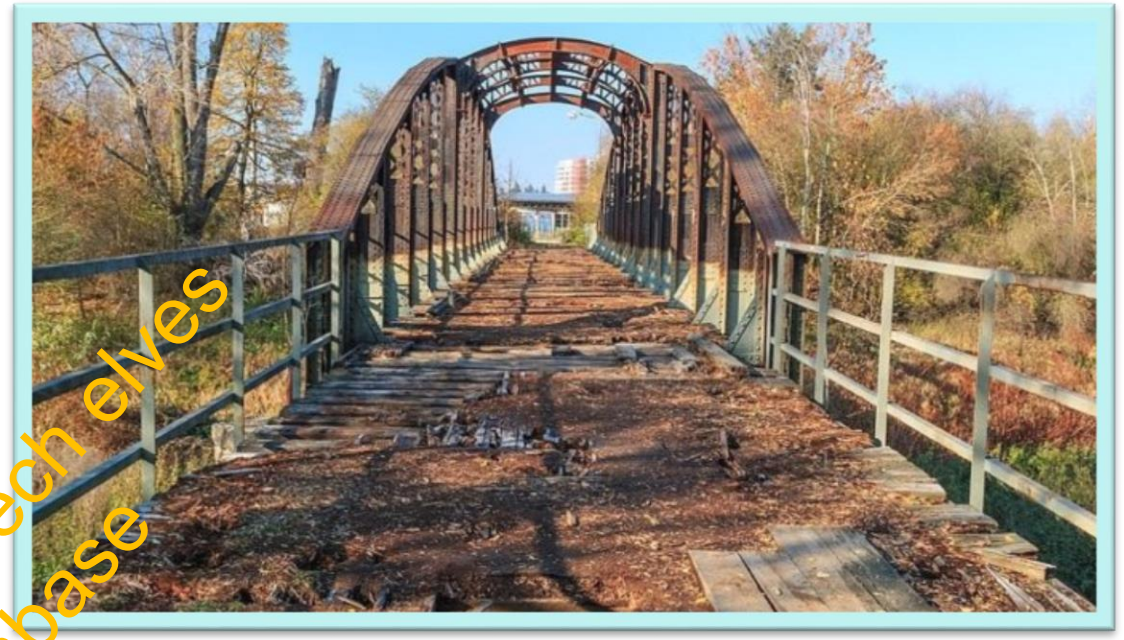
ZAJÍMAVOSTI O ČESKÝCH MOSTECH



Eldariel - Czech elves database

Mosty stavíme už od pradávna. Prvními byly kmeny stromů spadlých přes vodní toky či jiné překážky. Později toho člověk využil pro výstavbu vlastního přemostění z kmenů poražených stromů. A zlepšování technologií obrábění dřeva umožnilo člověku stavět mostní konstrukce dnešního typu.

V současnosti využíváme mosty dřevěné a kamenné, železobetonové, ocelové, kompozitní, železniční, silniční, dokonce i telekomunikační či virtuální. **Život bez mostů si snad dnes člověk už ani nedovede představit.** Pomáhají všem lidem bez rozdílu, díky jejich existenci vzkvétá obchod i mezilidské vztahy.





Eldariel - Czech elves database

Jak řekl významný český překladatel a knihovník Otto František Babler***:„Překleneš-li řeku mostem, nezmenšíš tím vzdálenost mezi jejími břehy, ale spojíš je a posloužíš jejich obyvatelům, a to je úspěch.“***

Pojďme si společně připomenout některé z našich mostů, starých i nových, účelných nebo krásných a třeba i těch znovuzrozených.

NEJVYŠŠÍ… ŽĎÁKOVSKÝ MOST

Nejvyšším mostem v České republice je **Žďákovský most** klenoucí se **nad Orlickou přehradou**. Výstavba mostu pod vedením **J. Bursy a J. Zemana** probíhala zároveň s budováním vodního díla Orlík. Dokončen a slavnostně zprovozněn byl v roce **1967**. Své jméno dostal **podle dnes již zatopené vesnice Žďákov**, ve které pravidelně fungoval přívoz a v historii zde stál i nejeden dřevěný most.

Žďákovský most je dlouhý 543 metrů a **od nejhlubšího bodu zatopeného údolí má na výšku 90 metrů, od hladiny potom metrů 62**. Jeho váha je přibližně 4000 tun. V době svého vzniku byl největším jedno obloukovým ocelovým mostem na světě. Bohužel v 90. letech spíše neslavně "proslul" tím, že z něho byly v uzavřených sudech shazovány do přehrady oběti tzv. Orlických vrahů.



