

ARCHITEKTURA INŽENÝRSKÝCH STAVEB

Václav Kučera



Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.





ARCHITEKTURA INŽENÝRSKÝCH STAVEB

Václav Kučera

Grada Publishing 2009

Autoři fotografií:

Benda Aleš (str. 122)
Černý Michael (str. 77)
Donckel Georges (str. 225)
Goler Stanislav (str. 28, 216 dole, 228 nahoře)
Hačkář Filip (str. 24, 111, 132 dole, 133 nahoře, 156 dole, 191, 195 dole, 196, 200 vpravo nahoře, 217, 220 nahoře, 221, 222 nahoře, 223 dole, 224, 227 dole)
Hofmann Henry (str. 109 vlevo, 228 dole, 248 vlevo)
Janberg Nicolas (str. 201)
Koch Martin (str. 197 nahoře)
Komárková Markéta (str. 153 nahoře, 181 nahoře, 187 dole, 189)
Kouřimská Milada (str. 200 dole)
Kučera Ondřej (str. 203, 242 dole, 243 nahoře)
Kučera Václav ml. (str. 44, 49 dole, 78, 216 nahoře, 272, 299 nahoře)
Kučerová Ludmila (str. 65 dole, 92, 241 dole, 285 dole)
Kučerová Ludmila ml. (str. 27, 301 dole)
Laňová Zuzana (str. 288, 289)
Leonhardt Fritz (str. 243 dole)
Machuta Jakub (str. 246, 287)
Majerníček Jakub (kresba str. 107)
Mašek Antonín (str. 226)
Musilová Tereza (str. 38 nahoře, 202, 222 dole)
Sovová Jana (str. 187 nahoře)
Studnička Jiří (str. 293)
Svobodová Eva (str. 248 vpravo, 249)
Tvrzníková Jana (str. 40)
Veselák V. (str. 255)
a archiv autora

ARCHITEKTURA INŽENÝRSKÝCH STAVEB

Doc. Ing. Václav Kučera, Csc

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400
jako svou 3634. publikaci
Odpovědná redaktorka Jitka Hrubá
Grafická úprava a sazba Eva Hradiláková
Fotografie na obálce archiv autora
Počet stran 320
První vydání, Praha 2009
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.,
Husova ulice 181, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a.s., 2009
Cover Design © Eva Hradiláková, 2009

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-2504-8 (tištěná verze)
ISBN 978-80-247-6736-9 (elektronická verze ve formátu PDF)
© Grada Publishing, a.s. 2011

Obsah

Poděkování	10
Předmluva	11

kapitola první

Historické počátky inženýrských staveb	15
---	-----------

kapitola druhá

Uplatnění výtvarných kategorií u inženýrských staveb	31
---	-----------

2.1 Měřítko	33
2.2 Proporce	35
2.3 Rytmus	36
2.4 Kontrast a nuance	38
2.5 Symetrie a asymetrie	40
2.6 Tektonika	40
2.7 Jednota konstrukcí a materiálů	41
2.8 Harmonie	42
2.9 Pravdivost	43
2.10 Barva	44
2.11 Znaký a symbolika	47

kapitola třetí

Cesty, silnice a dálnice	53
---------------------------------------	-----------

3.1 Z historie	55
3.2 Projektování silnic a dálnic	57
3.3 Trasa komunikace	57
3.3.1 Osa komunikace	58
3.3.2 Směrové oblouky	58
3.3.3 Niveleta	58
3.3.4 Zemní práce	59
3.4 Svahy u silnic	60
3.4.1 Násypové svahy	60
3.4.2 Výkopové svahy	62
3.5 Zdi v silničním tělese	63

3.5.1	Opěrné zdi	64
3.5.2	Zárubní zdi	65
3.6	Začlenění silnice do krajiny	69
3.6.1	Trasa v krajině	70
3.6.2	Silnice v lese	71
3.6.3	Stromořadí	73
3.6.4	Křížení silnic a dálnic	75
3.7	Vozovka, kryt vozovky	78
3.7.1	Živičné kryty	79
3.7.2	Betonové kryty	80
3.7.3	Dlažby	81
3.7.4	Objekty v bezprostředním okolí silnice	87
3.8	Protihlukové clony	89

kapitola čtvrtá

Vodní cesty	93	
4.1	Z historie	95
4.2	Vodní doprava	99
4.3	Parametry vodních cest	99
4.4	Splavňování vodních toků	101
4.5	Průplavy	104
4.5.1	Plavební komory	106
4.5.2	Přístavy	107
4.5.3	Další provozní objekty vodních cest	108
4.5.4	Plavební mosty, akvadukty	108
4.5.5	Lodní zdvihačky	109
4.6	Zajímavé vodní cesty u sousedů	112

kapitola pátá

Podzemní stavby	119	
5.1	Z historie	121
5.2	Stavba podzemních objektů	123
5.3	Typy podzemních staveb	125
5.3.1	Kaverny	125
5.3.2	Šachty	127
5.3.3	Štoly a tunely	127
5.4	Silniční tunely	127
5.5	Železniční tunely	129
5.5.1	Metro	129
5.6	Tunelové portály	137
5.7	Vybrané zajímavé tunely	140

kapitola šestá

Jezy	145
6.1 Z historie	147
6.2 Funkce jezu	148
6.3 Pevné jezy	149
6.4 Pohyblivé jezy	152

kapitola sedmá

Hráze a přehrady	159
7.1 Z historie	161
7.2 Typy přehrad	172
7.3 Funkční objekty přehrad	173
7.4 Přehrady z místních materiálů	175
7.4.1 Návodní líc přehrad	176
7.4.2 Vzdušní líc sypaných přehrad	177
7.5 Betonové přehrady	180
7.6 Přehrady v krajině	187

kapitola osmá

Mosty	191
8.1 Mosty dávné minulosti	193
8.2 Římské mosty	195
8.3 Vybrané mosty stavěné po roce 1100	203
8.4 Vybrané mosty 15. a 16. století	213
8.5 Vybrané mosty 17. století	216
8.6 Vybrané mosty 18. století	217
8.7 Mosty stavěné po roce 1800	221
8.8 Mosty stavěné po roce 1900	228
8.8.1 Terminologie	229
8.8.2 Hlavní charakteristiky mostu	231
8.8.3 Výtvarná koncepce mostu	232
8.9 Spodní stavba mostu	235
8.9.1 Nízké podpěry	235
8.9.2 Nadjezdy	241
8.9.3 Vysoké podpěry	242
8.9.4 Pylony	244
8.10 Vrchní stavba mostu	252
8.10.1 Trámové mosty	257
8.10.2 Ocelové mosty s plnostěnnými trámy	261

8.10.3	Betonové mosty s plnostěnnými trámy.....	264
8.10.4	Ocelové mosty s příhradovými trámy	266
8.10.5	Ztužení příhradových nosníků	269
8.10.6	Rámové mosty.....	269
8.11	Mosty a oblouk	270
8.11.1	Oblouk je sledován niveletou.....	272
8.11.2	Oblouk je pod mostovkou	274
8.11.3	Oblouk je nad mostovkou	284
8.12	Visuté mosty	287
8.13	Mosty zavěšené.....	294
8.14	Svršek mostu.....	301
8.14.1	Zábradlí	301
8.14.2	Členěné zábradlí	302
8.14.3	Osvětlení mostů	306
8.15	Most jako inspirace	306
	Použitá literatura	308
	Jmenný rejstřík	309
	Věcný rejstřík	311
	Místní rejstřík	316

„Za architekta prohlásím toho, kdo dovede stejně tak věc v myslí a v duchu podle spolehlivých a obdivuhodných pravidel a postupů vymeziti jako provésti technicky všechno to, co pohybem břemen a sloučením různých těles dá se co nejlépe uzpůsobiti pro nejdůležitější lidskou potřebu.“

