

Zima ještě pozlobí....

Pracovníci OÚ se se svojí technikou snaží zajistit sjízdnost místních komunikací, ale stále častěji jejich práci ztěžují parkující vozy. Jejich majitelé zaparkují před sněžením u obrubníku, po prohrnutí sněhu o kousek dál do vozovky a za pár dní je vozovka zúžená na jeden jízdní pruh, kterým slalomuje veškerý provoz. Žádáme, apelujeme, prosíme: než zaparkujete, rozhlédněte se kolem sebe, myslíte na ostatní řidiče i na úklid komunikace a pokud ještě máte prázdnou garáž nebo stání, dejte svého miláčka z ulice pod střechem. Všem, kteří to tak dělají, moc děkujeme.

Kam s nimi ???(úspornými „žárovkami“)

Jak si „ekologicky“ svítíme nejrůznějšími typy úsporných žárovek (správněji zářivek), ani si neuvědomujeme, co se stane poté, co doslouží a skončí v popelnici. Na rozdíl od klasické žárovky vyrobené ze skla a železa, zářivky dále obsahují elektroniku a na stěnách skleněné trubice svítící tzv. luminofor – většinou obsahující rtuť a další nebezpečné kovy, které se po rozbití ve skládce uvolňují do okolí. Proto tzv. úsporky do popelnice nepatří !!! Kam s nimi ? Do nově instalované sběrné nádoby na zářivky umístěné v přízemí obecního úřadu. Odtud putují k recyklaci do zpracovatelské firmy, stejně jako ty odevzdané ve sběrném dvoře.

Pomoc občanům - daňové přiznání (OSVČ) za rok 2009 ve Štěnovicích

Tak jako vloni i letos Finanční úřad v Přešticích ve spolupráci s OÚ Štěnovice v období podávání daňových přiznání k dani z příjmu fyzických osob zajišťuje poradenskou službu a převzetí daňových přiznání od poplatníků, a to v budově Obecního úřadu ve Štěnovicích v zasedací síni.

Případní zájemci si tak budou moci v *pondělí 29. března 2010 od 13:00 do 17:00 hodin*:

- vyzvednout tiskopisy daňového přiznání k DPFO za rok 2009,
- podat daňové přiznání k DPFO za rok 2009,
- konzultovat s pracovníkem úřadu vyplnění tohoto přiznání,
- využít vzory vyplněných daňových přiznání.

Toto služba umožní zájemcům osobně vyřídit své zákonné povinnosti vůči svému místně příslušnému finančnímu úřadu.

V únoru jubilea oslaví :

Vladimír Kutka, Lipová

Ing. Dobroslav Šťovíček, Krátká

Dobromila Racková, Jasanová

Ing. Mojmír Lindaur, Štěnovická

Všem jmenovaným přejeme do dalších let hodně zdraví a spokojenosti

Trocha štěnovické statistiky :

Během roku 2009 se 58 osob přistěhovalo, 28 odstěhovalo a narodilo se 23 dětí. Rozloučili jsme se s 13 našimi občany. Za uplynulý rok celkem přibýlo 40 obyvatel, k 31.12. 2009 bylo v obci přihlášeno k trvalému pobytu 1 705 obyvatel.

Kulturní akce

20.2. Hasičský bál (info SDH. p.V. Bébr), hraje Vrchovanka, vstupné 100,-Kč

27.2. Stiga hokej – turnaj v táhlovém hokeji, 8.00 – 17.00 diváci vítání!!!!

6.3. Oslava MDŽ (info p. J. Janoušek)

19.3. Obecní bál (info kult. a soc. komise OÚ), hraje orchestr CLASSIC BAND Vladimíra

Neckáře, vstupné 100,-Kč, bohatá tombola

27.3. Maškaráky – děti od 14.00, dospěláci 20.00 (info házenkářky).

Štěnovická cestománie

Cyklos cestovatelských přednášek pokračuje ve čtvrtek 4. března od 18.00 hod. v aule ZŠ. Tentokrát se s manželi Švecovými vydáme Norskem na Nordkap, nejsevernější bod Evropy a cestou zpět navštívíme nádherné Lofotské souostroví.

OÚ

Most

Nejstarší. Nejmhutnější. Nejkrásnější /býval/. Nejvyžívanější. Nejmodernější /kdysi/. Výčet charakteristických znaků začínajících předponou nej- by mohl pokračovat, ale obáváme se, že teď už by superlativy směřovaly více ke všemu negativnímu. Co chudák most musí dneska vydržet! Tak tedy ještě jedno nej-: nejpřítelovnější ze všech štěnovických mostů a můstků. Obrátme raději pozornost k jeho zrození.

