

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**  
**FILOZOFICKÁ FAKULTA**  
**KATEDRA DĚJIN UMĚNÍ**

**Ing. František Mencl (\*1879-†1960):**  
**mostař a propagátor žehu**

magisterská diplomová práce

Bc. Jana Trtíková

Prof. PhDr. Rostislav Švácha, CSc.

Olomouc 2016

## **Prohlášení:**

Tímto prohlašuji, že jsem tuto magisterskou diplomovou práci na téma „*Ing. František Mencl (\*1879-†1960): mostař a propagátor žehu*“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího práce a uvedla všechny použité zdroje, prameny a literaturu.

V Olomouci dne.....

Podpis: .....

### **Uvedení rozsahu práce ve znacích:**

Tato magisterská diplomová práce na téma „*Ing. František Mencl (\*1879-†1960): mostař a propagátor žehu*“ má celkem znaků 214 047 (dvě stě čtrnáct tisíc čtyřicet sedm) znaků včetně mezer.

## **Poděkování a věnování:**

V první řadě bych chtěla poděkovat svému vedoucímu práce, prof. PhDr. Rostislavu Šváchovi, CSc., za cenné rady, podnětné připomínky, konstruktivní kritiku a především za umožnění na tomto velmi zajímavém tématu pracovat.

Ráda bych také touto cestou poděkovala všem pracovníkům archivů, matrik a knihoven, kteří ochotně, rychle a trpělivě odpovídali na moje dotazy a sami od sebe mi aktivně pomáhali s dohledáváním dalších pramenů, zejména:

- PhDr. Haně Svatošové, vedoucí odd. fondů měst. správy do r. 1945, Archiv hl. m. Prahy
- Mgr. Martině Koukalové, archivářce Kanceláře archivu a spisové služby IPR Praha
- PhDr. Adrianě Šmejkalové z Národního technického muzea v Praze
- Mgr. Stanislavu Motyčkovi, ústřednímu tajemníkovi Společnosti přátel žehu
- Miroslavu Bížovi, matrikáři z evidence obyvatel MěÚ Týnec nad Labem
- Ing. Horymíru Žmolilovi, správci Muzea rodu Pernerů a Týnce nad Labem
- Jaroslavu Pejšovi, archiváři ze Státního okresního archivu Kolín
- Adamovi Scheinherrovi, organizátorovi iniciativy Libeňský most nebourat, nerozšiřovat.
- Mgr. Kamile Mádrové, Ph.D. z archivu ČVUT v Praze

a mnoha dalším, kteří nejrůznějšími způsoby přispěli ke vzniku této práce.

Zároveň chci poděkovat rodině, která mě po celou dobu studia podporovala a dovolila mi tak věnovat se oboru naplno; taktéž děkuji svému příteli, který měl pochopení a byl mi oporou i v těch těžších chvílích v průběhu psaní.

*Tuto práci bych ráda věnovala všem žijícím potomkům a příbuzným Ing. Františka Mencla.*

*Zároveň jim chci poděkovat za ochotu podělit se o jejich osobní vzpomínky,  
fotografie a další informace z rodinných archivů.*

*Díky nim žije odkaz Františka Mencla i dnes.*

## **OBSAH:**

<b>1. ÚVOD</b> .....	7
<b>2. Přehled bádání a dochovaných archiválií</b> .....	9
<b>3. Ing. František Mencl – osobnost známá neznámá</b> .....	15
<b>4. Ing. František Mencl – inženýr a mostař</b> .....	24
<b>4.1. Katalog staveb: mosty</b> .....	30
<b>4.1.1. Most Svatopluka Čecha: 1905-1908</b> .....	31
<b>4.1.2. Hlávkův most: 1908-1910 a 1910-1911</b> .....	35
<b>4.1.3. Mánesův most: 1912-1914</b> .....	40
<b>4.1.4. Libeňský most: 1924-1928</b> .....	45
<b>4.1.5. Trojský most: 1926-1928</b> .....	52
<b>4.1.6. Jiráskův most: 1929-1931/3</b> .....	57
<b>4.1.7. Silniční most přes řeku Jizeru v Káraném: 1936</b> .....	61
<b>4.1.8. Nerealizovaný projekt přemostění Masarykova nádraží: 1937</b> .....	65
<b>4.1.9. Lávka na Dětský ostrov: 1939-1941</b> .....	68
<b>5. Ing. František Mencl – stavitel krematorií a propagátor žehu</b> .....	70
<b>5.1. Stručné dějiny kremačního hnutí v českých zemích</b> .....	75
<b>5.2. Význam kremačního hnutí v samostatném Československu</b> .....	79
<b>5.3. Volná myšlenka a spolek Krematorium</b> .....	83
<b>5.4. Katalog staveb: krematoria</b> .....	92
<b>5.4.1. Krematorium v Moravské Ostravě: 1923-1925</b> .....	93
<b>5.4.2. Krematorium v Českých Budějovicích: 1924-1925</b> .....	99
<b>6. ZÁVĚR</b> .....	104
<b>7. Summary</b> .....	107

<b>8. Seznam pramenů, literatury a internetových zdrojů.....</b>	<b>108</b>
<b>8.1. Archivní prameny .....</b>	<b>108</b>
<b>8.2. Literatura .....</b>	<b>109</b>
<b>8.3. Periodika .....</b>	<b>112</b>
<b>8.4. Internetové zdroje .....</b>	<b>113</b>
<b>9. Textové přílohy .....</b>	<b>115</b>
<b>9.1. Ing. František Mencl – Bibliografie.....</b>	<b>115</b>
<b>9.2. Ing. František Mencl – záznamy o studiu .....</b>	<b>136</b>
<b>9.3. Ing. František Mencl – rodokmen .....</b>	<b>138</b>
<b>9.4. Technické parametry mostů.....</b>	<b>140</b>
<b>10. Obrazová příloha – seznam .....</b>	<b>141</b>
<b>11. Obrazová příloha – vyobrazení.....</b>	<b>146</b>
<b>10. Anotace .....</b>	<b>178</b>

# 1. ÚVOD

Můj kladný vztah k mostní architektuře trvá už řadu let. Již při studiu na gymnáziu jsem obdivovala eleganci mostů, dokonce jsem jim věnovala jednu ze závěrečných ročníkových prací z výtvarné výchovy. Na naší univerzitě se pak přednášky o moderní architektuře pro mne brzy staly těmi nejoblíbenějšími a i můj zájem o dopravní, průmyslové a jiné inženýrské stavby rostl. Tento druh architektury bývá dějinami umění často opomíjen a označován jako málo umělecký. Řada projektů skutečně vznikala a vzniká bez přičinění architekta, ale neplatí to ve všech případech. Zároveň i mezi inženýry-konstruktéry se může objevit výjimečná osobnost hodná stejné pozornosti jako řada architektů. V případě většiny pražských mostů z první poloviny dvacátého století najdeme vedle jmen městských inženýrů ta nejzvučnější jména osobností české architektury. To ovlivnilo i můj výběr tématu bakalářské práce – *Pražské mosty 1800-1950* mapují podobu a okolnosti vzniku čtrnácti nejvýznamnějších přemostění Vltavy.

Na osobnost inženýra Františka Mencla jsem tehdy narazila hned několikrát. Jako významný inženýr a později také ústřední stavební rada magistrátu hlavního města Prahy měl zásadní vliv na projekty šesti pražských mostů, jedné lávky a jednoho mostu mimo území města (silniční most v Káraném). Zároveň studoval historický vývoj mostního stavitelství a na svých cestách po evropských městech viděl řadu výjimečných staveb – díky nim si na podobu městských přemostění vytvořil jasný názor, který pak propagoval a uplatňoval skrze své návrhy. Méně známou, avšak o to více fascinující částí jeho osobnosti je jeho angažovanost v českém kremačním hnutí. Myšlenka pohřbu žehem na začátku 20. století získávala na našem území stále více příznivců, kteří se od roku 1909 sdružovali ve spolku Krematorium (existujícím dodnes pod názvem Společnost přátel žehu). I v tomto druhém oboru byl Mencl vynikajícím historikem, teoretikem a horlivým agitátorem. Pořádal osvětové přednášky, v architektonických soutěžích jako porotce komentoval a ovlivňoval podobu vznikajících novodobých krematorií. Zároveň pěstoval kontakty se zahraničními spolky podporujícími kremaci a stal se jedním z iniciátorů založení mezinárodní konfederace.

Po upozornění prof. PhDr. Rostislava Šváchy, CSc., že postava Ing. Františka Mencla je tématem dosud nezpracovaným a není mu věnována žádná samostatná publikace ani obsáhlejší stať, jsem se rozhodla po konzultaci tuto skutečnost napravit. V době, kdy vznikala tato magisterská diplomová práce, se v Praze vášnivě debatovalo

o dalším osudu Libeňského mostu, na kterém Ing. František Mencl spolupracoval s vynikajícím architektem Pavlem Janákem. Proběhla podpisová petiční akce, Národní technické muzeum uspořádalo výstavu věnovanou právě této stavbě, a i nyní se konají další přednášky a diskusní setkání. Všechny tyto události pojí jedna společná skutečnost: vyvolaly dříve nebývalou vlnu zájmu i o autora inženýrské stránky mostu: o Ing. Františka Mencla.

Práce o Františku Menclovi vzniká až padesát šest let po jeho úmrtí, čímž jsme ochuzeni o spolupráci či rozhovory s jeho vrstevníky – zejména s kolegy a jeho přáteli; řada skutečností tak zůstane nejspíše již navždy skryta. Bohužel na kdysi významné inženýry se zapomíná mnohem rychleji než na slavné architekty. Je to logické – inženýrství se vyvíjí společně s dalšími technickými obory značně rychleji a postupy, které konstruktéři dříve považovali za horkou novinku, se dnes již vůbec nevyužívají. Proto inženýrské projekty časem nahradí modernější a účelnější řešení a tak mnohdy unikátní stavby mizí z povrchu zemského často úplně bez povšimnutí veřejnosti. U mostů je tomu přesto trochu jinak – jejich konstrukce odolávají zubu času běžně dlouhé desítky let a jejich stavitelé se vždy snažili o co největší trvanlivost stavby. Svým vzezřením navíc mosty často spoluvytvářejí jedinečnost městské krajiny a jejich výrazné architektonické pojetí se stává symbolem řady měst.

Cílem této práce je tedy sestavení souhrnné monografie o životě a díle Ing. Františka Mencla, vypátrání všech dochovaných personálních i jiných dokumentů, dohledání dobové literatury a následné sestavení jeho autorské bibliografie. Skrze Menclovy odborné články, navrhované i realizované stavby chci odhalit a určit vliv jeho myšlenek a názorů nejen na podobu mostů v Praze, ale i na vývoj prvních krematorií, které se v době jeho působení ve spolku Krematorium stávají samostatným architektonickým typem. Pokusím se odhalit co nejširší spektrum jeho argumentů pro obě odvětví jeho působení a sestavím tak základní rysy jeho uznávané inženýrské autority.



## 2. Přehled bádání a dochovaných archiválií

O Františkovi Menclovi dosud nebyla sepsána žádná ucelená práce, která by mapovala jeho profesní a osobní život, přesto jeho jméno nalezneme v celé řadě knih a článků. Že byl považován za významnou osobnost už během svého života, dokazují zejména dobové naučné slovníky představující ve stručnosti hlavní zástupce nejruznějších oborů v Československu.

Nejstarším takovým slovníkem je *Album representantů všech oborů veřejného života československého* z roku 1927.<sup>1</sup> V té době bylo Františku Menclovi 48 let a již rok zastával post ústředního rady na stavebním odboru mostním Magistrátu hlavního města Prahy, kde pracoval od roku 1902. Výčet nejdůležitějších údajů a profesních zásluh pak doplňuje Menclova fotografie [01] na straně 447. Za pozornost stojí fakt, že heslo uvádí také Menclovo odsouzení za působení v hnutí Volná myšlenka z roku 1913.

Jen o dva roky později vychází čtvrtý svazek díla s názvem *Masarykův slovník naučný: lidová encyklopedie všeobecných vědomostí*.<sup>2</sup> Oproti předchozí publikaci je heslo mnohem stručnější a bez obrazového doprovodu. Velmi podobně heslovitě je zpracován i *Kulturní adresář ČSR: biografický slovník žijících kulturních pracovníků a pracovníc*, který vyšel v letech 1934-1936 ve dvou ročnících; Mencla najdeme jak v prvním, tak v druhém vydání.<sup>3</sup> Roku 1936 také vychází první svazek čtvrtého dílu dodatků k *Ottově slovníku naučnému nové doby*.<sup>4</sup> V něm opět najdeme krátké shrnutí Menclovy činnosti včetně jeho předsednictví ve spolku Krematorium (dnes Společnost přátel žehu).

Poslední dva slovníky, které zmiňují inženýra Mencla, pocházejí z doby, kdy už nežil. Tím prvním je přehled českých spisovatelů a publicistů od Jaroslava Kuncce s názvem *Kdy zemřeli... ?*;<sup>5</sup> jak již pojmenování tohoto titulu napovídá, publikace vyšla až po Menclově úmrtí. Na stejné straně najdeme také heslo Milana Mencla (\*1906-†1962), Menclova syna, který zemřel náhle na infarkt pouze dva roky po svém otci.

---

<sup>1</sup> František Sekanina (ed.), *Album representantů všech oborů veřejného života československého*, Praha 1927, s.1051.

<sup>2</sup> kol. autorů nakladatelství Československý kompas, *Masarykův slovník naučný: lidová encyklopedie všeobecných vědomostí*, Praha 1925-1933, sv. IV (Ko-M), 1929, s. 55.

<sup>3</sup> Antonín Dolenský (ed.), *Kulturní adresář ČSR: biografický slovník žijících kulturních pracovníků a pracovníc*, Praha 1934-1936, sv. 2., s 585 (I. ročník, 1934), s. 672 (II. ročník, 1936).

<sup>4</sup> Bohumil Němec (ed.), *Ottův slovník naučný nové doby: dodatky k Velikému Ottovu slovníku naučnému*, Praha 1936, díl IV., sv. I., s. 175.

<sup>5</sup> Jaroslav Kunc, *Kdy zemřeli... ?: Přehled českých spisovatelů a publicistů zemřelých od 1. 1. 1937 do 31. 12. 1962*, Praha 1962, 2. doplněné a rozšířené vydání, zvláštní sešit 7, s. 170.

Druhá kniha je o čtyři desítky let mladší a zaměřuje se na významné osobnosti stavitelského řemesla. Autor Menclova hesla a zároveň editor celé publikace Pavel Vlček v *Encyklopedii architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách* uvádí inženýrovy hlavní mostařské úspěchy v Praze; jeho působení ve spolku Krematorium však nezmiňuje a nenajdeme tedy ani zmínku o stavbě krematoria v Moravské Ostravě.<sup>6</sup>

Autorské články Ing. Mencla nejčastěji nalezneme v periodiku československých inženýrů *Technický obzor*, které s drobnými obměnami názvu vycházelo kontinuálně od roku 1893 až do roku 1950. Poprvé do *Technického obzoru* mladý Mencl přispěl v roce 1906 článkem *Nové směry ve stavbě kamenných mostů* a již o čtyři roky později se stal členem redakce.<sup>7</sup> Kromě nejrůznějších zpráv o architektonických soutěžích a průběhu staveb pražských mostů často psal také o historii mostních staveb (v dobách antických i ve středověku) a o poznacích získaných na studijních cestách do Anglie, Francie, Německa nebo Itálie. Jako zastánce betonu také referoval o výhodách a úspěších tohoto moderního materiálu a obhajoval jeho použití pro mostní stavby v centru města. Dalším periodikem určeným pro odbornou veřejnost byl časopis *Cement, železo a beton*.<sup>8</sup> Ten vycházel v letech 1908-1914 a jak již název napovídá, odběratelé a čtenáři tohoto měsíčníku pocházeli převážně z řad zastánců moderních konstrukcí, stavebních hmot a nejnovějších průmyslových postupů.

O vypsání soutěžích, stavbách mostů, či o jejich uvedení do provozu podávala informace také další dobová pražská periodika, která měla především informovat obyvatelstvo hlavního města o nových mostních projektech a jejich vývoji. Mezi ně patří zejména *Věstník obecní hlavního města Prahy*, vycházející dvakrát měsíčně (od r. 1926 dokonce jako týdeník) v období od roku 1894 až do roku 1948; název se přizpůsoboval aktuální politické situaci. Jako velmi užitečný zdroj informací se prokázaly také *Zprávy veřejné služby technické* (1919-1948). Tento úřední věstník a odborný časopis v jednom vydávalo ministerstvo veřejných prací ve spolupráci s dalšími ministerstvy technických oborů Československé republiky, později vychází přímo pod hlavičkou ministerstva techniky. Kromě statí o technických objevech a novinkách bylo hlavním cílem *Zpráv* informovat o nejnovějších vyhláškách a zákonech,

---

<sup>6</sup> Pavel Vlček (ed.) et al., *Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách*, Praha 2004.

<sup>7</sup> František Mencl, *Nové směry ve stavbě kamenných mostů*, *Technický obzor* XIV, 1906, č. 39 a 40, s. 295 a dal.

<sup>8</sup> celým názvem: *Cement, železo a beton: časopis pro moderní konstrukci, stavební hmoty, průmysl a obchod*.

kteře ovlivňovaly práci městských inženýřů a techniků, nebo o důležitých rozhodnutích zástupců města.

Až patnáct let po Menclově smrti vyšla obsáhlá kniha s jednoduchým názvem *Pražské mosty* autorů a inženýřů Jana a Ondřeje Fischerových.<sup>9</sup> Dodnes je to nejpodrobnější publikace o historii, vývoji, materiálech a o podobě již zaniklých i stojících mostů na území hlavního města do roku 1985. Obsahuje celou řadu odborných údajů, ale potěší i zainteresované laické čtenáře. Hned v úvodní kapitole je Ing. František Mencl zmíněn jako kolega Ing. Jana Fischera ze stavebního úřadu hl. m. Prahy. Mencl sám totiž započal práci na podobné knize, ale vydat ji za svého života již nestihl; přesto řadu informací předal právě staršímu z autorů.

Velmi aktivním, co do počtu příspěvků, byl Mencl také v časopisu *Krematorium*, věstníku spolku pro spalování mrtvých a zejména v počátcích svého působení ve spolku jeho články tvořily značnou část z celkového obsahu. Opět najdeme články nejrůznějšího zaměření: o historii kremace, o vývoji názorů a situace u nás i v zahraničí, odborná pojednání o architektuře moderních krematorií, články popularizační a osvětové, ale také pojednání ryze technická či statistická. Vyjadřoval se ke všem aktuálním soutěžím a jako uznávaný stavební odborník bděl nad téměř všemi stavbami. Zároveň překládal příspěvky ze zahraničí a sledoval dění i ve světových kremačních hnutích. Jeho všestrannou spolkovou aktivitu připomíná výroční almanach dnešní *Společnosti přátel žehu ke stému výročí založení spolku*.<sup>10</sup>

Současné publikace jsou na zmínky o Františkovi Menclovi poměrně skoupé a většinou je to literatura věnovaná primárně někomu jinému, nebo patří spíše do populárně-naučné literatury. První varianta platí například pro monografii všestranně nadaného umělce a Menclova kolegy z pražského magistrátu Vlastislava Hofmana. Dvojice společně pracovala například na Jiráskově mostě nebo na mostě v Káraném. Tuto obsáhlou publikaci z roku 2004 sestavil kolektiv autorů pod editorským vedením Mahuleny Nešlehové.<sup>11</sup> V knize najdeme Františka Mencla zmíněného v obou jeho polohách: jako zkušeného stavitele mostů i jako propagátora žehu a spoluautora (dnes již neexistujícího) krematoria v Moravské Ostravě, jehož projekt vytvořil právě společně s Hofmanem.

---

<sup>9</sup> Jan Fischer a Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985.

<sup>10</sup> Jan Hrdlička, Stanislav Motyčka, Jiří Smrž, *Společnost přátel žehu 1909-2009. Vydáno k jubilejnímu roku českého kremačního hnutí*. Praha 2009.

<sup>11</sup> Mahulena Nešlehová (ed.), Jiří Hilmera, Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004.

V případě problematiky krematorií a myšlenek pohřbu žehem zmiňuje Mencla kniha *Krematorium v procesu sekularizace českých zemí 20. století*, napsaná historičkou umění Markétou Svobodovou a vydaná roku 2013.<sup>12</sup> Autorka podrobně líčí nejen situaci kolem prvních pokusů realizovat stavbu novodobého krematoria na našem území, ale také politicko-sociální pozadí vývoje sekularizace v Československu. Následuje podrobný popis proměn architektury krematorií a stanovení krematoria jakožto nového a zcela samostatného stavebního typu od jeho počátku až do současnosti. Kniha také obsahuje kapitolu věnovanou prvnímu moravskému krematoriu v Moravské Ostravě s odkazy na dobovou literaturu. Kromě této knihy se Markéta Svobodová architektuře krematorií a procesu sekularizace na území Československa věnuje od počátku své kariéry a na dané téma vydala již zajímavých řadu článků.

Několik drobných zmínek o Františku Menclovi najdeme také v *Encyklopedii mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* brněnského pedagoga Dušana Josefa.<sup>13</sup> Tato kniha ovšem spadá spíše do kategorie popularizační literatury a jejím hlavním cílem je zvednout zájem o opomíjené mostní stavby. Hesla jsou seřazena abecedně podle názvu lokality (města), kde se most nachází, a přinášejí velice stručné informace o době vzniku, použité konstrukci a materiálu, autorech projektu a dalších případných zajímavostech. Podobně o pražských mostech a jejich autorech pojednává čtyřdílný naučný slovník *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*.<sup>14</sup> Ve třetím svazku pod heslem Praha najdeme opět stručná hesla o jednotlivých pražských mostech. Autor hesel Jan Jakub Outrata čerpá informace z již zmíněné knihy *Pražské mosty*, a proto se mnoho nového nedozvídáme.

Mezi nejnovější zdroje můžeme zařadit první díl publikace Kateřiny Bečkové *Vltava a její břehy – Od Františku proti vodě do Braníku*. Najdeme zde především bohatý soubor historických snímků mostů, a to i z průběhu výstavby.<sup>15</sup> Od stejné autorky pochází také kniha *Praha – Město a řeka*.<sup>16</sup> I ta přináší velmi zajímavou obrazovou přílohu, zároveň však obsahuje spoustu zajímavých informací o regulaci Vltavy, projektování a výstavbě nábřeží a náplavek, o úpravách řeky pro lodní dopravu, ale i o historii lokalit v blízkosti řeky, říčních ostrovů i o vývoji mostních staveb.

---

<sup>12</sup> Markéta Svobodová, *Krematorium v procesu sekularizace českých zemí 20. století. Ideové, stavební a typologické proměny*, Praha 2013.

<sup>13</sup> Dušan Josef, *Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 552.

<sup>14</sup> Pavel Beran et al., *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku III.*, Díl 3. P-S, Praha. 2003. 617 s.

<sup>15</sup> Kateřina Bečková, *Vltava a její břehy. 1. díl, Od Františku proti vodě do Braníku*, Praha a Litomyšl 2015.

<sup>16</sup> Kateřina Bečková, *Praha – Město a řeka*, Praha 2015.

Samostatnou částí bádání bylo vyhledání dochovaných archiválií. Jejich podrobný seznam uvádím na konci této práce. Osobní údaje (informace o narození, studiu, bydlišti apod.) jsou uchovány v řadě poboček státních archivů a je tedy nutné sledovat pohyb a pobyt inženýra Mencla podle nejrůznějších indicií, např. z osobních rukopisů, dopisů či článků. Matriční zápis o narození v obci Librantice se nachází ve Státním oblastním archivu v Zámrsku. Rodina v obci však trvale nežila a její pobyt v hlavním městě Praze je doložen policejními konskripcemi až roku 1899. Pátrání po dlouhodobějším pobytu rodiny před odchodem do Prahy, tedy v letech 1880-1898, v Kolíně, Hradci Králové, Pardubicích i v Týnci nad Labem bohužel prozatím skončilo nezdarem.

Jak již bylo řečeno, roku 1899 je František Mencl s rodiči i sourozenci zaznamenán již jako pražský městský příslušník. Pobytové přihlášky pražského policejního ředitelství dodnes uchovává a velmi přehledně digitálně zpracovává Národní archiv v Praze a Soupis pražského obyvatelstva z let 1830-1910 má na starosti Archiv hlavního města Prahy. Informace o průběhu studia a úspěšném vykonání závěrečných státních zkoušek na C. k. České vysoké škole technické můžeme dohledat v archivu dnešního ČVUT. Profesní spis z Presidia rady a magistrátu obsahuje nejrůznější listiny a záznamy o vývoji kariéry Ing. Františka Mencla jakožto zaměstnance pátého odboru stavebního úřadu hlavního města Prahy (a to včetně žádostí o dovolenou, lékařských potvrzení pracovní způsobilosti, zvýšení služební třídy a platu, záznamy o „výchovném“ na děti apod.). Složka ovšem uchovává také dopisy, ve kterých Mencl žádá o místo městského inženýra, některé jeho významné články a také soudní spis z roku 1914, ve kterém je Mencl odsouzen k pokutě 30 korun za porušení zákona „O právě spolčovacím“ za nenahlášenou činnost v „České sekci Volné myšlenky“.

Dobové dokumenty (plány, výpočty, články aj.) k projektům mostů, na nichž se Ing. Mencl podílel, bohužel nejsou uloženy na jediném místě. Původně všechny archiválie náležely spisovně Stavebního úřadu odboru 5. mostního. Ovšem následkem několika změn v organizaci pražské samosprávy po roce 1948 nebo i později byly materiály rozděleny a předány nástupnickým organizacím a ne vždy tyto přemísťovací procesy probíhaly s patřičnou úctou k archivnímu materiálu. Několik plánů a výkresů dnes uchovává Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy, dalších pár kusů se nachází v mostním oddělení Správy technických komunikací.

Největší část dochovaného fondu najdeme v Archivu Národního technického muzea v Praze. Zdejší pracovníci archiváliím věnují velmi kvalitní péči, ovšem pražská povodeň v srpnu 2002 měla téměř katastrofální následky. Depozitář archivu NTM v Praze, který se tehdy nacházel v budově Invalidovny v pražském Karlíně, zasáhl živel v obrovském rozsahu, voda sahala až do prvního patra. Řada archiválií je tedy i přes nesmírnou snahu restaurátorů nenávratně poškozena, nebo úplně zničena; v kartonech Ing. Mencla voda nejvíce zasáhla zejména fotografie nebo rukopisy psané inkoustovým perem. Z osobního cestovního zápisníku Ing. Mencla, do kterého si zaznamenával poznatky ze studijních cest, zůstal čitelný jen zlomek původního textu a řada informací je bohužel definitivně ztracena.

Řadu článků, fotografií a dalších zajímavostí dodnes vlastní potomci Ing. Františka Mencla. Všichni jsou si vědomi výjimečnosti svého předka a toto cenné dědictví proto patřičně ochraňují. Padesát šest let od Menclova úmrtí však způsobilo, že i ti nejstarší žijící příbuzní mají vzpomínky na významného člena rodiny pouze z dětského věku. Přesto jejich vyprávění v sobě nese řadu zajímavých skutečností a atmosféru doby. Za zmínku jistě stojí, že si na něj pamatují jako na laskavého, hodného a velmi vzdělaného člověka.

### 3. Ing. František Mencl – osobnost známá neznámá

Je až s podivem, jak rychle se na spoluautora řady významných staveb a propagátora pokrokových myšlenek v oboru pohřbívání, jakým František Mencl bezpochyby byl, téměř zapomnělo. Pokud jeho jméno zadáme do souborného katalogu knihoven České republiky, výsledné záznamy téměř spočítáme na prstech jedné ruky, přestože je autorem desítek odborných článků, od krátkých stručných statí až po mnohastránková pojednání.<sup>17</sup> Vyhledávání jeho osobních písemností, článků a především informací z jeho osobního života bylo velmi náročné a pátrání chvílemi připomínalo hledání jehly v kupce sena.

Že byl již za svého života považován za osobnost významnou, potvrzuje několik dobových naučných slovníků, ve kterých je Ing. Mencl zmíněn;<sup>18</sup> hesla se však ve všech případech omezují pouze na stručná shrnutí jeho odborné působnosti, tedy že působí jako vrchní inženýr Mostního oddělení magistrátu hl. m. Prahy, je dlouholetým členem redakce časopisu československých inženýrů *Technický obzor*, a že propaguje myšlenku pohřbu žehem jako předseda spolku Krematorium. O něco málo obsáhlejší informace o jeho profesním působení nalezneme ve zprávě „Ing. František Mencl šedesátníkem“,<sup>19</sup> ale informace z osobního života se stále omezují na stručné konstatování základních životních dat.

Inženýr František Mencl se narodil 21. ledna 1879 v domě č. p. 84 v Libranticích nedaleko Hradce Králové jako syn librantického podučitele Josefa Menzla a jeho manželky Julie. Podle matričního zápisu byl jeho otec Josef Menzl manželským synem Františka Menzla, měšťana domem č. p. 88 v Labské Týnici (dnes Týnec nad Labem) okresu kolínského, a jeho manželky Kateřiny rodem Lejhancovy z Přelouče. Matka Julie, rodným jménem Franke, byla manželskou dcerou Františka Franke, správce trestnice na odpočinku v Třebechovicích, a jeho manželky Marie rozené Petráskové z Třemešné okresu královehradeckého.<sup>20</sup>

Pátrání po sourozencích či jiných zápisech o rodině v librantických matričních knihách skončilo neúspěchem. Matriky z období 1850-1900 nezaznamenávají žádné dítě stejných rodičů. Otázkou zůstává, jak dlouho Menclova rodina Libranticích

---

<sup>17</sup> <http://www.caslin.cz/> - vyhledáním hesla „Mencl, František“ získáme celkem 23 výsledků, z nichž pouze 6 skutečně odpovídá Ing. Františku Menclovi.

<sup>18</sup> seznam příslušných slovníků viz kompletní seznam literatury.

<sup>19</sup> [Š.] Osobní zprávy: Ing. Mencl Šedesátníkem, *Věstník SIA VII*, 1939, č. 1, s. 20.

<sup>20</sup> Státní oblastní archiv v Zámruku, NAD 190 - Sbírká matrik východočeského kraje 1587-1949, Matrika narozených 1872-1891, sign. 18-4823, list.205.

přebývala a zda vůbec v obci trvale žila; otec Josef se vzhledem ke svému původnímu povolání podučitele (tj. pomocného učitele, často ale také ve významu zastupujícího učitele nebo „přespolního“ učitele, který docházel vyučovat z blízkého okolí)<sup>21</sup> mohl přestěhovat i s rodinou jinam. Navíc ani matriky oddaných v Libranticích sňatek Josefa a Julie neuvádějí; nenajdeme je ani v tzv. sčítacích operátech (záznamy o obyvatelstvu) obce Librantice z roku 1870 ani z roku 1890.<sup>22</sup> V domě č. p. 84 (který je uveden v záznamech o Františkově narození) bydlí v obou případech někdo úplně jiný a rodinu nenajdeme ani v jiném domě. Pravděpodobně tedy Menclova rodina žila v obci pouze dočasně a pak se vrátila buď do rodiště Menclova dědečka v Labské Týnici (neexistuje ovšem jediný záznam, že by v Labské Týnici č. p. 88 rodina bydlela), nebo se z Librantic přestěhovala úplně jinam; dalším okolnostem se věnuji níže.

V dopise z 24. srpna 1902, ve kterém třidvacetiletý Mencl žádá o místo stavebního asistenta při stavebním úřadě královského hlavního města Prahy, sám o sobě píše, že je „*příslušný do Labského Týnce v okrese Kolínském*“.<sup>23</sup> Ve skutečnosti tato informace nemá příliš velkou vypovídací hodnotu – tato příslušnost (ve smyslu domovské příslušnosti) byla věcí dědičnou a držitelé domovské příslušnosti často ve zmíněné obci nikdy nebydleli.<sup>24</sup> Ve sčítacích operátech Týnce nad Labem uchovaných v Státním oblastním archivu Kolín rodinu skutečně nenajdeme. Je tedy pravděpodobné, že František Mencl pouze zdědil domovskou příslušnost po dědečkovi, který skutečně byl měšťanem v Labské Týnici a od roku 1849 také vlastníkem poloviny gruntu s č. p. 88 na dnešním Masarykově náměstí.

Zmíněný dopis je pramenem velmi bohatým i na další informace: dozvídáme se z něj, že František Mencl byl zproštěn povinné vojenské služby, kromě češtiny ovládá německý a francouzský jazyk a studoval na reálných školách v Pardubicích, Hradci Králové a v Karlíně, kde také složil s vyznamenáním maturitní zkoušku. Po maturitě Mencl nastoupil na C. k. Českou vysokou školu technickou v Praze, v červenci 1899 složil úspěšně první a v červenci roku 1902 také druhou státní zkoušku.<sup>25</sup> V obou

---

<sup>21</sup> informace dohledány v genealogické poradně <http://genealogie.taby.cz/viewtopic.php?f=10&t=23592> vyhledáno dne 9. 1. 2016

<sup>22</sup> Státní okresní archiv Hradec Králové, Sčítací operáty obce Librantice z roku 1870 a 1890, digitalizováno a zpřístupněno na: <http://vychodoceskearchivy.cz/hradeckralove/4270-2/librantice/#fondy>, vyhledáno dne 3. 2. 2016

<sup>23</sup> Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, sIng. V/61, spis František Mencl; dopis ze dne 24. srpna 1902.

<sup>24</sup> za tuto informaci a osvětlení pojmu velice děkuji archiváři Jaroslavu Pejšovi ze SOkA Kolín

<sup>25</sup> Archiv ČVUT v Praze, Protokol o I. státní zkoušce 1897-1900, č. p. 541, 10. 7. 1899; Protokol o II. státní zkoušce, 1901-1903, č. p. 389, 15. 7. 1902.



případech byl u zkoušky shledán způsobilým s vyznamenáním. Ve velmi podobném dopise z 10. listopadu 1902, ve kterém Mencl žádá o místo inženýra asistenta při stavebním úřadě hl. m. Prahy, se navíc dozvídáme, že mezi studiem o letních prázdninách pracoval v mostárenském oddělení Pražské akciové strojírny (dříve zvané Ruston & spol.).

Od kterého roku žili Františkovi rodiče Josef a Julie Menclovi v Praze, lze přibližně určit s pomocí pobytových přihlášek pražského policejního ředitelství. Tyto záznamy vznikaly na základě ohlašovací povinnosti, která nařizovala do 24 hodin ohlásit pobyt osob na určité adrese, jejich přestěhování na jinou adresu nebo odchod z města. Základní nařízení vydalo rakouské ministerstvo vnitřní dne 16. května 1849 a vedením této evidence byly pověřeny policejní orgány.<sup>26</sup> Právě v těchto záznamech poprvé najdeme kromě manželů Menclových a jejich syna Františka také jejich další potomky.<sup>27</sup> Konečně tedy s jistotou víme, že kromě s Františka Mencla žili v Praze s rodiči jeho další čtyři sourozenci: sestra Božena (\*1880), Marie (\*1882) a Františka (\*1897) a mladší bratr Julius (\*1893).

Ve skutečnosti ale František nebyl nejstarším dítětem Josefa a Julie Menclových: v ručně psaném soupisu příbuzenstva, který Mencl sepsal někdy kolem roku 1940 (odhadnuto podle zmíněného věku potomků, zejména vnoučat) najdeme informace o starším bratrovi Josefovi (\*1874-†1897), který ovšem zemřel na krční souchotiny (forma TBC) v necelých dvaceti čtyřech letech. S rodinou se do Prahy neodstěhoval, před svou smrtí již žil samostatně.<sup>28</sup> To vysvětluje, proč Josefa nenajdeme v pražských policejních konškrípcech jako ostatní sourozence. Protože však početná rodina měla na sklonku století finanční potíže a nejstarší syn Josef měl poměrně dobře placené místo úředníka v Pardubicích, svého mladšího bratra Františka na studiích v Praze finančně podporoval.

Zápis v pobytové přihlášce provedený 10. března 1899 také uvádí, že prvním bydlištěm Menclových byl dům č. 265 v Karlíně, ale již 24. května 1899 se celá rodina stěhuje v rámci stejné čtvrti do domu č. p. 251. Formulář zaznamenává i nové zaměstnání otce rodiny – Josef Mencl v Praze již nepracoval jako podučitel, nýbrž jako

---

<sup>26</sup> Národní archiv ČR, digitalizované pobytové přihlášky pražského policejního ředitelství (konškrípce) 1850-1914; informační soubor PDF „Konškrípce 1850–1914 – podrobnější informace“, s. 1-4. Volně ke stažení na (dohledáno 3. 2. 2016):

<http://digi.nacr.cz/prihlasky2/?session=94cc970192209c3a8c3fe5a6145b897db284b6e3a00792127f11d13d7f234d63>

<sup>27</sup> Národní archiv ČR, Policejní ředitelství I, konškrípce, karton 387, obraz 278.

<sup>28</sup> Třístránkový rukopis o příbuzenstvu z roku cca 1940, z rodinného archivu Vladislava Mencla z Týnce nad Labem, tímto velice děkuji za poskytnutí tohoto cenného materiálu.

„Adjunkt“ (pomocný úředník, kontrolor) Severozápadní dráhy. Změna povolání také zřejmě vysvětluje časté stěhování rodiny; v článku k Menclovým šedesátinám v časopisu *Žeh* autor zmiňuje, že právě kvůli otci Mencl vystřídal řadu míst a škol: Potštýn nad Orlicí (dnes Potštejn), Malín u Kutné Hory, Pardubice a Hradec Králové.<sup>29</sup>

Tyto prameny jasně dokazují, že Josef a Julie Menclovi s dětmi žili v Praze trvale od jara roku 1899, tedy od stejného roku, ve kterém František Mencl složil první státní zkoušku na C. k. České vysoké škole technické. Jako čerstvý absolvent pak v již zmíněných dopisech z roku 1902 uvádí karlínskou adresu Komenského třída č. p. 16.

Jako již plně samostatného pražského příslušníka, bytem č. p. 831 v Karlíně, nalezneme Ing. Františka Mencla na popisném archu Soupisu pražského obyvatelstva Archivu hlavního města Prahy z roku 1905.<sup>30</sup> Zde kromě informací o jeho narození a zaměstnání najdeme také údaje o Menclově manželce Zdeňce a jména a datum narození tří dětí. Zdeňka Menclová, rozená Záběhlická, se narodila 11. března 1881 v Jeňovsi (dnes obec s názvem Jeviněves) nedaleko Roudnice nad Labem otci Kašparovi Záběhlickému, hraběcímu lesnímu, a matce Anně (rozené Konířové) z Litošic u Čáslavi. František Mencl a Zdeňka Záběhlická byli oddáni 20. února 1905 v Karlíně ve farním kostele Sv. Cyrila a Metoděje.<sup>31</sup> Svědčí o tom nejen poznámka v popisném archu a zápis v kronice oddaných, ale také Menclova žádost o osmidenní dovolenou, kterou najdeme v jeho osobní složce z Magistrátu hl. m. Prahy. Zanedlouho po svatbě se jim narodila první dcera Zdeňka (\*12. 7. 1905) a společně měli ještě dvě další děti: syna Milana (\*9. 9. 1906–†30. 11. 1962) a dceru Věru (\*12. 11. 1908).

Podobné informace o Františkovi Menclovi a členech jeho rodiny najdeme i v policejních pobytových přihláškách, ovšem musíme hledat nejen pod česky psaným „František Mencl“, ale také pod německy psanou verzí jména, tedy v podobě „*Franz Menzl/Menzel*“ (nar. 1879). Existence i několika různých verzí konskripčních archů má velmi prosté vysvětlení – zápis jmen v této době neměl přesně stanovená pravidla, znění jména často připomíná spíše fonetický záznam.<sup>32</sup> Výsledná písemná podoba jména tedy

<sup>29</sup> Ing. František Mencl šedesátníkem, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření křemace* XXX, 1939, č. 1, s. 1-2.

<sup>30</sup> Archiv hlavního města Prahy, Soupis pražského obyvatelstva 1830-1910, krabice č. 187, pořadové číslo 108, František Mencl (\*1879). Digitalizovaná verze dostupná na: <http://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=1285FBCEA64111E181D9002215111B5A&scan=1>

<sup>31</sup> Archiv hlavního města Prahy, Sběrka matrik vnějších pražských obvodů – Karlín, Kostel sv. Cyrila a Metoděje, matrika oddaných 1900-1908, sIng. KAR O7, strana 181 (digitalizovaná verze – list 192) <http://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=4D7F9C205355449D881D15A27449E4C8&scan=192>

<sup>32</sup> Milan Vojáček, *Abychom věděli, kam si pro ně zajít. Pokus o srovnání policejní evidence pobytu obyvatel v Berlíně, Vídni a Praze od poloviny 19. století do konce 1. světové války*. *Paginae Historiae* 20/1, 2012, s. 241-257.

záležela na provádějícím úředníkovi, což logicky často vedlo k chybám, nebo až ke zkomolení jména. Informace o zaměstnání a místě narození jsou povětšinou psána německy (zejména u konskripcí před rokem 1900) a na většině archů je znatelné, že byly pořizovány v rychlosti. Přesto jsou to prameny velmi užitečné a lze v nich vysledovat stěhování osob v rámci města nebo v nich dohledat další, i vzdálenější členy rodiny.

Je zajímavé, že také křestní jméno inženýra Mencla najdeme v pramenech hned v několika podobách. V matričním zápisu o jeho narození<sup>33</sup> je uveden jako František Julius Menzl, manželský syn Josefa Menzla (opět psáno německy se Z), a manželky Julie. Neshoda druhého křestního jména na první pohled může vyvolávat pochybnosti, zda zápis náleží skutečně správné osobě, ovšem další informace (zejména ty o vyznání, viz níže) jsou shodné s poznámkami na řadě dalších pramenů včetně již zmíněného popisního archu Soupisu pražského obyvatelstva z roku 1905. Proto můžeme s jistotou tvrdit, že prameny hovoří o správném Františku Menclovi.

V pramenech z presidia osobního sám sebe uvádí jako Františka Mencla (tedy bez druhého křestního jména) a v této podobě jeho jméno najdeme u drtivé většiny jeho článků, publikací i na původních ručně podepsaných plánech a mapách. Jako František Xaver nebo též František X. Mencl je uveden pouze v několika případech, například v knize „*Pohřeb ohněm*“ z roku 1922. Zda skutečně při nějaké příležitosti přijal druhé křestní jméno Xaver, proč či v jakých případech jej používal, se mi bohužel nepodařilo dohledat.

Jak jsem již naznačila, řadu výše zmíněných pramenů pak spojuje shodná poznámka – stručné oznámení o tom, že v roce 1906 všichni členové rodiny vystupují z církve římsko-katolické a dále zůstávají bez vyznání. Tato na první pohled drobná poznámka je velmi důležitá: v otázkách víry a životního přesvědčení Ing. František Mencl zastával ve své době velmi moderní filozofii a názory. K otázce ateismu se dostal přes členství ve sdružení „*Volná myšlenka*“. Pro aktivitu v tomto spolku byl také souzen a odsouzen k pokutě 30 korun – v již zmíněném personálním spisu z pražského magistrátu najdeme přepis soudního rozsudku, ve kterém je František spolu s dalšími členy „*České sekce Volné myšlenky*“ obžalován a odsouzen z porušení zákona

---

<sup>33</sup> Státní oblastní archiv v Zámrsku, NAD 190 - Sběrka matrik východočeského kraje 1587-1949, Matrika narozených 1872-1891, sign. 18-4823, list.205.

o spolkovém právu.<sup>34</sup> Podrobněji se tímto soudním případem a jeho okolnostmi budu zabývat v samostatné kapitole „Volná myšlenka a spolek Krematorium“.

Právě v tomto spolku se nejspíše Mencl také naklonil myšlence pohřbu ohněm, kterou pak velmi horlivě obhajoval a následně také prosazoval a propagoval ve Sdružení přátel žehu známém také pod názvem Krematorium. Členem tohoto sdružení se František Mencl stal krátce po jeho založení v roce 1909, již o pět let později byl zvolen místopředsedou výboru a na valné hromadě konané dne 2. března 1919 byl po Jaroslavu Kvapilovi Mencl zvolen druhým předsedou spolku a v této funkci setrval až do roku 1939, kdy odešel na odpočinek.<sup>35</sup> Pro české kremační hnutí byl jednou z klíčových osobností. Napsal desítky odborných i popularizačních článků, ve svém volném čase pořádal osvětové přednášky po celém Československu, za celé své působení nechyběl na jediné valné hromadě spolku, účastnil se otevření většiny krematorií, urnových hájů a kolumbárií postavených v této době, často býval jedním ze slavnostních řečníků a vyjadřoval se k architektonickým soutěžím a návrhům na krematoria plánovaná. Taktéž udržoval kontakty se zahraničními kremačními spolky, navštěvoval mezinárodní konference a po řadě zahraničních cest napsal dílo „*Evropská krematoria*“, které vyšlo právě v roce 1919.<sup>36</sup>

Je vskutku obdivuhodné, kolik aktivit a činností dokázal Ing. František Mencl skloubit i přes náročné povolání vrchního stavebního rady mostního oddělení pražského magistrátu. Výčet staveb, na nichž se podílel, možná není tak rozsáhlý jako u některých slavných architektů, přesto jeho vliv na podobu mostů je nezpochybnitelný. Moudře využíval své historické i teoretické znalosti a zároveň prosazoval moderní, ekonomická i esteticky působící řešení. Na počátku své kariéry městského inženýra-mostaře obhajoval využití betonu a železobetonu, přestože většina jeho starších kolegů se v této době zastávala spíše staveb z litiny a oceli a beton považovali za materiál nejen nedostatečně prověřený a nevyzpytatelný, ale také za příliš hrubý, málo tvárný a špatně esteticky působící. Tento spor mezi zastánci a odpůrci železa a betonu vrcholil v Čechách v první třetině 20. století a řada článků z obou znesvářených táborů plní

---

<sup>34</sup> Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, sing. V/61, spis František Mencl, rozsudky okresního soudu pro přestupky a odvolacího soudu v Praze.

<sup>35</sup> *Krematorium – Věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvol, ročník X., č. 2, záznam o Valné hromadě konané dne 2. března 1919 o volbách do výboru spolku, s. 4-6.

<sup>36</sup> Jan Hrdlička, Stanislav Motyčka, Jiří Smrž: Almanach Spolku přátel žehu 1919-2009 k jubilejnímu roku českého kremačního hnutí, s. 19-20.

stránky odborných i laických novin.<sup>37</sup> O výhodách a úspěších betonových a železobetonových staveb u nás i ve světě psal právě i František Mencl.

O správnosti jeho názorů na beton svědčí úspěch, funkčnost i podoba mostních konstrukcí, na kterých se Mencl podílel; kromě Čechova mostu je to celkem šest mostů a jedna lávka. Kromě moderních materiálů a technologických postupů ovšem Mencl prosazoval také pečlivě a citlivě zvolené řešení umělecké, jinými slovy dbal na estetické působení mostu v okolní zástavbě a celkový dojem z městské krajiny, zvláště pokud jde o historické centrum jako v případě města Prahy. O ideální podobě mostních staveb v historickém jádru Prahy měl jasnou představu, kterou naplňují všechny jeho zrealizované stavby (více o této problematice viz kapitola s názvem „Ing. František Mencl – inženýr a mostař“). Mencl sám byl především konstruktérem a inženýrem, nikoli skutečným umělcem, přesto si dobře uvědomoval, jak je pro stavby výhodné a prospěšné s architektem úzce spolupracovat. Proto vedle jeho jména nacházíme na plánech mostů jména takových velikánů, jakými byli Vlastislav Hofman, Josef Chochol nebo Pavel Janák.

Spolupráce Ing. Mencla s architekty měla oboustranné výhody: skrze tvůrčí energii architektů dokázal Mencl vytěžit co nejvíce z uměleckého potenciálu dříve opovrhovaného betonu a naplnit tak své názory ohledně působení stavby na její okolí; architekti na oplátku oceňovali jeho praktický pohled na podobu projektu v technických otázkách použité konstrukce a finanční úspornosti. Výsledkem byly stavby plně funkční (a to i desítky let po dokončení), hospodářsky úsporné, ale zároveň také respektující okolní zástavbu a esteticky hodnotné – troufám si tvrdit, že stavby vzniklé při spolupráci s Ing. Menclem jsou jednoduché, nadčasové a dodnes krásné.

Profesní život Ing. Mencla se završil roku 1939, kdy ve svých 60 letech byl po třiceti sedmi letech příkladné služby na vlastní žádost přeložen do výslužby.<sup>38</sup> Volný čas pak rád trávil v letním domku, který si postavil v rekreační oblasti Jizerka v obci Káraný – místní krajinu si oblíbil při stavbě místního silničního mostu, který postavil s Vlastislavem Hofmanem v roce 1935. V Káraném také strávil většinu času v průběhu válečných let. Společně s manželkou se věnovali zahradě, pěstovali ovoce a zeleninu, chovali drobná zemědělská zvířata. Rodina za nimi často jezdila na návštěvu, vnučky zde často trávil školní prázdniny.

---

<sup>37</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, 1985, s. 99-100.

<sup>38</sup> Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, s. Ing. V/61, spis František Mencl, žádost o přeložení do výslužby ze dne 23. ledna 1939.

František Mencl se dožil věku 81 let, zemřel 27. ledna 1960 v Praze po delší nemoci. Poslední rozloučení proběhlo 1. února ve velké síni strašnického krematoria za účasti rodiny a věrných přátel, ale také za přítomnosti funkcionářů Společnosti přátel žehu i spolupracovníků ze stavebního odboru hl. m. Prahy. Jeho zpopelněné ostatky jsou uloženy na Vinohradském hřbitově v rodinném hrobě, který si nechal údajně postavit podle vlastního návrhu. Společně s Františkem Menclem se zde nachází urny i dalších členů rodiny. [10]

Z žijících příbuzných se mi podařilo dohledat a kontaktovat Menclova prasynovce Ing. Jiřího Hejnice (nar. 1935 v Praze), který je mimochodem také uznávaným konstruktérem mostů; mezi jeho nejvýznamnější realizace patří most Nuselský nebo Barrandovský. Se svým prastrýcem se setkal jen párkrát a ještě jako relativně malý chlapec. Při rozhovoru vzpomínal zejména na jedno setkání, kdy jej s rodinou navštívil v Káraném, kde si Mencl postavil letní domek. Při prohlídce zahrady prý byl prastrýc i přes již pokročilý věk schopen pojmenovat všechny rostliny i jejich latinským názvem.

Díky matrikáři Miroslavu Bížovi z Městského úřadu v Týnci nad Labem jsem získala kontakt na místního optika Ladislava Mencla. Jeho pradědeček Ladislav Mencl (nar. 1860) byl bratrem Josefa Mencla (nar. 1856), tedy otce Františka Mencla. Jeho babička a nadšená archivářka Marie Menclová si s Ing. Františkem Menclem dopisovala. Korespondence pochází z let 1940-1950 a líčí nejrůznější příhody a osobní osudy členů rodiny. Pan Ladislav Mencl mi také poskytl velice cenný rukopis se soupisem příbuzenstva přibližně z roku 1940, který Mencl adresoval vzdálenému příbuznému Rudolfovi Šoltovi.

O něco později se mi naprostou shodou okolností podařilo od Adama Scheinherra (iniciátora petice „*Libeňský most nebourat, nerozšiřovat*“) získat i další kontakty a vzápětí se strhla téměř lavina korespondence a telefonátů s žijícími potomky Františka Mencla. Všichni měli upřímnou radost, že se o jejich předka někdo zajímá, a velmi ochotně začali hledat fotografie v rodinných albech a další dochované prameny. Také mě upozornili, že po Ing. Menclovi byla v červenci roku 2015 pojmenována ulice na Praze 8 v blízkosti Libeňského mostu, kde nyní mohutně vzrůstá nová zástavba.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Anna Patočková, *Libeň má čtyři nově pojmenované ulice*, 23. 7. 2015; on-line dostupné na: <http://www.praha8.cz/liben-ma-ctyri-nove-pojmenovane-ulice.html> vyhledáno 5. 2. 2016

Nová ulice vede podél zahrádkářské kolonie na Libeňském ostrově a je spojnicí mezi ulicí Štorchovou a slepým ramenem Vltavy.

V současné době roste zájem o informace o tomto významném konstruktérovi a propagátorovi žehu. S pomocí žijících příbuzných se mi podařilo sestavit rodokmen dalších generací – viz příloha 9.3. (*pozn.*: respektuji soukromí nejmladších členů rodiny, a proto uvádím pouze křestní jména pravnoučat a další generaci již v rodokmenu nezmiňuji). Ze tří Menclových dětí nežije již žádné, ale z pěti vnuček dnes žijí čtyři z nich. František Mencl se bohužel nedočkal vnuka, za to z dvanácti pravnoučat se narodilo hned devět pravnuků. K dnešnímu dni je na světě dvacet praprnoučat. Ještě jednou bych ráda touto cestou všem poděkovala za ochotu podělit se o osobní vzpomínky, rodinné fotografie a další užitečné informace. Všichni členové rodiny o svém významném předkovi vědí, že byl konstruktérem mostů a předsedou spolku Krematorium, a jsou na něj právem hrdí.

#### 4. Ing. František Mencl – inženýr a mostař

Problematikou mostního stavitelství se František Mencl zabýval doslova celý svůj život. Již během vysokoškolských studií v období letních prázdnin pracoval v mostárenském oddělení Pražské akciové strojírně (dříve známé jako Ruston a spol.), kde získal první praxi pro své budoucí povolání.<sup>40</sup> Brzy po složení druhé státní zkoušky na C. k. České vysoké škole technické v Praze, kde s výborným prospěchem absolvoval obor stavební inženýrství (viz příloha 9.2.),<sup>41</sup> poslal v srpnu roku 1902 Městské radě královského hlavního města Prahy dopis, ve kterém žádá o místo stavebního asistenta. Rada jeho žádosti vyhověla a Mencl k 1. říjnu 1902 nastupuje na pozici výpomocného technika.

V osobní složce uchované v Archivu hl. m. Prahy pak můžeme sledovat poměrně podrobně také další vývoj Menclovy kariéry: ve velmi obdobném dopise ze dne 10. listopadu 1902 žádá o místo inženýra-asistenta, načež mu městská rada na schůzi 9. prosince 1902 místo uděluje, a to po dobu jednoho roku s ročním služným 2200K. Po této roční lhůtě Mencl žádá v prosinci roku 1903 o definitivní místo inženýra-asistenta a jelikož dle záznamů „*konal po celou dobu službu k úplné spokojenosti a osvědčil se výborně jako úředník a pracovník*“, již za dva dny je tato prosba kladně vyřízena a 23. prosince 1903 František Mencl skládá svoji služební přísahu.<sup>42</sup> Jako zaměstnanec a od roku 1926 také jako ústřední stavební rada V. odboru mostního Magistrátu hlavního města Prahy tedy pracoval dlouhých 37 let.

Svůj kladný vztah k mostům však projevoval i mimo zaměstnání – zajímal se o historický vývoj mostů u nás i ve světě a sepsal o něm hned několik statí (např. Rozvoj mostů klenutých od dob římských k moderním stavbám betonovým),<sup>43</sup> podnikl řadu studijních cest po Evropě, na kterých si pořídil množství fotografií a poznámek, četl, překládal a recenzoval odborné zahraniční texty, ale především psal odborné články do *Technického obzoru*. Jeho první příspěvek s názvem Nové směry ve stavbě

---

<sup>40</sup> Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, sIng. V/61, spis František Mencl; dopis ze dne 10. listopadu 1902.

<sup>41</sup> Archiv ČVUT v Praze, Protokol o II. státní zkoušce, 1901-1903, č. p 389, František Mencl. Podrobný výpis o průběhu studia Ing. Mencla viz přílohy.

<sup>42</sup> Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, sIng. V/61, spis František Mencl; dopis ze dne 8. prosince 1903 a Výpis z protokolu o schůzi rady městské ze dne 23. 12. 1902.

