

Jihočeská univerzita

Pedagogická fakulta v Českých Budějovicích

Katedra výtvarné výchovy

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MOSTY. AUTORSKÉ ZPRACOVÁNÍ MOTIVU SPOJENÍ DVOU BŘEHŮ.

Bridges. Copyright processing motif connecting two shores.

Vypracovala: Marie Kříhová

Ročník a studijní kombinace: 4. ročník NŠ - VV

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Karel Řepa

2012

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracoval/a samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské - diplomové - rigorózní - disertační práce, a to v nezkrácené podobě - v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných pedagogickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne:

.....

Jméno a příjmení autorky

Poděkování

Děkuji především vedoucímu své diplomové práce Mgr. Karlu Řepovi za odbornou pomoc a cenné rady při vytváření práce. Dále děkuji Mgr. Janě Tláskalové a Mgr. Janu Tláskalovi za spolupráci při upravování textu a Václavu Němcovi za poskytnutí a zpracování materiálu v praktické části. V neposlední řadě bych chtěla také poděkovat své rodině, která mi toto studium umožnila a během celého studia mne podporovala.

Anotace

Tato diplomová práce popisuje motiv spojení dvou břehů z několika vybraných hledisek podstatných pro celistvé pojetí tématu. Teoretická část je věnována symbolickému a filosofickému významu motivu mostu, kterým je provázána postupně celá práce. Zaměřuje se na genezi architektury mostu společně se společenskohistorickým pozadím. Následně se zabývá zobrazováním námětu mostu v dějinách výtvarné kultury.

Praktická část realizuje pomocí prostorové tvorby subjektivní pojetí motivu z hlediska symboliky zakódované ve zjednodušené mostní konstrukci, umístěné v iluzivním prostoru prázdnoty, umožňující vzájemné spojení.

Abstract

This thesis describes the motif connecting two sides of a few selected aspects are essential to the concept of integral theme. The theoretical part is devoted to symbolic and philosophical significance of the theme of the bridge, which is linked to a gradual work. It focuses on the genesis of the architecture of the bridge together with social and cultural background. Subsequently imaging theme deals with the bridge in the history of visual culture.

Practical implemented using spatial concepts of subjective motive in terms of symbolism encoded in a simplified bridge construction, located in the illusionary space of emptiness, allowing mutual connection.

Klíčová slova

Most, spojení břehů, symbol, filosofie, věda, výtvarné umění, architektura, báseň.

Keywords

Bridge connecting shores, symbol, philosophy, science, art, architecture, poem.

OBSAH

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| I. TEORETICKÁ ČÁST | 8 |
| 1 MOTIV SPOJENÍ DVOU BŘEHŮ JAKO SYMBOL V ZRCADLE KULTURY, FILOSOFIE A PSYCHOLOGIE | 9 |
| 1. 1 Filosofické a básnické reflexe mostu | 15 |
| 2 MOST JAKO ARCHITEKTONICKÝ OBJEKT | 18 |
| 2. 1 Počátky mostního stavitelství | 19 |
| 2. 2 Římská škola a kamenné mosty | 21 |
| 2. 3 Železná revoluce | 25 |
| 2. 4 Nástup železobetonu | 30 |
| 2. 5 Mostní stavby od 2. poloviny 20. století až po současnost..... | 33 |
| 2. 5. 1 Lávky | 35 |
| 2. 5. 2 Poslové budoucnosti | 38 |
| 3 MOST JAKO NÁMĚT VE VÝTVARNÉ KULTUŘE..... | 40 |
| II. PRAKTICKÁ ČÁST | 47 |
| 1 Tvorba autorských objektů na téma „Mosty“ | 48 |
| 1. 1 Formální pojetí..... | 48 |
| 1. 2 Obsahová koncepce | 48 |
| 1. 3 Technologie a použité materiály | 49 |
| ZÁVĚR | 52 |
| POUŽITÁ LITERATURA..... | 54 |
| PŘÍLOHY | 57 |

ÚVOD

Motivací a inspirací pro napsání této diplomové práce byly mostní konstrukce. Zdánlivě jednoduché a opomíjené stavby, které míváme v každodenním životě a bereme je za samozřejmost, mě nutily k hlubšímu zamyšlení. Ve svých úvahách o mostu jsem našla čím dál více asociací, vztahů a souvislostí mnou dříve opomíjených.

Celá diplomová práce je členěna na teoretickou a praktickou část. V teoretické části se zaměřím na fenomén mostu z globálního hlediska, kde v dílčích částech přiblížím důležité specifické kulturní souvislosti, které osvětlují hlubší podstatu mostu jako motivu spojení dvou břehů. Z části bych chtěla navázat na diplomovou práci Jiřího Pavlase "Fenomén mostu ve vývoji architektury" z roku 1999. Zabývá se především metafyzickým významem, spolu s výtvarnou tváří mostu. Tato diplomová práce mě zaujala, načež jsem se rozhodla pojmout téma z jiných úhlů pohledu.

Cílem diplomové práce je rozbor mostu z hlediska symbolického, kulturního, filosofického a psychologického společně s přispěním zajímavých myšlenek a názorů některých autorů zabývajících se touto tematikou, pramenící někdy i z přidružených vědeckých disciplín. Při rozboru neopomím básníky, kteří dokáží tento motiv výstižně interpretovat a autory zabývající se jiným než užitkovým a estetickým významem staveb.

Dále popisují genezi mostního stavitelství od nejstarších dob světových dějin po současnost především na příkladě průkopnických mostů ve vývoji stavitelství, nebo nesly estetickou hodnotu. Mimo tyto vlastnosti se zaměřím také na školy stavitelů a historicko-spoločenské pozadí při výstavbách. V závěru kapitoly vybrírám nejokázalejší nejprogresivnější stavby současnosti a koncepty nových mostů.

V závěrečné kapitole teoretické části shrnuji výtvarné zpracovávání námětu mostu v uměleckých epochách. Největší rozmach těchto maleb byl zaznamenán v barokním a romantickém pojetí krajinomalby ale především v moderních směrech impresionismu i postimpresionismu. Text se opírá o výtvarné práce, které jsou vyobrazené spolu s fotografiemi mostů z předchozí kapitoly v obrazové příloze.

V celé diplomové práci pracuji s několika zdroji. V první kapitole především s publikací Herberta Bangse *Návrat posvátné architektury* a Miloše Dokulila s kolektivem *Propast mezi vědou a uměním*. Vývoj architektury mostu popisují pomocí mnoha publikací zaměřených na konstrukce a stavitelství a následnou kapitolu mostu jako námětu pro výtvarné zpracování též.

Konečným výstupem bude aplikace znalostí v mé praktické části, kde realizuji spojení dvou břehů ve dvou objektech pomocí prostorové tvorby.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 MOTIV SPOJENÍ DVOU BŘEHŮ JAKO SYMBOL V ZRCADLE KULTURY, FILOSOFIE A PSYCHOLOGIE

V této kapitole se pokusíme nastínit motiv spojení dvou břehů, který není na první pohled viditelný. Při úvaze nad podstatou mostu vyplynou obrazná pojmenování, která dávají mostu mnohem hlubší význam než je samotná stavba. V následujících řádcích je vybráno několik symbolických připodobnění a asociací. Rozčleňme si je pro přehlednost do dvou základních oblastí. První místo z historického hlediska zajisté přináleží sféře duchovní, a to v dobovém pojetí architektury, dále konkrétních náboženských symbolů a konečně nadčasové symboliky mezilidských vztahů, zakotvené odpradáva až dodnes v architektuře měst. Jako druhou, stále aktuálnější, si pak přiblížíme oblast vědy a umění v postupném vývoji pohledů na tyto zdánlivě neslučitelné kategorie.

Než přistoupíme ke konkrétním příkladům přenesení významu, je zapotřebí zmínit jednu z duchovních filosofí architektury, kterou uvedl Herbert Bangs ve své knize *Návrat posvátné architektury*, kde se zabývá podstatou a působením architektury na jedince a společnost. Jeho aspirací je zabránit člověku odcizovat se architektuře. Nápravu věci nachází v historii a tradicích, kde nalézá a zkoumá způsoby, jakými byla architektura spjata s člověkem. Je to filosofický postoj odmítající pouze čistě reálný hmotný svět, na který nahlíží spirituálně. Příkladá velký význam vizím umělců, jelikož právě oni dávají hmotě tvar, který je mnoha mystiky považován za první stupeň vyjádření a naplnění vyšší "Podstaty života" - pochopení lidské existence a základního principu okolního světa. Ve zjednodušeném výkladu je to stav základního prožitku uvědomění si jedinečnosti a jednoty všech věcí, který nelze popsat slovy a nelze mu porozumět ani pomocí intelektu. Tento "nejvyšší stav vědomí" je někdy nazýván nirvánou a ti, kdož tohoto stavu dosáhli, nás ujišťují, že je konečným uvědoměním smyslu života. Znalost vizí je pro architektky nezbytná právě proto, že mystické pochopení znamená záruku věcí neviditelných, vyšší nehmotné reality a existence účelu, smyslu a významu při zkoumání našeho světa. Je to tedy podle Bangse záruka Boží existence a její přítomnosti v dílech architektů. Nemůžeme od nich očekávat, že se stanou mystiky a věnují svůj život honbě za extází. To by nebyli architektky. I tak ale

můžeme spatřit a pocítit náznaky těchto vizí v některých stavbách. "Je nemožné, aby člověk s čistým srdcem stál v chrámové lodi katedrály v Chartres, aniž by pocítil, že neznámý tvůrce této ohromné stavby byl obdařen vizí věčnosti, přesahující naše smrtelné životy."¹

Architektonické objekty, především mosty, jsou stavěny z důvodu užitku. Jakýsi druhý rozměr jim bývá přisuzován až po dostavbě nebo dlouholetém užívání. Bangs má však opačný názor a tvrdí, že důležitost stavby jako uměleckého vyjádření můžeme bez obav nadřadit nad její užitnou hodnotu. Jinými slovy, ačkoli je nutné, aby stavba uspokojivě plnila svou funkci, skutečnost, že je krásná, je důležitější.² Nemá však na mysli "krásu jako esteticky dekorované přístřeší". Tvrdí, že: "Jsme připoutáni k standardům praktičnosti, které dospěly do stavu, kdy se potřeby domova podřizují diktátu nejnižších vynaložených nákladů. Tato účelnost je prokletím moderní doby. Architektura, která je symbolem a přístřeším, musí být v souladu s hmotnými potřebami našich pozemských, tělesných schránek. Stejně tak ale musí naplňovat instinktivní a jiné potřeby našich duší."³

Bangs tvoří most mezi lidmi a architekturou. Tento duchovní most je neviditelným pojítkem přítomným nejen v architektuře, ale ukrývá se zakódovaný v dalších pojmech, někdy nevědomě užívaných.

První náznak určitého přeneseného významu mostu můžeme zpozorovat již v jedné z nejstarších knih - Bibli. Mojžíš rozpoltil moře ve dvě, aby převedl prchající otrokářské Egypťany. Rozpolčení moře je ohlášeno jako čin "spasení Hospodínova" a dá se považovat jako jedna z variant "přemostění" i když ne v pravém slova smyslu. Rozpolčení moře v kritické situaci dosvědčuje Hospodínovu svrchovanost a moc. Tuto zprávu o rozpolčení vod musíme chápat jako základní vyznání víry starozákonního Izraele, kde nejde o popis přírodního úkazu, ale svou roli zde zastává určitá doba, staroorientální představy a způsob vyjadřování autorů textů.⁴

¹ Srov. BANGS, Herbert. *Návrat posvátné architektury: zlatý řez a konec modernismu*. Vyd. 1. Praha: Levné knihy, 2008, 224 s. ISBN 978-80-7309-571-0, s. 2, 71 - 73.

² Srov. Tamtéž. s. 73.

³ Tamtéž. s. 73.

⁴ Srov. BENEŠOVÁ. *Přechod Rudého Moře* [online]. 29.7.2011 [cit. 2012-04-18]. Dostupné z: <http://katecheze.evanganet.cz/katechetické-přípravy/prechod-rudeho-more>

Přemostění mezi církvemi samotnými zkoumá věda o ekumenické souvztažnosti. Na planetě Zemi žijí lidé s odlišným náboženským vyznáním, kteří mezi sebou musejí nalézt mosty v podobě společného soužití. Každý člověk se může svobodně rozhodnout, zda chce, či nechce vstupovat na "mosty". Většina náboženství, především křesťanství, přímo vyzývá k spojení mezi všemi lidmi a určuje i pravidla, která mají zajistit harmonické vztahy. Taková pravidla můžeme nalézt v "Desateru přikázání". Modlitba je přímým mostem spojení člověka a Boha.

Mosty byly v prvopočátku stavěny pro prosté usnadnění komunikace. Stavěly se jednoduché a účelové stavby, které neměly nést hlubší význam. Se vznikem benediktinského řádu se rozvinulo zbožné poslání stavět mosty, a pomáhat tak lidem. Až v době renesance došlo ke vzkríšení komunikace a zrození významu a symboliky těchto staveb. Most začal nabývat na životě díky tomu, že se stal střediskem ruchu a obchodu.

Ruchem a obchodem žila a žijí především města nesoucí tvář mostu. Za ikonu New Yorku je považován Brooklynský most, dominantou San Francisca je Golden Gate. Oba tyto mosty nesou spolu se jmény i velkou slávu, které předcházela bohatá historie popsaná v kapitole 2. 3.

Staré mosty, nezbytné součásti měst, převážně tvořící střed města (Písek, Praha) sbírají paměti událostí a získávají na významu postupně. Takzvané městské mosty plnily v dějinách lidstva nejen funkci dorozumivací a spojovací, ale i obrannou. Díky klenutí stavby Karlova mostu odolala protestantská část našeho národa náporu Švédů, kteří neviděli na druhou stranu, a utrpěli tak překvapivě tvrdou porážku.

V dalším případě je most hlavním strůjcem vzniku města. Tento fenomén je nejvíce patrný v Budapešti, kde se mostní konstrukcí spojilo město Budín s městem Pešť, nebo Staré a Nové Město v Bratislavě.

Samotnou kapitolou by mohl být příběh města Mostar v Chorvatsku, tehdejší Bosně a Hercegovině. Dominantou Mostaru je *Stari most*, respektive *Stará ćuprija*. Most, který spojoval břehy řeky Neretvy od roku 1566, kdy zdejšímu kraji vládl Sülejmán Nádherný, dal v podstatě jméno celému městu. Výraz „Mostar“ označuje „strážce mostu“. Za občanské války se *Stará ćuprija* plánovaně zřítily pod palbou

bosenských Chorvatů, kteří chtěli město oprostít od veškerých staveb, připomínajících někdejší tureckou nadvládu. Město ztratilo malebnou kulisu na více než deset let. Rekonstruovaný most se pak roku 2005 dostal na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO a dnešní stavba přesně kopíruje historický originál. Most má i dlouhou tradici týkající se dokazování dospělosti. "Řeka Neretva není příliš hluboká, ale přesně pod vrcholem mostu je prý malá tůňka. Dospívající mladíci tam skáčí odněpaměti, aby prokázali, že už nejsou dětmi, nýbrž dospělými muži."⁵

Ani v současné době nejsou symbolické aspekty mostu neaktuální. Rakouský výtvarník Robert Kalina se mosty nechal inspirovat při návrhu eurobankovek, kde zobrazil na rubové straně mostní konstrukce z různých uměleckých období. Vyobrazení mostů na rubové straně bankovek vycházejí z typických architektonických prvků jednotlivých slohů a nejsou věrným vyobrazením konkrétních staveb. Kdyby bylo možné poznat konkrétní most, byly by bankovky nevyhnutelně spojovány s jednotlivými zeměmi, a proto vyobrazení vždy určitého období v evropských dějinách pouze symbolizují.⁶ Mosty podobné těm, které jsou zobrazeny na bankovkách, lze nalézt na mnoha místech Evropy a to je právě filosofií společenství Evropské unie - spojení členských států a jakási anonymita v potření identity a jedinečnosti států samotných. Autor vtiskl mostům na eurobankovkách význam celku. Nicméně současné stavby jsou odlišného charakteru. Mostní konstrukce jsou považovány spíše jako symboly technické a kulturní vyspělosti stavitele nebo země, kde byl most postaven. Vypovídají samy za sebe a jako závodníci na trati se předhánějí ve své velikosti, výšce a jiných parametrech. Je to jakási známka vyspělosti, originality a prestiže autora či samotné země.

Věda a umění jsou pojmy, mezi kterými bychom čekali spíše propast, než nalézali spojení. Zdánlivě odlišné disciplíny však obsahují témata, která je spojují tenkými, ale pevnými mosty.

Přestože věda i umění mají podobný cíl - poznávání, pochopení okolního světa a hledání základních odpovědí spojených s naší existencí na zemi, používají odlišné

⁵ KOŠŤÁLOVÁ, Michaela. *Mostar-svět tichých protikladů* [online]. [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://www.icesty.cz/mostar-bosna-a-hercegovina/>

⁶ Srov. *Euro bankovky* [online]. [cit. 2012-04-08]. Dostupné z: <http://www.vedral.jex.cz./menu/euro-penize/euro-bankovky>

postupy. Může však existovat umělecká tvorba bez podpory racionální a strukturované reflexe nebo věda bez kolektivní a individuální imaginace? Tuto otázku v současnosti začali řešit stejně vědci jako umělci. Umělé rozdělení vědy a umění bylo neuvážené a jistoty, které byly vizí 19. a 20. století, se začaly vytrácet. V současné době však "vědecko – umělecké" pohledy ožívají. Příkladem může být interaktivní instalace experimentující s virtuální a smíšenou realitou. Instalace využívají principy biologické zpětné vazby, kdy dochází k přenášení biofyzických signálů na základě emocí. Tyto vazby následně vytvářejí obraz, zvuk, hudbu i amorfní krajinné prostředí v reálném čase. Obraznost přechází od hrůzostrašné hyperrealistické atmosféry až po geometricky čistou, anebo naopak fantastickou organickou abstrakci, kde se objevují podmořské sasanky, nerůznější létající stromy, objekty a třeba i lidské zárodky. Toto vyobrazení by se neobešlo bez kreativity umělce a zároveň by bylo nerealizovatelné bez vědeckých postupů.⁷

Výtvarné umění se často inspiruje vědeckými tématy a nové výtvarné styly jsou mnohdy provázané s produkty moderní vědy. Objevování nových vztahů mezi strukturou a funkcí je novou estetickou kategorií a na rozdíl od teorie umění se zabývá přírodní podobou estetiky. Inspirace autorů je tím pádem hledána v oblastech vědomí, přičemž mystérium vědy je jedním z nich. Takovéto myšlení posouvá umění k inspiračním zdrojům ze světa vědeckých a technologických invencí a tím dochází ke spojení vědy a umění. Veliké nápady vědy se rodí spontánním zábleskem spirituality a poezie, které vědci osvítlí mysl a vyjeví pravdu. Skupinový název pro tyto objevy - serendipity, vymyslel koncem 18. století anglický šlechtic a spisovatel Horace Walpole, který tvrdil, že: "Vědecký objev, stejně jako každý tvůrčí čin, musí sahat za hranice logiky."⁸

Umělci a jejich díla jsou s pojmem "krásno" spojováni často. U vědců se dá předpokládat, že "krásno" není právě vyhledávaným termínem nebo objektem frekventovaným. Tyto předsudky jsou však mylné. Jako jedna ze světových hodnot zajímá stejnou měrou obě skupiny. Výjimečnou ukázkou a důkazem je pokus Ernsta

⁷ Srov. DOKULIL, Miloš. *Mosty a propasti mezi vědou a uměním*. Vyd. 1. Editor Michal Giboda. České Budějovice: Dialog vědy s uměním v nakl. Tomáš Halama, 2010, 110 s. ISBN 978-808-7082-157, s. 7.

