



Rekonstrukce historického viaduktu Žampach

na trati Čerčany – Skochovice

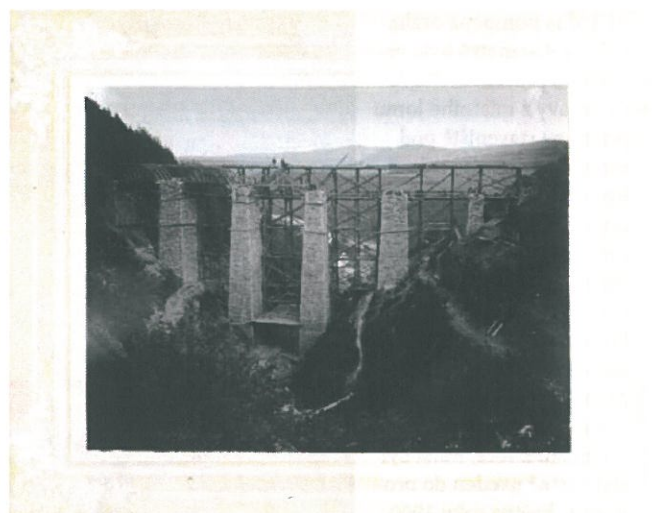
✍ Ing. Petr Hofhanzl

Legendární železniční trať z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Čerčan s odbočkou do Dobříše, známou spíše pod názvem Posázavský Pacifik, není nutno fan-
dům železnice, chatařům a trampům nijak dlouho představovat.

Vznik této trati byl zahájen v roce 1881 stavbou jednokolejného úseku z Nuslí do Modřan. Již koncem roku 1881 byla trať zprovozněna pro nákladní dopravu a o rok později i pro dopravu osobní. Železniční trať využíval pro svoje potřeby především modřanský cukrovar. Díky této železniční trati došlo k významnému rozvoji Modřan, které do té doby byly pouze neznámou obcí v blízkosti Prahy.

Přínos a význam železnice si rychle začaly uvědomovat i další města a obce. Po přijetí zákona č. 8 o státní podpoře a zvelebování železnic nižšího řádu v roce 1892 tak začaly přípravy na prodloužení železniční trati z Modřan do Čerčan s odbočkou ve Vraném nad Vltavou do Dobříše.

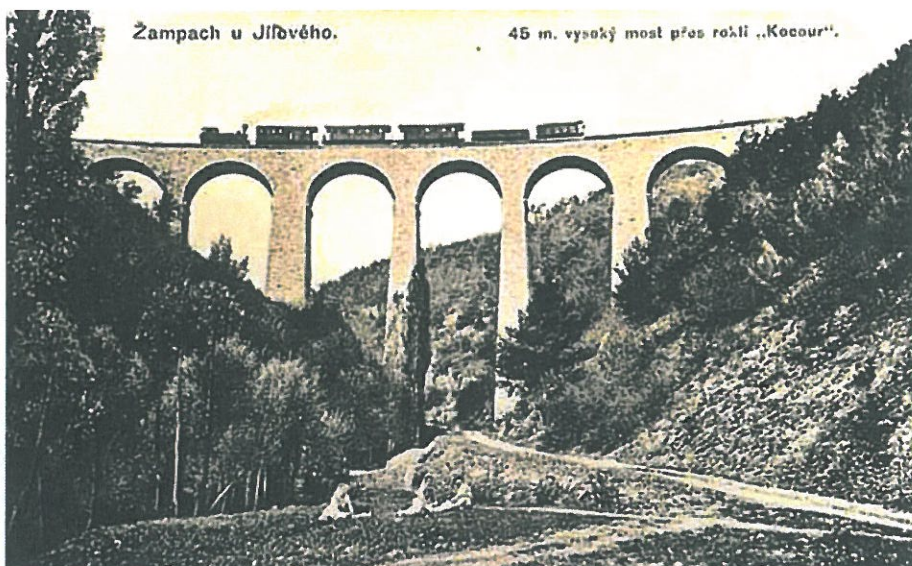
V samotném průběhu projektování trati nastalo o trasování nové železnice několik sporů, které vedly k pozdržení výstavby. Jedním z těchto sporů byl i spor o vedení železnice poblíž města Jílové a obce Kamenný Přívoz. V původním projektu



měla trať vést blíže pravému břehu řeky Sázavy v blízkosti obce Kamenný přívoz. Tehdejší radní Jílového proti tomuto vedení trasy silně protestovali, domáhali se, aby železnice vedla co nejbližší městu Jílové. S tím však zásadně nesouhlasili zastupitelé Kamenného Přívozu, od něhož se trať naopak vzdalovala. Tento spor nakonec skončil vítězstvím Jílového, které se muselo zavázat ze svého rozpočtu města uhradit všechny zvýšené stavební náklady plynoucí ze změny a prodloužení trasy. Trať byla prodloužena o zhruba 1,5 km oproti původní trase a Kamenný Přívoz tak přišel o nádraží v obci.

Právě před touto změnou trasování trati je možné nalézt impozantní železniční kamenný viadukt Žampach, který překlenuje údolí Kocour a Studený potok. Viadukt vytváří místní dominantu a je charakteristickým prvkem nejkrásnějšího úseku trati z Jílového do Skochovic.

Výstavba mostu byla zahájena na jaře roku 1898 a trvala pouhé dva roky. Stavba byla zadána firmě podnikatelství O. Žiwotský a J. Hrabě a stala se skutečnou prověrkou schopností tehdejších stavitelů. Most stavěli spolu s navazujícím 14 km úsekem trati, na kterém bylo kromě jiného nutné vybudovat šest nových tunelů. Koordinace všech činností byla velice náročná. Počet dělníků na celé stavbě šplhal do tisíců. Na samotném mostě pracovalo v jedné směně kolem 200 dělníků. Ti pocházeli z celé Evropy, převážně z Itálie. Při stavbě využívali svých zkušeností z realizace podobných alpských viaduktů. Světlost kleneb byla tehdy záměrně navržena na maximálně 12 metrů, aby se mohl pro stavbu využít obyčejný místní lomový kámen. Pokud by byla zvolena vyšší světlost, bylo by nutné podle tehdejších pravidel používat pro stavbu předpisové kvádry. Přestože zvolená nižší světlost kleneb vyžadovala vyšší počet pilířů, celkově toto řešení vycházelo levněji, než kdyby byly dováženy kvádry. Lomový stavební kámen se získával z místních zdrojů, stejně jako písek nebo dřevo na stavbu lešení. Materiál se na staveniště dopravoval systémem pomocných úzkorozchodných drah. Některé z nich byly vedeny po vrstevnicích přímo na jednotlivá patra lešení. Jedna pomocná dráha o délce 850 metrů byla vedena po pravém břehu řeky Sázavy z místního lomu přímo na staveniště pod mostem, odkud se jednotlivé vozíky s materiálem dopravovaly na lešení pomocí dvojkolejné svážnice. Materiál se touto svážnicí dopravoval do druhého patra lešení a poté až do patra pátého. Lešení mělo celkem pět pater a bylo postaveno na straně od mostu k řece. Most byl slavnostně uveden do provozu 1. května roku 1900.



Roku 1958 byl most Žampach prohlášen za kulturní nemovitou památku. Po celou svou dobu životnosti neprošel most zásadnější rekonstrukcí, pouze roku 1973 proběhla sanace, která spočívala v opravě spárování zdiva, posílení spodní stavby injektážemi, otryskání zdiva a osazení nového zábradlí.

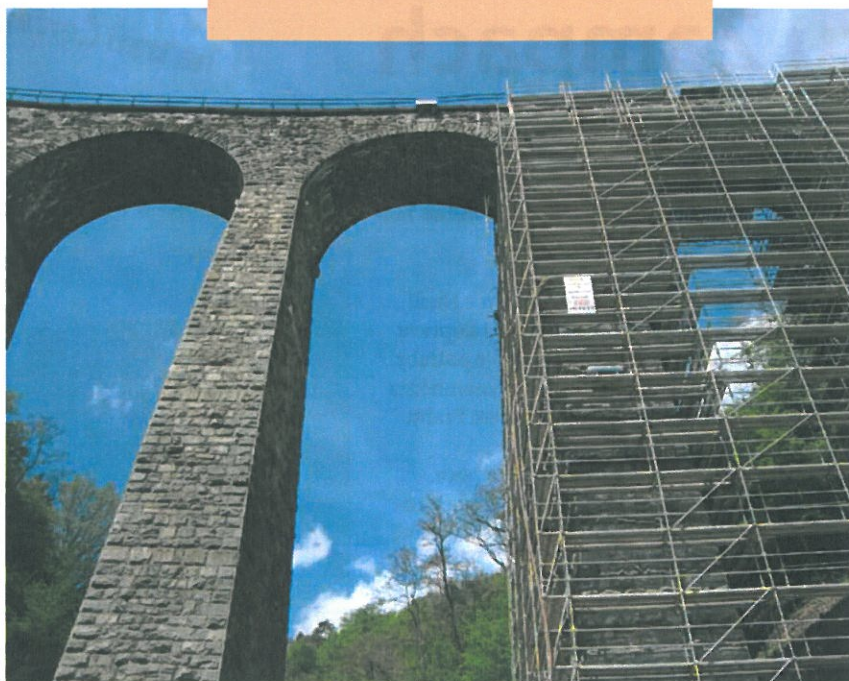
Jelikož most po více než stoletém provozu vlivem zatékání srážkové vody začal v minulých letech vykazovat známky degradace, bylo v minulém roce rozhodnuto o rekonstrukci viaduktu Žampach, pod názvem stavby „Rekonstrukce mostu v km 21,452 trati Čerčany – Skochovice“ s cílem zabránit dalšímu zhoršení stavu tohoto výjimečného mostu.

