

TÉMĚŘ ZATOPENÝ VELIKÁN – ŽELEZOBETONOVÝ DÁLNIČNÍ MOST PŘES ÚDOLÍ SEDLICKÉHO POTOKA U OBCE BOROVSKO

■ ALMOST FLOODED COLOSSUS – HIGHWAY BRIDGE OVER THE SEDLICKÝ CREEK AT THE BOROVSKO VILLAGE FROM REINFORCED CONCRETE

Tomáš Janda

Před 75 lety v květnu 1939 byla zahájena stavba dálnice mezi Prahou a Brnem. Součástí stavby jsou i tři velké železobetonové obloukové mosty. Následující řádky nám přiblíží neslavný osud jednoho z nich. ■ 75 years ago, in May 1939, was commenced the construction of the Prague – Brno highway. Parts of the construction were also three big bridges from reinforced concrete. The following article will show the unfortunate fate of one of those.

Na internetu, ale mnohdy i v jiných médiích můžeme najít zavádějící informace, např. dokončený dálniční most u obce Borovsko. Pozdější změnou projektu přehrady na řece Želivce došlo k zatopení mostu a jeho východní část tak končí uprostřed vodní hladiny přehradní nádrže. Pokud by však dálnice byla dokončena v původní trase, na tuto část mostu by navazoval mohutný zemní násyp nesoucí vozovku dálnice. Most dokončený v roce 1950 je ukázkou neznalosti některých autorů či spíše lovců senzací, kteří se 100% jistotou informují veřejnost o nedokončeném dálničním mostě.

Vrátíme se však zpět do roku 1939 k přípravě a vlastní výstavbě mostu. Dnes často slyšíme vyjádření o špatně připravených projektech a mnohdy idealizujeme léta dávno minulá. Ani ta



1

však ideální nebyla a při přípravě staveb a jejich realizaci mnohé leckdy pokulhávalo.

Povšechný projekt mostu vypracovalo Generální ředitelství stavby dálnic (GŘSD) na jaře 1939. Podrobný projekt byl zadán k realizaci firmě ing. Daška z Prahy. Při kontrole a přezkoušení tohoto projektu na GŘSD bylo shledáno velké množství závad a projekt musel být zcela přepracován.

Přepracováním projektu se délka mostu prodloužila na 213,2 metru. Tyto práce provedli pracovníci mostního oddělení GŘSD. Statický výpočet doplněný modelovou zkouškou realizovala firma ing. Dr. Jana Blažka. To vše trvalo až do podzimu 1939.

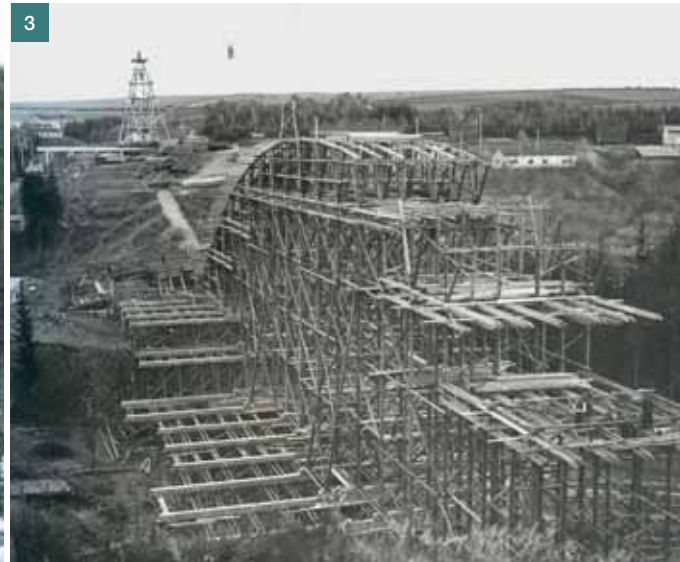
Přepracování prováděcích plánů bylo zadáno firmě ing. Jakuba Domanského, která mezitím ve výběrovém řízení na stavbu mostu zvítězila.

