

Německá průchozí dálnice

II. díl - Jižní úsek

Tomáš Janda
Václav Lídl



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

NĚMECKÁ PRŮCHOZÍ DÁLNICE

II. DÍL JIŽNÍ ÚSEK

Tomáš Janda
Václav Lídí



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Vizualizace dálnice, použitá na obálce, neodpovídá nové německé normě uplatněné při projektování Průchozí německé dálnice, a to šířkou zpevněné i nezpevněné krajnice. Zpevněná krajnice o šířce 2,25 m by tvořila odstavňý pruh, nezpevněná krajnice o šířce 2 m pak přechod mezi dálnicí a okolní krajinou.

OBSAH

PŘEDMLUVA K II. DÍLU	2
-----------------------------	----------

KAPITOLA 1 „ČTYŘMOSTÍ“

HISTORIE PROJEKTU	5
ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE	6 - 7
POPIS TRASY DÁLNIČE	8 - 12
DĚLNICKÉ UBYTOVACÍ TÁBORY	13 - 17
STAVEBNÍ DVORY A TECHNICKÉ ZÁZEMÍ	18 - 23
PLÁNY ČTYŘMOSTÍ	24 - 25

KAPITOLA 2 „OKOLÍM BRNA“

ÚVOD	26
POPIS TRASY DÁLNIČE	27 - 47
DĚLNICKÉ UBYTOVACÍ TÁBORY	48 - 54
STAVEBNÍ DVORY A TECHNICKÉ ZÁZEMÍ	55 - 64
CO SE PÍŠE V KRONIKÁCH, Z VYPRÁVĚNÍ PAMĚTNÍKŮ	65 - 71
Z PTAČÍ PERSPEKTIVY	72 - 76

ZDROJE INFORMACÍ, FOTOGRAFIE	77
-------------------------------------	-----------

PŘEDMLUVA K II. DÍLU

Druhý díl publikace o průchozí německé dálnici vychází s tříletým odstupem, neboť kompletování historických dokumentárních materiálů bylo z mnoha příčin pracnější.

S popisem nedokončené průchozí dálnice jsme se v I. dílu rozloučili jižně od obce Lysice (nedaleko Boskovic). Navazující stavebně netypický a přitom mimořádně zajímavý úsek byl již popsán samostatně v kapitole č. 7 s názvem Německá průchozí dálnice – „Čtyřmostí“ v publikaci Stavby, kterým doba nepřála (Ředitelství silnic a dálnic, 2006).

Samostatnou kapitolou „Čtyřmostí“ začíná i II. díl publikace Německá průchozí dálnice. Pokračuje celým rozestavěným úsekem, který mělo na starosti stavební ředitelství ve Vídni, a to mezi obcemi Všechnovice nedaleko Kuřimi a Ledce u Rajhradu u Brna.

V publikacích Stavby, kterým doba nepřála (včetně prvního vydání pod názvem Poslové zapomenuté budoucnosti), Německá průchozí dálnice, I. díl - Severní úsek, 70 let dálnic ve fotografii a v tomto druhém dílu Německé průchozí dálnice – Jižní úsek jsme se pokusili podat ucelený obraz o výstavbě dálnic na našem území v letech 1938 až 1950. K úplnosti chybí podrobnější popis tzv. sudetské dálnice, rozestavěné v okolí měst Cheb a Liberec. K výstavbě této velkoryse pojaté dálnice, avšak ze zatím nezjištěných příčin utlumené podstatně dříve než výstavba ostatních dálnic, existují bohužel pouze fragmenty. I ty jsme maximálně využili pro historickou dokumentaci.

Dosud vydané publikace probudily značný ohlas pamětníků a jejich potomků. Na základě jimi poskytnutých materiálů připravujeme další, tentokrát fotografickou publikaci s (pseudo) reportážním charakterem s názvem: „Na stavbách dálnic“. Bude pojata jako tzv. fotopříběh a doufáme, že vystihne dobovou atmosféru, ve které s maximálním nasazením pracovali na stavbě dálnic naši dědečkové a otcové. Smutným faktem je, že jejich úsilí přišlo v roce 1950 nepochopitelným mocenským zásahem do značné míry vniveč.

Tomáš Janda, Václav Líd





KAPITOLA 1 - „ČTYŘMOSTÍ“

HISTORIE PROJEKTU

Projekt německé průchozí dálnice byl vypracován na základě dohody mezi vládami Česko-Slovenska a Německa na sklonku roku 1938, tedy ještě před obsazením zbytku našeho státu německými vojsky. Stavba byla zahájena až po okupaci dne 11. dubna 1939.

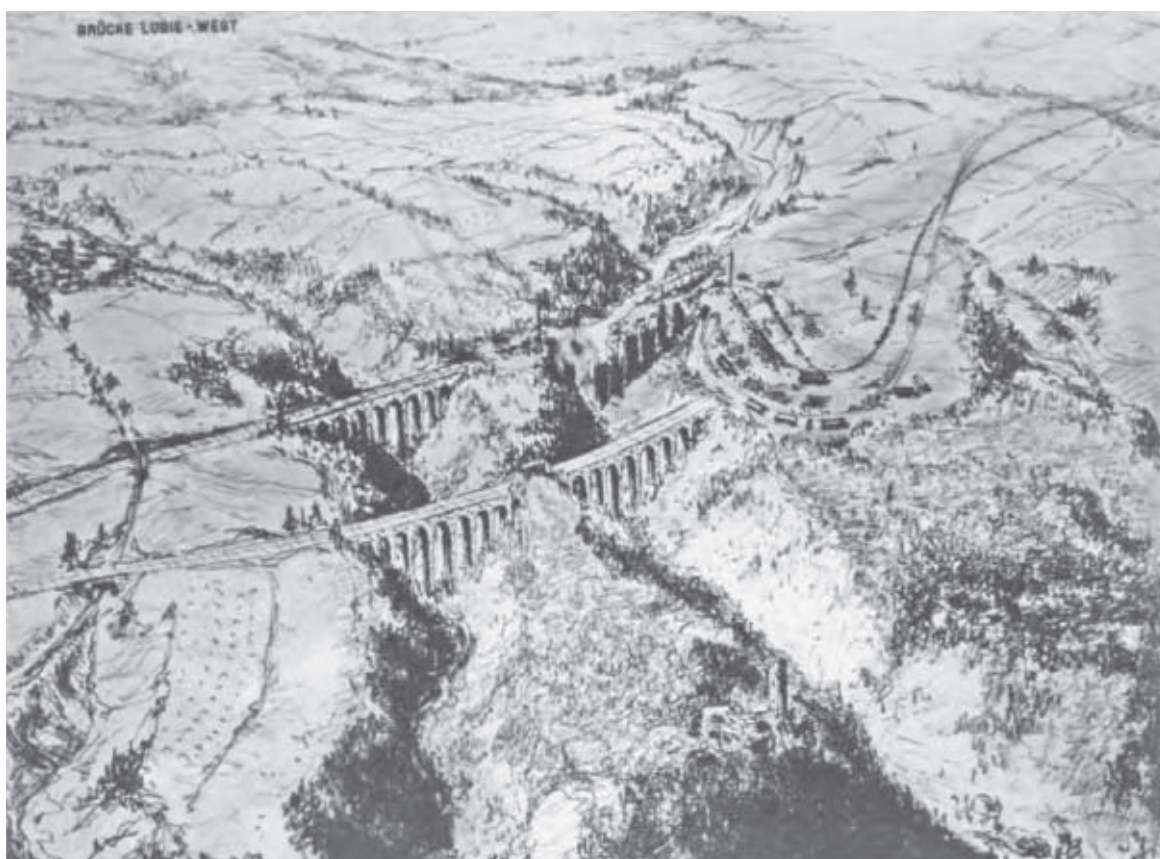
Do cesty německé dálnice se poblíž města Černá Hora postavil výběžek Hornosvratecké vrchoviny. Při prvních obhlídkách trasy dálnice němečtí projektanti počítali s průchodem dálnice východněji od později schválené trasy a to i za cenu velkých zemních prací v nepříznivém terénu. Po příchodu Ing. Dr. H. Lorenze na místo vládního rady pověřeného výstavbou této dálnice byla trasa dálnice přehodnocena a po zvážení několika dalších variant bylo rozhodnuto překonat náhorní plošiny západně od Černé Hory takřka přímkou a to i za cenu velkých zemních prací včetně stavby dvou (resp. čtyř) velkých dálničních mostů. Původně se počítalo s tím, že hluboká údolí říčky Lubě a Hlubockého (nyní Dvorského) potoka překoná dálnice dvěma železobetonovými obloukovými mosty. V případě stavby mostů v této podobě by došlo k likvidaci přírodní památky „Krkatá bába“. Proto navrhl Ing. Dr. Lorenz rozdělení dálnice do dvou samostatných těles. Osy samostatných těles

byly od sebe vzdáleny cca 140 m a přírodní památka Krkatá bába by se nacházela mezi nimi. Tím by došlo i k rozdělení jednotlivých dopravních pásů a byly by postaveny čtyři samostatné mosty. Po vypuknutí válečného konfliktu byl projekt mostů znovu přehodnocen a konstrukce mostů změněna na mosty betonové s malým rozpětím oblouků obložené velkými kamennými kvádry (poněkud archaické, Němci však oblíbené řešení – při stavbě takovýchto mostů nebylo třeba velké množství oceli, která byla přednostně dodávána pro vojenské účely).

Na jaře 1940 bylo rozhodnuto postavit prozatím pouze jedno ze samostatných dálničních těles a provoz po něm vést dočasně obousměrně.

Stavební práce na stavbě dálnice probíhaly až do počátku roku 1942, kdy byly k 30. dubnu 1942 zastaveny.

Stavební zařízení a část pracovních čet byly poté převedeny na různé práce pro vojenské účely. Po válce došlo v letech 1945–1947 k demontáži zbylých stavebních zařízení a odvozu použitelného stavebního materiálu. Od té doby je staveniště dálnice opuštěné.



Tuto kresbu provedení projektu Čtyřmostí měl Lagerführer (vedoucí tábora) Karl Petschke v předšíní své kanceláře v táboře Vier Brücken I. V tomto táboře byl ještě umístěn model celého projektu Čtyřmostí. Co se s ním stalo, se neví.

Celý nápis na horní straně je následující: Perspektive Baustellenrichtung Brücke Lubie-West

(Perspektiva stavebního provedení mostů Lubě-západ)

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Začátek popisovaného úseku dálnice:

dálniční kilometr 483

(staničení od berlínského dálničního okruhu: křižovatka „Schönefelder Kreuz“)

Konec popisovaného úseku dálnice:

dálniční kilometr 493

(staničení od berlínského dálničního okruhu: křižovatka „Schönefelder Kreuz“)

Mosty přes údolí Lubě: (Talbrücke Lubie)

Západní most: (Talbrücke Lubie West)

Délka: 360 m

Šířka: 16 m

Výška: 53 m

Počet oblouků: 14

Délka mostu je počítána včetně severních mostních křídel. Na hřbetě mezi oběma mosty byla mostní křídla obou mostů spojena a dálnice byla vedena ve výšce cca 5 m nad úroveň hřbetu.

Délka těchto spojených mostních křídel byla 100 m.

Východní most: (Talbrücke Lubie Ost)

Délka: 414 m

Šířka: 16 m

Výška: ???

Počet oblouků: 15

Délka mostu včetně obou mostních křídel (severní a jižní)

Dálnice mezi oběma mosty měla být vedena v terénním zářezu o délce 120 m

Mosty přes údolí Hlubockého potoka: (Talbrücke Schluchtgraben)

Západní most: (Talbrücke Schluchtgraben West)

Délka: 350 m

Šířka: 16 m

Výška: 42 m

Počet oblouků: 14

Délka mostu včetně jižních mostních křídel (viz Západní most přes údolí Lubě)

Východní most: (Talbrücke Schluchtgraben Ost)

Délka: 290 m

Šířka: 16 m

Výška: ???

Počet oblouků: 9

Délka mostu včetně obou mostních křídel (severní a jižní)

Největší rozestup obou dálničních těles: 140 m (na hřbetě mezi oběma údolími)

Vozovky:

km 483–485,6

betonová vozovka

km 485,6–486,05

vozovka tvořená diagonální dlažbou

km 486,05–490,25

betonová vozovka

km 490,25–491,7

vozovka tvořená diagonální dlažbou

km 491,7–493

betonová vozovka

Realizace:

Stavební díl „Erdbaulos 34 Schwarzenberg“

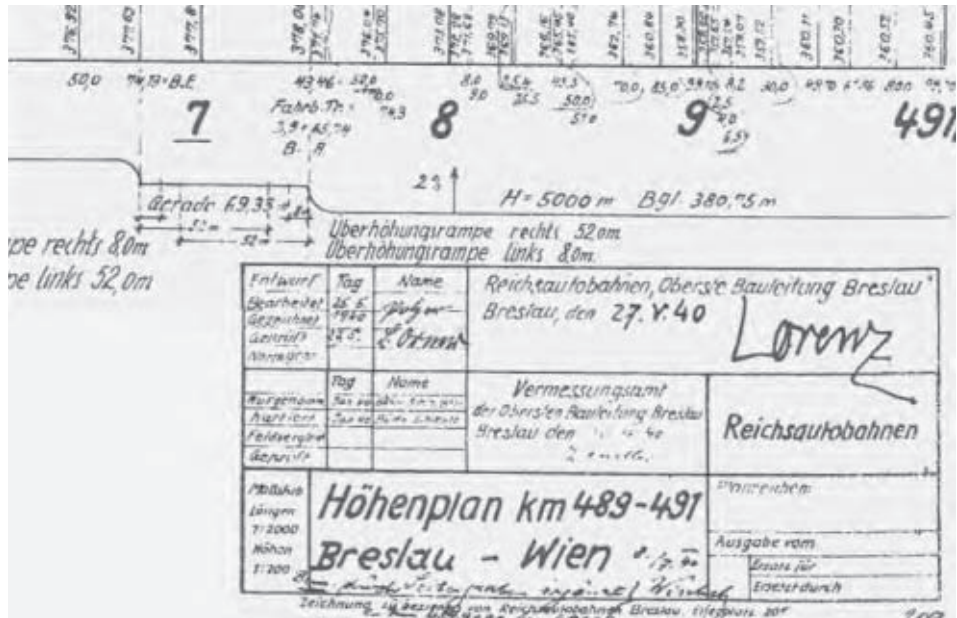
Hrabě & Lozovský, a. s., Praha

Stavební díl „Erdbaulos 35 Lubie-West“

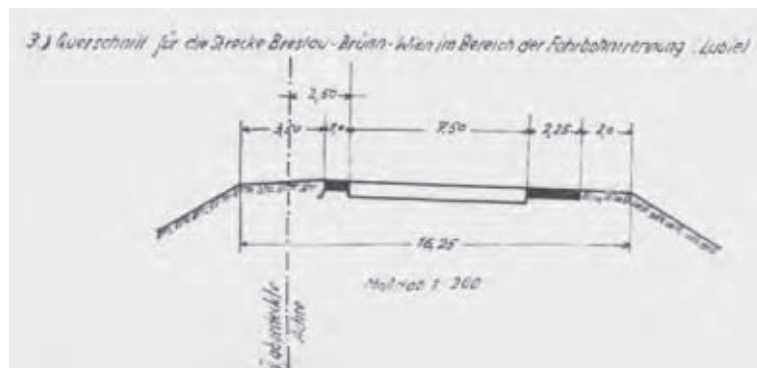
Polensky & Zöllner, a. s., Berlín

Stavební díl „Erdbaulos 36 Schluchtgraben-West“

Hrabě & Lozovský, a. s., Praha

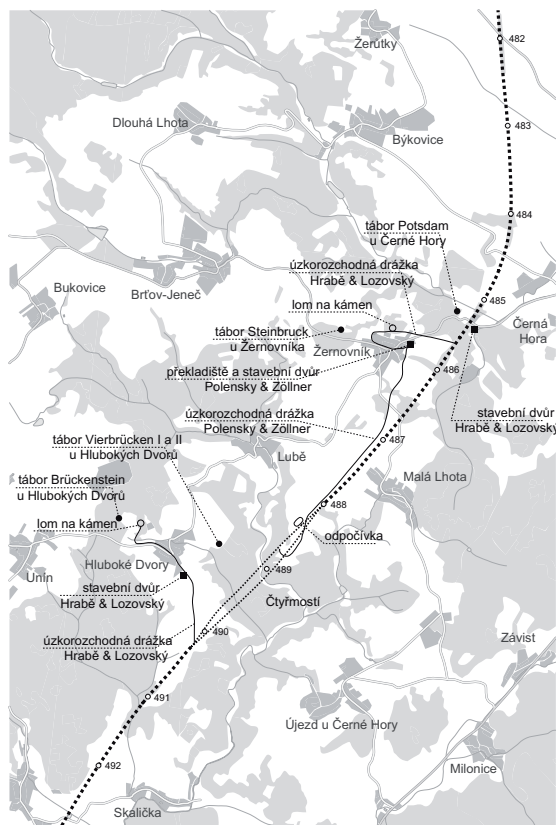


Plány s podpisem Dr. Ing. Hanse Lorenz



Příčný řez samostatného dopravného pásu dálnice - 1940

POPIS TRASY DÁLNIČE



Pohled na stavbu dálnice v místech křížení se silnicí z Černé Hory do Býkovic

Podrobný popis úseku začínáme v údolí Žerůtského potoka severozápadně od Černé Hory. Zde končí stavební díl (Erdbaulos) 33, budovaný sdružením firem Pittel & Brausewetter a akciové společnosti Lanna a začíná další stavební díl, který realizovala pražská stavební firma Hrabě a Lozovský. Dálnice nejprve stoupá z údolí Žerůtského potoka. Nedokončeným zářezem obchází vyvýšeninu Mučedník a velkým násypem překonává údolí bezejmenného potoka. Následuje další, tentokrát téměř dokončený zářez, ve kterém je již zřetelný dálniční profil s prohloubením v místech plánovaných betonových vozovek. Za tímto zářezem měla dálnice dálničním mostem překonávat silnici z Býkovic do Černé Hory. Stavba tohoto mostu nebyla zahájena. V místech plánovaného mostu došlo pouze ke stavbě provizorního mostu pro

stavební drážku. Za mostem následuje krátký násyp a poté dálnice pokračuje v mělkém zářezu. Ze zářezu přechází dálnice do dlouhého vysokého násypu plánované délky cca 600 m. Tento násyp není dosypán do plánované výšky (17 m) a dva mosty, které se v něm měly nacházet, jsou pouze založeny. Dokončen je jenom trubní propustek. První betonovou stavbou, která se na tomto úseku nachází, je trubní propustek o průměru 1 m. Propustek je dokončen. Násyp nad tímto propustkem není dosypán do plánované výšky. Další stavbou měl být most přes potok Býkovka.



Detailní pohled na most pro stavební drážku (km 484,4)



Stavba propustku na začátku stavebního dílu



Zářez dálnice severně od Černé Hory



Práce na dálnici severně od silnice z Černé Hory do Býkovic 10. listopadu 1940

V rámci stavby dálnice byla provedena regulace tohoto potoka. Vlastní most přes potok má vybetonovány pouze základy. Most měl být parabolický, dlouhý 2 m a vysoký 3 m. Součástí stavby dálnice tvořila i stavba přeložky komunikace z Černé Hory do Žernovníka. Tuto komunikaci měla dálnice překonat dálničním mostem. Přeložku silnice se podařilo dokončit, dálniční most přes tuto přeložku je pouze založen. Plánovaná délka mostu byla 9 m a výška 4,5 m.

V těchto místech se vpravo od dálnice nacházel ubytovací tábor (viz Dělnické ubytovací tábory) a vlevo stavební dvůr firmy Hrabě & Lozovský (viz Stavební zázemí). Za tímto nedokončeným mostem přechází dálnice z plánovaného násypu do hlubokého zářezu. Důvod naplánování těchto zemních prací představovala potřeba překonání strmého stoupání na náhorní plošiny. Zářez



Těleso dálnice a dřevěná konstrukce připravená pro betonáž dálničního mostu přes silnici z Černé Hory do Žernovníka. Vedle dálničního tělesa vidíme dřevěné budovy stavebního dvora firmy Hrabě & Lozovský



Nedokončený parabolický most u Žernovníka (km 486,1)



Zemní práce u říčky Býkovky v roce 1940: Na snímku vidíme dva pásové traktory značky Hanomag

dálnice není ve své poslední třetině dokončen. Plánovaná délka zářezu byla 450 m a hloubka až 18 m.

V těchto místech se dostáváme do málo rozestavěného úseku dálnice, přičemž většina zemních prací byla v šedesátých letech rekultivována. Nalezneme zde nejprve nedokončený parabolický most a o něco dále dokončený trubní propustek. Tento trubní propustek je velmi zajímavý, jelikož jako jedna z mála staveb na této dálnici je označen letopočtem (1941) a to na své výtokové straně. Dálnice

poté pokračuje lesem k silnici ze Žernovníka do Malé Lhoty. Tato silnice měla být přeložena jižněji od své původní trasy a dálnici měla překonat nadjezdem. Stavbu mostu ani přeložky silnice se nepodařilo zahájit. Stavbu přeložky měla realizovat firma Polensky & Zöllner. V místech nepřeložené silnice ze Žernovníka do Malé Lhoty končí stavební díl dálnice realizovaný firmou Hrabě & Lozovský a začíná úsek realizovaný firmou Polensky & Zöllner. V první části úseku nebyly stavební práce vůbec zahájeny, pouze severozápadně od obce Malá Lhota postavila firma trubní propustek o průměru 0,8 m. V šedesátých letech ale došlo k jeho likvidaci.



Pohled do údolí říčky Býkovky na jaře 1940: Za stavenišťem dálnice je dělnický ubytovací tábor Potsdam, ve kterém byli ubytováni dělníci firmy Hrabě & Lozovský



Dokončený trubní propustek u Žernovníka (km 486,5)



Detail označení roku výstavby trubního propustku u Žernovníka (km 486,5)

stech dnešní polní cesty z Malé Lhoty do Lubě trubní propustek o průměru 0,8 m. Stavba tohoto propustku nezapočala. Vlastní zářez není dokončen. Asi v polovině jeho délky mělo dojít k rozdělení dálnice do dvou samostatných těles, stavba probíhala jen na západní větvi dálnice. Východní větev byla budována pouze v návaznosti na větev západní a to v délce cca 0,5 km. Obě větve dálnice ještě společně překonávají mělké údolí jihozápadně od obce Malá Lhota.

V tomto údolí se nachází nedokončený parabolický propustek. Šířka propustku měla být vzhledem k plánovanému značně vysokému násypu téměř 90 m. Samostatné západní dálniční těleso pak míří přímo k údolí Lubě. Zemní práce v tomto úseku jsou reaktivovány. Asi 200 m před údolím říčky Lubě nalezneme dvakrát výškově lomený propustek a o cca 200 metrů dále betonové základy pro kabelový jeřáb. Vlevo od dálničního tělesa se nacházelo zařízení staveniště mostu a můžeme zde dodnes nalézt betonové patky pro uchycení stavebních strojů a jiných prvků. Ze stavby mostu se uskutečnily jen sondážní a výkopové



Stupňovitý propustek u Malé Lhoty (km 488,2)

Zemní práce probíhaly až od polní cesty z Malé Lhoty do obce Lubě. Zde nalezneme nedokončený zářez pro dálnici o délce cca 400 m. Asi 50 m před počátkem tohoto zářezu projektanti plánovali v mí-



Zářez u Malé Lhoty, v pozadí průsek pro dálnici



Stupňovitý propustek na severním předmostí západního viaduktu (km 488,7)

práce. Do dnešní doby se ne-dochovaly žádné pozůstatky po této činnosti. Po překonání hlubokého údolí nalezneme na hřbetě mezi oběma údolními betonové pojezdy pro pohyblivou věž kabelového jeřábu.

Na hřbetě končil stavební díl realizovaný firmou Polensky & Zöllner a začínal úsek realizovaný opět firmou Hrabě & Lozovský. Asi 500 m západně od uvedených betonových základů směrem k obci Hluboké Dvory můžeme na kraji lesa nalézt pozůstatky ubytovacích táborů Vierbrücken I a II (viz Dělnické ubytovací tábory). Veškeré další pozůstatky po stavební činnosti na stavbách mostů přes údolí Lubě a Hlubockého potoka se do dnešní doby nedochovaly a i lesní průsek pro tuto stavbu je již zcela zarostlý. Další pozůstatky po stavební činnosti se nacházejí až za údolím Hlubockého potoka. Nalezneme zde nedokončený zářez pro západní větev plánované dálnice. Asi po 300 metrech se obě tělesa dálnice měla spojit v běžný dálniční profil.