<sup>43</sup> František X. Mencl, Rozvoj mostů klenutých od dob římských k moderním stavbám betonovým, *Technický obzor XVIII-XIX*, Praha 1910 – 1911, s. 46.



kamenných mostů vyšel v roce 1906,<sup>44</sup> brzy na to se ujal tzv. „Mostní hlídky“ (rubriky přinášející pravidelně informace o nových stavbách a jiných novinkách v oboru) a roku 1910 se stal řádným členem redakce časopisu. Všechny dohledané články jsou uvedeny v bibliografii Ing. Františka Mencla, která se nachází v přílohách na konci této diplomové práce. Kromě publikační činnosti také v Praze mnohokrát přednášel pro Spolek architektů a inženýrů (SIA), ale i pro odborné publikum mimo hlavní město, aby tak informoval jak o aktuálních projektech pražských mostů, tak konstrukčních novinkách v zahraničí, nebo o historickém vývoji mostního stavitelství.<sup>45</sup>

Mencl také sbíral pohlednice mostů a krematorií. Kartony uložené v Archivu Národního technického muzea v Praze dodnes uchovávají několik stovek pohlednic mostů z celého světa; těch s vyobrazením krematoria či kolumbária je však z celkového počtu pouze zlomek, přibližně 50 kusů.<sup>46</sup> Většina pohlednic má podobu černobílé fotografie, objevíme však i kolorované snímky nebo reprodukce grafik či významných maleb a kreseb. [12-15] Tyto obrázky také dokládají význam a důležitost mostních staveb – často se tyto obrázky tiskly jako upomínka při příležitosti uvedení mostu do provozu. Přibližně jedna pětina z celkového počtu má na druhé straně krátkou zprávu. Z napsaných vzkazů je zřejmé, že Menclovi kolegové i známí o jeho sběratelské vášni věděli a rádi mu sbírku rozšiřovali pohlednicemi zaslanými z jejich vlastních dovolených; nejčastěji jsou adresovány přímo na adresu mostního úřadu. Odesílatelem některých dopisnic je přímo František Mencl – posílal je jako pozdrav z cest své manželce Zdeňce. Snímky navíc našly uplatnění i v Menclově publikační činnosti, když je v podobě zmenšenin či výřezů využíval jako doprovodné ilustrace pro své články (zejména v časopise *Technický obzor*); svědčí o tom tužkou připsané instrukce pro tiskaře.

Z dochovaných rukopisů a strojopisů také vyplývá, že Ing. Mencl chtěl sepsat knihu o historii a vývoji podoby mostů v Praze, za svého života však publikaci již nestihl vydat. Jeho postřehy a poznámky ovšem nezůstaly bez využití – jejich část totiž předal Ing. Janu Fischerovi, staršímu z autorů knihy *Pražské mosty* vydané až roku 1985.<sup>47</sup> Na jeho osobnost proto v knize najdeme celkem třicet čtyři odkazů. Pro úplnost jen připomeňme, že do té doby jediným souhrnným pojednáním o mostech v Praze byl

---

<sup>44</sup> František Mencl, Nové směry ve stavbě kamenných mostů, *Technický obzor* XIV, 1906, č. 39, s. 289 a dal.

<sup>45</sup> [Š.] Osobní zprávy: Ing. František Mencl šedesátníkem, *Věstník SIA* VII, 1939, č. 1, s. 20.

<sup>46</sup> Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 1-3.

<sup>47</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, 1985, s. 14.

osmdesátistránkový spis inženýra Jiřího Soukupa z roku 1904,<sup>48</sup> proto není divu, že chtěl František Mencl tuto publikační mezeru zaplnit.

Od mládí také se zájmem sledoval výsledky ve své době nejmodernějších stavebních a konstrukčních postupů, které pak u nás zapáleně obhajoval. Byl to právě mladý František Mencl, který, jako řada dalších mladých inženýrů (např. Ing. Stanislav Bechyně),<sup>49</sup> zaníceně vedl polemiku o postavení a vhodnosti betonu jakožto materiálu pro mostní stavby. Zatímco ve světě betonové a železobetonové stavby již několik let sklízely své úspěchy, u nás stále převládaly mosty z litiny nebo ocele. Rivalita mezi zastánci jednoho, či druhého materiálu se odrážela i na projektech mostů plánovaných pro Prahu. Mnoho starších konstruktérů, včetně Menclova přímého nadřízeného Ing. Jiřího Soukupa, stále trvalo na tradičních a ověřených postupech a beton považovali za materiál neověřený, nevyzpytatelný a značně nestabilní. Tento spor mezi zastánci staveb železných a obhájci moderních staveb betonových, který u nás propukl přibližně po roce 1900 a vrcholil o deset let později – příkladem může být vývoj projektu Hlávkova mostu, kde neshody a střetnutí obou táborů došly tak daleko, že most byl rozdělen na dvě části, z nichž jednu tvořila konstrukce železná a druhá, pozdější, která vznikla podle projektu Ing. Mencla, byla z betonu.

Za dlouhá léta působení na stavebním úřadě jako městský inženýr a projektant mostů pro naše hlavní město si František Mencl postupně utvořil jasný názor, jak má most v historickém centru města vypadat, a ve jménu tohoto ideálu také své mosty navrhoval. Inspiroval se projekty starobylými i soudobými, čerpal ze svých cest po Evropě; za přínosné pokládal zejména příklady francouzské a italské. Více než dobře si uvědomoval, jak je pro historické centrum města důležité, aby most dobře zapadl do okolní zástavby a do celkové městské krajiny a svým vzhledem tak nenarušil velmi cenné panorama, ale naopak aby ho podtrhl a vkusně doplnil. Zároveň by nové mosty měly respektovat podobu těch starších. V kontextu dějin a krajinných poměrů údolí Vltavy pro Prahu upřednostňoval mosty klenuté, které by svou konstrukcí vytvářely jednotný, avšak svým uměleckým ztvárněním rozrůzněný celek. Z materiálů pak preferoval beton, z konstrukčních řešení klenbu trojkloubovou; přesto však ke každé stavbě přistupoval ryze individuálně.

---

<sup>48</sup> Jirí Soukup, *Pražské mosty*, 1904.

<sup>49</sup> Stanislav Bechyně, *K soutěži železa a železového betonu ve stavitelstvím mostním*, *Technický obzor* XXVII, 1919, č. 40, s. 263-264.

Ačkoliv Mencl nebyl vystudovaným umělcem, po přečtení některých jeho článků snadno odvodíme, že měl vyvinuté působivé estetické cítění. Zastával také názor, že pro kladný výsledek je žádoucí harmonická součinnost dvou odborníků: inženýra-konstruktéra a umělce-architekta.<sup>50</sup> Jejich spolupráce je pro něj velmi důležitá, a to už hned v počátcích vzniku jakéhokoli projektu; kritizuje často používaný přístup, kdy architekt byl k projektu „*přizván dodatečně, aby oděl dekorací dílo již v hlavních rysech již pevně stanovené.*“<sup>51</sup> Proto vedle Menclova najdeme jména takových velikánů architektury, jakými byl Vlastislav Hofman, Pavel Janák nebo Josef Chochol. Jeho přátelství a spolupráce s významnými architekty vždy přinesla své ovoce. Za zmínku ovšem stojí, že inženýr Mencl nebyl ke svým projektům nekritický – pokud z nějakých důvodů spatřoval (i s odstupem času) ve výsledné stavbě nedostatky, neváhá o nich napsat v některém ze svých článků (jako např. v případě Mánesova mostu nebo mostu Jiráskova). Snad proto, aby se podobným chybám napříště projektanti vyhnuli; snaha šířit osvětu, nadčasové, ale i soudobé moderní myšlenky je evidentní ve všech odvětvích jeho snažení.

Obecně lze tvrdit, že návrhy mostů Ing. Františka Mencla jednoznačně ovlivňují jeho rozsáhlé znalosti významných mostů evropských měst a snad také určitá slabost pro mosty antické (tj. římské), a také ty novější z Paříže. Nejen v případě mostního stavitelství u Mencla shledáváme sklon obdivovat a preferovat francouzské vzory. V této době to však není ojedinělé, naopak: éra před pádem Rakousko-Uherské monarchie a těsně po vzniku samostatného československého státu se vyznačuje tendencemi oprostít se od vlivu a vzorů z německy hovořících zemí; tento trend spatřujeme napříč nejrůznějšími kulturními i technickými obory. Mencl si však dobře uvědomoval, že vytvářet jakékoli osobní nebo dokonce národní rozepře není vhodné; šlo tedy především o osobní názor – v odborných statích dokáže patřičně ocenit povedenou stavbu jak z Francie, tak z Německa. Svou roli samozřejmě sehrává i reálná zkušenost. Na svých cestách po Francii se s řadou významných staveb Mencl seznámil na vlastní oči a často o nich pak referoval v krátkých zprávách v *Mostní hlídce Technického obzoru*. Generace inženýrů, ke které Mencl patřil, měla navíc podporu ze strany města – pražská obec poskytovala cestovní studijní stipendium v celkové výši

---

<sup>50</sup> František Mencl, Pražské mosty posavadní, *Stavitelské listy XXI*, 1925, č. 1, s. 8.

<sup>51</sup> *ibidem*, s. 9.

8000 rakouských korun ročně.<sup>52</sup> To vliv francouzské školy mostního stavitelství na mosty v Praze ještě prohloubilo.

Kromě samotného navrhování mostních staveb se František Mencl také mnohokrát zúčastnil architektonických soutěží, a to jako jeden ze soutěžících i jako odborný porotce. Se zájmem sleduje jejich průběh, srovnává a hodnotí jednotlivé přihlášené návrhy, vyjadřuje se k výhodám i nevýhodám konkrétních konstrukčních řešení. Nejednou si však povzdechne, že soutěže pořádané u nás (i v Praze) nemají takovou úroveň jako v zahraničí a že se jich vypisuje žalostně málo – mladí inženýři a architekti tak stěží mohou načerpat zkušenosti a projevit patřičně svůj talent.<sup>53</sup> Soutěže Mencl považoval za jakousi druhou „vysokou školu“ pro mostní konstruktéry, zdravá soutěživost mezi nimi jim pomáhala v rozvoji. Zároveň si přál, aby soutěžní návrhy byly uchovány pro další generace a v budoucnu tak svědčily o vývoji našeho mostářství.<sup>54</sup> Také si uvědomoval, že projekty, které jeho generaci připadají absurdní či nerealizovatelné, s odstupem času mohou jiní ocenit jako důmyslné řešení, které pouze předběhlo svou dobu. Tento dějepisecký cit pro vývoj techniky je pro Ing. Mencla také typický; jak už bylo zmíněno výše, o vývoj mostních staveb se zajímal v nejen v kontextu pražském, ale i světovém.

Ačkoli se vždy snaží o pečlivé shrnutí všech faktů a o nestranné posouzení každého případu, přesto při znalosti Menclovy práce a myšlenek najdeme odkazy na jeho osobní názory: vyzdvihuje přednosti moderních materiálů a postupů (tj. betonu a železobetonu), kritizuje projekty příliš drahé nebo z hlediska budoucí údržby neúsporné, poukazuje na nutnost spolupráce s architekty a nezbytnost komplexního urbanistického řešení, aby okolní krajina neutrpěla újmy. Mezi nejzajímavější soutěže, kde František Mencl zasedal v porotě, patří rozhodně soutěž na přemostění Nuselského údolí vypsaná roku 1927.<sup>55</sup> Právě při této příležitosti vyslovil myšlenku, že „*řešení nejprostší je také nejpěknější*“. Přestože první pokus vyprojektovat řešení mostu pochází z roku 1903 a v průběhu od dvacátých do padesátých let proběhly celkem tři veřejné soutěže, realizace se Nuselský most dočkal až v letech 1967-1973.<sup>56</sup>

---

<sup>52</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 80.

<sup>53</sup> František Mencl, Emil Reich, Soutěž na dva pražské mosty, *Technický obzor* XXXIII, 1925, s. 43-44.

<sup>54</sup> František Mencl, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, *Technický obzor* XXXVII, 1929, č. 13, s. 239.

<sup>55</sup> *ibidem*, s. 239 a dal. A také: František Mencl, Soutěž na most přes Nuselské údolí, *Pestrý týden* II, 1927, č. 24, s. 6.

<sup>56</sup> Dušan Josef, *Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 369.

Mezi autory této monumentální stavby najdeme i Ing. Jiřího Hejnice, který je Menclovým prasynovcem.

Jak vyplývá ze samotného poslání mostů, velmi důležitou stránkou Menclovy mostařské práce byla funkčnost, nadčasovost a ekonomičnost každého projektu. Pro každou stavbu pečlivě zvažoval každý její aspekt: technické požadavky, umístění v rámci města a urbanistické začlenění do již existující zástavby, estetickou a uměleckou složku, finanční možnosti města a vhodnost zvoleného materiálu i konstrukce. Dával přednost racionálnímu a výhodnému řešení před bezúčelnou monumentalitou. Jeho projekty vynikají jednoduchostí, a přesto se dokážou v centru města svým vzhledem výtečně prosadit. Dokázal městské pokladně ušetřit statisíce na nákladech, nikdy však ne na úkor celkového vzhledu nebo kvality provedení. Proto v betonu spatřoval dříve nevídané možnosti: kromě jeho technických vlastností vyzdvihoval jeho trvanlivost, snazší a levnější údržbu než v případě mostů železných, ale i architektonickou čistotu výrazu stavby. Úplně nakonec nelze opomenout ani fakt, že až na jedinou výjimku (v podobě Trojského mostu) všechny z jeho staveb slouží svému účelu dodnes.

## 4.1. Katalog staveb: mosty

Cílem následujících kapitol je především přinést uměleckohistorické zhodnocení mostů, na kterých se Ing. František Mencl podílel. Jejich architektonický výraz a estetické působení ovlivnily městskou krajinu hlavního města Prahy natolik, že se staly její neodmyslitelnou součástí. Těžko si dnes dokážeme představit slavné pražské panorama bez těchto výjimečných staveb. Právě díky názorům a myšlenkám inženýra Mencla tvoří pražské mosty jednotný a harmonický celek – svým pojetím jsou si blízké, přesto je každý jedinečný svým výtvarným vyzněním.

Technické údaje a parametry mostů mají pouze dokreslovat celou situaci a nejsou tedy stěžejní součástí textu (viz příloha 9.4.); přesto je jim věnován dostatečný prostor, zejména, pokud některé z konstrukčních řešení přináší novinku důležitou pro další technický vývoj mostního inženýrství. Hlavní otázkou, na kterou se snažím skrze následující pasáže odpovědět, jsou již kdysi nastolené úvahy, zda je mostní architektura věcí umění, či věcí techniky, popřípadě symbiózou obou disciplín. František Mencl kladl důraz na spolupráci inženýrů s kvalitními a slavnými architekty a přiznával jim důležitý podíl při utváření celkového výrazu stavby; na druhou stranu vyzdvihuje náročnou a zodpovědnou práci konstruktérů a toto jejich snažení nesmí být výtvarnou dekorací nijak zmenšováno nebo skryto – naopak přiznání užitých materiálů a jejich vlastností, stejně tak i vkusné odhalení konstrukčního řešení přispívá k dobrému vyznění a k architektonické pravdivosti mostu.

Na tuto diskusi se snažím navázat skrze stavby a myšlenky obsažené v odborných statích inženýra Františka Mencla, který se sám nad touto problematikou nejednou zamýšlel. Jeho názory v každém případě ovlivnily podobu pražských mostů i postupy, jak k jejich navrhování přistupovat. Všechny tyto aspekty jeho inženýrské osobnosti vyplynou nejlépe právě z jeho vlastní práce. Jako zaměstnanec a později také šéf mostního odboru stavebního úřadu měl příležitost podílet se na celé řadě velkých a významných projektů. Pracoval ale i na těch menších, na některých pravděpodobně anonymně jako „pouhý“ člen týmu úřadu, u jiných byl spíše „duchovním otcem“ či nositelem zkušenosti. V této práci však najdete všechny hlavní mostní stavby, které dokonale vystihují jeho postoje a názory.

#### 4.1.1. Most Svatopluka Čecha: 1905-1908

Tento most se stal důležitým mezníkem ve vývoji mostních konstrukcí v Praze – po rozšíření Hlávkova mostu roku 1958 je dnes posledním existujícím zástupcem železných mostů a zároveň jedinou mostní stavbou architektonicky pojatou ve stylu secese.<sup>57</sup> Proto jej lze již bez výhrad zařadit do architektury dvacátého století, zatímco starší mosty stále v sobě nesou dědictví století devatenáctého. Praha v tomto období procházela řadou významných změn – počet obyvatel rychle narůstal, probíhala výstavba moderní kanalizace, nároky na dopravu se s každým rokem značně navyšovaly a ke svému dokončení šel projekt asanace Židovského města. Nově vybudovaná Asanační třída (dnes Pařížská) předurčila polohu mostu a urychlila jeho výstavbu. Z hlediska dopravního se však jeho význam nedočkal svého naplnění, protože průkop Letenskou strání [16] podle návrhu Jana Kouly nebyl nikdy realizován a komunikační návaznost tak značně utrpěla.

Také je to poslední případ mostu v Praze, jehož konstrukci vypracovali městští inženýři bez veřejné soutěže. Nejdůležitější parametry stavby totiž určily místní poměry, zejména ty hydrologické – proto má most v řece pouze dva pilíře.<sup>58</sup> Osa mostu kopírovala osu Asanační třídy a jednostranné stoupání směrem k Letné počítalo s budoucím průkopem nebo tunelem. Šestnáctimetrová šířka mostu vycházela z předchozích zkušeností s mostem Legií u Národního divadla. Všechny veličiny přispěly k vítězství železné konstrukce a mladí pracovníci mostního odboru pak pod vedením přizvaných znalců vytvořili dvě studie i s některými detaily. První variantu v podobě obloukové konstrukce s mostovkou vzepřenou na prostých sloupcích v cípech klenby vytvořil Václav Trča. Inspirací se v tomto případě stal pařížský Pont Alexandre III. [19] uvedený do provozu roku 1900. Druhou variantu s příhradovinou v cípech navrhl František Mencl; s konečným rozhodnutím stavební úřad poměrně dlouho váhal, nakonec však na radu znalců zvítězila příhradová konstrukce. Definitivní projekt navrhli Ing. Zdeněk Bažant a Ing. Jan Kolář.

Mostní úřad v této době prozíravě předvídá budoucí rozmach mostních staveb v Praze, zaměstnává proto řadu mladých inženýrů a jejich vzdělání a rozhled podporuje štědrým cestovním stipendiem. Není proto divu, že výsledky této mladé generace dosahují mezinárodní úrovně. Mezi těmito mladými konstruktéry byl právě i František

<sup>57</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 78.

<sup>58</sup> Jirí Soukup, Most Svatopluka Čecha v Praze, *Technický obzor* XVII, 1909, č. 28, s. 207.

Mencl. V době začátku výstavby Čechova mostu mu bylo dvacet šest let a jako inženýr na mostním oddělení stavebního úřadu působil teprve třetím rokem. Přestože v tomto případě není hlavním projektantem, získal zde řadu zkušeností a zároveň v tomto projektu můžeme najít počátek jeho vymezování se proti železným konstrukcím. Ve své době byl Čechův most stavbou zdařilou a pokrokovou, přesto inženýři z mostního úřadu brzy doznali, že pro přemostění Vltavy budou úspěšnější jiná řešení. Jak už bylo řečeno výše, u Čechova mostu řešitelé nakonec zvolili klenutou konstrukci dvojklobouovou s příhradami v cípech kleneb.<sup>59</sup> Zajímavé ovšem je, že oba návodní pilíře nejsou z kamenných kvádrů, ale z betonu s tuhou železnou výztuží,<sup>60</sup> nový materiál si tak pomalu, ale jistě dobýval své místo v mostním stavitelství, přestože na svou chvíli slávy si musel ještě počkat. Využití armovaného betonu zároveň umožnilo vytvořit v pilířích vylehčovací půlkruhové klenbičky – otvory, kterými na dně Vltavy procházel důležitý kanalizační sběrač, které nebylo možné přeložit nebo zrušit.

Řada konstruktérů už v této době kritizovala železné mosty zejména pro jejich náročnou údržbu; proto se projektanti snažili most navrhnout tak, aby se v konstrukci předešlo zadržování vody, a tedy brzké korozi klenebních žeber; proto vybrali pro vozovku dřevěnou dlažbu z exotického dřeva Jarrah (druh eukalyptu původem z Austrálie). Chodníky pak tvořily třibarevná mozaiková dlažba z velmi drobných kostek. S rozvojem dopravy se však brzy oba dva povrchy staly zdrojem obtíží a nesnází při údržbě. K definitivnímu sejmutí a vyjmutí povrchu vozovky i chodníku pro pěší město přistoupilo roku 1941.

Na výzdobu mostu byla původně vypsána veřejná soutěž. Z té však nezískal žádný vítězný návrh, a proto městský úřad úkolem pověřil architekta a malíře Jana Koulu, který na celkovém architektonickém řešení tohoto mostu spolupracoval s Jiřím Soukupem (tehdejší ústřední rada mostního odboru), Václavem Trčou a s mladým Františkem Menclem. Právě Koula, nadšený následovatel moderních uměleckých proudů, navrhl monumentální výzdobu v duchu nové doby a odklonil se tak od neorenesančního vlivu patrného u mostů starších. Navíc jako autor návrhu průkopu Letenskou pláň počítal s určitou uměleckou návazností výzdoby mostu. S velkolepým pojetím počítala dokonce i městská rada a pro tyto účely vyhradila značné finanční

---

<sup>59</sup> Jiří Soukup, Most Svatopluka Čecha v Praze, *Technický obzor* XVII., 1909, č. 28, s. 208.

<sup>60</sup> Jiří Soukup, O vývoji a nynějším stavu otázky u mostu u Mikulášské třídy a mostu Rudolfského, *Technický obzor* XIII, 1905, č. 39., s. 299.



prostředky. Troufám si říci, že k vytvoření takto rozsáhlé výzdoby mostní stavby se u nás již nikdy nepřikročilo.

Nejvýraznějším prvkem jsou přes tři metry vysoké postavy čtyř *Viktorií* (dvě na každém konci mostu), které vytvořil akademický sochař Antonín Popp (1850-1915). Okřídlené ženské figury, držící pozlacené ratolesti stojí na železných zasklených lucernách umístěných na vrcholech litinových sloupů, které spočívají na střeších původních výběřčích budek.<sup>61</sup> Podobný motiv čtyř sloupů s figurami najdeme například u mostu Pont de Fragnée v belgickém městě Liège.<sup>62</sup> [17] Mostní pilíře dekorují sousoší připomínající galionové figury na přídi lodi; na žulových volutách se zde tyčí třímetrové postavy *Světloňů* s pochodněmi od sochařů Ludvíka Herzla a Karla Opatrného. Vrcholové partie průčelních oblouků zakrývají výplně z měděného plechu s tepanými motivy „*vlny klidné a vlny bouřlivé*“ podle akademického malíře Karla Klusáčka, další tepané bronzové desky s kresbami delfínů a s personifikacemi Prahy pocházejí z dílny Luďka Wurzla (1865-1913). Ten je autorem i šestihlavých *Hyder* se znaky hlavního města, které najdeme na zhlaví pilířů ve směru po proudu řeky. Všechny pilíře navíc dekorují bohaté bronzové a žulové festony.

Zábradlí, rovněž celé železné, se tvarem a rozměry přizpůsobuje kameni. Madlo má oplechované dřevěné jádro. Právě zábradlí tvoří velmi výrazný prvek architektonického a výtvarného pojetí celého mostu ve stylu rané secese. Z jeho vnější strany se nacházejí bronzové medailony. Litinové patice světelných stožárů mají bohatou figurální výzdobu v podobě beraních hlav a postav znázorňujících život u vody (voraři, nosiči vody a další) a každá z nich byla jiná. Původní křehké litinové patice stožárů však nahradily při generální rekonstrukci roku 1974 odlitky z pevnějšího a dražšího bronzu, aby obstály nárokům moderní dopravy; ty ale vzešly z jediné formy a různorodost motivů tedy vzala za své.<sup>63</sup>

Velmi zajímavý a efektní detail tvoří na dolním pásu průčelních oblouků umístěné kruhové terče s více než dvěma sty žárovek, které při významných příležitostech most osvětlují. Od počátku však tento prvek trpěl častými poruchami a útoky vandalů a společně s květinovými koši na stožárech a bronzovými vázami na kamenných balustrádách návodních pilířů tak patřil k nejčastěji poškozovaným částem mostu. Obnovení této výzdoby pražská obec prováděla hlavně v době konání

---

<sup>61</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 83.

<sup>62</sup> Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 2, strojopis o Čechově mostě, s. 8.

<sup>63</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 84.

tělovýchovných slavností. Dříve pouze bílá barva světel dnes plynule přechází z bílé přes modrou do červené a zpět. Také lucerny, na kterých stojí sochy *Viktorií*, skutečně zářily – v litinových sloupech vedlo tenké olověné potrubí a uvnitř každé lucerny byl plynový flambon; hořáky však nejsou funkční už řadu let.

Slavnostní odevzdání mostu veřejnosti proběhlo 6. června 1908, tentokrát již bez účasti císaře Františka Josefa I. Pro dokreslení dobového národního cítění můžeme uvést, že výtěžek mostného za první den provozu pražská obec věnovala Ústřední matici školské. Také samotné pojmenování podle slavného a oblíbeného spisovatele a básníka potvrzuje národní ráz celé události – slavnostní pohřeb Svatopluka Čecha (23. února 1908) měl celý národ stále v živé paměti. Název se velmi dobře ujal a změněn byl pouze na krátké období druhé světové války, kdy most nesl jméno Johanna Georga Mendela.<sup>64</sup>

S odstupem času ve svém článku *Pražské mosty posavadní* z roku 1925 inženýr Mencl uvádí, že vhodně vyzdobit železný most není snadné, přesto považuje řešení obloukové nebo visuté za mnohem přijatelnější než trémové konstrukce příhradové. Dále pak přiznává, že po získaných zkušenostech a cestách po Francii by dal příště přednost spíše tuhým obloukům se sloupky v cípech než příhradovině.<sup>65</sup> Příhradová konstrukce, která vytváří trojúhelníková pole, je svým vzhledem skutečně velmi výrazná a působí poněkud tvrdě – oproti francouzským mostům Pont d'Ainay v Lyonu [18] nebo a Pont Alexandre III v Paříži [19], jejichž konstrukce využívá v cípech klenby vertikální sloupky. Na druhou stranu, pokud by příhradovinu zcela zakrývala další výzdoba, konstrukce by tak utrpěla na své pravdivosti a jednoznačnosti, což také není žádoucí. Nakonec se Mencl vyjadřuje k výjimečné poloze mostu, kterou měl původně doplnit projekt letenské komunikace; bez realizace tohoto monumentálního plánu však vyznívá umělecký závěr poněkud naprázdno. Přesto však Mencl oceňuje kvalitu zpracování a výběr motivů výzdoby.

---

<sup>64</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 85.

<sup>65</sup> František Mencl, *Pražské mosty posavadní*, *Stavitelské listy* XXI, 1925, č. 2, s. 19.

#### 4.1.2. Hlávkův most: 1908-1910 a 1910-1911

Ačkoli úsek postavený nad plavebním ramenem Vltavy v letech 1908-1910 nakonec získal podobu železné obloukové konstrukce a stavěl se podle projektu architekta Mečislava Petru, v krátkosti musím zmínit i tuto stavbu. Mladý inženýr Mencl totiž v době plánování tohoto přemostění odvážně bojoval za řešení betonové; nejrůznější okolnosti však zapříčinily, že jeho návrh zůstal nevyužit. Úsek z Nového Města na Štvanici je tedy posledním železným pražským mostem a zároveň svědkem postupného vítězství nového materiálu – betonu.

Úplně původní projekt v podobě ocelového příhradového mostu navrhl již roku 1899 Ing. Jiří Soukup. Na místě však vzniklo dobře sloužící dřevěné provizorium podle návrhu inženýra Rudolfa Kaplana, které stavbu definitivního Hlávkova mostu odsunulo o osm let. Místní poměry, nutnost pouze jediného pilíře v řece a rozpětí 46 m si tehdy vynutily řešení železné; betonové stavby takové rozpětí tehdy překlenout nedokázaly.

Druhý návrh, vyhotovený mostním úřadem roku 1907, počítal s trojkloubovými oblouky s příhradovinou v cípech železných kleneb, tedy s podobným řešením jako u Čechova mostu. František Mencl však ucítil šanci přesvědčit své nadřízené pro betonovou konstrukci. V lednu 1908 proto samostatně vypracoval povšechný projekt a předložil jej Ing. Soukupovi, tehdejšímu stavebnímu radovi.<sup>66</sup> Ten však návrh okamžitě odmítl. Zamítnutí ale Mencla neodradilo; neváhal svůj elaborát předložit stavebním znalcům z C. k. vysokého učení technického v Praze, prof. Albertu Velflíkovi a Vilému Weingärtnerovi; ti o odvážné řešení projevíli zájem, přesto však k věci nezaujali jasné stanovisko.

Stavební rada Soukup ale patřil mezi silné odpůrce nového materiálu. Prohlásil trojkloubovou betonovou konstrukci za labilní a veřejně se zřekl odpovědnosti, dojde-li ke stavbě z betonu. Zároveň ve svých zprávách z června 1908 ostentativně přirovnal popularitu nových betonových staveb k dávno minulé „*horečce po krinolínách*“ a před technickou komisí pronesl názor, že není rozumné se v Praze pouštět do projektu, který by byl prvním svého druhu v celém Rakousku.<sup>67</sup> Současně své mínění obhajoval situací v Paříži – tehdy stálo přes řeku Seinu 25 mostů, betonový však ani jeden. K Soukupově nelibosti se městská rada usnesla se na mostě betonovém. Tím ovšem celá kauza neskončila.

<sup>66</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 95.

<sup>67</sup> František Mencl, Hlávkův most přes Vltavu v Praze, *Technický obzor* XXIII, 1915, č. 18, s. 143.

Jako přizvaní členové technické komise se ke slovu se opět dostali profesori Velflík a Weingärtner. Oba sice uznali soudobé úspěchy prostého i vyztuženého betonu v případě zploštělých kleneb, zároveň však vyslovili určité obavy o bezpečnosti kloubů. Odkazovali na nehodu při vyskružování Maxmiliánova mostu v Mnichově z roku 1904. Nikdo neměl odvalu převzít plnou zodpovědnost za nevyzkoušenou metodu, ačkoli František Mencl obhajoval svůj projekt tím, že výpočet přizpůsobil mnohem většímu zatížení (jako vzor mu posloužil železniční most ve Wilmersdorfu u Berlína) a že jej ve skutečnosti značně předimenzoval.<sup>68</sup> A tak, přestože ve výběrovém řízení návrh prokázal značnou ekonomičnost nového materiálu, výsledek vášnivých diskuzí dopadl pro Mencla nepříznivě – městská rada zrušila své původní usnesení a přijala návrh na konstrukci železnou.<sup>69</sup> Tak tedy vznikla poněkud bizarní situace, kdy jedna část mostu byla postavena z jiného materiálu než část druhá.

Přestože Ing. Mencl neuspěl s názorem, že po dovoleném zvýšení nivelety je zde proveditelný klenutý most kamenný i železobetonový, vybojoval alespoň u železné varianty změnu na tuhé oblouky s horizontálními sloupky, aby odpadly jím kritizované nevzhledné šikmé příčky příhrad. [22] Mladý a energický Mencl jistě na konci svého urputného snažení pocítil určitou hořkost a zklamání; snad proto vzdal alespoň dočasně svůj boj proti veleváženým autoritám. Přesto ho však tato zkušenost katapultovala mezi nejdůležitější postavy mostního odboru stavebního úřadu hlavního města Prahy. Až čas odhalil, který z rozdílných přístupů je pro budoucí vývoj mostního stavitelství ten správný, a to v Menclův prospěch.

Zároveň celá situace dobře dokládá výhody i nevýhody tehdejší volnosti městských správních orgánů vůči orgánům státním a vliv uznávaných odborníků na jednotlivé stavby. Bouřlivé debaty kolem celého případu také způsobily, že o železné části mostu vyšla v *Technickém obzoru* samostatná stať až o tři roky později než o části betonové.<sup>70</sup>

Konečně můžeme přistoupit k té části přemostění, jež je důležitější pro tuto práci – k úseku Štvanice-Bubny, překonávajícím hlavní řečiště Vltavy. [23-24] Jak vyplývá z předchozího textu, je to první velký betonový most v Praze a zároveň ten nejlevněji provedený oproti jiným mostním stavbám té doby. Určité znechucení a vyčerpání

---

<sup>68</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 95.

<sup>69</sup> František Mencl, Hlávkův most přes Vltavu v Praze, *Technický obzor* XXIII, 1915, č. 19, s. 145.

<sup>70</sup> ibidem, č. 18, s. 142 a dal.

z předešlých tahanic způsobilo, že městská rada již znovu neoslovila vysokoškolské znalce, ale přímo pověřila Ing. Františka Mencla s Pavlem Janákem, který vytvořil architektonickou úpravu mostu. Právě Janák se stal Menclovým spoluobhájcem betonových staveb; zároveň počínající kubistické tendence ve vlastní tvorbě ho myšlenkově přiblížily k některým autorům sochařské výzdoby.

Konstrukce mostu v říční části se od části mostu na ostrově Štvanice zásadně liší. Zatímco pilíře ostrovní mají nepravidelný půdorys a klenby jsou vetknuté, pro část nad Vltavou Mencl opět využívá klenby kloubové a pilíře jednotného tvaru. Kloubovou konstrukci kleneb řada odborníků (Menclových odpůrců) kritizovalo s tím, že její funkce je při značné šikmosti celkové konstrukce přinejmenším nejasná. Později sám Ing. Mencl přiznává, že pro šikmé klenby se více hodí klenby vetknuté a bez kloubů – přesto u Hlávkova mostu od nich neustoupil. Pro velké klenby v hlavní části mostu to přinášelo jednu zásadní výhodu – výstavba mohla proběhnout z prostého betonu, téměř bez jakékoli výztuže.<sup>71</sup>

Jakýmsi heslem této stavby se stala zásada „*vše pro beton a z betonu*“.<sup>72</sup> Proto tento materiál najdeme na mostě v podobě stožárů veřejného osvětlení a trolejového vedení i zábradlí. Neomítnutý beton tvoří také poprsní zdivo mostu; pro lepší vzhled však stavitelé směs obohatili o drcený mramor.<sup>73</sup> Pouze zhlaví pilířů mostu jsou obložena žulovými kvádry. Tento vcelku zdařilý způsob úpravy zde posloužil u pražských mostů poprvé. Originální vzhled navíc podporují nápadné odlehčovací oblouky tvořící tvar oka nad návodními pilíři; zde se Ing. Mencl inspiroval motivem využívaným již u mostů z antického Říma i u staveb středověkých. Jako soudobý vzor posloužil Pont des Catalans v Toulouse [25] konstruktéra Paula Séjourné, jehož práci Mencl velice uznával.<sup>74</sup> Oproti dříve běžným hladkým tvarům zde najdeme také nový prvek v podobě stupňovitě se rozšiřujících pilířů směrem od patek k vodní hladině. Klenba není segmentová, nýbrž má tvar stlačované křivky, což dle Mencla umocňuje ladné napojení kleneb k mostním pilířům.

Klenbu zdobí rýhovaná archivolta se zdůrazněnými konstrukčními klouby. Římsa mostu je jednoduše profilovaná a bez konzolek, plochu poprsního zdiva oživuje motiv vystupujících betonových kostek. Spodní část kleneb zdobí kazetování, které se

---

<sup>71</sup> František Mencl, Betonový most přes Vltavu u Štvanice v Praze, *Technický obzor* XX, 1912, č. 18, s. 136.

<sup>72</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 103.

<sup>73</sup> František Mencl, Pražské mosty posavadní, *Stavitelské listy* XXI, 1925, č. 2, s. 19.

<sup>74</sup> František Mencl, Betonový most přes Vltavu u Štvanice v Praze, *Technický obzor* XX, 1912, č. 18, s. 136.

uplatňuje zejména při pohledu z ostrova. Velmi osobitě působí souvislá vlnovka probíhající přes všechny čtyři ostrovní oblouky. Jejich úkolem je opticky naznačovat statickou spojitost těchto polí. Dilatační spáry částečně zakrývají velké medailony s portréty. Štíhlé pilíře nesoucí balkony zdobí kanelování a jejich osazení nad pilíře opticky vytváří dobře působící přechod hmoty a tíhy mostu. Zábradlí probíhá hladce, bez rohů či výstupků.

Peníze ušetřené na konstrukci pražská obec věnovala na uměleckou výzdobu, jejíž pojetí si rovněž zaslouží pozornost, a to i z hlediska technického provedení. Některá méně známá díla totiž tvůrci vytesali přímo do betonového zdiva s lícem z umělého kamene. Mezi ně patří bezmála tři metry vysoké reliéfy nad zhlavími ostrovních pilířů, které vytvořili dva žáci Josefa Václava Myslbeka: na straně po směru proudu řeky Bohumil Kafka a na straně protivodní Ladislav Kofránek. Na první pohled viditelnější prvek tvoří medailony zavěšené v cípech hlavních kleneb na řekou. Původní medailony patří k dílu dalších dvou význačných sochařů: Josefa Mařatky a Otto Gutfreunda. Medailony znázorňují dvanáct portrétů představitelů radnice – starostů, členů rady a stavebního dozoru a dalších zástupců hlavního města Prahy. Již při realizaci mostu se ozývaly kritické hlasy, že výzdobu mostu tvoří portréty politiků a ne těch, kdo na realizaci mostu skutečně pracovali; především pak chybělo i vyobrazení osobnosti, po níž most získal své jméno – podobizna architekta, politika a mecenáše Josefa Hlávky. Jeho postavu sice měl původně připomínat pomník z dílny Josefa Václava Myslbeka, záměr se realizace bohužel nikdy nedočkal.

Z dnešního pohledu možná působí trochu zvláště, že mezi portrétovanými na medailonech chybí tváře Mencla s Janákem. Musíme však mít na paměti prastarý zvyk, který zobrazování tehdy žijících autorů nedovoluje. Změna proto nastala až při jeho rozsáhlé rekonstrukci a rozšiřování v letech 1958-1962. Původní železná konstrukce začala roku 1955 vykazovat známky statického narušení a nezbývalo než přistoupit k jejímu snesení.<sup>75</sup> Tehdy část výzdoby utrpěla značné škody. Bez poškození vyvázly pouze reliéfy a medailony na průčelí mostu proti proudu řeky. Na druhé straně výzdoba velmi dlouho čekala na své nové uplatnění. Teprve v letech 1984 medailony (povětšinou jejich kopie) znovu zaujaly své místo ve cviklech hlavních oblouků. Z původních dvanácti portrétů se však podařilo zachránit pouze deset. Podobizny chybějících dvou stavebních radů (Gutfreundův Vilém Bukovský a Mařatkův Jan

---

<sup>75</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 98.

Seifert) nahradily roku 1984 medailony Josefa Hlávky a Pavla Janáka od Františka Häckela.<sup>76</sup> Ironií osudu se však opět zapomnělo na osobnost Ing. Františka Mencla.

Nejslavnější sochařskou součástí jsou ovšem dvě mohutná sousoší Jana Štursy, skupinové pískovcové plastiky *Práce* a *Humanita* z roku 1913, které stály až do rozšíření mostu při vjezdu na most z levého bubenského předmostí; po svém návratu na původní místo roku 1983 zde stojí dodnes. Na uplatnění ve své době velmi moderních sochařských děl na Hlávkově mostě měl pravděpodobně svůj podíl právě Pavel Janák, který svůj kubistický názor v uplatnil na dalším společném díle s Menclem: na mostě Libeňském.

---

<sup>76</sup> Marcel Fišer, Hlávkův most v Praze, *Informační portál věnovaný modernímu a současnému sochařství v České republice*, <http://socharstvi.info/soubor-del/?s=84> vyhledáno 18. 3. 2016.

### 4.1.3. Mánesův most: 1912-1914

Téměř na stejném místě původně stála železná visutá Rudolfova lávka určená pro pěší. [27] Jelikož lávka postavená v letech 1868-1869 a pojmenovaná po jediném synovi císaře Františka Josefa I. sloužila svému účelu poměrně dobře, stavbu nového mostu pražská obec několikrát odsunula a dala přednost důležitějším projektům (Čechův a Hlávkův most). Definitivní snesení lávky proběhlo až roku 1914. Přesto jeho plánování nebylo snadné a táhlo se řadu let – už kolem roku 1900 vzbuzovaly vášně rané návrhy jména budoucího přemostění: stejné jméno jako u lávky, tedy po korunním princí Rudolfovi, bylo zavrženo – princ Rudolf totiž roku 1889 spáchal sebevraždu. Přistoupilo se tedy ke jménu „*most arcivévody Františka Ferdinanda*“. Tuto myšlenku snad vysvětluje nátlak válečných let a tragický příběh sarajevského atentátu; obyvatelé Prahy však pojmenování nikdy nepřijali za své. Některé články ovšem už dávno před těmito spory pracují s obecnějším názvem „*most u Rudolfiny*“<sup>77</sup> a toto jméno nesl, dokud jej po vzniku samostatného Československa nepřejmenovali právě na Mánesův most.

Již tak dlouhé období příprav mostu protahovaly navíc spory o konstrukci, stavební materiál i dispoziční pojetí stavby. Možná proto podoba Mánesova mostu v určitém ohledu znamená spíše krok zpět.<sup>78</sup> Navíc mezi konstruktéry pokračoval urputný boj železa proti betonu, který se tak znamenitě osvědčil v případě mladší části mostu Hlávková. Železo nakonec v tomto případě již nemělo šanci, přestože místní poměry tuto variantu nejprve podporovaly – první soutěž vyhlášenou v květnu 1904 a určenou pouze pro inženýry české národnosti vyhrály právě dvě konstrukce železné. Oba návrhy však pracovaly s vrchní příhradovou konstrukcí s nosníky ve tvaru konzol, které připomínaly most řetězový s dolní mostovkou. Vzorem údajně měl být původní Alžbětin most v Budapešti [28] dokončený roku 1903.

Do poroty přizvaný profesor Albert Velflík sice výsledky soutěže označil jako „*milé překvapení*“,<sup>79</sup> následné bouřlivé diskuze o rok později však vyústily v rozhodnutí, že poloha mostu s výhledem na světoznámé hradčanské panorama vrchní

---

<sup>77</sup> František Mencl, Betonový most přes řeku Vltavu u Štvanice v Praze, *Technický obzor* XX, 1912, č. 18, str. 135 a dal.

<sup>78</sup> František Mencl, Pražské mosty posavadní, *Stavitelské listy* XXI, 1925, č. 2, s. 20.

<sup>79</sup> Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 2, strojopis Most Mánesův, s.2., referát prof. Albert Velflík přednesl ve Spolku architektů a inženýrů (SIA) dne 13. 10. 1905.



konstrukci nedovoluje, podobně jako v případě mostu Legií u Národního divadla. Jiné návrhy pracující s železnou spodní konstrukcí a třemi pilíři namísto dvou (Václav Trča) či návrh na železobetonovou konstrukci (Ing. Karel Herzán a architekt Antonín Balšánek) pražská obec jednoduše zamítla a celkové výsledky soutěže anulovala. Zrušení architektonické soutěže tehdy nebylo neobvyklé, přestože vůči soutěžícím to působilo bezohledně.

V nových projektech už stavební úřad na rady odborníků dovolil konstruktérům navrhnout most s využitím tří návodních pilířů (ačkoli dle estetických zásad lichý počet pilířů, a tedy sudý počet klenebních polí nepůsobí tak příznivě),<sup>80</sup> a dokonce přijímal konstrukce z vyztuženého betonu. Zároveň regulační úřad připustil zvýšení nábřeží o půl metru oproti původnímu zadání soutěže, což usnadnilo statický výpočet pro betonovou variantu. Mostní odbor stavebního úřadu tedy následně vypracoval projekty se třemi pilíři, a to ve variantě železná i betonová. Následovalo vypsání nové soutěže s lhůtou do konce května 1906; k účasti se přihlásily všechny tři tehdejší pražské mostárny (Českomoravské strojírny, firma Bratři Prášilové a Pražské akciové strojírny, dříve Ruston a spol.).

Návrhy přihlášené do druhé soutěže již vynikaly větší různorodostí. Objevuje se železná oblouková konstrukce se sloupky v cípech, trámové konzolové obloukové nosníky i železobetonové klenby s pilířky v cípech. Václav Trča a Jan Koula navrhli kamenné eliptické klenby se segmentově skosenými hranami. U tohoto návrhu Ing. Mencl kritizoval přílišnou podobnost s mostem Legií u Národního divadla – divák jdoucí po Karlově mostě by po obou stranách spatřil most stejného rázu i vzhledu.<sup>81</sup> Sám Mencl do soutěže vstoupil s návrhem dvou úzkých třímetrových pásů, na nichž by spočívala železobetonová mostovka. Jako vzor opět posloužily mosty profesora Paula Séjourné: Pont Adolphe v Lucembursku a Pont des Catalans v Toulouse. V posudku z dubna 1907 ocenili znalci Menclův návrh druhým místem a doporučili železobeton, pokud město povolí zvýšení pobřeží o půl metru.

K překvapení všech účastníků pražská obec výsledky soutěže vůbec nevezala v potaz, zavrhlá všech sedm projektů a nařídila vytvoření plánů pro most kamenný se segmentovými oblouky. Klub Za starou Prahu však důrazně protestoval proti zvednutí pobřeží a vynutil si jeho opětovné snížení; a to přestože již probíhala výstavba pilířů. Potíže tím způsobené musel mostní odbor řešit souběžně se stavebními pracemi. Navíc

---

<sup>80</sup> Ladislav Pacholík, *Estetika mostních staveb*, Praha 1946, s. 119.

<sup>81</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 107.

Státní poříční správa prosadila most šikmý oproti původnímu kolmému; komplikace tak narůstaly a s nimi i náklady na již tak drahý most kamenný.

Z finančních důvodů město nakonec přikročilo ke stavbě z betonu a kámen se stal materiálem pouze doplňkovým – kvádry měly pokrývat jen průčelí a římsy kleneb s oblouky. Podle těchto požadavků přepracoval plány Ing. Alois Nový společně s Františkem Menclm, který se navíc v březnu 1913 stal zástupcem vrchního rady Jiřího Soukupa, který po všech těch skandálních a trpkých událostech odešel raději předčasně do výslužby. Architektonické řešení pak vypracoval Ing. arch. Mečislav Petrů, který se přihlásil k nastupujícím proudům v architektuře. Z původních velkorysých plánů tak definitivně sešlo. Vývoj samotné stavby a celou situaci nejlépe zachycují referáty Aloise Nového v *Technickém obzoru*.<sup>82</sup>

Oba inženýři využili zkušeností získaných při stavbě mostu Hlávkoval: opět zde uplatnili úspěšnou betonovou trojkloubovou konstrukci, patní klouby na konzolách a betonové jádro kleneb. [29] Přestože pokrokovost stavby není tak značná jako v jiných případech, stavba přináší i prvek úplně nový – cípy kleneb jsou otevřené s průčelními pilířky, což celou stavbu odlehčuje a provzdušňuje. Obklady drahým kamenem nakonec tvoří pouze zlomek celé plochy mostu. Drahé žulové kvádry najdeme pouze u pilířového zhlaví, na bocích pilířů jsou použity kameny méně exkluzivní. Dále nalezneme žulové obložení v průčelí kleneb a u desek mostního zábradlí. U ostatních součástí mostu (včetně stožárů osvětlení) nahradil drahý materiál kámen umělý, často navíc s betonovým jádrem. Lícni profil klenby je holý, masivní, bez bosáže, archivolty i bez kartuší, jednoduchý vzhled mají i sloupky v cípech klenby.

Mečislav Petrů patřil mezi mladší zaměstnance stavebního úřadu a k jeho úkolům často patřila záchrana projektů, které pro význačnější externí pracovníky nebyly dostatečně atraktivní. V případě Mánesova mostu záměrně rozšířil středový pilíř o jeden metr (oproti ostatním návodním pilířům), aby působil esteticky lépe a zdůraznil tak jeho středovou polohu v řece. Také zdařile vyřešil staroměstské předmostí a zároveň navrhl koncepci sochařské výzdoby.

Ačkoli hodnotnou sochařskou výzdobu v podobě tesaných figurálních reliéfů vytvořili takoví velikáni jako Jan Štursa, František Bílek a Josef Mařatka, díla jsou pro svou „neviditelnost“ téměř neznámá. [31] I František Mencl jejich umístění označil za velmi nešťastné: nalézají se totiž ve výšce pouhých deset metrů nad vodní hladinou a

---

<sup>82</sup> Alois Nový, Stavba mostu arcivévodý Františka Ferdinanda přes Vltavu v Praze, *Technický obzor* XXIII, 1915, č. 20, s. 153 a dal.

zároveň příliš daleko od břehu, než aby člověk dokázal rozeznat jejich motivy. Také erby města na straně malostranské a fontánky po stranách staroměstského nájezdu s chrličí od akademického sochaře Emila Halmona zůstávají téměř nepovšimnuty. K celkovému architektonickému řešení také patřily výběrčí budky; roku 1924 se však městská rada usnesla na jejich snesení, protože ztratily svou funkci a svou mohutností kazily výhled na Hradčany.

Slavnostní otevření mostu proběhlo 11. března 1914, tedy těsně před vypuknutím první světové války. Zatěžkávací zkouška předepsaná železničními úřady pro povolení elektrické dráhy následovala až v květnu téhož roku a most obstál lépe, než předpokládaly statické výpočty.

Sám František Mencl připouští, že v některých ohledech Mánesův most znamená krok zpět. Projekt vznikl mnohem dříve, než se přistoupilo k jeho realizaci, a to již v roce 1907, tedy před stavbou mostu Hlávková. Při rozhodování o architektonické podobě sehrála důležitou roli lokalita, ve které se most nachází – sousedství s Karlovým mostem a přímý výhled na panorama Pražského hradu a Hradčan podporovalo původní myšlenku bohaté monumentální výzdoby ve stylu Maxmiliánova mostu v Mnichově. Mánesův most tedy není vrcholným dílem z prostého betonu, na druhou stranu předpověděl pozvolný přechod ke konstrukcím železobetonovým.

Mencl ve článku Pražské mosty posavadní zmiňuje, že klenby jsou značně předimenzované a přímočarý náběh pilířů nepůsobí zrovna nejlépe.<sup>83</sup> Také kritizuje kombinaci užitých materiálů – umělý kámen vedle pravého vypadá lacině a nepatřičně, přestože samotný se může uplatnit velmi dobře, jako například na Hlávkově mostě. Žulová klenba nese betonové omítnuté sloupky s nosníkem, římsa je opět z žuly. Jednoduché plné zábradlí má žulové madlo a sloupky, výplně jsou však opět betonové stejně jako stožáry osvětlení. Ani střídání barev materiálů (červený a zelený umělý kámen v kombinaci s modravou žulou) vzhledu příliš neprospělo.

Sám František Mencl jako autora mostu (po stránce konstrukčně inženýrské) uváděl na prvním místě Ing. Aloise Nového. Přesto Menclův vliv na stavbu nebyl nijak nevýznamný, i když spočíval především v předání zkušeností z předešlých mostních staveb. Ve svých člancích i strojopisech<sup>84</sup> Mencl také zmiňuje kritický posudek

---

<sup>83</sup> František Mencl, Pražské mosty posavadní, *Stavitelské listy* XXI, 1925, č. 2, s. 19.

<sup>84</sup> Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 2, strojopis Most Mánesův, nedatováno.

historika umění prof. Vojtěcha Birnbauma, který v *Listech z dějin umění* uvádí,<sup>85</sup> že „stavebním úřadem navržený most u Rudolfiny jest obecným souhlasem označován jako věc ubohoučká“, na rozdíl od cenného uměleckého zpracování mostu přes Štvanici (Hlávkova mostu) podle návrhu Pavla Janáka. Že Mánesův most není dílem dokonalým, věděli všichni zúčastnění. Přesto Mencl dává najevo, že Birnbaumovo hodnocení není plně relevantní: kritika se dotýká pouze výtvarného pojetí a architektonické koncepce, nikoli však stránky technické – a u mostní stavby jsou důležité obě složky.

---

<sup>85</sup> Vojtěch Birnbaum, Úprava pod Emauzy, in: *Listy z dějin umění*, Praha 1947, s. 309.

#### 4.1.4. Libeňský most: 1924-1928

Tato stavba se v poslední době dostala do povědomí širší veřejnosti, když se začalo rozhodovat o jejím dalším osudu. Technický stav se po letech zanedbané péče natolik zhoršil, že mostu reálně hrozila demolice. Přestože v době vzniku této kapitoly hrozba zániku této výjimečné stavby je, zdá se, zažehnána, k její skutečné záchraně však zbývá ještě velmi dlouhá cesta. Proto tato kapitola přinese kromě okolností vzniku, technického popisu, a architektonického zhodnocení také stručné shrnutí aktuálních informací o vývoji celého případu. Kauza Libeňského mostu má v médiích vskutku bohatý seznam literatury (na značně neuspokojivý stav různí autoři upozorňují již více jak deset let), větší pozornosti se celé záležitosti dostává až nyní.<sup>86</sup> Znovu jsou publikovány články, ve kterých je most zmiňován a uměleckohistoricky zhodnocován. Zároveň společně se zájmem o most jako takový stoupá také zájem o jeho tvůrce: o architekta Pavla Janáka a inženýra Františka Mencla. Přestože už v době realizace je podoba mostu označována jako velmi cenné umělecké dílo, jeho osud se nyní otřásá v samotných základech.

Dnešní most měl svého předchůdce – po definitivním rozhodnutí o trase budoucího přemostění 20. dubna 1903 bylo na místo přemístěno dřevěné provizorium původně používané při stavbě mostu u Národního divadla (mostu Legií). [32] Původní věšadlová konstrukce však svou délkou nedostačovala, a tak ji prodloužil jeden dřevěný oblouk na straně libeňské a jedno věšadlově vzpěradlo na straně holešovické.<sup>87</sup> Provizorní most měřil na délku celkem 449 metrů s celkovým počtem 21 polí. Přestože konstrukci tvořily dřevěné trámy, přejížděla tudy po dvou kolejích městská elektrická pouliční dráha. Autorem této stavby nebyl nikdo jiný než vážený a úspěšný městský inženýr a tehdejší stavební rada Jiří Soukup. Zdařilou stavbu činí ještě zajímavější fakt, že pro část přemostění konstruktéři využili železobetonovou klenbu, první svého druhu v Praze. První použití železobetonové konstrukce tedy nastalo již roku 1903, deset let před stavbou Hlávková mostu. Za autora oblouku literatura označuje Ing. Václava Trču, jen o pár let staršího Menclova kolegu.<sup>88</sup> Tato unikátní klenba tzv. Monierovy konstrukce však zanikla při regulaci řeky Vltavy na Manínách a při stavbě definitivního

---

<sup>86</sup> Václav Jandáček, Libeňský most – posouzení technického stavu, *Věstník Klubu Za starou Prahu* XXIV, 2004, č. 3, s. 5-6; <http://stary-web.zastarouprahu.cz/kauzy/libenmost/posouzeni.htm>, vyhledáno 2. 3. 2016

<sup>87</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 112.

<sup>88</sup> Jiří Soukup, Zatímní most z Libně do Holešovic, *Technický obzor* XII, 1904, č. 21, s. 178 a dal.

mostu zůstala téměř opomenuta. Po neuvěřitelných pětadvaceti letech služby provizorium začalo vykazovat značné známky opotřebení, havarijní stavy nastávaly čím dál tím častěji. Zároveň nové plány v rámci regulace Vltavy, modernizace libeňského přístavu a stoupající nároky dopravy v okolí uspišily stavbu mostu definitivního.

