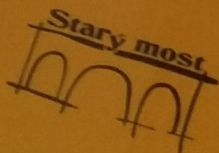
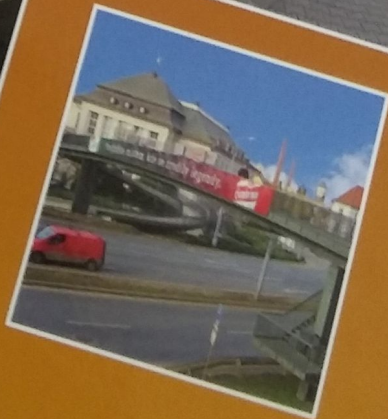
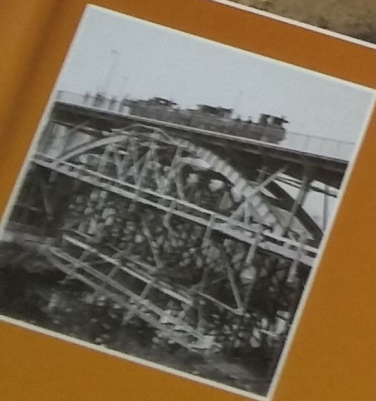
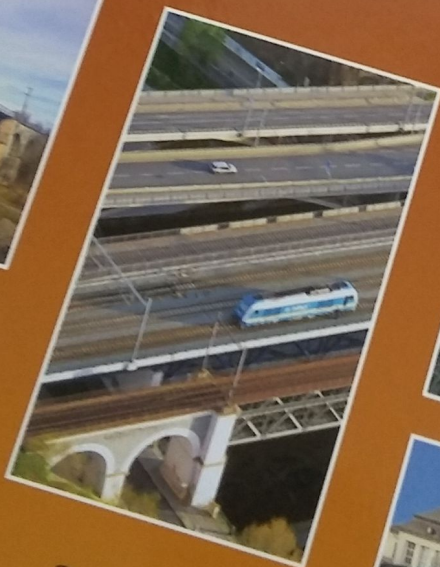
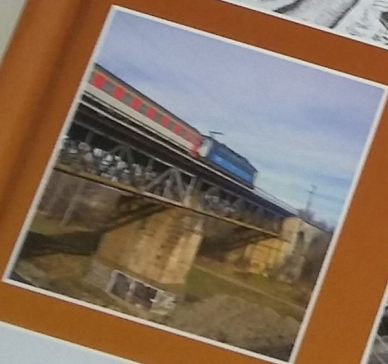
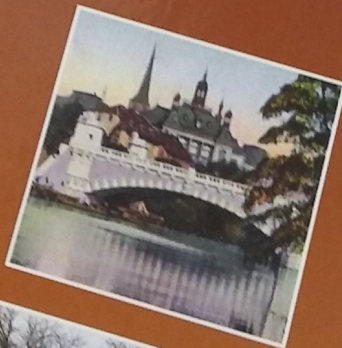
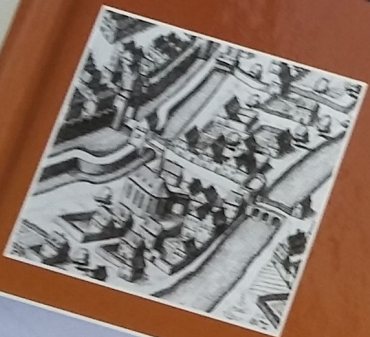


PLZEŇSKÉ MOSTY A LÁVKY



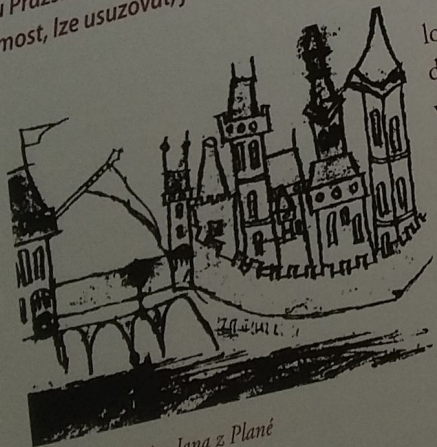
ovávání za pomoc při vydání knihy
nto organizacím a společnostem:
ovodí Vltavy, státní podnik
a.s. – odštěpný závod oblast Čechy západ
ladace 700 let města Plzně

OBSAH

| | |
|---|-----|
| Úvod | 7 |
| Plzeňské historické mosty | 8 |
| Pražský most | 10 |
| Mosty přes Radbuzu | 14 |
| Tyršův most | 20 |
| Most v Malostranské ulici | 23 |
| Most Milénia | 26 |
| Wilsonův most | 30 |
| Pražský most „U Jána“ | 38 |
| Mosty přes Mži | 44 |
| Mostový jez Záhorského | 46 |
| Kalikovský most | 48 |
| Most generála Pattona | 50 |
| Lochotínská lávka | 53 |
| Rooseveltův most | 55 |
| Mosty přes Berounku | 64 |
| Masarykův most | 68 |
| Mosty přes Úhlavu | 74 |
| Mosty přes Úslavu | 78 |
| Habrmanův most | 88 |
| Mosty a lávky přes potoky | 92 |
| Městský okruh Domažlická–Křimická | 95 |
| Přemostění silnic, ulic a pěších komunikací | 108 |
| Železniční mosty a přemostění železničních tratí | 118 |
| Most přes Hlavní nádraží | 120 |
| Železniční trať Praha–Plzeň | 124 |
| Železniční trať Plzeň–Cheb | 129 |
| Škodoväcký most Sever–Jih II | 139 |
| Železniční trať Plzeň–Domažlice | 144 |
| Železniční trať Plzeň–Klatovy | 146 |
| Železniční trať Plzeň – České Budějovice | 152 |
| Železniční trať Plzeň–Žatec | 153 |
| Údaje z mostních listů | 156 |

