

GRADA®

David Černý

TAJEMSTVÍ

Karlova mostu



Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

DAVID ČERNÝ TAJEMSTVÍ KARLOVA MOSTU

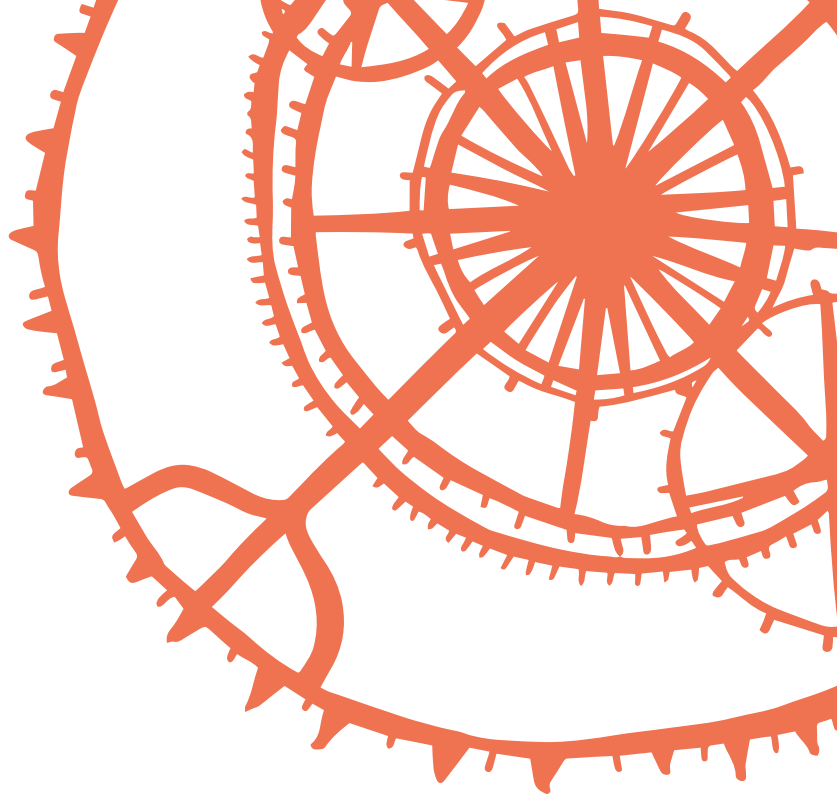
Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 8705. publikaci

Odpovědná redaktorka Alice Zavadilová
Sazba Martin Dubský
Jazyková korektura Pavlína Zelníčková
Fotografie na obálce Lenka Petruželová

Počet stran 128
První vydání, Praha 2023
Vytiskla tiskárna FINIDR, s.r.o., Český Těšín

© Grada Publishing, a.s., 2023
Cover Design © Grada Publishing, a.s., 2023

ISBN 978-80-271-7080-7 (ePub)
ISBN 978-80-271-7079-1 (pdf)
ISBN 978-80-271-5158-5 (print)



David Černý

TAJEMSTVÍ
Karlova
mostu

Grada Publishing

Tátovi,
který mě provází
Prahou...



OBSAH

Most svatého Víta	6
1. Jak to bylo s mosty v Česku	8
2. 19. století – zlatá éra pražských mostů	12
3. Doprava a osvětlení na Karlově mostě	18
4. Pražské povodně, které ohrožovaly Karlův most.....	22
5. Bruncvíkova socha na Karlově mostě – hraniční patník mezi Starým Městem a Malou Stranou.....	26
6. Jan Nepomucký, nejslavnější český svatý.....	30
7. Sochy na Karlově mostě.....	34
8. Památná lípa u Karlova mostu	96
9. Co zbylo z Juditina mostu, předchůdce mostu Karlova	98
10. Čtyři sféry Staroměstské mostecké věže a ochrana před démony	102
11. Pražské mystérium aneb Když slunce zapadá do hrobky králů.....	106
12. Obraz Panny Marie, tajemné válečky a věčné světýlko na balkonku u Karlova mostu	110
13. Ledňáček	114
14. Stěhování sloupu svatého Václava	118
15. Via sancta – svatá cesta z Prahy do Staré Boleslavi.....	122

Most svatého Víta



Foto: Klára Hášová

DAVID ČERNÝ

pochází ze staré pražské rodiny, která po staletí provozovala pekařství v Petřské čtvrti.

