

Čelákovický „železničák“

Starý dobrý čelákovický železniční most v Jiřině. Když ho stavěli, rekonstruovali a rozšiřovali, chodívali určitě lidé z rakouské Severozápadní dráhy a později lidé od Československých státních drah na pivo do hospody U Bodláků. Od těch dob už protéklo pod mostem hodně labské vody a oběma směry po něm projelo nepočítaně osobních i nákladních vlaků.



Železniční most (rok 2016), který by po více než sto letech měl nahradit most nový. Foto: **Kamil Voděra**, www.ceska-mesta.cz

Původní jednokolejný most z počátku 70. let 19. století měl čtyři přímá mostní pole. Dvě říční a dvě inundační na pravém břehu Labe. Po 35 letech provozu byl zásadně zrekonstruován. Dvě přímá říční pole byla nahrazena obloukovými příhradovými nosníky nýtovanými na místě, uloženými na zvýšené pilíře obložené kameny. Zároveň byla na budoucí zdvojkolejnění trati připravena také šířka pilířů. K uložení souběžné mostní konstrukce stejného typu s druhou kolejí na připravené pilíře ale došlo až počátkem 20. let 20. století. Od té doby má tedy most 4 oblouková pole říční a 4 přímá pole inundační. Uvádí se, že celková délka mostu je 166,2 m a šířka 16 m. Tato převzatá čísla jsem se neodvážil ověřit. Zastavila mě tabule s nápisem Zákaz vstupu.

Za dobu své dosavadní existence byl most svědkem mnoha změn svého okolí, činností, zajímavých radostných i smutných událostí a příhod. Byl situován do míst, kde od 18. století při ústí jednoho ze zdejších potoků do

Labe vznikala poněkud odloučená část našeho města. Pohledem do mapy z 19. století zjistíte, že tehdy bylo z Čelákovíc do Jiřiny „dost daleko“. Možná proto měla Jiřina až do roku 1908 s tichým souhlasem „čelákovických“ něco jako vlastní zastupitelstvo. „Společenským“ centrem Jiřiny byla od doby jejího vzniku již zmíněná hospoda, rybárna a s nimi i přívoz přes Labe, který si předávala z pokolení na pokolení až do 70. let 20. století jedna rodina.

V souvislosti s opravou jezů byla v říjnu 2012 mezi Lysou nad Labem a Čelákovicemi uměle snížena hladina Labe o více než 2 m. Snížení hladiny odhalilo mnoho zajímavostí. Jednou z nich byly zbytky konstrukce bývalého jezů pod železničním mostem, přes který odbočovalo do 30. let 20. století jedno ze dvou zdejších labských ramen směrem k chráněnému území lužního lesa Lipovka. Vytvářelo spolu s ramenem směřujícím k čelákovickému mlýnu velký ostrov sahající skoro až ke Káranému.

Konstrukci jezů tvořilo několik řad dubových pilot zaražených okovanými hroty do labského dna. Prostor mezi piloty vyplňovalo kamení a zemina. Jez vyrovnávací vodní hladiny rozdvoujícího se Labe pod železničním mostem byl oblíbené místo skokanů – návštěvníků Českého Grada ve 20. a 30. letech 20. století. Po regulaci Labe v čelákovickém úseku, včetně dokončení výstavby zdymadla, Grado zaniklo. Pláže postupně ubývaly opevňováním říčních břehů. Jedna z posledních bývala ještě v 50. letech na pravém břehu Labe mezi mostem a přívozem. Zásadní změna přišla v 60. letech 20. století. Přívoz pana Bodláka byl přestěhován na opačnou stranu mostu směrem po proudu, pláž zrušena, břeh opevněn lomovým kamenem a přístup na krásnou květnatou louku s mnoha motýly mezi tůňi Václavka a železničním náspem zatarasen materiálem vytěženým v 70. letech z labského dna podvodním bagrem Komatsu při prohlubování jiřinské plavební úžiny. Most býval i svědkem lidských radostí z pohybu na zamrzlé řece. Po leď se proháněli nejen kluci, ale také aktivní sportovci. Na průzračném bezpečném ledu mezi mostem a přívozem trénovali vytrvalostní běžci, kteří v zimě místo treter navlékali boty s „dlouhými noži“.

