

Co viděl Bohuslav Balbín při své návštěvě Děčína? K otázce vzniku a proměny Dlouhé jízdy v raně barokním rozvrhu předzámčí

Jan BERÁNEK

DOI: <https://doi.org/10.56112/zpp.2024.3.03>

ABSTRAKT: Cílem studie je kriticky přehodnotit dosavadní názor, že raně barokní koncepce tzv. Dlouhé jízdy v předpolí děčínského zámku je výsledkem jednotné stavební úpravy dokončené někdy na počátku 80. let 17. století, jejíž výslednou podobu následně zachytila známá veduta Děčína z roku 1712. Na základě nového kritického rozboru dobového literárního pramene od známého jezuitského historika Bohuslava Balbína se podařilo prokázat, že vývoj byl složitější a odehrál se během dvou časově oddělených fází; první, dokončené v roce 1672, a druhé, započaté až na počátku 80. let 17. století, která vytvořila současnou urbanistickou podobu předpolí děčínského zámku. Spojení výsledků studia architektonického díla jako specifického druhu pramene a zároveň dobových písemných a obrazových pramenů vyšlo z osvědčené metody stavebněhistorického průzkumu. Děčínská Dlouhá jízda zároveň představuje modelový příklad, na němž bylo možno demonstrovat skutečnost, že dosavadní představy a teze je nutno opakovaně podrobovat novému kritickému pohledu, přičemž výsledky takového postupu mohou přinášet zcela nové poznatky v oblasti uměleckohistorické topografie.

KLÍČOVÁ SLOVA: Děčín; zámek; Dlouhá jízda; raně baroko; stavebněhistorický průzkum

What did Bohuslav Balbín see during his visit to Děčín? The question of the origin and transformation of the “Dlouhá jízda” pathway in the early Baroque layout of the forecourt

ABSTRACT: The aim of the study is to critically reassess the existing opinion that the early Baroque concept of the pathway named “Dlouhá jízda” (Long Ride) in the foreground of the Děčín castle is the result of a unified construction completed sometime in the early 1780s, the final form of which was subsequently captured in the well-known veduta of Děčín from 1712. Based on a new critical analysis of contemporary literary sources by the well-known Jesuit historian Bohuslav Balbín, it has been shown that the development was more complex and took place in two separate phases; the first, completed in 1672, and the second, begun in the early 1780s, which created the current urban form of the foreground of Děčín Castle. The combination of the results of the study of architectural works as a specific type of source and contemporary written and pictorial sources was based on the proven method of building-historical research. At the same time, the “Dlouhá jízda” in Děčín is a model example which has been used to demonstrate the fact that existing ideas and theses must be repeatedly subjected to a new critical perspective, while the results of such a procedure can provide completely new insights in the field of art historical topography.

KEYWORDS: Děčín; castle; Dlouhá jízda (Long Ride); early Baroque; building-historical research

Úvod

Urbanistický komplex děčínského zámku představuje modelový příklad z hlediska využitelnosti a výpovědi různých typů pramenů – od uměleckého díla jako specifického hmotného pramene až po písemné a obrazové prameny. Posun v poznání stavebního vývoje areálu děčínského zámku nemusí nutně pramenit ze studia dosud neznámých archiválií nebo nových terénních nálezů, ale nepřekvapivě jej může přinést také revize či reinterpretace dobové literatury, zvláště pokud není využívána jen formálně k obohacení poznámek pod čarou. K takovým patří i popis zámku z pera mimořádně plodného člena jezuitského řádu Bohuslava Balbína.

Článek přináší nová zjištění k urbanistické situaci v předpolí děčínského zámku, která

současně nastolují další badatelské otázky.¹ Zároveň článek navazuje na zásadní studii Petra Macka z roku 2009, v níž se na příkladu děčínského zámku zabýval fenoménem propojení reprezentativní a fortifikační funkce raně novověké šlechtické rezidence.² Přesvědčivě v ní doložil, že míra propojení obou funkcí u panských sídel je různá a nabývá široké škály řešení, a sice od prvků s jednoznačně obrannou funkcí až po pouze symbolické odkazy na ni.

Historický kontext

Vznik Dlouhé jízdy a obecně urbanistického komplexu předzámčí je spojen s působením šlechtického rodu Thunů, původně pocházejícího z Tyrol, kteří vlastnili Děčín v letech 1628 až 1932.³ Zásadní bylo úzké spojení rodu přes

■ Poznámky

1 Článek vychází z výsledků stavebněhistorického průzkumu děčínské Dlouhé jízdy a nových zjištění z operativního průzkumu a dokumentace prováděných při opravě vozovky na jaře tohoto roku.

2 Petr Macek, Zámek v Děčíně – dvojí barokní proměna panského sídla, *Průzkumy památek* XVI, 2009, č. 1, s. 3–16.

3 K historii rodu viz Hana Slavičková, *Zámek Děčín*, Děčín 1991, a zejména publikace a články Františka Šumana – Hana Slavičková, *Zámek Děčín, historický průvodce*, Děčín 2007. – Idem, *Inter arma silent musae. Šedesát let pobytu čtyř armád na děčínském zámku*, Děčín 2010. K uměleckým aktivitám Thunů v Čechách viz Zdena Krpálková, *Kapitoly z uměleckého mecenátu Michala Osvalda, Maxmiliána a Romedia Konstantina Thun Hohenstein v druhé polovině 17. století*

Obr. 1. Pohled na Děčín od severovýchodu. Foto: Zámek Děčín, 2021.

Obr. 2. Letecký pohled na Dlouhou jízdu od západu. Foto: Zámek Děčín, 2016.

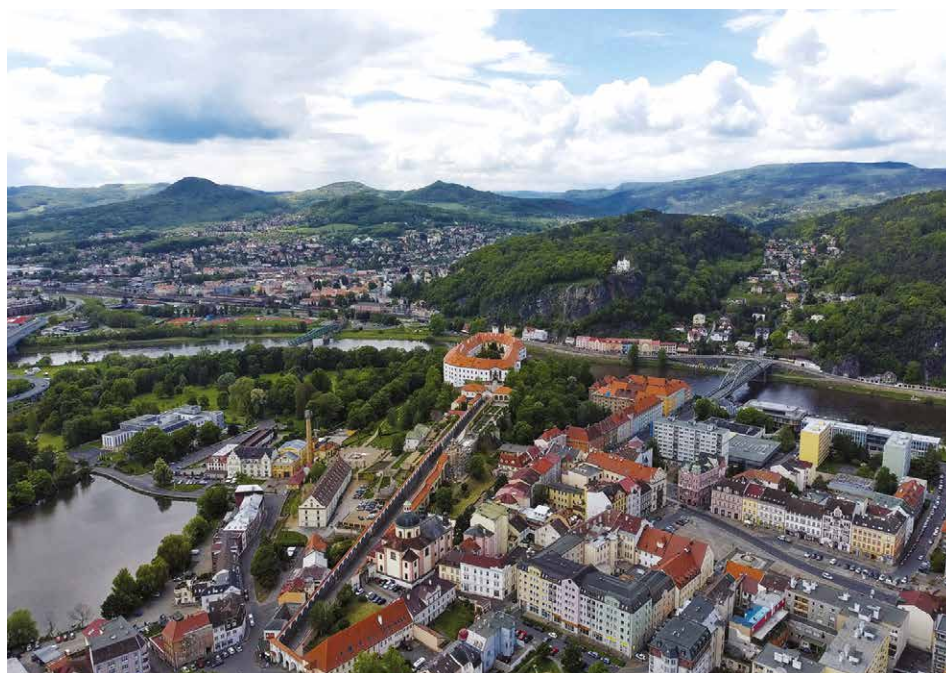
osobu Kryštofa Šimona Thuna (1582–1635) s pozdějším císařem Ferdinandem III. Vzestup a etablování rodu navíc potvrdil získání hraběcího titulu v roce 1629. V rámci pobělohorských konfiskací postupně získal v Čechách panství v Klášterci nad Ohří, Choltice a Děčín. Po něm zdědil statky jeho příbuzný Jan Zikmund (1594–1646). Vzhledem k intenzivnímu postižení severních Čech četnými vojenskými kampaněmi třicetileté války a rovněž v důsledku majetkoprávních sporů vedených uvnitř rodiny Thunů započaly významnější stavební aktivity a obecně umělecký mecenát až po polovině 17. století. Zakladatelem děčínské linie rodu byl Maxmilián Thun, nejstarší syn Jana Zikmunda z jeho třetího manželství s Markétou Annou Oettingen-Baldern, který stál za rozsáhlými stavebními úpravami děčínského zámku. Významným aspektem osvětlujícím jeho stavební činnost a umělecký mecenát je skutečnost, že v letech 1659–1662 podnikl kavalírskou cestu po Evropě, přičemž kromě obligátní Itálie navštívil rovněž Francii, Španělsko, Nizozemí a Anglii. Zde lze hledat širší inspirační zdroje při vytváření koncepce monumentalizovaného nástupu do panského sídla, děčínského zámku.

Dlouhá jízda dnes

Před rozborem Balbínova textu ve stručnosti představím Dlouhou jízdu a její urbanistický kontext. Její úzká a dlouhá dispozice tvoří osu raně barokního rozvrhu předzámčí, které zaujímá celou východní stranu svažujícího se skalního ostrohu (obr. 1). Na plochem temeni ostrohu nad Labem stojí zámek, který se až do sklonku 18. století skládal ze dvou částí – západnějšího středověkého hradu a mladší východní části s renesančním zámkem, radikálně přestavěným ve druhé polovině 17. století.

Vstup do zámku odděluje příkop, před nímž se rozkládá předdvůr, oddělené od Dlouhé jízdy horní bránou (obr. 2). Dlouhá jízda je doslova zaříznuta do skalního hřbetu, který se svažuje východním směrem a strmě k severu i jihu. Zde se nacházejí terasovitě členěné zbytkové plochy se zahradami a dalšími stavbami. Dolní brána na východní straně uzavírá Dlouhou jízdu a historickou hranici intravilánu města (obr. 3).

O něco rozsáhlejší plochu po jižní straně Dlouhé jízdy člení soustava teras, čajový pavilon a sýpka. Tato část zejména v průběhu 19. století vícekrát změnila svou podobu, především



1



2

z důvodu rozšiřování zahrad (obr. 4). Týká se to rovněž zaniklé barokní jízdárny, která přiléhala k horní bráně a jejímž pandánem je dodnes zachovaná sala terrena na protilehlé severní straně. Barokní dispozice se zde naopak zachovala v podstatě intaktně – jde o tzv. Růžovou zahradu se známým gloriem a kostel Povýšení sv. Kříže.

Koridor Dlouhé jízdy se svažuje ve směru od západu k východu (obr. 5). Uzavřený stavební útvar vymezují boční zdi, dolní a horní konec je uzavřen bránami. Zdi člení další brány a průchody, většina z nich však není původní.⁴ Jižní

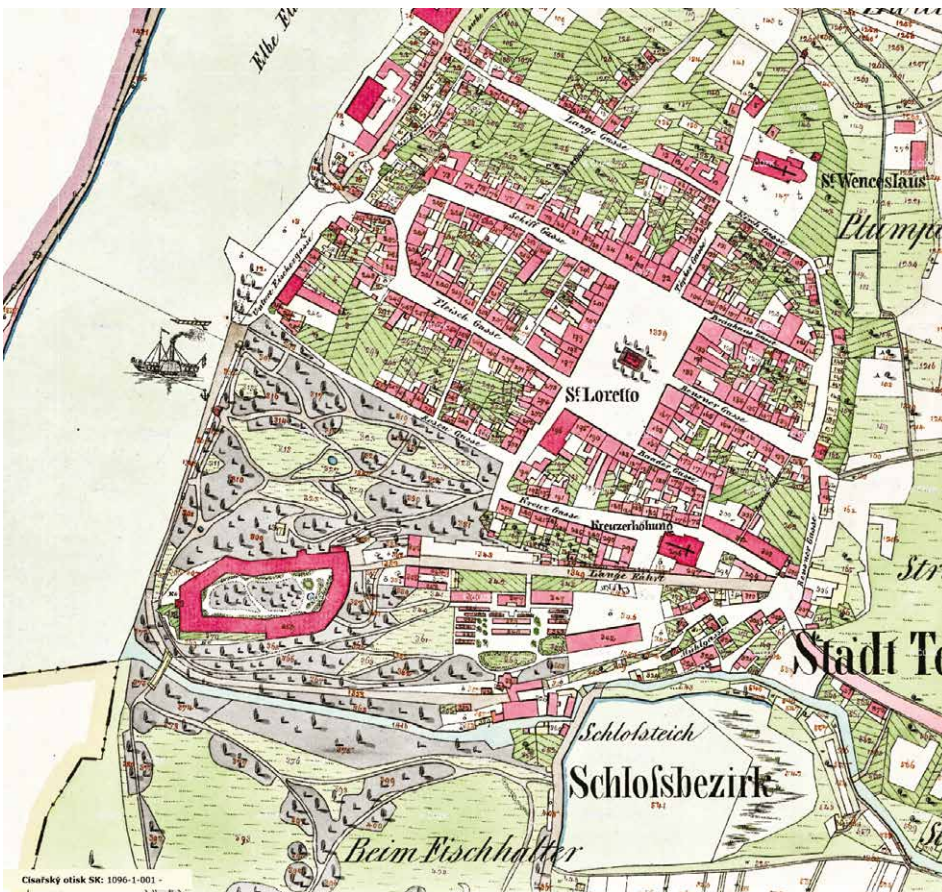
■ Poznámky

(diplomová práce), FF UPOL, Olomouc 2010, a František Šuman, *Habent sua fata, Příběh knihovny, zbrojnice a dalších sbírek děčínského zámku 1628–2018*, Děčín 2018.