PLZEŇSKÉ HISTORICKÉ MOSTY

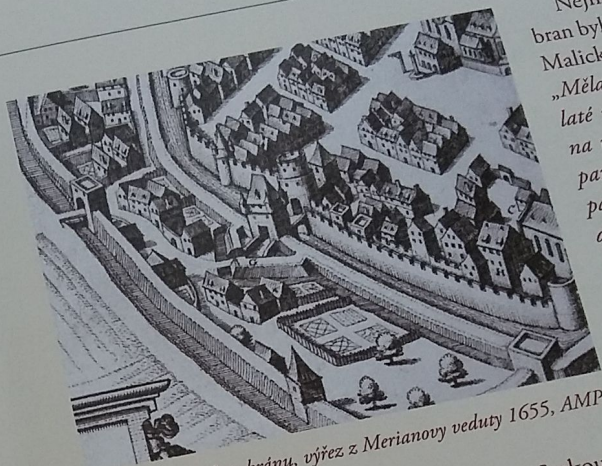
Plzeň, město ležící v soutoku čtyř řek, do nichž se vlévá ještě několik potoků, se bez mostů nemohla od samého založení obejít. Již na prvním zobrazení Plzně z roku 1480 v rukopisu Jana z Plané je vyobrazen most. K realismu má kresba daleko, avšak pravděpodobně se jedná o most u Pražské brány. Z faktu, že kromě několika budov a věží zachytil autor také most, lze usuzovat, jak typický a důležitý tento objekt pro Plzeň byl.



Kresba z rukopisu Jana z Plané

V počátcích Plzně, kdy město nebylo tak rozlehlé, postačovalo přemostit dvě řeky – Mži a Radbuzu. K tomu však bylo nutné přemostění také obranných příkopů a koryt Mlýnské strouhy a Soukenické valchy, které byly součástí opevnění. Další mosty stávaly před městskými branami.

Nejméně údajů je o bráně Říšské (Skrvňanské), před kterou patrně byl jen malý můstek, jak je patrné z Merianovy veduty. Litickou bránu, někdy též nazývanou Jeptišská, popisuje ve svém článku v dobovém tisku historik Jaroslav Halík: „Měla mocné předbrání, tři věže za sebou s postrannými průjezdy. Prostřední věž byla kulatá. Silný most prostředkoval přechod z této věže k vnější bráně, která byla chráněná obrannou věží s cimbuřím a čtyřmi rohovými vížkami. Mimo to byla opevněna příkopem, přes nějž vedl široký most. Třetí věž stála již v městské příkopu byl ještě můstek přes příkop.



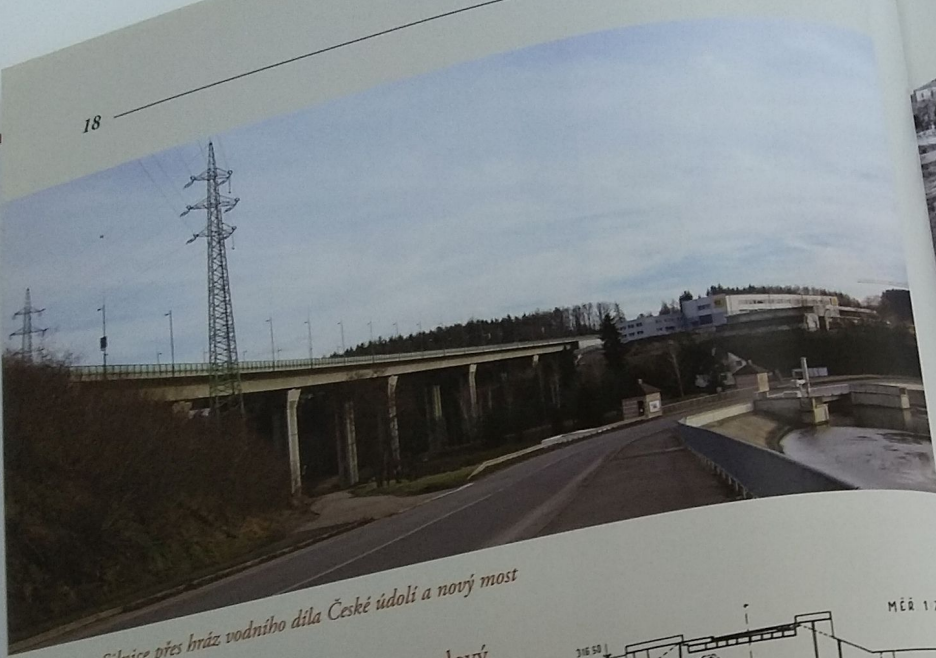
Pohled na Litickou bránu, výřez z Merianovy veduty 1655, AMP

andlerově rytině z roku 1840 s pohledem na Saskou bránu je zjevně zachycen most zděný, nejednalo-li se o obezděný val přes již zrušenou strouhu) a starý Saský most přes Mži, který byl kamenný se třemi oblouky. Tento most je velmi dobře patrný na Willenbergově veduté Plzně z roku 1602. Je to most zcela vpravo.

