

# ARCHITEKTURA DUHY

Lukáš Beran

Projektování slavného mostu přes Lužnici v Bechyni provázal pozoruhodný spor, v němž nešlo o nic menšího než o pojetí vztahu architektury a inženýrství.

## ARCHITECTURE OF THE RAINBOW

Design work on the famous bridge over the Lužnice River in Bechyně was accompanied by a noteworthy dispute over nothing less than the relationship between architecture and civil engineering.

Stavbu tehdy největšího železobetonového mostu v Československu inicioval inženýr a stavitel Eduard Viktora (1880–1952), [1] jemuž se s pomocí bechyňského rodáka, odborového přednosty Karla Šišky (1883–1945) podařilo přesvědčit vrchního radu mostního a silničního odboru Ministerstva veřejných prací Gustava Hermannu (1870–1933). Okresní správní komise Eduardu Viktorovi v říjnu 1923 zadala vytvořit úvodní projekt mostu, který v únoru následujícího roku předložil k vodoprávnímu řízení, v červnu 1924 jej ministerstvo schválilo a v srpnu ministr Antonín Srba „...shlédl během jízdy ostré serpentiny, po kterých nutno sjížděti od nádraží Bechyňského k Lužnici, nezpůsobilý a nepostačující železný most přes řeku s dvoumetrovou jízdni dráhou a 30q nosností, a dále opět ostrou serpentinu silniční kolem hradu a zámku.

*Upozorněn i na 230stupňové schody pro pěší do města, navštívil skalisko, od kterého za bechyňskými lázněmi pnouti se bude mostní novostavba...*“ [2] Polovinu jejího nákladu na sebe vzala státní správa, 20 % správa zemská a 30 % město Bechyně.

Předlohou byl Eduardu Viktorovi železniční most podobných rozměrů postavený u švýcarského města Langwies v letech 1912–1913 firmou Ed. Züblin & Co. [3] podle projektu jejího vrchního inženýra Hermannu Schürcha (1880–1959). [4] Dvousetmetrová mostovka ve výšce 50 m od hladiny Lužnice však musela kromě drážního tělesa nést také vozovku a dva po stranách vykonzolované chodníky. Vynáší ji dvojice 38 m vysokých, mírně k sobě nakloněných parabolických oblouků o rozpětí 90 m pomocí tří sloupů na každé straně, na pravém břehu měla původně za dilatační

mezerou navazovat tři pole rámové konstrukce viaduktu na rozpon 13 m a násep, na levém pak pole čtyři. Na zadávacím projektu mostu spolupracoval od září do prosince 1924 Eduard Viktora s Milošem Vaněčkem (1889–1954), který tehdy vedl vlastní architektonickou kancelář. Rozhodli se v projektu „z architektonických důvodů“ provést dvě změny, které však neměly náklady na stavbu výrazně ovlivnit. „Aby lázeňský sad nebyl přerušen násypem“, nahradili jej na pravém břehu další rámovou konstrukcí o čtyřech polích, ale především sjednotili vzdálenosti svislých podpor ve všech třech částech konstrukce na devět metrů „...na prospěch architektonickému pohledu na most a jeho poloze v tak krásném údolí.“ [5] Miloš Vaněček také „na základě četných perspektivních studií v celku i detailu“ [6] upravil tvar opěr tak, aby se dolů mírně rozšiřovaly, spolupracoval i na komplikovaném řešení mostovky z pohledu, navrhl konstruktivistické zábradlí a pylony mostu a povrch celé jeho konstrukce záměrně ponechal tak, jak vyšel z bednění. [7]

Prováděcí dokumentaci jim však Ministerstvo veřejných prací už nesvěřilo. Vypracoval ji spolu se statickými výpočty do května roku 1926 ve Státním stavebním oddělení Zemského úřadu v Praze inženýr Adolf Kordovský (1886–1986), [8] který kromě zesílení výtuzí oblouků opět a definitivně pozměnil proporce mostu: rozpory nad oblouky zůstaly devítimetrové a nad břehy činí 13,5 m s jedinou rámovou konstrukcí na každé straně – čímž ušetřil za stavbu pěti sloupů na pravém a tří na levém břehu. [9] Byl to především Miloš Vaněček, kdo se proti této úpravě postavil – jako aktivní člen Skupiny architektů při pražském

1 Eduard Viktora a Miloš Vaněček, neuskutečněná varianta bechyňského mostu s pravidelným rozmístěním podpor, zakres do fotografie, 1925; zdroj: soukromý archiv Tomáše Jandy

