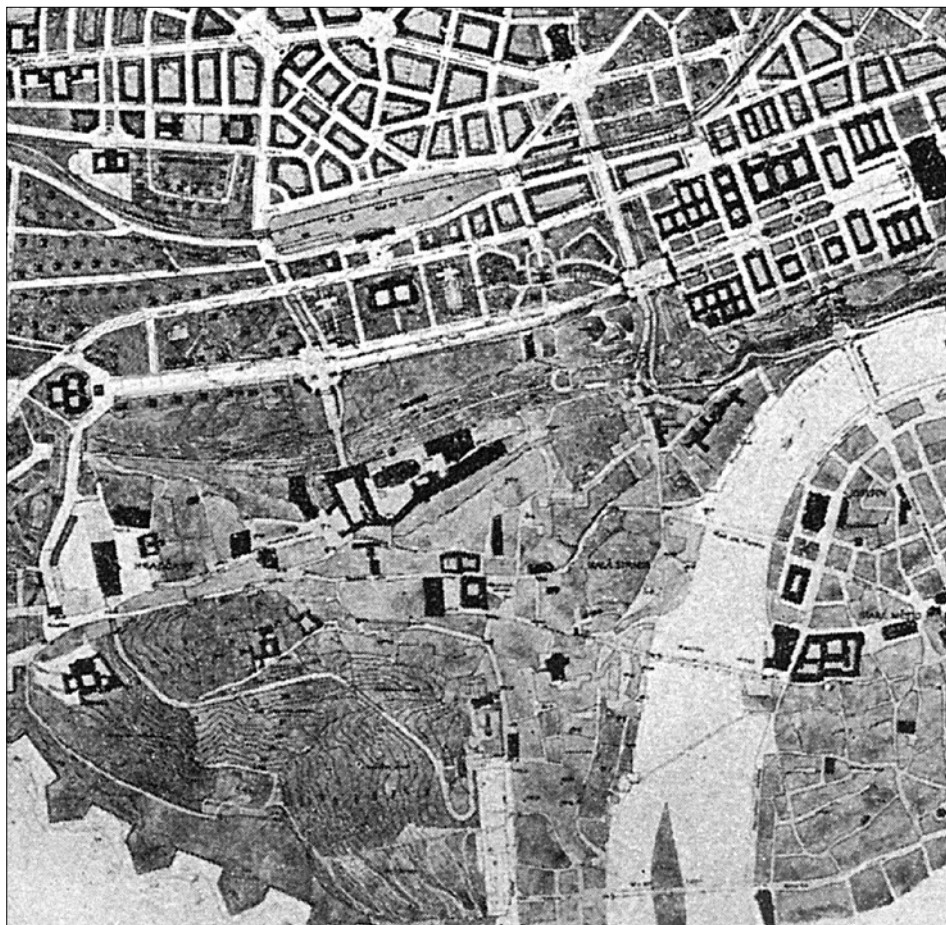
Obr. 9: Alfred Pollak, letenská soutěž 1920 (tamtéž, s. XXXIII).

ralelně funguje spojka Mánesova mostu a Nerudovy, vedená tehdejší zahradou anglických pannen (Vojanovy sady). Od Čechova mostu navrhují dvě cesty ve svahu, částečně vedené tunelem, nikoli tedy průkop ani tunel ve směru mostu. De facto se tak už tady setkáváme s uzavřenou obvodovou komunikací kolem centra města – v době, kdy čeká SRK ve směřování k tomuto řešení, jež pak předložila jako výsledek svého úsilí a zarputile ho prosazovala, ještě hodný kus cesty. Petřínská cesta je vedena po spodním okraji svahu – od dolní části Seminářské zahrady serpentinou kolem terénního výběžku gloriety v Schönbornské zahradě, skrze ni, dolní částí terasy Lobkovické zahrady a mírným stoupáním zahrady strahovské ke klášteru.

Velmi podobné pojetí, pouze s větší serpentinou kolem gloriety, najdeme v návrhu Aloise Dryáka a Bedřicha Bendelmayera. Jinak je ovšem tato varianta dopravně podstatně odlišná – od Čechova mostu vede hlavní spojující komunikaci krátkým tunelem a poté průkopem, zásadním principem je zde tedy komunikační zvýraznění směru východně od Hradu po letenské pláni, a petřínská cesta má tak menší význam.



Obr. 11. Antonín Engel, letenská soutěž 1920 (tamtéž, s. XXXIV).

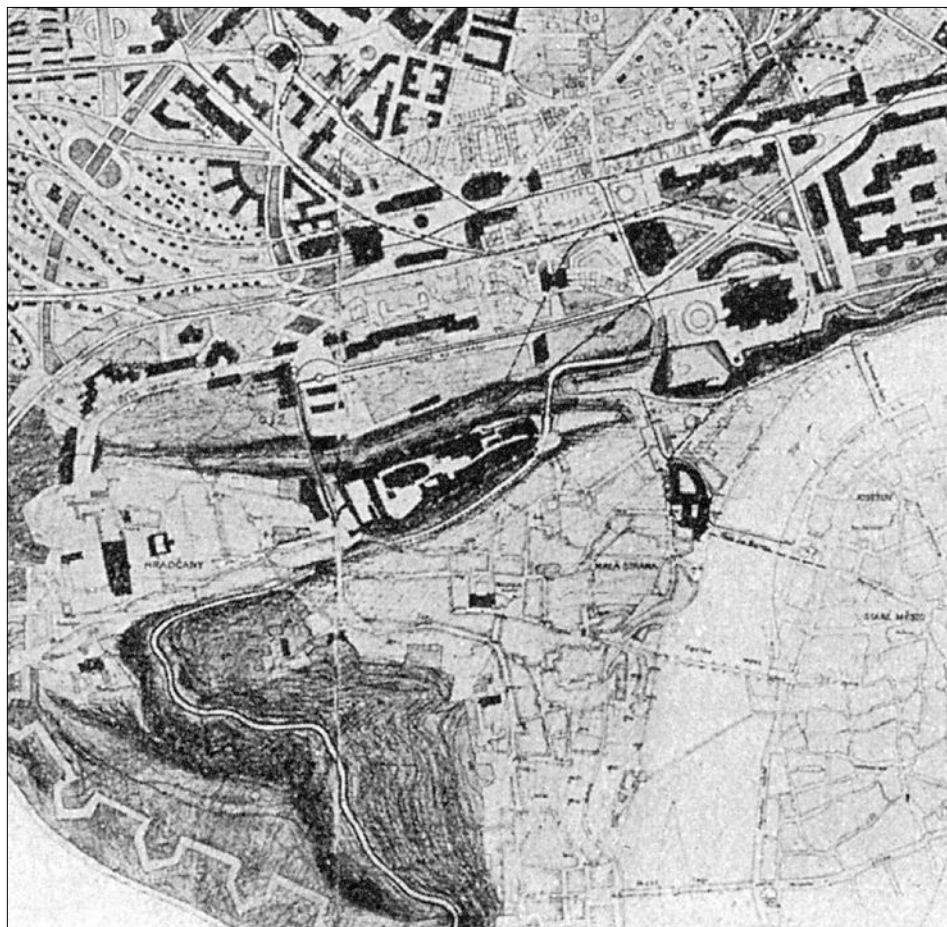


Obr. 10: Ladislav Skřivánek – Josef Šejna, letenská soutěž 1920 (tamtéž, s. XXIII).

Serpentina Alfreda Pollaka (obr. 9) se od předchozích liší výrazně větším poloměrem zakřivení – zasahuje tak nejen terasu Lobkovické zahrady, ale i téměř celou horní zahradu Schönbornskou; krátký tunel, který autor navrhuje jako alternativu, by zachránil jen druhou z nich.

Druhou možností, jež vychází z terénní situace petřínských sadů, představuje dvojice Ladislav Skřivánek a Josef Šejna návrhem odměněným třetí cenou (obr. 10). Silnice totiž sleduje dnešní vyhlídkovou cestu horní části Lobkovické zahrady, za níž spadá svah severně poměrně prudce dolů – terasovou část zahrady tak zasahuje jen po její horní hraně. Aby získala stoupání, je vedena z dnešní Helliachovy ulice serpentinou k jihu a poté zpět Seminářskou zahradou a tunelem pod hřebenem.

Ještě o něco výše v horní části Lobkovické zahrady vede cestu Artur Payr. Směrem na Pohorelec ústí podobně pod klášterem, z publikované dokumentace lze ovšem jen těžko posoudit,



Obr. 12: Pavel Janák – Alois Kubiček, letenská soutěž 1920 (tamtéž, s. XLII).

zda by byl ve skutečnosti technicky realizovatelný její nástup malou serpentinou přímo v ose Vítězné třídy.

Antonín Engel ve svém návrhu (obr. 11) vychází z Hellichovy ulice a dostává se na stejnou výškovou úroveň jako předchozí autoři dvojitou serpentinou, která rozřezává celou plochu Seminářské zahrady pod dnešní vyhlídkovou restaurací (rekreačním domem karmelitánského kláštera). Pavel Janák ve spolupráci s Aloisem Kubičkem (obr. 12) řeší komunikaci jako vyhlídkovou cestu, která vychází už ze zahrady Kinských, nad kasárnami nabírá výšku a přímým směrem v horní části Seminářské zahrady (nad dnešní restaurací) ústí do západní části zahrady Lobkovické a kolem kláštera je vyvedena do Úvozu, odkud pokračuje pod hradními zahradami a přemostěním Jeleního příkopu až na Letnou.

Není pro nás bez zajímavosti, že Engel i Kubiček byli na začátku dvacátých let, Janák pouze do roku 1913, členy domácí rady Klubu za starou Prahu, pozdějšího zásadního a významného odpůrce jakékoli cesty vedené petřínskými svahy. Vojtěch Birnbaum tehdy ještě ústy Klubu ocenil ve *Věstníku* zejména tři posledně jmenované návrhy, jež se vyhýbají terase Lobkovické zahrady. V tom případě by podle něj bylo uskutečnění komunikace přípustné.²⁷⁾ Zásadní nesouhlas ale pochopitelně vyvolalo Janákovo prodloužení vyhlídkové cesty mezi Strahovským klášterem a Letnou, vytrhující podle Birnbauma Hrad z jeho „vznešené izolovanosti a nepřístupnosti“ a vstupující negativně především do hradních zahrad a Jeleního příkopu.²⁸⁾

Z hlediska památkové péče nebylo ale problematické jen přerušení terasy Lobkovické zahrady. Další možnosti, jak

se nesmazatelně zapsat do historického města, představovaly pro architekty nástup a vyústění této silnice. Nicméně jejich nynější soustředění k uměleckému řešení především na Letenské pláni s sebou neslo i to, že petřínskou cestu ve většině chápali prostě jako spojnici – bez výraznějších regulačních ambicí na obou jejích koncích. Tak většina návrhů vede nástup buď přímo z Vítězné třídy,²⁹⁾ nebo po úseku Újezda z Hellichovy. Vyústění, sledujíc terénní situaci, směřuje pod východní fasádou Strahovského kláštera na Pohorelec. V množství asanované plochy Malé Strany drží prim již zmíněný návrh Pollakův. Nástup vedený přes kostel Jana Křtitele Na prádle směrem mezi lanovku a Hellichovu ulici prochází Michnovskou zahradou i palácem. Vyústění pak, za širokým obloukem celou plochou dolní Strahovské zahrady, nevede na Pohorelec, ale reprezentativnějším směrem Úvozem přímo k hradní rampě. Obdobně problematické vyústění volí i Antonín Pfeiffer (obr. 13) a Otakar Novotný: oba

vedou cestu přes Vlašskou ulici a kolem kostela sv. Karla Boromejského na zlom Úvozu a Nerudovy a poté stoupáním k hradní rampě. Fakt, že jejich návrhy zasahují terasy obou petřínských zahrad, se potom už z hlediska památkové péče jeví téměř jako marginálie.

Na okraj zbývají návrhy dvou později důležitých, chtělo by se říci i zásadních hráčů „klubu petřínské komunikace“ – kteří se jí ovšem v soutěži na severozápadní sektor vyhnuli.

Bohumil Hübschmann (dělicí se s L. Skřivánkem o třetí cenu) vychází v průvodní zprávě z úvahy, že je nutno – vzhledem k požadavku umenšit změny v historickém městě – vyloučit jak nejkratší cestu na Hrad Jelením příkopem, tak Nerudovou i přes Petřín. Aby dosáhl spojení města s Hradem, zbývá mu tedy jako základní možnost vyvedení letenské komunikace průkopem od Čechova mostu a monumentálním nástupem směrem na západ k Hradu, nikoli severně do Královské obory. O pouhý rok a čtvrt později – mimochodem už jako člen SRK – od této myšlenky ustoupil ve prospěch okružní komunikace vedené po bývalých hradbách, prozatím bez konkrétního předloženého návrhu.³⁰⁾

Max Urban rovněž zde ještě nezpochybňuje myšlenku průkopu v ose Čechova mostu a vedení hlavní spojky právě tudy – sem ostatně také umísťuje jako vyvrcholení osy vedené Starým Městem budovu nového parlamentu. Štefánikův most má tak pro něj prozatím ještě význam podružný. Petřín se ale dotýká jeho návrh řešení železniční sítě decentralizací nádraží osobní dopravy, jež by byla propojena vnitřní okružní dráhou, vedenou pod zemí právě v úrovni dolní Seminářské zahrady, pod terasou Lobko-

vické zahrady na západ a poté přímo k severu k dejvickému nádraží³¹⁾ (obr. 14). Urban tu tak vlastně – těžko říci, zda vědomky či nikoli – oživil plán předchozího století na železniční spojnici zmíněnou v úvodu, byť tehdy zamýšlenou pochopitelně po povrchu.

Vydestilovat v této soutěži z posudků poroty,³²⁾ tvořené členy SRK, stanovisko či názor SRK je dosti obtížné a není snad ani přílišnou nadsázkou říci, že žádné stanovisko jednoduše neměla. Podobně bychom neuspěli ani při hledání nepřímých narážek na náznaky regulačního plánu komunikací. Je to jistě pochopitelné, byť komise měla v tu dobu za sebou již rok své existence. Jak již bylo řečeno, zaměření Prahy se provádělo teprve postupně, v podstatě celá dvacátá léta vždy na poslední chvíli před vypisáním soutěže. Spolupráce s ministerstvem železnic byla více než komplikovaná a vyústila v roce 1927 tím, že si ministerstvo prosadilo vlastní plán sítě železnic,³³⁾ soutěž na řešení městské veřejné dopravy probíhala dokonce v letech 1930–1931, tedy až poté, co SRK předložila vypracovaný regulační plán. Absenci jasného zadání a dopředu zřejmých podmínek soutěže na severozápadní sektor vysvětlovala SRK touhou získat invenční a dopředu nesvázaná řešení z různých pohledů.³⁴⁾ Přesto lze z posudků spíše než otevřený přístup k často disparátně odlišným názorům číst jistou bezradnost. Celkové dopravní řešení posudky v podstatě nehodnotí, nanejvýš převyprávějí výklad průvodní zprávy. Zůžeme-li pohled opět na petřínskou cestu, dospějeme k téže nejistotě. Ze sedmnácti předložených návrhů ji v jakékoli podobě navrhovalo jedenáct (plus Engel, který ovšem nebyl mezi hodnocenými), v posudcích k ní ale nalezneme pouhé tři věty. K návrhu Bohumila Hübschmanna, který cestu zcela zavrhl, porota uvádí, že v otázce jejího významu není stejného názoru s autorem.³⁵⁾ Jakého je ovšem názoru, není patrné ani z dalších zmínek, naznačujících pohled, který lehce připouští i památkové hledisko. Pfeifferovu variantu kritizuje kvůli porušení palácových zahrad (přestože, jak jsme viděli, se tento problém týkal většiny návrhů), k velmi problematickému vyústění na hraně Úvozu a Nerudovy ale dodává, že pietně šetří budovy a odstraňuje je jen v nutných případech.³⁶⁾ U návrhu nazvaného *Město Libušino* se pak dočteme, že cesta by způsobila „po stránce staropražské strašné pohromy, aniž skýtá nějaké pozoruhodné výhody“.³⁷⁾

Kdy se tedy začala v SRK rodit myšlenka řešení dopravní situace pomocí obvodových komunikací kolem Starého Města, jež se později stala hlavním argumentem pro vznik petřínské cesty? Ze zpětného pohledu píše Max Urban ve své



Obr. 13: Antonín Pfeiffer, letenská soutěž 1920 (tamtéž, s. XXXVII).

rukopisné syntéze *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy* z konce čtyřicátých let, že jediné zajímavé návrhy byly Janákův a daleko za ním dvojice Vahala – Lhota.³⁸⁾ Tedy v případě prvním zamítnutí průkopu i tunelu a směřování hlavního tahu ke Štefánikovu mostu, v případě druhém tihnutí k obvodové komunikaci. Nemalý význam jistě také měla skutečnost, že po Balšánkové smrti v roce 1921 nastoupil do SRK Bohumil Hübschmann, dlouholetý a aktivní člen Klubu za starou Prahu, který se urbanismem dlouho zabýval a mimo jiné již několik let promýšlel řešení regulace pod Emauzským klášterem.³⁹⁾

Po této soutěži se SRK na nějakou dobu odmlčela a pro odbornou veřejnost skrytě se zabývala zejména řešením Letné, kde ani mezi jejími členy zdaleka nepanovala jednotna v otázce, zda prokopávat, či ne.⁴⁰⁾ Na 1. června 1922 pak svolala anketu, kde místopředseda Eustach Mölzer ve svém projevu zveřejnil novou zásadu minimálních zásahů do Starého Města, bez ohrožení jak staveb samotných, tak uliční sítě. Což samozřejmě vylučuje transversálu přes Staroměstské náměstí, a tedy zakládá nutnost obvodové komunikace.⁴¹⁾ Proto se SRK přiklonila k výstupu na Letnou přes Štefáníkův most a tam ideálně také minila situovat budovu parlamentu. Nicméně úvahy o „obvodové“ komunikaci je v této době nutno ještě brát s jistou rezervou – jako hlavní výstupné spojnici se severozápadním sektorem města Mölzer chápe čtyři spojky od tří mostů, tedy dvě rampy od mostu Štefáníkova, levostrannou serpentinu od Čechova a Chotkovu silnici; most Legií má pro něj – prozatím – malý význam.



Obr. 14: Max Urban, letenská soutěž 1920 (tamtéž, s. XLI).

Přestože petřínskou komunikaci navrhovalo v nějaké podobě jedenáct z osmnácti podaných soutěžních návrhů severozápadního sektoru, je pochopitelně nutno dodat, že tehdy se ještě o kardinální problém zdaleka nejednalo – dokonce snad že příliš nepálil téměř nikoho. Šlo totiž o věc do jisté míry akademickou, jejíž realizace byla daleko v nedohlednu. Zároveň ale tu byla letenská soutěž tak důkladně probrána proto, že jsou v ní v podstatě založeny téměř všechny varianty, které se v průběhu následujících osmnácti let vynořovaly znovu, často ohlašované jako naprosté novinky. Samozřejmě s výjimkou té, která nakonec celý příběh uzavřela – tunelu pod Strahovským stadionem.

INTERMEZZO 1: URBANISTŮV VZOR

Když časopis *Styl*, řízený tehdy Vilémem Dvořákem, věnoval v roce 1922 trojčíslo 3–6 výsledkům soutěže na severozápadní sektor, umístil na závěr bloku téměř osmdesát let starý plán, doprovazený kratičkým článkem Zdeňka Wirtha. A tento plán zásadně určil úvahy o petřínské komunikaci na dalších patnáct let (alespoň v okruhu SRK.)

Projekt petřínské serpentiny (obr. 15) datoval Wirth podle působení podepsaného kreslíče na zemském stavebním

ředitelství zhruba do let 1847 až 1850. Nejvyšší purkrabí Karel Chotek byl sice předčasně penzionován v roce 1843, tuto dobu ale Wirth překlenuje nutností technických příprav projektu i řešení otázek vlastnictví pozemků. Přímý doklad pro Chotkův vliv na vznik tohoto návrhu sice neznáme, ale bylo by zřejmě těžké hledat jakoukoli jinou osobu, jež by jej tehdy mohla iniciovat. Navázání této cesty na třídu Vítěznou (původně Chotkovu) a na nový řetězový most Františka I., otevřený v roce 1841 a úzce spojený s Chotkovou činností,⁴²⁾ tomu jistě nasvědčuje.