Saská brána na Kandlerově rytině, AMP

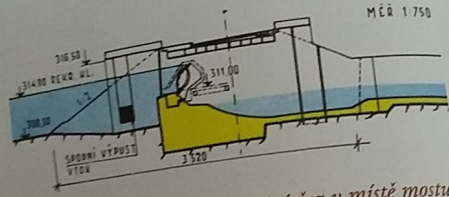


Nejmenší z městských bran byla Saská, dříve zvaná Malická. O té Halík píše: „Měla po obou stranách kulaté věže a za ní byla jediná menší, připojená ke zdi parkání a do ní se vytahoval padací most... V dřívějších dobách vedl k Malické bráně dřevěný most, který byl odplaven povodní 15. ledna 1849.“ Před Saskou bránou byly opravdu dva mosty – dřevěný přes Soukenickou valchu (i když na staré Kan-



Silnice přes hráz vodního díla České údolí a nový most

V těsném sousedství velký šestipolový most (27–076a.11) převádí přes celé údolí Radbuzy čtyřpruhovou výpadovku na Klatovy. V místech tohoto nového mostu stával původní litický kamenný tříobloukový most.

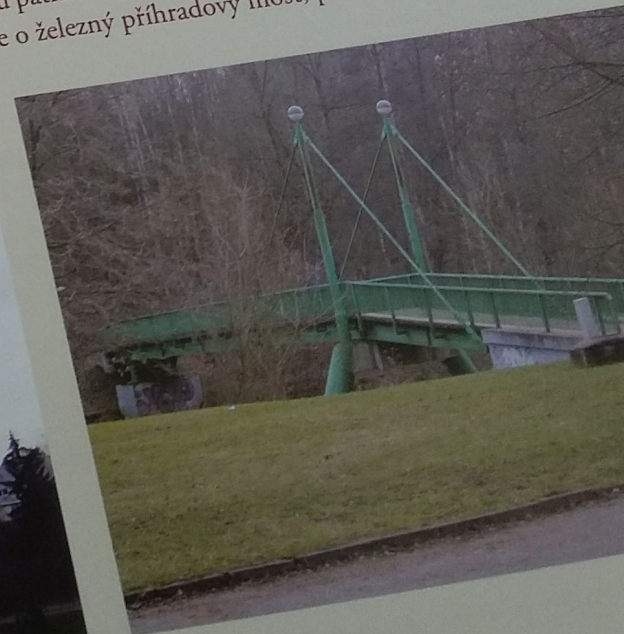
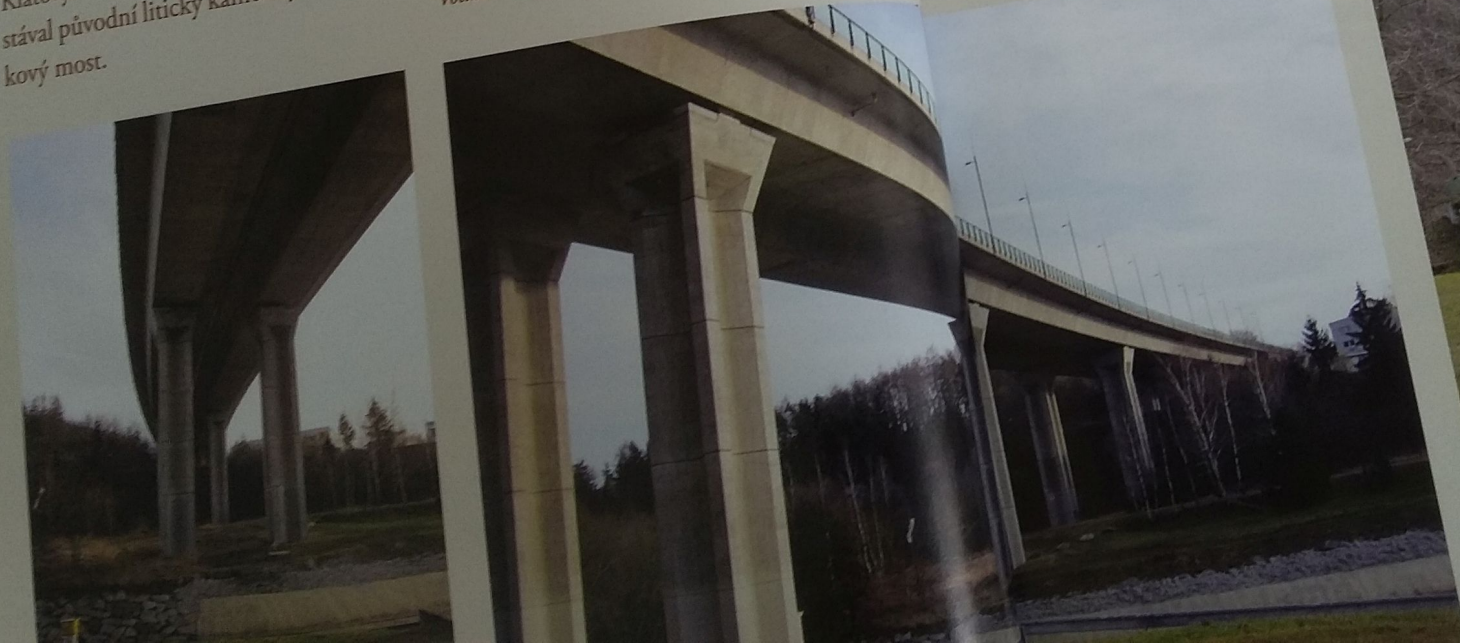


