

## Jak se stěhuje kostel

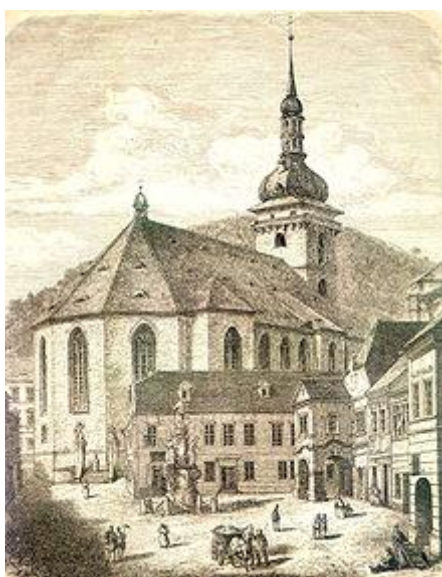
Před 50 léty bylo rozhodnuto o demolici města Mostu, aby se uvolnilo území pro těžbu uhlí. Z celého starého města zůstal zachován jen děkanský kostel ze 16. stol.. Jeho přesun na nové místo byl obdivuhodný, jedinečný technický čin, který nemá nikde na světě obdobu.

V roce 1964 vláda ČSSR rozhodla o těžbě uhlí pod městem Most. Byla schválena postupná demolice staré zástavby historické části města a současně výstavba nových sídlišť na nezastavěném území jižně od něj. Zachována měla zůstat jen významná kulturně historická památka – kostel Nanebevzetí Panny Marie.

Pozdně gotický chrám zasvěcený **Nanebevzetí Panny Marie** byl vystavěn v letech 1517-1550 . Jeho předchůdcem byla raně gotická trojlodní bazilika z 13. stol. zničená při požáru v roce 1515, který velmi ovlivnil pozdější vzhled města.

Obnova kostela byla svěřena architektu J. Heilmannovi ze Schweinfurtu, který jej navrhl jako velké halové trojlodí s uzavřeným presbytářem a s hranolovou věží s ochozem v hlavním průčelí. Unikátním řešením bylo především vtažení opěrných pilířů dovnitř stavby a kroužené klenby nad dvěma řadami štíhlých sloupů.

Kostel je obdivuhodným dílem podunajské, české a saské pozdně gotické architektury a byl nejvýznamnější architektonickou památkou města. V roce 2010 se stal národní kulturní památkou.



Děkanský kostel na rytině z roku 1878

Je to jediný objekt, který zůstal zachován ze starého města Most., které bylo jinak celé srovnáno se zemí.. Mimořádnou pozornost – a to nejen u nás - si zasloužil jeho přesun na nové místo.

### **Trocha z historie královského města Most**

První zmínka o osídlení v této oblasti je v Kosmově Kronice, kde se uvádí, že (asi v roce 1040) byla na vrchu Hněvín pohraniční tvrz (a později hrad) a pod ní tržní osada. V okolní krajině se původně nacházelo velké jezero a bažiny, takže bylo nutné zde vybudovat celý systém mostů a to dalo jméno osadě a později i městu.

Město Most bylo založeno v polovině 13. stol. a po roce 1253 se již připomíná jako královské město. V jeho blízkosti odedávna vedly obchodní cesty a proto bylo vybaveno důležitými hospodářskými privilegii a rychle se rozvíjelo. Původně gotické město bylo v roce 1515 z velké části zničeno požárem.

Nová výstavba města probíhala již v novém pojetí stavebních slohů, ve kterém se projevovala česká pozdní gotika s nastupující renesancí. Výraznými stavbami tohoto období byl především pozdně gotický děkanský kostel Nanebevzetí Panny Marie, a renesanční budova městské radnice (ta ale byla v roce 1881 zbořena).

Již od svého založení bylo město obeháno hradbami, mělo tři náměstí a městské brány, které svým umístěním až do poloviny 19. století určovaly směr důležitých obchodních cest. Na přelomu 19. a 20. stol. se město postupně rozrůstalo a bývalá předměstí se stávala jeho součástí. Ve třicátých letech 20. stol. v podstatě rozvoj města skončil a tuto svou podobu si město uchovalo až do své likvidace.

### **Město a uhlí**

První zpráva o výskytu uhlí v této oblasti je v Městské knize duchcovské z roku 1403. Na mocná ložiska uhlí u Mostu se upozorňuje i v roce 1591 a v roce 1613 pak dostává mostecký měšťan Jan Weidlich císařské privilegium na jeho dobývání.. Další zprávy jsou až z 18. stol., kdy se již zakládají doly na různých místech od Ústí nad Labem až za Chomutov.