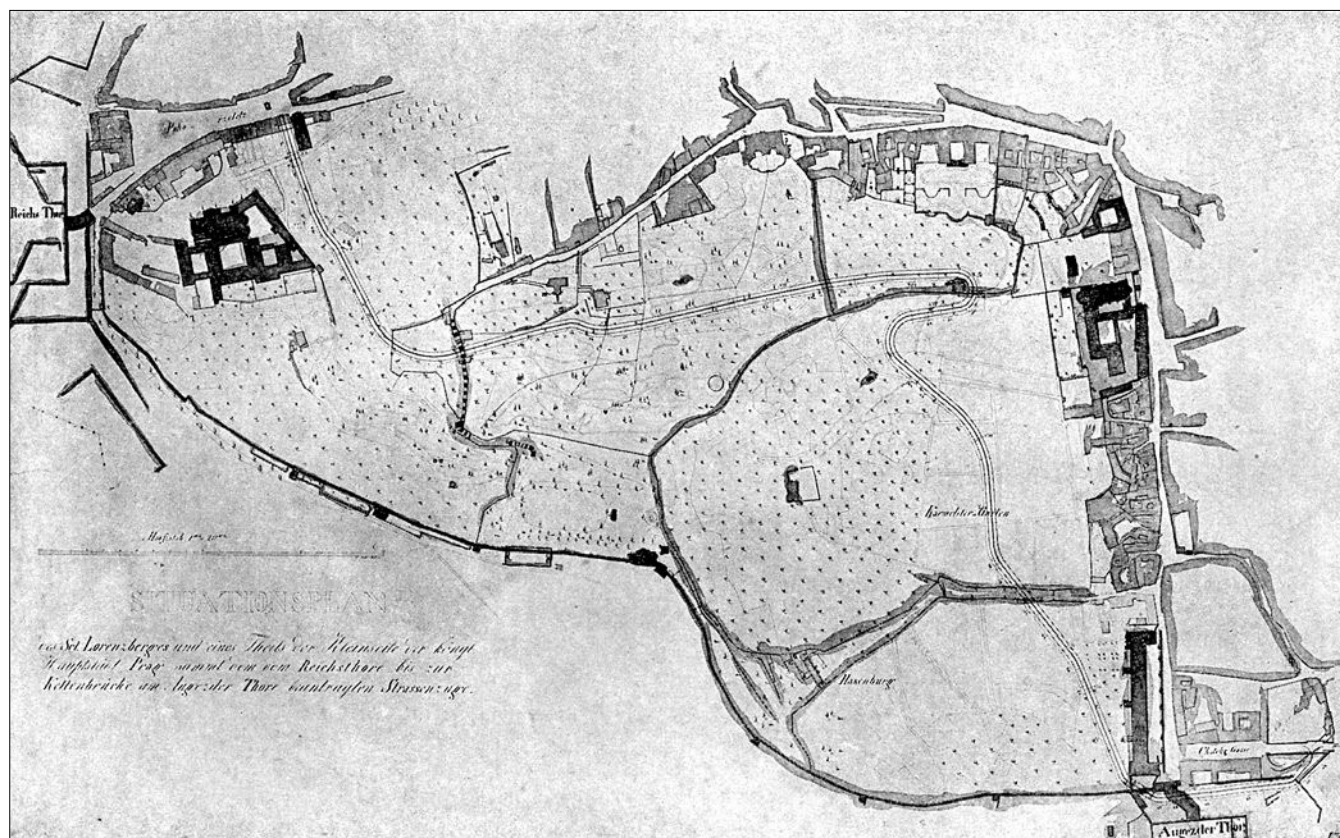
Na vysoké stádium příprav je možné usuzovat z toho, že součástí projektu byl i vrstevnicový plán Strahovské a Lobkovické zahrady, kóty petřínského svahu, řezy silnicí nebo návrhy tarasních zdí a schodišť.⁴³⁾ Ze čtyř navrhovaných variant byla podle Wirtha zvolena ta s nejmenším stoupáním a nejdiskrétnější trasou v tehdy soukromých palácových zahradách. Od mostu je cesta vedena ne přímo novou třídou, ale lehce doleva, tedy po ještě existujících hradbách. Důvod je jednoduchý – bylo nutno z některé strany obejít kasárna a tato varianta byla zároveň spojena se získaným stoupáním. K tomu se také budou v meziválečných letech různí

architekti vracet. Poté směřuje dolní částí Seminářské zahrady, tedy pod kaplí, ke gloriету na hraně Schönbornské zahrady, kolem něž krouží serpentinu. Pokračuje těsně po vrcholu hřbetu v této zahradě, přes nejvrchnější část terasy Lobkovické zahrady a pak po vrstevnici v její západní části. I s tímto řešením jsme se již několikrát setkali a ještě setkáme – navádí k němu ostatně už sama terénní situace.

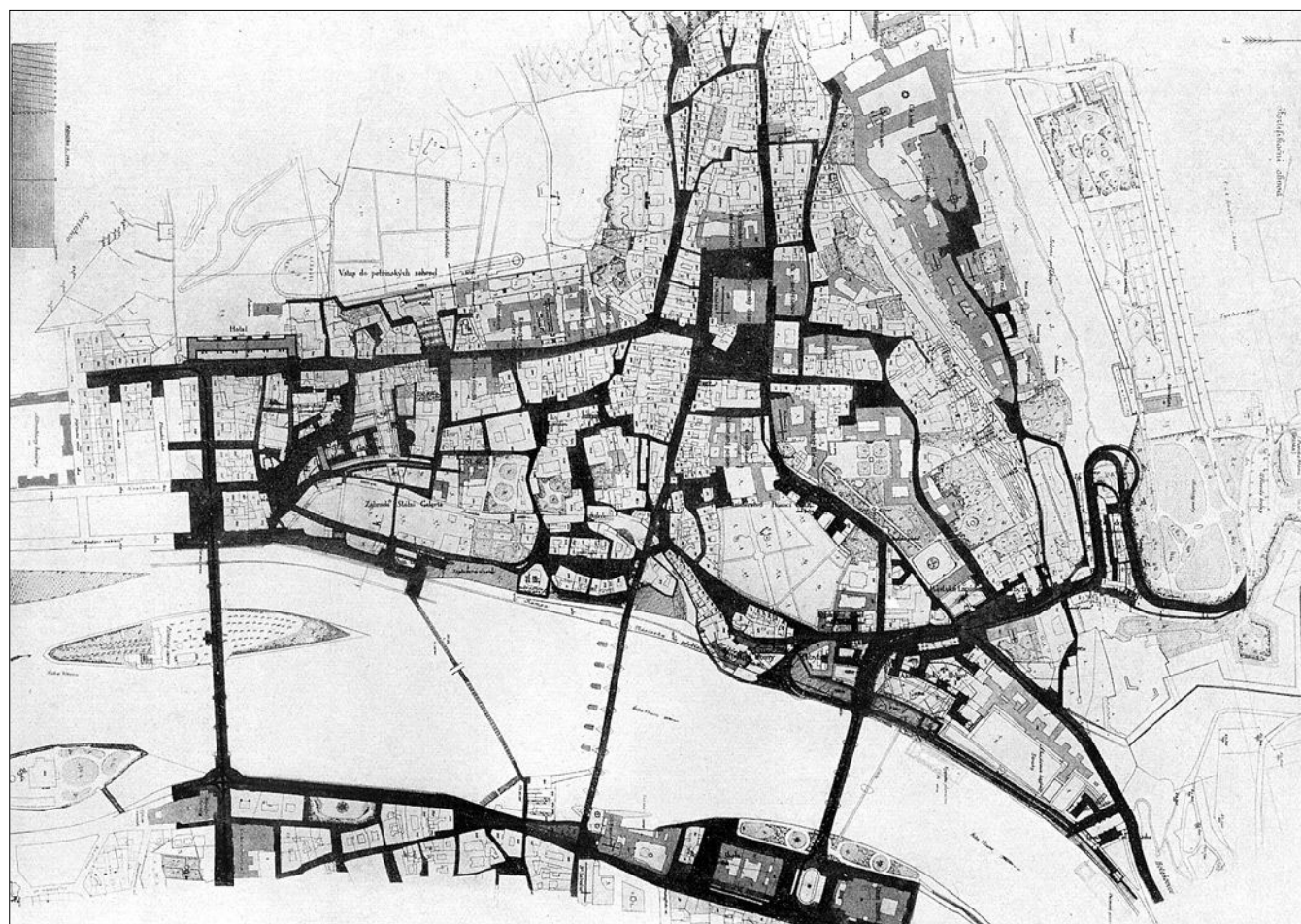
Podle Wirtha by serpentina byla vrcholem empirických úprav i vhodným vzorem pro současnost.⁴⁴⁾ Urban oceňoval její ideu přístupu k Hradu, při němž by cíl byl stále na očích, a byl přesvědčen, že nebytí protiventství Chotkově činěných, mohla – a měla – již dávno být Praze „ke cti a ozdobě“.⁴⁵⁾

Měla-li SRK navázat na nějakého významného urbanistu, nemohl jím rozhodně být nikdo jiný než právě Chotek. Jeho návrh petřínské cesty se tak posléze stal komisi štítem, s jehož pomocí si razila cestu mezi odpírači – „již hrabě Chotek...“

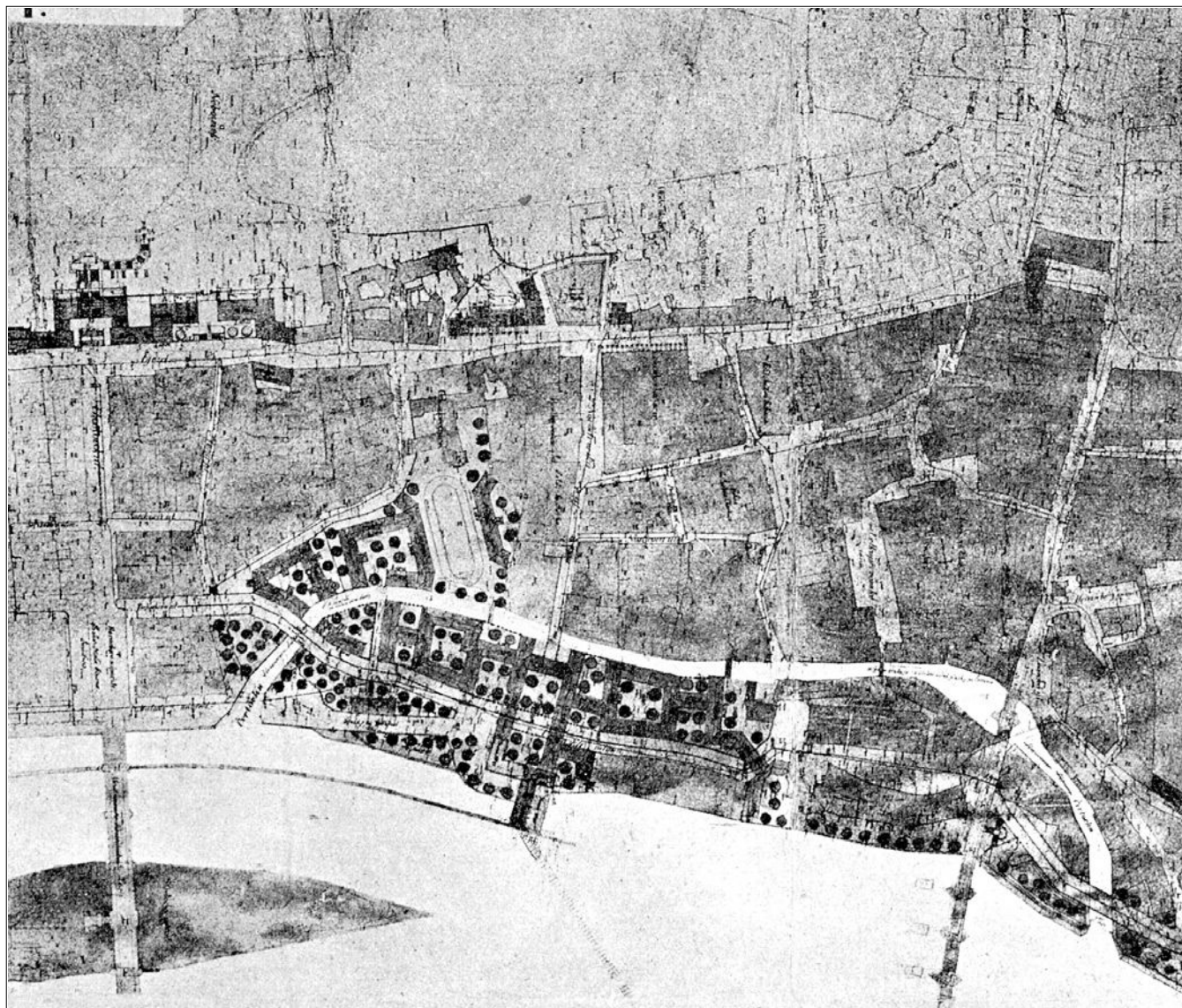
Zejména Bohumil Hübschmann Chotkovu cestu neustále oprašoval a upravoval, mezi jinými, nečleny SRK, se jí ale inspiroval např. i Alois Dryák. Když se zaměstnanec kanceláře SRK Max Urban ve *Stylu* ohrazoval proti kritice



Obr. 15: Chotkova serpentina, návrh zemského stavebního ředitelství v Praze, 1847–1850 (tamtéž, s. XLIV).



Obr. 16: Bohuslav Fuchs – Josef Štěpánek – Antonín Moudrý, malostranská soutěž 1922 (*Ideová soutěž...*, o. c. v pozn. 47, s. 32).



Obr. 17: Josef Chochol, malostranská soutěž 1922 (*Soutěž na úpravu...*, o. c. v pozn. 49, s. 36).

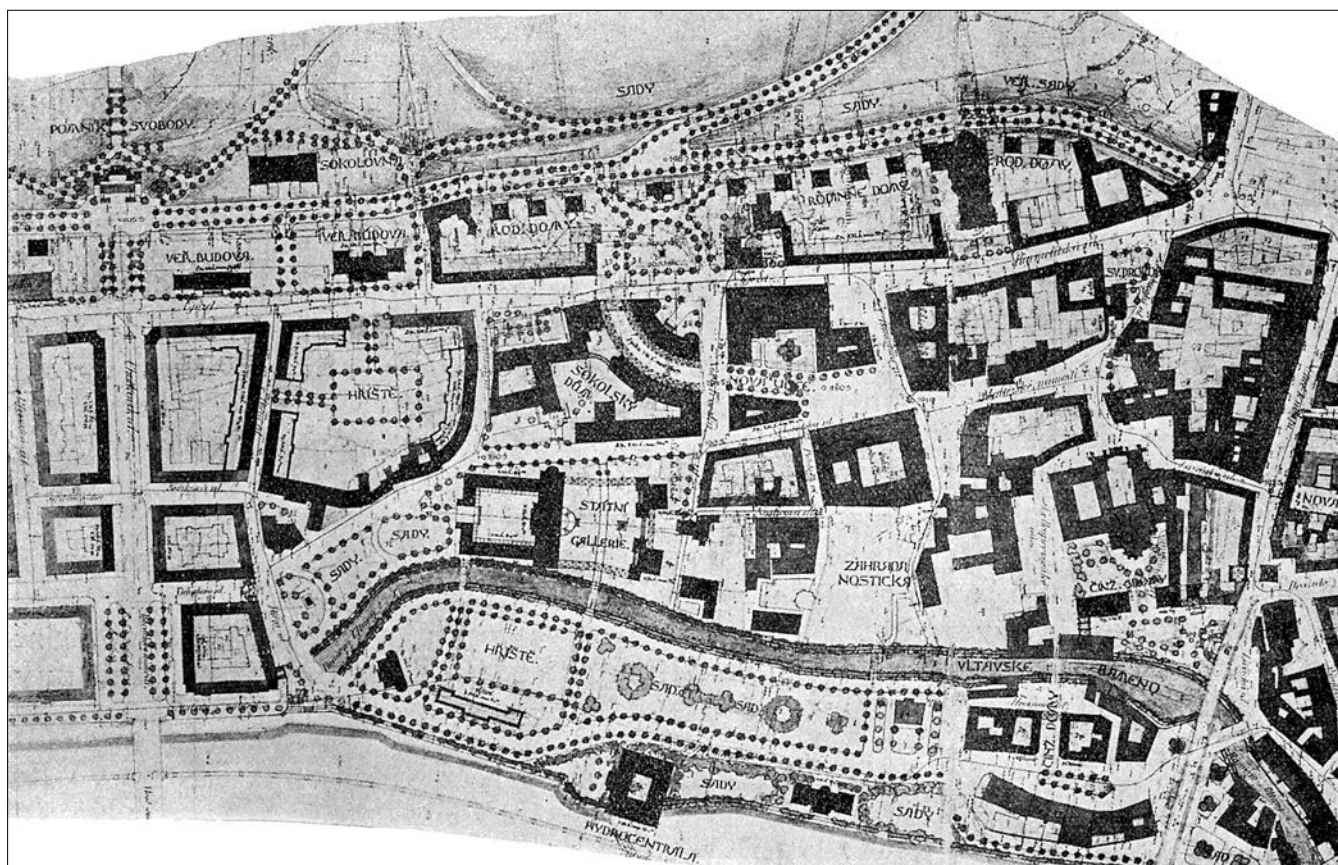
a námitkám o nepotřebnosti petřínské cesty, uveřejněným v časopise *Stavba* těsně po vyhlášení výsledků samostatné soutěže v roce 1926, znovu vytáhl z archivu Chotkův návrh a ke svému článku připojil – aniž jej v něm ale přímo zmínil.⁴⁶⁾ Když předseda SRK Eustach Mölzer uzavíral v roce 1931 vášnivou odbornou anketu o petřínské cestě, neopomenul Chotka znovu povolat na pomoc. Když publikoval bývalý člen SRK Hübschmann v roce 1937 svou další novou variantu, posvěcenou stávající komisí, připojil vedle ní znovu Wirthův článek o pražských serpentinách...

MALOSTRANSKÁ SOUTĚŽ 1922

Oproti jiným soutěžím na počátku dvacátých let byla v roce 1922 soutěž na regulaci Malé Strany svázána řadou podmínek a požadavků.⁴⁷⁾ Chtěla mimo jiné dotvořit oblast kolem mostu Legií, odlehčit Újezdu a Karmelitské vybudováním nové souběžné cesty, ne ale přímo po břehu, který měl být hmotově zachován v současném stavu, nestavět další komunikace a zachovat intaktnost malostranských zahrad i Petřína. Zároveň ovšem požadovala umístění několika nových budov: moderní galerie, Smetanova muzea a pomníku ad. Řešení petřínské komunikace stále nebylo

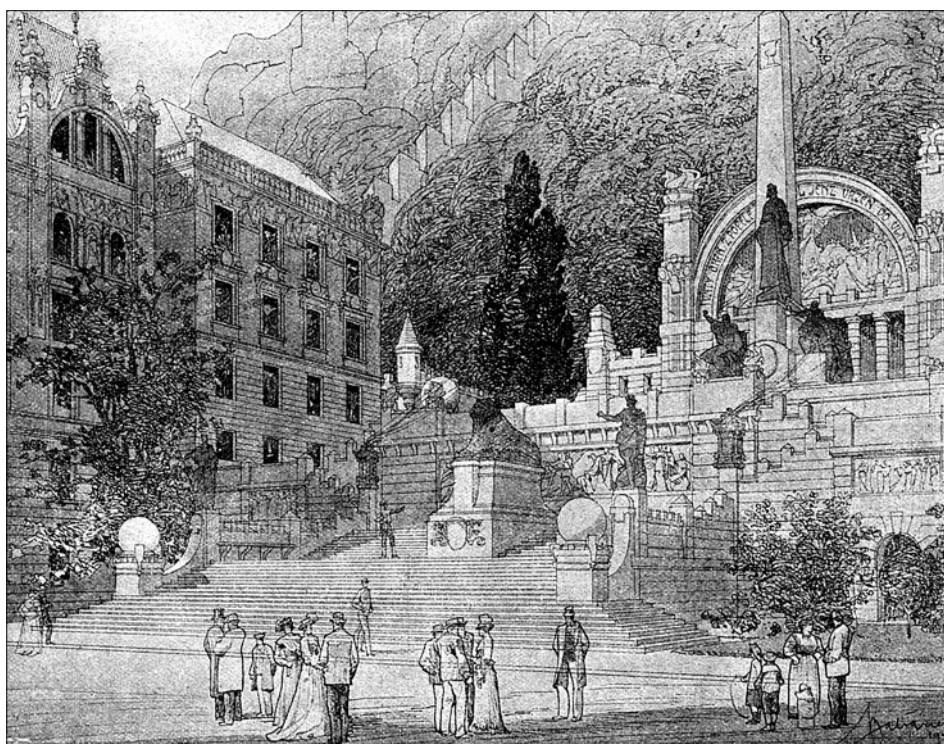
přímou součástí zadání, přesto se o něj tři autoři pokusili. Nejprve ale se ale soustředíme na další dva problémy, které s tím souvisí:

V nepočtené a komisí poměrně negativně hodnocené soutěži⁴⁸⁾ nebyla udělena první ani druhá cena, třetí cenu získal projekt trojice Bohuslav Fuchs – Josef Stěpánek – Antonín Moudrý (obr. 16), z hlediska památkové péče ve svém celku až neuvěřitelně uvědomělý. Ten sice petřínskou cestu výslovně zamítl (stejně jako to autoři učinili v předchozí soutěži na severozápadní sektor) a veškerou tramvajovou dopravu hodlal převést z Malé Strany na protější břeh, ale přesto je pro nás důležitý. Ve snaze zachovat všechnu malostranskou zeleň navrhl totiž sloučení a otevření jednak zahrady paláce Michnova (tehdejší zbrojnice), Chotkova a Nostického, jednak Seminářské se sady petřínského svahu – s argumentem, že budou-li upraveny a otevřeny veřejnosti, nevznikne v budoucnu ani myšlenka na jejich zastavění.⁴⁹⁾ V případě petřínské cesty budeme ještě svědky logičnosti této úvahy. Posílení významu veřejné zeleně dokládá i důraz tohoto plánu na místo styku zahrad s městem – v ústí Hellichovy ulice je proponován postupně se rozšiřující monumentální vstupní parter do amfiteátru svahu.