Vodní dílo České údolí, příčný řez v místě mostu



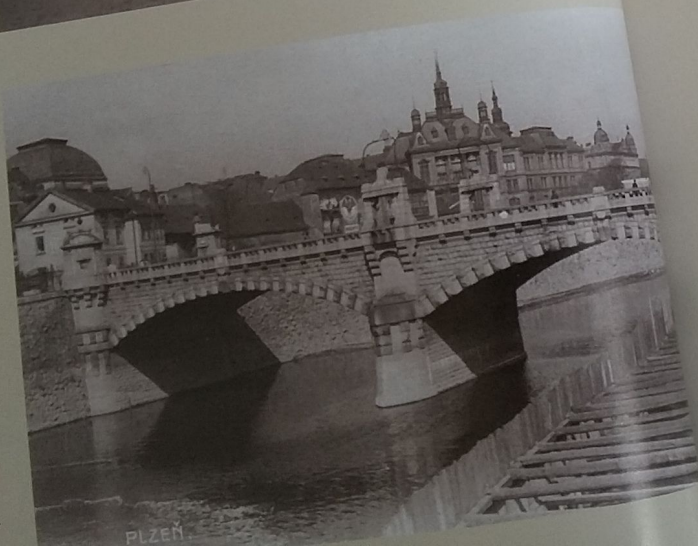
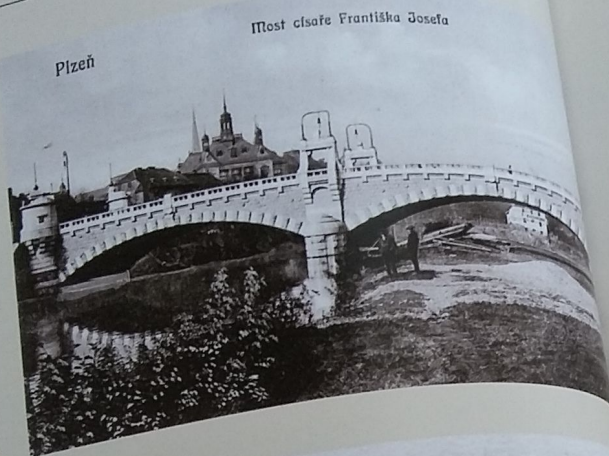
Starý most přes Radbuzy do Litic, VH

„Slunečná lávka“ (PM–030) pro pěší je další v pořadí. V trase původní staré cesty do Radobyčic se nad Radbuzou vypíná ocelový obloukový Tyršův most. Jen několik metrů po proudu od mostu jsou patrné stopy starého původního přemostění, zbouraného v roce 1934. Jednalo se o železný příhradový most, postavený v roce 1884.

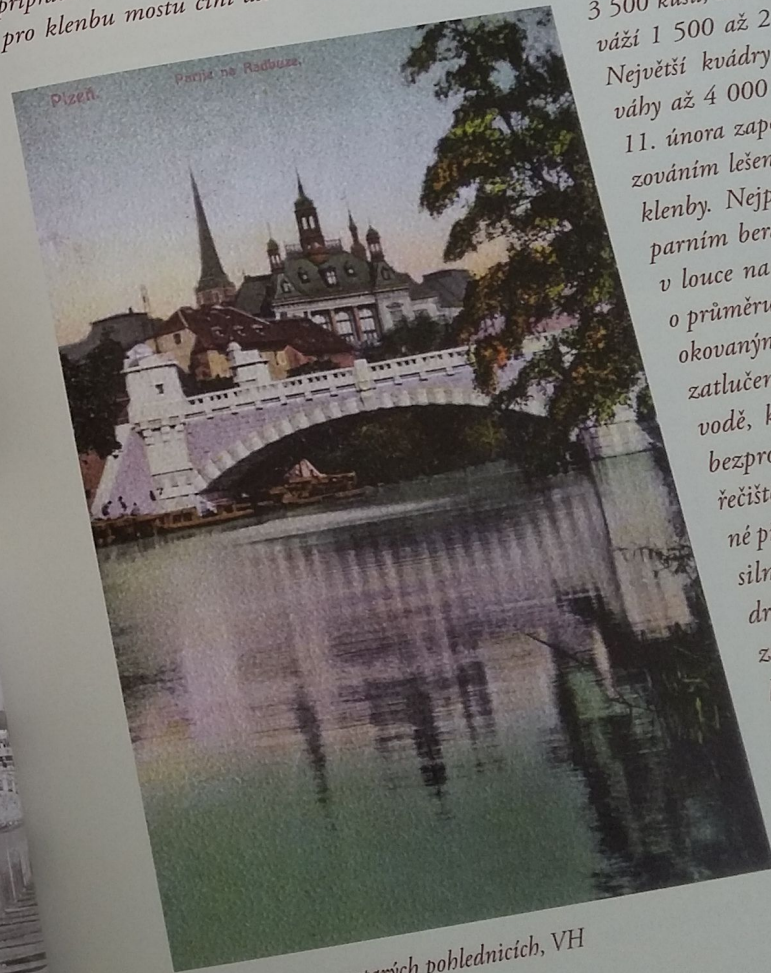
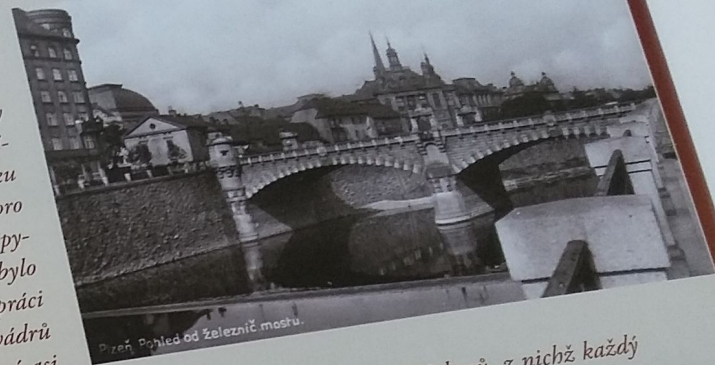


