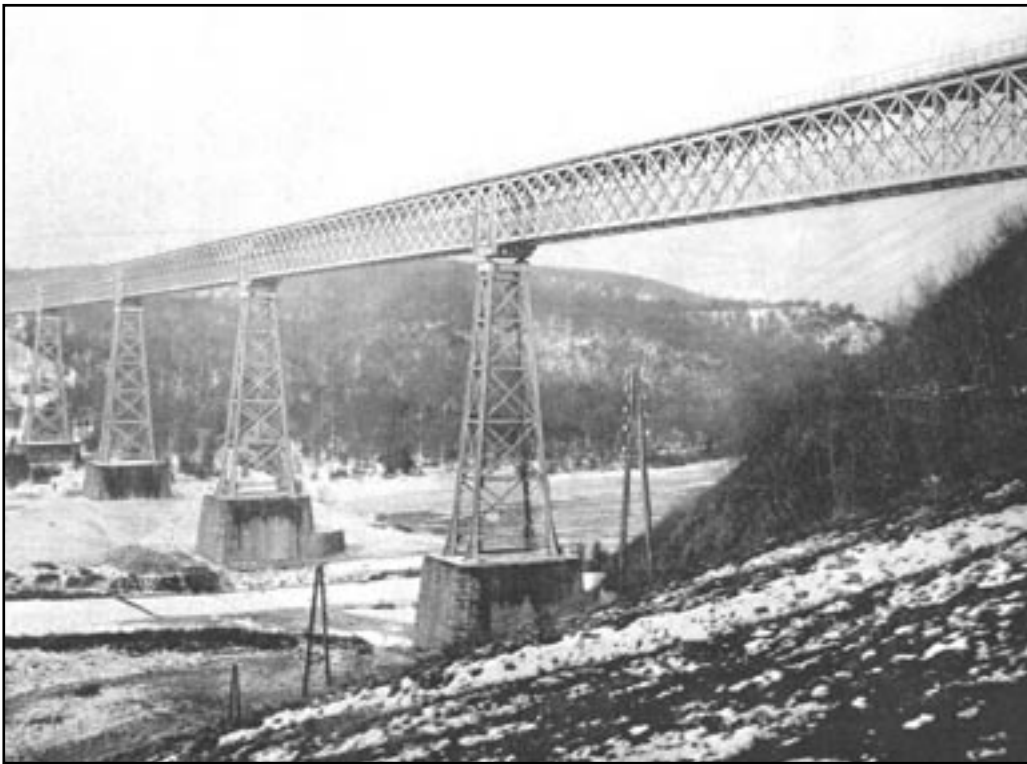


expedice speculum

Putování za záhadami a zajímavostmi regionu „Zrcadla“

Ivančický viadukt - II. díl



Ivančický viadukt těsně po výměně pilířů - po roce 1898

o výměně pilířů v roce 1892 ve vzhled viaduktu podstatně nezměnil, prováděly se pouze dílčí úpravy a opravy.

V roce 1905 se vykojil za viaduktem směrem k Moravským Bránicím vídeňský rychlík. Při nehodě zahynulo 5 cestujících, několik desítek jich bylo zraněno.

V letech 1901 a 1908 byly zajištěny statické výpočty pro zamýšlenou výměnu celé mostovky. Výnosem Ministerstva železnic ve Vídni v roce 1910 bylo rozhodnuto o výměně konstrukce do šesti roků z důvodu špatné jakosti materiálu, ale místo výměny konstrukce se v roce 1915 pouze zesílily některé části hlavního nosníku.

V roce 1921 byl vypracován návrh pro zřízení bezpečnostních výstupků na viaduktu, které byly realizovány v zábradlí nad 2. a 4. pilířem. Rychlost vlaků byla trvale snížena na 25 km/hod. Uvažuje se o stavbě nového viaduktu nákladem 50 milionů korun. Starý viadukt bude v provozu ještě nejméně 10. let.

V roce 1924 došlo k výměně velmi primitivního dilatačního zařízení v koleji umístěného na straně pohyblivého ložiska tj. u hrušovanské opěry. Dosavadní dilatační zařízení umožňovalo pro délku viaduktu 373,5 m při rozdílu teplot 57 stupňů dilataci 250 mm. Vlivem teplotních rozdílu vznikaly v kolejnicích spáry široké až 125 mm. Tyto spáry byly vyplňovány vložkami, které se při změnách teploty v určitém rozmezí vyměňovaly. Z dokumentace je zřejmé, že obsluhu dilatačního zařízení prováděl dělník z kovárny nedaleko viaduktu. Nové dilatační zařízení (264 mm) už nevyžadovalo každodenní obsluhu.

Poslední vlak na starém viaduktu - 9. listopadu 1978, 7:02 hodin



V roce 1926 byly na mostě zřízeny bezpečnostní výstupky i nad pilíři 1, 3 a 5. V dalších letech se prováděla údržba, výměna nýtů a šroubů.

