

Petr Holub – Radmila Stránská –
Lenka Šabatová – Pavel Wewiora

Ke stavebnímu vývoji a památkové obnově mostu na ostrov Portz



Celkový pohled na most vedoucí k ostrovu Portz po dokončení jeho obnovy (foto Petr Holub)

Úvod

Na ostrově uprostřed rybníka Portz, zvaného též Nový, jenž se rozkládá na území mezi Sedlecem a Mikulovem, byl ve dvacátých letech 17. století vystavěn drobný letohrádek – Lusthaus. O přístupu na tento ostrov, tvořený vápencovým sukem, však prameny mlčí, a to i přes opakované zmínky o letohrádku, které se objevují již od roku 1629. Až v souvislosti s návštěvou císaře Leopolda I. v červenci 1672 se náhle zjevuje most, a to v instrukci určené mikulovskému hejtmánovi, požadující, aby se „můstek na Insel vysypal drobným šterkem z lomu (ovšem žádné velké kusy)“. Jedná se však o most dochovaný na tomto místě dodnes? Mnohé indicie nám naznačují, že nikoliv.

V průběhu památkové obnovy mostu, uskutečněné v letech 2019–2020, zde Regionální muzeum v Mikulově provedlo záchranný archeologický výzkum a souběžně byly také sledovány stavební detaily předmětné stavby formou operativního průzkumu a dokumentace památky, čehož se ujal Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně. Celková obnova památky, realizovaná v rámci projektu *Mikulov, Portz Insel – zpřístupnění a obnova komponované historické krajiny*, byla provedena za finančního příspěvku získaného z programu INTERREG Rakousko–Česká republika. Investorem se

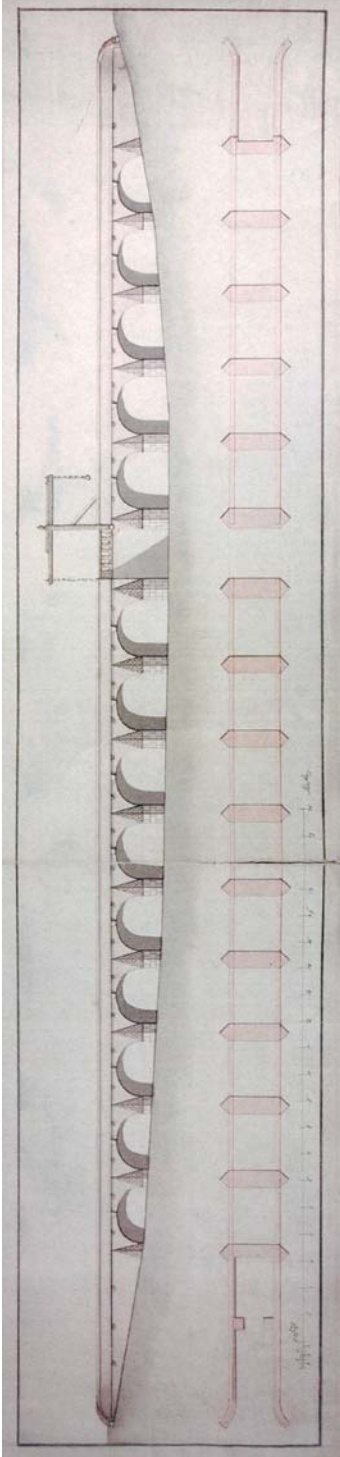
stalo město Mikulov společně s dalšími partnery – obcí Sedlec u Mikulova a s rakouskou obcí Drasenhofen. Za touto aktivitou však stojí především Mikulovští.

Samotná příprava projektu započala již v roce 2016, kdy byl také zhotoven statický posudek památkově chráněné stavby – cihlového mostu přes Rybníční potok. Žel k činností provedeným za účelem vypracování posudku (hloubení dvou sond) nebylo získáno závazné stanovisko příslušného výkonného orgánu státní památkové péče, a nebyly tak naplněny některé náležitosti, které by měly takové sondážní práce doprovázet. Jedním z problémů byla například absence záchranného archeologického výzkumu, což se posléze negativně projevilo v projekčních pracích a později pak i při vlastní realizaci stavby. Vyhodnocení prvních zásahů do konstrukce mostu, jakými zde byly například statické sondy, vyčištění mostovky od náletů a podobně, má v ideálním případě poskytnout relevantní informace sloužící nejen pro práci projektanta, ale i odborné a výkonné složky památkové péče, aby zůstaly zachovány nejvýznamnější památkové hodnoty objektu. Zjištění učiněná až v průběhu stavebních prací zde přinesla nutnost okamžitých reakcí na nové nálezy, požadavky ze strany památekářů na změny projektové dokumentace a v důsledku toho i nemalé potíže ve financování celého projektu příhraniční spolupráce.