Dávno před tím, než byl betonový most postaven, vedl přes řeku dřevěný most z pravého břehu u silnice přímo do prostoru mezi zámkem a vilou, která už dnes neexistuje. Tento dřevěný most je patrný na jedné staré štěnovické pohlednici. Jinak štěnovičtí používali k přechodu přes řeku brod. Nový most byl pro obec nutností. Obec sama by ale nemohla most zaplatit a navíc silnice ze Štěnovic do Plzně byla ve správě okresu. Most přes řeku byl tedy součástí okresní silnice a jeho stavbu tudíž financoval okresní úřad v Plzni. Poté, co byl nový most v roce 1905 postaven, byl stržen starý dřevěný a velmi zchátralý most. Součástí stavby byla i úprava nájezdu na most od obce směrem na Plzeň. Nájezd na most musel být dost vysoký,

aby voda při povodních nezaplavila most a silnici. Zároveň byl upraven i levý břeh Úhlavy před zámkem. Návozem byl zvýšen prostor před zámkem, na levém břehu řeky byl postaven vysoký taras a celková úprava terénu kolem zámku získala novou podobu, kterou si zachovala téměř beze změny do dnešních dnů.

Stavba mostu byla zadána firmě Müller –Kapsa, kterážto firma měla již hodně zkušeností a byla velmi důvěryhodnou.

Ing. Vojtěch Kapsa se narodil v roce 1855 v Mariánské Týnici u Kralovic. Studoval na České vysoké škole technické v Praze. Studia ukončil v roce 1881. Brzo po studiích se stal v roce 1883 členem Pražské akciové strojírny pro stavbu mostů, kotlů a pozemních staveb. Aby získal zkušenosti, podnikl studijní stipendijní cestu do Paříže, pak se ještě vydal do Německa, Švýcarska a Belgie. Po návratu z cest založil se svým švagrem ing. Antonínem Müllerem společnou firmu Müller-Kapsa v Plzni. A protože se jejich firmě dařilo, připojily se k plzeňské firmě záhy další filiálky v Praze, kolem roku 1904. Se vznikem nového státu, po 1. světové válce, se ještě přidružily filiálky v Bratislavě.

Ing. Vojtěch Kapsa byl nejen významný stavitel, ale byl i velmi známou plzeňskou osobností. Stal se členem Kuratoria plzeňského muzea, v letech 1893-1909 byl také členem obecního zastupitelstva v Plzni, od roku 1904 dokonce zastával funkci člena městské rady. V roce 1910 byl zvolen do zkušební komise pro závěrečné státní zkoušky z oboru kulturního inženýrství při c.k. České vysoké škole technické v Praze. Ještě před vypuknutím 1. světové války mu byl udělen titul c.k. stavební rada. Jeho manželka Barbora byla rozená Müllerová, proto firemní spojení ing. Kapsy se švagrem ing. Müllerem. Manželé Kapsovi měli čtyři děti, Lumíra, Jarmilu, Marii a Miloslavu. Syn dr. ing. Lumír Kapsa /1887-1946/ vystudoval České vysoké učení technické jako jeho otec. C.k. stavební rada ing. Vojtěch Kapsa zemřel v Plzni 4.11.1915 a byl pochován do rodinné hrobky na plzeňském Ústředním hřbitově. Tolik ve stručnosti k životopisu autora štěnovického betonového mostu.

Firma Müller-Kapsa pochopitelně uměla využívat všech znalostí a zkušeností svého zakladatele ing. Kapsy. Vše, co znal, získal ještě před založením firmy na stavbách vodních a železničních mostů a na stavbách železničních drah v Čechách i v cizině. Činnost své firmy tedy zaměřil především na stavby mostů, vodní stavby, stavby veřejné a obytné, dále se zabýval stavbami továren, silnic a železnic. Dávno po smrti ing. Vojtěcha Kapsy se jeho firma vedená Kapsovým synem Lumírem podílela i na stavbách pevností před vypuknutím 2. světové války.

Stavby firmy Müller – Kapsa bychom našli na území celé bývalé rakousko-uherské monarchie, po roce 1918 i v zahraničí např. v Itálii, Rusku nebo Srbsku. Z plzeňských staveb firmy připomeňme: most u Kalikovského mlýna, most přes Mži, budova Krajského soudu, věznice na Borech, Ústřední hřbitov, kolonie dělnických domů na Karlově, Škodovka, Český akciový pivovar, kostel sv. Jana Nepomuckého /redemptoristů/. V Praze provedla firma pneumatické zakládání pilířů mostu Svatopluka Čecha.

Most ve Štěnovicích přes řeku Úhlavu

Jak již bylo řečeno, investorem byl okresní úřad v Plzni v prvních letech 20. století. V rozpočtu výloh na stavbu mostu bylo uvedeno, že se jedná o most z železa a betonu.