Regulace řeky podle návrhu Ing. Eduarda Schwarzera současně vytvořila příznivé podmínky pro vytvoření posledního Mecnlova kloubového mostu z prostého betonu. Odpadla potřeba náročného zakládání pilířů pomocí kesonů (stavitelé mohli pracovat při dočasném odklonění toku Vltavy na suchu), stavba mohla pro tvorbu betonové směsi využít kvalitní místní materiál (říční písek a štěrk) a celý projekt umožňoval vícenásobné užití mostních skruží. Všechny tyto okolnosti pomohly finanční náklady na stavbu mostu značně snížit, což pro oslabenou poválečnou ekonomiku znamenalo velmi mnoho; stavební odvětví v této době trpělo značnou krizí a velkých projektů vznikalo málo. Proto možná působí až překvapivě, že Praha v této době budovala dva velké mosty zároveň – kromě Libeňského také most Trojský (Most Barikádníků).<sup>89</sup> Jak již naznačily předchozí kapitoly, přiměřená ekonomičnost patřila k základním pilířům Mecnlova smýšlení o ideální podobě mostu. Nikdy však finanční stránku neupřednostnil na úkor funkčnosti nebo ladného vzhledu; to platí i pro tento případ.

Přistupme tedy stručně k technickým parametrům mostu: Libeňský most se pyšně šířkou 21 metrů a zahájil tak éru novodobých mostů se šířkou nad dvacet metrů.<sup>90</sup> Tato šíře zároveň umožnila rozdělit klenbu na čtyři souběžné pásy, jejichž betonování probíhalo postupně: nejprve se postavily skruže vnitřních pásů a po zatvrdnutí materiálu se konstrukce vysunula směrem do stran pro vytvoření pásů průčelních. Toto geniální a zároveň výhodné řešení městští stavitelé aplikovali i u dalších podobných staveb. Dostatek vysoce jakostního výkopového materiálu také přispěl k jeho využití pro uložení mostní vozovky na plných násypech (od rubu klenby až po dlažbu). Taková konstrukce zvyšuje nosnost, zároveň zmenšuje otřesy, minimalizuje potíže s dilatačními spárami a současně poskytuje dokonalé uložení dlažby i drobnějšího pouličního vedení. Další technickou novinkou jsou mostní klouby sestavené z vyztužených betonových bloků; ne tedy z žulových kvádrů s olověnými vložkami, na kterých lpělo ministerstvo

---

<sup>89</sup> František Mecnl, Stavba mostu přes Vltavu na Maninách v Praze, *Věstník hlavního města Prahy* XXXIII, 1926, č. 46, s. 719.

<sup>90</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 114.

ve Vídni za Rakouska-Uherska. Právě samostatný československý stát umožnil tuto překonanou technologii opustit a využít materiálu modernějšího.

Samotný most se skládá ze tří konstrukčně samostatně řešených částí. Nejdelší část tvoří souvislé přemostění říčního koryta na holešovické straně o pěti klenebních polích.<sup>91</sup> V Holešovicích pak na hlavní část mostu navazuje železobetonové předmostí rámové konstrukce o osmi polích různého rozpětí. Předmostí na straně nově vybudovaného ostrova na Maninách má obdobnou rámovou podobu, avšak pouze o jediném poli. U druhé části mostu na libeňské straně najdeme kratší část s jedinou klenbou – přemostění slepého ramene řeky, které po regulaci Vltavy zbylo z původního řečiště. Na straně Maninského ostrova ke klenbě opět přiléhá rámová konstrukce o čtyřech různých polích. Za třetí část přemostění lze označit malou rámovou konstrukci více méně na středu Maninského ostrova s oboustrannými rampami. Statická řešení rámových částí mostu vyřešil Ing. Václav Dašek, tehdy výpomocná síla stavebního úřadu a budoucí profesor Českého vysokého učení technického v Praze. Klenuté trojkloubové části z prostého betonu navrhl Ing. Mencl. Klenby mají v průčelí tvar eliptického segmentu. Přestože jednotlivé části mostu jsou odlišné, celá stavba působí stylově jednotně.

Návrhy architektonické úpravy původně mostní odbor stavebního úřadu roku 1923 objednal u Antonína Ausobského a Josefa Chochola; výsledek se však nesetkal s kladným ohlasem. Úřad posléze vypsal soutěž veřejnou, ale protože ani tento druhý pokus nepřinesl kýžený úspěch, zadal úkol přímo architektovi Pavlu Janákovi.<sup>92</sup> Brzy se rozhodnutí ukázalo jako více než správné: Janákovo robustně puristické ladění společně s Menclovou myšlenkou mostu „*těžkého a důkladného*“ vytvořily z mostní stavby unikátní umělecké dílo, které upoutalo pozornost i v zahraničí. Menclova vize postavit pražské mosty jako harmonický soubor s různorodým vzhledem je zde vyjádřena naprosto jednoznačně – konstrukční pojetí vychází z předešlých úspěchů klenutých mostů, vzhled naopak přináší nový prvek mohutnosti a síly. Zároveň koncept vyhovoval místním podmínkám i použitým stavebním postupům: zaprvé části Libeňského mostu tvoří mohutné násypy a zadruhé Mencl zde upřednostnil technologii dusaného mostu bez výztuží; proto se zde uplatní stavba spíše masivní než útlá a vylehčená.<sup>93</sup>

---

<sup>91</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 115.

<sup>92</sup> František Mencl Stavba mostu přes Vltavu v Praze na Maninách, *Národní listy* LXV, 1925, č. 167, s. 5.

<sup>93</sup> Rostislav Švácha, Umělecko-historické zhodnocení – Libeňský most, *Věstník Klubu Za starou Prahu* XXIV, 2004, č. 3., s 5-6. <http://stary-web.zastarouprahu.cz/kauzy/libenmost/zhodnoceni.htm>, vyhledáno 2. 3. 2016.

Mohutný a „těžký“ vzhled mostu tu skutečně není na závadu, naopak – přirozeně dává najevo technologické vlastnosti materiálu, který tak výtečně zastupuje kámen jak přírodní, tak i umělý. V tomto světle se snahy konstruktérů o co nejlehčeji působící železobetonovou konstrukci (i za cenu ztráty hospodárnosti, životnosti či dokonce bezpečnosti stavby) jeví značně nelogicky.<sup>94</sup> Určité opodstatnění mají odlehčené konstrukce určené pro lokality v romantické přírodě mimo město (výborným příkladem je silniční most v Káraném, viz kapitola č. 4.1.7.), v městské krajině je však určitý projev mohutnosti žádoucí. Těžkost zde zároveň reprezentuje monumentalitu a trvanlivost betonu a usnadňuje mostu prosadit se ve svém okolí (a to i dnes, kdy v lokalitě vzniká různorodá moderní zástavba). Mencl oceňoval upřímné přiznání betonu, byť pro jeho lepší vzhled stavitelé do směsi přidávali drť z bílého mramoru; s výsledky pokusů „vylepšit“ vzhled konstrukce kamennými obklady (jako např. u mostu Hlávkova a Mánesova) nebyl nikdy příliš spokojen; nemluvě o finanční náročnosti tohoto řešení.<sup>95</sup> Přesně tyto myšlenky zde Pavel Janák výtečně uplatnil. Dříve prosazované kamenné obklady zde zaujímají pouhá čtyři procenta celkové plochy. Je to také první příklad pražského mostu, jehož součástí není samostatná sochařská výzdoba.<sup>96</sup> Doznívající kubistický styl v Janákově tvorbě ovlivnil vyznění mostu natolik, že jeho zpracování připomíná práci abstraktního sochaře.<sup>97</sup> Působení hranolů, křivek a špičatých forem po stranách mostních oblouků vytváří zajímavé prostorové efekty. To vše doplňují dokonale promyšlené detaily: hranaté kandelábry veřejného osvětlení, plné zábradlí, svůj výjimečný estetický účinek plní zejména robustní schodiště vyložená na dvoumetrových konzolách vedoucích z krajních kleneb.

[33-34]

V začátcích stavby mostu se ozývaly kritické hlasy, že nové mosty jsou si klenutou konstrukcí i výtvarným pojetím příliš podobné, snad až nudné. Mencl horlivě hájí své stavby a poukazuje na jejich technické i architektonické rozdíly. Znovu zdůrazňuje vhodnost klenutých mostů pro pražskou krajinu a vyslovuje přesvědčení, že *„pohled na tyto mosty nebude ani nudný, ani jednotvárný a že všechny se včlení harmonicky do obrazu města“*. O vysokém hodnocení výtvarného pojetí mostu již

---

<sup>94</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 115.

<sup>95</sup> František Mencl, Stavba mostu přes Vltavu na Manínách v Praze, *Věstník hlavního města Prahy* XXXIII, 1926, č. 46, s. 721.

<sup>96</sup> ibidem, s. 723.

<sup>97</sup> Rostislav Švácha, Architektura: Spiknutí proti Janákovi? 2005, [www.svet.czsk.net/clanky/kultura/most.html](http://www.svet.czsk.net/clanky/kultura/most.html), vyhledáno 20. 3. 2016.



v době svého vzniku však svědčí publikování v dobovém architektonickém tisku – v časopisu *Styl* XI (XVI), 1931-1932, s. 136-137.

Slavnostní otevření mostu veřejnosti proběhlo v pondělí 29. října 1928 jako součást vyvrcholení několikadenních oslav desetiletého výročí samostatné Československé republiky; stužku v barvách trikolory tehdy přestříhl první primátor Velké Prahy Karel Baxa, po kterém měl být most pojmenován. Název se však mezi obyvateli nikdy neuchytil, vždy byl nazýván především mostem Libeňským a přes několikrát změny se město k tomuto jménu vždy vrátilo. Od roku 1962 pak zažité místní označení zůstává nezměněno. Od dob svého vzniku se Libeňský most nedočkal žádné rozsáhlejší rekonstrukce. Pouze původní záměr využít prostory v dutinách mostní konstrukce se pro časté útoky vandalů neosvědčil, a tak následovalo jejich postupné uzavření. Asfaltový povrch vozovky zůstal, ovšem původní dlažbu z velkých žulových kostek v ploše mezi tramvajovými kolejnicemi a podél nich později nahradily poněkud nevzhledné prefabrikované betonové desky.

Dlouhá léta rostoucího provozu a nedostatečná údržba se na mostu pochopitelně podepsala. Přestože nejrůznější odborníci na alarmující stav Libeňského mostu upozorňovali již na začátku třetího tisíciletí, město Praha se k celé věci stavěla velmi vlažně.<sup>98</sup> Opakované výzvy k záchraně Libeňského mostu zůstávaly dále nevyslyšeny, a tak hrozba demolice a jejího následného nahrazení fádňím stavbou nevalné hodnoty každým rokem vzrůstala. Bohužel také první pokus získat pro most statut chráněné kulturní památky vyšel naprázdno – památkový odbor pražského magistrátu o Janákově díle prohlásil, že „*nevykazuje takové mimořádné umělecké ani architektonické hodnoty, pro které by měl být prohlášen za kulturní památku, nejedná se o výjimečné ani nenapodobitelné dílo*“.<sup>99</sup> Úředníci navíc označili most za jednoduchý a těžkopádný. A tak se kdysi oceňovaný Libeňský most zařadil mezi případy neuznaných a nedocenených skvostů architektury dvacátého století, jejichž ochrana je přinejmenším problematická.

Problém však musíme hledat hlouběji než v nepochopení hodnoty uměleckého díla – ke slovu se dostávají skryté „vyšší zájmy“ a samozřejmě také značná finanční

---

<sup>98</sup> Klub Za starou Prahu se snaží na situaci okolo Libeňského mostu upozornit již od roku 2004; členové klubu rovněž zaslali otevřený dopis tehdejšímu primátorovi, Pavlu Bémovi. Články a výzvy si lze dodnes přečíst zde: <http://stary-web.zastarouprahu.cz/kauzy/libenmost/rozc.htm>, vyhledáno 2. 3. 2016.

<sup>99</sup> Vyjádření památkového odboru pražského magistrátu z 13. října 2004; Rostislav Švácha, Architektura: Spiknutí proti Janákově? 2005, [www.svet.czsk.net/clanky/kultura/most.html](http://www.svet.czsk.net/clanky/kultura/most.html), vyhledáno 20. 3. 2016.

částka. Radní hlavního města začali roku 2004 uvažovat o mnohem zajímavější variantě, než je důkladná (avšak k podobě díla šetrná) oprava historicky cenné stavby. I přes spíše klesající dopravní význam Libeňského mostu se objevují návrhy na radikální rozšíření mostu, a to v takovém rozsahu, že by původní dílo nebylo možné zachovat – původní konstrukce by novou vozovku jednoduše neunesla. Jiné varianty hovořily o vytvoření repliky nebo výstavbě mostu úplně nového. Radnice obhájí miliardovou investici výstavbou nových čtvrtí v Libni, a tedy naopak budoucím vzrůstem dopravy. Protože na megalomanský projekt z různých důvodů nezbyvaly finanční prostředky, celá kauza dočasně utichla a most mezitím chátral dál. Zkáza dospěla dokonce tak daleko, že roku 2009 město muselo přikročit na mostě k vyhlášení zákazu vjezdu vozidel těžších než 7,5 tuny a maximální rychlost tramvají byla snížena na 20 kilometrů za hodinu.<sup>100</sup>

V loňském roce se celý spor rozhořel znovu a snad ještě silněji. V médiích opět proběhly zprávy o tom, že město od záměru most rozšířit o pět metrů neupustilo a na tuto „opravu“ bude vypsáno výběrové řízení v hodnotě okolo 2,1 miliardy korun. Zároveň se objevily ničím nepodložené komentáře o neopravitelnosti mostu a že hrozí jeho úplné zavření; zprávy zřejmě vycházely z faktu, že rozšíření most ve své původní podobě nezvládne, a je tedy nesmysl jej zachovávat. Právě výstavba nového mostu by znamenala přerušení dopravy přibližně na dobu tří let. Tentokrát však zasáhli i samotní obyvatelé města Prahy, pro které měl Libeňský most větší hodnotu než kdysi pro památkové úřady. V červenci 2015 na scénu vstoupila veřejná iniciativa „Libeňský most Nebourat, Nerozšiřovat“ Adama Scheinherra a v srpnu vzniká petice pod hlavičkou Klubu Za starou Prahu; celkem se podařilo získat 1732 podpisů – z textu odpovědi na petici se však nezdá, že by město chtělo od zhoubné přestavby upustit. Přesto na přelomu září a října magistrát hlavního města Prahy zadal Kloknerovu ústavu ČVUT vytvoření nového posudku statiky a technického stavu mostu. Výsledky sice prokážou katastrofálně zanedbaný stav mostu, na druhou stranu však posudek uvádí, že most je opravitelný a lze tak zachovat jeho architektonickou hodnotu, pokud se urychleně přikročí alespoň k základním opravám.<sup>101</sup>

V tento moment se situace začala obracet k lepšímu – proti původním radikálním plánům se postavila Městská část Praha 7, Institut pro plánování a rozvoj

---

<sup>100</sup> <http://www.novinky.cz/domaci/347470-praha-vypise-tendr-na-opravu-libenskeho-mostu-za-2-1-miliardy.html>, vyhledáno 20. 3. 2016.

<sup>101</sup> Adam Scheinherr, Zbouráme Libeňský most?, *Literární noviny* XXVII, 2016, č. 3, s. 20.

hlavního města Prahy, Český národní komitét ICOMOS (Mezinárodní rada památek), Národní technické muzeum, Česká komora architektů, Národní památkový úřad a další významné instituce a osobnosti. Zastupitelstvo hlavního města Prahy již nemohlo dále ignorovat tlak veřejnosti a přislíbilo, že o osudu Libeňského mostu proběhne hlasování.<sup>102</sup> V lednu 2016 Klub Za starou Prahu zaslal na Ministerstvo kultury ČR doplnění k původnímu návrhu na zapsání na seznam kulturních památek; hlavním argumentem se stalo vyjádření Kloknerova ústavu, že záchrana mostu je možná. Vzápětí ministerstvo zahajuje řízení o prohlášení Libeňského mostu památkou – v průběhu tohoto řízení je most chráněn před poškozením, či zničením.<sup>103</sup> Na začátku února část radních vyslovila jasný nesouhlas s demolicí a konečně 25. února 2016 Zastupitelstvo hlavního města Prahy schválilo usnesení požádající opravu mostu v jeho stávající šířce.

Zdaleka není vyhráno, k opravě, a tedy ke skutečné záchraně Libeňského mostu ještě povede dlouhá a jistě ne snadná cesta. Most však již není v bezprostředním ohrožení. Proběhla zatěžkávací zkouška konstrukce a další průzkumy jeho technického stavu budou jistě následovat. Následně musí odborníci vypracovat podrobný postup záchranných a rekonstrukčních prací. Kromě mostu se nyní také mluví o Starém židovském hřbitově v Libni, jehož část se dnes nachází „uvnitř“ mostu a většina je zasypána v jeho bezprostřední blízkosti. Stav hřbitova tedy se stavem mostu přímo souvisí, dokonce se nyní zvažuje i varianta, že oba objekty budou památkově chráněny společně. Nezbyvá než doufat, že Ministerstvo kultury ČR památkové řízení vyhodnotí kladně a Libeňský most bude skutečně zachráněn a následně pečlivě chráněn. Já osobně mám upřímnou radost z toho, že zde nemusím psát smutné řádky o jeho demolicí – sama mám k mostu velice vřelý vztah z doby gymnaziálních studií. Těší mne také, že lidem není osud tohoto architektonického skvostu lhostejný. Každý další krok města nyní bedlivě sledují nejen obyvatelé Libně a Holešovic, ale i širší veřejnost – zdá se, že tato pozornost slouží ku prospěchu celé věci.

---

<sup>102</sup> Vývoj kauzy Libeňský most na webu Klubu Za starou Prahu: <http://www.zastarouprahu.cz/kauza/51-libensky-most>, vyhledáno dne 1.4.2016.

<sup>103</sup> <http://www.mkcr.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/ministerstvo-kultury-obdrzelo-podnet-k-prohlaseni-prazskeho-libenskeho-mostu-za-kulturni-pamatku-275756/tmplid-228>, vyhledáno 1. 4. 2016.

#### 4.1.5. Trojský most: 1926-1928

Jako jediný z mostů, na kterých se Ing. František Mencl podílel, se tato stavba nedočkala dnešních dní; zanedbaná údržba a značný nárůst dopravních nároků společně způsobily, že most musel být po zjištění nevyhovujícího stavu roku 1977 snesen a nahrazen mostem novým. Železobetonový most, dnes známý pod jménem Most Barikádníků, které získal krátce po druhé světové válce roku 1946, postavil inženýr František Mencl společně s dalším významným českým architektem Josefem Chocholem.

S rozvojem Prahy a připojováním dalších obcí rostla potřeba propojení nových čtvrtí s centrem města a naopak. Když Libeň v roce 1903 získala dřevěné mostní provizorium, řada městských částí projevila nespokojenost se současnou dopravní dostupností. Nejvíce o nový most usilovaly čtvrti Troja, Chabry, Kobylisy, Ďáblice a zejména Bohnice.<sup>104</sup> Po dlouhých debatách nakonec město určilo jako definitivní polohu pro budoucí most vyústění tehdejší holešovické ulice Jeronýmovy (dnešní Argentinská). Situaci však komplikovala také samotná řeka Vltava, protože v těchto místech tehdy ještě neproběhla její regulace – nebylo tedy možné přesně stanovit délku mostu, počet pilířů ani rozpětí jednotlivých polí.

Přesto stavební úřad mostní vytvořil již roku 1905 dvě obloukové varianty, jednu železnou a druhou betonovou s železným středovým polem o rozpětí sedmdesát metrů. Po zevrubném projednání návrhů v roce 1908 doporučili odborníci hlavní pole zúžit o deset metrů; další návrh již počítal se stavbou ryze betonovou. Tuto ranou variantu vytvořil pod vedením šéfa mostního odboru Jiřího Soukupa František Mencl společně s Aloisem Novým, návrh na architektonickou výzdobu zpracoval Pavel Janák.<sup>105</sup> V následujících letech město vykupovalo potřebné pozemky a nemovitosti, proběhly také geologické průzkumy lokality, na jejichž základě vznikl podrobný návrh budoucí konstrukce. Finanční potíže a první světová válka však plány na nový most oddálily a v prvním desetiletí po válce město řešilo zcela jiné a naléhavější problémy spojené se skokovým nárůstem obyvatelstva i území.

Paradoxně po vzniku Československa měl ústřední rada mostního odboru (od roku 1926 již Ing. František Mencl) menší vliv na přední funkcionáře města než

---

<sup>104</sup> František Mencl, Trojský most. Most přes Vltavu na Pelc-Tyrolku, *Věstník hlavního města Prahy* XXXV, 1928, č. 43, s. 999.

<sup>105</sup> *ibidem*, s. 1000.

za habsburského mocnářství. Mírnou oporu našel až u třetího náměstka primátora Ferdinanda Kellnera, který jako jediný (a to jen zřídka) se občas přišel na stavbu mostu podívat. Za těchto poměrů řešil Mencl se svými kolegy projekty mostu Libeňského i Trojského, zároveň úřad již výhledově počítal s výstavbou mostu Jiráskova. Zatímco u Libeňského mostu Mencl zúročuje své zkušenosti s prostým betonem, u Trojského se ke slovu dostává materiál ještě modernější – železobeton – a to v kombinaci s Menclm oblíbenou trojkloubovou klenbou, navíc v Praze poprvé se spolupůsobící mostovkou. S původním předválečným návrhem z roku 1908 měla nová varianta pramálo společného, až na vyústění na pravém břehu a šířku 16 metrů (což již v době vzniku mostu bylo skutečně málo; právě tehdy se začal prosazovat trend stavět mosty přes dvacet metrů široké, příkladem může být most Libeňský).<sup>106</sup>

Podoba kloubů již také pokročila – dříve kritizované šikmé vrubové klouby měl nahradit vyspělejší tvar pérový (tzv. typ Mesnager). Menclův přínos shledáme také ve využití monolitického spojení klenby s deskou mostovky podle vzoru Ing. Maillarta namísto bezspárové mostovky na přesypávce. Zároveň však zde Mencl učinil zásadní chybu tím, že nedostatečně promyslel odvodnění těžko přístupných dutin konstrukce. Tento nedostatek se postupem času stal zásadním problémem a značně zkrátil životnost celého mostu.

Po regulaci toku Vltavy v libeňském meandru mohl úřad konečně rozhodnout o počtu pilířů a o rozpětí mostních kleneb – nakonec se přiklonil k jinak neobvyklému sudému počtu klenebních polí, a tedy k lichému pilíři uprostřed toku řeky. Na pouhá tři pole chyběl dostatek konstrukční výšky, a naopak při pěti polích by byla rozpětí příliš malá a zakládání dalších pilířů také nehospodárné.<sup>107</sup> Vzepětí a smělost čtyř oblouků je podobná jako u Mánesova mostu, ovšem železobeton umožnil jejich podstatně menší tloušťku. Na obou březích na most navazovaly rámové železobetonové konstrukce podjezdů. Pod deskou vozovky se nachází podélná spára pro zavěšení vodovodního potrubí. Úspěšně se znovu při stavbě uplatnilo postupné betonování s opakovaným využitím dřevěných skruží jako u mostu Libeňského.

V roce 1926 proběhlo vyhloubení a vybetonování obou krajních opěr, zároveň stavební firma Ing. Nejedlý-Řehák a spol. započala se zakládáním tří návodních pilířů kesonovou metodou. Nízká stabilita břidličné skály v základech si však vynutila

---

<sup>106</sup> František Mencl, Trojský most. Most přes Vltavu na Pelc-Tyrolku, *Věstník hlavního města Prahy* XXXV, 1928, č. 43, s. 1000.

<sup>107</sup> Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 2, strojopis Most Trojský, s. 1.

založení hlubší, než s jakým počítal původní projekt, a to průběh stavby poněkud zpozdilo. Mezitím probíhalo nabídkové řízení pro horní stavbu a stavební úřad dokončoval finální statický výpočet. Postupně se prosazující staticky neurčité konstrukce vyžadovaly mnohem více času a znalostí, proto Ing. Mencl se souhlasem magistrátu přizval k práci na úřadě několik mladých inženýrů; v tomto případě to byl Václav Dašek, který se pak výtečně uplatnil u výpočtů dalších mostů.<sup>108</sup> V červnu 1927 započalo betonování horní části mostu a práce i přes stávky dělnictva (8. srpna propukla generální stávka stavebního dělnictva v celé republice a trvala celkem sedm týdnů)<sup>109</sup> pokračovaly rychle; stavba byla dokončena na konci října roku 1928 a v rámci oslav desátého výročí vzniku samostatného Československa také odevzdána veřejnosti. Zatím však most sloužil pouze pro pěší, neboť stále scházela předmostí na obou březích.

Velmi hustá výztuž Trojského mostu komplikovala betonářské práce; dosáhnout dokonalého zpracování stavební směsi uvnitř složitého dutého bednění bylo vskutku obtížné. Průčelí betonové konstrukce zakryly obklady z umělého kamene (tzv. křesaného betonu) žluto-okrové barvy – do směsi stavitelé přidávali kamennou drť ze žulových litických lomů a po zatvrdnutí podstoupil materiál opracování pneumatickými nástroji.<sup>110</sup> Právě tyto úpravy patřily k hlavnímu projevu spolupráce s architektem Josefem Chocholem. K jeho podílu patří také návrh zábradlí a světelných i trolejových stožárů, které se nacházejí na vyložených balkoncích u mostních pilířů. Chochol se na jaře roku 1924 zúčastnil veřejné soutěže na architektonickou úpravu mostu a jeho návrh z celkem patnácti doručených projektů získal druhou (avšak jedinou udělenou) cenu. Když přistoupil na určité změny a požadavky mostního úřadu, obě strany se dohodly na další spolupráci. Konstrukteři z úřadu na jeho návrhu nejvíce kladně hodnotili, že „*k inženýrskému dílu co nejméně přičiňuje, čímž lehká nosná konstrukce, ničím nezakrývaná, přichází plně k platnosti*“.<sup>111</sup> Veřejnost však s podobou mostu příliš spokojena nebyla – zejména pro přílišnou těžkopádnost a strohost. Charakteristický vzhled utvářejí průhledy mezi klenbou a mostovkou, čímž nosná konstrukce získává na výrazu a zároveň stavbu opticky odlehčuje. [36] Pro zlepšení působení lichého středového pilíře je jeho šířka větší než u ostatních návodních pilířů.

---

<sup>108</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 123.

<sup>109</sup> Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 2, strojopis Most Trojský, s. 4.

<sup>110</sup> František Mencl, Trojský most. Most přes Vltavu na Pelc-Tyrolku, *Věstník hlavního města Prahy* XXXV, 1928, č. 44, s. 1051.

<sup>111</sup> *ibidem*, č. 43, s. 1002.

Celkové vzezření ovšem mírně narušuje značně vzepjatá niveleta mostovky, což zabraňuje přehlédnutí mostu z jednoho konce na druhý (jako u Mánesova mostu).

Původní šestnáctimetrová šířka Trojského mostu se již po padesáti letech provozu ukázala jako nedostatečná, a most tak po velkolepé výstavbě ve svém okolí nedokázal čelit zvyšujícímu se provozu. Nejslabší místo měl však most přímo ve svém nitru: izolace a odvodnění konstrukce uvnitř otvorů nad pilíři trpěly svou špatnou přístupností a nájezdy vandalů. Vrcholové klouby chránily původně olověné fólie, ta však v průběhu let záhadně zmizela, odvodňovací žlaby a odpadní trubky z pozinkovaného plechu se staly obětmi sběračů kovů. V období hospodářské krize se totiž dutiny mostu staly obydlím lidí bez domova – jejich slamníky a další vybavení improvizovaných domovů komplikovaly přístup a opravy odvodňovacího systému. Snad při každé zimě v některé z vnitřních částí konstrukce zamrzala voda, a narušovala tak betonové zdivo.

Po druhé světové válce most získal nové pojmenování Barikádníků a na jeho údržbě se projevil nedostatek materiálů i pracovních sil – mostní četa, která po dlouhá léta plnila běžnou údržbu všech nábřeží a mostů v Praze, téměř zanikla pro nedostatek odborného personálu. Ještě roku 1964 vyjádření odborného posudku uvádí, že zajistí-li se provádění patřičné údržby odvodnění a odstraní se nejzávažnější závady v konstrukci, most lze zachránit a dále využívat. Sliby se však nepodařilo splnit a most pomalu, ale jistě přestal svým technickým stavem vyhovovat. Vedle mostu vzniklo vojenské provizorium pro automobilovou a pěší dopravu a tramvaje musely most složitě objíždět přes most Libeňský. Výluková trasa však zoufale nevyhovovala potřebám obyvatelů sídlišť v severní části města, a tak roku 1977 vzniklo dlouhodobé provizorium pro tramvajové spojení. Původní obloukovou konstrukci pak nahradila ocelová konstrukce trámová se spřaženou železobetonovou deskou mostovky.

A tak most, který bez větších potíží ustál v květnu 1945 přímý zásah z děla nacistů při Pražském povstání, nepřečkal léta špatné údržby a prudký rozvoj města. Z funkčního hlediska dnešní Most Barikádníků slouží dobře, po stránce architektonické se však původnímu Trojskému mostu nikdy nevyrovná.<sup>112</sup> [37] Architektonické kvality a elegantní vzhled ovšem nelze upřít novodobém Trojskému mostu, který vznikl o necelých 700 metrů dále po proudu řeky Vltavy. Most uvedený do provozu roku 2014 tak konečně nahradil nevyhovující tramvajové provizorium [38] (v podobě ocelové

---

<sup>112</sup> Dušan Josef, *Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 380.

příhradové konstrukce) osmdesátých let minulého století. Stavba podle návrhu Ing. arch. Romana Kouckého na první pohled zaujme především svou výraznou vrchní nosnou konstrukcí. [39]

V Menclově strojopise o Trojském mostě uchovaném v Archivu Národního technického muzea se dočteme, že inženýr nebyl se svým dílem příliš spokojen.<sup>113</sup> Ačkoli dříve rád obhajoval výhody kloubových konstrukcí, železobetonu i spolupůsobící mostovky, v tomto případě nakonec s odstupem času uznává, že vznikla konstrukce zbytečně příliš složitá; zejména přechování betonové směsi do komplikovaného bednění bez pomoci modernější techniky bylo velmi náročné. Možná také proto Jiráskův most Mencl navrhl s konstrukcí již bez kloubů.

---

<sup>113</sup> Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 2, strojopis Most Trojský, s. 7.



#### 4.1.6. Jiráskův most: 1929-1931/3

Výstavba nových přemostění Vltavy se na počátku dvacátého století soustředila především na prostor severně od nejstarších mostů kamenných a visutých; směrem na jih vznikl jediný nový most – železobetonový most Jiráskův. Jeho podoba a poloha je výsledkem dlouhých a značně bouřlivých debat, které začaly již před první světovou válkou, konkrétně roku 1908. Tehdy však město uvažovalo nad stavbou o něco dále po proudu řeky Vltavy, proto jej v literatuře najdeme pod jménem „Most z Myslíkovy ulice“.<sup>114</sup> Jeho koncepci řešilo město velmi dlouho, zejména polohu osy mostu. Na smíchovském břehu se zvažovalo vyústění do Jakubské ulice (dnes ul. Pavla Švandy ze Semčic), nebo do ulice Smetanovy (dnes Kořenského), případně na prostranství mezi těmito dvěma ulicemi. Úvahy nad mostem se dokonce projevíly při úpravách tehdy budovaného nábřeží – na obou stranách vznikly v rámci pobřežních zdí velkoryse pojaté opěry budoucího mostu. Svého plánovaného využití se však nikdy nedočkaly.<sup>115</sup> Jen na straně smíchovské posloužila jedna z opěr pro vybudování nové lávky na Dětský (tehdy ještě nazývaný Židovský) ostrov.

Potřeba nového smíchovského mostu vznikla na základě nedostatečné kapacity úzkého mostu Palackého – dříve především průmyslová čtvrť Smíchov se od počátku dvacátého století značně rozrostla. Boje o nový most dokonce pronikly do krásné literatury: spisovatel Karel Matěj Čapek-Chod ve svém románu „*Vilém Rozkoč*“ z roku 1923 učinil ze svého hlavního hrdiny autora monumentální sochařské výzdoby tohoto nikdy nepostaveného mostu. Ve skutečnosti se Menclův návrh pro tuto původní lokalitu z roku 1914 značně podobal návrhu pro Most barikádníků a s žádnou velkolepou výzdobou se nepočítalo. Stavební záměry přerušila první světová válka a po ní se celá koncepce od základů změnila.

Po vzniku Československa padlo i přes množství odpůrců této varianty definitivní rozhodnutí, že osa mostu na straně novoměstské naváže na Resslovu ulici (a tehdejší Riegrovo náměstí, dnes pojmenované Jiráskovo).<sup>116</sup> Nejsilnějším argumentem odpůrců se stala kolize budoucího přemostění s tzv. Dientzenhoferovým

---

<sup>114</sup> František Mencl, Soutěž na most přes Vltavu v Praze z Riegrova náměstí na Smíchov, *Technický obzor* XXXV, 1927, č. 6, s. 98.

<sup>115</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 127.

<sup>116</sup> František Mencl, Nový most Smíchovský, *Věstník hlavního města Prahy* XXXVI, 1929, č. 48, s. 1192.

pavilonem postaveným roku 1735 Kiliánem Ignácem Dientzenhoferem.<sup>117</sup> [41] I přes značnou uměleckou hodnotu a pokusy památku přesunout do bezpečí pomocí nejmodernější techniky musela budova nakonec skutečně ustoupit – její demolice proběhla roku 1931. Další problém vyvstal při navrhování předmostí na obou stranách mostu. Pokud by most navázal přesně na osu Resslerovy ulice, musel by při stavbě ustoupit rohový dům na jižní straně přilehlého náměstí. Proto se osa posunula mírně na sever, blíže ke středu náměstí. Tenkrát nikdo nemohl tušit, že dotyčný dům zničí zbloudilá bomba při americkém náletu na Prahu v únoru 1945 a místo pak bude až do devadesátých let prázdné.<sup>118</sup> Vzniklou proluku nakonec zaplnil slavný Tančící dům od architektů Franka Gehryho a Vlady Miluniće postavený v letech 1994-1996.

Na smíchovské straně předmostí také nemělo kam navázat: most neurčitě ústil do Dientzenhoferových sadů s tím, že město do budoucna chtělo vybudovat průlom do Kartouzské ulice, což ovšem předpokládalo zboření větší, či menší části budovy tehdejšího Zemského úřadu (dnes sídlo Krajského úřadu Středočeského kraje).<sup>119</sup> I to se samozřejmě setkalo s bouřlivou kritikou, přestože pojetí předmostí Jiráskova mostu bylo ve své době výjimečně velkorysé. První projekty vycházely z nepříliš vydařené soutěže na Trojský most z roku 1926.<sup>120</sup> Neúspěch se tehdy vysvětloval tím, že architektonická podoba mostu (včetně urbanistického napojení na okolní komunikace) se řešila až poté, kdy stavební úřad rozhodl o podobě konstrukce mostu. U Jiráskova mostu chtěli stavitelé tomuto selhání předejít tím, že vypsali soutěž na konstrukci současně se soutěží na architektonickou úpravu. Přesto porota žádnému z dvaadvaceti doručených návrhů neudělila první cenu a následně doporučila zrealizovat návrh podaný mimo soutěž: projekt nového předmostí mostního odboru stavebního úřadu Ing. Františka Mencla a jeho kolegy architekta Vlastislava Hofmana.<sup>121</sup>

Městská rada doporučení poroty schválila a Mencl s Hofmanem se tedy mohli pustit do tvorby detailních plánů. Nepřehledná situace na obou březích donutila tvůrce mostu zajistit rozptyl dopravy již na mostě pomocí rozšíření mostní konstrukce obou krajních polí na více než 26 metrů. Tím vznikl neobvyklý nálevkovitý tvar obou konců mostu. Toto rozšíření přineslo určité konstrukční potíže, a tím pádem také další

---

<sup>117</sup> Kateřina Bečková, *Vltava a její břehy, 1. díl, Od Františku proti vodě do Braníku*, Praha a Litomyšl 2015, s. 122.

<sup>118</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 128.

<sup>119</sup> František Mencl, Nový most Smíchovský, *Věstník hlavního města Prahy XXXVI*, 1929, č. 48, s. 1192.

<sup>120</sup> František Mencl, Soutěž na most přes Vltavu v Praze z Riegrova náměstí na Smíchov, *Technický obzor XXXV*, 1927, č. 6., s. 99.

<sup>121</sup> František Mencl, Nový most Smíchovský, *Věstník hlavního města Prahy XXXVI*, 1929, č. 48, s. 1193.

argumenty pro kritiky a zastávce původní varianty z Myslíkovy ulice.<sup>122</sup> Autoři však svůj záměr úspěšně obhájili, a stavba tak konečně získala konkrétnější podobu: železobetonovou konstrukci tvoří šest obloukových polí – místní poměry si opět vynutily méně častý lichý počet pilířů. Horní mostovka spočívá na pilířích, a s oblouky tedy tvoří jeden staticky spolupůsobící celek. Šířka mostu činí 21 metrů, největší pole má rozpětí 51 metrů. Pět návodních pilířů má nad vodou stejné rozměry, pod vodou se jejich mohutnost však značně liší.

Hofmanova architektonická úprava Jiráskova mostu se značně liší od jeho dřívějších návrhů, ve kterých se musel patřičně projevovat „*tlak k formě*“.<sup>123</sup> [40] K novému postoji a pojetí ho pravděpodobně přivedl právě jeho kolega z mostního odboru František Mencl. Právě Menclovo konstrukční řešení společně s jeho názory o ideální podobě pražských mostů rozhodlo o vzhledu všech dalších mostů, na kterých se Hofman podílel. Už roku 1911 Mencl publikoval zásadní článek „Příklad řešení klenby trojkloubové“, který ovlivnil podobu všech mostů postavených od dvacátých do padesátých let minulého století počínaje mostem Mánesovým.<sup>124</sup> Jelikož jsou mezi mostovku a oblouk vloženy pouze svislé podpůrné desky, mosty při pohledu z řeky získávají v cípech klenby transparentní kvalitu. Přestože se všechny tyto mosty svým pojetím dosti podobají, inženýr Mencl měl zájem na jejich rozmanitosti. Toho však chtěl dosáhnout s pomocí dílčích změn v konstrukci, nikoli výtvarnou intervencí architekta.<sup>125</sup>

A tak Menclovo „inženýrské dílo“ Hofman doplnil o působivé perforované zábradlí z betonu, které prostupují balkony, z nichž vyrůstají jednoduše tvarované stožáry osvětlení. Vertikální geometrické členění útvarů nad pilíři připomíná formu Hofmanových pomníků Ernesta Denise (1927) a Jana Kašpara (1928). V místech, kde dnes najdeme fontány, Hofman původně chtěl umístit obelisky, které měly zlepšovat orientaci řidičů v obou směrech. Už při hodnocení soutěže z roku 1926 porota prohlásila, že „*výtvarná stránka projektu vykazuje určité kvality, nepostrádajíc nicméně jisté tvrdosti ve výrazu*“.<sup>126</sup> Průčelí mostu, římsy a pilířky zábradlí pokrývají omítky z umělého kamene, novinku zde tvoří jejich hlazený a broušený povrch.

<sup>122</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 130.

<sup>123</sup> Rostislav Švácha, *Střetnutí s mladou generací*. Technika, urbanismus, pomníky, mosty, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 347-358, cit. s. 253.

<sup>124</sup> František Mencl, *Příklad řešení klenby trojkloubové*, *Cement, železo a beton*, zvláštní otisk časopisu, svazek V, únor 1911, s. 1-6.

<sup>125</sup> Rostislav Švácha, *Střetnutí s mladou generací*. Technika, urbanismus, pomníky, mosty, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 347-358, cit. s. 256.

<sup>126</sup> František Mencl, *Nový most Smíchovský*, *Věstník hlavního města Prahy XXXVI*, 1929, č. 48, s. 1193.

Architektonická úprava Vlastislava Hofmana zde tedy jasně naznačuje, jakým směrem se v příštích letech bude ubírat výzdoba mostů.

František Mencl si vždy přál, aby se jeho mosty dobře uplatnily, v tomto období tak vyzdvihoval výhodnost a úspornost využití obloukové konstrukce se spolupůsobící mostovkou. Do té doby pouze nesené mostovky tak mohly svou tuhostí a tuhým spojením s oblouky přispět k větší nosnosti celé konstrukce. Takové řešení má ovšem svá skrytá úskalí a Mencl si to velmi dobře uvědomoval. Svědčí o tom jeho původní koncepce s prozatímními klouby, které se po vyskružení kleneb měly zabetonovat. Vhodnější řešení sice existovalo, ale pro pokročilost veškerých projektových prací jej již Mencl nemohl použít. Uplatnění pružnějších a štíhlejších desek našlo své využití až u mostů následujících (např. lávka na Dětský ostrov nebo silniční most v Káraném). Jiráskův most tedy nelze označit za stavbu konstrukčně dokonalou – konstrukci značně ovlivnil dlouho trávající vývoj projektu a změny celé koncepce.<sup>127</sup> Přesto však František Mencl oceňoval Hofmanův návrh novoměstského předmostí, jehož tvar se stal charakteristickým prvkem Jiráskova mostu a Mencl v něm nalézal výrazný městotvorný prvek.<sup>128</sup>

Nový most se ve své době nedočkal přílišného uznání, zejména kvůli tomu, že nebyla dořešena návaznost komunikací, dokonce dopravní podnik rozhodl o odstranění již dříve položených tramvajových kolejí. I v odborných kruzích zněla řada kritických hlasů, František Mencl se je snažil alespoň částečně utišit ve svém článku „Pravda o Jiráskově mostě“ z roku 1932.<sup>129</sup> K popularitě nepřispělo ani postupné uvádění do provozu ve třech etapách – značně tím utrpělo slavnostní předání stavby veřejnosti, které bývalo v jiných případech značně velkolepé. V celé své šíři most začal sloužit 27. října 1933, tedy v předvečer patnáctého výročí Československého státu.

---

<sup>127</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 132.

<sup>128</sup> Rostislav Švácha, Sřtetnutí s mladou generací. Technika, urbanismus, pomníky, mosty, in: Mahulena Neřlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 347-358, cit. s. 256.

<sup>129</sup> František Mencl, Pravda o Jiráskově mostě, *Modrá revue – politika, kultura, hospodářství* I, 1932, č. 5, s. 72-76.

#### 4.1.7. Silniční most přes řeku Jizeru v Káraném: 1936

Most přes řeku Jizeru v Káraném, nacházející se necelé dva kilometry od soutoku s Labem, byl postaven v roce 1936 za necelé čtyři měsíce a tato elegantní stavba slouží svému účelu dodnes. Ačkoli je svým rozsahem podstatně menší než realizace předešlé a nenachází se na území našeho hlavního města, podtrhuje předešlý vývoj Menclova mostního typu a práci s betonovými klenutými konstrukcemi v Praze. Sám František Mencl tuto souvislost s předchozími mosty rád zdůrazňoval.<sup>130</sup> Okolnosti jejího vzniku ovšem nebyly úplně jednoduché. Ačkoli první úvahy o stavbě silničního mostu v Káraném proběhly již na počátku 30. let, přípravy projektu se vlekly, podmínky se několikrát kompletně změnily, a samotná realizace tak proběhla až o několik let později.

První projekt nechalo na své náklady zpracovat hlavní město Praha z prostého důvodu – aby vzniklo lepší spojení s místní vodárnou a potrubím, které zásobovalo rostoucí metropoli pitnou vodou. Pokud nastala jakákoli havárie, obnovení dodávek vody plně záviselo na co nejrychlejším průběhu oprav. Jako přístupová cesta pro tyto účely dříve sloužil pouze místní přívoz v nedalekých Lázních Toušeň, což v případě poruchy vodovodního potrubí nebo vodárenských strojů působilo značné potíže. Ale i pro místní obyvatele mělo nové přemostění velký význam; usnadnilo jim cesty do zaměstnání, do škol, za lékařem nebo za nákupy, a tím tak podpořilo další rozvoj celé lokality.<sup>131</sup>

Vypracování definitivní podoby projektu však komplikovaly neshody nejen o podobě, ale také o poloze mostu. Zatímco zástupci města Prahy od počátku upřednostňovali umístění, kde se dnes most skutečně nachází, představitelé brandýského okresu měli jinou představu. Přáli si stavbu realizovat přibližně o čtvrt kilometru níže po proudu, u tzv. Vesteckého přívozu.<sup>132</sup> Praha prosbu nakonec vyslyšela, a tak v letech 1931-1932 vznikly první náčrty.

Jeden z těchto raných návrhů dokonce počítal s využitím starého vyřazeného příhradového železničního mostu postaveného v r. 1879 v Českých Budějovicích.<sup>133</sup>

---

<sup>130</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 118.

<sup>131</sup> Oldřich Křivánek, Káraný, přehled historie od pravěku do 21. století – Přívozy = spojení s okolím, *Haló Káraný*, Zpravodaj č. 279, leden 2014, s. 4. <http://www.karany.cz/informace/zpravodaj-halo-karany/>, vyhledáno 2. 3. 2016.

<sup>132</sup> František Mencl, Most přes Jizeru v Káraném, *Technický obzor* XLVI, 1938, č. 1, s. 6

<sup>133</sup> *ibidem*, s. 7.

Tento „*Dlouhý most*“ o čtyřech polích s rozpětím 23,17 metrů a šířkou 7,5 metru sice prošel roku 1905 opravou a zesílením konstrukce, přesto však (i přes další uvažované úpravy) podmínkám v Káraném nevyhovoval. Vyčíslení všech nákladů na přemístění mostu a na provedení potřebných úprav poukázalo také na neekonomičnost tohoto řešení – použití staré konstrukce by bylo značně komplikované a nikoli levnější než stavba mostu nového.

Proto Škodovy závody vypracovaly projekt na nový most, ocelový se svařovanou konstrukcí s dvěma hlavními spojitými nosníky a o šířce 5,9 metru.<sup>134</sup> Ani toto řešení ovšem nebylo vhodné – zejména proto, že navrhovaná stavba měla spodní hranu hlavních nosníků příliš nízko nad hranicí velké vody a úhel mezi proudnicí a hlavními nosníky tvořil 31 stupňů. Všechny tyto vady plánům vytkla 24. května 1934 vodoprávní komise a doporučila pro stavbu původní polohu, která se pro most od počátku jevila jako nejvhodnější.

Inženýr Mencl kromě umístění mostu také kritizoval přílišnou tloušťku navrhované železné konstrukce, ale zejména značnou neestetičnost příhradoviny, a tedy její nevhodnost pro tolik vyhledávanou rekreační oblast; takový most by místo nenávratně zhyzdil. Osobně rád vyzdvihoval malebnost okolní krajiny s hlubokými lesy a navrhoval využít předností útlé vznosné klenby s rámovou konstrukcí v jejích cípech. [42] Zástupci města mu nakonec dali za pravdu. Za tři týdny od prohlášení komise vypracoval mostní odbor pražského stavebního úřadu projekt nový – právě podle návrhu Ing. Františka Mencla a jeho kolegy Vlastislava Hofmana – a již 4. července 1934 byl návrh schválen.<sup>135</sup> Odpůrci tohoto řešení podali sice stížnost, tu však ministerstvo zemědělství zamítlo, a tak se po výběrovém řízení mohlo koncem srpna 1935 přistoupit k realizaci stavby.

Po vyřešení podrobného projektu samotná stavba probíhala velice rychle: v září roku 1935 započaly výkopové práce, do začátku prosince téhož roku proběhly veškeré práce betonářské a na mostě byl umožněn prozatímní provoz po dočasné fošnové podlaze. V dubnu 1936 stavba dospěla ke svému úspěšnému zakončení, stačilo již osadit jen obrubníky a lehké železné zábradlí, položit izolaci a dlažbu z žulových kostek. Celkové náklady jen mírně přesáhly 360 000 Kč, což i v tehdejší době byla cena neuvěřitelně nízká. Této sumy se podařilo vítězné firmě Ing. Brázdil a Ing. Ješ docílit

---

<sup>134</sup> František Mencl, Most přes Jizeru v Káraném, *Věstník SIA spolku československých inženýrů VI*, 1938, č. 1, s. 21.

<sup>135</sup> František Mencl, Most přes Jizeru v Káraném v Káraném, *Technický obzor XLVI*, zvl. otisk, 1938, s. 1.

zejména díky využití místního kvalitního písku a šterku pro betonovou směs. Tato firma těsně před tím dokončila stavbu mostu přes Lužnici v Táboře, který Ing. Mencl hodnotí jako „smělý a krásný“.<sup>136</sup>

Z technických parametrů uvedu pouze ty nejdůležitější: most přes řeku Jizeru překonává řeku Jizeru jediným obloukem – štíhlá klenba se pyšní rozpětím 47 metrů a vzepětím 4,73 metru. Mostovka se skládá ze štíhlých, pouze šestnáct centimetrů širokých deskových prvků. Průběh rámové konstrukce mostovky je nesymetrický; na jedné straně tvoří čtyři a na druhém břehu pět otvorů, přičemž největší krajní otvory mají inundační funkci v případě rozvodnění řeky Jizery. Šířka klenby ve vrcholové části rozpětí činí čtyři metry, a tím se shoduje s šířkou mostovky. Původní maximální zatížení Ing. Mencl propočítal pro dopravu do 7,5 tuny (což odpovídalo tehdejšímu provoznímu vodárenskému autu), nosnost však byla při rekonstrukci v roce 1994 navýšena na 34 tun.<sup>137</sup> Lehké zábradlí tvoří železné trubky. Protože se podařilo celou stavbu realizovat velice levně, obec věnovala skromnou částku na jeho vnější úpravu. V tehdejší době to u betonu nebylo snadné – kamenné obložení zde znamenalo přílišný luxus (v Praze využito pouze u Mánesova mostu) a výsledky pokusů s umělým kamenem nedopadly vždy uspokojivě (Hlávkův most, Trojský most a Jiráskův most). Pokusy s omítnutím betonu odborníci označovali za nesympatické a ani bílý cement se v tehdejší praxi neujal.<sup>138</sup>

Proto se František Mencl rozhodl pro experiment s barevným nátěrem určeným speciálně pro betonové povrchy. Autoři mostu nakonec zvolili dva barevné tóny: pískovou žlut a červeň, železné zábradlí získalo živě zelený odstín. Díky tomu most barevně ladil s nedalekou budovou Slunečních lázní Jizerka na vesteckém břehu.<sup>139</sup> [43] Po již zmíněné rekonstrukci (dle fotografií však již mnohem dříve) ale původní barevné řešení zaniklo; dnešní nátěr je šedo-bílý a zábradlí kovově stříbrné. Barevnou fotografii původního nátěru se mi bohužel nepodařilo dohledat.

Most v Káraném je tedy svými rozměry stavba menšího rozsahu, přesto velkého významu. Předznamenává pokroky a postupy, které uplatní stavební úřad hlavního

---

<sup>136</sup> František Mencl, Most přes Jizeru v Káraném v Káraném, *Technický obzor* XLVI, 1938, č. 1, s. 7.

<sup>137</sup> Oldřich Křivánek, Káraný, přehled historie od pravěku do 21. století – Stavba a provoz jizerského mostu, *Haló Káraný*, Zpravodaj č. 283, květen 2014. <http://www.karany.cz/informace/zpravodaj-halo-karany/>, vyhledáno 2. 3. 2016

<sup>138</sup> František Mencl, Most přes Jizeru v Káraném v Káraném, *Technický obzor* XLVI, 1938, č. 1, s. 8.

<sup>139</sup> Oldřich Křivánek, Káraný, přehled historie od pravěku do 21. století – Stavba a provoz jizerského mostu, *Haló Káraný*, Zpravodaj č. 284, červen 2014. <http://www.karany.cz/informace/zpravodaj-halo-karany/>, vyhledáno 2. 3. 2016

města Prahy u následujících mostních staveb. Zároveň jeho konstrukci můžeme označit za jakési vyvrcholení velmi úspěšného konstrukčního pojetí pražských klenutých mostů z prostého betonu, přestože sám množstvím použité výztuže patří spíše již do skupiny mostů železobetonových. František Mencl však v tomto případě silnější výztuž odůvodňoval a téměř snad i omlouval tím, že nakonec podlehl tehdy všeobecně vzrůstající averzi vůči kloubovým konstrukcím – právě proto most prý navrhl jako konstrukci vetknutou, přestože to přinášelo určité nevýhody. Kromě absence kloubů se most v Káraném také od pražských mostů liší rámovou konstrukcí mostovky, díky tomu celá stavba působí výjimečně lehkým dojmem a do okolní krajiny tak dokonale zapadá.<sup>140</sup> Nelze opomenout také význam pro místní obyvatele – díky novému mostu se obec Káraný v následujících letech těšila velkému rozkvětu a lokalita v jeho bezprostředním okolí se stala oblíbeným cílem rekreačních návštěvníků i jako místo odpočinku místních obyvatel v horkých letních dnech.

Jako zajímavost lze uvést také fakt, že František Mencl si místní krajinu oblíbil natolik, že nedaleko mostu zakoupil pozemek a na něm si dle svého vlastního návrhu postavil letní domek, kde pak po odchodu do výslužby pobýval s manželkou každý rok od jara do začátku zimy. V průběhu druhé světové války zde Mencl nacházel klidné útočiště a s nadšením zveleboval přilehlý pozemek (tehdy značně zalesněný), pěstoval ovoce a zeleninu, choval drobnější domácí zvířata. V letních měsících tu také trávil letní prázdniny jeho vnučky a další členové rodiny své dovolené. Přestože podle vzpomínek příbuzných dům nebyl konstruován pro celoroční obývání, rozhodně si nemůžeme představovat drobnou dřevěnou chatku. Stavba svou velikostí připomíná spíše dvoupatrovou vilu a přestože vybavení bylo skromné a účelové, splňovalo moderní trendy tehdejší doby. [44-47] Dům dodnes patří Menclovým potomkům.

---

<sup>140</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 119.



#### 4.1.8. Nerealizovaný projekt přemostění Masarykova nádraží: 1937

Přestože se toto přemostění nikdy nedočkal své realizace, stručné pojednání si rozhodně zaslouží. Monumentální a odvážné pojetí celého projektu, na kterém František Mencl pracoval společně Vlastislavem Hofmanem, na první pohled upoutá divákovu pozornost.<sup>141</sup> [48] Rozlehlá a početná pražská nádraží svým umístěním v centru města začala bránit rostoucím nárokům silniční dopravy; nejvíce se situace zhoršovala právě v okolí Masarykova nádraží. Proto pražská radnice i další městské úřady začaly kolem roku 1935 volat po regulačních plánech, které by dopravě ulehčily.

Největší dopravní problémy měla zejména tramvajová doprava – existovaly sice plány na budoucí „ústup“ průčelí nádraží o 280 metrů do Havlíčkovy ulice a další úpravy, naléhavé potřeby dopravy však nemohly čekat na uskutečnění těchto radikálních plánů. Největší problémy zažívala doprava tramvajová – proto Elektrické podniky požádaly mostní odbor stavebního úřadu hlavního města Prahy, aby se pokusily navrhnout viadukt pro přímou trať vedoucí přes nádraží.

V úplných počátcích počítaly úřady s úzkou mostní konstrukcí (zřejmě ocelovou) čistě pro dvojkolejnou elektrickou dráhu. Myšlenka nové komunikace však zaujala i další obory městské správy, a tak vznikl návrh přemostění pro veškerou dopravu. Trasa měla navazovat na Hlávkův most, dále vést kolmo nad ulicí Na Poříčí kolem městského muzea (dnešní Muzeum hlavního města Prahy), rampou překlenout Florenc, až by přemostění překonalo vlakové Masarykovo nádraží a napojilo se na tehdejší Hooverovu třídu. Viadukt pro všechny druhy dopravy měl mít úctyhodnou šíři 25 metrů a celkovou délku 360 metrů. Náklady město tehdy odhadlo na 15 milionů korun.

Pozorný čtenář jistě snadno odhalí, že tento neuvěřitelně moderně působící projekt z roku 1937 má svoji existující paralelu v části tzv. Severojižní magistrály v podobě Wilsonovy ulice (tento úsek byl zprovozněn 28. října 1978).<sup>142</sup> Vzhledem k nejrůznějším komplikacím při hledání po všech stránkách ideálního řešení definitivní rozhodnutí do začátku druhé světové války nepadlo a v poválečných letech se k projektu přistupovalo již zcela jinak. V padesátých letech pražská obec dokonce zvažovala zbourání Masarykova nádraží (tehdy nazývané Praha-střed). Viadukt se tedy své

---

<sup>141</sup> František Mencl, Viadukt přes Masarykovo nádraží v Praze, *Technický obzor* XLV, 1937, č. 21, s. 349.

