

# Pražské mosty

## Významné stavby

Text: Ing. Ivan Argaláč

Mosty – spojují břehy řek, překlenují údolí, jsou dřevěné, kamenné, lanové, železné, jsou silniční, železniční, či jen pro pěší. Jsou mosty, které se staly legendou – most přes řeku Kwai nebo most u Remmagen. Jsou mosty, které se staly symbolem a dominantou města – Golden Gate v San Francisku a v neposlední řadě i náš pražský Karlův most. V každém případě jsou však mosty stavbami, které řeší nějaký dopravní problém, zkracují vzdálenosti a šetří čas.

Dnes se podíváme, jak šel čas s pražskými mosty. Nebudeme se zabývat technologickými a technickými údaji, ale připomeneme si některé, možná již zapomenuté stavby.

Půjdeme po proudu řeky Vltavy a podíváme se na všech osmnáct mostů, které jsou na území města Prahy.

Prvním mostem je **Zbraslavský most Závodu míru**.

Stojí na místě původního železného mostu, který přestal kapacitně vyhovovat. Byl postaven v letech 1961 až 1964.

Druhým v pořadí je **Branický most (most „Intelligence“)**.

Měl být součástí dvoukolejných železničních traťových spojek Radošín – Chuchle – Braník – Krč – Vršovice. Přes úspěšné zatěžkávací zkoušky, které proběhly v r. 1955, kdy byl most dokončen, stál most celé další desetiletí bez využití, protože chyběla jasná koncepce železniční dopravy. Sloužil jen podrobným statickým zkouškám různých typů lokomotiv při různých rychlostech, dynamiky stavebních konstrukcí aj. Most nikdy nezískal oficiální pojmenování, mezi Pražany se mu říkalo most Intelligence, neboť na jeho stavbu nahnali komunisté v těch nejhorších letech totality právníky, filozofy a další vzdělance, které násilně přeřadili do dělnických a pomocných profesí.

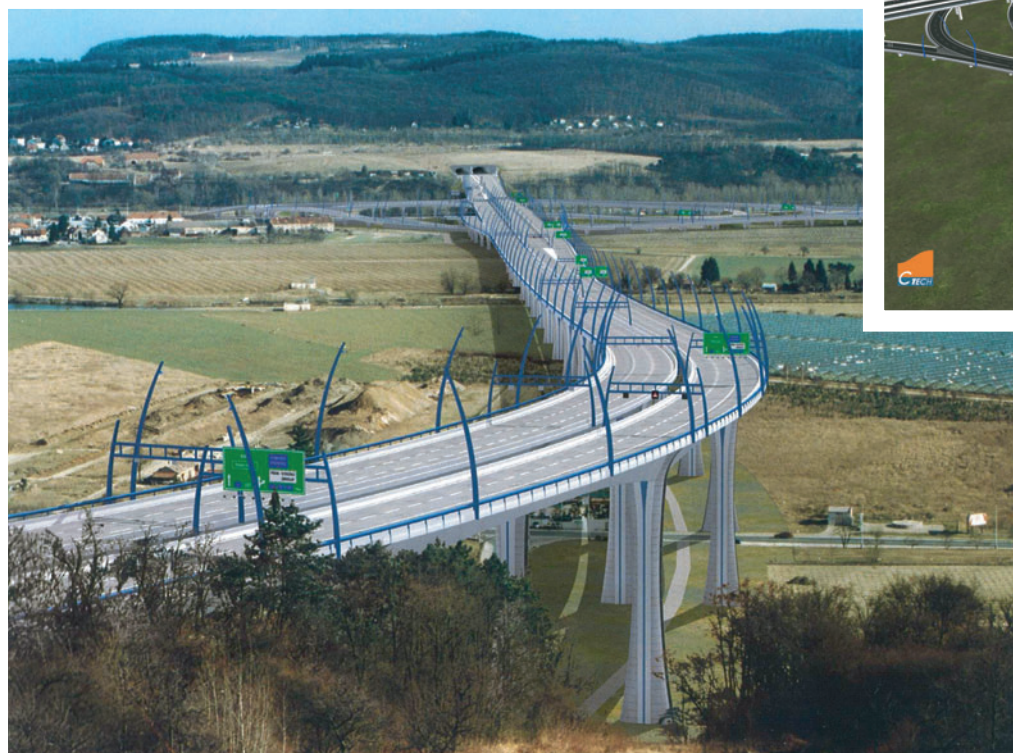
Třetím mostem je **Barrandovský most**.

Je to největší, nejširší a nejměkčí a také nejrozsáhlejší mostní stavba v Praze. Dnes je Barrandovský most součástí Jižní cesty, která propojuje dálnici D1 od Brna s dálnicí D5 od Berouna. Zabírá plochu 33 000 m<sup>2</sup>. Pro most je charakteristické složité mimoúrovňové křížení, které ve velmi omezeném prostoru zajišťuje dopravní napojení na Smíchov, Velkou Chuchli a na výstupní

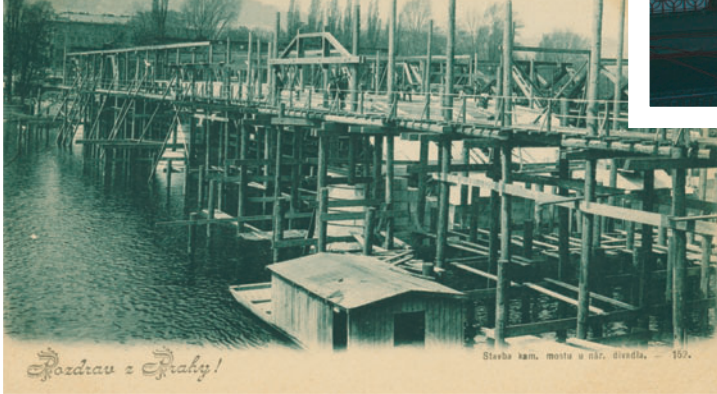
barrandovskou komunikaci. První část mostu byla zprovozněna pro automobily v r. 1983. Slavnostní otevření celého mostu se pak konalo v r. 1988. Most byl tehdy pojmenován po bývalém prezidentovi Československa Antonínu Zápotockém. V r. 1990 rozhodla rada zastupitelů města Prahy o změně názvu na most Barrandovský.