Ke skutečnému rozmachu dolování však dochází až v průběhu 19. stol., kdy se začínají v průmyslu a dopravě masově uplatňovat parní stroje a jsou budovány železniční tratě spojující uhelné zdroje s průmyslovými středisky. Po zahájení pravidelné doprava na trati z Duchcova do Chomutova v roce 1870 se stalo Mostecko se svými bohatými uhelnými zásobami přirozeným středem celého revíru. Většina důlního majetku se soustředila do rukou velkých akciových společností, které zakládaly nové hlubinné doly, a brzy hospodářsky ovládly celý kraj.

K prvnímu závažnému střetu města s hlubinnou těžbou uhlí došlo již v roce 1895, kdy se provalily tekoucí písky do pomocné jámy dolu Anna. a do vzniklé dutiny se postupně propadlo 39 domů. Dalších 66 domů bylo pobořeno a téměř 2 500 lidí zůstalo bez přístřeší.

Před 2. světovou válkou začala těžba uhlí povrchovým dobýváním a tím se také začal výrazně měnit vzhled krajiny. Hlubinné doly se zavíraly, byly nahrazovány povrchovou těžbou a ta při svém postupu likvidovala jednu obec za druhou, až došlo i na historickou část města Mostu. Poslední připomínkou zaniklých sídel jsou zachráněné, popřípadě přesunuté vybrané historické památky.

### **Projektová příprava přesunu**

O zachování děkanského kostela v Mostě, tohoto vzácného architektonického díla, rozhodla vláda v roce 1971 po podrobném umělecko-historickém průzkumu. K tomuto rozhodnutí jistě přispěl i velký tlak odborné veřejnosti.

Na záchranu objektu bylo vypracováno celkem 11 variant (mimo přesunu se uvažovalo i o možnosti. ponechat kostel na původním místě na pilotách nebo na uhelném pilíři, rozebrat budovu po blocích nebo na jednotlivé stavební kameny a znovu ji složit na jiném místě). Některé návrhy se ukázaly později jako technicky neproveditelné, při zachování na místě by byl kostel na dlouhou dobu zcela izolován od okolí a jeho zachování by nemělo smysl. S možností omezení těžby nebylo mezi návrhy uvažováno.

Jako nejvhodnější varianta ( nebyla nejlevnější), bylo nakonec zvoleno přesunutí kostela jako celku o několik set metrů dál do sousedství gotického kostela sv. Ducha a vedlejšího barokního špitálu.. Pokusně byla možnost realizace této varianty ověřena na rodinném domku a na skladu chmele,.

Po definitivním rozhodnutí o přesunu (květen 1971) se započalo s přípravnými pracemi. Projektovou přípravou akce i její realizací byla pověřena (a vlastně pro tento účel zřízena) organizace Transfera n.p. patřící pod ministerstvo kultury. Demontovaný mobiliář kostela, včetně hlavního oltáře, a ohrožené části interiéru byl postupně ukládán do předem vybudovaného depozitáře.

Před započítím vlastních projektových prací byl proveden podrobný rozbor historických dokumentů o báňské činnosti, detailní stavebně historický průzkum, archeologický průzkum kostela a jeho nejbližšího okolí. Současně probíhal podrobný průzkum geologických podmínek v prostoru kostela, na trase přesunu a na místě nového osazení.

Vlastní projektová příprava akce byla velmi náročná, přemístění takového objektu nebylo do té doby nikde provedeno. Bylo nutno řešit řadu problémů, vyplývajících z daných ztížených podmínek, protože se jednalo o přesun několik set let staré stavby, jejíž gotická konstrukce byla velmi křehká a subtilní a to :

- v poddolovaném území
- na velkou vzdálenost po pružné dráze s malou přípustnou deformací
- v terénu se značným sklonem
- objektu o hmotnosti 12 000 t

Během zpracování projektu byly prováděny i další doplňující průzkumy, např. zjištění fyzikálně-chemických vlastností historických stavebních materiálů kostela, geofyzikální průzkum základů kostela a dutin v prostoru chrámu a nejbližšího okolí, v prostoru celé trasy i na místě nového umístění. Další speciální testy byly prováděny např. pro zkoušky jízdni vlastností kol při extrémním zatížení a minimálních rychlostech, zkoušky vyztužení chrámové klenby apod.