Eldariel - Czech elves database

NEJVYŠŠÍ KAMENNÝ ŽELEZNIČNÍ… ŽAMPAŠSKÝ MOST



Žampašský most je naším **nejvyšším kamenným železničním mostem**. Překlenuje **údolí Kocour nedaleko Jílového u Prahy**, proto se mu také někdy říká Kocourský viadukt.
Most je postaven ze žuly a je tvořen sedmi oblouky o rozpětí 12,5 metru, přičemž nejvyšší z nich se tyčí do **výšky 41 metrů nad údolím**.

Most je **technický unikát** z konce 19. století. Přípravné i stavební práce byly náročné. Most byl stavěn bez zvláštní mechanizace v nepřístupném terénu. **Žula (granodiorit)** potřebný na stavbu pilířů byl přivážen **z lomů v okolí Sázavy**. Na stavbě pracovali hlavně italští dělníci se zkušenostmi z podobných staveb v Alpách. Stavba probíhala v letech 1898–1899 a první vlak se po něm projel již 1. května roku 1900.

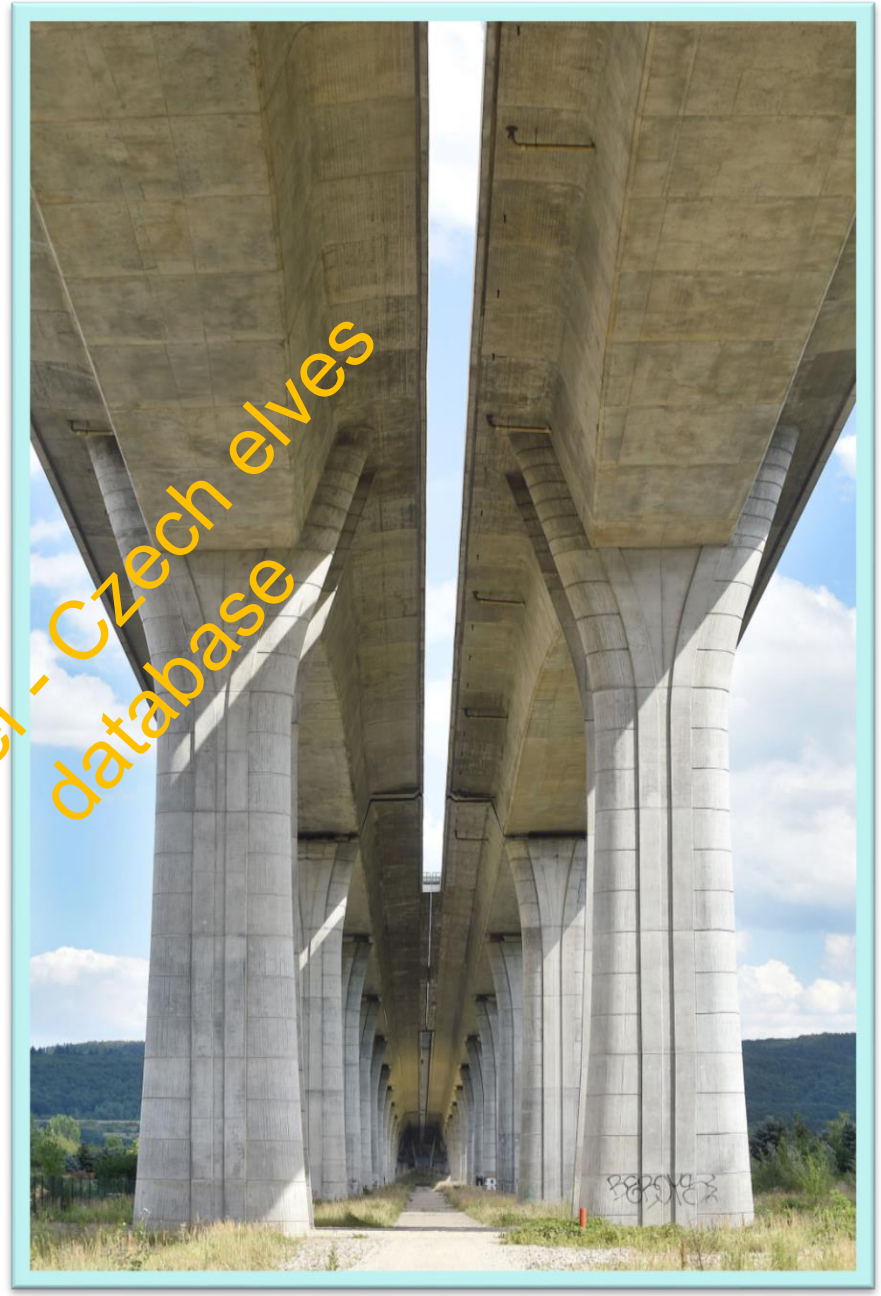
Most slouží bez větších oprav **dodnes běžnému provozu**. V letech 2011–2012 byla provedena jeho rekonstrukce. Bylo vyměněno kolejové lože, položena nová izolace mostu proti zatékání vody, osazeno nové zábradlí, vyměněny poškozené římsové kameny, nové vyspárování kamenného zdiva s následnou cementovou injektáží.

