



## **Středoškolská technika 2011**

**Setkání a prezentace prací středoškolských studentů na ČVUT**

# **ZÁCHRANA RADOŠOVSKÉHO MOSTU**

**Kateřina Folkmanová**

**Střední průmyslová škola stavební a obchodní akademie  
Komenského 562, Kadaň**

## **Obsah**

<b>1.1 ÚVOD</b>	<b>-4-</b>
<b>2.1 SEZNÁMENÍ</b>	<b>-5-</b>
<b>2.2 HISTORIE KUPECKÝCH STEZEK</b>	<b>-5-</b>
<b>2.3 RADOŠOVSKÝ MOST</b>	<b>-7-</b>
<b>2.4 NEDÁVNÁ TRAGÉDIE</b>	<b>-10-</b>
<b>3.1 OBNOVA</b>	<b>-11-</b>
<b>3.2 POPIS KONSTRUKCE</b>	<b>-14-</b>
<b>4.1 ZÁVĚR</b>	<b>-18-</b>
<b>5.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE</b>	<b>-19-</b>
<b>6.1 FOTOGRAFIE Z REALIZACE</b>	<b>-20-</b>

## 1.1 ÚVOD

Už jako malá jsem s rodiči jezdila na různé hrady, zámky a jiné památky. Vždy mě uchvacovala jejich monumentálnost. Při představě toho, jak je stavěli bez vší novodobé techniky, se mi vždy tajil dech.

17.července2010 jsem se zúčastnila živých obrazů na hradě Hasištejn. Byly to scénky seznamující nás s historií, zvyky a událostmi, které se na tomto hradě staly. Herci nás naprosto „vtáhli“ do děje a nám tak byla odhalena některá z tajemství hradu Hasištejn. Myslím si, že je to nenucený způsob, jak účastníkům objasnit minulost památek, aniž by se nudili u fádního, nezajímavého a jednotvárného výkladu.

Jelikož pocházím z ústeckého kraje, kterému dominuje řeka Ohře, často jsem slýchávala o vodních dílech a jiných inženýrských stavbách, na ní vybudovaných. Nejvíce mě však zaujal radošovský most. Slyšela jsem o jeho obnově a tak mě napadlo, proč nezkusit něco podobného jako jsou živé obrazy.

Skutečnost, že lidem odhalíme příběh pamětihodností, odkryjeme to, že nejsou jen staré „barabizny“ na zbourání, ale velkolepé stavby, které mají svou úžasnou minulost a zaslouží si i budoucnost, mě přivedla k myšlence zpracovat tuto práci.

Naděje, že by se tím mohlo zachránit alespoň několik málo památek, které by bez podpory lidí dávno zanikly, za to přece jen stojí.

## 2.1 SEZNÁMENÍ

Je krásný podzimní den, sluníčko mě hladí svými paprsky po dřevěné střeše a já smutně pozoruji řeku tekoucí pode mnou. Připadám si stále opuštěnější a opuštěnější. Dnes už lidé nejsou to co dříve, stále někam pospíchají a přitom úplně zapominají podstatu života. Vždy mnou jen projedou drahými automobily, ani si mě nevšimnou a jsou pryč. No co, holt jsem už starý a mám na svět jiný pohled. Náhle mě ze zamyšlení vytrhne dívčí hlas: „Dobrý den.“ Trhl jsem s sebou. Před vjezdem stojí slečna a dívá se na mě. Najednou nevím, co říci. Tolik lidí tu denně projde, projede, ale žádný se nezastaví a tato slečna dokonce i pozdravila.....

„Vyuřila jsem Vás? Omlouvám se,“ pokračovala. „Chtěla bych Vás požádat o pomoc....“

O pomoc? Mě? Nechápal jsem.

Popošla o pár kroků blíž a zeptala se: „Nevadilo by Vám, kdybych si na Vás sedla?“

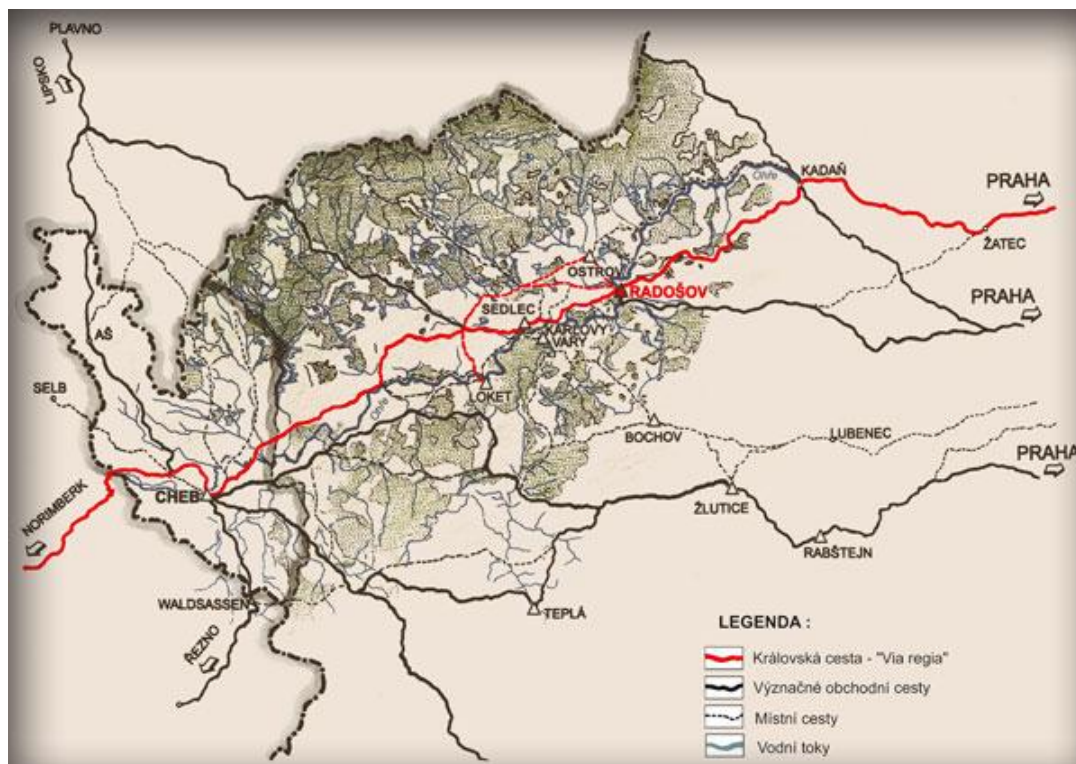
Ještě chvíli jsem zaváhal, ale nakonec jsem ze sebe přece jen vypravil: „Ale jistě.“

Usedla a dala se do vysvětlování.