4 Popis, rozbor a interpretace jsou zaměřeny výhradně na konstrukce a detaily barokního původu. Dlouhou jízdu poznamenaly četné mladší zásahy zejména v 19. století. Úpravy komunikačního systému započaly bouráním městských hradeb a vyplývaly ze snahy propojit rozrůstající se novou zástavbu s historickým centrem, čemuž Dlouhá jízda sevřená dvojicí vysokých zdí pochopitelně překážela.



3



4

zed' je dlouhá 284 m, severní 289 m.⁵ Tloušťka bočních zdí v arkádových polích je značně subtilní – v průměru činí 53 cm, s pilastry v průměru 67 cm. Vnitřní líc zdí člení liché arkády – jižní 64 a severní 65 (obr. 5).

Charakteristickým znakem základního rozvrhu je skutečnost, že koridor se zdola nahoru zužuje, zároveň ve stejném směru klesá výška

obou bočních zdí. Ta je proměnlivá, místy v závislosti na charakteru zástavby přiléhající k jejím vnějšmu líci. Koruna bočních zdí tedy neprobíhá v přímce, ale různě se zalamuje (obr. 7). Mírně lichoběžný půdorys zužující se ve směru zdola nahoru a ve stejném směru rovněž snižující se výška oblouků lichých arkád navozují záměrný efekt perspektivního úběžníku (obr. 8).⁶

Obr. 3. Pohled na Dlouhou jízdu od východu. Foto: Zámek Děčín, 2008.

Obr. 4. Císařský otisk mapy stabilního katastru Děčína, 1843. Zdroj: ČÚZK, 2024.

Obr. 5. Zaměření Dlouhé jízdy s úpravami pro potřeby SHP. Zaměření: GeoNet Praha, s. r. o., úpravy: Lucie Benánková, 2018. **Jižní zed' Dlouhé jízdy:** A – arkády A1–A7: dům čp. 1254, původně bývalé obydlí pro zámecské úředníky, zámecká vinárna a Tyršův dům; B – arkády A8–A15: horní terasa jižní zahrady s přízemním objektem (původně snad skleník); C – arkády A16–A20: horní terasa v úseku s novou částí jižní zdi DJ, přezděná v 80. letech 20. století; D – arkáda A21: koridor mezi Dlouhou jízdou a střední terasou jižní zahrady s klasicistním zahradnickým domem; E – arkády A22–A29: horní terasa s vinicí v ploše někdejší voliéry; F – arkády A30–A35: horní terasa v úseku s novou částí jižní zdi Dlouhé jízdy, přezděná v 80. letech 20. století; G – ibidem: odsazená plocha po jižní straně úseku F, pod úsekem novodobé kamenné hradby s cimburím; H – arkády A36–A44: plocha parkoviště mezi sýpkou a jižní zdi DJ, až do 30. let 19. století zde byla východní část horní terasy, vymezené po jižní straně hradbou; posléze lom na kámen; následně se zástavbou a později s armádními objekty (tato část byla nejvíce pozměněna); I – arkáda A45 – dodatečně zřízený koridor mezi DJ a dolní terasou se sýpkou (původně zde stála bašta a probíhala městská hradba); J – arkády A46–A53: nepřístupný úsek s domy a zahradami; K – arkády A54–A64: nepřístupný úsek jižního líce zdi je až na východní část v rozsahu arkád A63–A64 zakryt domovní zástavbou. **Severní zed' Dlouhé jízdy:** RZ – arkády A1–A26: Růžová zahrada s altánem (hmota altánu v rozsahu polí A22–A26); N – arkády A27–A46: krytá zděná chodba spojující Růžovou zahradu a kostel Povýšení sv. Kříže; M – arkády A47–A51: oratoř kostela Povýšení sv. Kříže s kaplí Panny Marie Sněžné; L – arkády A54–A65: prostranství Křížovnícké ulice vymezené na západě zděvem kostela Povýšení sv. Kříže, na východě dolní bránou, na severu bývalým městským špitálem a farou.

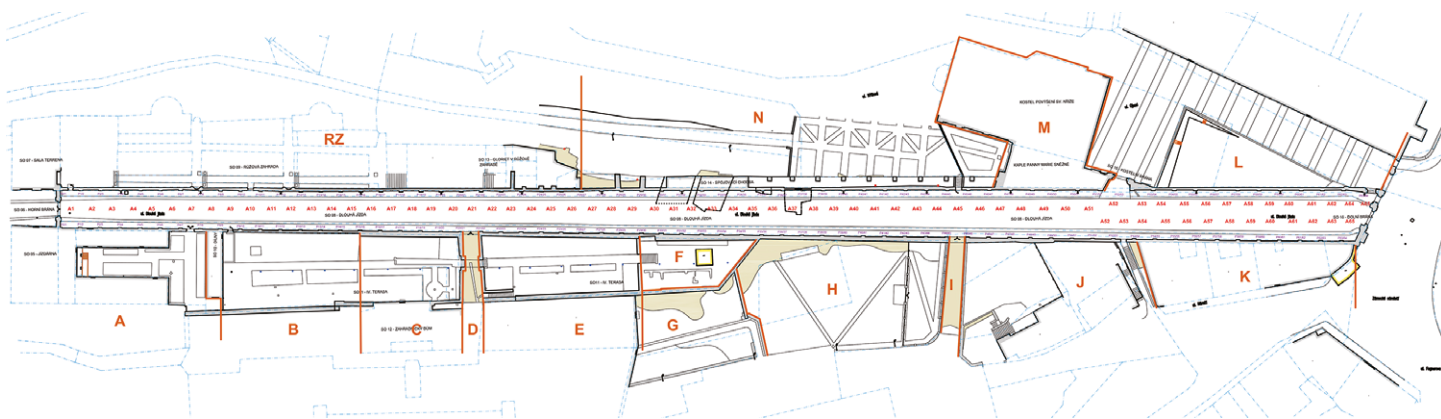
Obr. 6. Pohled na horní část Dlouhé jízdy od gloriety. Foto: Jan Beránek, 2017.

Obr. 7. Průhled Dlouhou jízdou od horní brány. Foto: Jan Beránek, 2017.

■ Poznámky

5 Veškeré míry byly převzaty z vektorových výkresů nového geodetického zaměření z roku 2018 (GeoNet Praha, s. r. o.). Zaměření umožnilo exaktnější práci s délkovými mírami uvedenými v historických pramelech a literatuře, zejména pak s těmi, které obsahuje spis Bohuslava Balbína s popisem Dlouhé jízdy (viz pozn. 7).

6 Mojmír Horyna, Zámek Děčín. Dlouhá jízda. Uměleckohistorická charakteristika památky a zásady její odborné rekonstrukce, SÚRPMO, Praha 1983 (nepublikovaný strojopis, přístupný v SOKA Děčín). – Macek (pozn. 2), s. 7–8.



5



6



7

Dolní kulísavá dvouosá brána otevírá od východu nástup na Dlouhou jízdu (obr. 9). Levá (jižní) náleží vstupu do koridoru, pravá (severní) je vstupem do města, z boku přiléhá k budově špitálu.

Horní bránu tvoří edikula s vloženým portálem (obr. 10). Oboustranně dvouetážové řešení vrcholí trojúhelným frontonem nasazeným na vyloženou korunní římsu.

Boční (Křížová) brána byla již v původním barokním rozvrhu umístěna do 52. pole severní stěny a nachází se přímo u nástupního prostoru za kněžištěm kostela Povýšení sv. Kříže. Rubová strana široce otevřená asymetrické niky průjezdu do Dlouhé jízdy není nijak členěna, naopak vstupní strana směřující k severu do prostranství při kněžišti kostela Povýšení sv. Kříže je architektonicky bohatě komponovaná a opatřená kamenosochařskou výzdobou a nápisy umístěnými v nástavci (obr. 11).

Balbínův popis

Klíčovým pramenem pro poznání vzhledu Dlouhé jízdy nedlouho po jejím vzniku je po-

pis děčínského zámku, jenž je součástí třetího svazku *Historických rozmanitostí Království českého*, sepsaného Bohuslavem Balbínem a vytištěného v Praze v roce 1681.⁷ Text se nachází v Dodatcích („Additamenta“), zařazených na samém konci svazku. Převážná část z nich se týká starší I. knihy,⁸ která je věnována popisu přírodních poměrů v Čechách, teprve pak následují dodatky k vlastní III. knize, pojednávající o historické topografii Čech. V oddíle „K téže kapitole III. knihy o pevnostech“ („Ad idem Caput Libri III. de Arcibus“) nalezneme oproti ostatním částem svazku poměrně podrobné popisy vybraných hradů a zemských pevností. Jednou z nich je rovněž děčínský zámek, obsahující mimo jiné i popis Dlouhé jízdy.⁹ Vzhledem k důležitosti obsažených informací a možnosti jejich ověření uvádím originální text celý, doprovozený překladem a kritickým rozбором.

Na úvod je potřebné zmínit okolnosti jeho vzniku, zejména otázku autopsie, tj. zda se Balbín skutečně osobně seznámil s děčínským zámkem a také časové vymezení, kdy se tak stalo.

■ Poznámky

7 Bohuslav Balbín, *Liber III. Decadis I. Miscellaneorum historicorum Regni Bohemiae, topographicus et chorographicus...*, Praha 1681 (<https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/679544/edition/765960/content>, vyhledáno 2. 2. 2024). Za korekci překladu a četné připomínky k interpretaci barokního textu děkuji Ondřeji Podavkovi a Aleně Bočkové (FF UK v Praze).

8 Bohuslav Balbín, *Rozmanitosti z historie Království českého* (překlad Jiří A. Čepelák), Praha 2017.

9 Viz Balbín, *Liber III. Decadis I* (pozn. 7), Ss2-rb. Nutno korigovat mínění v literatuře, že stránky v Dodatcích nejsou značeny. Oddíl s dodatky k zemským pevnostem nese označení „Ss“ s příslušným číslem (Ss, Ss2, Ss3, Ss4). Z důvodu snazší orientace jsem odlišil stranu lící – „recto“ (pravá) – a rubovou – „verso“ (levá) –, dvousloupcový formát pak písmeny „a“ (levý sloupec) a „b“ (pravý sloupec).



8



9



10

Obr. 8. Průhled Dlouhou jízdou směrem k horní bráně. Foto: Jan Beránek, 2018.

Obr. 9. Dlouhá jízda, východní strana dolní brány. Foto: Jan Beránek, 2018.

Obr. 10. Dlouhá jízda, východní strana horní brány. Foto: Jan Beránek, 2017.