V současné době vede projekt Miluju Prahu, který se zabývá krásami města. David stále žije na Starém Městě, nedaleko Staroměstského náměstí.

Když vyprávíte o Praze, nezbyvá vám než v téměř každé druhé větě říct jméno: Karel IV. Je fascinující odhalovat, jak se jeho vůle, která hýbala dějinami před téměř 700 lety, vtiskla do tváře našeho milovaného města, tedy Prahy. Zřejmě nejikoničtější stavbou karolínské doby je kamenný most, který se císařovou zásluhou začal stavět v roce 1357.

Po většinu doby své existence ale nenesl most Karlovo jméno. Říkalo se mu prostě kamenný most, pražský most nebo jen most, protože až do roku 1841 byl v Praze jediný a nebylo potřeba rozlišovat.

Pokud bychom hledali jeho původní jméno, asi bychom zjistili, že most byl pod ochranou svatého Víta. Důkazem tohoto tvrzení je reliéfní výjev na Staroměstské mostecké věži, kde most stráží právě tento svatý. Nad jeho ramenem, které přivezl od Prahy předek Karla IV., kníže Václav, byla postavena katedrála, a tedy založen český stát, ke kterému se již více než tisíc let hlásíme. Pod ochranou svatého Víta byl vystavěn i náš most. Dnes zcela samozřejmě jméno Karlův se vžilo až na základě návrhu Karla Havlíčka Borovského někdy kolem roku 1870.

Ve svých předchozích publikacích o tajemstvích Prahy jsem se samozřejmě často zabýval i Karlovým mostem. Některé informace z nich tak najdete i v této knize. Většina kapitol je však úplně nových. Zvu vás na procházku po mostě, po němž kráčeli králové, jezdily tramvaje, ubíraly se pohřební průvody, vznikaly na něm legendy a ukrývala se tajemství.

David Černý



Foto: Lenka Petruželová

Jak to bylo s mosty v Česku

O prvním mostě, který v Praze spojil malostranský a staroměstský břeh, se dozvídáme už ve svatováclavské legendě. Šlo pravděpodobně o dřevěnou lávku a její přesné umístění není úplně jasné. Buď stála přibližně už v místech dnešního Karlova mostu, nebo dál po proudu řeky, někde v ústí Platněřské ulice na nábřeží, či dokonce až v místech Mánesova mostu. V legendě se popisuje jeden z prvních

svatováclavských zázraků. Tři roky po násilné smrti svatého Václava bylo jeho tělo převáženo ze Staré Boleslavi do Prahy. Když průvod s povozem s tělem knížete dorazil do Prahy, nemohl překonat rozbouřenou Vltavu. Divoká voda se valila přes povodňi prolomený dřevěný most. Po modlitbách se řeka zázračně uklidnila a nechala průvod se světcovým tělem překonat řeku. Legenda tak dokládá, že v Praze byl dřevěný most už v první polovině 10. století.