## 2.2 HISTORIE KUPECKÝCH STEZEK

„Ty bys chtěla vědět moji historii? Milerád Ti řeknu vše, co budeš chtít.“ A tak jsem začal vyprávět.

„Jak jistě víš, stojím přes řeku Ohři, nedaleko Karlových Varů a podle mého názoru, je tu krásně. Možná jsi také slyšela, proč jsem byl postaven. Stezky? Ano, bylo to kvůli obchodním stezkám, které byly tepnami veškerého obchodu i přesto, že to byly většinou jen vyšlapané pruhy země. V některých ročních obdobích byly zcela neschůdné, jindy zas bylo potřeba počkat, až opadne voda po vydatných deštích.

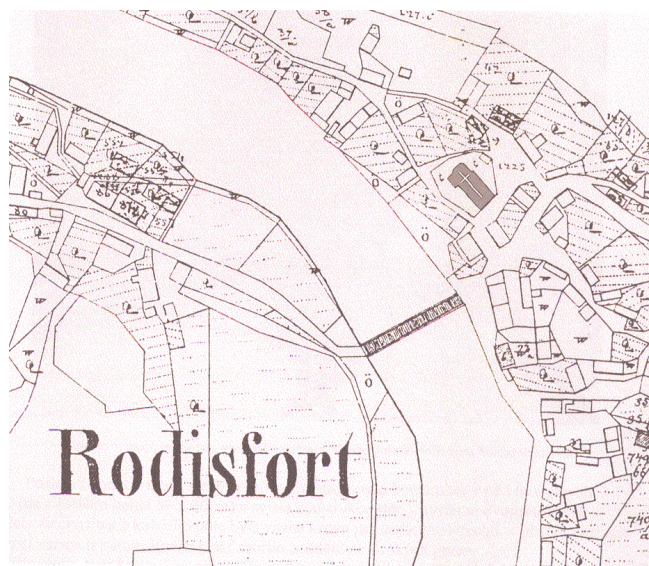


Obr. 1 – Mapa kupeckých stezek

Spojovaly jednotlivá sídliště, a to převážně trasami nejvíce schůdnými, zatímco přímé spojení rozhodovalo až mnohem později. Vyhýbaly se bažinatým a zaplavovaným územím, sledovaly přiměřený spád. Naopak se vyhýbaly horským potokům, roklinám a údolím. Největší problémy byly s přecházením řek.

Jedním z nejschůdnějších míst pro přechod Ohře byl právě můj předchůdce – Radovanův brod, odtud německá forma názvu obce Radisfort. Právě proto přes něj procházelo hned několik starých cest. Asi nejznámější je Via Magna, možná že jsi o ní slyšela v hodinách dějepisu. Spojovala různé cesty vedoucí přes Krušné hory severozápadním směrem, přesněji řečeno vedla z Prahy směrem na Louny, Žatec a podél Ohře na Sedlec. Zde se dělila na dvě větve. Jedna, označovaná jako Sedlecká směřovala do Bamberku, druhá, pojmenovaná jako Erfurtská, mířila, jak už název napovídá, do Erfurtu.

Další ze známých dálkových cest, vedoucích z Prahy přes Žatec, Doupovské hory, Sedlec do německého Norimberku a Frankfurtu nad Mohanem, je Via Regia. Byla to nejvyužívanější obchodní cesta té doby, jelikož Karel IV. roku 1352 přikázal kupcům s náklady jemných a barevných látek, drahých vín a jiného vzácného zboží cestovat výhradně po ní. Z tohoto důvodu bylo potřeba zajistit snadnější a bezpečnější přechod přes Ohři. Proto moudrý a uznávaný císař Karel IV. v roce 1364 ostrovským měšťanům udělil povolení na stavbu mostu a zároveň také privilegium na vybírání cla. Za vznik tedy vděčíme Karlu IV. i následné podpoře jeho syna Václava IV.



Obr. 2 – Radošov- skica z roku 1842

Jak vypadala taková cesta? Nevím jak jinde, ale zrovna ta, která vedla v mé blízkosti, nebyla taková, jako ji vidíš teď. Byla krásně dlážděná čedičovými kameny a na pravém boku dokonce byla chráněná opěrnými zídkami, ale podle toho, co jsem zaslechl od procházejících, v jiných úsecích cesty byla úvozová. Nevíš co je úvozová? Jak bych ti to vysvětlil. Je to cesta vyhloubená do terénu, na některých místech dokonce porostlé křovinami. Jindy zas ji provázela souběžná cesta. Používala se ta, která momentálně byla lépe sjízdná. Postupem času však tato cesta začala upadat. Úpadek měla na svědomí nepřitažlivost Ostrova jako tržního střediska, neboť rozvoji bránila celá řada cechovních omezení.

A tak v roce 1737 již není uvedena v seznamu hlavních cest, i když v mapě zakreslena ještě je. Používaná však byla. To dosvědčuje také stížnost psaná roku 1792 jáchymovskou vrchností. Upozorňuje na skutečnost, že v obou směrech je špatně sjízdná a že formani dopravující stříbro a jiné horní produkty do Prahy a při zpáteční cestě střelný prach, varují před nebezpečím převržení vozů a následným výbuchem střelného prachu. Po této výtce byla cesta brzy opravena. Po deštích následujícího roku byla potřeba cestu znovu opravit. Nicméně celkový neutěšený stav vedl k soustředování dopravy na trasu Bochov Varů. To byl zřejmě definitivní konec dálkové dopravy po Královské cestě. Již nikdy více nikdo neoprášil zašlou slávu této cesty. A troufám si říci, že nikomu se to již ani nepodaří.

