



Obr. 9. Samuel Friedberg–Míro-horský, 1855: Vyústění řetězového mostu do Chotkovy ulice, akvarel. Plochu malostranského břehu ještě vyplňují nízké domky, za nimi část malostranského opevnění. Dále vlevo je možné rozpoznat dům čp. 445 a úplně vlevo nároží kostela sv. Jana Křtitele Na prádle. Na akvarelu je vidět výrazné převýšení vozovky řetězového mostu nad okolním terénem (převzato z BEČKOVÁ 2000, 163).

Chodníky vystupovaly 0,1 m nad vozovku mostu, protože pod ně byly položeny vyšší podélné trámy než podélníky pod vozovkou. Podlaha chodníků byla vyrobena z tenčích 5 cm tlustých fošen. Na stranách chodníku bylo dřevěné 0,95 m vysoké zábradlí příhradové konstrukce, která přispívala k celkové tuhosti mostu. Tuto konstrukci tvořila pole o šířce 3,36 m, která byla zavětrována pomocí trámů opírajících se o lité botky propojující hlavní příčné nosníky se sloupky zábradlí. Pylony obcházel 1,1 m široký chodník po vnější straně. Nesly jej žulové krakorce a byl opatřen železným zábradlím.

Vlastní stavba trvala téměř tři roky. Je názorně zachycena na obraze K. Würbsta (MÍKA 2007, 50) z roku 1840 (obr. 11). Na stavbu mostu se spotřebovalo 423,8 tun kujného železa; 121,8 tun litiny; objem kvádrového zdiva byl 4568 m³, lomového 10812 m³; vápna se spotřebovalo 632 m³; písku 3792 m³. Na piloty o průměru 0,30 m se použilo měkké dřevo.³ Rošty byly vyrobeny z hranolů o stranách 0,3×0,3 m v kombinaci měkkého dřeva o celkovém objemu 143 m³ a tvrdého

Obr. 10. Východní konec mostu – vyústění na staroměstský břeh před Národním divadlem. Most ukončují výběrčí domky, pod něž zabíhají napínací části kotevnic řetězů. V pozadí za mostem (severně) se již buduje provizorní dřevěný most jako náhrada za krátce poté demolovaný most Františka I., na jehož místě bude postaven stávající most Legií. Uloženo: fotodokumentace NPÚ GnŘ, N039121.



3 Informace autorů spisu (KAPLAN/BALŠÁNEK 1901, 12) týkající se použití měkkého dřeva je zarážející.

2015b, 598). Hloubka výkopů se pohybovala v intervalu od 1,7 do 3 m. Výměna vodovodního potrubí probíhala obvykle v otevřeném výkopu. V některých případech, kde nebylo možné omezit provoz nebo dokonce zcela uzavřít dotčené ulice pro dopravu, se přistupovalo k výměně potrubí pomocí ražby, tzv. protlaku. Za tímto účelem byly v daných vzdálenostech od sebe vykopány šachty, které pak byly propojovány (HAVRDA 2015a).