⁸ Srov. DOKULIL, Miloš. *Mosty a propasti mezi vědou a uměním*. Vyd. 1. Editor Michal Giboda. České Budějovice: Dialog vědy s uměním v nakl. Tomáš Halama, 2010, 110 s. ISBN 978-808-7082-157, s. 46.

Haeckla *Kunstformen der Natur*. Autor na stu barevných tabulí dokazuje, že v přírodě vládne zákon dovolující přežít pouze jedincům, u nichž je krása v souladu s funkcí. Tento soulad je natolik univerzální, že přenesením biologických struktur do architektury nebo výtvarného umění obhájí jak svou funkčnost estetickou, tak i technickou.⁹

Dalším příkladem spojení těchto vědeckých disciplín může být DNA. Když James Watson uvedl v novinách článek o zmiňované DNA, doprovázel jej jednoduchý obrázek jeho manželky. Všichni byli zamilováni do své molekuly, o níž prohlásili, že "je tak hezká, že musí existovat". Dnes se z dvoušroubovicové DNA stala moderní umělecká ikona zobrazovaná celkem frekventovaně. Americká umělkyně Sussane Ankerová si zvolila genetiku jako zdroj inspirace a mluví o ní jako o buněčné archeologii. Zviditelnění genu porovnává s kubismem, kde gen se stává kódem skrývajícím ideu ve vizuální formě. Podle nových poznatků z genetiky lze tvrdit, že krása navenek prezentující vlastnost živého organismu je zakódována v konzervované části genomu, kterou jsme propojeni s primitivními předky z prvotních moří. Zájem o materiální, hmotnou podstatu estetického citění vedl ke zrodu nové disciplíny - neuroestetiky, studující biologickou podstatu vazeb mezi mozkem a uměním. Cílem je dopátrat se, zda nějaké jsou a zda existují prokazatelné rozdíly ve funkci mozku umělců a mozku vědců či lidí jiných profesí. Vnímání krásy je snad jedním z produktů "buněčné archeologie", o níž hovoří S. Ankerová.¹⁰

Symbolika mostu v zrcadle kultury, filosofie a psychologie je velice obsáhlým tématem, důležitým pro pochopení mostní architektury jako celistvého, "živého" objektu oproti pouhému přirozenému materiálnímu pojetí. Pro lepší pochopení následujících kapitol je nezbytné se alespoň z části ztotožnit s několika pohledy na danou problematiku.

⁹ Srov. DOKULIL, Miloš. *Mosty a propasti mezi vědou a uměním*. Vyd. 1. Editor Michal Giboda. České Budějovice: Dialog vědy s uměním v nakl. Tomáš Halama, 2010, 110 s. ISBN 978-808-7082-157, s. 47 - 52.

¹⁰ Tamtéž. s. 54 - 55.

1. 1 Filosofické a básnické reflexe mostu

Josef Krotvor napsal reflexi k výstavě plastik a grafik Jana Hendrycha *Mosty a brány*:

"Cesta po mostě je cesta výjimečná, je to tak trochu cesta mezi nebem a zemí. Prožíváme i jisté vzrušení, těší nás nové pohledy a prožíváme i okamžik lehké závratě. Most je spojnicí mezi tím, co bylo a co bude, most je především komunikací mezi lidmi. Při přechodu mostu se člověk pohybuje jako neotevřené divadelní scéně, most je scénografií oživenou přítomností člověka. Pod mostem běží a plyne voda jako čas a po mostě krácejí lidé, napříč prostorem."¹¹

Friedrich Nietzsche, představitel radikální kritiky nejen idealistické filozofie, ale také tehdejší evropské kultury, napsal ve své knize *Tak pravil Zarathustra*:

"Co je velkého na člověku, jest, že je mostem, a nikoli účelem: co lze milovati na člověku, jest, že je přechodem a zánikem. Miluji toho, čí duše jest hluboká i v poranění a kdo může zahynouti malým zážitkem: tak půjde rád přes most."

Výbor básní rakouské spisovatelky Ingeborg Bachmannové, přeložené Michaelou Jacobsenovou, obsahuje báseň *Mosty*. Autorka je vidí jako majestátné stavby spojující dva břehy – břehy řeky, ale také života a smrti. Objevuje se motiv „zatracenců“, kteří zde ukončili svůj život. Z básně lze vyčíst, že existuje jakási podobnost mostů a lidí v ohrožení pomíjivou slávou a následné opuštěností. Jsou zmíněna i některá slavná jména těchto staveb.

Apollinaire vydal roku 1913 v rámci své sbírky *Alkoholy* báseň *Pod mostem Mirabeau*, kde píše především o pomíjivosti lásky a melancholickém plynutí času. Inspirací k napsání této básně mu byl rozchod s jeho milenkou Marií Laurencinovou, mladou malířkou. V básni se vyslovuje ke svému niternému pocitu, který v něm láska zanechala. Most Mirabeau, postavený v roce 1895, spojuje Javel na levém břehu Seiny s

¹¹ KROTIVOR, Josef. Ztichlá klika. [Http://www.ztichlaklika.cz](http://www.ztichlaklika.cz) [online]. [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://www.ztichlaklika.cz/galerie/show-exhibition/jan-hendrych-mosty-a-brany-plastika-kresba-grafika-id139>

nábřežím Aureol. V Apollinairově době byl v místech, kde Seina opouštěla hranice města. Báseň existuje v několika překladech, z nichž uvádíme překlad Jaroslava Seiferta, mj. autora sbírky *Kamenný most*. V první sloce představuje Apollinaire lásku jako nedílnou součást našich životů, druhá sloka vypovídá o lásce, která trvá, ve sloce následující láska odchází a ve sloce poslední je míšena. Uspořádání jednotlivých veršů se zdá nahodilé jako vlny Seiny, ovšem má svůj vlastní řád, kdy každá sloka se podobá té předchozí. Básník je melancholický, láska i život plyne v zapomnění. Plyne jako voda odnikud nikam, vše se spojuje v jedno, v pouhou marnost.¹²

Téma mostu se objevuje také v díle Vítězslava Nezvala. Sémantické okolí tohoto výrazu však není ve všech verších tak jednoznačné. V básni *Edison* z roku 1927 – „sebevrahův stín, jenž padal do hlubin“ a v básni *Trojský most* z roku 1939 se objevuje negativní symbolika mostu, která je zde ve spojitosti se sebevraždou Nezvalova přítele Bedřicha Feuersteina a předtuchou smrti. Taktéž v některých básních nemá výraz „most“ zásadní vliv na celkové vyznění a kontext básně. Vítězslav Nezval byl fascinován symbolikou mostu, což dosvědčuje i fakt, že svou básnickou prvotinu vydal r. 1922 právě pod názvem *Most*. Její úvodní stránku zdobí dřevoryt mostu od básníka a sochaře Arnošta Ráže, strýce Konstantina Biebla. Je důvod předpokládat, že „kamennými chodci“ Nezval míní sochy a sousoší na Karlově mostě, jehož původní podoba byla bez výzdoby. Později na něj byl však umístěn kříž s Ježíšem Kristem a další figury. Opis tohoto kříže najdeme ke konci první sloky této básně „na kříži mostu“. „Stáda velbloudů“ jsou metaforou lidského hemžení na mostě, oproti významovému kontrastu, který tkví v osamělosti chodce – poutníka. V poslední sloce cítíme jistou podobnost s Apollinairovou básní *Pod mostem Mirabeau*. Chodec stojí na mostě a pod ním se valí voda stejným nesmlouvavým tempem jako sám život. „Temná bárka“, která svítí a kterou poutník nevědomky míjí, má metaforickou podobu naděje, již můžeme nalézt i ve svatých, kteří na poutníka z mostu shlíží.¹³

¹² Srov. HODONSKÁ, Šárka. *Topos mostu v díle Vítězslava Nezvala* [online]. Brno, 2009 [cit. 2012-04-12]. Dostupné z:

http://is.muni.cz/th/216925/ff_b/TOPOS_MOSTU_V_DILE_VITEZSLAVA_NEZVALA.txt.

Bakalářská. Masarykova univerzita, Filozofická fakulta. Vedoucí práce prof. PhDr. Petr Osolsobě, Ph.D.

¹³ Srov. Tamtéž.

Úryvek z třídílné básně *Kamenný most* pochází ze stejnojmenné sbírky Jaroslava Seiferta, která vyšla v roce 1944. Autor se v ní utíká k Praze, k jistotám domova.

V první části básně je most představen jako pamětník mnoha událostí, jenž je nerozlučně spjatý s řekou plynoucí pod ním, stromy, rybáři, racky...

Básník popisuje proměny mostu a jeho okolí během jednotlivých ročních období, ale i dne a noci. Hlavním tématem je plynutí času jako vody v řece, koloběh života.

2 MOST JAKO ARCHITEKTONICKÝ OBJEKT

"To, co je falešné a pompézní, jen zřídka prospívá umění, ale spontánnosti konstrukcí inženýra, které se řídí přírodními zákony, a proto mohou dosáhnout harmonie, může vyplynout nehledaná krása." Le Corbusier

Za jednu z nejvyšších forem stavebního umění je odnepaměti považována architektura mostu.

Následující text se bude zabývat především rozvojem mostních konstrukcí a s tím související technickou a materiální charakteristikou těchto staveb. Pokusíme se vytvořit názornou vývojovou teorii sledující genezi mostů od prvotních dochovaných typů přemostění až k extrémně komplexním stavbám současnosti. Tento vývoj bude paralelně doplněn obrazovou přílohou.

V krajině působí mosty jako výrazná umělecká díla. Často bývají citlivě zasazená do prostředí, které je pro stavitele a architekty stálou výzvou k překonávání daných přírodních překážek. S technickou a kulturní vyspělostí se mění i podoba mostů a slouží dalším generacím nejen pro účelné využívání, ale i jako symbolické obrazy dané doby. Každý most je unikátní svým technickým zpracováním a estetickým působením. Při citlivém vnímání zjišťujeme, že především starší mosty v sobě, mimo své fyzické proporce, technické parametry a materiální složení, nesou mnohem hlubší duchovní hodnotu.

Perinová a Faraggiana uvádí, že stavění mostů a lávek bylo v nejstarších dobách vnímáno jako urážka přírodních magických sil. Jejich stavitelé se často domnívali, že tajemné síly v noci ničí jejich stavby přírodními živly. Výše zmínění autoři však upozorňují, že strach z těchto magických sil se postupně proměňoval skrze

odhalování sil fyzikálních: "Ve skutečnosti se síly, jež brání výstavbě mostů, ukrývají ve fyzikálních zákonech a mohu být překonány jen tehdy, jsou-li tyto zákony známy."¹⁴

Duše mostů se utvářely mnoha událostmi. Od počátku stavby, přes nemalé komplikace, až do dnešní doby. I v této době mosty pohlcují události, myšlenky a starosti lidí, kteří jsou s nimi nevědomě propojeni.

2. 1 Počátky mostního stavitelství

"Mosty jsou stejně staré jako lidstvo, nebo dokonce ještě starší. Kmen stromu spadlý přes potok, liána mezi dvěma stromy rostoucími na protilehlých březích řeky, řada balvanů přetínajících potok, aniž by toku nějak bránily – to všechno by mohly být mosty vytvořené přírodou. Primitivní člověk určitě takovýchto přechodů používal, ale zacházel ještě dále. Aby spojil oba břehy nebo učinil brod bezpečnějším, porazil strom nebo položil na velké kameny plochý balvan."¹⁵

V počátku mostního stavitelství se však našli i tací, kterým pouhá lávka přes potok nestačila. Krutým a šíleným způsobem vstoupil do těchto dějin Gaius Caesar Caligula (12 - 41 n. l.). Nařídil všem přístavním lodím, aby vyložily náklad a vydaly se do Neapolského zálivu. Takto nashromáždil čtyři tisíce lodí, z nichž tisíc upravil a zakotvil vedle sebe do dvou doků přes zátoku Baia Pozzuoli u Neapole až ke své vile v Bacoli na druhé straně zálivu. Zádě byly pevně spojeny lany, a když vyčnívaly, nechal jejich ozdobně vyřezávané hlavice i sedadlo kormidelníka uřezat. Na řadu lodí nechal položit prkna, na která následně navozil vlhkou hlínu a důsledně ji udusal. Vytvořil tak lodní most šest tisíc římských kroků dlouhý, s pevnou, širokou cestou, po které mohli pohodlně projet jezdcí i s povozy. Jeho troufalost byla však tak velká, že nechal připlout

¹⁴ PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 13.

¹⁵ PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 12.

další lodě, ze kterých vytvořil pět ostrůvků na tisíc kroků od sebe vzdálených a připoutaných k lodnímu mostu. Na ostrůvcích nechal vystavět vesničky a podél cesty krámky se zbožím. Když bylo dílo dokonáno, zešílel a myslel si, že je bůh. Ve zlatě oděný přikázal velkému počtu přihlížejících, aby na plovoucí most vstoupili, a pak se svou družinou sledoval, jak je vojsko natlačilo do moře a oni tonou. Sám byl později zavražděn a jeho lodní most nebyl co do délky překonán až do roku 1903, kdy byl postaven přes velké Solné jezero na první americké pacifické dráze dřevěný železniční most dlouhý 32 km.

Úspěchy římských legií ve válkách v Evropě se opíraly nejen o disciplínu, ale i o vybavení armády. Před táhnoucími kohortami legií se valily těžké vozy naložené trámy, fošnami a pilotami, sekerami, lopatami a ostatním nářadím nutným pro stavbu jednoduchých trámových mostů. Nešlo jen o mosty rychle stavěné a rozebírané, ale také o pevné mosty dřevěné. V Caesarových Zápiscích válce galské z tažení do Galie a Germánie v roce 58 př. n. l. popisuje autor, jak nechával mosty strategicky strhávat a stavět.¹⁶

Římské legie postavily za svých tažení mnoho dřevěných trámových a lodních mostů. Údaje o parametrech mostů byly vytesány do kamenných milníků u vojenských silnic. Dokonce na Traiánově sloupu můžeme spatřit reliéf, na kterém je vyobrazený vysoký most přes řeku Dunaj s dřevěnými mřížovými nosníky na dvaceti zděných pilířích založených na skále. Při této stavbě Římané použili techniku stavby podobnou pozdějším kesonům¹⁷. Nevznikaly jen dřevěné vojenské mosty, ale i kamenné. Oblast známá svými umělými mosty byla bezesporu Mezopotámie. Mezi Eufratem a Tigridem je postaven v 6. stol. př. n. l. za vlády Nabukednazara II. mistrovský kamenný a dřevěný most v Babylonu, který přemostuje 600 metrů širokou řeku. "Mohutné

¹⁶ Srov. HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 14.

¹⁷ keson - z franc. caisson je speciální typ potápěčského zvonu. Obvykle je to dutý kvádr bez dna, který se používá ve stavebnictví pro práce vykonávané pod hladinou vody. Díky tomu, že tlak vzduchu v kesonu je stejný jako ve vodě, je možné v něm pobývat bez potápěčského dýchacího přístroje. Ke kesonu je přiváděn stlačený vzduch od kompresoru, který doplňuje a vyměňuje vydýchaný vzduch. K pracím pod vodou se keson využívá od 19. století, kdy se s neznalostí dekomprese objevovala tzv. kesonová nemoc, způsobená prudkým snížením tlaku, vyvolávající tvorbu dusíku v kloubech a cévním systému. Dnes už se využívá pouze minimálně, zakládání pomocí kesonů bylo nahrazeno modernějšími metodami a ostatní práce vykonávají pracovní potápěči.

jedenadvacetimetrové pilíře o šířce 9 metrů byly proti proudu zašpičatělé a po proudu ukončené plochým obloukem. Vyzdívali je z menších pálených cihel a obkládali kvádry spojovanými skobami. Pilíře zakládali na suchu, protože svedli vody Eufratu před stavbou do velikého jezera na sever od Babylónu."¹⁸

2. 2 Římská škola a kamenné mosty

První, dřevěné mosty, se jen stěží dochovaly. Co je však věčným stavebním materiálem, je kámen. Opracované kameny naskládané na sebe do pilířů, překlenuté velkými, plochými, žulovými kameny nazýváme mosty deskovými. Takový most stojí v Cornwallu – Post Bridge, nebo v Číně – most Giang - Tung- Giao, který má rozpon asi 25 m a průřez 160 x 149 cm. K velkému pokroku při stavbě mostů došlo při objevení oblouku. Technika oblouku byla známá již v době egyptské, avšak zdokonalili ji Římané, kteří následně oblouk používali nejen ve své říši, ale i ve vzdálených provinciích. "U římských mostů se opakovaly stejné charakteristické znaky: kulaté oblouky, velké obdélníkové kamenné bloky, střízlivost, dokonalost a symetrie."¹⁹ Mosty souvisely od starověku s náboženstvím, jelikož římský náboženský kult měl šedesátičlenný sbor kněží, kde působili takzvaní pontifikové, kteří měli stavbu mostů na starost. Podobné vztahy se dají pozorovat i ve Francii, kde byl zřízen ve 12. st. Benediktinský řád mostních bratří, jejichž úkol byl jasný – budovat mosty. "Jisté je, že stavba mostů byla významnou součástí stavitelství v celé římské říši, která sahala od Přední Asie až do Británie, a od severní Afriky až po Dunaj, který tvořil opevněnou hranici – limes imperii Romani. Při nesčetných válečných taženích se stavěly dřevěné lodní a kolové mosty, ale v téže době se už budovaly přes řeku velké a krásné mosty kamenné a pro zásobování měst vodou akvadukty. V Římě vyrostl sbor stavitelů

¹⁸ Srov. HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 14.

