

Magdalena Wagnerová

# Kouzlo starých mostů v Čechách a na Moravě

Praha, 2026

NAKLADATELSTVÍ  
**PIOTI**

# Obsah

<b>Symboly z dávnověku</b>	<b>/</b>	<b>7</b>
<b>Johánek z Pomuku</b>	<b>/</b>	<b>13</b>
<b>1. Karlův most</b>	<b>/</b>	<b>19</b>
<b>2. Most Legií</b>	<b>/</b>	<b>27</b>
<b>3. Čechův most versus Most Svatopluka Čecha</b>	<b>/</b>	<b>31</b>
<b>4. Negrelliho viadukt</b>	<b>/</b>	<b>35</b>
<b>5. Žampašský viadukt</b>	<b>/</b>	<b>39</b>
<b>6. Železniční most u Podlešína</b>	<b>/</b>	<b>43</b>
<b>7. Viadukt u Nového mlýna</b>	<b>/</b>	<b>47</b>
<b>8. Most císaře Františka I. v Poříčí nad Sázavou</b>	<b>/</b>	<b>51</b>
<b>9. Hranický viadukt</b>	<b>/</b>	<b>55</b>
<b>10. Kamenný akvadukt v Kutné Hoře</b>	<b>/</b>	<b>59</b>
<b>11. Stránovský viadukt</b>	<b>/</b>	<b>63</b>
<b>12. Kamenný most v Čimelicích</b>	<b>/</b>	<b>67</b>
<b>13. Kamenný most v Písku</b>	<b>/</b>	<b>71</b>
<b>14. Kamenný most v Putimi</b>	<b>/</b>	<b>75</b>
<b>15. Empírový řetězový most – Stádlec u Tábora</b>	<b>/</b>	<b>79</b>
<b>16. Kamenný mostek v Tažovicích</b>	<b>/</b>	<b>83</b>
<b>17. Jánský most ve Vodňanech</b>	<b>/</b>	<b>87</b>
<b>18. Český Krumlov a jeho mosty</b>	<b>/</b>	<b>91</b>
<b>19. Vltavské Rechle v Lenoře</b>	<b>/</b>	<b>99</b>
<b>20. Hradlový most přes Vydru</b>	<b>/</b>	<b>103</b>
<b>21. Barokní most v Bělé nad Radbuzou</b>	<b>/</b>	<b>107</b>
<b>22. Most s věžovou bránou ve Stříbře</b>	<b>/</b>	<b>111</b>
<b>23. Starý silniční most v Dobřanech u Plzně</b>	<b>/</b>	<b>115</b>
<b>24. Švédský most – Dobřív</b>	<b>/</b>	<b>119</b>
<b>25. Wilsonův most v Plzni</b>	<b>/</b>	<b>123</b>
<b>26. Gotický most v Rabštejně nad Střelou</b>	<b>/</b>	<b>129</b>
<b>27. Tereziánské mosty</b>	<b>/</b>	<b>133</b>
<b>28. Barokní most ve Stadicích</b>	<b>/</b>	<b>139</b>
<b>29. Železniční viadukt u Hrobu</b>	<b>/</b>	<b>143</b>
<b>30. Železniční viadukt Smržovka</b>	<b>/</b>	<b>147</b>
<b>31. Kamenný viadukt Novina</b>	<b>/</b>	<b>151</b>

Copyright © Magdalena Wagnerová, 2026

Photos © Pavel Jeřábek, Magdalena Wagnerová, 2026

Copyright © Nakladatelství PLOT, 2026

ISBN 978-80-7428-519-6

## Kouzlo starých mostů v Čechách a na Moravě

- 32. Kamenný most v Horní Polici / 155
- 33. Staré mosty v Děčíně / 159
- 34. Nejstarší krytý dřevěný most v Čechách / 167
- 35. Barokní most „U Osmi nezaměstnaných“ / 171
- 36. Kamenný most v Ronově nad Sázavou / 175
- 37. Dolní most v Brtnici / 179
- 38. Kamenný most u Lutriána / 183
- 39. Moravský Karlův most / 187
- 40. Most svatého Jána v Moravské Třebové / 191
- 41. Červený most ve Znojmě / 195
- 42. Svatojánský most v Litovli / 199
- 43. Kamenný most v Budišově nad Budišovkou / 203
- Prameny, odkazy a další literatura / 206





## SYMBOLY Z DÁVNOVĚKU

Věhlasné místo se starověkým divadlem, zvané Epidauros, a archeologickou lokalitu Tírýns se zbytky mykénské kultury spojuje silnice. V její blízkosti je ještě dnes možné na vlastní oči spatřit most Arkadiko. Pochází z období egejské kultury a jedná se o nejstarší dodnes existující obloukový most v Evropě. Leckdo může nabýt dojmu, že jde jen o hromadu kamení, ale tato hromada kamení má pro lidstvo a pochopení jeho minulosti nemalý význam. Také díky němu víme, že přibližně kolem roku 1300 před naším letopočtem se ke stavbě mostů používaly hrubě opracované kameny, ale bez jakéhokoli pojiva (malty), namísto toho byly do mezer mezi kameny vkládány menší kameny, jež měly celou stavbu stabilizovat. Tento aspekt byl nezanedbatelný, tehdejší mykénské cesty opevněné kamennými opěrnými zdmi totiž nevedly vždy rovně, ale sbíhaly ze svahů a šplhaly do kopců, jako by chtěly ještě zvýraznit již tak nerovný ráz krajiny členitého Peloponésu. Musely být natolik široké, aby po nich mohly jezdit vozy, aby se tudy mohla přesouvat vojska, aby zde mohli klusat koně, tenkrát ještě neokovaní. Most Arkadiko byl součástí důmyslného silničního systému pozdní heladské kultury, a přitom dodnes slouží místnímu obyvatelstvu. Je 22 metrů dlouhý, u základny 5,6 metru široký a 4 metry vysoký. Ba co víc, v okolí se dochovaly i další podobné stavby či jejich pozůstatky, které byly už v době bronzové součástí frekventované dopravní spojnice dvou významných míst na Peloponésském poloostrově, a které stejně jako Arkadiko umožňují nahlédnout do minulosti těchto neobyčejných a vpravdě symbolických technických památek, jakými mosty bezesporu jsou. Protože co jiného je most nežli fascinující symbol spojení.

Odedávna lidé věřili, že kupříkladu Mléčná dráha je mostem, po němž duše zemřelých opouštějí svět živých a ubírají se na onen svět. Most jako symbol cesty spojující život pozemský a posmrtný sehrál důležitou roli v mnoha národních tradicích. Finové věřili, že most přes řeku smrti tvoří jen tenká nit, islám viděl tento most jako ostrý meč, křesťané mluví o „pons periculosus“, jenž se klene nad pekelnou řekou



a vede do nebe. Starý Řím stavbu mostů povýšil na mimořádnou událost, vymykající se běžným stavebním činnostem smrtelníků, proto přinášel při této příležitosti oběti. Důležitou roli přitom zastával nejprve pontifex jako člen kolegia nejvýznamnějších kněží, později dokonce sám papež jako „stavitel mostů“, spojujících náš pozemský svět a věčnost.

Pomineme-li významy přenesené, hojně však užívané v mnoha oblastech lidského vědění, jako je například psychologie (mosty k nevědomí apod.), současnost pod tímto pojmem v první řadě chápe dopravní stavbu, která umožňuje přepravu lidí či dopravních prostředků z jednoho bodu do druhého přes nějakou překážku. Nejčastěji se jedná o vodní tok či plochu, ať už máme na mysli kanál, potok, řeku, jezero, záliv, fjord nebo rovnou otevřené moře. V těsném sledu za vodními překážkami překlenují mosty terénní nerovnosti jako údolí, srázy, strže či rokle. Ve striktním slova smyslu lze za most označit takové překlenutí překážky, které je delší než dva metry; v opačném případě se jedná pouze o tzv. propustek. U veskrze prak-

tických staveb, jako jsou mosty, je rovněž podstatný účel stavby. Rozlišujeme proto mosty pro pěší neboli lávky, mosty tramvajové, silniční, dálniční a železniční, mosty padací, akvadukty budované pro vodovodní účely, ekodukty pro přechod zvíře a v neposlední řadě také průmyslové mosty, sloužící jako dopravníky nebo nosiče inženýrských sítí. Typy použitého materiálu nabízejí rozlišení na mosty kamenné, cihlové, ocelové, betonové, řetězové či lanové, ale zpočátku především dřevěné. Všechno začalo pravděpodobně tím, že někdo položil přes jakousi přírodní překážku kmen stromu – trám. Z přírodních zdrojů může pocházet také most visutý, který však musí být na obou stranách upevněný. Třetí základní typ mostní konstrukce vychází z využití oblouku neboli klenby. Odborná literatura rozlišuje z tohoto hlediska mosty konzolové, visuté, obloukové, zavěšené, trámové, deskové, integrované a tzv. extradaset, což je typ mostu, jehož konstrukce kombinuje styl lanového a předpjatého skříňového trámového mostu. Ale ať už se jedná o most starověký, románský,



gotický, barokní, secesní anebo postavený v průběhu posledního století, vždy neomylně přitahuje pozornost člověka. Most je totiž fenomén, který nelze jen tak pominout a v němž nelze nevidět hlubokou symboliku. Umělci patří k těm, kteří si této vlastnosti mostů jsou dobře vědomi, a proto tento motiv často využívají. Má-li zobrazovaný či popisovaný objekt přidanou hodnotu sám o sobě a nezávisle na uměleckém ztvárnění, tvůrce ji může přijmout a výsledek svého snažení tím jen posílit, jak dokazuje věhlas románů *Most na Drině* a *Most přes řeku Kwai*, nebo kupříkladu popularita obrazu Vincenta van Gogha, znázorňujícího most nedaleko Arles v Provence, nemluvě o záhadném mostu na obraze Mony Lisy. A kolikrát namaloval slavný



Canaletto, rodák z Benátek, proslulý most Rialto, klenoucí se nad Velkým kanálem neboli Canalem Grande?