Kresba: Ondřej Šefců

Juditin most byl v Praze postaven mezi lety 1158 až 1172. Kresba architekta Ondřeje Šefců je rekonstrukcí pravděpodobné podoby Juditina mostu

Další zmínku o pražském mostě najdeme v Kosmově kronice, kde se píše o velké povodni roku 1118. Kosmas píše: „Roku od narození Páně 1118. V měsíci září byla taková povodeň, jaké, tuším, nebylo od potopy světa na zemi. Neboť naše řeka Vltava, náhle prudce vyrazivši ze svého řečiště, ach, kolik vsí, kolik v našem podhradí domů, chalup a kostelů svým přívalem pobrala! Neboť kdežto jindy, ač se to málokdy stává, povrch vody sotva dosahoval podlahy mostu, za této povodně vystoupila voda přes deset loket nad most.“

O čtyřicet let pozdějim v roce 1158, byl 11. ledna v německém Řezně korunován kníže Vladislav II. na



Foto: David Černý

Most v bavorském Regensburgu stojí od roku 1146. 11. ledna 1158 byl v tomto místě korunován kníže Vladislav II. na českého krále. Regensburský most se stal vzorem pro stavbu prvního kamenného Juditina mostu v Praze a celém Česku



Foto: David Černý

Kamenný most v Písku byl postaven ve třetí čtvrtině 13. století. Je tak nejstarším stojícím mostem u nás. Říká se mu most Jelení podle legendy, která vypráví, že prvním, kdo most přešel byl jelen z místních hvozďů

krále Vladislava. V Řezně v té době už stál více než dvacet let kamenný most, který se pravděpodobně stal novopečenému králi inspirací. Už rok nato začala v Praze stavba prvního kamenného mostu z popudu biskupa Daniela a pod patronací královny manželky Judity Durynské. Most, který měl dvacet oblouků a byl dlouhý přibližně 500 metrů, se stavěl 14 let. Dílo pravděpodobně italského stavitele bylo dokončeno v roce 1172. Tento most sloužil 170 let, než ho 3. února roku 1342 zničila velká povodeň. Nejprve byl Juditin most opraven provizorně. Povalené pilíře a oblouky nahradila dřevěná lávka. V roce 1357 rozhodl císař Karel IV. o výstavbě nového mostu, který dnes známe pod jménem Karlův.

Druhý nejstarší most a nejstarší stojící most v Česku je v Písku. Říká se mu Starý most nebo také Jelení most. Pověst praví, že stavitelé po jeho dokončení rozhodli, aby most dostal jméno po tom, kdo ho první přejde. K překvapení všech se prvním chodcem, který po mostě překonal řeku Otavu, stal jelen z místních lesů. Šest oblouků a sedm pilířů píseckého mostu, který je dlouhý bezmála 110 metrů, bylo postaveno ve třetí čtvrtině 13. století za vlády Přemysla Otakara II. První písemnou zmínku nacházíme u Karla IV., který v roce 1348 stanovil, aby pokuty vybírané ve městě byly používány na údržbu a opravu mostu. Podobně jako Karlův most je gotický most v Písku ozdoben barokními sochami. Na mostě najdeme



Starý gotický most Jana z Dražic stál v Roudnici nad Labem od 14. století. Byl zničen švédským vojskem během Třicetileté války, kdy most rozstříleli z děl. Několik pilířů stálo v řece ještě v 19. století

svatého Jana Nepomuckého, sousoší kalvárie, svaté Anny Samotřetí a svatého Antonína Paduánského. Most byl často poškozován povodněmi. Do dnešních dnů se zachovalo šest původních oblouků o šířce 7 až 8,2 metru. Nejširší, třináctimetrový oblouk nahradil v roce 1768 části mostu, které pobořila povodeň. Most byl původně chráněn na svých koncích věžemi. První se zřítily při povodni 1768 a druhá byla úmyslně stržena v roce 1825, protože překážela vzrůstajícímu dopravnímu ruchu.

Třetí nejstarší most v Česku stál v Roudnici nad Labem. V roce 1340 ho nechal postavit pražský biskup Jan IV. z Dražic. Byl to vůbec první kamenný most přes Labe. Most přestál

mnoho povodní, byl ale poškozen po bitvě na Bílé hoře a zcela zničen během třicetileté války. 24. srpna roku 1333 byl na svatého Bartoloměje položen základní kámen s ostatky svatých. Stavbu vedl mistr Vilím, který vybudoval most ve francouzském Avignonu. Most byl dokončen 2. října 1340. Dva roky nato odolal velké povodni, která v Praze pobořila Juditin most. Během třicetileté války Švédové most zcela rozstříleli. Ten pak už ani přes několik plánů nebyl nikdy obnoven. Na jeho místě jezdil přívoz, který až na začátku 20. století nahradil nový most – Špindlerův.

