

## Mosty v Přerově po 2. světové válce

Tento příspěvek se týká jak zničených Přerovských mostů v r. 1945, tak mostů postavených po roce 1945. Přerovské mosty byly v roce 1945 ustupujícími německými vojsky víceméně zničeny, což dokumentuje [fotografická příloha](#). Z mostů zůstala jen část železničního mostu, a to díky obětavosti občana Přerova, který zabránil jeho likvidaci, a tím velmi urychlil přechod vojsk přes Bečvu.

## Z historie přerovských mostů

### Tyršův most

Tyršův most (u Sokolovny) – zvaný kamenný most - byl dokončen v roce 1903. Byl to první železobetonový most v českých zemích (první železobetonový most v Praze přes Štvanici byl postaven až v roce 1911). Původně byl postaven most dřevěný, z dubového dřeva, který ale již tehdy nevyhovoval těžkým nákladům, hlavně dopravě z Kokorovy továrny a slévárny. Továrna stála v místech dnešní zvláštní školy na Malé Dlážce, přes cestu proti mlýnu. První místo továrny bylo vedle hospodářské školy. Proto byl postaven kamenný most, který byl v roce 1932 pojmenován "Tyršův most".



Tyršův kamenný most

## Most ČSL

Most ČSL (Československých legií) – most u elektrárny - byl postaven v roce 1932 jako druhý most pro rozvoj dopravy v Přerově. V roce 1945 byl při bombardování Přerova zničen. Obnoven byl v roce 1949. Šířka vozovky byla 6,60m, délka 90,60m a chodníky široké 2m. Původně byla přes řeku Bečvu v místech dnešního mostu železná lávka pouze pro pěší, která byla uvedena do provozu v roce 1910.

## Most Míru

Most Míru byl postaven v roce 1953 následkem zvýšené dopravy v 60tých letech a rozsáhlé výstavby na Velké Dlážce, který měl zabezpečit plynulou automobilovou dopravu přes Přerov směrem na Olomouc a Lipník. V letech 2003-2005 byly pro zrychlení dopravy vybudovány z obou stran kruhové objezdy.



Most Míru (u Strojaře)

## Železniční most

V rámci stavby železniční tratě Přerov – Olomouc a později až do Prahy byl v roce 1840 postaven dřevěný jednokolejný bárkový most. Vzhledem k požadavkům na zvyšující se železniční dopravu byl most přestavěn v roce 1851. Stavěl se soustavou pěti polí po 20-ti metrech a jako první na Moravě byl následně rozšířen na dvojkolejný. Provoz byl zahájen v roce 1863. V květnu 1945 byl při průchodu německých vojsk až na jednu kolej zničen. Most byl zachráněn díky statečnosti Emila Pánka a hlavně Metzenauera, který pomocí žebříku většinu náloží odstranil, něco spadlo do Bečvy, zbytek byl uschován na Jatkách v kanále a u Pánků zakopaných na zahradě. Byl to vlastně jediný most, přes který se mohla rychle přesunout Sovětská armáda.

Poznámka: Za železničním mostem byl postaven jez – který postavily Středomoravské Elektrárny v letech 1930-1931, aby byla zajištěna stanovená výše hladiny Bečvy pro potřebu elektráren. V současné době (2004) je již zbourán.

## Most u tenisu

Nejmladší most pro veřejnost je lávka pro pěší u tenisových kurtů. Původní dřevěná lávka byla v roce 1981 při jarní oblevě poškozena a v roce 1984 byla dána do provozu nová závěsná lávka.



Most u tenisu

## Most u loděnice

Další most - lávka pro pěší - byl mezi Podvalím a Bezručovou ulicí. Původně to byl dřevěný most, který se vždy na podzim rozebral a po odplutí ledů byl zase postaven. V roce 1932 byla ale postavena železobetonová lávka, 80 metrů dlouhá a 3,25 metrů široká. V současné době je most po nedávné - povodňové (1997) - rekonstrukci, jak ukazuje obrázek.