Mosty, ač rázu spíše technického, vypovídají o historii a způsobu života našich předků výmluvněji než leckterá výhradně umělecká památka, a jejich příběhy tvoří nepominutelnou součást naší minulosti. Stačí pohlédnout na Hannibalův most přes řeku Savuto v Kalábrii, pocházející z let 131–121 př. n. l., a minulost náhle ožije před našima očima. Nejstarší most v Římě z roku 62 př. n. l., Ponte Fabricio, lidé dosud plně využívají, stejně jako Trajánův most v portugalské obci Chaves či Tiberiův most v italském Rimini. Ponte Vecchio ve Florencii působí sice jako kulisa, ale tím není a nikdy nebyl; od počátku na něm panoval čilý ruch a domky florentských zlatníků byly jen jakousi přidanou hodnotou. I dnes se stačí na mostě v srdci Florencie zastavit a snadno podlehneme dojmu, že zlatníci ze 16. století opustili své krámký teprve včera. Jiný charakter mají římské mosty ve švýcarském kantonu Ticino. Při pohledu na Ponte dei Salti, spojující opačné břehy říčky Verzasca, nelze než vzít na vědomí, že zde 17. století stále existuje, podobně jako v Postbridge v anglickém hrabství Devon u středověkého deskového mostu, kde člověk spolehlivě zapomene na 21. století. Proslavený římský akvadukt Pont du Gard z roku 19 př. n. l. patří k nejnavštěvovanějším památkám ve Francii, londýnský Tower Bridge či newyorský Brooklynský most se staly natolik ikonickými symboly a nedílnou součástí městského panoramatu, že bez nich není obrázek Londýna či New Yorku úplný. Most An-Ti (česky Most bezpečného přechodu), klenoucí se nad řekou Siao-šuej v čínské provincii Che-pej, dotvrzuje impozantní minulost této starověké asijské říše, podobně jako vypovídá o perské kulturní historii most Si-o-seh Pol v Íránu. A co by byla bez mostů města jako Benátky, Amsterdam nebo Bruggy? Za silnými zážitky, vyvolanými přítomností starého mostu, ovšem není třeba putovat až tak daleko. Karlův most v Praze, Kamenný alias Jelení most v Písku, barokní most ve Stříbře, Dolní či Židovský most v Brtnici, barokní most „U osmi nezaměstnaných“ ve Žďáru nad Sázavou, „Moravský Karlův most“ v Náměšti nad Oslavou, Svatojánský most v Litovli a desítky dalších, ty všechny nás dodnes okouzlují a vyprávějí nám dávné příběhy, které bychom neměli zapomenout.



## JOHÁNEK Z POMUKU

Jak se stalo, že se z rychtářova syna, narozeného přibližně v polovině 14. století v nevelkém městečku zvaném Pomuk kdesi v západních Čechách, stal generální vikář pražského arcibiskupa, mučedník katolické církve, zemský patron, světec a patrně nejznámější Čech na světě? Bylo, nebylo...

Pomuk (neboli dnešní Nepomuk) patřil ve 14. století cisterciáckému klášteru pod Zelenou horou a v místech, kde byl později vybudován barokní kostel sv. Jana Nepomuckého, stál Johánkův rodný dům. Chlapec získal vzdělání u cisterciáků a na pražské univerzitě, kterou nedlouho předtím založil Karel IV. Po studiích začal Jan z Pomuku působit jako veřejný notář a písař. Poté se stal oltárníkem, sloužil také jako farář v kostele sv. Havla na Starém Městě pražském. Ve studiích církevního práva pokračoval v letech 1382–1387 na univerzitě v Padově, kde se mj. stal rektorem zaalpských studentů. Po návratu z ciziny jeho kariéra stoupala dál, na krátký čas se stal kanovníkem v kostele sv. Jiljí a po dvou letech kanovníkem a advokátem vyšehradské kapituly. V roce 1389 byl jmenován jedním ze dvou generálních vikářů pražské arcidiecéze a o rok později se stal žateckým arcijáhnem. Odtud už byl jen malý krůček, aby se ocitl na nepevné půdě mocenského střetu zájmů, jenž se mu stal osudným: na jedné straně arcibiskup, na druhé straně král; na jedné straně politik, duchovní pastýř, umělec a český šlechtic Jan z Jenštejna, na druhé straně Václav IV., k tomu velké západní schizma a problematická situace kolem jmenování vysokých církevních hodnostářů.

A především klášter v Kladrubech... Král čekal, až nastane ta správná příležitost (neboli až zemře opat kláštera), aby zde mohl vytvořit nové biskupství, kam by dosadil „svoje lidi“. Jan z Pomuku však urychleně potvrdil nového opata, kterého navrhli zástupci stávajícího kláštera, a král tak nestačil svůj záměr zrealizovat. Byl to pravděpodobně právě tento spor o Kladruby, který generálního vikáře pražského arcibiskupa odeslal na mučidla – navzdory hojně citované a všeobecně



známé legendě o věrném zpovědníkovi královny Žofie, který neváhal obětovat život, aby nemusel zradit zpovědní tajemství.

Jan z Pomuku byl vyslýchán nejprve na Pražském hradě a na Staroměstské radnici, aby skončil v mučírně staroměstské rychty. Mučení nepřežil. Poté bylo jeho tělo svrženo z Karlova mostu do Vltavy. Psal se 20. března roku 1393. Nepomucká legenda uvádí, že se ve chvíli, kdy Vltava pohltila bezvládné tělo, na obloze objevilo pět zářících hvězd a vytvořilo kruh připomínající svatozář. A tak se pětice hvězd stala jedním z neodmyslitelných atributů tohoto mučedníka. Ostatně, v roce 1972 byly ostatky Johánka z Pomuku podrobeny antropologickému zkoumání, které provedl tým pod vedením prof. Emanuela Vlčka, jež potvrdilo výše řečené – generální vikář zahynul s největší pravděpodobností během drastického výslechu, obě paže měl vyvrácené z ramenních kloubů, patrně v důsledku mučení, kdy byl vytahován za ruce svázané za zády. K úmrtí došlo poté, co ho někdo opakovaně udeřil do hlavy, čímž mu způsobil zlomeninu spodiny lebeční, obličejových kostí a obou čelistí.

Janovo tělo našli rybáři o několik set metrů dál po proudu na pravém břehu řeky. Novicové Křížovníků s červeným srdcem – Cyriaků tělo převzali a se vši úctou pochovali v kostele sv. Kříže většího v Praze. Tím však osud tohoto kněze neskončil, spíše naopak.

Jan z Pomuku byl nejprve označený za mučedníka, poprvé v rámci stížnosti na krále, kterou podal Jan z Jenštejna k římské kurii. Na počátku 15. století bylo Janovo tělo přemístěno do katedrály sv. Víta. Legenda o statečném zpovědníkovi vznikla až v druhé polovině 15. století. Navzdory pohnutým časům a dramatickým okolnostem, spojeným s husitským hnutím, Janova obliba narůstala a vyvrcholila v druhé polovině 17. století životopisem z pera slavného jezuita Bohuslava Balbína. Na tehdejší jediném pražském kamenném (Karlově) mostě byla vztyčena bronzová socha Jana Nepomuckého a na samém počátku 18. století byl Janu Nepomuckému v Hradci Králové oficiálně zasvěcen první kostel. V květnu roku 1715 zahájil pražský arcibiskup František Ferdinand Khünburg beatifikační proces a v Praze byly uspořádány první vodní slavnosti Navalís k uctění památky Jana Nepomuckého. O šest let později, konkrétně 31. května roku 1721, prohlásil papež Inocenc XIII. Jana Nepomuckého za blahoslaveného. Následně kanonizační komise uznala čtyři zázraky,

spojované s Janem Nepomuckým, a 19. března roku 1729 papež Benedikt XIII. prohlásil Jana Nepomuckého za svatého. Jeho kult tedy vychází z období českého baroka, kdy se Nepomuk přiřadil k nejoblíbenějším a nejznámějším světcům podunajské monarchie. Stal se zemským patronem českým, ale i bavorským, jeho popularita se rozšířila po celé katolické Evropě, o čemž svědčí mnoho dodnes existujících nepomucenských soch nejen v Čechách. Sv. Jan Nepomucký shlíží z mostu k vodní hladině například v italském Livornu či švýcarském Dornachu, střeží tok Rýna u Bodamského jezera v Kostnici, balancuje na mostním zábradlí nad říčkou Doubs u vstupu do půvabného středověkého městečka Saint-Ursanne, římský Ponte Milvio střeží za pomoci Panny Marie, ve vídeňském kostele Peterskirche tvoří součást monumentálního reliéfního sousoší, jež zobrazuje svržení Jana Nepomuckého do Vltavy za účasti krále Václava IV. Díky jezuitským misiím světec pronikl do vzdálených zemí od Latinské Ameriky až po Asii. Jak píše Petr Pířha v publikaci *Čechy a jejich svatí*: „K obrazu české krajiny, která sama o sobě, bez zásahu člověka, má barokní linii, patří také socha sv. Jana Nepomuckého. Je to muž, který patrně nejvíce proslavil naši zemi. V nejzapadlejších koutech světa, v největších městských centrech a v nejromantičtějších místech úplně divočiny můžeme se setkat se znamením jeho úcty. Potkáváme se s ním na velkých, folklórem obklopených procesích v jižním Tyrolsku, při přejezdu mostu ve švýcarském Rheinau, u bavorského potoka v Memmingenu. Jeho jméno najdeme na křestním listu Pabla Picassa vystaveném v Málaze, jeho socha nás přivítá v zahradě špitálu milosrdných bratří v Nazaretě. Jeho obrazy a sochy nalezneme ve státech Severní i Jižní Ameriky, v Japonsku. Jeho známost jde všemi pěšinkami, roklemi, i bezcestím usilovné misijní činnosti osmnáctého století. Rozšíření a všeobecnost jeho kultu ukazují, že je to světec bezvýhradně přijatý v celém světě.“