Čtvrtým nejstarším kamenným mostem v Česku je Karlův most v Praze, který nahradil Juditin most.



Zdroj: B. Tolman – V. Chaloupecký, Starý kamenný most přes Labe v Roudnici. Praha 1909

Takto vypadaly poslední zbytky roudnického gotického mostu v roce 1906 před likvidací

19. století - zlatá éra pražských mostů

Karlův most se dlouhá léta nijak nejmenoval. Říkalo se mu pražský most nebo kamenný most nebo prostě most, protože nebylo možné si ho v Praze s žádným jiným zaměnit. Stál nad řekou od roku 1357 až do roku 1841 ve městě sám. Druhá polovina devatenáctého století byla obdobím pražských mostů. Od roku 1841 jich Praha postavila hned šest. V současné době spravuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy přesně 700 mostů ve vlastnictví města, další mosty či lávky mají jiné vlastníky nebo je spravují městské části. Přes celou Vltavu dnes vede 19 mostů, další, který se bude jmenovat Dvorecký a spojí břehy mezi Podolím a Zlíchovem, je ve výstavbě - dvacátý pražský most přes celou Vltavu by měl být hotový v roce 2025.

Jako **druhý** se v Praze objevil krásný řetězový **most** císaře Františka I., který stál mezi tehdejšími Novými alejemi (dnes Národní třídou) a vedl přes Střelecký ostrov do tehdy Chotkovy, dnes Vítězné ulice na Malé Straně. Celková délka mostu byla 412 metrů a šířka od zábradlí k zábradlí 9 metrů. Šlo o most visutý, kdy mostovku držely řetězy uchycené v mohutných věžích. Řetězy měly 3,16 metru dlouhé články.

Most se začal stavět v roce 1839. Dne 2. listopadu 1841 bylo hotovo a v 10 hodin v rámci zatěžkávací zkoušky bylo po mostě přehnáno 150 kusů skotu. Při další zkoušce druhý den na most vjelo osmispřeží s kočářem o váze 330 vídeňských centů (asi 18,5 tuny),

dvě šestispřeží o váze 200 vídeňských centů (11,2 tuny), tři čtyřspřeží po 150 centech (8,4 tuny) a dvě dvojspřeží po 50 centech (2,8 tuny). Přesto právě velké zatížení se mostu stalo osudným. Přes most se přepravovaly těžké vozy ze smíchovské vagónky. V roce 1857 koně táhly na valníku desetitunový železniční vůz. Most zatížení nevydržel, prohnul se a rozhoupal, což způsobilo paniku. Po tomto incidentu se těžké náklady opět začaly dopravovat přes Karlův most. Po znaleckém posudku z roku 1870 byla z mostu zcela vyloučena doprava a byl omezen i počet lidí, kteří mohou přes most v jednu chvíli přecházet. Starý řetězový most sloužil Pražanům jen 57 let. V roce 1898 byl provoz na mostě



Foto: archiv autora

Most císaře Františka I. byl postaven v roce 1841 a stal se teprve druhým mostem, který v Praze překlenul Vltavu. Dnes na jeho místě stojí most Legií



Foto: archiv autora

Vzácný snímek zachycuje jednu z největších vlasteneckých událostí 19. století – položení základního kamene Národního divadla. Na snímku je vidět řetězový most císaře Františka I.

