

## RECENZE KNIHY

### MOSTY NA ÚZEMÍ SLOVENSKA

**História a súčasnosť viac ako 250 najkrajších a najzaujímavejších mostov Slovenska**

Ing. Peter Paulík, PhD.

Mosty jsou atraktivními díly stavební činnosti lidstva od počátků civilizace. Proto se o nich objevovaly záznamy a později i publikace nejdříve ryze odborné, později i pro širší okruh zájemců. Byly to především jednotlivé obrázky s popisem, grafické listy, veduty a později fotografie, které se do současnosti objevují jako pohlednice, ale i jako dopisní známky a od minulého století jako publikace popularizační literatury. Do této poslední skupiny patří i tato kniha jak textem, tak ilustracemi, polygrafickým provedením a současně i abecedním uspořádáním podle místopisu, výhodným zejména při turistice. Profesor Vladimír Benko přivítal v předmluvě knihu o slovenských mostech i jako příspěvek ke zvýšení vážnosti technické inteligence.

V úvodní části jsou zařazeny vysvětlující informace o mostech a mostním stavitelství pro čtenáře, kteří nepatří mezi znalce oboru. Doplnují je údaje o druzích a počtech mostů na Slovensku, o vlivech válečných událostí na ně, dále některé jejich zajímavé parametry a významná historická data.

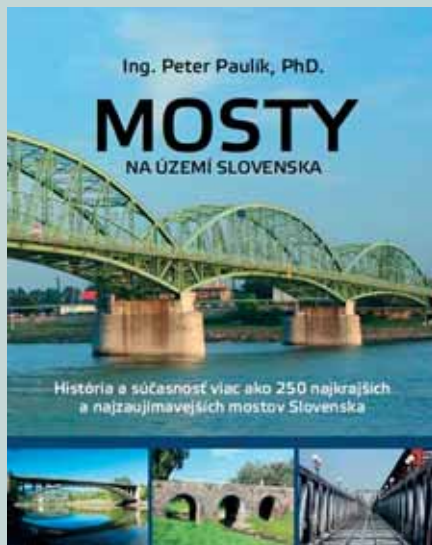
Těžiště publikace spočívá v hlavní části, celkem 223 stran, která přináší v abecedním pořádku, od B až po Ž podle názvu nejbližších obcí a měst, obrázky a fotografie jednotlivých mostů se stručným komentářem. Vzhledem k tomu, že na Slovensku je v současnosti cca 23 000 mostů a lávek, železničních a silničních (na dálnicích, silnicích a místních komunikacích) a jsou uváděny i některé již zaniklé objekty, byl nutný přísný výběr. Jsou uvedeny všechny velké a významné mosty současné, charakteristické mosty starší a mosty vpravdě historické.

Jako nejstarší je uveden kamenný most přes Dvorecký potok u Dravce, s gotickou klenbou světlosti 3,6 m a první neověřenou zmínkou ze 13. století, který následuje řada různých zděných obloukových mostů, kamenných i cihelných. Původně nejčtenější mosty dřevěné se dochovaly jen výjimečně. Jako nejstarší se uvádí krytý most v Kuknavě z roku 1832, celkové délky 32 m. Z nových je zajímavé kryté přemostění Malého Dunaje u Kolárova délky 86 m, po rekonstrukci (1997) údajně nejdelší celodřevěný most v Evropě.

Z betonových mostů je nejstarší klenbový o dvou polích světlosti 16,45 m v Krásnu nad Kysucou z roku 1891. Obloukové mosty v Nových Zámčích, se šesti poli rozpětí 17 m a délkou 102 m (1893) a v Kamenici nad Hronem, se třemi poli 42 m a délkou 126 m (1908), oba zničené v roce 1945, patřily při svém vzniku k největším mostům svého druhu v Evropě.