Konkrétní pasáže popisu děčinského zámku jednoznačně potvrzují domněnku, že si jej Balbín osobně prohlédl. Hned v úvodu totiž uvádí: „Děčinskou pevnost, kterou jsem si dychtivě prohlédl minulý rok...“¹⁰

V rámci popisu Růžové zahrady lituje, že návštěvu uskutečnil v době pozdního vegetačního období: „Vzácnost květin a jejich pŕvab jsem nemohl spatřit, neboť jsem zde byl v čase květinám nepříznivém, a to koncem podzimu...“¹¹

Balbín tedy navštívil Děčín na sklonku podzimu, z hlediska vegetačního cyklu někdy na konci října, případně astronomicky na sklonku listopadu. Ačkoliv neuvádí vŕočení, je zřejmé, že se tak stalo jeden rok před vydáním III. knihy *Miscelaneí*, tj. horní hranicí je rok 1680.¹²

Dolní časovou hranici určují údaje o existenci sochy Neptuna, která je umístěná v zahradě při vchodu do pevnosti, tedy v Růžové zahradě,¹³ a výmalbě saly tereny malířem Giuseppem Braggalliou, podle letopočtu na jižní stěně provedené v roce 1678.¹⁴ Za dolní časovou hranici lze proto považovat rok 1678.

V dubnu roku 1679 onemocněl Balbín zápallem pŕhruďnice. V prosinci téhož roku zaslal dopis příteli Tomášovi Pešínovi z Čechorodu, protože jej pro indispozici nemohl osobně navštívit na Hradčanech.¹⁵ Zdravotní problémy mohla způsobit zátěž z předchozích měsíců, pokud

■ Poznámky

10 „At Tetz nensem Arcem, quam superiore anno curiosè lustravi...“ – viz Balbín, Liber III. Decadis I (pozn. 7), Ss2-ra.

11 „Florum raritates, & venustates mihi videre non contigit, iniquo enim floribus tempore, & Autumni fine, ... locum accesseram...“ – ibidem, Ss2-vb.

12 Přesné vŕočení Balbínovy návštěvy Děčína souvisí rovněž s otázkou, kdy ještě mohl do vydání spisu zasahovat. Spis uzavírá „Protestatio authoris“ z 21. 10. 1681, ale povolení k vydání provinciála SJ („Wenceslaus Sattenwolff“) nese datum již 21. 3. 1680 – viz Balbín, Liber III. Decadis I (pozn. 7).

13 „Hortus in arcis aditu ... At Statua Neptuni ...“ – ibidem, Ss2-va.

14 „... Pictorem ab Italia Arcis Dominus habuit Josephum Braggallium Bononiensem, qui laboribus picturae immortalis est...“ – ibidem, Ss2-vb.

15 Antonín Rejzek, Bohuslav Balbín T. J. Jeho život a práce, Praha 1908, s. 345.

bychom uvažovali o možnosti, že Balbín navštívil Děčín v říjnu či listopadu roku 1679.

V roce 1680 je Balbín zapsán v katalogu nemocných,¹⁶ ale není jisté, zda byl skutečně indisponován po celý rok. Je možné, že na podzim již byl zdrav natolik, že mohl uskutečnit děčínskou cestu. Pozdější datum (1680) by mohlo souviset s vydáním III. knihy v roce 1681, čemuž nasvědčuje zařazení popisu až do Dodatků. Je příznačné, že titulní strana k Dodatům je dedikována I. knize,¹⁷ zatímco topografické dodatky k vlastní III. knize jsou zařazeny až na úplný konec, bez grafického zvýraznění.¹⁸ Otázka přesného vrocení děčínské návštěvy zůstává nadále otevřená, neboť zkoumání okolností vzniku rukopisů jednotlivých svazků *Miscelaneí*, autorských korekcí, redakčních předtiskových úprav a vlastního vydání je věcí dalšího specializovaného bádání.¹⁹ Vročení snad bude možno řešit také na základě dalšího studia písemných pramenů, jejichž konfrontací s Balbínovým popisem děčínského zámku mohou v budoucnosti vyplynout nové poznatky.

Stručná zmínka v textu naznačuje, že Balbín navštívil Děčín na základě pozvání, nejspíše hraběte Maxmiliána Thuna. Na konci popisu děčínského zámku se totiž nalézá formulace: „Potud krátký popis děčínských staveb, které jsem minulého roku na pozvání pečlivě prohlédl.“²⁰ Bez osobního svolení a patrně i podnětu majitele by taková návštěva nebyla myslitelná, i s ohledem na detailní popis sídla doprovázený četnými číselnými údaji dokumentujícími rozměry některých popisovaných staveb.

V souhrnu tedy víme, že Bohuslav Balbín navštívil Děčín osobně, a to zřejmě na pozvání majitele panství, hraběte Maxmiliána Thuna. Stalo se tak v roce 1679 nebo 1680, přičemž oba roky lze považovat za stejně pravděpodobné. Zevrubně si prohlédl vlastní zámek a předzámčí, sestávající z několika stavebních útvarů: nástupní Dlouhé jízdy, Růžové a dolní zahrady, jízďárny a střelnice. Patrně ve vrchnostenské kanceláři mu bylo umožněno nahlédnout do stavebních plánů a spisů obsahujících rozměry staveb, z nichž některé použil ve své práci.

Zvýšenému zájmu o předpolí zámku odpovídá rozsah popisu Dlouhé jízdy,²¹ jenž obsahuje konkrétní informace o její podobě a rozměrech:

„Cesta k pevnosti. Přístup k pevnosti z města se otevírá mírnou a nepřilíhající strnou cestou s tak srovnanými skalami, že nejkratší možný výstup se podobá planině a ploché rovině. Z obou stran této cesty vystupují zdi o výšce 12 loktů bez jedné čtvrtiny [lokte], a levá zeď obsahuje 52 oblouků vyvedených až k zámku. Zvláštní vznešenost této cestě dodává sama její délka a šířka,



11

neboť je široká přesně 15 loktů a délka se rovná 405 loktům. První dolní brána pevnosti, dříve než začneš stoupat, se skví vymalovanými erby pánů; vedle brány stojí po starém římském způsobu oltáře skvělící se sochami a obrazy svatých patronů, takže ať tudy vzhlížíš k zámku, nebo dlouhou cestu shlížíš ze zámku, oči se pasou velmi příjemnou podívanou.“

[poznámka po straně] „Všimni si: Některé z těchto věcí,²² jak se doslychám, se změnily kvůli sousednímu kostelu sv. Kříže, který se nyní staví od základu.“

V době Balbínovy návštěvy měl koridor Dlouhé jízdy následující rozměry: délka 405 loktů; šířka 15 loktů; výška 11 a $\frac{3}{4}$ lokte; levou (jižní) zeď členilo 52 oblouků lichých arkád.²³ Před převodem do metrické soustavy musíme vyřešit

■ Poznámky

16 Ibidem, s. 345.

17 Viz Balbín, *Liber III. Decadis I* (pozn. 7), Qq2-v.

18 Ibidem, Ss[1]-rb.

19 Celý dodatek vznikl zřejmě v mezidobí mezi schválením hlavního textu provinciálem v březnu roku 1680 a říjnem 1681, kdy Balbín celý spis uzavřel. Vročení dodatku do roku 1678 je málo pravděpodobné z důvodu, že popis Děčína by se vešel ještě do hlavního textu. Lze jen doufat, že podobně jako první svazek „Rozmanitosti“ (Balbín, *Rozmanitosti...*, pozn. 8), který pojednává o české přírodě, snad bude přeložen a kriticky zhodnocen rovněž svazek třetí, obsahující řadu cenných informací k soudobé i starší středověké uměleckohistorické topografii (Balbín, *Liber III. Decadis I*.

Miscellaneorum historicorum Regni Bohemiae, topographicus et chorographicus..., pozn. 7).

20 „Hactenus Aedificationum Tetzniensium brevis descriptio, quas superiore anno invitatus obivi, & curiosius perlustravi“ – viz Balbín, *Liber III. Decadis I* (pozn. 7), Ss3-vb, [Ss4]-ra.

21 „Via ad Arcem. Ipse ad Arcem ascensum [!] ex Civitate per sectas rupes aperitur leni neque arduo nimis itinere sic coaequantis rupibus, ut ascensus, quem proximè fieri potuit, planitiem, & planum equor imitaretur. Ex utroque vię hujus latere, hinc & illinc muri ascendant altitudine ulnarum XII. minus uno quadrante; habetque sinister murus arcus quinquaginta duos ad arcem usque deductos; sed singularem ascensui Majestatem ipsa vię hujus longitudo, & latitudo conciliat: quippe latitudo ulnas examussim quindecim, longitudo ulnas quadringentas & quinque exæquat. Prima Arcis porta inferior, antè quàm ascendere cæperis, Clypeis Dominorum depictis, exornata collucet; propè Portam veteri more Romano stant aræ Indigetum Signis & Imaginibus Divorum collucentes, ut sive arcem in hac via suspicias, sive viam longissimam despicias ex arce, gratissimo spectaculo oculi pascantur.

Nota: quædam ex his ut audio, immutata sunt ob Ecclesiam S. Crucis vicinam, quæ nunc à fundamentis extruitur.“ – Viz Balbín, *Liber III. Decadis I* (pozn. 7), Ss2-rb.

22 Tedy oněch rozměrů Dlouhé jízdy, u nichž se poznámka na okraji nachází – ibidem, Ss2-rb.

23 Nelze předpokládat, že by Balbín sám prováděl pracné a zdoluhavé vyměřování Dlouhé jízdy. Patrně využil stavební plány a další písemné údaje, které mu byly předloženy přímo ve vrchnostenské kanceláři, bezpochyby se souhlasem majitele panství Maxmiliána Thuna.

otázku, o jaký loket konkrétně šlo, neboť mezi regionálně užívanou délkovou mírou v tehdejší době existovaly značné rozdíly – např. 1 pražský loket činil 59,3 cm, zatímco vídeňský 77,8 cm.²⁴ Tuto informaci nalezneme v jiné části popisu, v pojednání o velké mušle (fontáně) v dolní zahradě: „... okraj mušle a do kruhu se stáčející obvod měří 45 pražských loktů.“²⁵ Závěr je zřejmý, Balbín použil pražský loket s přepočtem na metrický systém: 1 pražský loket = 0,5927 m.²⁶

Před převodem je třeba stanovit, odkud se budou odměřovat délky a odpočítávat arkády členící boční zdi Dlouhé jízdy. Z architektonického rozvrhu vyplývá, že tímto bodem je horní brána Dlouhé jízdy, Balbínem jen stručně zmíněná, která ji odděluje od předdvorí zámku a dodnes je součástí symetrického řešení se dvěma budovami po stranách. Na jižní straně je to jízdná, zcela přestavěná na přelomu 18. a 19. století (tzv. Tyršův dům), a na severní sala terrena, dispozičně a vnějším členěním takřka intaktně dochovaná v původní raně barokní podobě. Horní brána je referenčním bodem rovněž z toho důvodu, že při jejím východním lici otočeném do koridoru Dlouhé jízdy započíná pravidelný rozvrh lichých arkád. K němu tedy budeme vztahovat výchozí bod, pomyslnou nulu.

Nyní lze snadno spočítat, že v době Balbínova pobytu v Děčíně činila délka Dlouhé jízdy 240 m, šířka 8,9 m, výška 7 m, přičemž levá (jižní) zeď byla členěna 52 lichými arkádami. Odměříme-li od horní brány 240 m, délku uváděnou Balbínem, pak skončíme v úrovni pravého (východního) pilastru 53. arkády, po pravé (východní) straně sousedící s Křížovou bránou. Odpočítáme-li 52 arkád levé (jižní) zdi Dlouhé jízdy, ocitneme se přímo proti otvoru Křížové brány. Údaje o délce a počtu lichých arkád korespondují, což dokazuje jediné – onou dolní bránou a nástupem na Dlouhou jízdu byla boční Křížová brána u současného kostela Povýšení sv. Kříže. Stávající dolní dvojí bránu, zvanou Špitální, kterou se do koridoru nastupuje od východu, Balbín vůbec nezmiňuje.

Popis „dolní brány“ navíc dokonale odpovídá dochovanému členění zmíněné brány, po stranách doprovázené dvojicí edikul a opatřené nástavcem zdobeným erby stavebníka a nápisem s datací v ose umístěné rollworkové kartuše. Podle znění nápisu stavba Dlouhé jízdy trvala celkem tři roky a byla dokončena v roce 1672.²⁷ Balbín dolní bránu označuje jako první a popisuje ji následovně: „První dolní brána pevnosti, dříve než začne stoupat, skví se vymalovanými erby pánů; vedle brány stojí po starém římském způsobu oltáře skvějící se sochami a obrazy svatých patronů...“²⁸ Dovětek o oltářích stojících vedle brány (zásadní je užití množného čísla „arae stant“) jen potvrzuje, že je míněn boční vstup u kostela sv. Kříže. Pouze zde se po obou

stranách portálu nacházejí dva edikulové výklenky s oltářními stoly, tumbami, ony zmiňované „oltáře skvějící se sochami a obrazy“, dnes již bez sochařské či malířské výzdoby.