Dne 10. dubna 1930 v 16. hodin se zřítíl s viaduktu Josef Machek z Telče, 25 roků starý, zaměstnanec pražského natěračského závodu

nebo přeložka tratě.

Dne 15. března 1939 byl viadukt obsazen německou kulometnou rotou. Po čas okupace patřil viadukt do správy Říšských drah. Pod mostem probíhala protektorátní hranice a jen asi třetina viaduktu byla na území Protektorátu Čechy a Morava.



Rozloučení se starým viaduktem - 10. června 1978

„Protírež“ při natěračských pracích. Při pádu se smrtelně zranil.

V roce 1938 se opět uvažovalo o obnově ivančického viaduktu. Zvažuje se několik možností: pouhá výměna nosné konstrukce s pozdějším zesílením pilířů, stavba nového viaduktu vedle starého, nahrazení viaduktu vysokým násypem s menšími objekty přes řeku a silnici. Další úvaha byla o přeložce tratě ve směru Ivančice - M. Krumlov. Náklady se odhadovaly v rozmezí 7,5 - 25 milionů korun. O zesílení staré konstrukce se neuvažovalo. Z uvedených možností se doporučovala buď výměna konstrukce

Válečnými událostmi nebyla konstrukce podstatně poškozena. Koncem války měl být viadukt zničen ustupující německou armádou. Dva vagóny leteckých pum, určených pro tento účel, zůstaly stát dne 17. dubna 1945 na nádraží v Moravských Bránicích, a druhý den byly zajištěny sovětskými vojáky. Informace o záchraně viaduktu partyzánskou skupinou je nepravdivá. Partyzáni se začali zajímat o viadukt až čtvrtý den po osvobození Ivančic.

V roce 1955 se obnovily teoretické přípravné práce pro obnovu ivančického viaduktu. Podrobný průzkum včetně odebrání vzorků konstrukce a statický výpočet Výzkumného ústavu dopravního ukončený v roce 1963 prokázaly, že konstrukce viaduktu nevyhovuje požadavkům železničního provozu. Kolik přešlo přes ivančický viadukt vlaků? Do konce roku 1961 to mělo být milion vlaků osobních i nákladních a mělo být přepraveno 36 milionů osob.

V roce 1966 se na viaduktu u brněnské opěry objevila vážná závada. Na opěře praskly kamenné kvádry pod pevnými ložisky a část zdvíha se uvolnila od tělesa opěry. Vše bylo ve velmi krátké době opraveno, ale tato závada měla vliv na rozhodnutí o stavbě nového viaduktu.

Konečnou studii pro stavbu no-

vého viaduktu zpracoval v roce 1968 Státní ústav dopravního plánování (SUDOP), středisko Brno, ve spolupráci s projekčně - konstrukční pobočkou VŽKG. Projektový úkol schválilo Ministerstvo dopravy dne 20. října 1969. Vlastní stavba nového viaduktu začala 25. února 1972. Dne 9. listopadu 1978 přešel po starém viaduktu v 7,02 hod. poslední osobní, motorový spěšný vlak. Odpoledne téhož dne již začala doprava na viaduktu novém.

Slavnost u příležitosti ukončení provozu na starém viaduktu se při velkém zájmu veřejnosti uskutečnila dne 10. června 1978, přestože nový viadukt nebyl ještě v provozu. Zástupci železnice zde předali pomyslný klíč od starého viaduktu pracovníkům Technického muzea, ale z důvodu nevyjasněných majetkoprávních vztahů k převzetí viaduktu Technickým muzeem nedošlo.

Celé další období od ukončení provozu na starém viaduktu vyústilo do patové situace. Na jedné straně byl vyvíjen silný tlak, aby viadukt byl zachován jako technická památka, ale na druhé straně nebyly pro jeho zachování a údržbu finanční prostředky. Celá situace vyznívala v tom smyslu, že se čeká na okamžik, kdy stav viaduktu neumožní jiné řešení než demolice.

Viadukt bez provozu se stával vyhledávaným místem lidí, kteří jeho konstrukci používají ke slaňování nebo skokům na pružných lanech (bungee jumping). Ne vždy skončila taková zábava v pohodě. Koncem srpna 1998 využila skupina mladých lidí konstrukci ke kyvadlovému houpání na horelezeckém laně. Špatně však odhadli délku lana a dopadli z výše asi 30 metrů na zem. Byla to dvojice lidí na jednom laně, přičemž dívka zemřela bezprostředně po té, co byla s kamarádem dopravena vrtulníkem do nemocnice v Brně. Mladík byl hospitalizován ve vážném zdravotním stavu v bohunické nemocnici.

Postupně docházelo k posouvání hrušovanské opěry starého viaduktu a k deformacím některých prvků. Proto byla v roce 1991 odstraněna část konstrukce viaduktu před hrušovanskou opěrou.