### **Vlastní přípravné práce**

Před započítím přesunu bylo nutné nejprve upravit terén trasy. Ta vedla částečně přes starý důl „Boží požehnání“, zasypaný již před druhou světovou válkou. Nové stanoviště kostela se zase nacházelo v místě bývalého dolu „Richard“, který teprve musel být zasypán. Na upravený terén pak byly v průběhu vlastního přesunu pokládány jednotlivé segmenty přepravních kolejí. Před zahájením přesunu byla provedena zatěžkávací zkouška trasy, aby při transportu kostela nedošlo k neočekávaným poklesům.

V roce 1972 byla rozebrána kostelní věž, neboť její zabezpečení by si vyžádalo příliš náročné úpravy a komplikace při přesunu. Poté byly zahájeny zabezpečovací práce v interiéru kostela, které spočívaly ve zpevnění klenby nástřikem epoxidové pryskyřice (to bylo vyzkoušeno na klenbě piaristického kostela v Mostě), ve vyztužení objektu ocelovou příhradovou konstrukcí, která sevřela kostel uvnitř i zevně a umožnila rozložit hmotnost historického zdiva na jednotlivé transportní podvozky a zajištění obvodu kostela betonovým věncem. Celková hmotnost přepravovaného objektu tak vzrostla na více než 12 000 t (historické zdivo 9 600 t, ocelová konstrukce 1 500 t, podvozky 1060 t). Nejvyšší náklady z přípravných prací si vyžádalo vybudování pružné transportní dráhy. Kolejiště bylo vzhledem k velké dopravní vzdálenosti dlouhé pouze 160 metrů. Během přesunu bylo pětkrát za kostelem demontováno a před kostelem znova namontováno.



Kostel s ocelovou konstrukcí před přesunem

Pod všechny staticky důležité body bylo na položené kolejiště zasunuto 53 transportních podvozků, každý o nosnosti 500 t, (byly vyrobeny v plzeňské Škodovce). Vlastní posun zajišťovala čtyři hydraulicky ovládaná výložná ramena, jejich funkce byla řízena počítačem, manuální zásah do ovládání byl v případě potřeby možný.



Transportní podvozek

Na přední části kostela byl vybudován přibližně 11 metrů nad kolejištěm prosklený přístavek do kterého byl umístěn velín, ze kterého byl posuv kostela ovládán. Do řídicího počítače ve velínu byly přiváděny informace od elektromagnetických čidel rozmístěných v kostele a zpětně po zpracování z něj byly vysílány pokyny k ovládání hydraulických systémů.

Poslední částí přípravy bylo (v roce 1975) vybudování nových základů, které zaručovaly kostelu uložení na novém místě bez nebezpečí nerovnoměrného sesedání. Postupným vybouráváním zdiva a zabetonováním otvorů se u země vytvořil železobetonový pás a při betonáži se na staré obnažené základy položil ve dvou vrstvách plech, kterým se objekt oddělil od původních kamenných základů. Pod zdivo a tento železobetonový pás byly zasunuty pomocné ocelové nosníky, které přenášely hmotnost kostela do vyztužující příhradové ocelové konstrukce.

### **Přesun kostela**

Zdvihání a nakládání objektu s úctyhodnými rozměry (délka 60 m, šířka 31,5 m a výška 29,7 m) a hmotnosti na transportní vozíky začalo 15. září 1975. Trvalo 15 dní, pak byl zahájen vlastní přesun, při kterém se kostel pohyboval po čtyřech kolejích. Zezadu byl tlačěn a zepředu brzděn hydraulickými válci, udržování naprogramované rychlosti bylo ovládáno automaticky počítačem z velínu. Vodováhy a elektronická čidla sledovala veškeré pohyby a výškové odchylky kostela při cestě po nerovném terénu. Dodržení nízké povolené tolerance výchylek od transportní roviny zabezpečoval systém automatického vyrovnávání. Ten sledoval vertikální polohu zdiva na 41 místech a mimořádně citlivé snímače byly umístěny i na dalších místech konstrukce a na vozících (celkem se sledovalo 500 míst).

Objekt se pohyboval nepřetržitě rychlostí 1,2 až 3,2 cm za minutu.. po pružné dráze. Ta měla obloukový půdorys, její délka byla 841,1 m se sklonem 12,3 promile. Vlastní posuv trval 500 hodin a 1 minutu čistého času. Transfer byl ukončen 27. října 1975, kdy kostel byl posazen na předem vybudované základy (ty tvořila opět železobetonová konstrukce přenášející zatížení do rostlého terénu i při malých místních poklesech půdy) na novém místě..