Staveniště mostu přes údolí Hlubockého potoka, v pozadí konstrukce kabelového jeřábu na severní straně údolí říčky Lubě (km 489,8 až 489,4)



Pohled z údolí říčky Lubě na konstrukci věže kabelového jeřábu v roce 1942. V údolí a na strání jsou znatelné provedené zemní a sondážní práce. Tyto práce dle vyprávění pamětníků firma prováděla v celé délce plánované stavby mostů a to včetně spojených mostních křídel na hřbetě mezi údolím říčky Lubě a údolím Hlubockého potoka. Některé sondy měly hloubku až 18 metrů. (km 489,4)



Začátek klesání do údolí místního potoka u obce Skalička (km 490)



Pětiprocentní klesání do údolí místního potoka u obce Skalička (km 491 až 490,4)

Ještě před spojením obou samostatných těles začíná téměř 1,4 km dlouhé pětiprocentní klesání dálnice z náhorních plošin. V tomto klesání se měly nacházet dva propustky, jejichž plánovaná místa snadno nalezneme. Je pro ně v dálničním tělese připraven zářez, ale jejich stavba nezačala. Na konci klesání se měl nacházet v násypu vysokém až 12 m parabolický most pro polní cestu z Hlubokých Dvorů do Skaličky, který měl zároveň sloužit k převedení potoka pod dálnicí. Z plánované délky 4,5 metru měl 1 m sloužit pro koryto potoka a zbylých 3,5 m pro polní cestu. Asi o 100 m dále projektant navrhl trubní propustek o průměru 1 m. Stavba mostu ani propustku nebyly až na přípravné zemní práce zahájeny. V tomto úseku došlo pouze k zemním pracím, které jsou dodnes dobře dochovány.

U zemních prací provedených v navazujícím úseku směrem k obci Všechnovice došlo v šedesátých letech k rekultivaci. Na konci popisovaného úseku se měl poblíž silnice ze Všechnovic do Skaličky nacházet trubní propustek. Výkopové práce pro něj lze vytyčit v místech malého rybníčku, který se nachází vlevo od silnice ze Všechnovic do Skaličky. Tuto komunikaci měla dálnice překonat mostem o délce 9 m a výšce 4,5 m. Z celé stavby mostu firma provedla jenom výkopové práce pro základy, ze kterých se dodnes nic nedochovalo. Za tímto mostem popisovaný úsek dálnice končí a končil zde i úsek realizovaný firmou Hrabě & Lozovský.



Dělníci firmy Hrabě & Lozovský v červnu 1941 na stavbě dálnice u obce Všechnovice



Dělníci firmy Hrabě & Lozovský v červnu 1941 na stavbě dálnice u obce Všechnovice



Odkrývání archeologických nálezů u obce Všechnovice. V následujícím údolí končil stavební úsek realizovaný firmou Hrabě & Lozovský. Zářez na pozadí fotografie již provádělo sdružení firem Sager & Woerner a akciová společnost Konstruktiva

DĚLNICKÉ UBYTOVACÍ TÁBORY

Stavba dálnice zaměstnávala velké množství pracovních sil. Z tohoto důvodu se podél stavby každé tehdy budované dálnice zřizovaly ubytovací tábory pro dělníky, kteří nemohli denně docházet ze stavby do svých domovů. Pro tyto pracovníky existovaly takové podmínky, aby si na stavbě vydělali více než ve svém bydlišti (důvodem bylo přilákat na stavbu dálnice co největší počet dělníků, na každém stavebním úseku dálnice pracovalo dle jeho délky a stavební náročnosti 300–800 dělníků, takovýto počet dělníků se nedal téměř nikdy naplnit pouze z místního obyvatelstva). Toho se dosahovalo několikerým způsobem. Dělníci dostávali buď cestovné nebo příplatek pro ženaté, pokud bydleli v ubytovacím táboře, přičemž museli za stravu a ubytování platit. Sociálně slabším dělníkům (otcům od početnějších rodin apod.) firmy proplácely i nocležné. Tím došlo k úhradě režie dělníka vyplývající z odloučení od rodiny a mzda tak byla vyšší než v jeho bydlišti.

Ubytovací tábor Potsdam (kat. území Žernovník)

Tábor se nacházel vpravo od silnice z Černé Hory do Žernovníka v místech odbočky k mlýnu.

Stavbu tábora zahájili dělníci v dubnu 1939 a v červnu téhož roku se již podařilo tábor dokončit. Ubytování zde našli dělníci firmy Hrabě & Lozovský. Po zastavení stavby dálnice firma tábor postupně zlikvidovala v letech 1942–1943. V místech, kde stál, se dodnes po něm nacházejí pozůstatky (betonové základy, studna, zásobárna na vodu, terénní úpravy apod.).

Tábor se skládal ze čtyř ubytovacích baráků pro dělníky, kuchyně a jídelny, toalet, umývárny a skladu materiálu. Poblíž tábora se nacházela studna, nad níž umístěné čerpadlo čerpalo vodu do betonového zásobníku nad tábořem, odkud byla samospádem rozváděna po táboře. Lagerführerem (vedoucím tábora) se stal brněnský Němec Karl Drobek.

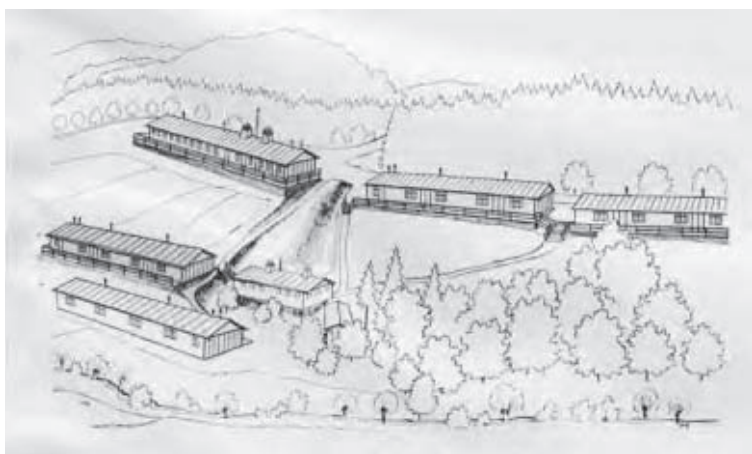
Za ubytování a celodenní stravu platili dělníci v přepočtu asi 1,20 RM denně a to jen za šest dní, sedmý den měli vše zdarma. Ve skutečnosti tedy stál pobyt v táboře denně pouze asi 1 RM.

V popisovaném úseku existovaly čtyři (pět) ubytovací tábory. Tábory stavěla „Německá státní společnost pro stavbu a provoz dálnic“ (Reichsautobahngesellschaft).

Ubytovací tábory se nacházely vždy poblíž vlastního staveniště dálnice a skládaly se z řady montovaných baráků s dvojitými stěnami pro celoroční ubytování dělníků. Součástí tábora dále tvořilo sociální zařízení (umývárna s teplou a studenou vodou, splachovací toalety), kuchyně s jídelnou, která zároveň sloužila jako kulturní místnost a byla vybavena rozhlasovým přijímačem. Každý tábor měl svůj vlastní zdroj pitné vody. V některých táborech byly umístěny sklady stavebního materiálu, budovy stavebního dozoru apod.



Celkový pohled na tábor Potsdam v létě 1939



Nákres tábora Potsdam (1939)



Tábor Potsdam v zimě 1939/1940



Tábor Potsdam v zimě 1939/1940



Základy toalet tábora Potsdam (2005)



Osazenstvo dělnického ubytovacího tábora Postdam:

Horní řada zleva: Rudi Marx, pí Nečasová (Žernovnik), pí Nečasová (Černá Hora), p. Knotek, pí Slavičková (Žernovnik), pí Pokorná, p. Pokorný. p. Železný, p. Pollách

Spodní řada zleva: Hans Marx, pí Marxová, Horst Marx, Bruno Marx (séfkuchař), Lagerführer Karl Drobek a jeho pes Rolf, zdravotník Koschabek, pí Wetchá, Karel Císař, Matal (oba Žernovnik)



Vstup do zásobníku na vodu tábora Potsdam (2005)

Ubytovací tábor Steinbrück (kat. území Žernovník)

Tábor se nacházel západně od obce Žernovník nedaleko silnice z této obce do obce Brt'ov. O stavbě tábora bylo rozhodnuto na podzim 1940 a na jaře 1941 již stál. V táboře bydleli zaměstnanci firmy Polensky & Zöllner. Po zastavení prací na dálnici došlo k postupné likvidaci tábora v letech 1942–1943. V lese poblíž silnice z Žernovníka do Brt'ova se dodnes po něm nacházejí pozůstatky.



Tábor Steinbrück



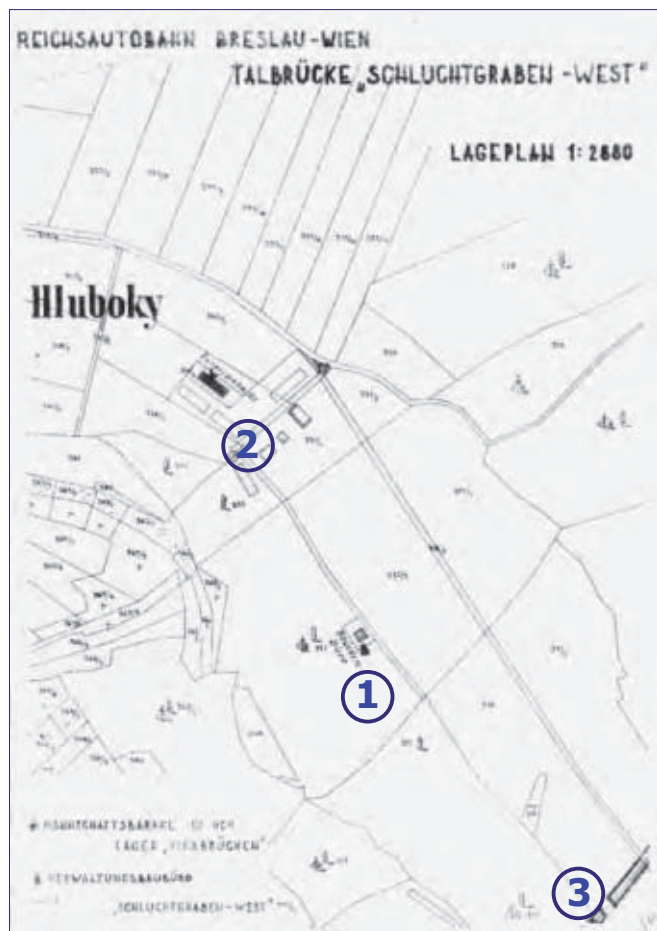
Zbytky tábora Steinbrück u Žernovníka

Ubytovací tábor Vierbrücken I a II

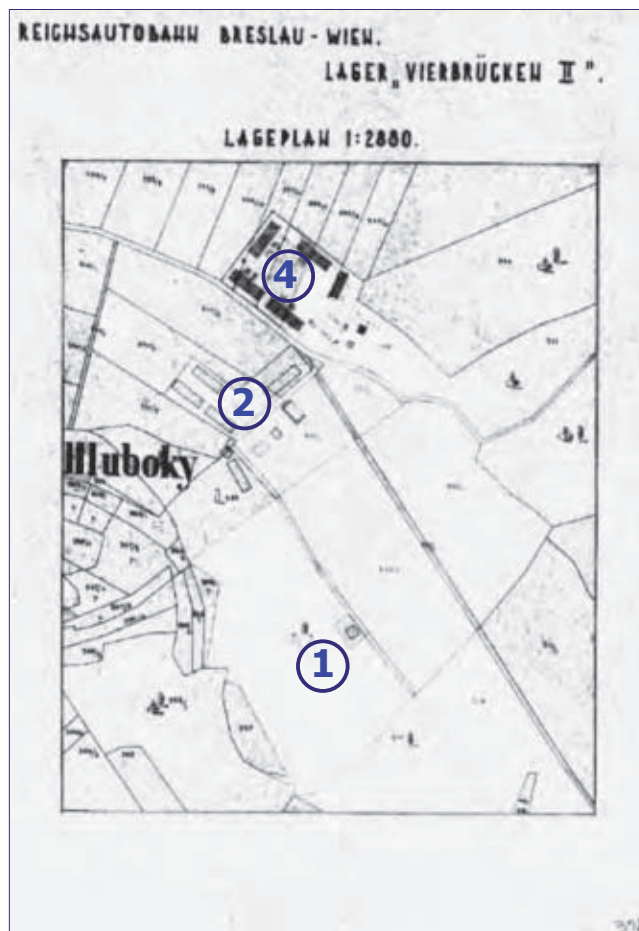
(kat. území Hluboké Dvory)

Jedná se o největší ubytovací tábor postavený v rámci stavby dálnice. Po dostavbě na jaře 1941 měl celkovou kapacitu cca 800 dělníků, ale ta nebyla nikdy využita. Stavbu tábora „Vierbrücken I“ zahájili dělníci v květnu 1939 a dokončena byla na podzim 1939. Vzhledem k náročnosti stavby a pláno-

vanému velkému nasazení dělníků rozhodla firma na podzim 1940 o stavbě tábora „Vierbrücken II“. Tento tábor přímo sousedil s táborem Vierbrücken I. Stavba tábora II započala na jaře 1941 a skončila v květnu 1941. Po zastavení stavebních prací na dálnici byly tábory na jaře 1943 zlikvidovány. Vedoucím tábora I (Lagerführer) se stal Karel Pešek (brněnský Němec Karl Petschke), vedoucím tábora II pak říšský Němec pan Lorenc.



Tábor Vierbrücken I, situace na jaře 1940



Tábory Vierbrücken I a II, situace v květnu 1941

- ① kancelář mostního stavebního dozoru
- ② tábor Vierbrücken I
- ③ spojená mostní křídla a první pilíř mostu přes údolí Hlubockého potoka
- ④ tábor Vierbrücken II.



Pozůstatky koupelny s cisternou na vodu – tábor Vierbrücken I



Základy toalet tábora Vierbrücken II



Osazenstvo táborů Vierbrücken I a II



Studna tábora Brückenstein

Ubytovací tábor Brückenstein (kat. území Hluboké Dvory)

Stavba ubytovacího tábora začala na jaře 1941 a v létě byl tábor dokončen. V táboře bydleli dělníci, kteří pracovali v lomu u obce Hluboké Dvory. Lze předpokládat, že tábor firma zrušila na jaře 1943 společně s tábory Vierbrücken.



Tábor Brückenstein v roce 1941

STAVEBNÍ DVORY A TECHNICKÉ ZÁZEMÍ

Firma Hrabě & Lozovský

Stavební firma v popisované části prováděla stavbu dvou nenavazujících úseků. Pro každý stavební úsek vybuďovala samostatný stavební dvůr. První stavební dvůr se nacházel u silnice z Černé Hory do Žernovníka. Zde byly umístěny kanceláře firmy, garáže, sklady, dílny a výtopyna pro parní lokomotivy. Na obou úsecích nasadila firma velké množství techniky. Pro přepravu materiálu z lomu u obce Žernovník postavila stavební drážku od tohoto lomu na staveniště dálnice (na této trati však z důvodu velkého stoupání došlo k použití svážnice, kdy naložené vozíky byly spouštěny z lomu na staveniště dálnice a jako protizávaží vytahovaly do lomu prázdné vozíky).

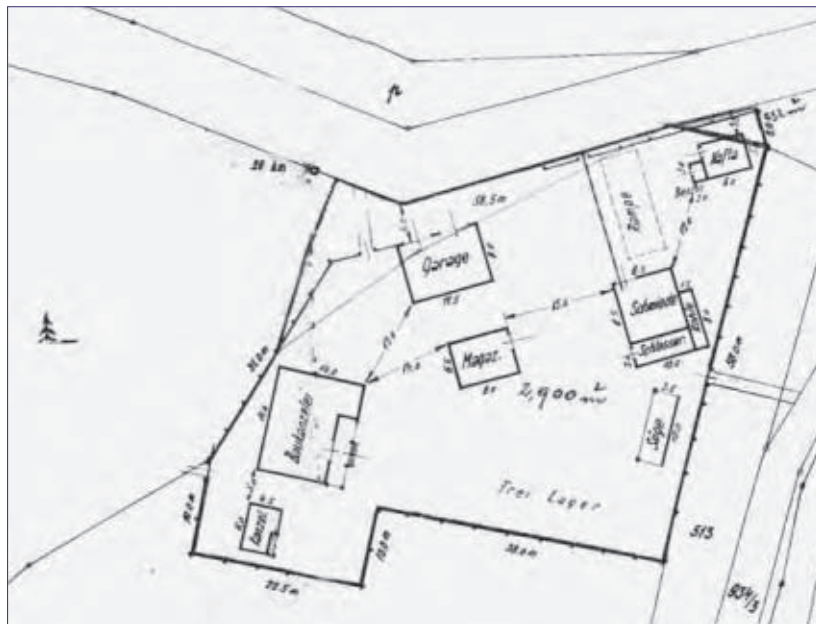
Druhé stavební zázemí měla firma u obce Hluboké (dnes Hluboké Dvory). Zde se nacházel lom na kámen. Z lomu vedla drážka na staveniště dálnice. Dále zde měla firma dílny, sklady stavebního materiálu a rozsáhlé zařízení pro stavbu mostu přes údolí Hlubockého potoka. Na katastru obce Všechnovice si firma postavila pomocnou stavební kancelář, která se jako soukromé rekreační zařízení dochovala do dnešních dnů.



Stavební kancelář firmy Hrabě & Lozovský pod Žernovníkem



Celkový pohled na stavební dvůr firmy Hrabě & Lozovský pod Žernovníkem



Stavební dvůr firmy Hrabě & Lozovský pod Žernovníkem

Mechanizace firmy na stavbě dálnice:

- 2 ks motorové rypadlo Menck & Hambrock typ Mb 2
- 1 ks motorové rypadlo Menck & Hambrock typ Mo
- 3 ks parní lokomotiva ČKD
- 2 ks pásový traktor Hanomag
- 2 ks motorový válec Tatra–Kemna
- 1 ks motorový válec Pioneer BKG 101 s benzínovým motorem
- 7 ks lokomobil (značky Fowler, Škoda, Kemna)

Na staveništích se dále nacházelo několik motorových lokomotiv značky Orenstein & Koppel typ MD-2 a RL-1c, nákladní automobily, míchačky na beton, motorové pěchy a další mechanizace.



Pásový traktor značky Hanomag na stavbě dálnice. V pozadí zámek v Černé Hoře



Motorový válec Tatra–Kemna a nákladní automobil



Motorový válec Tatra–Kemna



↕ Motorová lokomotiva značky Orenstein & Koppel typ MD-2. V popředí snímků jsou kamenné kvádry určené pro stavbu dálničních mostů



Úředníci firmy Hrabě & Lozovský na silnici z Černé Hory do Žernovníka



Majitel firmy Hrabě & Lozovský
ing. Alexander Lozovský



Vedoucí pracovníci firmy Hrabě
& Lozovský pro stavbu dálnice
v okolí Černé Hory (stavební díl
34) ing. V. Čermák (vpravo)
a ing. Jiří Schneider



Prokurista firmy Hrabě & Lozovský ing. Petr Gončarenko (vpravo), který řídil veškeré stavební práce na stavbě dálnice, a hlavní stavbyvedoucí stavebního dílu 36 ing. Sergej Juvčenko



Hlavní účetní firmy Hrabě & Lozovský pan Jaroslav Šachl na stavbě dálnice



Příprava ocelové armatury pro stavbu mostu přes údolí Hlubockého potoka



Parní lokomotiva značky ČKD na stavbě dálnice u Hlubokých Dvorů

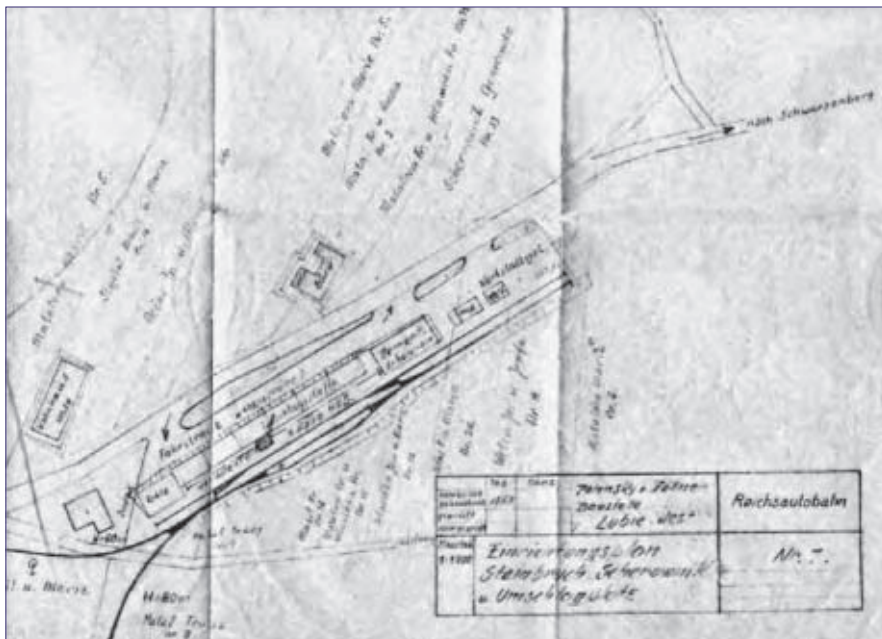


Míchačka na beton na staveništi mostu přes údolí Hlubockého potoka

Firma Polensky & Zöllner

Hlavní stavební zázemí firmy se nacházelo v obci Žernovník, kde si zřídila velké překladiště materiálu a veškeré zařízení. Od nádraží v Rájci–Jestřebí měly cement a další stavební materiál na Žernovník dopravovat nákladní automobily. Od lomu umístěného poblíž obce (tento lom využívala i firma Hrabě & Lozovský) vedla stavební drážka do překladiště s postaveným malým nádražím. Zde se měl soustřeďovat veškerý materiál potřebný pro stavbu dálnice. Od tohoto skladového zázemí směřovala stavební drážka podél stavby dálnice až na staveniště mostu přes údolí Lubě.

Na staveništi samotného mostu (lokality „Na holém“) společnost postavila několik budov (sklady, kanceláře pro úředníky, kovárna atd.), našlo zde místo překladiště materiálu ze stavební drážky, byly zde umístěny míchačky na beton a vztyčena konstrukce kabelového jeřábu. Z obce Malá Lhota přivádělo vedení elektrický proud. Na druhé straně údolí dělníci připravili stanoviště pro kabelový jeřáb a pokáceli les pro plánované stavební zázemí.



Překladiště firmy Polensky & Zöllner na Žernovniku

Mechanizace firmy na stavbě dálnice:

Pro stavbu dálničního mostu přes údolí říčky Lubě firma dovezla kabelový jeřáb značky Bleichert. Dále měla na stavbě dálnice několik motorových lokomotiv značky Deutz, které zajišťovaly provoz na stavební drážce. Dle vyprávění pamětníků zde byla i další mechanizace, kterou se však doposud nepodařilo blíže upřesnit.



Konstrukce kabelového jeřábu na severní straně údolí říčky Lubě



Konstrukce kabelového jeřábu se stala po zastavení stavebních prací vítaným cílem místní mládeže



Konstrukce kabelového jeřábu se stala po zastavení stavebních prací vítaným cílem místní mládeže



Most stavební drážky nedaleko obce Žernovík.
Na mostě stojí pracovníci firmy Polensky & Zöllner a jedna z lokomotiv značky Deutz

PLÁNY ČTYŘMOSTÍ





KAPITOLA 2 - „OKOLÍM BRNA“

ÚVOD

Vracíme se zpět na opuštěné těleso nedokončené dálnice mezi obcemi Všechnovice a Skalička, severně od města Kuřim. Zde se nacházela hranice stavebních správ, které řídily stavbu dálnice. Na sever od této hranice jsou stavební práce řízeny z Bratislavi. Tato kapitola však bude popisovat jižní úsek opuštěné stavby řízené z Vídně prostřednictvím dvou stavebních kanceláří sídlících v Brně a Mikulově.

Trasa dálnice v tomto úseku míjí ze západní strany město Brno a dále pokračuje ve směru na Vídeň. Dálnice byla v tomto úseku budována na území Protektorátu těsně za tehdejší protektorátní hranicí nedaleko obce Ledce. Za hranicí dále ve

směru na Vídeň nebyla stavba zahájena, i když se intenzivně pracovalo na přípravě úseku na území bývalé republiky (Ledce–Pohořelice–Mikulov). Trasa dálnice měla probíhat západně od Pohořelic (zde měla být mimoúrovňová křižovatka a čerpací stanice), u obce Pasohlávky měla překonat řeku Dyji velkým mostem (zvažováno několik variant o délce mostu až 800 m) a směřovat dále k jihu okolo Mikulova.

Pro ubytování dělníků byly v předstihu postaveny u obce Medlov a u Pohořelic dva tábory. Ani jeden z těchto táborů nebyl využit.