¹⁹ PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 16.

klenutých mostů a ten pokládal dřevěné mosty hodné barbarů, a nikoli Římanů."²⁰

Technickou dokonalost mostů římských kameníků a zedníků obdivuje celý svět. Stavěly se kryté mosty se vstupními branami a obvykle byly pět metrů široké, aby se na nich mohly potkávat dva vozy nebo legie. Z kvádrů dokázali sklenout segmentový oblouk až třicetisedmimetrový. Při zdění základů používali římský beton – concretum, znali zakládání pilířů na dřevěných roštích, pilotách se železnými botkami a vynalezli princip jednoho typu římského kesonu, který spočíval v dvojitém kruhu dřevěných tyčí vraženém do koryta řeky. Do meziprostoru kruhů byla navržena hlína a voda z uzavřeného prostoru se odčerpala. Dalším velkým objevem byla výroba voděodolného cementu – pozzolanu, používaného při stavbě základů. Tento vynález však zanikl na dlouhá staletí spolu s římskou říší.²¹

Nemůžeme opomenout stavby akvaduktů, které byly velmi užitečné a přiváděly do Říma na milion krychlových metrů vody za den. Za vlády císaře Hadriána bylo v provozu celkem 11 akvaduktů. Mezi nejznámější a nejpůsobivější akvadukt se řadí bez pochyby Pont du Gard (obr. 1) z roku 50 př. n. l., postavený vojevůdcem Markem Vipsaním Agrippou. Nachází se u jihofrancouzského města Nimes a pyšní se třemi patry kamenných kleneb. Akvadukt sloužil ještě v pátém století, dokud nebyl narušen při obléhání města. Jean Jacques Rousseau napsal: "Ušlechtilá prostota tohoto dokonalého uměleckého díla mne uchvacuje tím víc, že stojí v divoké liduprázdné krajině, kde ticho a samota ještě stupňují mocný dojem."²² Jak je tato stavba proslulá a oblíbená, nám dokazuje i autor Robert Kalina konkrétně na rubové straně pětieturové bankovky.

Pátrání po vůbec nejstarším kamenném římském mostě bylo plné nejasných a neúplných informací. Dle dostupných zdrojů je nejstarším mostem Milvianský most přes Tiberu postavený r. 109 př. n. l., nacházející se na Via Flaminia u třetí římské míle vně Flaminiánské brány, nazývané nyní Porta del Popolo. Monumentální vstupní část se

²⁰ HONS, Josef. Velké mosty světa. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 15.

²¹ HONS, Josef. Velké mosty světa. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 15.

²² HONS, Josef. Velké mosty světa. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 20.

připojila za vlády císaře Augusta. Původní délka mostu byla 151 m a šířka 7,6 m. Čtyři stlačené oblouky, každý s rozponem 18 m byly svědky mnoha historických událostí, především bitev a bojů díky strategické poloze mostu. Roku 63 př. n. l. jej obsadili Sullovi stoupci; v roce 69 n. l. byl místem střetu mezi Othem a Vitelliem; v roce 193 byl svědkem vítězství Septimia Severa nad Salvie Juliánem a v roce 312 slavného Konstantinova triumfu nad Maxentiem; v roce 1849 po něm vstoupili do Říma Garibaldiho stoupci a v roce 1870 italští Barsaliéři.²³ Jak je popsáno výše, Milivanský most je dokladem bohaté historie mostů a jejich nesmrtelnosti. Další publikace uvádí jako nejstarší římský most Pons Fabricius (obr. 2) v Římě přes řeku Tiberu, který je datován rokem 62 př. n. l. Název nese podle stavitele Lucia Fabricia, jehož jméno ještě spolu s dalšími dvěma je vytesáno do jednoho z kamenných oblouků.

Jako příklad gotického mostního stavitelství uvedeme Kamenný most v Písku, dříve nazývaný mostem Jelením, který je zároveň nejstarším původním kamenným mostem ve střední Evropě. První písemné záznamy o mostu pocházejí z roku 1348, kdy se o něm zmiňuje Karel IV., který výnosem nařídil, že pokuty vybírané v městě musí být používány na jeho údržbu. Most byl stavěn na suchu a až po jeho dostavbě byla řeka uměle převedena do nového koryta, které procházelo pod ním. Most se stal důležitou spojnici na solné stezce, která spojovala baltské oblasti se Středomořím. Je dlouhý 109,75 m včetně zdí na levém předmostí a široký 6,25 metrů. Most stojí na šesti pilířích a je tvořen sedmi oblouky. Oblouky mostu byly často poškozovány povodněmi a do dnešního dne se zachovalo šest původních oblouků. Segmentový oblouk o rozpětí 13 m z roku 1768 byl určený k proplouvání vorů. Původní most míval na svých koncích dvě mostní věže, které se do současnosti nedochovaly. První se zřítila roku 1768 během povodně i s hlásným a druhá byla úmyslně stržena kvůli nárokům na dopravu roku 1825. Na levém břehu řeky za mostem je možné si prohlédnout jejich fragmenty, které byly vyloveny ze dna řeky během jedné z mnohých jeho oprav.²⁴

²³ Srov. PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 16.

²⁴ HODONSKÁ, Šárka. *Topos mostu v díle Vítězslava Nezvala* [online]. Brno, 2009 [cit. 2012-04-12].

Dostupné z:

http://is.muni.cz/th/216925/ff_b/TOPOS_MOSTU_V_DILE_VITEZSLAVA_NEZVALA.txt.

Bakalářská. Masarykova univerzita, Filozofická fakulta. Vedoucí práce prof. PhDr. Petr Osolsobě, Ph.D.

Od starověku do poloviny 18. století byl postaven nespočet nádherných mostů. Za zmínku jistě stojí Pont Saint Martin (obr. 3) přes řeku Lys při ústí údolí Aosta v Itálii, postavený roku 70. až 40 př. n. l. Jeho elegantní 20 m vysoká konstrukce vystupuje z řečiště, kde svírá oblouk, na svou dobu výjimečný poměrem rozponu a výšky. Nutnost stavět mosty byla zřejmá v renesančních Benátkách. Ve městě překonává kanály přes 400 kamenných mostů a asi 15 000 domů zde stojí na dubových kůlech zaražených do moře. Jeden z nejznámějších mostů je Ponte di Rialto (obr. 4) vystavěný r. 1591, který jako jediný do 19. stol. spojoval obě části města rozdělené Grand Canalem. Projekty na stavbu předložila celá řada nejslavnějších renesančních architektů včetně Michelangela. Senátní komise však vybrala zděný jednoobloukový most navržený Antoniem Contem, který použil velmi novátorskou techniku ukotvení mostu do tak měkkého podloží, jako mají Benátky, a proto můžeme most obdivovat v celém jeho původním stavu až dodnes.²⁵

Jako příklad mostu barokního lze uvést perlu řeky Oslavy - unikátní kamenný most v Náměšti nad Oslavou (obr. 5), který nechal založit, jak dokazuje pamětní deska, hrabě Václav Adrian z Enckevoirtu. Byl krutým pánem a na stavbu nahnal nevolníky. Po jeho smrti roku 1738 přebrali panství Marie Františka a Hanuš Leopold z Kufštejna, kteří nechali most vyzdobit dvaceti barokními sochami svatých, které byly vytvořeny různými mistry. Účel, pro který byly sochy zhotoveny, formulovali Kufštejnští takto: "...damit von denen durchpassierenden Fremdlingen Gott auch in seinem Heiligen zum Spott denen Ketzern öffentlich verehrt würde." (...aby od cestujících cizinců Bůh i ve svých svatých veřejně ctěn byl na potupu kacířů.) Již v roce 1746 bylo panství prodáno posledním majitelům, hrabatům z Haugvic. Jeden z nich, Jindřich Vilém III., opravoval most v roce 1812, když bylo v červencové povodni strženo jedno jeho pole. O tom mluví další pamětní deska umístěná na mostě. Ve druhé světové válce ukryli náměšťští občané sochy před okupanty. V noci na 9 květen 1945 s nasazením životů odminovali most pro vstup sovětské armády. Do roku 1986 byl barokní most jediným silničním mostem spojujícím levý a pravý břeh řeky. Na celý objekt působila po dlouhou dobu řada škodlivých vlivů. Nejvíce památka trpěla od šedesátých let minulého století. Při běžném denním provozu docházelo k neustálým otřesům, které registrovali i chodci na

²⁵ Srov. COWAN, Henry J a Trevor HOWELLS. *Nejkrásnější stavby světa: mistrovská díla architektury a techniky*. 1. české vyd. Praha: Svojtka, 2006, 256 s. ISBN 80-735-2232-2, s. 192 - 193.

mostě. V roce 1984 bylo přikročeno k restaurování soch a zhotovení jejich kopií. Kritickou zátěž pro most představovala povodeň v květnu 1985. Je až s podivem, že 250 let stará konstrukce mostu, která byla v minulosti vystavena nemalým zkouškám, obstála i při zkoušce stoletou vodou. Až v roce 1986 byl dokončen nový silniční most přes řeku a veškerá doprava byla svedena na něj.²⁶

Náměšťský most bývá nazýván "malý moravský Karlův". Po Karlově mostě je totiž v Čechách největším mostem s nejbohatší sochařskou výzdobou. Myšlenka stavět na mostní pilíře plastiky vyšla z italského barokního období. Nejznámějším příkladem uskutečnění této myšlenky je Ponte del Angeli v Římě, který, jak se zdá, byl přímým vzorem pro výzdobu Karlova mostu v Praze. Most je cenný svou uceleností galerie dvaceti světců a jako umělecké dílo. Vychází z tvorby své doby a jeho jedinečnost a výjimečnost je v tom, že je ve svém celku jedním z vrcholných děl mezi stavbami tohoto druhu.²⁷

2.3 Železná revoluce

Ke konci 18. století si společnost uvědomila, že stavitelé potřebují získat kvalitní teoretické, systematizované vzdělání. Proto byla zřízena Škola národního mostního a silničního stavitelství v Paříži, Škola námořního inženýrství, Škola stavebního inženýrství a Báňská škola. V roce 1795 byla také založena Polytechnika, kde se studenti seznamovali s technickými poznatky při řešení praktických problémů. Postupně se z technických postupů stala aplikovaná věda. "Projektové a stavební konstrukce mostů zaznamenaly kvalitativní skok kupředu: Perronet nejdříve vyvinul způsob založený na teorii a vyzkoušený v praxi a pak zahájil novou éru v konstrukci

²⁶ Srov. PASTERŇÝ, Tomáš. MĚSTO NÁMĚŠŤ NAD OSLAVOU. *Náměšť nad Oslavou: Barokní most* [online]. 25.09.2005 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z:

<http://www.namestnosl.cz/view.php?cisloclanku=2005092506>

²⁷ Srov. PASTERŇÝ, Tomáš. MĚSTO NÁMĚŠŤ NAD OSLAVOU. *Náměšť nad Oslavou: Barokní most* [online]. 25.09.2005 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z:

<http://www.namestnosl.cz/view.php?cisloclanku=2005092506>

kamenných mostů. 'Perronetovy mosty' představovaly nejlepší typ kamenného mostu, později nahrazeného mostem zděným."²⁸

Čím bylo toto období v dějinách mostní architektury tak převratné, byly stavby ze železa a litiny. Při velkém rozmachu železniční dopravy už nestačily mosty dřevěné. Ty se považovaly za prozatimní a stavba mostů kamenných byla nákladná a zdlouhavá. Z těchto důvodů se začali mostaři zajímat o výrobky sléváren a železáren.

Benátský inženýr Faustus Verantius, technický vševěd, doporučoval už od roku 1617, aby se stavěly železné mosty. Teprve roku 1735, když byl v anglických pecích dostatek litiny, se o tom dalo uvažovat. První litinový most nazývaný Ironbridge (obr. 6) byl postavený nedaleko železáren v Coalbrookdale přes řeku Severn. Udává se, že mostní konstrukci zhotovil huťmistr Darby a architektem byl Thomas Farnolls Pritchard. Během let most chátral a roku 1950 byl opraven a zároveň uzavřen pro motorová vozidla. V roce 1934 byl prohlášen za technickou památku.²⁹

Za výstavby dlouhých železničních tratí v druhé polovině 19. stol. ovládlo svět železo a vyšší a větší mosty se stavěly rychleji. Charakteristická je pro toto období výstavba gigantických železných příhradových mostů montovaných přes britské úžiny a kanadské veletoky. Příkladem je bezesporu Konzolový železniční most přes zátoku Firth of Forth (obr. 7). Na jeho stavbu čekali tamní obyvatelé do roku 1890. Do této doby překonávali řeku na trajektech, které byly za bouře velmi nebezpečné. Železniční společnost povolala na stavbu čtyři inženýry, kteří oproti jiným stavitelům navrhovali mostní konstrukci příhradového konzolového mostu, tedy poměrně nového typu, která měla oproti konstrukcím visutým a obloukovým řadu výhod. Na mostě tak mimořádných rozměrů bylo nutné dávat pozor na změny v délce konstrukce a na

²⁸ PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 26.

²⁹ Srov. HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 70.

rozpínání a smršťování způsobené změnami teplot. Most Firth of Forth totiž měří 2460 metrů a spodní hrana jeho konstrukce leží 50 metrů nad hladinou zálivu.³⁰

Mezi novátorské postupy patřilo také používání kesonů, ve kterých docházelo neznalostí dekomprese k nemocem i úmrtím. Stavba mostu trvala 7 let a v lednu roku 1890 byl most slavnostně otevřen jízdou dvou vlaků o hmotnosti 900 tun. Italský architekt Riccardo Morandi pokládá tuto stavbu o sedmdesát let později za obdivuhodné dílo, které ho inspirovalo, avšak při otevření mostu anglický básník William Morris dílo popsal jako "nejodpudivější příklad veškeré ohavnosti."³¹ Ať už byly názory na most sebevíce odlišné, dnes je stavba považována ze mistrovské dílo architektury.

Kromě konzolových mostů se začínaly rozvíjet stavby mostů visutých. Ty se prozatím stavěly pouze pro potahovou dopravu, jezdce a pěší, a pro malou tuhost konstrukce se zatím nikdo neodvážil jich užít pro železniční dopravu. Tento problém dokázal překonat inženýr John August Roebling, průkopník závěsných kabelů ze spletených drátů. Jako první most postavil akvadukt pro přechod pennsylvánského průplavu přes řeku Alleghenu u Pittsburghu. Použil zde kabely se 1900 dráty rovnoběžně položenými uvnitř a navrch dráty lichoběžníkového průřezu vinutými ve spirále. Takováto lana na povrchu uzavřená byla tehdy velkým objevem. Most otevřený roku 1845 patří mezi první mosty zavěšené na kabelech a teprve o více než sto let později zasáhl výrazně do vývoje mostního stavitelství.³² Roebling se proslavil stavbou několika menších visutých mostů, velkým mostem přes Niagaru a dokonalou znalostí výroby drátěných lan. Co však Roeblinga a později i jeho syna vrylo do paměti lidstva nejvíce, je stavba Brooklynského mostu (obr. 8).

Příběh Brooklynského mostu začíná rokem 1860, kdy žilo v New Yorku osm set tisíc lidí a v případě potřeby dostat se na druhý břeh řeky bylo nutno použít přepravní lodi. Když bylo pěkné počasí, nebyl to takový problém, avšak když zaplnily řeku ledové kry nebo dula vichřice, trvala taková cesta i šest hodin. S návrhem a zároveň odvážným

³⁰ Srov. HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 77.

³¹ COWAN, Henry J a Trevor HOWELLS. *Nejkrásnější stavby světa: mistrovská díla architektury a techniky*. 1. české vyd. Praha: Svojtka, 2006, 256 s. ISBN 80-735-2232-2, s. 201.

³² Srov. HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 81 - 83.

řešením jak přemostit East River přišel již zmiňovaný Roebling. Kdyby nebyl most veřejností tolik žádaný, asi by návrh ani neprošel. I když byl později návrh přijat, setkal se s mnoha překážkami, nedůvěrou a protivenstvími odpůrců všeho nového. V dubnu 1876 byl přijat zákon o společnosti pro stavbu mostu a tím byl zamítnut původní návrh na spojení břehů tunelem pode dnem řeky.³³ Roebling musel ještě přesvědčit všechny odpůrce a kritiky stavby. Udělal to tak, že je po dobu dvou měsíců seznamoval s plány staveb a vysvětloval technické parametry u mostů předcházejících. Nakonec už nikdo nebyl proti a všichni věřili, že monumentální stavba není jen utopickým návrhem. Jediným požadavkem ze strany komise tří armádních inženýrů bylo zvýšit světlou výšku konstrukce nad hladinu o 1, 6 metru pro pohodlný průjezd lodí. 25. června 1869 byl schválen federální zákon o stavbě Brooklinského mostu. O tři dny později už Roebling pracoval v terénu a nacházel vhodné místo pro založení věže. Bohužel souhrou nešťastných náhod v místě přistávala loď, která narazila do můstku, na kterém Roebling stál. "Roebling utrpěl těžké zranění a přes okamžitou lékařskou pomoc a amputaci nohy bez narkózy podlehl po týdnech utrpení 22. července 1869 tetanové infekci jako první z obětí mostu."³⁴

Nástupcem Johna Roeblinga se stal jeho syn Washington Augustus Roebling, který s otcem spolupracoval už dříve. Stavba věží byla velice náročná a bylo zapotřebí použít tak velkých kesonů, které nebyly dříve vyzkoušeny. Jak práce postupovaly, klesaly i kesony hlouběji pod úroveň dna řeky. Narůstal tlak a tím i obtíže s dekompresí u dělníků. V lednu roku 1872 se zhroutil první dělník při výstupu z patnáctimetrové hloubky. Diagnóza byla zřejmá - tzv. kesonová nemoc, ale nikdo nevěděl, jaký na tuto nemoc zvolit lék. O pár dní později, při výkopu dvaceti jednoho metru, zemřeli další dva dělníci. Situace byla děsivá. Dělníci se báli do kesonu sestoupit, a tak Roebling sestupoval s dělníky. Koncem jara 1871 srazil šéfinženýra na lůžko druhý a osudný záchvat, po němž částečně ochrnul, a nebylo mu dovoleno ve stavbě dál pokračovat. Odjel tedy se svou manželkou Emily do Německa na lázeňský pobyt. Po roce se vrátili a Emily se stala Roeblingovým prostředníkem mezi ním a stavebními inženýry. Stavbu doprovázely nejen strasti zdravotní, ale i materiální a technické. Lana byla napínána a

³³ Srov. HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 89 - 90.

³⁴ HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 91.

montována přímo na staveništi, což nebylo také obvyklým jevem. Stále se zvyšoval rozpočet ze sedmi miliónů na třináct a to rozhořčovalo veřejnost. Roebling zajišťoval a měnil plánované materiály za co nejvíce kvalitní a na práci ve výškách povolal námořníky. Přes průtahy s dodavateli byla ocelová konstrukce dokončena 10. prosince 1881 a den nato přešla jedenáctičlenná skupina v doprovodu Emily a inženýrů poprvé po prkenném chodníku. Nároky na most se zvyšovaly a přibyla žádost zvětšit mostovku o průjezd vlaku. To však znamenalo zpevnit konstrukci a nosná lana. Roebling vyřešil situaci systémem zavěšení šikmých kabelů vycházejících paprskovitě z hlavy pylonů vedených k mostovce (obr. 10). Návrh byl uskutečněn, i když vlak po mostu nikdy nejel. Záloha v únosnosti však přišla vhod při narůstající městské dopravě. Roebling byl permanentně ve stresu a neubraly tomu ani úřady a veřejnost, které dychtily po zrychlení a ukončení stavby, jelikož náklady již přesáhly patnáct miliónů dolarů. Nový, mladý starosta Brooklynu označil Roeblinga za duševně i fyzicky nezpůsobilého řídit stavbu a žádal o odstoupení z funkce hlavního inženýra. Roebling nesouhlasil, a přesto byl nahrazen inženýrem Martinem. Nakonec se situace uklidnila a Roebling se staral o zrychlení dokončovacích prací. 24. května 1883 byl Brooklynský most s velkou slávou uveden do provozu. Během stavby zahynulo dvacet mostařů a šest dní po otevření bylo při panice, která na mostě vznikla, ušlapáno 12 lidí. Roebling se usadil v Trentonu, kde odloučen od lidí vedl svou drátovnu. Brooklynský most nepotřeboval 72 let rekonstrukci a stal se symbolem vynalézavosti, houževnatosti a obětavosti svých tvůrců, od otce a syna Roeblingových až po muže pracující v kesonech nebo zdících mohutné věže, mostaře a oceláře zavěšující v závratné výšce ocelové kabely.