Nelze si nevšimnout, že mnoho nepomucenských skulptur stojí právě na mostě, v jeho těsné blízkosti anebo na místech, kde most v minulosti býval. Stalo se tak proto, že se Jan Nepomucký stal asi nejvýznamnějším a rozhodně nejznámějším patronem mostů. Proč, to je vzhledem k výše řečenému nasnadě, ale i autoři věhlasné encyklopedie *Rok se svatými* si kladou otázku, kolik mostů se sochou nebo obrazem Jana

Nepomuckého na světě vlastně existuje? V Čechách, jeho domovině, jich rozhodně není málo. Také jeden český historický román nese název *Svatý na mostě* a autor v něm mimo jiné říká, že „náš slavný Nepomuk má sochu málem všude. I kdesi v Číně jeho socha stávala. I v Chicagu. Kdyby ti svatí slezli z mostů a ze soklíků a seřadili se, byl by z nich hotový regiment. Mohli by maširovat světem a zpívat si k tomu. Sláva Otci i Synu i Duchu svatému! A sláva buď svatému Janu Nepomuckému!“





# 1. KARLŮV MOST

Hlavní město Praha

GPS 50° 05' 11" s. š., 14° 24' 43" v. d.

V dávných dobách bývalo zvykem, že před významným rozhodnutím či důležitým životním krokem se člověk poradil s „vyššími silami“, ať už šlo o příznivé postavení hvězd anebo věštbu z dlaně, karet či křišťálové koule. První, kdo rozdělil putování Slunce po obloze zvěrokruhem, určil astrologická znamení a sestavil první horoskopy, byli pravděpodobně kněží v pradávnmém Babylónu, neboť nejstarší dochovaný horoskop pochází z roku 410 př. n. l. a jedná se o diagram zachycující postavení nebeských těles pro syna babylónského panovníka Šuma Usa. Později babylónskou astrologii rozvinuli helénští astrologové, a ze stejného základu vycházela i pozdější arabská tradice a pochopitelně také nejnovější astrologická tradice západní.

Ani osvícený vladař, český král a římský císař Karel IV. nebyl výjimkou. Jak napovídal příznivý horoskop, devátého července roku 1357 položil tento legendární panovník základní kámen k novému mostu přes Vltavu, který měl obstát pod tlakem nemilosrdných povětrnostních vlivů, místních šarváték i bitev, a navíc měl rozšířit věhlas svého zakladatele. Poslední podmínka byla splněna beze zbytku. Původně se most jmenoval „Pražský“, podle použitého stavebního materiálu se mu říkalo také „Kamenný“, ale od roku 1870 se na počest svého zakladatele začal jmenovat „Karlův“ – a tak je tomu podnes. Byl vybudovaný z pískovcových kvádrů, je 520 metrů dlouhý, 10 metrů široký a stojí na šestnácti obloucích. Chodníky byly zřízené v letech 1834–1835, i když později byly zase zrušené. Od roku 1707 byla na mostě zavedena pravostranná komunikace, od roku 1723 zde svítilo na cestu olejové osvětlení, které bylo nahrazeno v roce 1866 plynovým. Od samého počátku byl most považovaný za objekt výsadní a mimořádný. Již ve spisu *Práva městská království Českého* z roku 1579 se uvádí, že pokud by na Pražském mostě jeden člověk zranil druhého, byl by potrestán větší pokutou, než kdyby se tak stalo kdekoliv jinde.

Karlův most v průběhu staletí odolal několika povodním – i když nikoli bez větších či menších šrámů –, ustál mnoho válek včetně těch

světových a stal se trvalou součástí panoramatu historického jádra staré Prahy. Dodnes slouží nejen jako jedna z komunikačních spojníc mezi Starým Městem a Malou Stranou, ale také jako nepřehlédnutelná kulturní památka. Nemalou měrou se o to zasloužily mostní věže na obou vltavských březích. Jsou tři, a přitom je každá jiná.

Na pravém vltavském břehu se vypíná k obloze věž Staroměstská. Je přístupná veřejnosti a nabízí nádherné pohledy na Prahu. Spočívá na druhém mostním pilíři a pochází z přelomu 14. a 15. století. Byla zbudovaná podle návrhu Petra Parléře a realizovala ji Parléřova huť Chrámu svatého Víta. Leckteré prameny uvádějí, že jde o nejkrásnější středověkou věž v Evropě. K jejímu věhlasu jistě přispěla i řada plastik, které věž zdobí, ledňáčkem v závoji jako znakem Václava IV. počínaje a skulpturami významných postav českých dějin konče. Nad bránu byly umístěny znaky zemí, tvořících tehdejší říši císaře Karla IV. První patro hostí sochu svatého Víta jakožto patrona mostu, a dále sedící postavy již zmíněných panovníků Karla IV. a Václava IV., nad nimiž shlíží na dění pod sebou dvojice zemských patronů svatý Vojtěch a svatý Zikmund. Tyto mistrovské ukázky středověkého sochařství nenechají nikoho na pochybách, že pro budovatele mostu měla tato stavba prvořadý význam.

Na levém vltavském břehu most končí u dvojice věží, jež propojené branou vytvářejí impozantní komplex velkolepého vstupu na Malou Stranu. Oblouk vstupní brány se klene ve tvaru dvou gotických arkád, zdobených ozubeným cimbuřím. Vznikl po roce 1411 na místě starší románské stavby a doplňují ho znaky zemí Václava IV. a erby Starého a Menšího Města pražského. Nižší románská věž zvaná Juditina dosahuje necelých 30 metrů. Na tomto místě byla vybudovaná už přibližně v druhé polovině 12. století, ale na přelomu 16. a 17. století došlo na dílčí renesanční úpravy a fasáda získala sgrafitovou výzdobu a nová okna. Věž původně tvořila součást opevnění levého vltavského břehu, až později byla zahrnuta do komplexu Juditina mostu a posléze se stala součástí nového Karlova mostu. Je třípatrová a sloužila nejrůznějším účelům včetně vězení pro těžké zločince.

Vedle Juditiny věže stávala druhá románská věž, ale gotika si vyžádala mnoho změn, jež se citelně dotkly i této věže, která musela ustoupit nové stavbě, mnohem vyšší a tudíž viditelné široko daleko. Její základy byly vybudované patrně parléřovskou hutí na počátku 15. století, samotná



výstavba byla zahájena v roce 1464 za panování krále Jiřího z Poděbrad. Tato věž se měla stát jakýmsi protipólem Staroměstské mostecké věže, ale navzdory tomu je oproti staroměstské konkurenci mnohem střízlivější. Totožnost stavitele není známá, ale její rekonstrukci v druhé polovině 19. století měl na starosti proslulý pražský architekt Josef Mocker. Přesto se věž původně zamýšlené bohaté výzdoby nikdy nedočkala, možná proto, že je ze všech tří věží Karlova mostu nejmladší. Měří pětáctýřicet





metrů a je přístupná veřejnosti – podobně jako její kolegyně na protějším břehu nabízí pozoruhodné výhledy nejen na starou Prahu, ale především na Karlův most s nebývalou sochařskou výzdobou zemských patronů a významných světců.

Sochy a sousoší na Karlově mostě jsou při správné světelné konstelaci doslova dechberoucí. Podíleli se na nich největší mistři své doby, v první řadě nepřekonatelný Matyáš Bernard Braun (1684–1738), sochař rakouského původu a čelní představitel vrcholného baroka, který pro Karlův most vytesal úchvatné *Zjevení svaté Luitgardy*, ale i sousoší „slavné babičky“ sv. Ludmily s malým Václavem a sousoší sv. Iva, patrona právníků, ochránce chudých a opuštěných dětí.

Druhé místo si bezesbytku zaslouží Ferdinand Maxmilián Brokoff (1688–1731) a jeho velkolepé sousoší sv. Barbory, Markéty a Alžběty, dále sousoší sv. Františka Xaverského, sv. Františka Borgiáše, sv. Vincence Ferrerského a sv. Prokopa, sv. Jana z Mathy, Felixe z Valois a Ivana, skulptura zemského patrona sv. Víta a socha sv. Kajetána. Ze stejné dílny vzešla i socha sv. Vojtěcha, jejíž autorství se však připisuje Michalovi Janu Josefovi, staršímu bratru F. M. Brokoffa, a také jediná bronzová socha na mostě, pocházející od Jana Brokoffa, otce dvou výše uvedených sochařů. Znárodnuje známého královského zpovědníka sv. Jana Nepomuckého s křížem, palmovou ratolestí a svatozářím, kterou doplňuje neodmyslitelných pět hvězd. Jan Brokoff touto skulpturou vytvořil jakýsi prototyp svatojánských soch, které můžeme nalézt na mnoha místech nejen u nás, ale i v zahraničí.

Pomyslné třetí místo mezi sochaři Karlova mostu obsadil neméně zdatný barokní umělec lužickosrbského původu, Matěj Václav Jäckel (1655–1738), který vytvořil nádherné sousoší sv. Anny s (dcerou) Marií a (vnukem) Ježíškem, a také dvě nepřehlédnutelné mariánské skulptury Madonu se sv. Dominikem a Tomášem Akvinským či Madonu se sv. Bernardem.

