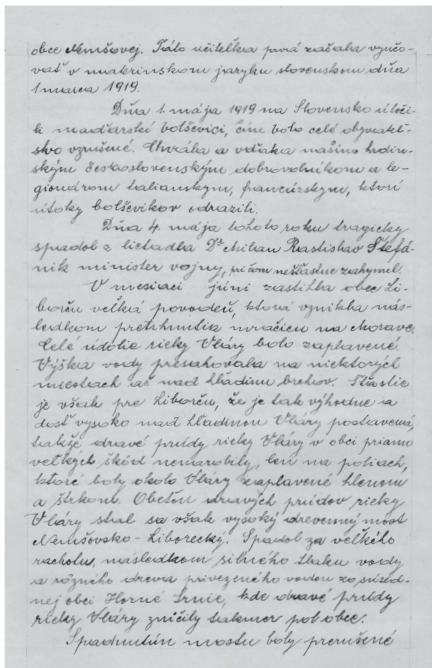


MOST TOMÁŠA GARIKA MASARYKA

cez rieku Vlára

ZAČALO TO POVODŇOU



Príbehu mosta predchádzala jedna z povodní, ktoré sa síce v regióne vyskytovali veľmi často, ale dôsledky tejto boli významné. V júni 1919 zastihla naše obce veľká povodeň, ktorá vznikla následkom roztrhnutia mračen na Morave. Celé údolie rieky Vlára bolo zaplavené. Výška vody v niektorých miestach presahovala až nad hladinu brehov. Obec Liborča mala šťastie, že bola tak vysoko postavená nad riekou, že škody voda napáchala nie v obci, ale na okolitých poliach, ktoré boli zaplavené hlinou a štrkom. Najväčšou obeťou dravých prúdov rieky, ako to opisuje kronikár, sa stal **vysoký drevený nemšovsko-liborecký most**. Spadol s veľkým rachotom následkom silného tlaku vody a rôzneho dreva priplaveného vodou zo susednej obce Horné Srnie, kde dravé prúdy rieky Vlára zničili takmer pol obce (Kronika obce Liborča, 1. diel, 1919, str. 74-75).

Spadnutím mostu boli na krátko prerušené styky medzi Liborčou a Nemšovou. Akonáhle voda opadla, chodilo sa medzi obcami pomocou člnkov. Keď sa Vlára úplne upokojila, spravili medzi obcami lavičky pre peších a neskôr dalo vtedajšie ministerstvo verejných prác na tomto mieste postaviť **nízky provízorný drevený most**. Ten bol však od roku 1919 do 1922 dvakrát veľmi poškodený, preto sa v roku 1922 začalo so stavbou Mosta T. G. Masaryka. Potreba nového kvalitného mosta vychádzala aj z polohy samotných obcí, ktoré ležia v blízkosti hraníc s Moravou, teda ležali na dôležitej trase.