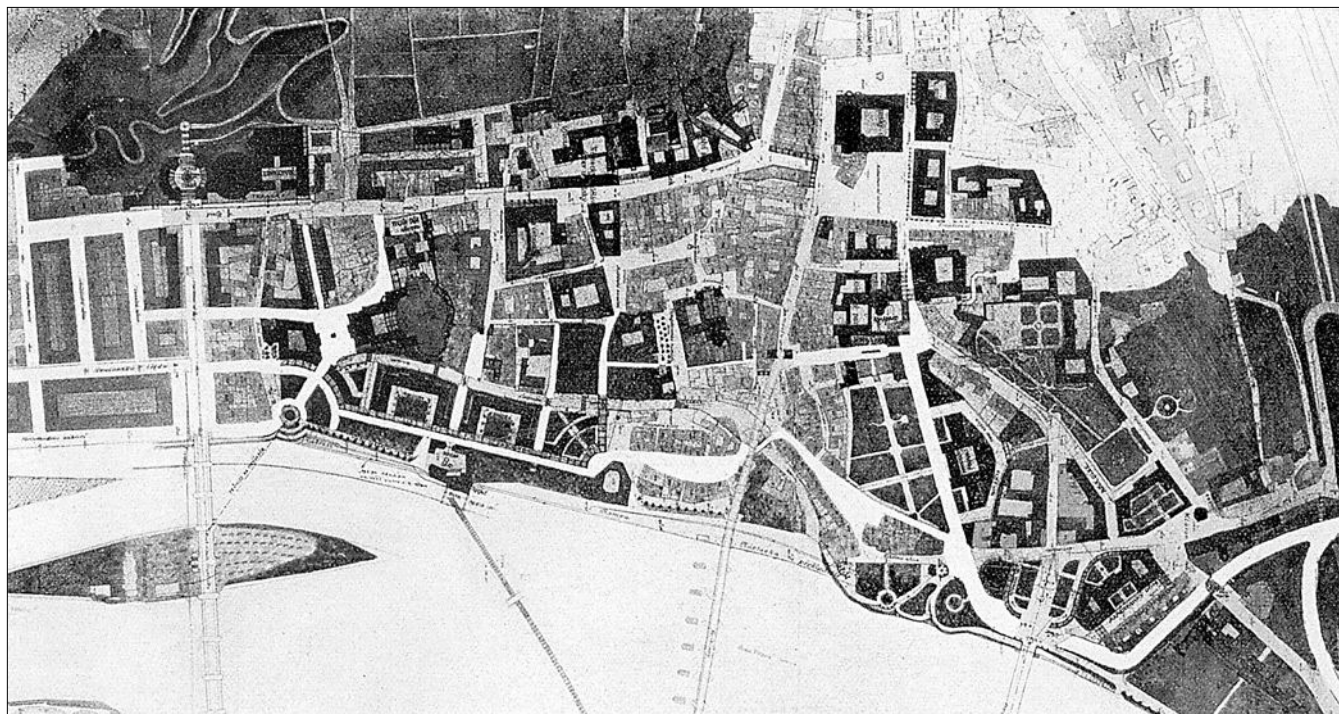
Obr. 18: Karel Polívka – Václav Josef Prokop, malostranská soutěž 1922 (tamtéž, s. 40).

Tento motiv hodnotil Hübschmann jako člen komise a později také Urban jako nejdůležitější a koneckonců jediný zajímavý nápad celé soutěže.⁵⁰ Přesto navrhovaly výrazné monumentalizování vstupu do sadů ještě další dva návrhy, které ale SRK nakloněný *Styl* v bloku věnovaném malostranské soutěži a uvedeném Hübschmannovým textem vůbec neotiskl. Josef Chochol (obr. 17) tu vytváří široké lichoběžníkové prostranství, rozvírající se směrem ke svahu, s fontánou nebo sousoším, jemuž by ale musely padnout za oběť tři domy po levé straně Hellihoovy ulice.⁵¹ V návrhu Karla Polívky a Václava Josefa Prokopa (obr. 18) je na tomto místě patrný prostor prořatý křížem komunikací, spojujících Újezd s nově navrhovanou silnicí na úpatí Petřína. Ústí sem i nová silnice směrem do Seminářské zahrady. Nejde tedy jako u předchozích dvou návrhů o klidovou zónu, jejíž hlavní intencí je vytvořit nový přechod mezi městem a zahradami, ale spíše o náměstí – navíc vzhledem k navrhovaným komunikacím poměrně rušné.

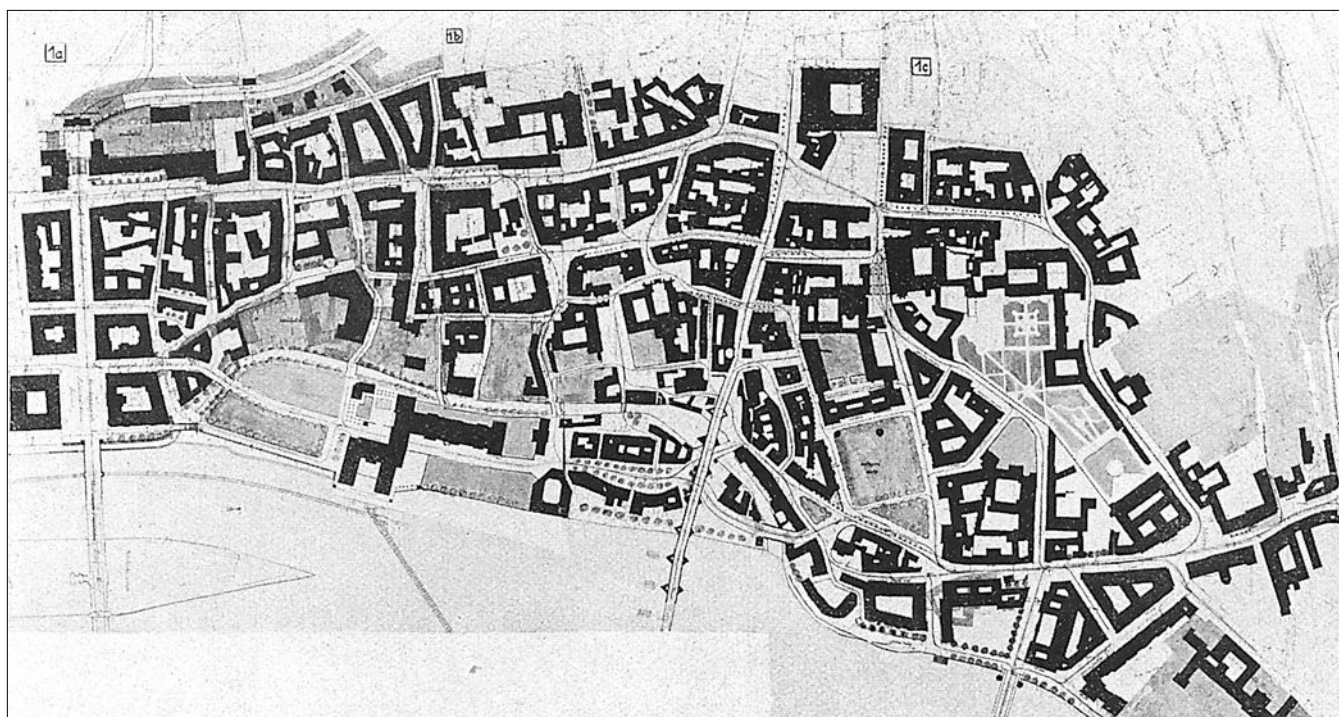


Obr. 19: Antonín Balšánek, návrh otevření Petřína monumentálním schodištěm (A. Balšánek 1920, o. c. v pozn. 14, tab. 43).

Druhým důležitým motivem této soutěže bylo úsilí většiny jejích účastníků architektonizovat petřínský svah v ose mostu Legií. Návrhy se pohybují od variant poměrně úsporných až po naprosto monumentální. Jediným, který se o to



Obr. 20: Vlastislav Hofman, malostranská soutěž 1922 (*Ideová soutěž...*, o. c. v pozn. 47, s. 36).

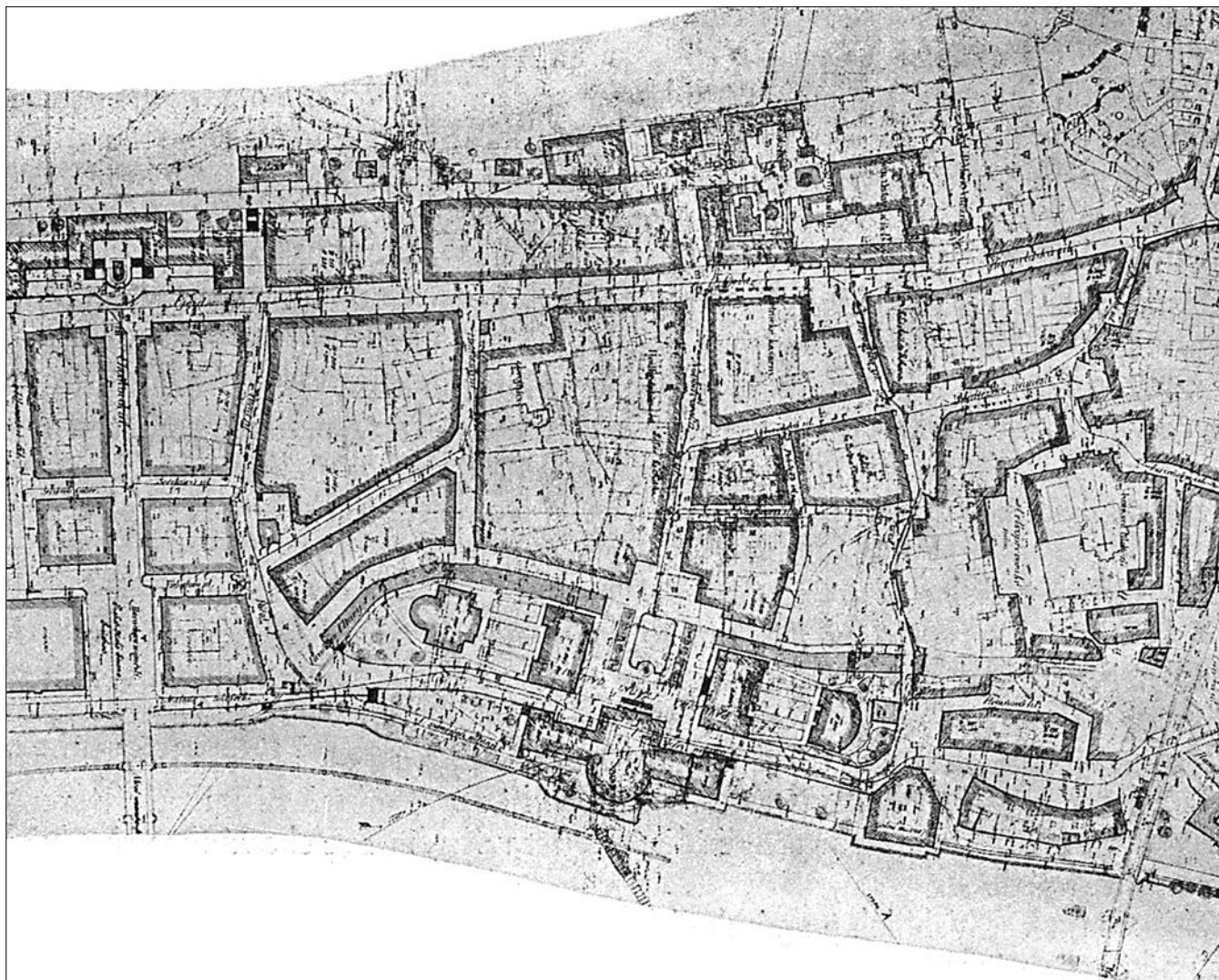


Obr. 21: František Lehman, malostranská soutěž 1922 (*tamtéž*, s. 38).

nepokusil vůbec, byl projekt první zmíněný, Fuchse, Štěpánka a Moudrého. Ten pouze rozčlenil hmotu budovy kasáren (adaptovaných na hotel) představenými dvojsloupky, což komise posoudila jako nepřilíš zdařilé.⁵²⁾ Ve všech ostatních jako by působil horror vacui – anebo jen přesvědčení, že osu vedoucí od promenády na Příkopech a Národní a od Národního divadla je prostě nutné uzavřít něčím závažnějším, než je pouhý zelený svah.

I zde předsadíme ohlédnutí zpátky, k Balšánkovým návrhům z počátku století. Trojici radiál směřujících z Malé Strany do petřínského svahu nemohl samozřejmě ani on po-

nechat bez náležitého otevření. Pro vstup do podzemní dráhy v ose mostu znovu publikoval jako možnost svůj návrh monumentálního schodiště z roku 1903 (obr. 19), uvažuje však, že – vzhledem k završení pohledové osy až na Bílé hoře – by bylo nutné vymyslet nový vhodný obsah i formu. Například vítěznou bránu, „ovládající pohled v obou směrech“. Návrh nedošel dál než do stádia myšlenky, ale uvažované měřítko lze odhadovat podle toho, že brána měla působit svým obrysem proti obloze a být vyvrcholena kolosální sochou např. Svobody někde poblíž vrcholu svahu, jež by završila budoucí sochařskou výzdobu mostu. „Tím zá-



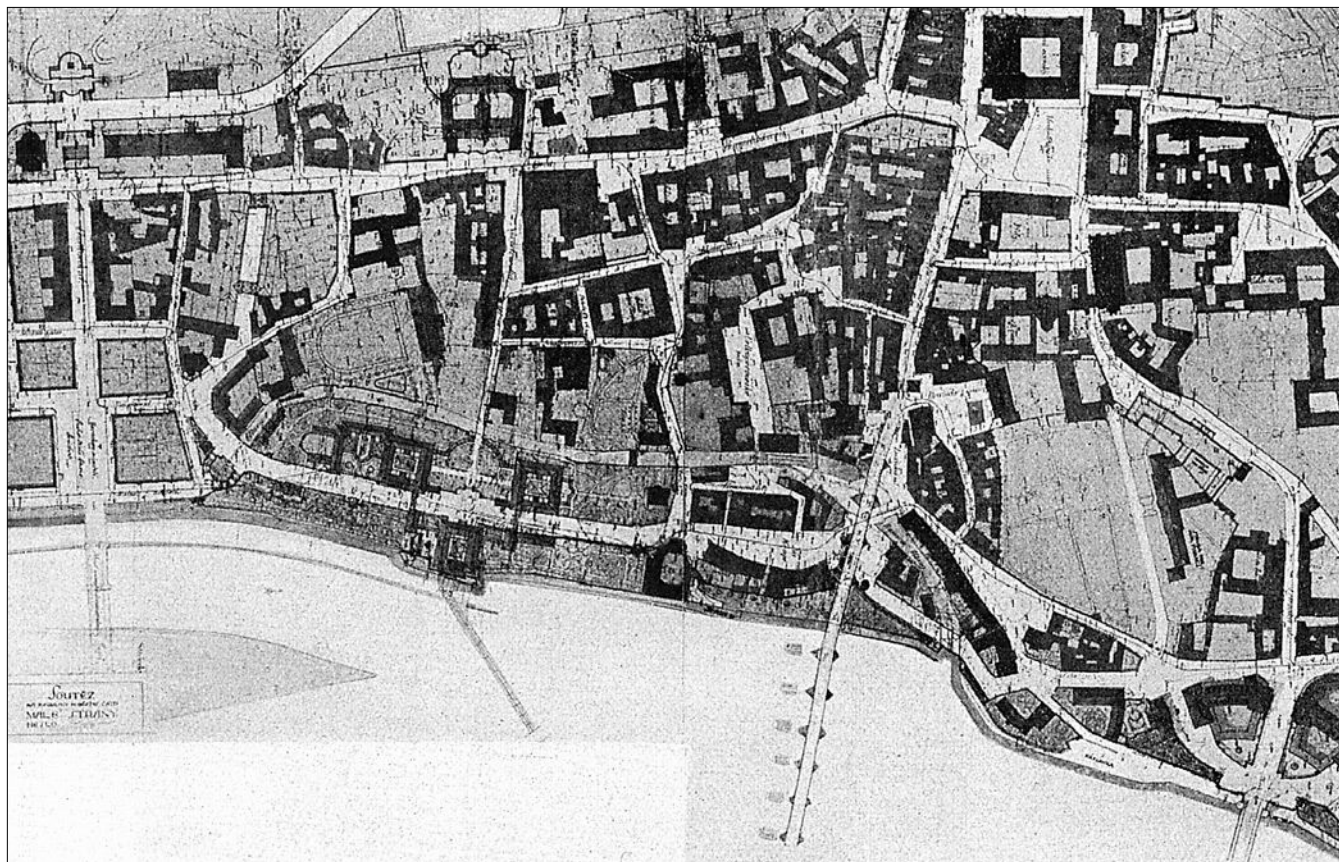
Obr. 22: Miloš Vaněček, malostranská soutěž 1922 (*Soutěž na úpravu...*, o. c. v pozn. 49, s. 44).

roveň by se dostalo sadům na Petříně vyššího posvěcení.⁵³⁾ Později Balšánek obměnil ideu zakončení tohoto průhledu návrhem mauzolea Neznámým hrdinům ve výši vyhlídkové cesty na Nebozízku nebo nad ní, spojeného tak i s navrhovanou budovou parlamentu.⁵⁴⁾ Je snad zbytečné dodávat, že tato snaha architektonicky ovládnout svah, uzavírající důležitou pohledovou linii, odkazuje k jinému pokusu, asanačním návrhům průtahu Starým Městem, uzavírajícím pohled tentokrát od Národního muzea průkopem Letné podle návrhu architekta Kouly.

V malostranské soutěži vedl architektky již požadavek SRK na nalezení místa pro pomník Bedřicha Smetany. Na toto místo jej směřoval návrh trojice Karel Pecánek – V. Fiala – Vladimír Wallenfels, který zachovává kasárna, ale terasu odsouvá a pomník staví za křižovatku do vyústění Vítězné třídy (aby mohl pomník působit v prostoru uzavřeném ze tří stran, navrhuji autoři předsadit kasárnám budovu osově symetrickou s levým rizalitem kasáren). Dalším možným stupněm je zrušení kasáren, ale ponechání terasy, aby byla budova (či pomník) na ní náležitě monumentalizována a působila proti petřínskému svahu. Vlastislav Hofman (obr. 20) tak ve svém projektu lehce rozšiřuje ulici Újezd na úkor terasy, na místo kasáren staví Smetanovo muzeum, koncertní sál České filharmonie a kon-

zervatoř, objekt Sokola je posunut dále směrem k Nebozízku. V ose mostu pak vrcholí pohled Smetanovým pomníkem s kruhovou základnou na zvýšené terase a nad ním přímým výstupem na Petřín. Hladová zeď by tu tedy musela být minimálně výrazně ubourána. Hmotově ještě výraznější je návrh Chocholův (obr. 17), který na terasu staví trojkřídlovou budovu Smetanova muzea a z ní pak opět výstup do svahu. Ideovou úvahou na téma Smetana v pohledu od Národního divadla se v průvodním slovu projektu zabývá František Lehman (obr. 21). Jakkoli velký skladatel, zároveň byl podle něj i skromným a dobrotivým člověkem – umístění jeho pomníku přímo v ose mostu by bylo příliš náročné, a je tedy posunut mimo ni.⁵⁵⁾ Primární tu však spíše byla prozaičtější skutečnost, totiž že Lehman navrhl přímo jako pokračování mostu silnici na Strahov a z toho bylo nutno při umístění pomníku vycházet.