Leon Battista Alberti

Poděkování

Chtěl bych předem vyjádřit své poděkování všem, kteří mě provázeli během shromažďování materiálu pro tuto publikaci. Můj dík patří prof. Emilu Kovaříkovi, který mě na Fakultě architektury v roce 1978 pověřil vybudováním předmětu Typologie inženýrských staveb a jeho výukou. Velký dík patří prof. Waltru Hennovi z TU Braunschweig, který mě prostřednictvím organizace Deutscher Akademischer Austausch Dienst (DAAD) umožnil studovat průmyslové a inženýrské stavby v Německu. Děkuji i Dr. Jiřímu Vančurovi, na jehož vysokoškolské skriptum Architektura inženýrských staveb jsem svým změněným pojetím navázal. Děkuji mnohým studentům Fakulty architektury a Fakulty stavební za diskuzi během výuky a některým i za fotografie a skici, z nichž několik jsem zde s jejich předběžným svolením použil. Za podporu děkuji i své manželce Ludmile, která fotografovala, když jsem já řídil a ze svých prostředků mimo jiné poskytla 60 DM za náš průjezd po mostě přes Velký Belt v Dánsku, i svým synům Václavu a Ondřejovi, kteří mi věnovali několik fotografií ze svých pobytů ve vzdálených končinách zeměkoule. Dík patří i dalším přátelům a známým, kteří mi poskytli své fotografie staveb, které jsem znal z odborné literatury. Rozšířili tak použitou množinu kreseb a fotografií autorských. Kromě toho existuje rozsáhlá množina fotografií na mnohých stránkách internetu, které zde ovšem použity nebyly. Mohou ale čtenářům posloužit pro rozšíření poznatků z této publikace a vůbec z celé oblasti architektury inženýrských staveb.

*Praha 2009
Václav Kučera*

kontakt na autora:
vac-kuc@seznam.cz

Předmluva

Za architekturu považujeme prostor, vytvořený nebo vytvářený prostřednictvím staveb, předmětů, přírodnin a lidí. To není definice, jen pracovní označení fenoménu, který bude v této publikaci předmětem našeho zájmu. O definici architektury se pokoušelo mnoho povolanějších kapacit. Většina ale dospěla k názoru, že prospěšnější, než architekturu definovat, je architekturu tvořit. A to je možné i významným prostřednictvím inženýrských staveb.

Za inženýrské stavby považujeme takové stavby, které při realizaci vyžadují inženýrské dovednosti. Co je to ale za dovednosti? Slovo inženýr souvisí s francouzským slovesem *ingenier*, které je překládáno jako usilovně přemýšlet, usilovně se snažit, hloubat nebo lámat si hlavu. Podobný kořen má i francouzské přídatné jméno *ingenieux*, které znamená důmyslný, důvtipný, vynalézavý. V angličtině přídatné jméno *ingenious* znamená duchaplný, důmyslný až geniální. Ve španělštině se setkáme se slovy *ingeniar* s významem vymyslet nebo vynalézt a s podstatnými jmény *ingeniero*, což je inženýr nebo ženista. Dalším španělským podstatným jménem je *ingenio*, které znamená důmysl, důvtip, *genius*. Všechny významy slova inženýr a jeho odvozeniny jsou natolik pozoruhodné, že stojí za to se stavbami, které takový přívlastek obsahují, vážně zabývat.

Inženýrské stavby mají svou historii ve stavbách opevnovacích a ve vojenství vůbec. Vzpomeneme-li nyní zakladatele pražské technické školy, která byla předchůdcem dnešního Českého vysokého učení technického v Praze, zjistíme, že pan Christian Josef Willenberg obhájoval svou kvalifikaci učitele projektem vojenské stavby – opevněním Nového Města v Praze. Označení inženýrských staveb souvisí i se středověkými vojenskými zařízeními, které se ve

Španělsku označovaly slovem *ingenio*. Byly to důmyslné dobývací stroje, určené pro překonání jinak důmyslných opevnění měst a hradů.

Existují názory, které odmítají inženýrské stavby do spojitosti s oborem architektura vůbec zařadit. Podle nich jsou to jen stavby technické, které plní pouze svou utilitární funkci a v prostředí prakticky výtvarně ruší. Ponechme takové názory jejich autorům a pokusme se objevit výtvarné a všeobecně architektonické hodnoty i ve stavbách cest, silnic a dálnic, stavbách cest vodních a podzemních, v jezích, stavbách hrází a přehrad a mostů všeho druhu. Nebude to jistě nic obtížného, pokud si uvědomíme, že mnoho architektů i tvůrčích inženýrů dříve uvedené názory nesdílí.

Inženýrské stavby vždy byly, jsou a jistě ještě dlouho budou studnicí, z níž čerpá každý, kdo chce vůbec něco stavět. Nejen proto, že každá stavba, i sebeobjevnější a uznávaná architektura, musí být spolehlivě založena, musí být stabilní a musí obsahovat vhodný a vhodně zpracovaný stavební materiál.

Architektura může a musí mít i významný prospěch z inspirace inženýrskými stavbami. Existuje celá řada příkladů, kdy se stavební prvek známý ze staveb inženýrských objevuje ve výtvarném slovníku architekta. V inženýrských stavbách jsou koncentrovány základy stavitelství vůbec. Považuje se například za prokázané, že umění člověka hospodařit s vodou a schopnost stavět zavodňovací kanály, například v Mezopotámii, položilo základy civilizace v široké oblasti Středomoří. Na této civilizaci staví celá dnešní evropská kultura.

Konstrukční systémy inženýrských staveb nalézají uplatnění v celém systému architektury. Fenomén konstrukce často proniká do vysloveně výtvarné složky uznávaného architektonického

díla. Inženýrské stavby zde nabízejí i zajímavou tvarovou rozmanitost.

Obsah publikace respektuje i faktor času. Zajímavým materiálem je nepochybně historický vývoj jednotlivých typů staveb. Uvedené příklady mohou poskytnout tvarovou inspiraci pro design dnešního díla. Jistě není nutná žádná nostalgie, konstrukční systémy dneška jsou jiné, výtvarné názory se také vyvíjely. Připomeňme jen zajímavá a lety prověřená řešení staveb, které bychom dnes označili jako inženýrské.



Umělé ostrovy v japonské Jokohamě

Druhým časovým horizontem této publikace je současnost. Většina komentovaných příkladů pochází z dnes realizovaných a fungujících inženýrských děl. Inženýrské stavby dneška umožňují řešit problémy současnosti. Jimi je možné zajistit pitnou vodu, jejich prostřednictvím lze dopravovat naftu a zemní plyn do našich příbytků, jejich prostřednictvím se dostaneme k cíli svých cest, jejich prostřednictvím můžeme obdivovat krásy blízkého i vzdálenějšího světa, jejich zásluhou se můžeme rekreovat na březích přehradních nádrží, jen jejich existencí můžeme obdivovat i je samé.

Inženýrskými metodami je možné přesouvat architektonická díla, jejichž umístění koliduje s novými urbanistickými záměry. Za zmínku stojí například transfer kaple sv. Marie Magdaleny v Praze, kostel v Červené nad Vltavou nebo kostel Nanebevzetí Panny Marie v Mostě, který byl přesunut dokonce o 841 metrů.

Inženýrské stavby dneška umožní řešit problémy současnosti. Nedostatek místa na pevné zemi při pobřeží zajistí budování umělých ostrovů nebo rozšíření pevniny v nejrůznějších končič-

nách světa, někdy i s výrazným výtvarným podtextem. Takové ostrovy dostávají tvar palmového listu nebo pevnin a ostrovů zeměkoule. I bez výtvarných atributů jsou budované inženýrskými metodami například rozšiřované plochy pevniny v Jokohamě v Japonsku, nová letiště v Kobe a na Madeiře a mnohde jinde.

Význam inženýrských staveb podtrhuje i skutečnost, že právě jimi je možné řešit problémy, které si člověk svou neprozíravou činností připravil.

Nebude zde věnována zvláštní pozornost stavbám projektovaným nebo soutěžním návrhům. Je známo, že u každé architektonické soutěže se vždy objeví několik desítek, stovek až tisíců návrhů, které řeší jediný zadaný úkol. Publikace vychází z názoru, že za skutečnou architekturu je možné považovat jen ty stavby, které byly realizovány. Dovolte na tomto místě dobovou karikaturu, která snad vyjadřuje i představy, které byly vkládány do inženýrských staveb na počátku 20. století. Takto pohodlně měla být zpřístupněna Sněžka v roce 2000.