Díky všem uvedeným, ale i dalším sochařským dílům se Karlův most stal nejen praktickou spojnicí dvou vltavských břehů a dokladem o bohaté historii české metropole, nejen otiskem osvíceného panovníka Karla IV., jako zázrakem dochovaným až do dnešní doby, ale i nevšední galerií plnou symbolů a duchovních poselství pod širým nebem. Procházka po tomto mostě se může stát zážitkem, který nadlouho setrvá v nitru člověka. Slovy Vítězslava Nezvala: „Na tomto mostě s kamennými chodci... na tomto mostě jsi zapomněl svůj cíl...“



## 2. MOST LEGIÍ

Hlavní město Praha

GPS 50° 04' 52.6" s. š., 14° 24' 36.4" v. d.

Na pravém vltavském břehu stojí majestátní budova Národního divadla, na opačné straně leží takzvaný Újezd, odkud se zvedá vrch Petřín, a uprostřed leží známý pražský Střelecký ostrov. Kdysi tato tři místa spojoval řetězový most císaře Františka I., který byl vybudovaný v letech 1839–1841 podle plánů ing. Bedřicha Schnircha a sloužil do roku 1898. Po Karlově mostě to byl v Praze teprve druhý trvalý most přes Vltavu. Jeho stavba stála okolo 330 000 zlatých, délka dosahovala 413 metrů a šířka mezi zábradlím 9 metrů. Most byl rozdělený na dvě části, které podpíral mohutný středový pilíř, stojící na dřevěném roštu a 156 dřevěných pilotách na Střeleckém ostrově. Ale pak se na scéně objevuje podnikatel Vojtěch Lanna (ml.), a události nabírají jiný směr.

Vojtěch Lanna mladší (1836–1909) byl významný český obchodník, průmyslník a stavitel, jeden z těch osvícených mužů, kteří za sebou zanechali nesmazatelnou stopu. Ostatně, jablko nepadlo daleko od stromu; už působení jeho otce Vojtěcha Lanny staršího (1805–1866) bylo nepřehlédnutelné. Dovážel sůl z rakouských dolů, zasadil se o rozvoj říční dopravy a pivovarnictví, podnikal v oblastech stavitelství, těžby dřeva a zpracování železa. V neposlední řadě se významně podílel na vybudování výše zmíněného řetězového mostu přes Vltavu, spojujícího předměstí Malé Strany a první pražský bulvár – Ferdinandovu třídu (dnešní Národní), neboť Lannova firma dodávala na stavbu veškerý materiál. Dřevo se dopravovalo ze Šumavy, stavební kámen z nově založeného kamenolomu v Těchnicích (později vesnice zmizela pod vodní hladinou, když se napouštěla Orlická přehrada) a železo pocházelo ze železáren v Chlumu u Třeboně.

Syn Lanna kráčel v otcových šlépějích. Kromě nemalých podnikatelských aktivit průmyslnických, týkajících se především lodní dopravy po Labi a Vltavě, sbíral umění (mj. byl spoluzakladatelem Uměleckoprůmyslového muzea v Praze, kterému věnoval svoji sbírku uměleckého skla), byl mecenášem a také politikem – stal se poslancem Panské sněmovny Říšské rady. O jeho důležitosti napovídá i skutečnost,

že osobní exlibris mu vytvořil sám Josef Mánes. A byla to právě iniciativa Vojtěcha Lanny, která odstartovala na místě řetězového mostu, spojujícího Ferdinandovu třídu, Střelecký ostrov a Újezd, stavbu nového kamenného mostu.

Bytelný most vznikl podle projektu architekta Antonína Balšánka a inženýrů Jiřího Soukupa a Josefa Janů ve stylu neobarokní secese, jeho výstavba probíhala v letech 1898–1901. Byl postavený ze žulových kvádrů, a protože byl chápaný jako národní stavba, bylo použito kamene s červeným, modrým a bílým zabarvením. Ovšem jak šel čas, barvy pochopitelně vybledly. Celý mostní komplex stojí na devíti nestejných obloucích, přičemž osm kleneb má tvar elipsy a jedna klenba je kruhová. Most dosahuje 343 metry na délku a je 16 metrů široký. Na každé straně číhají na chodce dvě věže, kde se v dřívějších dobách vybíralo mýtné. Slavnostní otevření se konalo v červnu roku 1901 za přítomnosti Františka Josefa I., který tenkrát nelenil a vykročil po novém mostě... k čemuž se váže jedna stará historka: Poté, co se stařík mocnář prošel po novém mostě, vyšel v časopisu *Světobzor* článek s fotografií, nadepsaný „Procházka na mostě“. Od té chvíle nebylo Čecha, který by císaři pánu řekl jinak než „starej Procházka“. Ovšem dobový tisk, který by obsahoval zmíněnou fotografii s přílušným popiskem, se dosud dohledat nepodařilo. V tehdejší pražském společenském žurnálu *Světobzor* v roce 1901 fotografie císaře na mostě s doprovodem skutečně vyšla, ale s popiskem „Promenáda na novém pražském mostě“. A tak je otázkou, kdy a za jakých okolností císařova přezdívka „starej Procházka“ vznikla. Možná se tak stalo mnohem dříve, než byl kamenný most císaře Františka I. vůbec postavený. Ale ať už to bylo se starým Procházkou jakkoli, v roce 1919, k uctění památky československých legionářů, kteří bojovali v první světové válce, se název změnil na most Legií. Během druhé světové války, přesněji v rozmezí let 1940–1945, se most jmenoval Smetanův na počest slavného hudebního skladatele Bedřicha Smetany, ale po válce mu byl navrácen název most Legií, aby v roce 1960 přijal pojmenování podle mezinárodního svátku práce a stal se mostem 1. máje. Ovšem, jak se říká, je třeba vyzkoušet všechny cesty, abychom se vrátili zase na začátek. O pražském mostu přes Střelecký ostrov to platí beze zbytku – od roku 1990 už se zase jmenuje most Legií.





### 3. ČECHŮV MOST VERSUS MOST SVATOPLUKA ČECHA

Hlavní město Praha

GPS 50° 05' 34.5" s. š., 14° 25' 01.6" v. d.

Kdo by nečetl o putování spořádaného pražského měšťana pana Broučka – ať už na Měsíc, anebo do 15. století těsně před bitvou na Vítkově? A pokud tyto půvabné knihy nečetl, alespoň o nich slyšel... a pokud neslyšel, dozajista ze své paměti vydoluje alespoň tušení, že jakýsi český spisovatel Svatopluk Čech kdysi existoval. Býval maturitní otázkou a jeho eposy *Lešetinský kovář* či *Ve stínu lípy* patřily do školních osnov.

Svatopluk Čech z generace tzv. ruchovců byl ve všech ohledech zajímavý člověk. Narodil se v roce 1817 v obci Ostředek na Benešovsku v rodině panského hospodářského správce a velkého českého vlastence. Vystudoval piaristické gymnázium a poté práva. Již záhy začal přispívat do almanachu *Ruch* a časopisu *Květy*, později se stal redaktorem *Světozoru*, v letech 1873–1876 zastával místo redaktora v časopisu *Lumír* (po Janu Nerudovi a Vítězslavu Hálkovi), krátce působil také v *Národních listech*. Právnícké profese definitivně zanechal v roce 1879. I když patřil k uznávaným českým spisovatelům a byl zahrnován poctami a čestnými funkcemi, příliš to pro něj neznamenovalo. Stal se například řádným členem České akademie věd a umění, ale po pěti letech se tohoto členství vzdal. Jako vášnivý cestovatel se podíval do Dánska, Itálie, Francie i na Krym. Závěr života strávil v Praze. Když zemřel, byla to velká národní událost a pohřbu na Vyšehradě se zúčastnily stovky lidí od významných osobností tehdejšího veřejného života až po oddané čtenáře. Jeho hrob je viditelný už z dálky – vznikl podle návrhu architekta Antonína Wiehla a pozornost přitahuje zejména nepřehlédnutelná socha Svatopluka Čecha v životní velikosti z dílny sochaře Jakuba Obrovského. Jaký autor, takové dílo – Svatopluk Čech na Vyšehradě je skutečně obrovský.

Po Čechově smrti byla v *Národních listech* otištěna tato zpráva: *Při balsamování mrtvoly Svatopluka Čecha zjistil profesor Hlava rakovinu dolního oddílu střeva tlustého s proděravěním stěny střevní. Proděravění*

*toto mělo za následek náhlou smrt a po smrti rychle se vyvinující plynatost podkožní na horních končetinách a na hrudníku. Střevo nad nádorem bylo značně rozšířeno. V jiných orgánech nenalezeno žádných změn, zejména zvláště budiž podotknuto, že plíce byly úplně beze změn, srdce normální velikosti, chlopně srdeční a veškeré cévy velké i malé úplně jemné.* Zpráva o příčině smrti tohoto významného básníka, prozaika, novináře, cestovatele a zejména vlastence vyšla 26. února roku 1908. Již 6. června téhož roku byl v Praze otevřen nový most přes Vltavu, pojmenovaný právě po něm.