Most pro pěší u loděnice

# Polemiky kolem nové podoby Tyršova mostu

## Nové Přerovsko 27.1.2006 - Tyršův most vyvolává otazníky

Minulý týden jsem konstatoval, že kauza „Tyršův most“ zasáhla i do charakteru oslav letošního roku, a to jsem netušil, jak vážné to doopravdy je. Naši radní zřejmě dosáhli nějakého vyššího stavu legislativního uspokojení a volby nevolby, jdou tvrdě na věc. A jediným argumentem je, jak jinak, výsledek soutěže. Když se v roce 1967 připravovala stavba budovy OSP, byli její autoři také přesvědčeni, že moderní stavba s tak ojedinělým množstvím skla, keramických obkladů a eloxovaného hliníku určitě esteticky obohatí centrum našeho města (Přerovsko 18.11.1967). Nevím, jestli už tenkrát někdo pochyboval, ale s odstupem času je to jistě poučná zkušenost. Proto se významné soutěže vypisují jako „architektonicko-urbanistické“, jelikož právě urbanisté se zabývají tím dlouhodobějším pohledem na věc. A to jsou mosty určitě v nějaké nejvyšší kategorii důležitosti a významu.

Ta naše komunální soutěž v první řadě nerespektovala vlastní zadání, ve kterém se jasně hovoří o kontextech s historií. Porotci svižně změnili názor při přechodu z tajného hlasování na veřejné a nakonec už nerozhodovali ani architekti, ani urbanisté. Vítězem se stali politici, kteří dokázali protáhnout svého favorita všemi úskalími soutěže, a to včetně drobnosti, že nestihl uzávěrku. Takovou soutěž nepovažuji za reprezentativní a předpokládám, že se stane předmětem šetření samotné České komory architektů. Radim Zapletal, Přerov

## Nové Přerovsko 10.8.2007 - Magistrát ustoupil mínění lidí

### Magistrát ustoupil mínění lidí

Přerov/ Vleklé tahanice o konečnou podobu Tyršova mostu přes řeku Bečvu v Přerově by mohly už brzy skončit. Přerovští radní se budou zabývat návrhem na zpracování studie, jež se stane základem pro realizaci stavby nové mostní konstrukce.

Město už před časem vyjádřilo svou vůli přiklonit se k názorům obyvatel Přerova, a proto se definitivně vzdalo původně odsouhlaseného záměru na moderní mostní konstrukci. Proti byli také památkáři a ochránci životního pro-

středí. Vítězný návrh supermoderního mostu s velkým obloukem a ocelovými lany tak u Přerovanů neuspěl. Šanci na realizaci nedostala ani replika historické stavby Tyršova mostu. I přes velké úsilí odborníků se totiž nepodařilo dohledat původní projekt.

Mnozí přerovští pamětníci preferovali návrat do minulosti a přáli si most podobný tomu, jenž byl za druhé světové války nenávratně zničen. Tiskový mluvčí radnice Bohuslav Přidal má za to, že stávající návrh je kompromisním řeše-

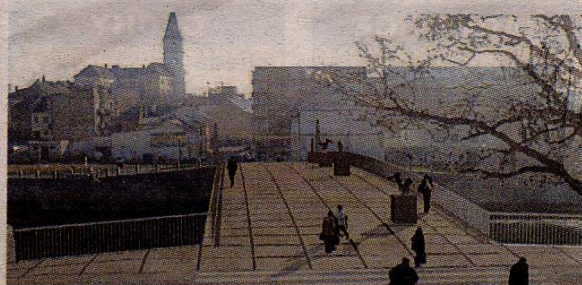
ním. „Občané se pro něj jasně vyslovili v anketě a v původní architektonické soutěži skončil na druhém místě,“ soudí.

Návrh z dílny pražské architektonické kanceláře Aleny Šrámkové koncipuje most jako promenádu, jež spojuje staré město s protějším břehem. Most je členěn do původních tří polí, aby bylo patrné, že se jedná o vybudování staré cesty přes řeku. Navrhovaná konstrukce vytváří mostní otvory a zachovává dvojici návodních pilířů. Celá konstrukce je železobetonová a v hra-

nách mostovky i pilířů jsou vsazeny masivní kamenné lemy. Most je vyzdoben sochami a připraven pro instalaci mobiliáře jako jsou lavičky, koše a třeba i stánky se zmrzlinou. Studie počítá s tím, že přes most povede chodník, je zde i stezka pro cyklisty a místo pro případný automobilový provoz. Stavba mostu si vyžádá finanční náklady ve výši padesáti až šedesáti milionů korun. Město se bude snažit získat část prostředků na projekt ze strukturálních fondů Evropské unie. (pu)



Podoba vítězného návrhu mostu se Přerovanům nelíbila. Foto: archiv Deníku



Návrh Aleny Šrámkové se lidem zamlouval mnohem více. Foto: archiv Deníku

Nové Přerovsko 10.8.2007 o Tyršově mostu