<sup>142</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 179–183.

realizace dočkal více než po čtyřiceti letech. Tentokrát se však přemostění stalo součástí mnohem složitějšího a komplexnějšího dopravního řešení a na rozdíl od původních záměrů zde nevede tramvajová trať a přemostění je určeno výhradně pro automobilovou dopravu. Původní problém tramvajové dopravy, která musí Masarykovo nádraží složitě objíždět v ostrých obloucích a v úzkých ulicích, nakonec tedy zůstal dodnes nevyřešen.

Nyní zpět k plánům z třicátých let. Výškový profil okolí umožňoval postavit rampy vcelku mírné a nenáročné: nájezd směrem od Florence musel překonat 10,2 metru a pro druhý konec ústící do Husovy třídy postačovala rampa velmi mírná, jelikož vlakové nádraží se nachází hluboko pod okolním terénem. Trať na druhou stranu neumožňovala příliš mnoho pilířů, proto mostní pole musely překonávat značná rozpětí. Stavbu by také komplikovalo nepřítis pevné podloží – v místech se dříve nacházely městské hradební příkopy, které při stavbě nádraží stavitelé zasypali přibližně osmi metry suti. Pod tímto náspem geologický průzkum odhalil hrubozrnné říční sedimenty s velkými valouny, a teprve téměř patnáct metrů pod terénem lze narazit na skálu.

Projektů přemostění vzniklo pod hlavičkou mostního úřadu hned několik. Od počáteční podoby s třemi až čtyřmi vrchními hlavními nosníky se však postupně přešlo ke dvěma nosníkům, a to buď visutým nebo v podobě tzv. Vierrendeelovy soustavy, anebo plnostěnným zcela zapuštěným. Dva pilíře se ukázaly také výhodnější z hlediska estetického – most by méně narušoval výhled na nádraží. Na radu prof. Zdeňka Bažanta pak Ing. Mencl a architekt Hofman z mostního odboru vytvořili i experimentální projekt s rámovými nosníky.<sup>143</sup> Tato varianta vynikala štíhlostí konstrukce a zároveň poskytovala nejvýhodnější řešení s plnostěnnými nosníky, které by nijak nepřevyšovaly úroveň vozovky.

Jak můžeme vidět na dobovém plánu, takto navržené přemostění i při značně velkých rozměrech nepostrádá ladnost a vzdušnost. Konstrukce vyznívá jednoduše a čistě. V tomto případě však autoři plánů kladou jasný důraz na funkčnost a ekonomičnost stavby a také na její nadčasovost – byl by holý nesmysl stavět takto rozsáhlý viadukt a nepřemýšlet nad jeho budoucím napojením. Sám František Mencl na závěr svého článku z *Technického obzoru* dodává, že považuje za vhodné, aby takováto dopravní komunikace pokračovala jako zvýšená pouliční dráha a křížila i lokalitu Poříčí vrchem.

---

<sup>143</sup> František Mencl, Viadukt přes Masarykovo nádraží v Praze, *Technický obzor* XLV, 1937, č. 21, s. 350.

Tento nerealizovaný projekt výborně dokládá změny v pojetí celé koncepce řešení dopravních problémů Prahy a také vývoj postavení mostů jako takových. Dříve byly mosty významnou dominantou a překonávaly pouze lokální překážku (tj. řeku Vltavu). Později se čím dál tím častěji mosty stávají pouhou součástí složitého dopravního systému v rámci celého města.<sup>144</sup>

---

<sup>144</sup> Jan Fischer, Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 179.

#### 4.1.9. Lávka na Dětský ostrov: 1939-1941

O této drobné stavbě a zejména o jejím vzniku existuje jen velmi málo informací a některé údaje se značně rozcházejí. Dětský ostrov v průběhu své historie vystřídal řadu soukromých majitelů i pojmenování. Nejprve se mu říkalo Maltézský podle maltézských rytířů, kteří ostrov vlastnili. V devatenáctém století se začal používat název Židovský ostrov podle židovských majitelů, kteří provozovali zdejší bělidlo a nedaleké smíchovské kartounky. Dnešní označení Dětský ostrov je poměrně mladé – vychází z šedesátých let a odkazuje na zde vybudovaný areál dětských hřišť a sportovišť.

Dětský ostrov nebyl dříve nijak zpevněný, a proto po každé větší povodni měnil svůj vzhled a velikost. V době regulace Vltavy a výstavby pražských nábřeží však město ostrov vykoupilo a jeho tvar po radikální přestavbě zpevnily kamenné obvodní zdi. Přístupovou cestu tehdy tvořil železný parabolický můstek [49]<sup>145</sup> Úprava nábřeží a břehů Dětského a drobného Petržilkovského ostrova zde probíhala v rámci budování Smíchovského zdymadla v letech 1913-1921. S jeho pomocí lodní doprava mohla překonat Štítkovský a Staroměstský jez.<sup>146</sup> V této době již ostrov sloužil především k rekreačním účelům.

Ve dvacátých letech zmíněný železný můstek vystřídala dřevěná lávka podle návrhu architekta Vlastislava Hofmana. [50] Přes nápaditý vzhled a dobový design však od počátku plnila funkci provizoria a po roce 1930 se počítalo s vybudováním můstku betonového. Stavbu nové lávky však oddalovaly táhnoucí se dohady ohledně trasy nového velkého přemostění – teprve po konečném rozhodnutí města, že most nepovede z Myslíkovy, nýbrž z Resslerovy ulice, mohl mostní úřad vypracovat definitivní plány nové lávky na Dětský ostrov. Projekt vypracoval František Mencl společně s Vlastislavem Hofmanem a Ing. Kovalevským.<sup>147</sup>

Informace o tom, kdy byla železobetonová lávka postavena, se v různých zdrojích velmi liší. Například *Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* Dušana Josefa uvádí rok 1933, tedy období krátce po dokončení Jiráskova mostu.<sup>148</sup> Z jiných zdrojů však vyplývá, že v této době stále pokračovalo projektování můstku –

<sup>145</sup> Kateřina Bečková, *Vltava a její břehy, 1. díl, Od Františku proti vodě do Braníku*, Praha a Litomyšl 2015, s. 111.

<sup>146</sup> Kateřina Bečková, *Praha – Město a řeka*, Praha 2015, s. 31-32.

<sup>147</sup> Rostislav Švácha, *Střetnutí s mladou generací. Technika, urbanismus, pomníky, mosty*, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 347-358, cit. s. 258.

<sup>148</sup> Dušan Josef, *Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 354., on-line verze encyklopedie <http://www.libri.cz/databaze/mosty/heslo.php?id=772>, vyhledáno 25. 3. 2016.

v dvakrát denně vycházejícím periodiku *Národní politika* v roce 1937 najdeme několikrát krátkou zmínku o tom, že stavební úřad hl. m. Prahy připravuje plány nové železobetonové lávky, jelikož původní dřevěná již nevyhovuje. Celkové náklady mostní úřad odhadl na 80 000 Kč a zemský úřad přislíbil příspěvek ve výši 5000 korun.<sup>149</sup> Teprve v březnu 1939 se ve stejných novinách dočteme o stržení staré zpuchřelé dřevěné lávky i o tom, že stavba nového betonového mostu má být hotova snad již na počátku května téhož roku.<sup>150</sup> A konečně v ranním vydání ze dne 3. června 1939 na čtvrté straně najdeme i drobnou černobílou fotografii rozestavěného můstku.<sup>151</sup> V monografii Vlastislava Hofmana se pak dočteme, že lávka byla dokončena až roku 1941.<sup>152</sup>

Lávka dodnes zaujme lehkostí konstrukce a výraznou tenkostí betonových desek. Vzepjatou obloukovou konstrukci si zde vynutily okolnosti – most nesměl bránit lodní dopravě v plavební komoře Smíchovského zdymadla. Zajímavostí je, že můstek vychází ze založeného, ale nevyužitého pilíře pro most z Myslíkovy ulice. Vzdušnou podobu mostu umožňuje železobetonový oblouk se spolupůsobící mostovkou. Lávka je přibližně 25 metrů dlouhá a 4,5 metru široká a svým pojetím v drobnějším měřítku s menšími úpravami opakuje známý Menclův typ městského mostu. [51] Podíl inženýra Mencla na této stavbě lze spíše jen odhadovat – na začátku roku 1939 totiž odchází do výslužby. Jeho zkušenosti a znalosti jsou však v díle rozhodně patrné.

Lávku na Dětský ostrov, postavenou přibližně šest let po dokončení Jiráskova mostu, můžeme označit za symbolické zadostiučinění plánovanému mostu z Myslíkovy ulice, který se své realizace nikdy nedočkal. Železobetonový můstek totiž vede přesně v jeho původně plánované trase – přes horní zhlaví smíchovské plavidlové komory. Kromě toho, že nová lávka nahradila tu původní dřevěnou, uplatňují se zde všechny konstrukční zkušenosti a ponaučení ze stavby Jiráskova mostu, zejména v případě účelnějšího rozvržení hmoty mezi klenbu a společnou mostovkou. Pokud se tedy lávka na Dětský ostrov nemůže měřit s jinými mosty svou velikostí, po stránce čistě odborné to celkem snadno dokáže.

---

<sup>149</sup> Nová lávka na Židovský ostrov, *Národní politika* LV, výtisk č. 142, 25. května 1937, polední vydání, rubrika Pražské drobnosti, s. 3; a Nová lávka na Židovský ostrov, *Národní politika* LV, výtisk č. 181, 3. července 1937, polední vydání, rubrika Pražské drobnosti, s. 3.

<sup>150</sup> Na Židovský ostrov povede betonový most, *Národní politika* LVII, výtisk č. 74, 15. března 1939, polední vydání, s. 3.

<sup>151</sup> Židovský ostrov bude se Smíchovem spojen moderní betonovou lávkou, *Národní politika* LVII, výtisk č. 154, 3. června 1939, ranní vydání, s. 4.

<sup>152</sup> Rostislav Švácha, Střetnutí s mladou generací. Technika, urbanismus, pomníky, mosty, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 258.

## 5. Ing. František Mencl – stavitel krematorií a propagátor žehu

Nejenom v oboru mostního stavitelství Ing. František Mencl prosazoval moderní přístupy; celým svým založením i myšlením byl člověkem moderním a pokrokovým. Některé jeho osobní postoje však musely před vznikem samostatného Československa způsobovat značné nesnáze. Již v kapitole o Menclově životě zmiňuji fakt, že roku 1906 na vlastní žádost vystoupil z římskokatolické církve a stejně tak učinili i ostatní členové jeho rodiny.<sup>153</sup> K bezvěrectví a k dalším tehdy populárním myšlenkám ho přivedlo členství v české odnoži mezinárodní organizace Volná myšlenka. V dnešní době není ateismus u nás ničím neobvyklým, naopak Češi patří mezi nejméně věřící národy v Evropě; na počátku dvacátého století však situaci ovlivňovala silně rigorózní Rakousko-uherská monarchie. Takzvaná „Česká sekce Volné myšlenky“ a její zásady byly tehdejšímu státnímu zřízení trnem v oku a mnohokrát usilovalo o jeho zrušení; členové (včetně Mencla) tak několikrát čelili soudnímu obvinění z porušení zákona „O právu spolkovém“. Úřady nakonec Volnou myšlenku roku 1915 skutečně zrušily a svého obnovení se spolek dočkal až po vzniku Československa – více podrobností uvádím v podkapitole č. 5.3. s názvem Volná myšlenka a spolek Krematorium. Nejen společenská hnutí či spolky, které hájily ateismus, měly kvůli svým názorům potíže: z vyprávění žijících příbuzných se například dozvíme, že i Menclovy děti ve škole zažívaly mnohé nepříjemné situace jen proto, že na přání rodičů nenavštěvovaly povinné hodiny náboženství.

František Mencl se také přátelil s řadou podobně moderně smýšlejících osobností, například se slavným pedagogem, spisovatelem a archeologem Eduardem Štorchem. [53] Právě se Štorchem se mladí manželé František a Zdeňka Menclovi účastnili zájezdů k Jaderskému moři. Štorch se původně pro rekreační a ozdravné pobyty u moře v tehdejší Jugoslávii pro rodiny z měst snažil získat podporu u pražských úřadů, bohužel neúspěšně – proto je začal organizovat sám. Rodiny pobývaly v levných a jednoduchých prostorech, samy si vařily a snažily se žít co nejvíce v souladu s přírodou. Mencl se tak stal jedním z průkopníků a propagátorů opalování a na svých dovolených se také nudisticky koupal.<sup>154</sup>

---

<sup>153</sup> Archiv hlavního města Prahy, Soupis pražského obyvatelstva 1830-1910, krabice č. 187, pořadové číslo 108, František Mencl (\*1879). Digitalizovaná verze dostupná na:

<http://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=1285FBCEA64111E181D9002215111B5A&scan=1>

<sup>154</sup> za tyto informace velice děkuji žijícím příbuzným Františka Mencla, zejména jeho nejstarší vnučce Aleně Baudišové.

Kromě ateismu se František Mencl ve Volné myšlence hluboce ztotožnil s myšlenkou fakultativního pohřbívání žehem, které pak usilovně obhajoval a propagoval skrze svou bohatou činnost ve spolku Krematorium. Členem se stal už dva roky po jeho založení a brzy na to byl zvolen do ústředního výboru. Toto pole působnosti inženýra Mencla je oproti mostařství o něco méně známé, přesto však velice zajímavé. Rozhodně je pozoruhodné, s jakou vervou a odhodláním městský inženýr a mostař prosazoval ideu pohřbu ohněm u nás. Přestože také ve spolku Krematorium uplatnil svoje inženýrské znalosti a zkušenosti, jeho hlavní úloha spočívala především ve vystupování na veřejných osvětových přednáškách napříč Československem, v pořádání tematických výstav a odborné i finanční podpoře měst při plánování a budování novodobých krematorií.

Když roku 1919 František Mencl převzal funkci předsedy spolku po Jaroslavu Kvapilovi, české kremační hnutí postavilo do svého čela výjimečnou osobnost, která dokázala organizaci dovést k dříve nevídaným úspěchům. Menclova téměř třicetiletá éra předsednictví (postu předsedy se vzdal na jaře 1948 pro stáří a zhoršující se zdraví)<sup>155</sup> znamenala pro spolek Krematorium nejen pokrok ve všech teoretických i praktických otázkách pohřbívání žehem, ale i prudký vzestup počtu členů. Přesto Mencl stále zvládal vyřizovat rostoucí agendu a korespondenci, vyjednával s městskými radami i s význačnými zástupci kulturního života. Zastával také funkci redaktora spolkového časopisu *Krematorium* a jeho články i obsáhlejší stati tvořily podstatnou část celkového obsahu.

František Mencl byl uznávaným stavebním odborníkem mostního stavitelství, ale i v otázkách žehu neměl konkurenci. Samostudiem získal neuvěřitelně obsáhlé znalosti o pohřbu žehem od jeho pravěkých počátků, přes jeho proměny ve středověku až k jeho návratu v moderní společnosti. Sledoval vývoj a činnost kremačních spolků ve světě, navazoval s nimi kontakty a podílel se na organizaci mezinárodních kongresů (VII. sjezd se pořádal v září 1936 v Praze) a také podnítil vznik Mezinárodní kremační federace (*International Cremation Federation*; založena v roce 1937 v Londýně),<sup>156</sup> která by koordinovala činnost národních spolků a zároveň napomáhala zvyšovat úroveň

---

<sup>155</sup> Zápís o XXXIX. řádné valné hromadě spolku „Krematorium“, konané dne 18. dubna 1948 v Obecním domě hlavního města Prahy, *Přátelství: měsíčník spolku Krematorium* II, 1948, č. 4., s 25-27.

<sup>156</sup> Roku 1996 udělila Hospodářská a sociální rada OSN organizaci ICF tzv. poradní status – to dává ICF pravomoc ovlivňovat rozhodnutí týkající se mezinárodního kremačního hnutí na té nejvyšší úrovni; federace má také své pověřené zástupce v sídle OSN v New Yorku, ale také v Ženevě a ve Vídni, kde se mohou aktivně účastnit zasedání Hospodářské a sociální rady OSN. Více na (anglicky): <http://www.int-crem-fed.org/icf>, vyhledáno dne: 10. 4. 2016

kremací. Ve svých člancích pro spolkový věstník často přinášel informace o soudobých krematoriích, kolumbáriích a hřbitovech z celého světa, zejména však ze západní Evropy.

Zejména v prvních letech po vzniku Československa Mencl usiloval o to, aby společnost myšlenku pohřbu žehem přijala kladně a aby u nás provedené obřady měly tu nejvyšší možnou úroveň – a to po stránce technické, estetické i pietní.<sup>157</sup> Za prvních pět let existence samostatné republiky přednášel na neuvěřitelných 135 setkáních v různých koutech naší země. V těchto svých osvětových přednáškách a referátech neúnavně vyvracel mýty, lži a nepravdy o kremaci. Za bezmála třicet let svého předsednictví nevynechal jedinou valnou hromadu, každé významnější jednání probíhalo za jeho přítomnosti. Kromě toho se účastnil většiny otevření nových krematorií, nejednou zde také jménem spolku vystoupil jako jeden z hlavních řečníků. Také se vyjadřoval k veřejným architektonickým soutěžím, někdy jako člen poroty, jindy skrze písemný referát. Napsal desítky odborných článků, podnikl řadu studijních cest do zahraničí, aby pak mohl o svých nabytých zkušenostech poučit i zdejší zainteresované obecnost. Je vsuktu obdivuhodné, kolik toho dokázal pro spolek vykonat, uvědomíme-li si, že až do roku 1939 (kdy odešel ze stavebního úřadu hlavního města Prahy do výslužby) musel všechny aktivity zvládat ve svém volném čase.<sup>158</sup>

Protože byl v otázkách kremačních vynikajícím historikem a teoretikem a vydal desítky odborných článků, ovlivnil svými názory celou generaci zastánců žehu i architektů, kteří nové budovy navrhovali. Zejména v Itálii, Švýcarsku a v Německu zpočátku stavitelé při řešení moderních krematorií vycházeli ze sakrální architektury a tuto tendenci lze odhalit i u nás. Ale krematoria jako stavební typ se postupně vyvíjela a měnila svoji podobu a v Československu se tento vývoj projevoval patrnou snahou vytvořit stavební „národní sloh“. Jako člen starší generace Mencl sice chápal potřebu dát budovám spíše chrámový výraz, přesto ale zvítězila inženýrská stránka jeho osobnosti. Vyzdvihoval všechny snahy sladit obřadní a funkční účel stavby. Novodobý „chrám žehu“ zároveň musel splňovat všechny technické i hygienické požadavky a jeho provoz lze snadno přirovnat k továrně.<sup>159</sup>

---

<sup>157</sup> Lubomír Milde, 70. narozeniny Ing. F. Mencla, *Přátelství: měsíčník spolku Krematorium III.*, 1949, č. 1, s. 5.

<sup>158</sup> František Sedláček (ed.), *Heuréka: příležitostný tisk k 75. výročí vzniku Spolku krematorium a jeho pokračovatelky Společnosti přátel žehu*. Praha 1984, s. 55.

<sup>159</sup> František Mencl, *Krematoria, Stavba: měsíčník pro stavební umění I*, 1922, s. 112-115.



Nejvýraznějším rysem jeho názorů, které se projevují obecně u jeho stavitelských návrhů, je především finanční úspornost. František Mencl vytvořil důvtipný a velice praktický způsob výpočtu rentability provozu kteréhokoli zamýšleného krematoria. Pokud výsledek vyšel příznivě, téměř okamžitě se mohlo přistoupit k realizaci stavby. Tyto geniální propočty společně s poskytováním výhodných půjček na nízký úrok přímo z rozpočtu spolku (a to bez pomoci bankovních ústavů) v mnoha případech umožnily vybudovat krematoria i ve městech, kde by samotný obecní rozpočet nestačil. Také systém odstupňování členských poplatků podle věku a možnost pojištění obřadu žehem se osvědčil jako velice přínosný – jako předseda spolku Krematorium pečlivě dohlížel, aby se s peněžními prostředky získanými z členských poplatků co nejlépe hospodařilo. Že tento precizní přístup skutečně fungoval, dokládají stoupající počty členů i podrobné hospodářské výkazy o finančním stavu spolku.

Společně s touto ekonomicko-matematickou činností souvisí také Menclova činnost statistická. Pravidelně každý rok ve věstníku spolku publikoval neuvěřitelně pečlivě zpracované a detailní výsledky snažení kremačního hnutí. Tyto obšírné články obsahovaly vývoj počtu kremací v jednotlivých krematoriích, statistiky o vyznání zesnulých, z jak velké vzdálenosti zemřelý pocházel, kolik se pro zpopelnění rozhodlo lidí z Čech, Moravy i Slovenska atd. Porovnával u nás získané údaje s informacemi z dalších evropských zemí, které osobně získával obesíláním zahraničních kremačních spolků.<sup>160</sup> Vytvořil rozsáhlé statistické tabulky a grafy s údaji seřazenými podle států, pro Československo podle krajů, často i s názornými mapami. Informuje o technických pokrocích a o výhodnosti nových typů pecí a jejich vytápění.

Kromě bezpočtu článků ve věstníku *Krematorium* Františku Menclovi vyšly také dvě zásadní publikace. Kniha s názvem „*Evropská krematoria*“ z roku 1919 i přes drobný rozsah obsahuje úctyhodný objem informací. Krátce po vzniku samostatného Československa se u nás nedostávalo odborné literatury na toto téma a Mencl se obával, aby se tvůrci novodobých krematorií „*nespokojili se sledováním vzorů sousední říše*“.<sup>161</sup> Uvědomoval si, že pro příznivý vývoj ve vlasti je nutné obeznámit se i se situací jinde, abychom se vyvarovali zbytečných chyb. Proto bylo cílem této studie především pomoci našim technikům, architektům, zainteresovaným spolkům i obcím

---

<sup>160</sup> Lubomír Milde, 70. narozeniny Ing. F. Mencla, *Přátelství: měsíčník spolku Krematorium III.*, 1949, č. 1, s. 5.

<sup>161</sup> František Mencl, *Evropská krematoria*, Praha 1919, s. 3.

zastupitelstvům zorientovat se v množnostech a přístupech při projektování a stavbě nového krematoria. Skrze text s velice bohatým obrazovým doprovodem podává Mencl ucelený výklad o již stojících stavbách nejen z Německa, ale i z Itálie, Velké Británie, Francie a Švýcarska. Porovnává postoje a východiska jednotlivých států a upozorňuje na jejich výhody i nevýhody.

Druhá a ještě útlejší publikace „*Pohřeb ohněm*“ představuje soubor stručných statí o zpopelňování mrtvých. František Mencl doplnil své texty kapitolami od svých kolegů a vytvořil tak komplexní pohled na vývoj kremačního hnutí u nás a jeho zásadní milníky. Uvádí důležité české osobnosti, které se o šíření myšlenky zasloužily, významné události, které posunuly náš vývoj vpřed. Řádně vysvětluje nejdůležitější pojmy a popisuje fungování krematorií včetně mechanismu pece. Nezapomíná také na argumenty podporující myšlenku zpopelňování a na konci najdeme znění zákona č. 464 ze dne 7. prosince 1921 „O pohřbívání ohněm“ a praktický návod, jak si zajistit pohřeb ohněm.

Výsledky všestranného snažení Františka Mencla jsou skutečně obdivuhodné – rozhodně se stal pro kremační hnutí historickou osobností a všeobecně uznávanou autoritou. Po jeho odchodu ze spolku Krematorium si členové uvědomovali, že najít dalšího takto výjimečného a pokrokového pracovníka nebude snadné, ba dokonce nemožné. Mencl dal hnutí pevné základy, ze kterých mohla moderní společnost vycházet a pokračovat v díle, které započal. Dnes je zpopelnění nejužívanějším způsobem pohřbívání u nás; uložení ostatků v rakvi do země dnes zaujímá přibližně pouze 20 procent ze všech pohřbů. V současné České republice dnes slouží 54 žárovišť ve 27 krematoriích.<sup>162</sup> Když inženýr František Mencl začal horlivě bojovat za rozšíření pohřbu žehem, jistě netušil, do jaké míry se jeho počínání setká s úspěchem.

---

<sup>162</sup> Tomáš Kotrlý, K proměnam postavení hrobníka, *Český lid: sborník věnovaný studiu lidu českého v Čechách, na Moravě, ve Slezsku a na Slovensku* 95, 2008, č. 3, s. 273-292, cit. s. 291.

## 5.1. Stručné dějiny křesťanského hnutí v českých zemích

Protože prosazování a povolování pohřbu žehem u nás i ve světě probíhalo pozvolna a tomuto zdlouhavému a složitému procesu se věnuje celá řada samostatných publikací i diplomových prací, nastíním v této kapitole pouze základní fakta v evropském kontextu. Nejvýraznějším protivníkem kremace se od samého počátku stala římskokatolická církev. Pro papežský stolec byla myšlenka ohně, který strávuje lidské ostatky, nepřijatelná a ještě v první polovině 20. století zpopelňování zemřelých zakazovala a odsuzovala. Již císař Karel Veliký roku 785 nakázal tradiční pohřeb do země jako jediný správný; spálením těla nebo přímo upálením na hranici se trestali kacíři a čarodějnice.<sup>163</sup> Přesto se však už v renesanci objevují návrhy na krematoria a zastánci pohřbu žehem poukazují zejména na očištnou funkci ohně a hygieničnost takového pohřbu. Skutečné obnovení zvyku spalování mrtvých však přineslo až osvícenství.

Přestože kremace splňovala rostoucí požadavky městské hygieny (v této době vznikl zákaz pohřbívání v centrech měst či v chrámových kryptách), od 18. století lze již hovořit o projevu postupné sekularizace společnosti. Stoupenci tohoto způsobu pohřbu také často poukazovali na ekonomickou stránku věci – spalování není tak drahé a navíc krematorium nezabere tolik místa, jako rozsáhlé hřbitovy. A tak se jedním z hesel zastánců zpopelnění stalo „*Přenechte půdu živým!*“<sup>164</sup> Města totiž pozvolna měnila svou podobu a cena volných a velmi žádaných pozemků v jejich středech rychle rostla. Myšlenka pohřbu ohněm také souzněla s tehdejšími filozofickými názory romantismu a následně také materialismu, za kterým stáli zejména němečtí přírodovědci Ludwig Büchner a Karl Vogt. Velký zlom přinesl také čin anglického básníka lorda George Byrona, který na mořském břehu italského města Viareggio vybudoval pohřební hranici podle antického příkladu, na které zpopelnil utonulá těla básníka Percyho Bysshe Shelleyho a jeho přítele Williamse.<sup>165</sup> V moderní společnosti pak kremaci propagovali zejména volnomyšlenkáři, liberálové a sociální demokraté – celý spor tak

---

<sup>163</sup> Josef Mikulášek, *Dějiny pohřbívání a křesťanského hnutí* (diplomní práce), Katedra církevních dějin a křesťanského umění CMTF UPOL, Olomouc 2003, s. 178.

<sup>164</sup> Markéta (Večeřáková) Svobodová, Krematoria v české architektuře 10.-30. let 20. století, *Umění XLV*, 1997, č. 1, s. 74.

<sup>165</sup> František Sedláček (ed.), *Heuréka: příležitostný tisk k 75. výročí vzniku Spolku krematorium a jeho pokračovatelky Společnosti přátel žehu*. Praha 1984, s. 39-40.

získal politický podtext. Nové rozměry celému hnutí pak přinesla organizovaná sdružení stoupců žehu, která začala po roce 1850 vznikat po celé Evropě.<sup>166</sup>

Silně katolicky orientovaná habsburská monarchie však stavbám zpopelňování ani krematorií na svém území nepřála – však také nejrůznějšími prostředky usilovala o to, aby zde nevznikaly a nevyvíjely činnost volnomyšlenkářské spolky, které o zlegalizování pohřbu žehem či stavbu krematoria usilovaly. Na druhou stranu však svým obyvatelům nebránila využít kremačních služeb za hranicemi státu a pokud tedy někdo z občanů zatoužil po pohřbu žehem, mohl tak učinit, přestože se pak přeprava nebožtíka a další věci s obřadem spojené značně prodražily a zkomplikovaly. Proto si zpopelnění mohly dovolit pouze majetnější vrstvy, které měly dostatek prostředků na dopravení nebožtíkova těla do nejbližšího krematoria v Gothě nebo Žitavě (Zittau).<sup>167</sup> Roku 1885 pak ve Vídni vznikl spolek „*Die Flamme*“ (česky plamen) a ten následně podnítl vznik podobných spolků i v českých zemích. Ideou pohřbu žehem se tehdy zabývaly i některé české přední osobnosti, například Božena Němcová, Jan Neruda nebo moravský politik a žurnalista Ctibor Helcelet.<sup>168</sup>

O tom, že katolická církev kremacím bránila a že i pohřební obřad s urnou s popelem zesnulého provázely značné potíže, svědčí případ české mecenášky, filantropky, manželky českého politika Františka Augusta Braunera a přítelkyně rodiny Náprstkovy, Augusty Braunerové. Ta zemřela náhle 18. října 1890 v Paříži během návštěvy své starší dcery Anny. Jelikož její děti chtěly matce splnit přání navždy spočinout v rodné půdě a převoz ostatků na takovou vzdálenost byl tehdy téměř nemožný, daly děti její tělo zpopelnit. Po příjezdu do Prahy se z celé záležitosti stala mediálně sledovaná záležitost – poprvé se tu měl odehrát pohřeb nikoli těla, ale popela.<sup>169</sup> Tehdejší zástupci církve odmítli obřad provést a odepřeli nebožce udělit veškeré církevní pocty – urna nesměla ani přejít práh kostela. Nakonec nad hrobem promluvil Vojtěch Náprstek.

Právě tento český vlastenec, národopisec a mecenáš se stal výjimečnou postavou kremačního hnutí u nás. Jako člen městské rady také prosazoval uzákonění pohřbu žehem, který vzhledem ke svým názorům na sociální otázky považoval za rozumný a

---

<sup>166</sup> Josef Mikulášek, *Dějiny pohřbívání a kremační hnutí* (diplomní práce), Katedra církevních dějin a křesťanského umění CMTF UPOL, Olomouc 2003, s. 181.

<sup>167</sup> Markéta Svobodová, *Krematorium v procesu sekularizace českých zemí 20. století. Ideové, stavební a typologické proměny*, Praha 2013, s. 13.

<sup>168</sup> Josef Mikulášek, *Dějiny pohřbívání a kremační hnutí* (diplomní práce), Katedra církevních dějin a křesťanského umění CMTF UPOL, Olomouc 2003, s. 207.

<sup>169</sup> Milena Lenderová, S pietou popel shrnouce ... aneb kremace v Čechách, *Dějiny a současnost XXIII.*, Praha 2001, č. 1, s. 23.

hygienický.<sup>170</sup> Dokonce propagoval myšlenku stavby krematoria v Praze. Svými návrhy předběhl dobu o desítky let – usiloval o založení nového, interkonfesijního hřbitova, zavedení telefonů a elektrického osvětlení a podporoval vzdělávání žen. O problémech a výhodách zpopelňování lidských ostatků si psal s první českou lékařkou MUDr. Annou Bayerovou a s historikem a profesorem z brněnské techniky Františkem Kameníčkem.

Přestože se mu pražské krematorium prosadit nepodařilo a ani myšlenka pohřbu žehem ve společnosti příliš nepokročila, rozhodl se jít alespoň příkladem – po smrti 2. září 1894 byly jeho ostatky převezeny do německého města Gotha, kde se tehdy nacházelo nejbližší krematorium. Pražský obřad se konal 6. září v 15 hodin a pak rakev s nabalzamovaným tělem putovala vlakem celou noc do Gothy. Druhý den proběhl závěrečný obřad, kde Náprstkovi vzdalo hold celkem 59 účastníků z Čech. Urnu s popelem pak vyzvedli zástupci města Dr. Jindřich Malý a Ing. Jiří Kresl a odvezli ji zpět do Prahy, kde ji odevzdali v Náprstkově rodném domě U Halánků. Bronzovou tepanou urnu vytvořil sochař Josef Mauder a do speciálně vytvořeného výklenku ve zmíněném domě ji po svém návratu uložil přítel a spisovatel Julius Zeyer. [54]

Tisk opět způsobil značný rozruch a pokusil se naznačit, že Náprstek si prý přál tradiční „křesťanský pohřeb“, avšak jeho manželka podlehla „vlivu svobodomyšlníků“. Josefa Náprstková však neváhala a poslala do novin opravu, kde toto tvrzení popírá a zdůrazňuje názory a přání svého muže. Následně se objevila prohlášení některých Náprstkových přátel, že se rozhodli pro pohřeb žehem.<sup>171</sup>

Přestože se od té doby pro zpopelnění svých ostatků rozhodly i další významné české osobnosti, až do první světové války zůstávaly kremace výjimkou. Kromě negativního stanoviska římskokatolické církve měla určité námitky také tehdy vznikající kriminalistika – její odborníci poukazovali na nemožnost exhumace těla, a tedy i vyšetřování v případech podezřelých úmrtí. První pohřby žehem se navíc vyznačovaly značně vysokými náklady, což bránilo jejich masovému rozšíření. S tímto problémem se potýkal také spolek „*Společnost pro spalování mrtvol*“, který roku 1899 založil pražský městský hygienik MUDr. Jindřich Záhoř. Tento osvícený muž a tehdejší „fysik“ kromě jiného také bojoval za zavedení pitné vody, zařízení kanalizace, ústředních jatek, městské tržnice, výstavbu veřejných toalet nebo také za vytvoření

---

<sup>170</sup> Milena Lenderová, S pietou popel shrnuce ... aneb kremace v Čechách, *Dějiny a současnost XXIII.*, Praha 2001, č. 1, s. 23.

<sup>171</sup> Josef Mikulášek, *Dějiny pohřbívání a kremační hnutí* (diplomní práce), Katedra církevních dějin a křesťanského umění CMTF UPOL, Olomouc 2003, s. 212.

soustavy školních a zubních lékařů. Právě on předložil v březnu 1899 zemskému sněmu zákon o fakultativním pohřbu žehem, ale i přes sedmadvacet získaných podpisů poslanců nebyl návrh nikdy projednán.<sup>172</sup> Společnost pro spalování mrtvol pak roku 1900 žádala městskou radu o pronájem pozemku č. k. 501/III a k žádosti připojili návrh na zřízení krematoria a kolumbária při obecním hřbitově. Během výstavy dvou oceněných modelů krematorií (z veřejné soutěže) od architektů Pavla Janáka a Jana Šachla v Náprstkově muzeu společnost vyzvala 190 „slovanských“ měst, aby se jejich zastupitelstva domáhala vzniku zákona o pohřbu žehem. I přes řadu dalších uspořádaných akcí však *Společnost pro spalování mrtvol* nepostupovala dostatečně průbojně oproti jiným spolkům – roku 1922 spolek svoji činnost nakonec ukončil.<sup>173</sup>

Přes všechny zmíněné nesnáze však na počátku dvacátého století proběhl určitý vývoj, který předznamenával pozdější úspěchy. Největší zásluhu na rozšíření pohřbu žehem má především pražský spolek *Krematorium*, který byl založen dva roky po XIV. světovém kongresu Volné myšlenky, který se konal roku 1907 v Praze – tomuto spolku pro spalování mrtvých a dalším podrobnostem je věnována samostatná podkapitola č. 5.3. Volná myšlenka a spolek Krematorium.

---

<sup>172</sup> Milena Lenderová, S pietou popel shrnuce ... aneb kremace v Čechách, *Dějiny a současnost XXIII.*, Praha 2001, č. 1, s. 26.

<sup>173</sup> o ukončení činnosti informuje článek „Rozchod Společnosti pro spalování mrtvol“, *Věstník společnosti pro spalování mrtvol* X. červenec 1922, č. 4, str. 1. Článek uvádí, že společnost byla rozpuštěna na žádost bývalých činovníků; také se dovídáme, že majetek společnost předala spolku Krematorium.

## 5.2. Význam křemáčního hnutí v samostatném Československu

Po vzniku samostatného československého státu se situace v mnoha ohledech změnila; zmizela největší zábrana v podobě nezákonnosti žehu a zákaz výstavby krematoria na českém území. Po schválení zákona o fakultativním pohřbívání zvaného také „*Lex Kvapil*“ v roce 1919 pohřbívání žehem již nic nebránilo. Dokonce i původně německé krematorium v Liberci (postavené v letech 1915-1917 podle návrhu architekta Rudolfa Bitzana) konečně mohlo zahájit svou službu veřejnosti. Společnost to uvítala z mnoha důvodů.<sup>174</sup> Vysoký počet padlých v první světové válce část společnosti chápala jako „*očistnou lázeň*“, zároveň také vyvolal strach z epidemií nakažlivých chorob – nejedno město se potýkalo s nedostatkem ploch vhodných pro pohřbívání.

Křemace byla však pro její zastánce především ideologickým argumentem. Pro řadu lidí pohřeb žehem symbolizoval pokrok a odklon od starých pořádků skrze následování moderních myšlenek. Pohřeb žehem ztělesňoval pro pokrokového člověka jediný důstojný způsob, jak odejít z tohoto světa. Žeh propagovali zastánci křemáčního hnutí jako něco moderního, co následuje nejnovější poznatky racionální vědy a budovu krematoria popisují jako stavbu účelnou a sloužící hygieně, čistotě a zdraví. Takto křemaci prezentovaly například i sokolské hnutí. Pohřeb žehem se stal svým způsobem symbolem kulturního boje proti tradici a katolicismu, který odkazoval na staré pořádky v dobách Rakouska-Uherska.<sup>175</sup>

Svou úlohu sehrála i změna politické situace. Prezident Tomáš G. Masaryk již ve své teoretické práci zvané *Česká otázka* z roku 1894 dal jasně najevo, že hodlá navázat na myšlenky obhájců svobody myšlení a vznešených tradic české reformace – Karla Havlíčka Borovského, Jana Kollára, Pavla Josefa Šafaříka nebo Františka Palackého.<sup>176</sup> Demokratické myšlenky nového státu stály přísně v opozici proti teokracii a jedním z hlavních programů nové republiky byla důsledná odluka církve od státu.

Zastánci křemace pocházeli z řad volnomyšlenkářů a zednářů, ale také liberálů, sociálních demokratů či marxistů a k propagaci používali širokou škálu humanistických, idealistických, politických, estetických i národohospodářských argumentů. Všechny

---

<sup>174</sup> František Sedláček (ed.), *Heuréka: příležitostný tisk k 75. výročí vzniku Spolku krematorium a jeho pokračovatelky Společnosti přátel žehu*. Praha 1984, s. 48.

<sup>175</sup> Markéta Svobodová (Večeřáková), Krematoria v české architektuře 10.-30. let 20. století Jejich historie, architektura a ideový obsah, *Umění XLV*, 1997, č. 1, s. 73-74.

<sup>176</sup> Markéta Svobodová, *Krematorium v procesu sekularizace českých zemí 20. století. Ideové, stavební a typologické proměny*, Praha 2013, s. 19.

skupiny ale spojuje myšlenka osobní svobody a možnost volby, také vyzdvihují askezi, sociální rovnost a náboženskou neutralitu žehu. „*Pohřbívání ohněm není věcí politiky ani náboženství, a stejně neutrální stanovisko zaujímá náš spolek*“, prohlásil František Mencl při slavnostním otevření krematoria v Moravské Ostravě 1. února 1925.<sup>177</sup> Neutralita spolku Krematorium je však poněkud sporná – sami členové si dobře uvědomovali potřebu ideové opory, která by i těm nejpokrokovějším lidem umožnila překonat strach ze smrti a zpopelnění těla. Za ideologii spolku Mencl označoval „*náboženství humanity*“, které lze interpretovat jako pantheismus či materialistický atomismus. Tyto ideály, které se staly mravní podstatou demokracie, se v Československu těšily velké oblibě; počátky této filozofie můžeme hledat již na počátku dvacátého století, kdy Tomáš G. Masaryk vydal knihu „*Ideály humanitní*“ (1901).

Mnohokrát byl také žeh přirovnáván k návratu k jednoduchosti a k dobám, které nezatěžoval středověký katolický dogmatismus. Zpopelnění mrtvých symbolizovalo návrat k pradávným slovanským zvykům, kdy obřady nekazily nevkusné a pompézní ceremonie. Místo hnilobných procesů tělo svým žárem očistily plameny. Kremace se tedy stala i projevem vlastenectví a národního cítění.<sup>178</sup> Svůj vliv měl také stoupající zájem o orientální a zejména indickou filozofii – v některých propagačních materiálech se objevují citáty z kosmogonií indických upanišad. Romantizující kult minulosti se zase projevuje například citáty z Homéra. Na osvětových přednáškách tak zaznívají pasáže, ve kterých se mrtvý Patroklos v noci zjevuje Achillovi a nabádá ho, aby uspíšil jeho pohřeb či úryvek, kde Agamemnon vypráví Achillovi o oslavě při spalování jeho ostatků.<sup>179</sup>

Pro římskokatolickou církev zůstával pohřeb žehem stále nepřijatelný a zakazovala jej, a to i v případech, kdy si to zemřelý výslovně přál. Takový člověk ztratil nárok na udělení poslední svátosti a veškeré další církevní obřady. Jedním z argumentů katolíků se stalo „němectví“ kremace – po krematoriu v Miláně se k myšlence zpopelnění lidských ostatků přiklonily zejména německé protestantské země. Smířlivěji přistupovaly k žehu nekatolické církve, které vznikly krátce po samostatném československém státu.

---

<sup>177</sup> František Mencl, Zahájení krematoria v Moravské Ostravě, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých XVI, 1925, č. 2. s. 21-24.

<sup>178</sup> František Mencl (ed.), *Pohřeb ohněm: několik kapitol o zpopelnění mrtvých*, Praha 1922., s. 29.

<sup>179</sup> Markéta Svobodová, *Krematorium v procesu sekularizace českých zemí 20. století. Ideové, stavební a typologické proměny*, Praha 2013, s. 21.



Všechny zmíněné myšlenkové proudy se promítly i do fyzické podoby krematorií, a to nejen u nás. Podoba „*chrámů žehu*“ vystavených na přelomu 19. a 20. století odrážela dobové myšlení a názory konkrétní země. Zatímco první italská krematoria vycházela z modelu antického chrámu, a dávala tak najevo opozici vůči papeži a klerikalismu, Francie naopak staví v duchu revolučního neoklasicismu – časté politické změny ale znemožnily realizaci řady projektů. V Anglii se anglikánská církev stavěla k problematice žehu poměrně smířlivě, a proto zde tento obřad nacházel své uplatnění častěji, než v jiných částech Evropy. Tamní stavby čerpaly ze středověké sakrální architektury, ale jejich neogotický vzhled však prezentoval spíše konformní společenské názory než revoluční myšlenky. V Německu ovlivňuje podobu krematorií národnostní hnutí a kult minulosti. Právě německé úřady si také jako první uvědomily rozdíl mezi dvěma pohřebními obřady a, ve snaze rozlišit je, nařídily, aby nový stavební typ nevycházel z církevních staveb. Mezi první pokusy vycházející z této myšlenky můžeme zařadit například krematorium v Drážďanech od architekta Fritze Schumachera z roku 1911.<sup>180</sup>

Krematoria u nás nejprve také vycházela z chrámové architektury, ale brzy začala reprezentovat touhu po „národním slohu“ – tvůrci chtěli tvořit stylem, který by byl oproštěn od historizujících stylů a zároveň symbolizoval osvobození se z područí rigorózní Habsburské monarchie. Proto pomníky, náhrobky, mohyly, urny, kolumbária, nová krematoria i další objekty dotýkající se „posledních věcí člověka“ v 10. a 20. letech navrhovala řada českých kubistů, například Pavel Janák, Vlastislav Hofman nebo Bedřich Feuerstein. Výrazové prostředky kubismu navíc souzněly i s názorem Františka Mencla, že krematorium jakožto „*laický chrám*“ funguje v zásadě jako továrna.<sup>181</sup> Zároveň však Mencl požadoval, aby své návrhy autoři pojímali umělecky – aby i tvar budovy vyjadřoval její poslání a také aby neutrpělo hledisko estetické ani pietní.

Jako další vhodný inspirační zdroj se jevila také staroslovanská mytologie. Právě jí se inspiroval Pavel Janák při navrhování krematoria pro Pardubice. Ačkoli jeho rondokubistické pojetí sklidilo povětšinou kladný ohlas, sám Mencl zastával kritičtější stanovisko. Jednak odmítal jakékoli vyhrocené projevy nacionalismu v architektuře (i jinde), více však jeho spořivé osobnosti vadily značně vysoké náklady pardubické

---

<sup>180</sup> Markéta Večeřáková (Svobodová), Krematoria v české architektuře 10.-30. let 20. století. Jejich historie, architektura a ideový obsah, *Umění XLV*, 1997, č. 1, s. 72-73.

<sup>181</sup> František Mencl: Krematoria, *Stavba: měsíčník pro stavební umění I*, 1922, s. 112-117.

stavby.<sup>182</sup> Přes výraznou kubistickou vlnu meziválečná krematoria projevují značnou různorodost. Ke každému projektu autoři přistupovali individuálně a hledali ideální stylové řešení.

Ačkoli dnes bereme budovy krematorií jako samozřejmost a často nad jejich vzhledem hlouběji neuvažujeme, tyto stavby výborně odráží dobové myšlení a vývoj křesťanského hnutí u nás – toto jakési hledání „správné formy“ také vyjadřuje komplikovanost vývoje krematoria jakožto samostatného architektonického typu.

---

<sup>182</sup> František Mencl: *Evropská krematoria*, Praha 1919, s. 5.

### 5.3. Volná myšlenka a spolek Krematorium

Volná myšlenka vznikla roku 1880 v Bruselu jako mezinárodní sdružení, které hájilo svobodu lidského myšlení v otázkách náboženského, politického, hospodářského, sociálního a kulturního přesvědčení. Volnomyšlenkářské zásady vycházely z názoru, že jen volně myslící lidstvo bude silné a šťastné – proto se společnost musí uvolnit zpod vlivu autorit (zejména těch církevních) a zbavit se pověr, předsudků a překonaných tradic. City nesmí bránit racionálnímu poznání, avšak ne v podobě krajního racionalismu, který ničí vše, co život dělá přirozeně lidským. Hlavním světlem života se má stát rozum, který dává člověku návod, co je mravné, rozumné, ušlechtilé a správné.<sup>183</sup> K zakladatelům spolku patřili angličtí racionalisté D. M. Bennett a Charles Bradlaugh, filozof Herbert Spencer, přírodovědci Jacob Moleschott a Charles Renouvier nebo socialisté Vilém Liebknecht a Cesar Depaepe.<sup>184</sup> I mezi řadovými členy bychom našli jména slavných pokrokových politiků, filosofů a vědců nejrůznějších oborů z různých zemí. Brzy po svém založení se hnutí tzv. volných myslitelů rozšířilo do řady evropských zemí a posléze také do Ameriky.

Počátky organizace podobného zaměření u nás můžeme spatřovat již v době působení Karla Havlíčka Borovského, Josefa Baráka a Alfonse Šťastného. Skutečná česká odnož Volné myšlenky však začala postupně vznikat v roce 1904; jednak pod vlivem kongresu v Římě a zároveň jako reakce na prováděcí nařízení ke školnímu a vyučovacímu řádu, který zahrnoval povinné hodiny náboženství. Čeští volnomyšlenkáři se nejprve sdružovali ve *Spolku Augustin Smetana, sdružení osob bez vyznání* a po římském sjezdu vznikly další organizace podle vzoru některých politických stran, přestože mezi hlavní zásady vždy patřila politická nestrannost. Jako další projev činnosti začaly po roce 1905 vycházet důležité propagační a agitační tiskoviny: v květnu 1905 byl založen měsíčník *Volná myšlenka*, o rok později následoval měsíčník *Volná Škola*, od roku 1908 začal vycházet čtrnáctidenník s názvem *Havlíček*, a nakonec r. 1912 ještě týdeník *Neruda*.

Pro silně rigorózní Habsburskou monarchii, která podporovala římskokatolickou křesťanskou tradici, však takovéto ateistické hnutí znamenalo ohrožení uznávaných principů, na kterých lpěla. Proto rakouské úřady volnomyšlenkáře neustále

---

<sup>183</sup> *Volná myšlenka v Čsl. republice: ideový základ, úkoly, organisace, její činnost a tisk*, Praha 1924, s. 6-7.

<sup>184</sup> *Volná myšlenka československá: historie, zásady, cíle a stanovy spolku*, Praha 1921, s. 3-4.

pronásledovaly a členové se tak často stávali nedobrovolnými účastníky řady policejních vyšetřování a soudních procesů.<sup>185</sup> Své zkušenosti s tím měl i František Mencl, kdy jej společně s dalšími kolegy z tzv. *České sekce Volné myšlenky* obvinili z přestupku hned několika paragrafů zákona č. 134 ze dne 15. listopadu 1867 „*O právě spolčovacím*“.<sup>186</sup> Jedna z kopií soudního spisu se dnes nachází v Menclově personální složce v Archivu hlavního města Prahy a obsahuje zápis ze dvou přelíččení: z prvního ze dne 21. února 1914 (Okresní soud pro přestupky v Praze, odd. II.) a z následného odvolacího řízení, které se konalo 17. dubna 1914 (Odvolací soud pro přestupky v Praze, odd. V.).<sup>187</sup> [55-56] Samotné provinění spočívalo zejména v porušení paragrafů č. 11 a 12, které nařizovaly nahlášení činnosti spolků, které mají mezinárodní charakter a jejich činnost spočívá kromě jiného také ve spolupráci s dalšími pobočkami nadnárodní organizace, příslušným úřadům. Česká sekce Volné myšlenky také včas neinformovala úřady o zvoleném představenstvu (tedy o členech tzv. užšího výboru), které mělo spolek reprezentovat navenek. Nejednalo se tedy přímo o zakázanou spolkovou činnost, ale spíše nesplnění byrokratických formálních záležitostí. Celá kauza tak vyznívá, že když úřady nenašly žádný právní důvod pro zrušení, či zákaz činnosti české Volné myšlenky, pokoušely se alespoň najít způsob, jak spolku ztrpčit jeho existenci a snažení.

Protože obžalovaní JUDr. Theodor Bartošek, PhDr. et ThDr. František Loskot, Julius Myslík, Ing. František Mencl, JUDr. Richard Aron, a Antonie Bartošková nespáchali závažný trestný čin, ale pouze přestupek, soud jim vyměřil pouze peněžité trest. První tři jmenovaní museli zaplatit pokutu ve výši 50 korun, ostatní (včetně Františka Mencla) ve výši 30 korun. Šestice obžalovaných sice podala proti rozsudku odvolání, ale pouze „*pro zmatečnost*“ rozhodnutí prvního soudu, nikoli pro neoprávněné obvinění. Odvolací soud však všechny podané námitky odmítl a výše trestu zůstala shodná.

Soudní spis z 21. února 1914 také uvádí stručnou historii vzniku spolku a také zajímavé údaje o počtech přívrženců: v době konání soudu čítala Česká sekce Volné myšlenky na čtyři tisíce členů, měla kolem osmdesáti místních organizací, dvě pobočky krajské a jednu ústřední v Praze. Dále spis zmiňuje nejdůležitější zásady, které spolek

---

<sup>185</sup> *Volná myšlenka československá: historie, zásady, cíle a stanovy spolku*, Praha 1921, s. 6.

<sup>186</sup> plné znění zákona „*O právě spolčovacím*“ najdeme např. zde: Právní předpisy 1918-1855 <http://spcp.prf.cuni.cz/lex/134-1867.htm>, vyhledáno 5. 4. 2016.

<sup>187</sup> Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, sing. V/61, spis František Mencl, rozsudky okresního soudu pro přestupky a odvolacího soudu v Praze.

prosazoval a propagoval: odluka církve od státu, odstranění vyučování náboženství ze škol, uvolnění škol od církevního vlivu, upravení práva manželského, svoboda náboženského i jiného přesvědčení, demokratizace všech společenských zřízení, legalizace fakultativního pohřbívání žehem, práce proti společenským útiskům a proti stálým armádám, šíření esperantismu a další.<sup>188</sup>

Roku 1915 se rakouským úřadům podařilo toto antiklerikální a ateistické hnutí konečně rozpustit a zakázat, svého obnovení se však česká Volná myšlenka dočkala krátce po vzniku samostatného Československa. Ve dvacátých letech 20. století se ze spolku vyčlenilo socialisticky smýšlející křídlo, které dostalo název „*Svaz proletářských bezvěrců*“. Během německé okupace spolek zanikl podruhé, po druhé světové válce znovu zahájil svou činnost jako „*Svaz občanů bez vyznání*“. I ten byl nakonec roku 1952 rozpuštěn, aby nejitřil city nábožensky založených spoluobčanů. Dnešní sdružení Volná myšlenka České republiky vzniklo v lednu 1990, spolek však nemá právní kontinuitu s původním uskupením a i faktická návaznost je přinejmenším zavádějící.<sup>189</sup>

Roku 1907 se v Praze konal XIV. mezinárodní kongres Volné myšlenky – mezi probíraná témata patřil rovněž pohřeb žehem a možnosti jeho šíření. Jako jeden z řečníků tehdy vystoupil i Jindřich Záhoř – ve svém projevu apeloval na úřady, aby odstranily zákonné překážky a schválily fakultativní pohřbívání žehem. Poté Vratislav Kiesvetter z vedení české sekce vnesl návrh na založení samostatné organizace při české Volné myšlence, která by se starala především o propagandu a vypravování pohřbů ohněm. O dva roky později vedle Společnosti pro spalování mrtvol (zal. 1899), jejíž činnost spočívala především v konání osvětových přednášek a vydávání propagačních tiskovin a literatury, skutečně vznikl nový spolek: dne 16. března 1909 proběhla v Národním domě na Vinohradech v Praze ustanovující valná hromada, na které oficiálně vznikl *Spolek pro spalování mrtvých „Krematorium“*, který si v šíření idey pohřbu žehem počínal mnohem progresivněji a úspěšněji.<sup>190</sup> Až do roku 1922 oba spolky existovaly paralelně vedle sebe a snažily se v otázkách žehu spolupracovat, avšak nedostatek průbojnosti, finanční potíže a slábnoucí členská základna způsobily,

<sup>188</sup> ibidem, rozsudek okresního soudu pro přestupky ze dne 21. února 1914, s. 10-12.

<sup>189</sup> Volná Myšlenka ČR; Sysifos, Český klub skeptiků; <http://www.sysifos.cz/index.php?id=slovník&act=zobrazit&idd=&pismo=&vyraz=1197017822&heslo=Voln%E1%20my%9Alenka%20%C8R>, vyhledáno dne 6. 4. 2016.

<sup>190</sup> František Sedláček (ed.), *Heuréka: příležitostný tisk k 75. výročí vzniku Spolku krematorium a jeho pokračovatelky Společnosti přátel žehu*. Praha 1984, s. 46.

že starší ze spolků nakonec ukončil svou činnost a zbylý majetek a archiv písemností předal silnějším a razantnějším „Krematoriu“.

Prvním předsedou spolku se stal básník, dramatik, překladatel a dlouholetý režisér Národního divadla Jaroslav Kvapil (1868-1950). Jeho osobnost napomohla zakotvení spolku Krematorium v povědomí širší veřejnosti. Po vzniku samostatného Československa právě Kvapil jako poslanec Národního shromáždění podal 1. dubna 1919 návrh zákona „o fakultativním pohřbívání ohněm“ s neoficiálním čestným názvem „*Lex Kvapil*“, který shromáždění schválilo drtivou většinou hlasů. Zákon č. 180 Sb. 1919 obsahoval pouhé dva paragrafy, a stal se tak jedním z nejstručnějších zákonů.<sup>191</sup> [57] Již 18. září téhož roku zákon ale prošel rozšířením a obsahoval dvě desítky paragrafů.<sup>192</sup> Snadné přijetí zákona ovlivnilo několik skutečností: první světová válka mnohými silně otrásla a počet obětí byl mnohem vyšší, než se všeobecně předpokládalo – s rostoucím množstvím padlých rostl i strach z epidemií. Druhá a o nic méně důležitá skutečnost spočívala v samotné změně politické situace a konečně i osobní filozofie a názory T. G. Masaryka.