Tři litinové mosty v Hronci s rozpětím 3 m, z let 1810 až 1815 zahájily uplatnění kovů v mostním stavitelství na Slovensku. Následovaly první železniční mosty ze svářkové ocele přes Hron a Ipel (1859). Další pokračování tvořily ocelové příhradové železniční mosty přes Hornád a Váh (1872).

Na přelomu století byla zahájena výstavba velkých mostů přes Dunaj, silničních i železničních, s ocelovou příhrado-



vou nosnou konstrukcí. Prvním byl v roce 1890 dokončený most Františka Josefa I. v Bratislavě délky 454,7 m, dnes „Starý most“, druhým Alžbětin most v Komárně (1892) a třetím most Marie Valérie ve Štúrově (1895). Následoval železniční most v Komárně (1910) o pěti polích celkové délky 510 m, který je současně nedelším hraničním mostem, ad.

V meziválečném období došlo na Slovensku k rychlé výstavbě silniční a železniční sítě a souvisejících mostních objektů. Ze železobetonových mostů železničních jsou to Krupinický viadukt (1925) na trati Zvolen–Krupina, Telgártský klenutý viadukt délky 86 m (1933) a Ulánský viadukt na trati Banská Bystrica – Horná Štubňa s hlavním obloukem o světlosti 55 m (1939).

Silniční mosty představují obloukový v Banské Bystrici přes Hron (1925), v Podhriadié přes železniční trať (1928) pole 30 m a v Piešťanech „Krajinský most“ přes Váh, považovaný za jeden z nejkrásnějších na Slovensku (1931), osm polí, 52 + 7 x 29 m a Kolonádový trámový most (1933), sedm polí 28 + 6 x 20 m. Dále oblouk s dolní mostovkou v Novém Městě nad Váhem (1932) rozpětí 32 m a Peterský most přes Bělou v Liptovském hrádku (1941), železobetonový trámový s hlavním polem 55 m a proměnnou výškou.

Prvním úkolem poválečného období byla obnova dopravní infrastruktury. Vzhledem k tomu, že všechny mosty přes Dunaj a většina ostatních, zejména ocelových mostů byla v různém stupni poškození, musela být rekonstruována, případně zcela obnovena. V další etapě byla zahájena nová výstavba mostů na železničních tratích, silnicích, dálnicích a městských i místních komunikacích a též mostů speciálních a lávek. Od poloviny 20. století byly v Bratislavě postaveny čtyři nové mosty přes Dunaj. Most SNP (1972) délky 431,8 m, ocelový zavěšený se šikmým pylonem s hlavním polem 303 m překračujícím celé koryto je stavbou století. Přístavní most (Most hrdinů Dukly – 1985) je ocelový příhradový a dvouúrovňový sružený dálniční a železniční délky 460,8 m, s navazujícími dvojjemnými rampami na obou březích. Dálniční most z předpjatého betonu Lafranconi (Most mládeže – 1991) má délku 766 m, letmo betonovaná konzola 120 m patřila v tehdejší době k největším na světě. Ocelový obloukový Most Apollo (2005), s dolní mostovkou a rozpětím 231 m, má s navazujícími betonovými estakádami celkovou délku 854 m.

Ocelové železniční mosty jsou zastoupeny jednak rekonstrukcemi nevyhovujících původních objektů, ale současně i výstavbou nových, z nichž mnohé představují významné inovace. Ocelové silniční mosty zastupuje několik nových konstrukcí nebo konstrukčních prvků.

Nejpočetnější skupinu v současnosti tvoří silniční mosty z předpjatého betonu, monolity a nosníky, i jiné dílce a ocelové prvky a jejich kombinace.

Ostatní mostní objekty zahrnují mosty s různým účelem, konstrukčním uspořádáním a také lávky.

258 stran textu s velkým počtem obrázků, převážně fotografií  
Vydavatel: Jaga Group, s. r. o., Bratislava 2012  
[www.mostynaslovensku.sk](http://www.mostynaslovensku.sk)

Ing. Karel Dahinter, CSc.