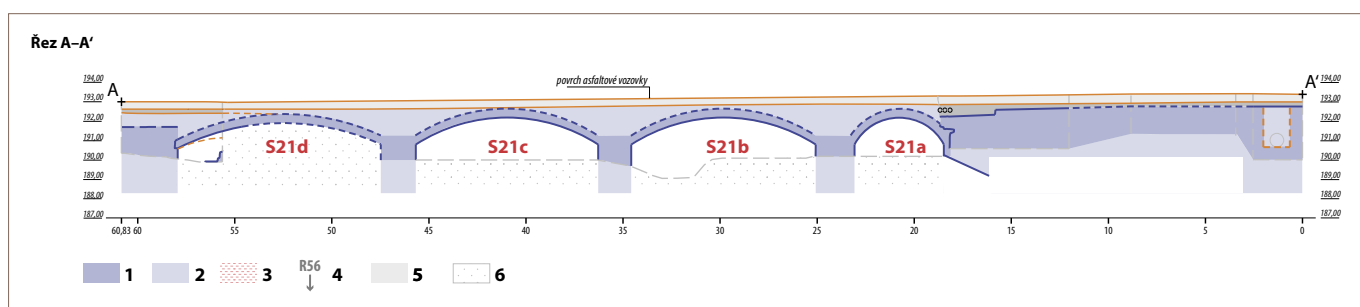
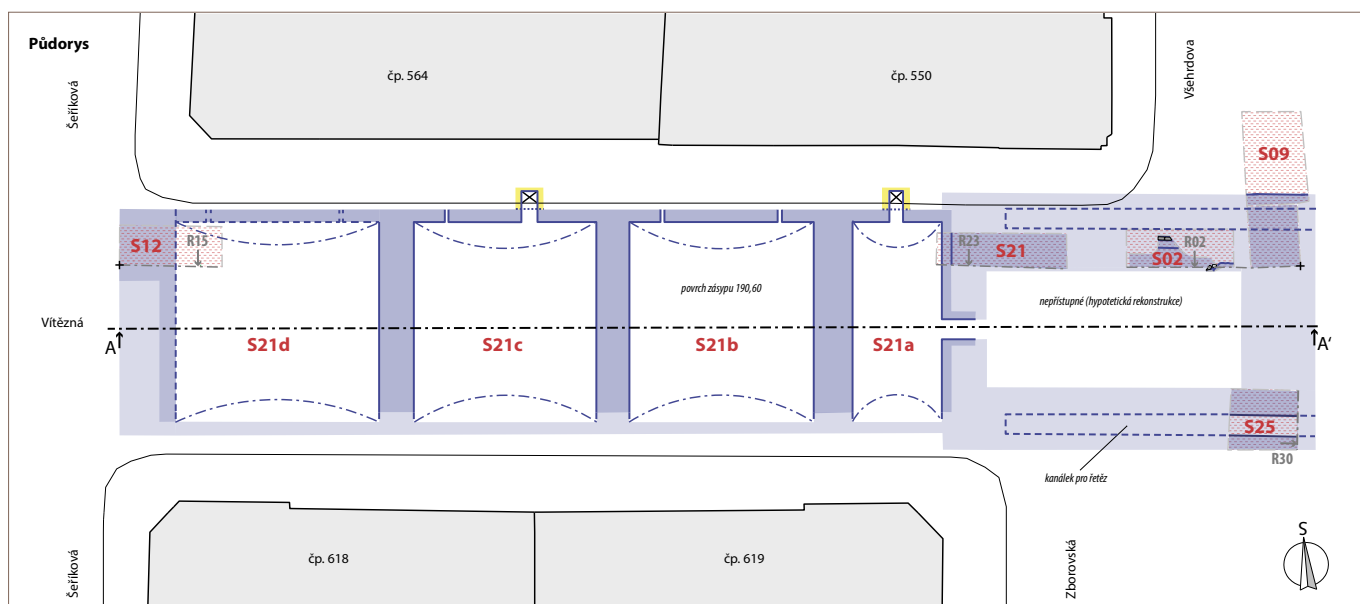
Při výkopu jedné z těchto šachet byl na rohu ulic Šeříkové a Vítězné (S12) zachycen průlom v cihelné klenbě do severovýchodního kouta zasypané prostory s částí obvodového zdiva (HAVRDA/SEMERÁD 2015). Jak se později ukázalo, jednalo se o segmentovou klenbu jedné z komor nájezdové rampy mostu Františka I., o jejíž existenci se až do této chvíle nevědělo (obr. 14, 15: S21d). Komora byla až k vrcholu klenby vyplněná poměrně čistou směsí jílovité hlíny. K západu pokračovalo za hranice provedené šachty více než 2,9 m tlusté zdivo, na jehož konci bychom očekávali západní hranici nájezdové rampy mostu. Je nutno poznamenat, že v sondách situovaných blíže k Petřínu, v západní části křižovatky ulic Vítězné a Šeříkové, žádné další zděné konstrukce zachyceny nebyly, a proto je možno předpokládat, že uprostřed zmíněné křižovatky nájezdová rampa končila, vyklínila a směrem k Petřínu už pokračovala pouze komunikace se zpevněným povrchem.



Obr. 14. Praha 1-Malá Strana, Vítězná ulice. Stavební výkop, v archeologické dokumentaci označený jako sonda S12, pohled k jihozápadu. V popředí vnitřní líc západní obvodové zdi komory S21c (foto K. Žďárský, 2013).

Obr. 15. Praha 1-Malá Strana, Vítězná ulice. Nájezdová rampa řetězového mostu s komorami S21a–S21d a stavební výkopy označované jako sondy S02, S09, S12, S25 dokumentované při archeologickém výzkumu NPÚ v Praze v roce 2013 (HAVRDA 2015a). V sondě S09 je zachycen severní líc kotevní části; v sondě S25 kanál sloužící k protažení kotevních řetězů. V komorách S21a a S21c vyústíjí revizní šachty druhotně zapuštěné do severní obvodové zdi komor; z komory S21a sestupuje směrem východním šije do níže položené komory, která byla během výzkumu nepřístupná.

Legenda: 1 – doložené zdivo; 2 – rekonstruované zdivo; 3 – rozsah sondy; 4 – archeologický profil; 5 – současná zástavba; 6 – zasypaní komor při výstavbě nového mostu (kresba K. Žďárský a J. Hlavatý, úprava S. Babušková, 2016).