Brooklynský most slouží i při prudkém provozu dodnes. Po šestipruhovém vozovce přejezdě za den na sto tisíc automobilů a vysoko položený střední procházkový chodník je velmi oblíbený pro svůj výhled.³⁵

³⁵ Srov. HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 92 - 100.

2. 4 Nástup železobetonu

V 1. polovině 20. století se používal při menších stavbách prostý beton, který se lilo spolu se šterkem do bedněných konstrukcí. První most z prostého betonu byl postaven ve Francii přes řeku Dordogne roku 1816. Tehdy byla postavena řada těchto mostů i v Čechách. První byl most přes Ohři v Postoloprtech. Aby klenby vydržely, měly místo kloubů většinou olovené desky.³⁶ Prostý beton měl však jeden hlavní nedostatek, a to malou pevnost v tahu.

Historie železobetonu začíná rokem 1823 malým, i když velkým objevem zahradníka Josepha Moniera ze Saint Quentin ve Francii. Ten totiž při opravě květináčů použil dráty, které následně obalil cementovou maltou, a při manipulaci s hlínou kupodivu květináč držel tvar, i když odpadlo pár střepek.

Tak vzniklo stavivo, které vyvolalo ve stavitelství nový směr, dalo stavbám nové formy a znamenalo nesmírný hospodářský přínos. Hned nato začal Monier stavět různé zidky, nádrže, bazény a jiné konstrukce, které byly tenké, pevné a lehké. V roce 1867 přihlásil svůj vynález zahradnické nádržky "ze železa a cementu" k patentování. Poté následovaly další jeho patenty: trouby, desky, mosty a schody. Ve Francii je železobeton dodnes nazýván "vyztuženým cementem". V roce 1875 postavil Monier první železobetonový most v zámeckém parku v Chazeletu. Železobeton později zdokonalil Francois Hennebique, který objevil monolitické spojení železobetonových konstrukcí a vynalezl železobetonový trám, který dosud nese jeho jméno.³⁷ Souběžně se zkoumáním ocelových prutů se rozvíjela i technologie výroby betonu. Prahlo se po menší nákladnosti a pracnosti, ale zároveň měl splňovat všechny potřebné vlastnosti. Po pozdějším zkoumání se používání železobetonu dovedlo k dokonalosti, a to za pomoci techniky předpětí, kterému se budeme věnovat v kapitole následující.

Ztělesněním stavitelského umění a průkopnictvím používání železobetonu je Salginatobelský most přes údolí řeky Salginy (obr. 9) mezi Schiersem a Scudersem ve Švýcarsku vystavený roku 1930. Autorem tohoto díla je Robert Maillart, kterému bylo v době výstavby mostu 58 let a zakázku dostal hlavně díky ekonomičnosti stavby.

³⁶ Srov. URBAN, Eduard. *Mosty: jeden z divů světa*. Praha 1: SNTL, 1967. ISBN neuvedeno, s. 84.

³⁷ Srov. URBAN, Eduard. *Mosty: jeden z divů světa*. Praha 1: SNTL, 1967. ISBN neuvedeno, s. 86 - 87.

Neopakovatelnost stavby je v tom, že o několik let později, s vývojem předpjatého betonu, vyšly tyto typy konstrukcí mnohem levněji, a proto se této technologii přestalo užívat. Vzhledem k tomu, že znalosti o betonu byly ještě ve vývinu, má most i své nedostatky, a to v chybějící hydroizolaci, odvodnění a špatné kvalitě betonu, která tím pádem ovlivnila i životnost. Proto musel být most v letech 1976 - 1998 kompletně zrekonstruován.

Tato stavba je symbolem elegance, funkčnosti a úspornosti a zároveň skvělým příkladem toho, jak může její vybudování transformovat poměrně běžné, i když monumentální scenérie Švýcarských roklí. Bez mostu by to mohla být jen jedna z mnoha krásných horských dolin, ale Salginatobelbrücke dotváří genia loci tohoto údolí. Doslova vdechuje betonu pronikavého ducha, jako by kameny, které leží dole, čekaly stovky miliónů let trpělivě na to, aby jeden den sklenul údolí majestátním obloukem.³⁸

V epoše mostního stavitelství nesmíme opomenout červeného giganta - most přes Zlatou bránu - Golden Gate (obr. 11). Způsob překlenutí toho velice nehostinného prostředí plného bouří, mořských proudů a silných přílivů byl představen v několika návrzích, ale žádný z nich nebyl brán vážně. Nikdo si nedokázal představit, jakým typem stavby by se daly překonat tak silné přírodní vlivy, až na jednoho odvážného stavitele Josepha Strausse, který přednesl svůj monstrózní koncept a po konzultaci s dalšími odborníky projekt nelehce realizoval.

I když si stavba vyžádala mnoho obětí na životech, Strauss přičítal velkou důležitost bezpečnosti práce, a to v době, kdy podobné starosti o blaho zaměstnanců nebyly běžné. Jeho lidé byli do jednoho vybaveni ochrannými pásky, přilbami a slunečními brýlemi, které je měly chránit před slunečním oslněním, a podstupovali pravidelné lékařské prohlídky, kde jim lékaři předepisovali především léky proti závratím. Pod mostem se natahovala bezpečnostní síť, která zachránila přinejmenším na 20 životů. I přes tato všechna opatření dělníci, především oceláři, trpěli. Ztráceli vlasy a zuby vlivem působení olova v nátěrech, a proto bylo zavedeno větrání stlačeným vzduchem a ochranné oděvy. Staveniště mostu tvořilo velký labyrint, na jednotlivá pracoviště se mostaři dostávali devadesáti různými cestami na lodích, po lávkách a

³⁸ Srov. *Vom Holzsteg zum Weltmonument by Andreas Kessler* [online]. [cit. 2012-04-19]. Dostupné z: <http://happyPontist.blogspot.com/2008/12/vom-holzsteg-zum-weltmonument-by.html>

výtahy. Dokonce byl vydán i průvodce po staveništi. Stejně jako řada jiných významných děl narazil i první projekt mostu na tvrdý odpor. Kritikové vytýkali, že bude hyzdit krajinu a že je nákladný. O několik let později, při slavnostním otevření, však noviny psaly: "Velký sen génia se uskutečnil." Ale tvůrce mostu, Joseph Strauss, se držel v pozadí, odešel už čtyři měsíce před otevřením ze zdravotních důvodů. Dotýkaly se ho velice kritické články o přenechávání řízení stavby na jeho inženýrech. Odchodem z něj spadly starosti o lidi léta přemáhající závrať na konstrukcích vysoko nad mořem nebo trpící otravou olovem. Zadostiučinění našel ve článkách "o kouzelné vzdušné konstrukci a o pohádkové noci, kdy obrys mostu svítí řetězem elektrických světel zavěšených na nosných kabelech." Vzpomněl přitom na doby, kdy protivníci útočili, že most není dost pevný a bezpečný. Strauss se nedožil ani prvního výročí mostu, selhalo mu unavené srdce a zemřel.³⁹

Most je dlouhý 2737 metrů a věže, které byly v té době nejvyššími na světě, vyčnívají do výšky 227 metrů. Konstrukce Golden Gate je lehčí a pružnější oproti Brooklynskému mostu, který je o 54 let starší, avšak kvůli lehkosti mostovky je nutné při velmi silných poryvech větru most uzavřít. O údržbu mostu se kvůli nepříznivým přírodním vlivům stará v současné době nepřetržitě tým osmnácti kovářů a čtyřiceti natěračů. Lidé si mysleli, že investice do mostu je nevratná. Mýlili se. Koncem 20. století projelo po mostě ročně 41 milionů aut a denně ho použije průměrně 118000 lidí.⁴⁰

Golden Gate nepřinesl jenom užitek, ale bohužel se stal i nástrojem beroucím životy lidí, kterých skočí přes nízké zábradlí do hlubiny zátoky na padesát ročně, a jen málokterý se zachrání. Proto dostal přívlastek "most sebevrahů."

³⁹ Srov. HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 144 - 145.

⁴⁰ Srov. COWAN, Henry J a Trevor HOWELLS. *Nejkrásnější stavby světa: mistrovská díla architektury a techniky*. 1. české vyd. Praha: Svojtka, 2006, 256 s. ISBN 80-735-2232-2, s. 208 - 209.

2. 5 Mostní stavby od 2. poloviny 20. století až po současnost

"Každá nová stavba, která přesahuje do nových kategorií velikosti, s sebou přináší nové problémy, k jejichž řešení ani teorie, ani praktické zkušenosti neposkytují přiměřené vodítko." Othmar H. Ammann 1953

Před 2. polovinou 20. století došlo k vynálezu předpjatého betonu, který spočívá v napětí ocelové výztuže betonu před zatížením konstrukce, čímž se kompenzují tažné síly, které by působily v betonu trhliny. Díky tomuto objevu došlo k velkému nárůstu počtu staveb s ještě dokonalejšími projekty. Na celém světě se staví obrovské mosty, aby spojily ostrovy, státy, a dokonce i kontinenty. Z estetického hlediska jsou nejnovější mosty působivé již svou velikostí a dramatičností, kterou dodávají krajině. Plány mostů se liší způsobem zpracování. Někteří autoři staveb spíše začleňují jednoduché stavby s prostými přímočarými liniemi, jiní zase přísně ortogonální návrhy, které na krajinu nijak nenavazují.⁴¹

"V roce 1975 byl vypracován projekt, který měl spojit největší japonský ostrov Honšú se Šikoku, dalším ze čtyř hlavních ostrovů země. Charakteristickým znakem projektu je 18 mostů, z nichž téměř všechny mají konstrukce s velkými rozpory."⁴²

Nejdůležitějším mostem v celé síti je Akaši Kaikjó, který má ze všech zavěšených mostů na světě nejdelší rozpon čítající 1991 metrů. Stavitelé museli počítat s tím, že oblast, kde je most vystaven, je nejen vysoce seizmická a větrná, ale ani silné vodní proudy a geologické podloží nejsou vhodné pro tak velkou stavbu. Při výstavbě mostu byla použita nová metoda omezení torzní vibrace způsobované větrem. Do mostovky byly vloženy stabilizátory, jež usměřují asymetrické vlnění mostovky a dokáží odolat i tajfunu. Tato inovace byla dokonce testována v největším aerodynamickém tunelu na světě. Další novou technologií bylo vyvinutí nového betonu obsahujícího výpary oxidu křemičitého, aby se předešlo oddělení jeho složek pod vodou. Kromě toho byly zlepšeny kabely použitím drátu vysoké pevnosti, díky kterým

⁴¹ Srov. PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 90.

⁴² PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 116.

se namísto plánovaných čtyř kabelů použily pouze dva. Výstavba začala v roce 1989 a trvala deset let.⁴³

Ukázkovou stavbou použití předpjatého betonu a závěsné konstrukce je Normanský most (obr. 12) přes řeku Seinu ve Francii. Nejdélším zavěšeným mostem byl do roku 1999, kdy se chopil vlády most Tara v Japonsku.

Výstavba mostu trvala tři roky a po tuto dobu se stala atrakcí pro veřejnost i studenty technických oborů a inženýry. Obchodní komora v Le Havru spolu s vedením stavby dokonce pořádala dny prohlídek staveniště a tento jev vytvořil tzv. technickou turistiku. Průměrně 70000 návštěvníků ročně obdivovalo souvislé kazetové nosníky z předpjatého železobetonu a celkovou výšku pylonů 215 metrů.⁴⁴

Mimo klasických závěsných mostů se stavěly také mosty, které měly jediný pylon s konstrukcí promyšlenou pro potřebný terén. Řeka Leréz ve Španělsku je překlenutá právě takovýmto originálně vymyšleným mostem nesoucím název Sancho El Mayor (obr. 13) a vystaveným roku 1995. Leonardo Fernandez Troyano se musel vypořádat s asymetrickým korytem řeky, které překonal dokonale vymyšlenou konstrukcí jednoho nakloněného pylonu bez polí na březích řeky, který tvoří jednu linii se silnicí. Tři soustavy závěsů paprskovitě se rozbíhajících vytvářejí úhel 120°. Perinová a Fraggiana popisují konstrukci mostu takto: "Vertikální soustava, která běží po ose silnice dolů, nese střední pole mostu. Zbývající dvě jsou ukotveny ve vyvažovacích závažích skrytých v květinových záhonech kruhového objezdu a dopravního ostrůvku vedoucího na most. Trojrozměrný charakter stavby zdůrazňuje relativní poloha vyvažovacích lan - ta, která jsou v pylonu, jehož špička dosahuje 56 metrů nad povrch silnice, a zajišťují, aby závěsy sledovaly linie hyperbolické paraboly (jinak řečeno, nejsou zasazena na rovné ploše). Estetický výsledek tohoto geometrického návrhu je velmi působivý."⁴⁵

⁴³ Srov. PARKYN, Neil. *Sedmdesát divů světové architektury a stavitelství: úžasné stavby a příběh jejich vzniku*. Vyd. 1. Praha: Slovart, 2003, 304 s. ISBN 80-720-9462-9, s. 248 - 251.

⁴⁴ Srov. PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 108 - 115.

⁴⁵ PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 136 - 137.

2. 5. 1 Lávky

Na konci 80. let 20. století přešel do popředí zájem stavět lávky pro pěší. Dříve se takové stavby nepovažovaly za atraktivní zakázku, spíše byly brány jako podřadné přemostění oproti silničním mostům. Pěším sloužily mosty staré, uzavřené dopravě. Situace se však otočila a s rozvojem měst a potřebou lidí distancovat se od silničního ruchu rostla i poptávka po originálním zpracování návrhů různých typů lávek, které měly lidem sloužit nejen jako rychlá spojnice, ale také k odpočinku a rozjímání.

V posledním desetiletí bylo postaveno mnoho pozoruhodných lávek pro chodce, a přestože je každá jiná, všechny mají určité společné charakteristické znaky: lehkost, výhled na všechny strany a výrazné osvětlení v noci. Projektanti nejsou nikterak omezeni a svazování, tudíž vznikají díla inženýrské extravagance.⁴⁶

Jako první příklad lehkosti a modernosti lávky pro pěší a cyklisty uvedeme čtvrtý most přes Grand Canal v Benátkách "Quarto Ponte sul Canal Grande" (obr. 14) vystavěný roku 2009, který je umístěn na velmi strategickém místě, kdy spojuje nádraží Stazione Santa Lucia na severní straně s Piazzale Roma na straně jižní. Most je důležitý jak funkčně, tak symbolicky. Španělský architekt Santiago Calatrava uvedl: "Mosty v Benátkách slouží jako orientační body a místa setkání. Udělají víc, než že spojí různé části města. Quarto Ponte sul Canal Grande musí být citlivý, krásný a vitální doplněk Benátek. Jsem rád, že lidé budou používat to, co jsem si představoval tak dlouho." Celokovový konstrukční prvek se skládá z centrálního oblouku s velmi velkým poloměrem. Poschodí mostu je vyrobeno z tvrzeného bezpečnostního skla, které se střídá s částmi přírodního kamene, čímž architekt pozvedl design již u mnoha stávajících mostů v Benátkách. Opěry mostu, vyrobené z vyztuženého betonu, jsou obloženy stejným kamenem. Parapet je celoskleněný s bronzovým zábradlím, ve kterém jsou nainstalované zářivky, které slouží k nočnímu osvětlení. Někteří Benátčané měli obavy z toho, že most bude necitlivý vzhledem k okolnímu prostředí. Tyto obavy se při

⁴⁶ Srov. PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 150.

otevření mostu vytratil. Quarto Ponte sul Canal Grande není pouhým mostem, nýbrž uměleckým dílem.⁴⁷

Lávka Milénia (obr. 15) přes Temži v Londýně byla postavena v letech 1996 - 2000 a je jediným mostem pro pěší ve městě. Nachází se v historickém centru Londýna a návrhů na zpracování přemostění bylo velice mnoho. Po vypsání soutěže bylo v kurzu celkem šest koncepcí, ze kterých zvítězil návrh firmy seskupující známá jména, jako např. Anthony Caro, Norman Foster a Ove Arup & Partners (inženýrská firma). Lávka před i po výstavbě nesla vlnu kritiky jak z hlediska stránky estetičnosti, tak materiálního provedení. "Lávka Milénia byla pro veřejnost otevřena 10. června 2000. Nečekaně velký počet návštěvníků, kteří po ní přecházeli téměř jakoby v rytmu, však způsobil větší výkyvy, než se počítalo, a musela být znovu uzavřena." Po dvouleté pauze a instalaci tlumičů je stavba navržena tak, aby podle Fostera "připomínala paprsek světla protínající řeku."⁴⁸

Další lávkou tisíciletí určenou pro cyklisty a chodce je Gatesheadská lávka (obr. 16) ve Velké Británii postavená jako spojnice měst Newcastle a Gateshead. Toto dvouměstí bylo jmenováno evropským hlavním městem kultury pro rok 2008 a nová lávka má toto postavení symbolizovat. Sama je totiž dílem současného umění a prvním objektem, který návštěvníci spatří, když přijdou na výstavu v Baltském centru. Kvůli splavnosti řeky nesměla lávka vadit lodím, a tak architekti z ateliéru Wilkinson Eyre a inženýři z firmy Gifford & Partners vyřešili problém navržením sklopné lávky složené ze dvou ocelových oblouků, z nichž jeden nese zatížení a podpírá druhý zavěšenými lany. Celá konstrukce se otáčí kolem osy, která spojuje dva klouby umístěné po stranách mostu a rotuje kolem osy podélné. Lávka se díky mechanismu poháněnému osmi elektromotory otevře za čtyři minuty a zároveň se zapne čistící systém, který vyčistí přechodovou plochu a posbírá odpadky do kontejnerů umístěných na koncích oblouku.⁴⁹ Lávku osvětluje několik barevných světel, která řídí počítač a vytváří tak

⁴⁷ Srov. *Fourth Bridge Over Canal Grande Almost Ready For Installation* [online]. 16.6.2004 [cit. 2012-04-18]. Dostupné z: http://veniceblog.typepad.com/veniceblog/2004/06/fourth_bridge_o.html

⁴⁸ Srov. PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 164.

⁴⁹ Srov. PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4, s. 169 - 171.

zajímavé obrazy na vodní hladině. Dalším neobyčejným dojmem působí otevírání lávky, díky němuž dostala pseudonym Mrkající oko.