„Bylo to krásné a poučné vyprávění. Děkuji. Ale připadá mi, že ve vši své skromnosti jsi na sebe nějak zapomněl. Přece jen nebýt Tebe, tak není ani jedna z těchto cest, o kterých jsi hovořil. Vyprávěj mi prosím ještě o sobě...“

### **2.3 RADOŠOVSKÝ MOST**

„Pokud si to přeješ, budiž... Přesné datum narození si již nepamatuji, přece jen je to již pár století a já byl v té době batole, ale bylo to zhruba v 60. letech 14. století. Jestli jsem se od té doby změnil? Ale jistě, původně jsem byl celý ze dřeva, a postupem času, jak jsem dospíval, a také následkem různých úrazů, ke kterým se teprve dostaneme, mám nyní krásné zděné pilíře. Tehdy jsem stál na čtyřech dřevěných pilířích, ale jelikož jsem značně trpěl při povodních, působením ledových ker při jarních táních a hnilobou části konstrukce stojící ve vodě, museli mě stále opravovat. Naštěstí tyto výdaje zaplatilo vybrané clo, jeho výše přece jen nebyla zanedbatelná, jelikož v blízkém okolí žádný jiný most nebyl.“



Obr. 3 – Pohled na radošovský most - fotografie

Již roku 1576 mě postihla první tragédie – zachvátil mě požár. Vidím v Tvých očích děs, ale neboj se, hned následujícího roku mě hodní lidé z Ostrova postavili znova. A jelikož po dobu mé opravy bylo složité se dostávat přes řeku Ohři, dostal pán hradu Hauštejna nařizeno postavit kolegu v Jakubově, pro případ mé neschopnosti. Neúspěšně tomu bránil můj pán, pán města Ostrova, neboť se mu tím zkrátil příjem na clech.

Dalším, ne příliš šťastným obdobím, byla třicetiletá válka. Tenkrát jsem se bohužel stal strategickým bodem. Právě přese mě pronikaly švédské houfy ze saského Krušnohoří hluboko na českou stranu. Bylo hrozné pouštět ty barbary do mé země a přitom nemoci nic udělat. A jako poděkování mě na rozloučenou strhli.

Na další podrobnější informace si vzpomínám až z let 1709 a 1731. Tehdy mě museli tesařští mistři Johann Michael Moyses a Johan Christoph Miller obnovovat v důsledku poškození ledu a následnou hnilobou konstrukce. Na tyto opravy potřebovali 40 kmenů dubů, 12 jedlí, 20 smolných borovic, 72 dubových kůlů, 150 oloupaných kmenů na lešení a 140 velkých kmenů na řezivo. V této době jsem byl celý ze dřeva a byl jsem roubený. S ohledem na to, že nebyla zapotřebí žádná zednická práce, žádali odměnu ve výši 240 zlatých. Suma za opravu se tak vyšplhala k celkové částce 436 zlatých, 36 krejcarů.

Ze svého nově opraveného kabátku jsem se však neradoval dlouho. Během válečné vřavy roku 1742 o rakouské dědictví jsem byl opět zapálen. Ale již následující rok vlídný ostrovský hejtman Franz Beinhöfer objednal dva projekty na mou opravu – jeden se střechou a druhý bez zastřešení. V poznámce bylo konstatováno, že trvanlivost dřevěných nosníků nezastřešeného mostu byla počítána na dobu deseti let. Zřejmě to spočítali správně, neboť právě 10 let po této opravě jsem se částečně zřítíl. Příčinou byla zcela prohnílá konstrukce a tak se nakonec rozhodli postavit mne od základu zcela nově – oba břehy vyzdít a ostatní konstrukci ponechat dřevěnou.



Obr. 4 – Radošovský most – kresba Josef Hofmann

O dalších 7 let později, tedy roku 1760, mne opět poničily ledové kry. Zranění však nebylo příliš vážné, ale pro mne velmi důležité. Na moji opravu totiž použili dřevo, které zbylo po přestavbě kostela, ten, jak vidíš, stále stojí za mnou. Tehdy to byla pro mne velká čest.



Obr. 5 - Pohled na radošovský most - fotografie

Další velká změna pro mě nastala roku 1768, kdy mě opětovně poškodily ledové kry. Zatímco vyzděné nábreží pohromu šťastně přežilo, oba návodní pilíře ledy poničily. Ve snaze vyhnout se častým opravám dřevěných pilířů, navrhl ředitel panství postavit také návodní pilíře z kamene tak, jako byly v roce 1753 vyzděny pilíře nábrežní. Komise bádenských statků zpočátku povolila postavit pouze kamenný pilíř u levého břehu, kde stál domek celníka. Postavit tento pilíř bylo snazší, neboť zde v létě neprotékalo tolik vody. Stavba začala hned po jarním tání, v dubnu roku 1768 a za úctyhodných dvacet pět dní byl první pilíř dostaven. Byl 10 loktů vysoký (téměř 6 m), o ploše 8 x 5 loktů (4,73 x 2,95 m). Protože druhý návodní pilíř u pravého břehu byl poničen více než první, byl ještě v září téhož roku rovněž vyzděn z kamene. Stavba druhého pilíře byla obtížnější, jenom příprava základu trvala 12 dní, jelikož voda se musela odčerpávat dnem i nocí. Pilíř byl pak dokončen za dvacet dva dny. Na stavbě se pracovalo od čtyř hodin ráno do sedmi hodin večer. Horní, dřevěná část mostu byla provizorně zabezpečena dvaceti kmeny až do doby, kdy byly postaveny oba návodní pilíře. Stavba obou kamenných pilířů stála vrchnost 418 zlatých 20 krejcarů, zatímco postavení dřevěných pilířů by stálo podle výpočtu tesařského mistra 690 zlatých. Obnoveny byly rovněž k ochraně pilířů ledolamy z masivních dubových kmenů. V rozpočtu se objevuje i položka tisíc kusů šindele a šindelové hřebíky, z čehož vyplývá, že mi opravovali i střechu. V té době jsem byl tak zaneprázdněn sledováním vyzdívání pilířů, což pro mě bylo zcela nové, takže na to, jestli mi opravovali i klobouk, jsem dočista zapomněl.

O 15 let později, tedy roku 1783, jsem byl natolik v havarijním stavu, že mě museli postavit celý znovu.

V letech 1799 a 1802 mi byl zas opravován nábrežní pilíř. Jenže opravy nepomohly a roku 1803 byl nábrežní pilíř na pravém břehu -u kostela opět natolik poškozen, že musel být postaven od základu znova.

A jelikož od válek jsem měl již nějaký ten pátek pokoj, musel jsem být osudem opět do nějaké zapojen. A tak když roku 1810 za napoleonských válek hrozilo nebezpečí vpádu francouzského vojska, byl jsem z části rozebrán. Po pominutí nebezpečí jsem byl opraven, včetně nového zastřešení, což celkem vynahradilo moji fyzickou újmu.