Čechův most byl spojnicí dnešního náměstí Curieových a nábřeží Edvarda Beneše, ale především prodloužením Pařížské (tehdy Mikulášské) ulice přes řeku na opačný vltavský břeh. S délkou 169 metrů se jedná o nejkratší most v Praze. Nese řadu zdobných prvků v duchu secese a řadí se tak po bok našich chráněných technických památek. Tento ocelový obloukový mostní skvost byl vybudovaný v letech 1905–1908 podle návrhu architekta Jana Kouly, na jeho vzniku dále spolupracovali Ing. Jiří Soukup, Václav Trča a František Mencl. Původně měl být nový most součástí dopravní linie Můstek – Staroměstské náměstí – Pařížská ulice – tunel skrz letenskou stráň. Ovšem jak už to bývá, z velkorysého plánu sešlo. Ale o zajímavé momenty i tak nebyla nouze, v případě tohoto mostu císař František Josef I. nepoložil kámen základní, ale závěrný. Chodníky byly vyskládány tříbarevnou mozaikou ve tvarech šachovnic a rybiček. Vozovku tvořila špalíčková dlažba z exotického australského dřeva Jarrah a efektní bronzové odlitky jednotlivých součástí výzdoby pocházely z První pražské slévárny Václava Maška v pražském Karlíně. Výtěžek mostního, které bylo vybrané během prvního dne, byl věnován Ústřední matici školské, jež měla na starosti školy v pohraničí, kde žily české menšiny.

Most na první pohled zaujme výzdobou, kterou tvoří především čtyři třímetrové bronzové okřídlené ženské postavy s rozkvetlými pozlacenými ratolestmi z dílny sochaře Antonína Poppa. Také litinové kandelábrů se dočkaly četných zdobných prvků – na jejich soklech jsou zpodobeny beraní hlavy a znak Prahy, kandelábrů obsahují i koše na květiny a pochopitelně lampy, které přidržují ryby. Vrcholu každého kandelábru dominuje lyra a pozlacené slunce.

Původní název zněl „Most Svatopluka Čecha“, aby ve válečných letech 1940–1945 došlo na přejmenování „Mendelův most“ podle

učitele, mnicha, kněze a posléze opata augustiniánského kláštera v Brně Gregora Johanna Mendela (česky Rehoře Jana Mendela), moravského přírodovědce německého původu, který je považovaný za zakladatele genetiky. Od roku 1945 se jedná už pouze o prostý a stručný „Čechův most“. A protože v případě tohoto mostu bylo vícekrát upuštěno od původních plánů, ani v případě výzdoby nedopadlo všechno tak, jak bylo zamýšleno. Most Svatopluka Čecha měl hýřit velkolepými efekty, hydry měly chrlit vodu a z pochodní světloňošů měly šlehat plameny, ale císař na dokončení mostu spěchal, a tak musely jít speciální efekty stranou. Ovšem nic není ztraceno, v rukou světloňošů je od samého počátku vše připraveno na rozvod plynu a postavy hyder jsou průchodné...





## 4. NEGRELLIHO VIADUKT

Hlavní město Praha

GPS 50° 05' 45" s. š., 14° 26' 28" v. d.

Začíná víceméně nenápadně v pražském Karlíně na úpatí žižkovského vrchu, aby po levé straně minul autobusové nádraží Florenc a vzápětí napravo smutnou budovu Karlínských kasáren, a navzdory tomu zvesela zamířil přes ulici Sokolovskou, Pobřežní a Rohanské nábřeží k Vltavě. Na Štvanici, známém ostrově bílého sportu, možná zachytí několik míčků, které byly odpálené příliš zhurta, a potom dál přes řeku na opačný břeh. Tak ho naplánoval a postavil Alois Negrelli, po kterém je viadukt dodnes pojmenovaný, aby spojil známé pražské Masarykovo nádraží a stanici Praha – Bubny.

Alois Negrelli byl člověk v mnoha ohledech výjimečný a nepominutelný. Narodil se na počátku roku 1799 nedaleko Trenta v jižním Tyrolsku, jež tenkrát patřilo k Rakouskému císařství. Rodina sice žila v Dolomitech, konkrétně ve vsi Fiera di Primiero, ale byla německy mluvící. Mladý Negrelli díky rakouskému stipendiu vystudoval a po úspěšném absolutoriu se stal dopravním inženýrem. S odhodláním sobě vlastním začal projektovat a stavět silnice, mosty, železniční tratě (Švýcarsko mu vděčí za svoji první železniční trať Spanisch-Brötli-Bahn vedoucí z Curychu do Badenu), ale i stavby zcela odlišného charakteru, jako například kostely. Negrelli působil na řadě míst po celém rakouském mocnářství, a nejenom tam. Byl pracovitý a je podepsán pod mnoha projekty a stavbami jak vodního, tak pozemního inženýrství, které lidem většinou slouží ještě dnes. Regulace rýnského toku, dřevěný most Gschwendtobel-Brücke v Rakousku, budova Kornhaus a Münsterský most přes řeku Limmat v Curychu, železniční trať Vídeň-Břeclav-Olomouc... to je jen několik málo připomínek Negrelliho nezměrného potenciálu. Ba co víc, od roku 1836 se začal Negrelli zabývat i otázkou propojení Středozevního a Rudého moře a vypracoval proto plán pro vybudování Suezského kanálu. Realizace tohoto smělého nápadu se sice nedožil, ale i tak byl roku 1850 za své nemalé zásluhy o výstavbu (zejména) železnic povýšený do šlechtického stavu s predikátem „Ritter Negrelli von Moldelbe“, neboli rytíř Negrelli



z Moldelbe (Moldau – Vltava; Elbe – Labe), což jednoznačně odkazuje na jeho budovatelskou činnost právě v Čechách. Na sklonku života se Negrelli vrátil do Vídně, kde byl jmenován ministerským radním a generálním inspektorem Císařských a královských rakouských státních drah. Ve Vídni také 1. října roku 1858 vydechl naposledy.

Tento průkopník výstavby železnic nejprve stavěl trati a horské silnice ve Švýcarsku, ale jak bylo výše uvedeno, později se jeho působnost rozšířila po celém mocnářství. Jako generální inspektor Severní dráhy císaře Ferdinanda z Vídně (přes Olomouc) do Haliče začal působit také u nás. Později dostal na starost i stavbu dráhy z Vídně do Prahy a dále do Děčína. K uctění jeho památky byl pojmenován vlak EC 178/179 z Berlína přes Drážďany do Prahy a zpět „Alois Negrelli“. Souprava těchto vozů, vypravovaných Českými drahami, nemohla minout ani Negrelliho viadukt, železniční most Severní dráhy mezi Karlínem a Holešovicemi.

V době svého vzniku (1846–1849) byl viadukt součástí trati z Vídně přes Prahu do Drážďan a v současnosti je druhým nejstarším (dosud stojícím) pražským mostem překlenujícím Vltavu. Viadukt, někdy nazývaný také „Karlínský viadukt“, je na pravém vltavském břehu současně hranicí, oddělující pražské čtvrti Karlín a Nové Město. Dnes se zdá neuvěřitelné, že do roku 1910 to byl dokonce nejdelší most v Evropě – byl dlouhý 1110 metrů a (původně) 7,6 metru široký, přičemž stojí na 87 obloucích. Rozhodnutí o jeho výstavbě se datuje k roku 1842 a císař Ferdinand I. udělil povolení k výstavbě 26. listopadu téhož roku. Z historického hlediska šlo o první železniční most v Praze, dodnes je také nejdelším železničním mostem v České republice. Stavba byla zahájena v roce 1846 a trvala čtyři roky, aby začala sloužit veřejnosti 1. června roku 1850. V letech 2017–2020 prošel viadukt zásadní obnovou, náklady činily téměř 2 miliardy korun. Z čehož je zřejmé, že se dodnes jedná o most výjimečný a nepřehlédnutelný, o čemž svědčí jistě i skutečnost, že je zapsán na Státní seznam nemovitých kulturních památek.



## 5. ŽAMPAŠSKÝ VIADUKT

Střední Čechy, Posázaví

GPS 49° 52' 23.03" s. š., 14° 29' 15.97" v. d.

Jestliže pohlédneme na mosty ve své různorodosti, první zděné železniční viadukty tvoří v tomto souboru svébytný oddíl. Tyto gigantické mostní stavby, leckdy konstrukčně značně odvážné a esteticky naprosto strhující, vytvářejí v krajině nepřehlédnutelné dominanty. Není se čemu divit, mají svůj předobraz již ve starém Římě, kde byly budovány vítězné (neboli triumfální) oblouky k uctění římských vojáků, kteří se vraceli z vítězných tažení, již na počátku našeho letopočtu.

Historie železničních viaduktů na našem území je úzce spojena s rozvojem železnice v 19. století, kdy bylo zapotřebí co nejkratší cestou propojit dva odlehlé výškové body ve značně členitém terénu, ať už rozděleném řekou či údolím, případně obojím. Na našem území jich bylo vybudováno mnoho, a některé spolehlivě plní svoji nezanedbatelnou funkci už více než 150 let.

Jeden výjimečný kamenný viadukt stojí nedaleko Prahy. Pokud člověk stane u jeho základů a pohlédne vzhůru, zatočí se mu nad tou nezměrnou výškou hlava – viadukt v Žampachu, známé posázavské rekreační oblasti v katastru městečka Jílové u Prahy, je totiž nejvyšším kamenným mostem v České republice. Dosahuje 42 metrů a patří mezi nejvyšší stavby svého druhu nejen v Čechách, ale i v evropském měřítku.

Žampašský viadukt je 110 metrů dlouhý a překlenuje údolí zvané Kocour, kudy protéká Studenecký potok. Byl vybudovaný firmou Osvalda Životského ze žulových kvádrů v letech 1898–1899, provoz na něm byl zahájený v květnu prvního roku nového tisíciletí. Je součástí železniční dráhy mezi stanicemi Luka pod Medníkem a Jílové u Prahy, a tak po jeho „hřbetě“ už mnoho desítek let supí tzv. posázavský pacifik, vlak oblíbený zejména víkendovými rekreanty, dojíždějícími do oblíbených sázavských destinací.