16. června 1939 vypsal GŘSD veřejnou soutěž na stavbu železobetonového mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska. Dle zadávací dokumentace se mělo jednat o dálniční most o celkové délce 199,7 m. Dodávky oceli a cementu zajišťovalo GŘSD. Termín ukončení výběrového řízení byl stanoven na úterý 11. července. Nabídky na stavbu se mohly odevzdávat nejpozději tento den do 9 hodin.

Ve stejný den o hodinu později se začala veřejná soutěž hodnotit otevřením obálek a jejich porovnáváním. Sou-



2



3



5



4

Obr. 1 Pohled na budoucí staveniště dálničního mostu, podzim 1939 ■
Fig. 1 View to the future construction site of the highway bridge, autumn 1939

Obr. 2 Staveniště dálničního mostu na podzim 1940, pohled na západní věž kabelového jeřábu ■ Fig. 2 Construction site in autumn 1940, view to the west tower of the cable crane

Obr. 3 Staveniště dálničního mostu na podzim 1940, pohled na stavební zázemí a východní věž kabelového jeřábu ■ Fig. 3 Construction site of the bridge in autumn 1940, view to the construction machinery and the east tower of the crane

Obr. 4 Detailní fotografie stoliček nesoucích dřevěnou skruž ■ Fig. 4 Detail of the heads bearing the timber falsework

Obr. 5 Celkový pohled na staveniště po zastavení stavby v létě 1942 ■ Fig. 5 View to the construction site after discontinuation of the construction in summer 1942

těže se zúčastnily se svými nabídkami čtyři stavební firmy (tab. 1). Pracovníci GŘSD provedli přepočítání nabídek a tyto následně upravili. Celkové plánované náklady na stavbu mostu byly 10 300 000,- Kč a úřední rozpočet (bez dodávek oceli a cementu) činil 7 053 330,- Kč.

Se zřetelem k výši nabídek a referencím (firma nedávno dokončila stavbu železobetonového mostu přes řeku Ohři v Lokti u Karlových Varů) byla stavba zadána 21. července 1939 firmě ing. Jakuba Domanského. Realizace byla oficiálně zahájena 27. července 1939. V tento den bylo firmě předáno staveniště budoucího mostu.

Firmě však byla zadána stavba mostu o délce 199,7. Ovšem koncem července 1939 GŘSD počítalo se stavbou mostu o délce 213,2 m. A to nemluvíme o dalších změnách projektu. A dostávají se první komplikace. Není podle čeho stavět.

V roce 1939 se na stavbě mostu moc práce neprovede. Zařizuje se staveniště. Naváží se stavební materiál. Staví se

úzkorozchodná stavební dráha do kamenolomu. Na stavbě jiných dálničních mostů zadaných ke stavbě ve stejné době se na podzim 1939 již betonuje.

POPIS MOSTU

Po úpravě návrhu konstrukce má most délku 213,2 m.

Železobetonová nosná konstrukce sestává z hlavního obloukového pole o světlosti 100 m a z oboustranných příjezdů spojitě rámové konstrukce s vloženými klouby. Příjezdová konstrukce na levém břehu Sedlického potoka má dvě rámová pole a na pravém břehu pět rámových polí. Mezi hlavní obloukové pole a pole rámových příjezdů jsou vloženy rámové pylony o dvou stojkách.

Nosnou konstrukci mostu tvoří v hlavním obloukovém poli štíhlé železobetonové obloukové pásy vetknuté do opěr a vyztužené železobetonovými trámy mostovky, které probíhají bez přerušení přes celé hlavní pole a přecházejí spojitě přes pylony do sousedních rámových polí příjezdné konstrukce. Po šířce je most rozdělen průběžnou podélnou

spárou na dvě samostatné konstrukce. V každé polovině mostu jsou projektovány dva obloukové pásy a tři výtěžné trámy. Obloukové pásy mají při světlosti 100 m vzepětí 18,5 m. Průřez každého pásu je obdélníkový o stálé šířce 3,6 m a tloušťce ve vrcholu 0,7 m a v patkách 1,3 m. Osová vzdálenost pásů těže poloviny mostu je 5,5 m. Po dokončení mostu budou obloukové pásy spolupůsobit staticky s trámy mostovky.