V dalších letech jsem snad již nebyl vážněji poškozen, ale ledolamy mi musely opravovat neustále.

V tomto stavu jsem vydržel až do druhé poloviny 20 století, kdy v letech 1979-1980 proběhla má celková rekonstrukce. V podvědomí lidí jsem se stal symbolem nejtrvalejších hodnot. Stále silně působila mezi místním obyvatelstvem pověst, že jakmile ztratím svůj klobouk, nastane konec světa.“ Dokončil jsem své vyprávění.



Obr. 6 – Základní kámen - fotografie



## 2.4 NEDÁVNÁ TRAGÉDIE

„Ale když jsem k Tobě přicházela, všimla jsem si kamenu s nápisem: ZÁKLADNÍ KÁMEN OBNOVY RADOŠOVSKÉHO MOSTU 9. červenec 2001. Co se stalo?“, zajímala se dál slečna.

„A tak jsem musel se smutnou pravdou ven. Bylo tehdy 18. července 1986 už poměrně pozdě večer. Už jsem pomalu začínal usínat, když tu mě začalo něco pálit. Rozhlédnu se a vidím, jak ode mě odchází neznámý člověk. Zůstal po něm jen malý plamínek na mé konstrukci. Požár se pomalu šířil, odevšud se ozývaly výkřiky: „Náš most hoří“. Nastal hrozný zmatek a na konci toho všeho ze mne zbyly jen kamenné pilíře.



Obr. 7 – Hořící radošovský most - fotografie

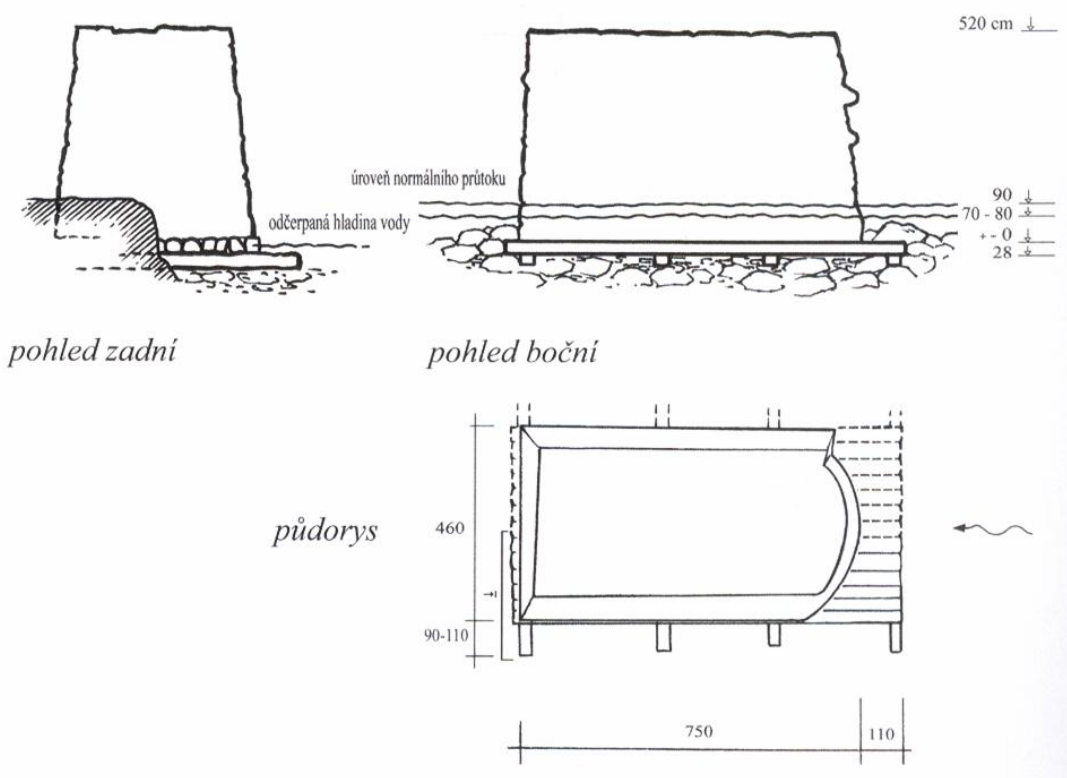
Poté, co se obyvatelé obce trochu vzpamatovali z šoku, začali uvažovat o mé obnově. Kolem roku 1988 se počítalo se započítáním prací v letech 1990-1991. K realizaci ale nedošlo. Po dlouhých debatách a diskuzích nad způsobem nového přemostění řeky, úvahách o sejmutí památkové ochrany a odstranění mých zbylých pilířů a následného postavení zcela moderního mostu, se nakonec podařilo prosadit památkovou obnovu původního stavu a tím mě zachránit před upadnutím do zapomnění.

V letech 1992-1993 obec Kyselka vyhlásila pro mou obnovu veřejnou sbírku. V roce 1996 byl zpracován záměr obnovy a v letech 2000-2001 pak obec Kyselka zahájila z vlastních prostředků a prostředků sbírky přípravné projektové práce na obnovu. Dne 24. dubna 2001 bylo zdejší stavebním úřadem vydáno stavební povolení a dne 9. července 2001 za účasti tehdejšího ministra dopravy Jaromíra Schlinga byl položen základní kámen obnovy.