Některým autorům se ovšem završení této pohledové osy pouhým Smetanovým pomníkem zdálo příliš málo. Tak Miloš Vaněček (obr. 22) umístil na plochu zbořených kasáren opět trojkřídlovou budovu „reprezentující náš stát a obrození národa s pomníkem Osvobození, zakončující prospekt od Národního divadla“.⁵⁶⁾ Pro úvahy o využití a zastavění dolní části svahu je významné také to, že nad touto budovou by rovnoběžně s Újezdem vedla nová komu-



Obr. 23: Alois Dryák, malostranská soutěž 1922 (*Ideová soutěž...*, o. c. v pozn. 47, s. 34).

nikace, uzavírající celý blok včetně obytných domů mezi ulicemi U Lanové dráhy a Hellichovou a vedená směrem k závěru kostela Panny Marie Vítězné. To se objevuje i v již zmíněném projektu Polívka – Prokop (obr. 18). Aby měl navržený Vaněčkův mohutný památník osvobození v ose mostu patřičný odstup a monumentalitu, je celkově zvýšen ještě nad původní terasu kasáren a pod ním je cesta rovnoběžná s Karmelitskou ulicí, vedená zde ale kolem závěru karmelitánského kostela a bez zaváhání přes Vrtbovskou zahradu směrem za křižovatku Karmelitské a Tržiště. Tak je totiž vyřešena požadovaná komunikace odlehčující přetížené severojižní cestě. Všechny ostatní návrhy ji – více či méně nápadně – směřovaly mezi Karmelitskou a nábrežím, zatímco zde jsou autoři vedeni primární ideou ochrany zeleného pásu zahrad na nábreží. Z této nové silnice vycházejí sadově upravené užší cesty a mezi nimi z nového náměstí u Hellichovy – petřínská komunikace, ta už ovšem jako důležitá komunikační spojnice se Strahovem.

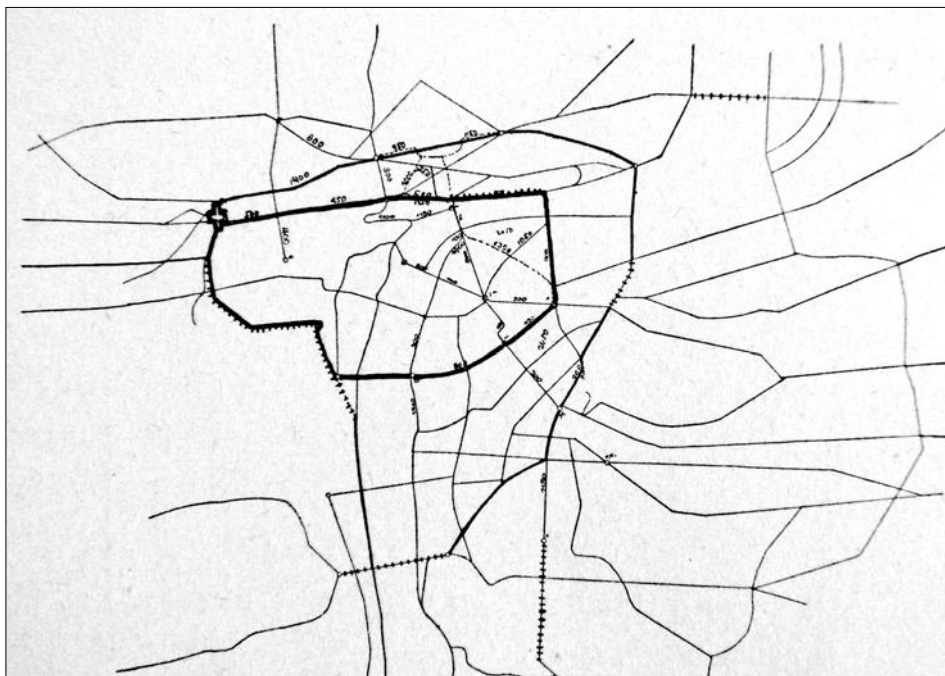
Naposledy probíraný návrh přemostil téma úpravy petřínského svahu k samotné petřínské komunikaci. Jak už bylo řečeno, řeší ji tři návrhy. Druhým z nich je projekt Františka Lehmana (obr. 21). Podobně jako u předchozího je jeho základním problémem prokřížování celé Malé Strany mnoha novými spojkami a průlomy. Cesta na Strahov je tu vedena příkře z Vítězné průrazem v budově kasáren, jež zároveň slouží jako její pohledová „podnož“. Kromě toho se nad nimi navrhuje opěrná zeď, nad níž ústí komunikace do krátkého tunelu. K tomuto návrhu se také pojí – v kontextu příští soutěže na petřínskou komunikaci velmi zásadní – hodnocení SRK: „Tunelový, zářezový a serpentinový výstup na Strahov po úpatí Petřína jest nepřijatelný.“⁵⁷⁾

I zde se ale jedná o jediné místo, kde SRK prozrazuje, kdy vedou její úvahy o petřínské cestě.

Z hlediska pozdějšího vývoje a budoucích soutěží a samostatných návrhů je pro nás nejzajímavější návrh Dryáků, oceněný čtvrtou cenou (obr. 23). Zatímco v projektu na severozápadní sektor z roku 1920 vedl nástup této silnice poněkud neurčitě lehce vpravo od ústí Vítězné třídy (což by předpokládalo zbourání kasáren jako celku), v nynějším, důkladněji propracovaném, je naprosto zřejmá silná inspirace Chotkovou serpentinou (obr. 15). Cesta je vedena z tehdejšího Harrachova náměstí při ústí mostu Legií doleva po bývalých hradbách, kde se obrací a, získavši již jisté výšky, směřuje ve svahu mezi kasárnami a budovou Sokola. Pojmenování návrhu *Prodloužený most* vztahuje Dryák ve své průvodní zprávě sice především k řešení mostu Mánesova, nicméně týká se i mostu Legií. Pokud lze soudit z půdorysného řešení, záměrem zde bylo prodloužit pohled do svahu a tam uzavřít jakýmsi blíže nespecifikovaným objektem (pomníkem) těsně nad silnicí. Z urbanistického hlediska pozoruhodný je bezpochyby způsob, jakým pohled postupně graduje již od mostu. Napomohl by tomu návrh na snížení obytného bloku tzv. Jechenthalových domů, tvořících zde ostrý výškový zlom mezi Smíchovem a Malou Stranou, o jedno patro.⁵⁸⁾ Kasárna nejsou zrušena, ale jen ve směru ulice „probourána“, takže by směr pohledu nebyl rozptýlen po stráni, ale přesně směřován právě ke zmíněné stavbě. Architektonické řešení budovy kasáren tak plně podléhá právě této ideji: na pravé straně z ní zbývá nesymetrický objekt, na levé dokonce jen – jako jakési torzo – jejich původní boční rizalit, upravený jako osově symetrická stavba.

INTERMEZZO 2: IDEA A IDEOLOGIZACE VNITŘNÍHO OBVODU

Pokud jsme již u letenské soutěže sledovali myšlenku obvodové komunikace, prozatím ještě teprve klíčí v hlavách členů SRK, ani v soutěži malostranské stále nebyla prvotní a vůdčí ideou. Přesto Hübschmann v jejím zhodnocení zdůvodnil možné pokračování okruhu kolem Starého Města přes Petřín tím, že architektonický účinek uzavření osy by tu byl tak jako tak rušen niveletou mostu zvednutou do oblouku. Ideální by tedy bylo zachovat terasu a místo hmotné budovy nechat petřínskou zeleň sestupovat do města – a v ní ovšem vést petřínskou silnici.⁵⁹⁾ Místo ideje vyvrcholení pohledové osy tu zaujala, přesněji řečeno začala v hlavách členů SRK zaujímat idea obvodu vnitřního města. Když o dva roky později přednášel tehdy již předseda SRK Eustach Mölzer na jubilejním sjezdu československých inženýrů o regulačních otázkách Velké Prahy, byla už myšlenka na světě a zcela explicitní: kromě vnějšího obvodu k mostu Hlávkovu je nutné i uzavření obvodu vnitřního, a to cestou od Štefánikova mostu na Letnou a od Újezdských kasáren na Pohořelec.⁶⁰⁾ V roce 1923 totiž proběhla soutěž na severovýchodní sektor, poslední ze čtveřice pražských dilů, a tak byl nejvyšší čas ustavit se alespoň na obrysech řešení silniční sítě. Zhruba do začátku roku 1925 se k tomuto tématu členové a pracovníci SRK příliš nevyjadřovali, zato vedli intenzivní debaty mezi sebou.⁶¹⁾ Pak se rozběhla kampaň, připravující půdu samostatné soutěži na petřínskou komunikaci. Hübschmann například tehdy publikoval přísně logicky vystavěnou úvahu o dopravní síti, jejíž primární intencí bylo – po postupném vyloučení všech ostatních možností – prokázat, že jediným východiskem je právě toto propojení okruhu petřínskou cestou: proto, aby bylo zachováno co nejvíce z Malé Strany a Starého Města a zároveň aby byl umožněn moderní rozvoj města, na levém břehu „zakrnělý“.⁶²⁾ Pouze odvedením dopravy v severojižním směru lze podle něj zachránit Malou Stranu. Podobně dospívá také k – podle argumentace jedinému logickému a jedinému možnému – začátku i vyústění komunikace: přímo v ose mostu Legií a na druhém konci převedením do Keplerovy ulice a na Mariánské hradby, kdy nebude nutný další průlom na Pohořelci. Z připojeného schematického náčrtu silniční sítě (obráz. 24) je zřejmé, že samotné vedení cesty po petřínském svahu je opět nápadně podobné Chotkově variantě. A důležité je zde také připomenout, že tak by byla doprava z obou polokruhů (z Mariánských hradeb a dnešní ulice Milady Horákové) spojena nad Novým světem a svedena kolem kláštera přes Petřín do ústí Vítězné třídy. Petřínskou cestu tedy SRK zamýšlela skutečně jako komunikaci zcela primárního významu a kvůli myšlence okruhů kolem vnitřního města se jí nechtěla vzdát. Vi-



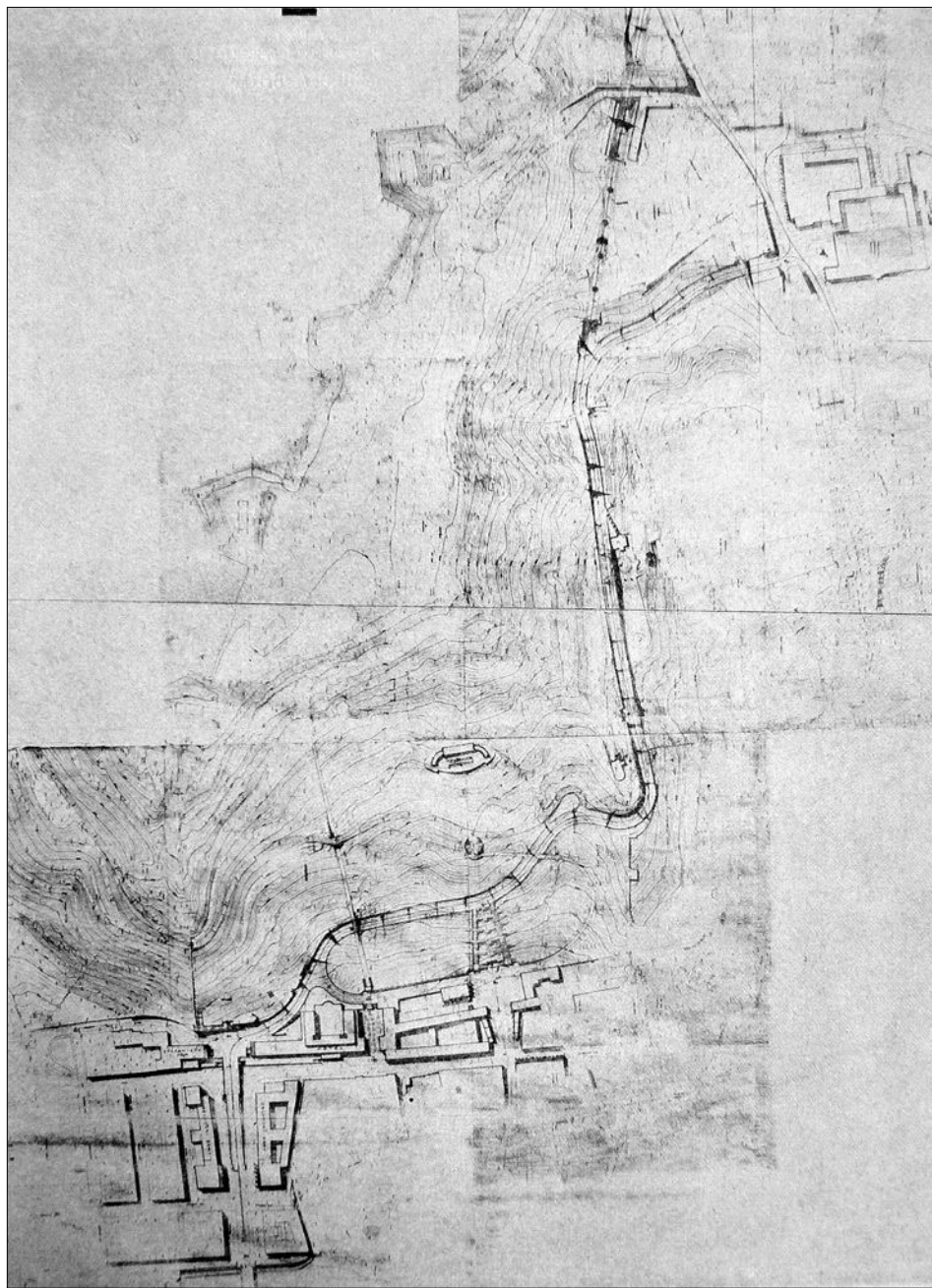
Obr. 24: Bohumil Hübschmann, schéma pražské komunikační sítě, 1925 (B. Hübschmann, o. c. v pozn. 62, s. 16).

děno touto optikou se jí snad ani vzdát nemohla – dopravní systém by pak totiž podle jejího tehdejšího názoru nemohl být zcela funkční.

Půda byla připravena. Nebo alespoň se SRK zdála být připravenou. Zřejmě však čekala, že její prosazení nebude snadné, a tak, aby pozice petřínské cesty posílila, zahrála ještě na ideologickou notu. Předseda Mölzer podal návrh, aby byla silnice postavena do dvou let a k 10. výročí vzniku republiky tak již byla v provozu jako nový přístup k Hradu. Pojmenována měla být *Cesta svobody*. Předpokládanou kritiku jednostranně a nekvalifikovaně pracující SRK – jaká se zejména v *Časopise československých inženýrů a architektů*, *Stavbě* a *Staviteli* objevovala při různých příležitostech v podstatě celou dosavadní dobu od jejího vzniku – měla patrně umenšit skutečnost, že SRK nechala tento návrh projít dokonce i hlasováním městského zastupitelstva.⁶³⁾ Soutěž pak, na rozdíl od všech předchozích, vypsala místo SRK pražská obec.

PETŘÍNSKÁ SOUTĚŽ 1926

Samostatná soutěž na petřínskou komunikaci byla vypsána 1. dubna 1926 s téměř půlroční lhůtou na odevzdání. Po záplavě kritik soutěží předchozích, upozorňujících na to, že obsazení hodnotící poroty je totožné s členstvem SRK, a tedy že rozhodování je jednostranné a vychází z úsudku jen malého počtu architektů a urbanistů,⁶⁴⁾ byla dokonce jmenována širší porota, z jejichž jedenácti členů bylo pouze pět zároveň členy SRK.⁶⁵⁾ Podle množství podmínek se zdálo, že SRK tentokrát docela přesně ví, co chce. Byly mezi nimi dva pruhy silnice, dva pro tramvajové vedení a široký chodník – stále se totiž argumentovalo tím, že cesta má být zároveň vyhlídková. I za cenu méně pohodlného stoupání měla být – s ohledem na budoucí motorizaci dopravy a jasnou směrovou orientaci – bez zákrut. Proto byla v místě nástupu požadována rampa z Harrachova náměstí (od ústí mostu Legií), která přemostí Újezd, aby silnice získala stoupání již zde. Boční přístup od Smíchova měl vést



Obr. 25: Alois Dryák, soutěž na petřínskou komunikaci 1926, detail nástupu v alternativní variantě (Soutěž na..., o. c. v pozn. 69, s. 9).

z ulice Rošických (tedy přes Hladovou zeď) a přístup pro pěší z Hellichovy. Kromě toho měli soutěžící pod úpatím svahu umístit budovy státní konzervatoře, Štefánikova domu a případně nového hotelu a zároveň převést petřínské sady do města.⁶⁶⁾ Posledním požadavkem se SRK bezpochyby vracela k návrhu Fuchse a Štěpánka z malostranské soutěže, podle tehdejšího hodnocení jedinému zajímavému motivu. Přestože otázka terasy Lobkovické zahrady se již několikrát probírala (a členy SRK byli v té době čtyři aktivní členové Klubu za starou Prahu, který na ni upozorňoval⁶⁷⁾) a přestože již dva roky byla Schönbornská zahrada spolu s palácem exteritoriálním majetkem USA, mezi podmínkami nebyl požadavek se těmto územím vyhnout.

Do soutěže bylo podáno celkem dvanáct návrhů (a jeden mimo hodnocení). Probereme-li první čtyři z nich oceněné téměř stejným počtem hlasů, zjistíme, že jsou velmi dispa-

rátní a že porota vlastně až tak přesně nevěděla, co chce.

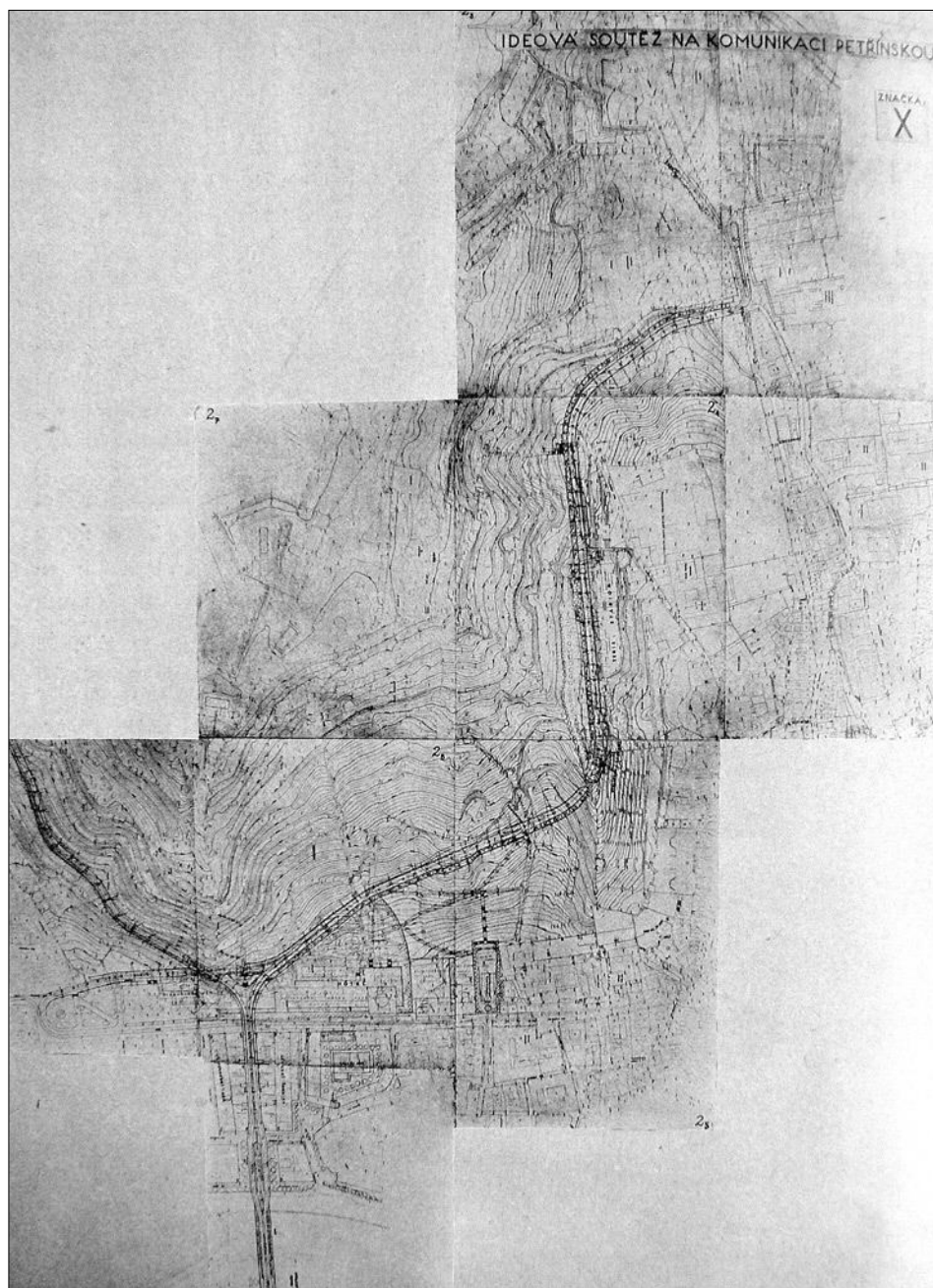
Dva z nich, Bohumil Hübschmann a Alois Dryák, se opět vraceli k Chotkově serpentíně, oba už opakovaně, oba již tehdy byli přesvědčeni, že je to jediné správné řešení. Hübschmannův návrh se v podstatě neliší od toho, který vysvětloval jako člen SRK před vypsáním soutěže ve *Stylu* (obr. 24). Tehdy ještě následuje Chotkovu variantu nejen v odklonu z Vítězné třídy doleva po bývalých hradbách, ale také v tom, že cestu vede i architektonizovanou terasou Lobkovické zahrady. Alois Dryák podal dva alternativní projekty, první z nich vyhovuje podmínkám soutěže a vede nástup z Vítězné třídy, trasa cesty je blízká Chotkově variantě s malou zákrutou v jižním cípu Schönbornské zahrady a v zahradě Lobkovické komunikaci umísťuje na terasu na podpěrné zdi. V návrhu alternativním, argumentovaném ovšem jako výhodnější, navázal také na svůj starší projekt, podaný v malostranské soutěži v roce 1922. Nástup je tu veden jakoby po bývalých valech opevnění (v Plaské ulici) a pohledová osa od mostu vrcholí pomníkem (obr. 25). Tato alternativa pak podle něj umožňuje i ušetření obou palácových zahrad zavedením cesty do tunelu pod nimi. Jedinou novinkou v dosavadních úvahách o petřínské cestě je tu alternativní vyústění – nikoli na Pohorelec, ale tunelem okolo kláštera a pod posledním bastionem směrem do Bělohorské ulice.