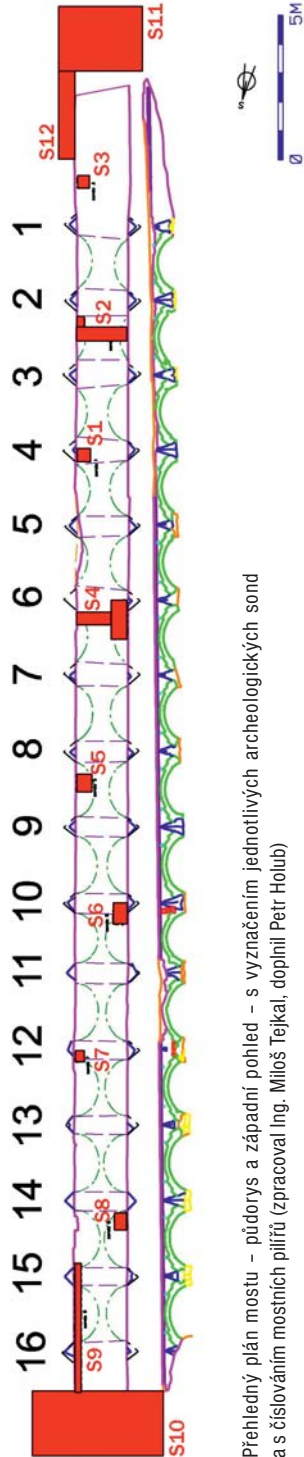
Názorně lze tento fakt demonstrovat na situaci dochované historické dlažby. Ta byla postupně dokumentována archeologickými sondami v celé ploše mostu, neznalostí realizační firmy a projektanta však byla místy poškozena. Byť byla již dobře patrná v sondě z roku 2016, ještě projekt a závazné stanovisko vydané na základě výsledku prací na těchto statických sondách zmiňují: *původní mostovka byla dle provedené průzkumu mlatová na hlinitokamenitém zásyvu s jílovou izolací v úrovni drenážních odtokových trubek*. Realizací projektu na bázi tohoto rozhodnutí byla přímo ohrožena jedna z dochovaných historicky hodnotných konstrukcí obnovovaného objektu a hrozila ztráta značné části autenticity. Navržená skladba povrchu mostovky způsobila také bezprecedentní zvýšení poprsní zídky mostu. S ohledem na úpravu projektové dokumentace však bylo možné výšku koruny zídky snížit, nicméně i poté by novotvar zábradelní zídky byl zcela disproportionální vůči historické hmotě mostu. Výjimka ze strany stavebního úřadu ve věci snížení zábradelní zídky oproti platné normě s ohledem na kulturně historické hodnoty této památky nebyla udělena, a na korunu poprsní zídky byl tedy umístěn pohledově neutrální a v dálkových pohledech se neuplatňující novotvar ocelového zábradlí.

Provedený záchranný archeologický výzkum, započatý v podstatě v souběhu se zahájením stavebních prací, na podobné nesrovnalosti závčas upozorňoval a díky pracovníkům MěÚ v Mikulově, kteří průběžně reagovali na zjišťované situace, byly v maximální možné míře učiněny všechny potřebné úkony k záchraně dochovaných kulturně historických hodnot stavby. Je nutné podotknout, že v tomto případě naopak zcela selhal nasmlovaný projektant, který nejenže nebyl schopen zaujmát stanovisko ke zjišťovaným skutečnostem a předkládat návrhy jejich stavebně-konstrukčního řešení,¹ ale v drtivé většině se ani neúčastnil pravidelně pořádaných kontrolních dnů.

¹ Na tomto místě je nutné podotknout, že projektant dosud prezentuje tyto mylné skutečnosti na webové stránce: viz BURGETOVÁ, Eva – BOHÁČOVÁ, Denisa: Rekonstrukce historického mostu v lokalitě Portz Insel, Praha 2020 [online]. Dostupné na <https://stavba.tzb-info.cz/historicke-stavby/20945-rekonstrukce-historickeho-mostu-v-lokalite-portz-insel> [cit. 15. září 2022]. Cit.: *Na základě odběrů původního historického materiálu mostovky a jejich laboratorního vyhodnocení bylo zjištěno, že původní mostovka byla mlatová na hlinitokamenitém zásyvu s jílovou izolací v úrovni dvoudílných odtokových cihelných trubek. Tloušťka vrstvy jílu byla cca 60 až 100 mm. V odkrytých částech mostovky bylo viditelné, že jílová vrstva má kamennou příměs. K promísení jílu mohlo dojít tak, že vrstva mlátu se postupně vmísila do jílového těsnění. Vrstva jílu působí celistvým dojmem. Vzápětí ovšem dodává, cit.: Během probíhající rekonstrukce došlo k novému, nečekanému nález. Na mostovce byla na základě archeologických sond zjištěna původní intaktní dlažba provedená z vápencových bloků. Dlažba je dochována na cca 90 % povrchu. Během prací na obnově mostu byly provedeny nezbytné kroky pro její uchování, dlažba byla pečlivě zakryta geotextilií s úpravou pro komunikace. Nález původní dlažby mostu vyvolal změnu skladby mostovky oproti projektové dokumentaci a s tím související změnu odvodnění mostovky.*



Dochovaný archivní plán mostu, nedatováno [zdroj: Moravský zemský archiv v Brně, fond F 18 (Hl. registratura Dietrichštejnů), mapa č. 107]



Přehledný plán mostu – půdorys a západní pohled – s vyznačením jednotlivých archeologických sond a s číslováním mostních pílůž (zpracoval Ing. Miloš Tejkal, doplnil Petr Holub)

[illegible]

Provedenými průzkumy byly mimo jiné zjištěny velice zajímavé informace, jak co se týče konstrukčního řešení památky či jejích částí, tak v záležitostech týkajících se stavebního vývoje. Základní shrnutí nejnovějších poznatků přináší následující příspěvek.

Stručná historie mostu

K nejstarším dějinám mostu lze obecně konstatovat, že využití ostrova pro trávení volných chvil a zábavu šlechty je doloženo v urbáři mikulovského panství již k roku 1629. Zde je popsán na ostrově vybudovaný letohrádek a zejména okrasná zahrada rozkládající se okolo něj, o přístupu na ostrov však tento pramen mlčí, stejně jako mladší urbář z roku 1655. Významnou událost, návštěvu císaře Leopolda I., zažil letohrádek na Portzu v červenci 1672, tentokrát již jistě i s mostem, jak zmiňujeme v úvodu této stati.²

„Zlatá éra“ mostu – stejně jako celého areálu s letohrádkem – byla ukončena roku 1872, kdy vzhledem k zavedení železniční trati do Mikulova byl rybník vysušen, a most tak ztratil svůj význam. Nadále sloužil pouze jako přejezd přes Rybníční potok. I když byl později rybník v okolí někdejšího ostrova obnoven, železniční trať nedovolila jeho zaplavení v původním rozsahu a v místech jeho jižní části se nyní rozkládal pouze mokřadní les a louka. Ostrov se stal poloostrovem a v podstatě nepotřebný most přestal být udržován. Pouze dnes již stěží dosažitelná kvalita cihel zručných mikulovských cihlářů 17. století zapříčinila, že se nám stavba dochovala dodnes. Vzhledem k nepřístupnosti celého území po 40 totalitních let most směřoval k zániku; současná obnova, provedená v letech 2019 a 2020, přišla na poslední chvíli.