Pohlednice z roku 1900 znázorňující utopii zpřístupnění Sněžky moderní technikou a inženýrskými stavbami v roce 2000

U publikací, které pojednávají o architektuře, bývá zvykem uvádět jako autory především architektky. U inženýrských staveb ale podíl architektů nemusí být rozhodující. Každé takové dílo vzniká spoluprací mnoha odborníků a specialistů, z nichž jedním je architekt. Ten svým dílem samozřejmě velmi přispěje k výtvarné hodnotě díla, ale je mnohem více svázán požadavky stavebních inženýrů nebo technologů než například u staveb občanských. Často samo tech-

nické řešení tvoří architekturu. U staveb zde předkládaných jsou proto architekti uváděni jen výjimečně, zejména ti, kteří už nežijí. Jejich dílo je uzavřené, neměnné. Ti se také nemohou bránit. Dovolte krátkou paralelu. Když se jakýsi novinář ptal herce Jana Třísky, jak hodnotí filmy,

kteří natočil, odpověděl, že se na své filmy nikdy nedívá, a dodal: „Je to má práce.“

Stavby, které se dnes označují jako inženýrské, slouží člověku od nepaměti. Některé z nich uvádí v krátkém historickém přehledu následující kapitola.

kapitola první

Historické počátky inženýrských staveb



Tato kapitola nemá být historickým pojednáním. Má pouze ukázat, jak stavby, které jsme zařadili do pojmu staveb inženýrských, ovlivňovaly dějiny lidstva a vývoj evropské kultury. Jako jeden z informačních zdrojů je zde několikrát citováno dílo, připisované „otci dějepisu“ Herodotovi Halikarnasskému. Není jisté, zda on sám Dějiny aneb devět knih nazvaných Músy skutečně napsal, nebo zda jen jeho příběhy někdo převyprávěl. Spolehlivost tohoto podání historie byla už ve starověku zpochybňována. Například jeden jeho následovník, spisovatel Plutarchos, Herodota nazval přímo lhářem. Mohl si to dovolit, žil asi 400 let po něm. Přesto má Herodotovo dílo svou cenu, protože autor byl pojednáváním událostem časově nejbliže. Žil snad v letech 484 až 425 př. n. l. Však i sám své informace zpochybňuje:

„Mým úkolem je povědět, co se vypráví, ale věřit tomu přece nemusím. A to se týká každého mého vyprávění.“

Přesto jsou zde vybrané úryvky jako nepochybně zajímavá ilustrace uváděny. Vždyť přece, řečeno s básníkem Jiřím Suchým: *„...myslel jsem totiž, v tom je ta potíž, že trocha poezie nikoho nezabije.“*

Inženýrské stavby tedy provázejí člověka již od nepaměti. Nebyly to pochopitelně stavby podle dnešních představ. Z dochovaných archeologických a později literárních zlomků můžeme usuzovat, že lidská sídliště již v nejstarších dobách doplňovaly stavby opevnění a stavby umožňující zavlažování zemědělsky využívaných ploch.

Snad nejstarší známí rolníci se kolem roku 9000 př. n. l. usadili u pramenů pitné vody na levém břehu Jordánu. Stavěli si zde okrouhlé domy z nepálených cihel a později založili údajně nejstarší město na světě, Jericho. Proti útočníkům, ale i proti hrozcím záplavám obehnali své sídliště mohutnými hradbami, stavěnými z kamene. Geograficky nedaleko, ve východní části dnešního Turecka, na náhorní plošině kolem slaneho jezera Van, se už v 9. tisíciletí př. n. l. začalo pěstovat obilí, dále sezam, len a také vinná réva. Vznikl zde postupně stát Urartu s hlavním městem Tušpa, na jehož místě se rozprostírá dnešní město Van.

Na sklonku 9. tisíciletí se panovníkem Urartu stal král Menua. Ten věnoval velkou pozornost výstavbě zavodňovacích kanálů. Když byl v rostoucím hlavním městě pocítován nedostatek vody, nechal vybudovat vodní kanál, dlouhý 70 kilometrů. Jeho stěny byly vyzděny neopracovanými balvany tak spolehlivě, že svému účelu, jistě při potřebné údržbě, slouží dodnes. Zprávy o osídlení v této části Malé Asie podávají i vykopávky poblíž dnešní Konye, na planině Çatal Hüyük, které svědčí o existenci lidských sídel z doby kolem 7200 až 7100 let př. n. l.

Někdy na počátku 7. tisíciletí př. n. l. vznikala v Malé Asii další sídliště, z nichž nejvýznamnější památky vykazuje lokalita Haçilar. Dochovaly se zde obranné zdi o výšce 3,5 až 4 m.

Na iránské plošině vznikaly v té době i další osady. Je uváděna například osada Tepe Sabzu. Místní obyvatelé postupně měnili svůj původně pastevecký způsob života na zemědělský. Bylo prokázáno, že pěstovali len, a z toho lze odvodit, že museli svá pole zavlažovat. V těchto končinách je kritický nedostatek dešťových srážek. Osady tedy mohly vznikat až poté, kdy si jejich obyvatelé osvojili znalosti umělého zavlažování. Ovšem budování zavlažovacích systémů vyžadovalo spolupráci většího množství lidí, a tedy i pevnější organizaci společnosti. Ze zemědělských osad tak postupně vznikala první města.

Na sklonku 5. tisíciletí př. n. l. byly postaveny i široké kanály, jejichž zbytky byly objeveny v Eridu, na území dnešního Iráku. Tuto stavební činnost potvrzují také písemné doklady, ovšem mladšího data. Zachovaly se například zápisy o kopání zavlažovacích kanálů v Lagaši, sumerském městě na dolním Tigridu. Je doloženo, že už v 25. století př. n. l. vybudovali Summerové kanál, který propojil obě velké řeky Mezopotámie, Eufrat a Tigris.

Herodotos: *„Celá babylónská země je stejně jako Egypt protkána kanály; největší z kanálů je splavný, směřuje na sever a dosahuje z Eufratu do druhé řeky, do Tigridu, na které stávalo město Ninive.“*

V povodí řek Eufratu a Tigridu vzkvétaly již kolem roku 3000 př. n. l. městské státy. Jedním z nich bylo město Ur. Bylo chráněno obrovskými

hradby z nepálených cihel. Hradby doplňoval také umělý kanál, napojený na hlavní tok řeky Eufkrat. Sloužil i pro vodní dopravu a jen ve městě na něm byly dva přístavy.

O inženýrské činnosti v dnešním slova smyslu svědčí i další památky. Ochránci města, uctívanému bohu Měsíce Nannovi, byla zasvěcena stupňovitá, 17 m vysoká pyramida, zikkurat. Její základ měřil cca 60 × 45 metrů. Vnější stěny byly z pálených cihel, spojovaných živíci. Vnitřní stěny z nepálených cihel vyztužovaly dřevěné trámy a rákos, který byl vkládán do ložných spár mezi vrstvami cihel. Zikkurat znamenal pro věřící spojení mezi nebem a zemí. Vznik zikkuratu je datován rokem 2100 př. n. l. Dnes je to snad nejlépe zachovaný zikkurat v celé Mezopotámii. Pietně byl ale rekonstruován jen jeho spodní stupeň.

Nepravidelné záplavy způsobované oběma řekami v Mezopotámii se podařilo krotit výstavbou dalších kanálů, hrází a vodních nádrží. Ty musely být ale čištěny a udržovány. V klidných dobách byla údržbou a obsluhováním stavidel zaměstnána většina obyvatel v okolí. Prosperita městského státu byla velmi úzce spjata s řekou. Když kolem roku 316 př. n. l. změnil Eufkrat svůj tok a posunul se asi o 14 km na východ, vybudované vodní cesty už nebylo možné používat. Zavlažovací kanály vyschly, pole nedostala životodárnou vodu, a to znamenalo pro městský stát Ur zánik.

Všeobecně známější je inženýrská činnost obyvatel Egypta. Nil odedávna každoročně zaplavoval svou nivou a ukládal na ni černozem, splavenou z afrického vnitrozemí. Cílevědomé využití těchto záplav bylo náročným technickým a organizačním úkolem. Pro promyšlené využití důsledků živelných záplav byly vybudovány i umělé kanály.

