

Zlatá brána slaví sedmdesátiny



FOTOGENICKÝ SYMBOL SAN FRANCISKA

Legendární visutý most Golden Gate Bridge, překonávající rozpětím 1280 metrů úžinu Sanfranciské zátoky, slouží i po sedmdesáti letech automobilové dopravě.

Denně po jeho mírně se houpající šestiproudé vozovce, která je součástí kontinentální dálnice Highway 101, přejíždí až 130 tisíc automobilů. Přežil dvě velká zemětřesení, při kterých se mostovka jen viditelně zhoupala. Vzhledem k vlhkému přímořskému prostředí zaměstnává od té doby nepřetržitě na dvě stě údržbářů, obnovujících ochranné nátěry ve své době nejodvážnější ocelové konstrukce na světě.

Útrobami mostu s bedekrem

Postavou malý, odvahou velký stavitel Joseph B. Strauss (1870 až 1938) musel při stavbě tehdy nejdelšího mostu světa překonávat do té doby netušené problémy. Začaly už při budování základů pro oba 227,4 metru vysoké ocelové nosné pylony. Jižní se budoval v kesonu 30 metrů pod věčně rozbouranou hladinou Pacifiku, když původně pro-



Silnice se vznáší 69 m nad hladinou, aby do zálivu mohly vplouvat největší lodě světa.



Most sám bývá zahalen nízkými mraky, takže turisté se raději nechávají fotografovat pod Straussovým pomníkem u vzorku nosného kabelu, spleteného ze 27 572 pětimilimetrových drátů.

jektovaný plovoucí blok bouřlivý příliv potopil. Původní pylony ve tvaru věží se montovaly z tisíců snýtovaných ocelových segmentů. Ten poslední z celkem 600 tisíců potřebných nýtů je na počest díla z ryzího zlata.

Přes jejich vrcholy byly nataženy do betonových bloků na březích kotvené kabely o průměru 0,92 m, které musejí bezpečně snášet tah 28 500 tun. K nim je pak svislými lany zavěšena ocelová mostovka. Strauss dbal prozíravě na bezpečnost montérů provádějících akrobatické výkony 168 metrů nad hladinou zátoky a poprvé na světě použil ochranné sítě. Všichni museli rovněž používat helmy a sluneční brýle. Díky tomu si pět let trvající stavba, která přišla na 35 milionů dolarů (pro porovnání, dnes by šlo zhruba o 1,2 mld. dolarů), vyžádala „jen“ jedenáct obětí na životech, a to když těsně před

dokončením se jedna ze sítí s montéry protrhla. V roce 1937 byl ve své době nejdelší visutý most na světě dokončen.

Ke stavbě se spotřebovalo přes milion tun oceli, která však účinkem slaných výparů mořské vody silně trpí korozi. Nosná konstrukce vozovky musela být proto v roce 1983 za provozu mostu během dvou let vyměněna. Díky novým materiálům se jí podařilo odlehčit o tisíce tun, a jak odlehčování postupovalo, mostovka se kuriózně křivila, což nahánělo projíždějícím automobilistům leckdy husí kůže. Pro údržbáře a natěrače je jen uvnitř obou pylonů na 30 km žebříků, a aby v konstrukci nezabloudili, musejí používat tištěného průvodce.

Ten, který nás přežije

Teprve v roce 1964 připravil Golden Gate o prvenství nejdel-

šího visutého mostu světa (měřeno rozpětí mezi nosnými pylony, neudává tedy délku „z jednoho břehu na druhý“ – pozn. red.) newyorský Verrazano-Narrows Bridge s rozpětím 1298 metrů. Následovaly britský Humber Bridge, čínský Tsing Ma, dánský Storebælt a další. Nejdelším visutým mostem je pak japonský Akashi-Kajikjó o rozpětí 1991 metrů, dokončený v roce 1998.

Podle mínění odborníků přežije Golden Gate díky nepřetržitě údržbě až do přelomu 22. století. Jen jednomu nedokázala technika zabránit navzdory nejrozličnějším ochranným sítím: do dnešní doby tu skokem do moře ukončilo svůj život více než 1300 sebevrahů. Jejich příběhy, ale i těch, kteří čtyřsekundový skok přežili, by vydaly na samostatný článek. ■

JAN TUMA