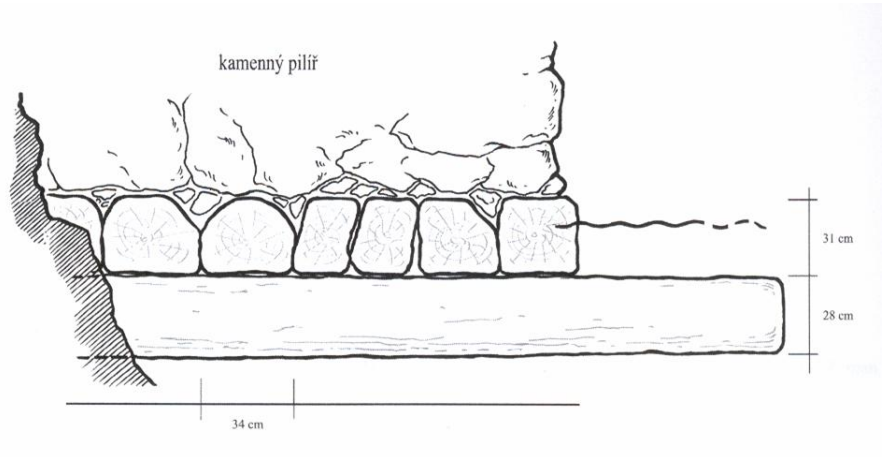
Bylo to pro mě asi nejhorší období mého života. Jsem na světě již přes 6 století, postihla mě různá neštěstí - od válek, přes povodně až po požáry, ale nikdy moje obnova netrvala tak dlouho jako ta poslední. Dříve lidé na mých opravách pracovali téměř ve dne v noci, neměli žádnou techniku, programy na projektování a tak vše dělali ručně. Nikdy se nestalo, že by mě někdo záměrně poškodil, samozřejmě krom období války. Ale onoho večera nebyla žádná válka, někdo to udělal asi pro své potěšení a zřejmě si vůbec neuvědomil, kolik problémů a vrásek přidělá ostatním. Ale našli se hodní lidé, kteří na mě nezapomněli a měli dost odhodlání, aby došli k zdárnému cíli.

### 3.1 OBNOVA

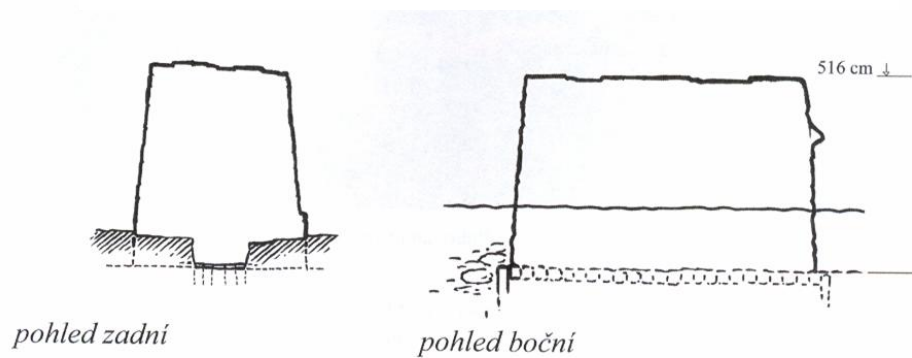
Jako první se musely opravit zbylé kamenné pilíře, které byly po požáru provizorně zakryty sedlovými stříškami. Ty ale již propadly zubu času a neúprosný tok řeky mě chtěl připravit i o to málo, co ze mě ještě zbylo. Jedno malé plus to pro vás mělo. Při opravě podemletých pilířů jste objevili zajímavé nálezy původních konstrukcí, které byly lidskému zraku dosud ukryty a které prozradily o stavebních postupech minulých budovatelů mnoho nového. Při čištění paty pilířů stavitelé také zjistili, že kamenná tělesa pilířů v řece jsou založena na dřevěných rostech s masivním kamenným záhozem. Oba pilíře však mají dřevěný rošt proveden odlišným způsobem, a jak se zjistilo i různého stáří. Pilíř u levého břehu nese klasický rošt s hraněnými trámy, tvořící jakousi podlažku, s napříč podloženými trámy. Odebrané vzorky ukázaly, že na tuto dřevěnou konstrukci bylo použito jedlové dřevo. Dendrochronologickou analýzou pak bylo zjištěno, že stromy, ze kterých jsou trámy pro konstrukci roštu vyrobeny, byly káceny někdy po roce 1753.



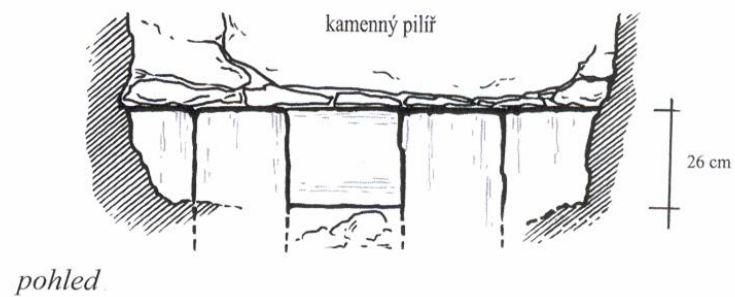
Obr. 8 - Návodní podpora – kresba Lubomír Zeman



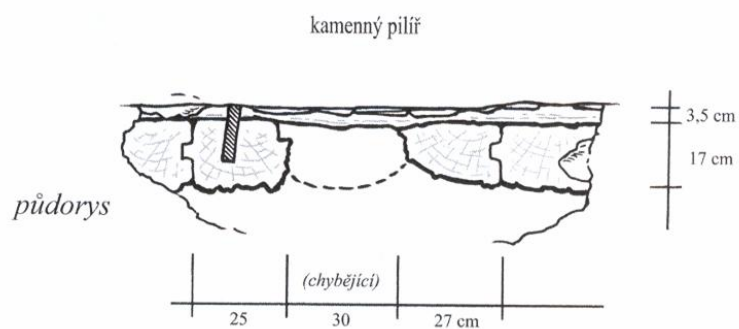
Obr. 9- Detail návodní podpory – kresba Lubomír Zeman