De facto nejpřesněji dodržel zadané podmínky návrh trojice František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, hodnocený jako třetí (obr. 26–27). Rampu nad Újezdem začínají už v polovině mostu Legií – jednak proto, aby vyrovnali mírnou prohlubeň za mostem na tehdejšími Harrachově náměstí, jednak proto, aby již zde získala komunikace několik potřebných výškových metrů.⁶⁸⁾ Řešení pasáže ve Vítězné třídě a na Újezdě působí z návrhu sice poněkud klaustrofobně, nicméně z čistě technického hlediska jistě bezpečněji odděluje pěší komunikaci od automobilové. Z křižovatk na Újezdě směřuje jednak užší silnice pro pěší a auta doleva na Hřebenky (a prochází tak v podstatě celou spodní úroveň zahrady Kinských), jednak hlavní cesta směrem na Pohorelec. Ta je po rovné trase v Seminářské zahradě – opět vyhovující požadavkům SRK – zavedena do tunelu pod zahradou Lobkovickou. Namísto pomníku v ose mostu Le-

gii zamýšlejí zde autoři „vytvořit jako ukončení Národní třídy za řekou moderní část města a přenést tam část ruchu velkoměstského života“.⁶⁹⁾ Právě tuto část na Újezdě a zejména rampu (kteřá ovšem, jak bylo již řečeno, patřila mezi požadavky) porota nejvíce kritizovala kvůli nadměrné komplikovanosti a nákladnosti.

První cenu získal nakonec projekt Vlastislava Hofmana, suggestivně pojmenovaný *V dohledné době* (obr. 28–29). Tím si také porota, potažmo SRK zadělala na největší část kritiky. Jako jeden ze čtyř v této soutěži podaných projektů⁷⁰⁾ se Hofman vrací k myšlence velké serpentiny v celém území Seminářské zahrady. Blízkým předchůdcem tohoto řešení byl Engelův návrh už z letenské soutěže v roce 1920. Stejně jako on byl Hofman veden snahou naprosto se vyhnout Lobkovické zahradě⁷¹⁾ – kromě toho ale argumentoval pro tyto zákruty také tím, že tak bude zachován vyhlídkový charakter silnice, nepřerušný tunelem. Ve středečních zákrut pak měly podle něj vzniknout dvě kruhové terasy, hlavní body vyhlídky na Prahu. Na cestě k nim by ovšem bylo nutno překonat oba pruhy silnice a kdyby byl návrh takto realizován, je jistě pravděpodobné, že s dnešním provozem by se v podstatě proměnily na nepřístupné vybetonované plochy malých parkovišť. Komplikované – a také velmi kritizované – řešení nástupu silnice vedením doprava z Vítězné třídy ulicemi Šeříkovou a Říční podobně rozhodně není určeno technickými podmínkami, ale výlučně snahou zachovat volný a silnicí nerušený průhled z mostu na svah, vyvrcholený štíhlým pomníkem Svobody, který je vztyčen na terase po zbořených kasárnách.⁷²⁾ Památkářsky jistě nepominutelnou ideou byl také Hofmanův návrh vést od hlavního vyústění k Pohorelci na Dlabáčov – na rozdíl od daleko méně problematického Dryákova tunelu pod baštou ovšem na povrchu a směrem přes nádvoří Strahovského kláštera!

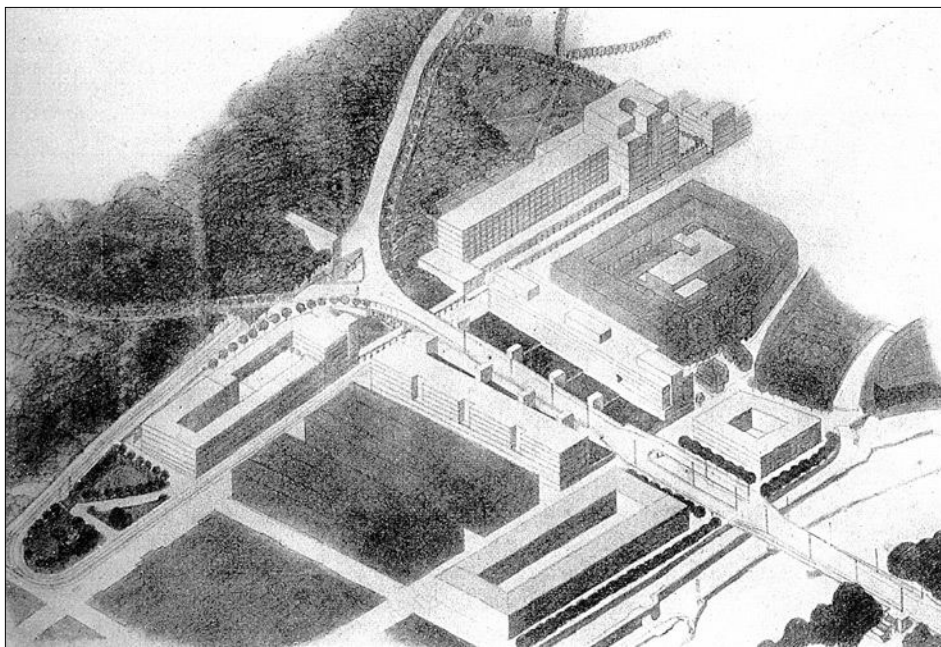
Z dalších novinek soutěže je hodna pozornosti dějin památkové péče a pražského urbanismu také myšlenka Františka X. Čtrnáctého⁷³⁾ (obr. 30) odbočit z petřínské cesty nikoli jako alternativní, ale jako hlavní tah silnici směrem z Lobkovické zahrady přes Vlašskou ulici, areál špitálu sv. Karla Boromejského a k Úvozu.⁷⁴⁾ Potud se návrh celkem neliší od projektů Antonína Pfeiffera (obr. 13) a Otakara



Obr. 26: František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, soutěž na petřínskou komunikaci 1926, pasáž Vítězné třídy (tamtéž, s. 11).

Novotného z letenské soutěže v roce 1920. Z Úvozu ale cestu zahlubuje do tunelu a zhruba v rovině horní hrany Hradčanského náměstí vede pod hřbetem, vyústuje do Jeleního příkopu a směřuje do Dejvic k buštěhradské dráze. Jako příjezdovou cestu k Hradu pak vede odbočku z Jeleního příkopu zpět kolem Arcibiskupského paláce k Matyášově bráně.

Projekt architekta Josefa Chochola a sochaře Zdeňka Pešánka (obr. 31–32)⁷⁵⁾ je naprosto bezprecedentní – a to v čase dozadu i dopředu – svou úvahou o vytvoření terasy namísto odkopaného hřbetu od gloriety Schönbornské zahrady přímo k západu. Komunikace by tu byla částečně vedena v tunelu, částečně na povrchu s novým loubím. Jako hlavní výhody uvádějí autoři ničím nerušený výhled ve směru silnice už z Újezda a z protějšího Masarykova nábřeží pak prodloužení hradčanského panoramatu až ke Straho-



Obr. 27: František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, křižovatka na Újezdě (tamtéž, s. 12).

vu a nezastíněný, upravený pohled na klášter s podnožím silnice.⁷⁶⁾ In margine pak zmiňme Chocholovo a Pešánkovo urbanistické řešení Újezda: terasa pod kasárnami je snížena, silnice je k ní vedena z rozšířeného Harrachova náměstí nízkou rampou a vrcholí tu bránou otevírající petřínskou cestu a v ose pak pomníkem hrobu Neznámého vojína. František Albert Libra ve svém návrhu rezervoval point de vue pro změnu pomníku prvnímu prezidentu, podepřenému rozměrným schodištěm a flankovanému vysokými pylony s výtahy.⁷⁷⁾

Co se zastavění paty svahu týče, není zde podstatně přesně sledovat, kdo kam umísťuje který objekt – principiálním problémem bylo už množství budov, které sem proponovaly podmínky soutěže. Několik projektů (např. Dryák, Svoboda) také navrhuje pěší cestu spojující zahrady z Pohorelce až do Kinských, ani to ale, jak už jsme viděli, není v dějinách úvah o urbanizování petřínského svahu nic nového.

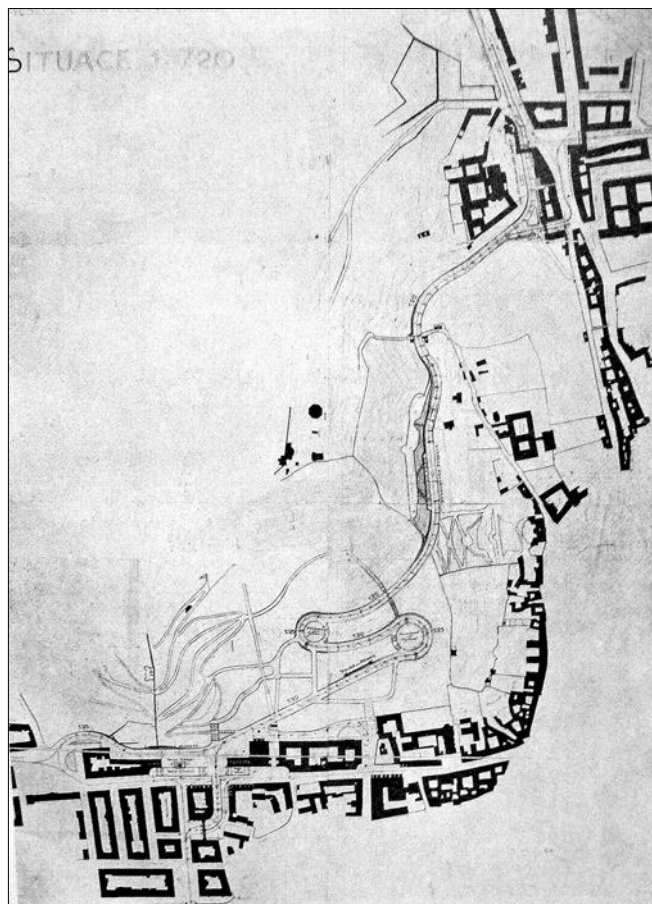
Po vyhlášení výsledků soutěže se na porotu a samozřejmě také na SRK snesla průtrž kritiky. Nutno přiznat, že obě kolegia na tom nesla vlastní díl viny. SRK problematickým stanovením některých podmínek (přestože soutěž měla být nedílnou součástí tehdy již pilně připravovaného dopravního plánu), které pak porota nedodržela; porota už jen tím, že rozhodnutí bylo zcela nejednoznačné a provázely jej vnitřní spory jednotlivých členů. Bylo tedy zřejmé, že ani SRK, která před soutěží prezentovala řešení vedené v podstatě ve stopách Chotkova návrhu, zdaleka není v tomto názoru tak jednotná.⁷⁸⁾

Z hlediska památkové péče měl vítězný návrh hned několik problematických bodů: zásahy do uliční sítě Malé Strany vpravo odbočkou z Vítězné třídy, naprosté rozrušení Seminářské zahrady a samozřejmě také vyústění na Dlabáčov přes Strahovské nádvoří; proti tomu jistě stál kladný bod za zachování obou palácových zahrad. Z hlediska technického zase vadil sklon stoupání nebo nebezpečně malé poloměry zákrut. Částečně se tyto chyby pokusila SRK napravit, když vydala pokyny, jak je nutno Hofmano-

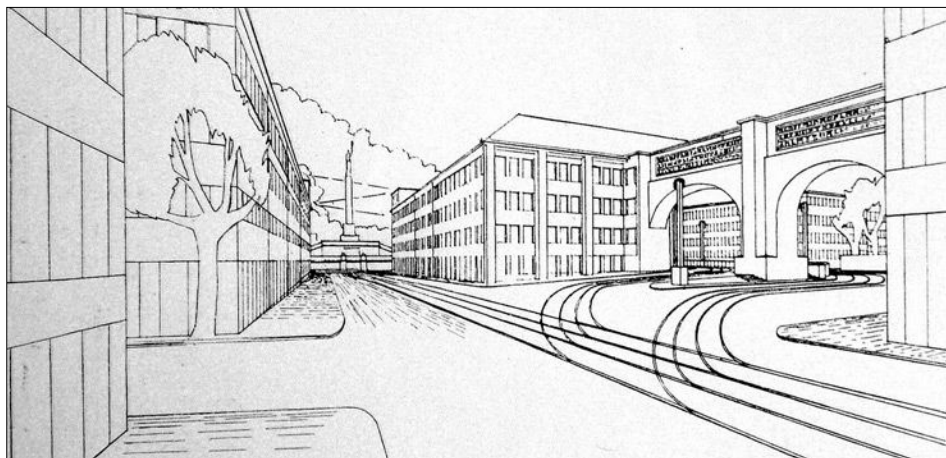
vu studii upravit, aby byla realizovatelná: šířka min. 14 m, poloměry zakřivení ne pod 30 m, stoupání ne větší než 4 %. Zároveň z důvodu správné směrové orientace podpořila vedení cesty v ose mostu Legií, nikoli tedy odbočování vlevo či vpravo (s tím, že rampa je sice nejvýhodnější komunikačně, ale nevýhodná pohledově, finančně i konstrukčně), do budoucna úvahy o vyústění na Dlabáčov a také jednoznačné pravidlo nezasahování do obou palácových zahrad (resp. v případě Lobkovické do její terasové části), zatímco neupravená Seminářská měla projít parkovou rekonstrukcí.⁷⁹⁾ Poté byl vyložen výsledný plán – téměř se kryjící s Hofmanovým projektem, s výjimkou nástupu v ose rozšířené Vítězné třídy – a rychle

schválen ministerstvem veřejných prací.

Následovalo několik rychle se vyčerpávajících protiakcí. Polemika mezi *Stavbou* (Oldřichem Starým) a *Stylem* (Maxem Urbanem) proběhla v podstatě ihned po skončení soutěže. Předmětem sporu byl jednak vítězný projekt, jednak sama myšlenka petřínské cesty. Primárním bodem Staré-



Obr. 28: Vlastislav Hofman, soutěž na petřínskou komunikaci 1926 (tamtéž, s. 3).



Obr. 29: Vlastislav Hofman, řešení Újezda (tamtéž, s. 4).

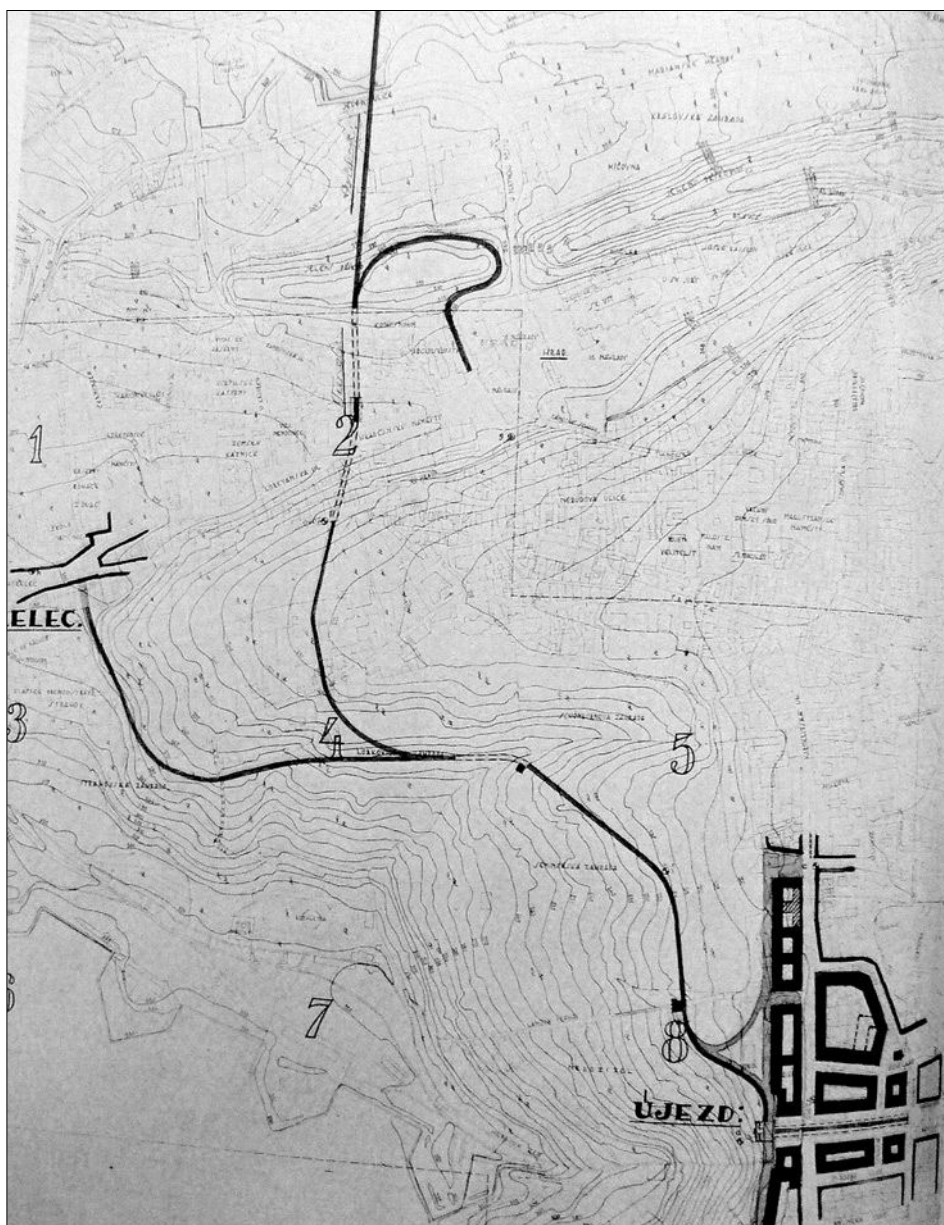
ho kritiky bylo odmítnutí okruhů kolem Starého Města, vedených „památkářskou ideologií“ „přes hory a doly“. SRK měla podle něj vypsát soutěž daleko otevřenější, na celkové dopravní řešení.⁸⁰⁾ Urban, působící tehdy nedlouho ve studijní kanceláři SRK, hájil postup komise, vypisující postupně částečné soutěže, neboť jinak se nelze generálního plánu dobrat. Nutno ale přiznat, že ve sporu padaly poněkud zavádějící a ne zcela logické argumenty z obou stran.⁸¹⁾

Klub za novou Prahu svolal k petřínské cestě diskusi, Klub za Prahu starou ji ve vítězném vedení odmítl shodně. První kvůli tomu, že vítězný návrh je vhodný prý nanejvýš pro koňské povozy, zatímco automobilové i tramvajové dopravě by vyhovovalo vedení přímé, druhý – s poukazem na to, že serpentiny by zničily Seminářskou zahradu i část opevnění a Lobkovickou zahradu by silnice rozdělila na dvě poloviny – připouští na petřínském svahu pouze pěší vyhlídkovou cestu.⁸²⁾