Podoba Dlouhé jízdy a předpolí děčínského zámku se tedy dosti lišila od podoby, kterou v roce 1711 zachytil Lorenz Pfeiffer na své veduté Děčína a která se v základních délkových mírách a rozvrhu členění stěn dochovala až do současnosti:

	stav k roku 1681	stav k roku 1711 (současný stav)
levá (jižní) zeď	52 arkád	64 arkád
délka	240,0 m	284 m jižní, resp. 288 m severní zeď ²⁹

Většina autorů odborné literatury, kteří se zabývali Děčínem a Dlouhou jízdou, s Balbínovým popisem dále nijak nepracuje. Odkaz na něj je používán formálně, jako faktický doklad existence Dlouhé jízdy na počátku 80. let 17. století. V literatuře, která se Dlouhou jízdou či předzámčím zabývá o něco podrobněji, se rovněž vyskytují chybně uvedené číselné údaje.³⁰

Chybné čtení a interpretace Balbínova latinského textu vedly některé autory k záměně dolní zdvojené brány (severní u městského špitálu se vstupem do města a jižní, otevírající Dlouhou jízdu, považovanou za hlavní a reprezentativní nástup) a boční Křížové brány.³¹ Převzatý a dále opakovaný omyl vzešel z nepřesného překladu Balbínova textu v archivní rešerši stavebněhistorického průzkumu.³² Autor rešerše umístil k dolní, špitální bráně znakový nástavec s kartuší, obsahující informace o výstavbě a dokončení Dlouhé jízdy. Kartuše s nápisem se ovšem nachází v nástavci boční Křížové brány.

Proč však byl nástup do koridoru Dlouhé jízdy umístěn z boku na konci severní zdi a co vedlo stavebníka k tomu, aby několik let po jejím dokončení zahájil její další úpravu? Vůdtkem k interpretaci je marginální poznámka umístěná po straně popisu Dlouhé jízdy. Její sdělení má zcela zásadní význam pro rekonstrukci raně barokní urbanistické situace v předpolí zámku: „Všimni si: Některé z těchto věcí, jak se dohlýchám, se změnily kvůli sousednímu kostelu sv. Kříže, který se nyní staví od základu.“³³ Zásadní je umístění poznámky k té části popisu Dlouhé jízdy, která obsahuje délkové míry a počet oblouků arkád, neboť právě ty se zásadně změnily prodloužením koridoru.³⁴

Noticka dokládá přímou souvislost mezi stavební proměnou Dlouhé jízdy a počátkem výstavby nového, současného kostela Povýšení sv. Kříže a zároveň je (dosud) nejstarší zprávou o něm. Opět jsme postaveni před otázkou datování této zmínky. Balbín patrně nemohl ověřit ústní

informaci o započetí práce na výstavbě nového kostela sv. Kříže, ať již to bylo způsobeno nemocí, případně i jinými důvody.³⁵

Je s podivem, že (nejen) tato drobná poznámka dosud nebyla dostatečně kriticky reflektována v odborné literatuře. Mění totiž dosavadní

■ Poznámky

24 Gustav Hofmann, *Metrologická příručka pro Čechy, Moravu a Slezsko do zavedení metrické soustavy*, Plzeň 1984, s. 71–72.

25 „... conchæ peripheria & in orbem sese inflectens ambitus quadraginta quinque Pragenses ulnas... protenditur...“ Podle délky obvodu 45 loktů činil průměr kašny 8,5 m – viz Balbín, *Liber III. Decadis I* (pozn. 7), Ss3-va.

26 Ve skutečnosti nejde o délkovou jednotku „použitou“ přímo Balbínem, nýbrž převzatou – nejspíše ze zmíněných stavebních výkresů či listin uložených ve vrchnostenské kanceláři.

27 V kartuši je následující text: „MAX(I) M(I)LIANVS S:R:I:C: DE THVN S:C:RG:M:ACT:CAMARIO / SVMMVS ARCHITECTVRÆ AMATOR, / CVI / NEC SVMPTVS NEC DOMVS IMPEDIMENTO FVERVNT, / IMO IPSVM SAXVM LOCO CESSIT / VT PVLCHRIOREM ET COM(M)ODIOREM VIA(M) SIBI ET POSERIS EFFICERET, / QVÆ, / A(NN)O: MDCLXXII LABORIS VERO 3-TIO PERFECTA EST.“

28 „Prima Arcis porta inferior, ante quam ascendere cæperis, Clypeis Dominorum depictis, exornata collucet; prope Portam veteri more Romano stant aræ Indigetum Signis & Imaginibus Divorum collucescentes...“ – viz Balbín, *Liber III. Decadis I* (pozn. 7), Ss2-rb.

29 Vzhledem k šikmému nasazení kulisové dolní brány činí délka severní zdi 288 m. Vnitřní líc jižní zdi člení 64 arkád, avšak poslední arkáda na styku s tělesem brány má šířku necelé poloviny intervalu.

30 Chybně uvedené číselné údaje kupř. Pavel Vlček, *Ilustrovaná encyklopedie českých zámků*, Praha 2001, s. 215.

31 Jakub Synecký, *Architektura a urbanismus 17. století v Děčíně, Děčínské vlastivědné zprávy 2*, 1992, č. 2 – III, s. 20–29, zde s. 23.

32 Luboš Lancinger, *Děčín. Dlouhá jízda. Stavebně historický průzkum. Dějiny objektu*, SÚRPMO, Praha 1983 (nepublikovaný strojopis, přístupný v SOKA Děčín), s. 2–3.

33 „Nota: quædam ex his ut audio, immutata sunt ob Ecclesiam S. Crucis vicinam, quæ nunc à fundamentis extruitur.“ – viz Balbín, *Liber III. Decadis I* (pozn. 7), Ss2-rb.

34 Po konzultaci s filology/novolatiny je obrat „immutata sunt“ nutno přeložit v minulém čase, což potvrzuje aktualizaci popisu Dlouhé jízdy a rovněž skutečnost, že do doby umístění poznámky na okraj již ke změnám došlo.

35 Poznámka na okraji však nemusí nutně znamenat její dodatečné zařazení do tisku, tj. na poslední chvíli.

Obr. 12. Lorenz Pfeiffer, Zámek Děčín, výřez s pohledem na zámek a předzámčí v roce 1711, olej na plátně, 144 × 198,5 cm. Zápůjčka NPÚ, ÚPS Praha.

Obr. 13. Lorenz Pfeiffer, Zámek Děčín, 1711, detail s pohledem na horní část Dlouhé jízdy s jízdárnou a střelnici po levé (jižní) straně a salou terrenou, Růžovou zahradou a gloriem na pravé (severní) straně, olej na plátně, 144 × 198,5 cm. Zápůjčka NPÚ, ÚPS Praha.

představy o počátcích stavby nového kostela sv. Kříže a také ovšem o stavební proměně již několik let dokončené Dlouhé jízdy. Z noticky vyplývá, že nejpozději v roce 1681, kdy vyšel III. díl Balbínových *Rozmanitostí*, se již pracovalo na základech nového kostela, a to v místě, kde se dnes nachází. Jeho předchůdce však stál jinde a musel být stržen, neboť kolidoval s novou koncepcí prodloužení Dlouhé jízdy východním směrem, až k patě skalního ostrohu, na němž se rozkládá komplex děčínského zámku.

Jak se dále ukáže, translokaci kostela sv. Kříže a monumentalizaci Dlouhé jízdy lze doložit dalšími druhy historických pramenů: dvěma listinami, signovanými přímo hrabětem Maxmiliánem Thunem, a vzácně také jedním situačním plánem. Ne dosti na tom, plán rovněž dokládá přesun městské brány, která byla součástí středověkého opevnění „nového“ města – výsledkem byla novostavba nynější dolní brány. Stavební úpravy se dotkly rovněž průběhu východní části městského opevnění, jehož počátky lze spojit s přenesením města z oblasti Mariánské louky do nynější polohy.

Ikongrafie

Dosud se jednotný názor, že Dlouhá jízda je výsledkem jediné stavební etapy, opíral především o jedno z nejstarších vyobrazení Děčína, olejomalbu na plátně z roku 1711, resp. odvozenou grafiku, kterou o rok později publikoval Johann Georg (Mauritius) Vogt.³⁶ Pohled na město od východu je komponován z výrazného nadhledu, aby lépe postihl urbanistické vztahy nedávno dokončené rozsáhlé přestavby zámku a předzámčí, zvláště pak nových a dominantních staveb, zejména koridor Dlouhé jízdy, po jejíž pravé (severní) straně se rozkládá poddanské město obehnané hradbami (obr. 12). Olejomalba na plátně oplývá celou řadou věrohodných detailů. Fiktivní stanoviště v nadhledu umožnilo dokonale prezentovat každou stavbu, a to až do nejmenšího detailu. Na obraze kromě zámku vyniká předzámčí s nedávno dokončenými stavbami Dlouhé jízdy s dolní a horní bránou, včetně detailně znázorněného vnitřního omítaného líce zdí. Po severní straně se nachází sala terrena s navazující Růžovou zahradou zakončenou výškově zdůrazněným gloriem a dole



12



13

■ Poznámky

Spíše dokládá Balbínův racionální, protovědecký přístup, neboť rozlišuje fakta, která sám ověřil, od informací z druhé ruky, tj. bez záruky přesnosti, a jmenovitě vyčleněných bokem.

36 Obraz v roce 1711 namaloval Lorenz Pfeiffer, děčínský malíř v thunovských službách. Plátno

144 × 198,5 cm, Zámek Děčín (zápůjčka NPÚ, ÚPS Praha). Médirtina byla odvozena od obrazu, případně přípravné skici a publikována Vogtem v roce 1712 – Mauritius Vogt, *Das jetzt-lebende Königreich Böhmen in einer historisch- und geographischen Beschreibung*, Franckfurt und Leipzig 1712. K problematice děčínské veduty a obecně limitům věrohodnosti dobových



14a



14b

Obr. 14a–b. Lorenz Pfeiffer, Zámek Děčín, 1711, detail s pohledem na střední část Dlouhé jízdy s bočním vstupem tzv. Křížovou branou při kostele Povýšení sv. Kříže (a), olej na plátně, 144 x 198,5 cm. Zápůjčka NPÚ, ÚPS Praha. Brána je na obraze namalována ve výrazně šikmém pohledu – přibližně srovnáno na kolmý pohled (b), úprava: Jan Beránek, 2019.

Obr. 15. Pohled na předzámčí s Dlouhou jízdou v roce 1712 – výřez (J. Ziegler, mědiryt v publikaci Mauritia Vogta).



15

s kostelem Povýšení sv. Kříže a špitálem, na jižní straně pak jízdárna a střelnice (obr. 13).