detail konstrukce roštu



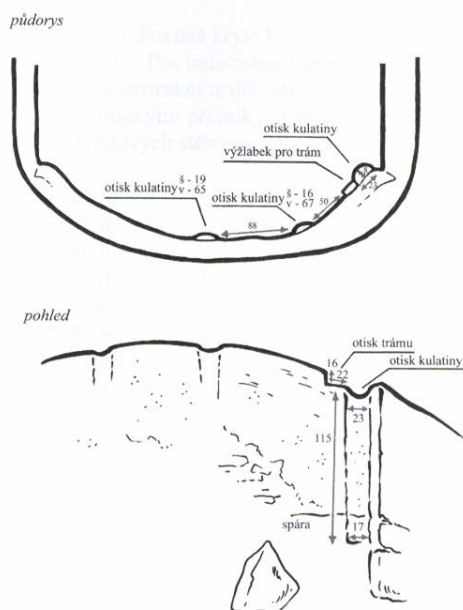
pohled



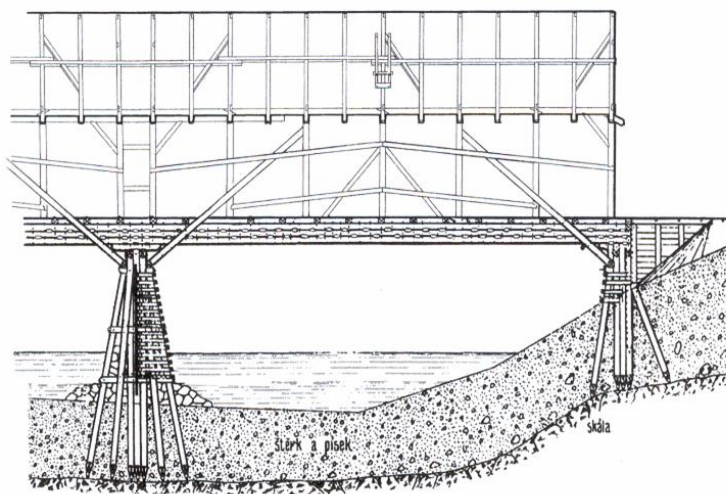
půdorys

Obr. 10 - Návodní pilíř – kresba Lubomír Zeman

Pilíř u pravého břehu nese opět dřevěný rošt z hraněných trámů, který ale nespočívá na příčně položených trámech, ale na svisle vetknutých trámech do základové jámy na způsob klasických pilotů, spojovaných železnými kramlemi. Opět se jedná o jedle, ale doba skácení je dendrochronologicky datována někdy po roce 1782. Odlišný způsob konstrukce i odlišné datování vzorků dřeva ze základových roštů může svědčit pro různé stáří stavby kamenných pilířů. Nelze však vyloučit, že u levého pilíře mohlo být využito buď starší základové konstrukce ještě dřevěného pilíře, nebo druhotně použitého dřeva z dřívějších oprav. Odlišný charakter zdění však lze vypožorovat i z kamenného zdiva pilířů nad vodou. Zhlaví obou pilířů je na návodní straně zaobleno s vystupujícími kvádry pro ochranu zdiva před mohutnými ledy. U pravého pilíře jsou však kvádry mohutnější a četnější, což mohlo být vyvoláno větším nebezpečím nárazu ledových ker než je tomu u mělčího levého břehu.

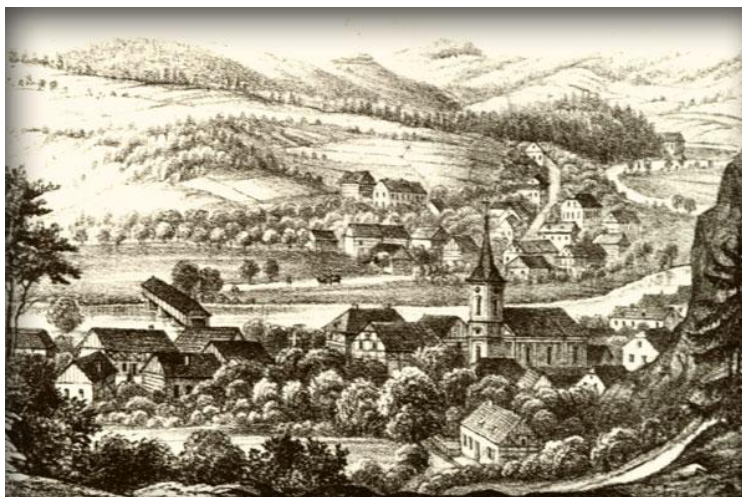


Obr. 11 - Návodní podpora – kresba Lubomír Zeman



Obr. 12 – Možná podoba radošovského mostu - kresba Lubomír Zeman

Je až neuvěřitelné jak si dokážete dávat věci do souvislostí, aniž bych vám jakkoliv napomáhal. Bavilo mě pozorovat, jak se dohadovali, na co je to a ono a k čemu to sloužilo. Díky těmto debatám jsem také zjistil, že toho o mně moc nevíte. Dozvěděl jsem se například, že mou původní podobu vůbec neznáte. Jediné, z čeho vycházíte, je to, že jsem byl celý ze dřeva, o třech polích spočívajících na dvou nábrežních a dvou návodních dřevěných pilířích. Jak vypadala má horní dřevěná konstrukce, však nevíte.



Obr. 13 – Radošov litografie Josefa Schäflera

### 3.2 POPIS KONSTRUKCE

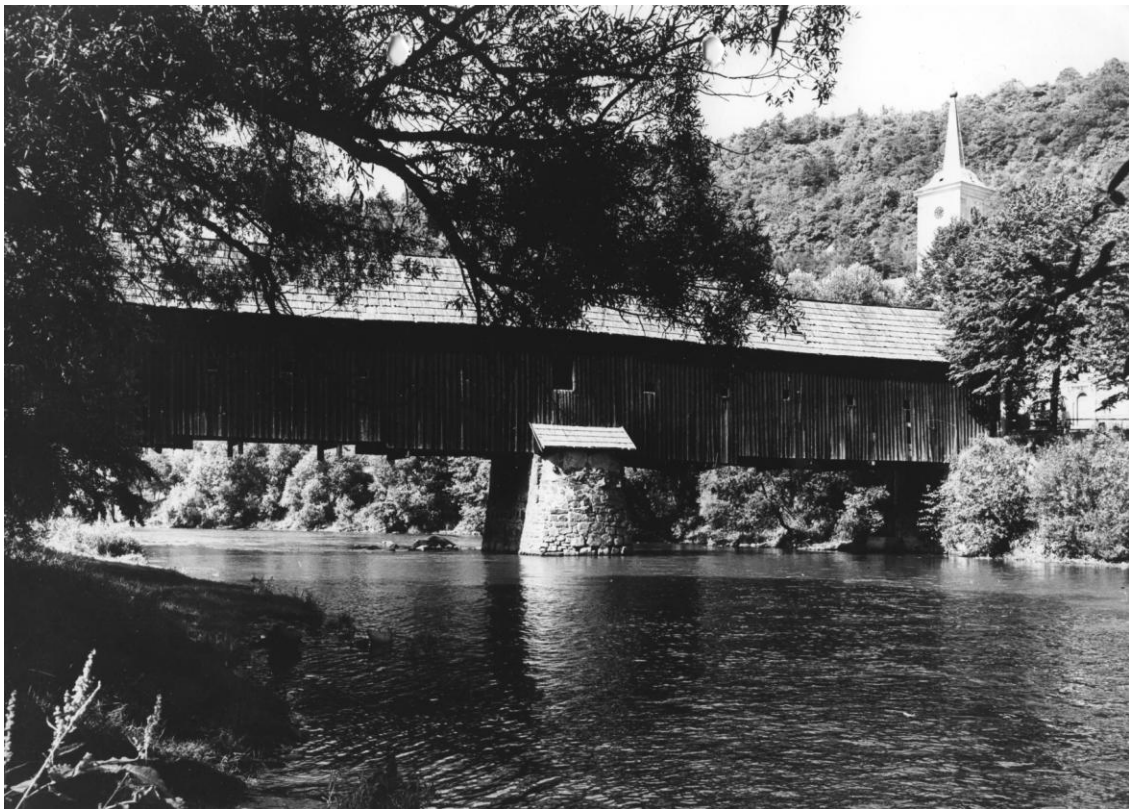
Mé první zobrazení znáte až z litografie Josefa Schäflera kolem roku 1850, kde, jak jsem si všiml, jsem zachycen velice schématicky. Z jiných historických zpráv ale víte, že dříve jsem byl roubený. Dnešní obnovená podoba je rekonstrukcí před zkázou v roce 1986. Tehdy mě tvořila dřevěná nosná konstrukce z pěti mohutných trámů, na silnějším konci 80x80cm, a svislá konstrukce stěn v systému dvojnásobných věšadel. Ve čtvrtinách každého pole byla vazba krovu pro sedlovou střechu, v plných vazbách s dvojicí vazných trámů. Vnější plášť tvořilo bednění ze širokých prken s přelištováním spár krajovými prkny. Prosvětlení umožňovala drobná okénka o rozměrech 30x30 cm, která nad pilíři byla zvětšena na 90x130cm. Vystupující horní části pilířů byly kryty pultovými stříškami. Kuriozitou nesporně bylo vložení masivních kmenů, širokých 60cm podél vnitřní stěny sloužící jako obrubníky. Při obnově jsem však dostal jako nosnou konstrukci trojici dvoutrámových nosníků z předpjatého betonu spojených monolitickými příčníky, pro umožnění dopravy záchranné službě a hasičskému sboru. Nicméně na kráse jsem tím neztratil, neboť tuto novou konstrukci stavitelé skryli dřevěnou mostovkou a bedněním obvodových stěn.