Reichsautobahnen
der Vorstand der Bauabteilung Brünn

Brünn, Pilgramgasse 311
Ruf. 18.680 und 18.689

Hlavička používaná na listinách stavební kanceláře v Brně

Reichsautobahnen
der Vorstand der Bauabteilung Nikolsburg

Nikolsburg, Adolf-Hilferplatz 13
Ruf. 84

Hlavička používaná na listinách stavební kanceláře v Mikulově

Reichsautobahnen
Der Vorstand
der Bauabteilung Brünn

Otisk razítka stavební kanceláře v Brně

ÚSEK (STAVBA) ZAČÁTEK ÚSEKU		KONEC ÚSEKU	STAVEBNÍ DÍL NEBO STAVBA VELKÉHO MOSTU (SAMOSTATNÁ)	REALIZACE (FIRMA NEBO SDRUŽENÍ FIREM)	ZAHÁ- JENÍ STAVBY
Všechnovice	Čebín		Stavební díl 1/a	Sager & Woerner, Mnichov – Konstruktiva, a. s., Praha	III.40
Čebín	Brno-Kníničky		Stavební díl 1	Pittel & Brausewetter, Vídeň – Lanna, a. s., Praha	IV.39
Most přes údolí Svratky, Brno-Kníničky			Dálniční most přes údolí Svratky u Brněnské přehrady	Pittel & Brausewetter, Vídeň – Lanna, a. s., Praha	V.40
Brno-Bystrc	Brno-Žebětín		Stavební díl 2/a	Bauunion Brünn (sdružení firem Ambros, Rösner, Spinka)	VI.39
Brno-Žebětín	Brno-Bosonohy		Stavební díl 2/b	A. Hubený, Brno a Hrabě & Lozovský, a. s., Praha	VI.39
Brno-Bosonohy	železniční trať Brno– Jihlava u Troubska		Stavební díl 2/c	Engelbert Weis, Brno & ing. Jaroslav Jáchymek, Brno	VI.39
železniční trať Brno– Jihlava u Troubska	Nebovidy, údolí Bobravy		Stavební díl 3	Funke & Co., Drážďany	VII.39
Most přes údolí Bobravy			Dálniční most přes údolí Bobravy u Želešic	Pittel & Brausewetter, Vídeň – Lanna, a. s., Praha	V.40
údolí Bobravy	Sobotovice (protektorátní hranice u Ledců)		Stavební díl 4	Funke & Co., Drážďany	IV.39

POPIS TRASY DÁLNICE

Vracíme se zpět na opuštěné staveniště dálnice nedaleko obce Všechnovic. Nacházíme se za plánovaným dálničním mostem přes silnici ze Všechnovic do Skaličky. Dálniční těleso je zde dnes rozoráno. V tomto úseku byla stavba dálnice zahájena až v průběhu roku 1940 a probíhaly zde pouze zemní práce. Silnice ze Všechnovic do Drásova, kterou rozorané těleso dálnice v oblouku dvakrát kříží, měla být přeložena západně od stávající trasy. Stavba přeložky začala v září 1940, ale stejně jako vlastní těleso dálnice je dnes rozorána.



Těleso dálnice v místech plánované odpočívky u obce Drásov (1985), (km 494,6)

V místech, kde těleso dálnice kříží polní cesta vedoucí od silnice ze Všechnovic do Drásova k samotě U Bucků, měl být vybudován most přes dálnici. Jeho stavba se nestihla zahájit. Od polní cesty dále k říčce Lubě je zemní těleso dálnice zachováno, i když s povrchem rozoraným pro zemědělské účely. V blízkosti říčky Lubě měla být umístěna levostranná odpočívka. Rozšíření dálničního tělesa pro ni je dodnes patrné. Stavba dálničního mostu přes říčku Lubě nebyla zahájena. Od říčky Lubě až po silnici z Malhostovic do Drásova je vybudován násyp, využitý v současné době částečně jako cvičiště psů. Dnešní silnice z Malhostovic do Drásova měla být zrušena a nahrazena přeložkou vedenou asi 300 m jižně od stávající silnice. Stavba této přeložky a přeložky silnice z Drásova do Čebína začala v květnu 1941. Zemní práce na přeložkách i na dálnici jsou



Tato informační tabule o stavbě stála poblíž silnice z Čebína do Malhostovic (1940), (km 496,4)



Rekultivované těleso dálnice u obce Všechnovice (1987), (km 492,7)

dnes zcela rekultivovány. Jižně od Malhostovic stála v trase dálnice vápenka firmy Rosa & Maláškové. Po několika jednáních bylo rozhodnuto o zboření továrny a stavbě nové na severní straně vrchu Čebínka. Válečné události však tomuto přesunu zabránily.

Původní železniční trať Brno–Tišnov, určená ke zrušení, měla dočasně dálnici překonat mostem, k jeho stavbě ale nedošlo. Pro potřeby stavební drážky však stavební firma postavila provizorní železniční

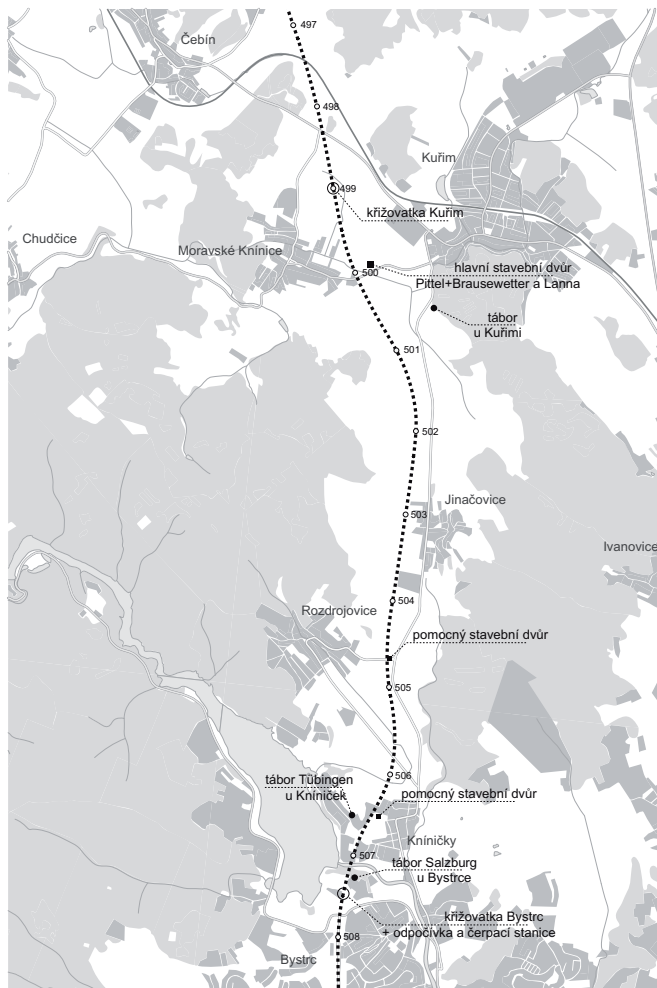
most přes trasu drážky. Za zrušenou železniční tratí přechází dálnice do dlouhého násypu, který předčasně končí v místech plánovaného dálničního mostu přes polní cestu. O něco dále se v poli nachází propustek. Dvojkolejná železniční trať Brno–Havlíčkův Brod, která se stavěla v téže době jako dálnice, měla být přemostěna. Stavba mostu nebyla zahájena. Situaci v místech křížení dálnice s železnicí vidíme na plánu číslo 1.

PLÁNEK Č. 1



Plán dálnice v místech křížení s novou železniční tratí Brno – Havlíčkův Brod (1941)

- ① Dálniční most přes polní cestu (stavba nezahájena)
- ② Propustek pro místní vodoteč (dokončen)
- ③ Dálniční most přes železniční trať (stavba nezahájena)



Dále na jih míří rozestavěná dálnice do sedla mezi Kuřimským vrch a Čebínský kopec. Sedlem prochází zářez poměrně řídké porostlý nízkými listnáči. Dnešní silnice z Kuřimi do Hradčan (u Tišnova) vznikla až po válce bez zřetele na rozestavěnou dálnici, a tak se stalo, že křížení není výškově vyřešeno. Původní silnice z Kuřimi do Hradčan měla být totiž přeložena jižně do plánované dálniční křižovatky. Situaci plánované mimoúrovňové křižovatky vidíme na plánu číslo 2. Celkové řešení trasy dálnice a navazujících staveb v tomto úseku zobrazuje plánek číslo 3.

PLÁNEK Č. 2



Plán mimoúrovňové křižovatky Kuřim (1940)

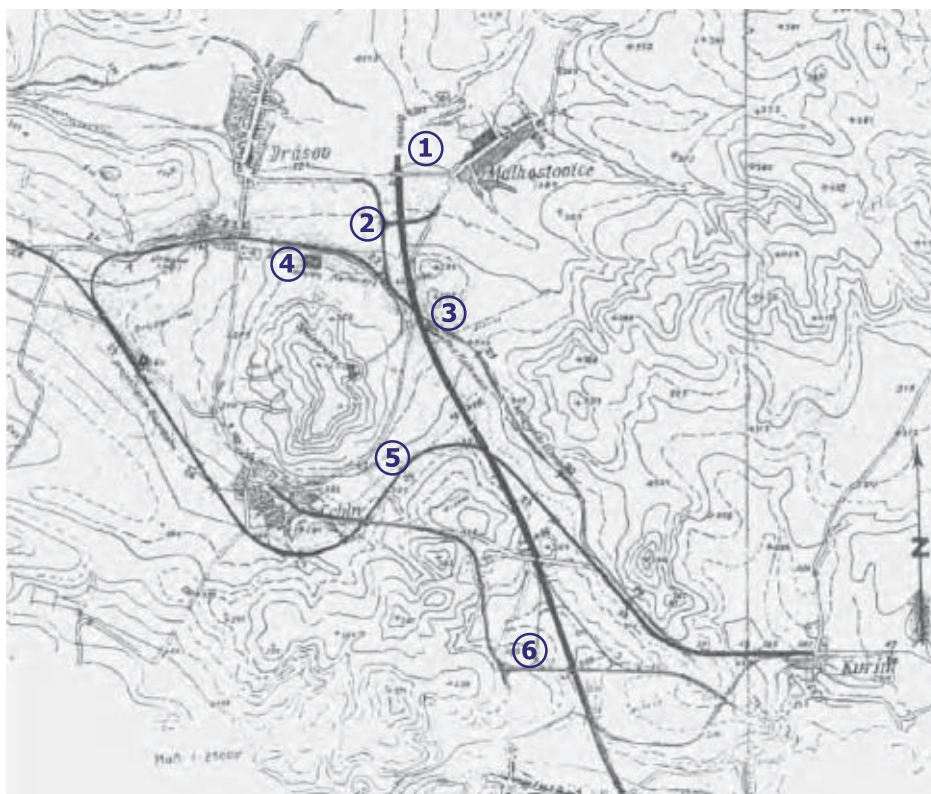


Nedokončený násyp dálnice mezi čebínskou vápenkou a železniční tratí Brno–Havlíčkův Brod (2004), (km 497,5 až 496,8)



Celkový pohled na most přes říčku Kuřimku u Moravských Kniníc (1962), (km 499,9)

PLÁNEK Č. 3



Pohled na celkovou situaci v okolí obcí Drásov, Malhostovice, Čebín, Kuřim a Moravské Knínice (1941)

- | | |
|--|--|
| ① Trasa dálnice | ④ Plánovaná nová továrna firmy Rosa & Maláškové |
| ② Přeložka silnic Čebín–Malhostovice a Drásov–Malhostovice | ⑤ Nově budovaná železniční trať Brno–Havlíčkův Brod |
| ③ Stávající továrna firmy Rosa & Maláškové | ⑥ Přeložka silnice z Kuřimi do Tišnova s mimoúrovňovou křižovatkou |



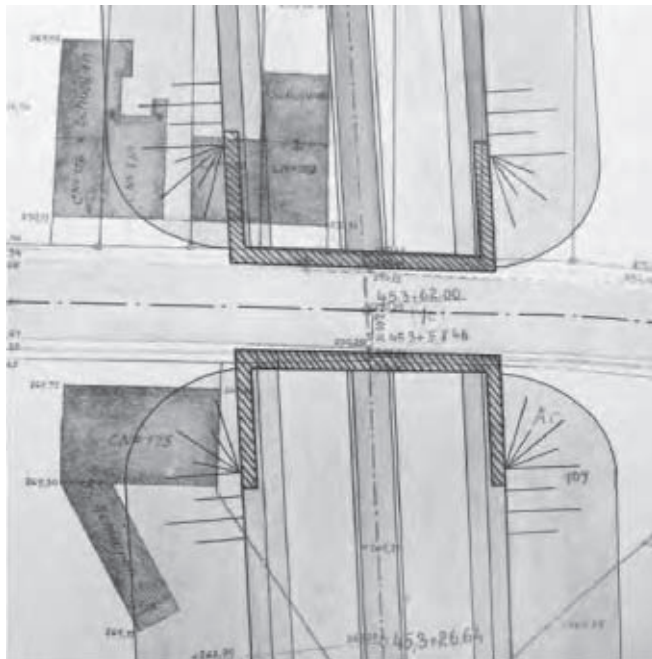
Detail koryta a klenby mostu (1986), (km 499,9)

Za křižovatkou protíná těleso dálnice zrušenou železniční trať Kuřim–Veverská Bítýška. Provoz na této železniční trati skončil v roce 1936, a proto nebylo třeba řešit její křížení s dálnicí. Dostáváme se k říčce Kuřimce. Most přes ni stihla firma postavit. Mezi mostem přes Kuřimku a plánovaným mostem přes silnici z Kuřimi do Moravských Knínic je násyp dálnice vybudován pouze asi do výše jedné čtvrtiny. Most přes silnici není ani založen, ale bezprostředně za projektovaným mostem můžeme vidět dokončené dálniční těleso (násyp). V těchto místech došlo z důvodu výstavby tělesa dálnice a dálničního mostu ke zboření pěti domů. Situaci v místech, kde stály tyto domky, vidíme na plánu číslo 4.



Hloubení zářezu mezi obcemi Jinačovice a Rozdrojovice (1)

PLÁNEK Č. 4



Situace v místech plánovaného dálničního mostu přes silnici z Kuřimi do Moravských Knínic (1939)
Nákres dálnice se zachycením rodinných domků určených k likvidaci (dva dvojdomky a jedna vilka)



Nedokončený dálniční most přes polní cestu, snaha o jeho náhradní využití (1985), (km 502,7)

Tag	Name	Oberste Bauleitung	Reichs-Autobahnen
Arbeitstag		Wien, den 14. 11. 1939	
gezeichnet		<i>[Signature]</i>	
geprüft			
ausgegeben			
Maßstab:	Lageplan d. Bezirksstraße Gurein-Mähr. Kinitz RAB Km 453+62,00 betr. Abbruch von Häusern.		Planzeichen:
			Ausgabe von:
			Ersatz für:
			Ersatz durch:

Rohové razítko výkresu

Za Moravskými Knínicemi dálnice pokračuje nejprve násypem a později zářezem k obci Jinačovice. V okolí Jinačovic je dnes dálniční těleso na několika místech rozoráno a nacházejí se zde tři menší dálniční mosty v různém stupni rozestavěnosti. Nejprve je to dálniční most přes polní cestu, má dokončené obě opěry, ale chybí nosná konstrukce. Druhý most přes polní cestu a potok má pouze částečně vybetonované základy a následující parabolický most přes polní cestu a potok je zcela dokončen. Poškození mostu z východní strany jsou patrně způsobena boji při přechodu fronty v roce 1945.



Detail rozestavěné opěry mostu u obce Rozdrojovice (1962)



Parabolický dálniční most přes polní cestu a potok (1985), (km 504,2)



Celkový pohled na rozestavěný most u obce Rozdrojovice (1985), (km 505,9)



Kvalitně provedené zemní těleso dálnice u obce Rozdrojovice (1985), (km 505,8 až 505,2)



Detail poškození parabolického dálničního mostu (1962), (km 504,2)

Jižně od obce Jinačovice bylo nutné z důvodu stavby dálnice vybudovat přeložku silnice z Kníniček (nyní součást Brna) do Jinačovic a dále i přeložku silnice vedoucí od této komunikace do obce Rozdrojovice.



Kvalitně provedené zemní těleso dálnice u obce Rozdrojovice (1985), (km 505,2 až 506)



Zemní práce u obce Kníničky, v pozadí dělnický ubytovací tábor (2)

Silnice z Kníniček do Jinačovic byla v délce asi 200 metrů přeložena poněkud východněji od své původní trasy. Zrušenou původní silnici do obce Rozdrojovice nahrazuje přeložka, na které se nachází nedokončený dálniční most. Most má asi z 80 % hotové opěry a v tomto stavu působí dojmem názorné učební pomůcky pro stavební školy.

Za zrušenou silnici do Rozdrojovic začíná krátký úsek, který je velmi přehledný. Pravotočivým obloukem postupuje trasa dálnice nejprve v zářezu a později na násypu. Opuštěné staveniště je v těchto místech v terénu velmi výrazné. V ucelené podobě by opět mohlo sloužit jako nějaký obří model pro stavební školy.



Pohled z rozestavěné jižní opěry na severní pilíř dálničního mostu přes údolí Svatky (1985), (km 507)

O kousek jižněji je už situace jiná. Násyp přes údolí místního potoka není dosypán do plné výše a stojí na něm několik chat. Propustek pro potok je hotov. Těleso dálnice se přibližuje k dnešní městské části Brno-Kníničky. Posledních několik set metrů dálnice před plánovaným dálničním mostem přes údolí Svatky není dálniční těleso příliš zřetelné. Asi 200 metrů před plánovaným mostem je hotov šikmý propustek ve svahu, který svým řešením naznačuje umístění dálniční pláň. Západní strana propustku se prakticky přimyká k terénu, zatímco prostřední vpust' se jako nějaký komín tyčí nad klesajícím úbočím. V těchto místech pohltila trasu dálnice chatová osada.

Bezprostředně za plotem poslední z chat spadá terén příkře do údolí Svatky. Přes údolí je rozestavěn viadukt. Ocelovou konstrukci jeho mostovky měly podpírat tři železobetonové pilíře a na obou stranách údolí se měly nacházet železobetonové opěry. Vybetonován byl pouze jeden pilíř a částečně jižní opěra. Pro zbylé dva pilíře a severní opěru stihli dělníci jenom vykopat a vypažit základy.



Rozestavěná jižní opěra dálničního mostu přes údolí Svatky (1946), (km 507)

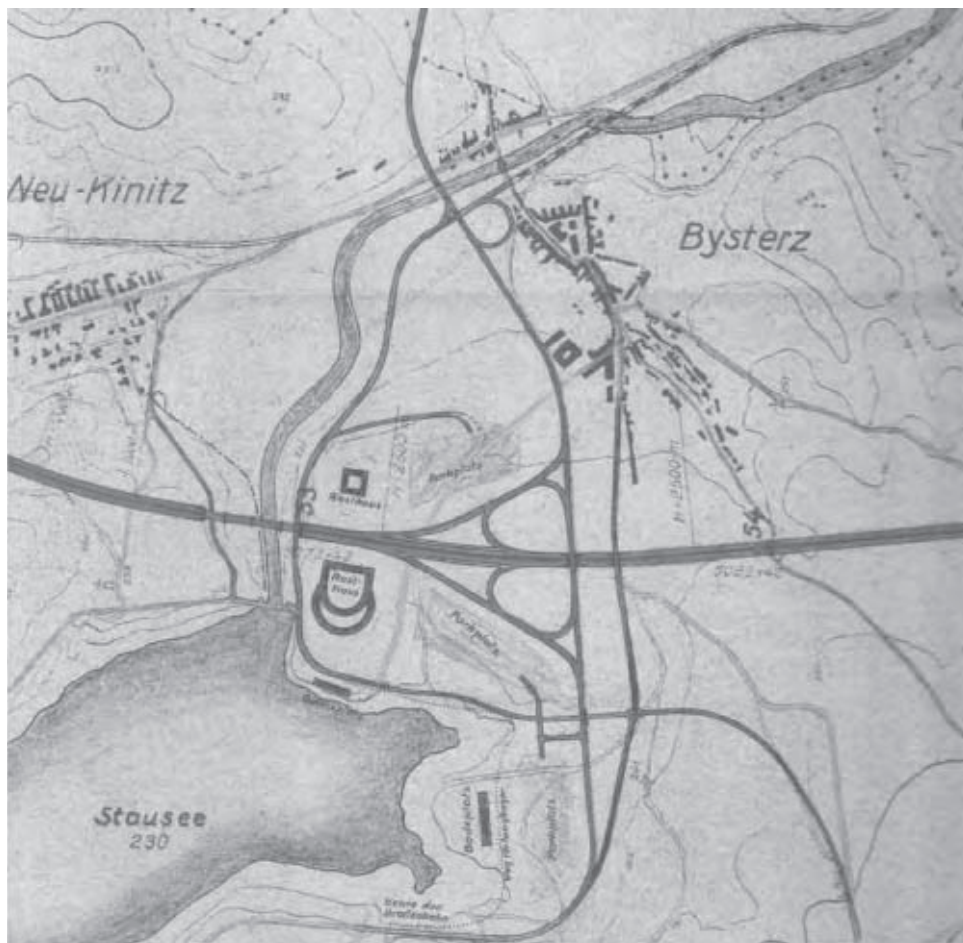


Rozpracovaný zářez u Kníniček (3)



Celkový pohled na staveniště dálničního mostu přes údolí řeky Svratky (km 507)

Za jižní opěrou mostu prochází dálnice sedlem mezi oběma vrcholy Panské Horky a násypem v levotočivém oblouku míří k Bystrci. Zde měla být situována mimoúrovňová křižovatka Brno-sever (Brünn-Nord). Podrobnosti z tohoto úseku stavby vidíme na plánu číslo 5.



PLÁNEK Č. 5

Plán mimoúrovňové křižovatky Brno-sever (1940)

Plánovaná mimoúrovňová křižovatka „Brünn-Nord“ byla pojata skutečně velkoryse. V rámci této stavby měl být vybudován i dálniční přivaděč umožňující napojení města Brna na dálnici. V okolí dálniční křižovatky měly na obou vrcholech Panské Hůrky vyrůst restaurace s výhledem na přehradní jezero a s možností ubytování. Dále se zde měly nacházet dvě čerpací stanice pohonných hmot doplněné autoservisem, rozsáhlým parkovištěm a rekreačním zázemím.



Průchod dálnice Bystrcí (březen 1941)



Těleso dálnice mezi dálničním mostem přes Svatku a původní zástavbou v Brně-Bystrci (1966), (km 507,4)

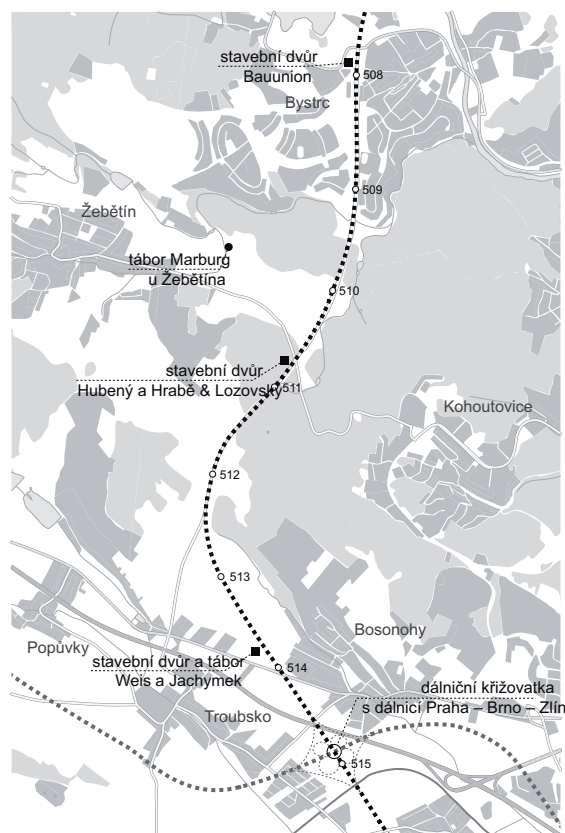
Od míst plánované dálniční křižovatky je dnes těleso dálnice využito pro vedení významné městské komunikace. My však popisujeme původní nedokončenou dálnici. Tehdejší obec Bystrc (dnes součást Brna) dálnice protínala na jejím západním konci. Také zde muselo být zbořeno několik rodinných domků a pouze válečné neúspěchy Německa a přerušení stavby dálnice ochránily Bystrc od dalšího bourání. V plánech byla destrukce dalších šesti domů v rámci stavby mimoúrovňové křižovatky a dále dvaceti sedmi domů, které stály v cestě projektovanému dálničnímu přivaděči. Za obcí musela být zbořena i cihelna, která překážela budovanému mostu přes polní cestu do Žebětína (nyní součást Brna).



Průchod dálnice Bystrcí, v pozadí ubytovací tábor pro přespolní dělníky „Salzburg“ (březen 1941)



Nedokončený dálniční most přes polní cestu z Bystrce do Žebětína (1962), (km 508,6)



O něco jižněji těleso dálnice nedokončeným násypem překonává údolí potoka Vrbovec. V údolí se dodnes nachází patrový most přes polní cestu a potok. Ve spodním patře dvoutrubním propustkem prochází potok. Horní patro tvoří parabolický most přes polní cestu.