Kromě minuciózního ztvárnění detailů je prostřednictvím barvy dokonale vystižena také materiálová podstata povrchů staveb. Jedním z klíčových prvků, který do nejmenšího detailu zachycuje olejomalba, je boční brána u kostela Povýšení sv. Kříže (obr. 14). V řádech centimetrů dokázal malíř zachytit skoro všechny detaily členění brány. Míra shody se skutečným stavem je taková, že nemůže jít o náhodu. Nabízí se vysvětlení, že některé stavby nebo jejich části byly vědomě zdůrazněny a preferovány oproti jiným, schematictěji zachyceným. Nelze vyloučit, že šlo přímo o zadání objednavatele, Maxmiliána Thuna. Součástí veduty je kartuše s očíslováními a stručně popsány děčínskými stavbami. Dlouhá jízda je uvedena pod číslem 25 a je charakterizována jako ve skále vysekaná cesta dlouhá 46(8) loket.³⁷

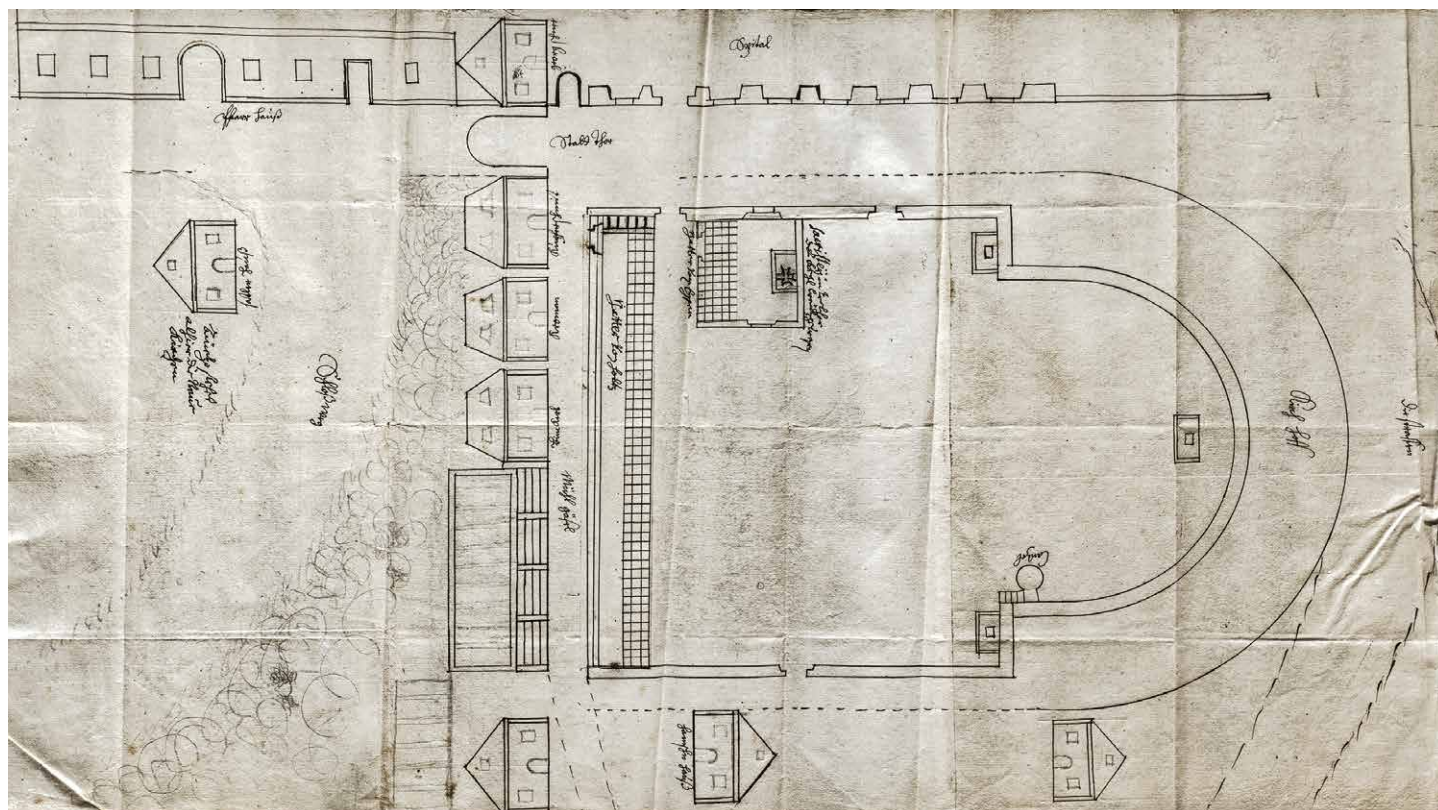
Mědiryt publikovaný Vogtem je pojat schematictěji než Pfeifferova olejomalba, řada detailů důležitých pro interpretaci je tudíž nečitelných (obr. 15).³⁸ Potvrzuje se tak předpoklad, že grafika byla odvozena od staršího obrazu. Co nelze využít po vizuální stránce, nahrazuje

■ Poznámky

vyobrazení šlechtických sídel – Robert Šimůnek, *Obraz šlechtického panství v Čechách 1500–1750*, Praha 2018, zde zejména s. 152–154.

37 Bohužel v místě popisky je plátno poškozeno, takže poslední číslice není čitelná. Pravděpodobně se zde nacházela číslice „8“, jak uvádí Vogt v legendě k odvozené mědirytině.

38 Z toho důvodu využívám dále pouze obraz, který, jak jsem zmínil, nese důležitou barevnou informaci o površích staveb.



16

Obr. 16. Schematický situační plán z doby okolo roku 1670 – nedatovaný, bez popisky a podpisu, měřítko variabilní. SOA Litoměřice, Archiv Biskupství litoměřického, Archiv far I, kart. 140, sign. 372 – Děčín.

textová část Vogtova díla – v rozšířeném popisu děčínských objektů očíslovaných na mědirytině je Dlouhá jízda uvedena pod číslem 24. Podle popisu je dlouhá 468, široká 16 a vysoká 12 loket a na obou stranách ji člení 52 oblouků. Podobně jako u Balbína se zde objevuje poznámka, že na jízdě pracovali lamači kamene a další lidé po 6 let. 468 loket po převodu do metrického systému činí 277,4 m. Této délce však neodpovídá počet 52 oblouků, které zmiňuje Balbín. Patrně jde o chybu, schematické převzetí starší informace.

Situační plán

Zatímco původní podobu Dlouhé jízdy bylo možné rekonstruovat na základě popisu Bohuslava Balbína, pak tezi o translokaci kostela vyplývající ze zmíněné poznámky po straně popisu je nutné prokázat jiným způsobem, konkrétně nedatovaným a nesignovaným plánem (obr. 16).³⁹

Plán byl přiložen k listině vydané 23. března roku 1697, jejímž původcem je Maxmilián Thun.⁴⁰ Snažil se doložit, že kostel sv. Kříže byl původním farním kostelem Panny Marie (sic!), zatímco konzistoř tvrdila, že stával na Mariánské

louce.⁴¹ Přiložený plán „A“ (nedochovaný) měl dokládat, že šlo o pouhou kapli velmi malých rozměrů (16 × 9 loket), která stávala jinde, nikoli však na Mariánské louce. Maxmilián tvrdil, že další zprávy o jiném kostele nebyly dohledány, takže původním farním kostelem musel být kostel sv. Kříže, původně zasvěcený Panně Marii. Důkazem měla být skutečnost, že se na jeho hlavním oltáři odedávna nacházel obraz Bolestné Panny Marie, zatímco Svatý Kříž byl umístěn v sakristii, což dokládá dochovaný plán „B“ (viz dále).

Nutno poznamenat, že dochovaný plán „B“ je starší než listina, ke které byl druhotně přiložen. Ačkoli není datován ani signován, má zcela zásadní význam pro objasnění raně barokní urbanistické situace v době před úpravou Dlouhé jízdy a výstavbou nového kostela Povýšení sv. Kříže. Plán zachycuje vzájemnou vazbu staveb a jejich uspořádání v rámci komunikační sítě (byť jen schematicky vyznačené), přičemž pro plné porozumění celkové situaci je doplněn četnými popiskami, u nichž snadno rozeznáme dvě písařské ruce, které se odlišují rukopisem i barvou inkoustu.

Starší (původní) písmo náleží vypsání ruce zběhlého písaře, přičemž inkoust je hnědočerný. Jde o směr kurentu a písmen z latinky, což by mohlo ukazovat na klasické vzdělání písaře. Písmo je typické pro období kolem poloviny 17. století.⁴² Dodatečné čtyři popisky jsou psány černým inkoustem a rukopis náleží písaři, který nebyl tolik zběhlý v psaní. Mladší písmo je čistě

kurentní, zběžnější a méně upravené, typické pro sklonky 17. století. Místy kostrbatý rukopis nasvědčuje i možnosti, že šlo o starší osobu.⁴³

Tři popisky se nacházejí v půdorysu kostela, poslední pak přináší klíčový důkaz o translokaci kostela. Jde o popisku umístěnou do ohbí zámecké cesty poblíž schematicky zakresleného

■ Poznámky

39 Archiv Biskupství litoměřického, Archiv far I, kart. 140, sign. 372 – Děčín. Plán nalezla Natalie Belisová v rámci svého studia. Jí také náleží poděkování za zprostředkování informace o jeho existenci.

40 Ibidem. Listina je adresována biskupské konzistoři v Litoměřicích a Maxmilián se v ní snaží obhájit novou fundaci 1 000 zl. k tehdy stále filiálnímu kostelu sv. Kříže – na konzistoři panovala obava, že donací k filiálce utrpí farní kostel sv. Václava. Za korekci čtení děkuji Elišce Nové.

41 Šlo o účelové tvrzení majitele panství, neboť archeologický výzkum prováděný na Mariánské louce v 80. letech 20. století jednoznačně prokázal existenci mariánského kostela v této poloze – Tomáš Velímský, *Město na louce. Archeologický výzkum na Mariánské louce v Děčíně 1984–1989*, Děčín 1991, s. 38n.

42 Děkuji Martinu Ebelovi (Národní technické muzeum) za konzultaci otázek datování plánu, charakteru písma a použitého měřítka.

43 Je lákavé ztotožnit písaře se samotným Maxmiliánem Thunem, nicméně zde nelze řešit subtilní otázku případného hraběcího autografu.

domu: „Nyní zde stojí nový kostel“ („*Anietzo stehet alhier die neue Kirchen*“). V těchto místech se dnes nachází současný kostel Povýšení sv. Kříže, přičemž základní komunikační rozvrh s nástupem na Dlouhou jízdu Křížovou branou se zachoval dodnes.

Olůvkem či tužkou jsou v plánu doplněny dveřní, okenní a vikýřové otvory, od ruky zakreslené do schematizovaných nárysů městských domů. Shodným nástrojem je vymezen průběh staré zámecké cesty, označené popiskem „*Schloßweg*“. Zahuštěné krouživé tahy po vnější straně stáječící se cesty na zámek pravděpodobně odkazují na skalnatý terén, tedy stav v době, která předcházela druhé etapě prodloužení Dlouhé jízdy východním směrem.⁴⁴

Na první pohled je zřejmé, že objekty na plánu mají různá měřítka, přičemž ty, které jsou předmětem zájmu, jsou viditelně naddimenzované a detailněji zakreslené, zatímco marginální a doprovodné stavby mají malé měřítka a kresba je redukována až na úroveň znaku. Veškerá pozornost se upírá ke kostelu, který zaujímá více než 2/3 plochy plánu. Kostel je zakreslen půdorysně, což platí také pro jižní zeď městského špitálu, která se na plánu nachází až u jeho horního okraje. Na rozdíl od kostela je fragment budovy špitálu narýsován s důrazem na přesnost detailu v řezu a blíží se obvyklé formě dobového stavebního výkresu.

Mimo kostel a špitál jsou ostatní stavby pojaty zjednodušeně a v nárysu. Autor plánu neprojevil zájem o detailnější vykreslení dalších staveb, což je patrně zejména na identické reduované podobě městských domů, ale třeba také v případě městské brány, naznačené jednoduše jen linií oblouku průjezdu/portálu.⁴⁵ Rovněž schematicky jsou vyznačeny komunikace a další plochy, např. hřbitov kolem kostela.

Subtilita obvodového zdí starého kostela ve srovnání s celkovými délkovými a šířkovými rozměry kostela značí, že plán nemá jednotné měřítka a půdorys starého kostela je schematický. V době, kdy byl plán zhotoven, mohl být kostel ruinou, přičemž se počítalo, že jej nahradí novostavba. Vzhledem k subtilitě obvodových zdí však nelze vyloučit možnost, že stavba měla druhově smíšenou materiálovou skladbu, kupř. hrázdné zdivo.

Datování plánu představuje badatelský oříšek. Jisté je pouze to, že vznikl delší dobu předtím, než byl použit jako příloha dopisu datovaného k roku 1698. Podle charakteru staršího písma a celkové situace zakreslených staveb bychom mohli uvažovat obecně již o polovině 17. století. Ovšem skutečnost, že plán již „ví“ o špitálu, postaveném v rozmezí let 1672–1673 pražským stavitelem Johannem Georgem Gottwickem,⁴⁶ posunuje jeho vznik do doby kolem roku 1670, kdy se hledala definitivní podoba

stavby. To by snad vysvětlovalo na plánu odlišný rozvrh okenních os a umístění vstupu od skutečného provedení.