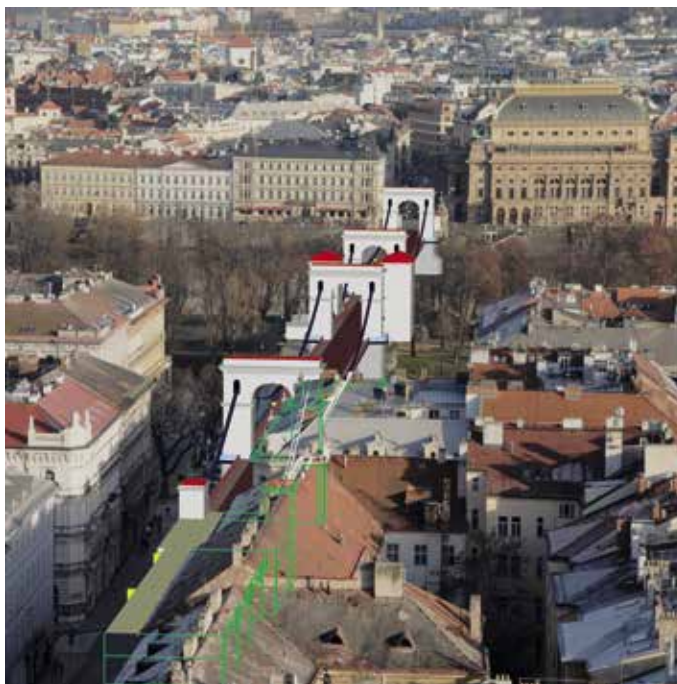


továrny na výrobu kožených rukavic z počátku 20. století, již předcházely manufakturní provozy koželužské a jirchářské (VYŠOHLÍD 2013, 541). V Michli byl realizován výzkum v areálu zaniklého mlýna (ulice U Michelského mlýna, bývalé čp. 25), při kterém byl dokumentován i jeho provozní části z přelomu 19. a 20. století (VYŠOHLÍD/POLCAR 2015). Přímo na Malé Straně bylo archeology prozkoumáno, obvykle v rámci větších plošných výzkumů zaměřených na doklady středověkého osídlení, několik industriálních areálů. Při výzkumu v kostele sv. Vavřince v Nebovidech byla nalezena kovolitecká dílna zřízená přímo v kostele zrušeného za josefínských reforem (STEHLÍKOVÁ/MJARTAN 1987, 162; HAVRDA/TRYML 2013, 277). V komplexu někdejší Státní tiskárny, n. p. (Karmelitská čp. 387, Nebovidská čp. 459) bylo při archeologickém výzkumu zjištěno, že základy jedné z moderních přístaveb byly vystavěny z litografických vápencových desek používaných v tiskárně, jež zde fungovala od konce 19. století (HAVRDA 2007). Část provozu tiskárny se základy komínu a topeniště byla dokumentována při výzkumu v roce 2004 (HAVRDA/TRYML 2013, 366). Provoz novověkého pivovaru včetně zařízení sladovny byl odkryt při plošně rozsáhlé akci v areálu malostranského augustiniánského kláštera v Letenské ulici (ČIHÁKOVÁ/MÜLLER 2009). V roce 2013 byla na katastru Malé Strany, pod Vítěznou ulicí, dokumentována nájezdová rampa řetězového mostu Františka I., o níž pojednává tento článek. Ke stavbám dopravním, které by bylo možné v budoucnu zkoumat i archeologickými metodami, by bezesporu patřil areál zbouraného Denisova nádraží na Těšnově, jehož pozůstatky se skrývají pod dnešním povrchem východně od ulice Těšnov.

Závěrem je možno shrnout, že během záchranného archeologického výzkumu, vyvolaného výkopovými pracemi při rekonstrukci vodovodního řadu ve Vítězné ulici, byl objeven relikt první moderní dopravní stavby v Praze – řetězového mostu Františka I. (obr. 29). Pod 0,5 m mocnou konstrukcí dnešní vozovky se nachází dobře dochovaná nájezdová rampa, jež sloužila k přístupu na most a také k ukotvení

napínacích řetězů. Byly dokumentovány čtyři komory zastropené segmentovou klenbou v její užší (západní) části a nepřístupný prostor (komora) v přední, širší monolitické části, do níž se kotvily napínací řetězy. K této komoře se váže jeden metr široký kanál táhnoucí se podél jižní strany rampy, který – jak se domníváme – sloužil k protažení kotevnic řetězů. Vnější plášť odlehčené západní části rampy byl vyzděn z režných cihel, se štěrbinovými okénky prolomenými ze severní boční stěny komor. Dnes jsou komory částečně zasypany kamenitou hlínou skrze strženou jižní stranu rampy.

Podarilo se odhalit část vnějšího líce monolitické části obložené žulovými kvádry. Nález odpovídá popisu stavby publikovanému u příležitosti dokončení nového kamenného mostu Františka I. (od 1919 mostu Legii), nástupce řetězového mostu (KAPLAN/BALŠÁNEK 1901). Z rukopisného plánu z roku 1885 můžeme vyčíst rozměry přední monolitické části nájezdové rampy mostu, které vycházejí na 13,8 m šířky a 22 m délky. Zadní, vylehčená část malostranské rampy řetězového mostu má délku 44 m, její šířku – 12,4 m – bylo možné zaměřit při archeologickém výzkumu v roce 2013. Potvrdilo se, že se pod Vítěznou ulicí skrývá západní, pouze nepatrně narušená, zděná nájezdová rampa nejstaršího pražského řetězového mostu v úctyhodné délce 66 metrů (obr. 30).



Obr. 29. Model řetězového mostu Františka I. promítnutý do současného stavu. Nadhled od jihozápadu (vizualizace M. Šimůnek, 2016).