

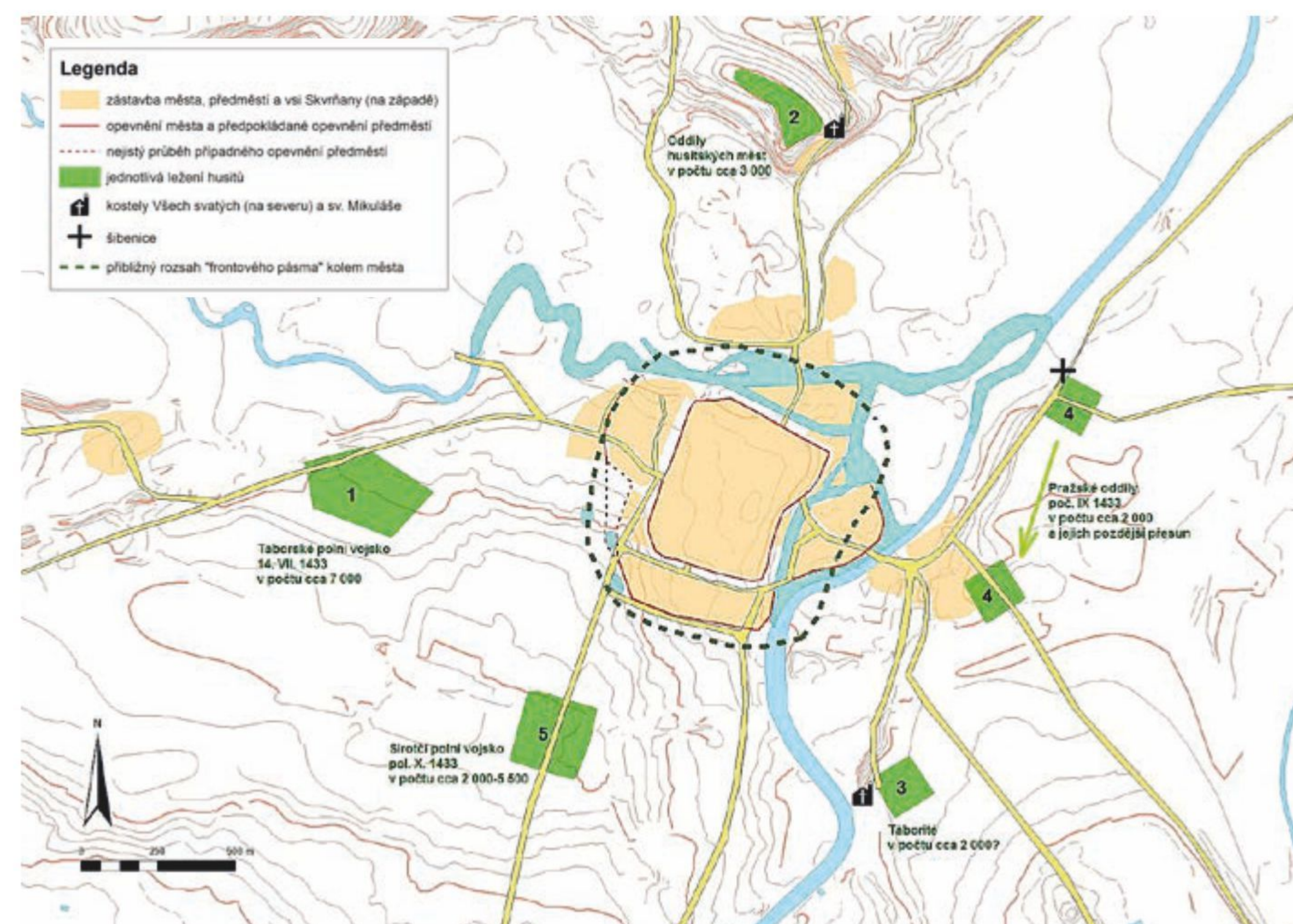


Pohled na Plzeň od jihozápadu v roce 1536, tedy zhruba století po husitském obléhání. Přibližně z tohoto směru viděli husité město ze svého ležení mezi Plzní a Skvrňany (podle Ježek, M.: Česká města na foliích würzburského alba (I. část), Průzkumy památek III/2, Praha 1996).

tedy na východní a severní straně využila předměstí i plochy říčních ostrovů, na jižní a západní straně byla předměstí (Litické a Skvrňanské) umístěna v nečleněném terénu.