Za úspěchem spolku Krematorium stálo především zprostředkovávání a zajišťování kremací svým členům – spolek na sebe převzal platby všech výloh (a to bez pomoci peněžního ústavu), i vyřizoval předepsané úřední formality včetně převozu ostatků do zahraničí. Oproti dřívějším cenám byly členské příspěvky skutečně mírné a odstupňované podle věku hlásících se členů; čím nižší věk, tím nižší poplatky – a za poměrně krátkou dobu členům vznikl nárok na bezplatný pohřeb žehem. Například při vstupu od patnácti do pětatřiceti let člověk zaplatil pouhých dvanáct rakouských korun, lidé nad šedesát let pak korun padesát. To zpřístupnilo pohřeb žehem širokým vrstvám obyvatelstva.<sup>193</sup> Obstarání zpopelnění a obřadu spolkem zbavilo příbuzné úředních obtíží.

Svěžest a odhodlání mladé generace (vedení spolku tvořili lidé kolem třiceti let) přineslo brzy své ovoce. Progresivní přístup a nízká cena členských kremací vyvolala rychlý nárůst členstva – po roce 1920 přibývalo každoročně kolem čtyř tisíc nových členů a roku 1921 dokonce rekordních 8027 členů; o osm let později spolek oslavil

---

<sup>191</sup> Stejnopis sbírky zákonů a nařízení státu československého, Ročník 1919, Zákon č. 180/1919 Sb., *Zákon o fakultativním pohřbívání ohněm*, 9. dubna 1919,

<http://ftp.aspi.cz/opispdf/1919.html>, vyhledáno 1.4.2016

<sup>192</sup> Markéta Svobodová, *Krematorium v procesu sekularizace českých zemí 20. století. Ideové, stavební a typologické proměny*, Praha 2013, s. 17.

<sup>193</sup> Josef Mikulášek, *Dějiny pohřbívání a křesťanské hnutí* (diplomní práce), Katedra církevních dějin a křesťanského umění CMTF UPOL, Olomouc 2003, s. 219.

vydání jubilejní 50 000. členské legitimace.<sup>194</sup> Velmi dokonalý pojišťovací systém a poskytování půjček s nízkým úrokem městům napomohl vzniku řady nových krematorií. Přestože v Československu až do druhé světové války působilo ještě patnáct dalších lokálních německých kremačních spolků (zejména v severních a západních Čechách), spolek Krematorium se v mnoha případech stal rozhodujícím činitelem v otázkách prosazování i zdokonalování pohřbů žehem.<sup>195</sup>

Přes všechny pokroky ještě dlouho po skončení první světové války patřil ještě dlouho pohřeb žehem k záležitostem výjimečným a okrajovým. Jako velký nedostatek se prokázalo vyhrazení schválení staveb a provozu krematorií výhradně obcím – spolek Krematorium tak vždy musel navázat s obcemi kontakt, nesměl se v tomto ohledu angažovat samostatně. Bohužel ne všechna obecní zastupitelstva měla dostatek odvahy a vytrvalosti (jako v Liberci, Praze, Pardubicích nebo Ostravě), aby stavbu nového krematoria uskutečnila. Přesto si vedení spolku za hlavní cíl kladlo dohnat vývojové zpoždění oproti západní a severní Evropě a kromě podněcování obecního zájmu chtělo začít urychleně se stavbou českých krematorií. Rychlý a progresivní postup však nesměl nikdy oslabit technické a estetické stránky stavby – proto Spolek začal poskytovat také odborné služby v otázkách technických i uměleckých.

Pro lepší přehled o situaci v zahraničí také František Mencl, druhý předseda spolku Krematorium, vydal roku 1919 svoji podrobnou studii s názvem *Evropská krematoria*. Příklady z ciziny měly architektům pomoci překlenout nedostatek vlastních zkušeností a zároveň upozornit na všechny důležité otázky a jejich řešení – kniha na příkladech varuje před scestnostmi, nevkusem i technickými chybami.<sup>196</sup> Spolek zřídil za tímto účelem i speciální technickou službu, vysílal erudované členy do soutěžních porot, poskytoval odbornou literaturu a zároveň publikoval řadu odborných článků ve vlastním periodiku.

Největším přínos spolku však spočíval v pomoci při financování nových krematorií. Hospodářská situace po první světové válce mnoha městům nedovolovala, aby se pustila do výstavby náročných reprezentativních budov. Jiné městské rady zase zápasily s řadou jiných potíží, a výstavba krematoria tak nebyla hlavní prioritou. Právě oddanost kremační myšlenky a do detailu promyšlený systém finanční podpory však

---

<sup>194</sup> František Mencl, Padesát tisíc, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XX.*, 1929, č. 8.-9., s. 97-98.

<sup>195</sup> František Sedláček (ed.), *Heuréka: příležitostný tisk k 75. výročí vzniku Spolku krematorium a jeho pokračovatelky Společnosti přátel žehu*. Praha 1984, s. 50.

<sup>196</sup> *ibidem*, s. 51-52.

umožnily, že se ve 20.–30. letech v Československu postavilo více než desítku moderních krematorií, jejichž návrhy vzešly od řady (i významných) architektů. Připomeňme alespoň výčtem nejvýznamnější novostavby (letopočet uvádí rok uvedení do provozu) a jejich tvůrce: krematorium v Pardubicích (1923; Pavel Janák), Mostě (1924; Anton Switil), Nymburce (1924; Bedřich Feuerstein a Bohumil Sláma), Ostravě (1925; Vlastislav Hofman a František Mencil), Plzni (1926; Hanuš Zápál), Brně (1930; Ernst Wiesner), Ústí nad Labem-Sřekově (1930; Ernst Rucker a Wilhelm Etzel) Praze-Strašnicích (1932; Alois Mezera), Olomouci (1932; Alois Šajtar), Karlových Varech-Rybářích (1933; Erich Langhammer) a v Semilech (1937; Josef Schejbal).<sup>197</sup>

Pohřeb žehem ovšem neznamena pouze krematoria; spolek finančně podporoval i další nezbytná zařízení pro uložení popele a uren: začala vznikat kolumbária a urnové háje, později přibýly také rozptylové loučky. Propagační kampaně, přednášky, letáky, plakáty a publikace postupně získávaly českou společnost na svou stranu; krátce po svém založení spolek „Krematorium“ začal vydávat měsíčník v podobě spolkového věstníku. Úroveň zpracování i obsahu s každým dalším ročníkem stoupala a pod jménem „*Věstník Krematoria, spolku pro spalování mrtvých*“ vycházel až do roku 1936. Výtvarná úprava záhlaví věstníku vyšla z veřejné soutěže a vytvořil ji architekt Jaromír Krejcar a malíř Otakar Hájek.<sup>198</sup> Věstník postupem času několikrát změnil název i podobu (1937 – *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace*; 1947 – *Přátelství: měsíčník spolku Krematorium*; od roku 1957 opět zaveden titul *Žeh* a v polovině roku 1968 vrácen název *Přátelství*, pod kterým věstník vycházel až do roku 1973), v jeho vedení se vystřídala řada redaktorů, myšlenka propagace pohřbu žehem však v obsahu zůstává. Po roce 1974 ale vychází už pouze jako interní „*Informační zpravodaj SPŽ*“. Kromě pravidelných věstníků však spolek vydal i několik důležitých publikací z pera vlastních členů a také distribuoval spisy, brožury a letáky spřátelených organizací, např. Volné myšlenky. Spolek tak založil a postupně vybavil obsáhlou odbornou knihovnu, jedinou tohoto druhu v Československu.<sup>199</sup>

V průběhu své existence vystřídala spolek řadu sídel, z nichž ta nejstarší byla velice skromná. Postupem času si ale organizace mohla dovolit zakoupit na jaře 1926 dům v Revoluční ulici č. p. 24, kde spolek pod současným jménem „Společnost přátel

---

<sup>197</sup> Markéta Svobodová, *Krematorium v procesu sekularizace českých zemí 20. století. Ideové, stavební a typologické proměny*, Praha 2013, s. 45-119.

<sup>198</sup> František X. Mencil (ed.), *Pohřeb ohněm: několik kapitol o zpopelňování mrtvých.*, Praha 1922, s. 6.

<sup>199</sup> František Sedláček (ed.), *Heuréka: příležitostný tisk k 75. výročí vzniku Spolku krematorium a jeho pokračovatelky Společnosti přátel žehu*. Praha 1984, s. 54.



Žehu“ sídlí dodnes. [58-59] Budovu z roku 1875 spolek odkoupil po cukrovníkovi a průmyslníkovi z rodu Riedl von Riedelstein; jeho dědicové požadovali za dům 1,8 milionu korun.<sup>200</sup> Následně jej spolek nechal nákladně přestavět podle projektu architekta Václava Ložka (1892-1951) na účelné a reprezentativní sídlo s honosným průčelím, které zdobily nad posledním podlažím symboly hnutí.

Bez váhání můžeme prohlásit, že doba, kdy zastával funkci předsedy spolku Ing. František Mencl (tedy v letech 1919-1948), byla pro spolek obdobím nejúspěšnějším a nejplodnějším. Už druhá světová válka však způsobila řadu těžkostí – po vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava 15. března 1939 se mimo území státu ocitly čtyři krematoria a tisíce členů spolku Krematorium. Jen díky obratnému vyjednávání vedení se spolek vyhnul pohlcení tzv. Velkoněmeckým svazem kremačních spolků. Válečné útrapy se podepsaly i na provozu krematorií: náklady na členské obřady značně stouply, navíc jejich průběh komplikoval nedostatek pohonných hmot, nebo i úplné přerušení dodávek plynu. Spolkový časopis *Žeh* od roku 1943 téměř nevycházel a stal se z něj občasný spolkový věstník. Navíc ani členům spolku se nevyhnulo vražedné nacistické běsnění: za heydrichiády gestapo popravilo jednatele a právního poradce JUDr. Viktora Svobodu.

S koncem druhé světové války však vysvitla nová naděje pro celé kremační hnutí u nás. Členů začalo opět rychle přibývat: zatímco 1. května 1940 celkový počet překročil sto tisíc přijatých osob, roku 1956 se číslo vyšplhalo na neuvěřitelných 382 132 členů. Spolek se snažil rychle navázat na svou předešlou progresivní činnost a také se staral, aby úroveň kremačních služeb dosahovala stejné úrovně jako před rokem 1939.<sup>201</sup> Protože počet kremací neustále stoupal a místa pro důstojné uložení urn a popela rychle ubývala, spolek začal s budováním řady nových urnových hájů a kolumbárií, nejčastěji v areálech hřbitovů, ale i samostatně, či v budovách. Plány nových krematorií začala projednávat i menší města, např. Slaný, Jaroměř, Třebíč, Kolín nebo Mladá Boleslav. V Praze naopak navázali na záměr z 30. let, kdy město usilovalo o vybudování tří dalších krematorií – jako první se dočkalo realizace to v předměstském Motole. Spolek Krematorium procházel i personálními změnami: na jaře roku 1948 se pro stáří a zhoršující se zdravotní stav vzdává Ing. František Mencl

---

<sup>200</sup> František Sedláček (ed.), *Heuréka: příležitostný tisk k 75. výročí vzniku Spolku krematorium a jeho pokračovatelky Společnosti přátel žehu*. Praha 1984, s. 54.

<sup>201</sup> *ibidem*, s. 57.

funkce předsedy a za nástupce spolkový ústřední výbor jednomyslně zvolí dlouholetého člena pokladní dozorčí komise Jiřího Šarocha.<sup>202</sup>

Velký zlom pro šíření žehu u nás nastal roku 1960 – výnos vlády „O perspektivní výstavbě kremačních zařízení“ ČSSR ze 14. prosince rozhodl o celostátně koordinované a plánovitě podpoře a propagaci zpopelňování a zřízení dalších krematorií. Na tomto výnosu, který na sklonku šedesátých let zahájil další vlnu výstavby nových „chrámů žehu“ po celém Československu, se spolek Krematorium pro své nezanedbatelné zkušenosti na přípravách výnosu podílel. Postupně se svého krematoria dočkala v Bratislava (1969), v Česká Třebová (1970), Blatná (1974), Jihlava (1976), Zlín (1978), Banská Bystrica (1980), Košice (1982) a Tábor (1983). V Mostě, Ostravě a v Českých Budějovicích zase nové budovy nahradily ty původní z dvacátých let. Přínos této éry spočívá především ve vzniku prvních krematorií na Slovensku, kde hnutí nemělo takové úspěchy.

V šedesátých letech nalezneme také počátky nového způsobu nakládání se zpopelněnými ostatky – vláda konečně povolila rozptýl popele a k tomuto účelu zřízené tzv. rozptylové loučky. Tento druh pohřbu si mezi lidmi rychle získal na oblíbenosti a spolek téměř nestíhal dostát požadavkům společnosti. Dalším mezníkem v ukládání ostatků se stal urnový háj v Praze-Zbraslavi podle návrhu architektka Hynka Svobody. Svobodův projekt dokonale skloubil pietu s účelností, čímž vytvořil unikátní a průkopnické pojetí hřbitovní kultury. Odmítl miniaturní urnové háje z meziválečného období a nahradil je důrazem na přírodní scénérii, jejíž výraz umocnil plastikami z fondů Národní galerie a epitafními deskami z ušlechtilých materiálů. Před betonovými sklípky a šachtami pro urny upřednostňuje přímé spojení popele se zemí – buď v podobě rozptýlení anebo tzv. vsypu (dříve nazývaného „uložení popele pod drn“). Právě pohřeb vsypem nejlépe odpovídal společenským poměrům a progresivním myšlenkám tehdejší doby. Zbraslavský urnový háj se tak stal reálným prototypem ideálního pohřebiště.<sup>203</sup>

Desítky let usilovného snažení kremačního hnutí a spolku Krematorium přinesly v poválečných letech nové poměry: pohřeb žehem jednoznačně převážil nad pohřbem do země. Roku 1909, tedy v začátcích existence organizace, žeh tvořil pouhých 0,3 procenta z celkového počtu pohřbů; v roce 1935 to byla již procenta čtyři.

---

<sup>202</sup> Zápís o XXXIX. řádné valné hromadě spolku „Krematorium“, konané dne 18. dubna 1948 v Obecním domě hlavního města Prahy, *Přátelství: měsíčník spolku Krematorium II*, 1948, č. 4., s 25-27.

<sup>203</sup> František Sedláček (ed.), *Heuréka: příležitostný tisk k 75. výročí vzniku Spolku krematorium a jeho pokračovatelky Společnosti přátel žehu*. Praha 1984, s 59.

Poválečná léta zaznamenala prudký nárůst, a tak v polovině padesátých let zvolili lidé kremaci ve 30,5 procentech případů, roku 1971 již 62,3 procentech a v roce 1984 již bezmála 75 procentech ze všech pohřbů.

V roce 1955 hnutí změnilo svoje jméno na Spolek přátel žehu a o jedenáct let později na Společnost přátel žehu – tento název užívá sdružení dodnes.<sup>204</sup> Státem řízené hospodářství zapříčinilo, že se spolek musel na počátku roku 1959 vzdát pojišťovací funkce ve prospěch Státní pojišťovny; hlavní činnost od té doby spočívalo v působení ideovém, poradenském, kulturním a organizačním. Počet členů začal mírně klesat, přesto však dosahoval nejméně sto tisíc aktivních stoupenců žehu. Od sedmdesátých let dodnes fungují tzv. Inženýrská střediska SPŽ, která se ve většině krajů podílejí na projektech krematorií, smutečních síní a rozptylových louček. Odborné komise při ústředí SPŽ naopak systematicky vychovávají nové pracovníky krematorií, řečníky a další personál vykonávající pohřební obřad.

Po Sametové revoluci a posléze po vzniku samostatné České republiky se Společnost přátel žehu snažila vždy navázat na úspěšnou minulost, přestože podmínky se radikálně proměnily. Ideových členů ubývá, přesto spolek stále plní svůj hlavní úkol: zajišťuje svým členům jednoduchý, ale přesto pietní a estetický pohřeb za přijatelnou cenu. Služeb spolku dnes využívají především lidé osamělí, kteří si přejí důstojný pohřeb dle svého přání. Ve spolupráci s řadou pohřebních služeb společnost stále dbá na serióznost, pečlivost a citlivý přístup k pozůstalým.

---

<sup>204</sup> Jan Hrdlička, Stanislav Motyčka, Jiří Smrž, *Společnost přátel žehu 1909-2009. Vydáno k jubilejnímu roku českého křesťanského hnutí*. Praha 2009.

## 5.4. Katalog staveb: krematoria

Oproti katalogu mostních staveb je tato část mnohem skromnější – čítá pouhé dvě stavby. Musíme si však uvědomit, že Mencl jako zaměstnanec stavebního úřadu hlavního města Prahy a od roku 1926 také jako vrchní stavební rada mostního odboru musel veškeré aktivity pro spolek Krematorium vykonávat mimo svoji hlavní pracovní náplň – tedy ve svém volném čase. Je tedy naopak vskutku obdivuhodné, kolik přednášek dokázal uspořádat po celém Československu a kolik článků publikoval ve spolkovém časopise. Samozřejmě pro něj byla také účast na slavnostních zahájeních provozu, kde nejednou vystoupil jako jeden z hlavních řečníků.

Skutečné projektování nových krematorií tedy pro Mencla znamenalo činnost spíše okrajovou, přesto k oběma následujícím návrhům přistupoval s veškerou pečlivostí a péčí, kterou vyžadovaly. V obou případech také ovlivnil finanční náročnost – hospodárnost novodobých krematorií (ať už při výstavbě nebo následně za provozu) se pro Mencla stala hlavním rysem jeho názorů na moderní pohřebnictví a zároveň argumentem, proč celé kremační hnutí a pohřeb žehem propagovat a podporovat.

Informace o obou stavbách přináší řada dobových článků, a to především ve věstníku spolku Krematorium – Ing. František Mencl okolnosti vzniku i podobu nových krematorií rád obšírně komentoval. Kromě komentářů k architektonickým soutěžím či detailního popisu stavby se také objevují stati přinášející reportáž o průběhu slavnostního uvedení do provozu. Zde nacházíme přepisy obsáhlých proslovů jednotlivých řečníků, které často obsahují další zajímavé informace a zároveň dokreslují dobové myšlení a vývoj názorů.

### 5.4.1. Krematorium v Moravské Ostravě: 1923-1925

Na počátku dvacátého století Ostrava patřila mezi města se silnou německou menšinou – k ní se hlásil také tehdejší starosta Gustav Fiedler a většina radních. Právě mezi německými obyvateli byla řada přívrženců vídeňského spolku přátel žehu Die Flamme, kteří se snažili o legalizaci a propagaci pohřbu žehem. S podobnou iniciativou vystoupil už roku 1902 městský radní a vážený německý měšťan JUDr. Karl Richter – předložená a jednomyslně schválená petice obsahovala výzvu k povolení kremací.<sup>205</sup> Ze strany zemské vlády ani říšské rady se však nedočkala kladného přijetí; v konzervativním Rakousko-Uhersku to nebylo možné.

Spolek Die Flamme však neustával ve svém snažení a skrze popularizační přednášku uspořádanou roku 1906 chtěl obyvatelům města vysvětlit podstatu kremace, její historický vývoj a zejména značné hygienické výhody a vyvrátit tak řadu mýtů a pověr, které o pohřbu žehem mezi lidmi kolovaly. Přednášející Dr. Karl Weigt z Hannoveru ukončil svůj proslov výzvou k založení odnože spolku v Ostravě; avšak nic nenasvědčuje tomu, že spolek skutečně vznikl. Zabránilo tomu zřejmě místní úřady, obavy z postihů ze strany římskokatolické církve a také celková nedůvěra obyvatelstva. Přesto město zůstalo se spolkem Die Flamme ve spojení a k jeho iniciativám se připojilo roku 1908 a 1918.

Hygienické přednosti pohřbu žehem měly v Ostravě své opodstatnění – půda na městském hřbitově obsahovala vysoký podíl těžko propustných jílu, což způsobovalo hromadění vody v hrobech a neúnosné prodlužování tzv. tlecí lhůty.<sup>206</sup> Navíc spodní voda protékající pod hřbitovem zásobovala i řadu studní, které se využívaly v pivovare, v továrnách na led a v dalších podnicích. Z těchto důvodů i jinak nepřístupný místní farní úřad uznal, že „zde (...) by spalování mrtvol z ohledů zdravotních a polohových mnohým se zamlouvalo“.<sup>207</sup> Pro svoji věc využívali zastánci žehu často také lidský strach z předčasného pohřbu – přestože obavy z probuzení v rakvi uměli využít ve svůj prospěch i jeho odpůrci. Každá strana měla své argumenty a důkazy o výhodnosti toho či onoho řešení. Každopádně kremace byla na počátku 20. století před první světovou válkou vnímána jako kuriozita a nezvyklý způsob pohřbu nejen v Ostravě.

<sup>205</sup> Jozef Šerka, Ostravské krematorium první na Moravě, *Vlastivědné listy Slezska a severní Moravy: časopis pro dějiny, umění, přírodu a dnešek* XXVI, 2000, č. 1, s. 27.

<sup>206</sup> František Mencl, První krematorium na Moravě, *Krematorium: věstník Krematoria, spolku pro spalování mrtvých* XV, 1924, č. 10-11., s. 99.

<sup>207</sup> Jozef Šerka, Pavel Lacina, *80 let krematoria v Ostravě*, Ostrava 2004, s. 13.

Stavba krematoria v Moravské Ostravě se stala ožehavým tématem až po vypuknutí první světové války. Fronta se stále více přibližovala k hranicím Moravy a Slezska a hrozilo nebezpečí, že město zaplaví uprchlíci z Haliče a množství raněných rakouských vojáků. Také obavy z šíření nakažlivých onemocnění si vynutily úvahy nad tím, jak se s prudkým nárůstem zemřelých vyrovnat. Proto městská zdravotní komise vydala na podzim 1914 návrh na vybudování krematoria, což vyvolalo bouřlivou odezvu v místním i moravském tisku. Ve skutečnosti však město uvažovalo pouze nad zařízením dočasném, nouzovém. Charakter projektu navrženého z roku 1915 byl jednoduchý až spartánský.<sup>208</sup> Drobný přízemní domek měl mít ve sklepě sklad koksů a topeniště, v přízemí pak vlastní žároviště – plán tedy připomínal spíše kotelnu, než skutečné krematorium. Nicméně okresní hejtmanství záměr schválilo, a to přestože legislativně stále platil zákaz fakultativního pohřbu žehem. Farní úřad proto podal námítku k soudu. Postupně se celá kauza rozrostla natolik, že doputovala až na ministerstvo vnitra ve Vídni, které dalo farnímu úřadu v červnu 1918 za pravdu.

Změny zákona a oficiálního povolení fakultativního pohřbívání ohněm se obyvatelé českých zemí dočkali až po vzniku samostatného Československa. Výstavbě krematoria v Ostravě nyní nestálo nic v cestě. Propagaci a osvětě se u nás tehdy věnovaly již tři spolky: již zmíněný německý spolek Die Flamme, a české spolky Společnost pro pohřbívání mrtvol (založena r. 1899) a od roku 1909 největší a nejvlivnější spolek Krematorium. Poslední jmenovaný spolek rychle získal v Ostravě silnou pozici – již roku 1921 čítal prý více než 1500 členů. Jediným nepřitelem kremačního hnutí tedy zůstala katolická církev a její oficiální postoj se i přes iniciativu řady kněží nezměnil. Bylo tedy jen otázkou času, kdy se o stavbě nového krematoria začne znovu jednat.

I přes řadu jiných ožehavých potíží města (např. bytová krize) poválečná správní komise na svém jednání 14. dubna 1919 návrh téměř jednohlasně odsouhlasila.<sup>209</sup> Městský hřbitov se nalézal ve špatném stavu a jeho rozšiřování polykalo značné finanční prostředky; přesto hlavní důvod pro stavbu krematoria můžeme spatřovat spíše v touze prosadit moderní, pokrokovou a obecně prospěšnou myšlenku. První veřejná soutěž z roku 1920 však nepřinesla uspokojivé výsledky – nízké odměny a nedostatečná propagace zapříčinila slabou účast projektantů a pouhých devět přihlášených návrhů. Porota ocenila částkou 1500 Kč alespoň tři nejlépe umístěné soutěžící: Františka Fialu

---

<sup>208</sup> Jozef Šerka, Pavel Lacina, *80 let krematoria v Ostravě*, Ostrava 2004, s. 21.

<sup>209</sup> *ibidem*, s. 22.

z Moravské Ostravy, Hanse Streinze a Antonína Peťuru z Prahy, a také Vlastislava Hofmana a Františka Mencla, jejichž návrh se prokázal jako nejúspornější.<sup>210</sup> Všechny projekty ale město prohlásilo za příliš nákladné a chtělo najít řešení levnější. Jednou z možností bylo využití staré a nepoužívané evangelické kaple. Adaptací kaple a přístavěním pece by však znovu vzniklo spíše provizorium; nakonec příliš vysoká výkupní cena pozemku a další podmínky požadované evangelickým farním úřadem vedly k nezdaru jednání a i z této myšlenky sešlo.

Původní projekt počítal s umístěním budovy krematoria do rohu hřbitova, proto Hofman budovu nasadil na diagonálu prostranství a přizpůsobil tomu i její další části: k oktogonální obřadní síni připojil po obou stranách dvě vystupující křídla, která lemovala polootevřený šestiboký vstupní dvůr s arkádami kolumbária. [60] Celá kompozice s objímající náručí evokuje Berniniho Piazzu di S. Petri v Římě.<sup>211</sup> Objemy dalších místností logickým způsobem spoluvytváří tento obrazec. Také vnitřní zařízení se oproti pozdějšímu řešení liší; plán počítal s posuvným mechanismem pro rakev ve stejné rovině jako obřadní síň, nikoli s propadlístěm. V tomto můžeme spatřovat vliv Františka Mencla, který dával horizontálnímu pohybu přednost. Vstup do síně měla vyznačovat italizující kampanila. Exteriér krematoria kombinoval téměř puristické pravoúhlé formy s kubisticky zkosenými a šikmými plochami. Při pohledu na nákresy působí velmi zvláštěně stupínkovité šrafování říms – tento motiv spojuje krematorium pro Moravskou Ostravu s kubizujícím návrhem pro Braunův dům v Praze (1910) a zároveň přejímá styl stavby městské spořitelny v Moravských Budějovicích postavené v letech 1924-1927.<sup>212</sup> Z již zmíněných finančních důvodů se tento projekt své realizace ale nikdy nedočkal.

Nakonec roku 1921 moravskoostravská správní komise napsala Hofmanovi a Menclovi žádost, aby podle původního soutěžního návrhu vypracovali stavební plány přizpůsobené městem požadovanému rozpočtu (což František Mencl přijal se sympatiemi a porozuměním) a jako vzor doporučila krematorium v Dessavě. [61] O tomto doporučení Mencl prohlásil, že jej chápe jako návrh pro využití plynového vytápění pecí, které se v Dessavě osvědčilo, nikoli však jako nutnost navázat

---

<sup>210</sup> František Mencl, Soutěž na krematorium v Moravské Ostravě, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých XII, 1921, č. 7, s. 57-61.

<sup>211</sup> Rostislav Švácha, Hřbitovní kultura. Hofmanovy návrhy krematorií, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, 223-235, cit. s. 226.

<sup>212</sup> Bohumil Samek, *Umělecké památky Moravy a Slezska*, svazek 2. J-N, Praha 1999, s. 571.

na půdorysné dispozice nebo ráz architektury.<sup>213</sup> Při pohledu na půdorysy obou staveb však snadno nalezneme určité podobnosti: centrální dispozice hlavní budovy, zaklenutí oktogonálního prostoru kupolí nebo žároviště umístěné do částečně zapuštěného suterénu. Dnes ale stěží zjistíme, zda se autoři dessavským krematoriem skutečně inspirovali nebo zda jde o souhru náhod.

Několik měsíců na to Hofman opravdu prezentoval v sociálnědemokratickém časopisu *Duch času* i ve spolkovém věstníku *Krematorium* úspornější variantu projektu v duchu kubisticko-expressionistického stylu. [62-63] Oba autoři se snažili poukázat na to, že i při omezených prostředcích lze vytvořit budovu účelnou a reprezentační. Oproti původnímu záměru upustili od bytu pro dozorce, veřejných toalet, pitevny a hlavní umrlčí komory. Pro toto zázemí se nakonec našlo místo v jiných budovách. Vlastislav Hofman také prosadil nové umístění krematoria na křižovatce dvou hlavních cest, tedy na diagonále hřbitovního prostranství. Obřadní síň krytá kupolí získala centrální oktogonální tvar o průměru 11,4 metru a výšku 9,5 metru. Místní podmínky si vyžádaly vyvýšenou polohu hlavních obřadních prostor asi o tři metry nad okolním terénem; vzhledem k prosakující vodě totiž nebylo možné vybudovat žároviště s pecemi v podzemí. Proto zde Mencl s Hofmanem navrhli pro rakve vyvýšený katafalk s propadlištěm, jehož útroby obsahovaly spouštěcí mechanismus. V jiných případech však Mencl propadliště spíše kritizoval – vyvolává totiž asociace tradičního pohřbu do země, což považoval za projev zbytečného sentimentalismu.<sup>214</sup> Druhou nevýhodu spatřoval ve složitějším a nákladnějším osvětlení a odvětrávání zahloubeného žároviště.

Kubistické linie vytvářely na vnější fasádě i v interiéru zkosené trojúhelníkové formy, do předsíně se vcházelo geometricky stylizovaným gotickým portálem, který se opakoval i ve výklencích postranních kolumbárií. Při vytváření výtvarné stránky se Vlastislav Hofman řídil tehdy uznávanou zásadou, aby vnějšek stavby působil prostě a vnitřek naopak ladně, vkusně a celkově povznášejícím dojmem. Malba na stropě plasticky tvarované kupole představovala stříbřité hvězdy na modré obloze, stěny dekorovaly působivé expresionisticko-symbolistické krystalické jehlancovité útvary, které dodávaly prostoru mystický rozměr.<sup>215</sup> [64] Dramatické pojetí výmalby odpovídalo Hofmanově tehdejšímu požadavku po výrazové intenzitě. Interiér krematoria měl navíc vyjadřovat metaforu alchymistické proměny člověka ohněm a

---

<sup>213</sup> Jozef Šerka, Pavel Lacina, *80 let krematoria v Ostravě*, Ostrava 2004, s. 30.

<sup>214</sup> František X. Mencl (ed.), *Pohřeb ohněm: několik kapitol o zpopelňování mrtvých.*, Praha 1922, s. 20.

<sup>215</sup> Markéta Večeřáková (Svobodová), Krematoria v české architektuře 10.-30. let 20. století. Jejich historie, architektura a ideový obsah, *Umění XLV*, 1997, č. 1., s. 82.



jeho propojení s vesmírem – motiv proměny byl architektovi blízký a ve svých teoretických statích věnoval značný prostor právě orientální a indické architektuře.<sup>216</sup> Světlo dovnitř procházelo barevnými okny, což vytvářelo zádušnou a pietní atmosféru. V zadní části síně stálo pódium pro zpěváky a varhany. Po obou stranách vstupu do hlavního prostoru se nalézaly čekárny pro pozůstalé. Kupoli završovala kubisticky laděná lucerna.

Mencel ve spolkovém věstníku *Krematorium* kritizoval, že krematorium a skupina budov u vchodu nemají jednotný styl ani měřítko. Zatímco hlavní stavbu Hofman navrhl jako architekturu ryze moderní a zvnějšku poměrně skromnou, vstupní hřbitovní portál v klasicistním stylu s těžkým architrámem na mohutných sloupech podle návrhu architektů Františka Koláře a Jana Rubého působí příliš pompézně a hmotně.<sup>217</sup>

V červenci 1922 projekt schválil okresní úřad a následně ho posuzovala také Zemská správa politická v Brně. Moravskoostravská správní komise mezitím odsouhlasila jak plány, tak rozpočet ve výši 1 230 000 Kč, z čehož 500 000 z této sumy měla pokrýt půjčka od pražského spolku Krematorium a 800 000 Kč měla poskytnout Hypoteční banka. V říjnu však zemská správa nařídila vypracovat nejen rámcový, ale i detailní rozpočet a dopracovat podrobné plány stavby a také kremační řád a tarifní sazby provozu. Teprve po doplnění těchto požadavků mělo město obdržet z Brna stavební povolení.<sup>218</sup>

Přes tyto komplikace se začaly stavět budovy u nového vjezdu na hřbitov, které povolení získaly bez obtíží: domek s bytem pro dozorce, márnice, kancelářská budova a veřejné toalety. V dubnu roku 1923 (i přes chybějící stavební povolení) počalo s výstavbou vlastního objektu krematoria. Místní odbor spolku Krematorium pak 23. července 1923 uspořádal slavnostní položení základního kamene (i když základy již stály), aby podpořil propagaci pohřbu žehem a vzbudil zájem široké veřejnosti. Moravská Ostrava posléze převzala nad celou akcí záštitu. Sešla se zde široká škála zástupců okresní, městské i politické správy, správních zástupců, řada spolků a sdružení včetně tělovýchovných jednot a sokolských žup. Působivá ceremonie proběhla za tmy mezi sedmou a devátou večer; na cestu svítily početným procesím pochodně hasičského sboru.

---

<sup>216</sup> Vlastislav Hofman, Nový princip v architektuře, *Styl* V, 1913, s. 23.

<sup>217</sup> František Mencel, První krematorium na Moravě, *Krematorium: věstník Krematoria, spolku pro spalování mrtvých* XV, 1924, č. 10-11., s. 102.

<sup>218</sup> Jozef Šerka, Pavel Lacina, *80 let krematoria v Ostravě*, Ostrava 2004, s. 31.

Stavba postupovala rychle, drobné zpoždění způsobilo pozdní dodání statických výpočtů pro kupoli krematoria. Přesto již v březnu 1924 stála hrubá stavba a v srpnu téhož roku se plánovaly první zkoušky kremační pece. K tomu, aby zkušební provoz žároviště mohl proběhnout, však stále chybělo stavební povolení – úředníci ze Zemské správy politické v Brně neměli ani tušení o tom, že se i přes zákaz v Ostravě již staví, dokud se o tom nedozvěděli z tisku. Naštěstí nařízené komisionální šetření dopadlo kladně, a tak budova s dvouletým zpožděním získala v prosinci 1924 chybějící povolení. Protože zkoušky pece také vyšly uspokojivě, už 23. ledna 1925 krematorium obdrželo povolení k zahájení provozu. Slavnostní předání veřejnosti se odehrálo 1. února, a tím Morava získala své první a Československo své šesté krematorium.<sup>219</sup>

Budova sloužila svému účelu více než padesát let. V letech 1931-1932 přibýlo kolumbárium a po deseti letech provozu také druhá kremační pec, jelikož ta původní potřebovala důkladné opravy a přestavbu na levnější provoz. Postupně se stavba dočkala také dalších úprav včetně elektrifikace varhan nebo instalace lustru, u hřbitovní brány město nechalo umístit lampy veřejného osvětlení. Druhou světovou válku, bombardování i osvobozovací boje přečkalo krematorium naštěstí bez úhony. Roku 1958 pak nastala změna největší: původní vytápění pecí pomocí koksem se přebudovalo na ekonomičtější plynové.

V této době však městský úřad již projednával výstavbu nového ústředního hřbitova a krematoria ve Slezské Ostravě. Původní hřbitov měl ustoupit sadu pojmenovaném po Klementu Gottwaldovi (dnes se zde nachází sad Milady Horákové) a unikátní kubistickou stavbu město odsoudilo k demolici. Stavba, která se ve své symbolizovala pokrokové myšlenky pokroku a boj proti dogmatismu katolických tradic, se za komunistického režimu stala chmurnou překážkou, která kazí radostný optimismu prvomájových průvodů probíhajících v sousední ulici. I přes dlouhé průtahy výstavby nového krematoria a silné protesty památkářů stará budova nakonec roku 1979 podlehla.

---

<sup>219</sup> Jozef Šerka, Pavel Lacina, *80 let krematoria v Ostravě*, Ostrava 2004, s. 42.

## 5.4.2. Krematorium v Českých Budějovicích: 1924-1925

Po vzniku samostatného Československa se konečně myšlenka pohřbu žehem mohla šířit rychleji a snadněji. Po stavbě prvních velkých krematorií v Pardubicích (1922-1923) a v Ostravě (1923-1925) zatoužila po vlastním kremačním zařízení i řada dalších měst, včetně těch menších. Projekty tehdy začali připravovat například také v Berouně, Čáslavi, Chebu, Novém Brodě, Nové Pace, Rokycanech nebo i v dalších obcích. Hospodářská situace ve dvacátých letech 20. století ovšem způsobila, že většina velkolepých záměrů zanikla ještě ve svém počátku – města na stavbu nové budovy jednoduše neměla finance. Právě proto zde uvádím příklad krematoria z Českých Budějovic, které Ing. Mencl pomohl uskutečnit jiným (a mnohem méně ekonomicky náročným) způsobem než v Moravské Ostravě.

Nejprve však stručně k historii hřbitova a původní kapli sv. Otýlie: nový ústřední městský hřbitov byl postaven severně od města na Pražské třídě v letech 1887-1889, a měl tak nahradit nevyhovující Staroměstský hřbitov. První část hřbitova vysvětil 23. dubna 1889 budějovický biskup Martin Josef Říha a ještě téhož zde proběhl první pohřeb. Vedle hlavní brány pak postupně vznikly přízemní budovy márnice a obřadní síně v neorománském stylu. Svě jméno podle poměrně málo známé světice však hřbitov získal až o dva roky později: tehdejší starosta Josef Kneissl nechal přeměnit obřadní síň na kapli, jejíž zasvěcení odkazuje na jméno jeho zesnulé manželky Ottilie Kneisslové.<sup>220</sup> Nejednalo se o žádný radikální zásah do budovy – úprava spočívala v pořízení oltáře a vystavění dřevěné zvoničky se zvonkem, který odlila místní zvonařská firma Perner. Hrobová místa ale rychle ubývala; už za deset let od vysvěcení první části hřbitova se museli zemřelí ukládat do starších zrušených hrobů. Na počátku dvacátého století se začala využívat druhá, tehdy ještě nevysvěcená část hřbitova. V průběhu a po první světové válce nové hroby zaplnily již téměř celý hřbitov. Proto roku 1915 radní zahájili výkup dalších pozemků. Dalšího rozšíření se hřbitov sv. Otýlie dočkal v letech 1924-1926, tedy v době, kdy zde vzniklo krematorium.<sup>221</sup>

---

<sup>220</sup> Daniel Kovář, *Budějovické hřbitovy: malý kulturně-historický průvodce*, České Budějovice 2001, s. 22-23.

<sup>221</sup> Daniel Kovář, Jiří Militký, Juraj Thoma, *Hřbitovy*, Encyklopedie Českých Budějovic, <http://encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/hrbitovy>, vyhledáno 5. 4. 2016.

Vedle Českých Budějovic usilovala o vlastní krematorium také města Tábor a Písek.<sup>222</sup> Zdejší hřbitovy také nepostačovaly a svou podobou nevyhovovaly, proto místní úřady apelovaly za zřízení hřbitovů nových. Písek již roku 1921 vypsal na podobu soutěž, která na projekty kladla podmínku, aby umožňovaly budoucí připojení krematoria. Také se uvažovalo nad zřízením tzv. „*lesního hřbitova*“, jejichž obliba tehdy rostla především v zahraničí. Porota sice udělila první cenu, ovšem celá myšlenka se kvůli nedostatku zájmu místních nakonec neuskutečnila. V Táboře nastala obdobná situace – starý hřbitov v blízkosti obydlených čtvrtí uzavřely úřady a nový měl počítat i s budovou krematoria. Městský stavební úřad dokonce zpracoval podrobné plány, avšak pro nedostatek financí z realizace i v tomto případě sešlo.

V Českých Budějovicích vzešel první impuls od místní pobočky sdružení Volná myšlenka – zdejší předseda J. Müller stavbu krematoria navrhl městské zdravotní komisi již roku 1920. Nebýt náhody, i zde by nápad upadl do zapomnění: v květnu téhož roku František Mencl přednášel jeden ze svých osvětových referátů v Písku a v Táboře a roku 1922 na pozvání Františka Hubáčka z „*Jednoty zřízenců československých drah*“ také v Českých Budějovicích. Mencl po prohlédnutí zdejšího městského hřbitova sv. Otýlie shledal, že zdejší uspořádání je mimořádně příhodné – dvě souměrné budovy s dvěma kaplemi disponovaly také prostorným příslušenstvím: márnici, pitevnou, čekárnou a dalšími rozměrnými místnostmi. Po zběžném přeměření plochy budov usoudil, že část lze poměrně snadno adaptovat na žároviště. Vyžádal si tedy zapůjčení podrobných plánů a podle nich vypracoval detailní projekt, který pak zanesl zástupcům města. Tehdejší ředitel českobudějovického městského stavebního úřadu Ing. Jindřich Keller byl shodou okolností členem spolku Krematorium a celé věci se nadšeně ujal.<sup>223</sup> I starosta města Otakar Svoboda myšlenku přijal za svou, a tak městská rada na svém zasedání 22. března 1923 odsouhlasila stavbu krematoria s rozpočtem vyčísleným na pouhých 350 000 Kč. Ani nově zvolené zastupitelstvo plány neohrozilo, pouze snížilo povolené náklady o čtyřicet tisíc korun. Výběrové řízení vyhrála firma místního podnikatele stavitele Augustina Teverného a spalovací zařízení dodala olomoucká firma Julius Schmalz z Olomouce.<sup>224</sup>

---

<sup>222</sup> František Mencl, Jihočeské krematorium, *Krematorium: Věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI.*, 1925, č. 4, s. 50.

<sup>223</sup> *ibidem*, s. 51.

<sup>224</sup> Daniel Kovář, *Budějovické hřbitovy: malý kulturně-historický průvodce*, České Budějovice 2001, s. 25.

Svůj podíl na realizaci mělo i místní sdružení spolku Krematorium, které ve městě vzniklo v prosinci 1922, tedy krátce po Menclově přednášce. Členové spolku neúnavně propagovali myšlenku pohřbu žehem v novinách i veřejnými přednáškami a snažili se veřejnost patřičně všestranně informovat, aby předešli předsudkům a intrikám, které by celý projekt mohly zhatit. Jako i v jiných případech, spolek Krematorium pomohl s financováním adaptace – poskytl městu dlouholetou půjčku s úrokem ve výši 5 procent. Tento postup se velmi osvědčil, a napomohl tak vzniku krematorií i v dalších obcích.<sup>225</sup> Českobudějovické krematorium se však stalo tím nejlevnějším mezi tehdy vybudovanými projekty stejného druhu. Kromě samotné adaptace proběhla také důkladná oprava budov a úprava ostatních vnitřních prostor. [65]

Sám František Mencl vyslovil nad výsledkem spokojenost: nízká cena se nijak neodrazila na účelnosti ani na důstojnosti místa, „*naopak jest velmi pečlivě a pěkně vypraveno*“.<sup>226</sup> Nevelká obřadní síň [66] získala vkusné nové obložení stěn a kůr pro zpěváky i s varhany. V přilehlých prostorách vlevo o síně vznikla prostorná čekárna pro pozůstalé, ale také kancelář pro zaměstnance, místnost pro řečníka, či kněze a sklad uren. Naproti těmto pokojům se nacházela márnice s pitevnou a také koupelna s šatnou pro lékaře. Žároviště vzniklo přístavbou za obřadní síní. V původním projektu navrhl Mencl pouze jednu pec, městská správa si však vynutila takové umístění, aby zde v budoucnu mohly fungovat pece dvě. V podzemí žároviště se nacházelo skladiště paliva a důmyslné zařízení, které spustilo rakev vystavenou na katafalku po obřadu dolů na vozík, na kterém se pak rakev přesunula k peci. Devatenáct metrů vysoký štíhlý komín Mencl navrhl ve stylu chrámové zvonice, aby se nenarušil původní vzhled budovy.<sup>227</sup> Nové vybavení i výzdoba se svým vzhledem přizpůsobila neorománskému stylu, ve kterém budova roku vznikla.

Uvedení krematoria do provozu proběhlo 10. dubna 1925, zahajovací slavnost pak následovala o devět dní později a těšila se velkému počtu účastníků.<sup>228</sup> Sešli se zde reprezentanti radnice Českých Budějovic i vzdálenějších měst, zástupci nejrůznějších institucí a úřadů, armády, církví československé i českobratrské, židovské náboženské obce, politických stran českých i německých a žurnalisté řady redakcí místních listů.

---

<sup>225</sup> Markéta Svobodová, *Krematorium v procesu sekularizace českých zemí 20. století. Ideové, stavební a typologické proměny*, Praha 2013, s. 18.

<sup>226</sup> František Mencl, Jihočeské krematorium, *Krematorium: Věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI.*, 1925, č. 4, s. 52.

<sup>227</sup> *ibidem*, s. 53.

<sup>228</sup> František Mencl, Zahájení krematoria v Č. Budějovicích, *Krematorium: Věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI.*, 1925, č. 4, s. 54.

Zúčastnili se také členové Volné myšlenky i spolku Krematorium. Úvodní slovo pronesl českobudějovický starosta Bedřich Král – poděkoval v ní všem, kteří se přičinili ke vzniku krematoria a konstatoval, že přestože se město nemůže z úsporných důvodů pochlubit novou architekturou, výsledné řešení je ladné a důstojné.<sup>229</sup> Po starostovi se slova ujal předseda místního sdružení Krematoria František Fara a poté sám František Mencl.

Ocenil hospodárnost zřízení sedmého krematoria a jeho význam pro obyvatele jižních Čech. Zároveň srovnal počet kremačních zařízení se situací v Německu a ve Švýcarsku – zdůraznil také, že i když jsou jiné země v tomto ohledu napřed, stoupenci myšlenky pohřbu žehem nikdy nechtěli své názory ostatním násilně vnucovat a jiné názory respektují. Vzpomenul zmínky o hranicích pro padlé bojovníky v Homérových textech a další antické případy pohřbu ohněm, zmínil také další historický vývoj pohřbívání. Vyjádřil spokojenost nad tím, že lidstvo se postupně vrací ke způsobu, který má také řadu dalších výhod, včetně těch hygienických. V celém projevu zazněla řada argumentů podporující kremaci, vyvrací některé z častých předsudků a apeluje na osvětu a výchovu dalších generací, protože největším protivníkem je lidská „setrvačnost v myšlení a netečnost k pokroku“.<sup>230</sup> Na závěr dlouhosáhlého výkladu František Mencl poděkoval vedení města i pracovníkům stavebního úřadu, spolupracovníkům z místního odboru spolku Krematorium.

Další změny českobudějovického hřbitova sv. Otýlie a krematoria následovaly poměrně brzy: v letech 1926-1927 jižně od hřbitovní kaple vznikla nová pohřební síň (ta stará adaptací na krematorium zanikla) a prostor hřbitova se rozšířil východním směrem. Plány nové síně vypracoval městský stavební úřad pod vedením Ing. Jindřicha Kellera a výstavbu podle nich provedla firma Antonína Procházky. Také přibyla ohradní zeď kolem nové části hřbitova, město zde nechalo vybudovat kanalizaci a oprav se dočkaly také chodníčky. Roku 1930 byla otevřena další část hřbitova (mnohem členitější a s větším důrazem na výsadbu okrasné zeleně), která zahrnovala i urnový háj podle návrhu architekta Josefa Vaňka z Chrudimi.<sup>231</sup> Po druhé světové válce se úřad hřbitovní správy přestěhoval přímo do areálu pohřebiště a vznikl zde pomník sovětským

---

<sup>229</sup> František Mencl, Zahájení krematoria v Č. Budějovicích, *Krematorium: Věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI.*, 1925, č. 4, s. 55.

<sup>230</sup> ibidem, s. 60.

<sup>231</sup> Daniel Kovář, *Budějovické hřbitovy: malý kulturně-historický průvodce*, České Budějovice 2001, s. 26.

vojákům zemřelým na Českobudějovicku v závěru války. Stále zvyšující počet žehů si v 60. letech minulého století vynutil postupné rozšiřování urnových hájů a zřízení kolumbária a rozptylové loučky.<sup>232</sup>

Původní krematorium podle návrhu Františka Mencla po padesáti letech provozu přestalo vyhovovat kapacitou i vybavením, proto město po roce 1975 přistoupilo ke stavbě krematoria nového, na ploše mimo vlastní pohřebiště. Stavba podle návrhů architektů Jana Bendy a Borise Čepka, vystavěná nákladem přesahujícím 26 miliónů korun, začala sloužit veřejnosti roku 1980.<sup>233</sup> Dnes se zde koná přibližně 94 procent veškerých pohřbů, cca 2500 kremací ročně. Objekt původního krematoria dnes již deset let slouží jako kolumbárium.

---

<sup>232</sup> Historie – Hřbitov sv. Otýlie, <http://www.krematoriumcb.cz/sprava-hrbitovu/historie>, vyhledáno 5. 4. 2016

<sup>233</sup> Daniel Kovář, Krematorium, Encyklopedie Českých Budějovic, <http://encyklopedie.cbudejovice.cz/clanek/krematorium>, vyhledáno dne 5. 4. 2016

## 6. ZÁVĚR

František Mencl jako vrchní inženýr a později také jako vedoucí mostního odboru stavebního úřadu magistrátu hlavního města Prahy svými ucelenými názory na ideální podobu pražských mostů nezpochybnitelně ovlivnil vzhled všech hlavních přemostění vybudovaných od roku 1910 do druhé světové války. Také jeho pováleční následovníci z jeho koncepce vycházeli a úspěšně na ni navázali. Pro historicky cennou městskou krajinu upřednostňoval mosty klenuté, jelikož nenarušovaly svou konstrukcí výhled na celkové panorama.

Od počátku své kariéry vyzdvihoval konstrukční i ekonomické výhody nových materiálů – betonu a železobetonu. Beton však v této době teprve hledal své místo v mostním stavitelství; mladý a energický František Mencl však nedbal kritických vyjádření svých starších kolegů a neváhal tuto stavitelskou novinku horlivě obhajovat a propagovat v řadě odborných článků. Ke každému projektu přistupoval individuálně, zároveň však cítil potřebu vytvořit pro Prahu sjednocující koncept, který by z mostních staveb vytvořil harmonický celek. Aby však nebyl pohled na všechny stavby příliš fádní, obměňoval podobu jejich konstrukčního řešení a skrze spolupráci s architekty také jejich výtvarné vyznění.

Právě Menclova výjimečná inženýrská osobnost určovala konečný vzhled mostů v Praze. Po důkladném prozkoumání jeho textů a plánů lze Ing. Mencla zařadit ke generaci konstruktérů, kteří se již oprostili od dřívějších tendencí stavby architektonicky dekorovat, a tím zlepšovat jejich uměleckou hodnotu a celkový vzhled, jako tomu bylo v případě mostů Palackého nebo Legií z konce devatenáctého století. Zároveň však také ještě nepatřil k proudu, který označuje průmyslové stavby za krásné právě proto, že již neobsahují vůbec nic uměleckého. Menclův přístup se nachází přibližně uprostřed – jeho mosty jsou výrazné především elegancí a plným přiznáním principu své nosné konstrukce. Mencl chtěl, aby podoba mostu vyjadřovala jeho funkci a inženýrské řešení, ne aby ho zakrývala. Proto u jeho projektů podíl architekta postupně slábně a zaměřuje se spíše na detaily (zábradlí, pouliční lampy apod.); přílišná výtvarná invence by mostu pouze uškodila.

Proto si František Mencl pro spolupráci záměrně vybíral ty architekty, o nichž věděl, že mají myšlenky a názory blízké jeho vlastním. Navíc jeho osobnost vyzařovala autoritu natolik silnou, že jistě nebylo těžké architekta ovlivnit, aby se přiklonil



na stejnou stranu. Dle mého názoru je to nejvíce patrné v případě Libeňského mostu: Mencl chtěl co nejlépe vyjádřit důkladnost, mohutnost a tíhu celé konstrukce. V tomto směru výtvarné pojetí Pavla Janáka dokonale odpovídá této představě – výsledná podoba mostu se stala příkladnou ukázkou myšlenkové konjunkce inženýra a architekta.

Vyvrcholení inženýrského pojetí mostů v projektech Františka Mencla pak spatřuji u mostu přes řeku Jizeru v Káraném. Jednoduchá, štíhlá a elegantní konstrukce reprezentuje nejdokonalejší příklad Menclova mostního typu; zde skutečně pro práci architekta Vlastislava Hofmana nebylo příliš prostoru. Zároveň most dokonale zapadá do okolní krajiny a stal se její neodmyslitelnou součástí.

Také pro kremační hnutí se František Mencl stal významnou a vůdčí osobností. Jako člověk s moderními a pokrokovými názory se již v mládí seznámil s myšlenkou pohřbu žehem a pro její propagaci a šíření vykonal mnohé. Před rozpadem Rakouska-Uherska si uvědomoval nepříznivost situace, přesto však neustával ve svém snažení. Pro Spolek pro spalování mrtvých Krematorium neúnavně odpřednášel stovky hodin na osvětových besedách, sháněl informace ze zahraničí, které pak skrze spolkový věstník předával českému publiku. Vypisoval soutěže na pěvecké sbory, obřadní poesii i na výtvarné ztvárnění urn či nových kolumbárií a urnových hájů.

Jeho znalosti a nadšení našly uplatnění zejména v době, kdy stál v čele spolku jakožto jeho předseda. Změna politické situace a vznik samostatného Československa umožnily raketový vzestup celého hnutí: vznikl zákon legalizující fakultativní pohřbívání žehem a pozice římskokatolické církve postupně slábla. Přesto však podmínky nebyly úplně ideální – první světová válka krutě zasáhla naše města především po finanční stránce. Ani to však Mencla nezastavilo, ba právě naopak. Vytvořil geniální matematický výpočet, který prověřoval rentabilitu kteréhokoli plánovaného krematoria; pokud výsledek vyšel kladně, se stavbou se již nemuselo otálet. Spolek Krematorium zároveň pomáhal s financováním projektů pomocí půjček městům s nízkým úrokem, členům zajišťoval kremace za příznivé a podle věku odstupňované spolkové příspěvky.

I v kremačním hnutí Mencl využil své inženýrské vzdělání – podával odborné i technické rady, v porotě veřejných soutěží se vyjadřoval k přihlášeným návrhům a všechny obšírně komentoval. Psal propagační i odborné statě na všechna témata související s žehem, vydal dvě důležité publikace, které měly pomoci zainteresované veřejnosti překonat opoždění vývoje oproti ostatním státům. Každý rok uveřejňoval

precizně zpracované statistické údaje o rozmachu kremace u nás i ve světě. Podporoval mezinárodní spolupráci křemačních spolků a roku 1937 podnítil vznik Mezinárodní křemační federace (ICF).

František Mencl působil ve dvou velmi rozdílných a na první pohled naprosto nesouvisejících oborech, které však spojovalo několik zásad. Za tu nejdůležitější považují hospodárnost výstavby i následného provozu a údržby. Ať už hlavní město Praha plánovalo nový most, nebo kdekoli jinde uvažovali nad stavbou krematoria, Mencl pečlivě dbal na to, aby se neplýtvalo veřejnými prostředky. Vyzdvihoval účelnost a praktičnost, odsuzoval přemršřtřenou monumentalitu.

V obou případech také Mencl vynikal výtečnými historickými i odbornými znalostmi, které neváhal předávat širšímu obecnstvu. O historii a vývoji mostů přednášel například pro Spolek československých inženýrů a architektů (SIA), o krematoriích a pohřbu žehem pak pro členy křemačních spolků i další zájemce, kteří se o problematiku zajímali. Svě znalosti také prezentoval skrze bezpočet článků nejrůznějšího rozsahu. Jak v mostním stavitelství, tak v křemačním hnutí se dokázal postavit svým odpůrcům a hájit veřejně svoje názory.