NEJDELŠÍ… RADOTÍNSKÝ MOST

Radotínský most je zatím **nejdelším mostem** v Česku. **Měří necelých 2 300 metrů** a překlenuje údolí Vltavy a Berounky na jih od Prahy.
Před oficiálním pojmenováním byl označovaný také jako **Lahovická estakáda**.
Provoz na mostě byl zahájen na podzim roku 2010. Stal se tak součástí tzv. Pražského okruhu.

Technicky vzato se jedná v podstatě o **dva spojené mosty**, z nichž každý má jiného dodavatele a jiné konstrukční řešení.

I když je dálničním mostem, mohou ho využít také cyklisté i pěší turisté. Disponuje totiž **zespodu zavěšenou cyklolávkou**, díky níž lze překonat řeku Vltavu i na kole. Ta byla uvedena do provozu na jaře v roce 2014 a je dosud **nejdražším úsekem cyklostezek** hlavního města Prahy.



NEJDELŠÍ ŽELEZNIČNÍ… NEGRELLIHO VIADUKT



Z důvodu špatného stavu probíhala od roku 2017 jeho postupná rekonstrukce, která byla ukončena k 1. červnu 2020. V roce 1964 byl viadukt spolu s některými dalšími stavbami na trati zapsán do seznamu nemovitých kulturních památek a je **součástí památkové zóny Karlín**.

Nejdelší železniční most najdeme v Praze. **Negrelliho viadukt** s délkou 1120 m spojuje Masarykovo nádraží a nádraží v Praze-Bubny. **Začíná nad autobusovým nádražím Florenc a pokračuje přes Karlín a Štvanici až do Holešovic.** Je historicky prvním pražským železničním mostem přes Vltavu a v současné době druhým nejstarším dochovaným pražským mostem. Do roku 1910 byl nejdelším mostem Evropy a dosud je to nejdelší železniční most ve střední Evropě.

Stavba probíhala v letech **1846 – 1849** a v té době šlo o velmi pokrokovou stavbu. Podobné mosty z té doby se totiž vesměs stavěly ze dřeva, Negrelliho **viadukt je ale kamenný**. Stavba měla být původně svěřena **Janu Pernerovi**, který již vedl stavbu trati mezi Olomoucí a Prahou. Spolupůsobil také při navrhování trasy do Drážďan a zřejmě navrhl i současné vedení Negrelliho viaduktu. Bohužel však **zemřel**. **Proto stavbu nakonec řídil inženýr Alois Negrelli.** Dodavatelem byla firma Vojtěcha Lanny a bratří Kleinů.

NEJVYTÍŽENĚJŠÍ… BARRANDOVSKÝ MOST

Nejvytíženější komunikaci vyhrává pražský **Barrandovský most**, přes který denně projede více než 140 tisíc vozidel. Vybudovaný byl v letech **1978 – 1988 jako most Antonína Zápotockého** a jeho úkolem bylo spojit oba břehy Vltavy. Brzy se stal nejvýznamnějším dopravním uzlem jižní části Prahy. Most je čtyřproudý v každém směru a je rovněž přístupný chodcům a cyklistům. **Šířka kolísá od 40 do 55 m, celková délka je 352 m.** Mostovka se nachází ve výši 15 m nad hladinou Vltavy.



Barrandovský most byl **postaven ve stylu tzv. brutalismu** a většina povrchů je z betonu. **Architektem** dopravního uzlu byl **Karel Filsak**.

Na předmostích jsou umístěny **betonové plastiky** sochaře **Josefa Klimeše**. Na pravém břehu je to Rovnováha, přezdívaná „Červ dobyvatel“. Na levém břehu jsou dvě betonové mísy, zvané „Hroší lázeň“ nebo také „Krmítko pro slony“.

Most je složen ze dvou samostatných nosných konstrukcí a delší dobu je ve velmi **špatném technickém stavu**. Proto se přistoupilo v roce 2020 k jeho nutné opravě. Celkové náklady na mají činit 600 milionů korun a rekonstrukce potrvá do roku 2025.

NEJSTARŠÍ… KAMENNÝ MOST V PÍSKU

Kamenný most v Písku překlenuje řeku Otavu. Jedná se o **nejstarší dochovaný most u nás, historicky je pak druhým v pořadí po již neexistujícím Juditině mostu**. Písemné prameny jej poprvé zmiňují až v roce 1348, ale je pravděpodobně ještě o několik desítek let starší. Výstavba píseckého kamenného mostu byla nepochybně **zahájena ve druhé polovině 13. století**, a to za vlády krále **Přemysla Otakara II.** Dokládají to kamenické značky na kvádrech shodné s těmi, které byly zjištěny na dalších stavbách v Písku.