Stará říše v Egyptě trvala asi 500 let, zhruba mezi lety 2700 až 2200 př. n. l. Památky na ni se zachovaly i v Sakkáře, městě položeném jižně od mnohem známější Gízy. Podle návrhu faraona Džosera zde postavil jeho ministr, architekt, stavitel, lékař a autor mravoučných traktátů jménem Imhotep jednu z prvních kamenných pyramid. Nejprve to byla jen nízká mastaba, vyzděná

nad podzemními prostorami královské hrobky. Ty tvořila ústřední kaverna a šachtou přístupné důmyslně propojené štoly. Později, zřejmě jako výraz rostoucí moci faraona, byly nad první mastabou postaveny mastaby další, až nakonec vznikla pyramida šestistupňová. V duchovním smyslu měla představovat jednotlivé stupně na cestě zemřelého k nebesům.

V zemi kolem řeky Nilu není dodnes možné přehlédnout ani další pyramidy. I to byly inženýrské stavby. Stavby, které vyžadovaly soustředění ohromného množství stavebních dělníků a techniků, v dnešním pojetí vlastně inženýrů, kteří byli schopni tak nepředstavitelná díla promyslet a práce na nich zorganizovat. Připomeňme si, že jen pro Cheopsovu pyramidu bylo potřeba vytěžit, opracovat, dopravit a na ploše přes pět hektarů smysluplně soustředit více než dva miliony kamenných kvádrů do stavby vysoké 146,5 m. Do dneška ji eroze snížila na necelých 137 m.

Pro stavbu pyramid byl používán kvalitní vápenc a žula. Vápenc těžili v Tuře nedaleko Sakkary, žulu v lomech u Asuánu nebo ve vzdálenějším vnitrozemí. Rozměrné kamenné bloky dopravovali po Nilu na lodích a na souši potom pravděpodobně na dřevěných saních. Obrovské inženýrské úkoly vyvolaly zcela přirozeně rozvoj dalších průvodních věd jako je matematika, geometrie a také astronomie. Mnoho poznatků tehdejších egyptských kněží, z nichž někteří působili jako inženýři, bylo prověřeno staletími a využíváme je dodnes. Egyptský trojúhelník o stranách 3, 4 a 5 dílů slouží dodnes pro vytyčení pravého úhlu.

Na dalších místech svého díla Herodotos přibližuje metodu výstavby pyramidy: „*Pyramida sama byla stavěna stupňovitě, někteří tomu říkají výstupky, jiní schody. Když postavili první stupeň, zdvíhali ostatní kameny zařízením, sestaveným z krátkých dřevěných tyčí, na první schod. Jakmile se kámen na něj dostal, byl vložen na další zařízení, postavené na prvním stupni; odtud byl vytažen na druhý schod k dalšímu stroji. Kolik bylo stupňů, tolik bylo strojů.*“

Při stavbě Cheopsovy pyramidy musela být zbudována i únosná silnice. Při jejím budování

bylo pamatováno i na duši člověka, a tedy i na architektonickou stránku, v níž nesmí chybět výtvarná složka stavebního díla.

„Deset let trvalo utlačovanému lidu, než postavil cestu, po které se kameny tahaly. Postavil tušim dílo téměř tak veliké, jako je pyramida... Cesta je dlouhá pět stadií, široká deset sáhů a v místech, kde dosahuje největší výšky, je vysoká osm sáhů. Je z hlazeného kamene a jsou na ní vytesány obrazy. Deset let trvala stavba cesty, práce na pahorku, na němž stojí pyramidy, a stavba podzemních síní, které si dal vybudovat jako místo svého pohřbu na ostrově, kolem něhož dal zavést kanál z Nilu.“

(Sáh je setina stádia, dělí se na čtyři lokte nebo šest stop, 180 cm.)

V dnešním Turecku se dochovaly památky na pozoruhodný národ Chetitů. V otevřených chrámech skalní svatyně Yazilikaya, asi dva kilometry severovýchodně od dnešního města Bogazköy, se nacházejí skalní reliéfy desítek chetitských bohů. Ale i zachované primitivní inženýrské stavby, především silnice a městské opevnění v jejich hlavním sídle Chettušaš, podávají svědectví o vyspělé kultuře tohoto dávného a zmizelého národa.

Významným mezníkem pro výstavbu inženýrských děl byla technologie zpracování železné rudy, která se rozšířila na přelomu 2. a 1. tisíciletí př. n. l. Dokonalejšími železnými nástroji bylo možné hloubit zavlažovací stavby i v kamenitém terénu.



Městské hradby v hlavním městě Chetitů v Bogazköy

Asyrský vojevůdce a král Sinacherib (705 až 681) si kolem roku 700 př. n. l. zvolil za své nové sídlo starobylé město Ninive, které od základu

přestavěl. Město nechal obehnat 11 km dlouhými hradbami s 15 branami. Ty střežily sochy okřídlených býků s lidskými hlavami, které měly případné dobyvatele odstrašovat. Před hradbami byl navíc široký příkop. Jelikož se v té době již rozšířily nejen železné nástroje, ale i železné zbraně, musela být i opevnění mohutnější. Ostatně i obléhací technika při dobývání prvních měst obsahovala prvky inženýrských staveb. Doboví inženýři ve službách útočníků například neváhali vyvinout značné pracovní úsilí otroků k navržení šikmé zemní rampy až do výše hradeb dobývaného města, které tak mohli dobyvatelé pohodlně překonat.

V první fázi budování nového města Ninive byly ale sledovány i mírové záměry. V okolí hradeb byly zakládány zahrady, sady a vinice. Proto musel být vybudován i zavodňovací systém z přehrad, nádrží a kanálů a zejména také akvadukt, přivádějící do města pitnou vodu. Lokalita města Ninive asi nebyla zvolena nejšťastněji, neboť městem protékal jen malý potok, který pro zásobování obyvatelstva vodou a současně pro zavlažování okolních polností brzy nestačil. Sinacherib proto nařídil postavit akvadukt, který měl přivádět vodu z 50 km vzdálené říčky Khoser a současně zásobovat vodou i 18 dalších měst v okolí. Vodovod byl vybudován, zčásti vytesán ve skále, ale na trase byla i široká rokle, kterou bylo potřeba překlenout rozsáhlým mostem s pěti kamennými oblouky o světlostech 22 m. Počet a světlosti jeho kleneb jsou srovnatelné s mnohem známějším mostem přes řeku Gard ve Francii. Důmyslné inženýrské metody výstavby tohoto akvaduktu, který v historii získal jméno krále Sinacheriba, byly vyobrazeny na reliéfech, zdobících zdi v královském paláci v Ninive. To svědčí o tradičně úzké mezi inženýrskými stavbami a výtvarným uměním.

V roce 625 př. n. l. vyhlásil správce Babylonu Nabopolassar nezávislost města a založil království. Při té příležitosti se sám prohlásil za krále, což byl asi jeho největší počín. Jiné významné zprávy se o něm nedochovaly. Po něm, v roce 605 př. n. l., usedl na trůn jeho syn, historicky známější Nabukadnesar II. (605 až 562). S jeho

jménem je pak spojeno vytvoření Novobabylonské říše.

Nabukadnesar II. obnovil město Babylon natolik, že se stalo srdcem tehdejšího civilizovaného světa. Rozkládalo se na obou březích Eufratu, ale hlavní budovy a stavby se nalézaly na levém, východním břehu. Jeho dvojitě vnější obranné hradby, dlouhé 18 km, byly obtékány vodním kanálem. Každá z osmi městských bran byla zasvěcena některému z bohů. Nejznámější brána byla pod ochranou bohyně lásky a války Ištar. Stála poblíž pevnosti Babil, která chránila letní královský palác. Dnes je brána po rozebrání a opětném sestavení německými archeology umístěna v Pergamonském muzeu v Berlíně. Ozdobou královského paláce byly tzv. „visuté zahrady“, které starověká tradice spojovala s královnou Semiramis. Nevíme, jak vypadaly, ale musely být pozoruhodné, protože byly zařazeny mezi sedm divů starověkého světa.

Uvnitř města, vedle chrámu se zlatou sochou boha Marduka, stála obrovská věž, kterou Sumerové nazývali „Dům základů nebe a země“. Podle biblického podání představuje Babylonskou věž. S její výstavbou bylo započato už několik set let před vládou Nabukadnesara II. Měla základy dlouhé i široké 90 m. Nabukadnesar ji nechal přestavět tak, aby její vrchol „mohl soupeřit s nebesy“. Věž byla postavena z nepálených cihel do výšky asi 90 m. Měla sedm pater a na jejím vrcholu byla podle Hérodota svatyně zasvěcená obřadům plodnosti.