Mencl bezpochyby svými postoji též ovlivnil vývoj obou typů staveb. V Praze vytvořil unikátní koncepci mostní architektury, kterou pak uplatňoval ve všech svých projektech. V případě krematorií sice ovlivňoval podobu nových budov spíše ideově (jako stavitel pouze v jednom jediném případě), přesto i zde nacházíme projevy jeho inženýrské osobnosti. Chápal krematoria jako stavby obřadní, zároveň však zdůrazňoval jejich technickou a funkční stránku. Uznával potřebu prostory obřadní síně ztvárnit jako zádumčivé a pietní místo, proti tomu však vyžadoval vysoce účelové provedení žároviště s pecemi, které lze snadno přirovnat k továrně.

Ing. František Mencl patří mezi osobnosti, které ve své době bojovaly za pokrok a moderní přístup ve všech oblastech lidského života. Jako přesvědčený ateista, obhájce betonu i jako propagátor pohřbu ohněm reprezentuje hned několik dobových myšlenkových proudů, které v první polovině dvacátého století doslova hýbaly českou společností. Přestože od jeho smrti letos uplynulo již padesát šest let, rozhodně jeho názory i obě oblasti působení stojí za pozornost.

## 7. Summary

The aim of this master thesis was to create a complex monograph about life and work of a Czech engineer František Mencl (1879-1960). Throughout his whole life, he worked as an engineer and a bridge-builder on the Bridge section of Building Code Department of the Prague City Hall and during his long career, he created a unique concept of Prague bridges. He preferred arched constructions built from concrete and he promoted modern technological methods. He usually cooperated with significant architects who had similar opinions. He made Prague bridges into a harmonic whole. He also wrote articles about history and development of bridges in Europe and in Czechoslovakia.

The second part of his work was his activity in Cremation movement. After his experience in the atheistic movement Freethought, he was elected second chairman of the Company of friends of burial by fire in 1919. He organized many public exhibitions and discussion lectures and also initiated the foundation of International Cremation Federation (ICF) in London in 1937. He was frequently one of the assessors in public contests for new crematorium buildings and so he influenced the development of said architectural type. He also created a unique mathematical method for calculation of profitability of new crematoriums in smaller cities.

František Mencl worked in two very different fields but in both cases, he used similar principles. The main principle of his projects was economy and quality of planned buildings. He always took heed of reasonable and practical using of public money. In his era, František Mencl was one of the eminent personalities who were fighting for progress and modern attitude in all aspects of human life. As an atheist, defender of concrete and promoter of fire burials, he represents several contemporary thoughts which were very important for Czech society in the first half of 20<sup>th</sup> century.

## 8. Seznam pramenů, literatury a internetových zdrojů

### 8.1. Archivní prameny

- Archiv ČVUT v Praze, Katalogy posluchačů ČVŠT 1897-1902, obor stavební inženýrství.
- Archiv ČVUT v Praze, Protokoly o I. státní zkoušce 1897-1900, č. p. 541, 10. 7. 1899, František Mencl.
- Archiv ČVUT v Praze, Protokoly o II. státní zkoušce, 1901-1903, č. p. 389, 15. 7. 1902. František Mencl.
- Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, sing. V/61, spis František Mencl.
- Archiv hlavního města Prahy, Sbírka matrik vnějších pražských obvodů – Karlín, farní Kostel sv. Cyrila a Metoděje, matrika oddaných 1900-1908, sing. KAR O7, folio 181 (u digit. verze list 192).  
Digitalizovaná verze dostupná na: <http://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=4D7F9C205355449D881D15A27449E4C8&scan=192>, vyhledáno 30. 4. 2016
- Archiv hlavního města Prahy, Soupis pražského obyvatelstva 1830-1910, krabice č. 187, pořadové číslo 108, František Mencl (\*1879).  
Digitalizovaná verze dostupná na: <http://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=1285FBCEA64111E181D9002215111B5A&scan=1>, vyhledáno 30. 4. 2016
- Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 1-3.
- Archiv Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy, Dokumentace Státní regulační komise pro Prahu a Okolí [SRK 1920-1939], složka mosty.
- Národní archiv ČR, digitalizované pobytové přihlášky pražského policejního ředitelství (konskripce) 1850-1914; archivní pomůcka a volně dostupný soubor PDF „Konskripce 1850–1914 – podrobnější informace“, s. 1-4.  
Digitalizovaná verze dostupná na: <http://digi.nacr.cz/prihlasky2/?session=94cc970192209c3a8c3fe5a6145b897db284b6e3a00792127f11d13d7f234d63>, vyhledáno 30. 4. 2016
- Národní archiv ČR, Policejní ředitelství I, konskripce, karton 387, obraz 197, Menzel, Franz (1879)
- Národní archiv ČR, Policejní ředitelství I, konskripce, karton 387, obraz 198, Mencl, Franz (1879).
- Národní archiv ČR, Policejní ředitelství I, konskripce, karton 387, obraz 278, Mencl, Josef (1879).
- Státní okresní archiv Hradec Králové, Sčítací operáty obce Librantice z roku 1870 a 1890.  
Digitalizovaná verze dostupná na: <http://vychodoceskearchivy.cz/hradeckralove/4270-2/librantice/#fondy>, vyhledáno 30. 4. 2016
- Státní oblastní archiv v Zámrsku, NAD 190, Sbírka matrik východočeského kraje 1587-1949, Matrika narozených 1872-1891, sign. 18-4823, list 205.
- Rodinný archiv Ladislava Mencla z Týnce nad Labem, František Mencl – třístránkový rukopis s popisem členů rodiny pro Rudolfa Šoltu, asi 1940.

## 8.2. Literatura

- Kateřina Bečková, *Praha – Město a řeka*, Praha 2015.
- Kateřina Bečková, *Vltava a její břehy. 1. díl, Od Františku proti vodě do Braníku*, Praha a Litomyšl 2015.
- Stanislav Bechyně, K soutěži železa a železového betonu ve stavitelství mostním, *Technický obzor XXVII*, 1919, č. 40, s. 263-264.
- Pavel Beran et al., *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku III.*, Díl 3. P-S, Praha. 2003.
- Vojtěch Birnbaum, Úprava pod Emauzy, in: *Listy z dějin umění*, Praha 1947, s. 298-310.
- Antonín Dolenský (ed.), *Kulturní adresář ČSR: biografický slovník žijících kulturních pracovníků a pracovníc*, Praha 1934-1936, sv. 2., s. 585 (I. ročník, 1934), s. 672 (II. ročník, 1936).
- Jan Fischer a Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985.
- Vlastislav Hofman, Nový princip v architektuře, *Styl V*, 1913, s. 23-27.
- Jan Hrdlička, Stanislav Motyčka, Jiří Smrž, *Společnost přátel žehu 1909-2009. Vydáno k jubilejnímu roku českého křemáčnického hnutí*, Praha 2009.
- Dušan Josef, *Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, on-line verze encyklopedie <http://www.libri.cz/databaze/mosty/heslo.php?id=772>, vyhledáno 25. 3. 2016.
- kol. autorů nakladatelství Československý kompas, *Masarykův slovník naučný: lidová encyklopedie všeobecných vědomostí*, Praha 1925-1933, sv. IV (Ko-M), 1929, s. 55.
- Tomáš Kotrlý, K proměnám postavení hrobníka, *Český lid: sborník věnovaný studiu lidu českého v Čechách, na Moravě, ve Slezsku a na Slovensku 95*, 2008, č. 3, s. 273-292.
- Daniel Kovář, *Budějovické hřbitovy: malý kulturně-historický průvodce*, České Budějovice 2001.
- Jaroslav Kunc, *Kdy zemřeli...?: Přehled českých spisovatelů a publicistů zemřelých od 1. 1. 1937 do 31. 12. 1962*, Praha 1962, 2. doplněné a rozšířené vydání, zvláštní sešit 7, s. 170.
- Milena Lenderová, S pietou popel shrnuce ... aneb kremace v Čechách, *Dějiny a současnost XXIII.*, Praha 2001, č. 1, s. 23-27.
- Lubomír Milde, 70. narozeniny Ing. F. Mencla, *Přátelství: měsíčník spolku Krematorium III.*, 1949, č. 1, s. 5.
- Josef Mikulášek, *Dějiny pohřbívání a křemáčnického hnutí* (diplomní práce), Katedra církevních dějin a křesťanského umění CMTF UPOL, Olomouc 2003.
- Bohumil Němec (ed.), *Ottův slovník naučný nové doby: dodatky k Velikému Ottovu slovníku naučnému*, Praha 1936, díl IV., sv. I., s. 175.

- Mahulena Nešlehová (ed.), Jiří Hilmera, Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004.
- Alois Nový, Stavba mostu arcivévodý Františka Ferdinanda přes Vltavu v Praze, *Technický obzor* XXIII, 1915, č. 20, s. 153 a dal.
- František Mencl, Nové směry ve stavbě kamenných mostů, *Technický obzor* XIV, 1906, č. 39 a 40, s. 295 a dal.
- František Mencl, Rozvoj mostů klenutých od dob římských k moderním stavbám betonovým, zvl.otisk časopisu *Technický obzor* XVIII-XIX, Praha 1911.
- František Mencl, Příklad řešení klenby trojkloubové, *Cement, železo a beton*, zvl. otisk, svazek V, únor 1911, s. 1-6.
- František Mencl, Betonový most přes Vltavu u Štvanice v Praze, *Technický obzor* XX, 1912, č. 18, str. 135 a dal.
- František Mencl, Hlávkův most přes Vltavu v Praze, *Technický obzor* XXIII, 1915, č. 18, s. 142 a dal.
- František Mencl, *Evropská krematoria*, Praha 1919.
- František Mencl, Soutěž na krematorium v Moravské Ostravě, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých* XII, 1921, č. 7, s. 57-61.
- František Mencl (ed.), *Pohřeb ohněm: několik kapitol o zpopelňování mrtvých*, Praha 1922.
- František Mencl, Krematoria, *Stavba: měsíčník pro stavební umění* I, 1922, s. 112-117.
- František Mencl, První krematorium na Moravě, *Krematorium: věstník Krematoria, spolku pro spalování mrtvých* XV, 1924, č. 10-11., s. 97-104.
- František Mencl, Pražské mosty posavadní, *Stavitelské listy* XXI, 1925, č. 1, s. 8-9 a dal.
- František Mencl, Emil Reich, Soutěž na dva pražské mosty, *Technický obzor* XXXIII, 1925, s. 43-44.
- František Mencl, Zahájení krematoria v Moravské Ostravě, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých* XVI, 1925, č. 2. s. 21-24.
- František Mencl, Jihočeské krematorium, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze* XVI, 1925, č. 4, s. 49-54.
- František Mencl, Zahájení krematoria v Č. Budějovicích, *Krematorium: Věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze* XVI., 1925, č. 4, s. 54-60.
- František Mencl, Stavba mostu přes Vltavu na Maninách v Praze, *Věstník hlavního města Prahy* XXXIII, 1926, č. 46, s. 719-723.
- František Mencl, Soutěž na most přes Vltavu v Praze z Riegrova náměstí na Smíchov, *Technický obzor* XXXV, 1927, č. 6, s. 97-99 a dal.
- František Mencl, Soutěž na most přes Nuselské údolí, *Pestrý týden* II, 1927, č. 24-37.

- František Mencl, Trojský most. Most přes Vltavu na Pelc-Tyrolku, *Věstník hlavního města Prahy XXXV*, 1928, č. 43, s. 999-1004 a dal.
- František Mencl, Nový most Smíchovský, *Věstník hlavního města Prahy XXXVI*, 1929, č. 48, s. 1191-1194 a dal.
- František Mencl, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, *Technický obzor XXXVII*, 1929, č. 13, s. 237-239 a dal.
- František Mencl, Padesát tisíc, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XX.*, 1929, č. 8.-9., s. 97-98.
- František Mencl, Pravda o Jiráskově mostě, *Modrá revue – politika, kultura, hospodářství I*, 1932, č. 5, s. 72-76.
- František Mencl, Viadukt přes Masarykovo nádraží v Praze, *Technický obzor XLV*, 1937, č. 21, s. 349-350.
- František Mencl, Most přes Jizeru v Káraném, *Technický obzor XLVI*, 1938, č. 1, s. 6-8.
- František Mencl, Most přes Jizeru v Káraném, *Věstník SIA spolku československých inženýrů VI*, 1938, č. 1, s. 19-21.
- Ladislav Pacholík, *Estetika mostních staveb*, Praha 1946.
- Bohumil Samek, *Umělecké památky Moravy a Slezska*, svazek 2. J-N, Praha 1999.
- František Sedláček (ed.), *Heuréka: příležitostný tisk k 75. výročí vzniku Spolku krematorium a jeho pokračovatelky Společnosti přátel žehu*, Praha 1984.
- František Sekanina (ed.), *Album reprezentantů všech oborů veřejného života československého*, Praha 1927, s.1051.
- Adam Scheinherr, Zbouráme Libeňský most?, *Literární noviny XXVII*, 2016, č. 3, s. 20.
- Jiří Soukup, *Pražské mosty*, Praha 1904.
- Jiří Soukup, Zatímní most z Libně do Holešovic, *Technický obzor XII*, 1904, č. 21, s. 177 a dal.
- Jiří Soukup, O vývoji a nynějším stavu otázky u mostu u Mikulášské třídy a mostu Rudolfinského, *Technický obzor XIII*, 1905, č. 39., s. 299-300.
- Jiří Soukup, Most Svatopluka Čecha v Praze, *Technický obzor XVII*, 1909, č. 28, s. 207-208 a dal.
- Markéta Svobodová (Večeřáková), Krematoria v české architektuře 10.-30. let 20. století. Jejich historie, architektura a ideový obsah, *Umění XLV*, 1997, č. 1, s. 72-92.
- Markéta Svobodová, *Krematorium v procesu sekularizace českých zemí 20. století. Ideové, stavební a typologické proměny*, Praha 2013.
- Markéta Svobodová, Desakralizace hřbitovní architektury ve 20. století. Politické, společenské a estetické důsledky změn ve stavební typologii hřbitovních staveb, in: Walerian Bugel a kol., *Pohřební obřady v různých liturgických tradicích*, Olomouc 2015, s. 169–184.

- Jozef Šerka, Ostravské krematorium první na Moravě, *Vlastivědné listy Slezska a severní Moravy: časopis pro dějiny, umění, přírodu a dnešek XXVI*, 2000, č. 1, s. 27-30.
- Jozef Šerka, Pavel Lacina, *80 let krematoria v Ostravě*, Ostrava 2004.
- Rostislav Švácha, Od moderny k funkcionalismu. *Proměny pražské architektury v první polovině dvacátého století*, Praha 1995.
- Rostislav Švácha, Hřbitovní kultura. Hofmanovy návrhy krematorií, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 223-235.
- Rostislav Švácha, Střetnutí s mladou generací. Technika, urbanismus, pomníky, mosty, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 347-358.
- [Š.] Osobní zprávy: Ing. František Mencl šedesátníkem, *Věstník SIA VII*, 1939, č. 1, s. 20.
- Pavel Vlček (ed.) et al., *Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách*, Praha 2004.
- Milan Vojáček, Abychom věděli, kam si pro ně zajít. Pokus o srovnání policejní evidence pobytu obyvatel v Berlíně, Vídni a Praze od poloviny 19. století do konce 1. světové války, *Paginae Historiae XX*, 2012, č. 1, s. 241-257.
- *Volná myšlenka československá: historie, zásady, cíle a stanovy spolku*, Praha 1921.
- *Volná myšlenka v Čsl. republice: ideový základ, úkoly, organisace, její činnost a tisk*, Praha 1924.

### 8.3. Periodika

- *Architektonický obzor : zprávy Spolku architektů a inženýrů v Království českém*, 1902-1918.
- *Cement, železo a beton: časopis pro moderní konstrukci, stavební hmoty, průmysl a obchod*, 1908-1914.
- *Časopis československých inženýrů a architektů. Architektonický obzor: zprávy sdružených spolků československých inženýrů a architektů v Brně, Plzni a Praze*, 1919-1921.
- *Časopis československých inženýrů a architektů. Technický obzor: zprávy sdružených spolků československých inženýrů a architektů v Brně, Plzni a Praze*, 1919-1921.
- *Časopis československých inženýrů. Technický obzor*, 1922-1938.
- *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze*, 1919-1930.
- *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze*, 1930-1936.
- *Literární noviny*, 1990-



- *Národní listy*, 1861-1941.
- *Národní politika*, 1883-1945.
- *Pestrý týden*, 1926-1945.
- *Přátelství: měsíčník spolku „Krematorium“*, 1946-1951.
- *Technický obzor: orgán Spolku architektů a inženýrů v království Českém*, 1893-1918
- *Technický přehled samosprávný: revue technické práce*, 1912-1914.
- *Umění = The Art : časopis Ústavu dějin umění Akademie věd České republiky*, 1953-
- *Věstník hlavního města Prahy*, 1922-1947.
- *Věstník obecní hlavního města Prahy*, 1918-1921.
- *Věstník obecní královského hlavního města Prahy*, 1894-1917.
- *Věstník SIA: spolku československých inženýrů*, 1933-1951.
- *Věstník společnosti pro spalování mrtvol*, 1911-1922.
- *Volná Myšlenka: časopis volných myslitelů českých*, 1905-1938.
- *Zprávy veřejné služby technické: úřední věstník vydávaný ministerstvem veřejných prací za součinnosti ministerstva železnic a technických odborů ministerstev Československé republiky*, 1919-1948
- *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace*, 1937-1948.

#### 8.4. Internetové zdroje

- Marcel Fišer, Hlávkův most v Praze, Informační portál věnovaný modernímu a současnému sochařství v České republice, <http://socharstvi.info/soubor-del/?s=84>, vyhledáno 18. 3. 2016.
- Genealogické fórum <http://genealogie.taby.cz/viewtopic.php?f=10&t=23592>, vyhledáno 9.1.2016
- Historie – Hřbitov sv. Otýlie, <http://www.krematoriumcb.cz/sprava-hrbitovu/historie>, vyhledáno 5. 4. 2016
- International Cremation Federation: <http://www.int-crem-fed.org/icf>, vyhledáno dne: 10. 4. 2016
- Václav Jandáček, Libeňský most – posouzení technického stavu, Věstník Klubu Za starou Prahu XXIV, 2004, č. 3, s. 5-6; <http://stary-web.zastarouprahu.cz/kauzy/libenmost/posouzeni.htm>, vyhledáno 2. 3. 2016
- Klub Za starou Prahu, historie kauzy Libeňský most, <http://stary-web.zastarouprahu.cz/kauzy/libenmost/rozc.htm>, vyhledáno 2. 3. 2016.
- Klub Za starou Prahu, Aktuální vývoj kauzy Libeňský most, <http://www.zastarouprahu.cz/kauza/51-libensky-most>, vyhledáno dne 1.4.2016.

- Daniel Kovář, Jiří Militký, Juraj Thoma, Hřbitovy, Encyklopedie Českých Budějovic, <http://encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/hrbitovy>, vyhledáno 5. 4. 2016.
- Daniel Kovář, Krematorium, Encyklopedie Českých Budějovic, <http://encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/krematorium>, vyhledáno dne 5. 4. 2016
- Oldřich Krivánek, Káraný, přehled historie od pravěku do 21. století – Přívozy = spojení s okolím, Haló Káraný, Zpravodaje 2013-2014. <http://www.karany.cz/informace/zpravodaj-halo-karany/>, vyhledáno 2. 3. 2016.
- Ministerstvo kultury ČR, podnět k prohlášení pražského Libeňského mostu za kulturní památku, <http://www.mkcr.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/ministerstvo-kultury-obdrzelo-podnet-k-prohlaseni-prazskeho-libenskeho-mostu-za-kulturni-pamatku-275756/tmplid-228>, vyhledáno 1. 4. 2016.
- Anna Patočková, Libeň má čtyři nově pojmenované ulice, 23. 7. 2015; on-line dostupné na: <http://www.praha8.cz/liben-ma-ctyri-nove-pojmenovane-ulice.html>, vyhledáno 5. 2. 2016
- Právní předpisy 1918-1855, plné znění zákona „O právě spolčovacím“, <http://spcp.prf.cuni.cz/lex/134-1867.htm>, vyhledáno 5. 4. 2016.
- Sisyfos, Český klub skeptiků, Volná Myšlenka ČR, <http://www.sysifos.cz/index.php?id=slovník&act=zobrazit&idd=&pismo=&vyraz=1197017822&heslo=Voln%E1%20my%9Alenka%20%C8R>, vyhledáno dne 6. 4. 2016.
- Stejnopis sbírky zákonů a nařízení státu československého, Ročník 1919, Zákon č. 180/1919 Sb., *Zákon o fakultativním pohřbívání ohněm*, 9. dubna 1919, <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1919.html>, vyhledáno 1.4.2016
- Souborný katalog knihoven ČR, <http://www.caslin.cz/>, vyhledáno 30. 4. 2016
- Rostislav Švácha, Umělecko-historické zhodnocení – Libeňský most, *Věstník Klubu Za starou Prahu XXIV*, 2004, č. 3., s 5-6. <http://stary-web.zastarouprahu.cz/kauzy/libenmost/zhodnoceni.htm>, vyhledáno 2. 3. 2016.
- Rostislav Švácha, Architektura: Spiknutí proti Janákovi? 2005, [www.svet.czsk.net/clanky/kultura/most.html](http://www.svet.czsk.net/clanky/kultura/most.html), vyhledáno 20. 3. 2016.
- Tendra na opravu Libeňského mostu <http://www.novinky.cz/domaci/347470-praha-vypise-tendr-na-opravu-libenskeho-mostu-za-2-1-miliardy.html>, vyhledáno 20. 3. 2016.

## 9. Textové přílohy

### 9.1. Ing. František Mencl – Bibliografie

#### 1906

- Nové směry ve stavbě kamenných mostů, *Technický obzor* XIV, 1906, č. 38-39, s. 289 a 295.

#### 1907

- Dřevěné mosty Švýcarské, *Technický obzor* XV, 1907, č. 15, s. 133.
- Augustův most v Drážďanech, *Technický obzor* XV, 1907, č. 16, s. 142.
- Most přes řeku sv. Vavřince, *Technický obzor* XV, 1907, č. 16, s. 142. Překlad z *Le génie civil* 1905/06, Quebec.
- Mosty arkádové (podle systému Vierendeel), *Technický obzor* XV, 1907, č. 17, s. 145.
- Nový dvoupásový klenutý most, *Technický obzor* XV, 1907, č. 18., s. 154. Překlad z *Engineering Record*, listopad 1906.
- Nalezený caisson, *Technický obzor* XV, 1907, č. 18., s. 154. Překlad z *Przeglad techniczny*, 1905.
- Obloukový most přes Moravu v Uherském Hradišti, *Technický obzor* XV, 1907, č. 19, s. 159-160. Překlad z *Wochenschrift*, 10. listopadu 1906.
- Most přes Tiber v Římě, *Technický obzor* XV, 1907, č. 19, s. 160. Překlad z *Wochenschrift*, 10. listopadu 1906.
- Mosty na průplavu Teltovském, *Technický obzor* XV, 1907, č. 22, s. 178. Překlad z *Zeitschrift für Bauwesen*, 1906.
- Klenby velkých rozpětí, *Technický obzor* XV, 1907, č. 23, s. 179.
- Soutěž na dva silniční mosty v Kasselu, *Technický obzor* XV, 1907, č. 35, s. 255.

#### 1908

- Nový most přes Neckar v Mannheimu, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 1, s. 6-7.
- Nový kamenný most přes Loire v Orléans, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 1, s. 7.
- Pont des Amidonniers v Toulouse, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 4, s. 25-26.
- Poslední katastrofy železných mostů, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 11, s. 72-74.
- Most ve Valence, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 14, s. 91.
- Vierendeelův most u Beerigen v Belgii, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 14, s. 91.
- Most přes Rýn v Kolíně, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 14, s. 91-92.
- Železniční most přes Guindy v Tréguier, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 20, s. 128.
- Soutěž na silniční most v Mülhemu nad Ruhrou, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 23, s. 141.
- Kamenný most s kovovými sparami, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 33, s. 207.
- Vyskružování klenutých mostů nových alpských drah, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 33, s. 213. Překlad z *Zeitschrift der österreichische Ingenieur und Architekten-Vereins*, 1908.
- Rozmanité tvary kloubů klenbových, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 39, s. 241 a dal.
- Beton při mostních stavbách v Praze, *Cement, železo a beton* I, 1908, I. půlletí, č. 4, s. 114-116. Pod šifrou Rp.

- Most u Štvanice v Praze, *Cement, železo a beton* I, 1908, II. půlletí, č. 1., s. 3-4. Pod šifrou Rp.
- Beton armovaný, jeho podstata a vyhlídky, *Cement, železo a beton* I, 1908, II. půlletí, č. 2, s. 22-24 a dal. Překlad: Charles Rabut, *Revue générale des chemins de fer*, 1907.

### 1909

- Augustův most v Drážďanech, *Technický obzor* XVII, 1909, č.10, s. 77.
- Most Trojický v Petrohradě, *Technický obzor* XVII, 1909, č. 10, s. 77-78.
- Mnichovské nové mosty, *Technický obzor* XVII, 1909, č. 21, s.157.
- Obloukový most z armovaného betonu přes Rhônu u Chippis, *Technický obzor* XVII, 1909, č. 25, s. 187.
- Železniční mosty z armovaného betonu v Uhrách, *Technický obzor* XVII, 1909, č. 22. s. 165.

### 1910

- Viadukt u Fontpédrouse v Pyrenejích, *Technický obzor* XVIII, 1910, č. 2, s. 7.
- O zkouškách konaných na betonovém kloubovém mostě v Düsseldorfu, *Technický obzor* XVIII, 1910, č. 12, s. 77.
- Most ze ztuženého betonu s hlavními nosníky parabolickými přes řeku Moštnou u Kroměříže, *Technický obzor* XVIII, 1910, č. 24, s. 161.
- Mosty klenuté ve starověku a středověku, *Technický obzor* XVIII, 1910, č. 27, s. 183 a dal.
- Most u Štvanice v Praze, *Cement, železo a beton* III, 1910, svazek IV, č. březen, s. 51-52. Pod šifrou Rp.
- Betonový most přes Vltavu u Štvanice v Praze, *Cement, železo a beton* III, 1910, svazek IV, č. červen, s. 97-100. Pod šifrou Rp.
- Nový most přes Vltavu u Rudolfiny v Praze, *Cement, železo a beton* III, 1910, svazek IV, č. říjen, s. 167-169. Pod šifrou Rp.

### 1911

- Rozvoj mostů klenutých, *Technický obzor* XIX, 1911, č. 4, s. 25 a dal.
- *Rozvoj mostů klenutých od dob římských k moderním stavbám betonovým*, Praha 1911, s. 46. Zvláštní otisk z časopisu *Technický obzor* XVIII-XIX, 1910-1911.
- Příklad řešení klenby trojkloubové, *Cement, železo a beton* IV, 1911, svazek V, č. únor, s. 35-40.
- Betonový most přes Vltavu u Štvanice v Praze, *Cement, železo a beton* IV, 1911, svazek V, č. říjen, s. 147-150. Pod šifrou Rp.

### 1912

- Lávka z betonu ovinutého nad nádražím Périgueux, *Technický obzor* XX, 1912, č. 4, s. 31.
- Nové rozšíření mostu d'Jéna v Paříži, *Technický obzor* XX, 1912, č. 4, 31-32.
- Příhradové železniční mosty betonové, *Technický obzor* XX, 1912, č. 4, s. 32. Překlad z *Le Génie Civil*, 5. srpna 1911.
- Zřícené zkruží kamenného mostu, *Technický obzor* XX, 1912, č. 4, s. 32. Překlad z *Schweizerische Bauzeitung*, 2. září 1911.

- Novější soutěže mostní, *Technický obzor XX*, 1912, č. 5, s. 38-40 a dal.
- Rekonstrukce mostu d'Asnières v Paříži, *Technický obzor XX*, 1912, č. 8, s. 60-61.
- Náměstí podepřené konsolami, *Technický obzor XX*, 1912, č. 8, s. 61-62. Překlad z *Le Génie Civil*, 1. října 1910.
- Betonový most přes Vltavu u Štvanice v Praze, *Technický obzor XX*, 1912, č. 18, s. 135 a dal.
- Le pont en béton de l'île Stvanice, sur la Moldau á Prague, *Le Génie Civil: revue générale des industries françaises et étrangères XXXIII*, 1912, svazek LXI, č. 23, 5.10.1912, s. 462-464.

### 1913

- Rozšíření kamenného mostu v Lutychu, *Technický obzor XXI*, 1913, č. 12., s. 95.
- Nové tunely velkoměstské, *Technický obzor XXI*, 1913, č. 14, s. 105 a dal.
- Rozšíření kamenného mostu ve Frankfurtě nad Mohanem, *Technický obzor XXI*, 1913, č. 21., s. 168.
- The reinforced concrete. Bridge over the Moldau, near the Island of Stvanice, with some historical notes on the older bridges of Prague, *Concrete and Constructional Engineering VIII*, 1919, č. 6, s. 392-401.
- Beton v mostním stavitelství, *Cement, železo a beton*, 1913, svazek VII, č. leden, s. 14-16.
- Silniční mosty neerární, *Technický přehled samosprávný: revue technické práce II*, 1913, leden, Okresní hlídka, s. 32-34 a dal. Recenze knihy: František Schumandl, *Silniční mosty neerární*, Praha 1913.
- Několik poznámek o krematoriích a kolumbáriích, *Technický přehled samosprávný: revue technické práce II*, 1913, Pohřebnictví, s. 251-253.

### 1914

- O mostech v Itálii, *Technický obzor XXII*, 1914, č. 14, s. 83. a dal.
- *O mostech v Itálii*, Praha 1914, s. 17. Zvláštní otisk z časopisu *Technický obzor XXII*, 1914.
- Stadion v Turíně, *Technický obzor XXII*, 1914, č. 20, s. 136 a dal.
- Hlavní rozměry a data pražských mostů, *Technický obzor XXII*, 1914, Zprávy různé, č. 26, s. 71-74.
- Nový most u Rudolfiny v Praze, *Cement, železo a beton*, 1914, svazek VIII, č. leden, s. 9-12. Pod šifrou Rp.

### 1915

- Rekonstrukce mostu přes řeku Kymi ve Finsku, *Technický obzor XXIII*, 1915, Zprávy různé, č. 35, s. 105-106.
- Betonový most přes Grand Eau u Les Planches, *Technický obzor XXIII*, 1915, Zprávy různé, č. 36, s. 107-108. Překlad z *Zeitschrift für Betonbau*, 1914.
- Beton ovinutý u nosníků namáhaných ohybem, *Technický obzor XXIII*, 1915, Zprávy různé, č. 36, 108.
- Hlávkův most přes Vltavu v Praze (železná část přes plavební rameno), *Technický obzor XXIII*, 1915, 142 a dal.

## 1916

- Tunely berlínské podzemní dráhy, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 2, s. 3.
- Silniční most přes Marne v Maisons-Alfort, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 2 s. 4.
- O zkušenostech nabytých se železobetonem u železnic, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 3, s. 6.
- Betonový most trojkloubový v Dortmundu, *Technický obzor* XXIV, 1916, č. 4, s. 24.
- Most přes Neckar mezi Zeigelhansen a Schlierbackem, *Technický obzor* XXIV, 1916, č. 5, s. 25.
- Visutý most soustavy Gisclardovy přes Luzége ve Francii, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 3, s. 5.
- Silniční most přes Sein u Vitry, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 5, s. 9.
- Betonový most s uměle zatíženými krakorci ve Freiburgu, *Technický obzor* XXIV, 1916, č. 7, s. 40.
- Most přes Sprévu ve Fürstenwalde, *Technický obzor* XXIV, 1916, č. 8, s. 43.
- Rekonstrukce mostu zv. Kirchenfeldbrücke v Bernu, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 8, s. 13a.
- Betonový most přes Labe v Nymburku, *Technický obzor* XXIV, 1916, č. 10, s. 49.
- Mosty na nové dráze z Chur do Arosy, *Technický obzor* XXIV, 1916, č. 10, s. 51.
- Obloukový most na rozpětí 200m v La Roche-Bernard ve Francii, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 10, s. 19.
- Nové mosty na dráze přes průplav Kielský, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 11, s. 57-8.
- Betonový most trojkloubový v Dortmundu, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 11, s. 24.
- Obloukový most přes Hell-Gatte v Novém Yorku, *Technický obzor* XXIV, 1916, č. 12, s. 59.
- Most přes Neckar mezi Zeigelhausem a Sehlierback, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 12, s. 25.
- Další přestavba železného mostu na železobetonový. Most přes Ruhr u Kettwig, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 12, s. 26.
- Čtyřkolejní železniční most betonový přes Neckar v Cannstattu, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 13, s. 65.
- Betonový most s rámovou konstrukcí v Brombergen, *Technický obzor* XXIV, 1916, č. 14, s. 71.
- Železný most obloukový přes Drávu u Mariboru, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 15, s. 33.
- Soutěž na „Pont Butin“ v Ženevě, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 17, s. 35-36.
- O mostech v Tyrolsku, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 19, s. 39-40.
- Betonový most s uměle zatíženými krakorci ve Freiburgu, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 19, s. 40.
- Most přes Sprévu ve Fürstenwalde, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 22, s. 43-44.

- Železniční most přes Saaru v Völklingen, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 23, s. 44-45.
- Silniční betonový most přes Sálu v Dürrenbergu, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 24, s. 48.
- Betonový most v Nymburku, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 25, s. 49.
- Průplavní most přes Veseru u Minden, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 26, s. 51.
- Visutý most v Constantině v Alžíru, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 27, s. 53-54.
- Soutěž na most přes Emži ve Pforzheimu, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 27, s. 54.
- Visutý most Saint-Martin d'Ardèche, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 31, s. 63.
- Betonový čtyřkolejný most železniční přes Neckar v Cannstattu, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 33, s. 65.
- Zabezpečování klenutých mostů na průplavu Emže-Vesera, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 35, s. 69.
- Dřevěné konstrukce Hetzerovy, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 35, s. 69.
- Betonový most s rámovou konstrukcí v Brombergu, *Technický obzor* XXIV, 1916, Zprávy různé, č. 36, s. 71.

## 1917

- Velký betonový most ve Stockholmu, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 1, s. 2.
- Železnice v Rusku, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 2, s. 3.
- Visutý most kabelový u Landquart ve Švýcarech, *Technický obzor* XXV, Zprávy různé, 1917, č. 3, s. 5-6.
- Klenutý betonový most v Scheeren ve Švýcarsku, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 6, s. 12.
- Nový železný most v Moravské Ostravě, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 15, s. 39.
- Úmrtí Ed. Züblina, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 16, s. 41.
- Mosty na nových švýcarských železnicích, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 16, s. 41.
- Krakorcový most betonový přes Muotu ve Švýcarech, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 17, s. 43.
- Tunely švýcarské, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 18, s. 46.
- Soutěž na most přes Rýny v Eglisau, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 19, s. 46a.
- Visutá lávka přes Inn u Brail ve Švýcarech, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 19, s. 46a.
- Betonový most přes Dyji, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 20, s. 47.
- Nadkolejný lávka betonová v Niederwangen ve Švýcarech, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 20, s. 47.
- Nový tvar opěrných zdí betonových, *Technický obzor* XXV, 1917, Zprávy různé, č. 20, s. 51a.

- Betonový most přes Alsteru u Fühlsbüttelu, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 21, s. 50.
- Železniční viadukt přes Bietsch ve Švýcarsku, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 22, s. 43b.
- Viadukt Assopos v Řecku a viadukt Nam-Ti v Číně, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 22, s. 43-44b.
- Nový betonový most nový v Lublani, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 23, s. 46b.
- Přístavní zeď v Lubecku, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 24, s. 47a.
- Krakorcový most betonový přes Glatt v Düberndorfu, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 24, s. 48a.
- Betonový viadukt u Rothenburgu ve Švýcarech, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 25, s. 49a.
- Betonový most na rozpětí 67,83m v Aaran, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 25, s. 50a.
- Betonový most přes Labe v Horním Debrném, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 26, s. 52.
- Betonový most přes Labe v Hostinném, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 27, s. 51a.
- Železniční most betonový na rozpětí 60m přes Var ve Francii, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 28, s. 53-4.
- Betonové mosty inženýra M. Schnydera, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 30, s. 55.
- Betonový most se zábradelními nosiči u Vorheim ve Westfálsku, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 40, s. 74.
- Betonový obloukový most přes Pfreimd v Kaltenthalu, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 30, s. 56.
- Vodní síly a vodní dráhy v evropském Rusku, *Technický obzor XXV*, 1917, č. 32, s. 148.
- Vybudování švýcarského železářství, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 33, s. 57-8a.
- Národohospodářský a hygienický význam švýcarských plynáren, *Technický obzor XXV*, 1917, Zprávy různé, č. 33, s. 58a.

## 1918

- Pochybné referáty v odborných časopisech, *Technický obzor XXVI*, 1918, Zprávy různé, č. 2, s. 4.
- Pozorování mostů methodou zkušebnou, *Technický obzor XXVI*, 1918, Zprávy různé, č. 4, s. 7. Recenze přednášky Ing. Rabuta ze dne 29. 2. 1900 na Kongresu praktické mechaniky.
- Mosty železné, *Technický obzor XXVI*, 1918, č. 10, s. 40. Překlad: Jean Rézal, Les ponts métalliques, *Revue générale des sciences pures et appliquées XIII*, 1902, s. 508-517.
- Betonové obruby zvýšených peronů nádražních, *Technický obzor XXVI*, 1918, Zprávy různé, č. 14, s. 23.
- Versuche mit eingespannen Balken (recenze), *Technický obzor XXVI*, 1918, Zprávy různé, č. 16., s. 26.



- Soutěž na most přes Birs u Basileje, *Technický obzor* XXVI, 1918, Zprávy různé, č. 22, s. 33.
- Spolková stavba yachtklubu v Curychu, *Technický obzor* XXVI, 1918, Zprávy různé, č. 22, s. 33.
- Betonové plováky pro říční plovárnu v Mannheimu, *Technický obzor* XXVI, 1918, Zprávy různé, č. 25, s. 37.
- Hašení požárů pilinami, *Technický obzor* XXVI, 1918, Zprávy různé, č. 25, s. 38.
- Železobetonové caissony pro most přes Dunaj u Vídně, *Technický obzor* XXVI, 1918, Zprávy různé, č. 27, s. 39.
- Vyklízení budov při požáru, *Technický obzor* XXVI, 1918, Zprávy různé, č. 27, s. 40.
- Betonové prámy pro rypadla, *Technický obzor* XXVI, 1918, Zprávy různé, č. 29, s. 42.
- Betonový viadukt nad nádražním Horst-Emscher, *Technický obzor* XXVI, 1918, Zprávy různé, č. 31, s. 43.
- Tramway a omnibusy v Paříži, *Technický obzor* XXVI, 1918, Zprávy různé, č. 34., s. 49-50.

### 1919

- Novodobá krematoria, *Technický obzor* XXVII, 1919, č. 18, s. 102 a dal.
- Novější švýcarská krematoria, *Časopis československých inženýrův a architektův* XVIII, 1919, č. 7, s. 53-4 a dal.
- Soutěž na pardubické krematorium, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze X*, č. 3, s. 1-5.
- Pražské krematorium, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze X*, č. 4, s. 1-6.
- Soutěž na krematorium v Pardubicích, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze X*, č. 7., s. 1-2.

### 1920

- Soutěž na záhlaví věstníku (výsledek), *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI*, 1920, č. 2, s. 17-18.
- Podmínky soutěže na smuteční sbor, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI*, 1920, č. 3, s. 28.
- Výsledek soutěže na urny v Pardubicích, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI*, 1920, č. 3, s. 28-29.
- Zpopelňování mrtvých ve Francii, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI*, 1920, č. 4, s. 37-44.
- Součinnost členstva, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI*, 1920, č. 5, s. 49-50.
- Výstava kremační, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI*, 1920, č. 6, s. 61-63.
- Pohřbívání ohněm ve Velké Británii, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI*, 1920, č. 7, s. 73-78.
- Soutěž na pěvecké sbory při kremaci, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI*, 1920, č. 7, s. 79-80.
- Světový kongres „Volné myšlenky“, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI*, 1920, č. 8, s. 83-84.

- Nová soutěž na texty pěveckých sborů, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI, 1920, č. 8, s. 84-85.
- Urny, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI, 1920, č. 8, s. 85-87.
- Doslov k předešlé soutěži na pěvecké sbory, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI, 1920, č. 8, s. 87-88.
- Sociální hřbitov, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI, 1920, č. 8, s. 89-90.
- Kdy se dočkáme českých krematorií?, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI, 1920, č. 9, s. 93-95.
- Skromné kolumbárium, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI, 1920, č. 9, s. 95-97.
- Zpopelňování ve Skandinávii, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI, 1920, č. 10, s. 105-112.
- Svěpomoc naším heslem, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI, 1920, č. 11, s. 115-116 a dal.
- Náš věstník, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XI, 1920, č. 12, s. 124.

## 1921

- „Klenuté mosty“ profesora Séjourné, *Technický obzor XIX*, 1921, č. 23, s. 113-114 a dal. Recenze díla: Paul Séjourné *Grandes Voûtes*, Bourges, 1913-1916.
- Most Mánesův, *Zprávy veřejné služby technické III*, 1921,
- Poznámky k otázce stavby krematorií a soutěžím na jejich návrhy, *Zprávy veřejné služby technické III*, 1921, 245-248.
- Recenze díla „Klenuté mosty“ profesora Séjourné, *Zprávy veřejné služby technické III*, s. 383-385.
- Úkoly místních sdružení, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 1-3, s. 8-9 a dal.
- Upisujte akcie na stavbu Pardubického krematoria!, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 1-3, s. 9 a dal.
- Výsledek soutěžen na texty pohřebních sborů, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 1-3, s. 11-12.
- Krajané v Americe a návrat do vlasti, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 5, s. 42-43.
- Upřímné slovo, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 6, s. 51-52.
- Soutěž na krematorium v Moravské Ostravě, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 7, s. 57-61.
- Krematorium v Pardubicích?, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 8-9., s. 68.
- Literární soutěž?, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 8-9, s. 72.
- Nástěnná kolumbária v Hannoveru, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 8-9, s. 73-75.
- Na postupu, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 10-11, s. 81-82.

- Vážná otázka, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XII, 1921, č. 12, s. 99-100.

## 1922

- Slavnostní zahájení pražského krematoria, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 1, s. 1-3.
- K vážné otázce, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 1, s. 5-7 a dal.
- Zápis o XIII. řádné valné hromadě z 12. března 1922, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 3, s. 23-25 a dal.
- Pohřbívání ohněm ve Švýcarsku, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 3, s. 25-26.
- Čeští úředníci maří stavbu krematorií, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 4, s. 31-32.
- Krematorium v Ostravě, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 5, s. 40-42.
- Jest pohřeb ohněm přepychem?, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 8, s. 63-64.
- Popelnicové hroby, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 9, s. 71-72.
- Pohřbívání ohněm ve Spojených Státech, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 9, s. 72-73 a dal.
- Nové krematorium v Churu, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 10, s. 79-80.
- Svaz sochařů kamene a pohřbívání ohněm, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIII, 1922, č. 12, s. 103-104.

## 1923

- Do Nového roku, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 1, s. 1-3.
- Ohavný čin, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 1, s. 4.
- Tisíc členských kremací, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 4, s. 33-34.
- Kolik krematorií letos postavíme?, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 5, s. 41-42.
- Náhrobky s popelnicemi, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 6, s. 49-50.
- Kremační výstava na jubilejní výstavě v Göteborgu 1923, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 8, s. 69-73.
- Krematorium v Pardubicích zahájeno, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 9, s. 83-84.
- Architekt P. Janák a idea kremační, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 9, s. 84-85.
- VI. mezinárodní kongres kremační, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 9, s. 86-87.

- Slavnostní zahájení krematoria v Pardubicích, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 10, s. 93-97.
- 25.000 členů, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 11, s. 101-103.
- Klerikální letáky, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 11, s. 111-112.
- Kolumbárium v Koutu na Šumavě, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIV, 1923, č. 12, s. 113-115.

## 1924

- Několik úvah o architektuře mostní, *Technický obzor XXXII*, 1924, č. 17, s. 289-291. Překlad kapitoly z knihy: Paul Séjourné *Grandes Voûtes*, Bourges 1913.
- Zdejší odbočky spolku „Die Flamme“, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 2, s. 17.
- Náhrobek s popelnicí na hřbitově v Nymburce, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 3, s. 21.
- Svépomoc naším heslem, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 4, s. 33-35.
- Vzorný hřbitov v Kodani, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 5, s. 42-43.
- Zahájení městského kolumbária v Čáslavi, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 6, s. 54-57.
- Pohřeb Shelleyův, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 7, s. 66.
- Urnový háj na Vinohradském hřbitově, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 7, s. 66-67.
- Církevní obřady v krematoriu, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 7, s. 67-68.
- Příští pražská krematoria, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 7, s. 68-70.
- Polemika na feuilleton Hilbertův, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 7, s. 70-72.
- Popelnice v chrámech a v Pantheonu, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 8, s. 77-78.
- Příklady předpisů pro urnové háje, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 8, s. 78-80.
- Krematorium v Nymburce, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 9, s. 90-93.
- První krematorium na Moravě, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XV, 1924, č. 10-11, s. 97-104.

## 1925

- Pražské mosty posavadní, *Stavitecké listy XXI*, 1925, č. 1, s. 8-9. a dal.
- Soutěž na dva pražské mosty, *Technický obzor XXXIII*, 1925, č. 2, s. 43-44. Společně s Ing. Emilem Reichem.
- Slavnostní zahájení krematoria v Nymburce, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI, 1925, č. 1, s. 5-8.

- Zahájení krematoria v Moravské Ostravě, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 2, s. 21-24.
- Kremační výstava v Moskvě, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 2, s. 25-26.
- O pohřbu žehem, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 2, s. 27-28.
- Jihočeské krematorium, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 4, s. 49-54.
- Zahájení krematoria v Českých Budějovicích, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 4, s. 54-60.
- Pod vlastním krovem, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 5, s. 65-66.
- Kremační výstavky naše, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 5, s. 66-69.
- Pražské krematorium, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 5, s. 74-75.
- Vyšehrad, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 10, s. 113-114.
- Příprav pro 6. světový kongres a pro mezinárodní ústředí kremační, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 11, s. 125-127.
- Drážďanský případ, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 11, s. 127-128.
- Spotřeba paliva v krematoriích, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 11, s. 128-129.
- „Maffie“ a pohřeb ohněm, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 11, s. 130.
- Malířská výzdoba krematoria v Oslo, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 12, s. 137-142.
- Vzpomínka na zemřelé, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI*, 1925, č. 11, s. 133.

## 1926

- Stavba mostu přes Vltavu na Maninách v Praze, *Věstník hlavního města Prahy XXXIII*, 1926, č. 46, s. 719-723.
- Vývoj kremace v Československé republice během roku 1925, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVII*, 1926, č. 1, s. 1-4.
- Příklad klatovský, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVII*, 1926, č. 2, s. 9-11.
- Nápis na krematoriu v Curychu, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVII*, 1926, č. 2, s. 18-20.
- Pod vlastním krovem, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVII*, 1926, č. 3-4, s. 25-26.
- Zahájení krematoria v Plzni, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVII*, 1926, č. 5, s. 49-51.
- Krematorium na ústředním hřbitově v Plzni, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVII*, 1926, č. 6-7, s. 61-64.

- Sjezd v Düsseldorfu, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVII, 1926, č. 8-9, s. 78.
- Veřejná soutěž na návrh krematoria na Vyšehradě, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVII, 1926, č. 10-11, s. 89-90.
- Akce pro krematorium na Vyšehradě, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVII, 1926, č. 10-11, s. 91-92 a dal.
- Soutěž na nové krematorium v Praze, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVII, 1926, č. 12, s. 106-108.

## 1927

- Soutěž na most přes Vltavu v Praze z Riegrova náměstí na Smíchov, *Technický obzor XXXV*, 1927, č. 6, s. 97 a dal.
- Poznámky k „Bilanci soutěže na most z Resslerovy ulice na Smíchov“, *Technický obzor XXXV*, 1927, č. 17, s. 330-332. Odpověď na: Karel Friedrich, Bilance soutěže na most z Resslerovy ulice na Smíchov, č. 9., 154.
- Statistický výkaz kremací za rok 1926, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 1-2, 4 a dal.
- Soutěž na Vyšehradské krematorium, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 3-4, s. 17 a 26-37.
- O popelnicových pohřebištích (Polemika k referátu o valné hromadě), *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 5, s. 43-54.
- Druhé krematorium v Rakousku, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 9, s. 90-91.
- MUDr. Jindřich Záhoř skonal, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 10, s. 105-106.
- Porada se zástupci místních odborů, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 10, s. 106-108.
- Poznámka k seznamu důvěrníků, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 10, s. 108-109.
- Ještě k diskusi o propagaci, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 10, s. 109.
- Propagace o Dušičkách, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 11, s. 129-130.
- Jiné kremační spolky a pojišťovny v Československu, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 12, s. 137-139.
- Náš Pantheon, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII, 1927, č. 12, s. 139-141.

## 1928

- Trojský most přes Vltavu v Praze, *Technický obzor XXXVI*, 1928, č. 20, s. 370 a dal.
- Trojský most. Most přes Vltavu na Pelc-Tyrolku. *Věstník hlavního města Prahy XXXV*, 1928, č. 43, 999-1004 a dal.
- Kremace v republice Československé v roce 1927, *Krematorium: věstník „Krematoria“*, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIX, 1928, č. 1, s. 1-4.

- Počátky kremace v novém věku, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIX*, 1928, č. 8, s. 83-85.
- Diagramy rozvoje kremace, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIX*, 1928, č. 9, s. 98-101.
- Propagace o dušičkách, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIX*, 1928, č. 11, s. 125.
- Vytápění žárovišť, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XIX*, 1928, č. 12, s. 137-138.

## 1929

- Nový most Smíchovský, *Věstník hlavního města Prahy XXXVI*, 1929, č. 48, s. 1191-1194 a dal.
- Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, *Technický obzor XXXVII*, 1929, č. 13, s. 237 a dal.
- Kremace v republice Československé v roce 1928, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XX*, 1929, č. 1, s. 1-7.
- Dvacet let: přehled rozvoje a činnosti spolku 1909-1929, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XX*, 1929, č. 3, s. 33-43 a dal.
- Nové pražské krematorium, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XX*, 1929, č. 5, s. 68-70.
- Padesát tisíc, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XX*, 1929, č. 8-9, s. 97-98.
- Pražské hřbitovy, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XX*, 1929, č. 12, s. 145-147.

## 1930

- Nový most Smíchovský Aloise Jiráka, *Věstník hlavního města Prahy XXXVII*, 1930, č. 11, s. 333-335 a dal.
- Nový most přes Vltavu z Riegrova náměstí na Smíchov, *Zprávy veřejné služby technické XII*, č. 2, s. 44-50 a dal.
- Kremace v republice Československé v roce 1929, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze XXI*, 1930, č. 1, s. 1-12.
- Zahájení krematoria v Brně, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXI*, 1930, č. 4, s. 49-57.
- Kongres zdravotní techniky, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXI*, 1930, č. 5, s. 66-67.
- Seznam spolkové knihovny, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXI*, 1930, č. 10, 116 a dal.
- Přehled propagandy o „Dušičkách“, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXI*, 1930, č. 12, s. 142.

## 1931

- Kremace v republice Československé v roce 1930, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXII*, 1931, č. 1, s. 1-12.
- Hádání Pravdy a Lži, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXII*, 1931, č. 5, s. 65-80.

- Historie protivenství krematoria olomouckého, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXII*, 1931, č. 10, s. 123-125.
- Olomoucké krematorium a jeho umělecká úprava, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXII*, 1931, č. 11-12, s. 137.
- Krematoria v Evropě, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXII*, 1931, č. 11-12, s. 146-147.

### 1932

- Most Jiráskův v Praze a hlasy kritiky, *Věstník hlavního města Prahy XXXIX*, 1932, č. 20, s. 461-462 a dal.
- Pravda o Jiráskově mostě, *Modrá revue: politika, kultura, hospodářství I*, 1932, č. 5, s. 72-76
- Kremace v republice Československé v roce 1931, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIII*, 1932, č. 1, s. 3-11.
- Odborník z Národní Politiky, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIII*, 1932, č. 7-8, s. 115-118.
- Otevření krematoria v Olomouci, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIII*, 1932, č. 9, s. 125-133.
- Kde byla vykonána první evropská kremace v novověku? *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze v Praze XXIII*, 1932, č. 10, s. 150-155.
- Poslední cesta ministra Dr. Karla Viškovského, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze v Praze XXIII*, 1932, č. 11, s. 173-174.
- Popelnicový háj v Mostě, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIII*, 1932, č. 11, s. 183-186.
- Pohřbívání ohněm v Řecku, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIII*, 1932, č. 12, s. 203-208. Překlad: Georges Perrot, Charles Chipiez, *Historie de l'art dans l'antiquité*, Paris 1898.

### 1933

- Projekt tunelu pod Bubenským nádražím v Praze, *Technický obzor XLI*, 1933, č. 9, s. 117.
- Kremace v republice Československé v roce 1932, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933, č. 1-2, s. 14.
- Posouzení rentability krematoria v Mladé Boleslavi, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933 č. 3, s. 28-31.
- Průkopníci kremace v Bratislavě, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933, č. 4-5, Zprávy místní, s. 61-64.
- Porada zástupců kremačních spolků v Ústí nad Labem, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933, č. 6-7, s. 78-79.



- Kde spočívá nejstarší urna v Praze?, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933, č. 8-9, s. 90.
- Bohaté a chudé pohřby, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933, č. 8-9, s. 91-92.
- Planá sensace v Mostě, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933, č. 8-9, s. 92-94.
- Průkopníci kremace v Československu, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933, č. 10, s. 114.
- Výstavba hřbitovního umění v Curychu, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933, č. 11, s. 132-135.
- Krematorium v Rybářích u Karlových Varů, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933, č. 12, s. 146-148.
- II. fotografická soutěž, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXIV*, 1933, č. 12, s. 148-149.

### 1934

- Dobrý příklad, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 1, s. 1-3.
- Kremace v republice Československé v roce 1933, , *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 1, s. 3-12.
- Technický popis nového kolumbária na ústředním hřbitově v Plzni, , *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 2, s. 33-35.
- Krádeže uren, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 3, s. 44-45.
- Giordano Bruno, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 3, s. 48-49.
- Krematorium ve Forstu, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 4, č. 63-65.
- Židovské popelnicové pohřebiště v Praze, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 4, s. 66.
- Evropská krematoria, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 5, s. 80-81, 83-85 a dal.
- Plánovité budování krematorií, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 6-7, s. 89-90.
- Otevření krematoria ve Střekově, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 8-9, s. 105-106.
- Arnold z Brescie, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 8-9, s. 112-113.
- Sluneční stát a pohřbívání žehem, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 8-9, s. 121-122.
- Skleněné urny, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 10, s. 126.
- Jak silné jsou naše odbory, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 10, s. 127-129.
- Zpráva o vzpomínkových slavnostech, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV*, 1934, č. 11, s. 137-139.

- Kolumbárium v kostele v Uherském Brodě, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXV, 1934, č. 12, s. 160-162.*

### 1935

- Kremace v republice Československé v roce 1934, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 1, s. 1-8.*
- Karavany mrtvých, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 2, s. 27.*
- Tragická polární výprava inž. Andréa a jeho pohřeb po 37 letech, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 2, s. 28-29.*
- Lidové listy mrzí naše miliony, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 2, s. 30-31.*
- Zahraniční styky, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 5-6, s. 73.*
- Anglický příklad, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 5-6, s. 73-74.*
- České krematorium v Chicagu, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 9, s. 121.*
- Jiné kremační spolky v ČSR, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 9, s. 125.*
- 25 let činnosti městského pohřebního ústavu ve Štýrském Hradci, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 9, s. 127.*
- Pořadí evropských měst podle kremací, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 10, s. 146-147.*
- Mezinárodní kongres v Praze 1936, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVI, 1935, č. 12, s. 153, 174.*

### 1936

- Přátelům žehu a zvláště správním výborů a členům spolků kremační. Pozvání na kongres, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVII, 1936, č. 1, s. 1-2.*
- Kremace v republice Československé v roce 1935, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVII, 1936, č. 1, s. 9-15.*
- Přípravy na kongres, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVII, 1936, č. 3, s. 45 a dal.*
- Co stojí členská kremace?, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVII, 1936, č. 4, s. 60-61.*
- Plzeňští průkopníci žehu, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVII, 1936, č. 5, s. 73-74.*
- Texty pro pěvecké sbory, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVII, 1936, č. 6, s. 97 a dal.*
- Olejové žároviště ve Střekově, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVII, 1936, č. 6, s. 98-99.*

- Věstníky kremačních spolků, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVII*, 1936, č. 11, s. 155-156.
- Nesprávné omezování kremací na 2 dny v týdnu, *Krematorium: věstník „Krematoria“, spolku pro pohřbívání žehem v Praze v Praze XXVII*, 1936, č. 11, s. 157-158.