Pohyblivých lávek zajímavých svým konstrukčním řešením se dá nalézt po světě několik. Další myšlenkou, funkcí nebo vlastností lávek není však jen samotné přemístění osob, ale i rozjímání, setkávání s přáteli a vnímání krás přírody. S touto filosofií se plně ztotožnili v Japonsku, kde vznikaly tzv. "Tea House Bridge" pro účely meditování a čerpání energie z okolních vlivů přírody. Myšlenka se šířila dál do Evropy a Anglie, kde byly stavěny tyto můstky v neoklasicistním stylu. Jako příklad této architektury slouží Tea House Bridge navržený Robertem Adamem pro zahrady v Audley End v Essexu (obr. 17).

Podobný úmysl, ovšem realizovaný moderní architekturou, mají inženýři v Ja Studio & Tadj-Farzinn, kteří vyprojetovali lávku přes řeku Drava ve slovinském Mariboru (obr. 18) na místě dříve zbořeného mostu. Koncept soutěže navrhuje 150 metrů dlouhou a 15 metrů širokou plochu pro pěší a cyklisty, která může vytvořit různé prožitkové stavy mezi lidmi a řekou. Součástí mostu jsou zóny k relaxaci, odpočinku a splynutí s řekou. Tato plocha umožní lidem pozorovat veslařské závody a posedět nad vlnami nekonečné hladiny.⁵⁰

Návrat ke kořenům a čisté podstatě japonských čajových domů na mostech zrealizoval Fernando Romero, mexický architekt, který projektoval i muzeum mostů v Mexiku. V čínském městě Jinhua postavil Bridge Tea House (obr. 19). "Náš koncept je založen na dvou základních prvcích v typologické konformaci čínské zahrady: most a čajovna. Protože naše místo bylo vedle rybníka, chtěli jsme sjednotit obě tyto typologie do jedné struktury. Zamyšlení se nad životním prostředím byl hlavní cíl. K dosažení intimního vztahu k přírodě obsahuje souvislá betonová struktura pár menších zákoutí, která umožňují jednotlivým skupinkám lidí zažívat odlišné zážitky při vychutnávání si

⁵⁰ Srov. *Maribor Footbridge Proposal by Ja Studio & Tadj-Farzin Studio* [online]. 5.4. 2010, 5.4. 2010 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://www.bustler.net/index.php/article/maribor_bridge_proposal_by_ja_studio_tadj-farzin_studio

šálku čaje. Oddělení mezi rozdílnými individuálními prostory je zároveň strukturální labyrint, umožňující pavilónu jeho rozpon nad jezírkiem."⁵¹

2. 5. 2 Poslové budoucnosti

Mosty stavěné ve věku 21. století jako by nám dávaly najevo, že nic není překážkou. Moderní technologie a konstrukce umožňují projektovat unikátní objekty.

Důkazem překonávání čím dál větších úkolů je jistě Čína, která si 30. června 2011 připsala dva další světové inženýrské rekordy: zprovoznila absolutně nejdelší most o délce 165 kilometrů a nejdelší most přes vodu, který měří 42,5 kilometru a byl otevřen při zahájení provozu rychlodráhy spojující největší čínská města Peking a Šanghaj. Jeho výstavba stála zhruba 33 miliard dolarů a představuje jedinečný architektonický i urbanistický počín.⁵²

Unikátní perlou mostní architektury 21. století je Viaduc de Millau (obr. 20) na jihofrancouzském pobřeží, které dlouho před výstavbou mostu trpělo špatným spojením do vnitrozemí. Tento nejvyšší most světa s výškou 270 metrů a délkou dva a půl kilometru se klene nad hlubokým údolím řeky Tarn a byl označen za francouzskou stavbu století. Architektem je Angličan Sir Norman Foster, který celý projekt zrealizoval během tří let. Základem stavby je sedm lehce působících nosných pylonů ve tvaru písmene "A". Viaduc de Millau je označován za nejbezpečnější most světa a při jeho stavbě bylo použito také několik nových technologií. Jan Votýpka ml. o mostu napsal: "Celým svým pojetím most skutečně symbolizuje technickou zdatnost a estetické cítění naší doby. Přijíždíme-li k němu během dne, uchvátí nás jeho lahodnost a

⁵¹ Srov. *Bridge Tea House Fernando Romero* [online]. 10.30.2008 [cit. 2012-04-19]. Dostupné z: <http://plusmood.com/2008/10/bridge-tea-house-fernando-romero/>

⁵² Srov. *Čína zprovoznila dva nové nejdelší mosty na světě* [online]. 30.6.2011 [cit. 2012-04-19]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/zahranicni/udalosti/cina-zprovoznila-dva-nove-nejdelisi-mosty-na-svete-678074>.

monumentalita. Téměř snově však působí za ranních mlh, kdy se celé údolí cudně zahalí do bělavého závoje, z něhož jako šupiny dračího hřbetu ční lany vypnuté stožáry."⁵³

⁵³Srov. *Země Světa* [online]. [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.zemesveta.cz/archiv/rocnik-2006/jizni-francie-6-2006/772-3>.

3 MOST JAKO NÁMĚT VE VÝTVARNÉ KULTUŘE

Podnikneme-li malý průzkum umělecké tvorby napříč staletími zaměřený na motivickou symboliku, dospějeme zákonitě k zjištění, že již od pravěkých dob jeskynních malířů až po současnost figuruje v kterémkoli zde zvoleném odvětví pečlivě budovaný systém motivů, jimž umělci přikládali velkou váhu, ba mnohdy přímo stěžejní úlohu v rámci výpovědní hodnoty svých děl. Kdybychom se pak uvnitř zmíněného systému pokusili sestavit jakýsi obecnější zjednodušený přehled, jistě by tu jedno z významných míst zaujímal motiv mostu – a dodejme, že nikoli náhodou.

Most odedávna představuje nejen obecnou spojnicí fyzicky existujících či pomyslných břehů – tedy vlastně komunikační prostředek, nýbrž také nadčasový symbol čehosi výjimečného, nejvyššího. Vždy se klene nad něčím, co by nemělo neblaze ovlivnit krok podniknutý z jednoho břehu na druhý, ať už jde o vodu, jež by zmáčela poutníkovu nohu, případně docela znemožnila coby nepřekonatelná překážka samu cestu, či naopak pekelné plameny, které mají v rámci pouti za nejvyšší duchovní očistou zůstat kdesi v zavrženíhodných hlubinách. Jak vidno, výrazně se tu prezentuje křesťanská sféra, v níž nacházíme mimo jiné zajímavou, důmyslně vystavěnou starozákonní legendu o Sibyle – královně ze Sáby a její návštěvě krále Šalomouna. Za povšimnutí tu totiž stojí právě epizoda s mostem, jíž ovšem předchází jiná legenda a obě dohromady mají velmi překvapivé vyústění. Vezměme vše, jak se říká, od Adama, a to tentokrát doslova.

Biblický praotec Adam měl s pramáti Evou celkem tři syny – Kaina, Ábela a Šeta. Právě nejmladšímu se dostává v okamžiku, kdy Adam umírá, zvláštního úkolu. Archanděl Michael přináší větévku, kterou má Šet přiložit umírajícímu otci k ústům a poté zasadit. Vyrostе strom, z jehož dřeva je později zbudován most před palácem krále Šalomouna. Královna ze Sáby však při své památné návštěvě na most nevkročí, nýbrž před ním zbožně poklekne. Její prorocké schopnosti jí totiž odhalily, že jednoho dne bude historie někdejší původní větévky dále pokračovat – ze dřeva mostu sbijí Kristův kříž. Jak tedy vidno, i hlavní křesťanský symbol byl vlastně původně mostem, což

nabízí celý řetěz dalších úvah o dokonale promyšlené symbolice. Jistě tím pádem není divu, že právě most po staletí tak vzrušoval a dodnes vzrušuje umělce a nutí je stále se k němu vracet.⁵⁴

Za asi nejslavnějším z vyobrazení výše vzpomenuté legendy se musíme vypravit do Toskánska, konkrétně města Arezzo. Kaple kostela sv. Františka tu ukrývá velký umělecký poklad – fresky renesančního malíře Piera della Francesca, dokončené roku 1466. Jedná se celkem o tři pásy, z nichž prostřední ztvárňuje uctění mostu královnou ze Sáby. Není bez zajímavosti, že návštěva kostela a zhlédnutí jeho proslulé malířské výzdoby podnítilo na počátku druhé půle minulého století velkého českého skladatele Bohuslava Martinů k vytvoření trojdílné orchestrální suity s názvem *Fresky Piera della Francesca*. Sám autor charakterizoval toto své dílo dvěma slovy: barva a klid.⁵⁵

Další námět mostu můžeme spatřit na již zmiňovaném Traiánově sloupu, odhaleném roku 193, dvacet devět metrů vysokém a metr širokém. Sloup obtáčí spirálovitě dvaadvacetkrát reliéf, na kterém je zobrazen krásný vysoký most přes Dunaj s dřevěnými mřížovými nosníky na dvaceti zděných pilířích, založených na skále. Obdobné reliéfní vyobrazení můžeme spatřit na Antoniově sloupu z kararského mramoru v Římě, který představuje obraz římské legie pochodující po lodním mostě přes řeku Dunaj.⁵⁶ V této době bylo vyobrazení námětu mostu spíše informativního charakteru.

Následně se zaměříme na námět mostu v různých uměleckých dílech, kde největší četnost jeho výskytu zaznamenáváme v krajinomalbě impresionismu. Nebudeme však zmiňovat všechna vyobrazení mostu, nýbrž vybereme díla, která jsou v různých epochách dějin umění specifická nebo určitým způsobem pozoruhodná.

Most byl zobrazován samostatně pouze výjimečně. V drtivé většině obrazů je most spjatý zákonitě s krajinou, která je pro něj "živnou půdou". Chceme-li pátrat po stopách mostů v obrazech, musíme se zaměřit právě na krajinomalbu, která se začala rozvíjet až od 15. století, kdy tomu přestal bránit světový náboženský názor odmítající

⁵⁴ Srov. SPALOVÁ, Olga. *Obrazárna*. 1. vyd. Praha: Svoboda, 1971. ISBN neuvedeno, s. 25 - 27.

⁵⁵ tamtéž, s. 25 - 27.

⁵⁶ Srov. HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1. vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1, s. 12 - 13.

vše pozemské a smyslové jako pomíjivé. Zcela jinak tomu bylo v umění Dálného východu, Indii, Číně a Japonsku, kde orientální filosofie vyjadřovala daleko těsnější vztah ke vnímání skutečnosti smysly a tím i k přírodě. Již ve 3. století najdeme výstižně formulované zásady malířství, které měly za následek velký rozkvět krajinomalby v Číně kolem 10. a 11. století. V evropském umění časného středověku nenajdeme podobné náměty. Až od sklonku 14. a 15. století se s rozvojem humanismu a renesance prosazuje volnější světový názor, kdy se víra nahrazuje poznáním a posmrtný život se obrací k životu pozemskému. U malířů můžeme sledovat rostoucí snahu nakreslit viděné, zachytit konkrétní ráz krajinného výseku. Obrazy byly sice figurální, ale děj byl zasazován do konkrétního prostředí. Krajina si vydobývá stále významnější postavení a přírodní výsek mnohdy plošně převládá nad figurální náplní. Nemůžeme však mluvit o krajinomalbě, jak ji chápeme dnes.⁵⁷

Vlastní rozvoj krajinomalby nastal v 16. století v Nizozemí, společně s velkým hospodářským rozmachem. Důkazem může být malba Clauda Lorraina- *Poledne* (obr. 21), kde v krajině zobrazuje antickou zříceninu a dva kamenné můstky přes řeku. V malbách Nicolaese Berchema nalezneme motiv mostu ve dvou dílech. V *Italské krajině s mostem* (obr. 22) a v malbě *Rolníci s kravami u ruiny akvaduktu* (obr. 23), kde autor zvolil právě starý, zřícený akvadukt jako ústřední motiv. Roku 1640 - 1650 namaloval podobné dva obrazy také Nizozemec Herman van Swanevelt, a to *Italskou krajinu s mostem a hradem* (obr. 24) a *Italskou krajinu s mostem* (obr. 25).

Bližší si popíšeme obraz Adama Christiaensze Pynackera. Dílo *Most v italské krajině* 1653 - 1654 (obr. 26) je dokonalým příkladem nizozemské vize Itálie. Ukazuje, jak pečlivě tito umělci pozorovali spektrum barevného světla, které se vyskytuje v jasné obloze Středomoří: intenzivní žlutá kolem zapadajícího slunce mění se přes bílou ke stejně intenzivní modré. Přejít je nepostřehnutelný, jako by slunce bylo uzavřeno ve skle. Pynacker navozuje pocit prostoru, cirkulujícího vzduchu, večerní atmosféru s vůní prachu a vlhkosti. Holanští malíři viděli italskou krajinu heroicky a idylicky. To

⁵⁷ Srov. HRON, Josef. *Jak namalovat krajinu*. Praha: SPN, 1989. ISBN neuvedeno, s. 35 - 42.

symbolizuje starověký římský most ušlechtilý v každé dekádě. Pynacker přistupuje k obrazu s pokorou a objevuje dramatické napětí mezi klenbou mostu a oblohou.⁵⁸

Koncem 18. století se krajinomalba dostala do popředí malířského zájmu a začátkem století devatenáctého se stala uznávaným žánrem. Klasicismus z konce 18. století prosadil ideální krajinu lorrainovskou. Nymfy byly nahrazeny postavami v dobových krojích. Zříceniny antických staveb zůstaly, neboť obdiv k antice se tehdy přetrvával.⁵⁹ Z tohoto období uvedeme umělce Willema van Bemmela, který ve svém obraze *Krajina s mostem a věží* zobrazuje most přes údolí a zelenající se řeku tekoucí pod zničeným opevněním. Na mostu je silueta sedláka na koni nebo oslu v nízkém slunečním světle. Most s obrannou věží připomíná starý římský Milvianský most, který zachytilo mnoho holandských umělců hostujících v Římě.⁶⁰

Kolem roku 1830 nastal velký zvrat. Umělci se nechtěli spokojit s komponováním vymyšlených krajin, a tak se skupina malířů přistěhovala do vsi Barbizon nedaleko Paříže. Tehdy krajinomalba převažovala nad ostatními žánry. Malíři se soustředili na zachycení dojmu a okamžitého světla v krajině, který vyjádřili barvou nahozenou na obraz dychtivě a nedočkavě v drobných, letmých skvrnách. Neměli čas vybírat libivé náměty a skládat je malebně do obrazu. Tito impresionisté byli malíři světla. Claude Monet vyhledával krajinu za ranní mlhy nebo za poledního slunečního žáru, kdy se stíny maximálně zkrátily.⁶¹ Postřehy využil na několika dílech s tematikou mostu. Od poloviny 19. století se industrializovalo město Argenteuil a bylo tím nejpřitažlivějším pro impresionisty, neboť průmysl znamenal modernost. Argenteuil spojovaly s hlavním městem dva mosty, které Monet namaloval. Starší, *Most přes Seinu v Argenteuil 1874* (obr. 27), původně postavený ze dřeva a kamene byl zničen a nahrazen litinovými nosníky, u kterých se však dbalo na dekorativnost a vzhled ruční práce. Monet most vyobrazil v teplém světle široký a poklidný. Střední oblouk otevírá pohled na úrodné kopce údolí Seiny, zatímco za obloukem vpravo je vidět nový železniční most, který maluje kolem roku 1878 vícekrát. Most sloužil železniční

⁵⁸ Srov. V & A [online]. [cit. 2012-04-17]. Dostupné z: <http://www.artfinder.com/work/bridge-in-an-italian-landscape-adam-christiaensz-pynacker-1/>

⁵⁹ Srov. HRON, Josef. *Jak namalovat krajinu*. Praha: SPN, 1989. ISBN nevedeno, s. 49.

⁶⁰ Srov. V & A [online]. [cit. 2012-04-17]. Dostupné z: <http://www.artfinder.com/work/bridge-in-an-italian-landscape-adam-christiaensz-pynacker-1/>

⁶¹ Srov. HRON, Josef. *Jak namalovat krajinu*. Praha: SPN, 1989. ISBN nevedeno, s. 53.

dopravě a díky své funkci i použitým materiálům byl vysoce moderní. Mezi místními obyvateli vyvolával spory. Někteří ho považovali za stylový symbol budoucnosti a jiní ho odsuzovali. Monetovy obrazy sugestivně znázorňují zcela odlišný charakter obou mostů. Zobrazení železničního mostu viděného v ostré perspektivě (obr.28) nebo ponořeného do chladného, téměř kovového světla (obr. 29) výmluvně svědčí o jeho nelíčeném okouzlení moderním stavitelstvím, technikou, rozvojem průmyslu a rychlostí, kterou symbolizuje vlak. Na jednom z obrazů (obr. 29) je železniční most monumentem oslavujícím nadcházející věk. Starý *Most přes Seinu Argenteuil 1874* (obr. 28) vzbuzuje klidnější náladu. Svým vzhledem připomíná červencovou monarchii, kdy byla jeho funkce ještě tradiční. Používali jej chodci nebo vozy tažené koňmi. V odpoledním světle má majestátní, solidní a pevný vzhled. Avšak jako každý most přirozeně znamená překonání přírodních překážek.⁶² Dalším symbolem nového věku páry byl obraz *Evropského mostu na nádraží Saint Lazare 1877*, který vyobrazil i Gustave Caillebotte r.1876. Roku 1901 - 1903 Monet namaloval *Waterloo Bridge*, kde se oprošťuje od moderního městského života a techniky. Naopak volí atmosferický vjem a architektura mostu, naznačená několika málo výtvarnými prvky, ustupuje do pozadí. Tento a mnoho dalších mostů byly vyobrazeny také Williemem Turnerem.

Turner byl mosty fascinovaný. Důkazem je *Starý Londýnský most 1796-189*, (obr. 30) a mnoho dalších. Londýnský most byl předlohou nejen Turnerovi, ale i o několik let staršímu André Derainovi, který jej namaloval roku 1906. Za jeho nejznámější obraz mostu se dá považovat *Most Charing Cross 1906* (obr. 31), který zobrazuje Londýn v tropických barvách. Právě tento most, který je velkou dopravní tepnou Londýna, vyobrazil Derain několikrát.

Začátkem roku 1895 namaloval Monet svůj první pohled na japonský můstek klenoucí se nad jezírkem – *Lekníny, Zelená harmonie 1899*. Obraz, který vyvolal euforii, má čtvercový formát a deset obrazů z této první série bylo vystaveno v Durand - Ruelově galerii.⁶³ Zobrazení pohledů na japonský most předcházelo dlouholeté

⁶² Srov. HEINRICH, Christoph. *Claude Monet: 1840-1926*. Vyd. 1. Překlad Lola Teltscherová. Praha: Slovart, 2004, 96 s. Mistři světového umění. ISBN 80-720-9528-5, s. 35 - 38.