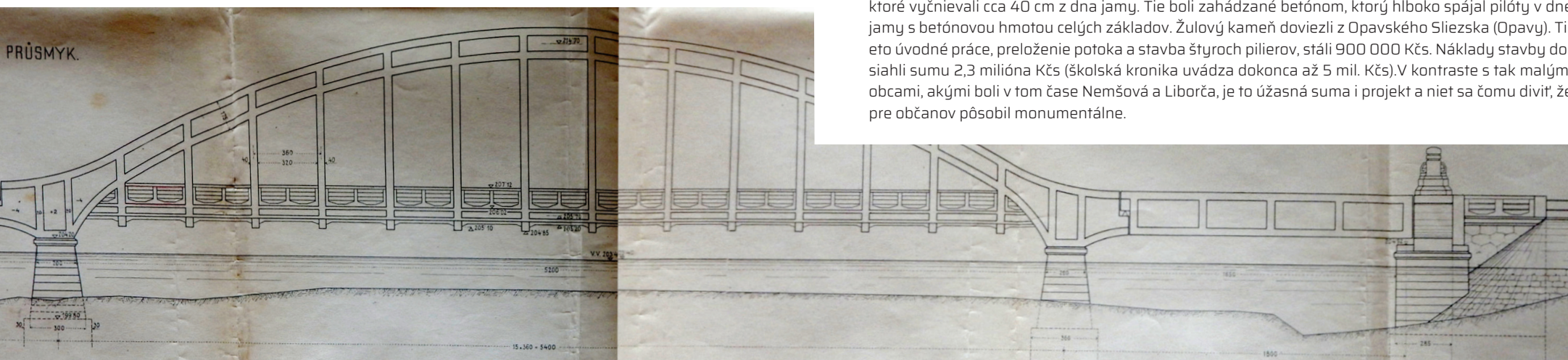
PRELOŽENIE MLYNSKÉHO POTOKA A STAVBA PILIEROV

Ministerstvo verejných prác vypísalo súťaž na stavbu moderného železobetónového mosta. Pred výstavbou bolo potrebné preložiť umiestnenie mlynského potoka aj s menším mostíkom cezeň. Tieto práce spolu s výstavbou 4 pilierov vykonávala **firma Ing. Brenner a Kopecký z Moravskej Ostravy**. Stavbu viedol **Ing. František Jakubec z Prahy**. Štátny dozor v zastúpení ministerstva verejných prác vykonával **Ing. Karol Vraný z Bratislavy**. Výstavbu mosta predchádzala súťaž o jeho technické riešenie, pri ktorej sa vyžadovalo vypracovanie modelov. **Zvítazil projekt Ing. G. Hermana**.

NOVOSTAVBA MOSTA

S výstavbou pilierov sa začalo **20. novembra 1922**. Umiestnený bol na mieste, kde pred rokom 1919 stál pôvodný vysoký drevený nemšovsko-liborecký most cez Vlára. Podľa slov kronikára bolo zaujímavé sledovať priebeh prác už od jeho úvodu. Stavba pilierov začala krajným pilierom od Liborče. Vykopala sa jama 6 metrov dlhá, 3 metre široká a 8 metrov hlboká. Vodu z nej ťahali dve pumpy hnané parnými strojmi. Do základov bolo umiestnených 32 kusov 5 metrov dlhých drevených pilótov, ktoré vyčnievali cca 40 cm z dna jamy. Tie boli zahádzané betónom, ktorý hlboko spájal pilóty v dne jamy s betónovou hmotou celých základov. Žulový kameň doviezli z Opavského Sliezka (Opavy). Tieto úvodné práce, preloženie potoka a stavba štyroch pilierov, stáli 900 000 Kčs. Náklady stavby dosiahli sumu 2,3 milióna Kčs (školská kronika uvádza dokonca až 5 mil. Kčs). V kontraste s tak malými obcami, akými boli v tom čase Nemšová a Liborča, je to úžasná suma i projekt a niet sa čomu diviť, že pred občanov pôsobil monumentálne.

Kronikár rímskokatolíckej školy v Nemšovej v školskom roku 1921/22 napísal: „Na jar tohto roku započali stavbu nového mostu na rieke Vlára, spájajúceho obec Nemšová s Liborčou. Vláda na mnohé žiadania konečne nahliadla veľkú potrebu tohto nielen preto, že vždy na jar v čas skorého topenia snehu a ľadu ohrozovala rieka Vlára obec Nemšovu a Liborču, ale i zo strategického ohľadu. V tomto roku sa pracovalo len na základoch mosta, ktorý už sa vopred ukazoval byť veľkolepým.“



Veľkoleposť mosta uchvátila asi každého. Školský kronikár v roku 1923 vo svojich zápisoch spomína: „...most na rieke sa staval ďalej. Základy boli už hotové a pracovalo sa už na hornej časti. So zaujímavosťou sme sa pozerali pri každodenných vychádzkach na pilnosť a zručnosť odborných pracovníkov.“

