



ŠVIHOV V PROMĚNÁCH ČASU

Mosty přes řeku Úhlavu



Na začátku 19. století vedla císařská silnice spojující Klatovy s Plzní ve Švihově přes řeku Úhlavu po jediném staříckém dřevěném mostu, od kterého do města vedla jen dřevěná lávka. V době často opakujících se záplav byl most pod vodou, a tak povozy musely čekat i několik dní, než se dalo přejet. Stejně tak i zemřelé nebylo možné při povodni dopravit na hřbitov u sv. Jiljí, který se rozkládá na opačném břehu řeky než město. O tento starý most se odedávna muselo starat město, které mělo povolení vybírat mýto. Od roku 1782 převzal vybírání mýta „císařsko-královský erár“, který dával městu na údržbu mostu ročně pouze 100 zlatých.

Narůstající provoz na mostě a jeho stále zhoršující se dřevěná konstrukce nakonec vedly císařské místodržitelství v roce 1808 ke schválení stavby nového kamenného mostu se šesti oblouky a s délkou 154 sáhů (cca 280m). Na stavbu nového mostu byl schválen rozpočet ve výši 15.985 zl. 2 kr. a dle císařského patentu z r. 1736 se na uhrazení této částky měly složit obce a panství v blízkosti mostu. A tak nejvíce muselo uhradit město Švihov - 2.253 zl. 8 kr. a panství Chudenické - 9.154 zl. 36 kr., na druhé straně město Klatovy jen 1.611 zl. 61 kr. Protesty města Švihova i Chudenického panství proti velkému finančnímu zatížení nepomohly, a tak byla stavba 13. března 1811 zahájena. Stavbu řídil zednický mistr z Dolan Matěj Staňkovský, který ji dokončil již za devět měsíců 25. listopadu 1811.

Nový dostatečně široký a pevný kamenný most umožnil dopravu i rozměrnějších nákladů. Tomu ale překážely obě městské brány na dolním náměstí – jedna v blízkosti špitálního kostela sv. Jana Evangelisty

a druhá na úrovni dnešní prodejny Jednoty. Proto byly v letech 1810 a 1811 vydraženy a zbourány. Z brány blíže středu města byly sundány věžní hodiny a přesunuty na věž kostela sv. Václava.

Kamenný most byl pevný a bez velkého poškození přestál řadu větších či menších povodní. Snad nejvíce byl ohrožený v roce



Pohled pod kamenný most

1929, kdy byla krutá zima a led na Úhlavě dosáhl síly až 90 cm. Nahromaděné kry při jarním tání musela před mostem dne 16. března 1929 odstřelit technická rota Hraničářského praporu č.6 z Domažlic. Most však nebyl dostatečně široký pro rozvíjející se automobilovou dopravu na frekventované trase z Klatov do Plzně a musel v roce 1936 po 125 letech ustoupit novému širšímu železobetonovému mostu.

Stavba nového mostu byla vyvolána i probíhající regulací řeky Úhlavy, která vytvořila nové koryto mezi Malechovem a tímto švihovským mostem. O stavbě 7,6 m širokého mostu, která měla plánovaný rozpočet 600.000,- Kč, bylo rozhodnuto v březnu 1936 na základě intervence ministra Národní obrany Františka Machníka, dříve dlouholetého ředitele rolnické školy v Klatoverch. V srpnu 1936 byla zahájena demolice starého kamenného mostu

a silniční provoz byl převeden na provizorní dřevěný most s nosností pouhých 10 t. Stavba nového železobetonového mostu se protáhla až do 14. prosince 1937, kdy byl most dán do plného provozu. Část veřejnosti na nové dílo pohlížela velmi kriticky, což dokládá několik dobových článků v Klatovských listech. Dne 14. srpna 1937 zde byly otištěny tyto řádky: *...jízdni dráha na mostě je široká jen 550 cm. Starý most byl jen o něco užší. Pojede-li na mostě cyklista, dvě auta se zde nevyhnou! Tak se staví v pohraničí!*

Nepříliš široký železobetonový most, který měl na strategické mezinárodní silnici spojující Klatovy s Plzní a Prahou sloužit několik staletí, byl této těžké role zbaven již po necelých 43 letech. V roce 1980 byl přes řeku Úhlavu postaven jako součást silničního obchvatu města nový most šířky 9 metrů a most z 30. let od té doby slouží jen místní dopravě. Té by určitě dokázal dobře posloužit i původní kamenný most se šesti klenutými oblouky z roku 1811 a je škoda, že musel být zbourán, protože by důstojně dotvářel prostředí nedaleko stojícího vodního hradu.

Povodeň roku 2002, která zaplavila více jak 100 rodinných domů, poukázala na nutnost výstavby mostu v náspu komunikace vedoucí do centra města a také v náspu silničního obchvatu města. V letech 2003 – 2004 byly spolu s protipovodňovými hrázemi postaveny dva inundační mosty – jeden široký 23 m a druhý 41 m. Současná soustava mostů u Švihova tak nejen převádí přes řeku silniční dopravu, ale má dostatečnou kapacitu k propuštění povodňové vody.



Odstřel ledu 16. 3. 1929



Začátek demolice mostu z r. 1811 (léto 1936)



Dokončení nového mostu (podzim 1937)



Inundační most postavený v roce 2004