⁶³ Srov. CRESPELLE, Jean-Paul. *Monet*. Překlad Dušan Kubálek. Bratislava: Fortuna Print, c1992, 143 s. ISBN 80-852-2468-2, s. 126.

nadšení pro japonskou kulturu. Na této malbě posunul Monet most více do horní poloviny obrazu než u většiny z ostatních dvanácti jednotlivých děl, tvořících sérii.⁶⁴

Také Američané Ernest Lawson a Jonas Lies namalovali úchvatné obrazy. *Brooklynský most 1920* zobrazený v nočním osvětlení a *Ráno na řece 1912* na nás dýchnou neobyčejnou atmosférou.

Umělec, který se vyrovnal četností a kvalitou obrazů Claudiu Monetovi byl Vincent van Gogh, který se přátelil s Gauguinem a Bernardem a setkávali se často na koupališti poblíž Seiny. Zde van Gogh namaloval roku 1887 Seinu s mostem *Grande Jatte* (obr. 32). Diagonálně směřovaný most byl hojně opakujícím se motivem právě u Moneta a jiných impresionistů. Na to navazuje van Gogh. Na první pohled zdánlivě neuspořádaný nános barvy v horizontálních, vertikálních a diagonálních tazích, naprosté vynechání barevných ploch při současném zdůraznění barevné intenzity se pokouší stejným způsobem jako současná díla pointilismu překonat to zářivě atmosférické ve prospěch nečasového ovládnutí.⁶⁵ Van Gogha fascinovalo japonské umění a jeho Japonaiserie je toho zdárným důkazem. Podle Hiroshigova dřevořezu pak vytvořil tisk tří imitací, z nichž jedna nese název *Most v dešti 188* (obr. 33). Roku 1888 se rozhodl van Gogh odjet do Arles, kde své japonské vize prožívá před samotnou skutečností. Krajina mu připomíná jeho holandskou vlast a nejčastěji navštěvuje kanál jižně od Arles, aby mohl studovat most a jeho okolí. Obě namalovaná pojetí mostu v Langlois u Arles vznikla přitom v březnu a květnu 1888. Mírumilovný klid motivu, velké plochy nebe a vody, těch několik předmětů uvádí sám van Gogh barevnými experimenty do napětí. Zobrazované motivy uvádějí scénérii, přes kterou se jako nějaký druh druhé kůže táhne barva. Pozdější pojetí *Mostu v Langlois u Arles s dámou a deštníkem* je zdrženlivější. Pohled z úbočí břehu je distancovaný. Van Gogh zobrazuje spíše nebe než vodní hladinu a jasná, mocnou bělí podložená barevnost je připomínkou impresionismu. V obraze *Most v Langlois u Arles s pradlenami* (obr. 34) stojí autor přímo na břehu. Před vysokým horizontem vystupují ostře všechny předměty obrazu. Samy ze sebe se zdají zářit, zdůrazněné červeným odstínem, který je přimíchán ke všem barvám. Právým

⁶⁴ Srov. ZEIDLER, Birgit. *Claude Monet: život a dílo*. Vyd. 1. Praha: Slovart, 2006, 95 s. Malý umělecký průvodce. ISBN 80-7209-286-3, s. 81.

⁶⁵ Srov. WALTHER, Ingo F. *Vincent van Gogh: 1853-1890 : vize a skutečnost*. Překlad Arnošt Leška. Köln: Benedikt Taschen, c1992, 95 s. ISBN 38-228-9690-X, s. 23 - 24.

opakem těchto maleb může být *Most v Trinquetaille, 1888*, kde se van Gogh zcela zřiká barvy. Podrobuje působení obrazu protichůdné hře mezi lineární spleť na levé straně a většími, klidnějšími plochami vpravo dole.⁶⁶ Van Gogh byl velkým vzorem pro mnohé další umělce. Jedním z nich byl i Rudolf Kremlička, který ve svém obraze *Florencie* (obr. 35) zvolil za jeden z motivů krásný, obloukový most.

Od roku 1924 se rozmohl umělecký směr surrealismu, který usiluje o osvobození mysli a zdůrazňuje podvědomí. V obrazech se snaží zachytit sen, představy, pocity a myšlenky. I v tomto uměleckém směru můžeme nalézt motiv mostu a to v obraze Salvatora Dalího, který namaloval roce 1945 obraz nazvaný *Rozbitý most a sen* (obr. 36).

Motiv mostu je nesmrtelným tématem, které potká téměř každého umělce minulé i současné doby.

⁶⁶ Srov. WALTHER, Ingo F. *Vincent van Gogh: 1853-1890 : vize a skutečnost*. Překlad Arnošt Leška. Köln: Benedikt Taschen, c1992, 95 s. ISBN 38-228-9690-X, s. 23, 27, 31 - 33, 49.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

1 Tvorba autorských objektů na téma „Mosty“

Jak již bylo zmíněno v úvodu, praktická část mé práce se zabývá tvorbou autorských prostorových artefaktů jejichž obsah se odvíjí od tematiky zevrubně probírané v části teoretické. Vycházím jednak ze druhé kapitoly, zabývající se epochami mostního stavitelství, kde jsem vybrala pokaždé několik mostů symbolicky zastupujících to které období. Na tomto místě jsem analýzou mostních konstrukcí dospěla k pojetí dvou základních mostních typů. Má práce má však daleko od architektonické studie, v těchto konstrukcích sleduji více filosofický rozměr mostu, jak jsem jej nastínila v kapitole první.

1. 1 Formální pojetí

Pro vyjádření procesu symbolického spojení dvou břehů jsem zvolila artefakt v podobě velkého kvádrů, uvnitř kterého je nekonečný prostor prázdnoty a anonymity. Ten jsem ztvárnila pomocí černé barvy vyplňující celý vnitřek objektu a tvořící tak iluzi prostoru ve kterém se objevuje onen motiv spojení - most. Je však zcela subjektivně laděný a to formou elementárního pojetí dvou typů konstrukcí z důvodu úplného odproštění se od prvotní účelovosti stavby a nastolení tak významu duchovního. Namísto malby a kresby jsem záměrně zvolila prostorovou tvorbu, ve které lze co nejlépe realizovat požadovaný prostor nekonečné prázdnoty doplněný světelnou instalací potřebnou pro zvýraznění motivu mostu uvnitř.

1. 2 Obsahová koncepce

Počáteční podnět, důležitý pro mojí tvorbu byl z převážné části symbolické vyjádření motivu mostu. Zde jsem při prvním pohledu za běžných, všedních dnů spatřovala určitou prázdnotu a anonymitu vztahů nejen mezi člověkem a mostem, ale lidmi samotnými, kteří se rozhodli vstoupit na most. Při bližším zkoumání jsem přicházela na další interakce, které mohou na mostě samotném, nebo symbolickém nastat. Však v mnoha básních jsou tyto vztahy popsány: sláva a zatracení, láska a nenávisť - poměrně protikladné stavy, které se v plynutí času proměňují. Most tedy

může spojovat, ale záleží na každém z nás, zda na něj vstoupí. Cesta po mostě totiž nemusí být vždy jednoduchá a nese s sebou určitá rizika.

U prvního objektu jsem se inspirovala Brooklynským mostem. Nejen v typu konstrukce, ale především mě fascinoval sled událostí při samotné stavbě, který popisují ve druhé kapitole. U zjednodušeného typu visuté mostní konstrukce je záměrně pouze naznačená mostovka ukazující směr. Mostovka, tedy určitá spojnice se může utvořit náhodně, či chtěně pouze očním kontaktem dvou zúčastněných lidí a tím dochází k onomu konkrétnímu, čistému spojení.

Druhý objekt je na první pohled stejný, ovšem uvnitř je již mostovka pevně daná. Vychází z obloukové konstrukce používané mnoho staletí až do současnosti. V oblouku vidím zakódovaný onen symbol pevného překlenutí. V Japonsku jsou tyto mosty součástí zahrad spojených s rozjímáním nad smyslem života v plynutí času. V modernějším pojetí jsou tyto myšlenky realizované ve stavbě *Čtvrtý most přes Grande Canal*, popisovaným rovněž ve druhé kapitole.

1. 3 Technologie a použité materiály

Po rozmyšlení prvotní idey jsem provedla nákres obou objektů a následně vytvořila první, zkušební realizaci pomocí polystyrenové desky, špejlí a kartonové krabice. Zkoušela jsem, jaký úhel pohledu bude nejvhodnější pro vytvoření optické iluze spolu s umístěním špejlí. Pro lepší představu jsem požádala strojaře o technický nákres (obr.), který sloužil především truhláři. Kvádry měly být vyhotoveny z tzv. Kapa desek, což je sendvičová lehčená deska s jádrem z pěnové polyuretanové hmoty oboustranně krytá vrstvou bílého chromokartonu. Pro vysokou finanční náročnost a možnosti kroucení při natírání těchto desek jsem použila levnější alternativu Flamix desky, která má podobnou výplň, potřebnou pro zapichování špejlí. Obyčejná, polystyrenová deska je pro tento účel nevhodná z hlediska drobení polystyrenu a následné viditelnosti pod UV osvětlením, špatnému zabodávání špejlí a v neposlední řadě téměř nemožně realizovatelnému, dokonalému černému nátěru. Na plášť kvádrů jsem se rozhodla použít překližovanou desku hlavně pro její pevnost, snazší manipulaci a lepší natíratelnosti.

Pro realizaci konceptu bylo zapotřebí vyhotovit kvádry o rozměrech: výška 70 cm, šířka 35 cm a délka 100 cm (obr. 38). Objekty byly zhotoveny z překližovaných bukových a topolových desek AB kvality a do čelních desek byly vyvrtány průhledy. Do každého z objektů byly zavedeny UV led diody se zdrojem napětí v podobě ploché baterie. Při této elektroinstalaci bylo potřeba snížit zdrojové napětí pomocí odporu, jelikož led diody nejsou stavěné na tak vysoké napětí (obr. 40). Dále bylo zapotřebí vybrat rovné špejle, které jsem natírala bílým latexem, kvůli svítivosti pod UV zářením. Špejle bylo nutné zbrousit hrubším a jemnějším brusným papírem i po dvou nátěrech (obr. 39). Nyní budu popisovat každý objekt zvlášť, kvůli odlišným pracovním postupům.

Objekt č. 1 - Visutý most

Tento kvádr byl vyroben bez vrchní části, jelikož na ni byla použita deska flamix, do které jsem zevnitř napíchala ve dvou rozbíhajících se řadách špejle o délce 15 cm. Před přímým zabodáním jsem vpichy pečlivě označila a předbodala kovovým šídlem o čtvercovém tvaru vpichu kvůli lepšímu držení špejlí. Rozestupy mezi špejlemi byly 1,5 cm a na výrobu tohoto objektu jsem jich použila 109 ks. Pod kvádrem je umístěná plochá baterie, ze které vede drátek dovnitř objektu a přivádí tak potřebný proud čtyřem UV led diodám umístěným na dně. Celý vnitřek je natřený černou pololesklou univerzální barvou pohlcující UV světlo. Tato barva byla použita i z vnějšku kvádrů, stejně tak i u druhého objektu.

Objekt č. 2 - Obloukový most

Realizace tohoto objektu byla poněkud složitější, jelikož špejle, které měly přetínat šířku celého kvádrů byly moc krátké. Kvůli tomu se uvnitř kvádrů vybudovaly po protilehlých stěnách lišty, držící flamix desky, pod nimiž je polystyrenová 2,5 cm široká výplň přilepená lepidlem Herkules. Celý kvádr byl zpřístupněn z boku, kam se vsunuly obě desky přetáté špejlemi. Padesát pět špejlí bylo vpichováno stejným způsobem jako u prvního objektu, stejně tak i přivedení UV led diod, avšak k nasazení druhé, protilehlé desky bylo zapotřebí asistence druhé osoby. U obou případů byl nežádoucí všudypřítomný prach snadno viditelným pod UV zářením.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo vybrat několik pohledů na tematiku spojení dvou břehů a následně tyto poznatky uplatnit v praktické části. V úvodu jsem si vytyčila cíle a shrnula argumenty, které mě psaním práce provázely.

Vzhledem k tomu, že jsem se nechtěla zabývat motivem spojení dvou břehů pouze v podobě architektonického ztvárnění, Popsala jsem v první kapitole symbolické, psychologické a filosofické pojetí mostu, kde vidím velký přínos především v myšlenkách Herberta Bangse, týkajících se duchovních dimenzí architektury. Tento rozměr do určité míry uplatňuji také v praktické části diplomové práce. Nastiňuji také další přístupy k tématu a to z hlediska vztahů, asociací a symboliky vztahující se k pojmu „most“.

Ve druhé pasáži mé práce jsem se zabývala přehledným vývojem mostní architektury a průběžně zmínila podstatné technologické skici předních konstrukcí. Celý text jsem však nekoncepčně do strohého výčtu faktů a pouček, ale zaměřovala se především na historické pozadí a případné okolnosti při stavbě. Každý most zmíněný v mé diplomové práci byl vybrán z konkrétního důvodu, popsaného v textu. Několik málo mostů bylo zvoleno pouze na základě mého subjektivního dojmu z celé stavby, ovšem vždy za účelem ukázky nějaké inovace ve stavitelství, nebo z hlediska zajímavé koncepce díla.

V kapitole o mostu jako námětu výtvarného zpracování jsem postupovala stejně chronologicky jako u předchozí kapitoly. Od nestaršího ztvárnění legendy o Sibyle v podobě fresky, až po snové obrazy Salvatora Dalího. V přehledu uměleckých děl nebylo možné zabývat se všemi obrazy, tudíž jsem opět vybírala zásadní díla. Také se zmiňuji o vývoji krajinomalby, který je s motivem mostu je úzce spjatý.

Praktická část je zcela ovlivněna teoretickou částí diplomové práce, a tudíž je i ztvárněním mého osobního pohledu na daný motiv. Realizace je provedena pomocí dvou kvádrů, uvnitř kterých je světelná instalace zjednodušených modelů mostů z důvodu vyzdvihnutí základních principů daného motivu.

Věřím, že téma se dá zpracovat mnoha způsoby. Cílem mé práce nebylo zcela vyčerpat danou problematiku, ale zaměřit se na určité oblasti. Celý průběh psaní mé

diplomové práce byl pro mě osobně velmi přínosný. Seznámila jsem se s mnoha fakty o tématu a obohatila se o rozmanité a hlubší pohledy na podstatu tohoto významného architektonického a duchovního fenoménu.

POUŽITÁ LITERATURA

BACHMANN, Ingeborg a Michaela JACOBSENOVÁ. *Básně*. Vyd. 1. Praha: ERM, 1997, 147 s. Poezie (ERM), sv. 2. ISBN 80-859-1327-5.

BANGS, Herbert. *Návrat posvátné architektury: zlatý řez a konec modernismu*. Vyd. 1. Praha: Levné knihy, 2008, 224 s. ISBN 978-80-7309-571-0.

COWAN, Henry J a Trevor HOWELLS. *Nejkrásnější stavby světa: mistrovská díla architektury a techniky*. 1. české vyd. Praha: Svojtka, 2006, 256 s. ISBN 80-735-2232-2.

CRESELLE, Jean-Paul. *Monet*. Překlad Dušan Kubálek. Bratislava: Fortuna Print, c1992, 143 s. ISBN 80-852-2468-2.

DOKULIL, Miloš. *Mosty a propasti mezi vědou a uměním*. Vyd. 1. Editor Michal Giboda. České Budějovice: Dialog vědy s uměním v nakl. Tomáš Halama, 2010, 110 s. ISBN 978-808-7082-157.

HEINRICH, Christoph. *Claude Monet: 1840-1926*. Vyd. 1. Překlad Lola Teltscherová. Praha: Slovart, 2004, 96 s. Mistři světového umění. ISBN 80-720-9528-5.

HONS, Josef. *Velké mosty světa*. 1.vydání. Praha 1: Victoria Publishing, a. s., 1996. ISBN 80-7187-002-1.

HRON, Josef. *Jak namalovat krajinu*. Praha: SPN, 1989. ISBN neuvedeno.

NEZVAL, Vítězslav. *Most: básně 1919-1921*. 1. vyd. Brno: St. Kočí, 1922, 74 s. ISBN neuvedeno.

PARKYN, Neil. *Sedmdesát divů světové architektury a stavitelství: úžasné stavby a příběh jejich vzniku*. Vyd. 1. Praha: Slovart, 2003, 304 s. ISBN 80-720-9462-9.

PERINOVÁ, Angia Sassi a Giorgio FARAGGIANA. *Mosty*. Itálie: Slovart, s.r.o., 2007. ISBN 978-80-7209-893-4.

SEIFERT, Jaroslav. *Kamenný most*. 2. vyd. Praha: Fr. Borový, 1949. České básně. ISBN neuvedeno.

SPALOVÁ, Olga. *Obrazárna*. 1. vyd. Praha: Svoboda, 1971. ISBN neuvedeno.
URBAN, Eduard. *Mosty: jeden z divů světa*. Praha 1: SNTL, 1967. ISBN neuvedeno.

WALTHER, Ingo F. *Vincent van Gogh: 1853-1890 : vize a skutečnost*. Překlad Arnošt Leška. Köln: Benedikt Taschen, c1992, 95 s. ISBN 38-228-9690-X.

ZEIDLER, Birgit. *Claude Monet: život a dílo*. Vyd. 1. Praha: Slovart, 2006, 95 s. Malý umělecký průvodce. ISBN 80-7209-286-3.

Internetové zdroje

BENEŠOVÁ. *Přechod Rudého Moře* [online]. 29.7.2011 [cit. 2012-04-18]. Dostupné z: <http://katecheze.evangnet.cz/katechetické-přípravy/prechod-rudeho-more>

KOŠŤÁLOVÁ, Michaela. *Mostar-svět tichých protikladů* [online]. [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://www.icesty.cz/mostar-bosna-a-hercegovina/>

Euro bankovky [online]. [cit. 2012-04-08]. Dostupné z: <http://www.vedral.jex.cz./menu/euro-penize/euro-bankovky>

KROTVOR, Josef. *Ztichlá klika*. [Http://www.ztichlaklika.cz](http://www.ztichlaklika.cz) [online]. [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://www.ztichlaklika.cz/galerie/show-exhibition/jan-hendrych-mosty-a-brany-plastika-kresba-grafika-id139>

HODONSKÁ, Šárka. *Topos mostu v díle Vítězslava Nezvala* [online]. Brno, 2009 [cit. 2012-04-12]. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/216925/ff_b/TOPOS_MOSTU_V_DILE_VITEZSLAVA_NEZVALA.txt. Bakalářská. Masarykova univerzita, Filozofická fakulta. Vedoucí práce prof. PhDr. Petr Osolsobě, Ph.D.