Foto: František Fridrich (1881)



Konstrukce řetězového mostu u Národního divadla neumožňovala položení tramvajových kolejí. Koňka tedy končila na předmostích a cestující museli přecházet most pěšky

Foto: František Fridrich (asi 1890)



Na této fotografii pořízené z jižní věže svatovítské katedrály už vidíme most císaře Františka Josefa I., který spojoval břehy mezi Eliščinou (dnes Revoluční) a Letnou. Vzadu je i Negrelliho viadukt. Čechův a Hlávkův most ještě chybí

převeden na provizorní dřevěný most, který byl jako dočasné řešení postaven paralelně se starým mostem. V letech 1898–1901 pak zde byl postaven nový kamenný most, který dnes nese název most Legií.

Druhým nejstarším stojícím mostem v Praze je Negrelliho viadukt. Most byl budován od roku 1846 a dokončen v roce 1849. Do provozu byl uveden 1. června 1850. I když poprvé byl neplánovaně využit, když v po něm nechal generál Windischgrätz převézt děla na Letnou a Petřín, aby mohl posléze dát pokyn k dělostřeleckému bombardování Prahy. Most je dlouhý 1 120 metrů a až do roku 1910 byl nejdelším mostem v Evropě. Dosud je nejdelším českým železničním mostem a čtvrtým nejdelším mostem v Česku.

Jako **čtvrtý most** překlenul Vltavu most císaře Františka Josefa I. Byl to visutý most, který spojoval Vltavu od Alžbětinské (Eliščiny), dnešní Revoluční ulice pod Letnou do míst, kde je dnes ústí letenského tunelu. Mostu se lidově říkalo Eliščin podle navazující ulice. Měl usnadnit spojení Prahy s Bubny a Královskou oborou. Vážné úvahy o výstavbě mostu v těchto místech se datují už na počátek 19. století, kdy se jimi zabýval tehdejší nejvyšší purkrabí Království českého, Jan Rudolf hrabě Chotek, který na svůj projekt vybral ve veřejné sbírce úctyhodných 100 000 zlatých, které ale nestačily, a tak se peníze vrátily k podporovatelům a ke stavbě mostu se přistoupilo až po téměř 60 letech. Visutý most dlouho snášel zvyšující se dopravní zatížení.



Foto: František Frdrich (1868)

Krásný visutý most císaře Františka Josefa I. stál v Praze až do roku 1947. Zahrál si například ve filmu Muži v offsidu z roku 1931

V roce 1936 byl ale prohlášen za nevyhovující a doprava byla postupně převedena na provizorní lávku. Most byl demontován až po válce v roce 1947. Jeho nejcennější části byly uloženy v depozitáři Technického muzea. Most sloužil Pražanům plných 73 let.

Páté přemostění Vltavy bylo postaveno mezi Klárovem a Rudolfinem, tedy v místech, kde dnes stojí Mánesův most. Od 28. listopadu 1869 zde stál třetí pražský visutý řetězový most přes řeku. Takzvaná Železná nebo Rudolfova lávka byla určena pouze pro pěší. Bez větších oprav sloužila až do roku 1914, kdy ji nahradil Mánesův most, který původně nesl jméno arcivévodý Františka Ferdinanda d'Este.

Druhý pražský železniční most a **šestý nejstarší most** v Praze překračuje Vltavu pod Vyšehradem mezi Výtoní a Smíchovem. Stavěl se

dva roky a provoz na něm byl zahájen 15. srpna 1872. V současné době se diskutuje, zda bude tento most nahrazen novou stavbou.

Poslední novým mostem v 19. století je kamenný Palackého most, který byl otevřen 22. prosince 1876. Když se stavěl, byl **sedmým mostem** v Praze. V současné době je čtvrtým nejstarším stojícím mostem po Negrelliho a výtoňském viaduktu a Karlově mostě (všechny visuté mosty byly nahrazeny novějšími). Na mostě byla čtyři sousoší od Josefa Václava Myslbeka na náměty starých českých pověstí. Na strážních mostních budkách stály čtyři dvojice postav: Ctirad a Šárka, Libuše a Přemysl, Lumír a Píseň, Záboj a Slavoj. Tyto sochy byly na konci druhé světové války poškozeny při náletu a následně přemístěny na Vyšehrad, kde stojí dodnes v parku nedaleko baziliky svatých Petra a Pavla.