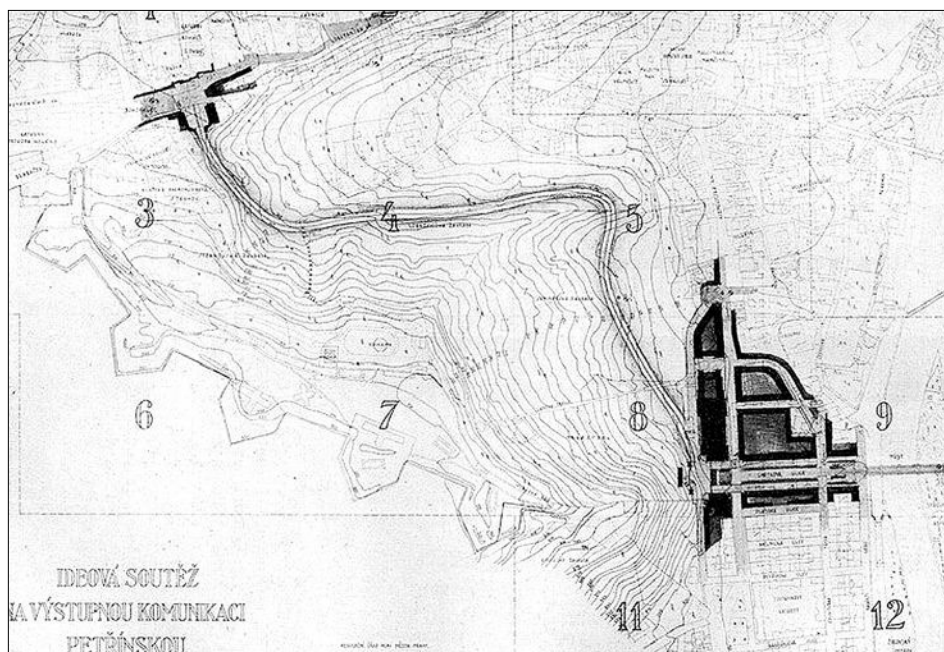
Rovněž Spolek inženýrů a architektů podal SRK protest proti realizaci vítězného projektu, odůvodněný společným vedením pěší a automobilové dopravy, nevhodným řešením rampy na Újezdě, nevýhodností serpentiny i vyústění na Pohořelci pro dálkovou dopravu, nutností příliš vysokých násypů a opěrných zdí v Seminářské zahradě apod.⁸³⁾ Zároveň ale z jeho iniciativy vznikl nový návrh trojice Svoboda – Švarc – Vaněček (obr. 33).⁸⁴⁾ Autoři nejsložitějšího a nákladného

jednoduché a naprosto novátorské řešení. Ve skutečnosti je návrh možná oním bodem zlomu, po němž už jde jenom o stylistická cvičení. Všechno už tu totiž bylo: jak nástup ser-

projektu loňské soutěže poukazují nyní zejména na maximální hospodárnost nového návrhu, na to, že nebude nutno bourat téměř žádné domy, že silnice bude maximálně přimknuta ke svahu a minimálně široká, protože se ruší chodník pro pěší. Ryze pragmatická je rovněž úvaha, že je-li cílem spojit dva body v různé výšce nejkratší možnou cestou s nejvýhodnějším stoupáním, je zbytečné jakékoli prodlužování trasy kvůli lepšímu výhledu nebo neporušení zahrad. Podle této průvodní zprávy by se tedy zdálo, že bylo předloženo geniálně



Obr. 30: František X. Čtrnáctý, soutěž na petřínskou komunikaci 1926 (F. X. Čtrnáctý, o c. v pozn. 73, s. 103).



Obr. 31: Josef Chochol – Zdeněk Pešánek, soutěž na petřínskou komunikaci 1926 (J. Chochol – Z. Pešánek, o. c. v pozn. 75, s. 104).

pentinou vedenou z Vítězné třídy k jihu a poté zpět po svahu (Skrivánek a Šejna v letenské soutěži, obr. 10), tak velmi přímé vedení silnice (následující variantu Chotkovu a řešení dalších návrhů předchozích let) nebo vyústění na Dlabáčov napříč Strahovským nádvořím. Zároveň je silnice i přes své proklamace vedena mimo Schönbornskou zahradu a těsně nad terasou zahrady Lobkovické.

MEZIDOBÍ

Nicméně přes všechny protesty se nestalo nic. Respektive stalo se to, co rozhodla SRK. Zanesla petřínskou cestu do regulačního plánu, předložila ministerstvu veřejných prací, projednala se Strahovským klášterem a připravovala realizaci.⁸⁵⁾

V červenci 1929 byl veřejnosti předložen regulační plán. Tereziánský systém dopravního řešení dvanácti dostředovými radiálami doplnil dvěma západovýchodními transversálami a jednou severojižní⁸⁶⁾ a starou otázku průlomů historickým městem odkázal historií návrhem dvou okružních komunikací, z nichž vnitřní okruh chránil Staré Město a vnější běžel v podstatě po historických hranicích Nového Města. Nicméně oba okruhy byly ve skutečnosti pouze na pravém břehu, na levém je měla spojit trasa dnešní ulice Milady Horákové, Patočkovy – a petřínské komunikace (viz Hübschmannovo schéma z roku 1925, které regulační plán následuje: obr. 24).⁸⁷⁾ Předložila-li tedy SRK po deseti letech své existence plán založený na tom, že dva okruhy budou na levém břehu svedeny do jednoho, těžko mohla v následujících letech od realizace petřínské cesty (resp. jakékoli spojnice těchto dvou bodů) ustoupit, aniž by tím zároveň zpochybnila celé své dopravní řešení. Proto tak zarputilě trvání na této variantě, proto další a další studie, které doufaly už být pro tehdejší odbornou i laickou veřejnost přijatelné.

SRK, kritizovaná po celé desetiletí všemi prvorepublikovými spolky architektů za své ochránářské a památkářské manýry, bránící rozvoji moderního města, tu skutečně

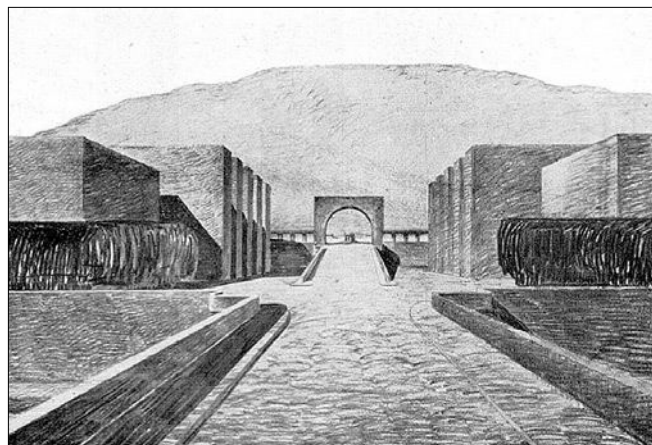
byla vedena snahou zachovat historickou zástavbu. Pro tuto ideu byla ochotna obětovat petřínský svah, terasu Lobkovické zahrady nebo Strahovské nádvoří v přesvědčení, že jen tak uchrání zároveň Malou Stranu od přímého severojižního dopravního vedení. Těžko ji z dnešní pozice soudit za to, že ji po celou tu dobu nenapadlo vést okružní spojnicí až za hradbami, tedy vnitřní okruh de facto zrušit.

DĚMOS

Teprve v roce 1931 se pražské architektonické či umělecké spolky zformovaly ve společném odporu. Podnětem bylo jednak právě probíhající schvalování petřínské cesty ministerstvem veřejných prací, jednak jistě i vyjádření informace, že Strahovský klášter hodlá rozparcelovat

svou zahradu na pozemky pro vily.⁸⁸⁾ Klub architektů vydal rezoluci žádající novou soutěž, která by spojení řešila „moderně“, např. i viaduktem či tunelem, a zároveň s ním zajistila parkové upravení celého komplexu petřínských zahrad.⁸⁹⁾ Poté svolal se záštitou Masarykovy akademie práce odbornou anketu, na níž se podíleli zástupci SIA, Inženýrské komory, Svazu civilních inženýrů, Klubu za starou Prahu i Umělecké Besedy. Z debaty vzešla společná rezoluce žádající ministra, aby předložený plán nepotvrzoval.⁹⁰⁾ Ten tak ovšem učinil den po konání ankety.

Na tahu tedy byla SRK, která souhlasila s návrhem vzešlým z ankety a v říjnu vytyčila ve svahu barevnými žárovkami jednak plánovanou serpentinu, jednak alternativní trasu s přímým vedením, větším stoupáním a tunelem pod Schönbornskou zahradou,⁹¹⁾ a na 16. prosince svolala další anketu na Staroměstskou radnici.⁹²⁾ Zástupce státního památkového úřadu tehdy, uznávaje potřebu obvodové komunikace, zpochybnil, zda navržená serpentinová silnice může vyhovět požadavkům dálkového a těžkého provozu, přímá varianta je zase problematická tunelem, který by ru-



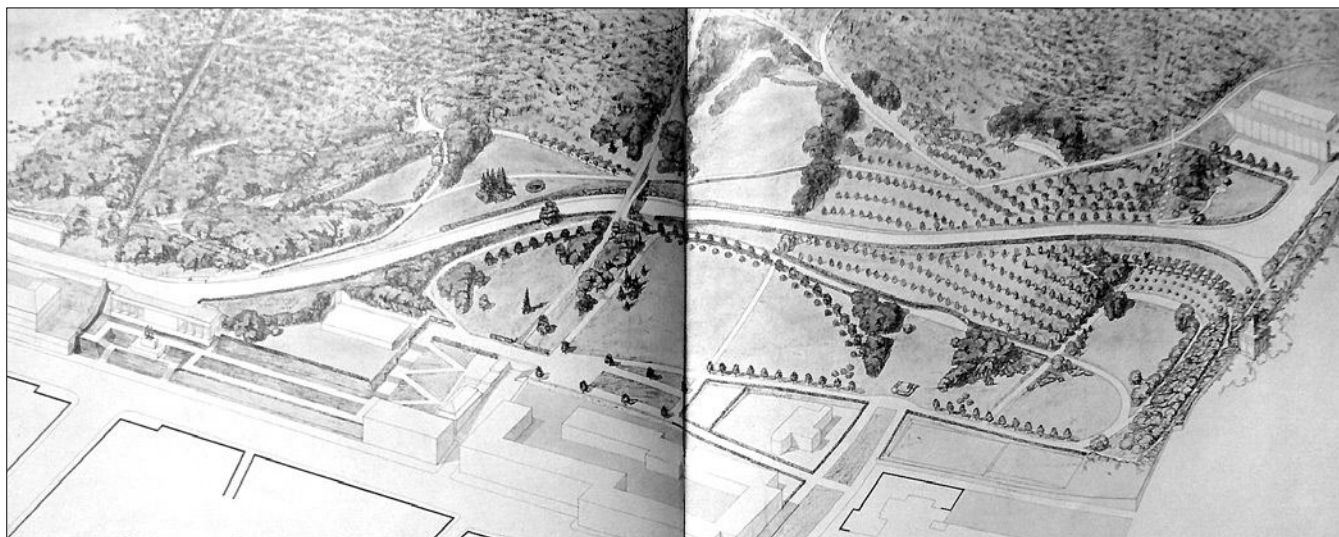
Obr. 32: Josef Chochol – Zdeněk Pešánek, řešení Újezda s bránou (tamtéž, s. 105).

šil Lobkovickou zahradu. Shodné stanovisko, zavrhuující jakékoli vedení petřínské cesty, zaznělo i od Památkového sboru města Prahy. Ústav pro stavbu měst Masarykovy akademie práce byl přesvědčen, že dopravní nápor stále zvládne Chotkova silnice od Mánesova mostu, případně spojení Štěpánickým mostem na Letnou, a že zároveň Hrad, k němuž by měla vést, by nová silnice spíše poškodila, než by mu prospěla. Důležitější byl ale argument, že doprava na pravém břehu se už tak svede spíše do druhého okruhu, směřovaného k Jiráskovu mostu. A druhý, který potvrzuje, že „salámová metoda“ není horkým vynálezem posledních desetiletí: přestože projektanti sami říkají, že ze silnice bude vyloučena těžká doprava a tramvaje, stále hrozí nebezpečí, že v budoucnu si tyto průjezdy vynutí a zkáza bude dokonána. Ostatní spolky (Klub za starou Prahu, Klub architektů a Svaz okrašlovací) se vzhledem ke krátké době, kterou k prostudování návrhu měly, odvolaly pouze ke svým již dříve sděleným názorům. Předseda SRK Mölzer nato znovu ocitoval Chotkův záměr starý téměř sto let, vysvětloval snahu SRK zachránit především Malou Stranu a přesvědčení, že nelze nechat město závislé pouze na jedné výstupní komunikaci. A anketu uzavřel: „Chápu námítky pánů zástupců památkářských korporací. Ale my jsme již prozkoumali tolik řešení a přicházíme stále k jednomu a témuž výsledku. Vaše situace, pánové, jest jednodušší nežli naše. Vy se postavíte na negativní stanovisko, ale my to musíme vyřešit. Já se toho problému nebojím, ani té komunikace. Řekl jsem již, proč se toho nebojím. I věřím, že se dá věc umělecky provést.“⁹³⁾

Po tomto vypjatém roce opět bouře načas utichla. Mezitím proběhla velká soutěž na dopravní řešení Prahy, v odborném tisku se čas od času objevila nová verze petřínské cesty a spolky vývoj stále sledovaly a vyčkávaly. Další podnět přišel v listopadu 1936, kdy SRK a poté i městská rada schválily nový návrh petřínské cesty vzešlý z projektu Elektrických podniků. V reakci na to začal jednat Klub za starou Prahu – sepsal rezoluci ministerstvu veřejných prací, SRK a městské radě a k jejímu podpisu přizval na padesát korporací, spolupracující Klub přátel Malé Strany pak vyzval k protestní akci dalších 150 měst. U vstupu do petřínských zahrad byla organizována petice, přidal se hromadný protest pražských lékařů...⁹⁴⁾ Z debatní schůze všech



Obr. 33: František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, petřínská komunikace 1927 (F. Svoboda – B. Švarc – M. Vaněček, o. c. v pozn. 84, s. 27).



Obr. 34: Bohumil Hübschmann ve spolupráci s Alešem Hübschmannem, nárys úpravy Seminářské zahrady, 1936 (B. Hübschmann, o. c. v pozn. 99, s. 72–73).

účastníci se spolků v dubnu 1937 pak vzešla další rezoluce, požadující vypsání nové soutěže na spojení vnitřní Prahy se severozápadním sektorem, hodnocené nestranou porotou.⁹⁵⁾

Zbývá položit si otázku, na niž ale nelze odpovědět – totiž jak velkou roli hrála v tomto všeobecném odporu již zmíněná skutečnost, že Seminářská zahrada byla vykoupena v roce 1927 (do té doby především v nižších partiích plnila skutečně funkci zahrady, a tedy byla opakovaně označovaná za „nevábnou“) a v roce 1930 pak zpřístupněna. V té chvíli se stala nejen veřejným parkem, ale také veřejnou věcí, přitahující veřejnou pozornost. Těžko říct, zda by několik památkářských spolků nezůstalo osamoceno ve své snaze zachovat zelený rámec svahu, kdyby měla petřínská komunikace vést soukromými zahradami.

AUTA VS. TRAMVAJ

S jen lehkou nadsázkou lze říci, že každý, kdo v meziválečné Praze v architektuře, urbanismu, stavitelství a přílehlých oblastech něco znamenal nebo znamenat chtěl, chápal jako nutnost navrhnout vlastní, zcela nové a revoluční řešení petřínské cesty, byl-li méně sebevědomý, pak alespoň mít na tento problém názor a někde jej otisknout...⁹⁶⁾

Lhůta soutěže na všeobecný dopravní plán Velké Prahy vypršela v dubnu 1931. Sešlo se v ní 19 návrhů, z nichž 10 řešilo celou soutěž, další se zabývaly jen některými prvky. V otázkách regulačních byl soutěžícím dán jako podklad regulační plán SRK, vzhledem k němuž měli navrhovat případné změny. Petřínskou cestu většina návrhů neruší, jen malý počet ji vede přímou cestou.⁹⁷⁾ Vlivem dopravní soutěže se řešení této otázky v následujících letech nijak nezměnilo. Nicméně v souvislosti se soutěží publikoval svůj, později opakovaně citovaný, názor i urbanista, architekt a člen Klubu za starou Prahu Emanuel Hruška.⁹⁸⁾ V něm na základě mnoha statistických údajů argumentuje proti této komunikaci tím, že vnitřní okruh už dávno není hlavním sběračem a většina dopravy je svedena do vnějšího okruhu kolem Nového Města, reprezentativní důvody příjezdu k Hradu nejsou podle něj dostatečné, a tak jí zůstává pouze význam lokální spojky malé části města s centrem. Ergo není nutné, ba spíše je nevhodné ji budovat.

V roce 1936 se rozhodly do situace vstoupit Elektrické podniky, protože zastavení severozápadního sektoru stále stoupalo, a bylo tedy nutno řešit problém hromadné dopravy. Opět se začalo uvažovat o oddělení silniční a tramvajové dopravy, čímž by se šířka silnice značně zmenšila. Předseda SRK Mölzer tedy navrhl, aby bylo vypracování studie svěřeno Bohumilu Hübschmannovi, a to zároveň s požadavkem na úpravu sadů. Oslovený publikoval návrh brzy (obr. 34).⁹⁹⁾ Mimo jiné jistě proto, že se příliš nelišil od jeho předchozích a také od alternativního přímého návrhu SRK ze začátku třicátých let: již známý začátek na náměstí Kinských, poměrně přímá trasa, podkopání horní části terasy Lobkovické zahrady, vyústění na Pohorelec... Vzhledem k tomu, že výchozí inspirací je stále Chotkova varianta, nepřekvapí, že před Hübschmannovým návrhem otiskl *Styl*, redigovaný tehdy Hübschmannem, opět Wirthův článek o pražských serpentinách ze začátku dvacátých let. Žáda mu pak střezí článek nazvaný „Cesta svobody“, v němž předseda SRK vzpomíná na dobu před deseti lety, kdy právě vznikla idea darovat lidu silnici k výročí republiky. Léta nevyřeše-

ný problém je už podle něj – s ohledem na rostoucí potřeby Prahy, s ohledem na letiště i stadion – třeba rozlousknout, a tak se SRK rozhodla ustoupit od původního řešení, spojujícího pruh pro lehkou silniční dopravu (včetně autobusového spojení) s pruhem pro tramvaje ve prospěch prvního. Tím pádem bude moci být cesta značně užší a bude tedy ve svahu méně vadit. „Zachráníme Malou Stranu a dáme lidu práci účelnější v dnešní době, než byla ona v dávné minulosti při stavbě hladové zdi.“¹⁰⁰⁾ Svědky reakce, kterou vyvolal tento návrh, nepřipouštějící ani náznak kondicionálu, jsme byli již v předchozí kapitole.

EPILOG

V nové soutěži, vyvolané protesty odborné i laické veřejnosti, se sešlo 36 návrhů. Porota měla tentokrát dokonce 18 členů, přizváno bylo i několik zástupců korporací, které soutěž vyvolaly. První cena udělena nebyla, druhou získal projekt trojice Alois Kubiček – Ferdinand Balcárek – Karel Kopp, třetí ceny byly naopak uděleny tři. Několik projektů navrhlo provedení letenského tunelu v ose Čechova mostu. Petřínskou cestu naopak většina projektů – pochopitelně i vzhledem k bouřím, jaké ji provázely – opustila a výstup řešila po hradbách, za nimi nebo až za Strahovským stadionem s rozbočením k mostu Legií a Jiráskovu, částečně v tunelech – od krátkých variant až k tunelu vedenému v celé trase Újezd–Dlabačov. Precizování možnosti tunelu směřuje pak v konečném řešení až k dnešnímu Strahovskému tunelu.