Nejstarší babylonské památky dokumentují zápas člověka s rozmary obou známých řek v Mezopotámii. Horní tok Eufratu leží výše než horní tok Tygridu a na dolních tocích je to zase opačně. Při povodních se tedy přirozeně oba toky prolínaly a prvním osadníkům nezbývalo, než se v této jinak bohaté oblasti rozmarům přírody podřídit. Začali tedy stavět ochranné hráze a výšku vodní hladiny mezi nimi důmyslně regulovali tak, aby voda mohla proudit i do vyšších poloh. Voda, zadržaná při povodních se postupně přečerpávala vodními koly, poháněnými lidskou nebo animální energií.

Z doby novobabylonské pocházejí ještě dnes patrné stopy královského průplavu Nahr-Malká,

kteří spojoval Eufrat s Tygridem. Na jeho břehu vznikala kvetoucí města. Odbočovaly z něho menší kanály, které propojovaly i velká umělá jezera. Jedno z nich mělo mít plochu až 60 km². Bylo vybudováno jako rozsáhlý lom, kde se těžil kámen pro stavbu hrází. Umělá jezera sloužila jako retenční nádrže pro případ povodní, ale také jako strategické zásobníky vody. Pro případ nájezdů od severu bylo možné vodou z nich zaplavit rozsáhlá území a přeměnit je v bažiny, nepřístupné pro vpadnuvší nájezdníky.

Hráze a kanály už v té době pomáhaly k přeměně obývaného území a při hospodaření v něm. Dovolily jak území zaplavovat, tak ho i vysušit. Založit město na vysušeném území uměli podle Herodotova svědectví už Egypťané, dříve než Etruskové v Římě.

Zásobování měst pitnou vodou není problémem až dnešní civilizace. S pomocí inženýrských staveb to bylo možné už v historických dobách i v Egyptě. Zmiňuje se o tom Herodotos: *„Důvod, proč král zemi takto rozbrázdil, je ten, že Egypťané, kteří měli města nikoli u řeky, nýbrž ve vnitrozemí, měli nedostatek vody, když řeka opadla, a pili vodu příliš slanou, kterou čerpali z cisteren. Proto tedy nadělal Sesóstris po Egyptě kanály.“*

Období vlády XXVI. dynastie egyptských vládců je považováno za vrcholné období pozdního Egypta. Časově je vymezeno léty 663 až 525 př. n. l. Tehdy Egypt živě rozvíjel obchodní styky se sousedními zeměmi. Ve snaze zdokonalit lodní spojení mezi vnitrozemím severního Egypta a Rudým mořem zahájil Nekó II. (609 až 594 př. n. l.) stavbu kanálu poblíž dnešní Káhiry. První záměry na vybudování této vodní cesty byly ovšem mnohem staršího data, patrně již z doby Ramesse II. (1290 až 1224 př. n. l.). Kanál byl ale dokončen až za perské nadvlády Egypta, za panování krále Dáreia I. (521 až 486 př. n. l.). Peršané měli na stavbě kanálu eminentní zájem, neboť jim usnadňoval spojení okupovaných území s vlastní.

Také řecká civilizace zanechala důkazy o stavebně inženýrské činnosti, ať už se jedná o stavby obranné, nebo jiné stavby užitkové. Korintský vládce Periandros už v 7. století př. n. l.

pojal úmysl prokopat korintskou šíjí, ale úroveň soudobých technických možností tento záměr realizovat nedovolila. S tím se ovšem vládce nespokojil a nechal propojit Korintský záliv s Egejským mořem alespoň převlakou pro lodní dopravu. Její zbytky objevil moderní archeologický průzkum. Jak už to často bývá, i tento fantastický Periandrov úmysl se nakonec přeci jen podařilo realizovat, a to v závěru 19. století, kdy byl Korintský průplav skutečně prokopán. Plány inženýrských staveb zrají staletí.

Řecké stavby se staly vzorem pro významná díla pozdější Římské říše. Někdy ovšem i vzorem, který dodnes zůstal nevyužit. Spisovatel Zamarovský píše například o městečku Sybaris v ústí řeky Krati, jehož obyvatelé byli pověstní svou změkčilostí. Šetřili dokonce i záda svých otroků. Aby je příliš nenamáhalí nošením sudů, údajně nechali propojit přístav s centrem města kamenným vínovodem.

Expanzivní politika Perské říše vyvolala potřebu pravidelného spojení. Tehdy přicházely v úvahu jen silnice. Peršané přirozeně navázali na tradici existujících komunikací, které v Malé Asii zakládali již Chetitě a v Mezopotámii a Sýrii především Asyřané. Zvláště proslulá byla silnice, která vedla ze Sard v západní části dnešního Turecka až do Suz na jihu Mezopotámie a směřovala dále až do hlavního města Persepole. Herodotos ji označuje jako „Královskou cestu“. Vedla napříč Malou Asií a přes horní toky Eufratu a Tygridu. Měřila téměř 2600 km a pěšák by ji mohl ujít asi za 90 dní. Musel by ale denně urazit 28 km. Pro potřebu státní správy obstarávali spojení štafetovým způsobem jezdci na koních. Přepřahání koní bylo možné ve 111 stanicích, takže koňská spřežení nebo jízda mohla urazit celou vzdálenost údajně za pouhý týden.

Perská říše dosáhla svého největšího územního rozmachu právě za vlády Dareia I. Uvedme například jeho výpravu proti Skythům kolem roku 513 př. n. l. Pěší i jízdní vojsko se nejprve vydalo ze Suz do Malé Asie. Tam významný samský stavitel Mandroklés na Dareiův příkaz postavil lodní most přes Bosporskou úžinu. Perský pontonový most přes Bospor je často citován a je nepochybně významný i tím, že skutečný

tvůrce mostu není skryt pod jménem panovníka. Podrobněji se zmíníme v kapitole o mostech. V souvislosti s touto výpravou byl postaven ještě další most i přes Dunaj. Postavili ho pro Dareia spojenečtí maloasijské Řekové, kteří se proplavili deltou Dunaje.

Jedna z mnoha Alexandrií, ta v ústí Nilu, se krátce po svém založení v roce 332 př. n. l. vyvinula v nejvyspělejší helénské velkoměsto. V její blízkosti leží ostrov Faros. Ten byl dodatečně spojen s pevninou nasypanou hrází, dlouhou 1,2 km, na níž vznikly dva významné přístavy. Jedním z ramen delty Nilu měla Alexandrie dobré spojení s hlavním tokem, a když faron Ptolemaios II. nechal vyčistit starý plavební kanál, obnovilo se i spojení Alexandrie s Rudým mořem.

Vstup do Alexandrie signalizoval maják na Faru, vysoký asi 140 m. Postavil ho pravděpodobně v roce 280 př. n. l. Sóstratos z Knidu. Maják sloužil velmi dlouho svému účelu, až ho ve 14. století zničilo zemětřesení. Je jistě pozoruhodné, kolik uznávaných divů světa lze uvést v přehledu inženýrských staveb nejstarších civilizací Středomoří a nakolik ovlivnily architekturu dob pozdějších. Nápadná je i podoba mnohých současných věžových staveb na obou polokoulích. Jako jeden z mnohých příkladů může posloužit hotel Holiday in v Praze, na jehož vrcholu, stejně jako u majáku, svítí světlo. Původně červená, dnes zelená hvězda.

Rekonstrukce majáku na Faru a skutečný hotel Holiday in v Praze. Inženýrské stavby jsou věčnou inspirací pro architektky



Zastavme se krátce u polokoule východní. Na Dálném východě se ve 3. století př. n. l. mezi panovníky státu Čchin proslavil Jing Čeng. Narodil se v roce 259 př. n. l., a než roku 210 zemřel, stačil dobýt a ovládnout okolní státy a vytvořit mohutnou říši. Jing Čeng se prohlásil prvním čínským císařem a převzal jméno Š'-chuang-ti, což čínsky značí „První pán a vládce“.

