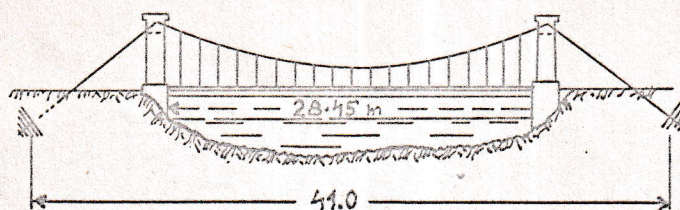


Řetězový most ve Strážnici u zámku



1. Ing. Jan Kolář, Mostní stavitelství, přednášky vydané nákladem Spolku posluchačů v Praze 1923, díl I, str 109:

„Ve stavbě visutých mostů řetězových získal si světového jména český rodák, inženýr Bedřich Schnirch, narozený r. 1791 v Pátku u Loun, zesnulý r. 1868 ve Vídni. Podle jeho návrhu byl postaven první řetězový most na evropské pevnině v letech 1823 - 24 přes rameno Moravy ve Strážnici. Na Moravě o rozpětí 29,71 m (obr. nahoře), který sloužil dopravě do r. 1857.“

2. Státní archiv Brno, rodinný archiv Magnisové, označení G 146, karta 40, rukopis nadepsaný

„Topographische Beschreibung der Herrschaft Strassnitz.

...auf dem nach Strassnitz fließenden Marcharme beim Schlosse besteht eine im Jahre 1824 erbaute Kettenbrücke, welche 90 Schuh lang und 14 Schuh breit ist. Beim Strassnitzer Bräuhaus nicht fern unter derselben eine, und bei Rohatetz dann über den Bach Weliczka an der ...Gränze eine hölzerne Brücke. ... (Datum 31. Juni 1848)“.

Překlad: ... na rameni Moravy, které teče do Strážnice, stojí u zámku řetězový most postavený v roce 1824, který je 90 stop dlouhý a 14 stop široký. U strážnického pivovaru v jeho blízkosti jeden, u Rohatce přes potok Veličku na ... hranici další dřevěný most. ... ”

Jiljí V. Jahn a Martin Pokorný: Kronika práce, osvěty, průmyslu a nálezův, díl prvý, Úvod do dějin nálezův, vzdělal Jiljí V. Jahn. Nakladatel kněhkupectví: I.L. Kober, V Praze 1872. Citováno ze strany 254 a 255.

Bedřich Šnirch nar. se r. 1791 v Pátku nad Oharkou, kdež otec jeho byl správcem na klášterním statku. Študoval na gymnasium, prvé v Hornu, po smrti otce svého v Kremži, r. 1806 byl přijat do c.k. konviktu ve Vídni, ježž však opustil pro chorobnost svou, načež věnoval se praktickému měřictví a hospodářství a vstoupil do služby hraběte Dauna, v níž setrval do r. 1817. Tu dostalo se mu malého dědictví a on se oddal, opustiv službu, technickým studiím ve Vídni do r. 1820. R. 1821 vstoupil co inženýr do služby hraběte Magnise ze Strážnic, ježž přiměl k tomu, aby vystavěl v Strážnici řetězový most, asi 120 stop dlouhý, přes rameno Moravy, jenž byl prvý na pevnině evropské (1824). Po té přišla mu myšlenka, užití zásady řet. mostů k stavbě železných krovů, jakýchž, nabyv výsady k tomu konci, provedl s příbuzným svým Jozefem Šnirchem, několik v Čechách, na Moravě a v Uhrách. R. 1827 byl od nejv. purkrabího hr. Chotka povolán k c.k. stavitelskému ředitelství v Čechách, aby mohlo se užití jeho vědomostí o stavbě žetězových mostů, jichž mělo se stavěti několik v Čechách. Meškaje pak co c.k. komisař nad silnicemi v Českém Brodě, zhotovil návrh v řetězovému mostu v Praze, jenž měl státi v místech, kde staví se nyní třetí most. K provedení jeho návrhu však tehdáž nedošlo pro vědecké spory, jež udaly se mezi ním ang. inž. Clarkem a starším Gerstnerem. Času toho sepsal s Joz. Šnirchem theorii o kolísání řet. mostů, kterouž vydal r. 1832 v Praze tiskem. Též vystavěl tehdáž dle vlastního návrhu řet. most v Jaroměři, vypracoval návrh k mostu v Poděbradech a měl též účastenství při návrhu k řet. mostu Loketskému, kterýž však na ujmu věci nebyl proveden dle jeho myšlenky. R. 1836 poslal jej hr. Chotek do Frei-