Slunečná lávka

z Jungmannovy (dnešní Americká) třídy k nádraží. Celá plzeňská veřejnost sleduje se živým zájmem postup stavby, kterou provádí renomovaná firma Müller a Kapsa... Loni pracováno bylo až do 8. prosince, kdy ubohdily náhle mrazy. Do té doby byly však dohotoveny veškeré práce na rok 1912 rozvržené, totiž vyzděny byly oba pilíře pobřežní i pilíř návodní. Levý pilíř pobřežní a pilíř návodní zakládány byly pomocí jímek, kdežto pravý pobřežní pilíř, stojící v louce, založen bez jímky. Základy všech pilířů zapuštěny asi 8 metrů pod stávající terrain, zasahující do písčivcové skály. Pilíř návodní založen v hloubce 6,50 m pod hladinou normální vody. Hloubka výkopu ve skále obnášela při pravém pobřežním pilíři 3 m, při pilíři návodním 2 m a při levém pobřežním pilíři 4 m. Zdivo základů provedeno na výšku 2 m z dusaného betonu. Nad betonem prováděno zdivo tak, že do líce pilířů dána nejprve vrstva žulových kvádrů a nad tuto po celé výšce pilířů kopákové (hablíkové) obložení, kdež-



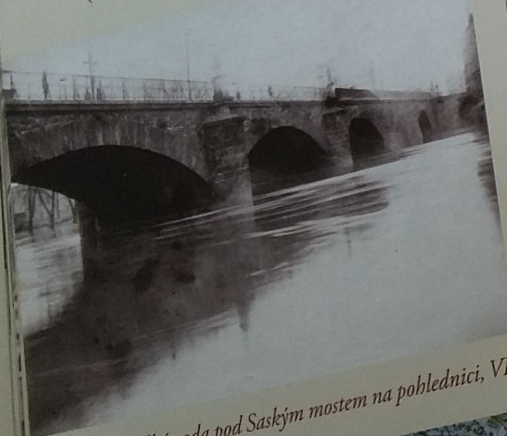
žulového lomového kamene na maltu cementovou. Rohy pilířů, na nichž stojí výběrčí budky, jsou však armovány samými kvádry... V měsících zimních letošního roku svážen materiál potřebný pro klenby, výběrčí budky a pylony, tak aby do jara bylo vše ku pokračování v práci připraveno... Počet kvádrů pro klenbu mostu činí asi



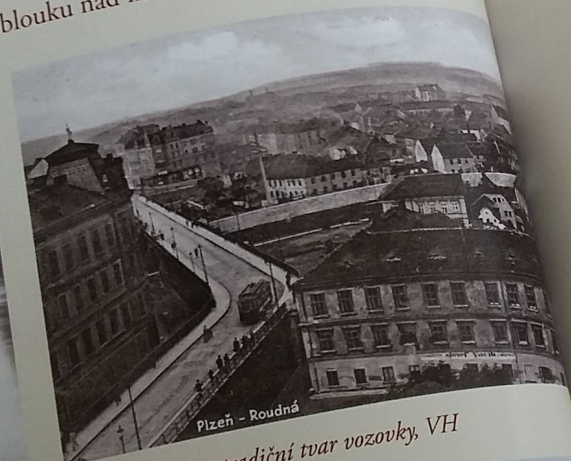
3 500 kusů, z nichž každý váží 1 500 až 2 500 kg. Největší kvádry dosahují váhy až 4 000 kg... Dne 11. února započato se zřizováním lešení pro mostní klenby. Nejprve beraněny parním beranidlem piloty v louce na pravém břehu, o průměru 30 cm, jež svým okovaným spodním hrotem zatlučeny až na skálu. Ve vodě, kde skála nalézá se bezprostředně pode dnem řečiště, kde by se byly dřevěné piloty samotné následkem silného vztlaku vody neudržely, zatloukány nejprve zašpicatělé kolejnice a v nich pak dřevěné piloty o průměru rovněž 30 cm, jež se ke kolejnicím připevnily zvláštními objímky. Na pilotách konstruováno teprve vlastní skříň