Obr. 14 – Radošovský most - fotografie



Obr. 15 – Radošovský most před požárem - fotografie



Obr. 16 – Radošovský most - fotografie



Obr. 17 – Radošovský most před požárem - fotografie



Obr. 18 – Radošovský most před požárem - fotografie



Obr. 19 – Radošovský most - fotografie

V roce 2003 byla má rekonstrukce úspěšně dokončena a 17.října 2003 jsem byl slavnostně uveden do provozu. Byl to krásný pocit být opět celý a moci sloužit k přechodu přes řeku. Během dalších let jsem byl párkrát zraněn nepozornými řidiči a tak jsem byl doplněn kamerami, pro moji ochranu. Také jsem úspěšně odolal jarnímu vzednutí hladiny Ohře v lednu 2011.

Tímto bych chtěl poděkovat všem, kterým jsem nebyl lhostejný a kteří mě dokázali i přese všechny problémy uvést do původního stavu. A děkuji i Tobě, žes o mě projevila zájem, neboť nejhorší, co může být, je to, že upadneš do zapomnění.



Obr. 20 – Radošov poškození automobilem - fotografie



Obr. 21 – Kamera - fotografie



Obr. 22 - Radošov poškození automobilem - fotografie



Obr. 23 – Vzednutí hladiny Ohře - fotografie



## 4.1 ZÁVĚR

Právě jste dočetli vyprávění unikátního dřevěného radošovského mostu přes řeku Ohři a možná si říkáte: „Hezké vyprávění, ale není ta holka blázen? Vždyť si povídá s mostem!“ Pro některé je to jen pouhý most, ale pro někoho dalšího to může být přítel a vůbec to nemusí znamenat, že dotyčný je pomatený. Je zřejmé, že dialog mezi mnou a mostem je pouze smyšlený, ale když se na to podíváme z druhé strany, tento most opravdu vypráví svou historii a nebýt jeho obnovy, možná že bychom byly ochuzeni o poznání mnohých stavebních postupů dřívějších stavitelů. Samozřejmě, stržení pozůstatků bývalého mostu a postavení zcela nového by bylo mnohem jednodušší, ale někteří z nás by přišli o přítele, o součást své vesnice a tento most by přežíval už jen ve vzpomínkách těch, kteří si ho ještě pamatují. Neříkám, že je špatné stavět nové a moderní stavby, neboť i ty jednou budou našim potomkům odhalovat, jak jsme žili, stavěli a přemýšleli. Vždyť památky jsou významným měřítkem vyspělosti národa. Kdo si neváží pamětihodností, neváží si, podle mě, ani svých předků. Každý kraj, každé město má jistě svého „pamětníka“, o kterého se stará a který jím to oplácí tím, že všem, kdo jsou ochotni poslouchat, „vypráví“ příběhy dávno zapomenuté. Neboť náš život je oproti jejich strašně krátký. Proto doufám, že se pomoc dostane všem zchátralým památkám, že se ještě najdou lidé, kterým nejde jen a jen o peníze, ale kteří ještě mají srdce na správném místě a alespoň se pokusí o záchranu dědictví po našich předcích. Uvědomme si, že to neděláme kvůli sobě, ale kvůli našim dětem, které také mají právo vidět tyto sice staré, ale i přesto úžasné stavby.