Plocha města byla už před polovinou 14. století obklopena hlavní hradbou i parkánovou hradbou, zpevněnou hranolovými věžemi. Parkánová hradba probíhala přibližně v úrovni dnešního okraje zástavby městského jádra na straně do okružních sadů. Prstenec hlavní hradby pak procházel o několik metrů blíže ke středu města. Před parkánovou hradbou město obklopoval mohutný příkop v trase dnešních okružních sadů. Z města vedly čtyři brány na konci dnešních ulic Pražské (Pražská brána), Rooseveltovy (Malická nebo také Saská brána), Riegrovy (Skvrňanská brána) a Bedřicha Smetany (Litická brána). Na koncích Dřevěné a Zbrojnické ulice se nacházely malé branky, další pravděpodobně existovaly ještě i na jiných místech hradeb.

Před příkopem se již rozkládala předměstí. Na jižní straně sahala zástavba opevněného předměstí po linii dnešní Americké třídy, na západě k dnešním ulicím Jízdecké a Palackého. Předměstí na jižní a západní straně představovalo tehdy zřejmě jediný celek chráněný společným spíše lehčím opevněním, které přerušovaly dvě brány. Jedna v místech mezi dnešními křižovatkami před divadlem J. K. Tyla a U Práce,



Rekonstrukční mapa rozmístění husitských ležení kolem Plzně v letech 1433 – 1434. Velikost táborů zohledňuje i odhad jejich skutečné plochy (podle Sokol, P.: Husité před branami. K topografii obležení Plzně v letech 1433–1434. In: Stočes, J. – Mušková, E., edd.: Tenkrát na západě (Čech), Plzeň 2014).

druhá, zmiňovaná již roku 1417 jako vnější Skvrňanská brána, v prostoru dnešní velké křižovatkou před Novým divadlem.

Zástavbu Skvrňanského předměstí na počátku 15. století tvořily pivovary, dvory s hospodářskými staveními, mlýn v místech u Pekla a chalupy. Prostor mezi staveními vyplňovaly zahrady a pole. Dvory, chalupy, zahrady a pole se nacházely i na Litickém předměstí.

Hlavní cesta na západ pokračovala z předměstí přibližně v trase dnešní Přemyslovy a Skvrňanské ulice při okraji říční terasy. Asi čtvrt kilometru za dnešní rozsáhlou křižovatkou ulic Skvrňanské, Tylovy, Vejprnické a Domažlické se cesta dělila na domažlickou a tachovskou, směřující přes údolí Vejprnického potoka do vsi Skvrňany.

Cesta na jih vedla od předměstské brány v trase dnešní Klatovské třídy, vedlejší pak dnešní Prokopovou ulicí směrem na Doudlevec.

Malické (jinak také Saské) předměstí na severu a Pražské předměstí na východě nebyla jednoznačně vymezena. K Saskému předměstí patřil ostrov mezi hlavním korytem Mže a Soukenickou strouhou a severní břeh Mže v prostoru dnešní Roudné. Procházela jím cesta ke vsím Chotíkov a Radčice dnešní Lochotínskou ulicí, k Bolevcům pak ulicí Pod Všemi svatými a k Senci ulicí Na Roudné. Rozptýlená zástavba předměstí sahala až k návrší s kostelem Všem svatých.

Obecní přívoz v místech dnešního Doudleveckého mostu na fotografii před rokem 1929 (fotografie ze sbírky J. Šneberka).



se lávka rozebírala a ke slovu přicházel přívoz. Ten byl v provozu místo lávky i v létě za vyšší vody. Zajištění přívozu náleželo mezi stálé povinnosti obecního pastýře, zvaného též „obecní slouha“. Dlouhou dobu byli obecními pastýři a převozníky v Doudlevcích členové rodu Vápeníků.