Wilsonův most na starých pohlédnicích, VH

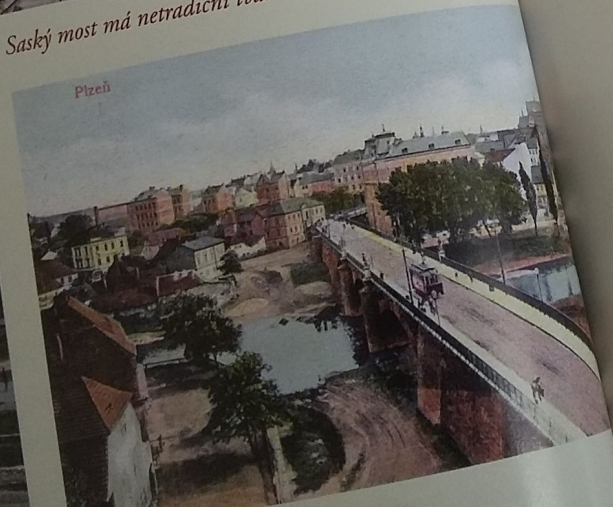
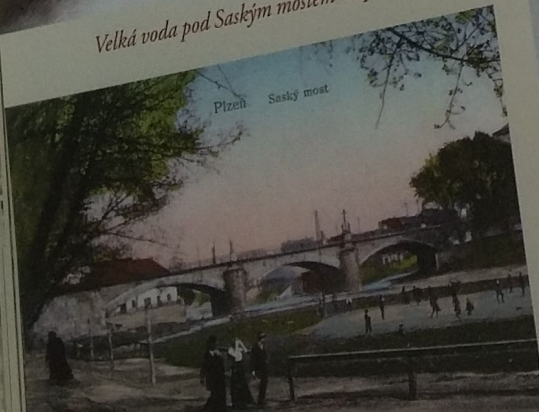
žďý široký dva metry. Tyto práce byly ukončeny v roce 1988. Rekonstrukce klenuté části začala téhož roku. Vybourala se veškerá nadezdívka nad klenbami a pilíře až po patky kleneb. Z mostu zůstaly původní jen spodní části pilířů a pískovcové klenby, které mají světlou šířku 22,9 m, vzepětí 3,17 m, tloušťku u patky 1,58 m a ve vrcholu 1,26 m. Zjistilo se, že klenby nebudou mít v novém uspořádání mostu nosnou funkci, a proto se na zbytcích pilířů vystavěly nové podpory, které nesou spojitou železobetonovou desku o třech polích (3 x 26,26 m) s převislými konci (2 x 4,5 m), ukrytými v krajních podpěrách. Ponechané klenby nesou jen samy sebe a nové poprsní trámová, nad podporami planá. Vzhledově tak most vypadá stále jako klenbový. zdi, které zakrývají nosný systém. Most, který je dnes veden pod jedním označením (PM-001), se skládá ze čtyřech částí: přemostění Tyršovy ulice (I/5) s původním označením PM-003, z estakády (PM-002), mostu přes Mži (PM-001) a oblouku nad inundací (PM-003a).



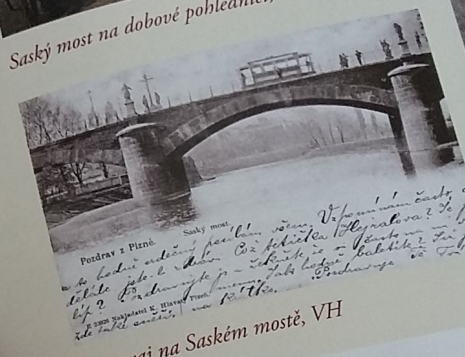
Velká voda pod Saským mostem na pohlednici, VH



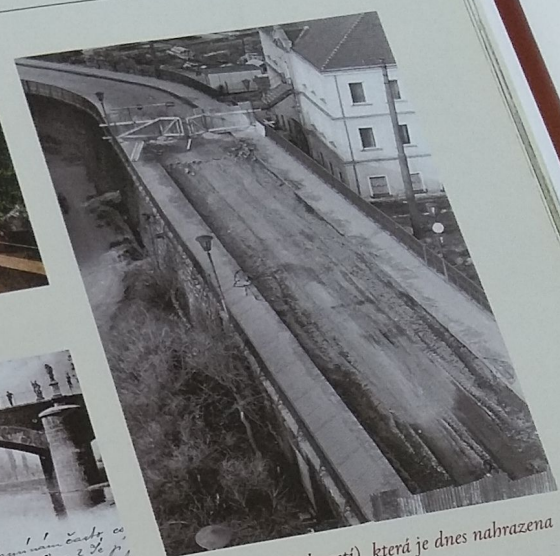
Plzeň - Roudná
Saský most má netradiční tvar vozovky, VH