Těleso dálnice v Bystrci (1966), (km 508,8)

Z údolí potoka Vrbovec pokračuje dálnice pravotočivým obloukem s 5% stoupáním do sedla v zalesněném hřbetu táhnoucím se mezi Kohoutovicemi (nyní součást Brna) a Žebětínem. Ve stoupání se nachází dokončený dálniční most přes polní cestu, u něhož však při

náhradním využití pro městskou komunikaci došlo k výměně původní nosné desky.

Těleso dálnice dále křížuje silnici z Kohoutovic do Žebětína. Pro přeložku této komunikace byl v terénu vyhlouben zářez, ale vlastní stavba dálničního mostu nezapočala. V místech, kde dálnice zářezem překonává zalesněný hřbet, se měl nacházet most přes dálnici. Ani stavba tohoto mostu nebyla zahájena.

Za zářezem se trasa dálnice stáčí v levotočivém oblouku na jihovýchod. U dnešní městské části Brno-Bosonohy měla dálnice nejprve dálničním mostem překonat dnes zrušenou silnici z Bosonoh do Žebětína a o něco jižněji i tehdejší státní silnici Brno–Jihlava. Na obou přeložkách se podařilo dokončit zemní práce, na stavbu mostů však již nedošlo. Těleso dálnice je v těchto místech částečně rekultivováno.



Klesání dálnice do údolí potoka Vrbovce (1966), (km 509 až 509,5)



Těleso dálnice u Žebětína (1966), (km 505,7 až 510)



Dálniční most přes potok Vrbovec a polní cestu (1987), (km 509,3)

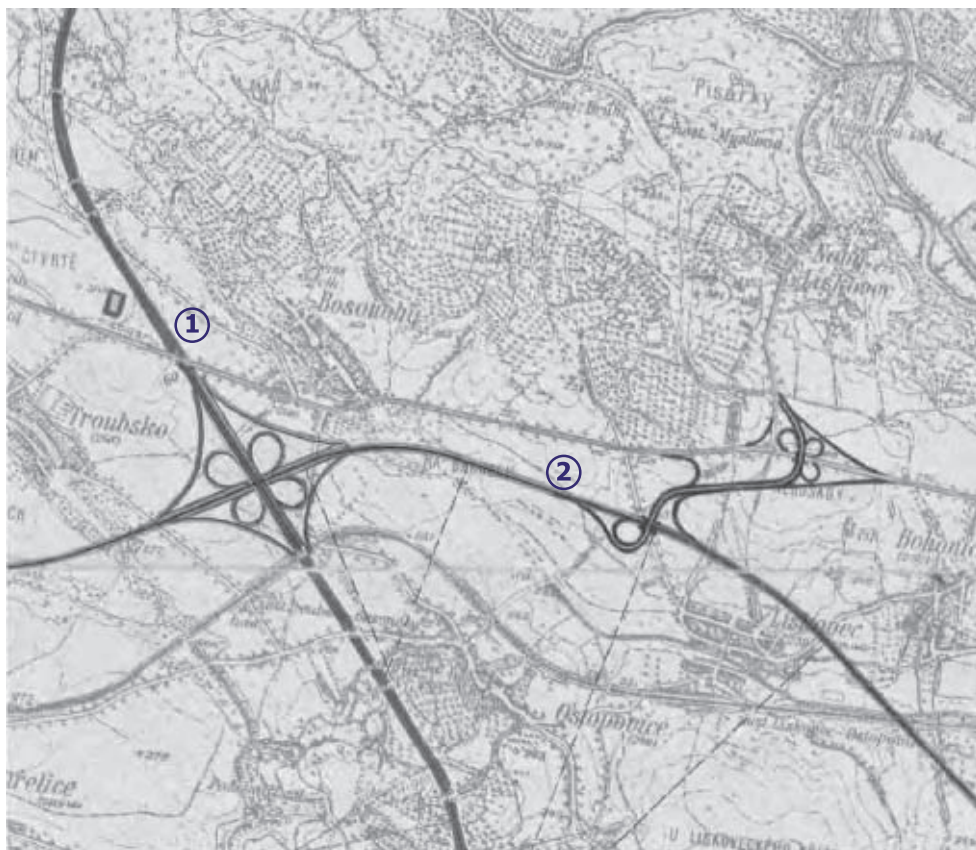


Dálniční most přes polní cestu u Žebětína (1962), (km 509,7)



Těleso rozestavěné dálnice u Bosonoh využité na poloviční šířku při modernizaci závodní tratě Velké ceny ČSSR (dobový název) v druhé polovině šedesátých let 20. století (1979), (km 512)

Za přeložkou silnice Brno–Jihlava měla být rozvinuta křižovatka německé průchozí dálnice s naší, v té době také budovanou dálnicí Praha–Brno–slovenská hranice. Německá dálnice by naši dálnici překonávala mostem. Stavební firma stihla zemní práce v místech dálniční křižovatky téměř dokončit, na stavbu dálničního mostu se ale teprve chystala. Veškeré zemní práce jsou však dnes, až na těleso naší dálnice u Bosonoh, zcela rekultivovány. Tvar dálniční křižovatky je zachycen na plánu číslo 6.

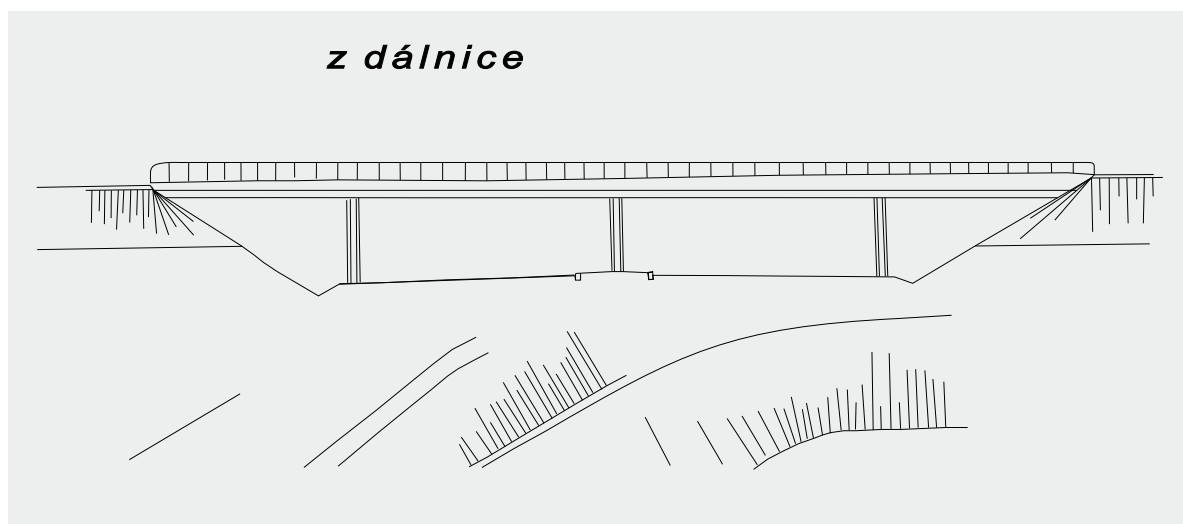


PLÁNEK Č. 6

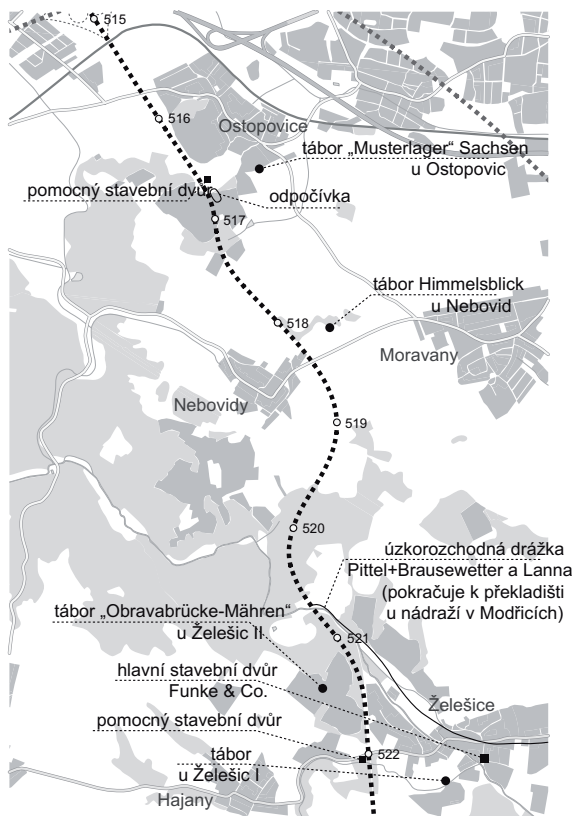
Plán mimoúrovňové křižovatky Brno-jih (Brünn-Süd) a napojení Brna na protektorátní dálnici (1939)

- ① Německá průchozí dálnice Vratislav–Brno–Vídeň
- ② Protektorátní dálnice Praha–Brno–Zlín

Po opuštění prostoru rozestavěné křižovatky s naší dálnicí míří trasa průchozí dálnice na jih. Most přes železniční trať Brno–Jihlava nebyl ani založen, stejně jako most přes silnici z Ostopovic do Střelic. V úseku mezi plánovanými mosty je dálniční těleso rozoráno a jen zkušený pozorovatel může v terénu nalézt trasu. Silnice z Ostopovic do Střelic je již v místech plánovaného mostu zahlobena do zářezu, aby byla dostatečně hluboko pod dálnicí. Zářez je důmyslným způsobem odvodněn.



Pohled na most převádějící německou průchozí dálnici přes naši dálnici Praha – Brno – slovenská hranice (km 515)



Od tohoto místa dále je ovšem dálniční těleso výrazně patrné. Asi 200 metrů za zářezem spatříme dokončený propustek a nedaleko od něj nedokončený dálniční most přes polní cestu. Zde začíná stoupání k Urbanovu kopci. Pod jeho vrcholem skýtá takřka romantický obraz nedokončený parabolický most přes polní cestu. Z tohoto místa je dobře patrné vedení trasy dálnice zpět směrem na severozápad. Vrchol Urbanova kopce obchází trasa dálnice nedokončeným odřezem, přičemž šířka zemního tělesa dává tušit, že se zde měla nacházet odpočívka. Bezprostředně poté dojdeme k obrovskému násypu přes hluboké údolí.

V jakémsi kontrastu s tím probíhá dále trasa rozestavěné dálnice poklidným způsobem mělkými zemními pracemi (dnes částečně rekultivovanými) po planině u obce Nebovidy. Most přes silnici z Moravan do Nebovid není dokončen. Následné rozorání mělkých zemních prací je přerušeno násypem v oblouku o poloměru 800 m s vozovkami samostatně klopenými. Samostatné klopení vozovek v oblouku je patrné i na nedokončeném mostu přes polní cestu. Za mostem je zemní těleso v krátkém úseku rozoráno a zemědělsky využíváno.



Dálniční propustek u Ostopovic (1962), (515,9)



Nedokončený dálniční most přes polní cestu u Ostopovic (1962), (516)



Ing. Hanz Lorenz s novináři a technickými úředníky na inspekční cestě na stavbě dálnice u Ostopovic (1940)



Nedokončený parabolický dálniční most přes polní cestu u Ostopovic (1967), (km 516,7)



↑
↓
Koupaliště v údolí Šelše (cca 1935)
zničené při stavbě dálnice



Zářez pro dálnici v Urbanově kopci (1962), (km 517)



Kácení stromů v trase budoucí dálnice v údolí Šelše (1939)



Pohled z násypu na propustek. Na hraně násypu se nacházejí zbytky kolejí stavební drážky firmy Funke (1962), (km 517,2)



Částečně zemědělsky rekultivované zemní těleso rozestavěné dálnice na pláních u obce Nebovidy (1986), (km 518 až 517)



Pohled přes nedokončený dálniční most se samostatně klopenými vozovkami. Za mostem je dobře viditelná rozdílná úroveň dálničního tělesa pro každou z vozovek (1986), (km 519,2)



Fotografie nejvyššího dálničního násypu (32 metrů) v České republice (1962), (km 517,2)



Nedokončený dálniční most přes silnici z Nebovid do Moravan (1962), (km 518,4)



Nedokončený dálniční most se samostatně klopenými vozovkami přes polní cestu jižně od Nebovid (1986), (km 519,2)

Nepojmenovanou výšinu obchází rozestavěná dálnice levotočivým obloukem o poloměru 600 m a zemní tělesa jednotlivých vozovek jsou přiměřeně silně (6 %) samostatně klopena. Úsek je nyní porostlý listnatými stromy a značně nepřehledný.

Dálniční těleso je náhle přerušeno hlubokým příčným údolím říčky Bobravy. Přes ně měl být vybudován viadukt. Podrobný popis viaduktu, stavebního zázemí a dalších zajímavostí ohledně této stavby naleznete v kapitole „Technické zázemí“.



Dálnice mezi obcemi Nebovidy a Želešice (1939)

- ① Trasa dálnice s oblouky o poloměru 800 a 600 m
- ② Dálniční most přes údolí říčky Bobravy u Želešic



↕ Dělníci firmy Funke na stavbě dálnice jižně od Nebovid

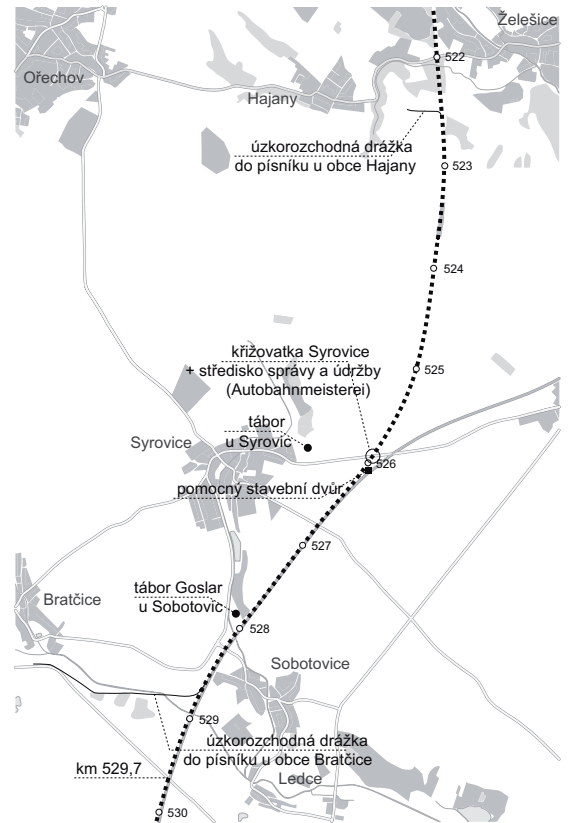


Klesání dálnice k údolí Bobravy (1986), (km 519,7)



Rypadlo Škoda a parní lokomotiva ČKD firmy Funke na stavbě dálnice jižně od Nebovid (km 520)

Po překonání údolí říčky Bobravy pokračuje trasa dálnice úbočím kopce U svatého Peregrina. Následující parabolický most přes místní komunikaci a potok působí mimořádně mohutným dojmem. To je způsobeno tím, že vozovky dálnice měly vést na násypu přes příčné údolí ve velké výšce nad přesypaným mostem, který má proto ohromnou šířku. Za mostem je dokončený násyp, který dále přechází v krátký zářez.



Celkový pohled na staveniště dálničního mostu přes údolí říčky Obravy (nyní Bobrava) u Želešic (520,7)



Dětské sanatorium Dr. Franze Weinthofera v Želešicích později obětované stavbě dálnice (kresba 1935)



Dálniční most přes místní komunikaci a potok – pohled na klenbu mostu (1986), (km 521,4)



Dálniční most přes místní komunikaci a potok v Želešicích – celkový pohled (1962), (km 521,4)



Motorové rypadlo Škoda a parní lokomotiva ČKD na stavbě dálnice u Želešic



Dálniční most přes místní potok u Želešic – celkový pohled (1962), (km 523,1)



Dálniční most přes místní potok – detailní pohled na úpravu korytu (2004), (km 523,1)



Dálniční most přes nedokončenou přeložku silnice z Želešic do Hajan (1962), (km 523)

Přes silnici z Želešic do Hajan sice stavební firma stihla postavit most, dnes však není využit. O něco dále můžeme spatřit parabolický most přes místní potok. Dálnice pokračuje nejprve násypem a později zářezem směrem k obci Syrovice. V zářezu se dnes nachází obalovna asfaltových směsí. V násypu přes následující mělké údolí u Rajhradu nalezneme obloukový propustek a most přes polní cestu. Dále jsou zemní práce rozorány. I tak je v polích patrný násyp. U obce Syrovice došlo v rámci stavby dálnice a mimoúrovňové křižovatky k přeložení silnice z Rajhradu do Syrovic do zářezu. Stavba mostu na dálniční křižovatce nebyla zahájena. Zemní práce na větších dálniční křižovatky sice dělníci dokončili, avšak v šedesátých letech došlo k rekultivaci. Část rekultivovaných zemních prací mimoúrovňové křižovatky dnes využívá rychlostní silnice R 52, která se v těchto místech napojuje a dále k jihu vede po trase německé průchozí dálnice.



Stavba dálnice u obce Želešice v roce 1940



Zářez dálnice jižně od Želešic (2004)



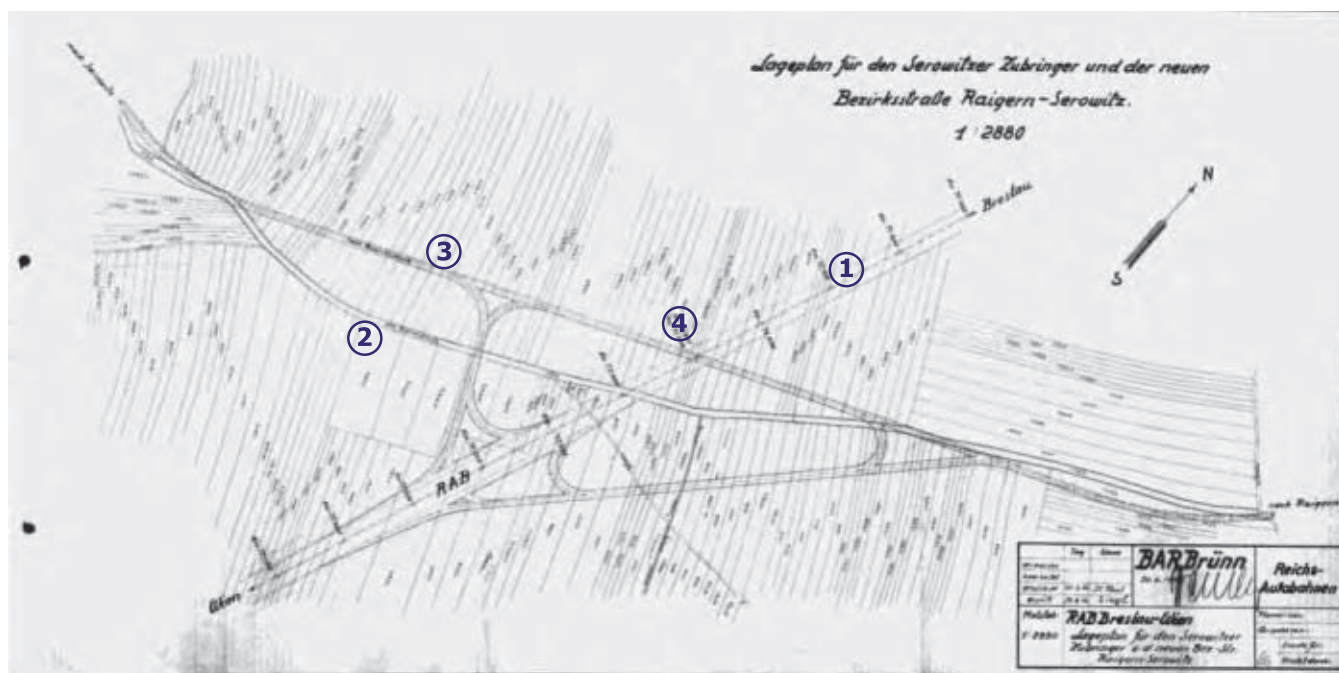
Propustek v dálničním násypu jižně od Želešic (2004), (km 523,6)



Celkový pohled na dálniční most přes polní cestu u Rajhradu (1962), (km 524,3)



Detail římsy mostu (1962), (km 524,3)



Plán mimoúrovňové křižovatky a přeložky silnice Rajhrad-Syrovice u Syrovic (1940)

- ① Dálnice
- ② Původní trasa silnice Rajhrad-Syrovice
- ③ Přeložka silnice Rajhrad-Syrovice
- ④ V těchto místech byla plánována stavba dálničního cestmistrovství (Autobahnmeisterei Serowitz)



Celkový pohled na dálniční most ze Syrovic do Vojkovic (1962), (km 526,8)



Detail římsy mostu (1962), (km 526,8)



Dálniční most po rekonstrukci (2000) v úseku využitém pro silnici R 52, (km 526,8)

Pro silnici R 52 jsou po částečných úpravách využity čtyři dálniční mosty a původní zemní práce.

Prvním využitým mostem se stal dálniční most přes silnici z Vojkovic do Syrovic. Most je po potřebných úpravách využit v původním stavu. Dalšího využití se dočkal i parabolický most přes místní potok u Sobotovic. V okolí tohoto mostu původně nedošlo k dokončení zemních prací. Následující most přes přeožku silnic Syrovice–Sobotovice a Bratčice–Sobotovice měl postaveny pouze opěry, nosná deska mostu je nová. Jedná se o příklad citlivého využití původní stavby.

Rychlostní silnice dále pokračuje k jihu původním zářezem, který za obcí Sobotovice přechází v násyp přes údolí říčky Šatavy. Parabolický most postavený přes říčku se také podařilo použít. Následující most přes místní komunikaci, vedoucí údolím říčky, měl hotovy pouze základy jedné opěry. Tyto práce však pohltily násyp dnešní silnice R 52.



Úprava římsy původního dálničního mostu (2004) v úseku využitém pro silnici R 52, (km 528,1)



Celkový pohled na dálniční most přes Syrovický potok u Sobotovic (1962), (km 528,1)



Celkový pohled na těleso dálnice a původní dálniční most (2004) v úseku využitém pro silnici R 52, (km 528,1)



Nedokončený dálniční most u Sobotovic (1962), (km 528,3)



Most po rekonstrukci a dostavbě v roce 2004 v úseku využitém pro silnici R 52, (km 528,3)



Zářez dálnice v roce 2004 v úseku využitém pro silnici R 52, (km 528,3 až 528,7)



Zářez dálnice u obce Sobotovice (1986), (km 528,7 až 528,5)



Dálniční most přes říčku Šatavu u obce Ledce (1962), (km 528,9)



Dálniční most přes říčku Šatavu u obce Ledce (2004) v úseku využitém pro silnici R 52

Původní dálniční těleso pokračovalo směrem k jihu. V místech dnešní mimoúrovňové křižovatky Bratčice se německá průchozí dálnice odkláněla od dnešní silnice R 52 západním směrem. Asi po 400 metrech v místech dnešní pískovny (těsně za tehdejší protektorátní hranicí) rozestavěnost dálnice končila.



Jižní konec rozestavěného dálničního tělesa poblíž obce Ledce (1986), (km 529,7)

UBYTOVACÍ TÁBORY

Tábor u obce Všechnovice (německý název Hirschberg)

Práce na stavbě tábora začaly na podzim 1939. Do konce roku 1939 vznikla příjezdová cesta k táboru a uskutečnily se přípravné zemní práce. Vlastní tábor byl dokončen v dubnu 1940. V táboře bydleli dělníci firem Hrabě & Lozovský, Sager & Woerner a Konstruktiva.

Po zastavení prací na stavbě dálnice firma tábor koncem roku 1942 zlikvidovala.



Fotografie tábora z roku 1940

Tábor u obce Drásov (německý název Kalkwerk)

K zahájení stavby tábora došlo na jaře 1940. V předstihu se podařilo koncem roku 1939 postavit příjezdovou cestu k budoucímu táboru. Tábor byl dokončen v červnu 1940. V táboře bydleli dělníci firem Sager & Woerner a Konstruktiva. Dvě budovy sloužící k ubytování dělníků přemístila firma do tohoto tábora z tábora u obce Syrovice. Tábor u obce Syrovice byl totiž zrušen již v roce 1940. Kromě do tábora Drásov došlo k převezení budov i do druhého ubytovacího tábora u obce Želešice.

Po zastavení prací na stavbě dálnice byl tábor zlikvidován koncem roku 1942.



