

Název díla:	Rekonstrukce řetězového mostu Stádlec a oprava mostu	Období výstavby	1971-1975 Oprava-2006
Základní údaje o přípravě a zhotovování díla		Cena (mil. Kč) :	
Údaje o stavebníkovi			
Generální projektant stavby		Hutní projekt Praha	
Projektant významných objektů		Ing. Zeman	
Vyšší zhotovitel		Silnice n.p. České Budějovice	
Dodavatelé:		Stavby silnic a železnic, n. p., Hutní montáže Ostrav, OSP Tábor, Napojení na silniční síť – Silnice n. p.-závod Písek.	
Provozovatel			



Popis díla:

Řetězový most v Podolsku byl v důsledku výstavby vodního díla Orlík **rozebrán v roce 1960** a uložen na tábořském břehu Vltavy. Rozebírací práce provedly Vodní stavy(stav. správa VD Orlík) a Hutní montáže Ostrava(železnou konstrukci mostu). Po celou dobu uložení o uložený most dobře pečovala Okresní správa silnic Písek; nic se skutečně neztratilo.

V roce **1970 bylo rozhodnuto, aby byl přemístěn** a jako památkový most znovu postaven přes řeku Lužnici u obce Stádlec .V témže roce začala projektová příprava a v květnu byly všechny jeho součásti přemístěny na novou lokalitu. Stalo se tak během 14 dnů za pomoci 2 autojeřábů a 3 nákladních aut.

Státní památková péče určila v roce 1959 podmínky a zásady pro rozebrání , přenesení , uložení a znovupostavení mostní konstrukce a ošetření všech jeho prvků. Bylo určeno celkem 13 hlavních památkových zásad.(Např: vyhledat ...takové místo, které bude připomínat jeho původní přírodní prostředí u Vltavy v Podolsku.) V roce 1971 provedl n.p. **Stavby silnic a železnic**, závod 2 zakládání a vyzdění nových pylonů, kotevních bloků a ostatní zděné práce. Bylo nutno přenést a znovu sestavit 2000 číslovaných žulových kvádrů a stejný počet železných prvků pro řetězovou mostní konstrukci. Sestavení železné konstrukce provedly Hutní montáže Ostrava. Mostovka byla zachována jako dřevěná. Práce byly prováděny v období 1971-1974. Stavbyvedoucím byl Ing. Emil Novák. Most byl slavnostně otevřen **25.5.1975**

Oprava v roce 2006

V roce 2005 bylo při běžné prohlídce mostu zjištěno rozsáhlé poškození dřevěné mostovky obrusem a dřevokaznými houbami. Mostovku bylo nutné vyměnit kromě příčníků, které byly vyměřeny pouze v nejnutnějším rozsahu. Nová dřevěná mostovka je řešena ve shodě s mostovkou původní, tzn. že je složena z příčníků, na nichž jsou uloženy podélníky podpírající mostiny.

Rekonstrukce mostního objektu byla rozdělena do dvou etap (1. etapa – výměna mostovky, 2. etapa – celková rekonstrukce mostu). Demontáž dřevěné mostovky začala v září 2006. Jako výchozí materiál pro výměnu mostovky byl vybrán jádrový dub. Dřevo pochází z různých

Podklady: Archiv autora; text s využitím podkladů z WIKIPEDIA.
Jméno a kontaktní adresa autora:

lokalit Moravy – z Valašska, okolí Brna a Žďárského lesa. Vytěžené dřevo bylo zpracováno na pile Brumov-Bylnice (fa Klatovská lesní). Dále bylo řezivo 2 – 3 měsíce volně položeno na vzduchu, tak aby dosáhlo 55% vlhkosti. Poté bylo dosušeno v sušárně (fa Müldock Katres) na požadovanou vlhkost 25 %.

Investor stavby: SÚS Jihočeského kraje

Projektant: Antonín Pechal, PIS – Projektové a inženýrské služby

Technický dozor investora: VPÚ Deco Praha, zastoupený Jiřím Schindlerem

Zhotovitel: SDS Exmost

Zdroj: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rekonstrukce-unikatniho-retezoveho-mostu-u-stadlece/>

Pamětní zlatá mince - Pocta pro řetězový most Stádlec



Česká národní banka vydala v rámci cyklu „Kulturní památky technického dědictví“ pamětní zlatou minci Národní kulturní památka řetězový most ve Stádlci. Slavnostní vernisáž mince se uskutečnila dne 14.5.2008 ve Sladovně bývalého tábořského pivovaru, která po rekonstrukci slouží jako muzeum tábořského pokladu.

Při zahájení edičního dne vysvětlil guvernér ČNB Zdeněk Tůma význam pamětních mincí, spojených s významnými technickými památkami, a objasnil zejména politiku ČNB ve vztahu k obyvatelstvu, státu a podmínkám přijetí Eura. Ing. Václav Mach ve své prezentaci, provázené promítáním obrazů a filmu z doby prvního zhotovení (1848) a pak přemístění mostu, poukázal i na historii tohoto typu mostů. Ocenil též úsilí již zemřelého ing. Budinky a mnoha dalších osob, které se o zachování památky zasloužili.

Dále vystoupili se svými projevy zástupci Národního památkového ústavu a krajský hejtman Dr. Jan Zahradník.

Vlastní zlatá mince o jmenovité hodnotě 2.500 Kč je vyrobena podle návrhu Luboše Charváta ze zlata o ryzosti 99,99% , má průměr 22 mm a váhu

7,777 g.

