

stavby, kterým doba nepřála



Václav **Lídl**
Tomáš **Janda**



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAVBY, KTERÝM
DOBA
NEPŘÁLA

VÝSTAVBA DÁLNIC V LETECH 1938–1950
NA ÚZEMÍ ČECH A MORAVY



ÚVODNÍ SLOVO



Mezi počátkem výstavby a dokončováním českých dálničních tahů je propastných 70 let. Jsem rád, že existuje kniha, která se zabývá vysvětlením situace předválečné, válečné a poválečné výstavby dálnic na našem území. Je dobré vědět, na co naše současná činnost navazuje, že Československo bylo jedním z prvních států světa, který začal budovat dálnice a proč již dávno tahy, které právě dokončujeme nejsou již desítky let v provozu. Těší mě, že se realizace této knihy autorů Václava Lídla a Tomáše Jandy povedla uskutečnit právě ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic. Stejně tak mě těší, že se plány našich předchůdců z Generálního ředitelství stavby dálnic z minulého století i přes nepřízeň osudu přeci jen v těchto letech naplňují.

Ing. Petr Laušman
Generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR

PŘEDMLUVA K 2. VYDÁNÍ



Když v roce 2002 spatřilo světlo světa 1. vydání této knížky, doufal jsem, že alespoň částečně zaplní dlouhodobou informační mezeru o začátcích výstavby dálnic na území České republiky. Podle ohlasů soudím, že tento účel byl naplněn. Navíc, k mému překvapení, tato knížka odstartovala zájem badatelů mnoha generací.

Nejzanícenějším z nich je představitel mladé badatelské generace Tomáš Janda, který v posledních letech, při pátrání po historii dálnic, získal velké množství informací a dokladů včetně autentických textových i fotografických dokumentů. Některé jsem po dohodě s ním doplnil jako dvě samostatné kapitoly do druhého vydání mé knížky, kterou jinak ponechávám v ucelené formě v jejím původním znění. Najdete je v kapitolách Dotvoření novými poznatky Tomáše Jandy a Německá průchozí dálnice – Čtyřmostí, jež je zároveň upoutávkou na publikaci o nedokončené německé dálnici Vratislav – Vídeň, kterou Tomáš Janda připravuje.

Václav Lidl
19. 7. 2006

OBSAH

Předmluva k 2. vydání	2
Prolog	4
Kapitola 1: První myšlenky	5
Kapitola 2: Usilovná příprava	7
(30. září 1938 – 1. května 1939)	
Činnost Velitelství stavby dálkových silnic	7
Pod taktovkou Generálního ředitelství stavby dálnic	9
Pokračujeme i po ztrátě státní samostatnosti	11
Kapitola 3: Stavíme dálnici	16
(2. května 1939 – 30. dubna 1942)	
První měsíce stavby a první potíže	16
Představy o provedení stavby a smělé plány na využití dálnice	21
Stavba v počátečním období druhé světové války	24
Organizace výstavby v měnících se podmínkách	30
Ještě dálnici nevzdáváme	35
Už jen výjimka ze zákazu staveb	40
Kapitola 4: Nucená přestávka	43
(květen 1942 – říjen 1945)	
A dál nic	43
První mírové měsíce	45
Kapitola 5: Poslední pokus	49
(říjen 1945 – ? 1950)	
Naděje	49
Marná snaha	53
Epilog	75
Životopisy	87
Prameny 1	93
Jmenný rejstřík	94
Kapitola 6: Dotvoření novými poznatky Tomáše Jandy	96
Betonové dálniční vozovky	96
Pražský dálniční okruh – přemostění Vltavy u Zlíchova	98
Ne vždy se vše povede	99
O dvou mostech obrazem	101
Z ptačí perspektivy	103
Kapitola 7: Německá průchozí dálnice – „Čtyřmostí“	106
Historie projektu	106
Základní technické údaje	107
Popis vedení dálnice	108
Dělnické pracovní tábory	112
Stavební zázemí	115
Plány čtyřmostí	116
Prameny 2	118



PROLOG

Na prázdniny k babičce do Brna a ještě k tomu letadlem. Nezapomenutelný zážitek pro patnáctiletého kluka. Oči po celý krátký let přikované k okénku letadla. Všechno vypadá shora zpočátku nezvykle, ale už za chvíli začíná převládat dojem úžasné přehlednosti krajiny.

Pozornost přiláká hned od počátku výrazný pruh území, který se táhne severně od dráhy letu. Je sice porostlý travou a sem tam keři, ale souvislá linie se nedá zapřít. Zřetelné jsou zářezy i násypy a dojem umocňuje množství mostů. Některé jsou i z té výšky skutečně obrovské. Asi v polovině letu tato linie končí. Letadlo už začíná klesat, když se těsně před Brnem objevuje podobná linie, tentokrát kolmo na dráhu letu.

Začínají letní prázdniny roku 1962 a v myslí se vynořuje poznání: kdysi se už u nás stavěly dálnice, ale zůstaly nedokončené! Jednotlivé vzpomínky z dětství se zařazují do mozaiky. Vysoký pilíř nad řekou Svratkou u Brněnské přehrady, procházky s dědečkem po zemním tělese nedokončené dálnice v okolí Brna, obrovský obloukový most u Senohrab, objevený při zajiždění prvního auta rodičů.

Hned první neděle v novém školním roce je ve znamení nedočkávané cesty na okraj Prahy, do míst, kde by podle odhadu z letadla měla rozestavěná dálnice začínat. Správné místo je brzy nalezeno a dojem je ohromující. Až za obzor se táhne velkorysá široká linie. Jak postupují kilometry pěšího průzkumu, přehupuje se i za následující horizonty. Dokončené zemní těleso, lehce porostlé travou, překlenuté mnoha elegantními štíhlými mosty pro křižující silnice a oživené promenujícími obyvateli okolních obcí, poskytuje nedefinovatelný bizarní pohled. A když se před očima vynoří úsek, na němž jsou už vybetonovány odstavné pruhy, ovládne člověka pocit jakéhosi obrácení běhu času. Jako by opuštěná stavba dálnice byla poslem zapomenuté budoucnosti. A tehdy začalo moje pátrání po historii stavby dálnic u nás ...

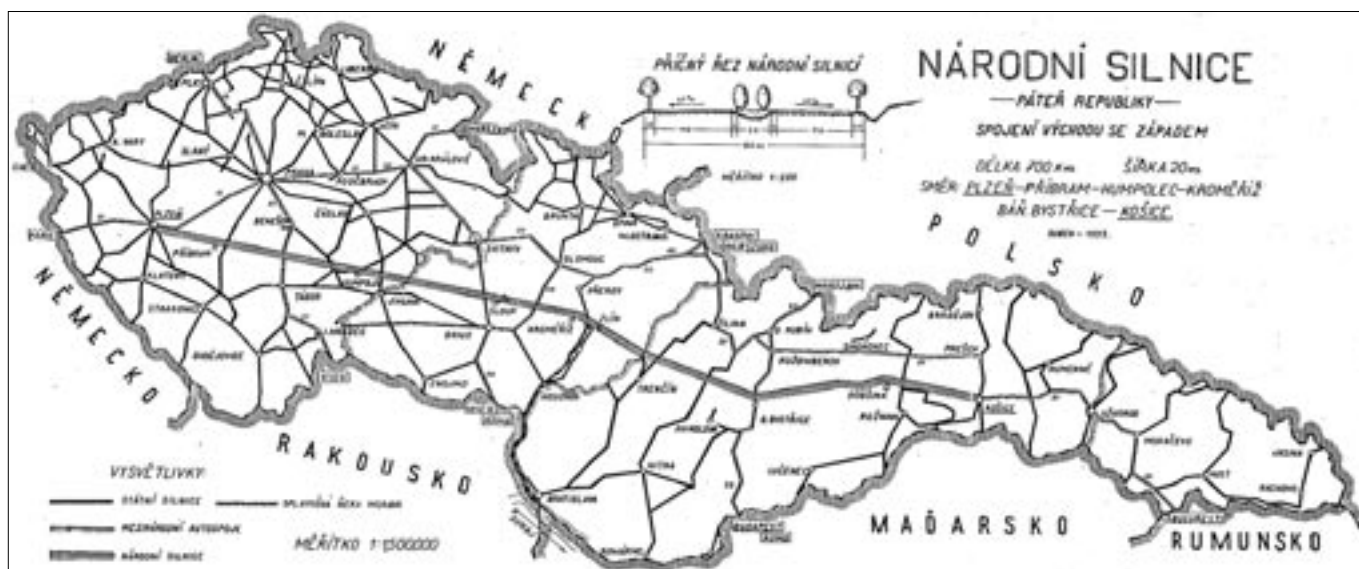
KAPITOLA 1

PRVNÍ MYŠLENKY

Počátek výstavby dálnic u nás je v obecném povědomí často spojován s obdobím konce šedesátých let. Ve skutečnosti jsme začali se stavbou dálnic už před druhou světovou válkou jako druhý stát na světě zároveň s Belgií a Nizozemskem (po Němcu; silniční magistraly v Itálii ani v USA nebyly dálnicemi v našem slova smyslu).

Myšlenky stavby dálkové silnice spojující naši republiku od západu na východ se v konkrétní podobě objevily v roce 1935. Tehdy vypracovala dopravní komise při československém regionalistickém ústředí, složená z členů SIA (*Sdružení inženýrů a architektů*), projekt „Národní silnice Plzeň – Košice“. Nezávisle na tom podal brněnský region návrh na silniční magistralu Cheb – Chust. Ta se v úseku Cheb - Košice skládala ze severního a jižního tahu, z Košic pak pokračovala jediným tahem do Chustu. Tyto návrhy byly připraveny pro 1. celostátní hospodářskou konferenci. Veřejnost přijala oba návrhy příznivě, příslušné státní úřady se k nim však stavěly záporně.

Významný impulz pro oživení myšlenky silniční magistraly přišel od J. A. Bati¹⁾ v roce 1937. Ten vydal knihu „Budujme stát pro 40 000 000 lidí“. Kniha podává poměrně konkrétní návrh na způsob celkového hospodářského rozvoje Československa. Za nutnou podmínku je v knize považováno vybudování moderních a kapacitních dopravních sítí s využitím všech druhů dopravy. Silniční páteří státu s mimořádně protáhlým tvarem se má stát dálková silnice „Cheb – Velký Bočkov“. J. A. Baťa nechal dokonce vlastním nákladem vypracovat podrobný projekt té části magistraly, která by spojovala Moravu se Slovenskem. To, že projekt byl schválen ministerstvem veřejných prací i ministerstvem národní obrany, signalizovalo změnu postoje vládních orgánů k silniční magistralé.



Národní silnice Plzeň – Košice.

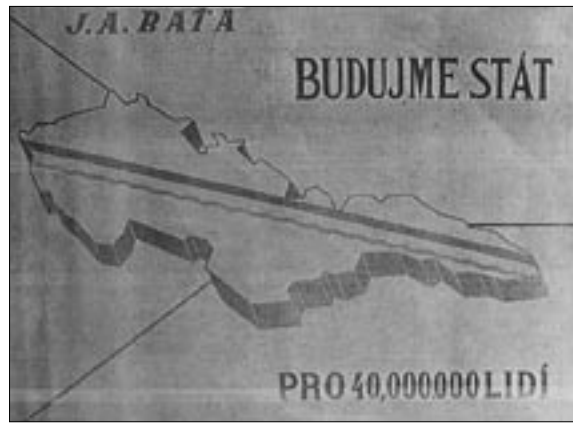


Silniční magistrala – návrh brněnského regionu.

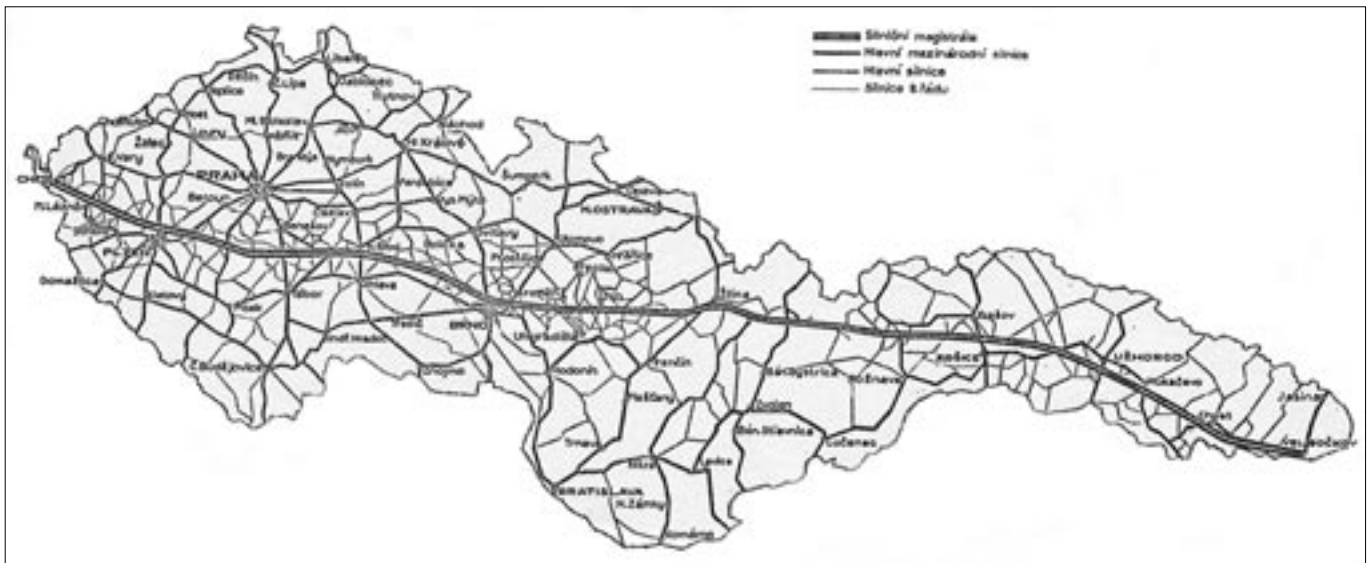




Jan Antonín Baťa.



Obálka knihy J. A. Bati.



Silniční magistrála – návrh J. A. Bati.

KAPITOLA 2

USILOVNÁ PŘÍPRAVA

(30. září 1938 – 1. května 1939)

ČINNOST VELITELSTVÍ STAVBY DÁLKOVÝCH SILNIC

Přichází podzim 1938. První Československá republika prožívá poslední dny své existence. Mnichovská dohoda 30. 9. 1938 znamená odstoupení značné části československého území Německu a v malé míře i Polsku. Územní změny jsou provedeny výhradně na principu národnostním a tak je dopravní infrastruktura zmenšeného státu značně narušena. Ná vaznost železniční dopravy je brzy částečně vyřešena dohodami s Německem a Polskem o peáži (*současné používání dopravní cesty různými subjekty*) úseků tratí, které byly přerušeny. Silniční doprava se však bez nákladných nových staveb neobejde.

Vláda (5. října 1938 abdikuje prezident republiky Dr. Edvard Beneš, předsedou vlády zůstává generál Jan Syrový) neprodleně schvaluje přípravu a zahájení velkých dopravních staveb, zejména nové železniční trati Brno – Německý Brod (*dnes Havlíčkův Brod*), silnice Plzeň - Moravská Ostrava tak, aby vedla pouze československým územím a silniční automobilové magistrály z Prahy do Velkého Bočkova (*na Podkarpatské Rusi*). 20. října 1938 vyzývá ministr veřejných prací divizní generál Karel Husárek²⁾ brigádního generála žen. Ing. Václava Noska zorganizováním úřadu pro stavbu magistrály a pověřuje ho technickým vedením přípravných prací i celkovým vedením stavby. Generál Nosek projednává 24. října s generálem Aloisem Eliášem (*tehdy pracovníkem ministerstva národní obrany*) účast tzv. vojenských osob při stavbě autostrády. 25. října je uloženo Zemskému úřadu v Praze povšechné vyřešení trasy magistrály mezi Prahou a Jihlavou a okruhu kolem Prahy. (Tuto práci provedli úředníci silničního a mostního oddělení pod vedením vládního rady Dr. Karla Valiny³⁾ takovým tempem, že již 5. listopadu jsou k dispozici požadované trasy v mapách v měřítku 1 : 25 000). 28. října 1938 schvaluje ministerská rada vlády návrh ministerstva veřejných prací na obnovu a doplnění silniční sítě přerušené ztrátou území. Souhlas se stavbou autostrády podmiňuje projednáním projektu s ministry vnitra a financí a s členy vlády ze Slovenska a Podkarpatské Rusi.

Další narušení dopravního systému našeho státu přináší 2. listopadu 1938 Vídeňská arbitráž. Rozhoduje o odstoupení dalšího území, tentokrát Maďarsku. Podkarpatská Rus tak přichází nejen o své původní hlavní město Užhorod, ale i o železniční spojení s ostatními částmi republiky (s Maďarskem dojde k dohodě o peáži mnohem později a tak první přímý rychlík Praha – Chust vyjede až 10. února 1939).

4. listopadu 1938 schvaluje ministerská rada návrh na zavedení jízdy vpravo od 1. května 1939. To znamená, že veškeré projekční práce na autostrádě respektují tuto změnu. Téhož dne ukládá ministerská rada vlády ministru veřejných prací, aby zřídil Velitelství stavby dálkových silnic (dále VSDS). Toto velitelství (prozatím pro země Českou a Moravskoslezskou), zřízené jako samostatný odbor ministerstva veřejných prací, sídlí v budově Generálního štábu v Praze-Dejvicích a jeho ředitelem je jmenován brigádní generál žen. Ing. Václav Nosek⁴⁾. Organizačně je velitelství budováno dle osvědčeného vzoru Ředitelství opevňovacích



Div. gen. Karel Husárek, ministr veřejných prací do 30. listopadu 1938.



Územní ztráty v důsledku mnichovské dohody a vídeňské arbitráže.



Generální štáb československé armády v Praze-Dejvicích, první sídlo Velitelství stavby dálkových silnic.



Brig. gen. žen. Ing. Václav Nosek, pověřený řízením Velitelství stavby dálkových silnic.



Ministerský rada Ing. Karel Míša, přednosta I. (technického) odboru.



Státní prezident Dr. Emil Hácha.



Dominik Čipera, ministr veřejných prací od 1. prosince 1938.

prací (dále ŘOP). Záměr převést k VSDS všechen personál ŘOP mohl být realizován jen částečně, protože Vojenská správa potřebuje stále ještě mnoho zaměstnanců, zejména inženýrů ženijního vojska, při likvidaci opevňovacích prací. Ing. Nosek si tedy musí vyžádat potřebné pracovníky od ostatních resortů státní správy. Nejvýznamnějším z nich je ministerský rada Ing. Karel Míša⁵⁾, který dosud pracoval na ministerstvu veřejných prací právě na přípravě stavby československé silniční magistrály. Ten je pověřen vedením projekčního oddělení a jmenován zástupcem ředitele. VSDS je rozdělena na 6 oddělení, která vedou jednotliví přednostové:

1. oddělení (všeobecné) – plk. žen. Ing. Dr. Vladimír Hájek⁶⁾
2. oddělení (studijní) – pplk. žen. Ing. Antonín Sameš
3. oddělení (projekční) – ministerský rada Ing. Karel Míša
4. oddělení (stavební) – vrchní odborný rada Ing. Miloslav Klement
5. oddělení (právní) – špkt. just. JUDr. František Soudný
6. oddělení (prac. útvarů) – pplk. gšt. Jan Veselý

Jako pomocné orgány jsou zatím využíváni i dosud neuvolnění pracovníci ŘOP, kteří práce na VSDS provádějí nad rámec svých služebních povinností.

Ještě téhož dne (4. listopadu) večer jsou telefonicky vyzváni pražští projektanti na schůzku s generálem Noskem. Na této schůzce je 5. listopadu 1938 dohodnuto vypracování generálních i detailních projektů. Detailní projekty částí trasy mají být hotovy do 15. února 1939.

Trasa v Čechách a na Moravě je rozdělena na jednotlivé tratě, které jsou dále rozděleny na stavební úseky (díly) po pěti až deseti kilometrech:

Pražský okruh díly 1 až 4

Trať I Praha - Jihlava díly 5 až 14

Trať II Jihlava - Zástřizly díly 15 až 20

Trať III Zástřizly - hranice Slovenska díly 21 až 25 (zatím jen po Lužnou).

Pro vypracování generálního návrhu stanoví VSDS tyto základní technické podmínky:

- 1) maximální dopravní rychlost 120 km/hod.
- 2) vozovka s dvěma jízdními pruhy pro každý směr jízdy
- 3) mimoúrovňové křížení s ostatními komunikacemi
- 4) směr jízdy vpravo
- 5) největší podélný sklon 6 %, v horském terénu 8 %
- 6) nejmenší poloměr směrových oblouků v rovinném terénu 600 m, v horském terénu 400 m
- 7) oblouky jednostranně klopené podle velikosti poloměrů až do 8 %
- 8) nejmenší poloměry zakružovacích oblouků lomů podélných sklonů vozovky ve vrcholech 5000 m a v údolích 3000 m (v horském terénu výjimečně 1000 m)

9) šířka příčného řezu v koruně 21 m

10) odchylky od těchto směrnic je možné provést jen ve velmi obtížných terénních poměrech po předchozím schválení VSDS.

19. listopadu 1938 je podepsána rámcová dohoda mezi vládami Československa a Německa o stavbě německé autostrády z Breslau (dnes Wrocław, Polská republika) přes území našeho státu do Vídně (Wien – ve sledovaném období na tehdejší území Německa, dnes opět



Původní trasa silniční automobilové magistrály.

Rakousko). S naší dálnicí se bude křížit u Brna. Touto dohodou podmiňuje německá vláda záruku hranic našeho okleštěného státu.

O tři dny později už nese naše tzv. druhá republika (označení našeho státu v období od 1. října 1938 do 16. března 1939) nový název Česko-Slovensko. 22. listopadu totiž vstupuje v platnost ústavní zákon č. 229 o autonomii. V něm je zakotvena jak autonomie Slovenska, tak Podkarpatské Rusi. Ta má od toho dne název Zakarpatská Ukrajina.

30. listopadu 1938 je výraznou většinou hlasů zvolen prezidentem Česko-Slovenska Dr. Emil Hácha.

Hned 1. prosince 1938 jmenuje novou tzv. ústřední vládu (vláda sídlí v Praze a má pravomoci pro celé Česko-Slovensko. Sejmí členy jsou i ministři autonomních vlád Slovenska a Zakarpatské Ukrajiny) v čele s ministerským předsedou Rudolfem Beranem⁷⁾. Novým ministrem veřejných prací se stává Dominik Čipera⁸⁾, ministrem dopravy (zpočátku ještě ministerstvo železnice a pošty) Ing. Alois Eliáš⁹⁾.

Téhož dne (1. prosince 1938) zahajují Němci u Chebu výstavbu tzv. sudetské autostrády, což je ovšem už na území odstoupeném Německu. Trasa této autostrády odbočuje u obce Streitau nedaleko města Bayreuth z tehdy již provozované autostrády Berlín - Lipsko - Norimberk - Mnichov a přes Cheb - Karlovy Vary - Lovosice - Českou Lípou a Liberec se u města Görlitz připojuje na částečně dokončenou trasu z Drážďan. Stavba je budována v neobvykle velké šířce, v koruně zemního tělesa 32 m.



Trasa sudetské autostrády.

POD TAKTOVKOU GENERÁLNÍHO ŘEDITELSTVÍ STAVBY DÁLNIC

23. prosince 1938 prosazuje ministr veřejných prací Dominik Čipera vydání vládního nařízení č. 372 o česko-slovenských dálnicích. Velitelství stavby dálkových silnic je přejmenováno na Generální ředitelství stavby dálnic (dále GRSD) a je úředně zaveden název „dálnice“. Autorem názvu je škt. Ing. Karel Chmel¹⁰⁾ (pracovník 6. oddělení VSDS). Oficiální návrh slova dálnice zaslalo tehdejší Velitelství stavby dálkových silnic na Ministerstvo národní obrany již 15. listopadu.

Vládní nařízení č. 372 obsahuje důležitá ustanovení, ukazující jaké finanční a organizační podmínky jsou pro stavbu dálnice vytvořeny:

- 1) Všeobecný projekt dálnice schvaluje vláda.
- 2) Podrobný projekt vypracuje Generální ředitelství stavby dálnic.
- 3) Povolení ke stavbě uděluje ministr veřejných prací, který též vydává schvalovací výměr po dokončení stavby a používací souhlas s určením doby, od které lze dálnici používat.
- 4) Generální ředitel, kterého jmenuje prezident republiky, podléhá přímo ministru veřejných prací.
- 5) Jako výkonné orgány Generálního ředitelství stavby dálnic budou zřízena stavební ředitelství dálnic (ta mají být v Praze, Brně, Zlíně, Žilině, Popradě, na zatím neurčeném místě na hranici Slovenska a Zakarpatské Ukrajiny, a v Chustu).
- 6) Stavební správy v potřebném počtu zřizuje generální ředitel stavby dálnic.



Podání návrhu na nové slovo „DÁLNIČE“.



Prof. Ing. Dr. František Klokner, člen poradního sboru.



Budova Generálního ředitelství stavby dálnic v Kartouzské ulici č. 5 v Praze na Smíchově.



Detail vchodu.

- 7) Na generální ředitelství přechází veškerá pravomoc, která by ve věcech souvisejících s těmito stavbami podle platných předpisů jinak náležela ministerstvu veřejných prací a úřadům jemu podřízených.
- 8) Ministr veřejných prací může při generálním ředitelství zřídit poradní sbor odborníků.
- 9) Generální ředitelství má právo poukazovací.
- 10) Úhrada stavebních nákladů na dálnici bude každoročně vložena do státního rozpočtu částkou odpovídající průběhu stavby tak, aby tato stavba byla dokončena do čtyř let.
- 11) Rozpočet stavby dálnice je samostatný a částka vložená do tohoto rozpočtu pro určitý rozpočtový rok nepropadá, i když se v tom roce nevyužije.



Přednosta II. (všeobecného) odboru plk. žen. Ing. Dr. Vladimír Hájek.



Generální ředitel a přednostové odborů. Zleva: plk. žen. Ing. Dr. Vladimír Hájek (II. odbor), generální ředitel brig. gen. žen. Ing. Václav Nosek, ministerský rada Ing. Karel Míša (I. odbor).

Celkový náklad se předpokládá 3,5 miliardy korun. (pozn. aut.)

- 12) Na návrh generálního ředitelství může být provedeno vyvlastnění pro účely dálnice podle předpisů opatření Stálého výboru ze dne 16. listopadu 1938.
- 13) Platnost vládního nařízení je jen pro zemi Českou a Moravskoslezskou.



Tak zvaný úřední návrh česko-slovenské dálnice.

Podívejme se, co napovídají některé body ustanovení.

Bod 2 vypovídá o vysoké odbornosti pracovníků GŘSD.

Poradní sbor odborníků je dle bodu 8 skutečně ustaven a nechybějí zde tak zvučná jména jako prof. Ing. Dr. František Klokner¹¹⁾, prof. Ing. Dr. Otakar Kallauner, prof. Ing. Dr. Stanislav Bechyně, prof. ing. arch. Konrád Hruban, Ing. Leopold Veselý, vládní rada Ing. Dr. techn. Karel Valina nebo Ing. Dr. techn. Josef Koněrza.

Z bodů 10 a 11 vyplývá dostatečné a pružné financování stavby i předpokládaná velmi krátká doba výstavby.

Ke značnému omezení průtahů při možných potížích s výkupem pozemků může být využito bodu 12.

Tak končí rok 1938. GŘSD má již 108 zaměstnanců. Nastávají pro ně prostorové problémy. Ministerstvo národní obrany potřebuje nyní úřadovny ŘOP v budově Generálního štábu v Praze-Dejvicích, které zapůjčilo 4. listopadu 1938 Velitelství stavby dálkových silnic, pro vlastní složky. Ministerstvo veřejných prací proto pro GŘSD najímá a nechává upravit budovu bývalé Mautnerovy továrny v Praze na Smíchově, v Kartouzské ulici č. 5 (*dnes poliklinika v Kartouzské 6*). Tam se generální ředitelství stěhuje ve dnech 6. až 8. ledna 1939.

9. ledna 1939 se začíná realizovat nová organizace GŘSD. Přitom se ukazuje, jak velký význam je v Česko-Slovensku stavbě dálnice přikládán. Generála Ing. Václava Noska totiž do funkce generálního ředitele jmenuje prezident republiky Dr. Emil Hácha, přednosty odborů ministr veřejných prací Dominik Čipera.

I. odbor má působnost ryze technickou a jsou mu podřízeny složky 2. (studijního), 3. (projekčního) a 4. (stavebního) oddělení bývalého Velitelství stavby dálkových silnic a v jeho čele stojí přednosta ministerský rada Ing. Karel Míša.

II. odbor má působnost všeobecnou a administrativní a jsou mu podřízeny složky 1. (správního), 5. (právního) a 6. oddělení (pracovních útvarů) bývalého VSDS a odbor vede přednost plk. žen. Ing. Dr. techn. Vladimír Hájek. Pro pomocné a kancelářské práce celého generálního ředitelství jsou ponechány ústřední kancelář a pomocná kancelář.

13. ledna 1939 předkládá ministr veřejných prací Dominik Čipera tzv. úřední návrh trasy dálnice Praha - Jihlava - Brno - slovenská hranice. Trasa byla od svého vzniku 5. listopadu 1938 projednávána, podrobována kritice a byla navrhována alternativní vedení, zejména v moravské části v okolí Brna. Vláda, po seznámení s těmito fakty, ještě téhož dne úřední návrh trasy svým usnesením schvaluje. Zároveň dává souhlas k přípravným pracem zatím na nezpochybňovaných úsecích tratí I z Chodova u Prahy (*dnes součást Prahy*) do Humpolce a III od Zástřizel po Lužnou (u Vsetína).

Na toto usnesení reaguje ústy premiéra Vološína vláda Karpatské Ukrajiny (*další změna názvu 31. 12. 1938*), která vzhledem k již zmíněnému přerušení železničního spojení svého nového hlavního města Chust se Slovenskem požaduje zařadit do těchto přípravných prací také úsek od své hranice se Slovenskem po Chust, a tím alespoň takto zajistit spojení s ostatními částmi Česko-Slovenska.

V důsledku tohoto vládního usnesení nařizuje GŘSD svým projektantům dokončit co nejdříve detailní projekty tratí I a III, aby mohly být hned na jaře zahájeny stavební práce.

16. ledna osamostatňuje ministr veřejných prací přípravu pražského okruhu a tratí II (Humpolec - Zástřizly), aby se generální ředitel mohl zaměřit na tratě I a III.

V druhé polovině ledna je naše republika po oblevě bez sněhové pokrývky. Zároveň je detailní projekt části tratí III prakticky hotov. Proto může být 24. ledna v 7 hodin ráno zahájeno předběžné kácení lesa v Chříbech, symbolicky právě autorem slova dálnice škpt. žen. Ing. Karlem Chmelem. Kuriózní je, že zároveň existuje fotografie techn. rady Ing. Cyrila Karase také údajně při prvním záseku.

21. února 1939 dochází ke změně přednosty II. (všeobecného) odboru. Za odcházejícího plk. žen. Ing. Dr. techn. Vladimíra Hájka je ustanoven přednostou odboru plk. stav. Ing. Josef Hubálek¹²⁾.

Propagaci stavby dálnice je věnována značná pozornost. Vedoucí pracovníci GŘSD pořádají přednášky pro širší technickou veřejnost. Je ustanoven rozhlasový referent GŘSD Ing. Josef Hons¹³⁾ a veřejnost je o stavbě dálnice informována v pravidelném rozhlasovém okénku. Klub přátel dálnic rozesílá 22. února motoristickým organizacím 60 000 propagačních transparentů se symbolem dálnice a nápisem: „Dálnice mostem republiky“. Transparenty jsou určeny k vylepení za přední skla vozidel. Od 12. března 1939 je na pražském výstavišti v paláci „strojovna“ instalována výstava o stavbě dálnice. Hlavní atrakcí je věrný model úseku dálnice v měřítku 1 : 1 s kompletním vybavením i s automobily na vozovkách.

V této době je však již jasné, že i dny Česko-Slovenské druhé republiky jsou sečteny. Projevem politické beznadějnosti situace je i to, že 13. března opouští republiku velký propagátor dálnic zlínský velkopřemyslník J. A. Baťa.

Příprava stavby dálnice navzdory tíživé politické situaci probíhá plným tempem. 14. března 1939 jsou výnosem ministerstva veřejných prací ustanovena dvě ze sedmi plánovaných stavebních ředitelství dálnic a to v Praze (Žitná ul. 8) a v Brně (Divadelní ul. 3). Stavebním ředitelem v Praze je jmenován plk. stav. Ing. František Balátě¹⁴⁾, v Brně vrchní technický rada Ing. Volfgang Flek¹⁵⁾. Práce stavebních ředitelství však byla v plném proudu již před jejich oficiálním ustanovením.

14. března 1939 je také vyhlášen samostatný Slovenský štát a tak se příprava stavby dálnice v působnosti GŘSD omezuje definitivně na prostor tzv. historických zemí (*země Česká a země Moravskoslezská*).

POKRAČUJEME I PO ZTRÁTĚ STÁTNÍ SAMOSTATNOSTI

15. března 1939 obsazuje německá armáda zbytek naší republiky. Veškerou moc na okupovaném území přebírají prozatím velitelé okupačních vojsk. V Čechách generál pěchoty Blaskowitz, na Moravě generál pěchoty List. 16. března druhá republika zaniká i formálně a je vyhlášen Protektorát Čechy a Morava jako součást Německa. 18. března je jmenován říšským protektorem Konstantin von Neurath a stává se představitelem nejvyšší politické moci v protektorátu (*zatím ještě sídlí v Berlíně*). Prezident republiky





Plk. stav. Ing. Josef Hubálek, přednosta všeobecného odboru GŘSD (po 21. únoru 1939).



Plk. stav. Ing. František Balátě, stavební ředitel dálnic v Praze.



Vrchní technický rada Ing. Wolfgang Flek, stavební ředitel dálnic v Brně.



Dokončování detailních projektů dálničních tratí I a III v rýsovně Generálního ředitelství stavby dálnic (leden 1939).

GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ STAVBY DÁLNIC
 Telefon č. 402 41 až 45. Pobožny: úterý a středa 7-12 h.
 Praha 20. Březen 1939
 M. S. P. 3037-1939

Číslo: 3037-osob. stup. -1939.

Věc: _____
 Odpověď k č. _____
 Přílohy: _____

Pan
 plukovník stav. Ing. Frant. Balátě,
 P r a h a.

Pan ministr veřejných prací ustanovil Vás rozhodnutím ze dne 4. března 1939, čj. 303/5-VII/1-1939 stavebním ředitelem dálnic v Praze.
 O tom Vám dříve věděti.

Generální ředitel
 generál Ing. Václav Noska

Noska

Jmenování do funkce.