Půdorys tábora, který se nacházel na severním úbočí kopce Čebínka (1940)

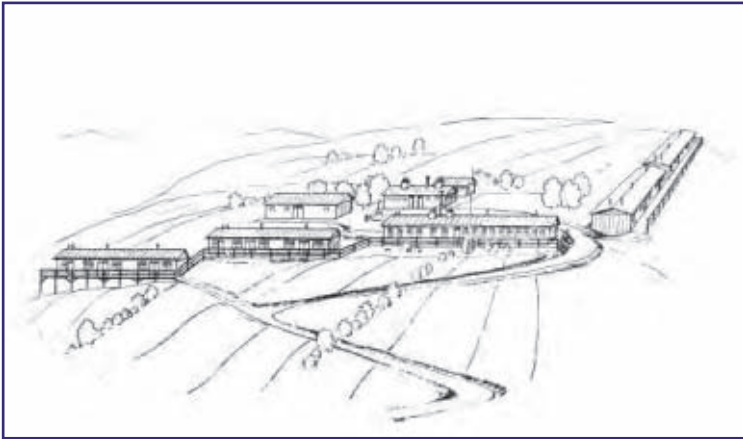


Fotografie tábora u Kuřimi z roku 1940

Tábor u Kuřimi (německý název Gurein)

Stavba tábora, který se nacházel poblíž dnešní silnice z Kuřimi do Jinačovic, započala v březnu 1939. O měsíc později se již do tábora nastěhovali první dělníci firem Pittel & Brausewetter a Lanna.

Po zastavení prací na dálnici byl tábor odstraněn počátkem roku 1943.



Nákres tábora (1939)

Tábor u dnešní městské části Brno-Kníničky (německý název Tübingen)

První zmínka o připravované stavbě tábora pochází z počátku ledna 1939. V dubnu 1939 byla stavba tábora dokončena a v táboře ubytovávali dělníci firem Pittel & Brausewetter a Lanna.

Po zastavení prací na stavbě dálnice firma tábor na jaře 1943 odstranila.



Osazenstvo táborové kuchyně (1940)

Tábor u dnešní městské části Brno-Bystrc (německý název Salzburg)

Stavba ubytovacího tábora pro dělníky nacházejícího se na jedné z vyvýšenin zvané Panská Horka začala v únoru 1939. První dělníci stavební firmy Bauunion se do tábora nastěhovali v květnu téhož roku.

Po zastavení prací na stavbě dálnice byl tábor na jaře 1943 odstraněn.



Pohled z terasy táborové jídelny do údolí řeky Svratky, které bude zanedlouho zatopeno vodami Brněnské přehrady (1939)



Nákres tábora (1939)



Pohled na tábor z údolí řeky Svatky u Kníniček (1940)

Tábor u dnešní městské části Brno-Žebětín (německý název Marburg)

V lese východně od městské části Brno-Žebětín vznikl od jara 1939 tábor pro ubytování dělníků firem Hubený a Hrabě & Lozovský, které budovaly dálnici v okolí Žebětína. Tábor byl dokončen v červnu 1939. Po zastavení prací na stavbě dálnice byl tábor na jaře 1943 odstraněn.



Nákres tábora (1939)



Tábor u Bosonoh (nyní součást Brna, německý název Parfuss)

Stavba tábora proběhla v dubnu a květnu 1939. V táboře bydleli dělníci sdružení firem Engelbert Weiss a Jaroslav Jáchymek. Po zastavení prací na stavbě dálnice došlo k odstranění pouze menší části tábora a zbytek byl využíván na různé výrobní nebo skladovací účely. Část původních budov se zde po různých úpravách dochovala do dnešní doby (2008).



Pohlednice s vyobrazením tábora u Bosonoh (1940)



Fotografie budovy táborové kuchyně a jídelny (1940)



Fotografie tábora (1939)

Vzorový tábor pro ubytování dělníků u obce Ostopovice (německý název tábora Musterlager Sachsen)

Stavba „vzorového tábora“ započala v květnu 1939. V táboře bydleli dělníci firmy Funke & Co. Součástí tábora tvořily i dvě budovy pro úředníky stavebního dozoru dálnice a to stavebních dílů 3 a 4 a také samostatně zadané stavby velkého dálničního mostu přes údolí říčky Bobravy (tehdy Obravy). Po zastavení prací na dálnici byl tábor počátkem roku 1943 zlikvidován.



Kresba táborové jídelny (1939)



Umývárna (1939)



Kuchyně (1939)



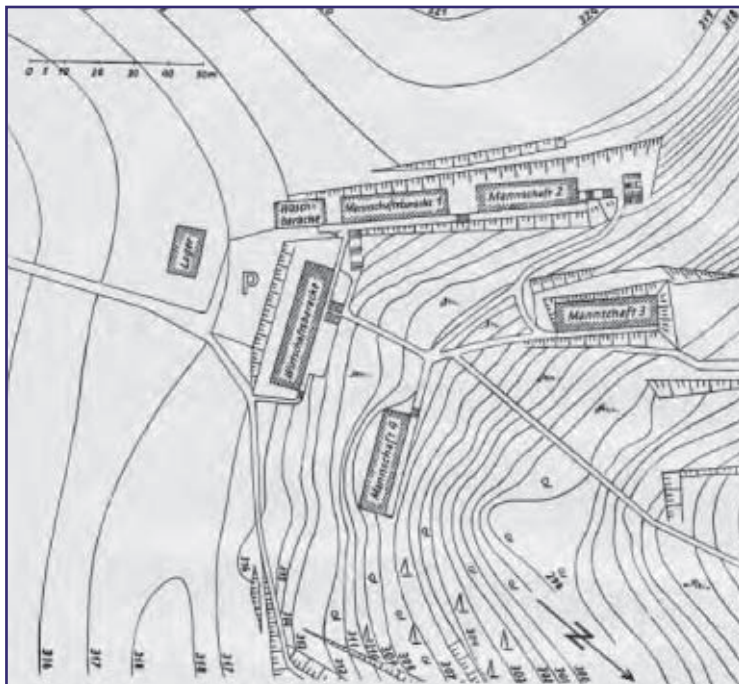
Skladiště ložního prádla (1939)

Tábor u obce Nebovidy (německý název Himmelsblick)

První zmínka o připravované stavbě tábora pochází z ledna 1939. Vlastní stavba tábora skončila v létě téhož roku a bydleli zde dělníci firmy Funke & Co. Po zastavení prací na stavbě dálnice byl tábor na jaře roku 1943 odstraněn.



Nákres tábora (1939)



Půdorys tábora (1939)



Fotografie tábora (1939)



Tábor pro ubytování dělníků u obce Želešice (tábor I)

První zmínka o připravované stavbě tábora pochází z ledna 1939 a již o měsíc později se na místě tábora rozeběhly přípravné stavební práce (stavba příjezdové cesty). Stavba vlastního tábora probíhala v jarních měsících roku 1939. V táboře byli ubytováni dělníci německé firmy Funke & Co.

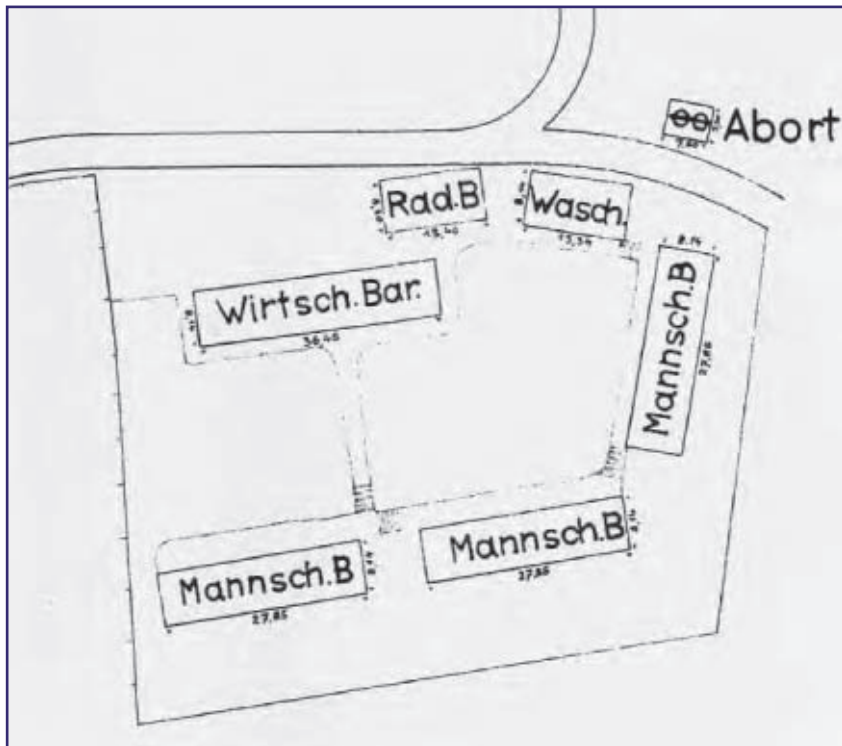
Po zastavení stavebních prací na stavbě dálnice firma tábor počátkem roku 1943 odstranila.



Fotografie tábora (1939)



Fotografie tábora (1941)



Půdorys tábora (podzim 1940)

Tábor pro ubytování dělníků u obce Želešice (tábor II, německý název Obrava- brücke-Mähren)

Koncem roku 1939 bylo rozhodnuto o stavbě dalšího ubytovacího tábora u obce Želešice. V průběhu jarních měsíců roku 1940 dělníci na místo budovaného tábora přesunuli nejprve budovy z likvidovaného tábora u obce Syrovice (ubytovací barák pro dělníky, kuchyně s jídelnou a kantýnou, umývárna, skladiště potravin a toalety) a postavili dva nové ubytovací baráky. Na jaře 1941 došlo k dalšímu rozšíření tábora, a to o dvě budovy pro ubytování dělníků. Celkem tedy měl tábor pět ubytovacích baráků pro dělníky.

Po zastavení prací na stavbě dálnic byl tábor zlikvidován v létě 1943.

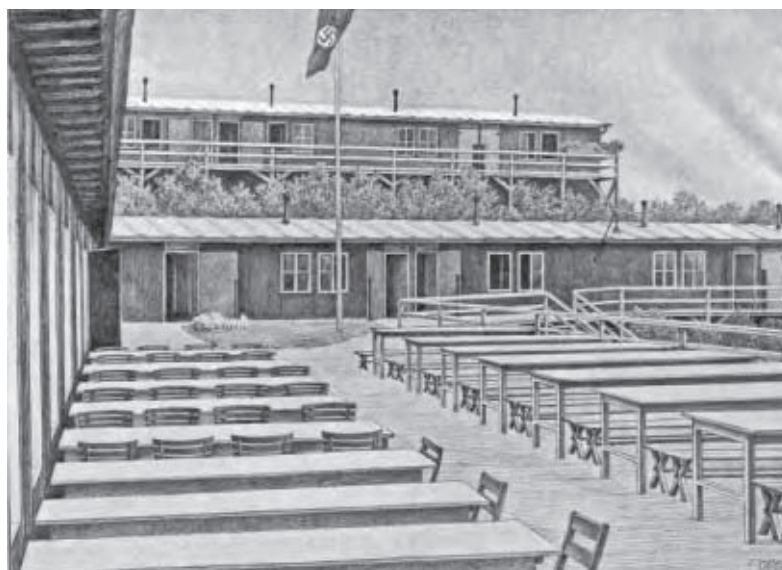
Ubytovací tábor pro dělníky u obce Syrovice

První zmínka o probíhající stavbě tábora pochází z února 1939. Tábor byl sice dokončen v létě 1939, ale většího využití se nikdy nedočkal. Koncem roku 1939 bylo rozhodnuto o jeho likvidaci a přemístění budov do plánovaných táborů u obce Drásov a druhého pracovního tábora u obce Želešice.

Likvidace tábora začala v dubnu 1940, kdy byly nejprve dvě budovy pro ubytování dělníků přemístěny do budovaného tábora u obce Drásov a následně zbylé budovy do druhého tábora u obce Želešice.



Nákres tábora u obce Syrovice (1939)



Kresba tábora u obce Syrovice (1939)

Tábor pro ubytování dělníků u obce Sobotovice (německý název tábora Goslar)

Výstavba tábora započala koncem února 1939. První dělníky tábor uvítal v létě téhož roku. V táboře bydleli dělníci firmy Funke & Co, provádějící v tomto úseku dálnice zemní práce, a stavebního sdružení firem A. Hubený a Hrabě & Lozovský, která na tomto úseku dálnice stavěla mosty.

Po přerušení prací na stavbě dálnice byl tábor zlikvidován na jaře 1943.



↑
← Fotografie tábora u Sobotovic (1940)

STAVEBNÍ DVORY

Malhostovice

Stavební dvůr sdružení firem Sager & Woerner a Konstruktiva se nacházel v místech dnešního křížení nedokončené dálnice se silnicí z Malhostovic do Čebína. Nacházelo se zde několik dřevěných budov sloužících jako kanceláře vedoucích pracovníků, dílen, garáží a skladů.

V tomto úseku stavby dálnice o délce 4,7 km se přesunovalo velké množství zemin. Z tohoto důvodu existovala na staveništi dálnice rozsáhlá síť kolejí stavebních drážek. V severním úseku stavby u obce Všechnovice to byla drážka o rozchodu 600 mm a na jižním úseku v okolí obcí Malhostovice, Drásov a Čebín drážka o rozchodu 760 mm. Na stavbě pracovala tři motorová rypadla Škoda (1 kus typu D – 1.5 a 2 kusy typu D – 0.8), několik parních lokomotiv, válce, výbušné pěchy Demag, nákladní automobily Škoda 506 a Škoda Sentinel, kompresory a další technika.



Rypadlo Škoda typ D – 1.5



↑
← Rypadlo Škoda typ D – 0.8 (při použití výškové lžíce)



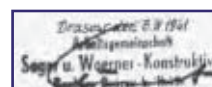
Lokomotiva Orenstein & Koppel



Rypadlo Škoda typ D – 0.8 (při použití drapáku)



Lokomotiva Orenstein & Koppel před stavebním dvorem



Otisk razítka sdružení firem s podpisem hlavního stavbyvedoucího pana Gunsta

Moravské Knínice

Stavební zázemí v úseku dálnice mezi Kuřimí a Brněnskou přehradou bylo velmi rozsáhlé. Hlavní stavební dvůr se nacházel u obce Moravské Knínice. V tomto stavebním úseku dále existovaly dva pomocné stavební dvory – první u budované přeložky

ARBEITSGEMEINSCHAFT
PITTEL & BRAUSEWETTER - LANNA A.-G.
REICHAUTOBAHNBAU

BAU DER REICHAUTOBAHN ERDBAULOS GEMEIN
ARBEITSGEMEINSCHAFT
PITTEL & BRAUSEWETTER - LANNA BAU A. G.

Hlavičky oficiálních dokumentů stavebního sdružení používané při stavbě dálnice



Jedno z parních rypadel typu Škoda (Lanna ev. číslo 6) při provádění zemních prací v zářezu dálnice mezi vrcholy kopců Převych a Cimperk západně od Kuřimi (4)



Detail lžice parního rypadla Škoda (5)

silnice do obce Rozdrojovice a druhý na konci stavebního úseku u Kníniček. Druhý stavební dvůr později také sloužil jako zázemí pro stavbu pilířů dálničního mostu přes údolí Svatky. Stavba pilířů tohoto mostu započala v květnu 1940.

Pro plynulé zásobování staveniště došlo k obnově části zrušené železnice z Kuřimi do Veverské Bítvy. Po této trati se stavební materiál navážel přímo na staveniště dálnice, kde bylo zřízeno překladiště.



Detail lžice parního rypadla Škoda



Parní lokomotiva firmy Lanna na stavbě dálnice mezi Kuřimí a Jinačovicemi



Motorové rypadlo Demag typ K 22 firmy Pittel & Brausewetter na stavbě dálnice u Rozdrojovic (6)



Motorové rypadlo Weserhütte typ W 800 firmy Pittel & Brausewetter na stavbě dálnice u Rozdrojovic (7)



↕ Parní rypadlo Škoda (Lanna ev. číslo 5) a parní lokomotivy firmy Lanna na stavbě dálnice mezi Rozdrojovicemi a Kníničkami (8), (9)



Stavební stroje sdružení firem Pittel & Brausewetter a Lanna

Parní rypadla:

Menck & Hambrock typ M.- III (rok výroby 1927)	1 ks
Škoda (rok výroby 1923)	2 ks

Motorová rypadla:

Weserhütte typ W 800 (rok výroby 1938)	1 ks
Demag typ K 22 (rok výroby 1939)	1 ks

Parní a motorové lokomotivy:

Pro přepravu materiálu a přesuny zemin po trase stavby zřídilo sdružení firem stavební drážku o rozchodu 900 mm.

Na staveništi dálnice pracovalo od května 1939 osm parních a několik motorových lokomotiv různých značek. V létě 1940 odsunula firma dvě parní a dvě motorové lokomotivy na stavbu dálničního mostu u Želešic, kde vozily materiál z překladiště v Modřicích na staveniště mostu.

Válce:

Parní válec ČKD typ M (hmotnost 11–13 tun)
Motorový válec typ DM 10 (hmotnost 10–12 tun)
Motorový válec typ DM 6 (hmotnost 6–8 tun)

Na staveništi se dále nacházelo několik nákladních automobilů, míchačky betonu, výbušné pěchy Demag a další stroje. Stavbyvedoucí ing. Josef Jaklin měl k dispozici osobní automobil Tatra 75. Od května 1940 řídil ing. Jaklin i stavbu pilířů dálničního mostu přes údolí řeky Svatky a stavbu dálničního mostu přes údolí říčky Bobravy (tehdy Obravy) u Želešic.

STAVEBNÍ DÍLY

Stavební díly 2A, 2B a 2C

Vedoucí stavebního dozoru všech dílů: ing. Josef Vrabec

Dle dohody, kterou uzavřel ministr veřejných prací Dominik Čipera s generálním inspektorem německých silnic Fritzem Todtem, došlo k rozdělení stavebního dílu 2 na tři menší části. Důvodem byla možnost nabídnout práci na stavbě i menším protektorátním firmám.

Výběrové řízení na první část označenou 2A vyhrálo sdružení tří menších brněnských firem, ucházejících se o zakázku pod názvem Bauunion Brünn. Stavební díl se z větší části nacházel na katastru dnešní městské části Brno-Bystrc.

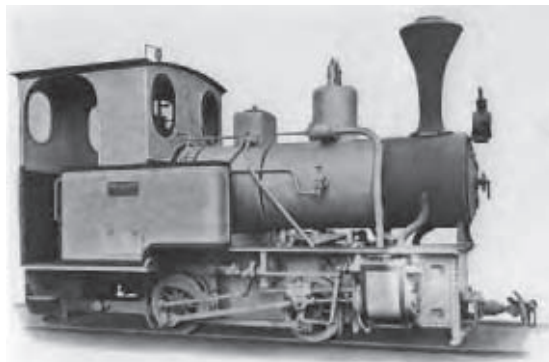
Druhý stavební díl, označený jako 2B, vyhrálo sdružení firem Hubený a Hrabě & Lozovský. Tento stavební díl zahrnoval stavbu dálnice na katastru dnešní městské části Brno-Žebětín.

Poslední stavební díl pod označením 2C stavělo sdružení firem Weis & Jachymek. Tento stavební díl se nacházel na katastrech nynější městské části Brno-Bosonohy a obce Troubsko.

O stavebním zázemí a strojích, které se na stavbě nacházely, máme velmi málo informací a ani dobové fotografie z této části stavby se zatím nepodařilo dohledat.



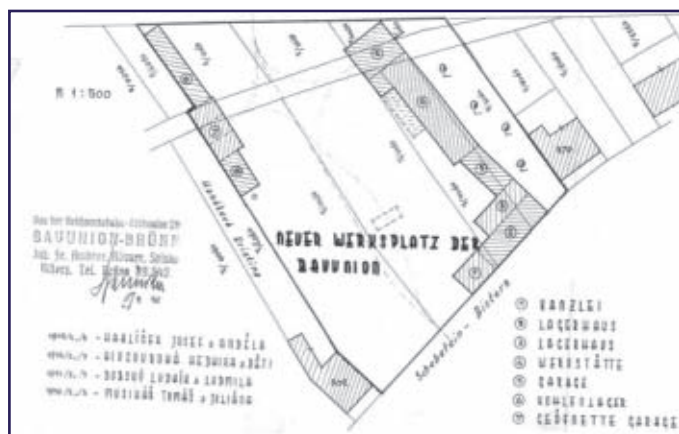
Otisk razítka stavebního sdružení budujícího díl 2C



Parní lokomotiva Orenstein & Koppel o výkonu 50 koní



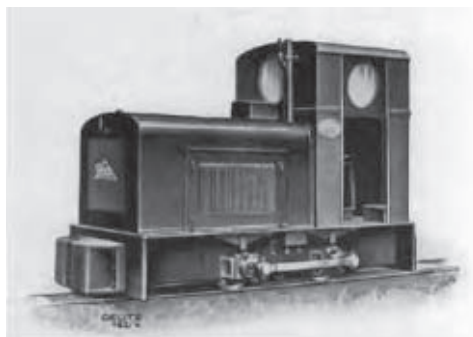
Rypadlo Škoda D - 0.8



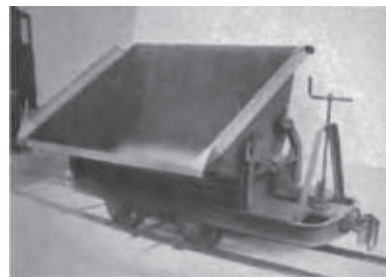
Plán stavebního dvora s otiskem razítka firmy Bauunion v Bystrci (1941)



Motorová lokomotiva Deutz OMZ 117



Motorová lokomotiva Deutz OMZ 122



Výklopný vozík stavební drážky používaný pro přepravu zemin



Parní lokomotiva Orenstein & Koppel o výkonu 20 koní

Fotografie rypadla, lokomotiv a vozíku nepocházejí ze stavby dálnice. Dokumentují však stroje, které na popisovaných stavbách pracovaly.

Stavební díl 2A

Na stavbu tohoto dílu firma na jaře 1940 dodala rypadlo Škoda D – 0.8 a v průběhu tohoto roku dále čtyři motorové lokomotivy Deutz (dvě typu OMZ 117 o výkonu 22 koní a dvě typu OMZ 122 o výkonu 36 koní). Stavební dvůr sdružení se nacházel poblíž dnešního křížení tělesa dálnice s tramvajovou tratí.

Stavební díl 2B

O strojích na stavbě tohoto dílu se nedochovaly žádné informace. Pouze z různých druhotných zdrojů můžeme zjistit, že se na stavbě dálnice na podzim 1939 nacházelo několik strojů firmy Hrabě & Lozovský. Jednalo se o rypadlo Menck & Hambrock, motorový válec Tatra–Kemna a několik motorových a parních lokomotiv. Stavební dvůr firem se nacházel poblíž dnešního křížení silnice z Kohoutovic do Žebětína s dálnicí.

Stavební díl 2C

Obdobné minimum informací máme o stavebním dílu 2C. Z vyprávění pamětníků víme o nasazení dvou motorových rypadel, parních lokomotiv, válců a výbušných pěnů. Archivy nám dokládají tři parní lokomotivy značky Orenstein & Koppel o výkonech 20, 40 a 50 koní. Stavební dvůr firem se nacházel západně od Bosonoh (nyní součást Brna) u silnice z Brna na Jihlavu.

Most přes údolí říčky Bobravy u Želešic

Vedení stavby mostu:

Dipl. ing. Josef Jaklin (řídil všechny dálniční stavby sružení v okolí Brna)

Dipl. ing. Robert Krug

Dipl. ing. Rudolf Brada

Vedoucí stavebního dozoru:

Dipl. ing. Karl Drechsler

Technická data mostu:

Železobetonový most s úzkými oblouky
(z důvodu úspory oceli)

Délka	285 m (včetně mostních křídel)
Šířka	24 m
Maximální výška	37 m
Počet oblouků	8



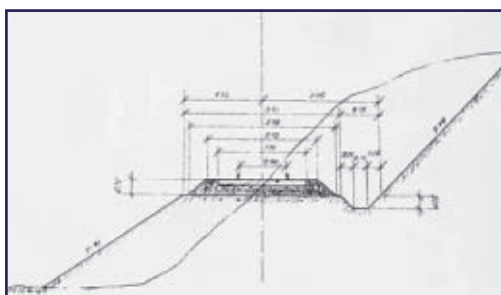
Věžové jeřáby (1941)



Věžové jeřáby a kabelový jeřáb (1941)



Překladiště stavebního materiálu poblíž nádraží v Modřicích (1940)



Normalizovaný příčný řez tělesem stavební drážky z Modřic do Želešic (1941)



Konstrukce pro uchycení lana kabelového jeřábu (1985)

ARBEITSGEMEINSCHAFT
PITTEL & BRAUSEWETTER-LANNA BAU A. G.
RECHENBAUTOGRAHIE U. OBER- u. TALENBERG
SCHÖLLSCHWITZ str. BRUNN

Otisk razítka stavebního sdružení firem

Skladiště a překladiště materiálu v Modřicích:

První zmínka o stavbě skladiště a překladiště materiálu na stavbu mostu pochází z dubna 1939. Nacházelo se mezi dnešním nádražím v obci Modřice a tehdejší hlavní silnicí z Brna na Vídeň. V rámci této stavby postavily firmy Pittel & Brausewetter a Lanna z nádraží do skladiště odbočnou kolej, která se na pozemcích skladiště dále větvila.