PASTERŇÝ, Tomáš. *MĚSTO NÁMĚŠŤ NAD OSLAVOU. Náměšť nad Oslavou: Barokní most* [online]. 25.09.2005 [cit. 2012-04-16]. Dostupné z: <http://www.namestnosl.cz/view.php?cislocianku=2005092506>

Vom Holzsteg zum Weltmonument by Andreas Kessler [online]. [cit. 2012-04-19].
Dostupné z: <http://happyPontist.blogspot.com/2008/12/vom-holzsteg-zum-weltmonument-by.html>

Fourth Bridge Over Canal Grande Almost Ready For Installation [online]. 16.6.2004
[cit. 2012-04-18]. Dostupné z:
http://veniceblog.typepad.com/veniceblog/2004/06/fourth_bridge_o.html

Čína zprovoznila dva nové nejdelsí mosty na světě [online]. 30.6.2011 [cit. 2012-04-19].
Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/zahranicni/udalosti/cina-zprovoznila-dva-nove-nejdelsi-mosty-na-svete-678074>

Země Světa [online]. [cit. 2012-03-31]. Dostupné z:
<http://www.zemesveta.cz/archiv/rocnik-2006/jizni-francie-6-2006/772-3>

V & A [online]. [cit. 2012-04-17]. Dostupné z: <http://www.artfinder.com/work/bridge-in-an-italian-landscape-adam-christiaensz-pynacker-1/>

Psanci [online]. [cit. 2012-04-12]. Dostupné z:
http://www.psanci.cz/literatura_dilo.php?id=100

Bridge Tea House Fernando Romero [online]. 10.30.2008 [cit. 2012-04-19]. Dostupné z: <http://plusmood.com/2008/10/bridge-tea-house-fernando-romero/>

Maribor Footbridge Proposal by Ja Studio & Tadj-Farzin Studio [online]. 5.4. 2010,
5.4. 2010 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z:
http://www.bustler.net/index.php/article/maribor_bridge_proposal_by_ja_studio_tadj-farzin_studio

PŘÍLOHY

| | |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| I. POEZIE K TÉMATICE MOSTU | 58 |
| II. ARCHITEKTURA MOSTU | 62 |
| III. OBRAZOVÁ DOKUMENTACE K NÁMĚTU MOSTU VE VÝTVARNÉ KULTUŘE | 68 |
| IV. OBRAZOVÁ PŘÍLOHA K PRAKTICKÉ ČÁSTI | 72 |

I. Poezie k tématice mostu

MOSTY

Ingeborg Bachmann

"Vítr víc a víc přitahuje pás mostů.

*O traverzy sedřelo nebe
svoji nejhlubší modř.
Mezi tímto a oním břehem
se naše stíny střídají ve světle.*

*Pont Mirabeau... Waterloobridge...
Jak to ta jména snesou
nést bezejmenné?*

*Pod dotyky zatracenců,
jež nenesla víra,
bubny v řece procitají.*

*Všechny mosty jsou samy
a sláva je ohrožuje
jak nás, když si namlouváme,
že na ramenou cítíme
kročeje hvězd.
Žádný sen nás nepřeklene
přes sráz pomíjivosti.*

*Líp je žít ve službách
břehů, od jednoho k druhému,
a přes den bdít nad tím,
zda povoláný povoluje pás.
Neboť on za mlhy dosáhne
na nůžky slunce,
a když ho oslní,
mlha ho obemkne v pádu. "⁶⁷*

⁶⁷ BACHMANN, Ingeborg a Michaela JACOBSENOVÁ. *Básně*. Vyd. 1. Praha: ERM, 1997, 147 s. Poezie (ERM), sv. 2. ISBN 80-859-1327-5, s. 46.

MOST MIRABEAU

Guillaume Apollinaire

*"Pod mostem Mirabeau své proudy Seina valí
A naše lásky
Když je již třeba bychom vzpomínali
Radosti vždycky bolest vystřídaly*

*Přijď noci hodino zazní úderem
Dni odcházejí já tu jsem*

*Tvář v tváři ruku v ruce zůstaneme
Pod mostem
Který z našich objetí se sklene
Pohledů věčných plynou vlny unavené*

*Přijď noci hodino zazní úderem
Dni odcházejí já tu jsem*

*Láska odchází tak jako voda plyne
Láska odchází
Tak jako život zvolna mine
Tak jako divokost v Naději mé*

*Přijď noci hodino zazní úderem
Dni odcházejí já tu jsem*

*Míjejí dni míjejí týdny v dáli
Čas nevrací se
Ani ty které jsme milovali
Pod mostem Mirabeau své proudy Seina valí*

*Přijď noc hodino zazní úderem
Dni odcházejí já tu zůstávám.⁶⁸*

⁶⁸ Psanci [online]. [cit. 2012-04-12]. Dostupné z: http://www.psanci.cz/literatura_dilo.php?id=100

MOST

Vítězslav Nezval

*"Na tomto mostě s kamennými chodci
velbloudi táhnou jak temena horských stád,
někdy se tudy zabloudí,
po této lávce
a
vlny
tam dole,
těm jsi už dávno mohl přivykat-
na kříži mostu
ženy jsou do modra uplakány.*

*Jdeš sklíčen, poutníku, a temná bárka svítí,
jen čas – a ty ji neuzříš.*

*Shrbené mosty, překovaná těla,
na tomto mostě jsi zapomněl svůj cíl,
ta, která na tebe zapomněla
v kajutě bárky vábí teskné dálky,
půl života jsi promodlil,
ostatní půli voda unese,
tak zvolna, jako lásky polibek."⁶⁹*

⁶⁹ NEZVAL, Vítězslav. Most: básně 1919-1921. 1. vyd. Brno: St. Kočí, 1922, ISBN neuvedeno, s. 13.

KAMENNÝ MOST (úryvek)

Jaroslav Seifert

"Čas, řeka, mládí, a co ještě?
Snad vůně májového deště
a smích ve větru lehkonožém.
Po mostě šel jsem, srdce bráně,
dát sbohem musil v jedné bráně
a v druhé musil dáti sbohem.

Jen vzpomínku. Jen pěti slovy:
do ruky dítě rybky loví.
Z dlaně je hrob a peníz z ryby ;
tím penízem pak zbožně platí
za vše, co touží milovati
a zná jen samo bezpochyby.

Těch jar! Když jaro vzbouzí z mdloby
pod mostem stromy a hned škrobí
jim rukávce, na které včely,
tak zkřehlé, jak by místo v medu
narodily se v tříšti ledu,
ze suknic světců přiletěly.

Těch podzimů a zim, kdy stíny
nad řekou nesou baldachýny,
jež vítr vzdouvá. Jak se klamu!
To není vítr, to se chvějí
jen křídla racků nad peřejí,
než usednou na ledolamu.⁷⁰

Nad věžemi se hvězdy smály,
ach, povídali, že mu hráli,
copak se hvězda smáti může?
Pod jezem rybář zůstal němý ;
jez totiž řeku pod dlaněmi
mu proměňuje v bílé růže.

Čeřeny doschly a pach sítí
už vyvanul ; už můžem jíti ;
čas láme pečet' pergamentu.
Však krev a zlato, jež se třpytí,
ať je nám dovoleno pítí,
jinak by život neměl cenu."

⁷⁰ SEIFERT, Jaroslav. *Kamenný most*. 2. vyd. Praha: Fr. Borový, 1949. České básně. ISBN neuvedeno, s. 20.

II. Architektura mostu



obr. 1 Pont du Gard



obr. 2 Pons Fabricius



obr. 3 Pont Saint Martin



obr. 4 Ponte Rialto



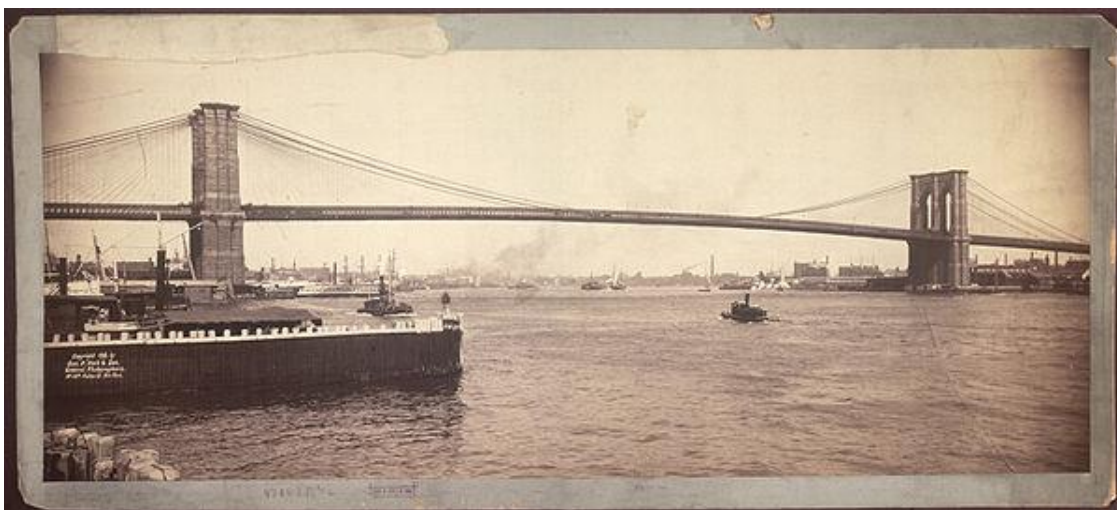
obr. 5 Barokní most v Náměšti nad Oslavou



obr. 6 Ironbridge



obr. 7 Firth of Forth



obr. 8 Brooklynský most r. 1896



obr. 9 Salginatobelský most



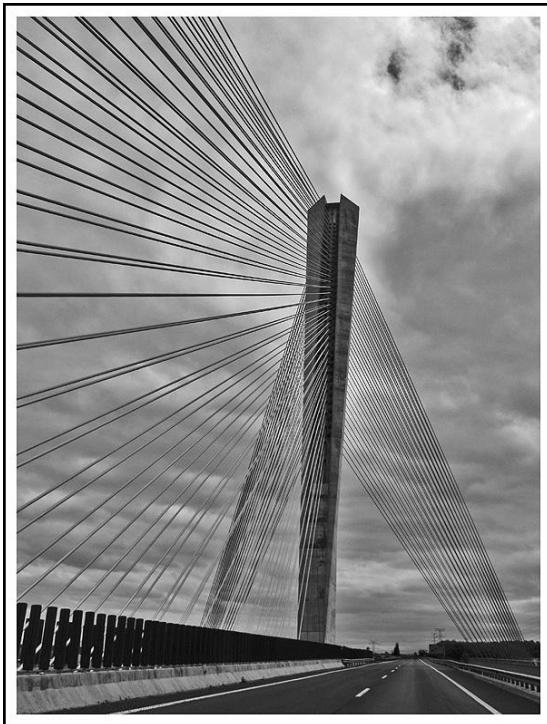
obr. 10 Brooklynský most. Systém zavěšení šikmých kabelů vycházejících paprskovitě z hlavy pylonů



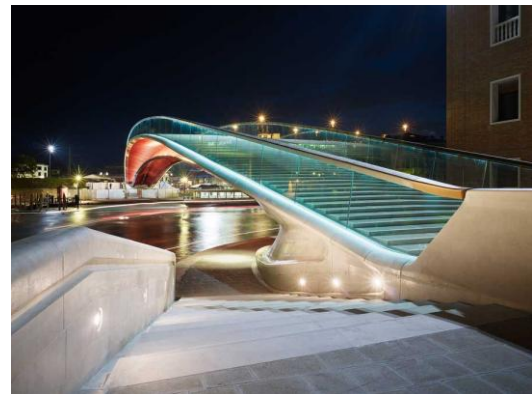
obr. 11 Golden Gate



obr. 12 Normanský most



obr. 13 Sancho El Mayor



obr. 14 Quatro Ponte sul Canal Grande



obr. 15 Lávka Milénia v Londýně



obr. 16 Gatesheadská lávka



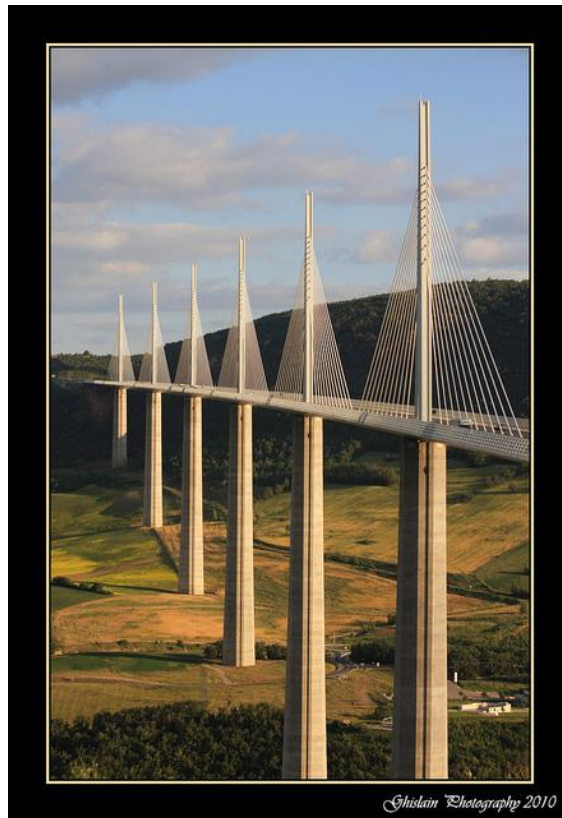
obr. 17 Tea House Bridge



obr. 18 koncept lávky přes řeku Drava



obr. 19 Bridge Tea House



obr. 20 a) Viaduct de Millau



obr. 20 b) Viaduct de Millau

III. Obrazová dokumentace k námětu mostu ve výtvarné kultuře



obr. 21 Claude Lorrain, Poledne



obr. 22 Nicolaes Berchem, Italská krajina s mostem



obr. 23 Nicolaes Berchem, Rolníci s kravami u akvaduktu



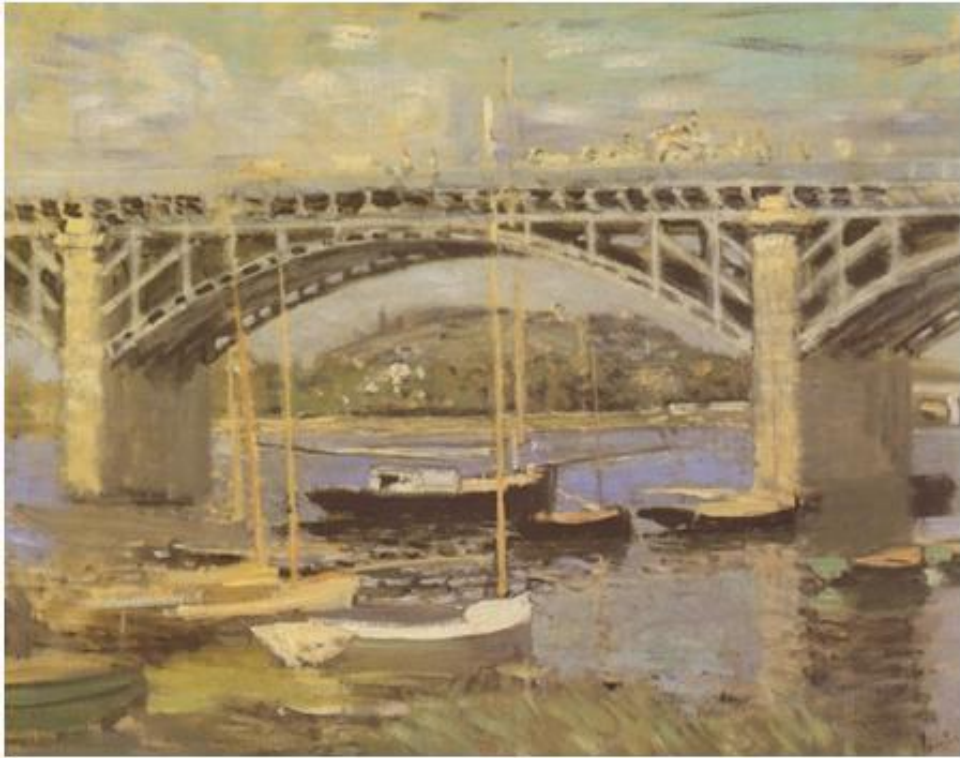
obr. 24 Herman van Swanevelt, Krajina s mostem a hradem



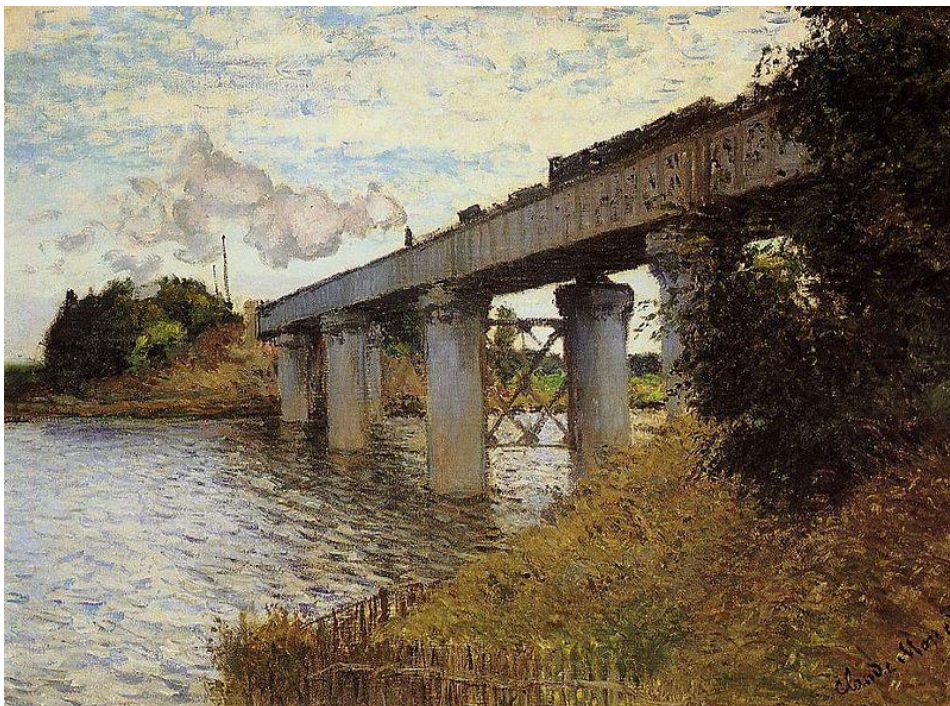
obr. 26 Adam Christiaensz Pynacker
Most v Italské krajině



obr. 25 Herman van Swanevelt, Krajina s mostem



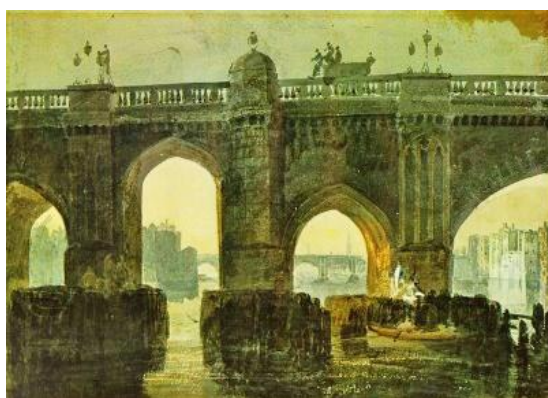
obr. 27 Claude Monet, Most přes Sein v Argenteuil