Most se měl skládat ze dvou pobřežních pilířů, které by vytvořily jedno pole o rozpětí 20 metrů. Na zdívo pilířů mělo být použito lomového žulového kamene, na rohy pilířů mají být osazeny žulové kvádry a čelní zdi pak budou provedeny z betonu. Firma ve svém návrhu pamatovala i na uvedení toho, z čeho bude sestávat malta použitá při stavbě. Stavitelé měli použít čistého říčního písku ostrožrného a také se měl přidat románský cement, vápno mělo být „kufsteinské mleté hydraulické“ v poměru 1:3. Při stavbě záleželo firmě na každé maličkosti, a proto se rozhodla veškeré lící plochy vyspárovat maltou z portlandského cementu.

Jistě velmi obtížná byla práce ve vodě při stavbě pilířů. V poznámkách ing. Vojtěcha Kapsy se uvádělo, že se pumpování vody bude provádět buď ručními pumpami „aneb parním motorem“. Výkop pro stavbu pilířů byl rozdělen podle toho, byl-li prováděn na suchu nebo ve vodě. Levý pilíř byl roven pravému. Stále bylo zdůrazňováno, že zdívo v základech pilířů musí být z lomového žulového kamene. Mělo to být tzv.

kyklópské zdivo. Je to odborné pojmenování pro velké hrubě opracované kusy kamene. Počítalo se s tím, že nad základy bude zdivo vyspárováno cementem. Bylo rozhodnuto, aby rohy pilířů byly osazeny 76 kusy žulových kvádrů. Mostní pilíře měly být vyplněny drobným žulovým kamenem, ale zároveň také „oblázky z řeky dobytými“.

Rozhodlo se, aby nosná konstrukce mostu byla z železobetonu. V době budování štěnovického mostu se železobetonu používalo právě čtyřicet let. Veškeré železné vložky u konstrukce měly být „pečlivě smontovány“ a beton připraven v poměru 1:4. Horní plocha mostní konstrukce musela být velmi čistě opracována, aby se na ni mohla položit asfaltová vrstva. Ta měla být 2,5 cm silná na konstrukci betonové jízdní dráhy. Celá plocha konstrukce jízdní dráhy byla rozlohou 20m x 6,7m. Celková síla výšky jízdní dráhy vycházela na 25cm. Skládala se z pískového násypu, dále z vrstvy štětu, uválcované vrstvy šterku a nakonec asfaltového koberce. Šířka jízdní dráhy činila 4,8m. Po obou stranách plochy jízdní dráhy měly být zřízeny chodníky, jejichž hrana směrem do jízdní dráhy bude opatřena železnými úhelníky, které měly chránit hrany chodníků před nárazy kol projíždějících povozů. Chodník bude oddělen od jízdní dráhy úzkou rýhou, plocha chodníků bude upravena cementovým nátěrem.

U mostu nesmělo chybět ani zábradlí. Bylo rozhodnuto, že bude z betonu se železnými vložkami a vnější vzhled bude upraven hladkou omítkou.

Při vlastní stavbě mostu bylo nejvíc využito žulového lomového kamene. Z velké části se kámen využil i při budování příjezdu na most. Sklon násypu u příjezdu byl vydlážděn. Stejně byly vydlážděny i břehy při mostu i pod mostem a nad mostem vždy v délce 4 metrů. Firma zahrnula do svého projektu i vyčištění řečiště při mostu i pod mostem také v celkové délce 4 metrů. Nájezd na most zabezpečovalo po obou stranách zábradlí z žulových patníků a železných kolejnic. Celkem bylo dodáno 34 patníků s otvory pro uchycení 34 kusů kolejnic, z nichž každá měla délku 5,7m.

Firma zrekapitulovala všechny náklady a stanovila výši ceny za stavbu mostu:

1/ pilíře a nosná železobetonová konstrukce - 22 806 K 22 hal. ,

2/ jízdní dráha – 5389 K 19 hal. ,

3/ licenční poplatek 1000 K .

Celková suma za most přišla okresní výbor v Plzni na 29 195 K a 41 haléřů.

Co dodat na závěr? Díky moudrému rozhodnutí našich předků je most dodnes jedinou spojnici přes řeku Úhlavu ze Štěnovic do Plzně. Ale už dávno a dávno po něm nepřejíždějí koňská spřežení a sem tam občas nějaký ten dědeček automobil. Chudák most musí vydržet nejednou pod přetíženým kamionem. Jak dlouho ještě? Měli bychom ho chránit. Vždyť nejde jen o praktičnost jeho využití, ale je i významnou stavebně technickou památkou.

PhDr. Alena Vlčková

kronikářka obce

OCEŇOVÁNÍ NEMOVITOSTÍ

Ing. Luboš H O Š E K - soudní znalec

ODHADY A ZNALECKÉ POSUDKY

- pro účely dědického řízení
- pro účely převodu nemovitosti (prodej, dar)
- tržní odhady nemovitostí
- oceňování stavebních poruch

5.května 662, 336 01 Blovice

Tel. 602 165 834, 371 523 005

E-mail: hoseklubos2@seznam.cz