Původním záměrem bylo postavit toto skladové zázemí a stavební materiál dopravený sem po železnici z něho vozit na vlastní stavenišťe mostu nákladními automobily. Na podzim 1939 firma toto řešení přehodnotila kvůli nutnosti úspor pohonných hmot a rozhodla o stavbě úzkorozchodné dráhy. Na severním konci skladového areálu vzniklo na přelomu let 1939 a 1940 další překladiště, které umožňovalo nakládat na vozy úzkorozchodné dráhy jednak materiál složený ve vlastním skladišti a v případě potřeby zde překládat i nákladní vozy běžné železnice přímo na úzkorozchodnou dráhu.

Stavební dráha z Modřic do Želešic:

Základní údaje o dráze dle protokolu z 19. května 1941 pořízeného pro technické oddělení úřadu říšského protektora:

Délka stavební dráhy: 7,2 km
Začátek dráhy: překladiště firmy poblíž železničního nádraží v obci Modřice u Brna
Konec dráhy: staveniště mostu přes údolí říčky Obravy u obce Želešice
Rozchod dráhy: 900 mm
Výhybny umožňující míjení vlaků:
Výhybna „Modřice“ km 2,4 až 2,5
Výhybna „Želešice“ km 4,2 až 4,3
Délka výhyben cca 120 metrů

Křížení silnic:
Km 0,25 křížení silnice z Brna do Vídně
Km 2,3 křížení silnice z Modřic do Želešic
Km 5,25 křížení silnice z Modřic do Želešic
Dále několik křížení polních cest

Mosty na trati (dřevěné):
Most v km 4,3; délka 12 m
Most v km 5,4; délka 16 m
Most v km 5,8; délka 6 m
Most v km 7,1; délka 11 m
Dále několik trubních propustků o průměru 50 cm

Stavební dráha na vlastním staveništi mostu:

V km 6,3 dochází k rozdělení trati na dvě samostatné větve Odbočná větev o délce asi 750 metrů překonává dřevěným mostem o délce 30,5 metru říčku Obravu (nyní Bobrava) a pokračuje do kamenolomu. Na konci dráhy je malé nádraží o dvou kolejích.
Hlavní trasa pokračuje po levém břehu Obravy (její délka je celkově 7 170 m) a je ukončena překladovým nádražím se zásobníky (sily) na stavební materiál.
Na odbočce je několik trubních propustků průměru 50 cm

Technika používaná na stavbě mostu a v zázemí:

Kabelový jeřáb Bleichert
Věžový jeřáb ČKD
Věžový jeřáb Wolff typ 40
Parní lokomotiva Orenstein & Koppel
Parní lokomotiva Krauss
Dvě motorové lokomotivy DG-26 Dolberg
Vedení stavby mostu mělo k dispozici osobní vůz Škoda Popular



Plán tratí úzkorozchodné dráhy na staveništi mostu

Želešice:

Stavbyvedoucí obou stavebních úseků: Martin Funke
Vedoucí stavební dozoru stavební díl 3: ing. Bedřich Bendl
stavební díl 4: ing. Werdermann

Stavební díly 3 a 4 byly v létě 1939 zadány k realizaci německé firmě Funke & Co. Za účelem zřízení stavebního zázemí si firma najala budovy opuštěné konzervárny v obci Želešice a přeměnila je na rozsáhlé technickoadministrativní zázemí.

Vzhledem k rozsahu zadaných prací (zemní práce, menší dálniční mosty a dálniční vozovky) na úseku dálnice o délce 15 kilometrů zřídila firma na trase dálnice tři menší pomocné stavební dvůry.

První pomocný stavební dvůr se nacházel na katastru obce Ostopovice v místech velkých zemních prací na Urbanově kopci. Druhý pomocný stavební dvůr bychom našli poblíž obce Želešice v místech budované přeložky silnice z Želešic do Hajan a třetí u obce Sobotovice.

Pro přepravu materiálu na stavbu dálnice firma dále postavila několik úzkorozchodných drážek (mimo úzkorozchodných drah přímo v trase dálnice).



Parní lokomotiva Jung

První drážka se nacházela na rozhraní katastrů obcí Ostopovice a Nebovidy. Touto drážkou se vozil materiál z odřezu Urbanova kopce. Druhá drážka dlouhá asi 350 m byla vybudována od pomocného stavebního dvůra u Želešic k obci Hajan, kde se těžil materiál pro stavbu dálničního tělesa.

Ze stejného důvodu došlo ke stavbě úzkokolejné drážky od písniček u obce Bratčice údolím říčky Šatavy na stavbu dálnice u obce Sobotovice. Tato drážka měla délku asi 500 metrů. Rozchod všech drážek firmy Funke & Co byl 600 mm.

Fotografie parní lokomotivy značky ČKD a motorového rypadla Škoda - Menck & Hambrock typ Mb2 nepocházejí ze stavby dálnice. Zobrazují však stroje vyrobené pro firmu Funke a určené pro stavbu dálnice.



„Hlavička“ oficiálního dokumentu
firmy Funke & Co



Parní lokomotiva značky ČKD firmy Funke & Co



Parní lokomotiva Henschel



Motorové rypadlo Škoda D – 1.5



Motorové rypadlo Škoda – Menck & Hambrock typ Mb2

Z důvodu velkého objemu zemních prací měla firma na stavbě dálnice také větší množství stavební techniky. Informace o této technice pocházejí ze dvou zdrojů. Prvním zdrojem je seznam parních strojů na stavbě dálnice pořízený z důvodu pravidelných technických prohlídek. Druhým zdrojem je seznam techniky zabavený (znárodněný) firmě Funke v roce 1945. Součástí tohoto dokumentu je i konstatování, že velké množství techniky zabavila jako válečnou kořist Rudá armáda (především parní lokomotivy, lokomobily, různé obráběcí stroje z dílen a další drobný materiál).

Stavební stroje na stavbě dálnice:

Parní lokomotivy:

Lokomotivy značky ČKD	7 ks
Lokomotivy značky Henschel	3 ks
Lokomotivy značky Jung	5 ks

Lokomobily:

Stevelling & Porter	1ks
Kemna	1ks

Motorová rypadla:

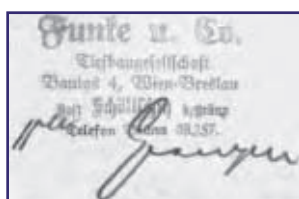
Na stavbě firma používala celkem pět rypadel. Jednalo se o rypadla značky Škoda typ D – 1.5 a dále licenční rypadla Menck & Hambrock typ MB-2 vyráběná v plzeňské Škodovce.

Znárodněovací seznam mimo těchto výše uvedených strojů uvádí dále:

- 8 ks výbušných pěchů o různé váze
- 2 ks motorové válce
- 4 ks pásové traktory s rozhrnovacími pluhy



↕ Pásové traktory Praga s rozhrnovacími pluhy



Otisk razítka firmy Funke & Co



Zápis o zaměstnání na stavbě dálnice v pracovní knížce pana Smutného ze Střelic u Brna

CO SE PÍŠE V KRONIKÁCH – Z VYPRÁVĚNÍ PAMĚTNÍKŮ

V kronikách a pamětních knihách obcí rozložených v okolí rozestavěného jižního úseku dálnice až na několik výjimek nenalezneme zápisy o této stavbě. Pokud na nějaký zápis přesto narazíme, je většinou značně nepřesný nebo zcela nesprávný (dopisovaný v poválečné euforii).

Vzpomínky pana Ludvíka Kejmara

Dálnice Vídeň–Vratislav

Ještě před vytvořením Protektorátu učinila vláda „druhé“ republiky Němcům určité ústupky. Byla spoutána hospodářskými i politickými dohodami. V jejich rámci bylo Říši dovoleno vybudovat dálnici napříč Moravou. Tato autostráda se měla stát výsostným územím „reichu“ a rozdělila by prakticky již okleštěnou republiku na dvě části.

Aby byl zdůrazněn fakt, že dálnice Vídeň–Vratislav je čistě německou záležitostí, byly jednotlivé úseky zadány říšským firmám, ale jejich kapacita nestačila. Páni z Nemanic učinili pro to další gesto, kterým se českým podnikům povolovalo na dálnici spolupracovat. Dokonce se jim dávala větší účast a formulovalo se to takto: Vedení, dozor a financování budou provádět Němci, české firmy dodají veškerý inventář, pracovní síly a materiál.

Jednotlivé úseky byly rozděleny na pětikilometrové trasy. Začínaly jižně od Brna a končily u Moravské Třebové. Zabíraly značnou část kvalitní zemědělské půdy. Organizačně podléhala stavba pod Oberste Bauleitung Wien s filiálkami Brno a Moravská Třebová. Jeden z těžkých úseků začínal na katastru obce Kuřim a končil u Všechovic. Tento úsek byl zadán mnichovské firmě SAWOE. Českým partnerem se stala Konstruktiva, tehdy velmi známá pod zkratkou KOTVA.

Na trase byly velké přesuny zemin z obou konečných bodů na střed. Uplatnily se zde dva bagry, dvanáct vlakových souprav na dvacetikilometrové síti kolejí o rozchodu 760 a 600 mm, několik válců, kompresory, Demagy apod. Tyto stroje musela dodat Konstruktiva.

Organizačně to vedli Němci. Z našich tu byli stavitel Hála, ing. Vízek, Šťastný a několik českých mistrů. Rozsah prací si samozřejmě později vynutil další české zaměstnance.

Oba němečtí vedoucí byli těžkými nacisty. Snažili se nám od počátku vstřípnit do hlavy, že rozhodující slovo má německá říše, německá organizace a německý duch. Bylo zde však pouze pět Němců a tak museli záhy přenechat celou výstavbu do rukou českých techniků a dělníků.

Třebaže šlo o stavbu, jež měla být dokončena do dvou let, měla hospodářská smlouva slušný rozpočet na zařízení stavby. Tento fond odčerpávali Němci v první řadě k osobnímu pohodlí. Tajemník Konstruktivy žasl při své první návštěvě nad novým zařízením kancelářů rekreačními lehátky, koberci, obrazy – zvláště v místnostech obou německých vedoucích. Bylo

Z tohoto důvodu v této kapitole najdete spíše vyprávění pamětníků a především sepsané vzpomínky pana Ludvíka Kejmara, účetního podniku Konstruktiva, a. s., které velmi pregnantně popisují veškeré dění na stavbě dálnice i v jejím zázemí.

to trochu nesrovnatelné s poměry, které byly na stavbách Konstruktivy. Mívali jsme tehdy většinou truhlářinu sbitou na stavbách ve formě polic, stolů a židlíček se zkříženými nohami.

Stavební příprava byla dokonalá. Trasy byly vytyčeny a zakresleny včetně přepočtu podle vrstevnic na kubíky přesunů zemin a vtěleny tiskem do budoucích fakturačních výkazů.

Tato příprava předpokládala přesné dodržení harmonogramů, nasazení mechanizace, pracovních sil.

Kontrolně byly tyto podklady doplněny fyzickými objemy a vázány na stanovený počet pracovních hodin dělníků i koeficientů práce mechanizované. Jestliže bylo stanoveno, že v určitém období na x-tém úseku bude mzda kopáče 7,56 koruny včetně sociálního příplatku, muselo se to dodržet a zdůvodnit. Odlučné, ubytovné, návštěvné, zimní příplatky platil investor mimo rozpočet. Prostě čerpat se nedalo. Při měsíčních uzávěrkách se musel zodpovídat každý úsekář, tak i každý mistr a počet hodin musel přesně souhlasit na provedený výkon.

Zpočátku si Němci mysleli, že patent na rozum mají jen oni. Záhy se však přesvědčili o úrovni českých techniků. Stavitel Hála pamatoval, že nynější ředitel závodu SAWOE ve Vídni praktikoval před necelou desítkou let u Konstruktivy při stavbě silnice na Karlovy Vary.

Až do poloviny roku 1941 byla stavba přednostně dotována materiály a plán byl úspěšně plněn. Nový stavbyvedoucí Gunst však usiloval o ještě lepší výsledky. Organizoval využití pracovní doby s největší fyzickou možností a činil patřičná opatření. Aby bylo možno přes den nerušeně pokračovat v navážce kipy u Čebína, nařídil, že přesun kolejí bude probíhat v noci. Vylučovalo to denní prostoje, zrychloval se postup prací. Kdyby se nepsal rok 1941, mohlo se to řešit dvojí směnou. Vzhledem k tehdy známému hlášení z rádia, že „...těžká a bombardovací letadla nalétávají směr Vídeň a Vratislav...“, nedala se proto noční směna při osvětlení zavést. Přesto Gunst na tom trval a nechtěl ustoupit ani před rozumnými argumenty stavitele Hály. „Zde poroučím já, Herr Halla, a protože se zastáváte kolejářů, ručíte mi za to, že ráno vjedou soupravy na nové kolejiště.“ Usedl do auta, které mu dala Konstruktiva k dispozici, a odjel do Brna.

Kolejářská parta na dvacetikilometrové síti čítala asi dvanáct lidí. Denně se pracovalo pravidelně přesčas a to si máme za-

vádět ještě práci v noci? „Ne pane staviteli,“ prohlásil parták. „Teď večer se to demontuje a ráno na to přivstaneme“. Stavitel souhlasil a parta dělala až do dvaceti hodin, kdy začalo prudce pršet. Hlína byly jílovitá, nohy se smekaly únavou. „Je to mrzutý, jdem spát,“ prohlásil parták.

Gunst přijížděl na stavbu již ráno o šesté a jeho první cesta před zahájením směny byla na staveniště k bagrům. Tentokrát se ocitl přímo na kypě, kde byli kolejáři v plném tempu. Zbývalo napojit asi dvě výhybky a několik jařem. Jinak kolejiště sedělo na novém okraji pevné kipy. Přesto to znamenalo, že bagr bude o půl hodiny opožděn a s ním alespoň tři garnitury vlaků. Z kolejařů teklo, třebaže bylo chladné březnové ráno. Gunst již zjistil, že se v noci nepracovalo a proto metal blesky na všechny strany. Když vjela první sentinelka na novou kolej, naměřil rovných 35 minut zdržení, tři soupravy na cestě a 48 kubíků ztráty pro Třetí říši. Pak teprve vybuchl. „Also, teď se spakujte a počkáte v lágru, až si pro vás přijede gestapo. Nařídil jsem dokončit v noci a vy jste neposlechli. To je sabotáž! Herr Halla, dejte dohromady ihned náhradní partu!“



Sabotáž v očích stavbyvedoucího Gunsta – zdůraznění firmy Konstruktiva na informační tabuli

Zelený Mercedes se objevil asi za hodinu. Gunst žaloval, Hála partu obhajoval. Parta byla unavená, přšelo a mohlo dojít k úrazům. Předák party odpovídal brněnskou němčinou zcela klidně. „Na ten odpočinek jsme měli právo. Podívejte se do šichtovek. Denně dřeme dvanáctky. Kdybychom chtěli sabotovat, tak nám mohla sklouznout včera při dešti celá kolej a nikdo by nám to nemohl dokázat.“

Líšeňského partáka nenechali domluvit. „Drž hubu! Ven! A počkejte, až vás zavoláme!“ řval vedoucí gestapák.

„No, co to má znamenat?“ otázal se s překvapením Gunst. „Vůbec nic,“ prohlásil jízlivě gestapák. „Ten koumes se totiž odvolává na to, co sami propagujeme. A kdybychom je měli všechny pozavírat, mohli byste to zde sbalit, nich wahr?“

Gunst byl nespokojen. „Zařídím vše jinak. Zavolejte partáka! „Poslyšte, Vy, zavířt vás tentokrát nenechám. Ale protože jste neposlechli mého rozkazu, zůstanete 14 dní celá parta bez výdělku. Alespoň se naučíte vážit si práce!“ Parták se ohradil: „A to teda ne! Jedem domů a ušetříme si stravování!“

Gestapáci věděli, že Gunst opět přestřelil a proto mu museli pomoci. „V tomto případě si pro vás za hodinu přijedeme!“ za-

řvalo zelené panstvo. Vložil se do toho stavitel Hála. Nedalo se to přece hnát do krajnosti. Kolejáři seděli na lágru, nadávali a hráli karty. Náhradní parta nebyla, a proto museli čtvrtý den zase nastoupit.

Na stavbu byla přidělena dvě nákladní auta. Z nich Škoda 506 se dodělávala po generálce, takže parní sentinel měl co dělat. Tyhle sentinely, dědictví Škodovky, byly hotovými nezmary. Měly také řadu nevýhod – ranní zatápění, tíha kotle na přední ose, šlajsování do kopce, zkrátka parní stroj. Řidič Loudín měl plné ruce práce a dovedl nasekat za den i 27 hodin, takže Gunst vyskakoval do výšky. Nemohl si to však s Loudínem rozházet, protože kdyby se Lojza dopálil, dopálila by se i jeho rachotina. Pára je vrtošivý element a klid'asovi Loudínovi by se dalo těžko co vytknout. Jednou mu to však přece nevyšlo.

„Pane Loudín, odstavte to dnes o trochu dřívě. Telefonoval mi vedoucí lágru, že potřebuje dovést mouku z malhostovického mlýna. Vezměte si s sebou lidi na přenesení pytlů přes brod potoka“. „Provedu!“ povídá Loudín a slibuje, že pumpne mlynáře o nějaké to kilo mouky pro sebe.

Bylo hodně po desáté. Někdo zaklepal na okno. Venku stál závozník. „Loudín Vám vzkazuje, abyste se šel na to podívat. Zajeli jsme na brod, uvázli a došlo nám palivo...“

Měsíc zaléval údolí bílým svitem a odrážel se v hladině mlýnské strže. Bylo po deštích, potok se rozlil a na jeho vlnkách se nyní rýsoval sentinel, předek až po osu v bahně. „Přece nenechám chlapy, aby tahali pytle přes vodu,“ prohlásil Loudín na omluvu.

„S tím sajrajtem jsem nepočítal. Sám se z toho nedostanu,“ dokončil s rezignací.

Kdo by nepomohl kamarádovi? A tak ještě před půlnocí dostrojoval řidič Vonšovský škodovku, aby to ráno před pátou mohl zapřáhnout.

Ale ráno v šest se na stavbě známé „šišišiši“ neozývalo a už tu byl Gunst. Natáhl si tyrolácké boty a už hnal Favorita k bagrům. Ale po sentinelu ani po 506 ani vidu. Do mlýna byly asi tři kilometry a tak jsem nevěděl, že teď v sedm hodin ráno vytahuje pár koní nejprve škodovku a teprve potom společnými silami i sentinel. Za další půlhodinku zatáčel již sentinel na cestu k lágru a Vonšovský si najížděl ke garáži. Současně se ale nad přejezdem vyhoupl Favorit s Gunstem.

„Pan šéf je nák nastekanej,“ poznamenal mzdovák Filka. To už bylo slyšet prasknutí dvířky vozu a těžké kroky na ochozu baráku. Prudké otevření a Gunst stál v kanceláři jako bůh pomsty. „Also, mein lieber Herr! Tahle sabotáž vám přijde pěkně draho. Věděl jste, že je tam brod a přece jste tam zahnal sentinel. Ale to vám nestačilo a tak jste tam vyhnal i škodovku. Když sabotáž, tak důkladnou!“

Gunst řval dále: „Připravte všechny doklady k odevzdání! Frau Pokorny, rufen sie sofort Gestapo an!“ Brněnská nacistka něco zakoktala a již točí klikou aparátu. Gunst křičí, až na place vykukují lidé z dílen. To mě posiluje, a proto se odvažuji: „V tom případě pojedete se mnou! Nechal jste zahálet týden dvanáct kolejařů a to je sabotáž prokázaná. Tu moji byste mě musel dokázat“.

Gunst rudne v obličejí a řve, že nás naučí manýrům. Práskne

dvířkama vozu a jede řídit na stavbu. Co teď? Všichni rozpačitě mlčí. Jen německý účetní Kuhn říká: „Zašel jste příliš daleko, teď musíte nést následky – připravte uzávěrku.“ Zavolám Prahu... Domů vzkážu, aby mě nečekali k obědu... Před okny kanceláře zastavuje známý zelený Mercedes. Tyrolácké klobouky se mihnou kolem oken, i Gunstův. Jejich kroky dozní až v kanceláři baulajtra. Již potřetí sčítám tentýž sloupec, když zazní telefon. Žádají hlavního inženýra Vránu. V ústředí mu podléhá stavba dálnice a Němci ho respektují. Tvrdě a nesmlouvavě hájí zájmy Konstruktivy. A to jediné na ně ještě platí – nebát se jich! Vysvětlují po telefonu vývoj celého případu. Asi uprostřed hovoru řve za přepážkou Gunst a Frau Pokorný mi oznamuje, že mám mluvit německy. Vysvětlují přerušeni inženýru Vránovi. „Ne to už přestává všechno,“ odpovídá inženýr Vrána. „Dokud nedostanete ode mě příkaz, nesmíte opustit stavbu. A teď mi dejte Gunsta, začíná mi jít na nervy. Zatím na shledanou a hlavu vzhůru!“ Nyní se pro změnu křičí vedle. „...nein, Herr Gunst, protestuji co nejrozhodněji. Nemáte právo jednat tímto způsobem se zaměstnanci naší společnosti. Žádám, abyste okamžitě odvolal opatření a čekal na rozhodnutí z Mnichova. Povedu na Vás stížnost!“

Gunst je překvapen rozhodným tónem. Nakonec povoluje: „Also gut, Herr Vrana, je to na vaši odpovědnost.“

Na stavbě jsme měli ještě jednu nacistickou veš. Kuhn denně vstupoval do naší kanceláře s provokativním „Heil Hitler“ a pokoušel se navazovat politické debaty. Celkem se nudil, protože celou agendu jsme vykonávali my. Byl malé postavy, ješitný a záludný. Nikdo se s ním nebavil. Až jednou... Bylo to 22. června 1941. Ve dveřích stál Kuhn. Jeho oči zářily. „Tak co tomu říkáte? Dnes ráno dal Führer rozkaz k pochodu do Ruska!“ Dostal naší odpověď: „Rusko? To není pochod do Belgie nebo Francie...“

Tehdy v létě 1941 byl celý úsek rozpracován. Půda byla snadno rýpatelná a potvrzovala geologický názor o dně pravěkého jezera. Bagry se zahřyzávaly již na druhém stupni šestimetřového „vantu“. Bohatá ornice sahala až na dva metry od povrchu a i v té se nacházely pozůstatky historie moravské země. Téměř denně našel některý dělník kus zrezivělého železa, ze kterého se pak vyklubalo jezdecké udidlo, sekera, kopí a hroty kovaných šípů. Brněnští znalci je identifikovali jako pozůstatky z tatarských nájezdů. Jednoho dne však byl objeven důkaz, že i našich zemích žili tvorové, jejichž rekonstrukce koster můžeme zhlédnout jen v muzeích.

Bagrista Šrámek, otáčející se nad královskou hřídělí kubičáku, udával tempo prací pro odvoz zeminy. Na jeho výkonu byli vzájemně prémiováni strojvůdci a tak honil jeden druhého. Byl si toho vědom i Gunst a tak, když mluvil se Šrámkem, vyzníval jeho hlas spíše jako poradní než rozkazovací. Bylo to asi osm metrů pod povrchem a kompaktní stěna se leskla stopami po zubech lžíce na žlutohnědém jílu. Na jednom místě se však náhle zesvětlila, jako by tam byla uložena vrstva vápna. Kdopak si bude všimnout „takových geologických maličkostí“, když za vámi čekají dvě soupravy vlaků? Šrámek znovu rozehnal lžici po vantu vzhůru. To už se ale sesypalo dolů

několik hromádek pevnějších bílých částí. Na stěně se rýsoval profil obrovské lebky, z níž vybíhala čára zahnutá do oblouku. Nebylo pochyb, že jde o fosilní pozůstatky mamuta, což potvrdili povolání znalci z Brna. Bohužel bagr však není nejvhodnějším nástrojem k odkrývání archeologických nálezů a kubičková lžíce stačila i na lebku mamuta. Experti konstatovali značné porušení a kromě toho se úlomky na vzduchu rozpadávaly jako hašené vápno.

Pouze mamutí stolička velikosti kartáče na asfalt byla pevnější a na hořejším povrchu si zachovala i znatelné rýhování stáří zvířete. Všechny tyto úlomky byly opatrně posbírány, uloženy do beden a odvezeny do Brna.

Při stavbě dálnice se předpokládá, že její trasa je vedena v přehledných zatáčkách s pozvolným přemáháním výškových rozdílů. Úsek Drásov byl jedním z největších přesunů zemin. Konstruktiva tehdy používala rozchodu polní dráhy 760 mm a taková sentinelka, vlastní patent Strašnických, utáhla až deset dřevěných dvoukubičáků. Průměrně šest sentinulek se neustále pohybovalo po dvoukolejné trati. Šrámkův i Maňákův kubičák se téměř nezastavily. K zrychlení provozu na jižní kipu byla přibita další kolejnice a tak na stejném tělese mohla sentinelka tlačít do kopce parní lokomotivy Orenstein & Koppel na rozchodu 600 mm. Tímto způsobem se přesouvalo asi tisíc kubičků denně.