Dochovaný raně barokní plán má jedinečnou výpovědní hodnotu. I kdyby se však nedochoval, bylo by možné jej do jisté míry suplovat fundační listinou vydanou 20. ledna roku 1698.⁴⁷ Nejdůležitější je ta část sdělení, v níž hrabě informuje biskupskou kancelář o existenci staršího kostela sv. Kříže, který nechal strhnout a místo něj vystavět nový:

„Já, Maxmilián hrabě z Thunu ... dědičný pán na Děčíně, jsem zbořil kostel zasvěcený sv. Kříži stojící odpradávná zde mimo městské hradby, který byl téměř na spadnutí, a se stejným svolením litoměřického biskupa Jaroslava ze Šternberka jsem nechal nově od základu postavit jiný kostel, také zasvěcený sv. Kříži, ležící ve městě.“⁴⁸

Výklad je zřejmý – potvrzuje se platnost dochovaného plánu, na němž je starý kostel zachycen vně městského opevnění a jehož linii určuje pozice městské brány a průchod mezi farou (uvnitř města) a špitálem (vně hradeb). Pro další interpretaci je důležitá informace, že kostel byl ve velmi špatném stavebním stavu.

Interpretace

Z popisu Dlouhé jízdy od Bohuslava Balbína, dochovaného raně barokního situačního plánu z doby kolem roku 1670 a fundační listiny z roku 1698 jednoznačně vyplývá, že nevznikla jednorázově, jak se dosud soudilo na základě dvou dochovaných vedut města z let 1711 a 1712, nýbrž že její současný vzhled je výsledkem až druhé, mladší stavební akce.

Obtížné řešitelná je zejména otázka, kdy se započalo se stavbou Dlouhé jízdy a jak dlouho probíhala.⁴⁹ O něco lépe jsme na tom v případě určení data jejího dokončení. Při absenci písemností jsme odkázáni na jiné zdroje, zejména letopočty, jimiž se honosí portály a brány řady thunovských novostaveb. Pokud vyjdeme z letopočtu, který je na vstupním portálu do zámku, stavebně byl dokončen v roce 1674. Letopočet na portálu špitálu nese vročení 1673, což odpovídá dochovanému vyúčtování stavby.⁵⁰ Nápis v nástavci boční Křížové brány pak uvádí, že Dlouhá jízda byla dokončena v roce 1672, po třech letech prací. Z toho lze odvodit, že výstavba probíhala v rozmezí let 1670–1672. Nelze však očekávat, že celá stavební akce trvala pouhé tři roky, včetně nezbytného a časově jistě náročného srovnávání terénu, z větší části tvořeného pískovcovým masivem. Stavba jistě musela probíhat delší dobu.

Tento předpoklad potvrzuje i Balbín, neboť uvádí, že novostavba zámku trvala celkem 15 let a že lamači kamene strávili celkem 6 let lámáním kamene a prorážením skal. Problém

je, že zmíněné údaje nejsme schopni vztáhnout ke konkrétnímu místu ani je časově zarámovat. Vyjdeme-li z počátečního údaje na Křížové bráně, že stavba Dlouhé jízdy trvala tři roky, lze tento údaj vztáhnout nejvýše k zednickým a kamenickým pracím, jejichž objem byl určen délkou koridoru 240 m, tloušťkou bočních zdí 66 cm a počtem 52 arkád, jejichž pilastry jsou vyzděny z pískovcových kvádrů. K tomu musíme připočítat výstavbu dvou bran, včetně většího objemu kvalifikované kamenosochařské práce.

Hypoteticky však můžeme od roku 1670, kdy započala vlastní stavba, odečíst zmiňovaných 6 let, která byla zapotřebí na vylámaní skal a srovnání stavební plochy.⁵¹ Dobereme se tak mnohem realističtějšího odhadu, totiž že stavební práce na Dlouhé jízdě započaly kolem

■ Poznámky

44 Na hraně vyvýšené skalní terasy v ohbí zatáčky cesty na zámek původně probíhala městská hradba, hypoteticky snad středověkého původu, která však není v plánu zakreslena.

45 Patrně šlo o kulisovou bránu, otvor v hradební zdi, což by odpovídalo analogickému řešení někdejší Benešovské brány, jejíž boční věž byla připojena nejspíše dodatečně – viz veduta města z roku 1711.

46 Pavel Vlček – Ester Havlová, *Praha 1610–1700. Kapitoly o architektuře raného baroka*, Praha 1998, s. 208. Existence špitálu v Děčíně je zmiňována již v roce 1554, jeho poloha je však nejistá. Starší literatura soudí, že se nacházel někde v blízkosti Mlýnského rybníku – Franz Focke, *Aus dem ältesten Geschichts-Gebiete Deutsch-Böhmens. Eine geschichtliche Durchforschung des Elbe- und Eulau-Thales sammt Umgebung (an der sächsischen Gränze) von frühester Zeit bis in die Gegenwart. II. Band*, Warnsdorf 1879, s. 357–358.

47 Archiv Biskupství litoměřického, Archiv far I, kart. 140, sign. 372 – Děčín. Listina signovaná Maxmiliánem Thunem potvrzuje nadání 1 000 zl. ke kostelu sv. Kříže.

48 „Ich [Maxmilián Thun] ... Erbherr auff Täschen, die von Uralten Zeitenher ausser der Stadt Mauren alhier gestandene Kirch, zum Heilig Creutz genandt, so fast Bawfellig worden, habe abbrechen, Und mit gleichmeßigen consens, eine andere, auch Heylige Creutz Kirch, in der statt gelegen, von grundt aus, new habe aufbauen laßen.“ – ibidem.

49 Stavební knihy se v relevantním období dochovaly jen pro léta 1670, 1674–1676, 1678, 1679.

50 Viz Vlček–Havlová (pozn. 46), s. 208.

51 Shodně uvažují Miroslav Nový a Eliška Nová, když kladou počátek výstavby nového zámku rovněž do poloviny 60. let 17. století. – Miroslav Nový – Eliška Nová – František Šuman, *Děčín (okr. Děčín, Ústecký kraj). Růžová zahrada v areálu děčínského zámku*, (s. I.) 2020 (nepublikovaný strojopis, přístupný na Zámek Děčín), s. 5 a 156.

Obr. 17. Pohled k jihovýchodu na rubovou stranu severní zdi Dlouhé jízdy pod Křížovou bránou. V místě parkové úpravy zbytková část plochy, na níž stával starší kostel sv. Kříže, jehož jižní polovina zasahovala do osy po roce 1681 nastavované části Dlouhé jízdy. Foto: Jan Beránek, 2018.

poloviny 60. let 17. století a byly zakončeny v již zmíněném roce 1672. Kompletní výstavba Dlouhé jízdy by pak trvala přibližně 7–8 let. Není zřejmě náhoda, že se v roce 1664 Maxmilián Thun oženil s Marií Františkou Emerentianou z Lodronu, čímž podle mínění některých autorů stabilizoval svou finanční situaci.⁵²

Nelze pochybovat o tom, že Dlouhá jízda byla koncipována jako jeden celek, ba oprávněně můžeme předpokládat, že součástí jednotné koncepce byly rovněž stavby po obou stranách horní brány – na jihu původně jízdná (později z větší části přestavěná) a na severu dochovaná sala terrena. Mimo celkový urbanistický rozvrh, který musel být promyšlen jako celek, podporují tuto domněnku rovněž dochované stavební detaily. Výškové nasazení redukovaného kladí horní brány, stejně jako jeho profilace se totiž shodují s fasádami zmíněných přilehlých budov. Lze proto důvodně předpokládat, že rovněž její výstavba probíhala současně.

Díky dendrochronologickým výsledkům dřevěných prvků ze saly terreny víme, že alespoň k jejímu zastřešení došlo nejdříve v roce 1669.⁵³ Toto datum koreluje s informací uvedenou na nápisové desce v nástavci Křížové brány, že stavba Dlouhé jízdy byla dokončena v roce 1672 a trvala celkem tři roky.

Jak jsem již zmínil, počátek stavebních prací lze klást do poloviny 60. let 17. století. Vzhledem ke strukturované a komplexní podobě předzámčí lze očekávat jednotnou koncepci, která musela být podložena projektem a stavebními plány. V souvislosti s tím musíme předpokládat, že koncepce a následné stavební plány byly stavebníkem odsouhlaseny v dostatečném předstihu. Tato úvaha je nezbytná ve směru připravovaného budoucího bádání, které se zaměří na hledání předloh a ovšem také na identifikaci architekta.

Poznámka na okraji Balbínova popisu Dlouhé jízdy jasně dokládá, že již krátce po roce 1680 došlo ke stavební úpravě Dlouhé jízdy, která byla prodloužena východním směrem. Monumentalizace nástupního koridoru však byla podmíněna značnými zásahy do staršího organismu intravilánu. Byl zbořen starší kostel sv. Kříže, který stával skoro v ose dolní čtvrtiny současného průběhu Dlouhé jízdy, odstraněn byl rovněž jihovýchodní úsek staré městské hradby včetně městské brány a zbořeny domy, které stávaly jak na předměstí, v blízkosti hradby, tak uvnitř města.



17

Listina vydaná v roce 1698 hovoří o tom, že kostel sv. Kříže je ve špatném stavebním stavu. Tomu by mohl nasvědčovat schematicky pojatý půdorys kostela na dochovaném starším plánu a zvláště nápadné a zcela neobvyklé umístění sakristie uvnitř (sic) kostelní lodi. Pozoruhodné je rovněž umístění okna do jižní zdi sakristie, které směřuje pomyslně do exteriéru. Nelze vyloučit, že kostel byl v této době pouhou ruinou, do které byla snad provizorně vestavěna drobná stavba, na výkrese označená jako sakristie. Důvodem nebylo nic menšího, než zachovat funkční liturgický prostor a zároveň bezpečné místo pro uložení Svatého Kříže, jež dle legendy kdysi nechali zhotovit Vartenberkové.⁵⁴

Otázku stáří kostela sv. Kříže dnes nejsme schopni vyřešit. Archeologický potenciál má v současnosti již jen trojúhelná parcela s parkovou úpravou, která se nachází za severní zdí Dlouhé jízdy proti chóru současného kostela a po jižní straně boční Křížové brány (obr. 17).⁵⁵

Neobvyklé je situování špitálu a kostela proti sobě a jejich oddělení cestou směřující k městské bráně. To by mohlo naznačovat, že stavby vznikly v jiné době. Pokud by kostel a špitál byly postaveny ve stejné době, obě stavby by byly pravděpodobně spojeny do jediného funkčního organismu.⁵⁶ Vzhledem k omezenému prostoru, danému průběhem městské hradby, polohou městské brány a k ní směřující cesty mohlo být zvoleno toto netradiční řešení. Domnívám se však, že pravděpodobnější je varianta odlišného stáří kostela sv. Kříže a špitálu, přičemž časový interval mohl nabývat různého, i značného rozpětí.

Zároveň se opět otevírá otázka lokalizace raně středověkého podhradního osídlení. Kostel

sv. Kříže byl vícekrát označen jako možný adept takové předlokační osady, jejíž existence je celkem oprávněně předpokládána pod raně středověkým hradem na základě jiných severočeských analogií, jako jsou Litoměřice, Žatec nebo Bílina.⁵⁷ Tomu nasvědčuje poloha v bezprostřední

■ Poznámky

52 Hana Slavičková – Petr Joza, *Děčín*, Praha – Litomyšl 2005, ed. Zmizelě Čechy, s. 14. – František Šuman, *Der Rosengarten des Schlosses Dēčín. Ein vergessenes Juwel der barocken Gartenkunst*, in: *Die barocke Idee. Fürstliche barocke Sommerresidenzen, Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen* (Hrsg.), Dresden 2022, s. 117–137, zde s. 120–121. Dostupné z: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:14-qucosa-2-782064>, vyhledáno 2. 3. 2024.