Žampašský viadukt tvoří mohutné pilíře a sedm úctyhodných oblouků, které od sebe dělí dvanáct metrů. Svého času se mezi místními chataři vyprávělo, že kdysi dávno, když byl viadukt ještě nový,



se každou první neděli v měsíci, přesně o půlnoci, objevovalo nahoře na mostě zjevení. Žampašský duch připomínal mladou dívku s hustými tmavými vlasy, která pokaždé došla doprostřed viaduktu, kde se zastavila, začala kvílivě volat o pomoc, vylezla na zábradlí a vzápětí se vrhla střežhlav dolů. Na zem však nikdy nedopadla. Mezi chatari se vyprávělo, že šlo o přízrak, který měl svůj reálný předobraz v dívce, která se nedaleko odtud utopila v Sázavě, protože neuměla plavat, ale možná šlo jen o hrůzostrašné vyprávění rodičů, kteří se snažili své děti přimět k plaveckým dovednostem. Anebo se jednalo o pouhou výchovnou výstrahu, protože místní děti nemalá výška viaduktu od nepaměti přitahovala. Jiná verze vypráví o dívce, kterou v mladém věku opustili rodiče, zanechali ji zcela bez prostředků a ona se v zoufalství uchýlila k sebevraždě skokem z viaduktu, neboť si svoji budoucnost nedokázala představit.

Navzdory strašidelné pověsti je monumentální žampašský most od roku 1958 zařazen mezi chráněné technické památky a v roce 2013 vydala Česká národní banka zlatou pamětní minci, na které je tento železniční viadukt vyobrazený. Tím se jen potvrdilo, že zdejší viadukt rozhodně není přehlédnutelný a zaslouží náš obdiv.





## 6. ŽELEZNIČNÍ MOST U PODLEŠÍNA

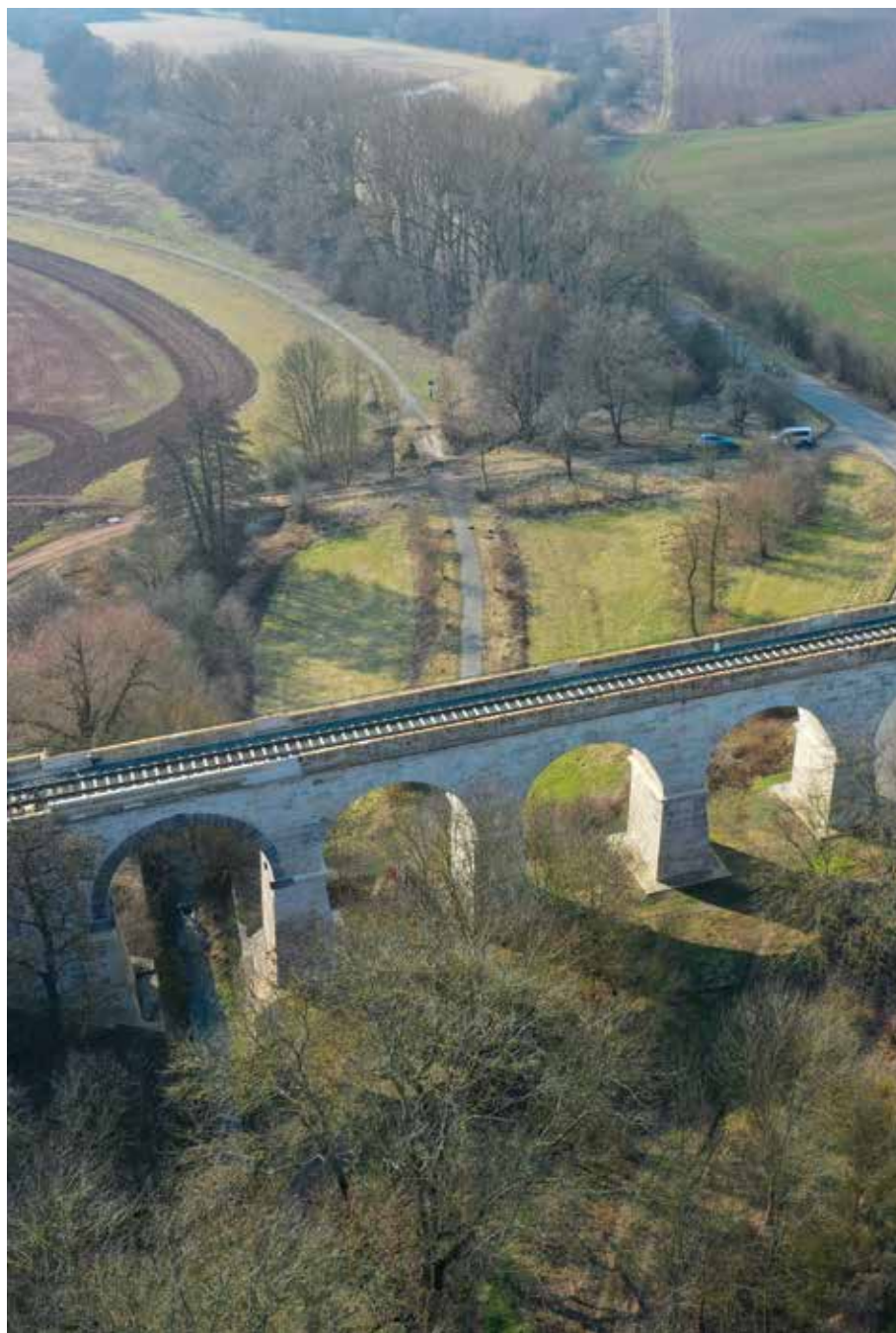
Střední Čechy

GPS 50° 13' 12.72" s. š., 14° 9' 10.08" v. d.

Obec Podlešín není ledajaká obec, první zmínka pochází již z roku 1052 a týká se jistého Svěrada z Podlešína. Obec se tenkrát pyšnila vyšehradským kostelem a třemi poplužními dvory, ke kterým v roce 1088 patřily také tři vinice – ostatně dodnes se ve zdejší kraji název Vinice dochoval pro jedno návrší.

Při nahlédnutí do soupisu historických a uměleckých památek slánského kraje, který pochází z roku 1904, se lze dočíst o Podlešíně, který je nazývaný Potlýštín či Potleštín, kde bylo nalezeno pohřebiště s bronzovými náramky a sponami duchcovského typu, a také zbytky dávného sídliště s jámami popelnic, střepy se žlábkovitými ozdobami a dalšími předměty, dokládajícími zdejší život v dávných časech římských císařů, jakož i zbytky nádob hradištního a únětického typu. Podlešín zmiňuje i Balbín a nazývá jej hradem, což dokládají i další dokumenty jako zakládající listina kolegiátního kostela svatého Václava ve Staré Boleslavi, kde se rovněž mluví o hradu Podlešín. Ostatně nad obcí na jihovýchodě se klene protáhlý vrch Ritterberg, což výskyt dávného hradiště či tvrze jen dokládá. Tento vrch však v osmdesátých letech 19. století zaznamenal jednu zásadní změnu, ale to je už jiný příběh...

Chceme-li pochopit, proč se vrch Ritterberg dočkal zásadní proměny, anebo proč u Podlešína vyrostl kamenný železniční most, je třeba začít u jedné dávné koncese, kterou získalo deset významných mužů. Mezi nimi byli i šlechtici jako hrabě Jindřich Jaroslav Clam-Martinič, hrabě Rudolf Chotek, kníže Ferdinand Kinský, kníže Mořic Lobkowitz nebo hrabě Friedrich Thun-Hohenstein. Ani koncese nebyla ledajaká, týkala se vybudování železnice z Prahy do Duchcova včetně odbočky do Mostu, přičemž skutečným záměrem bylo co nejrychleji propojit Prahu se zásobami hnědého uhlí v Podkrušnohoří. Všechno proběhlo patrně hladce, neboť koncese byla udělena v roce 1870, a již v roce 1873 byla



Pražsko-duchcovská dráha zprovozněna. Stavba byla dokončena s rychlostí, o jaké se nám v současnosti může jen zdát.

Kamenný železniční most u Podlešína s pěti oblouky byl součástí této dráhy. Je 95 metrů dlouhý a v nejvyšším bodě dosahuje výšky 18 metrů. Tvoří ho pět oblouků a byl vybudovaný v posledním roce stavby Pražsko-duchcovské dráhy. Překlenuje údolí Knovízského potoka včetně silnice. Údolím vedla také trať z Kladna do Zvoleněvsi, ta však byla zrušená a během let již notně zarostla. Naopak viadukt je poměrně zachovalý, a tak může bez obtíží dál sloužit jako kdysi. Jen s tím hnědým uhlím už je všechno trochu jinak. Jako pozůstatek časů minulých tu zůstal snad jen rarach, který prý děsí pocestné. Jeho pohled je divoký, jazyk dlouhý a ocas vypelichaný. Přízrak vyhledává zejména osamocené kolemjdoucí, upřednostňuje mladé ženy a dívky, před kterými se znenadání objevuje a má radost, pokud je vyleká. Rarach je hnědý od hlavy k patě, má hustý zaprášený a notně sešlý kožich a při sebemenším pohybu praská jako staré vyschlé dřevo. Naštěstí není třeba se tohoto přízraku bát, stará místní pověst ujišťuje, že při sebemenším doteku se potvora během několika okamžiků rozpadne v prach.





## 7. VIADUKT U NOVÉHO MLÝNA

Střední Čechy

GPS 50° 10' 20" s. š., 14° 15' 53" v. d.