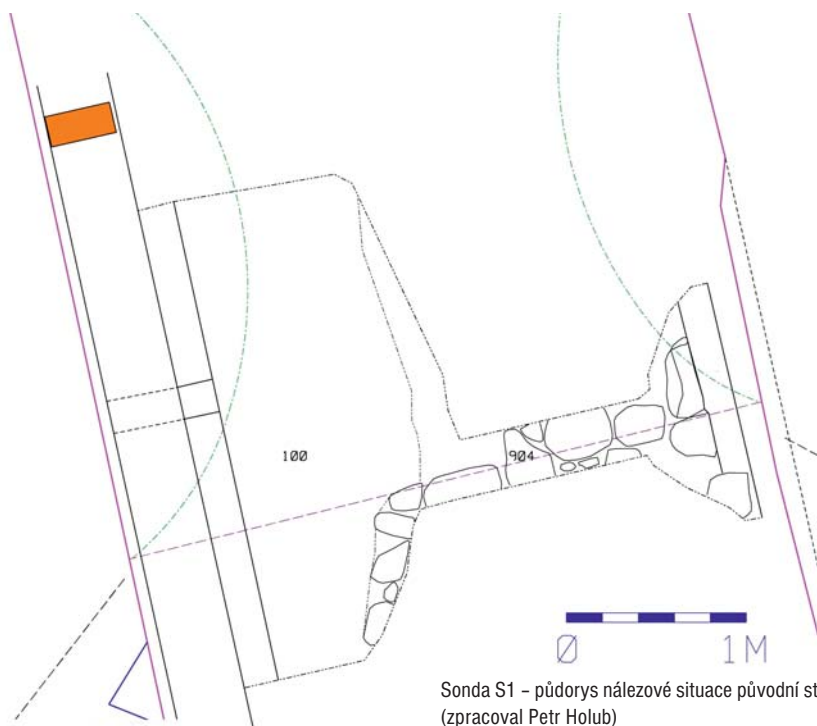
Most byl situován do nejužšího místa rybníka, přesto dosáhl úctyhodné délky 91,5 m. Jeho šířka činí 3,70 m. Tvoří jej patnáct klenutých, mírně stlačených cihelných mostních oblouků, oddělených subtilními pilíři s oboustrannými jehlancovými břity. Mostovku lemovala plná, 75 cm vysoká parapetní zídka. Krajiní úseky mostu zakončovala krátká rozevřená křídla s dekorativně tvarovanými odrazníky na koncích. Desáté pole od jihu bylo opatřeno dřevěnou zvedací mostovkou, jejíž existence je doložena ještě zobrazením na mapách z první třetiny 19. století. Někdy brzy poté došlo k jejímu zrušení a prázdné pole bylo vyzděno v podobné formě jako ostatní části mostu. Popis mostu z roku 1925 v inventární knize mikulovského panství zmiňuje, že mostovka byla v této době vysypána drobným šterkem (*makadamisiert*) a objekt se nacházel v přijatelném stavebně technickém stavu.³

Archeologický výzkum a operativní dokumentace

Záchranný archeologický výzkum byl realizován v průběhu stavebních prací. S ohledem na tristní situaci týkající se vědomostí o mostu – předmětu ochrany z hlediska státní památkové péče – byly v první fázi prohlédnuty pozůstatky starších statických sond, zejména sondy provedené v povrchu mostovky (později S4). Na základě zjištěné situace byly v povrchu mostu realizovány další sondy na různém půdoryse, nejčastěji 0,5 × 0,5 m (S1–S8), které měly za úkol ověřit rozsah dochování zjištěné kamenné dlažby. Následně byly dokumentovány nálezové situace vždy v návaznosti na provedených stavebních pracích. Z hlediska archeologického výzkumu bylo nutné dokumentovat především úseky při nástupu na most (S9, S10, S11) a úsek jižní části, jenž byl ze statických důvodů rozkryt, zpevněn a znovu vyzděn (S12).

² SVOBODA, František – HOMOLA, Aleš – CZAJKOWSKI, Petr – MARKEL, Martin – PONEŠOVÁ, Barbora: Krajina jako dílo. Barokní krajinou od Mikulova po Znojmo, Brno 2016, s. 66–67.

³ Moravský zemský archiv v Brně, fond F 72 (Velkostatek Mikulov), inv. č. 17. Za informaci k archiválii děkujeme Ing. arch. Daně Novotné.



