



PÍSEK

KAMENNÝ MOST A MOSTY NA PÍSECKU

www.pisek.eu | www.piseckem.cz



9
MIROVICE

BLATNÁ

6
4
8
7
PÍSECKO
BLATENSKO
TURISTICKÁ
OBLAST

3
2
1
PÍSEK

5



SUCHOU NOHOU Z JEDNOHO BŘEHU NA DRUHÝ

Někdy je na své cestě ani nevnímáme. Prostě jen přejdeme z jednoho břehu na druhý. Ale mostní stavby mají mnohdy velmi zajímavou historii a mohou nám leccos říci o místě, na kterém se právě nacházíme.

Písecko je doslova proslulé svými mostními stavbami. Najdete u nás ty starobylé, včetně naší největší chlouby a národní kulturní památky, nejstaršího dochovaného mostu ve střední Evropě. Ano, Kamenný most přes řeku Otavu v Písku je opravdu starší než ten Karlův v Praze.

Za zmínku stojí ale i ty mnohem mladší, které se klenou přes Orlickou přehradu. Jedná se o skutečně unikátní stavby, které si v době svého vzniku právem zasloužily světový věhlas. Navíc si je dnes můžete prohlédnout i z paluby výletních parníků, a to se vám hned tak někde nepodaří.

Na Písecku ale vznikají nové mostní stavby i v současnosti. Důkazem je lávka Dagmar Šimkové pro pěší a cyklisty přes Otavu v Písku, která byla realizována v roce 2018.

Přejeme vám tedy šťastnou cestu z jednoho břehu na druhý!



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Projekt **Marketingové aktivity na podporu domácího cestovního ruchu turistické oblasti Písecko-Blatensko** byl realizován za přispění prostředků státního rozpočtu České republiky z programu Ministerstva pro místní rozvoj.



1

KAMENNÝ MOST V PÍSKU

Národní kulturní památka, **nejstarší dochovaný most v Čechách**, láká každý rok do Písku tisíce turistů.

Přesnou dataci stavby mostu bohužel neznáme. První písemná zmínka o něm je z roku 1348, druhá z roku 1351 – obě z doby panování Karla IV. Přes most v té době vedla důležitá zemská stezka, spojující české země s Bavorskem a Horními Rakousy. Ta sloužila pravděpodobně již od 11. století a vedla z Pasova přes Freyung, Bischofsreuth, České Žleby, Volary, hrad Hus a Libínské sedlo do Prachatic. Odtud pokračovala přes Netolice, Vodňany, Protičín a Písek dále do Prahy.

Budování velkých kamenných mostů bylo ve středověku pro svou technickou obtížnost a mimo-





řádnou nákladnost poměrně vzácné. Bez značného podílu královského patrona města si lze toto dílo jen těžko představit. Pokud si všimnete kamenických značek na mostních kvádrech, jsou shodné se značkami na hradě Zvíkově a na píseckém kostele Narození Panny Marie na Bakalářích. To znamená, že **na Písecku v té době působila velká stavební huť, která je podepsána pod všemi významnými stavbami regionu.**

Město prošlo za ta staletí mnoha změnami, ale Kamenný most zůstává stále stejný. Přišel sice o obě mostní brány, už dávno po něm nejezdí povozy a auta, ale stále plní svou základní funkci. Poslouží vám, když chcete přejít řeku Otavu z historického centra na Pražské předměstí.



Věděli jste, že:

- *most má 6 půlkruhových oblouků o rozpětí 8,15 m a jeden levobřežní segmentový oblouk o rozpětí 13,1 m?*
- *byl stavěn na suchu, teprve po jeho dostavbě byla řeka uměle převedena do nového koryta?*
- *linie mostu je nepatrně vypjata proti proudu?*
- *materiálem pro stavbu mostu se stala tzv. „povltavská žula“ – granodiorit, kámen velmi pevný a odolný?*
- *most míval kdysi na svých koncích mostní věže, které se bohužel nedochovaly?*
- *kvádrové zdivo je spárované, v některých místech podhledů kleneb je zdivo spojováno přibližně tisícem kovářských skob?*