Celková délka mostu je 109,2 m. Nosnou konstrukci tvoří 7 půlkruhových žulových kleneb o světlosti 12,0 m. Jeho výška 41,25 m (původně se uvažovalo, že most bude ještě o čtyři metry vyšší) z něj činí nejvyšší kamenný železniční most v České republice a zároveň jeden z nejvyšších v celé Evropě. Pro srovnání je jen zhruba o metr nižší než pražský Nuselský most.

Rekonstrukce viaduktu byla zahájena na podzim roku 2011 a je rozdělena na dvě etapy. V první etapě, která proběhla na konci roku 2011, došlo k výměně kolejového lože na mostě, k pokládce nové izolace mostu proti zatékání vody a k osazení nového zábradlí, které zajistí požadovaný mostní průjezdni průřez.

Osazení nového zábradlí musí jednak respektovat požadavky na zvětšení volné šířky na mostě (MPP 2,2R) a současně dodržet

podmínky stanovené orgánem památkové péče na zachování současného rázu. V rámci těchto úprav bylo nutné přikročit k vysunutí stávajících kamenů směrem ven z mostu na obou stranách o 70 mm. Zároveň s jejich vysunutím bylo zapotřebí tyto kameny zakotvit do poprsních zdí mostu, aby nebyla ohrožena jejich stabilita. V ose druhé a šesté klenby byly provedeny nové revizní výklenky. Poškozené římsové kameny byly vyměněny za nové ze stejného druhu kamene, stejné barvy a struktury. Nové kvádry tak mají povrch zcela stejný jako původní kameny. Jedná se zejména o charakter bosáže – nepravidelný povrch kvádrů, opracovaných nahrubo kamenickými nástroji.



Nová vodotěsná izolace mostu byla realizována ve dvou volně pokládaných vrstvách pásů z modifikovaného asfaltu s ochranou z geotextilie na sanovaný rub nosné konstrukce. Ta zabrání dalšímu protékání srážkové vody zdívkou mostu a tím omezí vyplavování pojiva malty, což mělo v minulosti za následek zeslabení kamenného zdiva. Izolace byla zaústěna do nových nerezových odvodňovačů osazených ve vrcholcích kleneb.



V druhé etapě rekonstrukce, která byla naplánována na začátek roku 2012 bezprostředně po skončení zimního období, došlo k celkovému posílení kamenného zdiva cementovými injektážemi. Aby při provádění nízkotlaké injektáže neunikaly injektážní směsi mimo zdivo, bylo nutné v předstihu kamenné zdivo v celé ploše mostu přespárovat.

Cílem prováděné injektáže bylo nejen zaplnit otvory a dutiny ve zdivu, ale i vytlačit vzduch a vodu ze zdiva a tím kromě zpevnění zabránit případnému korozivnímu narušování zdiva zevnitř. Došlo tak k opětovnému zcelistvení kamenného zdiva, které bylo v minulosti narušeno v důsledku vyplavování pojiva vlivem protékání srážkové vody nosnou konstrukcí.

Na závěr stavby budou všechny kamenné plochy viaduktu očištěny tlakovou vodou a dojde k výraznému odstranění náletové vegetace a vzrostlých stromů z okolí mostu.

Po ukončení stavební činnosti během léta se tak proslulý viadukt Žampach bude moci opět blýsknout v celé své kráse v údolí Kocour a těšit se obdivu nejen místních návštěvníků, ale i vodáků na řece Sázavě, kterých tu ročně projede tisíce.