Škpt. žen. Ing. Karel Chmel (autor slova DÁLNIC) zahajuje 24. ledna 1939 v 7 hod. ráno kácení lesa pro dálniční průsek na Moravě v Chříbech.



Zavedení jízdy vpravo v Praze 26. 3. 1939.



Jedna z přednášek generálního ředitele Ing. Noska v rámci propagace dálnice (Masarykův lidovýchovní ústav v Praze 14. února 1939).



Generální inspektor německých silnic
Ing. Dr. Fritz Todt.

Dr. Emil Hácha ve funkci zůstává, ovšem pouze jako tzv. státní prezident. Také česko-slovenská vláda je uznána, i když jen jako vláda protektorátní (*samozejmě bez ministrů Slovenska a Karpatské Ukrajiny*). Předsedou vlády zatím zůstává Rudolf Beran.

Německá okupační moc má pro první týdny protektorátu přísný pokyn k tzv. smířlivé politice. Proto hospodářský chod země v zásadě není přerušeno. S přechodem na jízdu vpravo se nečekalo až na plánovaný 1. květen, ale je nařízen již od 17. března, pro Prahu pak 26. března 1939. 29. března 1939 se rozhoduje o postupu plánování a výstavby českých dálnic ve změněných státoprávních poměrech. V Praze se koná porada generálního inspektora německých silnic Ing. Dr. Fritze Todta¹⁰⁾ s ministrem veřejných prací protektorátní vlády Dominikem Čiperou za účasti generálního ředitele stavby dálnic a vedoucích úředníků generálního ředitelství. Dr. Todt schvaluje postup přípravných prací i organizaci našeho Generálního ředitelství stavby dálnic. Jedna okolnost však signalizuje omezení i naší hospodářské suverenity. Generální inspektor německých silnic totiž ustanovuje svou spojku s naším generálním ředitelstvím. Je jím dipl. Ing. E. Hartmann, který okamžitě zaujímá svůj úřad na Generálním ředitelství stavby dálnic.

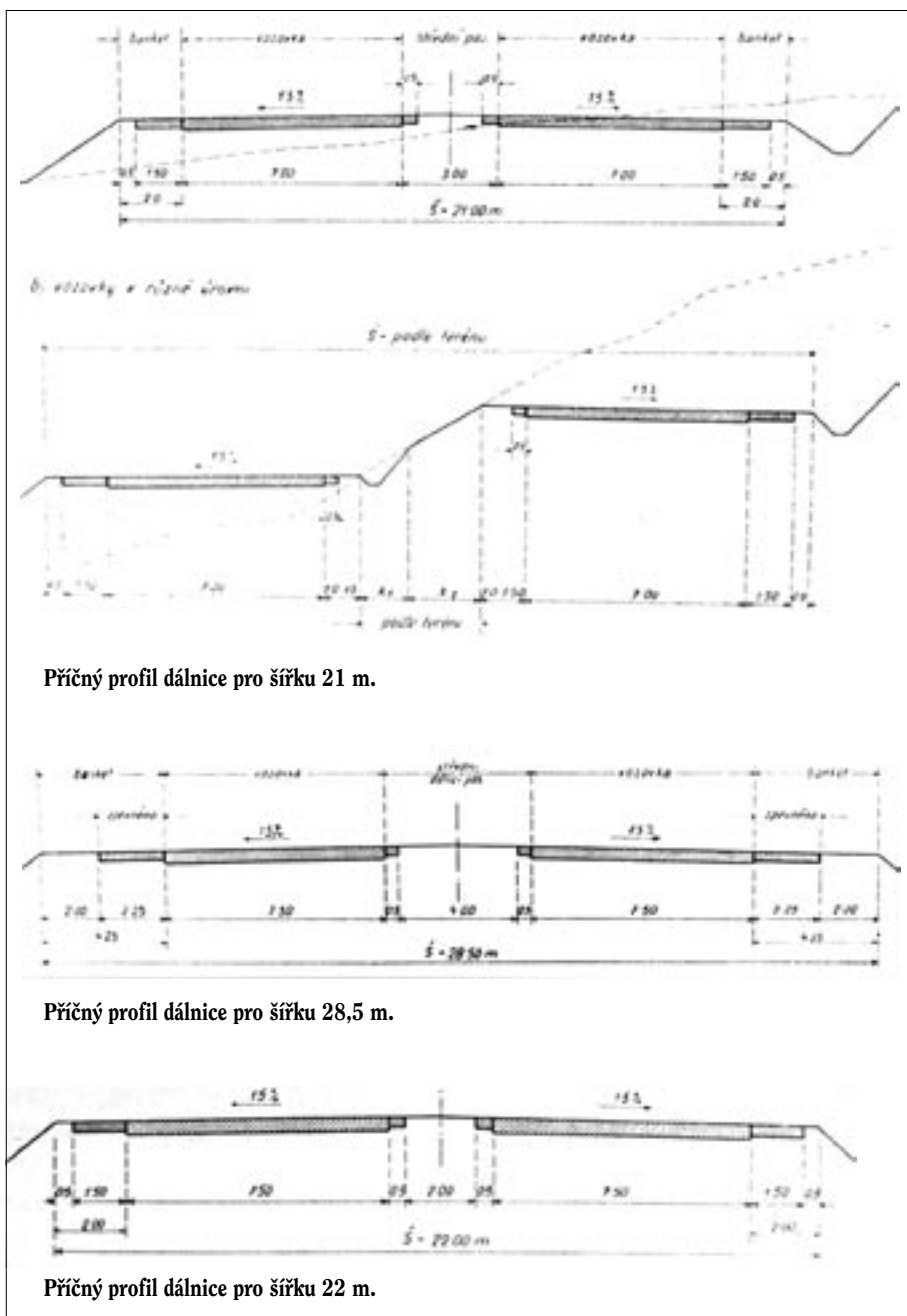
Tato porada má i technické důsledky. Protože naše dálnice mají být začleněny do sítě německých říšských dálnic, je nutno přizpůsobit naše návrhové parametry přísnějším německým. Parametry, stanovené pro projektování 5. listopadu 1938, musí tedy být v některých bodech uvedeny do souladu s říšskými dálnicemi. Zásadní změna je v návrhové rychlosti. Ta je zvýšena ze 120 km/hod. na 160 km/hod. Z toho vyplývají následující technická opatření:

- původně navrhovaná šířka dálnice v koruně (celková šířka dálnice mezi horními hranami náspu popř. rigolu) 21 m bude zvýšena v úseku Chodov u Prahy - Lensedly a ve třicetikilometrovém úseku v okolí Brna na 28,5 m,
 - vozovky budou mít šířku 7,5 m namísto původních 7 m
 - maximální podélný sklon nivelety dálnice bude snižován z původních 8 % na 6 % (v Německu je však v té době pro nově navrhované dálnice povolen maximální podélný sklon již jen 5 %)
 - minimální poloměr směrových oblouků bude zvýšen ze 400 m na 600 m
 - jednostranný příčný sklon vozovky do 6 % dle velikosti poloměru oblouku.
- Všechna ujednání mezi naším ministrem veřejných prací a generálním inspektorem německých silnic schvaluje protektorátní vláda.

Má-li být dodržen předpokládaný termín zahájení stavebních prací (2. května 1939), je třeba vyvinout velké úsilí na přepracování projektů.

V té době je těž vypracována a schválena koncepce české dálniční sítě i v návaznosti na mezinárodní spoje. Dalšími dálničními spoji mají postupně být: trať IV: Praha - Lovosice (-Drážďany), trať V: Praha - Plzeň (-Norimberk), trať VI: Praha - Náchod (-Kladsko) a trať VII: Praha - České Budějovice (-Linec). Zvažuje se přímé spojení Berlína s Vídní pomocí doplňujícího úseku Jihlava - Vídeň.

5. dubna přijíždí do Prahy říšský protektor Konstantin von Neurath a ujímá





Napojení na dálniční síť Evropy.



Přepřecování projektů dle německých požadavků.



Ubytovací baráky firmy Jelínek (stavební díl 11/1).



Ing. Lozovský
(firma Hrabě a Lozovský).



Trasa dálnice Breslau - Wien.



Div. gen. Ing. Alois
Eliáš, od 27. dubna
1939 do 27. října 1941
předseda protektorátní
vlády.

se funkce ve své úřadovně na Pražském hradě. V protektorátu se tento přechod z vojenské moci na civilně politickou nijak výrazně neprojeví.

Dle dříve zmíněné mezivládní dohody (19. listopadu 1938 ještě mezi vládami Československa a Německa) připravovala Reichsautobahngesellschaft (státní organizace zabývající se vedením výstavby dálnic v Německu - dále RAG) výstavbu své dálnice Breslau - Wien, která měla procházet z velké části územím nyní již Protektorátu Čechy a Morava. V době počátku přípravy měla ovšem dálnice procházet přes území Česko-Slovenska, tedy stále ještě suverénního jiného státu. Potřebné pozemky měla zdarma poskytnout naše republika, zatímco výstavbu měla provést RAG vlastním nákladem. Dálnice měla být celně uzavřena, avšak na česko-slovenském území by ji mohli naši motoristé bezplatně používat. Některé stavební úseky byly zadávány převážně českým stavebním firmám již od ledna 1939, aby bylo možno včas připravit staveniště včetně ubytoven dělníků.

Přípravné a projekční práce postoupily již natolik, že stavba této dálnice sever - jih je 11. dubna 1939 zahájena, zatím v délce 83,5 km, z toho asi 76 km na území protektorátu (*ve skutečnosti pak už stavby jiných úseků než tohoto nikdy zahájeny nebyly*). Vedením stavby je pověřen Ing. Hans Lorenz¹⁷⁾. Pro tuto stavbu, narozdíl od naší dálnice, platí již dříve zmíněné snížení maximálního podélného sklonu na 5 %.

Stavba začíná protektorátu ihned odčerpávat mnoho pracovních sil, jak dělníků, tak inženýrů. Pracují na ní většinou stavební firmy sídlící v okolí trasy na Moravě, ale třeba i pražská firma Hrabě a Lozovský. Tato německá dálnice má být uvedena do provozu do konce roku 1940, proto se pracuje na dvě směny po deseti hodinách.

Také počátek výstavby českých dálnic se blíží. Koncem dubna 1939 začíná GŘSD na základě oferty (*výběrové řízení na zhotovitele díla s přesně vymezenými zadávacími podmínkami*) zadávat stavebním firmám první díly dálnice Praha - Brno - slovenská hranice. 24. dubna 1939 je díl 11/1 v oblasti Dolních Kralovic (*původní město dnes zatopeno vodami Želivky v údolní nádrži Švihov*) zadán berounské firmě Jelínek a synové za zadávací částku 18 331 782 K, 25. dubna je zadán díl 5/1 u Prahy pražské firmě Hrabě a Lozovský za obdobnou částku a díl 12/1 v okolí Hořic pražské firmě Kress a.s. za zadávací částku 25 470 000 K. Z výše částky je patrná terénní obtížnost tohoto úseku. 26. dubna je zadán díl 5/2 u Prahy pražským firmám Ing. Dr. Malý a Ing. Vlk a Velden za celkovou zadávací částku 10 710 346 K (částka je poměrně nízká vzhledem k příhodnému terénu) a díl 11/2 v oblasti Dolních Kralovic berounské firmě Ing. Emil Štěrba za částku 12 716 180 K. V souvislosti se zadáváním staveb je na místě zmínit ještě jedno praktické opatření. Zadávací částky mohou být v odůvodněných případech překročeny až do výše tzv. částek povolených (rozdíl činí v průměru 2 až 5 milionů korun). Tím má být zabráněno časovým průtahům při prokazatelných nečekaných technických potížích, které se objeví během stavby.

Příznivý impulz pro výstavbu dálnic se dá očekávat i od jmenování dosavadního ministra dopravy divizního generála Ing. Aloise Eliáše do funkce předsedy protektorátní vlády, uskutečněného 27. dubna 1939.

Některé z dílů, zadaných ke stavbě již v dubnu 1939, mají být uvedeny do provozu do 31. října 1940. (*Takové tempo výstavby se nám dnes může jevit jako utopie, ale uvědomíme-li si rychlost výstavby československého opevnění, kde právě většina stavebních firem budujících dálnici předtím pracovala, mohl být termín uvedení do provozu reálný. Háček byl však v tom, že po celou dobu budování opevnění byl dostatek pracovních sil, stavebního materiálu i pohonných hmot.*) Stavební firmy proto připravují staveniště i kapacitní ubytovny pro stavební dělníky. Pro splnění termínu uvedení do provozu musí totiž být na každém pětikilometrovém úseku zaměstnáno 600 osob.

Oferta je nyní připravena v širším měřítku a tak již nic nebrání zahájení stavby.

KAPITOLA 3

STAVÍME DÁLNICI

(2. května 1939 - 30. dubna 1942)

PRVNÍ MĚSÍCE STAVBY A PRVNÍ POTÍŽE

Je slunný den, úterý, 2. května 1939. V některých stavebních dílech jsou již svezeny stavební stroje a nářadí, kolejnice pro polní drážky, lokomotivy i vozy, zařízení pro lámání kamene apod. Na třetím kilometru budoucí trasy, u Průhonic, pronáší generální ředitel Ing. Václav Nosek slavnostní projev. V 9 hodin sám vykonává první výkop. U dalších výkopů můžeme sledovat ministerského radu Ing. Karla Míšu, Ing. Lozovského, jehož firma bude tento díl stavět a dělníka Suchopára. Výkop stavebního ředitele v Praze Ing. Františka Balátě zůstává částečně utajen – v dobovém filmovém týdeníku je vystřižen. Všichni účastníci včetně generála Ing. Noska jsou v civilu. Naše armáda totiž v té době již neexistuje (*ruší ji nepřítmo čl. 7 „Výnosu vůdce a říšského kancléře o Protektorátu Čechy a Morava“ ze dne 16. března 1939, přičemž naše tzv. vládní vojsko je ustaveno až 25. července 1939*), stejně jako neexistuje naše státní samostatnost. Stavba dálnice je jednou z oblastí, kde může český národ uplatnit svou technickou a hospodářskou sílu. Proto nese malá slavobrána nápis „Dálnice - národní cesta“. Po slavnostních výkopech začíná 150 dělníků běžné práce na dálnici. Do práce je zařazeno i celé počáteční strojní vybavení firmy Hrabě a Lozovský pro stavební díl 5/1: 6 úzkokolejných lokomotiv, 250 nákladních úzkokolejných vozíků, 3 silniční válce, 6 nákladních aut a 2 kompresory.

V době rozbíhající se prací se podepisují do pamětní knihy hosté a občané. Kromě zástupců státních úřadů a zástupců hlavního města Prahy (*označení hlavní město se na začátku okupace ještě užívalo*) jsou to např. okresní hejtman Dr. Brož, starosta Průhonic Dr. Landovský, předseda autoklubu Dr. Stránský a chybět ovšem nesmí (z moci úřední) zástupce inspektorátu německých silnic, stálý přidělenec u našeho Generálního ředitelství stavby dálnic dipl. ing. Hartmann.

Na pěti dosud zadaných úsecích začíná všední pracovní ruch. Opusťme však na chvíli stavebníště a obraťme pozornost na to, jak organizačně a technicky zajišťuje výstavbu dálnic GŘSD. Vychází z dříve uvedeného vládního nařízení o dálnicích z 23. 12. 1938.

V souvislosti s tímto nařízením vypracovali podrobný projekt trati I (Praha - Jihlava) a části trati III (Zástřizly - hranice Slovenska) vlastní projektanti I. odboru GŘSD (*obdobně jako vypracovaly podrobné projekty objektů československého opevnění vlastní složky ŘOP*). Zde je na místě zdůraznit, že GŘSD se podařilo soustředit mnoho špičkových projektantů, kteří práci na přípravě dálnice považovali za prestižní záležitost. Vzhledem ke krátkému termínu na vypracování detailních projektů, museli u mnohých činností hledat způsob výrazného zefektivnění. Například pro projektování mostů přes dálnici a běžných dálničních mostů byly ve spolupráci s pražskou firmou Ing. Ferdinand Vávrovský vytvořeny tzv. normálie, tj. vzory objektů včetně statických výpočtů a všech konstrukčních údajů. Projekty jednotlivých mostů pak stačí v nutné míře pouze přizpůsobit konkrétním místním poměrům. Velké mostní objekty ovšem vyžadují „zvláštní řešení“ (*termín, užívaný v dobové dokumentaci*) a při jejich projektování se počítá se spoluprací I. odboru GŘSD s renomovanými mostařskými firmami.

Kromě podrobných projektů muselo GŘSD připravit podmínky pro veřejnou obchodní soutěž na zhotovitele jednotlivých úseků (dílů) stavby dálnice. Základem jsou Všeobecné podmínky pro stavby prováděné v působnosti Generálního ředitelství stavby dálnic. Zde jsou uvedena obecná, zejména právní a finanční pravidla, kterými se zhotovitelé musí řídit.

Při vlastním provádění stavby musí stavební firmy samozřejmě dodržovat platné státní normy. Navíc však GŘSD stanoví technické podmínky pro jednotlivé stavební činnosti. Ty jsou vypracovány až neuvěřitelně podrobně a to pro všechny obory. Nikoho nepřekvapí Zvláštní podmínky pro vozovky z cementového betonu (mají být zřízovány v úsecích s podélným sklonem max. 4,5 %), Zvláštní podmínky pro dlážděné vozovky (mají být zřízovány v úsecích s podélným sklonem nad 4,5 %), Zvláštní podmínky pro mosty a Zvláštní podmínky pro ozelenění. Jsou ale vypracovány přesné podmínky i pro takovou oblast, jako je ubytování a stravování pracovníků.

Stavební firmy, které jsou schopny všechny poměrně náročné podmínky splnit, se mohou přihlásit do soutěže (*viz dobový výraz oferta*). Na stavbu dálnice se proto dostá-



Ing. Nosek při slavnostním projevu.



Ing. Nosek a jeho první „vrypy“ na stavbě dálnice.



Následuje výkop stavebního ředitele v Praze, Ing. Františka Balátě.



Slavobrána.



Zahájení prací.

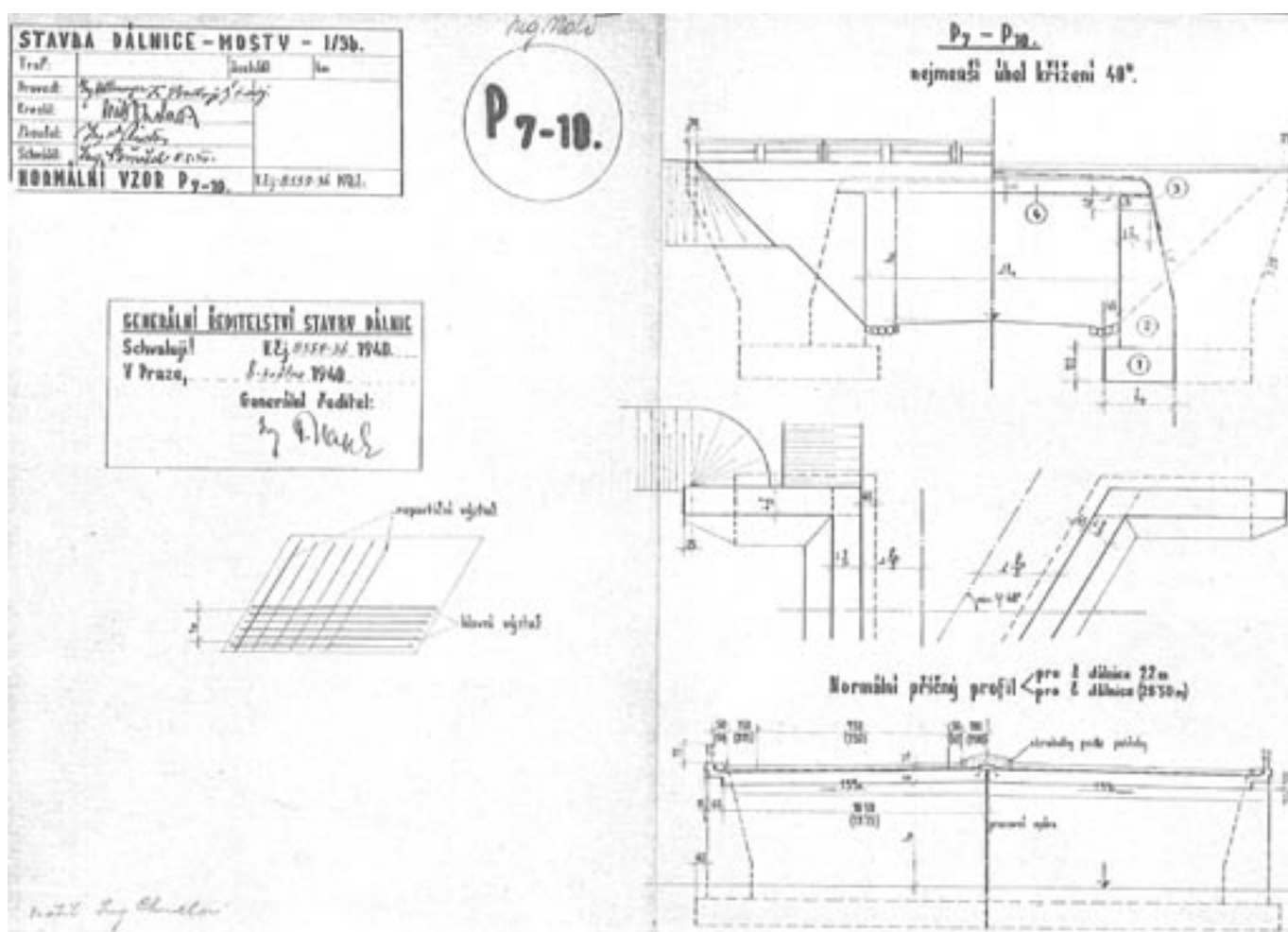


Polní drážka.

vá mnoho stavebních firem, které svého času budovaly československé opevnění pro ŘOP. Výběr zhotovitelů je vesměs dostatečný, takže se zadáváním staveb nemá GRSD vážnější problémy.

Problémy však zcela nečekaně přicházejí v oblasti pracovních sil. Přestože vedlejším hospodářským přínosem stavby dálnice mělo být podstatné snížení nezaměstnanosti, není paradoxně o práci na dálnici mezi dělníky velký zájem, a tak se na žádném ze zatím budovaných stavebních úseků nedaří získat plánovaných 600 pracovníků. Skutečný stav – cca 150 až 200 pracovníků na jednotlivých stavebních dílech – znamená kritický nedostatek. Natolik kritický, že po necelých dvou měsících probíhajících stavebních prací se objevují opodstatněné pochybnosti o možnosti včasného dokončení stavby.

Protože čtyřletý plán obnovy silniční sítě počítá s provozováním dálnice Praha - Brno - slovenská hranice do čtyř let od zahájení stavby, snaží se odvrátit ohrožení termínu dokončení vláda. Na schůzi její ministerské rady dne 23. června 1939 jsou zjištěny dvě hlavní



Část normálie dálničního rámového mostu.

příčiny nedostatku dělnictva. První z nich je nábor dělníků do „Říše“ (*myšleno do Německa*) a druhou nevýhodně kolektivní smlouvy a z nich vyplývající nízké mzdy v mnoha neprůmyslových okresech na trase dálnice.

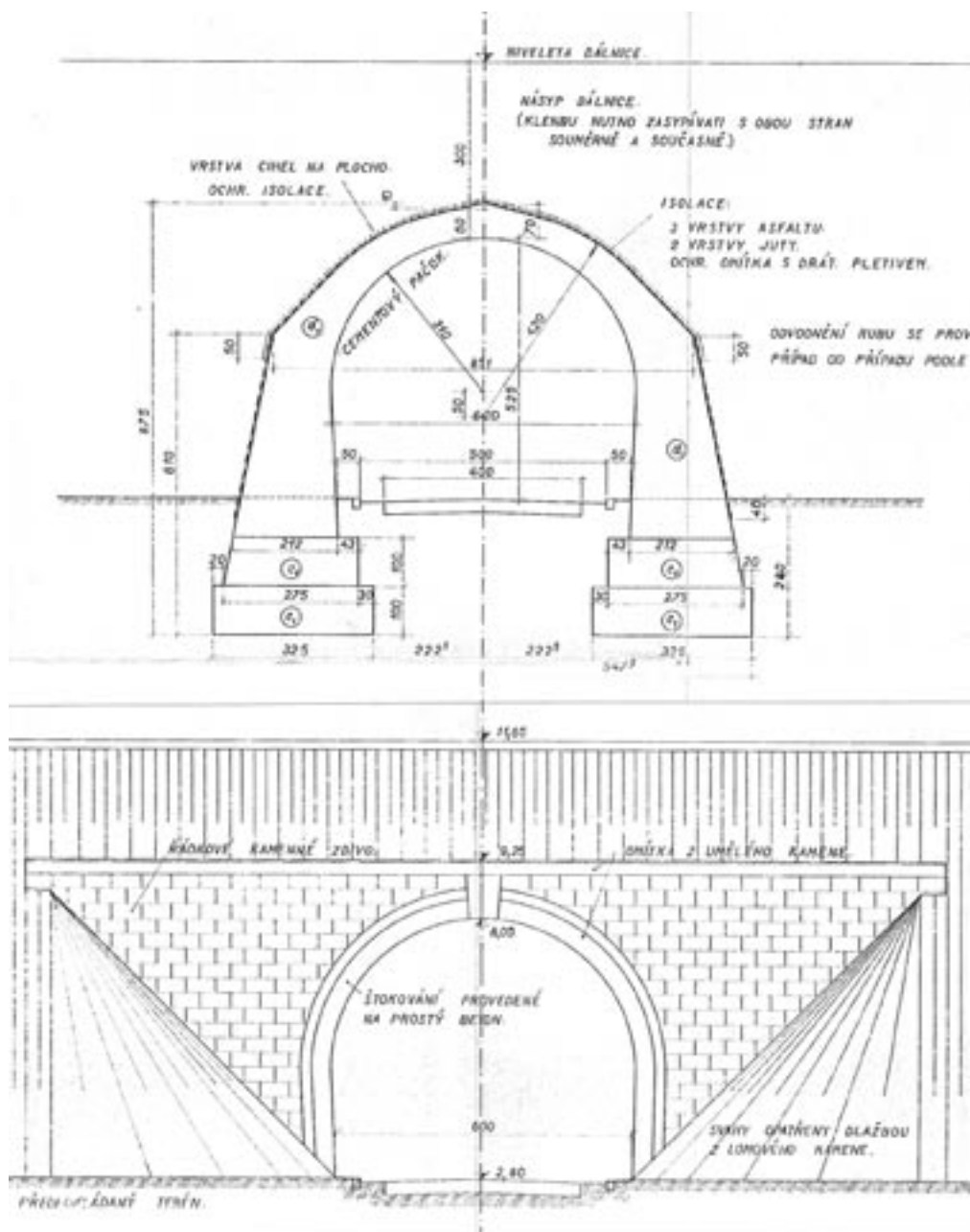
Zastavení nábory pracovníků ze stavby dálnice na práce v Německu má být řešeno na vládní úrovni. Kolektivní smlouvy, lišící se mnohdy mezi jednotlivými okresy mají být nahrazeny na celé stavbě dálnice jednotnou, nejvýhodnější kolektivní smlouvou, což je ovšem podmíněno schválením ministerstvem zdravotní a sociální správy.

Generální ředitelství stavby dálnic usilovně dokončuje výběrová řízení. V rychlém sledu mohou být zadány další stavební úseky dálnice v trati I.

27. června je zadána stavba velkého mostu přes údolí Želivky u obce Přítč vyznamně pražské mostařské firmě Ing. Brázdil¹⁸⁾ a Dr. Ješ¹⁹⁾. Podstatně menší stavbu mostu přes Botič u Průhonice v dílu 5/1 dostává 10. července pražská firma Ing. Urban a 14. července stavební díl 6/2 u Prahy v okolí Mnichovic pražská firma Litická a.s. Následující den obdrží pražská firma Kapsa²⁰⁾ a Müller zakázku na díl 7/1 mezi Mirošovicemi u Prahy a Lensedly, plzeňská firma Mandaus, Ing. Švajcar a spol. na díl 10/1 nedaleko Trhového Štěpánova a pražská firma Ing. Bořkovec na sousední díl 10/2. Hned 16. července je zadán díl 6/1 jižně od Říčán u Prahy pražské firmě Ing. T. Pražák a spol.

19. července na Moravě na trati III v Chřibech je to díl 21/1 v okolí obce Střílky pražské firmě Ing. Frič a Ing. Branberger.

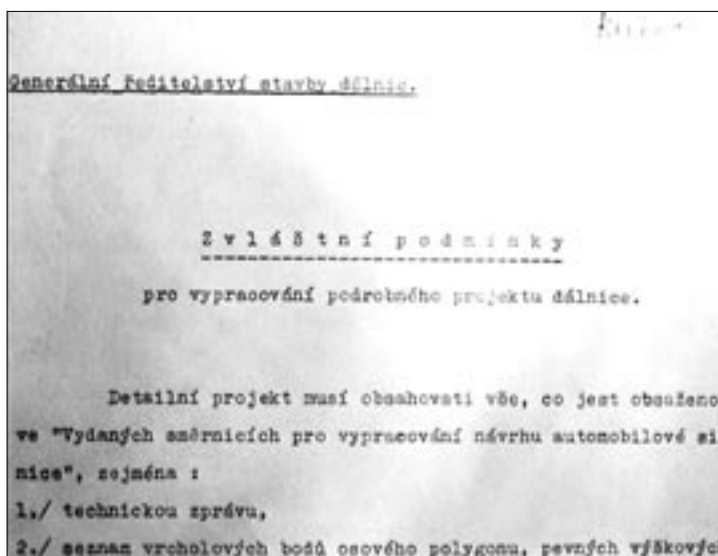
V trati I je 21. července zadána stavba druhého z velkých mostů a to přes údolí Sedlického potoka v dílu 10/2 pražské firmě Ing. J. Domanský. 16. srpna obdrží pražská firma Ing. J. Matoušek zakázku na díl 8/1 na pláních u Ostředku u Benešova.



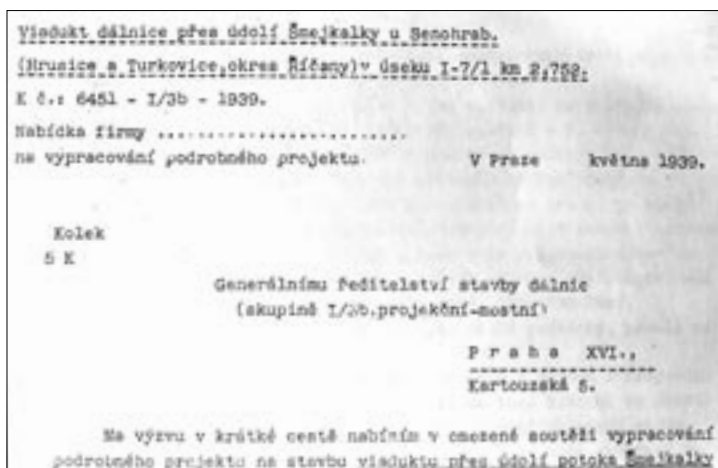
Část normálie dálničního klenbového mostu.



Obálka podmínek pro stavby prováděné v působnosti GŘSD.



Zvláštní podmínky pro stavby v působnosti GŘSD.



Formulář pro nabídky firem ve výběrovém řízení.



Charakteristická stavební kancelář firmy Ješ a Brázdil provázela most přes údolí Želivky po celou dobu jeho výstavby.



Ing. Jaroslav Brázdil.



Ing. Dr. Štěpán Ješ.



Ing. Lumír Kapsa (firma Kapsa a Müller).

Generální ředitel stavby dálnice. Praha, 23. srpna 1939.

Čj. 296 - st./tech.1939.

Vše: Postup prací na stavbě dálnice.

Přílohy: 1 náčrt.

Konsolidní
přes státního prezidenta
Protectorátu Čechy a Morava.

Podle příkazu č. 2080 mi pan prezident, pořídní strážník hlásil o postupu prací na stavbě české dálnice.

I. Všeobecně.

Viděn byla zatím schválena trasa dálnice Praha-Jihlava-Brno-
Louny a dálnicový okruh kolem Prahy. Účet Louny - slov. hranice
se studuje, aby se stanovil nejvhodnější směr přečechu na slovan-
sko a napojení na dálnice na slovanšku, jež má podle informací
a vstupu vstát ve všeobecně směru Bratislava-Trutnov-Jihlava-Čáslav-
Pražov.

Dále se studují trasy dálnice Praha-Lovosice, jež má vstát
dále do Trutnova a na Berlín a dálnice Praha - Plzeň, jejíž pokračo-
vání má znít do severovýchodní říšské dálnice Berlín - Halle -
Sachsen-Mnichov. - Tyto studie jsou již tak daleko, že v nejbliž-
ší době budou do terénu vyhlášeny inženýři gen. ředitelství, aby pře-
vedli do slzy měření pro vypracování generálního projektu.

Ještě letos hodlá provést stavbu trasy dálnice Praha-Brno
Křovice - Rácheň, jež bude pokračovat do Kladka směrem na Trutnov
a dálnice Praha-České Budějovice, jež bude prováděcími pokračovat
jednak na Lince, jednak na Kromě a Víteň. Rovněž se bude gen. ředi-
telství zabývat studii trasy dálnice Jihlava - Brno s pokračová-
ním na Víteň.

Zpráva o postupu prací pro státního prezidenta Dr. Emila Háchu.

spojka s generálním inspektorátem německých říšských dálnic

poradní sbor

radčivací komise

organizační složka	přednost	poč. zam.	
gener. ředitel st. dálnic	gen.ing. Václav Nosek	1	
tajemníci gen. ředitelství	škpt.žen.ing. Leopold Ježek škpt.žen. Eugen Rabas	6	
I. odbor technický	přednost I. odboru	min.rada.ing. Karel Mlýna	4
	o 2. (studijní)	ppk.žen.ing. Antonín Sameš	29
	d 3. (projektční)	vroh.t.rada.ing. Josef Mýl	55
	á 4. (stavební)	v.t.rada.ing. Jan Němeček	25
II. odbor všeobecný	přednost II. odboru	plk.stav.ing. Josef Hubálek	4
	osobní skupina	odb.rada.ing. Fr. Kostrhun	6
	o 1. (správní)	ppk.intend. Jaroslav Sikyta	43
d 5. (právní)	vroh.odb.rada. Dr. Marek Čaha	15	
á 6. (sociální)	ppk.plt. Stanislav Suleř	8	
účetárna	vroh.úč.taj. Václav Horejz	21	
pomocná kancelář	por.kanc. Vojtěch Stránský	42	
Stavební ředitelství dálnic	v Praze	plk.stav.ing. Frant. Balátě	93
	v Brně	v.t.rada.ing. Wolfgang Flek	51
celkový počet zaměstnanců		403	

Organizační schéma GŘSD, 31. srpna 1939.