1 Eduard Viktora and Miloš Vaněček, unrealised version of the bridge in Bechyně with regularly spaced supports, drawing in a photograph, 1925; courtesy of Tomáš Janda



odboru Spolku československých inženýrů a architektů (SIA). V archivu SIA se bohužel korespondence Skupiny z tohoto období nedochovala, [10] leccos ale naznačí tiskem vydávané spolkové zprávy: 8. prosince 1926 bylo „usneseno podepřít akci obou projektantů, jejichž práce byla znehodnocena“ a 17. ledna následujícího roku „kol. předseda referuje o jednání v minist. veřejn. prací o mostu v Bechyni. Podařilo se mu docílití toho, že kol. Vaněčkovi bude svěřena nová vhodná úprava změněné části mostu.“ [11] „Kolegou předsedou“ je zde míněn architekt Josef Chochol, který se projektantů, byť ne jmenovitě, zastal i ve stati reagující na záměr ministerstva zřídit si rovnou vlastní projekční kancelář. [12] Miloš Vaněček přitom nijak nerozporoval skutečnost, že rozpony mostovky viaduktů je možné a logické provést větší než mostovky nad oblouky, ve svém později publikovaném textu však argumentoval opět architektonicky: „Tento způsob kontrastu vyžaduje, aby rozdíl mezi poli viaduktu a nad obloukem byl značný a aby v pohledu délka viaduktu přišla ve značné míře k platnosti, což v tomto případě celkem není.“ [13]

O tom, jak úkol úpravy bechyňského mostu Miloše Vaněčka zaujal, svědčí nejen jeho současně vytvořený návrh do soutěže na budovy Pražských vzorkových veletrhů, uzavřené v listopadu 1924, kde podobnými oblouky vynesl třípodlažní spojovací křídlo nad dnešní Veletržní ulici, [14] ale především jeho další spolupráce s Eduardem Viktorou na soutěžním návrhu přemostění nuselského údolí z dubna 1927, v němž zkombinovali železobetonové oblouky s osmipatrovými deskovými domy. [15] Miloš Vaněček na české technice absolvoval jak obor architektury, tak stavebního inženýrství a snad už proto usiloval o syntetizující pohled na tvorbu, jaký sdílela i Skupina architektů při SIA a jaký rozvíjela ve svém časopise *Československý architekt*, od roku 1927 *Architekt SIA*. Byl to patrně Vaněček, kdo za jeho redakci oslovil svého někdejšího učitele Antonína Engela, aby při příležitosti publikování svého zřymadla v Poděbradech pomohl formulovat program, jehož základem

měla být „... organická spolupráce na nových úkolech doby u inženýrů a architektů, jakožto dvou součinitelů vzájemně se doplňujících za předpokladu vzájemného porozumění si v úkolech i metodách a poznenáhlém návratu k sounáležitosti po více než stoletém rozchodu.“ [16] Miloš Vaněček byl v roce 1930 na ČVUT jmenován mimořádným profesorem pozemního stavitelství a věnoval se pak především pražskému dopravnímu urbanismu, z něhož bylo uskutečněno jeho řešení Václavského náměstí. Zároveň však tříbil svou teorii harmonicky se rozvíjející technické civilizace, jejímž monumentálním obrazem měla být výstava „Pokrok života a techniky“ na Letenské pláni, kterou pro SIA plánoval během okupace. [17] V roce 1945 začal na fakultě pozemního stavitelství připravovat předmět Průmyslové stavby, k němuž vydal první učebnici. [18] Jeho přednášky s názvem Estetika inženýrských staveb, obnovené v roce 1945, ještě stačily ovlivnit další generaci inženýrů i architektů. [19]

Bechyňský most nakonec podle ministerstvem změněného a Vaněčkem v detailech upraveného projektu provedla pražská firma inženýrů Bedřicha Hlavy (1887–1961) a Antonína Kratochvíla (1887–?), která v listopadu 1925 uspěla v nabídkovém řízení s nejnižší celkovou cenou pěti milionů korun. Stavbu pod vedením svých inženýrů Jindřicha Moravce a Gustava Korvase zahájila v květnu 1926 a slavnostní otevření mostu se konalo u příležitosti desátého výročí vzniku státu dne 28. října 1928. Byl proto nazván Jubilejním, dnes užívané poetické jméno Duha mu však dal plzeňský básník a také právník Československých státních drah Josef Vrba (1893–1957) [20] o více než rok dřív. [21]

Článek je výstupem projektu *Technologie a postupy pro ochranu historických betonových mostů (DG20P020VW005) v programu aplikovaného výzkumu a vývoje Ministerstva kultury České republiky NAKI II.*