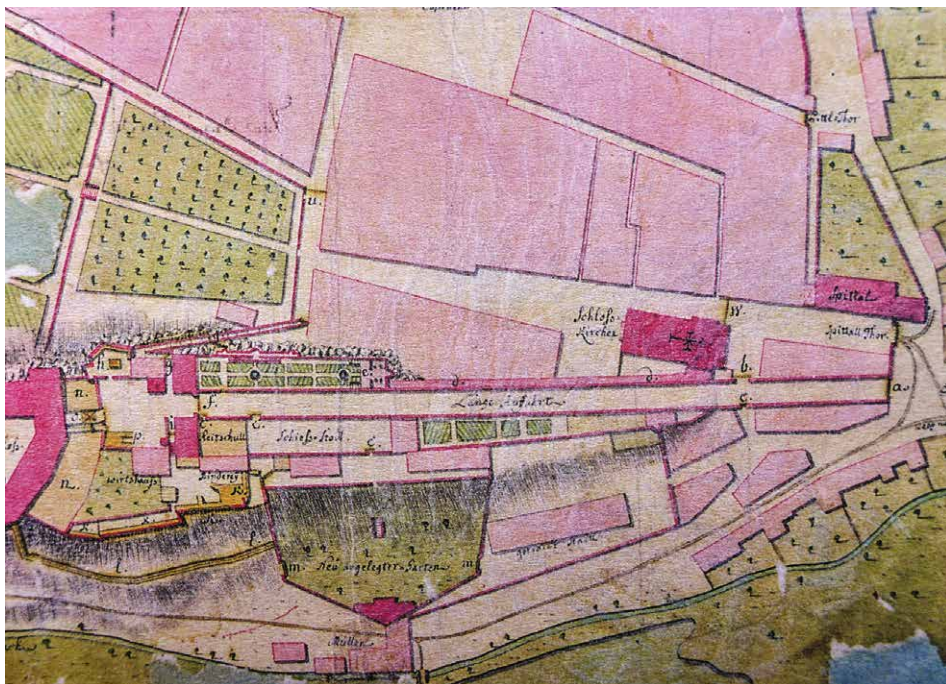
53 Viz Nový–Nová–Šuman (pozn. 51), s. 156.

54 Franz Focke, *Aus dem ältesten Geschichts-Gebiete Deutsch-Böhmens. Eine geschichtliche Durchforschung des Elbe- und Eulau-Thales sammt Umgebung (an der sächsischen Gränze) von frühester Zeit bis in die Gegenwart. I. Band*, Warnsdorf 1879, s. 165.

55 Vzhledem k niveletě vozovky Dlouhé jízdy nelze očekávat, že by se zde zachovaly zbytky byť jen základového zdiva kostela – při prodloužení koridoru Dlouhé jízdy na počátku 80. let 17. století a nutnosti zachovat jednotný sklon vozovky bylo pískovcové podloží podstatně sníženo. Potvrdily to nálezné situace z operativního průzkumu a dokumentace, jež jsem v letošním roce prováděl v rámci probíhajících stavebních prací.

56 Pochopitelně za předpokladu, že by se předchůdce současného špitálu, vystavěného v letech 1672–1673, nacházel na stejném místě (viz pozn. 50).

57 Karel Kuča, *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, 1. díl A–G*, Praha 2000, s. 633.



18

blízkosti přístupu do hradu, avšak v bezpečné vzdálenosti od záplavového území kolem Labe a jeho přítoků.⁵⁸

Na druhou stranu, poloha kostela v blízkosti hradeb „nového“ města, vysazeného někdy po polovině 14. století,⁵⁹ resp. rovněž při zohlednění svažité a skalnaté terénní situace zachycené zmíněným plánem, svědčí spíše pro pozdější dobu výstavby, až po vzniku městské hradby, v širším rozpětí od 15. století až do první čtvrtiny 16. století. Domněnku potvrzují písemné prameny, které lze s kostelem sv. Kříže spolehlivě spojit až od počátku 16. století.⁶⁰

Vraťme se však k vlastní Dlouhé jízdě, jejíž současná podoba je výsledkem druhé stavební akce z počátku 80. let 17. století. Konec první stavební kampaně a počátek druhé tedy dělí osm let. Je třeba si položit otázku, zda šlo o dvě odlišné koncepce, případně zda od počátku bylo úmyslem stavebníka vytvořit Dlouhou jízdu v současné, maximálně monumentalizované podobě, jak ji zachycuje veduta z roku 1711. Odpověď není jednoduchá ani jednoznačná a za současného stavu poznání ji nelze uspokojivě vyřešit.

Prozatím se domnívám, že jde o dva odlišné architektonické záměry. K tomu mě vede skutečnost, že reprezentativním, zároveň vysocí estetiky ztvárněným a náležitě tomuto účelu vyzdobeným nástupem na Dlouhou jízdu, a tím i do areálu panského sídla, je boční brána umístěná v severní zdi, známá také jako Křížová a Balbínem označená jako dolní nástupní. Je příznačné, že Balbín vůbec nezmiňuje horní bránu. Důvodem je snad skutečnost, že ji nezdobí žádný erb ani nápis, který by návštěvníka

informoval o úsilí Maxmiliána Thuna a náležitě tak zdůraznil jeho přednosti jako investora a stavebníka.

Zpětně se tak vracím k otázce, na niž se v roce 2009 pokusil odpovědět Petr Macek, totiž zda a v jakém poměru byla propojena fortifikační a reprezentativní funkce dčínské rezidence.⁶¹

Na základě nové interpretace stavebního vývoje urbanistické raně barokní kompozice je zřejmé, že prvotní koncepce monumentálního nástupního koridoru, uzavřeného vysokými bočními zdmi, nadále počítá s fortifikační funkcí – Dlouhá jízda byla „schována“ za městskou hradbou, která stále plnila účel, k němuž byla postavena, totiž nejen vymezit okresek města, ale zejména zajistit ochranu města, potažmo panského sídla, s nímž je město spojeno do jediného celku.

Takové řešení ovšem dostačuje základnímu požadavku na funkci zemské pevnosti, jejímž distinktivním znakem je existence regulérního opevnění, odhlédnuto od schopnosti tyto požadavky reálně splnit. Dosud neznámý architekt zřejmě pracoval na základě zadání stavebníka Maxmiliána Thuna s předem daným omezujícím požadavkem zachovat starší formu opevnění, přitom však vytvořit monumentální, dostatečně reprezentativní a esteticky působivý nástup do zámeckého okrsku. Kromě nástupního koridoru do zámku byla za hradbu „bezpečně“ schována také cesta procházející jihovýchodním okrajem města od městské brány, jejíž existenci potvrzuje dochovaný raně barokní situační plán.

Skutečnou obrannou funkci doplňují a zvýrazňují ryze symbolické formy, které na primární obranný účel pouze odkazují – „hru na pevnost“

Obr. 18. Situační plán zámku a města Dčína, říjen 1756, hejtman C. J. Walter, grafické měřítko v krocích. Výřez zachycuje Dlouhou jízdu a přilehlou zástavbu na severní i jižní straně, včetně průběhu středověkého opevnění v předpolí zámku. Originál uložen: Kriegsarchiv Wien, sign. H IIIe 1134.

lze do jisté míry spatřovat rovněž ve ztvárnění boční a horní brány. Mojmír Horyna pregnančně formuloval architektonické předlohy, z nichž čerpal architekt prvotního projektu Dlouhé jízdy.⁶² Oba portály představují volnou variantu vzorů obsažených v traktátové literatuře 16. století od autorů, jako byli Sebastian Serlio, Vincenzo Scamozzi nebo Giacomo Barozzi da Vignola. Přitom rozvrh a členění horní brány se více přibližuje soudobým „pevnostním“ kompozicím.

Průběh dnes již zaniklé hradby jsme schopni rekonstruovat na základě plánu z roku 1756 (obr. 18).⁶³ Srovnáme-li plán se starší vedutou Dčína z roku 1711, vidíme, že ohbí staré městské hradby se nacházelo přesně v místě dodatečně prodloužené spodní čtvrtiny Dlouhé jízdy. Umístíme-li do něj dochovaný raně barokní situační plán se zákresem kostela sv. Kříže a soutisk zároveň promítneme do výkresu současného geodetického zaměření, získáme dosti přesnou představu urbanistického řešení, s nímž se seznámil Bohuslav Balbín při své návštěvě Dčína (obr. 19).

Hradba obíhala celý koridor Dlouhé jízdy. Pod hradbou se v místě jejího ohbí nacházely domy a stodoly, od kostela sv. Kříže oddělené Mlýnskou uličkou. Kostel tedy stál mimo intravilán města vymezeného hradební zdí, nicméně

■ Poznámky

58 Příčinou opuštění vrcholně středověkého města, založeného někdy po polovině 13. století na Mariánské louce jižně od hradu, mohly být periodicky se opakující záplavy z Labe i řeky Ploučnice, byť nebyly nalezeny hmatatelné doklady – viz Velimský (pozn. 41).

59 Vladislav Razím, *Středověká opevnění českých měst. 1. díl, Výklad*, Praha 2022, s. 382.

60 Vojtěch Vaněk opravil chybné čtení listiny z roku 1422, údajně se vztahující ke kostelu sv. Václava – Vojtěch Vaněk, *Architektura a urbanismus 17. století v Dčíně, Dčínské vlastivědné zprávy XI*, 2001, č. 4, s. 3–14, zde s. 4.

61 Viz Macek (pozn. 2), s. 3n.

62 Viz Horyna (pozn. 6), s. 10.

63 Pavel Vlček odvodil průběh hradby zaniklé v souvislosti se vznikem Dlouhé jízdy z dobového plánu (1756). Viz Pavel Vlček, *Dčín. Jižní terasy – doplněk stavebně historického průzkumu*, Praha 2009 (nepublikovaný strojopis, přístupný na Zámek Dčín), s. 1, 15–16.

Obr. 19. Soutisk situačního plánu z doby kolem roku 1670 a plánu z roku 1756 s vyznačením dvou odlišných etap výstavby Dlouhé jízdy: 1 – stará jižní cesta; 2 – Mlýnská ulička; 3 – stodoly; 4 – dolní dvojí kulisová brána; 5 – starý průchod špitálem při městské hradbě; 6 – Benešovská brána; 7 – poloha nového kostela na barokním situačním plánu; 8 – Křížová brána; 9 – chodba ke kostelu (v 17. století dřevěná); 10 – poloha někdejší bažantnice. Autor: Jan Beránek, 2019.

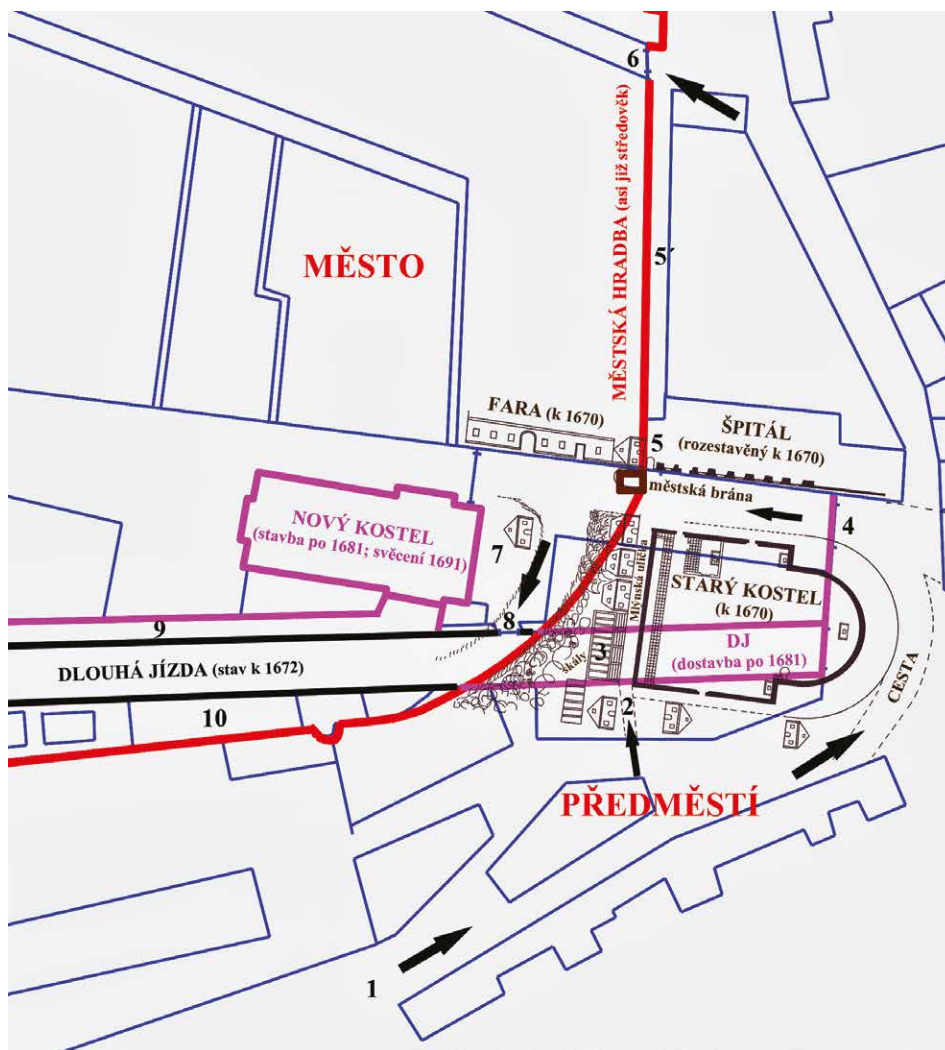
v jeho bezprostřední blízkosti. Po severní straně kostela probíhala cesta k městské bráně. Průběh hradební zdi, poloha kostela, domovní zástavba a komunikační rozvrh neumožnily umístit nástup na Dlouhou jízdu v jejím čele, nýbrž bokem. Ostatně tato skutečnost je zachycena v plánu, kde stáječící se cesta je označena popiskou „Schlossweg“.