Od počátku přípravy dálnice si byli vedoucí pracovníci GŘSD vědomi toho, že rozsah stavebních prací bude obrovský. Mnohem větší než na kterékoli z velkých staveb minulosti. Že bude zapotřebí zejména množství strojů pro zřizování dálničních vozovek z cementového betonu. Protože však stavební firmy, pracující na stavbě dálnice, takovými stroji v potřebném množství ani kvalitě nedisponují, ukazuje se účelnější, když si potřebné strojní vybavení opatří GŘSD a bude je nasazovat na trasu podle postupu stavby. Tím budou stroje mnohem lépe využity, než kdyby si měly strojní vybavení doplnit všechny jednotlivé stavební firmy.

V době před německou okupací bylo vážně uvažováno o dovozu strojů ze Spojených států amerických. V rámci protektorátu je však pro nás už jediný možný zdroj - Německo. 17. srpna 1939 jsou stroje pro zřizování cementobetonových vozovek (finišery), po vyhodnocení nabídek německých firem, skutečně objednané.

Dne 22. srpna 1939 vychází vládní nařízení č. 189 pozměňující dosud platné populární vládní nařízení č. 372 z 23. prosince 1938. Změna spočívá především v upřesnění postupu územně správních řízení, která ovšem provádějí zemské úřady a nikoliv pracovníci GŘSD. K tzv. místnímu jednání musí být pozváni zástupci úřadů, jejichž činnost bude dotčena projektem dálnice. Minimálně 15 dní před místním jednáním musí být v obcích, jejichž katastrálním územím má dálnice procházet, vyhláškou oznámeny termín a místo konání. Po celých 15 dní musí mít zúčastněné instituce i občané možnost nahlédnout do projektů, týkajících se místního jednání. Jakmile je však již podrobný projekt dálnice schválen, nejsou proti němu přípustné námítky.

Starost o dodržení termínu dokončení dálnice Praha - Brno - slovenská hranice projevuje i prezident Dr. Emil Hácha. Prostřednictvím své kanceláře si od generálního ředitele stavby dálnic vyžádal písemnou zprávu o postupu prací na této dálnici i o stavu přípravy celé dálniční sítě. GŘSD ji kanceláři státního prezidenta předkládá 23. srpna 1939.

Stavební práce jsou v plném proudu na sedmi stavebních dílech trati I (Praha - Jihlava), na jednom dílu trati III (Zástřizly - slovenská hranice) a na dalších pěti trati I jsou právě zahajovány.



Práce lžicového rypadla (stavební díl 11/1).



Práce v okolí parabolického propustku u Hořic (stavební díl 12/1), srpen 1939.

Detailní projekty jsou pochopitelně hotovy pro celou trať I, pro část trati III (jen po řeku Moravu) i pro pražský okruh. V trati II (Jihlava - Zástřizly) se vlekly rozpory o vedení trasy, zejména v oblasti Brna. Ty byly definitivně vyřešeny až na schůzi ministrů pro hospodářské otázky 26. července a od té chvíle se intenzivně pracuje na detailních projektech, aby byly i pro trať II hotovy do konce roku 1939.

Pro trať IV (Praha - Lovosice) a V (Praha - Plzeň) je již navržen povšechný směr trasy a hned po skončení polních prací hodlají pracovníci GRSD provést vyměřovací práce v terénu tak, aby mohl být přes zimu vypracován jejich generální projekt.

Pro trať VI (Praha - Náchod) a VII (Praha - České Budějovice) a pro doplňující úsek Jihlava - Znojmo se připravují studie tras.

Ve zprávě jsou také vysvětlovány příčiny problému, který výstavbu dálnice od začátku provází. Tím je samozřejmě trvalý a značný nedostatek dělníků. Důvody jsou stále stejné. Odvod pracovníků do Německa, nízké výdělky na velké části trasy a žňové práce, které přechodně odvádějí ze stavby dálnice většinu místního obyvatelstva. Pro představu jsou uvedeny stavy pracovníků na osmi nejvíce rozpracovaných stavebních dílech:

stavební díl	místní	přespolní	ubytovaní na stavbě	celkem
5/1	84	57	70	211
5/2	84	164	0	248
6/2	12	94	0	106
10/2	87	4	0	91
11/1	130	86	75	291
11/2	12	125	20	157
12/1	79	41	26	146
21/1	71	141	0	212
celkem	559	712	191	1462

Problémy naopak nejsou, díky legislativě, se získáváním pozemků pro stavbu, ani s finančním krytím výstavby. Tolik obsah zprávy.

Konec srpna 1939 je na dlouhou dobu posledním obdobím mírového života v Evropě. Ještě stále platí mírová kritéria hospodářských hodnot, ještě stále se přikládá význam odbornému personálnímu obsazení státních úřadů včetně Generálního ředitelství stavby dálnic. Podívejme se jak vypadá jeho organizační schéma ke dni 31. 8. 1939. Přednosta I. odboru Ing. Karel Miša je i nadále zástupcem generálního ředitele. Vojenské hodnosti bývalých pracovníků ŘOP jsou v organizačním schématu ze setrvačnosti stále ještě užívány.

PŘEDSTAVY O PŘEDVEDENÍ STAVBY A SMĚLÉ PLÁNY NA VYUŽITÍ DÁLNIČE

Protektorátní vláda ve své hospodářské politice vychází v srpnu 1939 z dosavadních mírových materiálních a technických možností, které aplikuje i na předpokládaný rozvoj příštích let. To se obráží i v pojetí, jakým Generální ředitelství stavby dálnic řeší výstavbu, vybavení, budoucí údržbu dálnic i jejich využití pro hromadnou veřejnou dopravu.

Při vlastní výstavbě jsou řešeny technologie jak pro provádění zemních prací, tak pro mosty i pro zřizování vozovek. Pro tyto technologie je nutno zvolit a opatřit vhodné strojní vybavení. Právě do silné mechanizace jsou vkládány naděje na urychlení postupu prací, protože je zřejmé, že potřebný stav pracovníků se na žádném ze stavebních úseků nepodaří naplnit ani z poloviny. Kromě toho dosavadní zkušenosti z výstavby dálnic v Německu ukázaly, že strojní prací lze dosáhnout výrazně vyšší přesnosti než prací ruční. Při rozsáhlé liniové stavbě o velké šířce, kde se předpokládá plynulé a soustavné využití strojů, je jejich nasazení i hospodárnější.

Zemní práce při stavbě dálnice zatím probíhají tak, že se zemina rozpojuje buď ručně nebo lžícovými rypadly o denním výkonu 600 až 800 m³ zeminy, kterými jsou stavební firmy běžně vybaveny. Na místo určení se zemina dopravuje na vozících polních drážek a jednotlivé vrstvy násypů jsou hutněny parními válci. Pro urychlení a zkvalitnění zemních prací se však počítá s postupným zavedením nové technologie, kdy jediný pracovní stroj provádí rozpojování i přepravu zeminy. Na krátké vzdálenosti (do asi 50 m) má být nasazen planýrovač pluh, při delší rozvoze vzdálenosti (až do 1000 m) škrabák (*anglický název „scrapper“ pochopitelně nemůže být v té době použit*). Hutnění parními válci samozřejmě zůstává.

Vozovky dálnic mají být asi na dvou třetinách své délky betonové, na zbývající třetině dlážděné.

Pro pokládku betonových dálničních vozovek je zvolen v Evropě obvyklý způsob - tzv. mírně zavlhlou betonovou směsí. V souladu se „Zvláštními podmínkami pro vozovky z cementového betonu“ vydanými GRSD mají být vozovky dvouvrstvé. Z vlastností betonu však současně vyplývá nutnost zřizování podélných i příčných spár. Spáry budou vytvářeny pomocí ocelových vložek natřených asfaltem, které se fixují do budoucí vozovky ještě před přejezdem finišeru (*dobový název dokončovač nebo dodělaváč*). Po zabetonování a úplném zatvrdnutí betonu se asfalt rozpustí horkou parou, vložka je pak z betonu vyjmuta a tím spára vytvořena. Příčné spáry jsou zřizovány na vzájemnou vzdálenost 12,5 m (*tato příliš velká vzdálenost se ukázala jako jedna z příčin pozdějších poruch cementobetonových vozovek v Německu*) a jsou kluzným způsobem kotveny kotevními železy délky 700 mm a průměru 22 mm. Naproti tomu podélné spáry jsou kotveny napevno. Betonové vozovky vyžaduje GRSD v celé délce (mimo úseků na skalním podloží) vyztužovat železnými rohožemi.

Koncem srpna 1939 jsou očekávány finišery Dingler objednané v Německu. Ty zpracovávají betonovou směs systémem dusacím a pracují na šířku 7,5 m. Souprava Dingler se skládá z rozhrnovače, finišeru pro spodní vrstvu vozovky, finišeru pro horní vrstvu vozovky, dvou míchaček o obsahu 1500 litrů s rozdělovači (systém Sonnthofen), a z příslušného množství kolejnic. Tyto, na první pohled doko-



nalé finišery, mají pro naše poměry dvě nevýhody. Jednak stále ještě nejsou pro stavbu dálnice k dispozici poněvadž jejich dodávka závisí do značné míry na německém výrobci (resp. na německých hospodářských úřadech). Druhá nevýhoda spočívá paradoxně ve velké šířce položené betonové vozovky. Tohoto finišeru lze sice výborně využívat při stavbě a opravě dálnic a při novostavbách silnic, ale pro v silničářské praxi trvale značně potřebné úkony, totiž opravu již provozovaných silnic, kdy je možná práce jen na poloviční šířce vozovky, je nepoužitelný.

Z těchto důvodů se na stavbě dálnice uplatní i finišer českého výrobce Ornstein a Koppel, pracující systémem otřásacím. Šířka jeho záběru je maximálně 3,75 m betonového povrchu. Souprava Ornstein a Koppel se skládá ze tří finišerů, dvou míchaček systému Kaiser, každá se samostatným rozdělovačem a opět samozřejmě z příslušného množství kolejnic.

V úsecích s podélným sklonem nad 4,5 % má být použita úhlopříčná dlažba z tzv. velkých (hrana cca 20 cm) žulových popř. drobových kostek na betonovém podkladu a pružném pískovém loži.

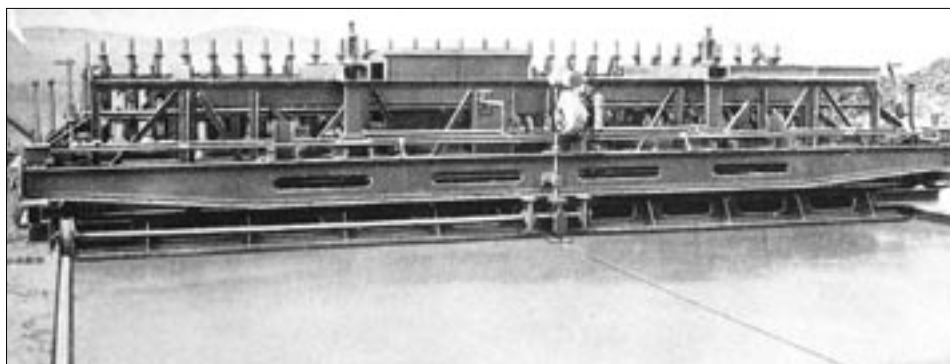
Dálnice je uvažována jako komunikace po všech stránkách na kvalitativně vyšší úrovni než silnice. Tomu musí odpovídat její vybavení službami pro uživatele. Plánuje se soustředění služeb na tzv. zásobíště (z dnešního hlediska by to byla obdoba plně vybavených velkých odpočívek). Zásobíště jsou situována v místech přípojek silnic na dálnici, aby vozidla mohla natankovat hned při vjezdu na dálnici. Jsou navrženy dva standardní typy zásobíště.

Velký typ má správní budovu se služební místností a pokojíkem správce, s autoopravnou, skladem olejů a pohonných hmot, čekárnou pro cestující tzv. dálnicových autobusů a motoristy čekající na opravu svého vozidla, telefonními hovornami, záchody a umývárnamí. Na ploše zásobíště jsou dvě čerpací stanice (pro vjezd a pro výjezd) každé o třech čerpadlech. Podle konkrétní dopravní situace se počítá v prostoru zásobíště velkého typu i s umístěním zastávky dálnicového autobusu, přizpůsobené pro přestup na navazující místní autobusové linky.

Malý typ je vybaven podobně, avšak bez autoopravny, bez pokojíku správce a má pouze jednu čerpací stanici.

Významnou úlohu pro kratší oddych budou plnit malé odpočívky, situované na příhodných místech. Počítá se i se zřízením rekreačních míst pro velký počet osob, např. u vodních nádrží apod.

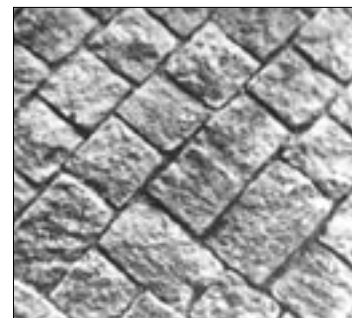
Představy o budoucím provozu na dálnici počítají s vozovkami bezvadně sjízdými nepřetržitě po celý rok. Z tohoto předpokladu vychází koncepce udržovací a hlásné služby.



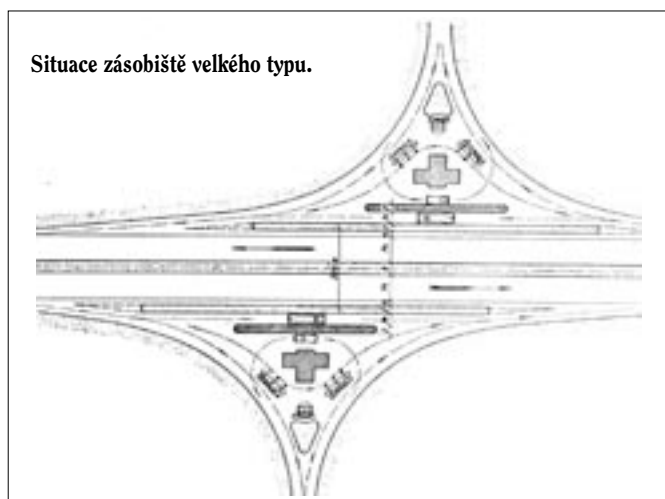
Finišer Dingler.



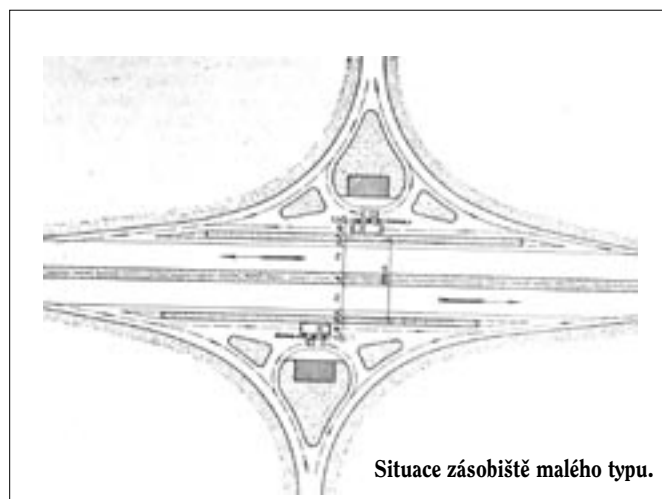
Finišer Ornstein & Koppel.



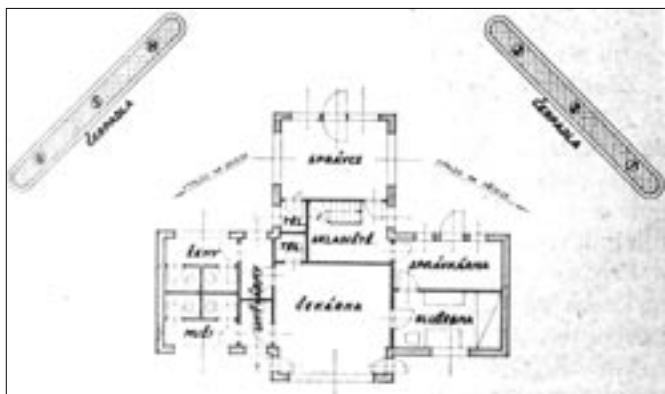
Diagonální dlažba.



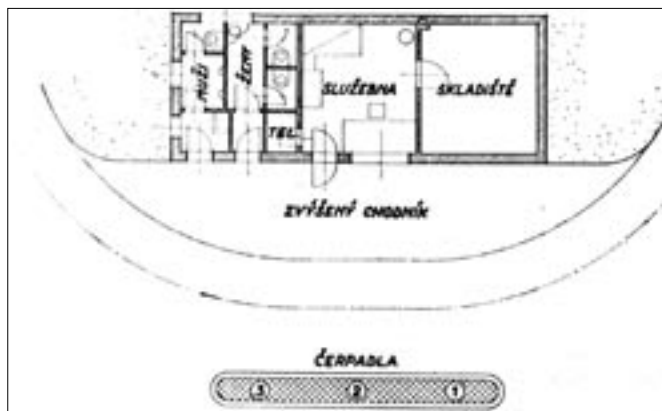
Situace zásobíště velkého typu.



Situace zásobíště malého typu.



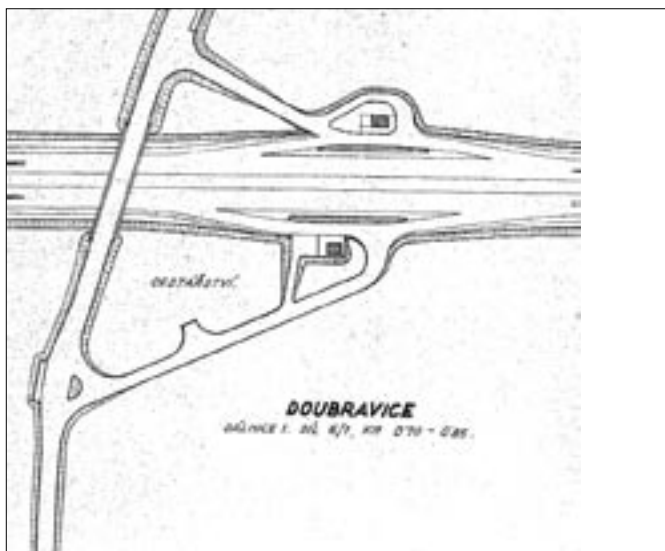
Projekt zásobíště velkého typu.



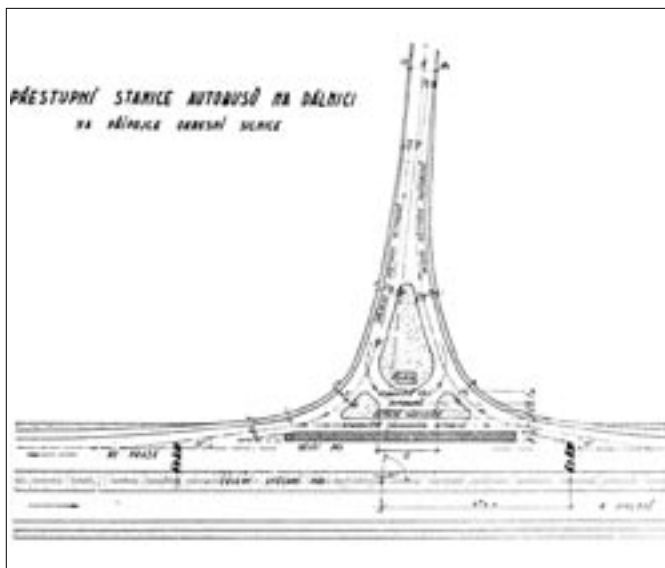
Projekt zásobíště malého typu.

Dálnice má být rozdělena na úseky v délce nejvýše 60 km, které budou spravovány cestmistrem. Areál cestmistrovství (alternativní návrh „dálmistrovství“) bude mít správní budovu s kanceláři, garážemi (pro služební osobní auto cestmistra, 2 nákladní auta, sněhové pluhy a zametací nářadí) a se služebními byty cestmistra (dálmistra) a ostatních stálých zaměstnanců, pokud pro velkou vzdálenost nebudou moci dojíždět.

Cestmistři budou podřízeni cestáři. Cestářství mají být zřízena pro úseky dlouhé 7 až 10 km. Jejich technické vybavení musí umožnit pohotovou údržbu (zejména v zimě) přiděleného úseku. Vzhledem k nutnosti nepřetržité přítomnosti cestáře na svém úseku dálnice je na každém cestářství počítáno se služebním bytem. Ve zvláště odlehlých oblastech bude účelné umožnit využívat malého zemědělského hospodářství, které bude v tom případě součástí objektu.



Příklad využití prostoru křižovatky pro umístění cestářství.



Zkušenosti z dálničního provozu v Německu ukazují, že také na dálnicích dochází k dopravním nehodám, i když v mnohem menší míře než na silnicích. Pro rychlé přivolání pomoci při nehodách a poruchách vozidel má sloužit hlásná služba. Ve vzájemných vzdálenostech 20 až 30 km se počítá se zřízením jejich ústředí. Protože provoz v ústředních hlásné služby musí být nepřetržitý, budou přičleněny k velkým zásobíštím, k zásobíštím spojeným s cestářstvem a k jiným zařízením vyžadujícím stálou přítomnost pracovníků. Přiměřenou pomoc pak dle místních podmínek zařídí telefonicky popř. jiným způsobem (např. s využitím služebního vozidla cestmistra apod.) službu konající pracovník hlásné služby.

Pro hlásnou službu se počítá s vedením samostatného kabelu ve středním dělicím pásu. Služební stanice napojené na ústředny hlásné služby mají být po 10 až 15 kilometrech a to v místech cestářských domků, zásobíšť a stanic dálnicových autobusů. V další etapě se počítá ještě se stanicemi nouzového volání a to ve vzdálenostech 2 až 3 km (v souladu s požadavkem automobilových organizací). Navíc bude síť hlásné služby konstruována tak, aby se na ni mohli pracovníci údržby připojit vlastními přístroji. Vozidla cestmistřů a stálé dálnicové autobusy mají být vybaveny přenosnými telefony.

Kabel ve středním dělicím pásu bude možno využít i pro veřejnou telefonní síť, přičemž pro dálkové hovory bude zabudováno „zesílení“ (tzv. pupinizace - snižování útlumu ve vedení pomocí cívek).

Autobusová doprava je v Protektorátu Čechy a Morava důležitým a rozsáhlým doplňkem dopravy železniční. Proto je vypracován poměrně důmyslný systém využití dálnice pro veřejnou autobusovou dopravu. Dálkové linky vedené po dálnici a používající tzv. dálnicové autobusy (počítá se s postupným zavedením výroby speciálních autobusů s vyšší obsaditelností a vyšší trvalou rychlostí) mají zastavovat v té části zastávek, která je situována rovnoběžně s dálnicí. Druhá část zastávek je na odbočujících komunikacích, aby byl umožněn snadný přestup na místní auto-

busové linky. Autobusovou dopravu provozují jednak Českomoravské dráhy (ČMD), což jsou dráhy státní, jednak Jihočeské podniky pro automobilovou dopravu (JAS), což je akciová společnost s vysokou státní účastí. V zájmové oblasti dálnice mezi Chodovem (u Prahy) a Lužnou (u Vsetína) je v provozu 33 linek ČMD, 7 linek JAS a 6 linek jiných koncesovaných dopravců. Tím je v zásadě určena síť dálničních zastávek a navazujících linek veřejné autobusové dopravy.

STAVBA V POČÁTEČNÍM OBDOBÍ DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

Od těchto velkorysých plánů však musíme obrátit pozornost k politické situaci v Evropě. 1. září 1939 napadá Německo Polsko a následkem toho vyhlásuje 3. září Velká Británie a Francie Německu válku. Druhá světová válka zdecimuje během příštích let postupně hospodářství většiny zúčastněných zemí. V Protektorátu Čechy a Morava však není zpočátku její vliv příliš výrazný.

Zatím se i staveniště dálnice prodlužuje o nově zadané úseky na tratích I a III. 6. září 1939 je přerovské firmě Ing. Beneš a spol. zadán stavební úsek 21/2 na Moravě na hřebenu Chřibů až k turistické chatě na Bunči, 12. září pak nejvzdálenější úsek v Chřibech - díl 21/3b k hranici okresu Zlín firmě Bratři Špačkové ze Slezské Ostravy (*stavba tohoto úseku však, kromě vykáčení lesního průseku za obcí Kostelany, nebyla nikdy zahájena*). 19. září je zadána stavba dalšího velkého mostu v trati I. Obloukový most přes hluboké údolí potoka Šmejalky u Senohrab v dílu 7/1 bude stavět pražská firma Dr. K. Skorkovský²¹⁾ dle projektu Ing. St. Bechyně. V trati III je 20. září zadán zbývající úsek v Chřibech - díl 21/3a mezi Bunčí a obcí Kostelany - brněnské firmě Posista a.s.

Začíná se rozvíjet stavba prvních dálničních mostů. Přitom ale vznikají problémy s tím, že prodejna Sdružených železáren není schopna dodržet závazně sjednané termíny dodávek oceli do betonu. Potíže má však zatím pouze s tzv. zaručenou ocelí (označenou jako ocel C37). Situaci se snaží řešit vedení GŘSD na poradě přednostů obou odborů, přednostů oddělení a skupin se stavebními řediteli v Praze a Brně konané 9. října 1939 za účasti zástupců ministerstva veřejných prací. Přednosta mostní projekční skupiny I. odboru GŘSD odborný rada Ing. Schumandl²²⁾ navrhuje na přechodnou dobu a zcela výjimečně určité snížení požadavků na kvalitu oceli pro nosné konstrukce menšího rozpětí (trámy do 12 metrů a klenby do 10 metrů), protože dodávky méně jakostní oceli (druhu Cb) by se nezpokojovaly. Zástupce ministerstva veřejných prací takové řešení zamítá a rozhoduje o nutnosti navrhování mostních konstrukcí úsporným způsobem při účelném využití jakosti stavebních hmot. V žádném případě nepovoluje používání stavebních hmot podřadné jakosti.

Generální ředitel Ing. Nosek uznává v této době za vhodné informovat generálního inspektora německých silnic Dr. Todta o hlavních příčinách pomalejšího než předpokládaného tempa výstavby. V dopise takticky zdůrazňuje význam naší dálnice pro „Říší“ a hned navrhuje žádost, aby úřady říšského protektora pokud možno vycházely našim úřadům vstříc. Jako hlavní příčiny pomalého tempa uvádí:

- stále trvající nedostatek dělníků (místo nutných 600 jich pracuje na jednotlivých přibližně pětikilometrových stavebních úsecích jen 100 až 200)
- nedostatek pracovních strojů. České firmy nejsou vybaveny a stroje, objednané v Německu, stále nepřicházejí
- malý příděl pohonných hmot
- nedostatečné zásobování kantýn potravinami
- omezená možnost používání služebních aut.

Dopis odevzdává v Berlíně 11. října osobně Ing. Bernhard Grothe, nová spojka mezi GŘSD a Generálním inspektorátem německých silnic, ovšem s honosným titulem zmocněnec (der Beauftragte) generálního inspektora.

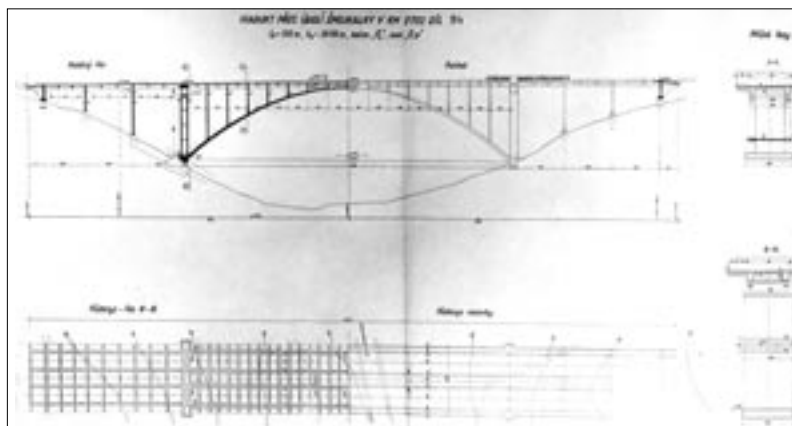
Hned 13. října je Ing. Nosek přijat i státním prezidentem Dr. Háchou a informuje ho o postupu a stavu stavby dálnice.

Téhož dne je v těsném sousedství již čtvrt roku budovaného obloukového mostu přes údolí Sedlického potoka v trati I poblíž Dolních Kralovic zadána stavba trémového mostu přes Sedmpanský potok v dílu 10/2 pražské firmě Ing. J. Nebeský.

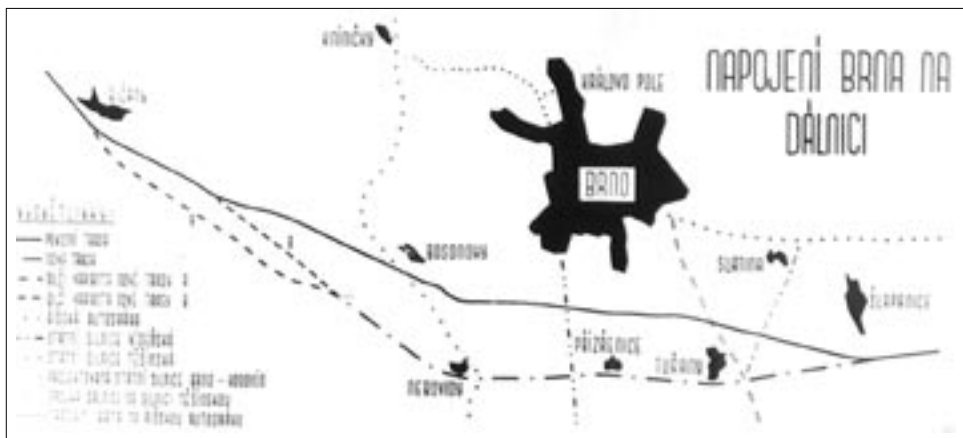
Protože se počítá s pokládkou cementobetonových vozovek na mnohých stavebních úsecích během stavební sezóny roku 1940, působí vedoucím pracovníkům GŘSD starost nejistý termín dodávky stavebních strojů. Generální ředitel Ing. Nosek předává 16. října osobně ministru veřejných prací Dominiku Čiperovi znepokojující zprávu o tom, že žádá z německých firem, u nichž jsou silniční stroje objednány od 17. srpna v celkovém nákladu 1 849 300 K, nepotvrdila do 16. října závazně přijetí objednávek.

Zadávatí dalších staveb však pokračuje. 19. října je to most přes Božkovský (*nylní Zlatý či Kunický*) potok u Božkova v dílu 6/2, jehož stavbou je pověřena pražská firma Ing. Radim Matolín.

V té době je samozřejmě v plném proudu i výstavba německé dálnice Breslau - Wien. Její projektanty znepokojuje příliš ostrý úhel křížení této dálnice s trasou tzv. úředního návrhu naší dálnice u Brna v katastru obce Bosonohy (*dnes součást Brna*), což by znemožnilo vyvinout dopravně příznivým způsobem křižovatku (měl být použit typ zvaný čtyřlístek) obou dálnic. Pod vedením ministerského rady Ing. Karla Míši jsou I. odborem GŘSD vypracovány dvě jižnější varianty naší dálnice a křižovatka obou



Návrh mostu přes údolí potoka Šmejalky u Senohrab.



Napojení Brna na dálnici Breslau - Wien.

nání můžeme spatřit mnoho významných veličin v oboru silničního hospodářství. Je to zástupce generálního ředitele stavby dálnic ministerský rada Ing. Karel Míša, dále Ing. Bernhard Grothe, v tomto případě dokonce v zastoupení říšského protektora, zmocněnec generálního inspektora německých silnic pro průchod dálnici Breslau - Wien, již dříve zmíněný Ing. Hans Lorenz, decernent OBR Wien (Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen - vrchní vedení stavby říšských dálnic) Ing. August Schöllkopp, jsou zde zástupci města Brna a pracovníci Stavebního ředitelství dálnic v Brně v čele s ředitelem, vrchním technickým radou Volfgangem Flekem. Požadavky na čtyřlístkovou křižovátku jsou na místě upřesněny a vypracováním podrobného projektu je pověřeno OBR Vídeň.

1. listopadu 1939 odjíždí skupina vedoucích pracovníků Generálního ředitelství stavby dálnic, Stavebního ředitelství dálnic v Praze spolu se zástupci některých stavebních firem zúčastněných na stavbě dálnice na čtyřdenní studijní cestu do Německa. Účastníci exkurze, jejímž patronem je Ing. Grothe se přímo v terénu seznamují s různými metodami zřizování betonových dálničních vozovek, zejména na velkých mostech, s plně mechanizovaným prováděním zemních prací, areálem právě dokončovaného cestmistrovství (*v současné době se u nás pro toto zařízení používá poněkud kostrbatý název „Středisko správy a údržby dálnice“ zatímco v Německu se stále používá termín Autobahnmeisterei, čemuž by odpovídalo české slovo „dálmistrovství“*), ale i řešením připojení Berlína na okružní dálnici a celkovou organizační práce na stavbách prováděných v působnosti Reichsautobahngesellschaft.

Větší význam než vlastní exkurze má porada generálního ředitele Ing. Noska a ministerského rady Ing. Míši u generálního inspektora německých silnic Dr. Todta, konaná 3. listopadu večer v Berlíně, na které je projednáváno mnoho záležitostí týkajících se stavby našich dálnic. Poradě je přítomen také Ing. Hoffmann, který vede na Generálním inspektorátu německých silnic referát pro cizí trať dálnic.

Dr. Todt slibuje odpomoci stále přetrvávajícímu nedostatku dělníků na stavbě naší dálnice prostřednictvím zkušeného pracovníka svého inspektorátu Dr. Birkenholze, který je v té věci pověřen jednat s příslušnými ministerstvy protektorátu a v zastoupení říšského protektora i s vládou jako celkem. (*Ani toto opatření však nedostatek pracovníků neodstraní.*)

Při poradě se objevuje i návrh Ing. Hoffmanna na tangentské řešení pražského dálničního okruhu. Mají být preferovány směry Lovosice - České Budějovice (resp. v evropském měřítku Berlín - Linec - Terst) a Plzeň - Náchod (resp. Norimberk - Vratislav) a zbývající část okruhu má mít pouze doplňující funkci. Dr. Todt však prohlašuje náš původní návrh také za vyhovující a ponechává rozhodnutí o výběru z obou alternativ na pozdější dobu.

Při jednání o situačním řešení křižovatky dálnic Breslau - Wien a naší dálnice u Brna zpochybňuje Dr. Todt předchozí „definitivní“ rozhodnutí o přeložení křižovatky na planiny u obce Nebovidy a doporučuje původní návrh na umístění křižovatky u obce Bosonohy. Pro odstranění ostrého úhlu křížení obou dálnic musí být trasa naší dálnice pozměněna do tvaru písmene „S“ a tak bude dosaženo úhlu křížení 83°. (*Podle tohoto návrhu se křižovatka později začala stavět, avšak jen v malém rozsahu.*)

Vraťme se na stavbu naší dálnice na trať I. Tam je v listopadu 1939 zahájena betonáž odstavňích pruhů na krátkém úseku dílu 5/2. Souvislý postup však zatím není možný, protože staveniště mostů dálničních i přes dálnici znemožňují průjezd finišerů.

V závěru stavební sezony je 25. listopadu zadán ke stavbě velký most přes údolí Božkovského (*Zlatého*) potoka v dílu 6/2 u obce Kuničie Českomoravské stavební a.s. v Praze.

V té době buduje firma Ing. Otto Metzl dvoukolejnou spojovací železnici v těsném okolí Prahy, a to z Malešic do Běchovic (*dnes vše součást Prahy*). U obce Kyje (*dnes součást Prahy*) kříží tato železnice trasu původního návrhu pražského okruhu a tak musí být dodatečně změněn projekt železnice a zařazena stavba železničního mostu přes plánovaný okruh. Je to první (*a bohužel i jediná*) stavba na pražském okruhu. Zdržení tím způsobené oddálí uvedení spojovací železnice do provozu.

29. listopadu je vyhláškou ministerstva sociální a zdravotní správy zvýšena nejnižší mzdová a platová sazba o 10 %. Ani po tomto opatření se počet dělníků na dálnici nezvyšuje.

Koncem roku pracuje na stavbě naší dálnice již 21 stavebních firem. Průměrný celkový stav v roce 1939 je 1846 pracovníků, v nejsilnějším měsíci listopadu pak 2673 pracovníci. Generální ředitelství stavby dálnic včetně stavebních ředitelství má na konci roku 1939 celkem 443 zaměstnance.

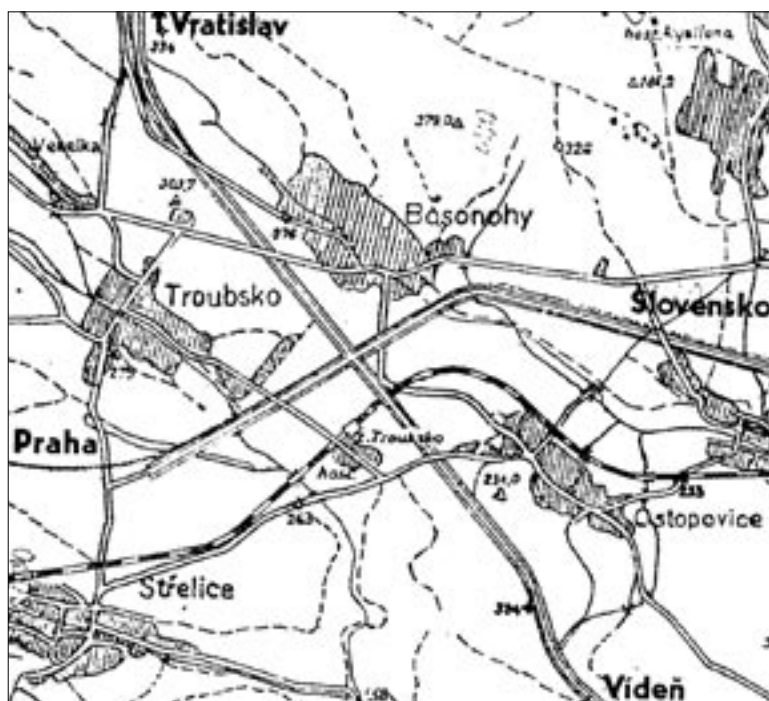
dálnic je situována k obci Nebovidy. Při jednání v Brně je 23. října 1939 rozhodnuto neprodleně zaměřit obě pozměněné jižnější varianty, aby bylo možné včas určit definitivní řešení.

Na témže jednání je společně se zástupci Brna předběžně dohodnuto napojení města na naši i německou dálnici.

Problematice křižovatky dálnic u Brna je přikládán velký význam. Proto se hned 27. října koná další jednání včetně obhlídky navrženého místa křížení u Nebovid. Při jed-



Varianty pražského okruhu:
 náš návrh a Němci prosazované „tangentsní“ řešení.



Úprava trasy naší dálnice v místě křížení s německou dálnicí
 Breslau - Wien (západně od Brna) tak, aby bylo možno
 vyvinout čtyřlístkovou křižovatku.



Počet dělníků v roce 1939.



Obálka závazného pokynu pro vedení staveb na dálnici.

Na začátku roku 1940 se rozbíhá příprava dalších dálnic. Protože činnost studijního i projekčního oddělení Generálního ředitelství stavby dálnic je již omezena pouze na studie a povšechné projekty, je vypracování podrobných projektů dálnic Praha - Lovosice (trať IV) a Praha - Plzeň (trať V) zadána v lednu 1940 po úsecích jednotlivým stavebním firmám. Dálnice Praha - Lovosice takto připravují např. firmy Skarpíšek, Jelínek a Gettner, dálnice Praha - Plzeň zejména firmy Možíš, Kruliš a Silota a.s. Pracovníci těchto firem ještě během zimy provádějí v terénu zaměřovací práce nutné pro vypracování podrobných projektů svých úseků. Vzhledem k neobvykle velkému množství sněhu je v některých zejména výše položených zalesněných oblastech tato činnost neproveditelná, protože se nedaří vykácet zaměřovací průseky. Pro dálnice Praha - Plzeň předkládá dopravní skupina studijního oddělení GŘSD ideový návrh Situačního plánu provozních zařízení.

Pro trati VI (Praha - Náchod) a VII (Praha - České Budějovice) se zatím provádějí studie.

22. ledna při personálně silně obsazeném jednání o připojení Brna na německou dálnici je rozhodnuto také o tom, že čtyřlístkovou křižovatku v prostoru Bosonohy - Troubsko, včetně příslušné části naší dálnice, bude stavět Reichsautobahngesellschaft a tento úsek v křižovatce bude ovšem dodatečně vyúčtován GŘSD.

Vleklé problémy s dodávkami stavební oceli se mají alespoň částečně řešit řízeným hospodařením s tímto materiálem, takže od 20. března 1940 je na příděl. GŘSD musí nyní do značných podrobností plánovat postupy jednotlivých stavebních akcí, aby včasnou objednávkou získalo naději na zařazení do plánu hospodaření.

Součástí stavebních ředitelství dálnic jsou Správy stavby dálnice v čele se stavebním správcem vždy pro čtyři úseky trasy, se stavebními dozory pro jednotlivé díly. Dozori GŘSD sídlí většinou ve stavebních areálech firem, které budují příslušnou část dálnice. Pomůckou pro správce staveb a dozory má být předpis „Vedení staveb na dálnici“, jehož autorem je vrchní technický rada Ing. František Marek²³⁾.

Nebude možná bez zajímavosti podívat se podrobněji například na plzeňskou firmu Mandaus, Ing. Švajcar a spol., která staví úsek 10/1 v oblasti Trhového Štěpánova. Sídlo firmy je v obci Soutice v těsné blízkosti trasy. Nejdříve se seznámíme s profesním složením a počtem zaměstnanců v konkrétní den - 4. března 1940. Nalezneme zde jednoho stavitele, dva inženýry, dva asistenty, tři políry, jednoho tesaře, čtyři řidiče, jednoho „bagrmistra“, dva kováře, osmáct lamačů kamene a jedenáct dělníků. Počet dělníků je poměrně malý, protože v březnu nebývá stavební sezona ještě v plném proudu.

Pak si můžeme prohlédnout stavební dvůr v Souticích. Stavební kancelář firmy má tři místnosti, kancelář stavebních dozorů (pracovníků GŘSD, konkrétně Stavebního ředitelství dálnic v Praze) má dvě místnosti, je zde i laboratoř. Z praktických důvodů je kancelář firmy i na rozestavěné dálnici a další v kamenolomu. V areálu je umístěno i pět ubytovacích baráků (dva pro úředníky a políry a tři pro dělníky) se záchody a umývárnu s lázní a sprchami. V oploceném prostoru jsou sklady: cementu, obkladových hmot, uhlí a koksů a pohon-

ných hmot. Nezbytným doplňkem pro zajištění všestranné soběstačnosti stavby je pochopitelně kantýna a také vlastní studna. Pro zajištění provozu strojního vybavení má zde firma dílny: jednu strojní se soustruhem a dvě kovářské. Pro ochranu a dobrou možnost údržby strojního zařízení slouží čtyři garáže pro auta a traktor a jedna garáž pro lokomotivy. Při takové stavbě jako je dálnice je nutno mít k dispozici dostatečně silný vlastní zdroj energie. Proto plzeňská firma umístila do stavebního dvora šest lokomobilů o výkonech 5 k (3,7 kW), jednu silnou lokomobilu s výkonem 30 k (22 kW) s generátorem na výrobu elektrického proudu a natáhla vlastní elektrické rozvody. Pro umožnění práce při nízkých venkovních teplotách slouží dvě polní výhně. Hned na počátku výstavby si firma zřídila příjezdovou silnici ke stavebnímu táboru.

Vybavení stavebními stroji je překvapivě početné. Typická je polní drážka se dvěma lokomotivami poháněnými naftovými motory, s padesátidevíti vagonky a s množstvím kolejnic, výhybek a s několika točnami. Další vybavení tvoří čerpadla ruční i motorová, dva rýhovací válce pro zemní práce, lžicový bagr, dvě beranidla, dva drtiče kamene, třídič kamene, tři kotle na asfalt, kompresor, kropička, traktor, dvě nákladní a jedno osobní auto a tři motocykly.

Přednosta II. (všeobecného) odboru Generálního ředitelství stavby dálnic Ing. Josef Hubálek zodpovídá samozřejmě i za plynulý průběh stavebních hmot na všechna stavenišť dálnice. Proto na poradě konané 27. března požaduje závazné rozhodnutí, budou-li v průběhu roku 1940 skutečně zřizovány betonové vozovky v dílech 5/1 a 5/2. Na tom právě závisí rozsah objednávky materiálu, zejména úzkoprofilové oceli pro kotvení spár ve vozovce a pro rohože k vyztužení vozovek. Přece jen se ještě do jisté míry počítá s tím, že dva nejbližší úseky u Prahy (díly 5/1 a 5/2) budou uvedeny do provozu do konce října 1940 a navazující úseky (6/1 a 6/2) do konce roku 1941, stejně jako díly 11/1 a 11/2 poblíž Dolních Kralovic.

Na Moravě v nízkém pohoří Chřiby stavba dálnice pokračuje v úseku Zástřizly - Kostelany a částečně (kácením lesa) v úseku Kostelany - Nová Dědina. Avšak sestup z Chřibů k řece Moravě není zatím přes veškerou snahu uspokojivě vyřešen. I finančně nejnákladnější varianta klesá podélným sklonem 6,2 % a navíc ve sváživém území.

Další pokračování dálnice směrem na východ je ještě komplikovanější. Protože přechod řeky Moravy je, vzhledem k obtížím předchozího úseku, možný vpodstatě jen u Napajedel, je určen i celkový směr přechodu dálnice na Slovensko. Dálnice má vést jižně od Zlína po jižních svazích Vizovických vrchů a po překonání příčného údolí řeky Senice přejít na Slovensko v Lyském průsmyku.

V tomto povšechném směru se snažila vyhledat trasu zlínská projekční kancelář pod vedením technického komisaře Ing. Karla Goldy. Vzhledem k terénní a geologické obtížnosti území však nelze ani při maximálním úsilí najít trasu, která by byla v celém uvedeném úseku technicky proveditelná.

Tento problém je hlavním bodem porady vedoucích pracovníků GŘSD s ministrem veřejných prací, konané 30. března 1940. Ministr veřejných prací, po zvážení zmíněných potíží při hledání trasy přechodu na Slovensko a po zohlednění enormního nárůstu stavebních nákladů na rozestavěném úseku v Chřibech, rozhoduje o okamžitém zastavení projekčních i stavebních prací na východ od Brna. Rozestavěný úsek v Chřibech má být předán ministerstvu veřejných prací a nadále budován pouze v parametrech státní (resp. protektorátní) silnice. Hlavní úsilí má GŘSD věnovat výstavbě dálnice Praha - Brno až po křižovatku s německou dálnicí Breslau - Wien u Brna. Příprava ostatních dálnic z Prahy (na Plzeň, Lovosice atd.) bude zajišťována i nadále a to malým studijním oddělením GŘSD.

V dalším bodu porady ukládá ministr vypracovat novou organizaci GŘSD tak, aby byl s redukováným počtem osob zajištěn tento omezený program výstavby dálnic.

Všechny zainteresované státní instituce vyvíjejí snahu zachovat dle možností výstavbu dálnic i v horších podmínkách. Proto se hned 11. dubna koná další porada s ministrem veřejných prací.

Zde se jedná o dodávce souprav finišerů pro zřizování cementobetonových vozovek, objednaných u německých firem a o dodávce oceli. Celkové množství přidělené v rámci státního hospodaření bude zachováno a GŘSD si dokonce bude moci dle vlastní potřeby rozdělit stroje i ocel na jednotlivé účely.

V dalším bodu jednání rozhoduje ministr veřejných prací Dominik Čipera, po vyslechnutí názoru generálního ředitele Ing. Noska a po zapracování připomínek zástupců Nejvyššího účetního kontrolního úřadu (dále NÚKÚ), o zjednodušení organizace Generálního ředitelství stavby dálnic takto:

oddělení I – Stavební:

- 1) silniční
- 2) mostní
- 3) všeobecné

oddělení II – Právně správní:

- 1) osobní
- 2) právní
- 3) rozpočtové a úvěrové

oddělení III – Studijní



Práce lžicového rypadla (stavební díl 11/1).

V dalším již tradičním bodu porady navrhuje ministerský rada Ing. Míša stavět úsek na Moravě v Chřibech i nadále jako dálnici, avšak s méně přísnými technickými parametry (minimální poloměr směrových oblouků 300 m, maximální podélný sklon 7 % atd.), se zemním tělesem i mostními objekty na plnou šíři, ale s vozovkou prozatím na poloviční šířku.

Stavba i příprava dálnic již prožívá značný ústup ze slávy. Porady u ministra veřejných prací, konané v rychlém sledu, mají za cíl stabilizovat organizaci výstavby v soustavně se měnících hospodářských poměrech.

Na další poradě, tentokrát 16. dubna, prosazují zástupci NÚKÚ návrh na zrušení stavebních ředitelství dálnic jako mezičlánku řízení a doporučují podřídit plánované stavební správy jednotlivých částí dálnice přímo generálnímu ředitelství tak, jak je tomu např. u železnic.

Opět je oživena otázka dálnice v Chřibech. Je dohodnuto pokračovat ve stavbě přeci jen na plný profil dálnice, avšak s mírnějšími parametry, navrženými při minulém jednání s tím, že stavba zůstane i nadále v působnosti GŘSD. Toto řešení má být ještě předloženo ke schválení spoje s Generálním inspektorátem německých silnic Ing. Grothemu.

Porada pokračuje ještě 17. dubna, kdy jsou projednávány otázky právní a otázky rozdělení kompetencí ministerstva veřejných prací a Generálního ředitelství stavby dálnic.

Chvilkové odlehčení tíživé atmosféry na GŘSD způsobí v té době návrh Národního autoklubu Čech a Moravy na využití části dálnice pro závodní dráhu. Má to být v trati I dílu 6/2 poblíž obce Kunice. Pro závodní okruh by byl použit jeden dopravní pás dálnice a tak by musela být vždy během závodu převedena obousměrná doprava do zbývajících dopravních pásů. Návrh na první pohled působí s ohledem na situaci až nerealisticky. V Protektorátu je však naše hospodářství stále poměrně výkonné. Automobilky produkují nové vozy a například Škoda dává právě v roce 1940 na trh své modely Favorit 2000 OHV typ 923 a Superb 4000 OHV typ 919. Generální ředitelství stavby dálnic je tedy nuceno vzít tento návrh zcela vážně na vědomí.

Vraťme se na staveniště dálnice. V Chřibech jsou po měsíci nečinnosti obnoveny 30. dubna 1940 stavební práce. Ing. Grothe totiž trvá na dodržení původního projektu a tak je 7. května 1940 výnosem č. 6679-I-1940 GŘSD potvrzeno, že rozestavěné úseky v Chřibech mezi obcemi Zástřizly a Kostelany budou stavěny nadále jako dálnice a to s původními nezmírněnými návrhovými parametry.

Oběžník prezidia ministerstva veřejných prací ze dne 9. května 1940 je jen výsledkem předchozí série porad u ministra. Do působnosti ministerstva veřejných prací je tímto oběžníkem včleněno velké množství záležitostí, týkajících se činnosti Generálního ředitelství stavby dálnic. Z nejdůležitějších pravomocí je na místě jmenovat např.: Sestavení návrhu rozpočtu Generálního ředitelství stavby dálnic, schvalování každoročních stavebních programů, schvalování projektů, udílení povolení ke stavbě dálnic a jejich úseků, vydávání schvalovacích výměrů „za účelem odevzdání dálnice nebo jejího úseku k veřejnému užívání“. V pravomoci ministerstva je dokonce i vnitřní organizace a personální politika GŘSD počínaje funkcemi přednostů oddělení a přednostů plánovaných stavebních správ.

Organizaci Generálního ředitelství stavby dálnic stanovuje ministr veřejných prací ještě úsporněji než bylo navrhováno při předchozích jednáních: V čele úřadu zůstává generální ředitel a bezprostředně jemu jsou podřízeny: účtárna, pomocná kancelář a studijní oddělení nových dálnic. Veškerá podstatná činnost generálního ředitelství je vtěsnána do pěti oddělení:

1) silniční, 2) mostní, 3) všeobecné, 4) právní a 5) osobní.

Stavební ředitelství dálnic zůstává jen v Brně, stavební správy dálnic, které vzniknou na českém úseku, budou podřízeny přímo generálnímu ředitelství. Tato redukce má být kompenzována tím, že III. odbor (silnice a mosty) ministerstva veřejných prací bude celkově posílen a bude při něm zřízeno oddělení pro stavbu dálnic.

V květnu končí na stavbě dálnice přeškolení vysokoškoláků, kteří po uzavření vysokých škol neměli stálé zaměstnání. Přeškolení probíhalo od února 1940 na stavebních úsecích 5/2, 6/2 a na Moravě v Chřibech. Akce po všech stránkách zklamala očekávání. Špatná pracovní morálka bývalých vysokoškoláků, ovlivněná do jisté míry spíše zápornou motivací, a přirozený sklon k nezvladatelnému nepořádku v ubytovnách, způsobily v době jejich zapracování stavebním firmám spíše ztráty. Během přeškolení si také většina bývalých studentů postupně nacházela zaměstnání, která lépe odpovídala jejich ambicím a tak z původního počtu 140 pracovníků jich jen několik přechází v polovině května do trvalého pracovního poměru na stavbě dálnice.

Nová organizace GŘSD i ministerstva veřejných prací, určená oběžníkem z 9. května, má platit od 1. července 1940. Proto odcházejí někteří vedoucí pracovníci GŘSD na ministerstvo veřejných prací, mezi nimi i ministerský rada Ing. Karel Míša, který je tam jmenován přednostou II. skupiny III. odboru (silnice a mosty).

V červnu jsou již obnoveny projekční práce mezi Brnem a slovenskou hranicí. Trasovací sekce se sídlem v obci Nová Dědina u Otrokovic přepracovává trasu ve stavebním úseku 21/4, ve snaze přijatelným způsobem vyřešit sestup dálnice z Chřibů do údolí řeky Moravy.

O něco západněji v dílu 21/1 pracuje pražská firma Ing. Frič a Ing. Branberger. Ta dostává 6. června zakázku i na stavbu větších mostů ve svém úseku.

V Čechách, v okolí Trhového Štěpánova v dílu 10/1, je plzeňské firmě Mandaus, Ing. Švajcar rozšířena 16. června zakázka i na stavbu větších mostních objektů, avšak ve spolupráci s rokycanskou firmou Ing. Ludvík Nesnídal.

V červnu 1940 už stojí za to prohlédnout si některá staveniště. Na levé straně od silnice mezi obcemi Chodov u Prahy (*dnes součást Prahy*) a Šeberov se do nedohledna táhne pás budoucí dálnice. Je to stavební úsek 5/1. Zemní práce má pražská firma Hrabě a Lozovský hotovy zhruba z 80 %. Do konce července mají být dokončeny, aby se od září mohlo začít s pokládkou cementobetonových vozovek. Pro ně je materiál zajištěn až na 20 t železa pro kotvení spár ve vozovce. Se stavbou malých mostních objektů (čtyř propustků) je firma, až na povrchovou úpravu některých z nich, hotova. Tři velké mostní objekty, které buduje firma Ing. Dr. Urban z Prahy, jsou



rozestavěny. První je čtyřpolový most přes dálnici na silnici z Újezda u Průhonic (*dnes součást Prahy*) do Průhonic, následuje dálniční most přes potok Botič a poslední převádí dálnici přes silnici Uhříněves (*dnes součást Prahy*) - Průhonice. Pokud se nepodaří do září 1940 dokončit oba dálniční mosty, bude znemožněno pojiždění finišerů a tím i souvislé kladení betonových vozovek v tomto úseku.

Za zatáčkou působí stavba ještě hotovějším dojmem. Firma Ing. Dr. Malý z Prahy má takřka hotové jak zemní práce, tak malé mostní objekty. Betonové vozovky mají být v úseku 5/2 po celé délce položeny do konce září 1940. Opět ale není na stavbě železo, hlavně 15 vagonů vyztužující mřížoviny. Větší objekty, zejména mosty přes dálnici na silnicích Čestlice - Průhonice a Čestlice - Dobřejšovice, jsou rozpracovány natolik, že je pražská firma Ing. Vlk a Velden hodlá dokončit do začátku srpna. V úseku mezi oběma mosty zvýrazňují linii budované dálnice odstavné pruhy, vybetonované již koncem roku 1939.

Na dílčím vrcholu stoupání, u obce Doubravice jižně od Říčán u Prahy, začíná další úsek, díl 6/1, který staví pražská firma Ing. T. Pražák a spol. Krajina je tady členitější, potřebný rozsah zemních prací větší a proto ještě zdaleka nejsou hotovy. Stavba malých objektů se rozbíhá, avšak s většími mosty (dva přes dálnici a dva dálniční) má firma Ing. J. Smetana z České Skalice problémy vyplývající ze stálých změn projektů, vyvolaných jednak nutností úspory železa, jednak přehodnocováním významu silnice Jesenice - Říčany. Třetí a největší most, přes přeložku silnice Stránčice - Velké Popovice a železniční vlečku do pivovaru ve Velkých Popovicích (obě stavby budované v rámci výstavby dálnice), který má stavět opět firma Pražák, je na tom z hlediska změn projektů nejhůře.

V nejvyšším místě části dálnice mezi Prahou a řekou Sázavou začíná úsek Litické a.s. z Prahy. Ráz krajiny je v tomto úseku 6/2 ještě hornatější než v předchozím dílu, ale zemní práce na prvních čtyřech pětinach úseku zdárně pokračují. Za zmínku stojí velký zářez u Kunic v klesání do údolí Božkovského (*nyňi Zlatého*) potoka a pravostranný skalní odřez ve svahu výšiny „Na vrších“. Naproti odřezu se rýsuje prostor pro budoucí levostrannou odpočívku. Se stavbou malých mostních objektů nemá firma velké problémy. V úseku jsou však plánovány dva viadukty přes údolí Božkovského potoka. První z nich, u obce Kunice, trémové konstrukce o délce 172 m, je dílo Českomoravské stavební a.s. Příděl železa pro výztuž do betonu tohoto mostu je dostatečný a tak se na vybetonované základové pasy kotví výztuž pevných a kvyňých pilířů. S druhým viaduktem, u Božkova, má pražská firma Ing. Radim Matolín potíže, protože je nutno přepracovat projekt na konstrukci méně náročnou na spotřebu oceli. Za Božkovským potokem zatím budoucí trasu naznačuje jen čerstvý průsek v lese.

Úředníci GŘSD stále ještě v poměrně značné míře používají při plnění svých pracovních povinností služební auta. 16. června 1940 je však pod tlakem situace v zásobování pohonnými hmotami vydáno nařízení o omezení jízd služebními osobními vozy po Praze a o služebních cestách mimo Prahu.

ORGANIZACE VÝSTAVBY V MĚNÍCÍCH SE PODMÍNKÁCH

1. července 1940 vstupuje v platnost nová organizace Generálního ředitelství stavby dálnic. Do funkce generálního ředitele se stále počítá s Ing. Noskem.

Přednostou silničního oddělení se stává vrchní technický rada Ing. František Marek (*jeho význam vzroste později, v období poválečné snahy o dostavbu dálnice*) a jeho zástupcem vrchní rada Ing. František Balátě ze zrušeného Stavebního ředitelství v Praze. V oddělení nacházejí uplatnění i přednostové bývalých oddělení studijního (rada Ing. Antonín Sameš) a stavebního (vrchní technický rada Ing. Jan Němeček), dále bývalý technický tajemník generálního ředitele Ing. Noska, vrchní komisař Ing. Leopold Ježek a někdejší rozhlasový referent GŘSD technický komisař Ing. Josef Hons.

Přednostou mostního oddělení je jmenován vrchní odborný rada Ing. Miloslav Klement, jeho zástupcem renomovaný mostní odborník odborný rada Ing. František Schumandl.

Do čela všeobecného oddělení je postaven vrchní rada Ing. Josef Hubálek (dříve přednosta II. odboru GŘSD), kterému tak zůstává jeho práce, avšak ve formálně nižší funkci. Ve svém oddělení má k dispozici např. radu Jaroslava Sikytu (bývalé správní oddělení) a radu Stanislava Suledra (bývalé oddělení sociální).

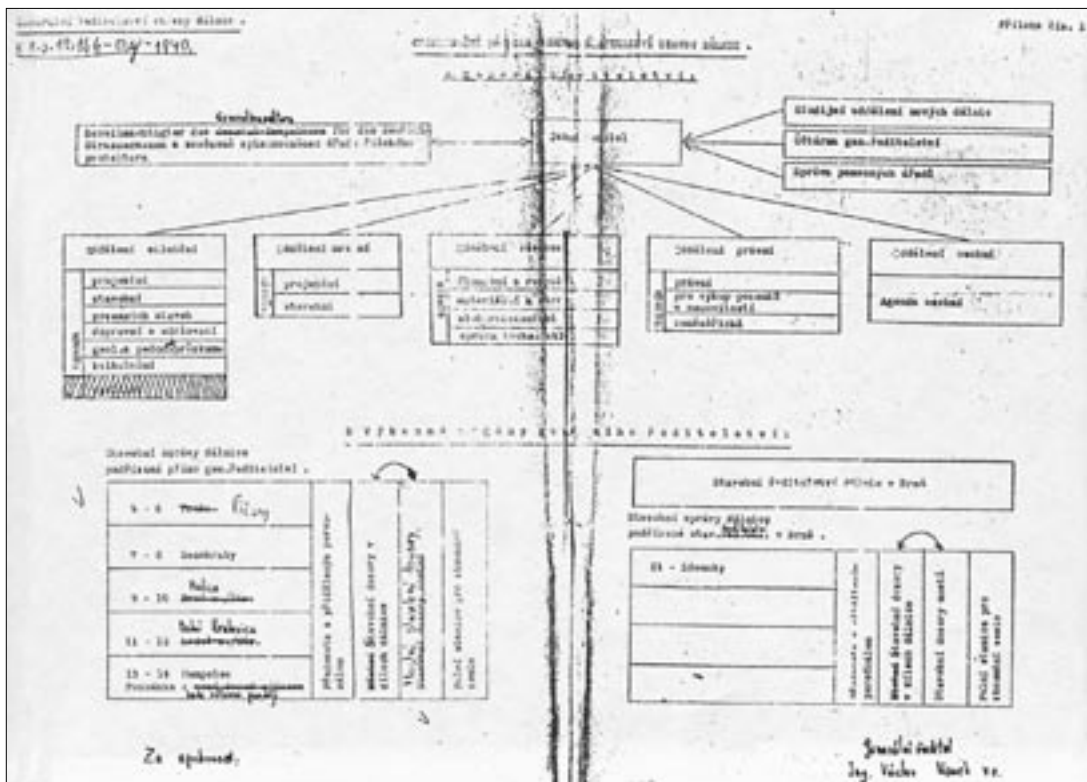
Oddělení právní v organizaci zůstává i se svým přednostou vrchním odborným radou JUDr. Markem Cahou, zatímco osobní oddělení vede odborný rada Ing. František Kostrhun (dříve osobní skupina II. odboru GŘSD).



Stavba mostu přes údolí Božkovského (Zlatého) potoka u Kunic (stavební díl 6/2) v srpnu 1940 (kotvení výztuže pevných stojek).



Stavba mostu přes údolí Božkovského (Zlatého) potoka u Kunic (stavební díl 6/2) v srpnu 1940 (kotvení výztuže kvyňých stojek).



Ing. Václav Nosek jako generální ředitel stavby dálnic.

Organizační schéma Generálního ředitelství stavby dálnic v roce 1940.

Přednostou malého studijního oddělení nových dálnic je vrchní technický rada Ing. František Přibyl a v oddělení pracuje i vynikající odborník v oboru trasování (a autor slova „dálnice“) vrchní komisař Ing. Karel Chmel.

Účtárna je zachována i s přednostou vrchním účetním tajemníkem Václavem Horejcem. Přednostou správy pomocných úřadů se stává dosavadní osobní tajemník generálního ředitele vrchní tajemník Eugen Rabas.

Z uvedeného výčtu je patrné, že se i ve změněné struktuře GRSD daří udržet většinu osvědčených pracovníků v přiměřených a užitečných odborných funkcích. Také stojí za povšimnutí způsob, jakým jsou hodnosti bývalých vojenských osob nahrazeny civilními tituly.

Nejvýraznější změnu v organizaci lze ovšem spatřit přímo na rozestavěné trase v jejímž okolí jsou zřizovány Stavební správy dálnice. Ty jsou nástrojem dozoru pracovníků Generálního ředitelství stavby dálnic nad postupem a kvalitou stavebních prací. Jak již bylo uvedeno dříve, zastávaly dosud tuto práci Správy stavby dálnice, které byly součástí Stavebních ředitelství dálnic. Jednotlivé Stavební správy, v jejichž čele stojí přednostové, mají většinou kolem třiceti pracovníků a jejich působnost je stanovena pro čtyři sousedící stavební úseky. Mostní stavební dozory a polní stanice pro zkoumání zemin jsou na každé správě pro všechny čtyři úseky společné.

Pro první čtyři úseky trati I je Stavební správa umístěna v Říčanech u Prahy. Dozori však sídlí i na jednotlivých stavebních úsecích. Pro díl 5/1 je to v obci Újezd u Průhonice (*dnes součást Prahy*), pro díl 5/2 v Čestlicích, dozor dílu 6/1 sídlí ve Všechnomech a dílu 6/2 v Kunicích.

Stavební správa dálnice v Senohrabech dohlíží na díly 7/1 (dozor v Senohrabech společně s dozorem pro část dílu 7/2), 7/2, 8/1 (dozor v Ostředku u Benešova společný s částí dílu 7/2) a 8/2 (dozor bude zřízen později).

V obci Hulice (poblíž Dolních Kralovic) je zřízena Stavební správa dálnice pro díly 9 a 10. (*Zmínku si zaslouží její přednost vrchní ministerský komisař Ing. Jiří Neuwirt²⁴⁾, po obnovení dálniční výstavby v roce 1967 dlouholetý pracovník Ředitelství dálnic Praha, kde můžeme nalézt i další někdejší pracovníky stavební správy v Hulicích. Jsou to přednostovi přidělení smluvní řidič Václav Vacek a technický koncipient Ing. Ferdinand Studený z mostního dozoru.*) Stavební dozory pro díly 9/1 a 9/2 budou zřízeny později, dozor pro díl 10/1 sídlí v Souticích a pro díl 10/2 v obci Borovsko (u Dolních Kralovic).

Ve městě Dolní Kralovice na řece Želivce nachází útočiště Stavební správa pro navazující stavební úseky. Dozor dílu 11/1 je umístěn v obci Loket, dílu 11/2 v obci Studený a dílu 12/1 ve vsi Hořice. Dozor dílu 12/2 má pracovat až později.

Stavební správa v Humpolci bude zřízena až v souvislosti se zadáním úseků 13 a 14 stavebním firmám.

Tyto Stavební správy na českém úseku stavby dálnice jsou v souladu s nařízením ministra veřejných prací přímo řízeny Generálním ředitelstvím v Praze. Na Moravě je pro zajištění větší operativnosti (příliš velká vzdálenost od Prahy) zachováno Stavební ředitelství dálnic v Brně. Přednostou (označení „stavební ředitel“ je zrušeno) je vrchní technický rada Ing. Wolfgang Flek, jeho zástupcem vrchní technický rada Ing. Eduard Dvořák²⁵⁾.

Stavební správa pro všechny díly v Chřibech (v trati III) se usidluje v městečku Zdounky ležícím na protektorátní silnici Kyjov - Kroměříž. Dozor pro díl 21/1 je umístěn do obce Zástřizly na západním okraji rozestavěného úseku. Dozor dílu 21/2 sídlí v romantickém

prostředí u turistické chaty na Bunči na hřebeni Chřibů a dozor dílu 21/3 v obci Kostelany nedaleko Kroměříže. Stavba dílů 21/4 a 21/5 není dosud zadána žádným firmám.

Přestože je při vytváření nové organizace GŘSD důsledně uplatněn požadavek personálních redukcí, počet pracovníků příliš neklesá. Stav na konci roku 1939 byl 443 a nyní má GŘSD 411 zaměstnanců. V závislosti na plánovaném zadávání dalších úseků dálnice stavebním firmám se počítá spíše s nárůstem stavu pracovníků tak, jak budou zřizovány další Stavební správy.

Ještě v průběhu července 1940, po splnění všech nařízených organizačních změn, podává generální ředitel Ing. Nosek opět zprávu o postupu prací na stavbě dálnice státnímu prezidentovi Dr. Emilu Háchovi. Po obvyklém jmenovitém výčtu rozestavěných úseků a dokončovaných podrobných projektů na dálnici Praha - Brno - slovenská hranice, projekční a studijní činnosti na ostatních připravovaných dálnicích a tradičním zdůvodněním zaostávání tempa výstavby za původním záměrem, následuje neobvykle otevřená a odvážná kritika zásahů nadřízených složek do činnosti GŘSD.

V technické rovině je to změna trasy pražského okruhu v jeho jižní části, kde Plánovací komise pro hlavní město Prahu a okolí v čele se svým prezidentem architektem R. Niemayerem (za podpory úřadu říšského protektora) prosazuje značné přiblížení okruhu ku Praze na jižní svah údolí Kunratického potoka. Změnu zdůvodňuje tím, že nová varianta trasy umožní motoristům neotřelé pohledy na Prahu. Věcné námitky odborníků z GŘSD, zdůrazňující dopravní nevýhodnost takového vedení okruhu jsou zcela pominuty.

V administrativní rovině Ing. Nosek ostře napadá nové organizační pojetí Generálního ředitelství stavby dálnic, které mu bylo oficiálně nařízeno ministerstvem veřejných prací, ovšem za vydatného přispění Nejvyššího účetního a kontrolního úřadu i úřadu říšského protektora. Vnucená organizační změna výrazně degraduje GŘSD. Zvýšením podřízenosti ministerstvu veřejných prací je rozhodujícím způsobem zpomaleno mnoho činností generálního ředitelství. Ing. Nosek se obává, že tento násilný zásah bude mít destruktivní vliv na výstavbu dálnic v Protektorátu Čechy a Morava.

V té době trvá sice již více než rok německá okupace, avšak v povědomí našich obyvatel stále přetrvává pocit Československa. Projevuje se to i u GŘSD, zejména v označení budov, výzdobě, používaných mapách apod. Ministerstvo veřejných prací pod tlakem ze strany úřadu říšského protektora vydává nařízení, kterým se ukládá odstranit z veřejně přístupných prostor GŘSD a to jak budov, tak stavení dálnice vše, co by jen trochu připomínalo bývalou Československou republiku. Generálnímu ředitelství stavby dálnic pak ještě připadá nevděčná povinnost propracovat ministerské nařízení do detailů a v oblasti své působnosti je realizovat. Nejnápadnějším dopadem jsou německočeské nápisy, povinné nyní všude tam, kam má přístup veřejnost. Řeší se i takové malichernosti jako nahrazování slova „státní“ slovem „protektorátní“ a důsledné označení železnic namísto ČSD zkratkou „ČMD“ (Českomoravské dráhy).

Výslovně je také pracovníkům zakázáno používání jejich vojenských hodností (bývalé česko-slovenské armády). Kontroly nezůstane ušetřena ani soukromá výzdoba kancelářů. I nový oficiální organizační přehled GŘSD - včetně názvů jednotlivých složek - musí být uváděn v německočeské podobě.

Začátkem července 1940 využívá svých služebních pravomocí zmocněnec generálního inspektorátu německých silnic Ing. Bernhard Grothe a vydává se na kontrolní prohlídku stavebních úseků 5/1, 5/2, 6/1 a 6/2. Vysoká funkce mu umožňuje vyjádřit se bez obalu a tak jeho hodnocení naší výstavby dálnice vyznívá více než nepříznivě. Hodnocení však není výrazem nadřazeného postoje říšského Němce k české práci, nýbrž výčtem zcela konkrétních a ve velké většině bohužel pravdivých nedostatků.

První skupinu závad vidí v samotném navrhování trasy. To na něj působí dojmem projektování podle mapy bez místních prohlídek. V důsledku toho jsou např. propustky pro místní potoky umísťovány v méně vhodných místech a zbytečně velké. Svahy zářezů a násypů jsou mnohdy navrhovány příliš strmé a nemohou pak být trvale stabilní. Také systém odvodnění



Ministerský komisař Ing. Jiří Neuvirt, přednosta Stavební správy v Hulicích (stavební úseky 9/1, 9/2, 10/1 a 10/2).



Stavba v dílu 11/1 (v pozadí 10/2), srpen 1940.



Zpráva o postupu prací pro státního prezidenta Dr. Emila Háchu.



Výstavba dálnice Breslau - Wien v okolí Černé Hory. Pracuje zde firma Hrabě a Lozovský, kterou již známe ze stavebního dílu 5/1 (u Prahy) naší dálnice.

později ztíží její použití pro ozelenění svahů a středního děličího pásu. Skladování stavebního materiálu včetně cementu pro vozovky a mostní objekty přímo na hlinité zemi, což by vedlo k jeho znehodnocení. Kamenivo připravené do betonu nemá podle Grotheho subjektivního odhadu správnou zrnitost. Na bednění pohledových ploch mostních objektů se používá nekvalitně připravených neočištěných prken a často se opomíjí nutnost naolejovat bednění před začátkem betonování. Za zcela nevhodné považuje zmocněnec Grothe úplné přerušování betonáže mostů při poledních přestávkách, což způsobuje na hotovém betonu viditelné neodůvodněné spáry. Při prohlídce již od podzimu loňského roku hotové urovnané zemní pláně budoucí dálnice znepokojují Grotheho provalení a vyboulení mnohých míst během zimního období. Příčinou je to, že na dálniční pláni s půdou choulostivou na promrzání nebyly před zimou položeny materiály z nenamrzajících zemin - tzv. protimrazová vrstva. Ta je pod jednotlivými dopravními pásy (o šířkách 7,5 m) projektována, avšak pod zpevněnými krajnicemi (odstavnými pruhy) o šířkách 2,25 m, které jsou již ve stavebním úseku 5/2 částečně vybetonovány, se s ní v projektu vůbec nepočítá (*tento poslední nedostatek, respektive jeho zjištění zplnomocněncem generálního inspektorátu německých silnic, bude mít přímý vliv na plánování celého dalšího postupu zřizování dálničních vozovek*).

Grotheho hodnocení naší výstavby působí zdánlivě dojmem příkrého odsouzení, ale jeho smyslem je spíše snaha o odstranění nedostatků a určení dalšího způsobu kvalifikované práce stavebních dozorů GRSD. V souvislosti s Grotheho výrokem, proneseným bezděky v hněvu při prohlídce našich stavebních úseků - „S tak nekvalitní prací na dálnici jsem se nikde v Říši nesetkal“ - není možné nezaobřít právě na staveništi již dříve zmíněné německé dálnice Breslau - Wien na území protektorátu. Stavbě, jakožto dálnici „říšské“, přikládá německá vláda podstatně větší význam, než budování naší „pouhé protektorátní“ dálnice. Tomu tedy odpovídá snaha Reichsautobahngesellschaft o mohutnější zajištění stavebním materiálem, pohonnými hmotami i pracovními silami. Stavba je však ve větší míře postihována sabotážemi. Postup i tohoto preferovaného díla zaostává za plánem a ani zde nebudou v roce 1940 (*a předběhneme, že už ani nikdy později*) kladený dálniční vozovky.

Rozdílu celkového pojetí architektury českých a německých stavitelů odpovídá již na první pohled patrný odlišný vzhled staveb na naší a na německé dálnici. Německá dálnice je budována jaksi těžkopádněji (ovšem šířka v koruně má být v celé trase 28,5 m a je kladen vyšší požadavek na únosnost vozovek), se snahou o starobylější až zámecký vzhled, s pískovcovými obklady většiny mostních staveb (jedná se ve skutečnosti o tzv. technologii ztraceného bednění), s častým užitím parabolických mostů. Výsledkem by bylo dobré začlenění do krajiny a potlačení rušivého „technického“ vzhledu dálnice. Stavenišť naší dálnice dává tušit podstatně modernější vzhled, s využitím elegantních štíhlých mostních staveb, ať už trámových s velmi působivou cementovou omítkou (tzv. umělý kámen, i když obkladům z přírodního kamene se stavební firmy také zcela nevyhýbají), nebo velkých obloukových mostů. Začlenění do krajiny za německými dálnicemi nijak nezaostává a tak můžeme konstatovat, že obě tato zcela rozdílná architektonická pojetí dopravních staveb působí nakonec shodně příznivým dojmem.

8. července 1940 jedná o závadách oznámených Ing. Grothem gremiální shromáždění přednostů GRSD včetně přednostů Stavebních správ, kteří dostanou za úkol zajistit nápravu všech uvedených závad. (*Zde není možné nezaobřít poněkud do budoucnosti. Závady zjištěné při inspekci byly dle možností většinou odstraněny a v další výstavbě se takřka neopakovaly a tak jsme mohli při prohlídce opuštěného staveniště dálnice, konané v padesátých a šedesátých letech obdivovat provedení, zachovalost i architekturu mostních objektů a vzhled některých úseků zemního tělesa dálnice. O takové kvalitě staveb jsme si při pozdější výstavbě v sedmdesátých a osmdesátých letech mohli jen nechat zdát.*)

Ing. Grothe referuje v rámci svého služebního zařazení o problémech při výstavbě naší dálnice na generálním inspektorátu německých silnic. Tento úřad má zájem na zdárném průběhu stavby protektorátní dálnice. Je proto učiněno opatření, aby dělníci, pracující na dálnici, nepodléhali náborům prováděným úřady práce.

Ještě ani během srpna 1940 neshledává ministerský rada Ing. Karel Míša (nyní již pracovník ministerstva veřejných prací) dálniční plán ve stavebních úsecích 5/1 a 5/2 jako dostatečně připravenou a podává na svém ministerstvu návrh na zákaz zřizování betonových vozovek. Jeho jednání je také ovlivněno obavou z nedostatku oceli pro kotvení spár a pro výztuž vozovek. Výnosem GRSD č.j. 46-III/8-





Vzhled mostu dálnice přes okresní silnici, budovaného v letech 1939 až 1941, dokončeného v roce 1949.



Vzhled dálničního mostu přes silnici III. třídy, budovaného na přelomu šedesátých a sedmdesátých let.

1940 je 20. srpna zákaz skutečně vyhlášen. V dílu 5/2 tedy zůstává jen krátký úsek vybetonovaných odstavných pruhů a další betonáž vozovky se odkládá až na stavební sezonu v roce 1941. (*Důsledky tohoto drastického zásahu do harmonogramu výstavby dálnic se svým způsobem budou projevovat po několik dalších desetiletí.*)

Během září 1940 jsou zadány ke stavbě další úseky dálnice. V oblasti řeky Sázavy u obce Hvězdovice je díl 7/2 rozdělen na dvě části. Bližší od Prahy dostává firma Kapsa a Müller, která již přes rok buduje sousední díl 7/1, vzdálenější bude stavět firma Ing. Jan Matoušek, která zase pracuje v následujícím dílu 8/1. Stavba úseku 9/1 (v okolí Českého Šternberka) je přidělena osvědčené firmě Jelínek a synové z Berouna. Stavbou dílu 13/1 v těsné blízkosti Humpolce je pověřena firma Ing. Jakub Domanský, která, jak již bylo uvedeno, buduje v dílu 10/2 velký obloukový most přes údolí Sedlického potoka.

V září 1940 je vydáno nařízení signalizující další zostření poměrů v protektorátu. Všichni zaměstnanci státních úřadů a tedy i GŘSD totiž musí předložit tzv. rodové doklady. Je to nový stupeň diskriminace osob neárijského původu.

18. září povoluje ministr veřejných prací Dominik Čipera svým oficiálním rozhodnutím generálnímu řediteli Ing. Noskovi tříměsíční zdravotní dovolenou a současně pověřuje zatímním vedením Generálního ředitelství stavby dálnic vrchního odborného radu Ing. Roberta Ballona²⁶⁾, do té doby přednostu oddělení 8 (stavba dálnic) III. odboru ministerstva veřejných prací.

24. září je vrchní rada Ing. František Balátě přeložen ze silničního oddělení do oddělení všeobecného, kde je jmenován zástupcem přednosty.

Dělníci firmy Ing. Jakub Domanský zahajují 7. října práce na nově přiděleném úseku 13/1, prozatím na okraji Humpolce v prostoru křižovatky se silnicí Humpolec - Pelhřimov.

V říjnu se také můžeme podívat na Moravu na díl 21/1 - nejzápadnější dobře přístupnou část rozestavěného úseku. Pracovníci pražské firmy Ing. Frič a Ing. Branberger pracují na mostě č. 2104 (*Mosty dálniční i přes dálnici jsou značeny v každém stavebním úseku zvlášť. První číslice, v tomto případě 21, znamenají číslo úseku, další, v tomto případě 04, znamená pořadové číslo mostu v daném úseku počítáno ve směru staničení.*) přes říčku Litavu a přelozku polní cesty, stavba mostu 2106 přes silnici Kyjov - Kroměříž ani přelozky této silnice není dosud zahájena. Zemní těleso dálnice se již začíná rýsovat, i když úseky v okolí rozestavěných mostů jsou zatím vždy vynechány. Most 2107 přes polní cestu na okraji obce Zástřízly se teprve staví, avšak asi o kilometr dále najdeme již v hrubé stavbě hotový most 2108 přes místní potok. Zbývá ještě provést omítku z umělého kamene a samozřejmě z obou stran dosypat zemní těleso až k mostu. Za mostem začíná trasa dálnice stoupat do krásných, byť obtížně dostupných chříbských lesů.

S postupujícím dokončováním některých úseků zemního tělesa dálnice se stává aktuální otázka kvalitního ozelenění svahů zářezů a násypů a středního dělicího pásu. V říjnu 1940 je tedy přizván ke GŘSD jako odborný poradce pro sadové úpravy Friedrich Schaub z Brna, který již tuto práci vykonává pro RAG při výstavbě dálnice Breslau - Wien. Ten má za úkol ve spolupráci s českým specialistou v tomto oboru profesorem Dr. Jaromírem Klikou zpracovat projekt vegetačního doprovodu dálnice Praha - Brno - slovenská hranice.



Most přes místní potok u Zástřízel (trať III - Chříby) po dokončení hrubé stavby v roce 1940.



Vrchní administrativní rada Ing. František Balátě jako přednostu všeobecného oddělení.



Izolace opěry mostu přes železniční trať Benešov - Dolní Kralovice u zastávky Borovsko (stavební díl 11/1) v prosinci 1940.

Práce to není jednoduchá, protože zeleň použitá v tak bezprostřední blízkosti dálničních vozovek musí odolávat škodlivým vlivům způsobeným jak provozem dálnice, tak její údržbou. Také je nutno přihlídnout k vhodnosti jednotlivých druhů pro značně rozdílné nadmořské výšky, kterými trasa dálnice prochází.

20. října 1940 odchází od GRSD významná opora - Ing. Josef Hubálek. Jeho dosavadní zástupce Ing. František Balátě je 10. prosince ministrem veřejných prací ustanoven přednostou všeobecného oddělení s titulem vrchní administrativní rada. Současně je vrchní technický rada Ing. František Marek jmenován do kuriózní funkce jakéhosi „zástupce zástupce“. Má totiž oprávnění zastupovat Ing. Roberta Ballona, zástupce generálního ředitele v době jeho nepřítomnosti. Před koncem roku přichází ještě formální organizační změna. Funkce přednosty Stavebního ředitelství dálnic v Brně je opět označena jako „ředitel“.

V říjnu 1940 začínají na celé stavbě váznout dodávky cementu. Např. v dílu 10/1 není zatím možné pro jeho nedostatek dokončit opěrnou zeď v začátku úseku. Zápasit s nedostatkem cementu musí firma Mandaus, Ing. Švajcar a spol. také při stavbě nosné konstrukce klenutého mostu na konci svého dílu. Základy jsou hotovy již od 11. října a 8. listopadu je dokončeno poměrně složité bednění pro klenbovou nosnou konstrukci. Písek a štěrky jsou na stavbě připraveny, cement však chybí. Je zřejmé, že v roce 1940 se už nosná konstrukce betonovat nebude. Proto dává firma Mandaus, Ing. Švajcar a spol. hotové bednění a všechna související zařízení pojistit u akciové pojišťovny Lípa na dobu půl roku, počínaje 30. říjnem 1940.

14. listopadu nařizuje stavební firmě zástupce Stavební správy v Hulicích komisař Ing. Karel Beran provést na bednění taková opatření, aby nedošlo k jeho sedání během zimy. Rozestavený most je odsouzen k čekání.

Stavební dozor GRSD se snaží o důsledný výkon své funkce. Ve stavebním úseku 11/1 se provádějí, stejně jako v mnoha dalších dílech, izolace již vybetonovaných mostních objektů. O dodržování technologických postupů pracovníci firmy Jelínek a synové panují pochybnosti. Proto se na prohlídku provádění izolací svislých rubových ploch mostu přes železniční trať Benešov - Dolní Kralovice vypraví kromě stavebního dozoru celá komise v čele s technickým komisařem Ing. Jaromírem Kazdou z mostního oddělení GRSD. Při prohlídce se pod účastníky komise zřítí pracovní lešení. Přestože nikdo není vážněji zraněn, dojem serióznosti firmy je narušen. Během dokončení prohlídky tohoto mostu a při prohlídkách dalších mostů jsou skutečně zjištěny vážné nedostatky při izolačních pracích. Např. neočiště-

né nosné konstrukce před pokládkou izolací, vynechávání některých asfaltových nátěrů, nevhodný asfalt, práce za mrazu atd. Pracovníci GRSD nekompromisně trvají na nápravě (*bude však ještě chvíli trvat, než se dočkají provedení izolací podle svých představ*).

Rok 1940 končí. Nelze nevidět, že naděje na výrazný postup ve výstavbě dálnice se splnily jen částečně. Generální ředitelství stavby dálnic, které má nyní 408 zaměstnanců, se však v průběhu celého roku muselo potýkat s potížemi způsobenými neovlivnitelnými mocnými vnějšími vlivy. Ani za těchto podmínek není rozsah prací, dosud provedených na dálnici, nikterak zanedbatelný. Na mnoha stavebních úsecích jsou zemní práce takřka hotové a počítá se s pokládkou vozovek ve stavební sezóně roku 1941, řada mostních objektů se dokončuje, jiné jsou ve stavbě.

Na českém úseku dálnice je stavba v plném proudu na jedenácti úsecích a na třech se právě rozbíhá. Na Moravě probíhají stavební práce na třech úsecích.

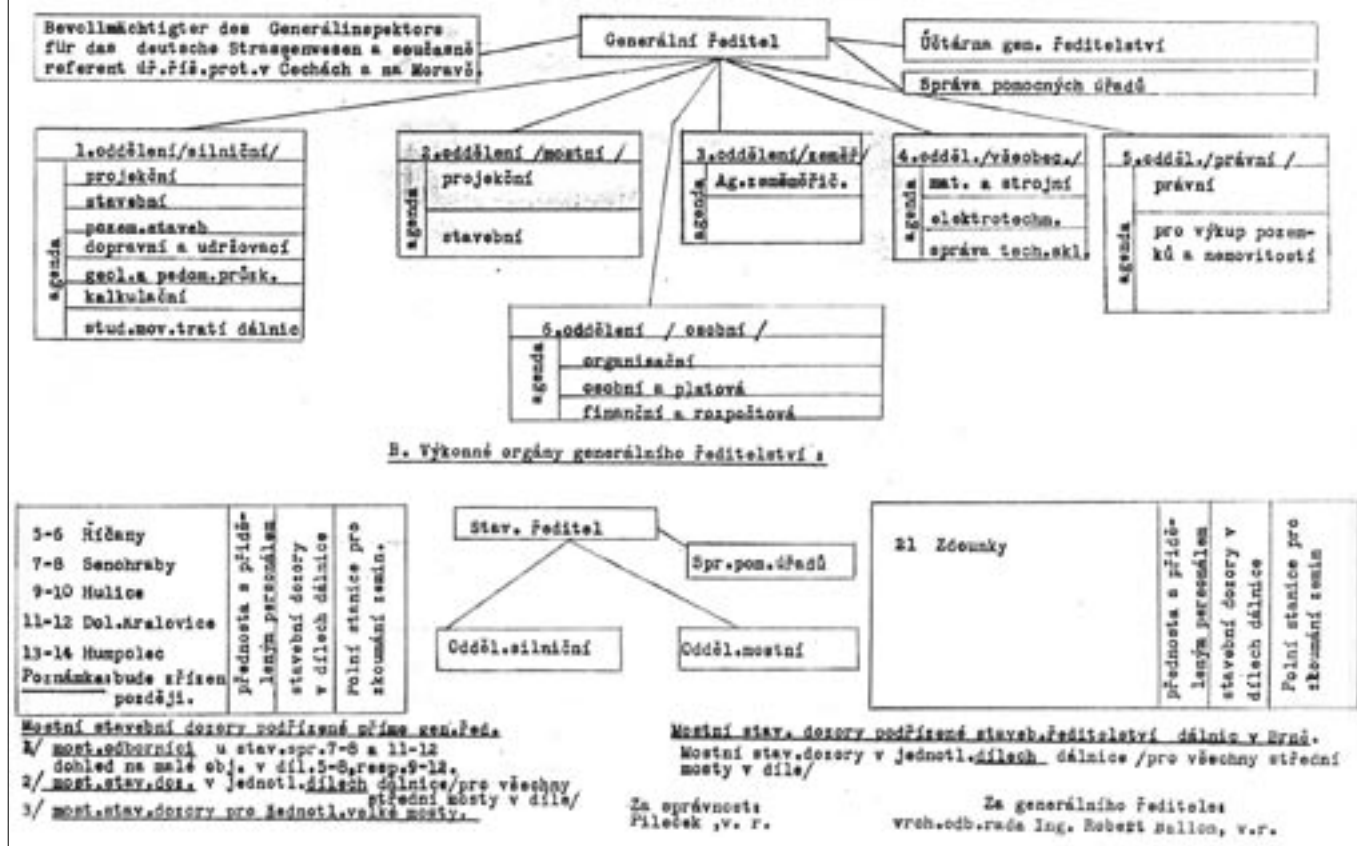
JEŠTĚ DÁLNICI NEVZDÁVÁME

Rok 1941 je už od začátku poznamenán úspornými a regulačními opatřeními, která ve stále větší míře ovlivňují celé naše národní hospodářství. Pro Generální ředitelství stavby dálnic to znamená nutnost uvolnit od 1. února část kancelářských prostor ve své pražské budově v Kartouzské ulici. Zároveň je zrušeno samostatné studijní oddělení nových dálnic. Jeho činnost však stále ještě pokračuje, a to v rámci oddělení silničního. Praktické potřeby postupující výstavby si naopak vynucují zřízení samostatného zeměměřického oddělení, které využívá části prostor zrušeného Stavebního ředitelství dálnic v Praze (Žitná ul. č.8). Jeho přednostou je výnosem prezidia ministerstva veřejných prací jmenován vrchní měřický komisař Ing. Jaroslav Payer. (*Tento muž dle sdělení pamětníků z okruhu jeho známých psal v šedesátých letech „Historii dálnice“ pro stavební fakultu ČVUT, tam se však práce nedostala a rukopis se nikdy nepodařilo nalézt.*) Zde je namístě připomenout koncepci scelování částí pozemků podél trasy, které vznikly rozbitím pozemků původních, zábořem nutným pro stavbu dálnice. Tato činnost se ukázala jako velmi zdoluhavá a je proto ponechána na pozdější dobu. Výkup (popř. vyvlastnění) ploch, nutných pro stavbu dálnice, je zatím řešen s jednotlivými současnými majiteli zmíněných pozemků.

Představu o organizaci Generálního ředitelství stavby dálnic, které je v únoru 1941 stále ještě poměrně funkčním státním úřadem, dává tabulka.

V únoru se také ve značné míře rozbíhají některé speciální dokončovací zemní práce. Např. v úseku 10/1 jsou zřizovány násypy za opěrami těch mostů, které jsou již dokončeny. GRSD podnikatelům dodatečně nařizuje provést za rubem opěr dálničních mostů zpev-





Organizační schéma generálního ředitelství stavby dálnic v roce 1941.

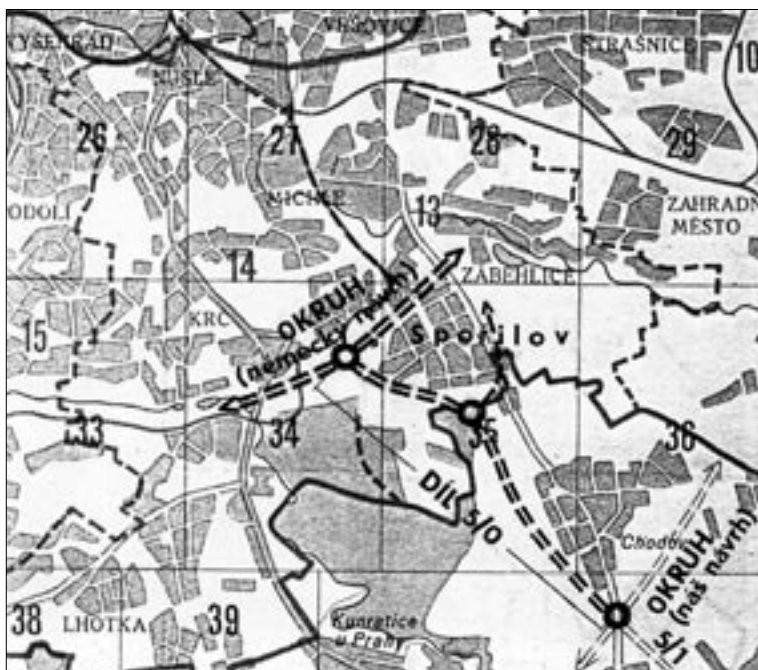
něné násypové klíny hutněné podrobně určeným způsobem a s použitím kameniva a zemin přesně vymezených vlastností, aby se zabránilo dodatečnému sedání. Toto opatření má omezit vytváření nerovností vozovky při přechodu z mostního objektu na zemní těleso dálnice. Firmy ve svých původních nabídkách pochopitelně s touto prací nepočítaly, a proto se řeší způsob a výše dodatečných příplatků.

V březnu 1941 se opět obrací pozornost stavební firmy Mandaus, Ing. Švajcar a spol. i stavebního dozoru GRSD na rozestavěný most na konci úseku 10/1, kde jsou práce pro nedostatek cementu přerušeny od podzimu 1940. Nyní je cementu ve skladišti firmy ve stavebním dvoře dostatek. Stavební dozor GRSD prozíravě kontroluje stav pohotovostního skladiště, umístěného u rozestavěného mostního objektu. Skladiště shledává ve špatném stavu a 15. března nařizuje jeho opravu tak, aby do prostoru pro cement nezatékalo a nemohl do něj být navát sníh. 17. března je pak pracovníky stavebního dozoru i stavební firmy prohlédnuto bednění pro nosnou klenbovou konstrukci rozestavěného mostu a nařízeny opravy závad vzniklých „přezimováním“. 26. března je konečně po více než pěti měsících obnovena betonáž mostu. Zároveň se po stejné přestávce pokračuje v betonování opěrné zdi na začátku úseku.

Ve stavebním úseku 11/1 už v březnu 1941 zemní práce pokročily natolik, že u firmy Jelínek a synové vrcholí přípravy na pokládku cementobetonových vozovek. S ohledem na výrazné omezení možnosti použití nákladních aut k dovozu materiálu, je firma nucena zřídit mnohem mohutnější zařízení staveniště než předpokládala, s velkými zásobníky v kamenolomu i na stavbě a musí požádat GRSD o zapůjčení většího množství strojního zařízení a o zvýšení zálohy na pokrytí nárůstu výdajů.

31. března 1941 odcházejí do trvalé výslužby takové pilíře Generálního ředitelství stavby dálnic jako sám generální ředitel Ing. Václav Nosek, vrchní administrativní rada Ing. František Balátě, vrchní účetní tajemník Václav Horejc a administrativní rada Josef Sikyta. Podle nařízení úřadu říšského protektora je stanoven omezený stavební program, který bude mít za následek snížení počtu zaměstnanců mnohých státních úřadů včetně GRSD. Proto někteří pracovníci odcházejí, mají-li z nějakého důvodu tu možnost, do výslužby v poměrně mladém věku (např. Ing. František Balátě) a zachovávají tak pracovní místa v úřadě pro své kolegy.

Mezi projektanty GRSD a referentem pro cizí tratě dálnic na Generálním inspektorátu německých silnic Ing. Hoffmannem existoval názorový rozdíl na řešení dvou staveb. U jedné z nich, křižovatky naší a německé dálnice u Brna, byl nakonec schválen náš návrh, avšak v případě pražského okruhu je tzv. tangentské řešení s preferencí směřu Lovosice - České Budějovice a Plzeň - Náchod uznáno za výhodnější. V souladu s tímto projektem jsou na jaře pražským firmám zadány následující úseky: na pražském okruhu díl 4/1 od Vltavy po nově určený začátek dálnice v Praze na Spořilově (úsek už nebyl rozestavěn, dnes vede po větší části plánované trasy střední okruh), na dálnici Praha - Brno - slovenská hranice díl 5/0 mezi posunutým a původním začátkem dálnice (v krátkém úseku jižně od starého Spořilova bylo později provedeno zemní těleso).



Stavební díl 5/0 na hranici Prahy.



Staveniště mostu přes údolí Božkovského (Zlatého) potoka u Kunic (stavební díl 6/2) v dubnu 1941.



Budování skruže levého mostu přes údolí Božkovského (Zlatého) potoka u Kunic (stavební díl 6/2) v dubnu 1941.



Těleso rozestavěné dálnice Breslau - Wien mezi Černou Horou a Lysicemi.

Stavební práce ztěžuje na jaře 1941 silná sněhová pokrývka. Například na stavbě mostu přes údolí Božkovského (nyní Zlatého) potoka u Kunic v dílu 6/2 je sice vybudována část lešení pro levou mostní konstrukci, avšak deponie štěrku a písku do betonu i základové pasy jsou pod sněhem a není možno provést ani betonáž stojek.

Stavba německé dálnice Breslau - Wien pokračuje na celém rozestavěném třiaosmdesátikilometrovém úseku, i když také zde postup prací výrazně zaostává za původním předpokladem. Reichsautobahngesellschaft již začíná provádět práce na křižovatce této dálnice s dálnicí Praha - Brno - slovenská hranice v prostoru obcí Troubsko a Bosonohy včetně křižovatkového úseku naší dálnice (podle dohody z 22. ledna 1940). Křižovatka spadá do částí stavebních úseků 18/6 a 19/1 české dálnice. Součástí těchto dílů je nejen vlastní stavba dálnice za hranicemi křižovatkového úseku budovaného RAG, ale i některé doplňující stavby nutné pro zachování přístupu obcí Bosonohy, Troubsko a Ostopovice z železniční zastávky Troubsko. Proto je 20. dubna zřízena Stavební správa 19 v obci Bosonohy (*dněs součást Brna*). Zde je na místě zmínka o tom, že celkový rozsah staveb, které mají zabránit nepříznivým vlivům způsobeným dlouhou linií stavbou, je značný. Kromě už zmíněného příkladu opatření proti rozdělení krajiny (v tom jde projektant mnohdy tak daleko, že jsou budovány i podchody pro zvěř - zejména v chrýbských lesích) musí být předem vyřešena náprava veškerých dalších negativních dopadů dálnice. V rámci těchto akcí je např. budován nový městský vodovod v Humpolci, protože prameniště původního je zničeno ve stavebním úseku 13/1. Již dříve uvedené práce ve stavebních úsecích 18/6 a 19/1 u Brna jsou 15. května 1941 zadány brněnské firmě Ing. Jan Bednařík.

V květnu odchází do trvalé výslužby vrchní technický rada Ing. Wolfgang Flek a 1. června je tedy pověřen zatímním vedením Stavebního ředitelství dálnic v Brně vrchní technický rada Ing. Eduard Dvořák.

Přestože se v červnu 1941 už začíná pro hospodářské poměry v Protektorátu Čechy a Morava užívat polooficiální termín „mimořádné“, neznamená to, že by české a moravské firmy, pracující na dálnici, nějak omezily své stavební úsilí. Naopak, zásoby cementu se podařilo doplnit v souladu se stavebním programem, pohonné hmoty pro strojní zařízení a nákladní auta zatím, při velmi pečlivém hospodaření, takřka dostačují.



Pro příklad můžeme jít opět na stavební úsek 11/1 u Dolních Kralovic, kde firma Jelínek a synové pracuje od dubna 1939. Jak již bylo uvedeno, konají se zde už od března předběžné přípravy na pokládku vozovek. V začátku úseku je na několika místech trasy zhotoveno několik zásobníků na materiál pro cementobetonové vozovky. S hrubou stavbou všech mostů a propustků na vlastní dálnici je firma hotova. Na některých mostech se dokončuje izolace mostovek (je použito dvou vrstev nepískované lepenky a tří vrstev asfaltového nátěru), na jiných se už nanáší na hotové izolace ochranná omítka. Za rubové strany mostních opěr je ukládána kamenná rovnánina. Dokončují se deskové propustky v odbočujících ramenech křižovatky Loket (*zde se má dálnice Praha - Brno - slovenská hranice křížovat s dálkovou silnicí Plzeň - Moravská Ostrava, v té době také budovanou*).

Zemní práce sice na ojedinělých místech teprve začínají, ale na většině úseku se už upravuje příčný profil pro uložení protimrazové pískové vrstvy, je vytvářen profil středního děličního pásu (při hutnění používá Jelínkova firma přístroj Vibramax), svahy zářezů a násypů jak dálnice, tak upravovaných křižujících komunikací včetně polních cest jsou pokrývány humusem a osévány trávou, je kompletováno odvodnění. Pro ten účel se přímo na stavbě vyrábějí poměrně složité betonové výrobky jako monolitické trouby o průměrech od 20 do 80 cm (pro některé účely i děrované) a betonová korýtka. Je také připraven prostor pro odpočívku Lhota-Bubeneč. Příděl pohonných hmot dovoluje přepravu materiálu nákladními auty pouze v rozsahu plánovaných prací. Pokud vyvstane nějaká neočekávaná potřeba odvozu navíc, nezbude než použít koňských potahů.

Nikterak se nezanedbává ani kontrola jakosti prováděných prací. Například při betonování nosné konstrukce mostu přes polní cestu Brzotice - Němčice byly 7. května odebrány tři zkušební krychle z betonu, používaného pro železobetonovou desku mostu, a odeslány do Výzkumného a zkušebního ústavu hmot a konstrukcí stavebních v Praze. 26. června přichází formou vysvědčení č. 826/1941 výsledek zkoušek. Zjištěná průměrná krychelná pevnost je 173 kg/cm² a převyšuje tedy předepsanou hodnotu 170 kg/cm².

Začátkem července se již na stavbě dálnice všeobecně ví o připravovaném omezení prací po 1. srpnu 1941. Přednostové Stavebních správ proto vymezují konkrétní práce, které je nutno na jednotlivých dílech stavby dokončit do 1. srpna a tím zabránit znehodnocování dosud vykonaného díla. Zřízení vozovek už samozřejmě v tomto výčtu nenajdeme. Na žádném úseku stavby se zatím počet pracovníků nesnižuje.

Léta v roce 1941 lze využít k prohlídce stavenišť některých větších dálničních mostů, které nebyly zadány podnikatelům budoucím příslušným stavební úsek, nýbrž specializovaným mostařským firmám.

Z Prahy je osobním vlakem dobře přístupná stavba velkého obloukového mostu přes údolí potoka Šmejalka u obce Senohraby v dílu 7/1. Z tamějšího nádraží a po prudkém výstupu z Hrušova se lze dostat na jihlavské předmostí. Odtud se naskytne ohromující pohled na údolí s rozestavěným mostem. Firma Dr. Karel Skorkovský zde pracuje od podzimu 1939. Na pražské straně jsou vybetonovány všechny pilíře obou mostů (dálniční mosty se vesměs skládají ze dvou samostatných objektů, vždy jednoho pro každý směr jízdy), je hotova skruž oblouku pravého mostu (díváme se proti směru staničení) a probíhá jeho betonáž. Při pohledu z údolí je vidět, že i sama skruž, ač pouhá pomocná konstrukce, je velkým inženýrským dílem. Rozpětí oblouku 120 m je největší ze všech obloukových mostů, plánovaných na dálnici Praha - Brno - slovenská hranice.

Další mosty se staví v obtížně přístupné oblasti řeky Želivky v okolí Dolních Kralovic. Stavbu mostu přes Sedmpanský potok v dílu 10/2 provádí pražská firma Ing. J. Nebeský. Zde je vidět typický příklad postupu výstavby trámového mostu. Nejdříve je budováno (nebo jsou budována) střední pole s konzolovými přesahy směrem k opěrám. Opěry jsou pak betonovány dodatečně.



Stavba mostu přes údolí potoka Šmejalky (stavební díl 7/1) v roce 1941 (betonáž pravého oblouku).



Stavba mostu přes údolí potoka Šmejalky (stavební díl 7/1) v roce 1941 (pohled z údolí).



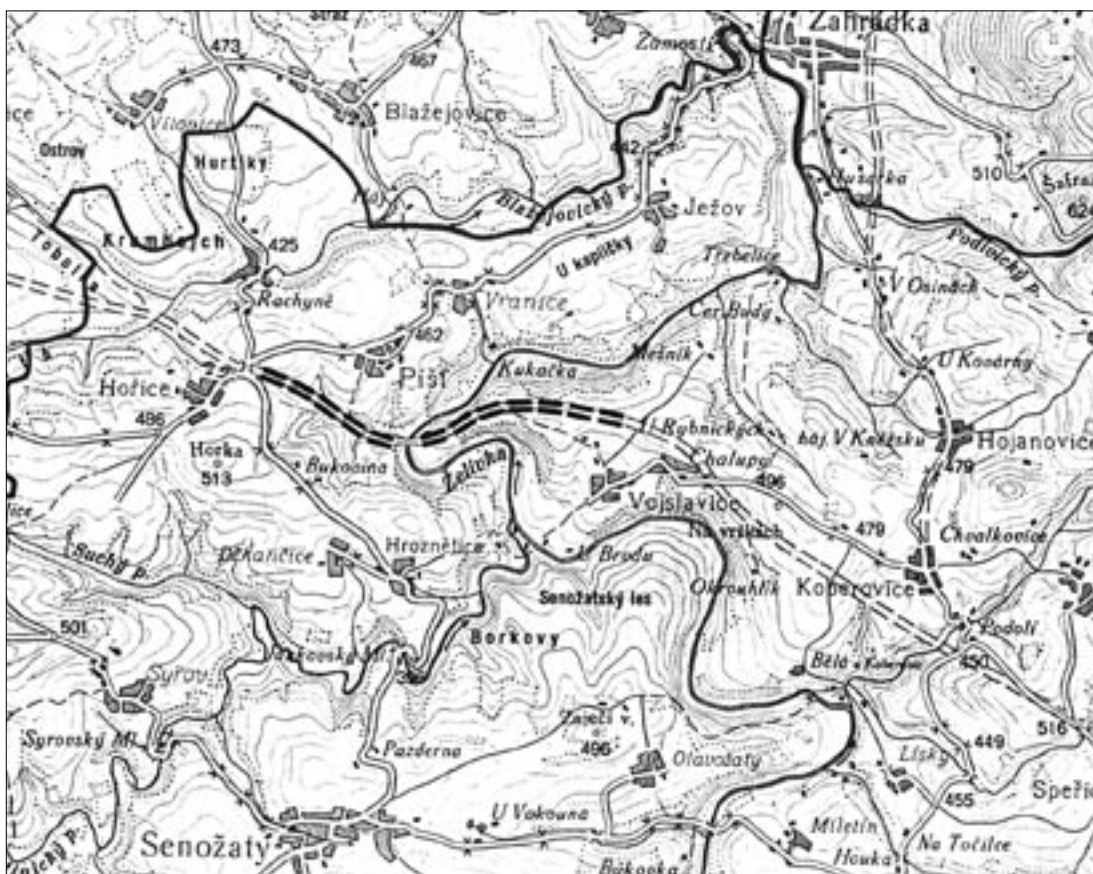
Stavba mostu přes údolí potoka Šmejalky (stavební díl 7/1) v roce 1941.



Stavba mostu přes Sedmpanský potok (stavební díl 10/2) v roce 1941.



Stavba mostu přes údolí Sedlického potoka (stavební díl 10/2), skruž oblouku pravého mostu v roce 1941.



Místo vhodné k překonání údolí Želivky.





Stavba mostu přes údolí Želivky u Píště (stavební díl 12/1) v roce 1941.



Skruž levého mostu (pohled proti směru staničení) přes údolí Želivky u Píště (stavební díl 12/1) v létě 1941. Oblouky pravého mostu jsou v té době již vybetonovány.

O 400 m dále, za úzkým hřbítkem, přes hluboké údolí Sedlického potoka staví velký obloukový most pražská firma Ing. Jakub Domanický se stavbyvedoucím Ferdinandem Čulíkem. Pohledu z údolí vévodí skruž pravého mostního oblouku o rozpětí 100 m, který se již začíná betonovat. Na bednění monolitických obloukových mostů je zapotřebí nepředstavitelné množství dřeva a protože jeho dovoz do této nepřístupné oblasti je, zvláště ve válečných podmínkách, těžko proveditelný, zakoupila podnikatelská firma přiměřeně velkou plochu lesa přímo v nejbližším okolí staveniště.

Další obloukový most, přes údolí Želivky ve stavebním úseku 12/1, je o 16 km dále po trase dálnice směrem k Jihlavě. Řeka je v této části svého toku hluboce zaříznutá. Projektanti našli jedno z mála míst, kde je možno údolí rozumným způsobem překonat. Na pražské straně od obce Hořice využívají k sestupu bočního údolí malého bezejmenného přítoku Želivky, na jihlavské straně navrhnou výstup trasy po úbočí ostrohu utvořeného velkým meandrem řeky. Tento viadukt, který staví firma Ing. Brázdil a Dr. Ješ (stavbyvedoucím je zde ruský emigrant Sergej Ušakov), je ze všech velkých mostů na nejvyšším stupni rozestavenosti. Oblouk pravého mostu je již vybetonován, pro levý je připravena skruž. Zajímavý je pohled na oblouk o rozpětí 90 m i z údolí. Zhruba čtyři kilometry za stavenišťem mostu přes Želivku končí, s výjimkou drobných prací u Humpolce v dílu 13/1, rozestavený úsek v Čechách.

UŽ JEN VÝJIMKA ZE ZÁKAZU STAVEB

1. srpna 1941 se obavy naplňují a očekávaný zákaz staveb skutečně přichází. Velkorysý plán rozvoje dopravní infrastruktury je pravděpodobně zmařen. Na území Protektorátu Čechy a Morava je v té době ve stavbě 153 km dálnic, z toho 77 km české dálnice Praha - Brno - slovenská hranice v působnosti Generálního ředitelství stavby dálnic a 76 km německé dálnice Breslau - Wien v působnosti Reichsautobahngesellschaft. *(Na dnešním území České republiky to bylo ještě více - 188 km. Je totiž nutno připočítat ještě dalších 7 km na dálnici Breslau - Wien a 28 km na tzv. sudetské dálnici, obojí na tehdejší německém území.)* Na české dálnici pracuje 25 stavebních firem, zatím na osmnácti úsecích.

Stavební zákaz nedopadá jen na stavbu dálnic. Postihuje i jednu z největších železničních staveb - dvoukolejnou trať Brno - Německý Brod *(nová trať Brno - Havlíčkův Brod byla po válce dokončena: provoz po jedné koleji v roce 1953, dvoukolejný provoz na celé*

Ministerstvo sociální a zdravotní správy.
 Jedn.čís. E 5407 - 13/8. V Praze dne 11. srpna 1941.
 Ministerstvo veřejných prací
 P r a h a .
 VŠ: Zákaz staveb - povolení výjimky č. III/164

K žádosti ze dne 9. srpna 1941 dává Vám ministerstvo sociální a zdravotní správy podle vl. nař. č. 166/41 Sb. a se souhlasem pana říšského protektora jako stavebníka souhlas k provedení
stavby dálnice v úseku 5/4, 5/2, 6/1, 6/2, 7/1

Stavba si vyřídí podle Vašeho oznámení pravidelně
 náklad *3, 150.000* Kč ročně totiž od _____ do _____
 a bude při ní zaměstnáno po tuto dobu asi *275* pracovních sil.

Povolení této výjimky se náleží staveb _____

- 1) nenahrazuje jinými náklady a zařízeními předepsaná povolení, jejich provedení stavby vyřaduje;
- 2) neposkytuje nárok na opatření potřebných pracovních sil. Zaměstnané pracovní síly mohou být úředem práce kdykoliv oňaty pro jiné naléhavější práce, aniž by vznikl nárok na přidělení pracovních sil;
- 3) neodává nárok na přiděl pohonných látek k provozu stavebních strojů a k provádění dopravy;
- 4) neodává právo na vydání špeciálních poukazů k železniční dopravě materiálu, potřebného pro tuto stavbu;
- 5) zavazuje stavebníka, že po dobu provedení stavby, každého prvního dne v měsíci podléhá ministerstvu sociální a zdravotní správy oznámení č. stavu stavby, počtu zaměstnaných pracovních

Povolení výjimky ze zákazu staveb.

Výjimka ovšem neznamená plnohodnotné pokračování výstavby. Neposkytuje nárok na opatření pracovních sil, na přiděl pohonných hmot pro stavební stroje a nákladní auta. Stavební zákaz po udělení výjimky vykristalizoval spíše v jakýsi zákaz novostaveb. Výnosem č. 38.300-1-1941 je stanoven tzv. schválený (někdy nazývaný povolený) stavební program. V něm je zakotveno jednak dokončení hrubé stavby a izolace těch mostů, u kterých by přerušení prací vedlo ke znehodnocení rozestavěného objektu, jednak pokračování zemních prací včetně pokládky protimrazové vrstvy (používá se písku nebo granulované pískové strusky) a odvodnění (někdy nouzového) tam, kde by jinak hrozilo poškození již hotového zemního tělesa. Kromě toho se v programu počítá i s úpravou komunikací přetínajících staveniště dálnice tak, aby bylo možné používat buď definitivních přeložek nebo prozatímních úprav.

Tomuto programu odpovídají zásoby stavebního materiálu a pohonných hmot a pro jiné tzv. nepovolené dálniční stavby nelze použít ani případných přebytků. Tak nemůže například firma Ing. T. Pražák a spol. v dílu 6/2 provést zářez v km 12,5 až 13, přestože má dostatek nafty pro své lžicové rypadlo. Hloubení tohoto zářezu nebylo totiž dosud zahájeno a tak, jako tzv. novostavba, nepatří mezi povolené stavby. (*Tento zářez nebyl proveden ani po válce do „definitivního“ zastavení stavby v roce 1950 a tak toto místo zůstalo nadlouho jediným přerušením jinak souvislého osmnáctikilometrového úseku dálničního tělesa.*) Ze stejného důvodu nemůže Litická a.s. v dílu 6/2 provést zářez za kilometrem 18.

Na Moravě v Chřibech, kde byla v minulosti stavba často zpochybňována, mají naopak na všech třech rozestavěných úsecích probíhat práce v plném rozsahu i po 1. srpnu 1941.

Stavební firmy se snaží i v rámci schváleného omezeného stavebního programu pokud možno zhodnotit rozpracované dílo. Mnohdy žádají o povolení k provedení prací nad rámec tohoto programu, pokud je pokládají za nutné pro zabezpečení stavby. Většinou se však dočkají zamítnutí prostřednictvím říšské spojky Ing. Grotheho. Na rozestavěných velkých mostech probíhají zatím práce v nezměněném rozsahu.

V této době bohužel klesne naše autonomie o další stupeň. Dosavadní říšský protektor Konstantin von Neurath žádá o uvolnění z funkce ze zdravotních důvodů (jak hlásá oficiální verze) a zastupujícím říšským protektorem je jmenován generál policie SS Obergruppenführer Reinhard Heydrich, který přijíždí do Prahy 27. září a o den později je uveden do funkce. 27. září je však také zatčen

trati v roce 1958), přestavbu trati Brno - Veselí nad Moravou (přestavba dokončena v roce 1950) a spojovací železnici Vizovice - Valašská Poljanka (po válce se ve stavbě pokračovalo, avšak v roce 1950 byla zastavena a staveniště zůstalo trvale opuštěné). Na rozestavěné silnici Plzeň - Moravská Ostrava jsou již dokonce některé krátké úseky v provozu (později bylo uvedeno do provozu ještě několik dílčích úseků, ale ve své většině zůstala silnice nedokončena částečně i proto, že jako celek už neměla v poválečném Československu původní význam). V důsledku stavebního zákazu je zrušena i Kancelář pražského metra, která už má v té době vypracován podrobný projekt první z plánovaných čtyř tras podzemní dráhy.

Hospodářství v protektorátu není válečnými událostmi ještě tolik zasaženo a tak se stavební zákaz v době svého vydání jeví jako nepodložený. Představitelé firem pracujících na dálnici proti zákazu protestují. Vždyť jejich zásoby stavebního materiálu a pohonných hmot by, i bez dalších dodávek, umožnily provést ještě značný objem prací. Nehledě na drahé strojní vybavení, které mají podnikatelé účelným způsobem rozmístěno na jednotlivých úsecích a na poměrně velké množství pracovníků, nesnadno získaných pro práci v odlehlé krajině.

Generální ředitelství stavby dálnic žádá prostřednictvím ministerstva veřejných prací o udělení výjimky ze zákazu staveb pro všechny rozestavěné úseky. (*Stejně postupuje i vedení železničních staveb.*) Těto žádosti je promptně vyhověno a ministerstvo sociální a zdravotní správy uděluje dne 11. srpna 1941 výjimku č. III/164 a dává v souladu s vládním nařízením č. 166/41 Sb. a po schválení říšským protektorem Konstantinem von Neurathem souhlas s pokračováním prací na rozestavěných dílech dálnice.

předseda vlády Alois Eliáš, což signalizuje chmurnou vyhlídku na pokles reálných pravomocí protektorátní vlády. S nástupem Heydricha se hospodářská politika ještě více podřizuje vojenským zájmům Německa.

Projevuje se to i na stavbě dálnice. Snahy stavbařů jsou zmrazeny 20. října zákazem používání cementu, který je GŘSD nuceno z nařízení úřadu říšského protektora vyhlásit oběžníkem 72/1941 čl. 2. Stavební sezona roku 1941 je proto ukončena 31. října, kdy jsou zastaveny silniční práce. Pouze na třech rozestavěných velkých mostech je používání cementu povoleno a práce na nich pokračují.

Na konci roku 1941 je Generální ředitelství stavby dálnic stále ještě poměrně mohutný úřad, který má 307 zaměstnanců. Nikdo z nich, stejně jako nikdo z pracovníků stavebních firem, už nevěří ve výrazný postup stavby dálnice v nejbližších letech.

Na začátku roku 1942 je zrušeno ministerstvo veřejných prací a část jeho resortu včetně Generálního ředitelství stavby dálnic přechází do působnosti ministerstva dopravy a techniky. Na tomto ministerstvu působí vrchní odborný rada Ing. Ballon a na jím uvolněné místo zástupce generálního ředitele stavby dálnic nastupuje vrchní technický rada Ing. František Marek.

Na jaře 1942 nastupuje na stavbu dálnice již jen malý počet pracovníků. Průměrně třicet dělníků na každém stavebním úseku připravuje staveniště k zahájení prací v nové stavební sezoně. 17. března ustupuje GŘSD od zadání úseku 19/1 (součást křižovatky s německou dálnicí u Brna) pro „mimořádné poměry“. Stavební práce na všech zadaných úsecích probíhají zatím jen v nepatrném rozsahu.

KAPITOLA 4

NUCENÁ PŘESTÁVKA

(květen 1942 - říjen 1945)

A DÁL NIC

15. dubna 1942 je ministerstvo dopravy a techniky nuceno na nátlak úřadu říšského protektora podstatně zpřísnit kritéria pro udělování výjimek ze zákazu staveb (výnosem č. 4/65-III/6-1942) a platnost dosud udělených výjimek je omezena do 30. dubna. Ministerstvo dopravy a techniky sice podává u úřadu říšského protektora žádosti o možnost pokračování ve stavbě na všech rozpracovaných úsecích dálnice i po 30. dubnu, tyto žádosti však nemohou být z časových důvodů včas vyřízeny. Vrchnímu odbornému radovi Ing. Ballonovi proto nezbývá nic jiného, než 28. dubna, tedy v nejzazším možném termínu, telefonátem na Generální ředitelství stavby dálnic nařídít zastavení všech prací na dálnici ve čtvrtek 30. dubna večer. Na základě tohoto telefonátu je pak vypracována písemná zpráva pro vedoucí pracovníky GRSD.

Podnikatelé musí dle platného nařízení neprodleně odhlásit své dělníky na místně příslušných pobočkách úřadu práce. Úřad práce v některých místech odmítá dělníky převzít a tak je navrženo stanovit oficiální termín zastavení stavby dálnice na 5. května 1942, mimo jiné také proto, aby pracovníkům mohl být zaplacen svátek práce. 9. května jsou již úřady práce převzati všichni dělníci, které podnikatelé odhlásili.

Zastavení prací se netýká tří obloukových mostů: přes údolí Šmejkalovy v dílu 7/1, přes údolí Sedlického potoka v dílu 10/2 a přes údolí Želivky v dílu 12/1. Ty se totiž podařilo již dříve zařadit mezi tzv. stavby nejvyšší důležitosti, a tak práce na nich smějí pokračovat i po 30. dubnu. Také na některých menších mostech jsou povoleny uklízející a zajišťovací práce. Postupně jsou přece jen udělovány výjimky ze zákazu staveb pro všechny rozestavěné úseky dálnice, povolují však pouze udržovací a rekultivační práce s minimálním počtem pracovníků. V průběhu května se GRSD snaží vyřešit údržbu čerstvě ozeleněných svahů zářezů a násypů jejich pronájmem občanům bydlicím v okolí trasy.

MINISTERSTVO VEŘEJNÝCH PRACÍ
Generální ředitelství stavby dálnic

REFERENT: Ing. Demeršl
SOB.: 1
OZNACENÍ: Dle zad.
Č. 54.605-1-1942.

vč. ústavní dálnice západ-východ, zastavení prací.

PRŮJEKT: vlastní
ZÁMĚR: výhledová čára

ODĚLENÍ 2 /součástí/ a Ing. Ballon
ODĚLENÍ 4 /všeobecná/ Ing. Ballon
ODĚLENÍ 5 /právní/ Ing. Ballon

Pam. záznam generálního ředitele: *Ballon*

MINISTERSTVO VEŘEJNÝCH PRACÍ
Generální ředitelství stavby dálnic

Ing. Robert Ballon a ministerstva dopravy a techniky toto: Vzhledem k tomu, že vyřízení podaných žádostí o pokračování ve stavbě na dálnici po 30. dubnu t.r. v úřadu Říšského protektora není říšsky možná, na druhé straně nemají být za těchto okolností žádné výjimky ze zákazu staveb podle § 2, bod 2 v. n. n. p. se dne 7.V.1941, č. 156/1941.

Je ve čtvrtek večer, t. j. 30. dubna t.r. stavební práce na stavbě dálnice zastaveny. Tento zákaz netýká se stavby tří rozestavěných mostů na Šmejkalce, v Borovsku a v Želivce, kde se tedy pracuje dále.

Tento příkaz k zastavení prací znamená, že by se po příslušném rozhodnutí úřadu Říšského protektora ohledně výše uvedených žádostí o pokračování ve stavbě dálnice po 30. dubnu t.r. nemohlo v pracích na dálnici opět pokračovat.

Písemné zaplacení k zastavení prací od ministerstva dopravy a techniky nebude Generálním ředitelstvím stavby dálnic vydáno. Děje se tak tedy jen se telefonickým příkazem, vydaným zástupcem ministerstva dopravy a techniky.

Pokud se týče výpovědi pracovníků převedených od firem pro práce v reálitě, dále najatého strojařského zaplacení a najatých budov, nemají být tyto zatím vypořádány.

Stavební ředitelství v Brně a stavební správy je již dne 28. dubna t.r. telefonicky vyrozumět, aby se řádně potřebovaly.

Podnikatelům je vše vysvětliti tak, že toto zastavení nemusí být považováno za definitivní, ale že event. pokračování v pracích je odvislé od rozhodnutí Říšského protektora o podaných žádostech, které je očekávati v několika dnech. V tom směru mají samostatně dle úkolu vše vysvětliti.

Se zřetelím k uvedenému písemnému vyrozumění stavebního ředitelství dálnic v Brně a stavebních správ, zašla se telefonogramem tohoto znění:

Vzhledem pokračovati < > Pokud vypořádány < >

Do jaké doby	Látno pro dopravu	Společnost
28. 4. 1942		
30. 4. 1942		
1. 5. 1942		
2. 5. 1942		
3. 5. 1942		
4. 5. 1942		
5. 5. 1942		
6. 5. 1942		
7. 5. 1942		
8. 5. 1942		
9. 5. 1942		
10. 5. 1942		
11. 5. 1942		
12. 5. 1942		
13. 5. 1942		
14. 5. 1942		
15. 5. 1942		
16. 5. 1942		
17. 5. 1942		
18. 5. 1942		
19. 5. 1942		
20. 5. 1942		
21. 5. 1942		
22. 5. 1942		
23. 5. 1942		
24. 5. 1942		
25. 5. 1942		
26. 5. 1942		
27. 5. 1942		
28. 5. 1942		
29. 5. 1942		
30. 5. 1942		
31. 5. 1942		

Dokument o zastavení prací na dálnici v květnu 1942.

Vedení GRSD stále ještě udržuje při životě myšlenku, že přerušení výstavby je dočasné a že dálnice bude někdy v budoucnu přece jen dokončena. Ve snaze zabránit znehodnocování rozestavěného díla, ať již přírodními vlivy či lidskou rukou, zřizuje 29. května 1942 „Stavební dozor po dobu zastavení prací“.

Následujícího dne je nařízeno zastavení stavby mostů přes údolí Sedlického potoka a přes údolí Želivky, jsou ukončeny uklízející a zajišťovací práce na menších mostech a tak ve stavbě zůstává už jen most přes údolí Šmejalky u Senohrab. Smlouvy mezi stavebními firmami a GRSD na stavby jednotlivých dálničních úseků jsou zrušeny 2. června. Platnost výjimky, která povoluje udržovací a rekultivační práce končí 7. července a pak už na všech staveništích (kromě mostu přes Šmejalku) zavládne na dlouhou dobu ničím nerušený klid. Nedávno ustanovený „Stavební dozor po dobu zastavení prací“ organizuje hlídací službu, která bude v dalších třech letech jedinou činností na staveništi dálnice. Život v Protektorátu Čechy a Morava přináší množství jiných aktuálních problémů a tak skutečný dopad zastavení stavby dálnice není dostatečně doceněn (*důsledky nedokončení dálnice Praha - Brno - slovenská hranice v tomto období výstavby se budou po dlouhou dobu negativně projevovat v letech mnohem pozdějších*).

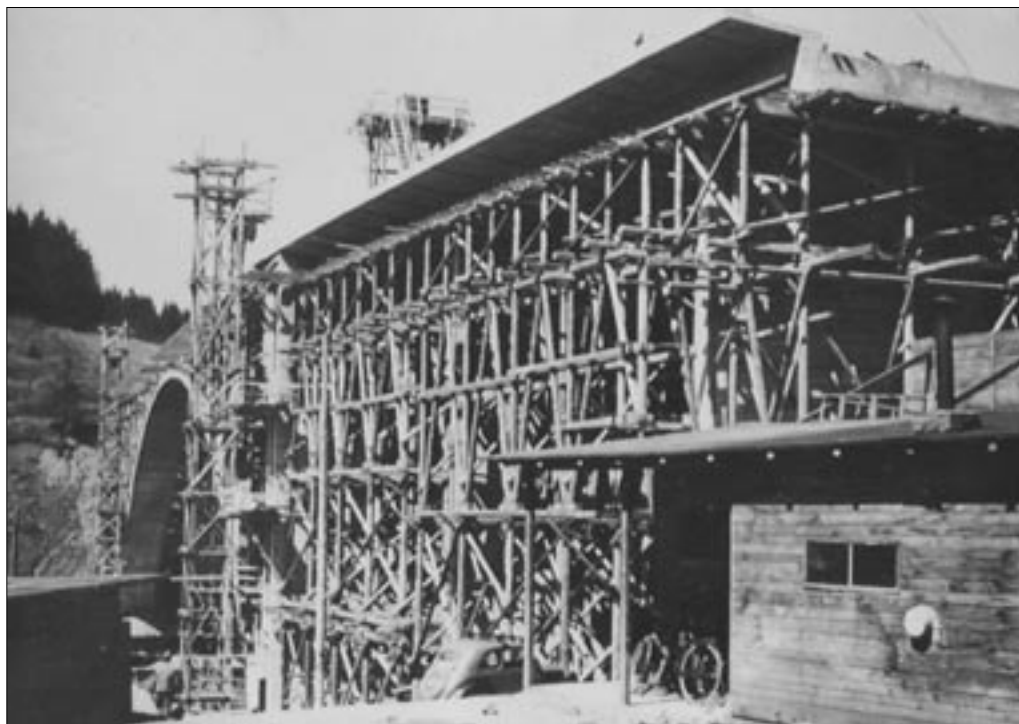
V prosinci 1942 je zabavena veškerá zbývající betonářská ocel a mostní oddělení GRSD zastavuje práce i na dosud stále budovaném mostě přes údolí Šmejalky v dílu 7/1. Ten je v tu dobu hotov ze 42 %. Oblouk pravého mostu je vybetonován, pro levý se podařilo dokončit skruž a jsou již zabetonovány patky.

O něco blíže k Praze je trémový most přes údolí Božkovského (*nyní Zlatého*) potoka u Kunic v dílu 6/2 hotov ze 70 %. V oblasti Želivky je v dílu 10/2 most přes Sedmpanský potok rozestavěn ze 70 % a sousední most přes údolí Sedlického potoka ze 33 %. Z obloukových mostů je nejvíce dokončen most přes údolí Želivky v dílu 12/1, kde jsou vybetonovány oblouky obou mostních objektů, přičemž pravý most je v hrubé stavbě částečně hotov. Oblouk levého mostu však není odskružen, což vyvolává obavy o osud konstrukce v případě většího pohybu ledových ker na Želivce. (*Protože odskružení jako tzv. nepovolená práce už nesmělo být provedeno, byl problém vyřešen vtipným náhradním způsobem a nebezpečí poškození ledem bylo odvráceno*).

Generální ředitelství stavby dálnic má v závěru roku 1942 ještě 253 zaměstnance a sídlí stále v části své budovy v Praze na Smíchově.

Během roku 1943 zajišťuje Generální ředitelství stavby dálnic hlídací službu na všech rozestavěných úsecích. Na staveništích velkých mostů probíhají v minimálním rozsahu udržovací práce. Úřad musí opustit svou budovu v Kartouzské ulici v Praze na Smíchově a nachází útočiště v objektu Ministerstva dopravy a techniky v Praze II na Švehlově nábřeží 12 (*dnes Nábřeží Ludvíka Svobody 12 v Praze I*). Stav zaměstnanců klesne do konce roku na 131. Do tohoto počtu je však nutno započítat pracovníky „Stavebního dozoru po dobu zastavení prací“, kteří právě hlídací službu zajišťují.

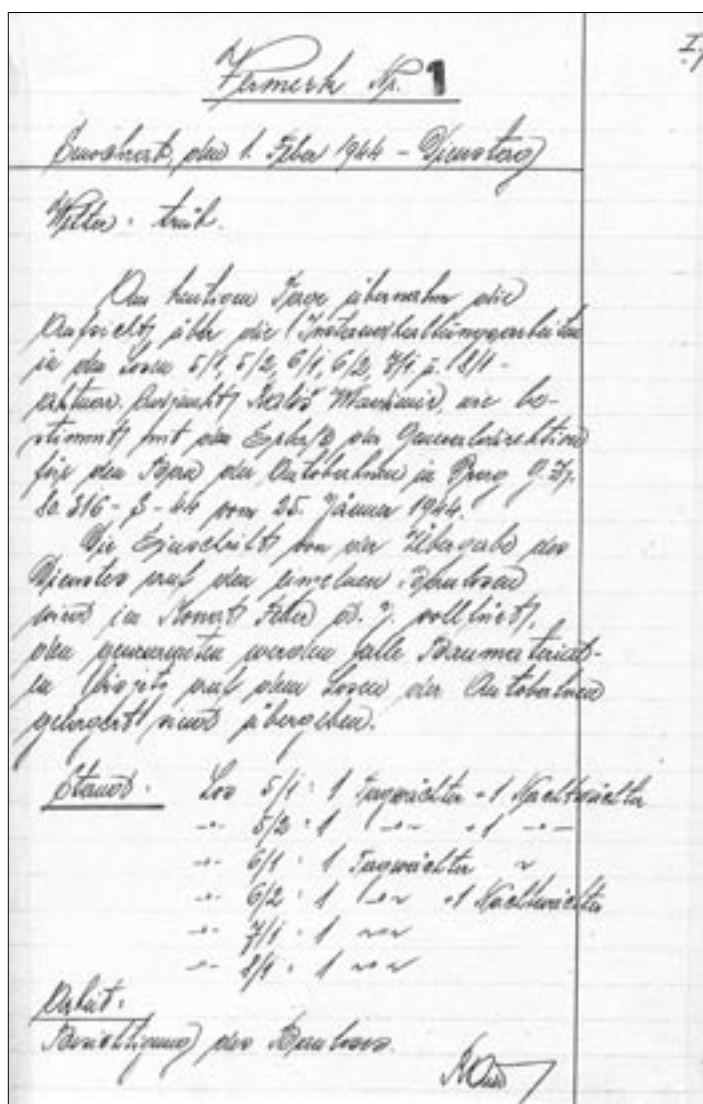
Přibližme si práci dozora, pracovníka GRSD, který zodpovídá za staveniště dálnice včetně uloženého materiálu, převzatého (po zrušení smluv) od stavebních firem. Dohledem nad díly 5/1, 5/2, 6/1, 6/2, 7/1 a 8/1 tedy nad úseky na začátku dálnice od Chodova u Prahy (*dnes součást Prahy*) k Ostředku u Benešova za řekou Sázavou je 1. února 1944 pověřen adjunkt Ing. Vladimír Ráliš, který sem přechází ze zrušené Stavební správy 19 v Bosonohách (*dnes součást Brna*). Kancelář i ubytovnu mu GRSD přiděluje v objektu bývalé Stavební správy v Senohrabech. Jeho činnost je po mnoha stránkách netypická. Neobvyklé je už to, že Ing. Ráliš je jediným osa-



Stavba mostu přes údolí Želivky u Píště (stavební díl 12/1) v roce 1942.



Rozestavěný most přes údolí Želivky (stavební díl 12/1) v roce 1943. Odkružení oblouků levého mostu bylo nakonec povoleno.



Stavební deník dílů 5 až 8 z roku 1944.

„Stavební dozory po dobu zastavení stavby“ fungují obdobně na celé rozestavěné dálnici takřka do posledních dnů války. Na Moravě, v Chříbech, však náhodně zahyne pracovník hlídačské služby, když je stavební tábor na Bunči společně s turistickou chatou a hájovnou vypálen gestapem, v rámci odvetné akce za pomoc partyzánům (oddíl Olga) při ukrývání uneseného německého generála Wolfa právě v chatě na Bunči.

Situace na staveništi německé dálnice Breslau - Wien se nijak neliší od situace na naší dálnici. Snad jenom tím, že žádný ze čtyř viaduktů, plánovaných na území protektorátu není natolik rozestavěn, aby jejich staveniště bylo nutno nějak zvlášť střežit, i když celkově je stavba německé dálnice oproti české možná na vyšším stupni rozpracovanosti.

PRVNÍ MÍROVÉ MĚSÍCE

Přichází 9. květen 1945 a s ním konec okupace. Po obnovení Československé republiky mizí v propadlišti dějin označení „Protektorát Čechy a Morava“, které bohužel dosavadní období výstavby dálnic provázelo.

Na našem území se tedy nacházejí tři nedokončené dálnice v úhrnné délce 188 km. Kromě dálnice Praha - Brno - slovenská hranice s celkovou délkou rozestavěných úseků 77 km je to dálnice z bývalého německého města Breslau, nyní však polské Wroclawi, do opět již rakouské Vídně souvisle rozestavěná mezi obcemi Městečko-Trnávka u Moravské Třebové a Ledce u Rajhradu u Brna v délce 83 km a sudetská dálnice, jejíž rozpracované úseky u Chebu a Liberce mají délku 28 km.

V prvních dnech po osvobození panuje na všech uvedených staveništích do jisté míry bezvládní. Vznikají však našťástí jen ojedinělé škody. Například skladiště firmy Ing. Dr. Malý v dílu 5/2 je poškozeno sovětskou armádou.

Koncem června 1945 postupně prohlíží všechny rozestavěné úseky dálnice mezi Prahou a Humpolcem vrchní ministerský komisař Ing. Jiří Neuvirt, bývalý přednosta Stavební správy pro díly 9 a 10 v Hulicích (po zastavení stavby dálnice za okupace byl přeřazen na stavbu vodního díla Orlický, kde, jakožto na „stavbě nejvyšší důležitosti“, pokračovaly práce na dokončení provizorního obtokového kanálu). Z jeho prohlídky vyplývá závěr, že je nutno dle možností co nejdříve obnovit udržovací práce na zemním tělese, zejména zajistit funkčnost odvodnění a dokončit řadu takřka hotových běžných mostních objektů. Dalším ponecháním rozestavěné dálnice svému

mocným zástupcem a zároveň pracovníkem GŘSD na všech šesti svěřených dílech. Jemu jsou podřízeni hlídači, kteří mají na starosti jednotlivé úseky. Na staveništi dálnice je co hlídat. Stavební materiál, některá zařízení, která firmy z různých důvodů neodvezly, opuštěné stavební tábory a také mohutnou dřevěnou skruž připravenou pro betonáž oblouku levého mostu přes údolí potoka Šmejalka (v dílu 7/1). V dílech 5/1, 5/2 a 6/2 slouží hlídači denní i noční, v dílech 6/1, 7/1 a 8/1 jen denní.

Dozor GŘSD Ing. Rališ má za povinnost kontrolovat průběžně celou přidělenou část staveniště dálnice, která není spojitá, přičemž rozestavěné úseky mají celkovou délku 25 km. Ovšem vzdálenost (po trase dálnice) od začátku dílu 5/1 a konce dílu 8/1 je 34 km. Doprava už je v této době možná pouze kombinací osobního vlaku a dobrých nohou.

Častou činností dozora je nucená spolupráce s vojenskou komisí, která čas od času v rámci nařízení okupačních úřadů rozhoduje o odvozu stavebního materiálu, různého zařízení i baráků ze stavebních táborů pro válečné účely. V roce 1944 už musí být úřední agenda GŘSD vedena jen v němčině, takže i Ing. Rališ musí svůj stavební deník psát německy.

Později jsou vojenskou komisí převzati i sami hlídači a tak jsou, počínaje 18. únorem 1944, na hlídání najati pomocní dělníci z řad místních obyvatel. Na těch dílech, kde byli i noční hlídači, je zaměstnáno po dvou dělnících, na ostatních dílech po jednom. Tito dělníci jsou podle platného výnosu zařazeni jako těžce pracující. Jejich nárok na zvýšený přiděl potravinových lístků však musí dozor opakovaně zařizovat v Praze na GŘSD.

Hlídání je nutno brát vážně, protože v posledních letech války je v hospodářské politice stále přísněji dbáno na účelné využití všech ubývajících zdrojů. Tak jsou velmi tvrdě postihovány i zdánlivě drobné krádeže, např. humusu uloženého v kuželích podél trasy dálnice.

Atžbeuachowodruok

MINISTERSTVO VEŘEJNÝCH PRACÍ
**Generální ředitelství
stavby dálnic**

REFERENT: ING. HAJEK
OBR.: S
SÍŤ: 1108-22 /45-

VĚC: Stavba dálnice, díl E/1 a E/2.
Kapočetí upravných prací.

POBTEL: vlastní
ZÁKOVNÍ VÝKONNÁ ČÍSLA: 0
VÝPRAVOU: 0

PRÍKLADY PRO DŮCH SPISU:
Po expedici
Ing. Píchař na vědomí: *[Signature]*
Ing. Lapka na vědomí: *[Signature]*

Číslo: ---
Přílohy: ---
Místní národní výbor: *[Signature]*

Právní úkony provedené v síti na stavbě dílu E/1 a E/2 dálnice se provádějí upravenými prací na stavbách sítě cestu a údržbovými prací v výkopě a násypě dálničního tělesa.
K uvedené stavební kanceláři a pedomechanické kanceláři potřebujeme nutně místnosti. Žádáme proto o přidělení v k. úřadě.
K tomu prosíme, aby nám stavební ústav poskytl Ing. L. Píchař.

V Praze, dne 9. VI. 1945.

Do přílohy 20 VI 1945	Lišta pro odpovídky	Společnost
Ředitelství		
Stavba		
Číslo 20 VI 45		
Kont.		
Čísloka odpovědi:	Šaržovaná lišta	
15 VI 1945	Dot. číslo	
	Podání	
	Věsto	4/4

Zahájení upravných prací v roce 1945.

Ministerstvo dopravy /veřejná správa technická/
Generální ředitelství stavby dálnic

Č. j. 91.521-S-1945. V Praze dne 7. září 1945.

Ministerstvo dopravy /veřejná správa technická/
V P r a z e .

Věc: Stavba dálnice Špáta-Východ, zahájení údržbových a sanačních prací v režii.

Dnem 31. října 1941 byly na rozestavěných stavebních dálnicích Špáta-Východ zastaveny silniční práce a údržbovy, které až před tím od jara 1941 se prováděly jen v omezené rozsahu za povahy jednotkové ceny podle směry.

Od 1. listopadu 1941 bylo dovoleno prováděti v režii stavebníka jen urgentnější údržbovými silniční práce, údržbovými resp. střední údržbovými komunikacemi, komunikacemi příslušné dálnice a pod. Tyto práce však byly úplně zastaveny koncem května 1942, ku kterému dni byly se všemi podnikateli prováděcími silniční stavby, rozvádnými příslušné směry.

Od 1. června 1942 omezila se veškerá činnost na stavbě dálnice sítě jen na hlavní část přepravky při rozvádné snůvce od podnikatelů na neúspěšnějších odstavcích práce a na údržbových pracích na komunikacích křižujících křižující rozestavěné těleso dálnice.

Generální ředitelství bylo až do dnešního dne, že tímto stavem není vzhledem k rozestavěnému silničnímu tělesu nezájemné škody vzhledem k naprosto nedostatečným údržbovým provozním pracím.

Tento stav trvá již 4 roky. Během této doby jsou mnohá údržbovými zanesena a je nebezpečí pokosení silničních pozemků, svahy sápejí i násypů, jaké i příkopy jsou na velké šířce trati hluboce vpraveny a ponechá-li se tento stav neděle, vyžádají až úpravy šedí soukromé údržbovy. Špáta a jara v důsledku špatné finanční situace údržbovými nebo byli ohroženi níže položené pozemky a úroda. Úprava je nutná nejen s tohoto důvodu, ale je potřebná zabezpečiti i provoz přes dálnici a zajistiti příslušné podnikání a udržbovými cestami k pozemkům.

Je proto nutno prověditi a dále prováděti na rozestavěných stavebních potřebných údržbovými a sanační práce. Také v některých příslušných dílech dálnice a příslušných úseků, jinak souvisejících v polích hospodářství, po skončení hlavních prací projevují snahu na dálnici přerušit.

Výše uvedených údržbovými a sanační práce byly v prováděny v režii stavebníka firmami, které před tím prováděly stavbu za povahy jednotkové ceny podle výsledku veřejného sferiného řízení. K prováděním silničních prací sebezbe zapotřebí dálnicích významných stavebních a pohonných hmot, takže v tomto směru není důvodu k nepovolení prací.

Jakmile by to podmínky dovolovaly poskytnout na pracovních tržba ve stavebnictví, bylo by třeba přistoupiti k prováděním stavebních prací za povahy jednotkové ceny.

S tímto by souhlasil a udržbovými práce prováděti v režii stavebníka v jednotlivých dílech tyto firmy:

- v díle 3/1 fa Hrabě a Lomovský, a. s., Praha,
- " " 3/2 fa Ing. Dr. Fr. Kalif, a. s. v Praze,
- " " 3/1 fa Ing. T. Pražák a spol. v Praze,
- " " 3/2 fa Litvák a stavební spol. v Praze,
- " " 7/1 fa Ing. Kopecký a Meller v Praze,
- " " 3/1 fa Ing. J. Šatbaček v Praze,
- " " 3/1 fa Ing. Šelhaček a spol. v Berouně,
- " " 10/1 fa Mandl, Ing. Šrajcar a spol. v Plzni,
- " " 10/2 fa Ing. J. Šelhaček v Praze,
- " " 11/1 fa Ing. Šelhaček a spol. v Berouně,
- " " 11/2 fa Ing. Šelhaček a spol. v Berouně,
- " " 12/1 fa Kram, a. s. v Praze.

Podnikatelům by příslušně byla přisouzena režijní přírůstek stanovený výsledkem M. Č. č. 300-11/3-1944 ze dne 14. srpna 1944 a sice až do výše výhledky směry, jež se u M. Č. t. č. provedené a která by byla po jejím vyhodnění použita na režijní práce a případně se splatek plátnosti, t. j. od doby platnosti stanovené novou výhledky.

Nude-li dostatek pracovních sil a v obojích příslušných k dílu 3/2, 3/2 a 12/2, kde dovedl měly práce stavební započaty, bude na podání poptávka po pracovních příležitostech, dopracovalo by se provedení přípravných prací i na těchto dílech tak, aby mohlo být příští rok započaty i zde se stavební prací a tím rozvádné práce v celém úseku Praha-Humpolec. Práce na těchto úsecích započaty dílech by mohly v režii stavebníka prováděti - pokud by se od reflektivovaly - firmy, postihované zastavením silničních staveb na Špáta.

V důsledku výše uvedeného žádáme o udělení souhlasu k zahájení sanačních a údržbových prací na dílech rozestavěných, případně prací přípravných, na dílech 3/2, 3/2 a 12/2 silniční trati Praha - Humpolec.

Šestopse generálního ředitelství
Ing. H a j e k v. r.

za správnost vyhotovení:

Zahájení údržbových a sanačních prací v roce 1945.

osudu by docházelo ke stálému znehodnocování díla. Udržovací práce na rozestavěných úsecích dálnice během července 1945 skutečně začínají, byť v minimálním rozsahu a zatím jaksí neoficiálně.

Zástupce generálního ředitele stavby dálnic vrchní technický rada Ing. František Marek zasílá 7. září 1945 na ministerstvo dopravy veřejnou správu technickou (po osvobození na krátkou dobu nadřízený orgán Generálního ředitelství stavby dálnic) návrh na zahájení sanačních a udržovacích prací na rozestavěných úsecích mezi Prahou a Humpolcem (zatím nikoliv na Moravě v Chřibech) a přípravných prací na mezilehlých, dosud nezahájených úsecích. Ing. Marek také navrhuje zadat tyto práce firmám, které pracovaly na dálnici do roku 1942.

Na pokračování stavby žádné z obou německých dálnic na našem území nemá Československá republika zájem. Jsou pro to jednak důvody emotivní, jednak by tyto dálnice neměly pro poválečnou Evropu dopravní význam předpokládaný v době vzniku projektů. Staveniště obou dálnic proto zůstanou trvale opuštěná (*nepočítáme-li náhradní dopravní využití několika krátkých úseků v letech mnohem pozdějších*).



Most v plánované křižovatce se silnicí III/36612 u Jevíčka.



Most přes dálnici na silnici II/372 u Velkých Opatovic.



Most přes ČD 262 a polní cestu u Velkých Opatovic.



Most přes silnici III/37415 ve velkém náspu u Bačova.



Detail koryta a klenby mostu přes říčku Kuřimku u Moravských Knínic.



Rozestavěný viadukt přes údolí Svratky u Kníničské přehrady.



Patrový most přes potok Vrbovec a polní cestu.



Nedokončený most přes polní cestu u Ostopovic.



Nedokončený most se samostatně klopenými vozovkami v oblouku u Nebovic.



Nedokončený propustek v Karlově pod Ještědem.



Středová kanalizace v nedokončeném středním dělicím pásu.

KAPITOLA 5

POSLEDNÍ POKUS

(říjen 1945 - ? 1950)

NADĚJE

V obnovené československé republice se po návratu z nuceného pobytu v zahraničí ujímá své funkce prezident Dr. Edvard Beneš. Již jako představitel exilové vlády v Londýně používal zvláštní formu zákonodárné činnosti - prezidentské dekrety. Ty byly často jedinou možností aktuálního řešení různých situací, které vyvstaly v mimořádných poměrech. Bez těchto dekretů, jako jednoho ze způsobů řízení státu, se nebylo možné z nejrůznějších důvodů obejít ani v prvním období po skončení války. Ještě před rozhodujícími dekreti o znárodnění bank, pojišťoven a těžkého průmyslu vydává prezident Beneš dne 1. října 1945 dekret č. 88, ve kterém se mimo jiné nařizuje dostavba dálnice Praha - Brno - slovenská hranice.

Na své schůzi, konané 27. listopadu 1945, uznává, při projednávání problému dálkových silnic, naše vláda význam československé dálnice jako nejdůležitější dopravní tepny a ukládá ministerstvu dopravy praktické uskutečnění její výstavby.

Ministerstvo dopravy-veřejná správa technická zahajuje hned 28. listopadu poradu o dostavbě dálnice prozatím v úseku Praha - Humpolec. Porady se zúčastní zástupci ministerstva dopravy-veřejné správy technické (vrchní odborný rada Ing. Krupský poradu řídí, vrchní odborný rada Ing. Ballon a vrchní ministerský komisař Ing. Neuvirt jako zapisovatel) a dále ministerstev financí, národní obrany a průmyslu. Jsou zde také zástupci Nejvyššího účetního kontrolního úřadu, Státního úřadu plánovacího, Hospodářské rady, Silniční společnosti a Generálního ředitelství stavby dálnic (zástupce generálního ředitele vrchní technický rada Ing. Marek, vrchní technický rada Ing. Semerád a vrchní technický komisař Ing. Widemann).

Všichni zúčastnění uznávají nutnost vybudování silniční magistrály, zejména dostavby úseku Praha - Humpolec. Celkový duch porady však ovlivňuje v poválečném období velmi rozšířená představa, že motoristická exploze třicátých let se již nikdy nebude opakovat a parametry dálnice, stanovené 29. března 1939 (při jednání s generálním inspektorem německých silnic Ing. Todtem), jsou tedy zbytečně velkorysé. Objevují se různé znehodnocující návrhy. Například zástupce Státního úřadu plánovacího navrhuje postavit komunikaci jen na poloviční šířku, zástupce Hospodářské rady navrhuje vybudovat zemní těleso a částečně i mostní objekty na plný profil dálnice, kdežto vozovku položit zatím pouze na jedné polovině šířky a druhou polovinu tělesa zakonzervovat pro možné pozdější zřízení druhé vozovky. Tyto myšlenky zástupci ministerstva dopravy zavrhnou s odůvodněním, že připravovaná normálie silničních šířek počítá pro dopravně důležité spoje s čtyřpruhem a kromě toho by vznikly značné náklady při údržbě připravené zemní pláně.

Nakonec se účastníci porady shodují na záměru vybudovat dálnici úsporněji, s našimi původními, méně přísnými parametry, než jaké nám v březnu 1939 nařídil Generální inspektorát německých silnic. Znamená to snížení návrhové rychlosti ze 160 km/hod. na 120 km/hod., zmenšení šířky tělesa dálnice na 21 m, snížení velikosti minimálních poloměrů směrových oblouků na 500 m a zvýšení maximálních podélných sklonů na 7 % (zde se uznává, že návrat na původních 8 % není vhodný). Je potlačen i význam odstavných pruhů, které mají být zpevněny pouze makadamem.

Pokles počtu motorových vozidel během války i malý silniční provoz v roce 1945 ve srovnání s rokem 1939 dávají zdánlivě těmto rozhodnutím za pravdu. Pouze zástupce Silniční společnosti Dr. Ing. Loskot se neztotožňuje se všeobecným názorem a očekává naopak mohutný rozmach motorismu. Doporučuje zůstat u širšího příčného profilu z roku 1939 včetně betonových odstavných pruhů s taktickým poukazem na nové sovětské normy pro dálkové silnice (*to však byl možná od něj trik, protože v Sovětském svazu se v dalších desetiletích dálkové silnice nebudovaly jako směrově rozdělené*).

Zvažují se pochopitelně i finanční hlediska. Porovnává se suma 350 000 000 Kč, což je hodnota prací na stavbě dálnice dosud provedených, s cifrou 980 000 000 Kčs což je odhad nákladu na dokončení dálnice. Obě položky jsou však nesouměřitelné, protože hodnota naší poválečné měny je podstatně nižší než hodnota koruny v roce 1942. Protože je dálnice zařazena do připravovaného celostátního silničního plánu, je již ve státním rozpočtu na rok 1946 vyčleněno 107 000 000 Kčs na pokračování v její výstavbě.

Program dostavby dálnice mezi Prahou a Humpolcem je rozdělen na tři úseky: Praha - Senohraby, Senohraby - Dolní Kralovice a Dolní Kralovice - Humpolec. Ministerstvo průmyslu doporučuje pečlivě zvážit charakter prováděných prací, aby mohly být, při dosud omezených možnostech národního hospodářství Československé republiky, spolehlivě zajištěny potřebné stavební hmoty.

Závěry porady jsou předloženy vládě a jsou ještě do konce roku 1945 v zásadě schváleny.

Na začátku roku 1946 už sídlí Generální ředitelství stavby dálnic na dalším místě a to v Praze XIX-Dejvicích v ulici Dr. Albína Bráfa 23 (*dnes Praha 6, ul. Československé armády*).

Během roku 1946 už probíhají udržovací práce na všech rozestavěných dílech, i když v různém rozsahu. Na velkých samostatně zadaných mostech obnovují svoji činnost původní stavební firmy.

V červenci 1946 dochází k výrazné organizační změně, která je formální předzvěstí snížení významu stavby dálnic v Československu.

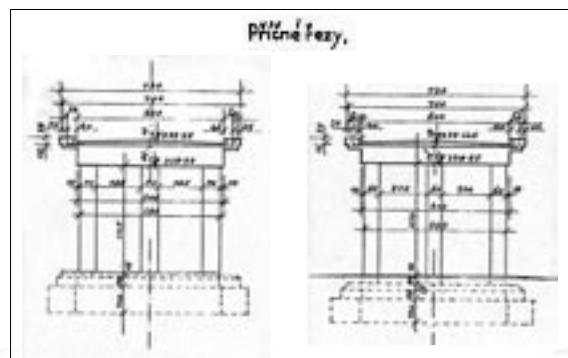


Prezident Dr. Edvard Beneš.

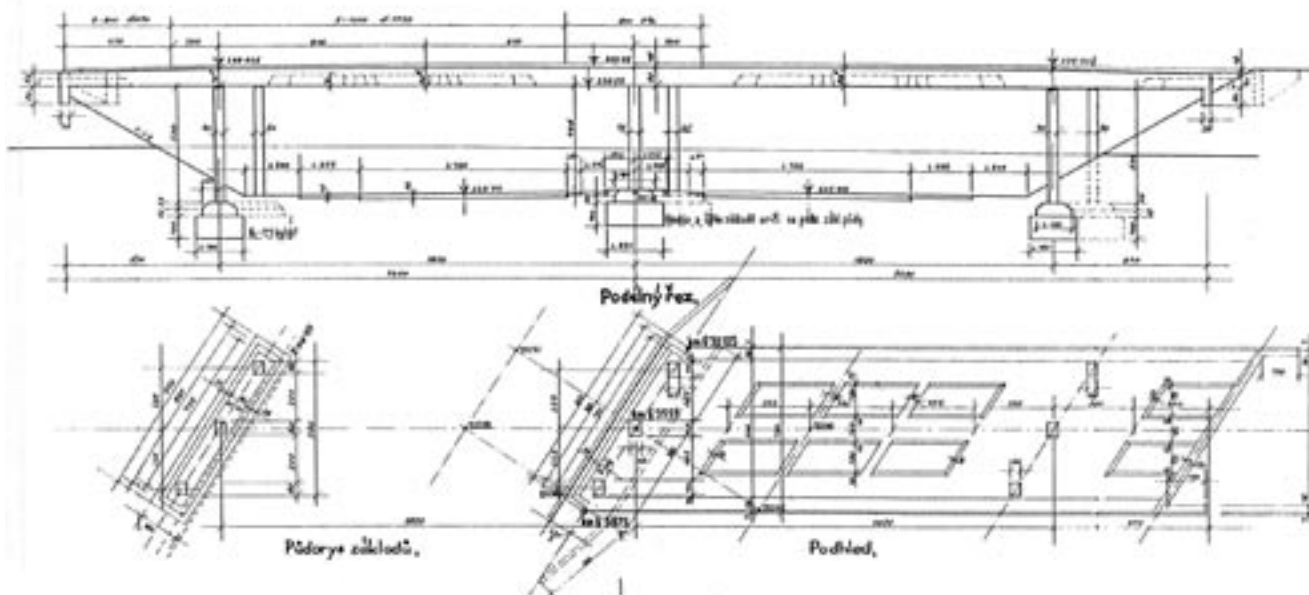


N 182-67
7
I. tř. lož = 28'50m
α 57°

STAVBA DÁLNIČE - MOSTY - SKUP. I/3b.	
Trat	Praha-Jihlava úsek/úř 5/2 km 63555
Firma	
Česl	Krajina
Upravitel	<i>K. J. Štěrba</i>
Zpracovatel	<i>K. J. Štěrba</i> / <i>Schválil: Ing. P. Hájek</i>
Normalie podjezdu N 182-67	č. 14. 1942.



PODJEZD DÁLNIČE.



Příklad využití normálí při projektování mostu přes dálnici.

Místní úřad státní
Dálničního mostu přes údolí
Bažkovského potoka
u Kunic

č. 71/1946

číslice 16.1.1946

Ministerstvo techniky - státní správa dostavby dálnice
Řada 17, ul. 6. května 11.

Ve: *Administrace ve stavebního úřadu.*

*Podle č. 2651-V-1946 předkládaná výměna
stroje pro mechanizaci by leskovaršavského stroje 2. v.
uvedeného pro práci s kladkami. Kladka stroj pro
na 1. větší část se stroje a pro instalování
čtyřech stavebních strojů, které v výměnu
mohou být, není na práci stroje zpoždění.*

Plátek 1

Místní úřad státní
Dálničního mostu přes údolí
Bažkovského potoka
u Kunic
Plátek 1

MINISTERSTVO TECHNICKY	Číslo:	2712
Číslo:	2712	
Číslo:	2712	

Soupis mechanizace potřebné pro stavbu mostu u Kunic (ve stavebním dílu 6/2) z roku 1946.

Místní úřad státní mostu přes údolí
potoka Šmejkalův u Šmejkal

Č. j. 473/1946

číslice 19. srpna 1946.

Ministerstvo techniky -
státní správa dostavby dálnice

Y...V...T...S...T...S...
VěstMechanizace ve stavebnictví.
Přílohy: jedno-esební nářadí a zařízení stroje
K č. j. 2061-V-1946

Podle výnosu č. j. 2061-V-1946 ze dne 14. srpna 1946 sešlán
esební stroj podnikatelské firmy br. K. Škorkovský, která jsou na sčejší
stavě. K bodu 2. cit. výnosu poznamenává, že pro sčejší stavbu nebude
jít sčejších strojů nepotřeb. K bodu 3. cit. výnosu esební, že stroje
a zařízení uvedené v příloženém esební jsou na sčejší stavě plně vy-
užitý a mohou být pro další práce uvolněny až v druhé polovině roku
1947.

MINISTERSTVO TECHNICKY	Číslo:	2712
Číslo:	2712	
Číslo:	2712	

Soupis mechanizace potřebné pro stavbu mostu přes údolí potoka Šmejkalův (stavební díl 7/1) z roku 1946.



Stavba mostu přes Sedmpanský potok, stránka stavebního deníku z listopadu 1946.

mosty v hrubé stavbě včetně izolace hotovy, avšak chyběla vložená pole mezi opěrami a hlavním spojitým nosníkem. V srpnu 1946 už firma Ing. Vlček ve svých úsecích 5/1 a 5/2 začíná postupně betonáž těchto vložených polí. Na všech mostech však musí být vyměňovány izolace, protože od roku 1941 zdegenerovaly natolik, že by jejich funkce nebyla spolehlivá. V dílu 5/2 provádí firma Ing. Dr. Malý zatím jen udržovací práce se sedmi dělníky, ale zde byly zemní práce v době zastavení stavby nejvíce hotové.

V dílu 6/1 pracuje jen 12 dělníků firmy Ing. T. Pražák a spol. V sousedním úseku 6/2 disponuje Litická a.s. s 25 pracovníky. V tomto úseku také dokončuje Českomoravská a.s. velký trémový most přes údolí Božkovského (dnes Zlatého) potoka u Kunic.

Na dílu 7/1A, po válce zadaném firmě Posista a.s., se zatím nic neděje. Zato v části 7/1B pracuje původní firma Kapsa a Müller s 33 dělníky. Zde jsou rozpracované velké zemní práce, zejména násyp a skalní zářez u Lensedel. V tomto dílu také pokračuje firma Dr. Karel Skorkovský ve stavbě velkého obloukového mostu přes údolí potoka Šmejalky u Senohrab. Zřizuje mostovku nad pravým mostním obloukem, hotovým již od roku 1942. Skruž levého oblouku, také připravená od roku 1942, je opravena a začíná betonáž oblouku.

V dílu 8/1 zatím pracuje 6 dělníků firmy Ing. Jan Matoušek.

V dílu 9/1 v oblasti řeky Blanice pracuje 19 dělníků berounské firmy Jelínek a synové. Úsek byl zadán ke stavbě až v září 1940 a tak je jeho rozestavenost velmi nízká. Pracuje se na velkém zářezu při sestupu trasy do údolí Blanice.

Na svůj úsek 10/1 nasazuje plzeňská firma Mandaus, Ing. Švajcar 30 dělníků. Tento úsek je téměř na tak pokročilém stupni výstavby jako díl 5/1 u Prahy. Na následujícím úseku 10/2 je velký stavební ruch. Firma Ing. Bořkovec zde sice provádí se 13 dělníky více méně pouze udržovací práce, ale na dvou samostatně zadaných mostech probíhají práce ve velkém rozsahu. Platí to jak pro trémový most přes Sedmpanský potok, kde pracuje firma Ing. J. Nebeský, tak pro obloukový most přes údolí Sedlického potoka. Tam je již z dřívější doby vybetonován pravý mostní oblouk a nyní se připravuje betonáž stojek.

Sousední díl 11/1 převzala po firmě Jelínek a synové firma Ing. R. Frič. Ta zde zatím provádí udržovací a zajišťovací práce se 16 dělníky. Na díl 11/2 se vrací berounská firma Ing. Emil Štěrba a udržovací práce tam vykonává 17 pracovníků.

Úsek 12/1 v oblasti řeky Želivky je po válce rozdělen. Část 12/1A je nově zadána přerovské firmě Ing. Beneš a spol., která má na tomto dílu zatím k dispozici 13 dělníků. Na část 12/1B se vrací firma Kress a.s., avšak zde jsou zemní práce málo pokročilé a tak udržovací práce provádí jen 4 dělníci. Na hranici částí A a B leží stavba obloukového mostu přes údolí Želivky, kde firma Ing. Brázdil a Dr. Ješ obnovuje práce v plném rozsahu.

Je totiž zrušeno Generální ředitelství stavby dálnic jako úřad vytvořený v době nesvobody, což je souhrnné označení pro období druhé republiky a německé okupace. Jako orgán, který bude zajišťovat dokončování dálnice je 8. července 1946 výnosem ministerstva dopravy-veřejné správy technické zřízena Stavební správa dostavby dálnice jako podřízená složka ministerstva techniky. Její personální obsazení i kanceláře zůstávají zatím stejné jako u zrušeného GŘSD.

Jedním z prvních úkolů nového úřadu je přepočtení projektů mostů na zvýšené zatížení v souladu s požadavky ministerstva národní obrany. Na změně projektů pracuje od 31. července skupina odborníků pod vedením Ing. Lukáše. Změna se pochopitelně týká jen mostů, které zatím nemají provedenou nosnou konstrukci, nikoliv mostů hotových.

Zatímco o dostavbě naší dálnice se již zdá být s konečnou platností rozhodnuto kladně, jsou rozpracované stavby obou německých dálnic (sudetská a bývalá „Breslau - Wien“) na našem území definitivně zavrženy. Objevuje se dokonce návrh, požadovat na německém státu uvedení staveniště do původního stavu, což by znamenalo rozebrání již hotového zemního tělesa, zboření mostů a rekultivaci celého pásu území, kterým stavba prochází. To se nepodaří prosadit a tak probíhá pouze tzv. likvidace stavby, tedy odvoz zbylého stavebního materiálu a stavebních zařízení, nákladem československého státu.

Stav prací na dostavbě naší dálnice si lze představit po nahlédnutí do přehledu z 31. srpna 1946. Nejblíže u Prahy, v dílu 5/1, dokončují 42 dělníci firmy Hrabě a Lozovský zemní práce a odvodnění a budují ubytovnu. Kromě toho zde pracuje na mostech dálničních i přes dálnici firma Ing. Vlček (která vystřídalala firmu Ing. Dr. Urban) a má nyní na starosti mosty v dílech 5/1 i 5/2. Zajímavá je konstrukce typického čtyřpolového mostu přes dálnici. V okamžiku zastavení stavby v době okupace byly některé tyto

O osudu stavebních úseků rozpracovaných na Moravě v Chříbech není dosud rozhodnuto, avšak i zde provádějí původní stavební firmy udržovací práce s malým počtem dělníků. V dílu 21/1 firma Ing. Frič zahajuje se 6 dělníky práce na dokončení tří mostů v katastru obce Zástřizly v nejzápadnější části úseku a v okolí třetího z nich klade podkladní šterkové vrstvy. Sousední díl 21/2 udržují 3 dělníci firmy Ing. Beneš a spol. V dílu 21/3 však pracuje 13 dělníků firmy Posista a.s.

O tom, že firmy, pracující v úsecích u Prahy, už berou dostavbu dálnice vážně, svědčí personální obsazení např. dílu 5/1. 21. listopadu 1946 najdeme v tomto úseku stavbyvedoucího, stavitele, 3 dílovedoucí, tesaře, strojníka, kováře, dva hlídače, ženu (*svěrázná dobová kategorizace pracovníků*) a 45 dělníků. Během listopadu a prosince zde probíhá rozprostírání makadamu v okolí třetího kilometru, jako podkladní vrstvy vozovek.

Celkový rozsah prací, provedených na stavbě dálnice během roku 1946, není zanedbatelný, i když pochopitelně vůbec nesnese srovnání s výstavbou v letech 1939 až 1941 (ještě tak se začátkem roku 1942). Vypovídající může být i finanční vyjádření hodnoty některých prací (*je však nutno vzít v úvahu aktuální časovou hodnotu československé koruny*). Náklad na největší jednotlivou dálniční stavbu - most přes údolí potoka Šmejalky u Senohrab v dílu 7/1 činí za celý rok 9 000 000 Kčs. Největší náklad je však v roce 1946 vynaložen na stavbu mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska v dílu 10/2, celých 27 500 000 Kčs.

Rokem 1947 začíná dvouletý plán obnovy národního hospodářství, jehož součástí je i dostavba dálnice. Program investic při stavbě dálnice je sestaven podle racionálních zásad. Za nejnáléhavější úkol je v tomto programu považováno dokončení přeložek a úprav všech křižujících a náhradních komunikací tak, aby mohly být používány v definitivní podobě a tím vyloučit poškozování zemního tělesa dálnice mlčky trpěným provozem po některých částech stavenišť. Nutné je i dokončení popř. oprava odvodnění, aby se zabránilo vymílání dálniční pláně a zaplavování přilehlých pozemků přívalovou vodou. Zároveň má být provedena konečná úprava (včetně ohumusování) svahů již hotových zemních prací. V méně pokročilých částech stavby musí být dokončovány zemní práce. Uvedení do definitivního provozu náhradních a křižujících komunikací je podmíněno ještě vybudováním nosných konstrukcí těch mostů, kde byly do zastavení stavby v roce 1942 provedeny jen opěry a pilíře.

Všechny tyto práce mají být v roce 1947 prováděny ve větším rozsahu pouze v dílech 5/1 až 7/1, kde je počítáno se zřizováním vozovek v letech 1948 a 1949. Tím je sledován dílčí cíl - spojení Prahy s Posázavím. V tomto investičním programu se předem realisticky počítá s nedostatkem pracovních sil a proto se uvažuje o maximálním nasazení mechanizace při provádění všech prací.

Skutečný rozsah prací je však ještě nižší než stanovuje investiční program. Ve stavebních úsecích od 7/1 výše probíhají totiž jen udržovací práce, jako např. hubení plevele, s jedním až pěti dělníky. Tato okolnost je znepokojující zejména v dílu 7/1, protože tím se záměr na brzké dálniční spojení Prahy s Posázavím stává nereálným.

Práce na stavbě velkých i některých dalších mostů pokračují poměrně plynule. Jako příklad můžeme sledovat dostavbu mostu přes údolí Želivky u Piště v dílu 12/1. Právý most je v hrubé stavbě hotov, ovšem zatím bez opěry na pražském břehu. Nad oblouk levého mostu zřizuje firma Ing. Brázdil a Dr. Ješ skruž i armaturu pro pilíře. Dále, u obce Vojslavice jsou dva běžné dálniční mosty. Menší z nich (přes místní komunikaci) je v hrubé stavbě hotov již od roku 1941. Větší, přes plánovanou přeložku okresní silnice Vojslavice - Koberovice nemá provedenu nosnou konstrukci. Zde uplatňuje Stavební správa dostavby dálnice novou technologii. Při dostavbě mostu je poprvé v Československu použita na dálnici konstrukce z předpjatého betonu. (*Předpjaté konstrukce mají význam spíše pro mosty o větším rozpětí a v Německu bylo jimi od druhé poloviny třicátých let řešeno přemostění dálnic, nebylo-li z nejrůznějších důvodů možné použít pilíře ve středním dělicím pásu.*) Na podzim je vázána skruž mostovky a pilířů levého mostu přes údolí Božkovského (*dnes Zlatého*) potoka u Kunic v dílu 6/2. Jsou betonovány opěry pravého i levého mostu a obkládány tzv. kopákovým zdivem. Doprava materiálu na této stavbě charakterizuje poválečné poměry. Jeden nákladní vůz patří mezinárodní organizaci UNRRA (zaměřené na hospodářskou pomoc státům poškozeným za 2. světové války), druhý místnímu soukromému dopravci.

V roce 1947 už ministerstvo techniky nejen zamezilo snahám o zhoršení trasovacích parametrů dálnice, ale prosazuje i některé pozitivní úpravy, např. zvětšení poloměrů zakružovacích oblouků (zejména vrcholových) v kopcovitém dílu 6/1.

V témže roce je po válečné přestávce obnoveno sčítání dopravy, prováděné předtím pravidelně od roku 1928.



Dokončování mostu přes údolí Želivky (stavební díl 12/1) firmou Ing. Brázdil a Dr. Ješ v roce 1947.



Dokončování mostu přes údolí Želivky (stavební díl 12/1) firmou Ing. Brázdil a Dr. Ješ v roce 1947 (pravý most).

Náklady na udržovací práce v úsecích, kde není obnovena výstavba, jsou poměrně malé. Např. na Moravě v Chřibech v dílu 21/1 je to jen 85 000 Kčs za celý rok.

Na začátku roku 1948 je již jisté, že po dokončení dvouletého plánu obnovy bude následovat, počínaje rokem 1949, pětiletý hospodářský plán. Své návrhy předkládají jednotlivé politické strany kromě lidovců, kteří mají k řízenému hospodářství určité výhrady. Ministerstvo techniky má za úkol návrhy posoudit, porovnat a vytvořit podklad pro státní pětiletý plán. Poměrně zajímavé je posouzení návrhu Komunistické strany Československa. Jednak tím, jak ostře je mu vytýkán nedostatek realistického přístupu tvůrců, jednak v připomínkách ke konkrétním bodům návrhu upozorňuje ministerstvo techniky na nutnost zabudovat do plánu dostavbu dálnice, dokončení dvoukolejné železniční trati Brno - Havlíčkův Brod, ale na jiném místě také zahájení výstavby první trasy pražského metra (linka A Dejvice - Pankrác) podle projektu z roku 1941. 24. února akceptuje ministerstvo techniky „Program pětiletého plánu na stavbě dálnice Praha - Humpolec“ vypracovaný vlastní složkou ministerstva - Stavební správou dostavby dálnice (vedenou Ing. Františkem Markem).

MARNÁ SNAHA

Přichází však 25. únor 1948 a s ním změna politické i hospodářské orientace státu. Největší dopad na stavbu dálnice, která je považována za budoucí spojení se Sovětským svazem a proto jako taková není zatím nikterak zpochybňována, má znárodnění stavebních firem. Jednotlivým podnikům zpočátku někdy zůstává původní název (s přídomkem „národní podnik“), větší část původního vedení a jsou formálně sdruženy do nově vytvořeného národního podniku Československé stavební závody.