Soutěž tedy bezpochyby otevřela nové možnosti, které dosud nepřišly nikomu na mysl. Regulační komisi, která se rok nato po posledních úpravách regulačního plánu sama rozpustila, však o zbytnosti hýčkané petřínské cesty přesvědčit zřejmě nemohly.¹⁰¹⁾

Následovala ovšem okupace a plánům byl opět konec. Spory o petřínskou komunikaci na chvíli nahradilo znovu-zrozené téma pobřežní cesty Malou Stranou. A po válce bylo třeba řešit jiné problémy. Když byla v roce 1951 rozpuštěna Státní plánovací komise, stal se vedoucím nově vzniklé Kanceláře pro územní plán Prahy Jiří Novotný, odpůrce petřínské komunikace, průlomů Starým Městem i zastavěné Letné. První čin skupiny, předcházející práci na novém plánu, byl podle jeho vzpomínek obranný: „Jádro jsme obtáhli pomyslným červeným kruhem, jakýmsi tabu, jímž jsme se bránili, také sami sobě.“¹⁰²⁾ ... První Směrný plán, vydaný v roce 1953, navrhuje jak tunel pod stadionem, tak – ze setrvačnosti – petřínskou cestu, a to beze změny trasování oproti poslednímu návrhu SRK, resp. B. Hübschmanna. Druhý Směrný plán z roku 1964 už ne.¹⁰³⁾

POZNÁMKY

- 1) Václav Hlavsa – Jiří Vančura, Malá Strana. Praha: SNTL 1983, s. 120; Alžběta Birnbaumová – Miroslav Volek, Některé zahrady na severním svahu Petřína, Staletá Praha 3, 1967, s. 176. Když navrhoval Antonín Balšánek v r. 1918 doplnění železniční sítě, vedl už ovšem toto spojení západní okružní dráhou až těsně za hradbami (Antonín Balšánek, Pravý břeh Vltavy a otázky Velké Prahy, Architektonický obzor 17, 1918, s. 55).
- 2) Jan Neruda, Praha. Praha: Topič 1912, s. 213 (12. 11. 1878, Národní listy).
- 3) Tamtéž, s. 216 (13. 11. 1878, Národní listy).
- 4) Tamtéž, s. 356 (6. 4. 1890, Národní listy). Ostatně proti poražení jakéhokoli keřku nejen na Petříně, ale i na Letné, stromů na Koňském

- trhu apod. Neruda vždy brojil velmi silně (s. 161–164, 168, 329, 354–346, 399 ad.), navrhoval zakládat sady na místě hradeb nebo např. rozhlednu na Petříně už v roce 1865 (tamtéž, s. 80–81; 12. 4., Hlas).
- 5) Srov. zejména *Božena Pacáková-Hošťálková ed.*, Pražské zahrady a parky. Praha: Společnost pro zahradní a krajinářskou tvorbu 2000.
 - 6) A. Birnbaumová – M. Volek, o. c. v pozn. 1, s. 184.
 - 7) *Václav Ledvinka*, in: Pražské paláce. Praha: Akropolis 1995, s. 186.
 - 8) Srov. zejména *Alžběta Birnbaumová – Miroslav Volek*, Dvě nejkrásnější zahrady severního svahu Petřína, Staletá Praha 4, 1969, s. 132–134.
 - 9) Tamtéž, s. 137.
 - 10) Dnešní asfaltovaná vyhlídková cesta je ovšem až z konce sedmdesátých let 20. století (*B. Pacáková-Hošťálková ed.*, o. c. v pozn. 5, s. 151).
 - 11) A. Birnbaumová – M. Volek, o. c. v pozn. 8, s. 137.
 - 12) *Marek L. Krejčí*, Malá Strana 1890–1950. Město mezi asanací a regenerací, in: *Kateřina Bečková ed.*, Sto let Klubu za starou Prahu. Praha: Klub za starou Prahu 2000, s. 155; *Max Urban*, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, rukopis, nedatováno (dokončeno zhruba 1949), Archiv Útvaru rozvoje města, fond Max Urban, III/4, s. 60–64.
 - 13) *Antonín Balšánek*, Úprava Malé Strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy, Architektonický obzor 8, 1909, s. 21.
 - 14) *Antonín Balšánek*, Studie o Velké Praze, Časopis čsl. inženýrů a architektů 18–19, 1919–1920, s. 1; předcházely jim další dva cykly: Levý břeh Vltavy – budoucnost Prahy (Architektonický obzor, 1917) a Pravý břeh Vltavy a otázky Velké Prahy (tamtéž, 1918).
 - 15) A. Balšánek 1919, o. c. v pozn. 14, s. 14–15. Nejznámější pražská otevřená scéna pro operu *Constanza e Fortezza* je tu ostatně přímo připomenuta.
 - 16) „Umělci naši častěji se vraceli k myšlence zbudovati na těchto místech národní pomník, k myšlence, která nám nikdy nebyla však sympatickou. [...] Za panství Habsburků nemohla mít jiného smyslu nežli oslavu osudného 8. listopadu. Poutní kostelík není nutné zbořit, postačí, zaroste-li korunami stromů. Poutní tradici by rovněž stačilo pouze přeznačit: Zatanou nám na mysli slavnosti eleusinské, které byly vlastně poutí z Athén do Eleusis, 4 hodiny cesty od nich vzdálených, a končily slavnostními obřady v chrámu mystérií [...] Oživily by [sokolské a národní poutí] celé temeno Bílé hory, nyní pusté, a způsobily by, že zbožné kapličky v polích, bývalé zastávky poutí k Panně Marii Vítězné, staly by se pro budoucnost jen němými svědky bývalého našeho otroctví duchovního, jímž nás zdeptala jako kacíře církev katolická... Sokolské legie zadupaly to vše v prach!“ (Tamtéž, s. 2–3.)
 - 17) Tamtéž, s. 85.
 - 18) A. Balšánek 1917, o. c. v pozn. 14, s. 109–110.
 - 19) A. Balšánek 1920, o. c. v pozn. 14, s. 30. Vstupní osa trojúhelníkové budovy směřuje k Vrtbovské zahradě, v dalších vrcholech proponuje sály sněmovny a senátu, ve středu kruhový sál zaklenutý kupolí pro 4560 lidí, určený pro velká shromáždění a debaty, kde by byl hlas řečníka dobře slyšet (tamtéž, s. 31). Spojnice s Malou Stranou navrhuje jednak z Karmelitské vedle kostela Panny Marie Vítězné, jednak z Tržiště.
 - 20) *Bohumil Hübschmann*, Hradčanský obraz a sněmovna, Styl 1, 1920, s. 48; *B. Hübschmann*, Příspěvek k zastavovacímu plánu Velké Prahy, Styl 1, 1920, s. 90.
 - 21) *Bohumil Sláma*, Ideální Velká Praha, Architektonický obzor 18, 1919, s. 36.
 - 22) *Antonín Engel*, Regulace Prahy, Styl 1, 1920, s. 2–4; *Vladimír Zákrevs*, Praha budoucí: projekty zítřka. Praha: Prometheus 1922 (Tato Zákrevsova brožurka ovšem spíše shrnuje dříve publikované úvahy: např. Rozvoj velkoměsta. Příspěvek k řešení problému Velké Prahy, Pokroková revue 4, 1907, s. 20–28.) Engel se stal členem SRK, Zákrevs už během první světové války pracoval v pražském regulačním úřadu, jehož přednostou byl Josef Zlatník (další pozdější člen a místopředseda SRK), jeho kolegy tam byli mj. Josef Šejna, Emanuel Hruška nebo Vlastislav Hofman – kteří budou ještě hrát ve sporech o petřínskou komunikaci neopominutelné role.
 - 23) *Rudolf V. Svoboda*, Velká Praha. Praha: vlastním nákladem 1919.
 - 24) Velká Praha vzniká k 1. 1. 1922 (zákon předložen Národnímu shromáždění již 21. 11. 1918, přijat 6. 2. 1920), 5. 2. 1920 byl schválen zákon o SRK. Srov. *Josef Zlatník*, Problém regulace města a rozmach novou stavební činností, in: Praha v obnoveném státě. Praha: Rada hl. m. Prahy 1936, s. 63–70; *Václav Ledvinka*, Vznik Velké Prahy a politický profil správy města ve dvacátých letech 20. století, Documenta Pragensia 5, 1985, s. 91–108; *Pavel Bělina et al.*, Dějiny Prahy, II. Praha–Litomyšl: Paseka 1998, 294–299; *Jiří Hruška*, Město: Praha. Praha: Odeon 1989, s. 263–269).
 - 25) Zápis o jednání Státní regulační komise jakožto poroty k posouzení soutěžních prací na úpravu a zastavění pláně Letenské a okolí, Zprávy veřejné služby technické 3, 1921, s. 154.
 - 26) K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí Hradu, Styl 2, 1921–1922, s. 35–36.
 - 27) *Vojtěch Birnbaum*, Soutěž na letenskou pláň a stará Praha, Věstník KZSP 8, 1921, s. 22.
 - 28) Tamtéž, s. 21.
 - 29) I to ostatně napovídá, že řešení zde bylo víceméně ideové – při soutěži následující bylo pak už převažující většinou soutěžních návrhů zřejmé, že tato možnost by z čistě technického hlediska byla nesnadná; proto byla také později, v soutěži z roku 1926 výslovně předepsána rampa z Újezda.
 - 30) *Bohumil Hübschmann*, Vliv komunikační sítě na otázku letenskou, Styl 3, 1922–1923, s. 27–31.
 - 31) K projektům..., o. c. v pozn. 26, s. 49–52.
 - 32) Zápis o jednání..., o. c. v pozn. 25, s. 145–147, 179–181, 215–218, 242–245.
 - 33) Urban vysvětluje příčinu tohoto problému už zákonem o SRK, podle nějž byla povinná se vždy předem dohodnout s ministerstvem železnic, „námitky a připomínky železniční správy byly posuzovány ministerstvem veřejných prací vždy jako neomylné a zasahování do sféry železničního projektu pokládáno za crimen laesae majestatis“ (*M. Urban*, o. c. v pozn. 12, III/1, s. 20; řešení železnice období 1910–45 je věnován samostatný sešit III/12).
 - 34) Zápis o jednání..., o. c. v pozn. 25, s. 146.
 - 35) Tamtéž, s. 179.
 - 36) Tamtéž, s. 218.
 - 37) Tamtéž, s. 243.
 - 38) *M. Urban*, o. c. v pozn. 12, III/3, s. 25. V letech 1924–1939 působil Urban ve studijní kanceláři SRK, později přešel do Plánovací komise hl. m. Prahy (*Alois Kubiček*, K pětasedmdesátce Maxe Urbana, Architektura ČSR 1957, s. 489–490).
 - 39) Urban dokonce píše, že jeho nástupem se komisi značně snížil věkový průměr a viditelně zvýšilo pracovní tempo (*M. Urban*, o. c. v pozn. 12, III/3, s. 36–37).
 - 40) Druhé řešení prosadili teprve postupně zejména Janák a Hübschmann, a to přes zásadní odpor Engelův, který dokonce podal proti usnesení komise minoritní votum ministru veřejných prací a spor nakonec pro urážku na cti řešil až soud. In margine má vzhledem k petřínské komunikaci smysl zmínka o nesouhlasné kampani proti plánu SRK vést hlavní komunikaci přes Štefáníkův most – kromě Spolku inženýrů a architektů, který podporoval Engela, protestovali hlavně majitelé domů na Starém Městě, obávající se hospodářského poškození své městské části (proti vyloženému plánu SRK bylo podáno 23 námitek, z nich jedna ve 134 exemplářích, podepsaná jednotlivě majiteli domů). (Tamtéž, s. 40nn.) Analogie samozřejmě není přesná, ale rovněž šlo o otázku primárně komunikační, o spojení Starého Města s Hradem – a samozřejmě budoucím parlamentem – na druhé straně řeky. Hlasy proti monumentálnímu zastavění Letné, jež by konkurovalo Hradu, sice jistě zněly (nikoli pouze, ale zejména z okolí Klubu za starou Prahu), ale samotné zničení zelené letenské kopce se jako velký problém nikomu nezdálo. Na rozdíl později od Petřína. Proč tomu tak bylo? Těžko říct a navíc jistě tato otázka směřuje spíše do oblasti sociologie než k dějinám památkové péče a urbanistického myšlení.
 - 41) *Eustach Měžler*, Zpráva o principiálním a zastavovacím řešení Letné dle návrhu SRK pro Velkou Prahu, Styl 2, 1922–1923, s. 21.
 - 42) *V. Hlavsá – J. Vančura*, o. c. v pozn. 1, s. 40–41.
 - 43) *Zdeněk Wirth*, Pražské serpentiny, Styl 3, 1922–1923, s. 59.
 - 44) Tamtéž.
 - 45) Urban, o. c. v pozn. 12, I/7, s. 40; III/6, s. 128.
 - 46) *Max Urban*, Petřínská cesta, Styl 7, 1926–1927, s. 81–87, 109. Reaguje na lednový text redaktora Stavby *Oldřicha Starého*, Petřínská komunikace, Stavba 5, 1926–1927, s. 99–111. Polemika pokračovala hned poté Starého reakcí v dubnovém čísle Stavby (s. 160–161) a v následujícím čísle Stylu Urbanovou poznámkou, že rozhodne budoucnost, protože „praxe a teorie jsou vždy na kordy“ (s. 160).
 - 47) Ideová soutěž na upravitelství pláně pobřežní části Malé Strany, Styl 4, 1923–1924, s. 41–43.
 - 48) *M. Urban*, o. c. v pozn. 12, III/4, s. 78; *Bohumil Hübschmann*, Malá Strana, Styl 4, 1923–1924, s. 40.
 - 49) Ideová soutěž..., o. c. v pozn. 47, s. 45. Přeměnu zahrady anglických panen v park a zachování veškeré zeleně při nábřeží ovšem navrhovali i další, např. M. Vaněček či K. Polívka a V. J. Prokop (Soutěž na úpravu pobřežní části Malé Strany, Časopis čsl. inženýrů a architektů 22, 1923, s. 42, 46).
 - 50) *B. Hübschmann*, o. c. v pozn. 48, s. 40; *M. Urban*, o. c. v pozn. 12, III/4, s. 79.
 - 51) Soutěž na úpravu..., o. c. v pozn. 49, s. 35.
 - 52) Ideová soutěž..., o. c. v pozn. 47, s. 50.

- 53) A. Balšánek 1919, o. c. v pozn. 14, s. 85.
 54) A. Balšánek 1920, o. c. v pozn. 14, s. 32.
 55) Ideová soutěž..., o. c. v pozn. 47, s. 48.
 56) Soutěž na úpravu..., o. c. v pozn. 49, s. 46.
 57) Ideová soutěž..., o. c. v pozn. 47, s. 51.
 58) Tamtéž, s. 46.
 59) B. Hübschmann, o. c. v pozn. 48, s. 41.
 60) Eustach Mölzer, Regulační problém Velké Prahy, Časopis čsl. inženýrů a architektů 24, 1925, s. 76.
 61) M. Urban, o. c. v pozn. 12, III/4, s. 79, III/6, s. 129.
 62) Bohumil Hübschmann, Komunikační síť Prahy, Styl 6, 1925–1926, s. 10–14.
 63) M. Urban, o. c. v pozn. 12, III/6, s. 129; Eustach Mölzer, Cesta svobody, Styl 15, 1934–1935, s. 77.
 64) Za všechny např. redakční poznámka in: Časopis čsl. inženýrů a architektů 1923, s. 88–89, 91.
 65) Z tehdejší SRK E. Mölzer, A. Nový, A. Engel, V. Stieber a J. Zlatník, mimo ni J. Gočár, L. Jeřábek, Č. Kříčka, F. Fencel, K. Špaček a J. Šejna (M. Urban, o. c. v pozn. 12, III/6, s. 129).
 66) O. Starý, o. c. v pozn. 46, s. 99, 103; M. Urban, o. c. v pozn. 12, III/6, s. 129, 138.
 67) Mölzer, Hübschmann, Janák a Engel. V porotě soutěže pak byl z členů Klubu kromě Engela ještě Luboš Jeřábek, předseda poroty, mj. bývalý konzervátor vídeňské Ústřední komise.
 68) Stejně řešení použil i Josef Barek, ostatní projekty navrhuji-li rampu, zvedají ji až za mostem.
 69) Soutěž na petřínskou komunikaci, Architekt 26, 1927, s. 11.
 70) Ostatní jsou vedeny větším či menším ohybem kolem gloriety Schönbornské zahrady nebo podtunelováním tohoto místa.
 71) Výslovně ve své průvodní zprávě – tamtéž, s. 4.
 72) Terasa je navíc kvůli pohledovému účinku zdvojená a druhá tvoří zároveň podnož nové silnice spojující petřínskou cestu se Smíchovem. Nástup silnice směrem z Vítězné doprava zvýrazňuje brána přemostující oba pruhy silnice, analogicky ji ukončuje podobná brána na Pohorelci.
 73) František X. Čtrnáctý, Petřínská komunikace, Stavba 5, 1926–1927, s. 103.
 74) Jako nejzajímavější námět celé soutěže a jedinou možnost pro vedení zároveň dálkové dopravy ji hodnotil oponent SRK i petřínské cesty sám O. Starý (O. Starý, o. c. v pozn. 46, s. 109).
 75) Josef Chochol – Zdeněk Pešánek, Petřínská komunikace, Stavba 5, 1926–1927, s. 105–106.
 76) Jakýmsi protipólem těmto úvahám je pak návrh jak vystřižený z předcházejícího století: založit v ose Hellichovy na úpatí stráně (tedy pod proponovanou silnicí) nové pohřebiště významných osob nazvané Slavín (tamtéž, s. 106).
 77) František A. Libra, Petřínská komunikace, Stavba 5, 1926–1927, s. 108 až 109.
 78) Výsledky: 1. cena Hofman (4 hlasy proti 3 hlasům), 2. cena Dryák (5 hlasů), 3. cena Vaněček – Schwarz – Svoboda (5 hlasů), 4. cena Hübschmann (5 hlasů). Z 11 členů poroty bylo tehdy hlasování přítomno pouze 6. Poté podal jeden ze členů poroty proti udělení 1. ceny minoritní votum městské radě a navrhl, aby cena byla udělena Dryákoví. Následovalo nerozhodné hlasování 3 : 3, při němž se předseda poroty Jeřábek přiklonil k Hofmanovu projektu. I mezi členy SRK zastoupenými v porotě zela propast: pro serpentinu hlasovali Stieber a Engel (ten tím ovšem podpořil řešení blízké řešení vlastního z letenské soutěže), pro přímé vedení po vzoru Chotkovy serpentinu pak Nový a Zlatník (M. Urban, o. c. v pozn. 12, III/6, s. 130, 137–138). Mimochodem dodejme, že vášnivý zastánce Chotkovy verze Max Urban, který ve svých *Dějínách plánování*... většinou usiloval o nestrannost, byl ve věci petřínské cesty vždy silně straný. „Jestliže byl této cestě dán velký významný název Cesta Svobody, nelze tuto svobodu ani při nástupu této cesty potlačovat. Spokojovat se s neorientační a komunikačně závadnou odbočkou do dvou podřadných ulic a dvakrát se zahýbat, kde Cesta Svobody má být přímá, spějící kupředu a pokroková, není takové cesty důstojno. Na to zákřuty na cestě o poloměrech asi 25 m a vrácení místo přímé cesty, jak bylo v podmínkách předepsáno [...] je známkou, že to je trasování silniční, ale nikoli trasování velkoměstské. Že to proveditelné je, ukázaly skoro všechny ostatní projekty“ (tamtéž, s. 131).
 79) M. Urban, o. c. v pozn. 12., III/6, s. 138.
 80) O. Starý, o. c. v pozn. 46, s. 99–100, s. 161.
 81) Starý byl přesvědčen, že v levobřežním okruhu vede cesta málo obydlenými částmi města a navíc se jedná o sektory sociálně slabší, takže lidé odtud budou jezdit do práce spíše hromadnou dopravou než vlastním automobilem, a tedy by bylo vhodnější i snazší vést po petřínském úpatí tramvaj (tamtéž, s. 100). Urban zase volal k rozhodnutí budoucnost a poukazy na chybějící statistické údaje, dokazující vzrůst počtu obyvatelstva a hustoty provozu, odmítal s odkazem na jejich naprostou zbytečnost a nulovou vypovídací hodnotu.
 82) Zde je ovšem míněna západní, lesnatá část zahrady, nikoli architektonicky řešená terasa, již se projekt nedotýkal. Viz Petřínská komunikace zničí krásné zahrady malostranské, Věstník Klubu za starou Prahu 12, 1927, s. 1–4. Nepodepsaný redakční článek ve Věstníku (odpovědným redaktorem byl tehdy Václav Vítnger) argumentuje také dobově jistě hojně propíranou tezí, že SRK nepřesvědčil o „jediném možném řešení“ již hotový, ucelený komunikační plán, ale podnět k vybudování hotelu na úpatí svahu, na místě zchátralých kasáren. Vzhledem k tomu, co bylo o postupném vývoji myšlenky obvodové komunikace psáno v předchozích kapitolách jsem ale přesvědčen, že tomu tak nebylo. (Ostatně hlavní zastánce hotelu O. Levý podal svůj návrh mimo soutěž právě proto, že neuznal podmínky soutěže, vyzývající jej k řešení silnice v pokračování Vítězné třídy.)
 83) Petřínská komunikace, Architekt 26, 1927, s. 190–192.
 84) František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, Studie petřínské komunikace, Architekt 26, 1927, s. 25–34.
 85) Na jaře 1928 je ve *Stylu*, stránicím výzdy SRK, otiskována noticka, že byly dohodou s klášterem odstraněny poslední překážky, „takže v nejbližší době dojde k potvrzení regulačního plánu ministerstvem veřejných prací, v němž jest definitivně vyřešena petřínská komunikace. S jejím budováním bude možno započítati ještě v letošním roce“ (Styl 8, 1927–1928, s. 138). Mimochodem jako proponovaná byla cesta zakreslena i do běžného plánu města vydaného v r. 1930 nakladatelstvím A. Storch syn.
 86) První, důležitá i pro otázku petřínské cesty, vedla z Dejvic ulicí Milady Horákové (Belcrediho) a Veletržní přes libeňský most na Palmovku, druhá ze Smíchova přes nový most u Výtoně na Pankrác a údolím Botiče. Severojižní komunikace byla proponována z Modřan přes Krč, Vrsovice, Vinohrady, Žižkov a Libeň směrem do Kbels.
 87) Eustach Mölzer, Velká Praha – Technicko-hospodářský problém, Architekt 28, 1929, s. 225–238; Regulační plán Velké Prahy s okolím. Praha: Melantrich 1931.
 88) Parcelace strahovské zahrady, Věstník KZSP 15, 1931, s. 19 (redakční článek, odp. redaktorem tehdy F. Kovárna).
 89) Klub architektů a Stavba pro novou soutěž, Stavba 9, 1930–1931, s. 92.
 90) Anketa o petřínské komunikaci, Stavba 9, 1930–1931, s. 138–140, 151.
 91) Serpentinové vedení vysvětloval tehdy Hübschmann mj. i požadavkem tramvajové trati, která vyžaduje pozvolnější stoupání – a kdyby nebyla součástí silnice, mohla by tato být jednak výrazně užší, a tedy nenápadnější, jednak vedená přímo (Bohumil Hübschmann, Petřínská komunikace, Věstník KZSP 15, 1931, s. 21).
 92) Přizvané spolky ale protestovaly proti tomu, že z vytyčení nebyly patrné výškové poměry a že na prostudování měly jen velmi málo času (Jan Almer, Petřínská komunikace, Věstník KZSP 16, 1932, s. 1).
 93) Anketa o petřínské komunikaci, Styl 11, 1931, s. 194. Jindy poměrně striktní a málo hodnotící Max Urban se tentokrát neudržel: „Na anketě je pozoruhodná malá účast debatní tvořivých a výtvarných lidí, a značná účast a mnohomluvnost lidí nevýtvarných. Jak řekl správně předseda, jsou tu většinou výroky negativní, které je snadno prosloviti, jako je mnohem snadnější ničit a bořit než stavět. [...] A tak se zase ukázalo, že anketa nevytvoří nic pozitivního ani konkrétního a že stále má Goethe pravdu, řekl-li: Künstler schaffe und rede nicht. Bylo by zajímavé představit si, jak by purkrabí Chotek se stavěl k této anketě, kdyby se odbývala o 100 let dřív [...] Kdyby došlo na názory památkářů, jež byly proneseny na této anketě, pak bychom se snad nedočkali žádných nových činů, a pak by ale také dle těchto názorů nemohla vzniknout ani renesanční, ani barokní Praha. Bylo by to dle far niente a jen a jen hloubání o všem minulém, aniž by se myslelo na život a na pokrok. Tak si však tvořiví umělci ochranu památek nepředstavují.“ (M. Urban, o. c. v pozn. 12, III/8, s. 64–65)
 94) Styl, podporující řešení SRK, sebral tehdy z dobového tisku některé obzvláště pěkné příklady „davové sugesce“ (jak je označil): občané Smíchova bojují proti zničení platanu u vstupu do zahrady Kinských, pražský lékař se odvolává na budoucnost národa, dětí, jimž je bráno jediné místo, kde si mohou zaskotačit. Z novinových titulků: Protestujte svými podpisy proti petřínské cestě zkázy. Čtyřicet tisíc v luftě, Tajuplné záhady kolem petřínské komunikace, Místo cesty svobody – cesta zkázy anebo Veřejné nebezpečí pro Prahu (jimž jsou zde míněny památkáři)... (Poznámky k petřínské komunikaci, Styl 20, 1936–1937, s. 143–145, 162–163).
 95) Emanuel Poche, Jednatelská zpráva KZSP za rok 1937, Věstník KZSP 21, 1938, s. 47; Kateřina Bečková, Sto let Klubu za starou Prahu v sedmi kapitolách, in: K. Bečková ed., Sto let Klubu za starou Prahu. Pra-