Hrad Okoř leží uprostřed historicky cenné oblasti. Na prvním místě jmenujme nedaleké Únětice, které daly jméno slavné kultuře, jež vládla střední Evropě před třemi a půl tisíci lety. Ani Levý Hradec a jeho minulost spojená s rodem Přemyslovců není bez významu. Navíc má Okoř ideální polohu blízko hlavního města, a tak sem každoročně míří stovky výletníků.

Hrad byl založený na skalnatém ostrohu v polovině 14. století při raně gotické kapli, která stála v místě dnešní věže. Za jeho vznikem stojí bohatý pražský měšťan František Rokycanský. V druhé polovině 15. století byl hrad rozšířený a poslední hradní pán opustil hradní prostory na konci 18. století. Hrad stojí na nepravidelném půdorysu a je rozdělený na dvě nádvoří se dvěma paláci, připojenými k hradební zdi. Impozantní je především masivní hranolovitá věž na západní straně, ostře rozrážející oblohu jako nůž, která dokresluje monumentální vzhled objektu. Kdysi měl hrad čtyři brány, opevnění s baštami, refektář a věžici se studnou. Renesanční úpravy dodaly například psaníčková sgrafita, sdružená okna, dřevěné pavlače nebo vnitřní valené klenby. V období baroka došlo k úpravám zejména v prostoru západního paláce a kaple. I když se toho do současnosti příliš nedochovalo, přesto lze i dnes obdivovat monumentalitu objektu i atmosféru minulých dob, která z hradních zdí vyvěrá.

Nemalé kouzlo v sobě skrývá také kamenný viadukt, který podobně jako železniční most u Podlešína byl vybudován v rámci Pražsko-duchcovské trati. Nalézá se mezi stanicemi Noutonice a Kováry přibližně jeden kilometr severovýchodně od zříceniny hradu, od roku 1873 se klene nad údolím Zákolanského potoka nedaleko Nového mlýna. Zdejší železniční most je vysoký 19 metrů a má jen dva oblouky, což ovšem neumenšuje celkový dojem, kterým na nové příchozí působí. Mezi těmito oblouky stojí kónický středový pilíř. Další zajímavostí je sklon viaduktu, na kterém trať klesá. Možná i tato skutečnost přispěla k tomu, že v minulosti došlo ke

značnému poškození – především vlivem přetěžování mostu vlaky, jež dovážely letecké palivo do Ruzyně. Hrozilo, že dojde k demolici, ale nakonec se podařilo katastrofu odvrátit, v roce 2005 došlo na rekonstrukci a tento působivý viadukt z 19. století zůstal zachován. V rámci návštěvy zříceniny hradu Okoř není od věci zařadit do programu také procházku k tomuto viaduktu. Do kroku si lze zpívat píseň, která je více než kde jinde případná právě zde: „Na hradě Okoři světla už nehoří, bílá paní šla už dávno spát. Ta měla ve zvyku, dle svého budíku, o půlnoci chodit strašívat. Od těch dob, co jsou tu trampové, nesmí z hradu pryč, a tak dole v podhradí, se šerifem dovádí, on jí sebral od komnaty klíč...“ Známa píseň vypráví o veselém hradním přízraku ženského pohlaví, který se nezříkal nevázaného života v náruči mužů, a nepřímo tak zapříčinil vyloupení objektu. O poznání truchlivější je příběh o dívce, která se tak dlouho zjevovala v pozdních nočních hodinách na viaduktu nad Zákolanským potokem, až ji jeden projíždějící vlak srazil dolů. Prý pocházela z nedalekého mlýna, byla nešťastně zamilovaná do jisté-



ho strojvůdce a po smrti se na viadukt vrátila v podobě silného zjevení, aby dál vyhlížela vlak se svým milým. Zřejmě ji marné čekání omrzelo, protože po určitém čase definitivně zmizela a nikdy víc se na viaduktu u Nového mlýna neobjevila. Jiná pověst však poměrně podrobně popisuje, že v časech, kdy zjevení nešťastné dívky definitivně opustilo novomlýnský viadukt, se začala mezi silnými zdmi byvšího hradu objevovat téměř průsvitná bílá paní. Příběh připouští, že by mohlo jít o jednu a tutéž bytost. Kdo ví... ovšem pokud se pozorněji zadíváme na torzo Okoře, musíme chtít nechtě připustit, že jako kulisa pro výskyt ztrápené nadpřirozené bytosti zklamané životem je torzo hradu přinejmenším lákavé.



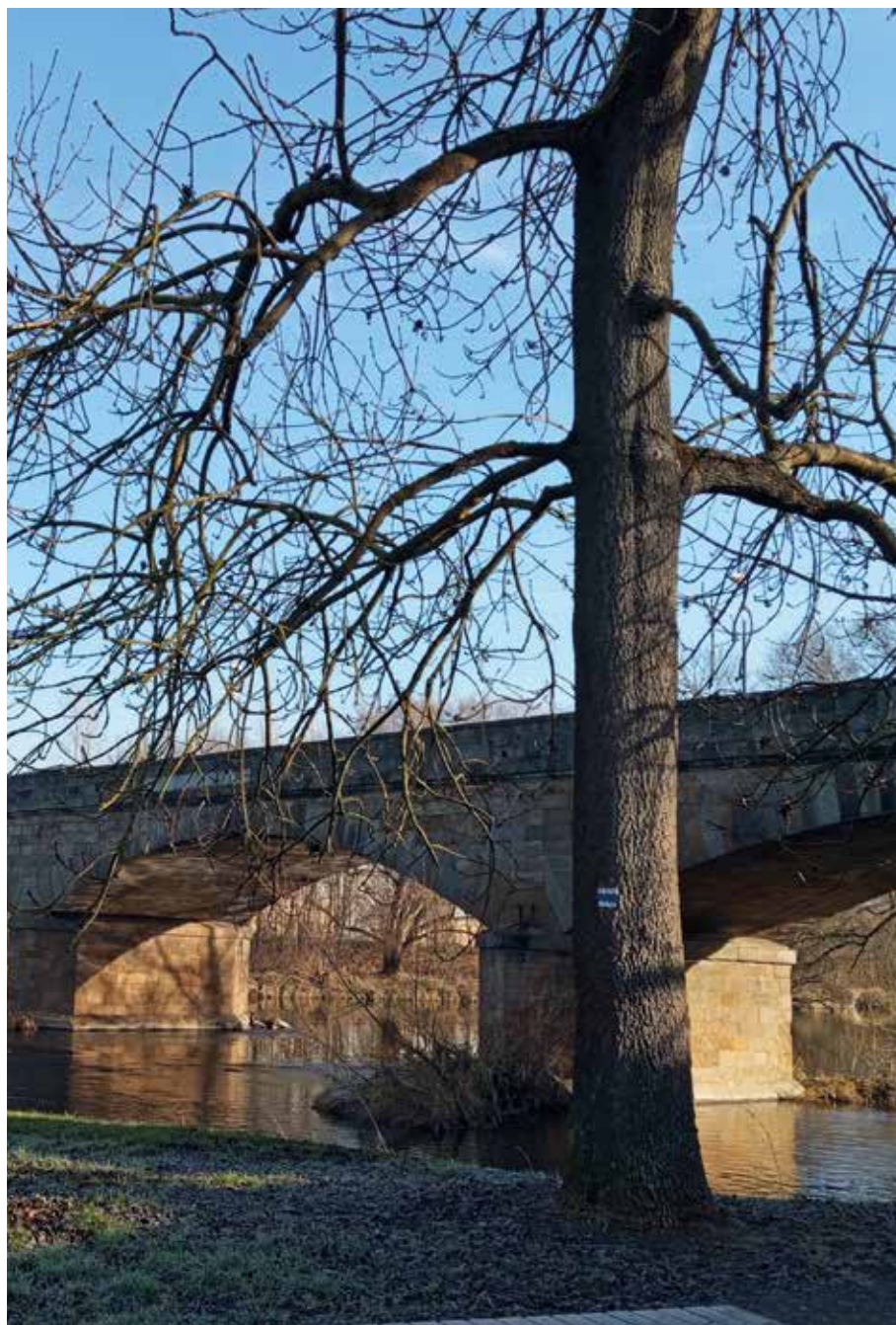
## 8. MOST CÍSAŘE FRANTIŠKA I. V POŘÍČÍ NAD SÁZAVOU

Střední Čechy, Benešovsko

GPS 49° 50' 25" s. š., 14° 40' 28" v. d.

Poříčí nad Sázavou je nevelká obec, ležící nedaleko Benešova ve Středočeském kraji. Na první pohled působí klidně až nevzrušivě. Její historie však sahá hluboko do minulosti. První písemné zmínky, uvádějící již název Poříčí, pocházejí sice až z roku 1351, ale například románský kostel sv. Petra a Pavla pravděpodobně vznikl již na přelomu 11. a 12. století. Jde o nejstarší zdejší stavbu, která k sobě přitahuje značnou pozornost. Je až neuvěřitelné, že se tento svatostánek s vysokou věží (22 m) zachoval dodnes v původní podobě. Kostelní loď je 11 metrů dlouhá a 7,6 metru široká. Jen stěží můžeme dnes odhadnout, co všechno se za těmito zdmi za všechna ta léta a staletí odehrálo, ale kdo by snad zapochyboval o románském původu objektu, může si prohlédnout kříž, vyhloubený pod okénkem na zadní straně lodního štítu nad apsidou. Také druhý zdejší svatostánek, farní chrám sv. Havla, byl vybudovaný v románském slohu, jen o něco později, patrně ve 12. století. Stojí na výběžku sevřeném Konopišťským potokem a řekou Sázavou. I když se původní podoba kostela nedochovala, protože jedna ze dvou věží shořela a druhá byla přestavěná v duchu gotiky, i tak se jedná o jednu z nejvýznamnějších památek románského stavitelství na našem území. Ovšem ať už to s místními kostely a vznikem první osady bylo, jak chtělo, od samého počátku tudy protékala Sázava. A pokud nějakou obcí teče řeka, dříve či později zde musí nevyhnutelně být postavený most.