Nad jezem v Doudlevcích byla zřejmě v roce 1921 postavena obecní plovárna. Šatny s občerstvením a zázemím stály na strmém levém břehu, rozlehlá louka na slunění a zábavu se rozkládala na pravém břehu v okolí jezu. Spojení zajišťoval přívoz. Pramice byla k nataženému ocelovému lanu připevněna pomocí kladek a její pohyb zajišťoval ručkováním převozník. Pramice byla určena pro 14 osob, uvezla však i celou třídu dětí s učitelským sborem, tedy přes 40 osob, jak dokládá dobová fotografie.



Přívoz na doudlevecké plovárně (fotografie ze sbírky J. Šneberka).



Městská plovárna ve druhé dekádě 20. století. Dole uprostřed loďka s převozníkem a několika pasažéry (Západočeské muzeum v Plzni).

V Doudlevcích býval do roku 1944 ještě jeden přívoz v místech „Na Roháči“, který spojoval oba břehy asi 50 metrů nad dnešní doudleveckou lávkou, která později přívoz nahradila. Byl důležitý zejména pro dělníky z doudlevecké Škodovky, kteří docházeli do práce ze Slovan a Petrohradu.

Další přívoz měl být ve třicátých letech 20. století zřízen přes Mži, těsně nad jejím soutokem s Radbuzou. Měl zajišťovat spojení Obcizny s tehdejšími fotbalovým stadionem plzeňské Viktorie v Luční ulici. Na přívoz již byla vydána potřebná povolení, ale k jeho zprovoznění patrně nikdy nedošlo. Dnes zde stojí most pro pěší a cyklisty s teplovodním potrubím. Využíván je i plzeňskými fotbalisty při cestách od hlavního stadionu na tréninková hřiště.

Drobných „neoficiálních“ přívozů bývalo v Plzni a blízkém okolí určitě více. Téměř každý mlynář míval nad jezem loďku a v případě potřeby mohl za drobný obnos zájemce převézt na druhý břeh. Jeden takový přívoz vedl přes Berounku u Čertova mlýna pod Sencem. Mlýn ovšem nestál na této řece, ale na malém potůčku, který do ní ústil (viz kapitola Čertův mlýn).

V našem výčtu nemůžeme zapomenout na přívoz u městské plovárny. Stará plovárna stávala na levém břehu Radbuzy v místech dnešního Wilsonova mostu, ale před jeho výstavbou v roce 1910 musela být přemístěna výše proti proudu. Vybráno bylo místo nad papírnu, která vodu v řece znečišťovala. Jak informovaly Plzeňské listy,

Převozník Matěj Krainer obsluhoval nejznámější plzeňský přívoz, vedoucí přes řeku Radbuzu u železničních mostů, v letech 1900–1908. Na břehu převoznická bouda a za ní čerpací stanice plzeňského nádraží (s komínem). V pozadí dodnes stojící domy čtvrti Petrohradu v okolí křižovatky Železniční a Mikulášské ulice (Západočeské muzeum v Plzni).



PLZEŇSKÉ PŘÍVOZY

„Převozní plavidla budtež před používáním opatřena dle předpisů ministerských nařízení ze dne 25. července 1889 č. 122 předepsanými značkami dovoleného ponoru vpálenými cejchy, jakož i označením přípustného zatížení, pokud se týče přípustného nejvyššího počtu osob, které lze současně převážeti a to na plechové tabulce na převozních plavidlech upevněné. K obsluze převozních plavidel lze ustanoviti jen osoby k tomu úplně způsobilé, statné a střízlivé, povolání plaveckého znalé, které svoji způsobilost prokázaly buď zkouškou plaveckou aneb dlouholetou praxí bezvadnou. Zodpovědný přívozník budiž při nastoupení služby oznámen Okresní správě politické v Plzni a budiž při příležitosti té prokázána způsobilost a zachovalost jeho.“

Archiv města Plzně,
Vodní kniha pro Berounku a její přítoky, 1923–



K cestování v minulosti neodmyslitelně patřilo nepříjemné překonávání terénních překážek, zejména vodních toků. Přes řeky přecházely cesty a silnice nejprve brody. V téměř každé řece se nacházel nějaký přírodní práh, kde byla voda mělká. Právě poloha brodů ovlivňovala směry komunikací, včetně hlavních zemských cest a později silnic. Není náhoda, že právě u významných brodů vznikala města, důležitá centra obchodu i zemské správy.