VÝSTAVBA MOSTU

Staveniště mostu bylo 27. července 1939 předáno stavební firmě. Postupně je zřízeno kompletní stavební zázemí, včetně ubytovny pro dělníky.

Od jara 1940 jsou práce v plném proudu. Provádějí se výkopy pro základy obloukových patek a jednotlivých pilířů (stojek). Jsou vztyčeny věže kabelového jeřábu. Tesaři budují skruže pro betonáž oblouků mostu pro jízdní směr z Prahy do Brna. V rámci úspor se plánuje využití stejné skruže pro betonáž oblouků pro druhý jízdní směr. Po vybetonování se má skruž bez demontáže přesunout po betonových pasech a má být znovu použita

Tab. 1 Finanční nabídky stavebních firem na výstavbu dálničního mostu přes údolí Sedlického potoka ■ Tab. 1 Financial bids of the construction companies for construction of the highway bridge over the Sedlický creek valley

Firma	Původní cenová nabídka [K]	Přepočtená cenová nabídka [K]
Ing. Václav Hlaváček, Praha XIV	5 725 200,-	6 325 200,-
Ing. Jakub Domanský, Praha XVI	5 552 497,-	5 552 423,05
Ing. Bedřich Hlava, Praha II	6 530 855,-	7 032 855,-
Ing. Dr. Karel Skorkovský, Praha XII	4 988 130,-	5 561 930,-

pro betonáž oblouků mostu pro jízdní směr z Brna do Prahy. Betonují se také základy jednotlivých pilířů.

Údolím Sedlického potoka se po úzkorozchodné drážce prohánějí dvě motorové lokomotivy značek Puch a Orenstein&Koppel. Z kamenolomu přivázejí k drtiči potřebný kámen a přepravují taktéž dřevo. Firma v blízkosti stavby zakoupila část lesa a těží v něm dřevo potřebné pro budování mostu.

V roce 1941 stavba již neběží tak rychle. Připravuje se betonáž oblouků. Skruž je připravena, ale schází ocel. Část oceli dodaly ještě protektorátní ocelárny. Zbytek musí GŘSD zakoupit na Slovensku. Bohužel ocel dodaná ze železáren v Podbrezové je nekvalitní.

Prozatím se tedy provádějí výkopy pro zbylé stojky a postupně jsou i betonovány. Vzhledem k omezení stavebních prací je nakonec odsouhlaseno použití oceli z Podbrezové. V srpnu jsou vybetonovány krajní obloukové lamely navazující na betonové základy mostu. Vlastní betonáž oblouků po jednotlivých lamelách probíhá od 16. října do 12. listopadu 1941. K odskržení vybetonovaných oblouků dochází až koncem dubna 1942.

Vše je připravováno na přesun dřevěné konstrukce skruže pro betonování oblouků druhé poloviny mostu. Vyšalovány a částečně vyarmovány jsou oba



6

pylony, část stojek a provedeny jsou i další práce.

13. května 1942 je však stavba vyškrtuta ze seznamu válečně důležitých staveb. Jsou povoleny pouze nejn nutnější odklizovací a zajišťovací práce a to do 30. května 1942.

Následně je staveniště nepřetržitě hlídáno. Nachází se zde velké množství stavebního materiálu pro plánovaný postup prací v roce 1942. Tento

však využívá okupační vojsko. Stavební materiál postupně odvázejí jednotky Wehrmachtu a SS dle zachované dokumentace na stavbu vojenského cvičiště u Benešova. Je rozebrána celá dřevěná skruž a veškeré šalování.