V roce 1503 spojoval v těchto místech oba břehy Sázavy most dřevěný a zakrytý. Na jižním břehu vyrostl malý domek, kde přebýval výběřčí, a začalo se tu vybírat mýto. Domek zde stál do roku 1596, později vybíral mýto hostinský ze zájezdní hospody. Dřevěný most využívala zejména pošta Thurn-Taxisů na pravidelné lince Praha – Vídeň a vydržel až do poloviny 19. století, ale pak přišla povodeň a most strhla. Všem bylo jasné, že na frekventované trase je třeba postavit most pevnější, který by odolal každé nepřízní počasí. Náklady na kamenný most ze žulových kvádrů se šesti



masivními pilíři a pěti oblouky byly vyčísleny na 42 tisíc zlatých. Kamenný most jakožto součást exponované silnice Praha – Linec – Vídeň byl prvořadým zájmem, zejména jestliže se blížil příjezd císaře.

František Josef I. se měl v Poříčí objevit co nevidět – musel být první, kdo po novém mostu přejede. Jenže čas utíkal rychleji, než most vznikl, a tak v den D sice Jeho Veličenstvo přijelo, ale na mostě chybělo zábradlí. Nezbylo než nahnat všechny zedníky, kameníky a ostatní dělníky přímo na most, rozestavět je v těsném šiku podél obou otevřených mostních stran a vytvořit tak jakési živé zábradlí. Bezpečnost císaře nade vše. Jestliže víme, že most je 114 metrů dlouhý, lze si snadno představit, kolik lidí muselo na mostě v tu chvíli stát, aby se císař pán mohl bezpečně dostat z jednoho břehu řeky Sázavy na druhý.

A tak dne 23. listopadu roku 1848 přijel mladý císař František Josef I., doprovázený ministry Alexandrem Bachem a Karlem Ludwigem von Bruckem, a byl požádán, aby jako první laskavě přešel nový most. Císař byl tak laskav, žádosti vyhověl a souhlasil také s tím, že nová stavba se bude na jeho počest jmenovat Most Františka Josefa.

Stavba byla dokončena a zkolaudována později, most byl otevřený až na jaře roku následujícího. A protože nějaký stavební materiál zbyl, za 3800 zlatých se vybudoval v Poříčí ještě jeden most, ale nikoli přes řeku, nýbrž přes místní potok.





## 9. HRANICKÝ VIADUKT

Střední Čechy

GPS 49° 59' 09" s. š., 15° 11' 14" v. d.

Viadukt je podivné slovo, alespoň z hlediska českého jazyka... Všichni pravděpodobně znají obecný význam tohoto výrazu, uváděný v běžných slovnících a encyklopediích, a představují si i bez pomoci odborné literatury vyvýšenou stavbu pro dopravu, někdy i několikapodlažní, která musí překonat určitou překážku v členitém terénu. Nikoho nepřekvapí, že stojí obvykle na několika pilířích, mezi kterými se klenou oblouky, a překonává tak údolní či vodní překážku, v městském prostředí leckdy ulici, která je položena níž nežli okolní zástavba. V odborném prostředí se mluví o viaduktu také v případě, jedná-li se o železniční estakádu nebo malý železniční nadjezd. Ale kde se to podivné slovo v našem jazyce vzalo? Odpověď je třeba hledat u latinských slov „via“ a „ductus“ – cesta a vedení, společně tedy vedení cesty. Latinské kořeny nejsou u cizích slov v našem jazyce nic výjimečného. Latina základ života, říkávalo se na klasických gymnáziích v první polovině minulého století, a něco na tom bylo. Konkrétní slovo *viadukt* ovšem nepojí příbuzenské vztahy pouze s latinou; na počátku 19. století vznikl v angličtině podle latinského vzoru termín *aqueduct*, odkud už byl jen krůček k výrazu *viaduct*. Slovo k nám pak doputovalo logickou geografickou cestou přes němčinu (*der Viadukt*) a ve spisovném jazyce českém takřka zdomácnělo.

V Čechách bylo postaveno mnoho železničních viaduktů, ale ten na lokální trati Kolín – Bečváry mezi obcemi Ratboř a Červené Pečky patří rozhodně k nejkrásnějším. Je umně zasazený do působivé krajiny, pro svoji výšku budí respekt a bez zajímavosti není ani jeho mírné půdorysné zakřivení. Také proto je od roku 1991 památkově chráněný.

Všechno začalo 10. května roku 1899 udělením koncese hraběti Leopoldu Šternberkovi. Koncese se týkala výstavby místní dráhy, jež měla vést z Kolína přes Bečváry, Uhlířské Janovice a Rataje nad Sázavou do Čerčan. Kamenný viadukt byl postavený firmou inženýra Osvalda Životského za pouhých pět měsíců, navzdory tomu se zachoval do současnosti prakticky v původní podobě. Na jihozápadní straně mostu je



pamětní deska s letopočtem 1900, připomínající rok výstavby. Viadukt je 109 metrů dlouhý, v nejvyšším bodě dosahuje výšky 31 metrů a tvoří ho sedm vysoko klenutých oblouků o rozpětí 12 metrů. Most přetíná hluboké údolí potoka Polepka nedaleko osady Hranice, proto se viadukt někdy nazývá Hranický. Odborná literatura uvádí přesné složení stavebního materiálu: „Půlkruhové oblouky o rozpětí dvanácti metrů jsou z bosovaných kvádrů kutnohorského pískovce a ze žulových bloků, jež pocházejí z lomů u Lipnice nad Sázavou. Mírně kónické pilíře jsou tvořeny drobnějším kamenným zdivem s kvádrovým obkladem a zhruba uprostřed jejich výšky jsou zpevněny kvádrovými věnci. Krajní opěry mostu a konce náspu jsou obloženy kyklopským zdivem.“

Dnes už málokdo ví, že údolí, kterým protéká potok Polepka a nad kterým se klene Hranický viadukt, patřilo v minulosti ke známým nalezištím pyropů neboli českých granátů. Byla tu ložiska granátových šterků, jež se těžily rýžováním z potočních naplavenin. Zdejší granáty byly velmi ceněné a hojně využívané ve šperkařství. Půvabná místní pověst vypráví o tom, jak se tu vzaly: kameny ve zdejších potoce prý získaly typicky krvavě rudou barvu od obětí, které našly svou smrt pod koly četných mlýnů. A protože příroda není tak zcela bez srdce, krvavou barvu k uctění památky všech těchto obětí granátům už navěky ponechala.



## 10. KAMENNÝ AKVADUKT V KUTNÉ HOŘE

Střední Čechy

GPS 49° 56' 31" s. š., 15° 14' 43" v. d.

Kutná Hora je město starobylé s bohatou historií. Díky těžbě stříbra se ve středověku stala jedním z nejvýznamnějších českých královských měst. Bohatství kutnohorských dolů tvořilo základ královské moci a zásadní zdroj příjmů, jež byly mj. využité k velkolepým stavbám období Lucemburků. Město podporoval Karel IV. i jeho syn Václav IV., jehož sídlem se stal zdejší Vlašský dvůr, kde v roce 1409 tento panovník podepsal slavný Dekret kutnohorský.

Centrum jako městská památková rezervace je dnes zapsané na seznam světového kulturního dědictví UNESCO a nabízí památky nevyčísitelných hodnot, z nichž chrám svatě Barbory, úchvatná pětিলodní gotická katedrála, je jen jednou z mnoha, které lákají návštěvníky zblízka i zdaleka.

Středověký akvadukt z 15. století, poblíž zahrádkářské kolonie Ve Švestičkách, stojí stranou turistického zájmu, ale to neznamená, že by byl zcela bez významu. Lze k němu dojít po modré turistické značce, pokud se člověk vydá směrem od města na jihozápad. Tento pozoruhodný pozůstatek důmyslného středověkého vodovodního systému je úctyhodných 50 metrů dlouhý, přes dva metry široký a v nejvyšším bodě nad terénem dosahuje 8 metrů. Má pět oblouků, nad kterými se nachází tzv. nadloží. Tato nadezdívka je tři metry vysoká a přivádí se jí voda od nedalekého pramene svatého Vojtěcha přes údolí levostranného přítoku říčky Bylanky. Dříve bývalo potrubí v akvaduktu dřevěné, ale s postupem doby je nahradilo potrubí litinové, které se stalo součástí městského vodovodu a spolehlivě zásobovalo Kutnou Horu pitnou vodou až do 20. století.

Pramen připomíná jednu z nejdůležitějších postav raných českých dějin a představuje také jednu z největších postav církevních dějin v celoevropském měřítku. Svatý Vojtěch byl zřejmě prvním Čechem, který překročil svým významem hranice rodné země. Je považovaný za

**Magdalena Wagnerová**

## **Kouzlo starých mostů v Čechách a na Moravě**

Fotografie Pavel Jeřábek a Magdalena Wagnerová

Odborný poradce PhDr. Josef Svitavský

Redakce Magdalena Žáčková

Sazba a grafická úprava Petr Sýkora

Vydal Pavel Jeřábek – Nakladatelství PLOT,

Bělohorská 10, 169 00 Praha 6, [www.plotknihy.cz](http://www.plotknihy.cz),

jako svou 475. publikaci

Tisk FINIDR, s.r.o.

Vydání první, Praha 2026

**ISBN 978-80-7428-519-6**