Za normálního stavu vody nebyval problém řeku na vhodném místě přebrodit. Cestující ve vozech i jezdcí na koních mohli zůstat sedět, zvířata se máčela místo nich. Pěší však museli do vody, což bylo zejména v zimě nepříjemné. Je třeba si také uvědomit, že znalost plavání bývala zcela výjimečná a často proto docházelo k nehodám a utonutím.

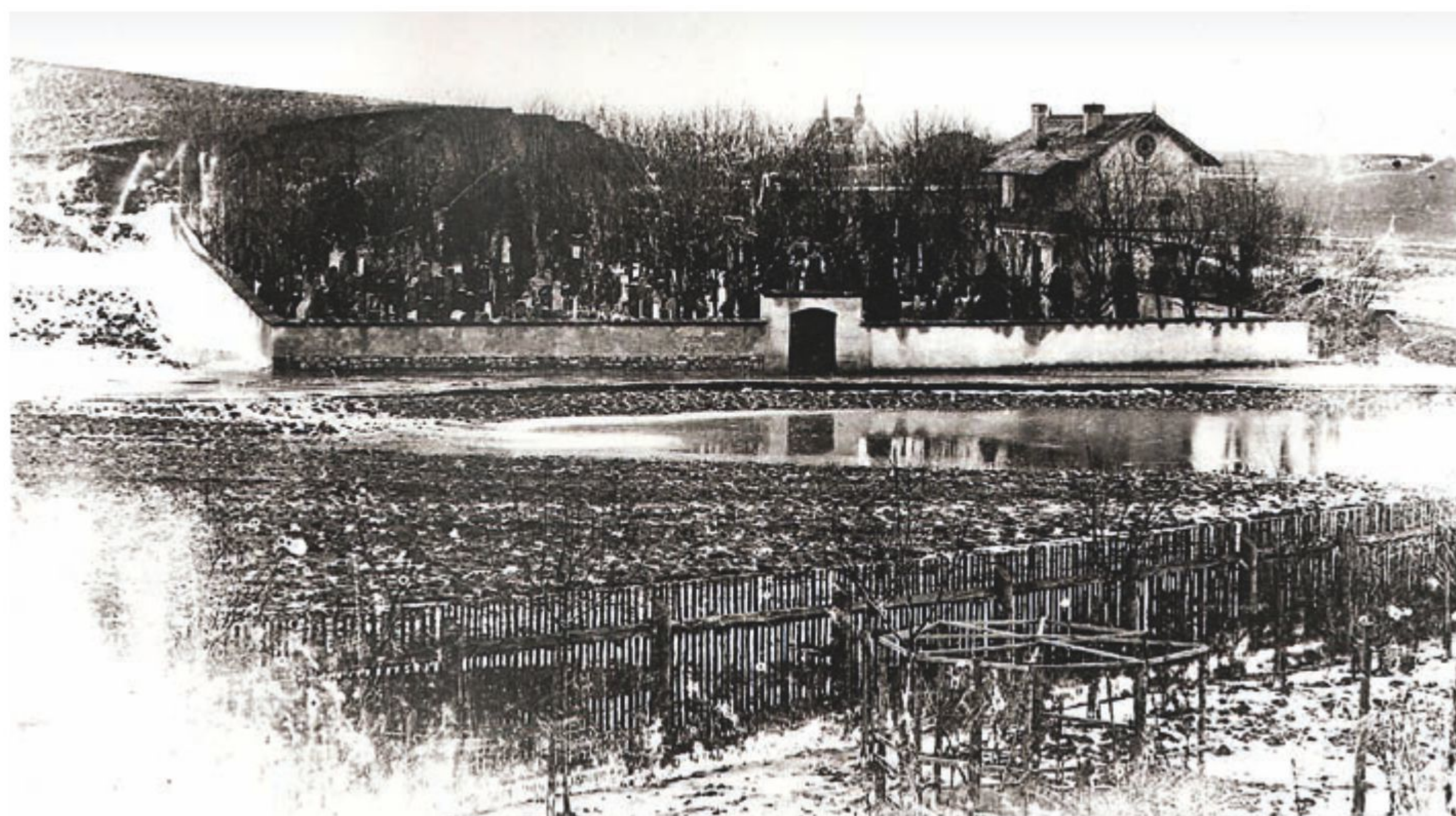
Zásadní problém nastal při rozvodnění řeky. Tehdy nebylo možné, někdy i po dobu několika týdnů, řeku překonat a nezbývalo než počkat, až voda opadne. Přes řeky se proto brzy začaly stavět mosty nebo alespoň lávky. V případě větších toků to však bývaly stavby nákladné, stavebně náročné, s trvanlivostí podmíněnou výběrem vhodného místa. Levnější a rychlejší řešení představovaly přívozy. Oproti brodům byly zřizovány na hlubší, ale pomaleji tekoucí vodě a bylo možné je používat i za zvýšeného vodního stavu. Před povodní bylo snadné odnést loďku či prám z dosahu velké vody a škody tak bývaly minimální.