Na severním úseku u obce Všechnovice to šlo pomaleji. Zde byla položena šestistovka s dvěma garniturami malých plecháčů a na parní lokomotivě Orenstein & Koppel stál strojvůdce Malinovský. Výkop se prováděl ručně s kompresory. Avšak i tady chtěl Gunst hnát výkop do krajnosti. Kolejářů museli narychlo přehazovat jařma oježděných sedmiček, připevněných na předimenzovaných pražecích. Kolej byla velmi labilním fundamentem jak pro lokomotivu O & K, tak i pro plecháče. Co chvíli nějaký z nich vykojil a Gunst měl příčinu k nadávání. Vypadla několikrát i lokomotiva a tu zase nadával Malinovský. Byl to dobrý a svědomitý strojník, ale práce ho v poslední době nebavila. Říkalo se, že má nemocnou ženu a obě děti na TBC. Tyto starosti byly snad příčinou, že jednoho dne po přesunu kolejí kategoricky prohlásil: „Tady na tu kolej mě nedonutí vjct ani pámbu! Houpá se to jako na hnoji, rozbiju mašinu a ještě se zmrzám!“

Gunst se ušklibl a nazval Malinovského bázlivým zajícem. „Vorwärt!“

Jenže Malinovský odmítl. Došlo k prudké výměně slov, při kterých Malinovský vyjádřil kritické poznámky o poměrech bezpečnosti práce. Gunst mu nařídil sestoupit se stroje a zaujal jeho místo. S rukou na kolečku regulátoru vjel na labilní kolej a – projel. Orenštajnka se sice nebezpečně kývala, ale projela.

„Na, also, Malinovský – nahoru!“ Ten však odmítl.

„Nepůjdu! Tady jsem skončil a dojezdíte si to sám! Ta kolej je na zabití.“

Gunst stiskl rty zlostí a šichtu dojezdil.

Druhého dne Malinovský nenastoupil a požádal o rozvázání pracovního poměru. Do rána se ještě více utvrdil ve svém rozhodnutí. Věděl, že s Gunstem budou těžké dohady, a proto do

sebe vhodil nějakou slivovici. Měl kuráž a zle se s Gunstem pohádal. Výsledek: Telefon – gestapo. A tenkrát odvážela mercedeska s sebou prvně někoho z našeho osazenstva. Případ byl ohlášen do Prahy, odkud byla organizována pomoc pro jeho rodinu.

Mezi těmi, co neschvalovali jednání Malinovského, byl strojvůdce Pěč. Jeho nová těžká sentinelka měla bezvadný výkon a proto nekale soutěžil s ostatními posádkami. Provokativně mačkal klakson, když musel na výhybně čekat na protijedoucí vlak. Pěč byl typ strojníka, který si rád zafrajeří.

Jednou dojel na kipu právě v okamžiku, kdy se rukovala kolej a výhybka byla přichycena jen po jednom šroubu. Znamenalo to chvilku čekat a to se mu nelíbilo. Tím více, protože na kipu přicházel Gunst. Není žádný zajíc a ukáže Gunstovi, co dovede. Pokynul kolejířům a už povoloval regulátor. Sentinelka poskočila, stlačila těleso výhybky a přehoupla se na kolej. U vozíků zazvonily kuplunky a ještě první z nich následoval za strojem. Následující se však zakymácel, nadskočil a už se převracel.

V mžiku následovala pravá železniční katastrofa: první vůz se zkřížil a utrl, uvolněná těžká lokomotiva vyjela setrvačností z koleje a narazila bočně do prázdné soupravy na vedlejší koleji. Na druhé straně za zablokovaným druhým vozem vyhlýly další a stavěly se jako hračky kolečky vzhůru.



Nehoda stavební drážky na stavbě dálnice u obce Malhostovice

Gunst byl zuřivostí bez sebe. Tenhle Pěč, kterého on dával za vzor ostatním, udělá hotovou paseku. Gunst však zůstal věren své zásadě, zvláště když při prudkých výtkách, kterými Pěče častoval, ucítil, jak z Pěčova hrdla táhne kyselý zápach po víně. Šichta skončila a gestapo objednáno na druhý den. Bylo jasné, že Pěč dosoutěžil. Byl zde však případ zavřeného Malinovského a Pěč pobíral slevu na čtyři děti. Kvůli nim se musí něco udělat!

Akce byla založena na ješitnosti Gunstově a také proto, že strojník byl dosud jeho oblíbencem. Strojní mistr „táta Tůma“ dovedl svým lidem od plic vynadat, ale na druhé straně dovedl před Němci ledacos zатуšovat. Prohlédl rozsah škody a odhadl ji na jednu třetinu skutečné hodnoty. Oprava se provede bez nároků na mzdu a bude stát asi tisícovku. Ta pak představovala Pěčův týdenní výdělek. Jinak se za tuto částku daly koupit dvě kila sádra.

„Hergot, nějak to dáme dohromady. Snad by se dalo s Gunstem ráno ještě hovořit. Těch deset ložísek mám na skladě, ňákej ten svár, pár prken na korby a kluci to spíchnou po přesčasech. Pěč je blbec a frajer, ale má ty děti!“

Načrtli jsme koncept žádosti. Pěč se přiznává, že v zájmu prémiovaného výkonu jednal neopatrně, svého činu lituje a žádá, aby bylo upuštěno od trestního stíhání. Má vícečlennou rodinu a je ochoten nahradit vzniklou škodu ve splátkách. Svě výrazy použil pod vlivem alkoholu atd. Tečka! Tůma byl spojen.

Pěč seděl po osmé večer v hospodě. Pil již odpoledne na stroji a nyní se rýsovalo na papírovém tácku dalších několik čárek. U Pospíšilů čepovali jen rybízové víno. Opilý nebyl. Jeho jinak sebevědomý hlas zněl spíš fatalisticky. Když si přečetl koncept žádosti utřel si ruce o kalhoty. „A vy si myslíte, že to Gunst zbaští? Co provedl Malinovský a – sedí!“ Pak se zamyslel: „Copak, odpracovat bych to mohl, platil bych halt jen ten materiál. Ale moc tomu nevěřím...“

Ráno našel Gunst na svém stole rozevřenou žádost Pěče. Posměšně se zachechtal: „No to si ještě rozmyslím!“ Pak nahlédl do dílny, kde Pěč vyměňoval ložiska na svém stroji. Tůma mu hlásil rozsah škody. Že už večer něco z toho odklidil, neřekl. Gunst byl polechtán ve své ješitnosti a v přesvědčení o účinnosti strachu z gestapa uvěřil v Pěčovo pokání. Utrousil pár jízlivých poznámek, ale na přímiluvu stavitele Hály od zatčení upustil.

Soumrak nad dálnicí

Objevoval se nedostatek materiálu, nebyla ocel, litina a přiděl nafty stačil tak na poloviční provoz. Stavěla se Zbrojovka v Líšni, Škodovka v Adamově a rekonstruovali jsme Maloměřickou cementárnu. V Čechách jela Konstruktiva naplno v Plzni, v Letňanech a začínala Hradec Králové.

Samé velké komplexy továren. Vázla doprava a přiděl vagonů se prováděl na poukázky vydávané Berlínem. Ve všech nedostatcích hledali okupanti příznak sabotáže a pasivního odporu. To také bylo.

Počáteční rychlý postup fašistických armád se zpomaloval. „Dobytí Leningradu je otázkou několika hodin,“ hlásala německá propaganda. Tyto hodiny však zůstaly najednou stát. K jejich postrku bylo třeba nových zbraní a nových sil.

Tak na podzim 1941 vzpomněla si říše, že má na reichsautobánu jednoho ze svých věrných synů. Herr Kuhn byl z toho celý vyjevený. Volala se Vídeň, Mnichov – nic nepomohlo!

Napoleon Kuhn musel narukovat.

Kuhna vystřídal jakýsi pan Spöckmer. Byl z Hamburku. Odznak na klopě a v plicích zastaralou tuberu. Choval se celkem nevťiravě i nenuceně, a když si prohlédl stav agendy, prohlásil, že o té jejich organizaci víme víc jak on. „Nebudu se vám do toho vrtat, jen mě informujte.“ Místo aby si našel byt v Brně jako ostatní, ubytoval se v lágru: „Na ty landsmany z Brna nejsem zvědavý. Musím hledět dát si dohromady zdraví. Na to ostatní kašlu.“ Mluvil tak, jako o nějaký rok později

vojáci vracející se z front. Ale za nějaký čas se dozvěděl, že v Alpách začíná stavba dálnice. „To by bylo něco pro moje plíce,“ poznamenal a za měsíc balil kufry.

S nastávajícím podzimem to už na stavbě dálnice Vídeň–Vratislav všeobecně haprovalo. Pro nedostatek paliva byl odvelen bagr 0.8 do Plotiště. Stagnovalo se i na vedlejších úsecích, kde pracovaly firmy Pittel & Brausewetter a Hrabě & Lozovský. Němci museli vypomáhat Italům v Africe a jediným zdrojem byla nafta z Rumunska. Nacisté sice pronikli až na Kavkaz k Piatigorsku, ale vytožený cíl – naftová pole v Baku – nedosáhli. Celá východní fronta v délce 4 000 km se trvale zastavila a poutala značný válečný potenciál reichu. K tomu všemu krutá zima roku 1941–1942.

Zatímco Němci přešlapovali v severní části ruské fronty a čekali toužebně na dámské kožichy, které pro ně sbírala doma akce winterhilfe, uvažoval Gunst již na podzim 1941, jak bude pokračovat na jaře. Rozhodl se, že těžbu převede na páru. Dal navězt zásobu asi padesáti vagónů uhlí a koksu. Další přípravou bylo vybudování podjezdu pod státní dráhou Brno–Havlíčkův Brod, která se měla později přesunout na dnešní rychlíkovou trať. Dráha si dala podmínku, že podjezd v nůspu musí být zajištěn silným pažením opřeným do zatlučených pilot. Ty se však z důvodu železniční frekvence daly zatlučet jedině mezi jedenáctou noční a pátou hodinou ranní. To znamenalo pracovat při umělém osvětlení. I tohle bauleitung prosadil. Proti neočekávaným způsobům západního letectva byla stavební ústředna přímo zapojena na brněnskou telefonní centrálu. Ve službě se pak střídali všichni zaměstnanci.

Německá blesková válka totálně selhala. Stálé ztráty a nové posily vyžadovaly zajištění důležitějších staveb, než byla dálnice z Vídně do Vratislavi. Proto asi počátkem února padlo ve Vídni rozhodnutí stavbu dálnice přes Moravu zastavit. Následovalo několik porad o likvidaci společného majetku a jeho rozdělení. Němci se snažili zůstat až do konce a urvat pro sebe co největší podíl jak strojů, tak materiálu.

Kromě toho hrozilo nebezpečí, že majetek Konstruktivy, a to především těžký inventář, bude zabaven a odsunut na stavby silnic na východní frontě. Při sestavě z toho vyšel náklad uceleného vlaku a nebezpečí, že tento inventář se již nikdy nevrátí. Vznikly další porady a nakonec se rozhodlo, že se majetek rozdělí na přísně zúčtovatelnou polovinu.

Likvidaci staveniště pomohla i krutá zima roku 1942. Původně se mělo oddisponovat a rozdělit i oněch padesát vagónů paliva. Ke stanici Drásov bylo však skoro pět kilometrů a nebyly vagóny. Kromě toho byl tišnovský okres toho roku bídne zásoben, zatímco na našich skladech trčely k obloze dvě zasněžené haldy uhlí a koksu. Ještě po vánocích jsem argumentoval s tím, že až to začneme na jaře spotřebovávat, bude z toho značná ztráta na mouru a navrhoval jsem dát zásoby k dispozici okresnímu hejtmanovi. Obyvatelstvu se pomůžeme a my zachráníme celou hodnotu zásob.

Jako obvykle byl Gunst proti tomuto řešení: „Je to průmyslové uhlí a vrátí se svému účelu. Pro ty zdejší rolníky jsem to nenechal navozit!“

Nakonec to vyšlo. Zašel jsem k okresnímu a navedl ho, aby

dal prohlášení, že jarní příděl okresu bude zase převeden na průmysl. Mrazy dosahovaly tehdy až na –28 °C a jakmile se rozhlásilo uvolnění paliva na dálnici, zmizely haldy během deseti dnů.

Stejně rychle se likvidovaly pevné objekty ze dřeva. Bourat sklady, dílny, garáže a desítky bud znamenalo odčerpávat pracovní síly, mzdové fondy a ztráty na dřevu. Proto stavitel Hála provedl seznam pořizovacích hodnot – a kdo má zájem, může si koupit na stojato.

A v době přídělů bylo zájemců habaděj. Nepřišlo nazmar ani prkénko.

Mezitím se pilně balilo a připravovalo k expedici. Přednosta tříkolejné stanice chtěl sem tam něco i pro sebe a proto nám sehnal každý uvolněný vagón. Šlo většinou o vozy, které se mohly pohybovat jen po mateřských tratích. Mohli jsme tedy expedovat výhradně majetek Konstruktivy. Do Mnichova jsme poslali oznámení, že pro zákaz říšského dopravního zmocněnce jsou hlavní trati blokovány jen pro vojenské transporty, potraviny a uhlí. Tím se stalo, že značná část paritního materiálu byla odeslána na naše stavby, což bylo Prahou kvitováno se zvláštním porozuměním. Do Mnichova jsme poukázali finanční náhradu.

Jak rychle se roku 1940 budovalo zařízení stavby dálnice, tak rychle mizela její tvářnost.

Jarní větríky zanesly na povrch budoucí vozovky semena travin, pronajatý pozemek byl uveden do původního stavu. Jednoho dne zajel na udupané a uježděné složiště rolník Rampula s párem koní. Potah zabral, radlice zaskřípala a zaryla se opět do moravské země. Místo německé vlajky, která se zde dva roky třepetala, zatrylkoval skřivan a hejna chocholoušů pozorně prohlížela brázdy černé ornice.

Tak praskla jedna z bublin německé expanze, nadiktované při kapitulaci první československé republiky v roce 1938.

Vyprávění pana Raškovského – Malhostovice

Koncem roku 1938 začalo v okolí obce Malhostovice vyměňování protektorátní dálnice a to její severní varianty, dále dálnice německé zvané průchozí. Na katastru obce Malhostovice se měla nacházet křižovatka těchto dvou dálnic a to východně od přírodního útvaru zvaného Malhostovická pecka. Vše bylo vytyčeno kovovými červeno-bílými sloupky. Z této stavby však sešlo a to z důvodu přetrasování protektorátní dálnice (jižně od Brna).

Původní návrh vedení německé dálnice byl taktéž přepracován a tato byla vedena poněkud západněji.

V této přepracované podobě se na podzim 1939 začalo se stavbou tohoto úseku dálnice. Velké stavební práce se rozběhly až na jaře 1940. Stavbu v okolí obce Malhostovice realizovala pražská stavební firma Konstruktiva, a. s.

Poblíž dnešní čebínské vápenky se nacházela velká informační tabule, na které bylo uvedeno, kdo dálnici staví a další informace. Dělníci byli ubytováni ve dvou pracovních táborech. První tábor se nacházel u obce Všechovice a druhý na severním úbočí Čebínka.

Rok 1939

Skrývku ornice prováděli dělníci ručně a ornici ukládali podél trasy dálnice do pravidelných figur. Další zemní práce již prováděly stroje. Na stavbě dálnice byly nasazeny dva bagry Škoda, větší množství lokomotiv úzkorozchodné dráhy a to jak motorových, tak parních, silniční válce, výbušné pěchy a další. Po celé délce stavby dálnice byla postavena úzkorozchodná dráha pro potřeby přemístování materiálu. Přes říčku Lubě byl postaven pro tuto dráhu dřevěný most, na kterém se zastavovaly parní lokomotivy a doplňovaly zde vodu. Dále byl pro potřeby stavební drážky postaven provizorní podjezd pod starou železniční trať z Tišnova do Kuřimi. Dílny a technické zázemí firmy se nacházelo v místech dnešního křížení tělesa dálnice se silnicí z Malhostovic do Drásova.

Přes obec Malhostovice velmi často projížděly nákladní automobily firmy Hrabě & Lozovský, která budovala dálnici ve stoupání od Všechovic k obci Hluboké Dvory.

Vyprávění pana Zd. Novotného z Moravských Knínic

V roce 1938 začali čtyři domkáři z Moravských Knínic stavět své domky na východním okraji obce u silnice mezi Kuřimi a Moravskými Knínicemi. Právě v roce 1939, kdy domky dokončili, přišel německy hovořící muž, který se představil jako vedoucí stavby dálnice, říci, že právě na místě jejich domků je vyměřena dálnice a že tyto domky musí bezpodmínečně do jednoho měsíce zbořit.

Nemusím nikomu říkat, jaká to byla pro tyto lidi zpráva. Vždyť to byly dělnické rodiny s nízkými příjmy a mnozí byli kvůli stavbě zadluženi. Když uplynul měsíc od lhůty, kterou domkáři dostali, přišel německý vedoucí výstavby s dotazem, proč domky nezbořili. Tchán mu odvětil: „Nám tady nikdo nechce přidělit další stavební místo“. Vedoucí se otočil a odešel.

Hned druhý den přijelo auto se dvěma příslušníky gestapa. K domku tchýně přišel vysoký muž v kožeňáku a představil se jako komisař gestapa. Stručně tchánovi oznámil, aby nasedl do auta a jel s nimi ke starostovi.

Starostovi rázně řekl: „Do sedmi dnů“ a ukázal na prstech rukou, aby tento dobře rozuměl, „přijďte mi oznámit do Brna na úřad gestapa, že tito lidé dostali přidělený stavební pozemek. Jestli se o jeden den zpozdíte, nechám Vás okamžitě zastřelit, protože byste se dopustil sabotáže a tato se trestá smrtí.“

Za čtyři dny šel starosta na právnickou fakultu do Brna ohlásit, že tito domkáři dostali v Moravských Knínicích přiděleny náhradní pozemky v lokalitě „Na hrázi“, na nichž stojí jejich domky dodnes. Myslím, že to bylo nejrychleji přidělené stavební místo.

Jak to nakonec dopadlo se stavbou dálnice, již všichni víme. Až pojedete po silnici z Kuřimi do Moravských Knínic, tak na samém počátku obce na levé straně uvidíte torzo dálnice a v jeho okolí několik prohlubní, které ukazují, kde stály nešťastné domky.

Vše již zakrývají statné olše a křoviny, které jakoby chtěly zakrýt toto nešťastné místo, které způsobilo tolik bolesti několika lidem.

Se sklíčenou myslí jdoucí vstříc nejisté budoucnosti vítali jsme tento rok. Nikdo nevěděl ani netušil, co přinese. Zima byla dosti tuhá. Vynořily se první pověsti o stavbě autostrády Vratislav–Vídeň, která měla vésti kolem naší obce.

Začátkem roku přijel do obce německý inženýr pověřen provedení přípravné práce.

Byl jsme na jeho zprávy zvědaví. O Německu jsme měli jen kusé představy.

Byl to člověk mladý, inteligentní, který výslovně řekl, že jest reprezentantem německé říše a že jako takový se musí chovat. O nás věděl víc než my o Němcích. Při řeči naznačil, že prý budem brzy volně jezdit z Prahy do Berlína bez hranic. Co tato slova znamenala, jsme tehdy nevěděli.

Projektovaná autostráda se začala skutečně stavět. Moravským zemským úřadem byly zrekvírovány pozemky v místech zvaných „Pekárna“ a zde postaven „Lágr“. Byly to ubikace pro dělníky. Ubytováno zde bylo až 600 dělníků.

Tábor – baráková kolonie s kuchyní a koupelnami byla velmi pěkně a účelně vybavena.

Dovezena byla již hotová, pouze se na místě skládala.

Vedoucí „Lagerfuhrer“ byl Němec z říše a česky neznal. Po dokončení lágru zde byli ubytováni dělníci především z chudého Valašska.

Vyprávění pana Karla Kuby z Brna-Bosonoh

Tehdejším Arbeitsamtem jsem byl poslán na stavbu německé dálnice Breslau–Wien, stavební úsek firmy Funke. Pracovní místo bylo za Bosonohami směrem k Ostopovickému kopci. Byl jsem zařazen do pracovní čety asi 15 mužů ve věku kolem 25 až 40 let, vybavených krumpáči a lopatami, kteří upravovali terén do konečné podoby před pokládáním betonového povrchu.

Chlapi většinou pocházeli z jižní Moravy. Přes týden byli ubytováni v lágru u Ostopovic. Já jsem docházel každý den z domova. Cesta mě trvala asi 45 minut. Za každého počasí, ať bylo sucho nebo bláto či sníh nebo mrzlo. Šlapal jsem ve válečných škrpálech s dřevěnou podrážkou.

Naši vedoucí, kteří řídili postup práce na přiděleném úseku, byli vlastně dva Němci. První, který byl stále u pracovní čety (Meister – mistr), řídil práci naší skupiny. Byl to říšský Němec, neuměl slovo česky. Na hlavě měl placatou čepici s kšiltlem, občanský oblek, nohavice od kalhot zapuštěny do pletených podkolenek, kotníkové masivní boty. Kouřil čibuk. S lidmi ve své pracovní skupině zacházel vládně, když něco vysvětloval, tak klidným hlasem a trpělivě. Když jsem přišel ke skupině já, brzy vyšlo najevo, že ovládám německý jazyk. Chlapi mě začali využívat jako tlumočníka a jejich mluvčího. I pro mistra moje přítomnost umožnila lepší chápání a porozumění kolektivu. Vzpomínám si na dny výplat. To peněžní posel donesl kufr obálek s výplatami a mistr v terénu na mezi vyvolával

jména dělníků a předával sáčky s páskami a penězi. Pak následovaly dotazy a vysvětlování týkajících se jednotlivých složek výplaty. Zkrátka palba otázek a odpovědí, které jsem tlumočil. Považoval jsem to za svou druhou maturitu z německého jazyka.

Druhým vyšším nadřízeným byl „Obermeister“. Byl to vedoucí celého pracovního úseku. Byl to též Němec. My jsme mu říkali „Tyrolák – štětkař“, protože na hlavě nosil tyrolácký klobouk na tři facky a na něm připnutou štětku z jezevce – znak horalů. Byl to urostlý, opálený mužský s hlubokým hrdelním hlasem. Jednal jenom s mistrem. Nosil také oblek horalského střihu, nohavice kalhot zapuštěné do pletených podkolenek, horské masivní boty. Přes rameno měl přehozenou koženou

brašnu s plány a dokumenty. Na řemínku okolo krku připnutý dalekohled.

Každý den procházel a kontroloval pracovní úsek, s mistrem projednával další postup prací. Mne jako člověka, se kterým se mohli dorozumět, občas přibrali, abychom na základě geometrických plánů vytyčili v terénu další postup prací. Sloužil jsem jim jako jakási spojka mezi pracovištěm v terénu a technickou kanceláří.

Moje pracovní zařazení bylo: dělník při zemních pracích s platem čtyři koruny na hodinu. V určité době, kdy se přemísťovalo větší množství zeminy výklopnými vozíky po kolejích polní dráhy, jsem dělal brzdaře – brzdača s příplatkem 50 haléřů na hodinu.