### 1937

- Viadukt přes Masarykovo nádraží v Praze, *Technický obzor XLV*, 1937, č. 21, s. 349-350.
- Žeh v Československé republice v r. 1936, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 1, s. 1-8.
- Kníže Schwarzenberg pro kremaci, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 3, s. 44-45.
- K otevření krematoria v Semilech, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 6-7, s. 81-85.
- Německý svaz kremační v ČSR, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 8-9, s. 99.
- Pohřeb Shelleyův, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 8-9, s. 99.
- Krematorium v Debrecíně v Maďarsku, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 8-9, s. 100-102.
- Obraz pro krematorium v Semilech, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 8-9, s. 110 a dal.
- Vliv Anglie na kremaci v ČSR, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 10, s. 123.
- Londýnský kongres, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 10, s. 124-125.
- John Hanson šedesátníkem, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 11, s. 129.
- Urny v chrámech, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 11, s. 130-131.
- Kolumbárium v Korandově sboru v Plzni, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 11, s. 134-135.
- Úspěch spolkové práce, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXVIII*, 1937, č. 11, s. 149.

### 1938

- Most přes Jizeru v Káraném, *Technický obzor XLVI*, 1938, č. 1., s. 6-8.
- Most přes Jizeru v Káraném, *Věstník SIA spolku československých inženýrů VI*, 1938, č. 1, s. 21-23.
- Kremace v Československé republice v r. 1937, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXIX*, 1938, č. 1, s. 1-4 a č. 5, s. 79.
- Kremace v Severní Americe, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXIX*, 1938, č. 2, s. 20.
- Stavba nových krematorií (polemika s „Věstníkem čsl. měst“), *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXIX*, 1938, č. 5, s. 65-66.
- Kolumbárium CČS na Vinohradech, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXIX*, 1938, č. 5, s. 71-73.

- Kolumbárium CČS v Praze VII., *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXIX*, 1938, č. 5, s. 74-75.
- Žeh ve zmenšené republice Československé, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXIX*, 1938, č. 8, s. 97-98.
- Rozvrstvení členstva našeho spolku, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXIX*, 1938, č. 8, s. 98-99.
- Městské pohřební ústavy, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXIX*, 1938, č. 9-10, s. 120.

### 1939

- Soutěž na projekt nového mostu Štefánikova, *Technický obzor XLVII*, 1939, č. 7, s. 97-100 a dal.
- Poznámky k článku „Soutěž na projekt nového mostu Štefánikova v Praze“, *Technický obzor XLVII*, 1939, č. 23, s. 383-384. S Ing. Stanislavem Kavánkem
- Žeh v naší republice v roce 1938, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXX*, 1939, č. 1, s. 3-8.
- Popelnicová pohřebiště v Německu, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXX*, 1939, č. 1, s. 8-10.
- Český název pro krematorium, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXX*, 1939, č. 2, s. 27-28.
- Stručný obsah věstníku za třicet let trvání spolku Krematorium (1909-1939), *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXX*, 1939, č. 3, s. 42-45.
- Třicet let plodné práce, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXX*, 1939, č. 4, s. 50-52.
- Ing. František Mencl: vývoj žehu, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXX*, 1939, č. 6-7, s. 81-84.
- Českomoravská krematoria, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXX*, 1939, č. 8-9, s. 98-99.

### 1940

- Kremace v Čechách a na Moravě v roce 1939, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXI*, 1940, č. 1, s. 1-7.
- Historie obrození žehu, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXI*, 1940, č. 4, s. 54-59 a č. 5, s. 70-75.
- Fritz Schumacher o evropských krematoriích (recenze knihy: Fritz Schumacher, *Die Feuerbestattung*, Gebhardt, 1939), *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXI*, 1940, č. 5, s. 76-78.
- Dílo švédského průkopníka žehu (recenze knihy: Gustaf Schlyter, *Die Halle des Lebens*, Hälsingborg 1938), *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXI*, 1940, č. 6-7, s. 94-97.
- Plzeňští průkopníci žehu, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXI*, 1940, č. 8-9, s. 102-103.
- Spolek Krematorium a žeh v našich zemích, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXI*, 1940, č. 10, s. 117-118.
- Umění hřbitovní (recenze knihy: Josef Hempelmann, *Die Praxis der Friedhofsgärtnerei*, Berlin 1939) *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXI*, 1940, č. 12, s. 156-157.

## 1941

- Kremace v Čechách a na Moravě v roce 1940, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXII*, 1941, č. 1, s. 1-5.
- Nová krematoria v Praze, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXII*, 1941, č. 1, s. 6-9.
- Německé hřbitovy, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXII*, 1941, č. 2, s. 19-21.
- Podíl kremací v evropských zemích, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXII*, 1941, č. 2, s. 28.
- Naše krematoria, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXII*, 1941, č. 2, s. 26-29 a č. 3, s. 38-41.
- Jak bude prospívati krematorium v Táboře?, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXII*, 1941, č. 3, č. 33-37.
- Skonal budovatel církevních krematorií, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXII*, 1941, č. 3, s. 37-38.
- Spolek „Krematorium“ a jeho zásluhy o žeh, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXII*, 1941, č. 7-8, s. 97-100.

## 1942

- Ideální krematorium, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXIII*, 1942, č. 1, s. 1-7, a dal.
- Literatura: Der Lichtgedanke und die Feuerbestattung (recenze knihy: Paul Mühlring, *Der Lichtgedanke und die Feuerbestattung*, Königsberg 1941.), *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXIII*, 1942, č. 1, s. 10-12.
- Kremace v Čechách a na Moravě v roce 1941, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXIII*, 1942, č. 3, č. 37-42.
- Než pochováme zpopelněné pozůstatky, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXIII*, 1942, č. 4, s. 50-52.
- Popelnicová pohřebiště, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXIII*, 1942, č. 5, s. 66-74.
- Spolková soutěž na návrh krematoria, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXIII*, 1942, č. 10, s. 113-114.
- Odborná literatura o krematoriích (Ke spolkové soutěži na návrh krematoria), *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXIII*, 1942, č. 12, s. 148-152.

## 1943\*

- Kremace v Čechách a na Moravě v roce 1942, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXIV*, 1943, č. 1, s. 1-5.
- Severská krematoria, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXIV*, 1943, č. 1, s. 7-10.
- Okrsky našich krematorií, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXIV*, 1943, č. 2, s. 18.

## 1945

- Proslov spolku „Krematorium“ dne 30. května 1945, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace XXXV*, 1945, č. 2, s. 5-6.

---

\* Pozn.: vyšla pouze první dvě čísla, pak vydávání přerušeno; roku 1944 věstník vůbec nevycházel.

## 1946

- Nová krematoria v Československu, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVI, 1946, č. 1, s. 2-3.
- Statistika kremací v ČSR, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVI, 1946, č. 2, s. 14-15.
- Plánovitě budování krematorií, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVI, 1946, č. 7, s. 57-58.
- Britská krematoria, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVI, 1946, č. 8, s. 67-69.
- Zprávy z ciziny: Francie, Rakousko, SSSR, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVI, 1946, č. 8, s. 69-70.
- Kremace v prvním pololetí 1946, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVI, 1946, č. 8, s. 70.
- Poznámky k publikaci o soutěžích na krematoria z roku 1943, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVI, 1946, č. 9., s. 76-77.
- Edward White: krematorium a SAD (zpráva o přednášce: červenec 1938, Oxford), *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVI, 1946, č. 9, s. 77.
- Všichni přívrženci žehu – do spolku „Krematorium“! (Ale musíte jim tam pomoci), *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVI, 1946, č. 9., s. 78.

## 1947\*\*

- Úvodní slovo, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 1, s. 1-2.
- Rozmach žehu v ČSR v číslech, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 1, s. 10-22.
- Postaví se také v Trutnově krematorium?, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 1, s. 25-26.
- Kolik asi bude v Jaroměři Kremací?, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 1, s. 27.
- Mezinárodní součinnost obnovena, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 1, s. 28.
- Druhé pražské krematorium, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 2, s. 33-35.
- Plánovitě budování krematorií, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 2, s. 35-45.
- V čem vězí kaz tohoto návrhu urnového háje? *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 2, s. 45-46.
- Vliv žehu na hřbitovnictví (překlad přednášky: H. T. Herring, červen 1936, Blackpool) *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 2, s. 46-48.
- Urnový háj v Nottingham, (překlad ze stati: F. G. Marshall, *Cremation in Great Britain*, London, 1945), *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 2, s. 48-50.
- Vzorný švédský zákon o žehu, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 2, s. 50-51.

---

\*\* Pozn.: vydávání časopisu *Žeh* v letech 1947-1948 omezeno; r. 1947 vychází pouze první dvě čísla, následující rok pouze jedno číslo; posléze věstník pro nedostatek papíru úplně zrušen

- Žeh mimo Evropu, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVII, 1947, č. 2, s. 55-58
- Výkaz počtu kremací v ČSR v r. 1918-1947, *Přátelství: měsíčník spolku „Krematorium“* I, 1947, č. 2, s. 20-21.

### **1948**

- Podíl kremací v evropských zemích, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVIII, 1948, č. 1, s. 5-10.
- Jak hustá je kde síť krematorií?, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVIII, 1948, č. 1, s. 10-13.
- Soupis krematorií v zemích, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVIII, 1948, č. 1, s. 13-16.
- Poslední knížecí hranice v pozdním evropském středověku, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVIII, 1948, č. 1, s. 16-18.
- Kongres v Haagu, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVIII, 1948, č. 1, s. 23-24.
- Příčiny chabého zájmu o žeh v Paříži (Strohé krematorium, nepietní kolumbária), *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVIII, 1948, č. 1, s. 23-24.
- Přepych s věnci, *Žeh: odborný měsíčník pro šíření kremace* XXXVIII, 1948, č. 1, s. 25-26.

## 9.2. Ing. František Mencl – záznamy o studiu

Prameny: Archiv ČVUT v Praze, Katalogy posluchačů ČVŠT 1897-1902; Protokol o I. státní zkoušce 1897-1900, č. p. 541; Protokol o II. státní zkoušce, 1901-1903, č. p 389, František Mencl.

### C. k. Česká vysoká škola technická v Praze, 1897-1902, obor stavební inženýrství

<b>Katalog posluchačů ČVŠT 1897/98</b>	
<b>dostává stipendium: Kutnohorské nadání, 130 zl. ročně</b>	
<u>Zapsané předměty:</u>	Deskriptivní geometrie Geometrie polohy Fysika obecná i technická I., II. běh Kreslení od ruky Matematika

<b>Katalog posluchačů ČVŠT 1898/99</b>	
<b>dostává stipendium: Kutnohorské nadání, 130 zl. ročně</b>	
a za výborný prospěch ve studijním roce 1898/99 státní stipendium 20 zl.	
<u>Zapsané předměty:</u>	Statika a dynamika Národní hospodářství Matematika II. běh Nižší geodézie Právní a správní věda politická Encyklopedie chemie anorganické a organické Kreslení od ruky II. běh Geologie I. běh Nauka o pružnosti a pevnosti Hydraulika Statistika průmyslu Geologie II. běh

<b>Protokoly o I. státní zkoušce 1897-1900, č. p. 541</b>
Vykonal 10. 7. 1899 s vyznamenáním

<b>Katalog posluchačů ČVŠT 1899/1900</b>	
<b>dostává stipendium: Kutnohorské nadání, 260 K.</b>	
<u>Zapsané předměty:</u>	Zákony stavební a železniční Mechanická technologie I. díl Zákony komass. a meliorační Encyklopedie polního hospodářství



Meteorologie a klimatologie  
 Geodézie vyšší  
 Encyklopedie chemie anorganické i organické  
 Obecná nauka o strojích  
 Stavební mechanika  
 Stavitelství pozemní  
 Účetnictví  
 Užívání geodézie v technickém zemědělství  
 Encyklopedie zemědělství (produkce živočišná)

### Katalog posluchačů ČVŠT 1900/1901

**dostává stipendium: Kutnohorské nadání, 260 K.**

Zapsané předměty:

- Stavitelství vodní I. běh
- Železniční stavby pozemní
- Nižší geodézie
- Právo směnečné a obchodní
- Geodézie vyšší
- Stavitelství silniční a práce zemní
- Stavitelství vodní II. běh
- Účetnictví
- Úvod do dějin umění
- Stavební mechanika II. běh

### Katalog posluchačů ČVŠT 1901/1902

**dostává stipendium: Kutnohorské nadání, 260 K.**

Zapsané předměty:

- Zásobení měst vodou
- Stavitelství mostní a železniční
- Stavitelství tunelové

### Protokol o II. státní zkoušce, 1901-1903, č. p 389

#### Praktické zkoušky:

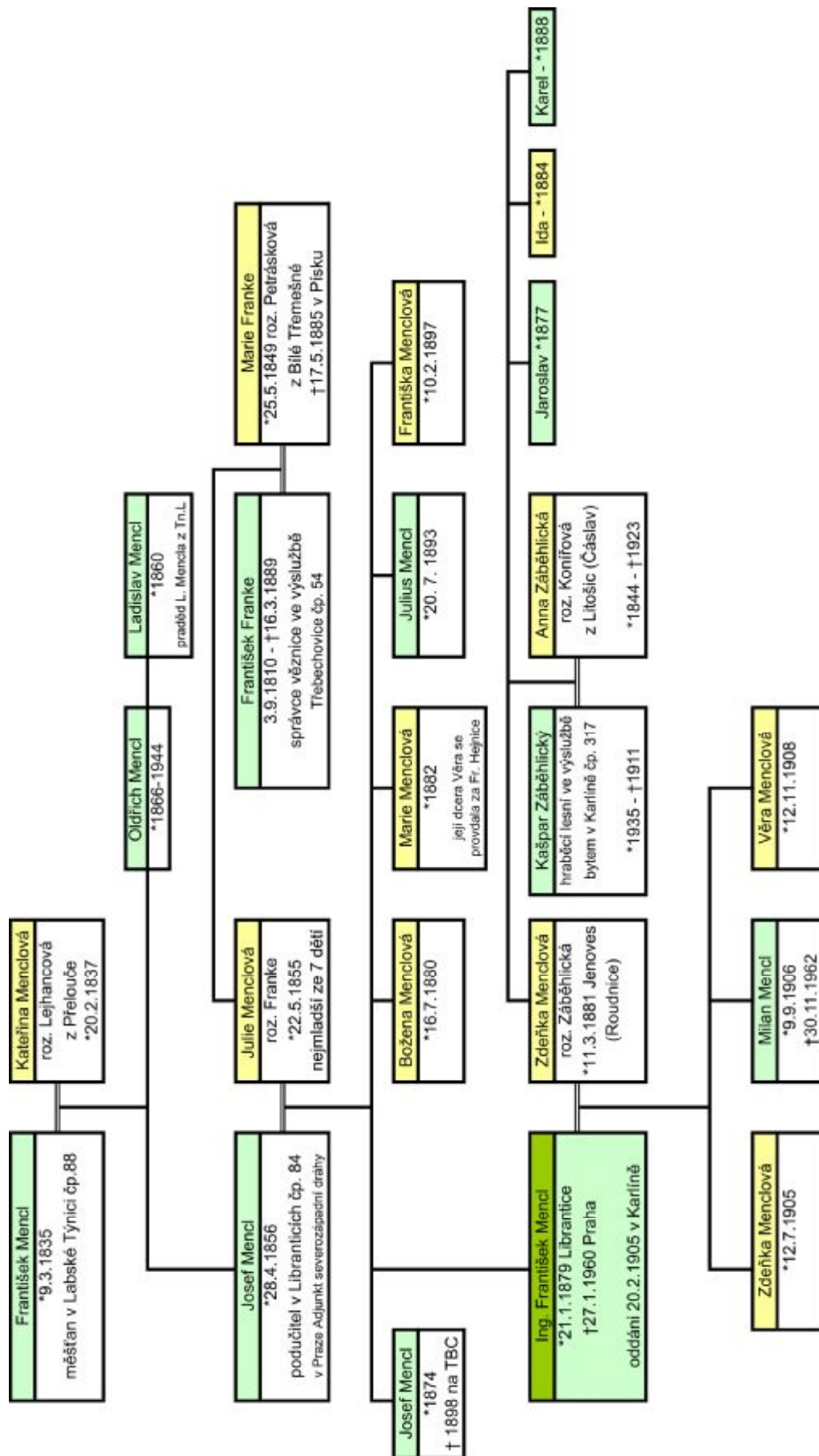
- započal 2. 7. 1902, odevzdal 12. 7. 1902, prospěch velmi dobrý

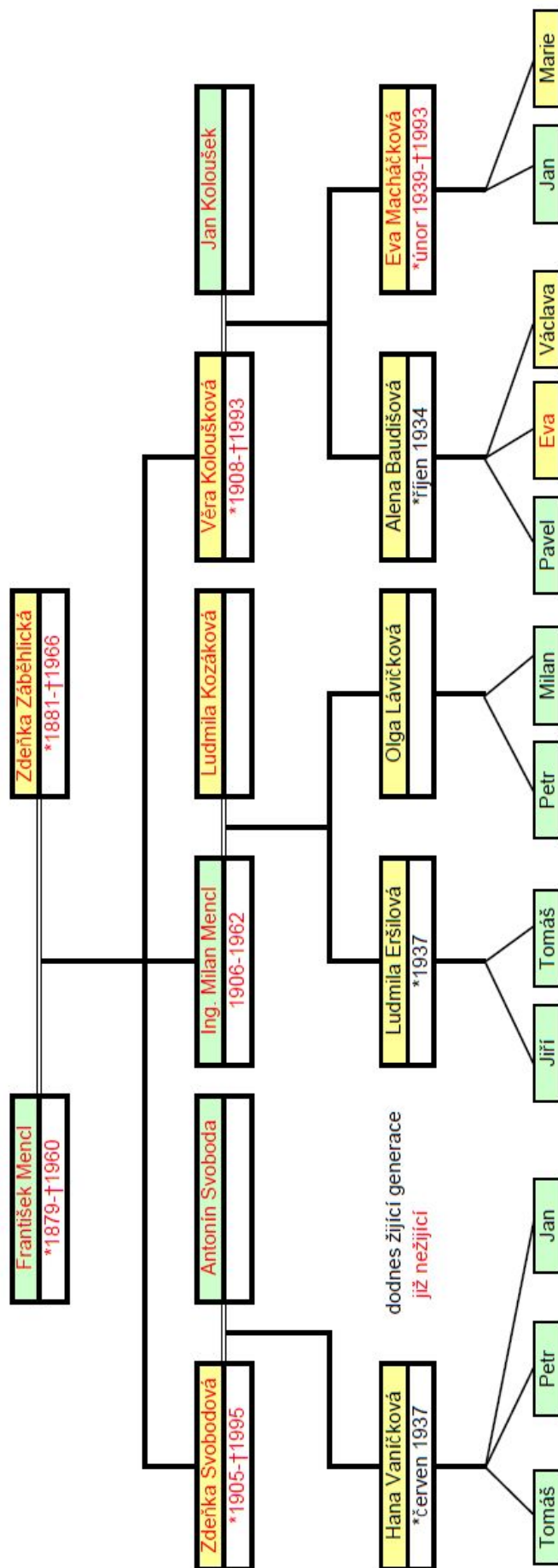
#### Teoretické zkoušky:

- Geodézie nižší – velmi dobrý (15. 7. 1902)
- Geodézie vyšší – prominuta (vysvědčení 16. 7. 1901)
- Stavitelství pozemní – prominuta (vysvědčení 16. 2. 1901)
- Stavitelství silnicové, železnicové a tunelové – prominuta  
(vysvědčení 18. 10. 1901 a 10. 7. 1902)
- Stavitelství vodní – prominuta (vysvědčení 2. 5. 1901 a 28. 10. 1901)
- Stavitelství mostní – výborný

Vyznamenání přisouzeno z geodézie vyšší a ze stavitelství mostního

### 9.3. Ing. František Mencl – rodokmen





## 9.4. Technické parametry mostů

1. Cechův most	
postaven	1905-1908
dobu provozu	1908 - dodnes
typ konstrukce	dvojkolbová oblouková železná konstrukce s
architekt, inženýr	Ing. Zdeněk Bažant, Ing. Jan Kolář
architekt, řešení	Jiří Soukup, Václav Trča, František Mencl, Jan Koula
rozpětí hlavního pole	59,2 m
šíře mostu	16 m, z toho vozovka 10 m
délka mostu	169 m (nejkratší most přes Vltavu)
další názvy	Most Svatoptuka Čecha, v době německé okupace Mendelův most

2a. Hlávkův most - úsek Nové Město-Štvanice	
postaven	1908 - 1910
dobu provozu	1912 - 1960
typ konstrukce	železná oblouková konstrukce
architekt, inženýr	Mečislav Petřů
rozpětí hlavního pole	46 m
šíře mostu	16 m, po rozšíření 28 m
délka mostu	97 m z celkové délky 296 m
poznámka	most nahrazen betonovým v letech 1958-1962
úsek	Nové Město - Štvanice

2b. Hlávkův most - úsek Štvanice-Bubny	
postaven	1910 - 1911
dobu provozu	1912 - dodnes
typ konstrukce	betonová oblouková konstrukce
architekt, inženýr	František Mencl, Pavel Janák
rozpětí hlavního pole	39 m
šíře mostu	16,20, z toho vozovka 10 m
délka mostu	201 m
tvůrci výzdoby mostu	Jan Štursa, Otto Gutfreund, Alois Kalvoda, Bohumil Kafka, Ladislav Kofránek
úsek	úsek Štvanice - Bubny

3. Mánesův most	
postaven	1912 - 1914
dobu provozu	1914 - dodnes
typ konstrukce	betonová oblouková konstrukce
architekt, inženýr	Alois Nový, František Mencl, Mečislav Petřů
rozpětí hlavního pole	41,20 m
šíře mostu	16m
délka mostu	186,4 m
předchůdce	Rudolfova lávka; snesena až po dokončení nového
tvůrci výzdoby mostu	František Bílek, Josef Mařatka, Jan Štursa
další názvy	Most korunního prince Rudolfa (po původní lávce), most arcivévodě Františka Ferdinanda d'Este

4. Libeňský most	
postaven	1924-1928
dobu provozu	1928 - dodnes
typ konstrukce	oblouková betonová konstrukce
architekt, inženýr	Pavel Janák, František Mencl
rozpětí hlavního pole	51 m
šíře mostu	21 m
délka mostu	370 m, s pozemní rampou na Manínách 780 m
další názvy	Baxův most, Stalingradský most
poznámka	stavba je ve stvlu kubismu

5. Trojský most	
postaven	1826 - 1928
dobu provozu	1928 - snesen 1977
typ konstrukce	železobetonová oblouková konstrukce se spolupůsobící mostovkou
architekt, inženýr	František Mencl, Josef Chochol
rozpětí hlavního pole	47,20 m
šíře mostu	16 m
délka mostu	220,75 m
další názvy	od r. 1946 most Barikádníků
poznámka	předchůdce dnešního Mostu Barikádníků

6. Jiráskův most	
postaven	1929 - 1931
dobu provozu	1933 - dodnes
typ konstrukce	železobetonová oblouková konstrukce se spolupůsobící mostovkou
architekt, inženýr	František Mencl, Vlastislav Hofman
rozpětí hlavního pole	51 m
šíře mostu	21 m, z toho vozovka 14,50 m
délka mostu	311 m
další názvy	Most z Myslíkovy ulice, v době německé okupace Dienzenhoferův most

7. most v Káraném přes řeku Jizeru	
postaven	1935
dobu provozu	1935 - dodnes
typ konstrukce	železobetonová oblouková konstrukce se spolupůsobící mostovkou
architekt, inženýr	Vlastislav Hofman, František Mencl
rozpětí hlavního pole	47 m
šíře mostu	4 m
vzepětí klenby	4,7 m

8. Nerealizované přemostění Masarykova nádraží	
vznik návrhu	1937
postaveno	nerealizováno
typ konstrukce	železobetonová rámová konstrukce
architekt, inženýr	František Mencl, Vlastislav Hofman
rozpětí hlavního pole	
šíře mostu	25 m, z toho vozovka 18 m
délka mostu	360 m (včetně rampy)

9. lávka na Židovský ostrov	
postaven	1939-1941
dobu provozu	1941 - dodnes
typ konstrukce	železobetonová oblouková (segmentová) konstrukce se spolupůsobící mostovkou
architekt, inženýr	Vlastislav Hofman, František Mencl, ing.
rozpětí hlavního pole	20 m
šíře mostu	4,5 m
délka mostu	25 m

## 10. Obrazová příloha – seznam

01. František Mencl, fotografie kolem roku 1927. Zdroj: František Sekanina (ed.), *Album representantů všech oborů veřejného života československého*, Praha 1927, s.1051.
02. František Mencl, fotografie kolem roku 1938. Zdroj: fotoarchiv rodiny.
03. František Mencl s Vlastislavem Hofmanem, 30. léta 20. století, fotoarchiv rodiny. Zdroj: Mahulena Nešlehová (ed.), Jiří Hilmera, Rostislav Švácha, *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 258.
04. Podpis Ing. Františka Mencla, Kompetenční tabulka, červenec 1921. Zdroj: Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, sing. V/61, spis František Mencl.
05. František Mencl, Bruslení na Letné v Praze, před rokem 1938. Zdroj: Fotoarchiv rodiny.
06. Záznam o narození Františka Mencla 21. 1. 1879, Matrika narozených v obci Librantice, okres Hradec Králové. Zdroj: Státní oblastní archiv v Zámrsku, NAD 190 - Sbíрка matrik východočeského kraje 1587-1949, Matrika narozených 1872-1891, sign. 18-4823, list 205.
07. Pražská pobytová přihláška z roku 1899, Mencl Josef (1856). Zdroj: Národní archiv ČR, Policejní ředitelství I, konskripce, karton 387, obraz 278.
08. Pražská pobytová přihláška z roku 1912, Menzel Franz (1879). Zdroj: Národní archiv ČR, Policejní ředitelství I, konskripce, karton 387, obraz 197.
09. František Mencl, žádost o přeložení do výslužby, 23. ledna 1939. Zdroj: Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, sing. V/61, spis František Mencl.
10. Hrob rodiny Menclových, pravděpodobně podle návrhu Františka Mencla, Vinohradský hřbitov v Praze. Foto: Jana Trůtková, 27. 2. 2016.
11. František Mencl, Mosty přes Vltavu v Praze, duben 1928, kolorovaný světlotisk. Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy, Dokumentace Státní regulační komise pro Prahu a Okolí [SRK 1920-1939], složka mosty.
12. Pohlednice mostu ve městě Vienne (Francie), adresováno F. Menclovi od Vlastislava Hofmana, 14. 8. 1937. Zdroj: Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 1.
13. Pohlednice, Claude Monet, Most přes Seinu v Argenteuil (1874), bez vzkazu. Zdroj: Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 1.
14. Pohlednice mostu Friedrichsbrücke v Mannheimu, adresováno Zdeňce Menclové od Františka Mencla, 11. 7. 1908. Zdroj: Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 1.

15. Pohlednice L'Hotel de Ville v Paříži, adresováno Františku Menclovi od Ing. Kavánka, 12. 9. 1936. Zdroj: Archiv Národního technického muzea v Praze, fond NAD 567, Mencl, František, Ing., karton 1.
16. Jan Koula, soutěžní návrh na průkop letenského svahu, 1906-1909. Zdroj: Rostislav Švácha, *Od moderny k funkcionalismu. Proměny pražské architektury v první polovině dvacátého století*, Praha 1995, s. 28.
17. Émile Jacquain, Paul Demany, Pont de Fragnée, Liège (Belgie), 1901-1904. Zdroj: [https://c2.staticflickr.com/2/1417/552175856\\_20791ff711\\_z.jpg?zz=1](https://c2.staticflickr.com/2/1417/552175856_20791ff711_z.jpg?zz=1), vyhledáno 1.5.2016
18. Augustin Pierre Latombe, Pont d'Ainay v Lyonu, 1897-1899. Zdroj: [http://numelyo.bm-lyon.fr/f\\_eserv/BML:BML\\_01ICO001014cd3c420b157b/Source0.jpg](http://numelyo.bm-lyon.fr/f_eserv/BML:BML_01ICO001014cd3c420b157b/Source0.jpg) vyhledáno 1.5.2016
19. Jean Résal, Amédée Alby, Joseph Cassien-Bernard, Gaston Cousin, Pont Alexandre III, 1897-1900. Zdroj: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f2/Paris-Pont\\_Alexandre-postcard-01.jpg/640px-Paris-Pont\\_Alexandre-postcard-01.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f2/Paris-Pont_Alexandre-postcard-01.jpg/640px-Paris-Pont_Alexandre-postcard-01.jpg)
20. Zdeněk Bažant, Jan Kolář, Čechův most, 1905-1908. Foto: Jana Trtíková.
21. Zdeněk Bažant, Jan Kolář, Čechův most – detail Světloňšek, 1905-1908. Zdroj: <http://www.czechwalker.ru/gallery/tobjfoto/big/000/11/1169.jpg>, vyhledáno 1.5.2016
22. Mečislav Petřů, Hlávkův most – železná část roku 1911, 1908-1910. Zdroj: <http://www.fotohistorie.cz/image.jpg.ashx?photoID=4701&photoType=1>, vyhledáno: 1. 5. 2016
23. František Mencl, Pavel Janák, Hlávkův most – betonová část, 1910-1911. Foto: Jana Trtíková.
24. František Mencl, Pavel Janák, Hlávkův most – betonová část, 1910-1911. Foto: Jana Trtíková.
25. Paul Séjourné, Pont des Catalans v Toulouse (Francie), 1908. Zdroj: <http://a407.idata.over-blog.com/2/34/27/28/LA-COULEE-VERTE-DES-AMIDONNIERS/HPIM5989.jpg> vyhledáno: 1. 5. 2016
26. Návštěva T. G. Masaryka na stavbě Hlávkova mostu, František Mencl úplně vpravo, asi 1910. Zdroj: Fotoarchiv rodiny.
27. Karel Veselý, R. M. Ordish, W. H. Le Feuvre, Rudolfova lávka v roce 1881, 1868-1869. Foto Jindřich Eckert. Zdroj: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/23/ZelLavka.png>, 1. 5. 2016
28. Aurél Czekelius, Antal Kherndl, Alžbětin most v Budapešti, 1897-1903. Zdroj: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f6/Erzs%C3%A9bet\\_Bridge\\_%281903%29%2C\\_Budapest%2C\\_Hungary.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f6/Erzs%C3%A9bet_Bridge_%281903%29%2C_Budapest%2C_Hungary.jpg), vyhledáno: 1. 5. 2016
29. Alois Nový, František Mencl, Mečislav Petřů, Mánesův most, 1912-1914. Foto: Jana Trtíková.
30. Alois Nový, František Mencl, Mečislav Petřů, Mánesův most, 1912-1914. Foto Jana Trtíková.

31. Alois Nový, František Mencl, Mečislav Petřů, Mánesův most – detail sochařské výzdoby, Jan Štursa, 1914. Zdroj: [http://nd06.jxs.cz/369/546/43a5517b12\\_97725496\\_o2.jpg](http://nd06.jxs.cz/369/546/43a5517b12_97725496_o2.jpg) vyhledáno: 1. 5. 2016
32. Jiří Soukup, Dřevěné provizorium z Libně do Holešovic, 1903. Zdroj: Jiří Soukup, Pražské mosty, Praha 1904, s. 72.
33. František Mencl, Pavel Janák, Libeňský most ve třicátých letech, 1924-1928. Zdroj: <http://stary-web.zastarouprahu.cz/foto/libenmost2.jpg>, vyhledáno: 1. 5. 2016
34. František Mencl, Pavel Janák, Libeňský most - oblouky, 1924-1928. Zdroj: <http://stary-web.zastarouprahu.cz/foto/libenmost3.jpg>, vyhledáno: 1. 5. 2016
35. František Mencl, Pavel Janák, Libeňský most – havarijní stav, 1924-1928.  
Foto: Jana Trtíková.
36. František Mencl, Josef Chochol, Trojský most (Barikádníků), 1926-1928. Zdroj: <http://img.geocaching.com/cache/large/6e704a4f-ce71-4307-8aa7-7a050b74d4d7.jpg>, vyhledáno: 1. 5. 2016
37. Jiří Trnka, Petr Dobrovský, Most Barikádníků, 1972-1980. Zdroj: <http://www.libri.cz/databaze/mosty/pics/3153/Pha-Trojsky1.jpg>, vyhledáno: 1. 5. 2016
38. Železniční vojsko ČSLA, Tramvajové provizorium, 1982. Zdroj: <http://static.panoramio.com/photos/original/20350481.jpg>, vyhledáno: 1. 5. 2016
39. Roman Koucký, Libor Kábrt Jiří Petrák, Ladislav Šašek, Trojský most, 2010-2014. Zdroj: [http://i.idnes.cz/14/093/cl6/ROW563b28\\_IMAG4018.jpg](http://i.idnes.cz/14/093/cl6/ROW563b28_IMAG4018.jpg), vyhledáno: 1. 5. 2016
40. František Mencl, Vlastislav Hofman, Jiráskův most, 1929-1931. Zdroj: <http://imgs.idnes.cz/igcechy/A060615 TOM 1 JIRASKUV MOST 1934 N N.JPG>, vyhledáno: 1. 5. 2016
41. Kilián Ignác Dientzenhofer, Jezuitský dispenzář (Dientzenhoferův pavilon), 1735. Zdroj: <https://czumalo.files.wordpress.com/2015/10/sm003.jpg>, vyhledáno: 1.5.2016
42. František Mencl, Vlastislav Hofman, Most přes Jizeru v Káraném, 1936. Zdroj: František Mencl, Most přes Jizeru v Káraném, *Technický obzor* XLVI, 1938, č. 1, s. 8.
43. František Mencl, Vlastislav Hofman, Most v Káraném a restaurace Jizerka, 1938. Zdroj: Oldřich Křivánek, Káraný – přehled historie od pravěku do 21. století, *zpravodaj Haló Káraný* 283, květen 2014, s. 4.
44. František Mencl, letní dům v Káraném – přední pohled, kolem r. 1938. Zdroj: Fotoarchiv rodiny.
45. František Mencl, letní dům v Káraném – zadní pohled, kolem r. 1938. Zdroj: Fotoarchiv rodiny.
46. František Mencl, letní dům v Káraném – terasa, kolem r. 1938. Zdroj: Fotoarchiv rodiny.
47. František Mencl, letní dům v Káraném – boční pohled s terasou, kolem r. 1938. Zdroj: Fotoarchiv rodiny.

48. František Mencl, Vlastislav Hofman, návrh viadukt přes Masarykovo nádraží, 1937. Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy, dokumentace Státní regulační komise pro Prahu a Okolí [SRK 1920-1939], složka mosty, SKR001263.
49. Železný můstek na Židovský ostrov, před r. 1911. Zdroj: Kateřina Bečková, *Vltava a její břehy. 1. díl, Od Františku proti vodě do Braníku*, Praha a Litomyšl 2015, s. 111.
50. Vlastislav Hofman, Dřevěná provizorní lávka na Židovský ostrov, 20. léta 20. století. Zdroj: Kateřina Bečková, *Vltava a její břehy. 1. díl, Od Františku proti vodě do Braníku*, Praha a Litomyšl 2015, s. 118.
51. František Mencl, Vlastislav Hofman, Miroslav Kovalevski, Železobetonová lávka na Dětský ostrov, 1939-1941. Zdroj: <http://www.libri.cz/databaze/mosty/pics/3125/Pha-lavkanaDetsky2.jpg>, vyhledáno: 1. 5. 2016
52. František Mencl, Vlastislav Hofman, Miroslav Kovalevski, Železobetonová lávka na Dětský ostrov, 1939-1941. Zdroj: <http://www.libri.cz/databaze/mosty/pics/3125/P-295aLavkanaDetskyo.jpg>, vyhledáno: 1. 5. 2016
53. František Mencl, Eduard Štorch a další, sáňkujeme na Strahově, 20. léta 20. století. Zdroj: Fotoarchiv rodiny.
54. Josef Mauder, Bronzová urna Vojtěcha Náprstka, 1894, Náprstkovo muzeum v Praze. Zdroj: [http://1gr.cz/fotky/idnes/11/101/cl6/OB3e47a2\\_Urna\\_Naprstka.jpg](http://1gr.cz/fotky/idnes/11/101/cl6/OB3e47a2_Urna_Naprstka.jpg), vyhledáno: 1. 5. 2016
55. První strana rozsudku okresního soudu pro přestupky v Praze, 21. 2. 1914. Zdroj: Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, sing. V/61, spis František Mencl,
56. První strana rozsudku okresního odvolacího soudu v Praze, 17. 4. 1914. Zdroj: Archiv hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy I., Presidium rady a magistrátu, invent. číslo 2833, sing. V/61, spis František Mencl,
57. „Lex Kvapil“, Zákon o fakultativním pohřbívání ohněm, 180/1919 Sb. Zdroj: Stejnopis sbírky zákonů a nařízení státu československého, Ročník 1919, <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1919.html>, vyhledáno 1.4.2016
58. Václav Ložek, adaptace domu z roku 1875 na sídlo Společnosti přátel žehu, Revoluční ul. 24, Praha. Zdroj: *Krematorium, věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVIII*, 1927, č. 3. s. 17.
59. Dům v Revoluční ul. 24, sídlo Společnosti přátel žehu, dnešní stav. Foto: Jana Trtíková.
60. Vlastislav Hofman, František Mencl, soutěžní projekt krematoria pro Moravskou Ostravu, 1919-1920. Zdroj: Rostislav Švácha, Hřbitovní kultura. Hofmanovy návrhy krematorií, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 230.
61. Krematorium v Dessavě (Dessau) v Německu, 1910. Zdroj: [http://i.ebayimg.com/t/6174-Foto-AK-Dessau-Das-Krematorium-1915-/00/s/MTAwOFgxNjAw/z/0PUAAOSwAKxWablp/\\$ 57.JPG](http://i.ebayimg.com/t/6174-Foto-AK-Dessau-Das-Krematorium-1915-/00/s/MTAwOFgxNjAw/z/0PUAAOSwAKxWablp/$ 57.JPG), vyhledáno 1.5.2016



62. František Mencl, Vlastislav Hofman, Krematorium v Moravské Ostravě, příčný řez a půdorys hlavního podlaží, 1923. Zdroj: Rostislav Švácha, Hřbitovní kultura. Hofmanovy návrhy krematorií, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 232.
63. František Mencl, Vlastislav Hofman, Krematorium v Moravské Ostravě – přední pohled, 1925. Zdroj: Rostislav Švácha, Hřbitovní kultura. Hofmanovy návrhy krematorií, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 232.
64. František Mencl, Vlastislav Hofman, Krematorium v Moravské Ostravě – interiér obřadní síně, 1925. Zdroj: Rostislav Švácha, Hřbitovní kultura. Hofmanovy návrhy krematorií, in: Mahulena Nešlehová (ed.), *Vlastislav Hofman*, Praha 2004, s. 233.
65. František Mencl, projekt adaptace kaple sv. Otýlie na krematorium, České Budějovice, 1924-1925. Zdroj: *Krematorium*, věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI, 1925, č. 4, s. 49.
66. František Mencl, interiér obřadní síně krematoria v Českých Budějovicích, 1925. Zdroj: *Krematorium*, věstník „Krematoria“, spolku pro spalování mrtvých v Praze XVI, 1925, č. 4, s. 51.
67. Budova dnešního kolumbária (dříve krematorium), České Budějovice, 1887—1889. Zdroj: <http://www.czecot.cz/results/zobrobr.php?w=st&id=397544&orig=1>, vyhledáno: 1. 5. 2016.

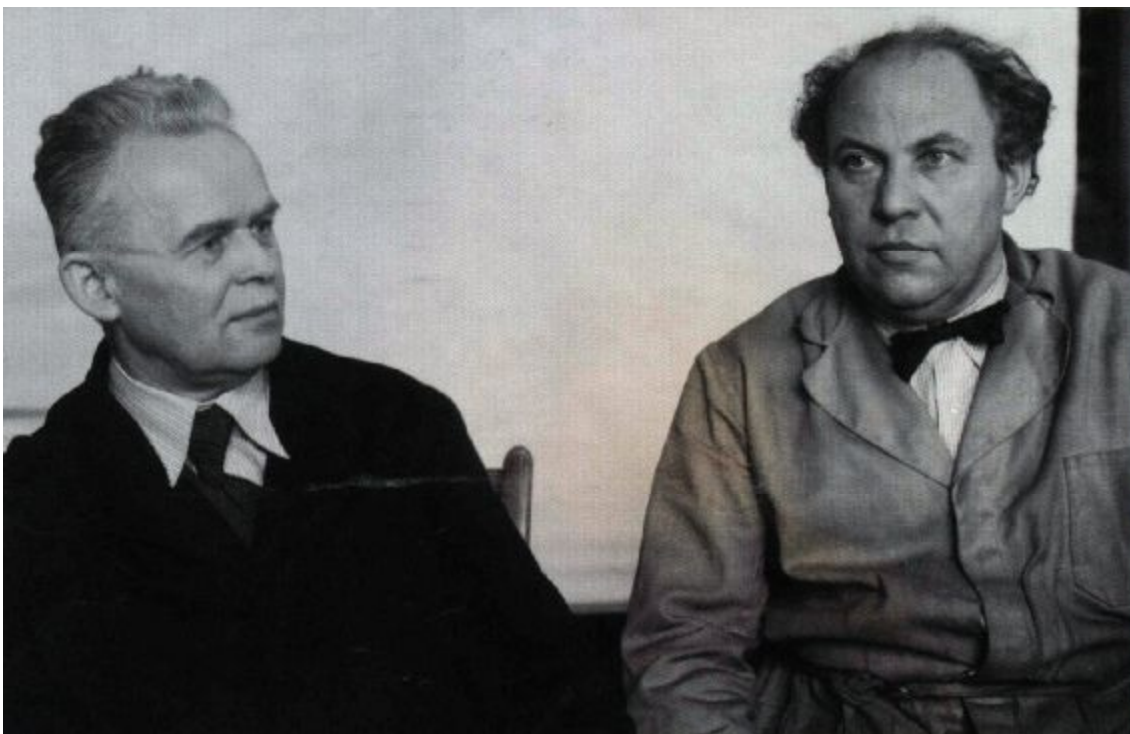
## 11. Obrazová příloha – vyobrazení



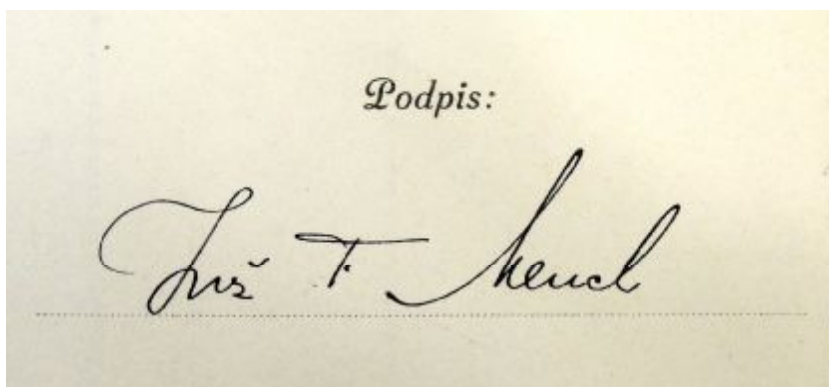
01. František Mencl, fotografie kolem roku 1927.



02. František Mencl, fotografie kolem roku 1939.



03. František Mencl s Vlastislavem Hofmanem, 30. léta 20. století.



04. Podpis Ing. Františka Mencla, Kompetenční tabulka, červenec 1921.



05. František Mencl, bruslení na Letné v Praze, před rokem 1938.



Pag. 22. M. J. 1899.

Ein- trags- Nummer	Geburts- Ort	Charakter	Geburts- Zeit	Geburts- Ort	Ein- trags- Nummer
143	Wien	Wien	1856	Wien	
144	Prag	Prag	1856	Prag	
145	Prag	Prag	1856	Prag	
146	Prag	Prag	1856	Prag	
147	Prag	Prag	1856	Prag	
148	Prag	Prag	1856	Prag	
149	Prag	Prag	1856	Prag	
150	Prag	Prag	1856	Prag	
151	Prag	Prag	1856	Prag	
152	Prag	Prag	1856	Prag	
153	Prag	Prag	1856	Prag	
154	Prag	Prag	1856	Prag	
155	Prag	Prag	1856	Prag	
156	Prag	Prag	1856	Prag	
157	Prag	Prag	1856	Prag	
158	Prag	Prag	1856	Prag	
159	Prag	Prag	1856	Prag	
160	Prag	Prag	1856	Prag	

07. Pražská pobytová přihláška z roku 1899, Mencl Josef (1856), obraz 278.

Pag. 24

Ein- trags- Nummer	Charakter	Hochzeit	Heirats- stand	Heirats- stand	Heirats- stand	Heirats- stand
161	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
162	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
163	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
164	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
165	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
166	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
167	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
168	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
169	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
170	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
171	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
172	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
173	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
174	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
175	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
176	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
177	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
178	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
179	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag
180	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag	Prag

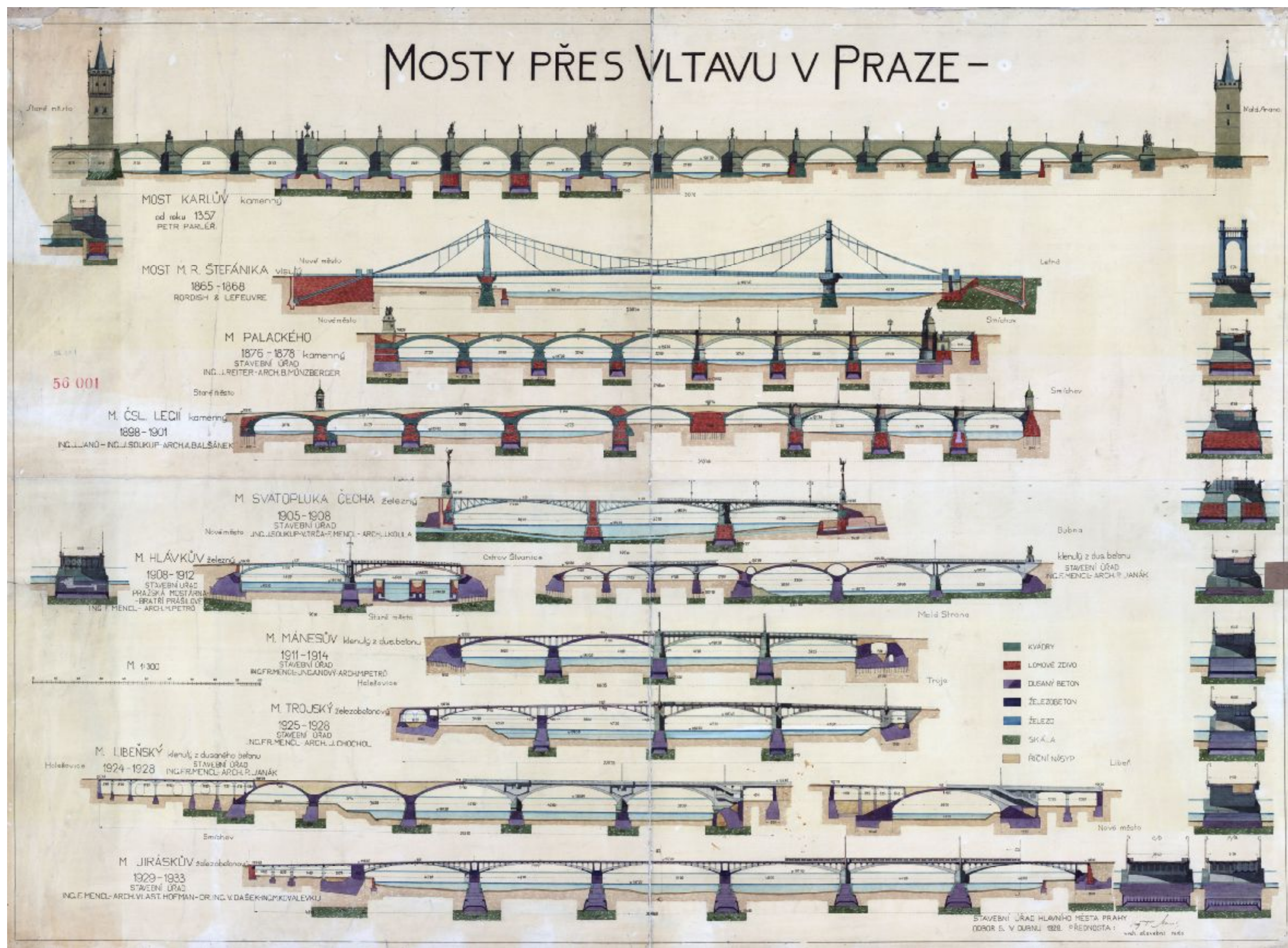
08. Pražská pobytová přihláška z roku 1912, Menzel Franz (1879), obraz 197.



09. František Mencl, žádost o přeložení do výslužby, 23. ledna 1939.



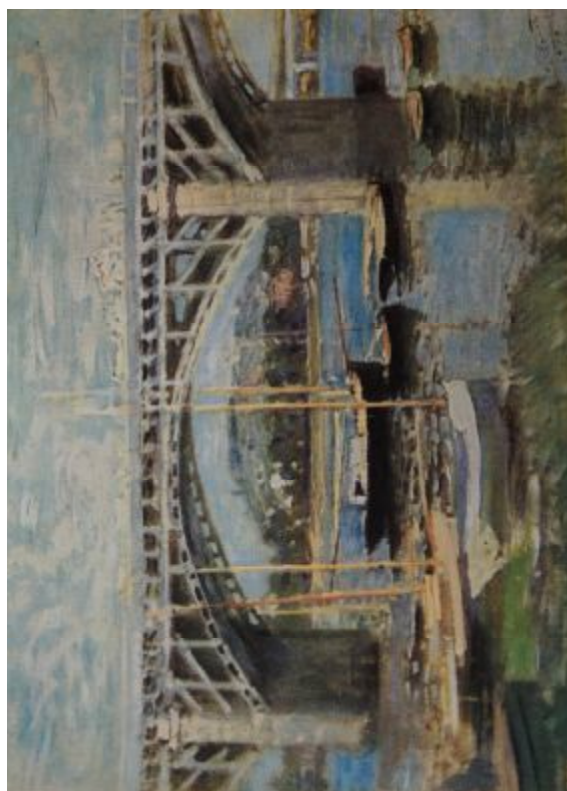
10. Hrob rodiny Menclových, pravděpodobně podle návrhu Františka Mencla, Vinohradský hřbitov v Praze.



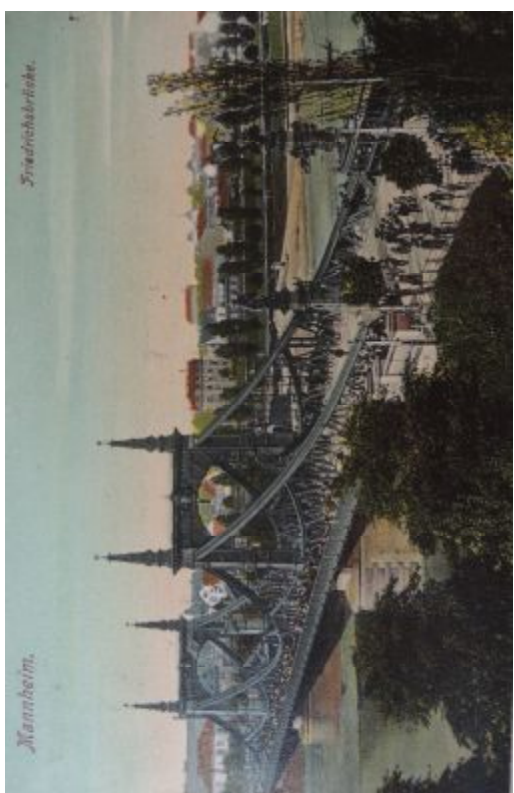
11. František Mencl, Mosty přes Vltavu v Praze, duben 1928, kolorovaný světlotisk.