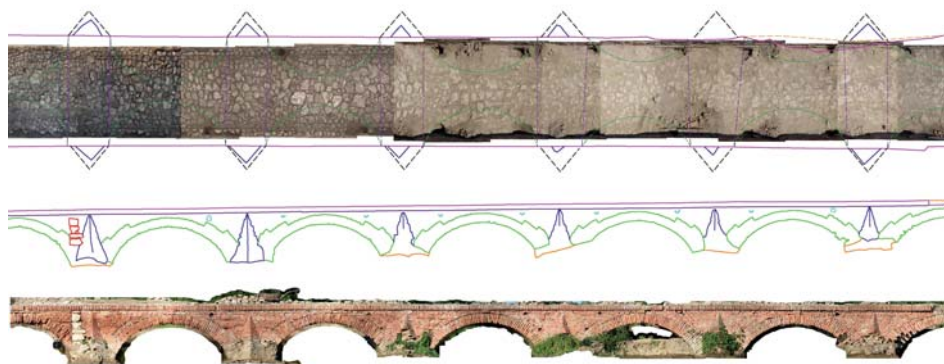
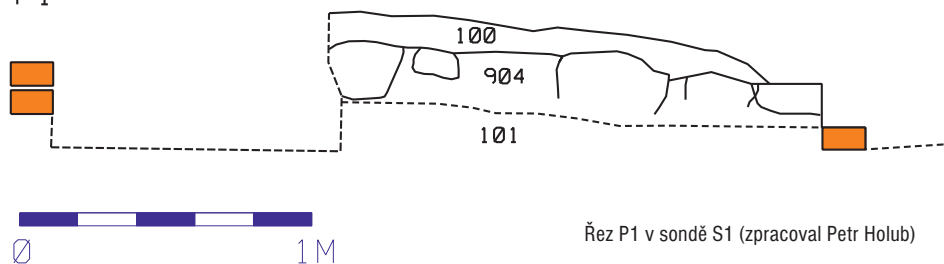
Sonda S1 – pohled od severu (foto Petr Holub)

Ve všech sondách provedených pro zjištění rozsahu kamenné dlažby (S1–S8) byla dle očekávání odkryta dlažba ze štípaných vápencových kamenů (s. j. 904; s. j. = stratigrafická jednotka, archeologické označení dokumentované entity), které byly na povrchu ošlapány a oježděny dohladka, a to až do té míry, kdy byly původní ostré hrany sraženy do oblín. V podélné ose mostu bylo možno v povrchu dlažby sledovat vyježděné koleje od kol vozů.

Sonda S3 byla situována v jižním náběhu mostu na ploše cca $0,8 \times 0,6$ m. K zábradelní zídce, respektive k cihlovému zdivu tvořícímu kordonovou římsu probíhající na pomezí mostní konstrukce a zábradelní zídky po obou lících celé délky mostu, zde přiléhal pás vápencové dlažby o šířce cca 0,25–0,30 m, vyspádovaný směrem do středu mostovky. Tento pás byl striktně oddělen přímou linií (spárou) od kamenné dlažby mostovky, jež byla spádována od středu mostovky ke krajům. Tím zde tvořil jakési úžlabí, které odvádělo srážkovou vodu do drenážních otvorů vyložených korýtky a ústících do líce zdiva mostu. Při kraji mostu byl povrch kamenů dlažby mnohem méně ohlazen, než tomu bylo ve střední části. V podstatě totožná situace byla zjištěna a zdokumentována také v sondě S1, vyhloubené na půdoryse cca $0,6 \times 0,6$ m.

Sonda S2 byla situována nad druhým klenebním polem mostu. Původní sonda, vynešená na půdoryse cca $0,6 \times 0,6$ m při západním líci mostu, se později rozšířila na metr široký pruh napříč celou mostovkou. To umožnilo ověřit náleзовý stav a stupeň dochování kamenné dlažby. Ve východní části sondy došlo k jejímu rozšíření jižním směrem tak, aby se odkryla situace drenážního kanálku ústícího do východního líce druhého pole mostu. Zjistilo se tak, že lemový pás dlažby mostovky, vyspádovaný od zábradelní zídky mostu směrem do středu, je uložen částečně na obvodové zdi mostu, na které je také založena kordonová římsa, sestávající z hustě kladených cihel na styčnou plochu – takzvaně „na kant“. Z povrchu koruny zdiva v úrovni pod kordonovou římsou ústí drenážní kanálky vyložené korýtkem z obloukové krytiny.

P1

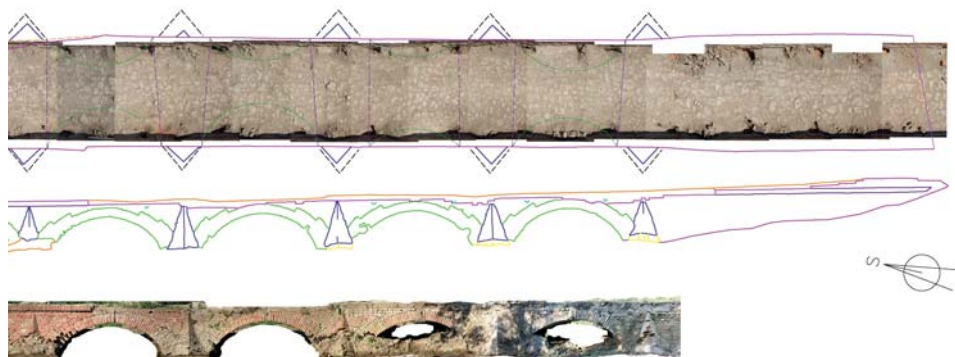


Fotogrammetrický pohled na dlažbu mostovky a na západní líc mostu (v podkladu Miloše Tejkala zpracoval Petr Holub)



Začištěný úsek dlažby ve středové části mostu, pohled od jihu (foto Petr Holub)

Sonda S4 využila prostor starší statické sondy, vyhloubené roku 2016 za účelem zjištění situace pro vyhotovení projektové dokumentace. Narušení povrchu mostu bylo provedeno při západním lici mostu nad šestým klenebním polem na nepravidelném půdoryse cca $2,7 \times 1,7$ m. Z této původně statické sondy se pak dále vyhloubil pruh východním směrem k druhému lici mostu. Jak jsme však již dříve zmínili, původní statické vyhodnocení provedené bez analýzy odborníka-archeologa bylo chybné. V sondě se objevila jasně patrná vrstva vápencových kamenů, tvořící dlažbu na povrchu komunikace mostu (s. j. 904). S ohledem na narušení této dlažby již v roce 2016 bylo možné sledovat i další konstrukční vrstvy mostu, jak je patrné na řezu P1. Pod dlažbou se nacházel jemný písčivý zásvo (s. i. 101), jenž tvořil vplň vlnitých polí na rubu mostních oblouků mezi



obvodovými stěnami. Materiál byl volen tak, aby byl maximálně prodyšný a stavba stojící ve vodě umožnila odvod vztlínající vlhkosti. Na dlažbě mostu byla dále dokumentována vrstva tvořená štěrkem smíseným s jemným jílovitým pískem (s. j. 100). Jedná se o jakousi reparaci a sjednocení povrchu mostovky poté, co se do původní kamenné dlažby v průběhu času vyjezdily koleje od povozů. Na základě této nálezové situace se povrch mostovky v rámci památkové obnovy navrátil do původního stavu – tedy na historickou kamennou dlažbu byla umístěna vrstva mlatu.