Proslavil se jako další z řady prozíravých panovníků, kteří rozpoznali význam inženýrských staveb. Během své vlády nechal postavit více než šest tisíc kilometrů nových silnic, které vedly od sídelního města Sien-jang na všechny strany. Položil tak základ komunikační sítě, která později propojila celou Čínu. Z jeho doby pochází příkaz, že vozy musí mít jednotnou délku os, tedy takový rozchod kol, aby mohly užívat koleje, vyrývané v cestách. Císař také kladl zvláštní důraz na zásobování obyvatelstva vodou. Nechal vybudovat 150 km dlouhý kanál, který přiváděl vodu z řeky Jing do řeky Luo, a po jeho dokončení umožnil zavlažovat kolem 27 000 km² rýžových polí. To se děje prakticky dodnes.

Ještě jako mladý třináctiletý panovník vydal prozíravě rozkazy k vybudování pohřebního města pro svou hrobku, která měla být umístěna v pyramidální mohyle, vysoké 115 m. To byl také úkol pro soudobé inženýry. Hrobku měla chránit armáda terakotových soch, jež připomínaly snad všechny císařovy bojovníky. Památnou armádu se archeologům podařilo objevit v roce 1974. Čítá více než šest tisíc postav.

Čínské celky se odedávna potýkaly s nájeddy severních Mongolů. Jednotlivé státy proto stavěly proti nim obranné zdi. Jejich původní konstrukce byla jen velmi jednoduchá, mezi dvě palisády z klád byla upěchována směs hlíny, rákosy, větví a kamenů. Byl to ale zárodek světoznámé Čínské zdi. Pro sjednocování říše Čchin a její relativně poklidný život mělo velký význam propojení starších obranných zdí do souvislého celku. Je velkou zásluhou císaře Š'-chuang-tiho, že se tohoto úkolu ujal a nechal propojit starší zdi do celkové délky 2400 km. Stavbu řídil jeho generál Meng Tien. I v Číně byly historické inženýrské stavby dílem vojáků. Dodnes se zachovaly ty úseky, které byly rekonstruovány

až v pozdějším období, za vlády dynastie Ming (1368 až 1644). Jsou už z kamenného a cihelného zdiva a většinou vysoké kolem 9 metrů.

V Evropě jsou za pozoruhodné stavitele starověku považováni Etruskové. Svá města zakládali už v souřadnicové osnově, s širokými ulicemi, s kanalizační sítí i vodovodem. Budovy ve městech měly kamenné základy, zdi z nepálených cihel a dřevěnou konstrukci stropů. Dochovalo se bohužel jen velmi málo původních památek. Stavitelské umění Etrusků ale převzali Římané, kteří ho dále rozvinuli do dokonalosti, z níž čerpali stavitelé ještě ve 20. století.

Římské říši propůjčilo své jméno staré etruské sídliště. Území dnešního Říma vzbuzovalo zájem Etrusků svou výhodnou polohou mimo jiné i proto, že nebylo vystaveno nebezpečí nájездů námořních pirátů, jako tomu bylo u měst na pobřeží. Tok Tibery plnil i funkci spojnice pobřeží s vnitrozemím. Mezi známými římskými pahorky byla ale jen neobyvatelná bažina. Pro její vysušení přispěla Etrusky vybudovaná stoka, známá pod označením Cloaca maxima. Ta umožnila vybudovat ústřední náměstí, pozdější Forum Romanum, a další stavby „věčného města“.

Závažným prostředkem k rozvíjení hospodářských kontaktů mezi Římem a jeho provinciemi byla stavba silnic, v níž Římané dosáhli skutečné dokonalosti. Silnice byly široké zprvu asi čtyři, později šest až osm metrů. Už od 4. století př. n. l. byl jejich povrch zpevňován masivní kamennou dlažbou.

Z hlavního města Říma vedlo od dvaceti čtyř městských bran paprskovitě na všechny strany 24 silnic. Například do Kampánie směřovala jednak via Latina, která končila ve městě Cales, a jednak proslulejší via Appia. O ní je známo, že byla kolem roku 312 př. n. l. budována censorem Appiem Claudiem Caekem. Spojovala Řím s Capuou nedaleko Neapole. I ona byla pro svou velkolepost nazývána „Královnou cest“, tentokrát latinsky „Regina viarum“. To jsou jen ty známější římské silnice na území Apeninského poloostrova.

Později, už v době našeho letopočtu, patřila k slavným silnicím starověkého světa i via Egnatia která vedla napříč severním Řeckem přes



Velká zeď v Číně je i nákladnou silnicí v těžko přístupném horském terénu

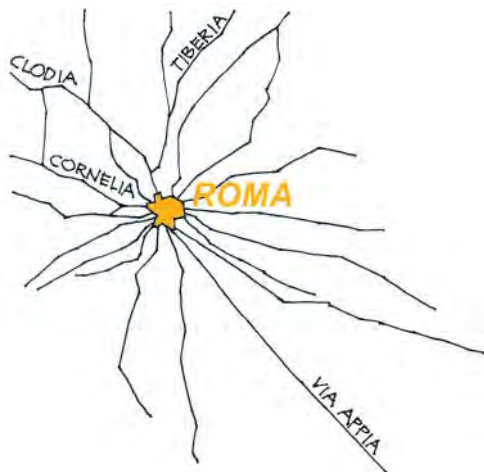
Soluň k Jaderskému moři. Vycházela od opevnění města Konstantinopole, z pevnostní Zlaté brány, kterou nechal postavit císař Theodosius II. jako baštu před hrozícími nájezdy Hunů.

Město Konstantinopol bylo jedním z terminálů další komunikace, Hedvábné stezky, po níž se dlouho do Evropy dopravovalo hedvábí, koření a další atraktivní zboží z Číny a Dálného východu. Nebyla to ale stezka nebo silnice v dnešním smyslu. Její označení má spíše symbolický význam. Termíny jako trasa, niveleta nebo příčný profil nebyly u ní nikterak definovány ani realizovány.

Vraťme se ale zpátky do Evropy. Nenadálý výbuch Vesuvu v srpnu roku 79 n. l. zničil dvě kvetoucí města a usmrtil tisíce jejich obyvatel. Přiblížil nám ale zachovanou konstrukci vozovek. Byla mírně klenutá, takže odváděla vodu k vyvýšeným chodníkům, podél nichž odtékala. Na křižovatkách byly do výšky nivelety chodníku položeny čtyři dlažební kameny, mezi nimiž byly mezery pro průjezd kolových vozidel a průchod tažných zvířat. Chodci tak nemuseli vstoupit na úroveň vozovky a na druhou stranu ulice přecházeli suchou nohou. Ovšem pokud přechod použili. Pod vozovkou bylo uloženo potru-

bí vodovodu z hlíněných nebo kovových trub a také trouby kanalizační.

Ve všech částech někdejší Římské říše zůstaly stopy po podivuhodné činnosti římských stavitelů. Ne všechny stavby plnily funkce vojenské, potřebné pro udržování dobytých území. Obzvláště si ceníme například řady vodovodů. Počátky stavby akvaduktů spadají do 4. století př. n. l.



Z Říma i do Říma směřovalo 24 císařských silnic

Prvním známým vodovodem byl 16,5 km dlouhý akvadukt Aqua Appia, nazvaný podle již dříve zmíněného stavitele silnic. S profilem o ploše 0,74 m² a spádem 1:300 přiváděl vodu z okolních pahorků do Říma. Podle řeckého vzoru byl převážně ražen pod zemí, jen úsek, dlouhý asi 100 m, byl akvaduktem nadzemním. Vlastní kanál byl zděný, vodotěsný a ústil ve středu města na Martově poli. Byl dán do provozu roku 307 př. n. l. Další, snad nejdelší, byl římský vodovod Těbula z roku 127. Byl dlouhý 189 km a více než polovina jeho délky probíhala na arkádách.

Všechny městské vodovody v Římě měřily kolem 400 km. Většinou ústily do veřejných kašen nebo studní, kterých bylo po celém městě velké množství. Jen císař Augustus nechal postavit 130 kašen a 150 vodotrysků a navíc i kolem 700 studní. Ještě dnes jsou zbytky římských akvaduktů pietní součástí městské zástavby.

Vodovody byly stavěny i v římských provinciích. Za vlády římského císaře Augusta se město Lugdunum, dnešní Lyon, díky své strategické poloze stalo hlavním městem provincie Gálie. Vedly z něho suchozemské i vodní cesty do celé dnešní Francie. Město se rychle rozrůstalo



Zbytky akvaduktů z doby císařství dosud zajišťují kolorit „Věčného města“

a potřebovalo stále více pitné vody. Císař proto nechal postavit dva velké akvadukty, které z blízkých hor zásobovaly město 14 tisíci m³ vody denně. Jiný akvadukt nechal později, během své vlády v letech 41 až 54 n. l., postavit i císař Claudius, který se v Lugdunu narodil. Město mělo nakonec akvadukty čtyři, když ten poslední nechal kolem roku 120 n. l. postavit císař Hadrian. Tato gigantická stavba přiváděla do města ze vzdálenosti 75 km 24 tisíc m³ vody denně.

Voda byla na akvaduktech vedena v olověných trubkách. Když tyto trubky ve druhé polovině 3. století Barbaři rozebrali, zanikla i moc dříve mocného a bohatého města Lugduna. Historie se neustále opakuje. Jen barbaři dnes rozebírají nejen olověné trubky, ale i jiná potrubí a další vedení.

Z vodovodů, které Římané postavili mimo své hlavní město, je pravděpodobně nejslavnější vodovod v někdejší Gálii, u francouzského města Nimes, jehož součástí je i most Pont du Gard. Mostní část akvaduktu je jednou ze staveb, kte-

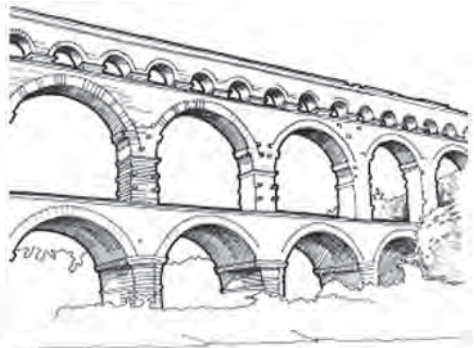
rou se inženýrské dílo stalo architekturou. Pont du Gard ale nebyl zdaleka jediný, ani největší. Například v roce 100 n. l., za vlády císaře Trajana, byl postaven pro Lisabon akvadukt, který dosahoval výšky až 85 m.

V letech 283 až 133 př. n. l., za vlády Attalidů, patřilo město Pergamon k nejmocnějším a nejvýznamnějším státům helénské epochy a stalo se kvetoucím velkoměstem. Světoznámé stavby jako Diův oltář, knihovna a Asklepiovy lázně povýšily město na centrum umění a vědy. Jeho bohatství plynulo z výroby textilií, ale hlavně z výroby pergamenu, základního nosiče pro šíření informací před vynálezem papíru. Svou potřebu vody pokrývalo město nejprve soustředěním dešťové vody v početných cisternách. Vody bylo ale potřeba stále více, např. také pro umělecké fontány. Město tedy muselo vybudovat tlakový vodovod z keramických trub, který přiváděl vodu ze vzdáleného pohoří Madradag.

V té době Římská říše s pomocí svých legií trvale expandovala na všechny světové strany. Když hrozilo nebezpečí porobení i Pergamonu,



Most Pont du Gard v jižní Francii je jen krátkou částí akvaduktu, který přiváděl pitnou vodu od pramenů u města Uzès do Nimes

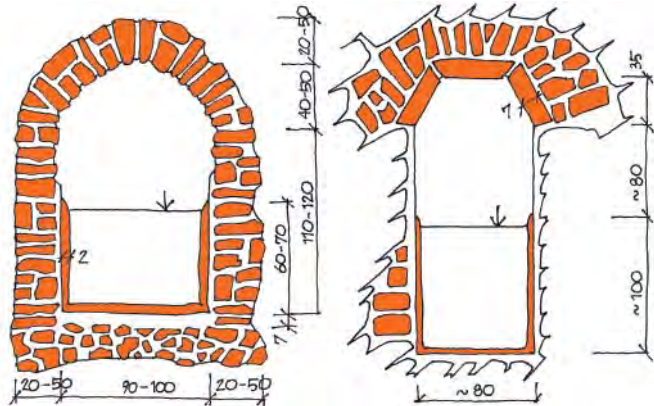




Jedna z tras akvaduktu pro zásobování antického Pergamonu pitnou vodou překonávala u sídliště Germe kamenným mostem řeku Kaikos

poslední král Attalos své království Římanům prostě diplomaticky odkázal. Kladel si ale podmínku, že místní Řekové musí zůstat svobodnými. To dobyvatelé akceptovali. Pergamon tedy zůstal ušetřen válek, zničení a zotročení obyvatelstva, takže i etapa římské nadvlády umožnila jeho další rozkvět. Stal se hlavním městem provincie Asia a za panování římských císařů Trajana a Hadriana znovu vzkvétal. Žilo v něm už na 160 tisíc obyvatel, kteří samozřejmě potřebovali stále více vody. Dosavadní akvadukty již nestačily.

Hledaly se tedy jiné zdroje. V okolí několik desítek kilometrů vzdálené osady Germe byly objeveny vydatné prameny s mocností až $200 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$. Římané spolu s pergamonskými postavili 55 km dlouhou štolu, kudy voda s volnou hladinou protékala až do Pergamonu. Trasa vedla i přes



Akvadukty Římanů byly většinou trasovány jako podzemní štolky, zčásti klenuté kamennými klenbami, někdy pažené keramickými deskami

četná příčná údolí, která vodovod překonával 41 mostními akvadukty, z nichž největší přes řeku Kaikos byl dlouhý 530 m a vysoký 40 m. Vlastní kanál měl konstantní podélný sklon 0,031 %. Při průchodu skálou byly jeho stěny vyzděny vápencovými kvádry, spojovanými železnými, olovem pokovenými skobami. V místě průtoku vody byl povrch stěny omítnut spečnou vodovzdornou omítkou z drčených cihel.

Stavitelé trasovali štolu z povrchu. Ve vzdálenostech po 50 až 70 m hloubili do země šachty a z nich na obě strany razili jednotlivé úseky. Místo výdřevy při ražení štol používali keramické desky. Ty pak fungovaly jako ztracené bedně.

V roce 178 n. l. akvadukt, zvláště jeho mostní konstrukce, silně poškodilo zemětřesení. Protože Pergamon nutně vodu potřeboval, hledali stavitelé novou trasu, která by byla méně citlivá na další možná zemětřesení a také nemusela překonávat hluboké údolí řeky Karkasos. Nové prameny byly objeveny v okolí Aksu, ale další historie akvaduktů pro zásobování Pergamonu vodou není zatím známa ani archeologům.

Za císaře Marca Ulpia Trajana nabyla Římská říše vrcholného rozkvětu a také největšího územního rozmachu. Trajanus pečoval o výstavbu a opravu silnic, které musely zabezpečit rychlou a spolehlivou dopravu mezi provinciemi a centrem říše. Ale silnice byly využívány i pro další dobovačnou výboje. Jednou z vítězných výprav bylo tažení Římanů proti Dákům v roce 106 n. l. Krátce před tím si nechal císař postavit architektem Apollodórem z Damašku most přes Dunaj. Ten vešel do dějin obrazovou dokumentací na spirálovém reliéfu Trajanova sloupu v Římě.

Do kategorie podzemních inženýrských staveb patří nepochybně i skalní město Petra. Na křižovatce obchodních cest v Přední Asii ho vytesali do skalního masivu místní Nabatejci. V podzemních prostorách byly obytné místnosti, pokladnice, chrámy nebo i lázně. Byly zde zřejmě i posmrtné příbytky, které už dávno někdo vykradl. Začátkem našeho letopočtu dobyli Petru Římané. Do dnešních dnů se zachovaly nádherné fasády, vytesané do pískovcové skály. Největší z nich je až 42 m vysoká a 46 m široká. Komplex skalních objektů v Petře byl v roce 1985 zapsán do seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO a v roce 2007 prohlášen jedním z nových divů světa.

Za císaře Konstantina I. byly v roce 368 n. l. zahájeny práce na stavbě akvaduktu v Konstantinopoli. Byl dokončen po deseti letech, v roce 378 n. l., už za panování císaře Valenta, podle kterého byl později pojmenován. Valensův akva-



V Istanbulu se zachovala část Valensova akvaduktu

dukt byl původně dlouhý 1000 m, zachováno zůstalo pouze 800 m. Akvadukt je dvoupatrový a vodou zásoboval především císařský palác, dnešní Topkapi v Istanbulu.

Byzantský císař Justinian (527 až 565) nechal v Konstantinopoli postavit podzemní vodní nádrž, jejíž strop je podepřen sloupovím. Tato cisterna „Yerebatan Saray“, v překladu „ponořený zámek“, sloužila jako zásobárna vody pro případ, že by byl při obléhání města akvadukt poškozen. Podzemní prostor je 141 m dlouhý a 71 m široký. Osm metrů vysoký prostor je zaklenut cihelnými klenbami, které podpírá ve dvanácti řadách 336 kamenných sloupů. Sloupy byly zakončeny hlavicemi korintského typu, z nichž se ale zachovaly jen některé. Prostor cisterny nebyl asi často navštěvován veřejností, pravděpodobně byl i nepřístupný. Příjemně zarážející je proto pozornost, jaká byla věnována výzdobě interiéru této inženýrské stavby.

Období raného středověku již inženýrským stavbám nepřálo. Rozdrobené státní útvary neměly ani technické prostředky, ani organizační sílu rozsáhlé stavby budovat, ani ty hotové udržovat. Navíc každá silnice zvyšovala nebezpečí loupežného přepadení a plenění měst, kterými procházela. Obchvaty tehdy ještě nebyly populární. Z podobných důvodů stagnovala i stavba mostů a dalších inženýrských staveb. Snad i proto se staly římské mosty a silnice nadlouho vzorem pro pozdější stavby. Ty, které byly stavěny z trvanlivějších materiálů než ze dřeva, se z větší nebo menší míry dochovaly dodnes. Později byly často rekonstruovány. Čím později, tím byla rekonstrukce kvalitnější.

Inženýrské stavby byly ale stavěny i v dalších částech světa. Kolem roku 800 postavili



Pyramidy stavěli i středoameričtí Indiáni

Mayové v městě Tikal, které bylo centrem jednoho z hlavních mayských států, ale i jinde na svém území pyramidy z kamenných bloků, podobné těm, které již víc než dva tisíce let stály v Egyptě. Nejvyšší z nich byla 75 m vysoká. Jejich významným atributem bylo široké strmé schodiště, s podobnými funkcemi jako snad měla i Babylonská věž.

Stavby inženýrského charakteru zanechal v dnešní Kampucii hinduistický národ Khmerů. Od 9. do 14. století byl hlavním městem Angkor. Jeho obyvatelé využívali období monzunů a ve složitém a důmyslném systému rezervoárů shromažďovali dešťovou vodu. V období sucha ji prostřednictvím zavodňovacích kanálů rozváděli na svá rýžová pole. Město Angkor bylo oběhnáno vodním příkopem, v němž byli chováni draví krokodýli. Bylo to asi důmyslnější a levnější opěvnění než stavba vysokých pevnostních zdí z cihel nebo kamene, jak je stavěli v Evropě. Přesto sídelní město Angkor vyplenila vojska thajského království. Protože přeživší rolníci nestačili

udržovat síť zavodňovacích kanálů, z někdejšího Angkoru zbyly dodnes jen ruiny.

Přenesme se nyní z Římské říše a okolního světa na území uprostřed Evropy, jehož vývoj směřoval k naší současnosti. Geografická poloha a topografie terénu na území nedávného Československa a dnešní České republiky spolu se společenskými vztahy, které v historickém období na našem území panovaly, podnítily poměrně čilý ruch i v oboru dopravních a inženýrských staveb.

Dnešní rozvoj zcela přirozeně navazuje na tuto historickou strukturu jednak respektováním jejích hodnot a jednak rozvíjením všech druhů inženýrských staveb, které nezastupitelně napomáhají k uspokojování stále rostoucích lidských potřeb a tužeb. Inženýrské stavby minulých dob přitom nejsou nazírány jen jako muzejní exponáty. Jsou rekonstruovány, udržovány a začleňovány do systému dnešního života. Plní tak své utilitární funkce i ve změněných podmínkách. Tuto kontinuitu je možné doložit ve všech zde sledovaných oblastech inženýrských staveb. Kontinuitu historických inženýrských staveb

s dneškem dokládá osud řetězového mostu, postaveného 1848 přes Vltavu u Podolí. Jelikož byl postaven na místě, které později zatopilo jezero Orlické přehrady, a je považován za výjimečnou technickou památku, byl v září 1960 rozebrán a později, v letech 1970 až 1975 znovu sestaven v jiné lokalitě, u obce Stádlec. V roce 1848 byl most postaven za rok, v roce 1975 byl znovuotevřen po pěti letech stavby. Tomu předcházelo deset let zkoumání, kam by měl být přenesen, neboť přicházelo v úvahu až 12 lokalit. Ve Stádlci byla do původního základního kamene, přeneseného z Podolska, vložena nová schránka z nerezové oceli a do ní vloženy některé současné atributy, například figurka Spejbla a Hurvínka, tisky o stavbě Nuselského mostu v Praze, o stavbě mostu SNP v Bratislavě, sbírka č. známek, mince a perforované bankovky platné v letech 1970 až 1975. Nové bankovky byly perforované z toho důvodu, že podobné nezhodnocené bankovky, vložené 26. 5. 1848 do původní schránky původního mostu, se pravděpodobně ještě ten den ztratily. Do nové schránky byly vloženy také dvě gramofonové desky, Karla Gotta a Yvety Simonové s Milanem Chladilem, bohužel bez vhodného přístroje. Stavba historického

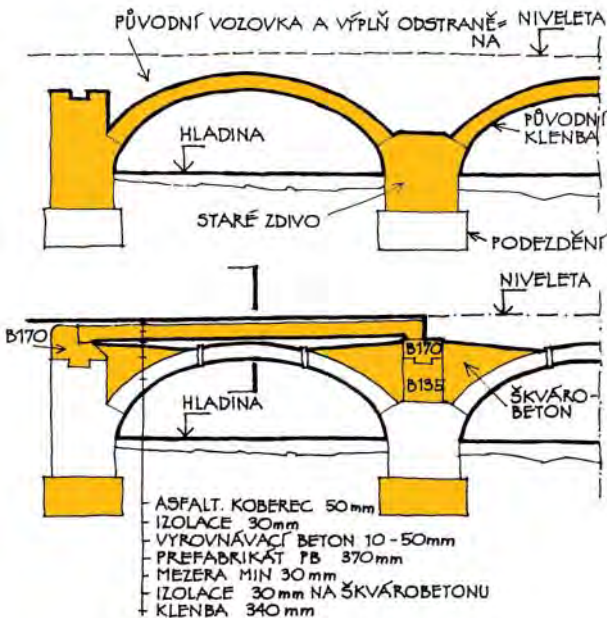


Schnirchův řetězový most byl přemístěn od Podolí do původní lokality údolí Lužnice poblíž obce Stádlec

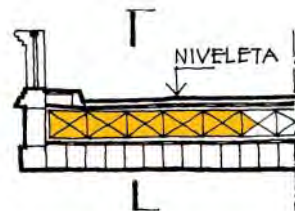
mostu dnes zvyšuje půvab jihočeské řeky Lužnice.

Dalším příkladem je rekonstrukce barokního mostu ve Žďáru nad Sázavou. Jeho vozovku už nenesou klenby, ale do konstrukce vložené předepjaté železobetonové trámy. Podobně byl v padesátých letech 20. století rekonstruován i kamenný most v Písku.

Tím se ve stručném historickém přehledu dostáváme až do současnosti. Přerušíme v tomto okamžiku historii nejstarších inženýrských děl s odkazem, že další významnější památky budou zmíněny v kapitolách, věnovaných jednotlivým typům těchto staveb.



Metoda rekonstrukce barokního mostu ve Žďáru nad Sázavou. Odstraněním původní mostovky byly zcela obnaženy klenby mostu. Na kamenné podpěry byly vybetonovány nové pilíře, na nich posléze uloženy prefabrikované předepjaté trámy s novou mostovkou a vozovkou. Prostor pod trámy byl vyplněn lehkým škvárovým betonem tak, aby ani při maximálním průhybu mostovky od dopravy nebyla zatěžována původní klenba. Klenba mostu nadále nese jen sama sebe



kapitola druhá

Uplatnění výtvarných kategorií u inženýrských staveb