Železniční most vyšehradský (na Výtoni) je čtvrtým mostem přes Vltavu, druhým pražským železničním mostem přes Vltavu a třetím nejstarším mostem v městě. Spojoval tehdy nádraží Františka Josefa (nynější Hlavní) a Západní nádraží (nynější Smíchovské). Most byl postaven v roce 1871 až 1872. Zprvu se používal jen pro nákladní dopravu, osobní doprava byla zahájena v roce 1888. V letech 1900 až 1901 byl přestavěn. Výměna starého mostu za nový proběhla ve třech dnech.

**Jiráskův most** je v pořadí šestým mostem přes Vltavu. Bouřlivě se rozvíjejícímu Smíchovu nestačilo spojení s Prahou jediným mostem Palackého, a tak se uvažovalo o stavbě nového mostu. Původně měl navazovat na Myslíkovu ulici a vést kolem Šitkovské vodárenské věže přes Žofín a tehdejší Židovský ostrov. Nakonec bylo rozhodnuto postavit most jako pokračování Ječné a Resslervy ulice.



Zatím posledním mostním dílem je výstavba mostní estakády přes údolí Berounky, která se stane se svojí délkou 2,1 km nejdelším mostem u nás. Tato stavba je součástí výstavby Pražského okruhu a propojí dálnici D1 a D5.



■ Foto – Most Legií (Muzeum hl. města Prahy)

Se stavbou mostu se započalo v roce 1929. Na smíchovském nábreží však mostu překážel barokní pavilon, jehož tvůrcem byl pravděpodobně jeden ze dvou slavných Dienzenhoferů. Pavilon měl být rozebrán a postaven na jiném místě, avšak k jeho obnově již nedošlo. U pavilonu bývala botanická zahrada, proto se dnešní sady za mostem na smíchovské straně jmenují Dienzenhoferovy sady. Jiráskův most byl uveden do provozu na dvě etapy: střední pruh s kolejnicemi elektrické dráhy byl předán do užívání r. 1931 a celý most ve své tehdy impozantní šířce byl otevřen v předvečer 15. výročí vzniku Československé republiky r. 1933. Původně předpokládané vedení tramvaje po mostě se ukázalo zbytečným, takže kolejnice byly odstraněny.

Most byl nazván jménem Aloise Jirásky, jenž v letech 1903 až 1930 bydlel v domě čp. 1775 na dnešním Jiráskově náměstí. V letech okupace 1940 až 1945 byl most přejmenován na Dienzenhoferův, poté se opět vrátil k původnímu názvu. Náročná rekonstrukce mostu byla provedena v letech 1987 až 1988.

**Most Legií** je sedmým mostem přes Vltavu. Je to první most v Praze, který se budoval jako nástupce mostu předchozího, v tomto případě visutého řetězového mostu císaře Františka I., který byl postaven v letech 1839 až 1841 a stržen r. 1888. Most spojuje Národní třídu (tehdy Nové aleje) přes Střelecký ostrov s Újezdem a Malou Stranou. Doprava byla nejprve převedena na provizorní dřevěný most, který pak sloužil po svém přemístění mezi Libní a Holešovciemi od r. 1903 až do r. 1928, kdy byl postaven pro městskou dopravu nový most Libeňský. Stavba nového kamenného mostu byla zahájena r. 1898. Pod dlažbu chodníků byl uložen vodovod, plynovod, telefonní a elektrovodné kabely i potrubní pneumatická pošta. Slavnostní otevření mostu se konalo r. 1901 za přítomnosti císaře Františka Josefa I., neboť most dostal jeho jméno. V roce 1918 byl přejmenován na most Legií, za okupace na most Smetanův, po okupaci na most 1. Máje a v r. 1990 opět na most Legií.

**Štefánikův most** je jedenáctým vltavským mostem. V těchto místech stával kdysi řetězový most Františka Josefa I., vystavěný v letech 1865 až 1868. Byl to řetězový most s visutou konstrukcí s krásně řešenými mostními věžemi. Říkalo se mu lidově most Eliščin, v roce 1919 dostal název po Milanu Rastislavu Štefánikovi. Za protektorátu byl nazván po skladateli Leoši Janáčkovi (1940 až 1945), po válce opět most Štefánikův. Přes svou modernizaci v 90. letech 19. st., kdy byl změněn na most lanový, přestal vyhovovat rostoucím nárokům na dopravu zejména pro svou malou šířku. V letech 1941 až 1942 byl vedle starého mostu postaven provizorní dřevěný, Pražany zvaný Dřevák, takže starý řetězový most mohl být demontován a odvezen do hutí na šrot. Na jeho místě byl v letech 1949 až 1951 postaven nový železobetonový most, nazvaný Švermův. Spolu se stavbou Letenského tunelu, uvedeného do provozu 1953, tvořil most stavební a komunikační celek.

Po téměř 50 letech se v r. 1997 vrátil název mostu k dřívějšímu pojmenování Štefánikův.

Pokračování o dalších pražských mostech v červnovém čísle.



■ Foto – Štefánikův most (Muzeum hl. města Prahy)