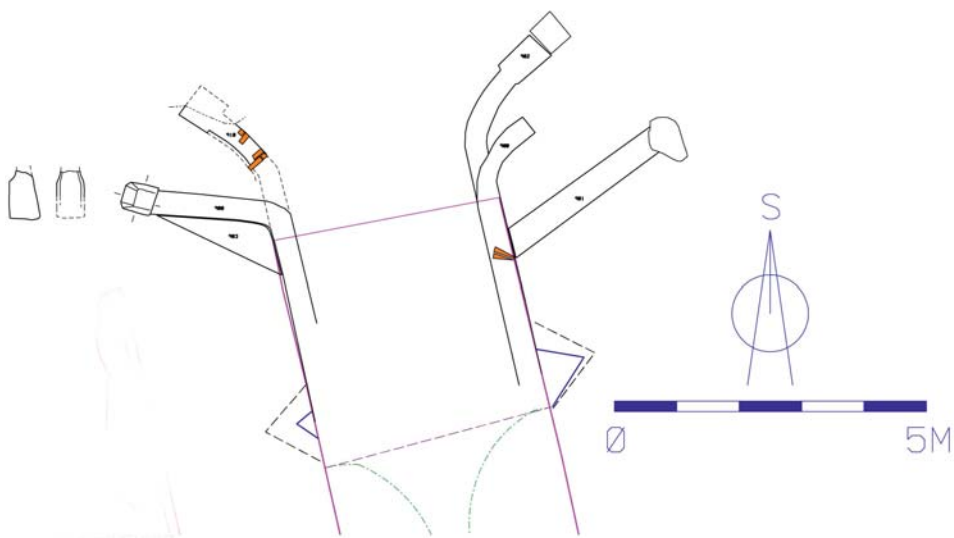
Sonda S5 byla situována při východním líci osmého klenebního pole mostu a potvrdila dochování dlažby a informace získané v sondách S1–S4. Sonda S6 byla záměrně položena do jihozápadního kouta desátého klenebního pole, tedy původně padacího pole mostu. Zde se zjistilo, že mostovka na druhotně zaklenutém poli je také dlážděna štípanými vápencovými kameny, které však nejsou tolik ohlazeny provozem jak na ostatních částech mostu, navíc zcela chybí průběžná spára při okraji mostu, jež zajišťovala odvod vody do drenážních otvorů; skladba dlažby má také jiný charakter – tvoří ji v hlavní míře pouze menší kameny. V sondě S7, situované v jihovýchodním koutě dvanáctého mostního pole, se podařilo zjistit jen drobné pozůstatky původního dláždění, které bylo vzhledem k chybějící lemové zídce rozvolněno natolik, že popadalo do prostoru pod mostem. V sondě S8, provedené při západním okraji čtrnáctého mostního pole, se objevil drenážní otvor a ústí drenážního korýtky. Jinak se zde odkrytá situace dlažby shodovala se sondami S1–S4.

V severní části mostu, v oblasti náběhu mostovky, byla při východní lemové zídce vyhloubena sonda S9 jako rozšířený základ pro nové založení lemové zidky, jež byla v této oblasti zcela snesena v důsledku rozebrání či přirozené pozvolné degradace. Dlažba, bezprostředně navazující na kordonovou římsu, zde byla, ostatně jako i v dalších sondách, v nejbližší části přiléhající k lemové zídce mostu vyspádovaná do středu komunikace a od další dlažby mostu ji oddělovala průběžná spára. Tato situace zde byla odkryta v délce 6,5 m. Ústí drenážního otvoru, stejně jako v sondě S8 zřejmě nepřekrývalo dláždění. Je otázkou, zda se v některých případech nejednalo o záměrnou druhotnou úpravu a regulaci odvodnění mostovky – otevřené otvory po stranách mostovky se nacházejí podobně například na přístupovém mostu do zámku ve Vranově nad Dyjí.

Na sondu S9 navazovala severněji položená sonda S10, zabírající celé severní předpolí mostu. Z nálezů učiněných v této sondě můžeme soudit, že jižní břeh ostrova (severní část mostu) byl v ústí mostu mnohem více a častěji regulován než břeh v jižní části mostu (tedy jižní břeh rybníka). To se projevilo zejména v případech odkrytých základových konstrukcí náběžních zídek ústí mostu. Jako nejstarší se v tomto ohledu jeví konstrukce s. j. 902 a 910, které odpovídají řešení na jižním konci mostu – sonda S11. Po jejich zbourání byly vystavěny konstrukce s. j. 900, jež ovšem zřejmě záhy vykazovaly statické problémy, neboť musely být zpevněny. V případě západního líce mostu se tak stalo za pomoci vezděné konstrukce s. j. 903, v případě východního líce byla představena zcela nová konstrukce s. j. 901. Na konci konstrukcí s. j. 900 a 901 byly odkryty základové patky kamenných prvků – odrazníků. Ty byly v polovině své výšky odlomeny, takže horní část odrazníku chyběla. V průběhu hloubení statických sond roku 2016 se v jižním předpolí mostu jedna hlavice tohoto odrazníku nalezla a byla vyfotografována; později se bohužel ztratila. Na základě fotografie byly horní části odrazníků v severním ukončení mostu domodelovány, kamenickým způsobem provázány s dochovanými reliktu spodních částí a celé odrazníky se pak následně osadily zpět do obnovené památky.