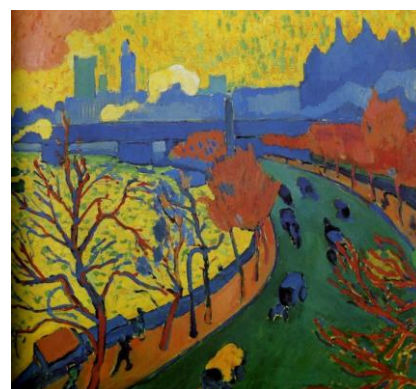
obr. 28 Claude Monet, Železniční most v Argenteuil



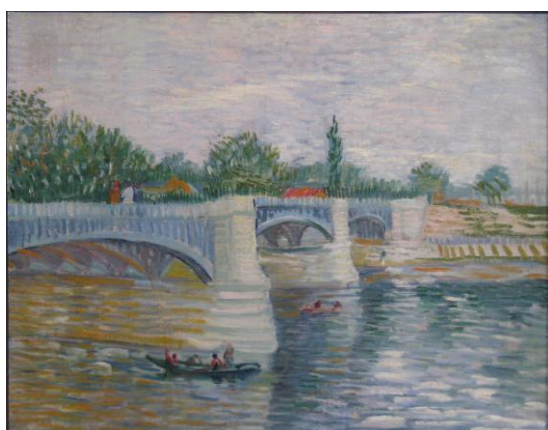
obr. 29 Claude Monet, Železniční most v Argenteuil



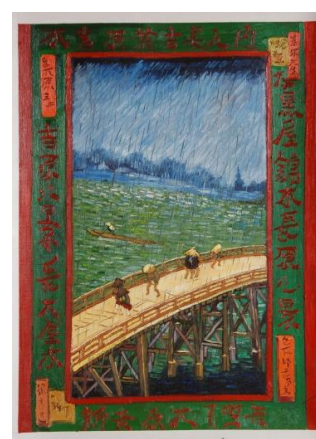
obr. 30 William Turner, Starý Londýnský most



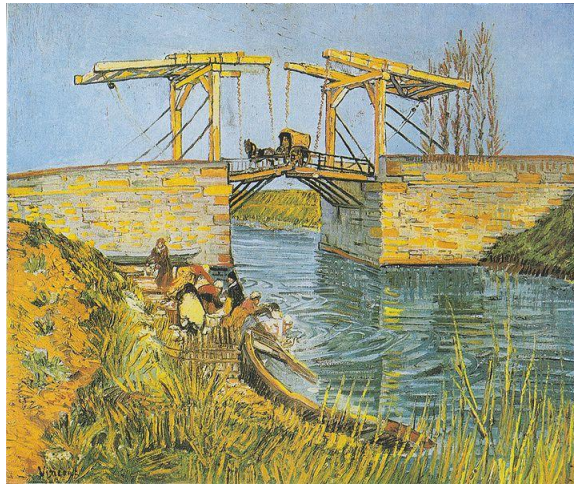
obr. 31 Andé Derain, Most Charing Cross



obr. 32 Vincent van Gogh, Seina s mostem Grande Jatte



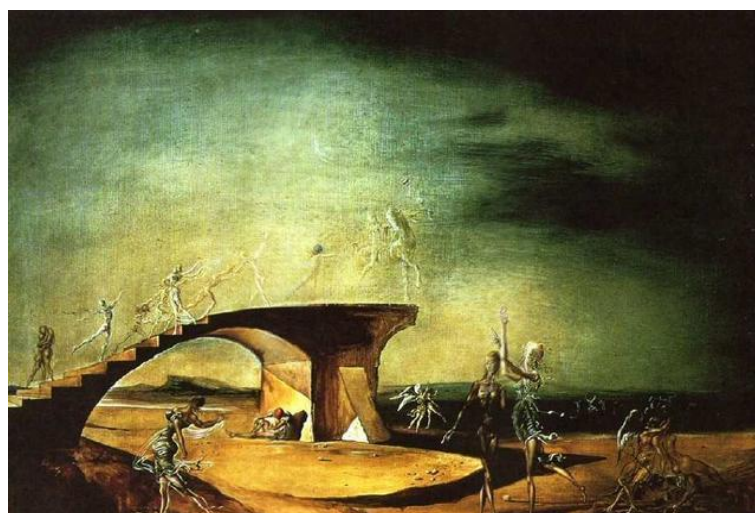
obr. 33, Vincent van Gogh, Japonaiserie - Most v dešti



obr. 34, Vincent van Gogh, Most v Langlois u
Arles s pradlenami

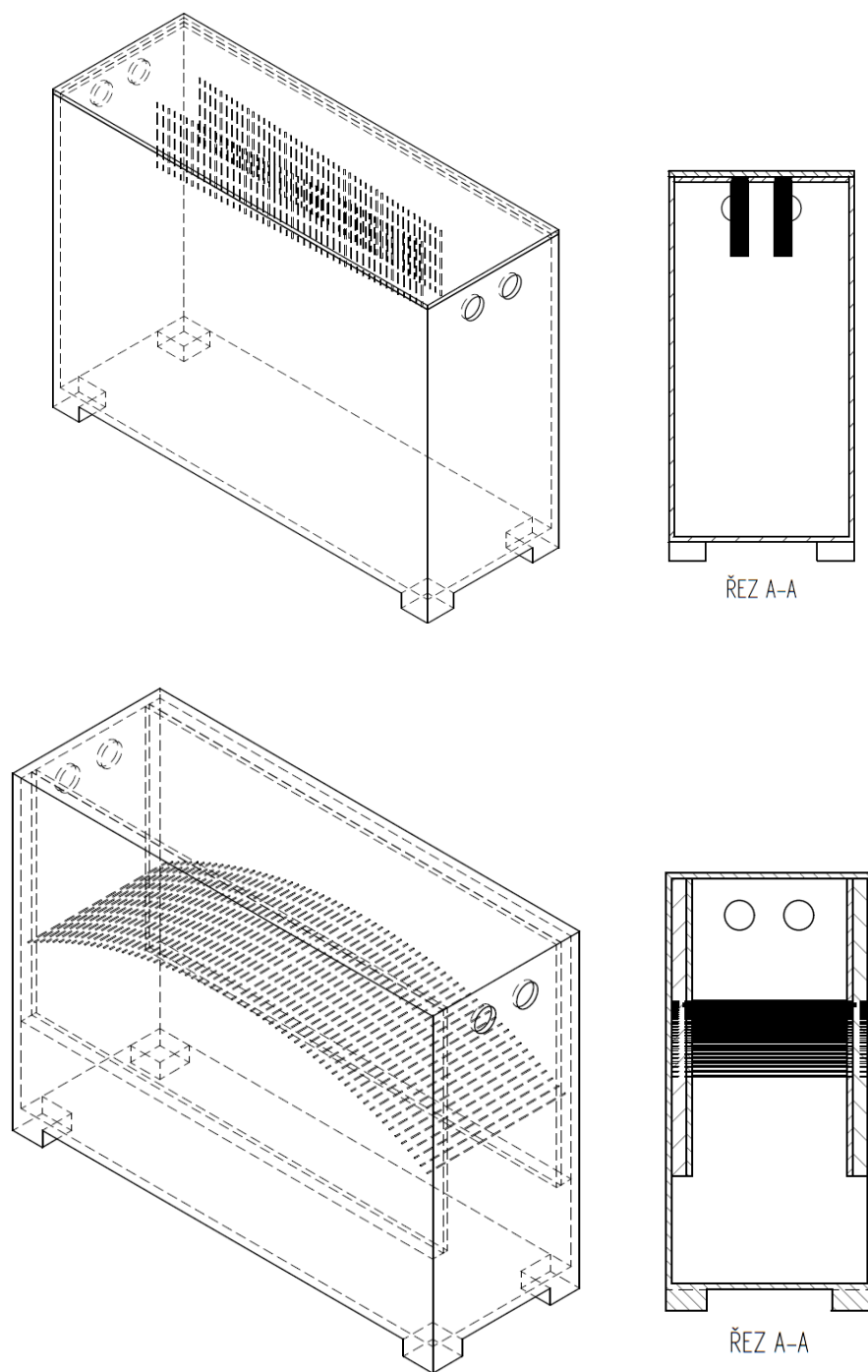


obr. 35, Rudolf Křemlička, Florencie



obr. 36. Salvator Dalí, Rozbitý most a sen

IV. Obrazová příloha k praktické části



obr. 37 Technický nákres objektů



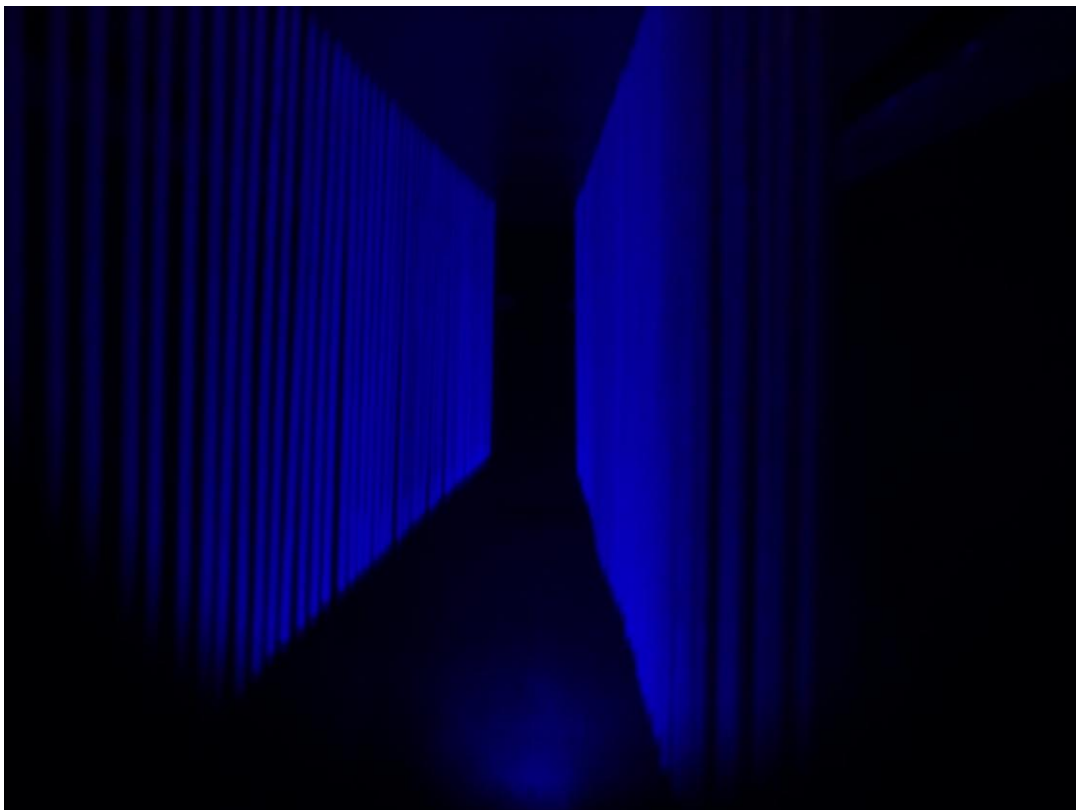
obr. 38 Natírání kvádrů a flamix desek



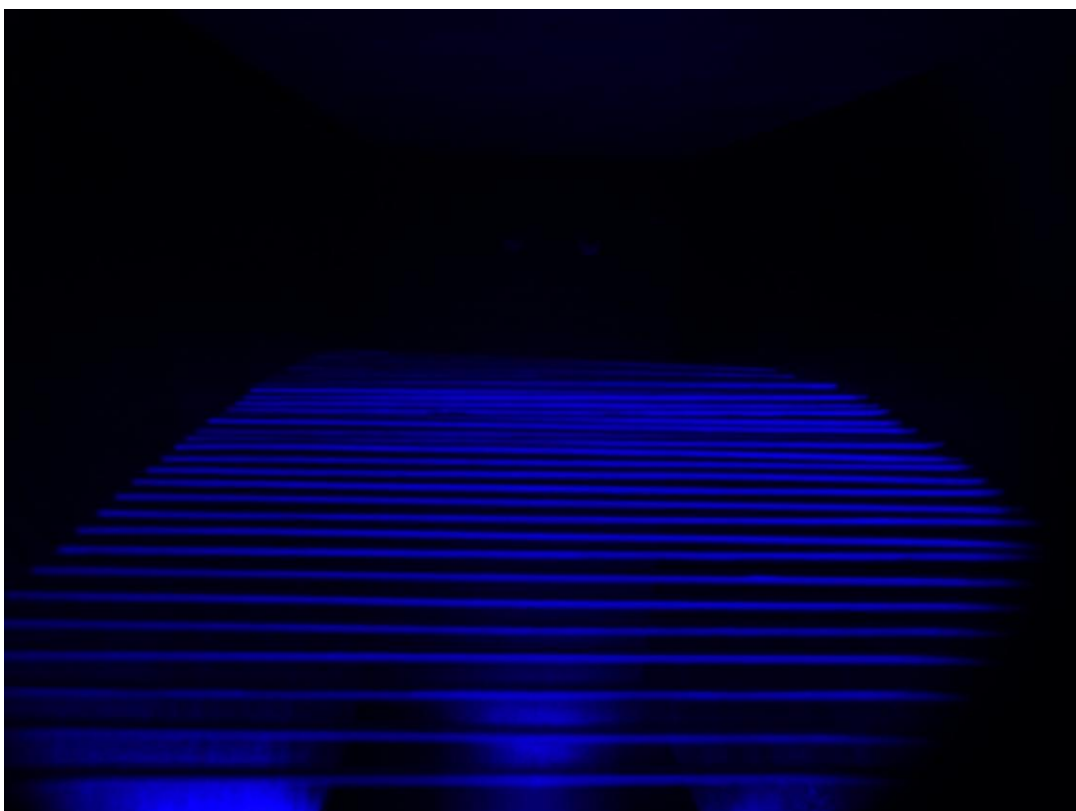
obr. 39 Broušení špejlí a následný nátěr latexem



obr. 40 Elektroinstalace



obr. 41 Ukázka náhledu do objektu č. 1 - "Visutý most"



obr. 42 Ukázka náhledu do objektu č. 2 - "Obloukový most"

Zdroje obrazových příloh

1. *Wikimedia Commons* [online]. 2004 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Pont_du_gard.jpg
2. *Rome: Bridge of Fabricius* [online]. 2008 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://www.livius.org/a/italy/rome/bridge_fabricius/bridge_of_fabricius06.jpg
3. APRILLE, Tom. *Cities of Aosta* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://quartomese.com/Pix/italy/aosta/aosta.htm>
4. *Hotel Al Vagon* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.hotelalvagon.com/cs/location.htm>
5. *Barokní most - Náměšť nad Oslavou, Czech Republic* [online]. 2011 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.geolocation.ws/v/P/61977332/barokn-most-nm-nad-oslavou-czech/en>
6. *Industrial Revolution* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://www.writewellgroup.com/Humanities_Project_2005-06/Industrial_Rev.htm
7. STEVENSON, Sandy. *Tour Scotland Photographs* [online]. 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://tour-scotland-photographs.blogspot.com/2012/03/tour-scotland-photographs-forth-railway.html>
8. *Brooklyn Bridge New York City 1896* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:Brooklyn_Bridge_New_York_City_1896.jpg
9. *Hotel Rhatia* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.hotel-rhaetia.ch/inhalt/bewegen.html>
10. *Brooklyn bridge* [online]. 2011 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://anneteleach.com/contact/brooklyn-bridge-2>

11. *Sunset at the Golden Gate Bridge* [online]. 2003 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.photosbymartin.com/images/pcd1733/golden-gate-bridge-30.3.html>
12. *Bouygues Construction* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://www.dragageshk.com/corporate-information_parent-company.php
13. *Trek Earth* [online]. 2011 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.trekearth.com/gallery/Europe/Spain/photo1307267.htm>
14. *Quattro Ponte Sul Canal Grande Bridge – Venice, Italy* [online]. 2011 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://aedesign.wordpress.com/2011/08/31/quattro-ponte-sul-canal-grande-bridge-venice-italy/>
15. *Wikimedia Commons* [online]. 2006 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/File:London_millenium_wobbly_bridge.jpg
16. *6 Awesome Bridges* [online]. 2011 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://blogington.com/6-awesome-bridges/>
17. *Tea House Bridge - Audley End House Essex UK* [online]. 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.flickr.com/photos/34651674@N07/6791691195/>
18. *Maribor Footbridge Proposal by Ja Studio & Tadj-Farzin Studio* [online]. 2010 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://www.bustler.net/index.php/article/maribor_bridge_proposal_by_ja_studio_tadj-farzin_studio
19. *Bridge Tea House | Fernando Romero* [online]. 2008 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://plusmood.com/2008/10/bridge-tea-house-fernando-romero/>
20. a) *Le viaduc de Millau* [online]. 2010 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.flickr.com/photos/chris44free/4812302281/>
b) *Millau Viaduct @ Night* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.flickr.com/photos/neur0nrg/3143616817/>
21. *Art Clon* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.artclon.com/oil-paintings-reproductions/830.html>

22. *Italian Landscape with Bridge* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z:
<http://www.artilim.com/artist/berchem-nicolaes/italian-landscape-with-bridge/>
23. *Wikimedia Commons* [online]. 2008 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z:
http://en.wikipedia.org/wiki/File:BERCHEM_Nicolaes_Peasants_With_Cattle_By_A_Ruined_Aqueduct.jpg
24. [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z:
<http://www.codart.nl/exhibitions/details/1288/>
25. *Wikimedia Commons* [online]. 2011 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z:
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Herman_van_Swanevelt_-_Italian_Landscape_with_Bridge_and_Castle_-_WGA21993.jpg
26. *Bridge in an Italian Landscape (1653-4)* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z:
<http://www.artfinder.com/work/bridge-in-an-italian-landscape-adam-christiaensz-pynacker-1/>
27. *Edward Hopper* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z:
<http://deskarati.com/edward-hopper/>
28. *Wikimedia Commons* [online]. 2008 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z:
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Claude_Monet_-_The_Railway_Bridge_at_Argenteuil_%28Mus%C3%A9_d%27Orsay%29.jpg
29. [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.claude-monet.com/claude-monet-painting-gallery4.jsp>
30. *Early American Gardens* [online]. 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z:
<http://americangardenhistory.blogspot.com/2012/03/garden-alcoves.html>
31. *The Linosaurus* [online]. 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://gerrie-thefriendlyghost.blogspot.com/2012_01_01_archive.html
32. *Vincent van Gogh The Seine with the Pont de la Grand Jatte Painting* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z:
http://framingpainting.com/painting/the_seine_with_the_pont_de_la_grand_jatte-4399.htmlt.com/2012_01_01_archive.html

33. *Japonaiserie-bridge in the rain, Vincent van Gogh* [online]. 2009 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://www.flickr.com/photos/30056912@N08/3294572376/>
34. *Wikimedia Commons* [online]. 2009 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Van_Gogh_-_Die_Br%C3%BCcke_von_Langlois_in_Arles_mit_W%C3%A4scherinnen.jpeg
35. *Rudolf Kremlička* [online]. 2010 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://www.obrazkovysvet.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=600655&id=1052
36. *Artobserved* [online]. [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: <http://artobserved.com/artists/salvador-dali/>
37. - 42. Archiv autorky