Okupační armádě se hodí i nejhorší část oceli z Podbrezové, kterou zakázal stavební dozor použít. Něco málo odveze v květnu 1945 ještě Rudá armáda.



7



8

V červnu 1945 zahajuje stavební firma udržovací práce v režii stavebníka. Na stavbu se postupně vrací život. V prosinci 1945 náhle umírá stavbyvedoucí mostu ing. Karel Havlíček. Novým stavbyvedoucím se stává pan Ferdinand Čulík. Od března 1946 probíhá dostavba mostu. Nejprve se dokončuje polovina mostu určená pro jízdní směr z Prahy do Brna. Stavba této části je dokončena v roce 1948 a následně se začíná se stavbou skruže pro betonáž oblouků pro jízdní směr Brno–Praha.

Stavbu mostu velmi často navštěvuje ing. Dr. Ladislav Pacholík, velký odborník na tyto stavby.

Stavební práce na dálnici se v roce 1948 omezují pouze na dokončování rozestavěných mostů a zemní práce jsou definitivně zastaveny.

Oblouky druhé poloviny mostu jsou vybetonovány v létě 1949. Tou dobou již stavbu řídí ing. Antonín Pokorný, kterého po ukončení betonáže oblouků střídá pan Vladimír Černý.

Stavba celého mostu je ukončena na podzim 1950. Likvidace staveniště probíhá do dubna 1951 a most je v prosinci 1952 zkolaudován. Rozestavěná dálnice v okolí tou dobou již zarůstá travou. Nikdo ještě netuší, že v okolí mostu nebude nikdy dokončena.



10

ZÁVĚR

Dle dochovaných účetních materiálů nechávalo GRSD pořizovat na stavbě dálnice rozsáhlou fotodokumentaci. Konkrétně na stavbě velkých mostů se jedná o stovky fotografií. Další stovky měli dokumentovat zemní práce, stavbu menších mostů a třeba i betonáž odstavných pruhů dálnice u Průhonic. Stavbu fotografovali stavbyvedoucí, vedoucí stavebních dozorů a mnozí další.

V archívech se dochovalo jen pár fotografií. Při absenci pamětníků, která je z hlediska času zcela logická, se dobová fotografie stává jedinečným zdrojem informací. Nevěděl by někdo z čtenářů o dobových fotografiích ze stavby dálnice Praha–Brno z let 1939 až 1942 a 1946 až 1950?

Tomáš Janda
e-mail: t.janda02@seznam.cz



9

Obr. 6 Stav rozestavěného mostu v létě 1945 ■ Fig. 6 Unfinished bridge in summer 1945

Obr. 7 Probíhající dostavba mostu v roce 1946 ■ Fig. 7 Finishing the bridge in 1946

Obr. 8 Téměř dokončená část dálničního mostu pro směr jízdy z Prahy do Brna v létě 1947 ■ Fig. 8 Almost finished bridge direction Prague – Brno in summer 1946

Obr. 9 Dokončený most před zahájením napouštění vodní nádrže Švihov na řece Želivce ■ Fig. 9 Finished bridge before flooding the Švihov dam on the Želivka River

Obr. 10 Stav vody pod mostem po ukončení první etapy napouštění vodní nádrže Švihov na řece Želivce ■ Fig. 10 Water level under the bridge after finishing part one of the flooding

Tab. 2 Stavbyvedoucí a stavební dozor na stavbě mostu přes údolí Sedlického potoka v letech 1939 až 1950 ■

Tab. 2 Site Manager and Construction Supervision at the construction site over the Sedlický creek between 1939–1950

Období	Stavbyvedoucí	Stavební dozor
1939 až 1942	ing. Karel Havlíček	Ing. Ferdinand Studený
1946 až 1948	Ferdinand Čulík	Štěpán Loskot
1948 a 1949	ing. Antonín Pokorný	Ing. Miroslav Pětivlas
1949 a 1950	Vladimír Černý	