Ještě v polovině 60. let bylo pod železničním mostem přístaviště velkých piskařských lodí, k němuž přiléhalo překladiště labského šterkopísku. Tato zařízení byla dědictvím po firmě Bukovský, která přišla do Čelákovíc v roce 1938 „bagrovat strojně“. Do té doby se tady a všude kolem, např. v Káraném a Touseňi, písek těžil ručně. Ze dna řeky loď piskaři nabírali perforovanými „šoufky“ na dlouhých bidlech a sypali do pramic. Plnou loď pak museli dopravit – bidly nebo lany, v lepším případě splutím – k vykládce. Pak zbývalo „jen“ převést písek na břeh dřevěným kolečkem. Jedno z vykládacích míst bývalo pod kostelem Nanebevzetí Panny Marie. Pan Bukovský na to nešel „od lesa“, ale přímo z vody. Těžil šterkopísek plovoucím korečkovým bagrem až do hloubky 6 m nejprve na Řehačce. Tam i po znárodnění už pod hlavičkou Povltavského průmyslu kamene do let 1952–1953. Pak do 60. let bagroval jezero v Ostré. Mezitím, podle zadání, prohluboval jeho bagr labské koryto v okolí Čelákovíc. Šterkopísek vytěžený ze dna se přímo z bagru sypal do přistavených velkých člunů o nosnosti až 30 t. Několik takto naplněných člunů odvěkl pak motorový remorkér k překladišti pod jiřinský most. Po vyložení do výklopných vozíků odvážel písek kolejový traktor po úzkokolejně drážce k výsypce do nákladních automobilů u železničního podjezdu v Přístavní ulici, nebo se materiál z lodí překládal pásovým dopravníkem přímo do železničních vagonů.



Dům, v němž od roku 1792 bývala hospoda U Bodláků v Jiřině, dosud stojí. Foto: **soukromá sbírka**



„Pan převozník“ Václav Bodlák s lodí na Labi v Jiřině v 60. letech 20. století. Foto: **soukromá sbírka**



Překladiště písku pod mostem v 50. letech 20. století. Foto: **soukromá sbírka**



Jez pod mostem ve 30. letech 20. století. Foto: **soukromá sbírka**



Pozůstatky jezu (hlavy pilot) pod mostem, rok 2012. Foto: **soukromá sbírka**

Jednoho dne koncem 50. let se u jiřinského přívozu na pravém břehu Labe nad železničním mostem objevili českoslovenští vojáci 13. tankové divize z Mladé. Nechystali se k útoku, ale připravovali tank, tehdy ještě válečný typ T-34/85, na hluboké brodění, tj. k překonání Labe jízdou po jeho dně. Samozřejmě že na našem – jiřinském břehu sledovala akci spousta zvědavců. Příprava byla zdouhavá. Na tankovou věž byl nasazen kónický komín – i z dálky bylo vidět, že jsou čímsi utěšňovány spáry, jimiž by do tanku pronikala voda – na některé jeho části byly navlečeny nepromokavé „futrály“, výfuky opatřeny klapkami, aby do motoru nevnikla voda výfukovým potrubím. My kluci jsme si naivně mysleli, že v komíně bude stát voják a taháním za provázky bude navigovat řidiče uvnitř. A nebyli jsme sami. Všichni zvědaví a vzrušení. Jen převozník pan Bodlák byl v klidu. Ze dna řeky mu vojáci vyzvedli a smotali dolní vodící řetěz, vyklidili přistaviště na obou březích Labe – to na levém i od nás, „čumilů“ a akce mohla začít. Nikdo nevěděl, že vlastním brodění předcházelo pečlivé zjištění profilu dna v místě přejezdu, nácvik postupu a záchranné akce pro případ zastavení tanku při průjezdu řekou a bůhví co ještě. Konečně se tank pomalu rozjel a mizel pod vodou za jejího hlasitého bublání. Na levém břehu se pomalu otočil, svými pásy trochu prohrábl přistaviště a pomalu zase zmizel pod vodou. Po vyjetí na druhý břeh z něj voda pořádně tekla – a jistě nejen z povrchu. Tímto prvním, úspěšným hlubokým broděním tanku T-34/85 vstoupily Čelákovice, tedy Jiřina a železničák, do poválečné historie československého tankového vojska.

Milovické tankové divizi se v Čelákovicích zalíbilo. Jízdy po labském dně u železničního mostu cvičila pak s přestávkami každý rok. Od roku 1961 to už byly tanky T-54AR (Řeka) v konstrukční úpravě pro hluboké brodění (trvalé

těsnění, úchyty pro vodotěsné kryty, čerpadla k odsávání vody z kokpitu, zařízení pro orientaci pod vodou, moderní spojení, atd.). Při rychlosti proudu do 1,5 m/s mohly prý přejíždět vodní překážky v šířce do 1 000 m v hloubce až do 7 m. To byl náš případ. Několik jich s doprovodem vždy přijelo po vlastní ose od sv. Václava, resp. od Lysé nad Labem, „železničák“ se bavil a vojáci v tancích se potili i pod vodou. Kromě brodění tanků cvičili „milovičtí“ v Jiřině také řízení plovoucích vozidel a transportérů, a to bývala také zajímavá a napínavá podívaná.