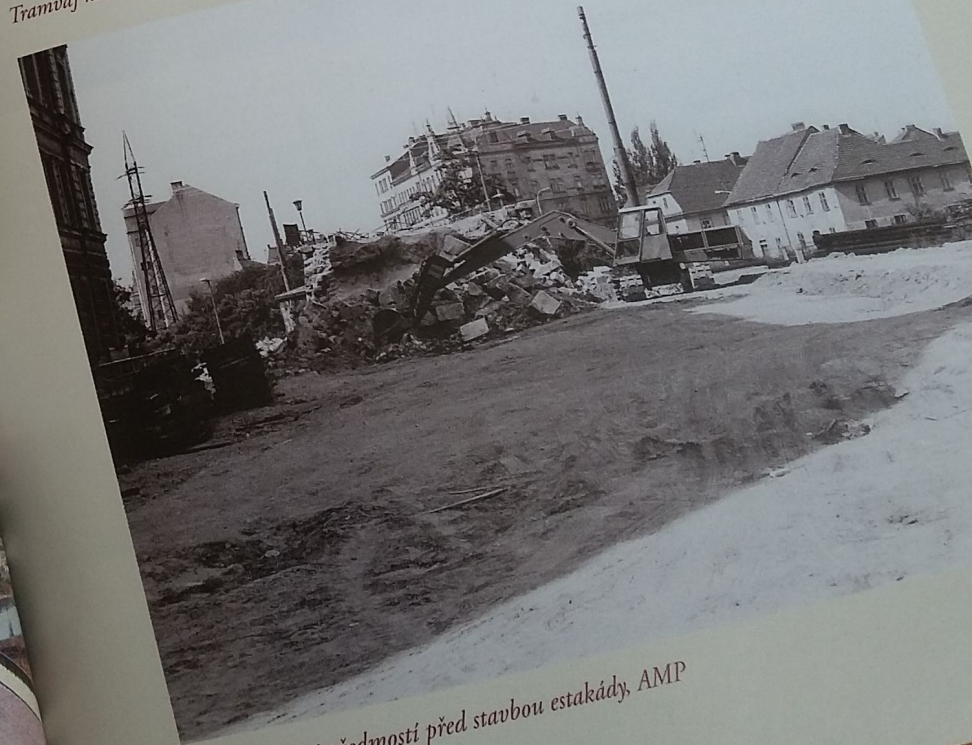
Saský most na dobové pohlednici, VH



Tramvaj na Saském mostě, VH



Část mostu (předmostí), která je dnes nahrazena estakádou, AMP

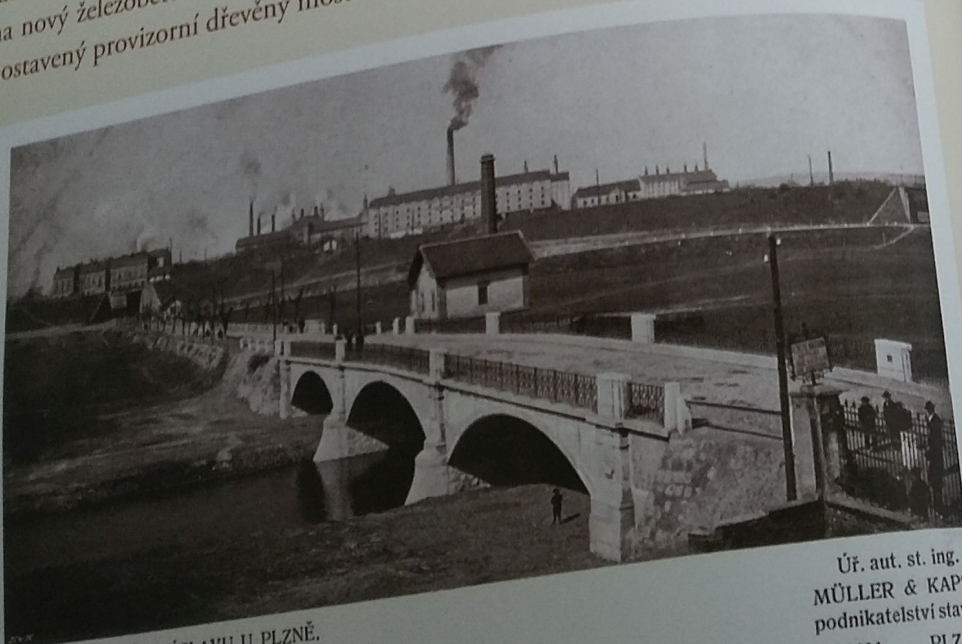


Odstraňování předmostí před stavbou estakády, AMP



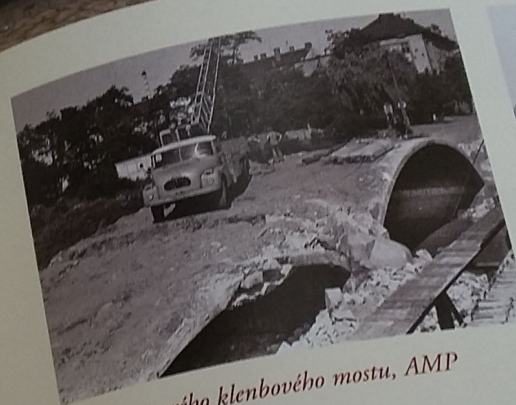
Most přes Úslavu v Lobežské ulici

Železobetonový most na Letné na Rokycanské třídě (26-009.1) byl postaven při rozšiřování Rokycanské třídy na čtyři jízdní pruhy v roce 1976. Jedná se o dvě samostatné mostní konstrukce – jedna pro směr z města, druhá do města. Historie mostů v tomto místě je velmi dlouhá. Původní dřevěný most byl nahrazen mostem klenbovým kamenným, vystavěným v roce 1870. Když byl v roce 1905 přebudován na nový železobetonový most firmou Müller & Kapsa, sloužil pro přepravu vedle postavený provizorní dřevěný most.



ERÁRNÍ MOST PŘES ÚSLAVU U PLZNĚ.
18.00+20.00+18.00 m světlosti.