Na jižním konci mostu byla v ukončení zábradelních zídek položena sonda S11 za účelem odkrytí základových zdí a založení koncových odrazníků. Tyto byly dokumentovány pod číslem s. j. 905. Ve východní části pak přímo navazovala sonda S12, která řezem P2 umožnila pohled do vnitřní konstrukce náběhu mostu. Náběhovou rampu v jižním břehu rybníka vyztužovala zděná konstrukce umístěná příčně k ose mostu. Rampa byla založena cca 5 m jižně od mostního pilíře č. 1, a byla tedy prodloužením pravidelného taktu rozmístění mostních pilířů. Pod vápencovou dlažbou se zde nacházela jednodílná písčítá návážka. Povrch dlažby pak překrývala, stejně jako v ostatních sondách s dokumentovanou

dlažbou, šterková úprava, na niž navazovala již samovolně vzniklá navážka, tvořená zde zejména hlinitou složkou, splavenou na nástupní rampu mostu z okolních polí. Jako v jediném místě ze všech provedených sond tu bylo dokumentováno založení mostu – základové zdivo s. j. 906. Obecně lze říci, že založení obvodového zdiva mostu bylo širší



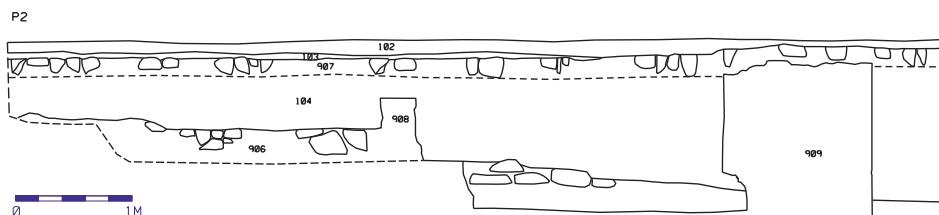
Severní předpolí mostu, sonda S10 – náleзовá situace zdív (zpracoval Petr Holub)



Jižní předpolí mostu – konstrukce s. j. 905 (foto Petr Holub)



Sonda S12 s řezem P2, poskytujícím pohled do vnitřní konstrukce náběhu mostu (foto Petr Holub)



Sonda S12, řez P2 (zpracoval Petr Holub)

(mohutnější), než se jevílo v nadzemní části. Pro zdění jádrového základového zdiva bylo na rozdíl od nadzemního, čistě cihelného zdiva užito velké množství kamenů. Toto základové zdivo se v mnohém podobalo jádru zdiva jednotlivých mostních pilířů.

Použité materiály

Konstrukční řešení mostu bylo velmi promyšlené. Část pilířů pod a mírně nad vodní hladinou tvořily velké opracované kamenné bloky, zbývající část byla provedena z cihel. Samotné mostní oblouky se směrem k patám dvakrát rozšiřují, nejprve na sílu půldruhé cihly, při patě pak až na sílu dvou cihel. Ve vrcholech oblouků byly před líc vysazené cihly přitesané do dekorativního klenáku. Rovněž jehlancový tvar břitů se získal finálním přitesáním cihelného zdiva. Podle původního archivního plánu měly břítý jako jediné



Různé druhy cihel s kolkem „N“ z původní konstrukce mostu (foto Petr Holub)

zůstat z režného zdiva, ostatní části mostu měly být patrně omítnuty. Přitesání iluzorních klenáků by napovídalo záměru konstrukci omítnout, v průběhu prací však nebyly pozůstatky omítek nikde zachyceny. Jedinečně zachované zůstalo řešení odvodnění mostovky prostřednictvím drenážních otvorů vyložených obloukovými střešními krytinami – korytky –, jak je již zmíněno v souvislosti s popisem archeologických sond v mostovce.

Lomů na kámen pro výrobu kamenných konstrukčních prvků mostu i pro jeho dláždění a štětování mostovky mělo mikulovské panství dostatek. Urbáře ze 17. století jich jmenují třináct. V blízkosti Mikulova a letohrádku na Portzu se těžil především typický takzvaný mušlový vápenec. Vzhledem k současné absenci vhodných zdrojů byly v rámci památkové obnovy mostu doplňované kamenné prvky realizovány z umělého kamene; jednalo se o repliky odrazníků a kvádry kamenného zdiva pilířů. Místní produkce byly rovněž v mostě použité cihly, jak ostatně dokládá jejich okolování písmenem „N“ (Nicolzburg).



Otesané korytko překladové cihly odvodňovacího otvoru mostovky (foto Petr Holub)

A právě u cihel – hlavního stavebního materiálu – se na chvíli zastavíme. V první polovině 17. století existovala v Mikulově pouze jediná cihlářská huť, na svoji dobu byla však nebývale velká, se třemi cihlářskými pecemi. Vzhledem k totožné technologii bylo v cihelně možné pálit také vápno. Po polovině 17. století, snad následky třicetileté války, zde fungovaly již jen dvě cihlářské pece: první na 24 000 cihel, druhá na 19 000 při jednom výpalu. Další cihelny byly v okolních vsích panství, například v Dolních Věstonicích, Sedleci, Bulharech a Pavlově.⁴ Použité cihly nesou všechny znaky ruční výroby a jejich bližší analýza prokázala, že se jedná o velmi kvalitní a odolný stavební materiál. Zkoumání cihel pro potřeby jejich využití při památkové obnově mostu se ujala laboratoř Ústavu stavebního zkušebnictví Fakulty stavební VUT v Brně – tým doc. Ing. Petra Cikrleho, Ph.D.⁵ Původní stavební materiál se prokázal jako extrémně odolný, a to jak ve srovnání se současnou produkcí, tak s produkcí 19. století. S ohledem na zachování památkové podstaty objektu bylo rozhodnuto, že původní cihly, získané nutným rozebráním staticky narušených částí konstrukcí, zejména lemové zídky, ale i některých

⁴ Srov. opisy mikulovských urbářů z let 1629, 1655 a 1676. Viz Moravský zemský archiv v Brně, fond G 371 (Novotný Jaroslav, PhDr.), Opisy moravských urbářů, inv. č. 313, 314 a 315. Dostupné také online na <http://www.mza.cz/a8web/a8apps1/g371/docs/G0371-313.htm> (urbář 1629), <http://www.mza.cz/a8web/a8apps1/g371/docs/G0371-314.htm> (urbář 1655) a <http://www.mza.cz/a8web/a8apps1/g371/docs/G0371-315.htm> (urbář 1676).