Pri príležitosti preloženia mlynskej priekopy sa v Štátnom archíve v Trenčíne zachoval dokument, ktorý obsahuje informácie, že preloženie priekopy malo byť prerokované v obci Nemšová 30. novembra 1923 o 9.00 hod. ráno. Upovedomení boli: vládny referát verejných prác, mostné oddelenie v Bratislave, miestna stavebná správa mostu cez Vlárku v Nemšovej, Okresný úrad Trenčín, predstavenstvo obce Nemšová, Arnold Schlesinger, veľkostatkár z Nemšovej, Štefan Bryndza z Nemšovej, Michal Záhorec z Nemšovej, župný úrad v Turčianskom Svätom Martine. K dokumentu (požiadavka na zasadnutie) bola i príloha (10 kusov), ktorá však v archíve zatiaľ prístupná nie je, poskytla by nám však viac informácií a detailov o preklade mlynskeho potoka v obci.

STAVBA VRCHNEJ KONŠTRUKCIE MOSTU ZAČALA V AUGUSTE 1923

Stavba vrchnej konštrukcie bola zadaná podľa výnosu ministerstva prác v Prahe zo dňa 2. júla 1923, číslo 44188/XII, vládneho referátu verejných prác v Bratislave podnikateľstvu železobetónových stavieb Jachymek v Brne. Táto informácia sa nám zachovala aj na jedinom hmotnom dedičstve, bronzovom

reliéfe. Predanie staveniska miestnou stavebnou správou zástupcom podnikateľstva sa uskutočnilo 4. augusta 1923 a v rovnaký deň bol správu v Nemšovej založený aj stavebný denník stavby mostu cez Vlárku. Stavebný denník je dnes k dispozícii na hlbšie štúdium v národnom archíve v Bratislave spolu s fotografiami, statickými výpočtami, projektovou dokumentáciou a technickými nákresemi mosta.

V monografii mesta Nemšová sa k stavbe vrchnej časti uvádza: Konštrukcia hornej časti mosta, vozovka o troch poliach, z ktorých stredná bola dlhá 52 metrov (54 metrov v pamätnej knihe obce Liborča, str. 1989) a obe krajné po 16,5 metra (v pamätnej knihe 15 m) a taktiež dva mostné oblúky, bola uložená na pohyblivých ocelových valcoch. Stavba bola z liateho betónu vystuženého ocelovými prúťmi. Prúťov bolo vraj 16 vagónov a dodali ich Třinecké železiarne.

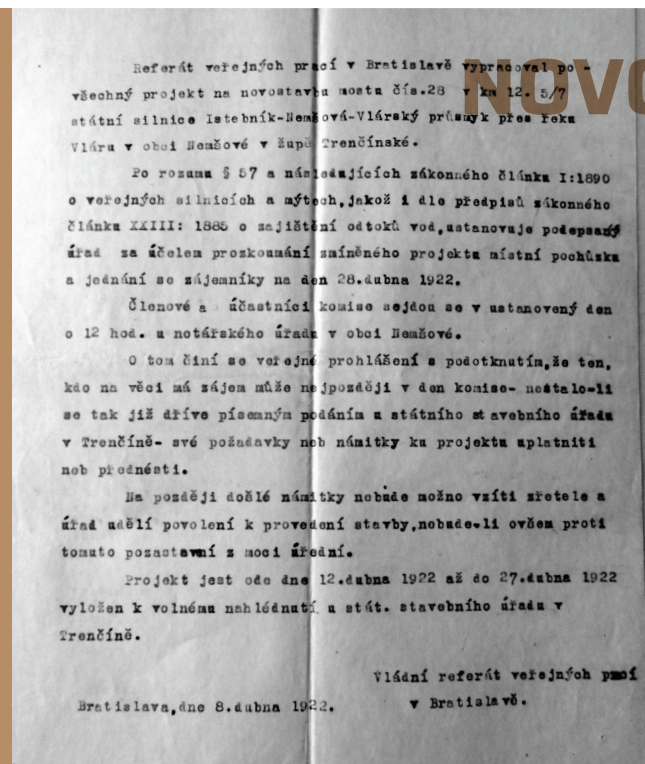
Cementu sa spotrebovalo ďalších 16 vagónov. Postup je presne opísaný v pamätnej knihe: Na pilieroch bolo zhotovené pevné lešenie zo silného dreva, ktoré držali radami zatlačené dubové stĺpy. Na tomto lešení sa začala budovať zo silných trámov, fošní a dosiek drevená konštrukcia (bednenie), podobná tvaru mosta. Do tohto bednenia sa začala ukladať konštrukcia železa.

Silné železné dlhé prúty boli na konci pevne spojené pomocou záhybov spojené. Následne sa začalo bednenie vyplňovať betónovou hmotou takým spôsobom, že celá železná konštrukcia sa betónom zaliala. Po 6 týždňoch sa bednenie odstránilo a podoba mostu bola hotová.

Oblúky mosta boli vysoké 15 metrov a pôsobili mimoriadne ladným až monumentálnym a vzdušným dojmom. Ich železobetónová konštrukcia bola omietnutá a obložená umelou žulou. Na bokoch boli spojené masívnymi železnými platňami. Oba oblúky boli na hornej časti spojené železobetónovou a roštovou konštrukciou.

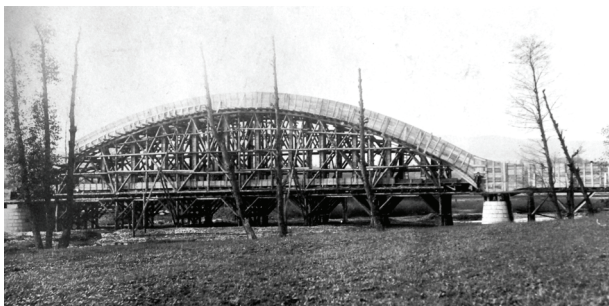


železné výstuže mostných oblúkov



NOVOSTAVBA MOSTU

referát verejných prác v Bratislavě vypracoval po všeobecný projekt na novostavbu mostu č. 28 v km 12, 5/7 štátni silnice Istebník-Nemšová-Vlárský průsmyk přes řeku Vlárka v obci Nemšová v župě Trenčínské



bednenie mosta

stav 27. 9. 1924

STAVEBNÝ DENNÍK

Stavebný denník opisuje každý deň na stavbe mosta. Okrem informácií, čo sa v konkrétny deň na stavbe vykonalo, zaznamenáva i počasie počas dňa, teploty v tieni a vodnú hladinu o 12.00 hodine. V denníku je zaznamenaný aj počet zamestnancov (tesárov, murárov, betonárov, nádenníkov, kováčov a pod.) a počet hodín, ktoré odpracovali v daný deň. Odhaľuje nám i detaily výnimočných udalostí, ktoré sa udiali počas stavby, ako boli návštevy či vplyvy počasia. Medzi tie najvýznamnejšie patrí určite **ochrana stavby pred ľadovcovou povodňou a návšteva ministra verejných prác** na jeho inšpekčnej ceste po Slovensku.

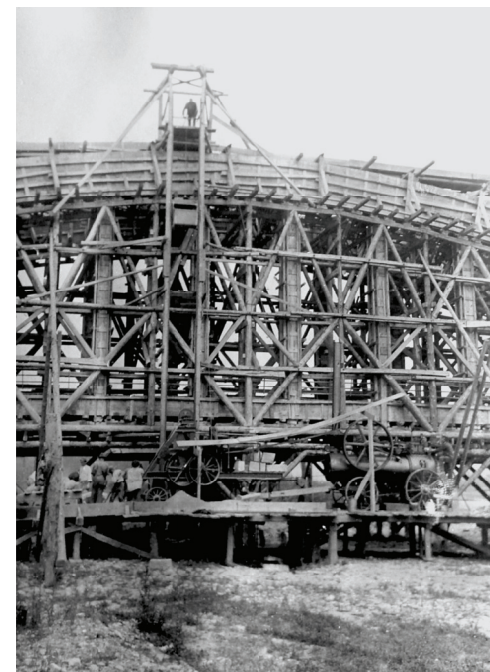
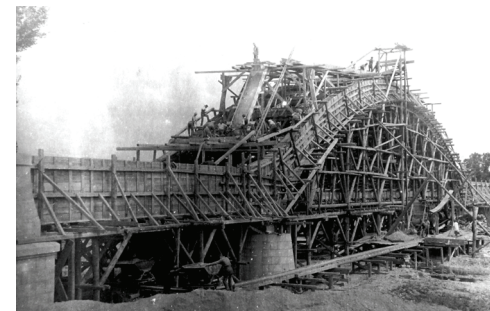
HROZIACA VEĽKÁ VODA, ĽADOVEC

Zmienky o hroziacej veľkej vode sa zachovali v niekoľkých dokumentoch uložených v Štátnom archíve v Trenčíne a v stavebnom denníku uloženom v Slovenskom národnom archíve v Bratislave.

Zo dňa **10. januára 1924** správca stavby Ing. Karol Vraný v dokumente v SA TN informuje Okresný úrad v Trenčíne o očakávanej veľkej vode a ľadovcoch, ktorými by mohla byť ohrozená premávka medzi obcami Nemšová a Ľuborča, a tiež by mohla byť ohrozená stavba lešenia pre stavbu vrchnej konštrukcie, čo by spôsobilo značnú škodu na štátnom majetku.

Z uvedeného dôvodu žiadal okresný úrad, aby nariadil obecnému úradu v Ľuborči a Nemšovej, aby poskytl občiansku pomoc (12 mužov vo pred vymenovaných), ktorá by sa v prípade nebezpečenstva zúčastnila ochranných prác. Okresný úrad 17. januára 1924 odpovedal a nariadil miestnym obecným úradom, četníctvu a miestnej stavebnej správe, aby v čase nebezpečia poskytl občiansku pomoc miestnej štátnej stavebnej správe pri zhotovení ochranných prác na zabezpečenie mostu cez Vlárú.

Povodeň a ľadovec hrozili v januári 1924 po dlhotrvajúcich mrazoch, ktoré trvali od vianočných sviatkov až do 8. januára, keď nasledoval krátky odmák a potom sa striedali mínusové teploty s tými plusovými. Trend striedania teplôt sa následne vyskytoval v priebehu celého januára. To zamestnalo časť pracovníkov, pretože sa dlhodobejšie museli venovať sekaniu a odstraňovaniu ľadovcových krýh, aby neohrozovali stavbu mosta. Zaznamenané je pravidelné sekanie ľadu okolo stavby postaveného lešenia. Posledné záznamy o presekávaní ľadu okolo stavby a provizórneho mosta sú zo dňa 4. a 5. februára, neskôr sa už nespomínajú.



Spomínajú sa v tomto denníku, že sa predpokladá veľká voda a ľadovec na Vlárach, a aby mohla byť premávka medzi obcami Nemšová a Ľuborča, stále mala byť pripravená stavba lešenia pre stavbu vrchnej konštrukcie, čo by spôsobilo značnú škodu na štátnom majetku.

Spomínajú sa v tomto denníku, že sa predpokladá veľká voda a ľadovec na Vlárach, a aby mohla byť premávka medzi obcami Nemšová a Ľuborča, stále mala byť pripravená stavba lešenia pre stavbu vrchnej konštrukcie, čo by spôsobilo značnú škodu na štátnom majetku.

NÁVŠTEVA MINISTRA VEREJNÝCH PRÁČ

Významná prehliadka stavby **prebehla v pondelok 11. augusta** a spomína sa tak v kronikách obce, stavebnom denníku i Monografii mesta Nemšová. Pár mesiacov pred sprístupnením mosta verejnosti prišiel stavbu pozrieť minister verejných prác pán Štrba. Obec pripravovala jeho privítanie. Od rána sa čakalo na jeho príchod a práve počas posledných príprav v jednom neočakávanom okamihu prebehol jeho „aufťah“, a tak sa privítanie odohrávalo už na samotnom moste (opisuje kronikár). V mene obce, zastupiteľstva a richtára obce Jána Mutňanského prehovoril vedúci notár **Valér Husár**, ktorý uvítal a poďakoval za doposiaľ preukázanú ochotu. Miestna hudba hrala národnú hymnu. Na moste ministra privítala aj skupina robotníkov, ktorá tam pracovala a odovzdala mu kyticu. Minister si most prehliadol a pokračoval na svojej ceste do Nového Mesta nad Váhom. Fotografia z návštevy ministra sa nachádza v Národnom archíve Bratislave vo fonde Krajského úradu v Bratislave, v administratívnom oddelení technickej skupiny mosty, v škatuli číslo 23.

POSLEDNÉ ZÁPISY V STAVEBNOM DENNÍKU

Správca Karol Vraný opustil Nemšovu dňa 15. decembra 1924, aby vykonal predpísanú služobnú cestu do Bratislavy, kde nastúpil na ďalšiu službu v referáte min. verejných prác. Týmto dňom boli ukončené zápisy stavebného dozoru a stavebný denník bol uzavretý až do jeho predloženia ku kolaudačnému elaborátu. **Dňa 19. decembra** bola vykonaná zaťažkávací skúška mosta v prítomnos-

ti zástupcu ministra verejných prác Ing. Klementa, zástupcu stavebnej rady a za mostné oddelenie zástupcu referátu min. prác Ing. Vraného a zástupcu podnikateľstva Ing. Jáchymka a Ing. Rzezing. Dňa **21. februára 1925** vykonal Ing. Vraný z mostného oddelenia referátu verejných prác služobnú cestu do Nemšovej za účelom prevzatia dodaných mostných tabúl a prehliadky stavby vozovky a konštrukcie. Pri tejto príležitosti boli zistené a zaznamenané i trhlinky na vozovke mosta.

OTVORENIE MOSTA A OSADENIE BRONZOVÝCH RELIÉFOV



Po novom moste sa začalo chodiť **10. novembra 1924**, no práca na výzdobe mosta pokračovala aj v roku 1925. V dňoch 27. a 28. decembra 1925 umiestnili na pylónoch na začiatku mostovky v priečných prepojeniach oblúkov dva bronzové reliéfy prezidenta T. G. Masaryka od českého umelca a akademického sochára Jaromíra Máru. Umelec bol autorom mnohých významných sochárskych diel. Vytvoril napríklad pamätnú dosku pre štrasburskú univerzitu, viacero portrétnych búst T. G. Masaryka, B. Smetanu a množstvo reliéfov pre viacero slovenských kúpeľov a nemocníc.

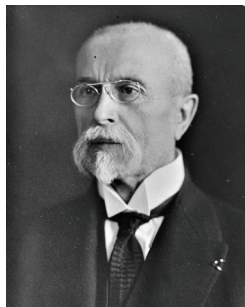
ŽIVOT PRI MOSTE

Mostu Tomáša Garrigua Masaryka bola veľká škoda. Pekný bol ten most, zhodujú sa pamätníci. Jeden z pamätníkov spomína, ako z neho chlapani z dediny skákali do vody, pretože pri jednom z pilierov bolo viac vymleté koryto, a preto tam bola hlboká voda.



NÁZOV MOSTA PODĽA „TATÍČKA MASARYKA“

PREČO PRÁVE NÁZOV MOST T. G. MASARYKA? Most bol vytvorený v čase prvej Československej republiky, pár rokov po ukončení 1. svetovej vojny, po páde Rakúska-Uhorska a skončení silnej maďarizácie. Osobnosť prvého prezidenta T. G. Masaryka bola pre každého občana výnimočnou a zároveň bol most symbolicky dokončený v roku, keď prezident oslavoval svoje 75. narodeniny. Zo slov viacerých kronikárov vyplýva, že osoba prvého československého prezidenta bola pre celý národ jedinečná. Bol prvým prezidentom slobodnej krajiny a symbolom demokracie. V kronikách sa nachádzajú každoročné pripomienky jeho narodenín a pri tejto príležitosti sa usporadúvali so žiactvom a občanmi rôzne kultúrne podujatia. V kronikách bol spomenutý i pohreb T. G. Masaryka. V deň pohrebu sa zúčastnili mnohí občania pietnej spomienky zomrelého v miestnej škole v Ľuborči a v mene celej obce bol zaslaný Masarykovej rodine sústrastný telegram. Priamo na pohrebe mala obec svojho zástupcu. Bol ním Štefan Macko z Ľuborče.



KONIEC MOSTA V ROKU 1945

Most T. G. Masaryka vyhodili Nemci do vzduchu v noci z 28. na 29. apríla asi o tretej hodine ráno. Výbuch vážne poškodil viacero budov v jeho blízkom i vzdialenejšom okolí. Cestné kocky z mosta lietali až do vzdialenosti 500 metrov. Deštruktívne práce boli pravdepodobne dielom zvláštneho ženíjného Sprengungskommando kpt. Krammera, ktoré sa zameriavalo najmä na úplné zničenie železničných tratí. „Veľký most cez Vlárú ležal vo vode a slzy vykročili nám do očí nad týmto „šlachetným“ činom. V obci bola teda spôsobená ukrutná škoda. Neni pamätníka, ktorý by niečo podobné zažil. Výbuch mostov bol taký silný, že v Závade sa všetci zo spánku strhli na rovné nohy a až tam všetkým zatriaslo,“ spomína kronikár.



MOST PO ROKU 1945 DO ROKU 1968

Hneď po ukončení bojov pomáhali rumunskí vojaci a s pomocou miestneho obyvateľstva dávali do poriadku zničené mosty. Po deštrukcii mosta bol ešte v tom istom roku postavený **provizórny drevený most cez Vlárú**. Otvorený bol **20. októbra 1945**. Podľa dostupných informácií v období medzi pádom Mosta T. G. Masaryka a postavením súčasného nového mosta uplynulo 23 rokov, počas ktorých sa nad Vlárú postupne vystriedali ešte tri mosty. Dva drevené a jeden ženíjný (využitý pri stavbe súčasného mosta ako dočasný prechod medzi obcami). Dokazujú to aj historické mapy z rokov 1955 a 1964. Na prvej mape z roku 1955 je most nakreslený poniže od miesta, kde stál Most T. G. Masaryka. Skutočnosť

dopĺňajú aj fotografie z časov povojnových, kde je vidieť nábeh na most, ktorý vyhodili do vzduchu a vedľa neho most, ktorý bol sprístupnený v októbri toho roku. Na mape z roku 1964 vidieť už zakreslenie druhého dreveného mosta, ktorého vznik zatiaľ nie je presne datovaný. Nie je k nemu doložený ani vizuálny dôkaz, iba historická mapa a zápis v kronike z roku 1968, ktoré svedčia o jeho polohe a demolácii, aby uvoľnil priestor pre most, po ktorom chodíme dnes.



SÚČASNÝ MOST

Posledný záznam o drevenom moste medzi Ľuborčou a Nemšovou, ako je už spomenuté vyššie, je z roku 1968. Všetky prípravné práce i provizórny most (ženíjný most) boli spravené ešte koncom roka 1967. Ženíjný kovový most bol postavený po ľavej strane zo smeru od Nemšovej. Po osadení dočasného mostu sa 28. februára pristúpilo k demolácii starého dreveného mostu. Bol vyhodенý do vzduchu. V nasledujúcich dňoch odstránili všetky trosky a hneď sa pristúpilo k výkopu základov pre piliere nového mosta. Potom piliere vybetónovali a na začiatok i koniec nového mosta urobili navážku materiálu, pretože nový most bol kratší ako bol predchádzajúci drevený. V lete začali na piliere klást' traverzy, v septembri sa spravilo zábradlie a osvetlenie. Celý most bol do konca septembra hotový a od **1. októbra 1968** daný do prevádzky.