Rypadlo Menck – Škoda typ Mb 2 určené pro firmu Funke & Co připravené k transportu na stavenišťe dálnice po železnici



Montáž rypadla Škoda typ D – 1.5



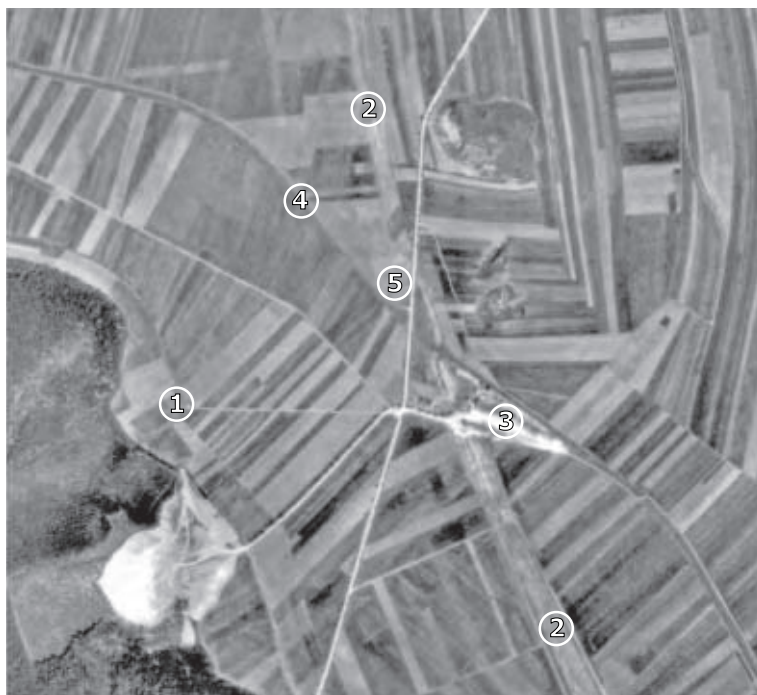
Téměř dokončené rypadlo Škoda typ D – 1.5 objednané firmou Funke & Co na stavbu dálnice

Z PTAČÍ PERSPEKTIVY



Dálnice u obce Všechnovice (1950)

- ① Pozůstatky dělnického ubytovacího tábora
- ② Těleso dálnice
- ③ Hranice dálniční správy OBR Breslau a OBR Wien
- ④ Nedokončená přeložka silnice z obce Všechnovice do Drásova



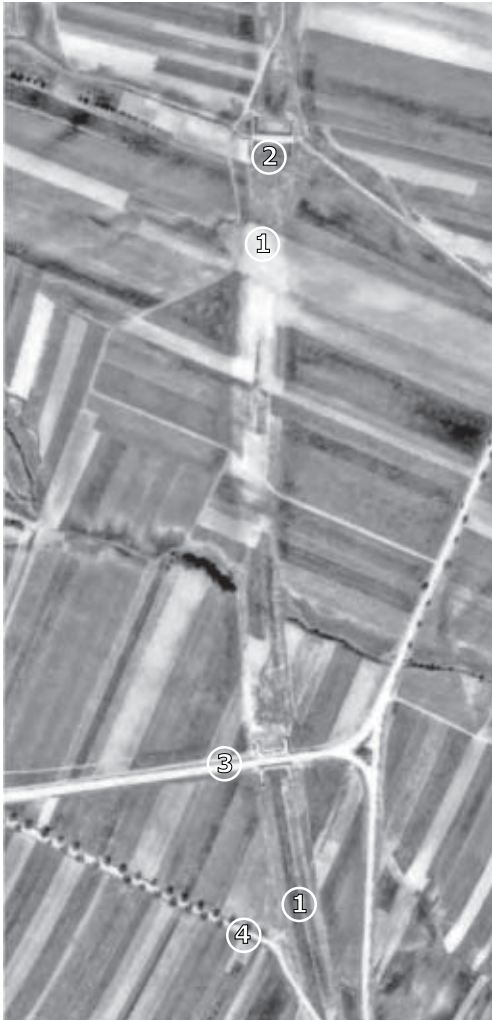
U čebínské vápenky (1950)

- ① Pozůstatky dělnického pracovního tábora
- ② Těleso dálnice
- ③ Čebínská vápenka firmy Rosa & Maláškové
- ④ Původní železniční trať Brno–Tišnov
- ⑤ Stavební dvůr sdružení firem Sager & Woerner a Konstruktiva



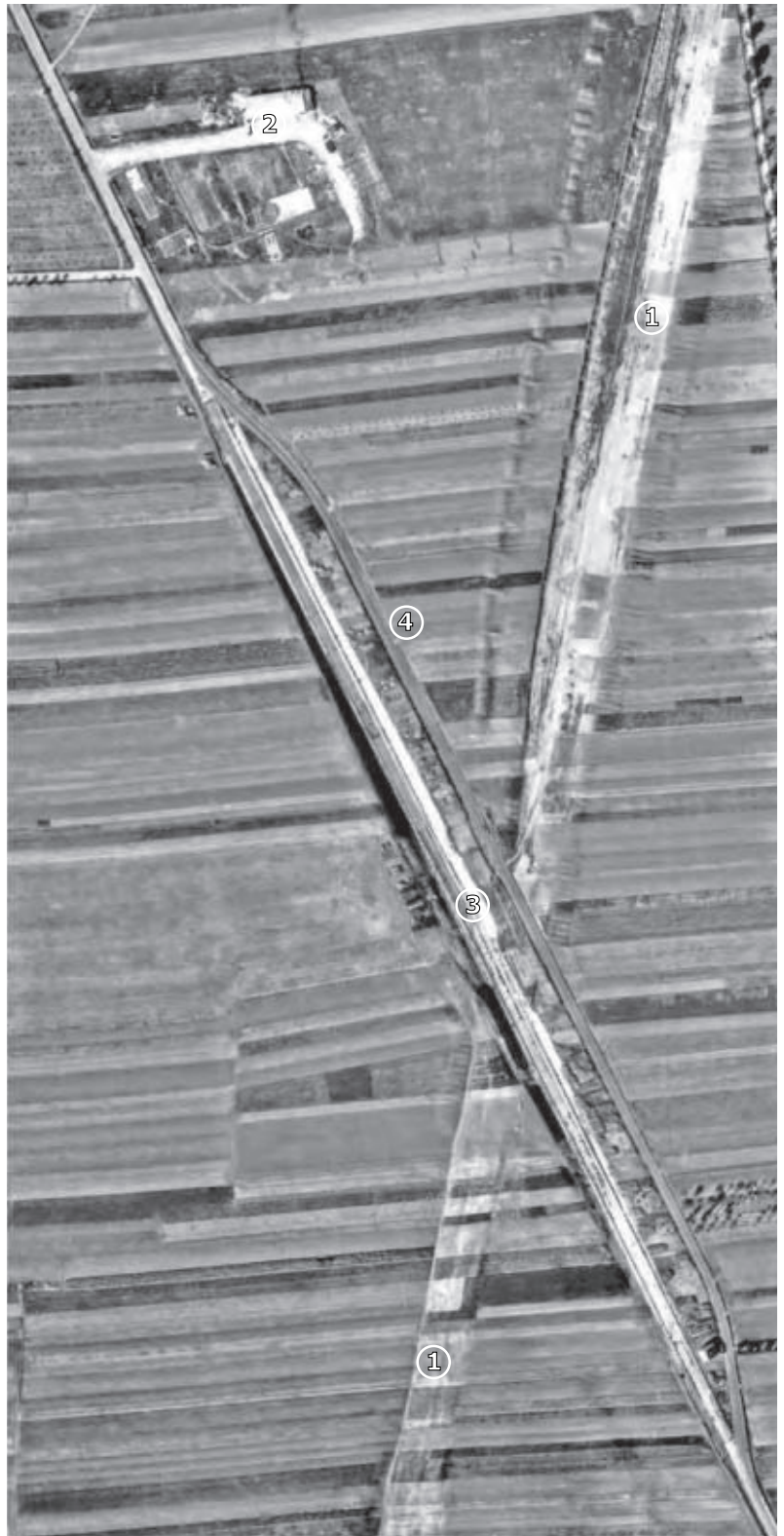
Moravské Knínice (1950)

- ① Těleso dálnice
- ② Dálniční most přes říčku Kuřimku
- ③ Vykopané základy pro dálniční most přes silnici z Kuřimi do Moravských Knínic (v místech tohoto plánovaného mostu stálo 5 domků zbořených v roce 1939)
- ④ Pozůstatky stavebního dvora sdružení firem Pittel & Brausewetter a Lanna
- ⑤ Těleso zrušené železniční tratě Kuřim–Veverská Bítýška



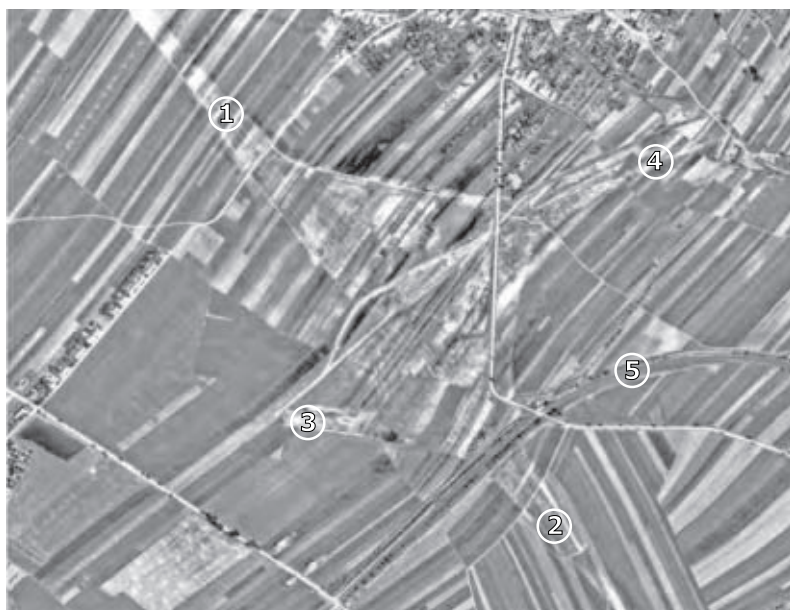
Dálnice v okolí obce Rozdrojovice (1950)

- ① Těleso dálnice
- ② Parabolický most přes polní cestu jižně od Jinačovic
- ③ Přeložka silnice do Rozdrojovic a nedokončený dálniční most
- ④ Původní silnice do Rozdrojovic



Dálnice u Bosonoh (1946)

- ① Těleso dálnice
- ② Částečně zlikvidovaný dělnický ubytovací tábor a stavební dvůr
- ③ Přeložka silnice z Brna na Jihlavu
- ④ Provizorní komunikace vybudovaná pro zachování provozu při stavbě přeložky



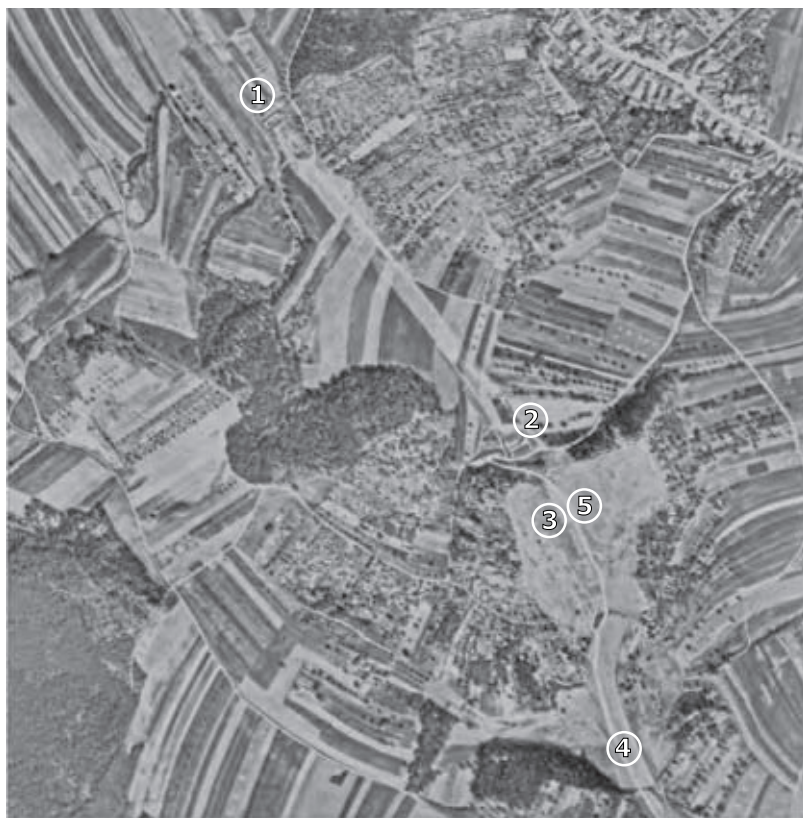
Dálniční křižovatka u Troubska (1950)

- ① Dálnice ve směru na Vratislav
- ② Dálnice ve směru na Vídeň
- ③ Dálnice ve směru na Prahu
- ④ Dálnice ve směru na Brno a Zlín
- ⑤ Železniční trať Brno–Jihlava



Dálniční most přes údolí Svratky u Brněnské přehrady (1947)

- ① Vykopané základy pro severní mostní opěru
- ② Dokončený pilíř č. 1
- ③ Rozestavěný pilíř č. 2 (vybetonované základy)
- ④ Rozestavěný pilíř č. 3 (vykopané základy)
- ⑤ Rozestavěná jižní mostní opěra (opěra dokončena z 80%)
- ⑥ Pozůstatky dělnického ubytovacího tábora

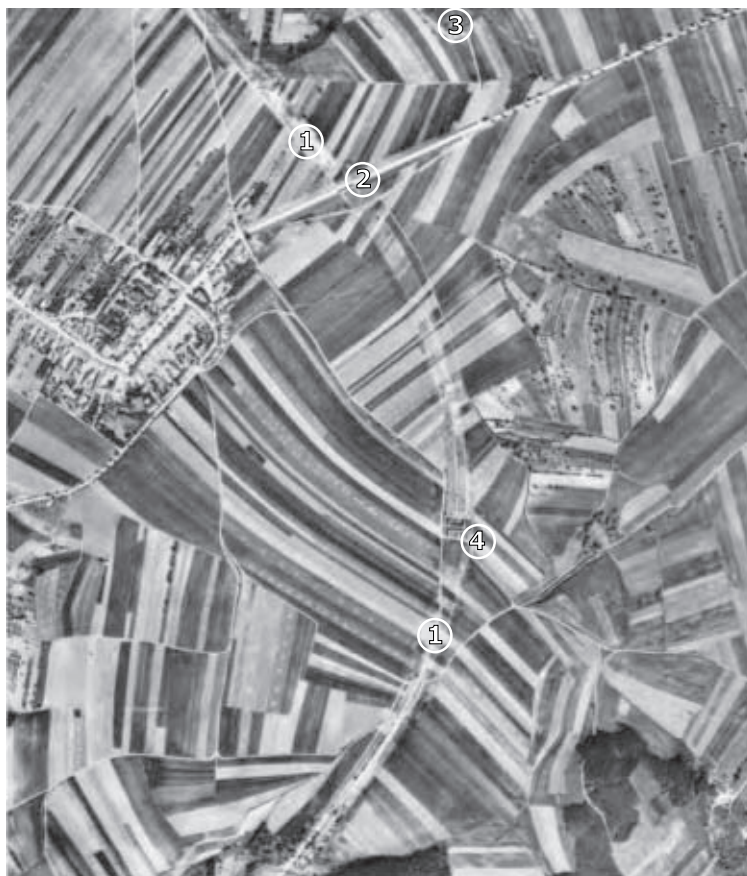


U Ostopovic (1950)

- ① Nedokončený deskový most
- ② Nedokončený parabolický most
- ③ Zářez v úbočí Urbanova kopce
- ④ Nejvyšší dálniční násyp v České republice
- ⑤ Plánovaná dálniční odpočívka s výhledem na Brno

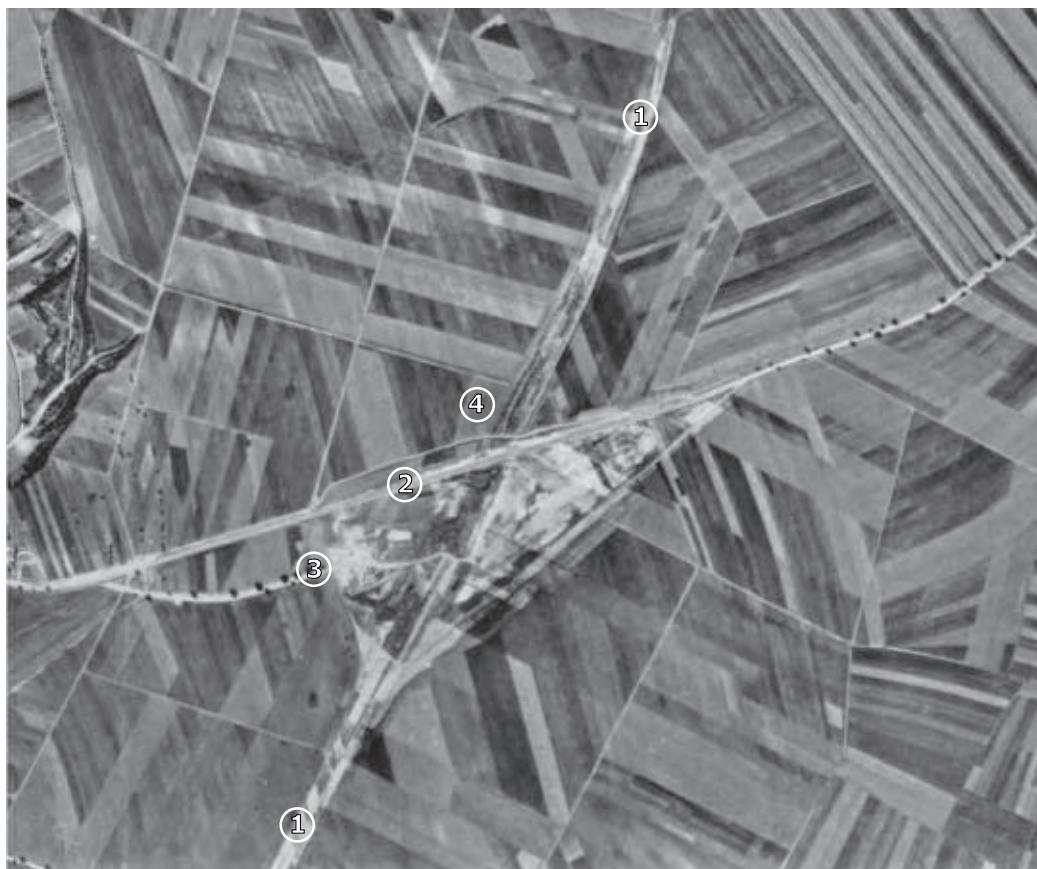
U Nebovid (1950)

- ① Těleso dálnice
- ② Přeložka silnice z Nebovid do Maravan s nedokončeným dálničním mostem
- ③ Pozůstatky dělnického ubytovacího tábora
- ④ Nedokončený most se samostatně klopenými vozovkami v oblouku



Želešice (1949)

- ① Těleso dálnice
- ② Parabolický dálniční most
- ③ Pozůstatky ubytovacího tábora pro dělníky sdružení firem Pittel & Brausewetter a Lanna (stavba mostu přes údolí Bobravy)
- ④ V těchto místech stála dětská ozdravovna Dr. Weithofera
- ⑤ Dálniční most přes plánovanou přeložku silnice z Želešic do Hajan
- ⑥ Nepřeložená silnice z Želešic do Hajan
- ⑦ Dálniční most přes potok



Mimoúrovňová křižovatka Syrovce (1949)

- ① Těleso dálnice
- ② Přeložka silnice z Rajhradu do Syrovic
- ③ Původní silnice z Rajhradu do Syrovic
- ④ Prostor pro plánované umístění „Autobahnmeistereí Serowitz“ (v současné české terminologii Středisko správy a údržby dálnice)



U Sobotovic (1946)

- ① Těleso dálnice
- ② Dokončený most přes silnici Vojkovice nad Svratkou-Syrovce
- ③ Nedokončený most přes společnou přeložku silnic ze Sobotovic do Syrovic a do Bratčic
- ④ Dokončený most přes místní vodoteč
- ⑤ Pozůstatky dělnického ubytovacího tábora

ZDROJE INFORMACÍ, FOTOGRAFIE

Prameny:

Národní archiv Praha
Státní oblastní archiv Praha
Moravský zemský archiv Brno
Archiv Škoda Plzeň

Mapové podklady:

Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad Dobruška

Literatura:

Hans Lorenz a kol.: Wohnlager beim Bau der Reichsautobahnen / Die Lager an den Durchgangsautobahnen im Sudetengau und im Protektorat als Beispiel, Volk und Reich, Berlín, 1940
Hans Lorenz a kol.: Trassierungsgrundlagen der Reichautobahnen, Volk und Reich, Berlín, 1943
Václav Lídí: Nedokončená dálnice Breslau (Wroclaw)–Wien, rukopis, Praha, 1987
Václav Lídí, Tomáš Janda: Stavby, kterým doba nepřála, Praha, 2006

Fotografie:

Archiv Škoda Plzeň
Ing. Zdeněk Bauer, Csc.
Josef Filka
Horst Grieger
Petr Chaloupek
Tomáš Janda
Ludvík Kejmar
Jan Kniersch
Václav Lídí
Moravské zemské muzeum Brno
Muzeum města Brna (obr. č.: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9)
Obecní úřad Ostopovice
Ing. Karel Odehnal
Jan Slovík
Stanislav Trenz
Dr. Osvald Trtílek
Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad Dobruška
Jiří Vymětalík

Poznámka k fotografiím:

Podstatnou součástí této knihy je obrazová fotodokumentace. Průchozí německá dálnice však byla, jak už vyplývá z jejího názvu, záležitostí cizího státu. Proto se v našich archivech oficiální fotografická dokumentace nenachází. Z toho důvodu se autorům nepodařilo opatřit obrazové podklady vždy v přiměřené kvalitě. Protože bez nich by publikace nebyla obsahově kompletní, byly i takové snímky po grafických úpravách do knihy zařazeny.

Autoři děkují:

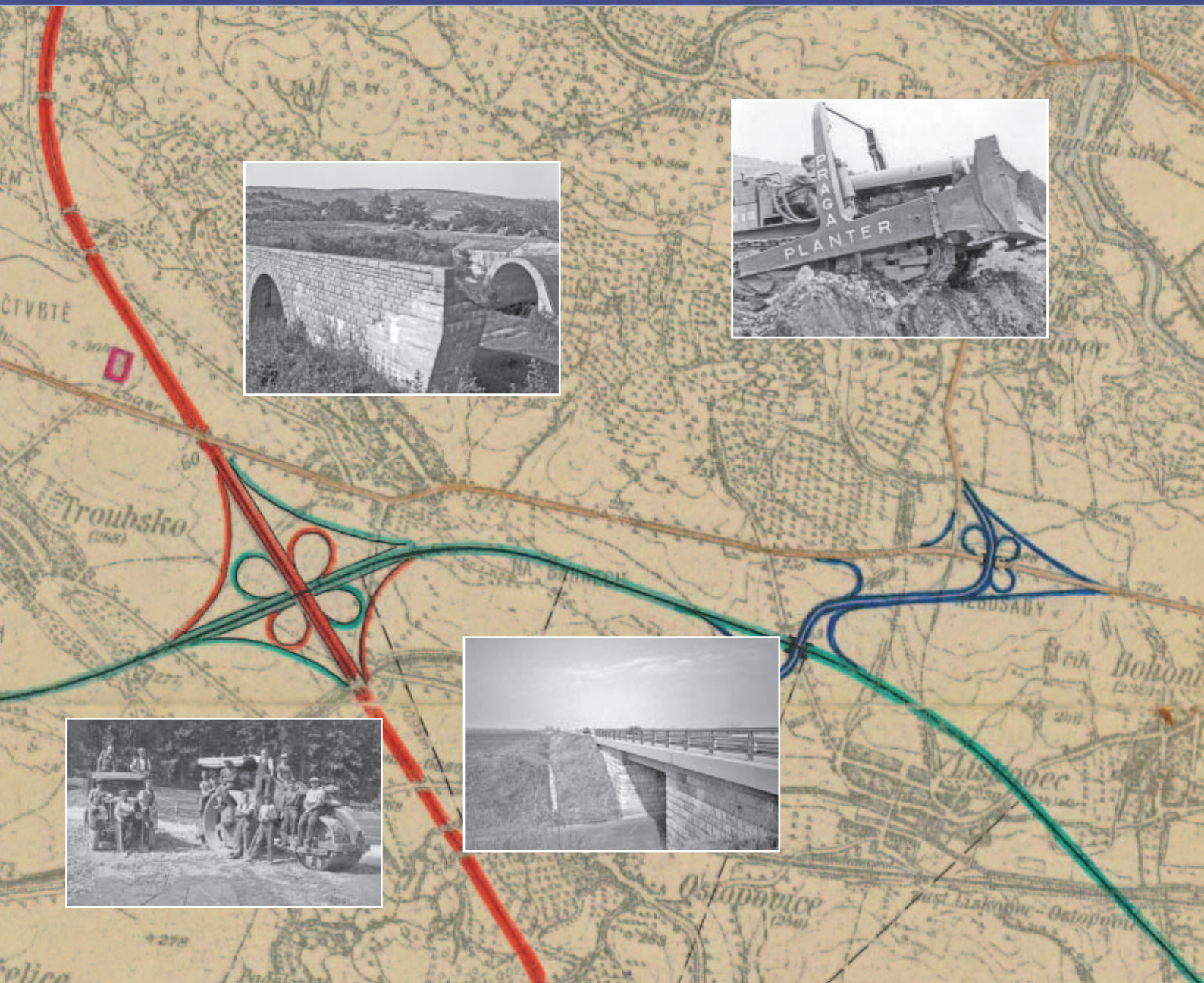
Ing. Janu Hořenímu za pomoc při realizaci publikace
Michalu Prášilovi za návrhy na zlepšení vypovědací schopnosti publikace a za korekturu
Jánu Skovajsovi za tvorbu map

Vydali:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4,
Václav Líd, Poděbradská 158, 198 00 Praha 9
a Ing. Václav Neuvirt, CSc., Houdova 18, 158 00 Praha 5
jako informační publikaci v roce 2011.

Zlom a příprava k tisku: Jarina Šimůnková

Tisk: Tiskap s. r. o., Praha 10



Německá průchozí dálnice II. díl – Jižní úsek

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12, CZ - 140 00 Praha 4