Účastníci vernisáže měli po skončení edičního dne možnost prohlédnout si most s renovovanými povrchovými úpravami.

ČSSI i ČKAIT věnují nejen tomuto mostu, ale i dalším technickým památkám stálou pozornost.

Zdroj : Cestovní zpráva SSŽ

Český svaz stavebních inženýrů
Príspevek ČSSI ke 150. výročí založení prvního inženýrského spolku v Království Českém
Paměť staveb



Očekávní



Pamětní deska ČKAIT



Úvodní slovo Ing.V. Macha



Ředitel EXMOST pan Janků



Hejtman JČ. kraje pan Zahradník

Podklady: Archiv autora; text s využitím podkladů z WIKIPEDIA.
Jméno a kontaktní adresa autora:



Bitva o most



Tak střílí hejtman!



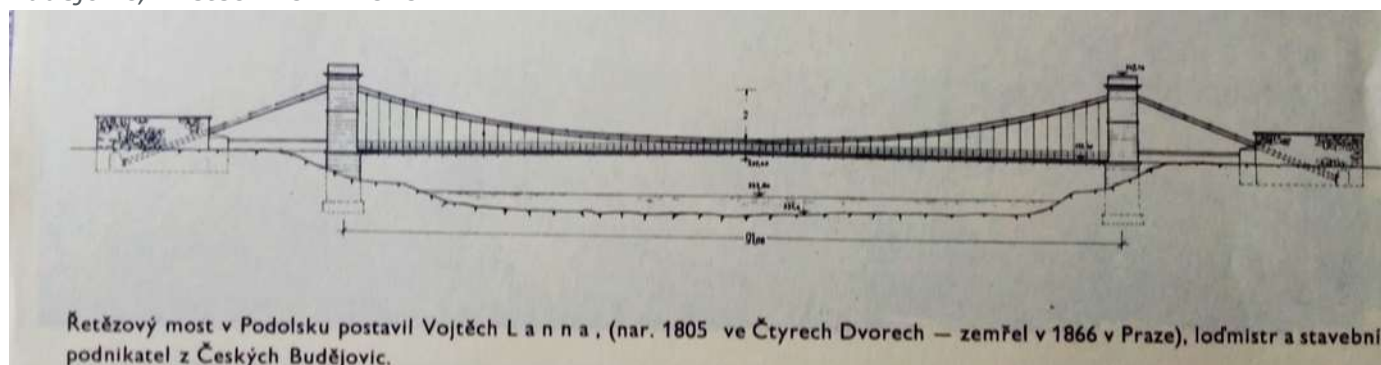
První auto (4AC 0370)



Pamětní medaile Jihočeského kraje

Původní řetězový most v Podolsku

Řetězový most v Podolsku postavil Vojtěch Lanna, lodmistr a stavební podnikatel z Českých Budějovic, v letech 1847-1848



Na dva kamenné pylony bylo zapotřebí téměř 2000 žulových kvádrů a i stejný počet železných prvků (ze svárkového železa) pro řetězovou mostní konstrukci. Světlý otvor mezi návodními

Podklady: Archiv autora; text s využitím podkladů z WIKIPEDIA.

Jméno a kontaktní adresa autora:

líci pylonů činil 88 m a vzdálenost od těchto pylonů měřila 90, 74 m. výška pylonů nad vozovkou byla 10,26 m a půdorysný řez tvořil obdélník 4,0*8,0 m a v něm průjezdný profil měl šířku 3,82 m. Zavěšená řetězovka měla vzepětí křivky 6,5 m. Délka každého řetězu byla cca 160 m. Nosná konstrukce z řetězů tvořila dvojici řetězů nad sebou na každé straně mostovky a ve styčnicích jednotlivých článků řetězů visely tyče táhel o průřezech 32*26 mm a vynášely dřevěné příčníky.

Jednotlivé články řetězů se skládaly ze 6 plošných pásů 16*105 mm o délkách 3185 mm a na každém konci byl pád rozšířen v kruhová oka s otvory pro spojovací čepy průměru 52 mm.

Zakotvení řetězů bylo provedeno do kotevních bloků, zděných a vzepřených o pylony- čímž se celková délka most prodloužila až na 157 m.

Mostovka byla dřevěná, příčníky z členěných průřezů 2*14/26 cm ,podélníky průřezu 22/24 cm a mostiny o průřezu 16/16 cm, jen příčníky byly dubové

Před rozebráním mostu v roce 1960 byla jeho zatížitelnost 3,0 tuny.

Řetězový most sloužil až do roku 1960 (pro místní automobilový provoz do roku 1940), kdy bylo nutno most rozebrat a uložit . /ložištěm byl tábořský břeh řeky Vltavy do doby, než bude rozhodnuto o nové lokalitě pro tuto chráněnou národní památku.

Jako poslední řetězový most v ČSSR byl v roce 1958 prohlášen za technickou památku.



Doplňek k první rekonstrukci: detailní popis kamenů z portálu.

Poznámky: Pokud text dostatečně nepostihuje technickou ani organizační charakteristiku stavby, je možné a vhodné zaslat úpravy a doplňky na adresu Kanceláře ČSSI (cssi@cssi-cr.cz).

Podklady: Archiv autora; text s využitím podkladů z WIKIPEDIA.
Jméno a kontaktní adresa autora: