

## Bedřich Schnirch – řetězové mosty

Inženýr **Bedřich Schnirch** se narodil v červnu 1791 v Pátku nad Ohří, studoval v Kremži a ve Vídni a celý svůj život věnoval konstrukci a stavbě řetězových mostů. Zemřel ve Vídni 25.11.1868.

Nástup industriální revoluce ve středoevropském prostoru na počátku 19. století znamenal nejen vznik nových průmyslových odvětví, ale přispěl také ke zrychlení průmyslové výroby a použití materiálů a stavebních konstrukcí do té doby neznámých. Zejména vzestup výroby železa a jeho uplatnění ve stavitelství umožnilo budování smělých dopravních staveb, jakými byly především řetězové mosty.

Vůbec první řetězový most na kontinentu (dlouhý 29 m) byl vybudován podle Schnirchova projektu ve Strážnici přes řeku Moravu již v roce 1824. Schnirch pak vyprojektoval v letech 1827 až 1864 řadu dalších řetězových mostů na př. v Žatci, Jaroměři, Poděbradech, Strakonici, Děčíně a Vídni. Přínosné byly i jeho teoretické práce o konstrukci řetězových mostů. Železniční řetězový most přes vídeňský dunajský kanál dostal zlatou medaili na světové výstavě v Londýně v roce 1862. Větší zátěž i provoz si postupně vyžádala nahrazení lehkých řetězových mostů únosnějšími konstrukcemi a materiály. Výměna za nové postihla téměř všechny řetězové mosty u nás.

Zvláštní zmínku si zaslouží jeho dvě díla – most císaře Františka I. v Praze a most přes Vltavu v Podolsku, který byl přemístěn do Stádlce na Lužnici a dosud je používán.



**Řetězový most císaře Františka I.** u dnešního Národního divadla byl postaven v letech 1839–1841 jako druhý trvalý most v Praze nákladem 391330 zl. Veřejnosti byl předán 6.11.1841, používal se 50 let.

Celková délka mostu byla 412,74 m, šířka mezi zábradlím 9 m (z toho vozovka 6 m). Dvě totožné poloviny mostu byly spojeny mohutným zděným pilířem na Střeleckém ostrově. Každý z obou dílů měl dvě věže, na nichž spočívala ve výši 10,5 m nad vozovkou ložiska mostních řetězů. Řetězy měly 3,16 m dlouhé články z obdélníkových želez. Byly umístěny v rovinách mostního zábradlí ve skupinách po čtyřech a příčnický mostovky byly zavěšovány střídavě na horní a spodní dvojici řetězů. Celá mostovka byla z měkkého dřeva.

Most přispěl k rozvoji Prahy a byl považován za nejsmělejší dílo inženýrské své doby. Jeho problémem však byla nedostatečná nosnost. V roce 1857 se při přepravě obzvlášť těžkého vozu velmi prohnul a rozhoupal. Od té doby byly těžké transporty vedeny opět po staré trase přes Karlův most. Vozy koňské dráhy končily na obou stranách mostu, cestující jej museli přecházet pěšky. Roku 1898 byl provoz na mostě ukončen, převeden na dřevěné provizorium a v roce 1901 byl řetězový most nahrazen novým kamenným - dnešním mostem Legií.



**Most přes Vltavu u obce Podolsko**, postavený v letech 1847 až 1848 na silnici vedoucí z Písku do Tábora je jediný zachovaný řetězový most u nás, **ale dnes stojí 18 km od místa, kde byl před 160 léty**

**vybudován** . S rozvíjející se dopravou ve 20. století přestávaly parametry mostu vyhovovat, proto bylo údolí Vltavy překlenuto v letech 1936–1940 novým železobetonovým mostem. Starý řetězový most sloužící místní dopravě přečkal až do šedesátých let, kdy musel ustoupit výstavbě vodního díla Orlík. Protože se jednalo v té době již o unikátní technické dílo, byl most pečlivě rozebrán a jednotlivé díly označeny pro budoucí použití.

Pro nové umístění mostu bylo zvoleno místo na řece Lužnici vedle přívozu a historického brodu na silnici spojující Opařany a Dobřejovice přes obec Stádlec, kde nevadila jeho nízká nosnost. Výstavba začala v únoru 1971, do údolí Lužnice bylo dovezeno dva tisíce původních žulových kvádrů a tuny originálních ocelových táhel a řetězů; jen některé kovové části bylo nutné znovu vyrobit. Stavba byla ukončena v prosinci roku 1974. a slavnostně byl most otevřen pro veřejnost 25. května 1975. Most (délka 157 m, výška pylonů - empírových bran je 10,5 m) je ukázkou vyspělého mostního stavitelství 1. poloviny 19. století a uměleckým dílem, které si zároveň udrželo v plném rozsahu i svou užitnou hodnotu a zůstalo zcela funkční. Pro své kvality i historii byl most prohlášen národní kulturní památkou. Je to poslední empírový most svého druhu v Evropě.