Dne 10. února 1997 byla podepsána kupní smlouva mezi zástupci ČD a městem Ivančice, podle které se majitelem viaduktu stává bezúplatně město Ivančice. Předávací protokol o fyzickém převzetí viaduktu byl sepsán dne 25. května 1998. Město Ivančice se stalo majitelem kovové nosné konstrukce viaduktu v celém stávajícím rozsahu a kovových částí pilířů. Zděné patky a opěry zůstaly v majetku ČD.

Dne 27. dubna 1999 se vyjadřuje Památkový úřad v Brně k zachování jednoho pilíře a mostovky k opěře a stanovuje podmínky pro likvidaci podstatné části viaduktu. Dne 3. května 1999 vydává Okresní úřad závazné stanovisko č. 69/99 k částečné demolici viaduktu.

Bylo rozhodnuto. Po zhodnocení veřejného řízení byla vybrána firma Schwarzmüller CZ Praha, které byl viadukt prodán za 630 tisíc korun. Likvidace viaduktu probíhala od 10. srpna 1999, kdy byly zahájeny přípravné práce. Vlastní rozebírání viaduktu začalo v pátek 3. září, jednotlivé díly odpáleny a spuštěny na zem. Po odstranění celého pole následovala demontáž pilířů upálením kotvicích šroubů a položením na zem, kde jej čekal stejný osud jako kusy nosníku - rozpálení autogeny pracovníků brněnského Centrovku na šrot a následný odvoz. Demontáž byla ukončena 6. září 1999. Během několika dní byl starý viadukt zlikvidován, zůstal



Demolice viaduktu - 5. září 1999

pouze pátý pilíř a část konstrukce spojující pilíř s brněnskou opěrou.

Demolici viaduktu přihlížely, zejména o víkendu) stovky lidí. Je třeba dodat, že mnozí z nich se nechovali příliš ukázněně. Demolice totiž probíhala za provozu na sousedním novém viaduktu, kudy projížděly vlaky rychlostí až 70 km/hod. To ovšem nezabránilo rodinám s dětmi považovat nový viadukt za vyhlídkovou terasu.

Okresní úřad Brno - venkov

se uděluje za významný přínos k likvidaci hmotného kulturního dědictví. Cenu uděluje Rada ceny Bestia triumphans na základě rozhodnutí poroty složené z nezávislých osobností z řad odborné veřejnosti a zástupců občanských iniciativ a neziskových organizací. V roce 1999 obdržela toto ocenění ing. Jaroslava Stöcklová - vedoucí oddělení ochrany kulturních památek Ministerstva kultury ČR, která 3. září 1998 podepsala rozhodující



Pohled na jeden z pilířů před jeho rozřezáním - září 1999

vydává dne 10. dubna 2000 „Závazné stanovisko č. 51/2000“, ve kterém jsou jako kulturní památka pod r. č. 8762 uvedeny brněnská opěra, a V. pilíř. Dne 24. srpna 2000 bylo vydáno stavební povolení na stavbu „Statické zabezpečení a povrchovou úpravu zbyvajících částí ivančického viaduktu“.

Celá akce byla rozdělena na tři etapy prací, z nichž nejnákladnější je otryskání kovových dílů a zhotovení vícevrstvého ochranného nátěru. Práce měly být dokončeny v roce 2003. Byly závislé na finančních prostředcích. Dodnes bylo opraveno jen 32,5 metrů mostovky. Dopisem ze dne 17. března 2003 požádalo město Ivančice o zařazení akce do havarijního programu Ministerstva kultury.

Po dokončení povrchových úprav torza viaduktu se předpokládá

prohlášení o zrušení památkové ochrany ivančického viaduktu.

Neškodí připomenout, že podobné celokovové viadukty (i starší než byl ivančický) jsou v Evropě i zámorí v provozu, nebo jsou doporučované v turistických katalozích jako technické památky.

Ivančický viadukt měl mít k 15. září 2005 135 let. Bohužel už jen starší generace mohou vzpomínat na kouřící vlaky, které po viaduktu projížděly. Snad se podaří dokončit alespoň úpravu torza jako ukázkou technické vyspělosti doby před 135 lety.

Postavení viaduktu a jeho uvedení do provozu bylo provázeno velkou oslavou. Jeho likvidace sledovaná stovkami diváků byla velice smutná. Zmizel viadukt, který byl citlivě zasazen do terénu, na který jsme si zvykli. Smutně



Natírání části starého viaduktu - listopad 2001

vybudování vyhlídkové terasy nad údolím. Značnou překážkou je přístup k viaduktu po strmém srázu nad silnicí, z opačné strany je zase odříznut dvojicí železničních tratí.

Každoročně se v ČR vyhlašuje cena „Bestia triumphans“, která

dnes vyčnívají z terénu kamenné podstavce pilířů, smutně vyhlíží do údolí neoprávená část torza. Rozhodující posuzování z hlediska finančních prostředků znamenalo likvidaci této výjimečné technické památky. Napsal Jiří Široký