- *v zábradlí je uloženo 611 žulových kvádrů, 37 z nich je nových a vyzděných po povodni v roce 2002?*
- *most je dlouhý 109,75 m a široký 6,25 m?*
- *jeho výška nad hladinou je 6 m?*
- *na návodní straně jsou postaveny ledolamy?*
- *mostu se neoficiálně říká Jelení – podle pověsti měl být most pojmenován podle toho, kdo přes něj přejde jako první, nečekaně ale přes něj jako první přeběhl jelen z blízkých lesů?*
- *most má svou Jarní, Letní a Martinskou slavnost, je součástí trasy Královského maratonu i Běhu mezi mosty?*
- *most má svůj profil na Facebooku i Instagramu?*



SOCHY NA MOSTĚ

Samostatnou kapitolu historie mostu tvoří poměrně bohatá sochařská výzdoba. V roce 1687 byl nad středním obloukem mostu vztyčen kříž a v průběhu 18. století byl most vyzdoben barokními sochami. To si vyžádalo úpravu a přístavbu původních mostních pilířů.

Nejstarší je **sv. Jan Nepomucký a dva andělé**, z nichž jeden drží štítek s nápisem „Čas k mluvení“ a druhý štítek s nápisem „Čas k mlčení“. Sousoší pochází z dvacátých let 18. století a je dílem neznámého autora. Podstavec se znakem města vytvořil kameník František Zeber.

Sousoší Kalvárie, jehož postavy tvoří sochy Panny Marie, Jana a sv. Máří Magdalény, bylo zhotoveno v letech 1754 – 1757 čimelickým sochařem





Janem Hammerem starším. Vrcholnou postavou sousoší je Kristus na kříži, jehož korpus odlil písecký cínař Václav Hanzl v roce 1791. Kříž byl v roce 2007 stržen orkánem Kyrill. Na most byla osazena již nově zhotovená kopie díla.

Zbývající dvě sochy jsou umístěny na jižní straně a jsou dílem neznámých autorů. **Sv. Anna Samotřetí** s nápisem „S.ANNA, ORA PRO NOBIS 1770“ (sv. Anno, modli se za nás) s postavami Anny, chovající děťátko a Panny Marie tvoří sousoší.

Socha sv. Antonína Paduánského s malým Ježíškem v jedné ruce a s knihou v ruce druhé je datována do roku 1770. Na podstavci je umístěn erb krajského hejtmána Jana Filipa Běšína z Běšin.





POVODEŇ V SRPNU 2002

Jednalo se pravděpodobně o nejničivější povodeň v Písku, která způsobila stržení zábradlí mostu, dlažebních kostek a izolace z mostovky, části sousoší sv. Jana Nepomuckého (jedna ze soch anděla) a zničila osvětlení mostu.

Domy v nábřežní Čechově ulici a na třídě Národní svobody byly zatopeny do výšky 1. patra. **Voda kulminovala 13. srpna 2002 na hodnotě 1400 m³/s** (dále již nebylo možné měření provádět), **výška hladiny dosáhla 903 cm**. Téhož dne odpoledne začala voda opadávat a 15. srpna 2002 se řeka Otava vrátila do původního koryta. Apokalyptické filmové záběry na vodu, valící se přes písecký most, obletěly ve zpravodajstvích celý svět a staly se jedním ze symbolů ničivých povodní.





Opravy byly zahájeny okamžitě po povodni a ukončeny 9. května 2003. Most byl po celou dobu, až na konečnou pokládku dlažby, vždy jednou polovinou průchozí.

Ze dna řeky byly vyzvednuty kvádry zábradlí včetně sochy anděla. Kamenné kvádry byly očištěny a opět vyžděny na původní základy. Byly vyrobeny nové chrliče a kvádry pod lucerny. Do pískového lože nad izolační vrstvy byla položena nová žulová dlažba.

Na obnovu Kamenného mostu byla vyhlášena veřejná sbírka, ve které bylo vybráno 5 264 636 Kč. Tato částka vystačila na rychlé popovodňové opravy mostu i na zhotovení nové kopie sochy anděla.



2

LÁVKA DAGMAR ŠIMKOVÉ

Naopak nejmladší mostní stavbou v Písku je lávka pro pěší a cyklisty, **spojující dva břehy řeky Otavy mezi místními částmi Hradiště a svatý Václav**. Autorem projektu je významný architekt a písecký rodák **Josef Pleskot**.

Jde o osmý mostní objekt, který na území města překonává tok řeky Otavy. Zhruba 140 metrů dlouhá a 3 metry široká lávka s ocelovou konstrukcí je tvořena dvěma rameny s mezipodestou. Záměrem architekta nebylo jen prosté spojení dvou břehů. Jedno rameno lávky ukazuje na vrch Hradiště, místo prvního keltského osídlení. Druhé rameno směřuje k nejstaršímu píseckému kostelu svatého Václava. Místo, kde se ramena spojují, slouží jako vyhlídka nejen na řeku Otavu, ale





i na panorama města. Na obou březích na lávku navazuje cyklostezka a chodník, propojující lokalitu s centrem města.

Lávka byla pojmenována po politické vězence, písecké rodačce Dagmar Šimkové, která vyrůstala v nedaleké vile Marta. V říjnu 1952 byla zatčena a odsouzena k patnácti letům vězení za to, že rozšiřovala ve městě posměšné protikomunistické letáky a poskytla úkryt dvěma svým kamarádům, vojenským zběhům, kteří se chtěli dostat za hranice. Po pokusu o útěk z vězení jí byl trest prodloužen na 18 let. Z vězení byla propuštěna po 14 letech, 28. dubna 1966. V roce 1968 emigrovala se svou matkou do Austrálie, kde zemřela 24. února 1995.



3

ZÁTAVSKÝ MOST

Zátavský most přes řeku Otavu se nachází jihozápadně od Písku a severně od obce Putim. Postaven byl Píseckým okresem v roce 1927 a na konci II. světové války sloužil jako **jeden z bodů demarkační linie**, oddělující od sebe americkou a sovětskou armádu.

Na mostě byl zkratkovitý historický nápis, vytesaný americkými vojáky na levé (západní) straně do kamenného zábradlí mostu: 1945 US. ARMY HQ POST 119-E.CO H.376 INF 94 DIV (V roce 1945 velitelské stanoviště americké armády č. 119 E. a H. roty, 376. pěšího pluku, 94. pěší divize.) Stanoviště bylo na západní straně mostu, na východní byla hlídka Rudé armády. Na mostě jsou informační tabule v češtině, angličtině a ruštině. Připomínají de-





markační linii, vedoucí středem toku řeky Otavy. Dne 4. dubna 2016 byl na mostě zastaven provoz. Po jeho stržení byla na stejném místě postavena jeho replika. Znovu otevřen byl v dubnu 2017. K mostu dojdete z Písku proti proudu řeky. Od něj můžete pokračovat příjemnou procházkou třeba do nedaleké Putimi nebo Kestřan.

Věděli jste, že

- *původní záměr předpokládal, že při novodobé rekonstrukci bude starý most odstraněn a nahrazen moderní konstrukcí? Úsilím města Písek, které se na opravě finančně podílelo, byla prosazena myšlenka stavby kopie původního mostu. Díky tomu byla zachována nejen funkčnost stavby, ale i genius loci místa, které se zapsalo do dějin.*



4

BAROKNÍ MOST VARVAŽOV

Zdejší barokní most přes řeku Skalici má dva segmentové oblouky. Nachází se asi 1 km západně od Varvažova v části obce, zvané příznačně U Mostu. Jeho výzdobu tvoří tříboká výklenková kaplička se sochou sv. Jana Nepomuckého. Střední pilíř vystupuje na návodní straně do řečiště, na pravobřežní straně nájezdu na most je ocelovými dveřmi uzavřená komora (byla připravena pro umístění náloží k vyhození mostu do povětří v případě válečného konfliktu). Most byl opraven již v roce 1962.

Kolem mostu najdeme soubor velmi hodnotných roubených objektů, které představují nejstarší dochovanou lidovou architekturu na Písecku. Západně odtud stojí velký pozdně klasicist-





ní mlýn s neobvyklým řešením průčelí. Působivé prostředí obou částí obce doplňuje několik kapliček a křížků.

Varvažov představuje unikátně zachovaný soubor staveb tzv. selského baroka. Pro svou ucelenost je velmi často vybírán i filmaři. Malebné prostředí obce si vybral jako scénérii pro svůj film *Je třeba zabít Sekala* i režisér Vladimír Michálek.

Věděli jste, že

- *most je 40 m dlouhý a 5 m široký?*
- *celý Varvažov byl v roce 1995 prohlášen vesnickou památkovou zónou?*
- *nedaleký kostel sv. Kateřiny je cennou raně gotickou památkou?*



5

MOST V PUTIMI

Vydáte-li se po stopách Dobrého vojáka Švejka, Putim rozhodně nemůžete minout. Obec je poprvé zmiňována již v roce 1092 a leží asi 5 km jižně od Písku na řece Blanici. Most, na který vás chceme upozornit, překonává mlýnský náhon nedaleko centra obce.

Most byl postaven v letech 1862 - 1864 a nahradil starší dřevěnou stavbu. V době, kdy po něm opakovaně přecházel v románu Jaroslava Haška dobrý voják Švejk, to byla tedy v podstatě novostavba. Most je velmi jednoduchý a elegantní, nápadně připomíná zámecký most v Blatné. Má tři oblouky s rozpětím 6 metrů. Na předmostí směrem k návsi najdete dnes i **bronzovou sochu Dobrého vojáka Švejka**. V Putimi chtěli sochu Švejka postavit už





v roce 2008, ale plány zhatily povodně. Nakonec se to podařilo v roce 2014, symbolicky sto let od vypuknutí 1. světové války, tedy od doby, v níž se světoznámý příběh spisovatele Jaroslava Haška odehrává. Josef Švejk je u mostu ztvárněn v životní velikosti, vysoký přibližně 180 centimetrů a váží bezmála 200 kilogramů.

Věděli jste, že

- kousek od kamenného mostu překonává říčku Blanici ještě železný most z roku 1884?
- člověka, který navštíví Putim a dotkne se Švejkovy levé boty, prý přestanou bolet kolena?
- na hřbitově u nedalekého kostela sv. Vavřince je kostnice z roku 1741 a hrob románové postavy Jana Cimbury?



6

ŽĎÁKOVSKÝ MOST

Žďákovský most je ocelový silniční most, který překonává řeku Vltavu mezi vesnicemi Staré Sedlo na levém břehu a Kostelec nad Vltavou na pravém břehu. Jeho jméno je věčnou připomínkou obce Žďákov, zatopené Orlickou přehradou.

Autorem architektonického návrhu byl Karel Vejmelka, hlavním projektantem Oskar Oehler.

Původní myšlenka na stavbu mostu vznikla již v roce 1941. V roce 1949 začaly práce na mostních opěrách. Plánované zatopení vltavského údolí si vynutilo další úpravy projektu. **Stavba oficiálně započala v roce 1958, současně se stavbou hráze Orlické přehrady.** V letech 1960 - 1964 byla přerušena a definitivně dokončena až v roce 1967. V době vzniku se jednalo o největší pros-





tý plnostěnný dvoukloubový ocelový obloukový most na světě. V současné době je pravděpodobně na 26. místě na světě a své prvenství si drží v rámci České republiky. Dodnes je také nejdelším obloukovým mostem s horní mostovkou (bez táhla). Má i svou velmi temnou historii. V devadesátých letech 20. století sehrál svou roli v případě takzvaných orlických vražd, kdy z něj byly do hlubin přehrady shazovány oběti vražd v sudech.

Věděli jste, že

- *most je dlouhý 543 m?*
- *silnice na mostě je výšce 50 m nad hladinou a 100 m nade dnem Orlické přehrady?*
- *hmotnost veškeré použité oceli je 4 116 t?*
- *samotný oblouk váží 3 100 t?*



7

PODOLSKÝ MOST

O stavbě nového mostu přes řeku Vltavu mezi obcemi Temešvár a Podolí bylo rozhodnuto již v roce 1929. Samotný projekt získal zlatou medaili na architektonické výstavě v Paříži. Vleklá hospodářská krize ale stavbu mostu oddálila. Most byl vybudován mezi lety 1939 – 1943 a nahradil starý řetězový most z roku 1848. Tento most byl v roce 1960 v souvislosti s výstavbou Orlické přehrady rozebrán a přemístěn na řeku Lužnici k vesnici Stádlec a je dnes známý jako Stádlecký most. Podolský most byl v době stavby nazýván branou do nebe, neboť jako první byl vytvořen masivní oblouk, který působil jako duha. Stal se důležitou dopravní spojnici už za druhé světové války. Oba břehy Vltavy navíc v roce 1945





tvorily demarkační linii mezi americkou a sovětskou částí osvobozovaného Československa.