GENÉZA MOSTOV CEZ VLÁRU V PRIEBEHU 20. STOROČIA PO SÚČASNOSŤ

V priebehu 20. stor. máme zdokumentovaných 7 rôznych mostov, po ktorých mohli občania prechádzať medzi obcami.

- ▶ 1. most do 1919 (**nemšovsko-liborecký most**): strhla ho voda v roku 1919.
- ▶ 2. most – **nízky drevený most** po 1919 až do cca 1924: viackrát poškodený vodou.
- ▶ 3. most 1924 – 1945 – **MOST T. G. MASARYKA**: zdemolovaný Nemcami.
- ▶ 4. most 1945- ? – **drevený most umiestnený napravo od bývalého Mosta T. G. M.** v smere do Nemšovej.
- ▶ 5. most ? do 1968 – **drevený most postavený na mieste bývalého Mosta T. G. M.** (ustúpil stavbe súčasného mosta).
- ▶ 6. most 1968 – **ženíjný kovový vojenský most**: na mieste, kde stál most číslo 4 (dočasne umiestnený pre stavbu).
- ▶ 7. most od roku 1968 až po súčasnosť – most, po ktorom kráčame dnes (tzv. **nový most**).

V roku 2022 uplynulo 100 rokov od úvodných výkopových prác na Moste T. G. Masaryka, ktorý spájal v 20. až 40. rokoch obce Nemšová a Ľuborča. História jeho života je síce krátka, ale architektonický skvost, ktorý tu v obci bol a niezol názov po najväčšom prezidentovi československých dejín si zaslúži, aby spomienka na neho nezapadla prachom a zostala živá. Na jeho pamiatku bude model mosta v mierke 1:40 osadený pri cyklotrase, neďaleko miesta, kde stál. Bude tak stálou pripomienkou stavby, ktorá tu hrdo stála v prvej polovici 20 storočia. Zmienky o moste môžete okrem monografie od Vojtecha Korvasa nájsť aj v Štátnom archíve v Bratislave, kde sa vo fonde stavieb mostov zachoval stavebný denník zo stavby, fotografická dokumentácia, statické výpočty i projektová dokumentácia (technické nákresy). Pre históriu Nemšovej je to významný balík historických informácií.

Informačné zdroje:

1. Kronika obce Klúčové, 1 diel
2. Kronika obce Ľuborča, 1 diel
3. Kronika rímskokatolíckej školy Nemšová
4. Korvas, Vojtech: Monografia mesta Nemšová, ISBN 80-968808-1-0, 2002
5. Fotografický archív mesta / fotografie Vojtecha Korvasa, Mestská knižnica Nemšová
6. Mindár, František: Bronzový reliéf - fragment Mosta T. G. Masaryka
7. Ministerstvo vnútra SR, Štátny archív v Trenčíne, Obvodný notársky úrad v Nemšovej: Inventarizačné číslo 127,1750/20 adm., š. 12
8. Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Slovenský národný archív, fond Krajinský úrad v Bratislave, administratívne oddelenia, technické skupiny Mosty, archívna škatuľa č. 23"

Textovo vypracovala a pripravila: MIROSLAVA BACHRATÁ

Jazykovo upravila: MÁRIA LAŠOVÁ

Graficky upravil: VLADISLAV KAKODY

Tlač:

Projekt bol financovaný mestom Nemšová pri príležitosti 780. výročia prvej písomnej zmienky našich obcí (Ľuborča a Nemšová).

Na realizácii projektu spolupracovali: mesto Nemšová, Štátny archív Trenčín, Štátny archív Bytča, Slovenský národný archív Bratislava, spoločnosť Kováčstvo Rác, Vladislav Kakody (autor brožúry o moste), spoločnosť MiF (tlač fotografií), Miroslava Bachratá (realizácia výstavy fotografií v mestskom múzeu, štúdium archívnych materiálov).