Židovský hřbitov (v kroužku) na III. vojenském mapování z druhé poloviny 19. století (mapa převzata z Historického atlasu měst České republiky, svazek č. 21 – Plzeň, mapový list č. 16).

rující židovská obec proto mohla v letech 1857–1859 přikročit ke stavbě synagogy ve vnitrobloku mezi dnešními Smetanovými sady a Americkou třídou. Po více než třech staletích tak měli Židé v Plzni opět svoji modlitebnu. Brzy však kapacitou nedostačovala, a tak k ní v roce 1875 přibyla sousední pomocná synagoga. Konečně v letech 1888–1892 proběhla výstavba velké synagogy, třetí největší na světě postavené před druhou světovou válkou. Dodnes tvoří jednu z hlavních dominant města. Ale to jsme již příliš předběhli dobu a odchýlili se od hlavního tématu našeho vyprávění.

Po obnovení židovské obce v Plzni na konci 18. století pohřbívali plzeňští Židé na hřbitově ve Štěnovicích, kde měli i svou modlitebnu. V roce 1852 zažádal Michael Lederer o místo pro židovský hřbitov přímo v Plzni. Městská rada dlouho vybírala



Pohled na židovský hřbitov od severozápadu z prostoru dnešní Lidické ulice. V západní hradbě je umístěna vstupní brána, při jižní straně stojí obřadní dům. V pozadí kostel Všech svatých (foto před rokem 1910, repro R. Kodera 1999, fotoarchiv NPÚ ÚOP v Plzni).



Židovský hřbitov na obraze B. Hochmana z roku 1916 (pohlednice ze sbírky V. Harmáčka).

vhodný pozemek, až jej našla při hranicích sousedního boleveckého katastru, jen čtvrt hodiny od města. Povolení pro zřízení hřbitova rada vydala 5. února 1856. Protože byl plánovitě založen v nezastavěném území, měl téměř pravidelnou čtvercovou dispozici o stranách přibližně 50 metrů.

O osudech tohoto hřbitova jsme informováni mnohem lépe, než tomu bylo v případě hřbitova středověkého na Skvrňanském předměstí. Vzhledem k době vzniku a fungování ho již zachytila souvislá řada plánů a map, později i fotografií. Můžeme tak dobře sledovat i vývoj jeho nejbližšího okolí.



Židovský hřbitov od severozápadu s panoramatem Plzně (foto Kraus 1952, Archiv města Plzně).