- ha: Klub za starou Prahu 2000, s. 66–67.
- 96) Z mnohých: *Josef Chochol*, Petřinská komunikace, Stavba 9, 1930 až 1931, s. 89–92; *Sagittarius*, Pokus o rozřešení problému petřinské cesty v Praze, Stavitelské listy 31, 1935, s. 101–103; *Ladislav Machoň – Josef Barek*, Návrh petřinské cesty, Styl 20, 1936–1937, s. 76–77; *Josef Záruba-Pfefferman*, Petřinská komunikace, Architekt 36, 1937, s. 8, 10; *Jaroslav Kříž*, Ruzyňské letiště a petřinská komunikace, Architektura ČSR 1, 1939, s. 48; *Jan Mannsbarth*, Ruzyňské letiště a petřinská komunikace, tamtéž, s. 80.
- 97) *Max Urban*, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, Styl 12, 1932–1933, s. 99–109.
- 98) *Emanuel Hruška*, Petřinská komunikace a její funkce v organismu města, Styl 12, 1932–1933, s. 135–138.
- 99) *Bohumil a Aleš Hübschmannové*, Návrh komunikace a sadů petřinských, Styl 20, 1936–1937, s. 70–75.
- 100) *Eustach Mölzer*, Cesta svobody, Styl 15, 1936–1937, s. 77.
- 101) *Max Urban* soutěž zhodnotil listovně: „36 návrhů s nejrůznějšími řešeními, práce, kterou si laik nedovede představit, nepřivedlo otázku soutěží danou k cíli. Kde je toho příčina? Ani ne tak v soutěžících jako u poroty, která podlehlá jakémusi teroru „veřejnosti“ a neměla odvahu říci rozhodné slovo. Neboť ona výchozí cesta z nouze, že nejvýše ocenila návrh, který vede uměle dopravu se značným ztraceným spádem ve dráhém tunelu, jehož stavba se odhaduje na 80–100 milionů (v roce 1938), jen aby nedala cenu návrhu, který řeší celou záležitost jasně a logicky bez bázně před laickou veřejností, tato cesta není dobrým ani předvídatelným krokem k cíli. Neboť investice takového druhu nebude nikdy účelná, když je to jen proto, aby 30 000 obyvatel mělo kratší – a to je ještě otázkou – cestu do Prahy, kdy za týž obnos daly by se v městském centru provést úpravy dopravní, jež by znamenaly velký užitek pro všechno pražské obyvatelstvo. A pak, je správné vésti rušnou komunikaci středem zastavění (na Hřebenkách) a zase v tunelu, kde přece nejkratším a nejméně nákladným způsobem zůstává řešení cesty, kterou předepisuje útvar terénu a kterou již před 90 lety purkrabí Chotek předpokládal, a která dá tomu, kdo po ní jde nebo jede, vše nejkrásnější z Prahy v krátkém přehledu“ (*M. Urban*, o. c. v pozn. 12, III/10, s. 41–42).
- 102) *Jiří Novotný*, Prahou posedlý. Praha: Karolinum 2002, s. 54.
- 103) Reprodukované in: Praha v plánech a projektech. Praha: ÚRM 1999, s. 78 a 85.

DIE VERBINDUNGSSTRASSE ÜBER DEN BERG PETŘÍN IN PRAG. EIN KAPITEL AUS DER GESCHICHTE DER STAATLICHEN REGULIERUNGSKOMMISSION

Die Staatliche Regulierungskommission befasste sich während der ganzen Zwischenkriegsperiode, fast seit ihrer Entstehung bis zur Auflösung, mit den Streitigkeiten über die Lösung der sog. Verbindungsstraße über den Berg Petřín (Laurenziberg) in Prag. Mit ihrer Langfristigkeit, Verwickelungen, Mehrdeutigkeit und auch den dadurch erweckten Leidenschaften kann sich mit ihr nur die Problematik der Verkehrslösung von Letná in der Geschichte der Kommission messen. Es handelt sich nicht nur um eine Straße zwischen zwei Punkten, sollte sie sich auch in einem komplizierten Gelände geführt werden, sondern um eine breitere Frage des schrittweise entstehenden Verkehrssystems eines neuen Komplexes von Groß-Prag nach der Einverleibung der die Stadt umgebenden Gemeinden nach dem ersten Weltkrieg. Die Überlegungen von dieser Verkehrsverbindung berühren sich wesentlich vom Blickpunkt der Denkmalpflege erstens der Regulierung der Kleinseite (Aujezd Kaserne, Straßennetz der südlichen Partie der Kleinseite), zweitens der Partie um das Strahower Kloster und mit der Ausmündung auch des Pohořelec Platzes, sie greifen aber auch in die barockgestalteten, ursprünglich zu den adeligen Palästen (Lobkowitz und Schönborn) angehörenden Gärten ein, breiter gefasst auch in die Nutzung der Gärten um den Berg Petřín als öffentlichen Parkflächen.

Vorgängig zu diesem Thema waren vor allem Projekte von Antonín Balšánek aus der Kriegszeit und um sie, die sich zwar nicht mit der Verbindung über Petřín befassten, widmeten sich aber den Fragen der Urbanisierung des heutigen Petřín-Parks und des sich bis zum Park Stern erstreckenden Gebietes (Entwurf einer Freilichtbühne, neuer Museums-

gebäude, eines bis zu den antiken Stadia hinweisenden Sokolen-Turnplatzes, samt dem riesigen Parlamentsgebäude oder einer neuen Verbindungsstraße zwischen der Kleinseite und der Burg mit massiven Eingriffen in das Straßennetz).

Die Anfänge der Formierung des Petřín-Verbindungsstraßenkonzepts sind schon in der Konkurrenz für die Lösung des Nordwestsektors (Letná [Belvedere], Bubeneč, Dejvice) aus dem Jahr 1920 enthalten, da das Schlüsselproblem darin lag, wie das Verkehrsnetz zu lösen und welche Möglichkeiten sich für den Aufgang zur Linksufer-Ebene als Ganzes darbieten – und zwar mit der immer weiter breit diskutierten Möglichkeit der Hauptverbindung zur Letná-Ebene mittels eines Tunnels oder Einschnittes von der Čech-Brücke zu. Erst nach dem Konkurrenzabschluss und der Teiländerung des Beirates der Staatlichen Regulierungskommission begann sich die Kommission von der Variante Einschnitt/Tunnel zurückzuziehen, schrittweise entstand die Idee der Verkehrslösung mit Hilfe von zwei die Innenstadt umlaufenden Ringstraßen. Sie wurde dann zum Schlüsselargument für die Errichtung der Straße über Petřín, denn jene hätte beide Ringstraßen des rechten Moldauefers an dem linken Ufer verbunden – die Kommission hielt sie für eine der Erstrangigen ihrer Art. Die Bemühungen um die Rettung der Altstadt und der Kleinseite wurden da als Begründung für die Opferung des Petřín-Parks und der erwähnten Denkmallokalitäten dargeboten. Einen ausdrucksvollen Impuls stellte dabei der nie verwirklichte, im J. 1922 veröffentlichte Plan einer Petřín-Serpentine dar, der wahrscheinlich aus dem Umkreis des Obersten Burggrafen Karl Gr. v. Chotek aus den Jahren 1847–1850 gestammt hatte – mehrere Architekten schlossen offenbar daran in nachfolgenden Konkurrenzen an, sowie auch allein die Staatliche Regulierungskommission (vor allem B. Hübschmann, M. Urban und E. Mölzer).

Die Konkurrenz für die Regulierung der Kleinseite im J. 1922 war für die weitere Richtung der Überlegungen von der Petřín-Straße vor allem in zwei Punkten wesentlich: in Bemühungen um die Architektonisierung des Abhangs gegenüber der Legii-Brücke (von den sparsamen Varianten bis zu den Entwürfen, die im Grundsatz eine Idee der an die Geschichte orientierten Achse vom Nationaltheater in der Richtung zur neugestalteten Stadt hatten) und in den Projekten, die den Parkeingang im Amphitheater des Abschlusses der (jetzigen) Hellichova G. monumentalisierten, und hinsichtlich der eigentlichen Straße in der Entwicklung der Idee ihrer Trassierung durch einen Tunnel.

Die selbständige Konkurrenz für die Straße über Petřín hat die Staatliche Regulierungskommission im J. 1926 mit verhältnismäßig genau formulierten Bedingungen so ausgeschrieben, dass sie zu einem Teil des vorzubereitenden Verkehrsplans der Randbezirke (bzw. Halbringe) würde. Die außerordentlich breit besetzte Jury wählte schließlich nach inneren Auseinandersetzungen das Projekt von Vlastislav Hofman aus, das in mehreren Hinsichten sowie technisch als auch vom Sichtpunkt der Denkmalpflege mit dem zu rasanten Eingriff in das Parkgrün problematisch war. Trotz einer Welle Kritik sowohl von den Konkurrenten als auch breiter von der Fachöffentlichkeit, trug die Kommission die korrigierte Version vom Hofmans Projekt in den Regulierungsplan ein, der 1929 öffentlich vorgestellt war, und begann zusammen mit Behörden ihre Verwirklichung vorzubereiten. Sollte sie jedoch davon zurücktreten – durch die zeitgenössische Optik und jene der Kommission selbst gesehen – hätte sie im Grundsatz die ganze entworfene Verkehrslösung von zwei unkompletten Ringstraßen um die Stadtmitte herum fraglich gemacht.

Aus dem Blickpunkt der Formierung des öffentlichen Interesses ist der gemeinsame Widerstand aller Architektur- und Kunstvereine bemerkenswert, von denen einige bereits gegenseitig in der Opposition standen, und sogar jener der Öffentlichkeit, die die unlängst vereinigten und miteinander verbundenen Stadtparks zu verteidigen begann. Dieser Widerstand erfolgte in zwei Wellen in Jahren 1931 und 1936; die Proteste der Fachleute sowie der Laien riefen zum Schluss tatsächlich die Ausschreibung einer neuen Konkurrenz im J. 1937 für die Verbindung der Innenstadt Prags mit seinem nordwestlichen Sektor hervor. Die ergab schon auch neue Projekte mit der Hauptverbindung erst in der Schanzenlinie, hinter ihr oder erst jenseits des Strahower Stadions, und auch eine Präzisierung der Idee eines Tunnels, deren Weiterentwicklung bis zum heutigen Strahower Tunnel reicht.

Die verfolgte Problematik verknüpft auch merkwürdig die bedeutenden sowie auch ganz vergessenen Architekten, Städtebauer und Bauingenieure verschiedener Generationen (u. a. A. Balšánek, A. Dryák, A. Engel, B. Hübschmann, V. Hofman, E. Hruška, J. Chochol, M. Urban oder andere). Außer den in einzelne Konkurrenzen eingesandten Projekten

umfasst sie auch weitere außer ihnen, sowie ebenfalls die immense Breite der Polemik, die um die Petřín-Verbindung fast alle damalige Fachpresse führte.

ABBILDUNGEN

- Abb. 1: Prag, Plan von Daniel Huber, 1769. Detail (übernommen aus B. Pacáková-Hošťálková ed. [s. Anm. 5], S. 28).
- Abb. 2: Antonín Balšánek, Ausmündung der entworfenen Straße unter der Burg, 1919 (A. Balšánek 1919 [s. Anm. 26], S. 26).
- Abb. 3: Antonín Balšánek, Entwurf für den Volkspark auf der Weißberg-Ebene, 1919 (ebenda, Tafel 1).
- Abb. 4: Antonín Balšánek, Entwurf der Gebäude auf dem Berg Petřín, 1919 (ebenda, S. 84).
- Abb. 5: Antonín Balšánek, Entwurf einer Freilichtbühne für eine Bastion, 1919 (ebenda, S. 8).
- Abb. 6: Antonín Balšánek, Parlamentsgebäudeentwurf für Petřín, 1919 (ebenda, J. 1920, S. 29).
- Abb. 7: Max Urban, Idealentwurf für Großes Prag, 1919. Detail (Repro aus: Praha v plánech ... [Prag in Plänen..., s. Anm. 103], S. 46).
- Abb. 8: František Vahala – Vratislav Lhota, Konkurrenzentwurf für Letná, 1920 (K projektům... [Zu den Projekten..., s. Anm. 26], S. XXII).
- Abb. 9: Alfred Pollak, Konkurrenzentwurf für Letná, 1920 (ebenda, Seite XXIII).
- Abb. 10: Ladislav Skřivánek – Josef Šejna, Konkurrenzentwurf für Letná, 1920 (ebenda, S. XXIII).
- Abb. 11: Antonín Engel, Konkurrenzentwurf für Letná, 1920 (ebenda, Seite XXXIV).
- Abb. 12: Pavel Janák – Antonín Kubiček, Konkurrenzentwurf für Letná, 1920 (ebenda, S. XLII).
- Abb. 13: Antonín Pfeiffer, Konkurrenzentwurf für Letná, 1920 (ebenda, Seite XXXVII).
- Abb. 14: Max Urban, Konkurrenzentwurf für Letná, 1920 (ebenda, S. XLI).
- Abb. 15: Serpentine des Gr. v. Chotek, Entwurf der Landesbaudirektion in Prag, 1847-1850 (ebenda, S. XLIV).
- Abb. 16: Bohuslav Fuchs – Josef Štěpánek – Antonín Moudrý, Konkurrenzentwurf für die Kleinseite, 1922 (Ideová soutěž ... [Ideenwettbewerb..., s. Anm. 47], S. 32).
- Abb. 17: Josef Chochol, Konkurrenzentwurf für die Kleinseite, 1922 (Soutěž na úpravu... [Wettbewerb für die Umgestaltung..., s. Anm. 49], Tafel 43).

- Abb. 18: Karel Polívka – Václav Josef Prokop, Konkurrenzentwurf für die Kleinseite, 1922 (Ideová soutěž... [s. Anm. 47], S. 40).
- Abb. 19: Antonín Balšánek, Entwurf für den Zugang zu Petřín mittels einer Monumentaltreppe (A. Balšánek 1920 [s. Anm. 14], T. 43).
- Abb. 20: Vlastislav Hofman, Konkurrenzentwurf für die Kleinseite, 1922 (Ideová soutěž ... [s. Anm. 47], S. 36).
- Abb. 21: František Lehman, Konkurrenzentwurf für die Kleinseite, 1922 (ebenda, S. 38).
- Abb. 22: Miloš Vaněček, Konkurrenzentwurf für die Kleinseite, 1922 (Soutěž na úpravu... [s. Anm. 49], S. 44).
- Abb. 23: Alois Dryák, Konkurrenzentwurf für die Kleinseite, 1922 (Ideová soutěž... [s. Anm. 47], S. 34).
- Abb. 24: Bohumil Hübschmann, Straßennetzschema von Prag, 1922 (B. Hübschmann [s. Anm. 62], S. 16).
- Abb. 25: Alois Dryák, Konkurrenzentwurf für die Petřín-Verbindungsstraße 1926, Auffahrtsdetail, Variante (Soutěž na... [Konkurrenz für..., s. Anm. 69], S. 9).
- Abb. 26: František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, Konkurrenzentwurf für die Petřín-Verbindungsstraße 1926, Partie der Vítězná Str. ebenda, S. 11).
- Abb. 27: František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, Konkurrenzentwurf für die Petřín-Verbindungsstraße 1926, Kreuzung Újezd (ebenda, S. 12).
- Abb. 28: Vlastislav Hofman, Konkurrenzentwurf für die Petřín-Verbindungsstraße 1926 (ebenda, S. 3).
- Abb. 29: Vlastislav Hofman, Lösung der Kreuzung Újezd (ebenda, S. 4).
- Abb. 30: František X. Čtrnáctý, Konkurrenzentwurf für die Petřín-Verbindungsstraße 1926 (F. X. Čtrnáctý [s. Anm. 73], S. 103).
- Abb. 31: Josef Chochol – Zdeněk Pešánek, Konkurrenzentwurf für die Petřín-Verbindungsstraße 1926 (J. Chochol – Z. Pešánek [s. Anm. 75], S. 104).
- Abb. 32: Josef Chochol – Zdeněk Pešánek, Lösung von Újezd mit dem Tor (ebenda, S. 105).
- Abb. 33: František Svoboda – Bohumil Švarc – Miloš Vaněček, Petřín-Verbindungsstraße 1927 (F. Svoboda – B. Švarc – M. Vaněček [s. Anm. 84], S. 27).
- Abb. 34: Bohumil Hübschmann in Zusammenarbeit mit Aleš Hübschmann, Aufriss der Gestaltung des Seminariumsgartens, 1936 (B. Hübschmann [s. Anm. 99], S. 72-73).

(Übersetzung J. Noll)