⁵ CIKRLÉ, Petr – SOKOLÁŘ, Radomír – PAZDERA, Luboš – TOPOLÁŘ, Libor – ANTON, Ondřej: Komplexní metodika pro nedestruktivní a šetrnou semidestruktivní diagnostiku fyzikálně-mechanických vlastností historických pálených zdících prvků, Brno 2020 [online]. Dostupné na <https://historicecihly.cz/projekt/metodika> [cit. 15. září 2022]. Mostu na ostrov Portz je zde věnována celá příloha 1.

částí mostních oblouků, budou bez výhrady použity na exponované části mostu, tedy pro obnovu oblouků a zejména pro obnovu britů mostních pilířů, kde je zdivo nejvíce vystaveno povětrnostním vlivům. Nová lemová zídka mostu pak byla vyzděna z cihelné produkce 19. století, získané z bouracích prací na jiných objektech.

Vybraný vzorek „doplňovaných“ cihel byl opět nejdříve analyzován v Ústavu stavebního zkušebnictví brněnského VUT, a to tak, aby byla nastavena pravidla používání těchto cihel při využití do lícového neomítaného zdiva lemu mostu a do jeho koruny. Z dlouhodobého výzkumu stavebních materiálů z pálené hlíny vyplývá, že kvalita historických cihlářských výrobků je velmi proměnlivá a nelze zevšeobecnovat tvrzení nadřazující obecnou kvalitu starých cihel vůči současné produkci.⁶ Pověstná kvalita historických cihlářských stavebních materiálů je dána zejména přísnými dobovými výběrovými kritérii pro použití v dané konstrukci. S nejvyšší pravděpodobností tak můžeme předpokládat, že cihly použité v lícové konstrukci mostu představují právě nej kvalitnější část produkce mikulovské panské cihelny v daném období, ostatní výrobky pak byly určeny pro použití v nelícových částech konstrukcí, popřípadě na zcela jiných stavbách (omítané konstrukce, interiérové příčky apod.).⁷

Použité historické cihly – jak barokní mikulovské produkce, tak dodané cihly z 19. století – měly před vložením do zdiva obnovovaného mostu projít vizuální a akustickou zkouškou, na což byli zaměstnanci (zedníci) dodavatele zaškoleni. Použitá cihla neměla dle instrukce nést žádné stopy nedokonalého spojení cihlářského těsta, porušení homogenity, nadměrných příměsí či jakéhokoliv porušení povrchu. Jako nežádoucí bylo vyhodnoceno také ovlivnění barevnosti povrchu cihly jejím původním uložením v komínovém tělese (zadehtování) či přepálením při výpalu v peci, které navíc způsobuje extrémní smrštitost materiálu a odchylku od „standardního“ formátu. Obecně lze říci, že v případě použití historických cihel za účelem památkové obnovy staveb je nutné znát původ stavebního materiálu, a to nejen kvůli výše zmíněným kritériím, ale i mnohým dalším – problematičtější je například použití cihel z různých hospodářských staveb kvůli vysokému obsahu solí. Důležitá je také akustická zkouška, prováděná poklepem kladívkem, jež má odhalit nekompaktnost vnitřní hmoty materiálu cihly, a tedy i náchylnost k mechanickému poškození. Nutno podotknout, že byt dodavatel na požadavek výběru cihel přistoupil, ve skutečnosti jeho zaměstnanci požadovanou selekci neprováděli, což nyní představuje technologické i estetické riziko.

Bohužel také ve věci vlastní technologie zdění a spárování cihlového zdiva odmítal dodavatel ustoupit od „zažitých postupů“, což se například u korunní římsy zábradelní zídky projevilo již po průběhu první zimy. Použité kladení (nenamáčených) cihel na suchou maltovou úroveň a následné vyplňování spár vtláčováním maltové hmoty se stalo příčinou nesoudržnosti koruny zdiva s podkladem a příčinou četných vzduchových mezer ve spárách. Nevyzrálá malta, použitá již v období nočních mrazů, se zcela vydrolila a koruna zdiva se rozpadla. Ani po této zkušenosti, kdy musel práci na jaře vykonat znovu, dodavatel technologii zdění nezměnil, což může do budoucna vést k předčasné destrukci a nestabilitě nového zdiva.

⁶ Doc. Ing. Petr Cíkrle, Ph.D., z Ústavu stavebního zkušebnictví Fakulty stavební VUT v Brně je jedním z řešitelů projektu NAKI II DG18P02OVV068 *Komplexní diagnostika pálených zdících prvků historických objektů z pohledu stáří, původu a fyzikálně-mechanických vlastností v závislosti na vlhkosti a jejich náhrada v historických objektech*. Jedním z výstupů projektu je i certifikovaná metodika, ve které je v rámci přílohy 1 (str. P1-1 až P1-35) detailně pojednáno o zkušebních procesech provedených na cihlách z mikulovského mostu a jejich výsledcích. Viz CÍKRLE – SOKOLÁŘ – PAZDERA – TOPOLÁŘ – ANTON, c. d., s. P1-1–P1-35.

⁷ Srov. také výběr cihel pro výstavbu barokních opevnění. Viz HANZLÍČEK, Tomáš – HOFMAN Jiří: Historické souvislosti výroby pevnostní cihly a použitých malt (technologické poznámky), Zprávy památkové péče, roč. 80 (2020), č. 2, s. 209–215.

Vyhodnocení a závěr

Most na ostrov Portz je ve všech směrech unikátní stavbou nejen v České republice, ale i v širším středoevropském prostoru. Fascinuje nejen svým stářím, ale u nás nemá obdobu ani z hlediska volby použitého materiálu a konstrukčního řešení. Od běžných rybníčních a říčních mostů se odlišuje jak stavební formou, tak především funkcí. Vznikl jako součást promyšleného architektonického záměru spolu s ostatními stavbami a sadovými úpravami na ostrově, jehož reprezentační význam svou formou esteticky povyšoval. Autor stavby jistě sledoval vizuální působení mostu na návštěvníka. Zakomponováním pole se zvedací mostovkou jako prvku obranné architektury navíc usiloval o vytvoření dojmu pevnostního charakteru místa, což korespondovalo i s terasovými zdmi okolo letohrádku. V průběhu dalších století však areál na ostrově zanikl, most přestal svému účelu sloužit a chátral. Impulsem k obnově mostu se pro město Mikulov a obec Sedlec stala realizace projektu cyklostezek propojených v pohraničí s rakouským územím. Památková obnova se uskutečnila v letech 2019–2020, a podařilo se tak před úplnou destrukcí zachránit významnou a unikátní památku barokního mostního stavitelství, jež je dnes v turisticky atraktivním prostředí Mikulovska důstojně prezentována veřejnosti.

Obnova památky však nebyla jednoduchá. V jejím průběhu prováděný archeologický výzkum a operativní dokumentace poukázaly na četné stavební detaily s přímým vlivem na funkčnost konstrukce. Ke škodě celé věci však smluvní projektant nebyl schopen dostatečně reagovat na nově učiněná zjištění a nouzově zvolená řešení jednotlivých konstrukčních situací nemusí být v budoucnu zcela ideální. Dalším rizikovým faktorem, který se může v průběhu času negativně projevit, je fakt, že dodavatel stavby nedodržoval tradiční stavební postupy, jak ukládalo zadání investora. Ten byl navíc kvůli nedostatečné předprojektové přípravě bez provedených archeologických a stavebně historických průzkumů často nucen v časové tísní k rychlým rozhodnutím bez odborné podpory. Je otázka, do jaké míry a jakým způsobem se tyto skutečnosti na památce v následujících letech projeví. Přes tyto obavy však zůstává nejdůležitějším faktem, že téměř zapomenutá památka byla zachráněna a žije novým životem.

O to více nás dnes proto zajímá potvrzení datace vzniku této jedinečné stavby. Byť je v archivních pramenech most zmiňován již ve druhé polovině 17. století, můžeme mít oprávněně pochybnosti o autenticitě dochovaných konstrukcí z této doby, a to zejména z následujících důvodů: V oblasti zmíněného padacího pole byl při stavebních pracích nalezen opracovaný kámen s nápisem *C. F. V. D. 1780*. Spolu s detailním plánem mostu dochovaným v Moravském zemském archivu, grafickým ztvárněním odpovídajícím této dataci, dále s ohledem na mírně stlačené klenby mostních oblouků a na tvarosloví kamených barokních odrazníků lemových zídek nás tato situace přímo nutí k zamyšlení, zda se jedná o původní most ze 17. století. Nebyl most vybudovaný v této době již o pouhé jedno století později nevyhovující? Případně nenacházel se v natolik špatném technickém stavu, že bylo přistoupeno k jeho radikální přestavbě, či dokonce ke kompletní demolicí a výstavbě mostu nového z kvalitního a trvanlivého materiálu – kamene a pálené hlíny? Stejně tak značení cihlářských výrobků není v prostoru jižní Moravy pro období 17. století prozatím spolehlivě doloženo, zatímco ve druhé polovině následujícího věku již můžeme o kolkách na povrchu cihel uvažovat.⁸ Na stáří uvedených cihel pak poukazuje archaické zpracování kolků ražených raznicí do horní ložné plochy výrobku, nikoliv do dolní ložné plochy, jak je tomu u cihel z 19. století. Pochází tedy současná podoba mostu z roku 1780?

⁸ Problematika datace kolků mikulovské panské cihelny není v současné době dostatečně zpracována, i když jsou tyto v prostoru Mikulovska obecně známy. Datace cihel z jednotlivých staveb by v budoucnu přispěla k lepšímu pochopení vývoje kolků mikulovské panské cihelny. V rámci Mikulova se totiž jedná o velmi častý nález. Jako příklad z nedávné doby můžeme uvést cihlu s kollem *HN* z budovy probošství mikulovské kapituly. I když zdejší kolek není totožný s žádným zjištěným označením z portzského mostu, nese podobné tvarové charakteristiky. Za upozornění na cihlu z probošství děkujeme Z. Matulíkové a S. Strbíkově.

Petr Holub – Radmila Stránská – Lenka Šabatová – Pavel Wewiora

The Restoration of the Bridge to the Island of Portz

The bridge originally connecting the banks of the Nový rybník with Portz Island, formed by a limestone outcrop on which a summer lodge was built in the 17th century, is a unique structure in many respects. In the course of the restoration of the bridge was by historians and archeologists and in this context many findings were made, which are presented in the article. In addition to the building material itself, which in the outer masonry consisted of high-quality burnt bricks of local provenance, scrutinized was mainly the method of construction, the pavement, the surface treatment of the bricks on the edges and the method of drainage of the bridge deck.

In general, the restoration of the building, which took place in 2019–2020, can be assessed as successful, however, the article also points to certain difficulties that had to be overcome in connection with the design and construction works.