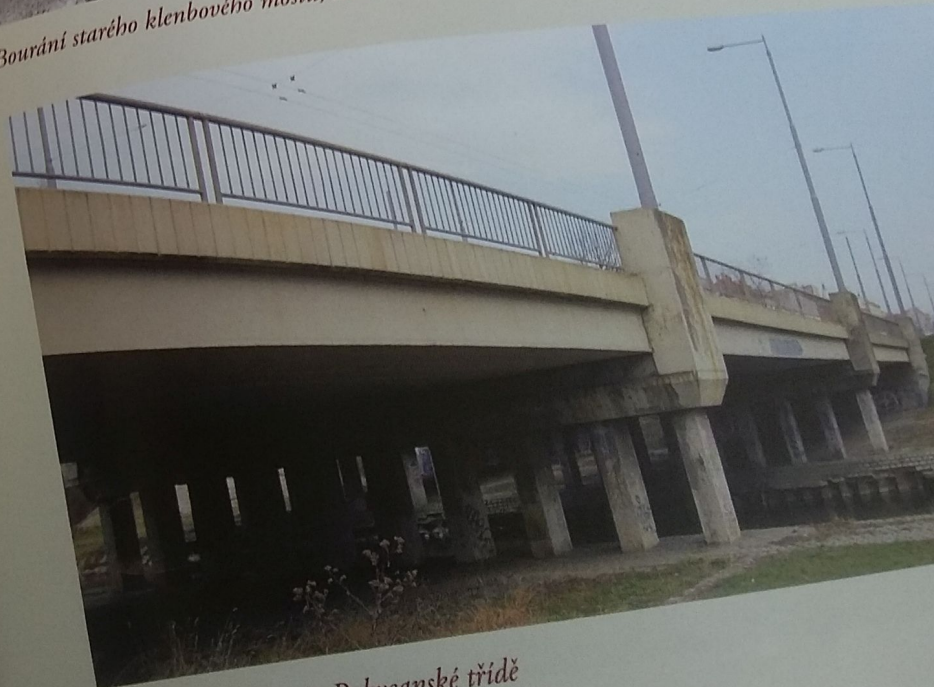
Úř. aut. st. ing.
MÜLLER & KAPSA
podnikatelství staveb
PRAHA. PLZEŇ.



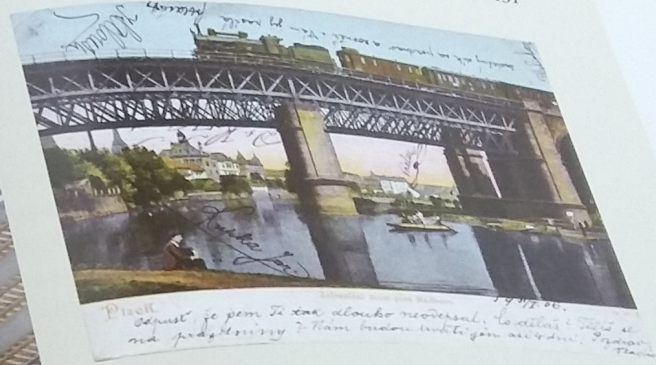
Bourání starého klenbového mostu, AMP



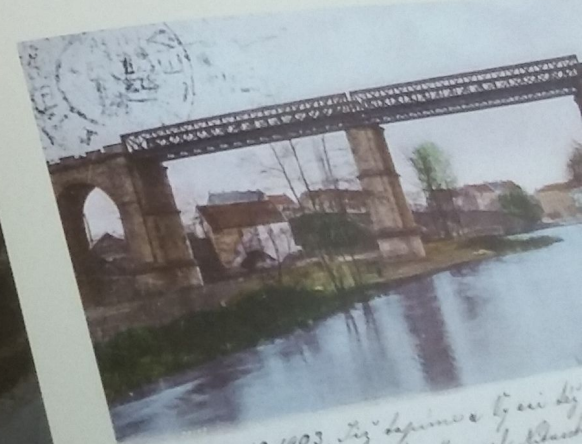
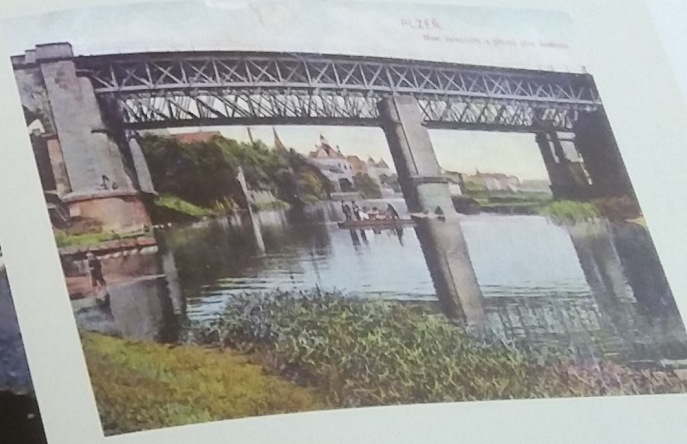
Stavba nového mostu, AMP



Most přes Úslavu na Rokycanské třídě



Plzeň
 Sestřel je pom. Je tak dlouho nevěřovali, že atlas s tímto
 ná. předložilový - tam bychom mohli jít, ale s tímto. Plzeň



Plzeň 24.10.1903. Žij' sejmice a ty si by
 Byli jsme na operati Samuel Alach
 H. Semel's jme si. Kiechův
 Někadem. Jozefa Millo v Praze
 Železniční most přes Radbuzu na dobrých p