Stará pověst vypráví, že v době svého vzniku měl být most pojmenován podle toho, kdo přes něj přejde na druhou stranu řeky jako první. A protože se po něj jako **první prošel jelen**, nazývá se most neoficiálně někdy jako **Jelení most.**



Jeho délka je 109,75 m, šířka 6,25 m a výška nad hladinou 6 m. Na návodní straně je pět ledolamů, které most chrání nejen před ledem, ale i plovoucími stromy.

V 18. století bylo **zábradlí mostu osazeno barokními sochami** z dílny čimelického sochaře Jana Hammera a dalších, nyní již neznámých autorů.

NEJKRÁSNĚJŠÍ MOSTY… STÁDLECKÝ ŘETĚZOVÝ MOST



Stádlecký most přes řeku Lužnici stojí pod městysem Stádlec a **je posledním dochovaným empírovým řetězovým mostem v Česku**. Původně, v letech 1848–1960, překlenoval Vltavu u Podolska. Z důvodu vybudování **nové Orlické přehrady** a jejího napuštění došlo v letech 1960–1975 k jeho rozebrání a **přemístění na dnešní místo na Lužnici**.

Unikátní, poslední most tohoto typu v Evropě byl **postaven Vojtěchem Lannou** v roce **1848**, podle plánů Ing. B. Schnircha a Ing. Gassnera. Stal se důležitou spojnicí na obchodní cestě, po které proudilo **zboží z Bavorska až do Haliče**.

Základní nosnou konstrukcí mostu jsou čtyři řetězy uspořádané ve dvou dvojicích. Řetězy jsou uloženy na dvou kamenných branách o půdorysu 4 × 9 metrů. Délka mostu od kotevních bloků je 157 metrů, šířka šest metrů. Železné části mostu váží přibližně 100 tun. Při přesunu mostu bylo nutné **přenést 2000 kamenných a 1100 ocelových částí**. Stádlecký most je také od roku **1959 naší národní technickou památkou**. Naposledy byl zrekonstruován a opraven v roce 2020.

NEJKRÁSNĚJŠÍ MOSTY… JURKOVIČŮV MOST V NOVÉM MĚSTĚ NAD METUJÍ

Nádherný **dřevěný most** jako z pohádky nalezneme v **zahradách zámku** v Novém Městě nad Metují.

Postavený byl v roce 1911 a autorem návrhu byl slavný **architekt Dušan Jurkovič**, který projektoval známé Pustevny nebo lázeňské budovy v Luhačovicích.

Jurkovič ve své nové koncepci zámeckého parku obnovil někdejší tradici přemostění prostoru a pro snadnější přístup z horní terasy do parku s kašnou nechal na místě bývalé dřevěné lávky postavit **krytý most ve stylu lidové valašské architektury**. Most slouží jako **malebná vyhlídka i úkryt před nepohodou**.



Hlavní věž uprostřed mostu měří cca 12 metrů. Je v ní nejprostornější místo, které slouží i jako "výhybna" pro návštěvníky, protože chodbička uvnitř mostu je poměrně úzká. A také jako **vyhlídkové místo**. Okna vedou do květinové **zahrady s barokními sochami Matyáše Brauna**. Ty představují alegorie lidských charakterů a vlastností.

ZNOVUZROZENÝ… BAROKNÍ CIHLOVÝ MOST U MIKULOVA

Vzácný **cihlový most** stojí v **lokalitě Portz Insel nedaleko Mikulova na jižní Moravě**, kde uprostřed rybníka Portz kdysi stával malý lovecký zámek. Po vybudování železné opony zůstal most v nepřístupném hraničním pásmu a takřka se ztratil pod nánosy bahna a vegetace.



Opravu mostu nemohl zvládnout vlastník samostatně a tak se k němu připojilo několik dalších institucí. Kromě města **Mikulov** přispěly i **obce Sedlec a rakouský Drasenhofen**.

S obnovou se započalo již v roce 2003. **V letech 2019 až 2020 se dílo podařilo dokončit** a nyní most září novotou, i když je mu už 400 let. Jediným novodobým prvkem je kovové zábradlí.

Při podrobném archeologickém průzkumu byla ve vozovce mostu nalezena také **původní vápencová dlažba.**

Výjimečná **kvalita mikulovských cihel** umožnila, že se most ze 17. století téměř celý podařilo **rekonstruovat z původních stavebnin**. Jen minimum bylo nutné doplnit mladším zdivem. Cihly pálené v Mikulově poznáme i nyní podle písmene N, kterým je kdysi cihláři značili.

Děkujeme za pozornost

Eldariel - Czech elves database