Mgr. Lukáš Beran, Ph.D.  
Fakulta architektury ČVUT v Praze  
Výzkumné centrum  
průmyslového dědictví  
lukas.beran@vcpd.cvut.cz

Zdroje:

- [1] Ing. Dr. Eduard Viktora šedesátníkem. *Věstník SIA*. 1940, roč. 7, č. 7, s. 160–163.
- [2] Pan ministr veřejných prací... *Tábor*. 1924, roč. 58, č. 30, s. 2.
- [3] BENER, G. Bericht der Bauleitung über die bisherigen Bauarbeiten an der Chur-Arosa-Bahn. *Schweizerische Bauzeitung*. 1913, roč. 57, č. 21, s. 281–286; idem. Schlussbericht der Bauleitung über die Bauarbeiten der Chur-Arosa-Bahn. *Schweizerische Bauzeitung*. 1915, roč. 65, č. 24, s. 265–269 a č. 25, s. 277–279.
- [4] † Hermann Schürch. *Schweizerische Bauzeitung*. 1957, roč. 75, č. 28, s. 448–449. Dostupné na: e-periodica.ch
- [5] VIKTORA, E. Návrh silničního a železničního mostu ze železového betonu přes Lužnici v Bechyni. *Zprávy veřejné služby technické*. 1927, roč. 18, č. 1, s. 10–14 a tab. III–V; srov. Železobetonový most přes Lužnici v Bechyni. *Vynálezy a pokroky*. 1928, roč. 16, č. 20, s. 307–311.
- [6] VANĚČEK, M. Architektonická úprava mostu přes Lužnici u Bechyně. *Architekt SIA*. 1928, roč. 27, s. 71–73.
- [7] Teprve při sanaci mostu v roce 2006 byl opatřen šedým ochranným a sjednocujícím akrylátovým nátěrem. ŠOUKALOVÁ, G., SCHOVAJSA, V. Oprava duhového mostu. *ASB*. 2006, roč. 3, č. 8, s. 78–79.
- [8] ŠŤOVÍČEK, J. *Kordovský Adolf (1926–1958)*, prozatímní inventární seznam č. 181 archivu Národního technického muzea, fond č. 709, Praha 1997.
- [9] Národní archiv, fond. č. 1004: Ministerstvo veřejných prací, kt. 885, inv. č. 1162, sign. 126: Projekt mostu přes Lužnici v Bechyni.
- [10] Národní archiv, fond č. 378: Spolek československých inženýrů, kt. 102, inv. č. 88 – Zájmová skupina architektů.
- [11] Zprávy spolkové. *Architekt SIA*. 1927, roč. 26, s. 24 a 56.
- [12] CHOCHOL, J. Projektování staveb v úřadech veřejné zprávy. *Věstník inženýrské komory*. 1927, roč. 6, č. 4, s. 49–50 a č. 5, s. 63–65.
- [13] VANĚČEK 1928 – [6]. U švýcarského vzoru je tento poměr 9 ku 16.
- [14] VANĚČEK, M. Ideová soutěž na budovy P. V. V. v Praze. *Architekt SIA*. 1925, roč. 24, s. 111–120.
- [15] Čestné uznání... *Architekt SIA*. 1927, roč. 26, s. 168–171.
- [16] ENGEL, A. Výtvarná stránka staveb inženýrských. *Časopis československých architektů*. 1926, roč. 25, s. 155–160.
- [17] VANĚČEK, M. Výstava v práci. *Architekt SIA*. 1942, roč. 41, s. 97–117.
- [18] VANĚČEK, M., VANČURA, J. *Průmyslové stavby: pro posluchače inženýrského stavitelství (díl I + 2)*. Praha: SNTL, 1953–1954.
- [19] Ing. J. V. [VANČURA, J.], 60 let prof. Dr. Miloše Vaněčka. *Věstník SIA*. 1949, roč. 17, č. 1, s. 5; J. M. a J. V. Za profesorem ing. arch. Dr. M. Vaněčkem. *Architektura ČSR*. 1954, roč. 8, s. 125.
- [20] JIRÁSEK, B. *Dějiny literatury v západních Čechách (1890–2006)*. Plzeň: Nava, 2008, s. 47.
- [21] VRBA, J. Zkamenělá duha. *Nová doba*. 23. 7. 1927, roč. 37, č. 201, s. 6; srov. JUDA, K. Bechyňská duha. *Národní listy*. 30. 10. 1927, roč. 67, č. 299, s. 1–2.