Místa k uložení náloží označená křížky v pilířích na pravém břehu Labe. Foto: **-iv-**

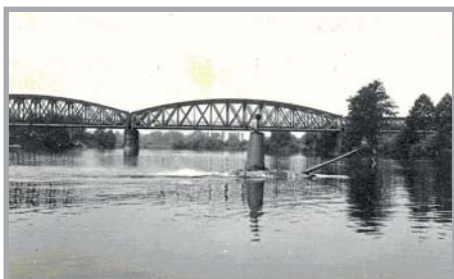
Železniční most byl svědkem i mnoha dramatictějších událostí. Samostatnou kapitolou by v této souvislosti mohlo být květnové povstání v roce 1945. O tom jsme ale podrobně informovali již ve Zpravodaji v roce 2015, číse 5. Jen stručně si proto dovoluji připomenout půzkumnou akci bezpečnostní služby čelákovického revolučního národního výboru, provedenou 5. května 1945 snad v souvislosti s podezřením, že Němci chtějí vyhodit most do povětří. Při ní byli na západním

svahu železničního náspu zastřeleni německou stráží třidvacetiletý Miroslav Mašek a o rok starší Zdeněk Aust. V těsné blízkosti mostu znemožnili čelákovičtí železničáři průjezdy německých vojenských vlaků z Lysé nad Labem do Prahy. Dne 5. května rozebrali koleje před pancéřovým vlakem a o dva dny později zatarasili trať za mostem před vlakem s německými posilami. Památkou na tyto události jsou nejen pomníček připomínající oba čelákovické padlé, ale také dodnes patrná místa pro uložení náloží. Najdete je označená křížky na pravobřežních pilířích mostu.

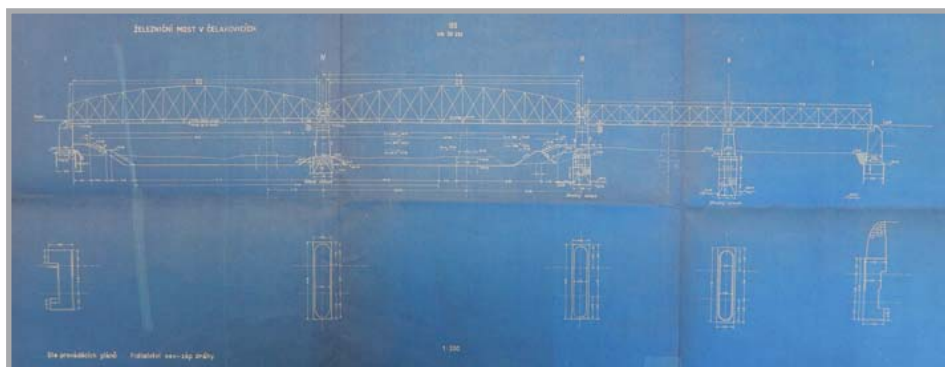
K dramatickým událostem na mostu docházelo i v mírových dobách. Občas i s tragickým koncem, zejména když lidé nerespektovali výstražné tabule na obou jeho koncích s nápisem: „Přísný zákaz vstupu na most“. Železobetonové mostní pilíře, obložené pískovcovými kvádry odolávaly v minulosti častým povodním a plovoucím krám v období tání ledu. Až půjdete někdy po levém břehu Labe pod mostem, všimněte si na jeho nábrežním pilíři, kam až vystoupila hladina rozvodněné řeky v roce 1891.

Z informací o průběhu optimalizace železniční trati v úseku Lysá nad Labem – Praha-Vysočany zveřejněných na stránkách Zpravodaje v loňském i letošním roce vyplývá, že v průběhu 2. etapy prací v letech 2019–2022 bude stávající železniční most nahrazen novým. Starý tedy půjde po více než 100 letech služby do starého železa, zachovány zůstanou mostní pilíře. Investoři akce a projektanti slibují nižší hlučnost průjezdu vlaků po novém mostě a spolu s vedením města i možnost zavěšení lávky pro pěší a cyklisty. To je dobrá zpráva na závěr.

Téma zpracoval
Ivan Vaňousek



První hluboké brodění tanku T-34/85 v ČSSR u železničního mostu v Čelákovicích. Řidič tanku por. Jaroslav Taušner. Foto zdroj: **internet**



Původní schéma železničního mostu a projekt zdvoukolejnění. Zdroj: **Národní archiv**