V dubnu a květnu 1945 sloužil most jako ústupová cesta části německých jednotek do amerického zajetí.

Na obou koncích se nachází parkoviště a na levém břehu je navíc upravena vyhlídka.

Věděli jste, že

- *na stavbu mostu bylo třeba 1 200 t ocelových výztuží, 6 920 t cementu a 6 300 m³ dřeva?*
- *celkem bylo použito 20 900t betonu?*
- *most je 510 m dlouhý, široký 8,5 m a vozovka leží ve výšce 55 – 65 m nad hladinou řeky?*



8

ŽELEZNIČNÍ MOST V ČERVENÉ

V letech 1886–1889 se stal součástí nově otevřené železniční trati Tábor - Ražice. Slavnostně otevřen byl 20. listopadu 1889.

Ve své době byl druhou nejvyšší mostní stavbou v celém Rakousku - Uhersku a zaujal tak hned druhé místo za mostem Trisana v Alpách.

Jeho konstrukci tvoří tři ocelová pole, každé je dlouhé 84 metrů. Šlo také o **první železniční most na našem území, který byl vystavěn bez lešení pouze letmou montáží**. Most vyrobila Pražská mostárna za 510 000 zlatých. Ta si na jeho stavbu najala italské dělníky, kteří měli s podobnými stavbami zkušenosti. Ocelovou konstrukci podpírají pilíře ze žulových kvádrů, které byly před zaplavením vodami Orlické přehrady zpevněny.





K mostu se můžete dostat buď autem z Milevska (zaparkovat se dá asi půl kilometru od něj) nebo vlakem. Most leží na trati Písek - Tábor. Lze vystoupit v zastávce Červená nad Vltavou a k mostu se vydat po červené turistické značce. Trasa měří 2,5 km.

Věděli jste, že

- most je 253 m dlouhý a 68 m vysoký?
- váží 940 t?
- součástí konstrukce je 329 000 nýtů?
- most chtělo vyhodit do vzduchu diverzní komando, vyslané v roce 1942 z Londýna, k akci nakonec nedošlo a most tak slouží dodnes?
- SŽDC má v plánu v brzké době původní most odstranit a nahradit novou konstrukcí?



9

INUNDAČNÍ MOST V MIROVICÍCH

Inundační most je typ stavby, která slouží jako preventivní ochrana komunikace před povodní. Pokud vede cesta v místě, kam se při povodni dostává voda, mohla by být taková silnice při povodni zatopena, a proto nesjízdná. V takovém místě lze postavit most, který se při normálním stavu vody jeví jako zbytečný. V případě povodně však zůstane most i cesta nad vzduťou hladinou. Přitom není průtok vody natolik omezen jako u běžného náspu.

Jedním z takových je i bývalý silniční most v Mirovicích. Vystavěl jej v letech 1870 – 1876 místní stavitel Stanislav Táborský.

Most ve své historii prošel několika změnami. Sloupkové betonové zábradlí bylo na mostě zbu-





dováno při jeho rekonstrukci v roce 1924, kdy byl opravován a dostal také novou kamennou dlažbu. Současná délka mostu je 50 m a šířka 8 m. V roce 1964 bylo u mostu vybudováno sloupové osvětlení. V roce 1988, kdy se stavěl obchvat města, byly na nové trase postaveny dva nové mosty a inundační most ztratil svou silniční funkci. Dnes slouží pouze pro pěší a je z něj nádherný pohled nejen na říčku Skalici, ale i na nedaleký kostel svatého Klimenta.

Inundační most v Mirovicích je velmi hodnotným a autenticky dochovaným příkladem dopravní technické stavby. Z tohoto důvodu **byl v roce 2019** jako doklad řemeslné dovednosti a zručnosti našich předků **prohlášen kulturní památkou**.



vydavatel:

Píseckem, s.r.o. – destinační společnost
Karlova 108/3, 397 01 Písek
info@piseckem.cz
www.piseckem.cz

fotografie, text a tisk PROTISK České Budějovice
vydáno v nákladu 10.000 ks

© PÍSECKEM, s.r.o.

NEPRODEJNÉ

ZMĚNY VYHRAZENY