burku ve Švýcarských, aby proskoumal tamější most, visící na drátových řetězích, v příčině té^{zda}, mohlo by se užití tohoto způsobu v Praze, z čehož Š. zrazoval pro více příčin. Konečně poštěstilo se hr. Chotkovi zříditi společnost akciovou, a vzímající se průmysl Smíchovský přiměl k zvolení směru přes Střelecký ostrov. Š-ovi bylo uloženo, aby vypracoval návrh k tomuto mostu, jenž však nesměl přesahovati kapitálu 300000 zl. - úkol to věru nesnadný! On však provedl jej přece šťastně, aniž by byl o mnoho překročil tu částku.

R. 1838 dostal se do Prahy za inženýra ředitelského a na jaře r. 1839 podařilo se mu konečně po mnohých nesnázích, jež činily se mu s mnoha stran, též se strany c.k. dvorské rady stavitelské, že mohl počíti stavbu řet. mostu Františkova, kterouž dokončil v červenci r. 1841 k všeobecné spokojenosti; provedl ji nákladem 331.330 zl. str. Když došlo ke zřizování železnic státních byl Š. r. 1842 ustanoven za vrchního inženýra a řídil předběžné vyměřování mezi Prahou a Vídní. Téhož r. povýšen byv za inšpektora dostal rozkaz, aby zhotovil návrh k stavbě řet. mostu pro železnici i silnici zároveň přes veliký Dunaj u Floridsdorfu. Choulostivému úkolu tomu vyhověl zvláštním způsobem důvtipným, kladá most silniční nad most železniční. Návrh jeho došel úplného schválení, ale pohříchu nebyl proveden pro nedostatek peněz. R. 1847 - 49 bylo mu svěřeno zřizování telegrafu z Vídně do Brna a do Terstu. Ku konci r. 1849 byl povýšen za vrchního inšpektora a náměstka ústředního ředitele stavby státních železnic rytíře Ghegy. Od r. 1854 bylo mu svěřeno skoumání předložených návrhů k soukromým železnicím, povoláním od státu. R. 1856 byl poslán do Sedmihradska, aby proskoumal všechny železnice, navržené tam, a podal o nich dobré zdání. Po té nabyt zase času k úsilovnému přemýšlení o tom, jak by mohlo se užití soustavy řet. mostů k účelům železnic a poštěstilo se mu skutečně nalézti způsob takových mostů zcela nový,

velmi důmyslný a praktický, řetězové mosty se ztuženými dvojnásobnými řetězy, jímž přešel obyčejné kolísání při přejíždění veliké tíže. R. 1858 vymohl si na tuto soustavu výsadu na 5 let. Jednalo se nyní o to, aby výbornost jeho soustavy mohla se osvědčiti skutečným provedením takové stavby. Ale tomu stavěli se všemožně na odpor cizinci, zahánivší se u nás i v tomto oboru, kteříž nechtěli dopustiti, aby zvítězila nová myšlenka domácí. Konečně ministr obchodu ryt. Toggenburg rozhodl přece, aby se postavil takový most, 264 stopy dlouhý přes průplav Dunajský na spojení dráze Vídeňské, jehož stavba na jaře 1859 začata a v srpnu 1860 ukončena s nejlepším výsledkem. 25. srpna 1860 odbyvala se komise ke zkoušce této stavby, a tu největší odpůrce její, ředitel staveb jižní žel. státní, Hanoverán K. Etzel, vyslovil se náruživě, že po tomto mostě nikdy nemůže se jezdit. Nicméně byl výsledek zkoušky výborný a od té doby přejíždějí bez ustání po tom mostě nejtěžší vlaky nákladné, aniž by bylo nejmenší pohromy znáti. Krásné to vítězství české myšlenky! Nálezem tímto veledůležitým jest dána možnost, překročiti řeku a údolí do dálky 1200 stop a více při nejtěžších a nejrychlejších vlcích jediným obloukem. Druhý most téhož způsobu - most Aspernský - postavil Š. přes Dunajský průplav ve Vídni pro obyčejné povozy v délce 198 stop, jehož stavba trvala od března 1863 do září 1864 a zdařila se rovněž výborně. (Zprávy tyto dostaly se nám laskavostí výše vzpomenutého p. Jozefa Šnircha, též výtečného stavitele a úpravného národovce).