*Přesun děkanského kostela Nanebevzetí Panny Marie*

Přesun kostela se stal zcela jedinečnou atrakcí, shlédlo jej asi 300 tisíc návštěvníků z toho 50 tisíc ze zahraničí. Akce měla velký ohlas ve světě a zahraniční tisk vyjádřil uznání za tento unikátní technický čin, který nemá ve světě obdoby. Metoda přepravy objektů pomocí podvozků pohybujících se po pružné dráze sice byla využita i jinde, ale nikde se nejednalo o tak velké stavby a takovou vzdálenost. Proto je tento přesun zanesen v knize Guinnessových rekordů tisíciletí. jako přeprava nejtěžšího předmětu po kolejích.

### **Dokončení přesunu**

Na novém místě následovalo zabezpečení stability stavby a její postupná renovace. Byla položena střecha, znovu vybudována věž a zrestaurován interiér. Byla obnovena historizující výzdoba z 19. stol. a znovu instalovány základní sakrální prvky, především hlavní barokní oltář (z let 1730 až 1773), kostelní varhany, renesanční křtitelnice z 16. stol., plastiky apoštolů na pilířích a další.





Kostel Nanebevzetí Panny Marie ve svém novém místě

To vše i s úpravou okolí trvalo až do roku 1988, kdy byl kostel opět otevřen pro veřejnost. Přestěhovaný kostel ale neměl sloužit k náboženským účelům, pouze jako výstavní a koncertní prostor. Znovu vysvěcen byl až v červnu 1993.



Klenba kostela z empory

Nyní se v něm každoročně konají vánoční mše a je využíván také ke koncertům klasické i soudobé hudby a díky své akustice i pro nahrávání hudby.. V bývalých bočních kaplích je instalována expozice gotického a renesančního umění severozápadních Čech, v suterénu, který přiléhá k původní kryptě z let 1280 – 1325, je nyní moderní výstavní prostor Státní galerie výtvarného umění v Mostě.

Celkové náklady na přesun byly 180 milionů Kč.

## Co k tomu říci po létech

Povrchová těžba hnědého uhlí se nesmazatelně zapsala do vzhledu krajiny mezi Krušnými horami a Českým středohořím. Okolí řeky Bíliny se v sedmdesátých a osmdesátých letech změnilo k nepoznání. Z čistě ekonomického hlediska se likvidace starého Mostu vyplatila. Vytěženo bylo 89 milionů tun kvalitního hnědého uhlí, tj. cca 89 % zásob, které se v tomto prostoru nacházely.

Naproti tomu se změnila hodnota krajiny před a po těžbě. Zanedbatelný nebyl ani vliv těchto změn na obyvatele. Ti sice dostali lepší podmínky bydlení, ale násilné vytržení a přestěhování lidí z jejich původního prostředí způsobilo, že většina obyvatel nového Mostu nemá žádný vztah ke svému městu a to vede k velké migraci.

Byla likvidována celá řada historických památek. Kvůli těžbě uhlí zaniklo na severu Čech přes 80 obcí a mostecká oblast tím byla postižena nejvíce. Příkladem je právě starý Most, kde zmizelo m.j. více než dvacet raně gotických kamenných měšťanských domů z 13. až 15. století. Tato mostecká lokalita středověkých budov byla u nás po Praze druhá největší. A tak se může jevit zachování a přesun jednoho kostela, byť velmi efektní, jen jako pokus ukázat se veřejnosti v podobě starostlivého pečovatele o kulturní památky a odvést tak aspoň částečně pozornost od celkové devastace krajiny.

Ale k vlastnímu přesunu - nikde jinde na světě se přesun tak velkého objektu nerealizoval (před ani potom), nebylo z čeho čerpat zkušenosti. A tak lidé, kteří něco takového dokázali vymyslet a realizovat zaslouží i po létech náš nejvyšší obdiv. Tehdejší realita ale byla jiná. I když existovali ve světě potenciální zájemci o podobné práce, byl podnik Transfera po ukončení této akce zrušen.

Od onoho vládního rozhodnutí uplynulo tedy padesát let. Jedni je schvalují, jiní odsuzují a mnozí si asi řeknou – je to minulost a nemá smysl se k tomu vracet. To výročí se jistě nebude oslavovat, ale mělo by být připomínkou, výstrahou. I dnes nám mnoho kulturních památek (a to nejen v pohraničí) chátrá a je jen otázkou času, kdy se změní v ruiny. Vinu na tom má lhostejnost, pohodlnost, nezájem. A bohužel, často i lidská chamtivost.

Kolik jich přežije ?

24.4.2014

Vypracoval: ing. Jiří Valenta