12. Pohlednice mostu ve městě Vienne, adresováno F. Menclovi od Vlastislava Hofmana, 14. 8. 1937.



13. Pohlednice, Claude Monet, Most přes Seinou v Argenteuil (1874), bez vzkazu.

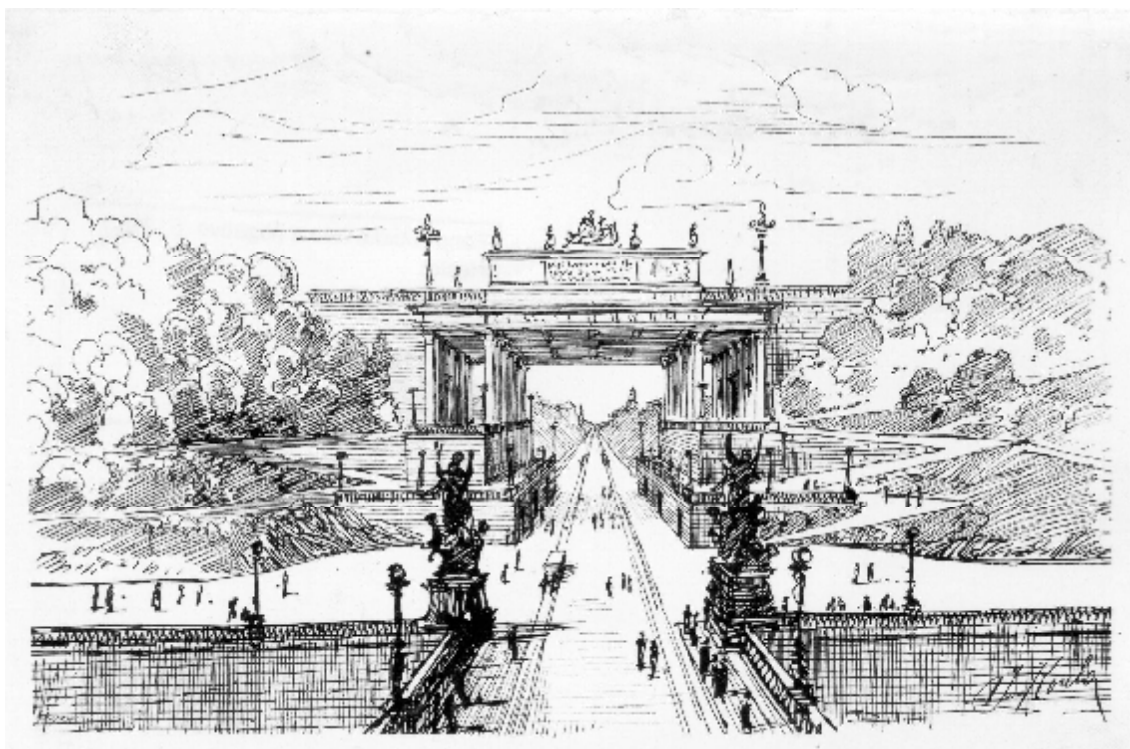


14. Pohlednice mostu Friedrichsbrücke v Mannheimu, adresováno Zdeňce Menclové, 11. 7. 1908.



15. Pohlednice L'Hotel de Ville v Paříži, adresováno Františku Menclovi od Ing. Kavánka, 12. 9. 1936.

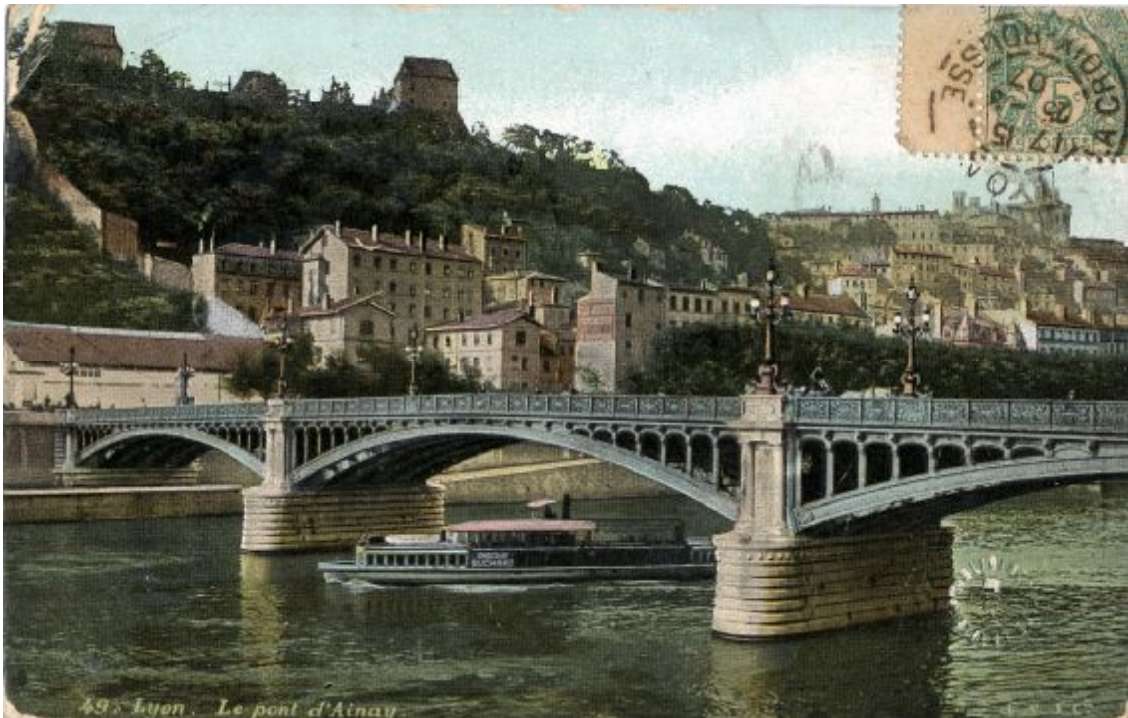




16. Jan Koula, soutěžní návrh na průkop letenského svahu, 1906-1909.



17. Émile Jacqmain, Paul Demany, Pont de Fragnée, Liège (Belgie), 1901-1904



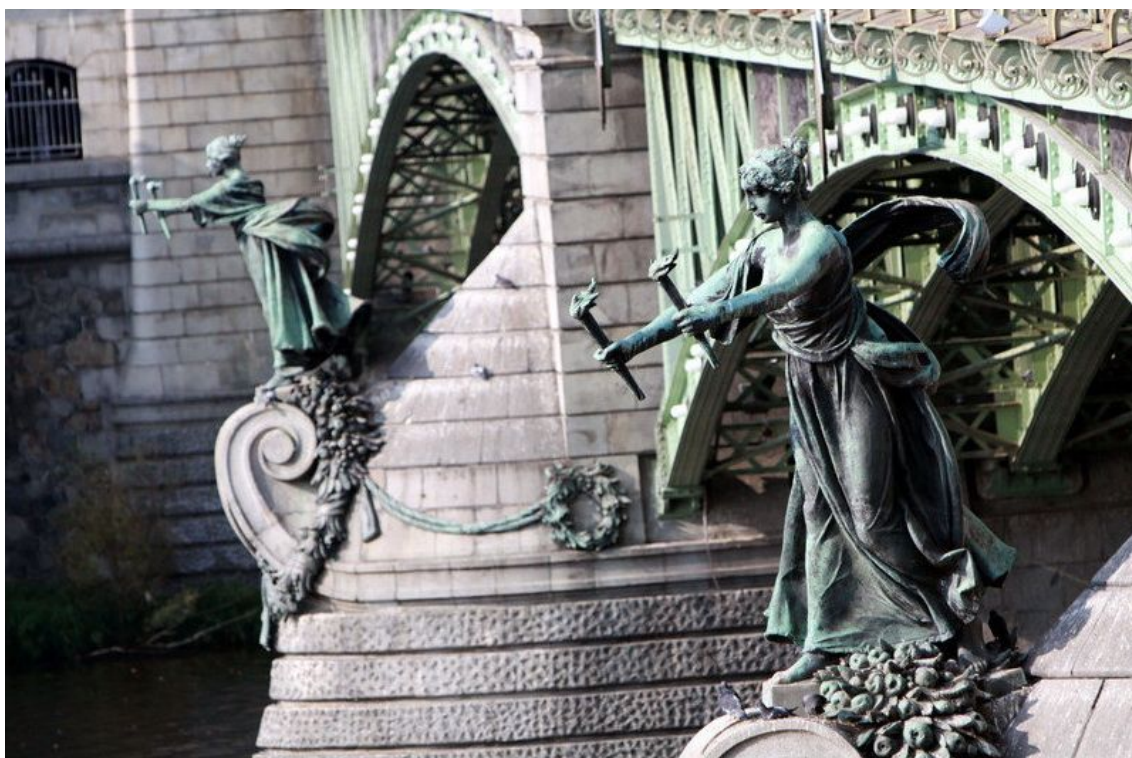
18. Augustin Pierre Latombe, Pont d'Ainay v Lyonu, 1897-1899.



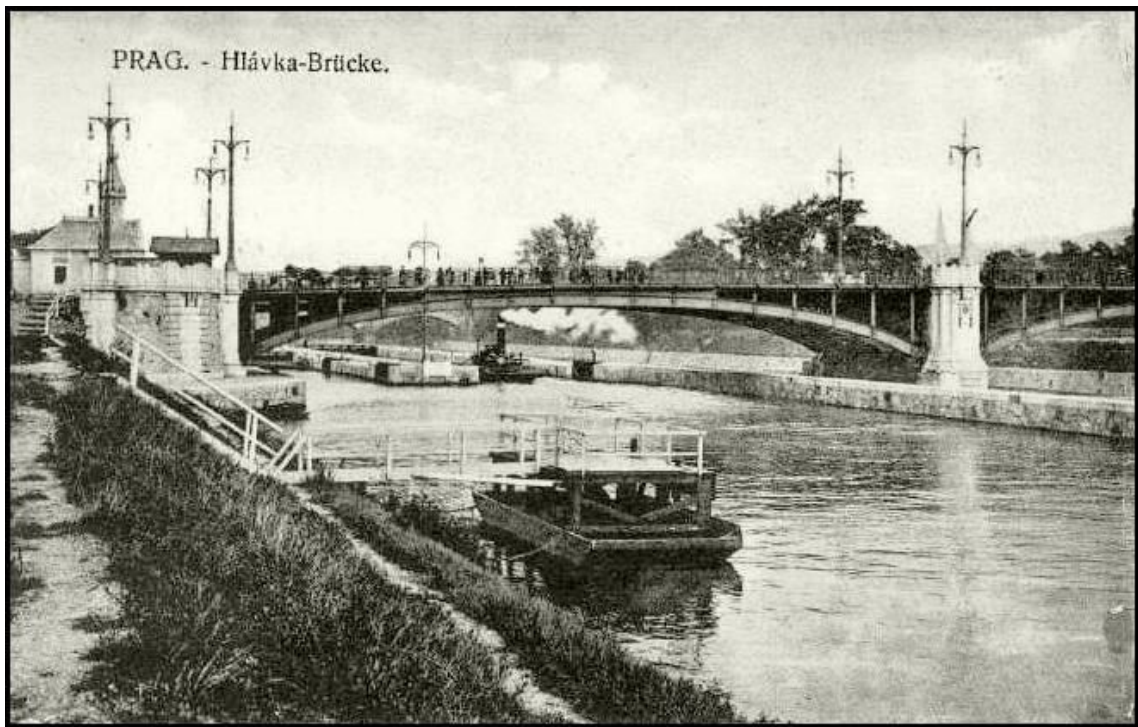
19. Jean Résal, Amédée Alby, Joseph Cassien-Bernard, Gaston Cousin, Pont Alexandre III v Paříži, 1897-1900.



20. Zdeněk Bažant, Jan Kolář, Čechův most, 1905-1908.



21. Zdeněk Bažant, Jan Kolář, Čechův most – detail Světloňošek, 1905-1908



22. Mečislav Petru, Hlávkův most – železná část roku 1911, 1908-1910.



23. František Mencl, Pavel Janák, Hlávkův most – betonová část, 1910-1911.



24. František Mencl, Pavel Janák, Hlávkův most – betonová část, 1910-1911.



25. Paul Séjourné, Pont des Catalans v Toulouse (Francie), 1908.



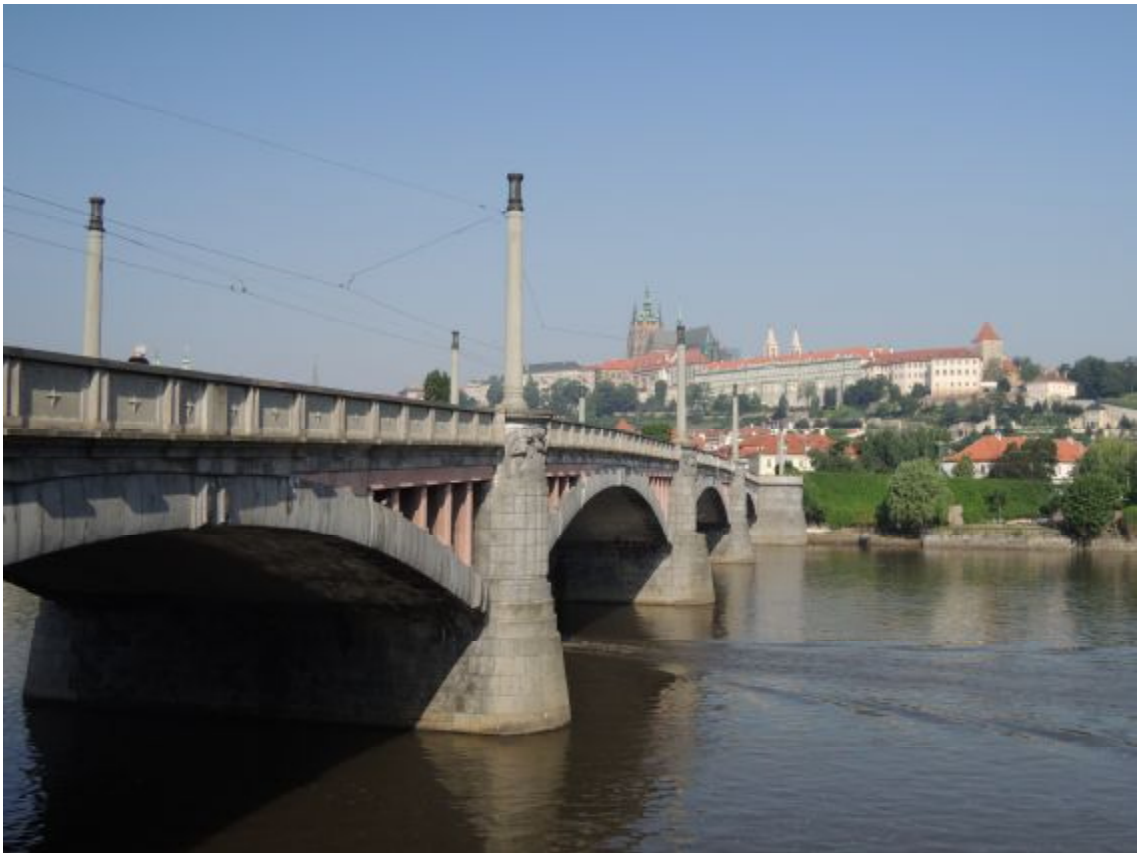
26. Návštěva T. G. Masaryka na stavbě Hlávkovyho mostu, František Mencl úplně vpravo, asi 1910. Fotoarchiv rodiny.



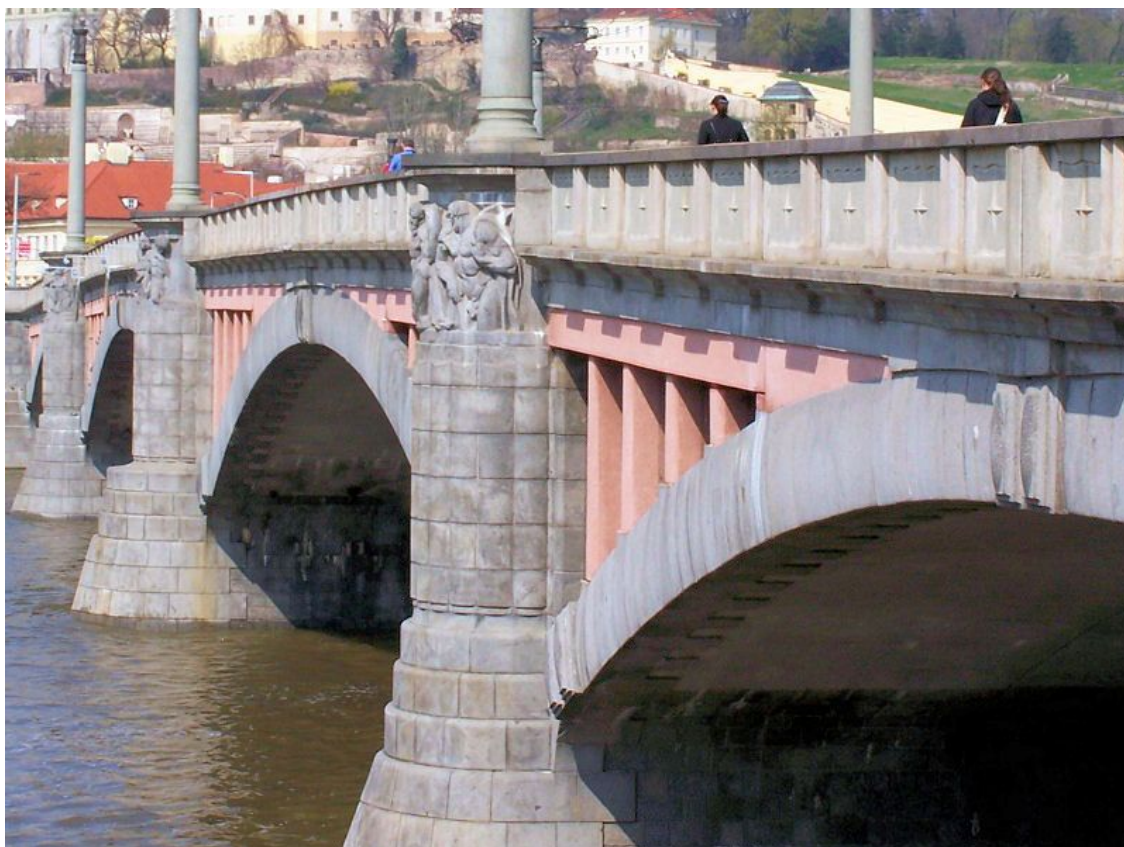
27. Karel Veselý, R. M. Ordish, W. H. Le Feuvre, Rudolfova lávka v roce 1881, 1868-1869.



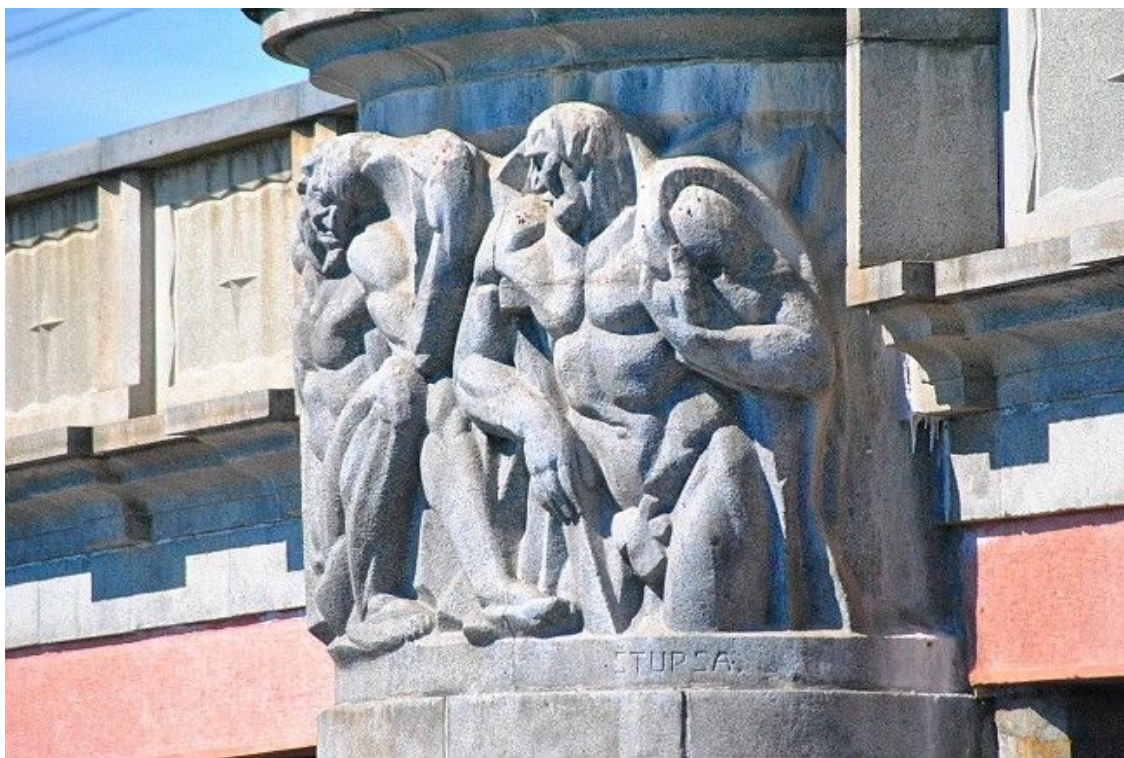
28. Aurél Czekelius, Antal Kherndl, Alžbětin most v Budapešti, 1897-1903.



29. Alois Nový, František Mencl, Mečislav Petřů, Mánesův most, 1912-1914.

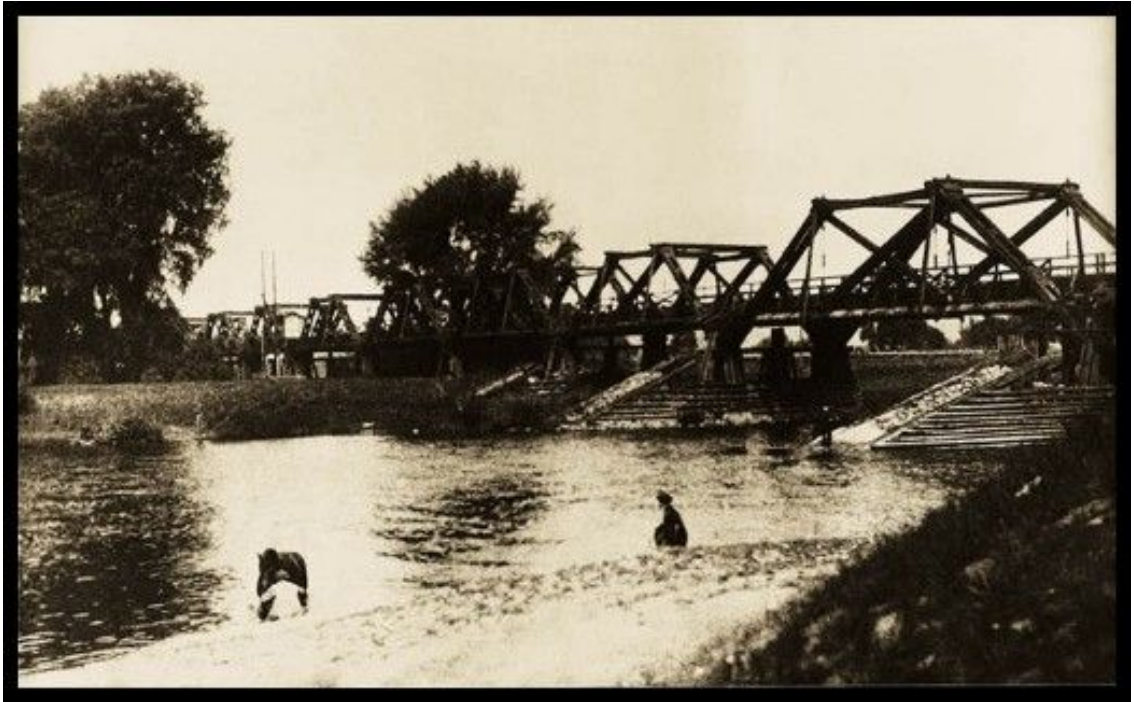


30. Alois Nový, František Mencl, Mečislav Petřů, Mánesův most, 1912-1914.



31. Alois Nový, František Mencl, Mečislav Petřů, Mánesův most - detail sochařské výzdoby, Jan Štursa, 1914.





32. Jiří Soukup, Dřevěné provizorium z Libně do Holešovic, 1903.



33. František Mencl, Pavel Janák, Libeňský most ve třicátých letech, 1924-1928.



34. František Mencl, Pavel Janák, Libeňský most – mostní oblouky, 1924-1928.



35. František Mencl, Pavel Janák, Libeňský most – havarijní stav, 1924-1928.



36. František Mencl, Josef Chochol, Trojský most (Barikádníků), 1926-1928.



37. Jiří Trnka, Petr Dobrovský, Most Barikádníků, 1972-1980.



38. Železniční vojsko ČSLA, Tramvajové provizorium, 1982.



39. Roman Koucký, Libor Kábrt Jiří Petrák, Ladislav Šašek, Trojský most, 2010-2014.



40. František Mencl, Vlastislav Hofman, Jiráskův most, 1929-1931.



41. Kilián Ignác Dientzenhofer, Jezuitský dispenzář (Dientzenhoferův pavilon), 1735.



42. František Mencl, Vlastislav Hofman, Most přes Jizeru v Káraném, 1936.



43. František Mencl, Vlastislav Hofman, Most v Káraném a restaurace Jizerka, 1938.



44. Přední pohled



45. Zadní pohled

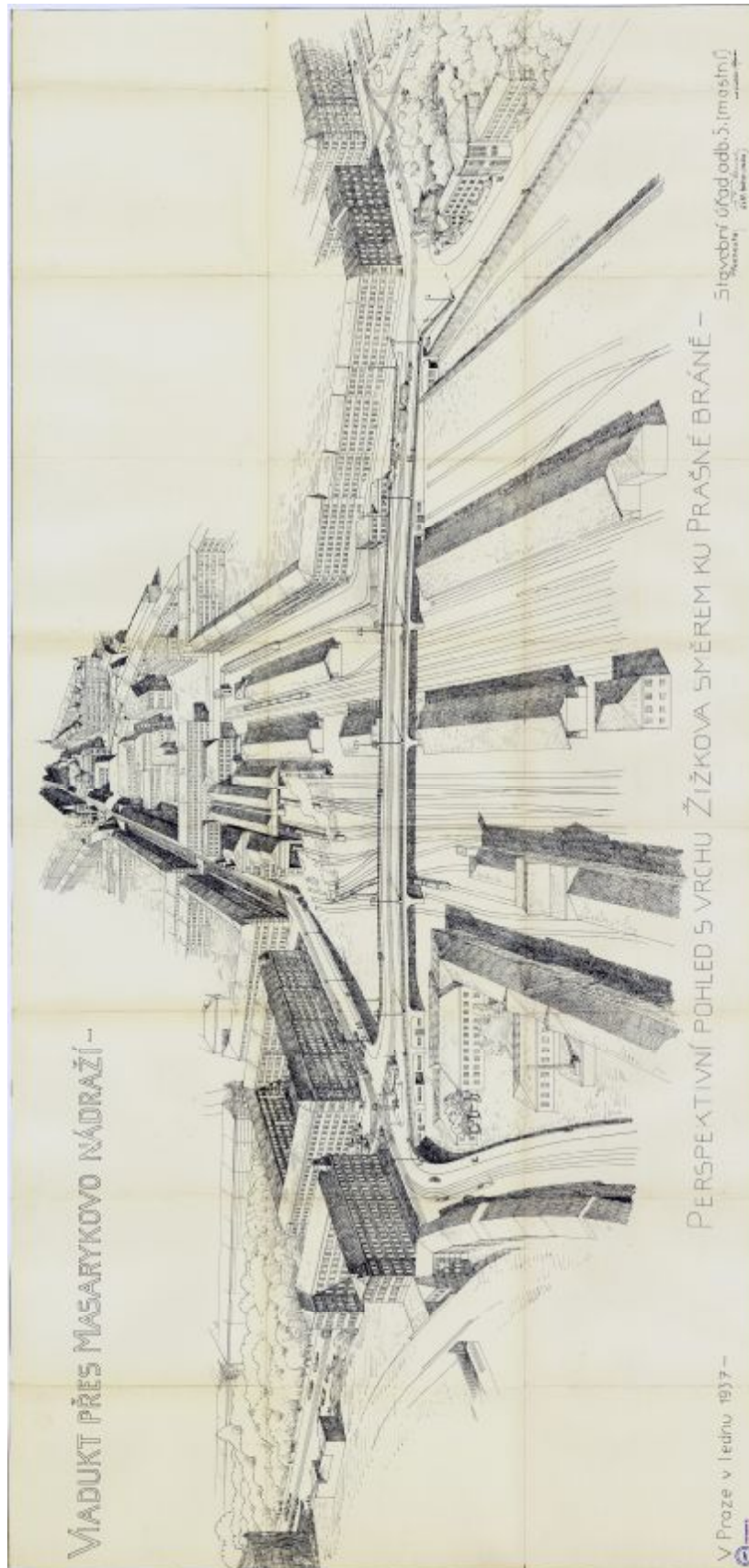


46. Terasa



47. Boční pohled s terasou

44.-47. František Mencl, letní dům v Káraném, kolem r. 1938.



48. František Mencl, Vlastislav Hofman, viadukt přes Masarykovo nádraží, 1937.





49. Železný můstek na Židovský ostrov, před r. 1911.



50. Vlastislav Hofman, Dřevěná provizorní lávka na Židovský ostrov, 20. léta 20. stol.



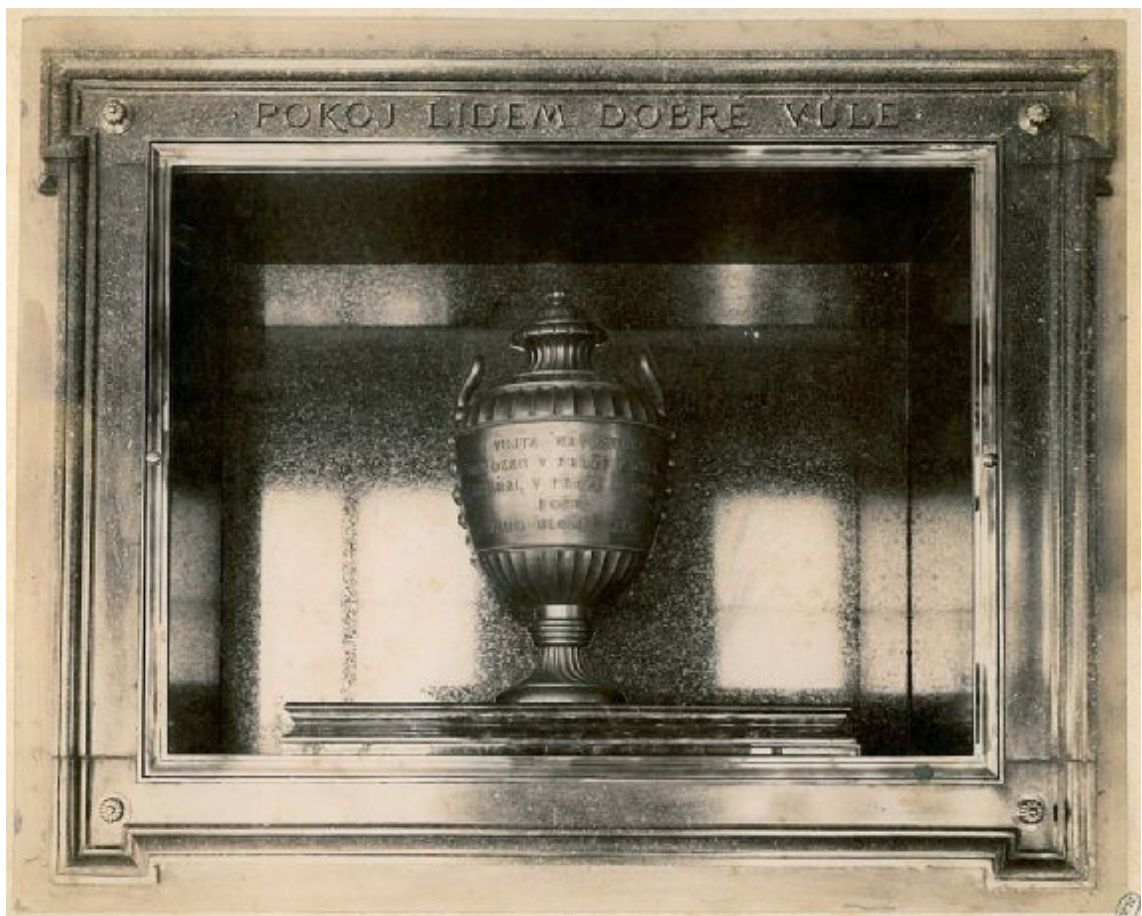
51. František Mencl, Vlastislav Hofman, Miroslav Kovalevski, Železobetonová lávka na Dětský ostrov, 1939-1941.



52. František Mencl, Vlastislav Hofman, Miroslav Kovalevski, Železobetonová lávka na Dětský ostrov, 1939-1941



53. František Mencl, Eduard Štorch a další, Sáňkujeme na Strahově, 20. léta 20. století..



54. Josef Mauder, Bronzová urna Vojtěcha Náprstka, 1894.



# Sbírka zákonů a nařízení sítánu československého.

Číslnka XXXVIII.

Vydána dne 9. dubna 1919.

Obsah: (Čís. 180—188) 180. Zákon o fakultativním pohřbívání ohněm. — 181. Zákon o omezení práva sňatkového. — 182. Zákon o změně úřadů a o změně úřadů. — 183. Nařízení, kterým se zrušuje nařízení ze dne 6. ledna 1919, č. 9 Sb. z. a n., o upřesnění směnky vepří a vepřového masa.

## Čís. 180.

## Zákon ze dne 1. dubna 1919 o fakultativním pohřbívání ohněm.

Na základě usnesení Národního shromáždění se nařizuje:

## § 1.

Pohřbívání ohněm jest dovoleno.

## § 2.

Provedením zákona jest pověřen ministr veřejného zdravotnictví ve srovnání s ministrem vnitra a spravedlnosti.

T. G. Masaryk v. r.

Svěho v. r. v zast. min. předsedy.

Dr. Vrbeňský v. r. v zast. ministra veřejného zdravotnictví.

## Čís. 181.

## Zákon ze dne 1. dubna 1919 o omezení práva sňatkového.

Podle usnesení Národního shromáždění nařizuje se takto:

## § 1.

Kdo máti přistoupil do obvodu nějaké obce, která byla zmocněna k zabírání bytů podle nařízení ze dne 22. ledna 1919, č. 38 Sb. zák. a nařiz. 444u československého, nebo do bytového obvodu, zřízeného podle téhož nařízení, at do vlastního domu, at do bytu, opatřeného smlouvou nájemní nebo podnájemní, oznámí to aspoň měsíc předem obecnímu úřadu (společnému bytovému úřadu).

## § 2.

Přistoupil není dovoleno, pokud obecni úřad (společný bytový úřad) nedodal žadatelci obsazení dovolení.

## § 3.

Obecní úřad (společný bytový úřad) může povolení odepřít, le-li v obci (bytovém obvodu) nedostatek bytů, a nevyžádá-li žadatel nutnost přistoupit do obce (bytového obvodu). Nerozhodne-li obec (společný bytový úřad) do tří týdnů ode dne podání, le máti za to, že žádost nebylo vyhověno, a žadatel přistoupit právo stížnosti (§ 5).

## § 4.

Obec (společný bytový úřad) může naříditi, aby z obvodu vystěhovala se osoba, která ponechavši si dřívější byt přistoupila se do tohoto obvodu po 1. listopadu 1918, avšak dříve nežli zákon tento nabyl účinnosti, nepokáže-li osoba ta, že její pobyt v obci (bytovém obvodu) jest mluvný. Pro vystěhování jest určiti lhůtu aspoň jednoho měsíce.

## § 5.

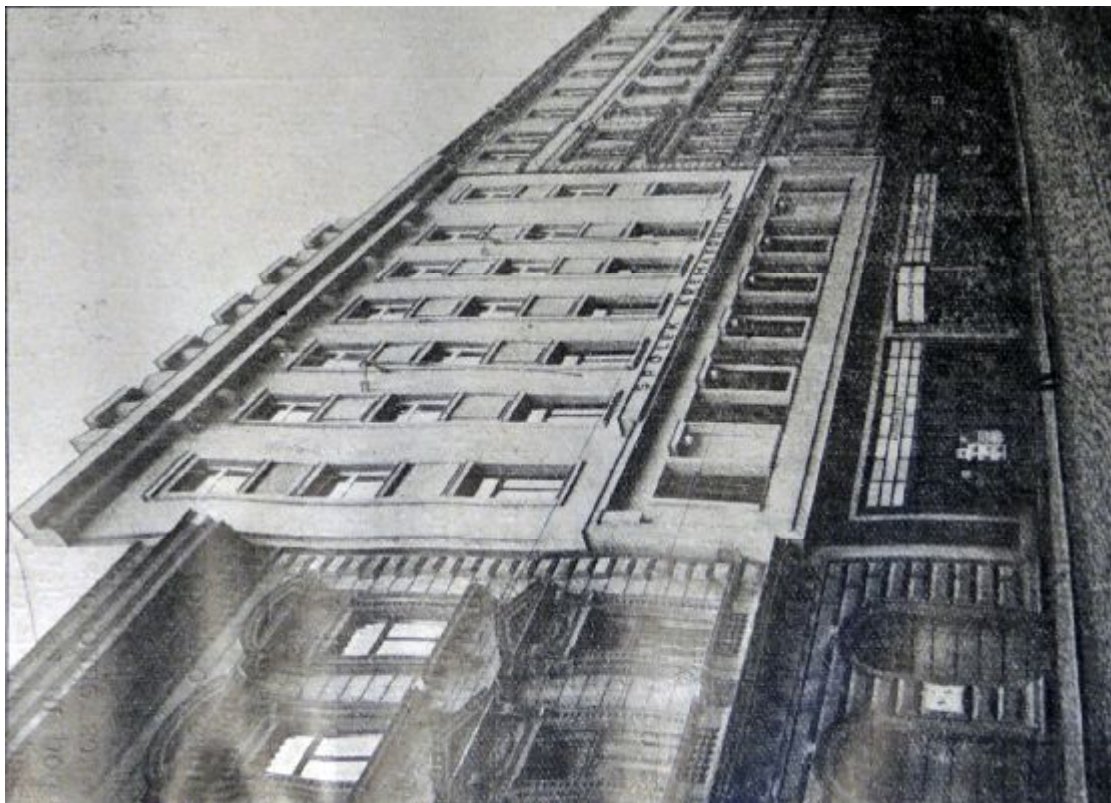
Proti rozhodnutí obce (společného bytového úřadu), kterým bylo zakázáno přistoupiti, nebo kterým bylo nařazeno vystěhování, le dovoleno stížnost k politickému úřadu I. stánie, v jehož obvodu jest obec (společný bytový úřad).

Z rozhodnutí městského úřadu obce se zvláštním statutem a z rozhodnutí společného bytového úřadu, v jehož obvodu jest město se zvláštním statutem, ide stížnost k politickému úřadu druhé stánie.

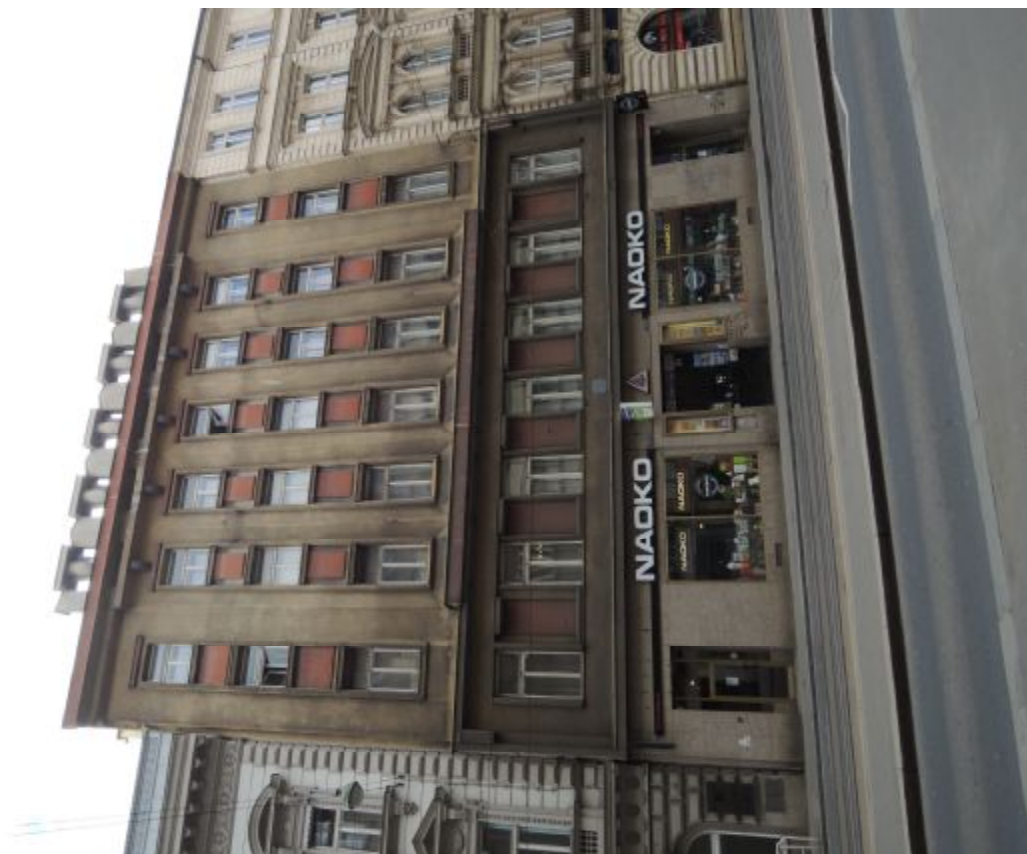
Stížnost jest podati v obecního úřadu (společného bytového úřadu) v 8 dních, kdy bylo doáno zamítavé rozhodnutí. Stížnost má účinek odkládaci.

## § 6.

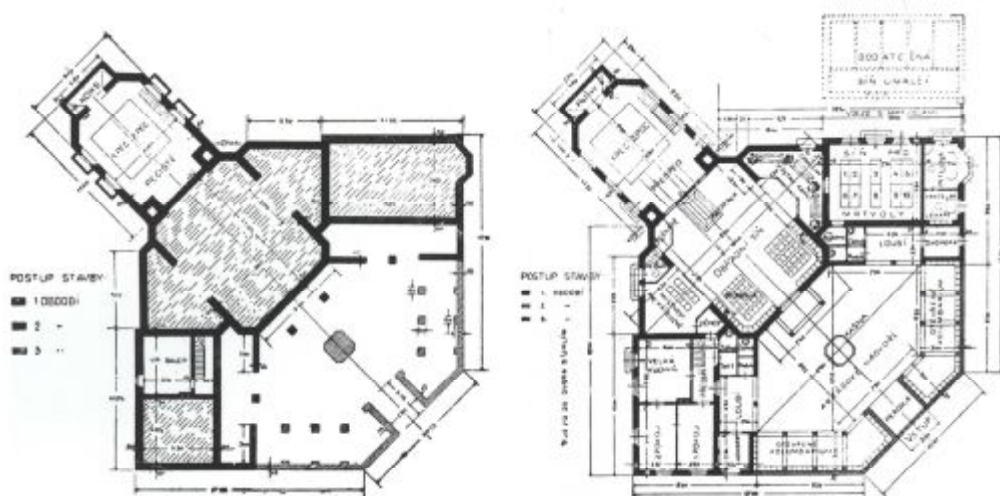
Rozhodnutí politického úřadu, k němuž stížnost byla podána (§ 5), le konečné. Nebude-li o stížnosti rozhodnuto do tří neděl, jest máti za to, že jí bylo vyhověno.



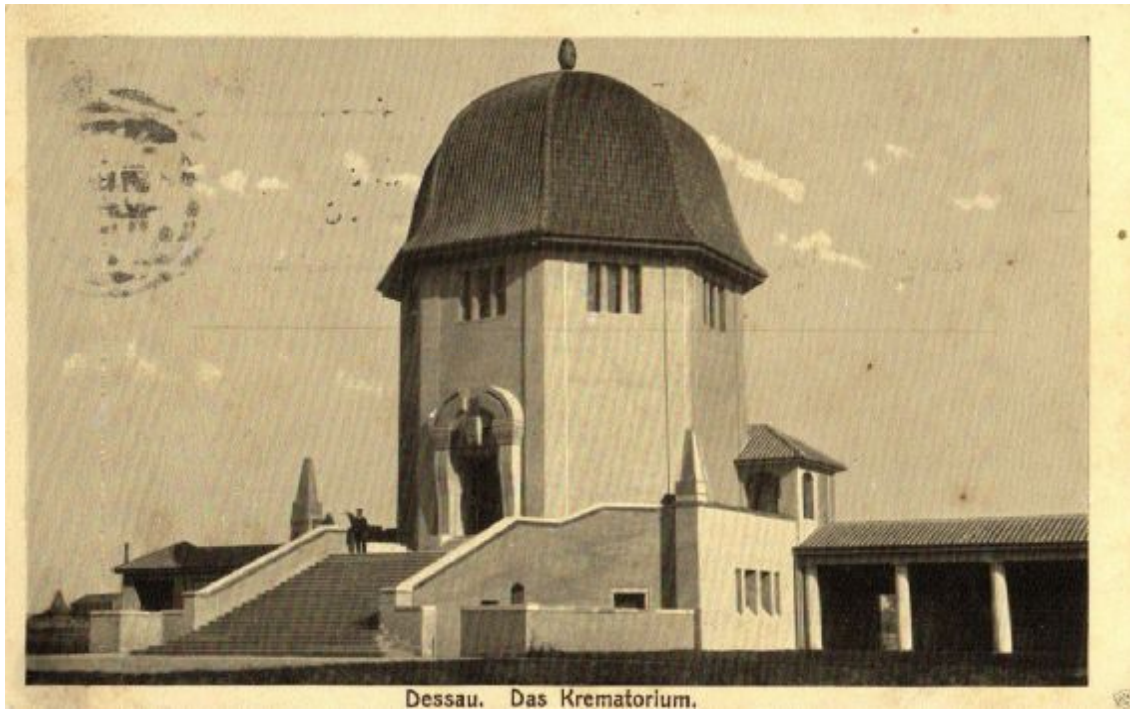
58. Václav Ložek, adaptace domu z roku 1875 na sídlo Společnosti přátel žehu, Revoluční ul. 24, Praha.



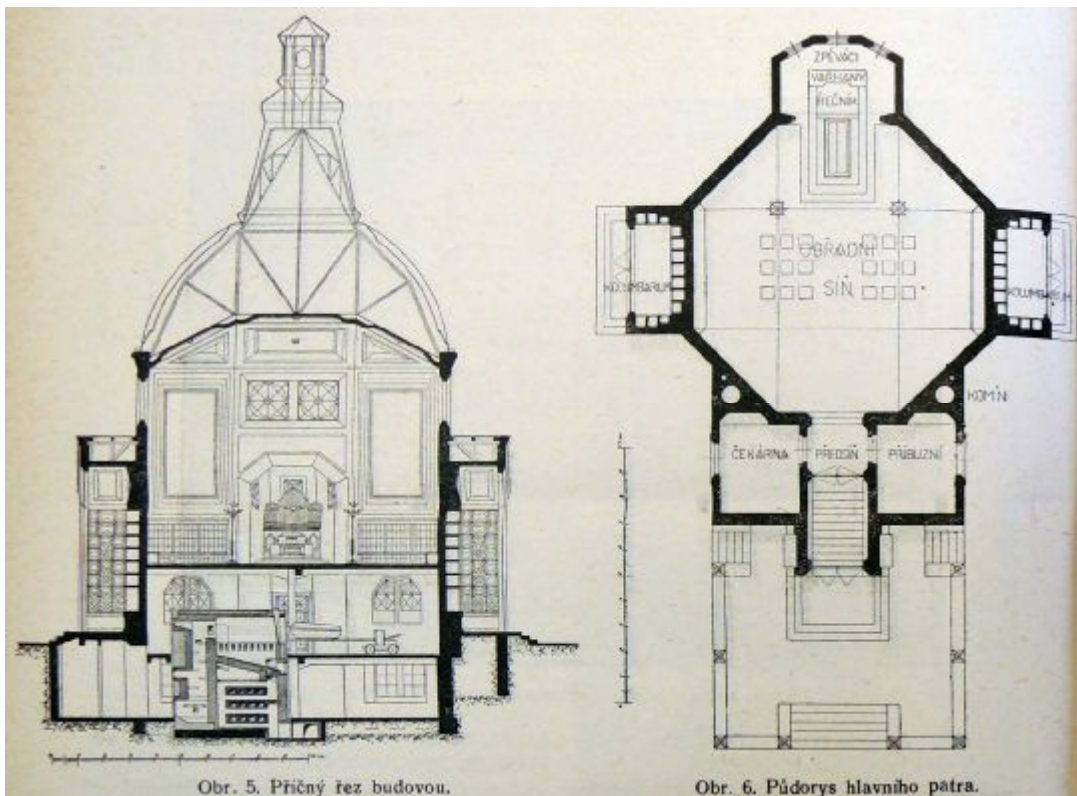
59. Dům v Revoluční ul. 24, sídlo Společnosti přátel žehu, dnešní stav.



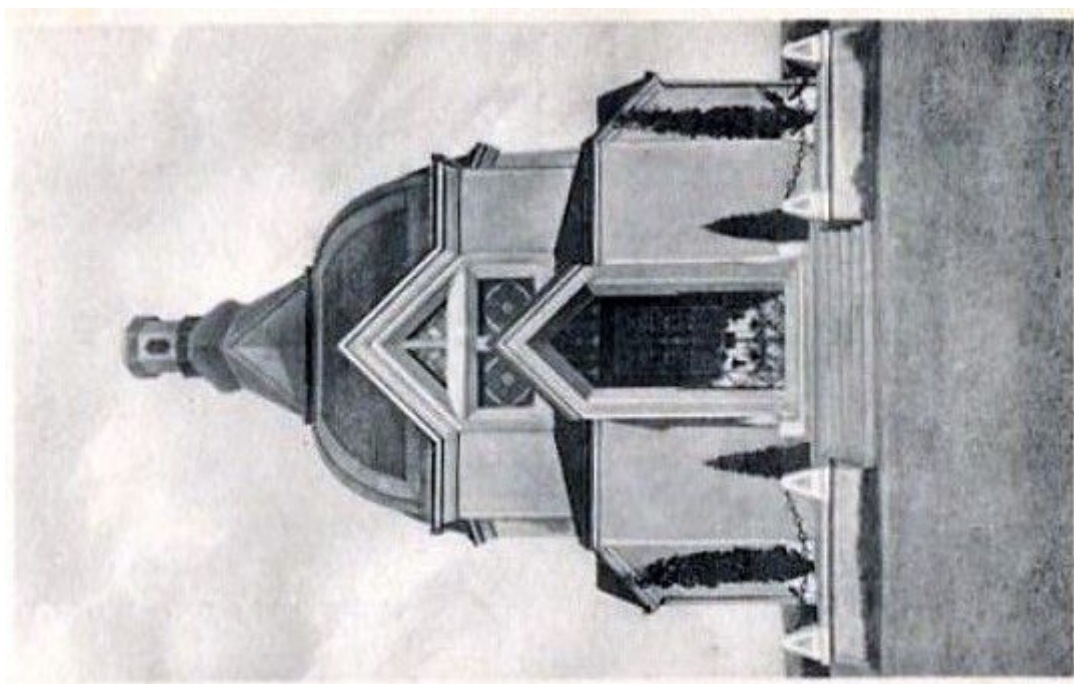
60. Vlastislav Hofman, František Mencl, soutěžní projekt krematoria pro Moravskou Ostravu, 1919-1920.



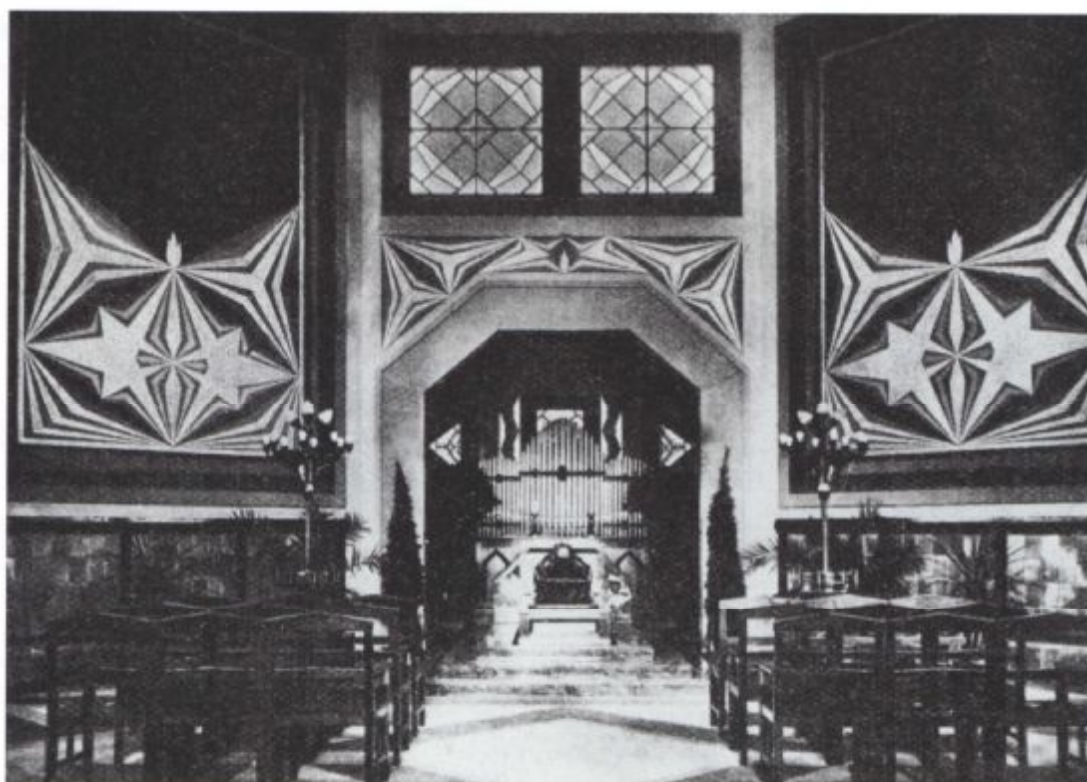
61. Krematorium v Dessavě (Dessau) v Německu, 1910.



62. František Mencl, Vlastislav Hofman, Krematorium v Moravské Ostravě, příčný řez a půdorys hlavního podlaží, 1923.



63. František Mencl, Vlastislav Hofman, Krematorium v Moravské Ostravě – přední pohled, 1923-1925.

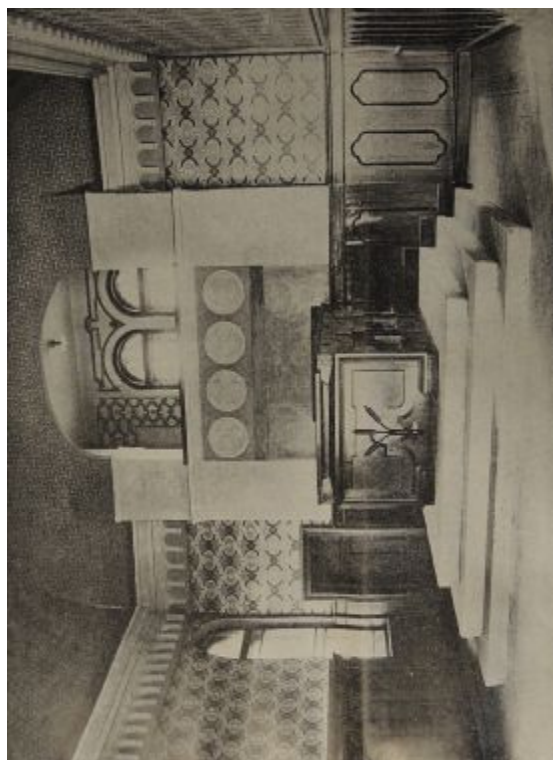


64. František Mencl, Vlastislav Hofman, Krematorium v Moravské Ostravě – interiér obřadní síně, 1923-1925.





65. František Mencl, adaptace kaple sv. Otýlie na krematorium, Č. Budějovice, 1924-1925.



66. František Mencl, interiér obřadní síně krematoria v Českých Budějovicích, 1925.



67. Budova dnešního kolumbária (dříve krematorium), České Budějovice, 1887—1889.

## 10. Anotace

<b>Jméno a příjmení:</b>	Bc. Jana Trtíková
<b>Katedra:</b>	Katedra dějin umění
<b>Vedoucí práce:</b>	prof. PhDr. Rostislav Švácha, CSc.
<b>Rok obhajoby:</b>	2016
<b>Název práce:</b>	Ing. František Mencl (*1879-†1960): mostař a propagátor žehu
<b>Název v angličtině:</b>	Ing. František Mencl (*1879-†1960): bridge-builder and promoter of the cremation
<b>Anotace práce:</b>	Cílem této diplomové práce bude získat veškeré dostupné prameny a literaturu vazující se k osobnosti Františka Mencla a vytvořit tak souhrnnou monografii zabývající se jeho dnes téměř opomíjenou činností v oblasti mostního stavitelství a urbanismu, ale také v této době moderní problematice kremace. Jeho působení tedy zasáhlo celou řadu sfér: jako stavební rada hl. m. Prahy a odborník na mostní stavitelství zásadním způsobem ovlivnil dnešní podobu centra města. Roku 1919 je zvolen druhým předsedou Spolku přátel žehu, kam jeho cesta mířila přes ateistické hnutí Volná myšlenka. Svou publikační činností propaguje pohřeb ohněm a jako porotce u celé řady architektonických soutěží svými kritikami formuje krematorium jako nový stavební typ. Zaštiťuje také řadu veřejných výstav a přednášek a je jedním z iniciátorů mezinárodní organizace <i>Mezinárodní kremační federace</i> , která byla založena v Londýně. Tato diplomová práce se pokusí postihnout názory a myšlenky Františka Mencla a zároveň odhalit jeho vliv na podobu architektury a představit nejzásadnější práce včetně dobového kontextu.
<b>Klíčová slova:</b>	Architektura, inženýrské stavby, mosty, Praha, urbanismus, ateismus, kremační hnutí, pohřeb žehem, krematorium.
<b>Anotace v angličtině:</b>	The aim of this master thesis is acquiring every available literature and archive sources concerning personality of Ing. František Mencl. It creates a complex monograph about his work in the area of bridge engineering and urbanism and also about the cremation movement and burial by fire. During his career as a senior engineer and later head of Bridge section of Building Code Department of the Prague City Hall, he influenced the appearance of bridges in the city centre. After his experience in the atheistic movement Freethought, he was elected second chairman of the Company of friends of burial by fire in 1919. He wrote many papers and publications about crematoriums and influenced their development as independent architectural type. He organized many public exhibitions and discussion lectures and also initiated the foundation of International Cremation Federation (ICF) in London in 1937. This thesis tries to summarize ideas and thoughts of František Mencl, to express his influence on architecture, and present his main projects within historical context.
<b>Klíčová slova v angličtině:</b>	Architecture, engineering buildings, bridges, Prague, urbanism, atheism, cremation movement, burial by fire, crematorium.
<b>Rozsah práce:</b>	178 stran
<b>Přílohy vázané v práci:</b>	26 stran textová příloha, 32 stran obrazová příloha
<b>Jazyk práce:</b>	český