Foto: Jindřich Eckert (1861)



Železná neboli Rudolfova lávka spojovala vltavské břehy mezi Rudolfinem a Klárovem

Přehled pražských mostů přes celou šíři Vltavy

Název mostu	Otevření	Délka (m)	Účel	Předchůdce Zajímavost
1 Most Závodu míru	24.5.1964	210	silniční	Zbraslavský most (1896) v Praze až po připojení Zbraslavi v 1974
2 Radotínský most	20.10.2010	2291	silniční	nejdelší most v ČR
3 Branický most	30.5.1964	910	železniční	zvaný „most Inteligence“
4 Barrandovský most	3.11.1988	352	silniční	jeden ze dvou šikmých mostů
5 Most na Výtoni	15.8.1872	298,4	železniční	druhý železniční v Praze
6 Palackého most	22.12.1878	229	silniční,	poslední most 19. století
7 Jiráskův most	27.10.1933	311	silniční	dřív po něm jezdily trolejbusy
8 Most Legií	14.6.1901	343	silniční, tramvajový	most císaře Františka I. (1841) druhý pražský most přes Vltavu
9 Karlův most	1378	515,76	pro pěší	dřevěný (935); Juditin (1172) nejstarší v Praze
10 Mánesův most	11.3.1914	186	silniční, tramvajový	Železná lávka (1869) do 1920 most Františka Ferdinanda d'Este
11 Čechův most	17.4.1907	169	silniční, tramvajový	nejkratší přesvltavský most v Praze
12 Štefánikův most	19.9.1951	243	silniční tramvajový	most císaře Františka Josefa I. (1868) do 1997 Švermův most
13 Hlávkův most	6.2.1912	297,4	silniční tramvajový	dřevěný most (1898) nikdy nebyl přejmenován
14 Negrelliho viadukt	1.6.1850	1110	železniční	první železniční most v Praze do 1910 nejdelší v Evropě
15 Štvanická lávka	28.7.2023	299,4	pro pěší	lidově se lávce říká HolKa jako zkratka pro spojení Holešovic a Karlína
16 Libeňský most	29.10.1928	780	silniční tramvajový	dřevěný most (1903) pětkrát změnil název
17 Holešovický železniční most	1976	388	železniční	jeden ze dvou šikmých mostů
18 Most Barikádníků	28.11.1980	212	silniční	Trojský most (1928)
19 Trojský most	6.10.2014	246	silniční, tramvajový	Trojský tramvajový most (1981) nahradil tramvajový most zvaný „Rámusák“

Doprava a osvětlení na Karlově mostě

Karlův most byl až do roku 1841 jediným mostem v Praze. Byl proto velmi důležitou dopravní tepnou pro obsluhu města. Po městě přecházelo přes řeku každodenně velké množství lidí i zboží. V roce 1707 bylo stanoveno nařízení o chůzi vpravo. V roce 1723 most osvětlily olejové lampy, které byly v roce 1866 nahrazeny lampami plynovými

a posléze elektrickými. V roce 2002 se plynové lampy na most vrátily. V současné době je Karlův most jediným mostem na světě, který je osvětlen plynovými lampami. Podle současného pražského lampáře a ředitele Pražského plynárenského muzea Jana Žákovce se plynové lampy do centra města hodí, protože je podle něj jejich světlo příjemnější než z lamp



Foto: archiv autora

Koňka, tedy tramvaj tažená koňmi, jezdila v Praze nejdéle na Karlově mostě. Hledalo se totiž řešení, jak provozovat elektrickou tramvaj, aniž by se musely natahovat dráty mezi sochami



Foto: Klára Hášová

Jan Žákovec, který v adventním čase rozsvěcí plynové lampy na Karlově mostě, je nejvyšším lampárem na světě