Polohou kostela při hradbě a zároveň poblíž městské brány lze nyní objasnit dosud poněkud nejasnou, až kuriózně znějící informaci, kterou zprostředkoval Franz Focke.⁶⁴ Z radního protokolu vyplývá, že v roce 1597 měšťané žádají, aby bylo zrušeno smetiště „umb die Kreuzkirche und Pforte“. Zcela nepodstatná dobová zpráva vytváří ve výše uvedených souvislostech plastický obraz každodenního života v městě raného novověku. Bohužel však není schopna zprostředkovat informaci, která je z hlediska dalšího bádání nanejvýše žádoucí, totiž v jakém stavu se nacházel kostel na přelomu 16. a 17. století.

Druhá stavební kampaň, během níž byla Dlouhá jízda prodloužena k východu o plnou čtvrtinu své délky, započala podle všeho již na počátku 80. let 17. století. Přitom musel ustoupit starší kostel sv. Kříže. Zároveň se již připravovalo staveniště pro kostel nový, stejného zasvěcení. Nikoli však na původním místě, jak se dosud všeobecně předpokládalo, nýbrž opodál, za zatáčkou směřující ke vstupní bráně do koridoru Dlouhé jízdy. Jednoznačně to potvrzuje výše uvedený plán i listina z roku 1698.

Prodloužení Dlouhé jízdy východním směrem, až k patě zámeckého ostrohu, a transpozice kostela zásadním způsobem změnila starší urbanistickou situaci, kterou popsal Bohuslav Balbín. Vyústění koridoru na východní straně přiblížilo Dlouhou jízdu budově špitálu, stavebně dokončeného nedlouho předtím (1673). Jistě nejde o náhodu, nýbrž cílený záměr. Dosud neznámý architekt, nepochybně jiný, než který byl autorem starší koncepce, umně provázal předzámčím s jihovýchodní částí města kulisovou dvojí bránou.

Vzhledem k šikmému průběhu Dlouhé jízdy vůči ose budovy špitálu a potřebě zachovat dosavadní průběh cest byla nová brána situována tak, aby vytvářela prodlouženou přímku s východním průčelím špitálu. Pokud jsem zmínil translokaci kostela sv. Kříže, rovněž



19

starší městská brána, která byla původně součástí městské hradby, byla přenesena do nové polohy u špitálu. Patrně šlo o podmínku stavebníka zachovat samostatný vstup do města a zároveň otevřít Dlouhou jízdu přímým nástupem. Se stanovenými podmínkami a limity vyplývajícími ze starší urbanistické situace se architekt vypořádal brilantním způsobem – kulisová dvojí brána zakrývá komplikovaný urbanistický rozvrh a zároveň vytváří monumentální symetrickou kompozici s architektonickým členěním do pěti nesterpně širokých polí, která se střídají v rytmu a-b-a-b-a. Tři užší pole (a) byla původně slepá, dvě širší (b) zaujímají brány do města a na Dlouhou jízdu.

Nasazení brány na Dlouhou jízdu v ostrém úhlu má za následek, že její jižní zeď je kratší než severní (284 × 289 m). Při nástupu do koridoru Dlouhé jízdy ve směru do zámku však tuto anomálii nepostřehneme, stejně jako zkrácení intervalu posledních oblouků přiléhajících k rubové straně nové brány.⁶⁵

Zatímco architektonické členění dolní brány je dobově aktuální, rozvrh vnitřního líce bočních

zdí nového úseku Dlouhé jízdy pochopitelně zachovává identickou formu starší části.

Výsledkem stavebních úprav je vznik nového kostela sv. Kříže, jenž byl vybudován na jiném místě, po pravé (západní) straně reprezentativní boční brány, začlenění budovy špitálu do intravilánu, přenesení starší městské brány do nové polohy vedle nového nástupu na Dlouhou jízdu. Na místě zbořeného kostela byly postaveny přízemní domy, přičemž v té jeho části, kterou proťal nový úsek jízdy, byl původní terén snížen do skalního podloží.

Nové změny v dispozici předpolí zámku a v přilehlé části intravilánu města vedly k jeho rozšíření, přičemž do městského organismu byla zapojena rovněž budova špitálu, do té doby stojící mimo hradby. Obdobně přesun polohy kostela sv. Kříže přinesl změny staršího rozvrhu

■ Poznámky

⁶⁴ Viz Focke (pozn. 54), s. 164.

⁶⁵ Srov. Macek (pozn. 2), s. 8.

komunikací. Na druhou stranu, výsledkem bylo těsnější propojení obou částí – zámeckého okrsku a městské zástavby. Nová koncepce dosti radikálně narušila průběh městské hradby. V jihovýchodní části města byla hradba zbořena a zároveň byl spojen nástup do města a do koridoru Dlouhé jízdy, který je součástí zámeckého okrsku.

Na první pohled by se tedy mohlo zdát, že odstranění úseku starší městské hradby vedlo ke snížení obranyschopnosti města i panského sídla. Musíme však připomenout, že i v době před radikálními raně barokními úpravami, kdy bylo město i část hradního ostrohu obehnané středověkou hradbou, byla schopnost účinně se bránit značně omezená. Tuto skutečnost dokládají zprávy z období třicetileté války, kdy město i zámek opakovaně podlehly obléhání (1639, 1645–49).⁶⁶ Středověké opevnění i s mladšími úpravami ani zdánlivě nepřístupný skalnatý terén nebyly schopny čelit soustředěné dělostřelecké palbě. Ostatně i v budoucnu byl problém ubránit město a zámek, ať již šlo o vojenské akce související s válkami o rakouské dědictví či o něco mladší vlnu prusko-rakouských střetů.⁶⁷

Je možno souhlasit s míněním Mojžíry Horyny, že výsledná podoba Dlouhé jízdy byla skutečně již jen reprezentativní a ryze estetizující záležitost.⁶⁸ Tuto skutečnost spíše potvrzují dílčí fortifikační úpravy Dlouhé jízdy, zřizované jen v souvislosti s konkrétní válečnou událostí, které měly charakter improvizace a existovaly jen po omezené, přechodné období.⁶⁹

Architekt, jenž stál za změnami druhé vlny raně barokních úprav, dle mého názoru rezignoval na fortifikační hledisko, přičemž jeho primárním záměrem bylo vytvořit skutečně monumentální a esteticky působivou urbanistickou kompozici, v níž nový kostel a dolní brána zaujímaly významné postavení jako zástupci moderní, aktuální vlny římského klasicismu. Z toho důvodu se rozvrh a členění dolní brány dosti zásadně odlišují od kompozice a ztvárnění boční, tzv. Křížové a horní brány, u nichž jsou přítomny prvky odkazující na jejich fortifikační funkci, resp. definující je jako objekty, jež jsou součástí urbanistického řešení panského sídla, které zároveň plní funkci zemské pevnosti.

Afinita mezi architektonickým členěním stěn kostela Povýšení sv. Kříže a rozvrhem dolní brány Dlouhé jízdy je zjevná a je možno předpokládat, že autorem změn uskutečněných během druhé fáze raně barokních úprav byl jeden a tentýž architekt. Začátek stavebních změn a výstavby nového kostela lze posunout již do počátku 80. let 17. století, což má zásadní vliv na autorství připsání, resp. zúžení okruhu potenciálních adeptů. Jen stěží si lze představit, že by stavební práce započaly bez existujícího a zejména

stavebníkem schváleného architektonického návrhu, zvláště pokud uvážíme, že již před úpravou místa pro nový kostel musely být známy přinejmenším jeho základní půdorysné rozměry. Uvažovalo-li se dosud o možnosti, že děčínský kostel je raným dílem Johanna Fischera z Erlachu, pak zmíněný posun doby výstavby jeho autorství v podstatě vylučuje.⁷⁰

Závěr

Na základě kritického rozboru spisu Bohuslava Balbína a nalezených archiválií se podařilo prokázat, že děčínská Dlouhá jízda, tak, jak ji známe dnes a jak ji v roce 1712 zachytila známá mědirytina, nevznikla najednou, nýbrž během dvou různých stavebních akcí dvou různých architektů, přičemž od dokončení první do počátku druhé uběhlo 8 let. Autor původní koncepce respektoval starší urbanistickou situaci a průběh středověké městské hradby, za níž se nacházel starý kostel sv. Kříže. Architekt mladší úpravy naopak kladl důraz na monumentalizaci, prodloužení nástupního koridoru a pointování urbanistického rozvrhu novými dominantami, kterými byly dolní brána a novostavba kostela sv. Kříže. Velkorysé řešení si však vyžádalo řadu zásahů do starší urbanistické situace. Předně musela být zbořena část úseku starého městského opevnění. Starý kostel sv. Kříže byl zbořen a nový vystavěn o něco dále, v těsnějším kontaktu s městem a v bezprostředním dotyku s reprezentativní boční branou. Vstup do města a samostatný vstup do prodlouženého koridoru Dlouhou jízdou byl řešen efektní kompozicí dvojité brány.

Propojení výsledků studia stavebního/architektonického díla jako specifického druhu hmotného pramene a zároveň dobových písemných a obrazových pramenů vychází z osvědčené metody stavebněhistorického průzkumu, jenž řadu desetiletí přináší nové poznatky, které mnohdy zásadním způsobem mění představy o vzniku, vývoji a proměně jednotlivých architektonických děl či jejich souborů. Toto konstatování je obvykle vnímáno jako samozřejmé. Průběh výsledků stavebněhistorického průzkumu do oblasti dějin umění a historie architektury se však neděje ani bezprostředně, ani spojitě – ke škodě oboru. Obdobně je tomu i v případě dobových textů, s nimiž se pracuje často jen formálně, a rovněž obrazových pramenů, které jsou i dnes nezřídka chápány jako reálný otisk minulosti.

Děčínská Dlouhá jízda je právě tím vhodným příkladem, na němž bylo možno ukázat dosavadní formální práci s prameny a zároveň možnost nechat je nově promluvit při dostatečně kritickém přístupu. Výsledek mění dosud zažitou, takřka již petrifikovanou představu o původní podobě a proměně této v mnoha ohledech výjimečné stavební formy.⁷¹

Zároveň se znovu potvrzuje radostná skutečnost, že není uměleckého díla, které by nemohlo být znovu otevřeno novému pohledu a výkladu, a že je třeba stále ověřovat dosavadní tvrzení a interpretace. A to je jedna z prvních pouček, kterou jsem kdysi dávno, ještě jako student, měl možno vyslechnout v semináři vedeném Petrem Mackem.

Ing. Mgr. Jan BERÁNEK, Ph.D.
NPÚ, Generální ředitelství v Praze
beranek.jan@npu.cz

■ Poznámky

66 Podrobně zejména Wáclaw Wladiwog Tomek, *Přiběhy města a panství Děčína*, *Časopis českého museum* 15, č. 2, s. 142–183, zde s. 158–162. – Viz Slavičková (pozn. 3), s. 6. – Viz Šuman (pozn. 3), s. 6.

67 Viz Slavičková (pozn. 3), s. 9. – Viz Šuman (pozn. 3), s. 7.

68 Viz Horyna (pozn. 6), s. 12.

69 Viz Macek (pozn. 2), s. 7.

70 Hans Ramisch, *Die Kirche zum hl. Kreuz in Tetschen/Elbe, ein frühes Werk des Johann Bernhard Fischer von Erlach*, *Das Münster* 49, 1996, s. 98–108. Autorství Fischera z Erlachu jednoznačně odmítl Martin Krummholz, Johann Bernhard Fischer von Erlach und Böhmen, *Barockberichte* 50, 2008, s. 273–278.

71 Otázky autorství původní koncepce Dlouhé jízdy, její proměny spojené s výstavbou stávajícího kostela sv. Kříže, vyhledání předloh a dobových analogií budou předmětem navazující samostatné umělekohistorické studie.