Obr. 24 – Návštěva radošovského mostu - fotografie



Obr. 25 – Pohled na radošovský most - fotografie

## 5.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Délka nosné konstrukce: 62,25 m

Šířka nosné konstrukce: 5,75 m

Šířka vozovky mezi obrubníky: 4,70 m

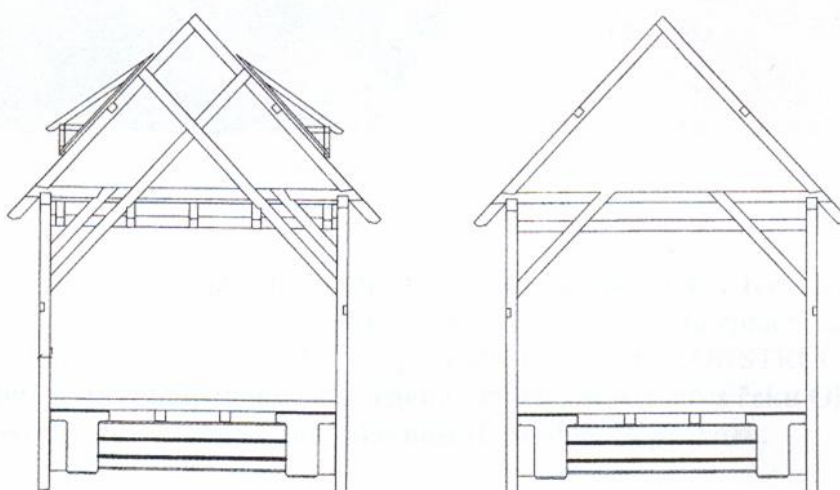
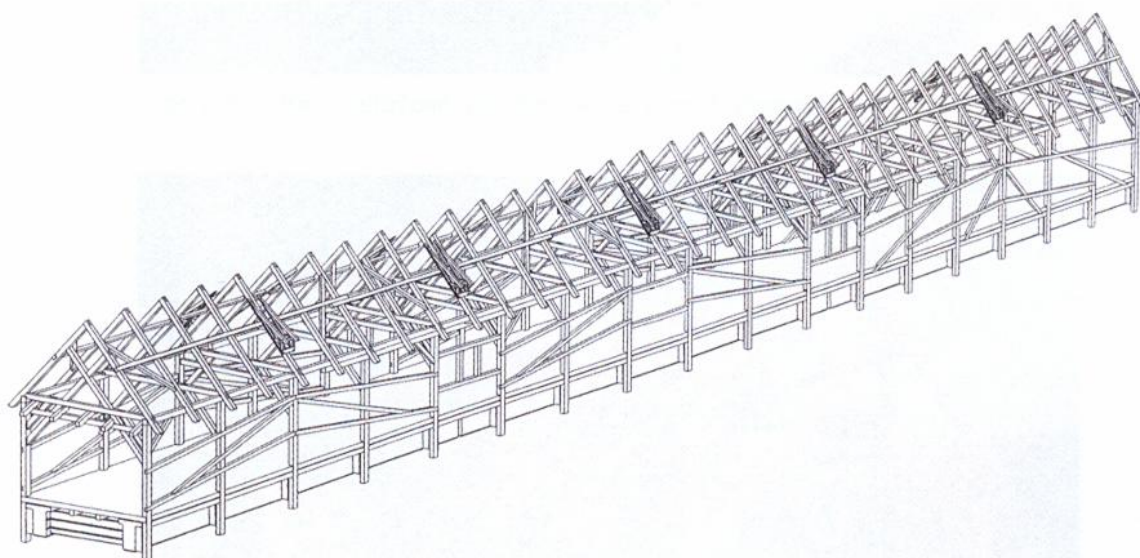
Celková výška nad mostovkou: 7,00 m

Podjezdná výška: 3,10 m

Výška bočního bednění: 5,00 m

Sedlová střecha je vysoká 4 m o sklonu 47°

Zatížitelnost mostu: 4 kN/m<sup>2</sup> , zatížení jediným vozidlem o celkové hmotnosti do 5 tun



Obr. 26 – Konstrukce Radošova – kresba Lubomír Zeman

## 6.1 FOTOGRAFIE Z REALIZACE



Obr. 27 – Výstavba pilíře - fotografie



Obr. 28 – Pilíř dokončený - fotografie



Obr. 29 – Ukládání železobetonových nosníků - fotografie



Obr. 30 – Montáž dřevěného obložení - fotografie



Obr. 31 – Pohled na nosnou konstrukci - fotografie



Obr. 32 – Pohled na nosnou konstrukci - fotografie



Obr. 33 – Nosníky - fotografie



Obr. 34 – Pohled na dokončené obložení nosníků - fotografie



Obr. 35 – Výstavba dřevěné konstrukce - fotografie



Obr. 36 - Výstavba dřevěné konstrukce - fotografie



Obr. 37 - Výstavba dřevěné konstrukce - fotografie



Obr. 38 - Výstavba dřevěné konstrukce - fotografie



Obr. 39 - Dřevěná konstrukce - fotografie



Obr. 40 - Dřevěná konstrukce - fotografie



Obr. 41 - Dřevěná konstrukce - fotografie



Obr. 42 - Dřevěná konstrukce - fotografie





Obr. 43 - Dřevěná konstrukce - fotografie



Obr. 44 - Dřevěná konstrukce - fotografie



Obr. 45 - Realizace střešního pláště- fotografie



Obr. 46 - Realizace střešního pláště- fotografie



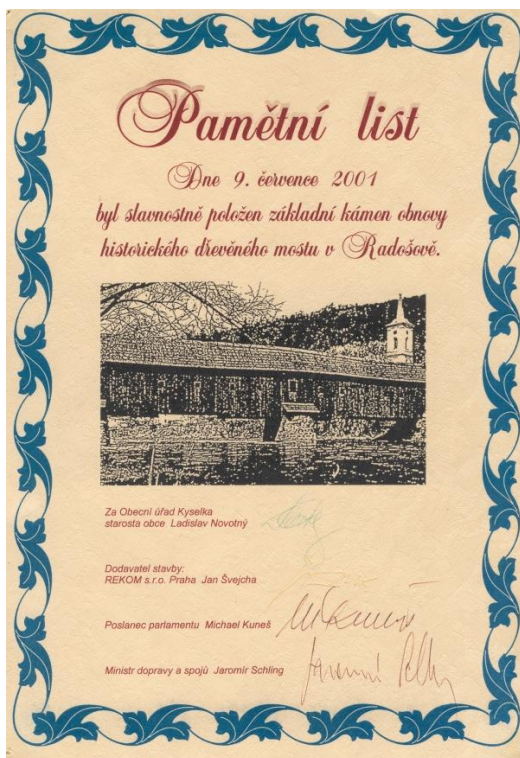
Obr. 47 - Dokončovací práce - fotografie



Obr. 48 - Dokončovací práce - fotografie



Obr. 49 - Dokončená obnova - fotografie



Obr. 50 - Pamětní list



Obr. 51 - Diplom



Obr. 52 - Radošovský most

Zdroje:

<http://www.obeckyselka.cz>

<http://picasaweb.google.com>

<http://www.ct24.cz>

<http://stavby.karlovarska.net>

Radošov – Lubomír Zeman

Historické cesty starého Loketska – Jaroslav Fiala