Ministrem techniky se v poúnorové vládě stává Ing. Dr. Emanuel Šlechta²⁷⁾. 29. dubna 1948 mění ministerstvo výnosem prezidia č. 44/25 organizaci úřadů a ústavů ve svém resortu. Stavební správa dostavby dálnice je přičleněna k Ředitelství pro stavbu vodních cest (dále ŘVC) jako skupina VII. Zaměření této skupiny má být ve vnějším styku vyjádřeno důsledným označováním „Dostavba dálnice“. Vedoucím pracovníkem pro dostavbu dálnice se stává vrchní technický rada Ing. František Reif. Rozsáhlá agenda dostavby dálnice využívá i jiných oddělení ŘVC. Zeměměřické práce provádí oddělení VI/4 v čele s vrchním měřickým radou Ing. Jaroslavem Payerem, dlouholetým pracovníkem někdejšího GRSD. Vlastní skupina VII se skládá z oddělení VII/1-silničního (přednosta vrchní technický rada Ing. František Reif), z oddělení VII/2-mostního (přednosta vrchní technický komisař Ing. Oldřich Hurých) a z oddělení VII/3-všeobecného. Účetní agendu zajišťuje pro dostavbu dálnice oddělení Ú/3. Do skupiny VII patří i Stavební správy dálnice včetně stavebních dozorů.



Ing. Emanuel Šlechta,
ministr techniky
v poúnorové vládě.

1/28. dubna 1948

Průvodní list k návrhu stavebního programu
stavby dálnice Praha - Humpolec

Všeobecně 1

Předložený plán je plánem, jak by si ESČ představovala hospodářství republiky, než je hospodářským plánem. Nemí vstát slyšet na možnost hospodářské, finanční, materiálové, prac. atd. atd.

Hospodářský plán musí vycházet z daných možností a podle nich stanovit, které nutné potřeby lze ukojit a nikoliv podle vstředných /nikoliv zároveň/ potřeb hlásit zdroje.

Ke str. 1., odst. 3 i

Pětiletý plán se musí uskloňovat hospodářské styky se všemi zeměmi, nikoliv jen se zeměmi s plánovaným hospodářstvím a kooperací musí se š. hospodářství chránit proti vlivům krizí ve všech zemích, nejen v kapitalistických.

Ke str. 6., odst. 26 i

srovnání: ZLP předpokládá obnovu resp. výstavbu 125 000 bytů. Jedn. /tj. 62 500 bytů. jedn. na 1 plánovaný rok/
ZLP předpokládá se výstavbu 200 000 nových bytů. jednotek /tj. 40 000 nových bytů. jedn. na 1 plán. rok/
Ze předpokladu nákladu na 1 byt. jedn. Kčs 400 000, jsou roční náklady na výstavbu bytů v ZLP Kčs 16 mld.
ve ZLP Kčs 7 mld.
/tj. Kčs 112 000 na 1 byt. jedn./

Ke str. 6., odst. 27 i

Při dobudování silniční sítě nesopomenout na dostavbu dálnice, která poň jejího úseku Praha - Humpolec.

Ke str. 6., odst. 28 i

Při doplňování železniční sítě s zejména trati směru západ-východ nebudí zapomínat na dostavbu železniční trať Havlíčkův Brod - Brno /přes Václavov/. Trať má veliký význam národněhospodářský i vojenský.

Připomínky ministerstva techniky k návrhu 1. pětiletého plánu KSČ.

MINISTERSTVO TECHNICKY
Stavební správa dostavby dálnice

Číslo č. 10.802 - 8-1948

Stavba dálnice
oddělení silniční

PROGRAM

pětiletého plánu na stavbě dálnice Praha - Humpolec
(Stavební práce)

V Praze, 24. února 1948

Přednosta stavební správy:

Mark

Titulní strana programu 1. pětiletého plánu na stavbě dálnice, vypracovaného Stavební správou pro dostavbu dálnice.



Přídomek „národní podnik“ za názvem stavební firmy.



Stavební deník z dubna 1948, z doby přičlenění Stavební správy pro dostavbu dálnice k Ředitelství pro stavbu vodních cest.



Stavební deník z června 1948 (zřizování dvouvrstvé cementobetonové vozovky na mostě přes dálnici).



Stavební deník z roku 1948 (odebrání zkušebních kostek).



Zápis ve stavebním deníku o rozvázání pracovního poměru se stavbyvedoucím Ferdinandem Čulíkem a jeho ženou.



Budování skruže pro oblouk levého mostu přes údolí Sedlického potoka.

Na staveništích není organizační změna vůbec zaznamenána. Např. na stavbě mostu přes dálnici na začátku čtvrtého kilometru dílu 5/1 (během let 1946 a 1947 byla doplněna chybějící vložná pole mezi opěrami a hlavní konstrukcí) pokládá v dubnu firma Ing. Vlk novou izolaci mostovky, nahrazující izolaci původní, zdegenerovanou během stavební přestávky od roku 1941. Na hotových částech izolace je okamžitě zřizována ochranná vrstva z cementové omítky a zároveň jsou prováděny další dokončovací práce. Zápis ve stavebním deníku ze dne 29. dubna se nijak neliší od zápisů ze kteréhokoliv jiného dne. Přestože na tomto mostě pracují jen čtyři až pět dělníků včetně mistra, pokračují jednotlivé stavební úkony velmi rychle.

Změnu režimu v Československu má potvrdit tzv. ústava 9. května, tu však prezident Dr. Edvard Beneš odmítá podepsat a tím se mu daří ji dočasně blokovat. 7. června 1948 těžce nemocný prezident abdikuje a novou ústavu podepisuje prezident Klement Gottwald, zvolený do funkce 14. června.

Politické změny zatím dostavbu dálnice nijak výrazně neovlivňují. Staveniště dálnice jsou poměrně často navštěvována vedoucími pracovníky Ředitelství pro stavbu vodních cest. Na dostavbě mostu přes dálnici v dílu 5/1, kterou podrobněji sledujeme od dubna, se objevuje vládní rada Ing. Jan Rosík, dále za skupinu VII vrchní technický rada Ing. František Reif - přednosta silničního oddělení a vrchní technický komisař Ing. Oldřich Hurych - přednosta oddělení mostního. Kvalitu práce dělníků své stavební firmy často kontroluje Ing. Vlk. Práce na tomto mostě směřuje k rychlému převedení silnice Chodov (dnes součást Prahy) - Průhonice na přeložku vedenou



Stavba mostu přes údolí Želivky (stavební díl 12/1) firmou Ing. Brázdil a Dr. Ješ v roce 1948.



Stavba mostu přes údolí Želivky (stavební díl 12/1) firmou Ing. Brázdil a Dr. Ješ v roce 1948 (bednění mostovky levého mostu).



Podřízení dostavby dálnice krajským národním výborům se ve stavebním deníku nijak neprojeví.

mostu vedl od jejího zadání 21. 7. 1939) i jeho manželka musí do 24 hodin opustit staveniště.

Nového stavbyvedoucího se už nepodaří jmenovat. (*Ironií osudu se Ferdinand Čulík dožívá vysokého věku a tak se v polovině devadesátých let s nostalgií prochází po mostě, který byl i po jeho odchodu dokončen, avšak nyní je současnou trasou dálnice opuštěn, z důvodu částečného zaplavení vzdušným vodním nádrže Švihov na Želivce.*) Teprve v roce 1948 se buduje skruž pro oblouk levého mostu. Zároveň je z obou stran budován hluboký zářez v úzkém hřbítku, oddělujícím oba mosty.

V dílu 12/1 začíná v létě 1948 betonáž mostovky levého mostu přes údolí Želivky u Píště.

Je zde dobře patrný obvyklý postup výstavby. Přestože je pravý most v hrubé stavbě kromě zábradlí dokončen a odskružen, není zatím pro opěru na pražské straně proveden ani výkop. V té době je dokončena v téměř dílu nosná konstrukce z předpjatého betonu na nejvzdálenějším rozestavěném mostě na českém úseku dálnice - přes plánovanou přeložku silnice Vojslavice - Koberovice.

po mostě a tím k uvolnění dálničního tělesa. Na mostě je zřizována betonová dvouvrstvá vozovka s vložkou výztuže o průměru 8 mm, chodníky a zábradlí. Velká pozornost je věnována povrchové úpravě pohledových ploch mostu. Je zvolena pracná ve třicátých a čtyřicátých letech obvyklá omítka z umělé kameniny. Jejimi přednostmi jsou takřka neomezená trvanlivost a pěkný čistý vzhled, takže mostní objekty dobře zapadají do krajiny.

Ředitelství pro stavbu vodních cest vyžaduje od firem pracujících v oblasti své působnosti vysokou kvalitu prací. Povinností stavbyvedoucích je např. odebírání zkušebních betonových kostek při každé betonáži a jejich odesílání k posouzení krychelné pevnosti do Zkušebního ústavu hmot.

Podobným způsobem jako na tomto mostě přes dálnici postupují stavební práce na ostatních mostech úseku 5/1 i v úsecích 5/2, 6/1 a 6/2. Zde pokračuje stavba velkého trámového mostu přes údolí Božkovského (nyní Zlatého) potoka u Kunic betonováním mostovky na posledních polích levého mostu.

V dílu 7/1 dokončuje firma Dr. Karel Skorkovský, nyní však již začleněná do n.p. Konstruktiva, největší rozestavěné mostní dílo - obloukový most přes údolí potoka Šmejalky u Senohrab.

Práce kulminují i na dvou mostech v dílu 10/2. U menšího, trámového mostu přes Sedmpanský potok jsou dokončovány opěry, na větším, obloukovém mostě přes údolí Sedlického potoka u obce Borovska se betonují stojky nad pravým obloukem, začíná betonáž pravé mostovky a stojek v trámové části na jihlavské straně. Na této stavbě se objevuje kuriózní výjimka v tom, že na stránky stavebního deníku proniká zásah poúnorové politické moci. Na základě stížností zaměstnanců na stavbyvedoucího Ferdinanda Čulíka je totiž 31. 3. 1948 svolána celozávodní schůze zaměstnanců (tehdy se ještě musí spokojit s časem, který jim poskytuje polední přestávka) za účasti místopředsedy Okresního akčního výboru z Ledče nad Sázavou. Ten na místě autoritativně rozhoduje o tom, že Ferdinand Čulík (stavbu





Nedokončené krajní (jihlavské) pole mostu přes údolí Želivky u Píště (foto v roce 1956).



Pokles skruže a výztuže nedokončeného krajního (jihlavského) pole mostu přes údolí Želivky u Píště (foto v roce 1958).



Odstaněná pokleslá skruž a výztuž krajního (jihlavského) pole mostu přes údolí Želivky u Píště (foto v roce 1965).

Poklad	Teplota °C	1000	10000	100000	1000000	10000000	100000000	1000000000	10000000000	100000000000	1000000000000	10000000000000	100000000000000	1000000000000000	10000000000000000	100000000000000000	1000000000000000000	10000000000000000000
BRADVA		43	49	49														
Dráh práce	Značková práce 11																	
práci knihy	2 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4																	
Měří: Značková práce	-																	
Měří: Značková práce na vodu	-																	
Měří: práce, jakékoliv	0 - - 0 - - 37																	
4574 Značková práce 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11																		
ČESKOSLOVENSKÉ STAVEBNÍ ZÁVOZY ZÁVOD SVS Stavba mostu přes údolí Želivky BOROVSKO a. s. Dal. Království																		
Datum: 11. listopadu 1950.																		
Jméno a příjmení stavěče: Jméno a příjmení stavěče:																		
ČESKOSLOVENSKÉ STAVEBNÍ ZÁVOZY ZÁVOD SVS Stavba mostu přes údolí Želivky BOROVSKO a. s. Dal. Království																		

Poslední práce na stavbě mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska.



Nedokončená izolace Pragobit na obou mostovkách pražské strany mostu přes údolí potoka Šmejalky u Senohrab.

Rovní pavin.

2) Rozestavení vjezdu (s. 1950/51) staveniště
 Avš. 22. a 24. prosince 1952.

Přísl.		Typ		Roz.		Výš.		Účel		Druh vjezd.	
Stav	Účel	Stav	Účel	Stav	Účel	Stav	Účel	Stav	Účel	Stav	Účel
1. St. p.	2. St. p.	1. St. p.	2. St. p.	1. St. p.	2. St. p.	1. St. p.	2. St. p.	1. St. p.	2. St. p.	1. St. p.	2. St. p.
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

22. a 24. prosince 1952

KRAJSKÝ NÁRODNÍ VÝBOR V BRNĚ

č. XI/3-722-1-3-KX-1952- L. v Brně dne 3. prosince 1952

I n g r a d a v, s. p., Praha - střední pta. představa a vjezdové, provozní oddělení, Drnišská 25.

Vše: Most přes Sedlický potok u Borovska v km 0,182 - dálnice Bupolec - Praha, odd. 10/2. Ustanovení kolaudace.

Vyřizující: Ing. Kol., tel. č. 14026.

Krajský národní výbor v Brně pověřil provedením kolaudace stavu vjezdové mostu Ing. Latalovu B a d a .

Jednání ustanovuje se na 22. prosince 1952, 3. j. v prostorách Úřadu národního výboru v Brně, Ústřední vjezdové oddělení - ref. XI/3 v Brně, Dm. s. 11, IV. posch. č. 2. 426.

Udána, aby se k tomuto jednání vyslali zástupci stavební společnosti zúčastní vjezdové dálnice k kolaudaci provedení kolaudace a vjezdové spojitosti vjezdové vjezdové.

Za referenta XV
 Ing. Latalov, v. r.

Krajský národní výbor, ref. XI/3 - Dálnice a mosty
 V. J. Latalov v. r.

Na vjezdové na místě o vjezdové zástupce Ing. K. Větrovec, který provedl stav. ústav na předložení kolaud. dálnice.

Za referenta XV
 Ing. Latalov, v. r.

Na spojení: 722-1 - 2/3 (kolaudace) (1952)
 (práci vjezdové dálnice - vjezdové vjezdové)

Ustanovení kolaudačního řízení mostu přes údolí Sedlického potoka na 22. až 24. prosince 1952.

Likvidace staveniště mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska na jaře 1951.



188 kilometrů rozestavených a opuštěných dálnic v roce 1950.

Rok 1949 nezačíná pro dostavbu dálnice po organizační stránce nijak dobře. Na základě vládního usnesení ze dne 8. ledna o omezení počtu zaměstnanců státních úřadů je 29. ledna 1949 (*kupodivu v sobotu*) zrušeno Ředitelství pro stavbu vodních cest. Dostavba dálnice v úseku Praha - Humpolec je podřízena Krajským národním výborům (dále KNV) v Praze a v Jihlavě. Rozestavěný úsek na Moravě v Chříbech je definitivně ponechán svému osudu.

Navzdory této organizační degradaci dostavba dálnice stále ještě pokračuje v prakticky nezměněném malém rozsahu. Stavební deník mostu přes potok Botič v dílu 5/1 z konce ledna 1949 žádnou změnu nadřízeného orgánu nezaznamenává.

V roce 1949 je už zřejmé, že zdaleka nebude splněn ani skromný investiční program z roku 1947. Během stavební sezony je zcela dokončeno (včetně definitivních úprav pohledových ploch a příslušných zemních prací) mnoho běžných dálničních mostů a několik mostů přes dálnici. Převedení komunikací křižujících dálniční staveniště na přeložky (včetně mostů) přes či pod dálnici se daří jen někde. Dokončování zemního tělesa se už provádí jen na nemnoha místech a v nepatrné míře. Stále je například z obou stran hlouben zářez mezi mosty přes Sedmpanský a Sedlický potok v dílu 10/2, ovšem jako součást staveb těchto mostů. Během roku 1949 je konečně vybetonován i oblouk levého mostu přes údolí Sedlického potoka. Koncem stavební sezony se tak všechny čtyři rozestavěné velké mosty mezi Prahou a Humpolcem blíží dokončení.

Přichází rok 1950. Stavební sezona se ještě na některých místech staveniště dálnice rozbíhá. Během roku však práce na dálnici náhle ustávají, přestože nevychází žádné oficiální nařízení o zastavení stavby dálnice a ještě v září 1950 se dokončuje převod účetní agendy dostavby dálnice ze zrušeného ŘVC na KNV Praha. Ministerstvo techniky si dokonce vymíňuje zprávu o průběžném hospodaření dostavby dálnice v roce 1950.

19. prosince 1950 je zrušeno ministerstvo techniky. Některé jeho pravomoci přecházejí na ministerstvo stavebního průmyslu, ale s dostavbou dálnice už se nepočítá.

Stavba dálnice je zastavena zbytečně náhle. Tak na mostě přes údolí Želivky ve stavebním úseku 12/1 již nemohou být vybetonována vložená mostní pole pravého ani levého mostu mezi opěrami na jihlavské straně a hlavní konstrukcí, ačkoliv bednění i armatura jsou již připraveny a potřebný rozsah dalších prací je zanedbatelný. (*Později bednění i armatura poklesly a koncem padesátých let byly odstraněny.*) Na mostě přes údolí Šmejalky u Senohrab již nemůže být položena izolace Pragobit na poslední asi sedmině plochy obou mostovek. V úseku 5/2 u Prahy se nedaří převést křižující komunikace na mosty přes dálnici, ačkoliv přeložky i mosty jsou prakticky hotové. Obdobně je tomu i u některých dálničních mostů na dalších stavebních úsecích.

Stavební práce však kupodivu pokračují na mostě přes údolí Sedlického potoka u Borovska v dílu 10/2, který je dokončen v listopadu 1950 a úklid staveniště probíhá až do 12. dubna 1951. Prováděcí firma Ing. Jakuba Domanského už nese v té době název: Československé stavební závody, národní podnik závod SVIS. Kolaudaci stavby provede KNV Jihlava (ref. XI/3-Silnice a mosty) až v prosinci 1952.

Staveniště dálnice je zcela opuštěno a pomalu začíná zarůstat vegetací. V krajině mezi Prahou a Humpolcem a na Moravě v Chříbech zůstává 77 kilometrů zemního tělesa dálnice na různém stupni rozpracovanosti a přes 60 mostů. U Průhonic (u Prahy) jsou v krátkém úseku, jako památka na betonáž v roce 1939, hotovy odstavné pruhy v obou směrech.

Prakticky již od roku 1942 jsou opuštěna staveniště obou německých dálnic na našem území v celkové délce 111 kilometrů. Celkem je tedy v roce 1950 odsouzeno na území Československa k postupnému chátrání neuvěřitelných 188 kilometrů rozestavěných dálnic.

Naše přední pozice ve výstavbě dálnic, kterou jsme získali na konci třicátých let, je navždy ztracena. Řešení dopravních problémů se tak odsouvá do mnohem pozdějších období. Impozantní opuštěná staveniště naší i obou německých dálnic zůstávají po mnoho let němou připomínkou promarněné příležitosti:

PRAŽSKÝ OKRUH.



Most železniční tratě Malešice - Běchovice přes pražský okruh.

STAVEBNÍ DÍL 5/1, FIRMA HRABĚ A LOZOVSKÝ, PRAHA; MOSTY NAD 6 M FIRMA ING. DR. URBAN
(PO VÁLCE ING. VLK, PRAHA).



Dálniční těleso mezi Chodovem (u Prahy) a Újezdem u Průhonic.



Dálniční těleso v okolí mostu přes dálnici na silnici Újezd - Průhonice (III/0037).



Dálniční těleso v okolí mostu přes Botič.



Most přes silnici Uhříněves - Průhonice (II/00310).



Dálniční těleso v oblouku u Průhonic.



STAVEBNÍ DÍL 5/2, FIRMA ING. DR. MALÝ, PRAHA; MOSTY NAD 6 M FIRMA ING. VLK A VELDEN, PRAHA
(PO VÁLCE ING. VLK, PRAHA).



Most přes dálnici na silnici Průhonice - Čestlice (III/0039).



Odstavný pruh u Čestlic (pro dopravní pás Praha - Brno).



Odstavný pruh u Čestlic (pro dopravní pás Brno - Praha).



Dálniční těleso s vybetonovanými odstavnými pruhy u Čestlic.



Most přes dálnici na silnici III/00311 u Čestlic.

STAVEBNÍ DÍL 6/1, FIRMA ING. T. PRAŽÁK A SPOL., PRAHA; MOSTY NAD 6 M ING. J. SMETANA, ČESKÁ SKALICE.



Most přes dálnici u Doubravic.



Most přes silnici III/00325 u Jažlovic.



Most přes dálnici na silnici Jažlovice - Předboř (III/00321).



Most přes místní komunikaci u Všechrom.





Most přes silnici Stránčice - Kunice (III/1016).



Most přes polní cestu u Kunic.



Most přes údolí Zlatého potoka u Kunic (firma Českomoravská stavební a.s., Praha).



Pražská opěra mostu přes údolí Zlatého potoka u Kunic (firma Českomoravská stavební a.s., Praha).



Most přes údolí Zlatého potoka u Kunic (firma Českomoravská stavební a.s., Praha).



Podhled mostu přes údolí Zlatého potoka u Kunic (firma Českomoravská stavební a.s., Praha).



Podhled mostu přes údolí Zlatého potoka u Kunic (firma Českomoravská stavební a.s., Praha).



Dálniční těleso v okolí mostu u Kunic.



Nedokončený most přes údolí Zlatého potoka u Božkova (firma Ing. Radim Matolín, Praha).

STAVEBNÍ DÍL 7/1, FIRMA KAPSA A MÜLLER, PRAHA.



Most přes údolí Šmejalky u Senohrab (firma Dr. K. Skorkovský, Praha).



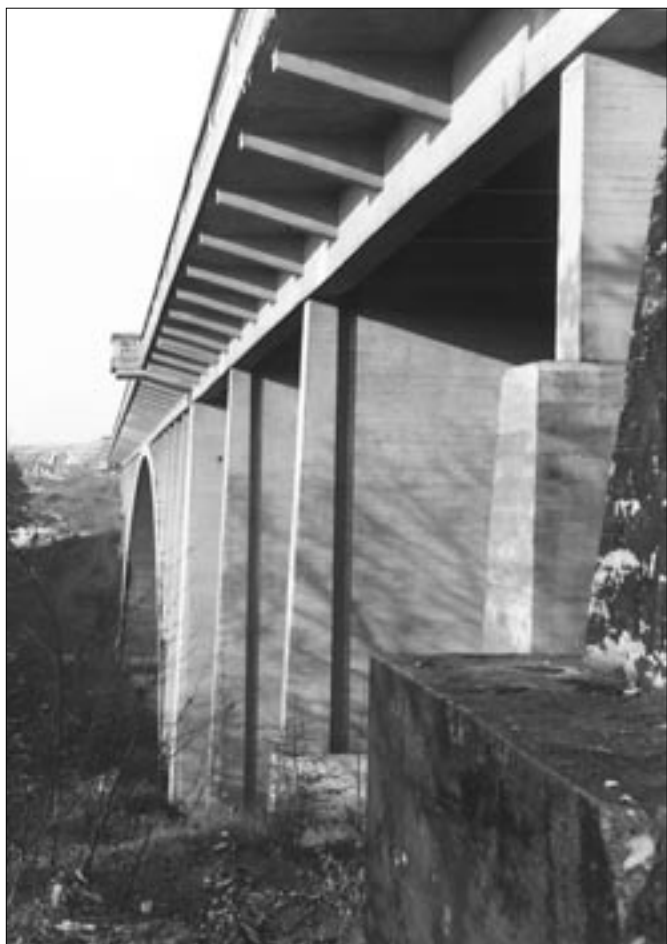
Most přes údolí Šmejalky u Senohrab (firma Dr. K. Skorkovský, Praha).



Pravá strana mostu přes údolí Šmejalky u Senohrab
(firma Dr. K. Skorkovský, Praha).



Podhled mostu přes údolí Šmejalky u Senohrab
(firma Dr. K. Skorkovský, Praha).



Most přes údolí Šmejalky u Senohrab – řešení přesahu mostovky (firma Dr. K. Skorkovský, Praha).



Dálniční těleso u Lensedel.



Most přes polní cestu u Lensedel.

STAVEBNÍ DÍL 8/1, FIRMA ING. JAN MATOUŠEK, PRAHA.



Most přes polní cestu u Bělčic.

STAVEBNÍ DÍL 10/1, FIRMA MANDAUŠ, ING. ŠVAJCR A SPOL., PLZEŇ.



Most přes silnici Vlašim - Zruč nad Sázavou u Soutic.



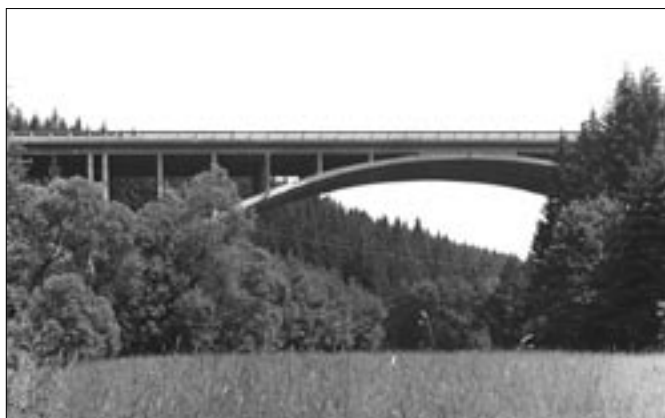
Dálniční těleso u Soutic.



Most přes Sedmpanský potok (firma Ing. J. Nebeský, Praha).



Most přes údolí Sedlického potoka u Borovska (firma Ing. J. Domanský, Praha).



Pohled z údolí Sedlického potoka na most u Borovska (firma Ing. J. Domanský, Praha).



Podhled mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska (firma Ing. J. Domanský, Praha).



Spolupůsobení mostovky s obloukem na mostě přes údolí Sedlického potoka u Borovska (firma Ing. J. Domanský, Praha).

STAVEBNÍ DÍL 11/1, FIRMA JELÍNEK A SYNOVÉ, BEROUN,
(PO VÁLCE ING. R. FRIČ, PRAHA A ING. EMIL ŠTĚRBA, BEROUN).



Most přes železniční trať Benešov - Dolní Kralovice v blízkosti zastávky Borovsko.



Most přes silnici I. třídy, plánovanou jako dálkový spoj Plzeň - Moravská Ostrava v místě rozestavěné křižovatky u obce Loket.

STAVEBNÍ DÍL 11/2, FIRMA ING. EMIL ŠTĚRBA, BEROUN.



Most přes dálnici na lesní cestě Děkanovice - Lhota-Bubeneč.



Most přes silnici Děkanovice – Studený.



Parabolický most přes místní potok u Hořic.



Most přes dálnici na silnici Hořice – Zahradka.



Klesání z Hořic do údolí Želivky.



Most přes údolí Želivky u Píště ve směrovém oblouku trasy
(firma Ing. Brázdil a Dr. Ješ, Praha).



Most přes údolí Želivky u Píště (firma Ing. Brázdil a Dr. Ješ, Praha).



Most přes silnici Vojslavice – Koberovice.

STAVEBNÍ DÍL 19/1 (V PŮSOBNOSTI RAG)



Rozestavěná křižovatka dálnice Praha - Brno - slovenská hranice s německou dálnicí Breslau - Wien u Ostopovic (dnes Brno).



Most přes Litavu u Zástřizel.



Most přes polní cestu v Zástřizlech.



Dálniční těleso u Zástřizel.



Most přes polní cestu u Zástřizel.



Propustek v lesích u Zástřizel.



Propustek ve stoupání k hájovně Vlčák.



Propustek v úseku Vlčák – Bunč.



Severní čelo propustku v částečně dokončeném náspu nedaleko Bunče.



Trubní propustek v klesání z Bunče do údolí Jankovického potoka.



Deskový propustek v klesání z Bunče do údolí Jankovického potoka.



Propustek nedaleko hájovny Zamočidla.



Most přes plánovanou přeložku silnice III/43220 v Kostelanech (s dočasným náhradním využitím pro kůlnu).



Propustek na plánované přeložce silnice III/43220 v Kostelanech, v pozadí násep dálnice s propustkem.



Velký násep s propustkem u Kostelan.

ÚSEKY DÁLNIČE PRAHA - BRNO - SLOVENSKÁ HRANICE ZADANÉ STAVEBNÍM FIRMÁM.

Díl	Délka v m	Druh práce	Mezi obcemi	Firma	Datum zadání
5/0	cca 3500	zemní těleso	Praha-Spořilov – Chodov	?	?/1941
5/1	5088	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m <i>po válce objekty nad 6 m</i>	Chodov – Průhonice	Hrabě a Lozovský, Praha Ing. Dr. Urban, Praha <i>Ing. Václav Vlk, Praha</i>	4/1939 7/1939
5/2	3767	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m	Průhonice – Doubravice	Ing. Dr. Malý, Praha Ing. Vlk a Velden, Praha	4/1939 7/1939
6/1	5000	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m most u Všechrom	Doubravice – Všechromy	Ing. T. Pražák a spol., Praha Ing. J. Smetana, Čes. Skalice Ing. T. Pražák a spol., Praha	7/1939 8/1939 10/1939
6/2	5368	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m most přes Božkovský potok u Kunic most přes Božkovský potok u Božkova	Všechromy – Mirošovice	Litická a. s., Praha Českomoravská stav. a. s., Praha Ing. Radim Matolín, Praha	7/1939 10/1939 9/1939
7/1	4921	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m most přes údolí Šmejalky u Senohrab <i>po válce 7/1 A</i> <i>7/1 B</i> <i>most přes žel. trať Mirošovice</i>	Mirošovice – Lensedly	Kapsa a Müller, Praha Dr. K. Skorkovský, Praha <i>Posista a. s., Brno</i> <i>Kapsa a Müller, Praha</i> <i>Báňská a hutní a. s.</i>	7/1939 9/1939 ?/1947
7/2	4270	zemní těleso, objekty do 14 m	Lensedly – Hvězdovice Hvězdovice – Vranov	Kapsa a Müller, Praha Ing. Jan Matoušek, Praha	9/1940 9/1940
8/1	5191	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m	Vranov – Ostředek	Ing. Jan Matoušek, Praha Ing. Jan Matoušek, Praha	8/1939 9/1940
9/1	6660	zemní těleso, objekty do 14 m	Šternov – Psáře	Jelínek a synové, Beroun	9/1940
10/1	5225	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m	Střechev – Soutice	Mandaus, Ing. Švajcr, Plzeň Mandaus, Ing. Švajcr, Plzeň Ing. Ludvík Nesnídal, Rokycany	7/1939 6/1940
10/2	5221	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m most přes Sedmpanský potok most přes údolí Sedlického potoka	Soutice – Bernartice	Ing. Bořkovec, Praha Ing. Bořkovec, Praha Ing. J. Nebeský, Praha Ing. J. Domanský, Praha	7/1939 6/1940 10/1939 7/1939
11/1	5000	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m <i>po válce objekty nad 6 m</i>	Bernartice – Lhota-Bubeneč	Jelínek a synové, Beroun Jelínek a synové, Beroun <i>Ing. R. Frič, Praha</i>	4/1939 7/1939
11/2	4955	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m	Lhota-Bubeneč – Děkanovice	Ing. Emil Štěrba, Beroun Ing. Emil Štěrba, Beroun	4/1939 7/1939
12/1	7050	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m most přes údolí Želivky u Píště <i>po válce 12/1 A</i> <i>12/1 B</i>	Děkanovice – Koberovice	Kress a. s., Praha Kress a. s., Praha Ing. Brázdil a Dr. Ješ, Praha <i>Ing. J. Domanský, Praha</i> <i>Kress a. s., Praha</i>	4/1939 7/1939 5/1939
13/1	6300	zemní těleso, objekty do 14 m	Jiřice – Komorovice	Ing. J. Domanský, Praha	9/1940
18/6		vyvolaná investice: přeložka okresní silnice Bosonohy – Ostopovice		Ing. Jan Bednařík, Brno	5/1941
19/1		vyvolané investice: regulace Lískoveckého potoka stavba chodníku pro pěší z Bosonoh k ž. st. Troubsko		Ing. Jan Bednařík, Brno	5/1941
21/1	6812	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m	Zástřizly – Vlčák	Ing. Frič a Ing. Branberger, Praha Ing. Frič a Ing. Branberger, Praha	7/1939 5/1940
21/2	5238	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m	Vlčák – Bunč	Ing. Beneš a spol., Přerov Ing. Beneš a spol., Přerov	9/1939 6/1940
21/3a	4180	zemní těleso, vozovka, objekty do 6 m objekty nad 6 m	Bunč – Kostelany	Posista a. s., Brno Posista a. s., Brno	9/1939 6/1940

EPILOG

Léto 1981. Zase k babičce do Brna, i když dávno ne na prázdniny. Tentokrát autem, letadlo už do Brna nelétá. Cesta však nyní netrvá o mnoho déle než dříve let, když k němu připočteme dopravu na letiště a z letiště. Z Prahy do Brna už totiž jezdíme po dálnici.

Jak je to možné? Vždyť stavba dálnic byla přece v roce 1950 definitivně zastavena. Doba však přinesla růst motorizace, který mohutně předčil nejodvážnější předpovědi. Taková situace si nakonec obnovení výstavby dálnic vynutila. A tak „zapomenutá budoucnost“, objevená kdysi při prohlídkách opuštěných stavenišť nedokončených dálnic, postupně splývá s přítomností.



Vegetací zarostlé zemní těleso dálnice v okolí Prahy pod mostem silnice Újezd - Průhonice (na který je už převeden provoz) v polovině šedesátých let.



Dálnice D1 v témže místě v osmdesátých letech.



Opuštěné zemní těleso dálnice, přerušené zatím nepřeloženou silnicí Průhonice - Čestlice, v oblouku u Průhonice v polovině šedesátých let.



Dálnice D1 v oblouku u Průhonice v osmdesátých letech. Topol napravo je stále skoro stejný.



Most připravený pro převedení silnice Průhonice - Čestlice přes dálnici v polovině šedesátých let.



Dálnice D1 procházející pod mostem v osmdesátých letech.



Porostlé dálniční těleso u Průhonic míří na vzdálený horizont. Je zde patrná velká šířka v koruně (28,5 m), navržená pro tento úsek u Prahy. Na obzoru překlenuje trasu most pro silnici Čestlice - Dobřejšovice.



Dálnice D1 u Průhonic v osmdesátých letech. Do Brna zbývá 190 km.



V listopadu 1939 se začalo s betonáží vozovek. U obce Čestlice byly v krátkém úseku vybetonovány odstavné pruhy o šířce 2,25 m. Přes zimu však došlo k poškození dálniční pláně připravené pod budoucí vozovky a tak nebylo na jaře 1940 možné pokračovat v betonáži vozovek. V polovině šedesátých let tento úsek nejvíce navozoval představu budoucí dálnice. Na snímku pravá strana.



Dálnice D1 v téměř úseku (rozšířená o „stoupací pruh“) v osmdesátých letech.



Odstavný pruh na levé straně v polovině šedesátých let.



Dálnice D1 v témže místě v osmdesátých letech.



Oba vybetonované odstavné pruhy při pohledu z mostu pro silnici Čestlice - Dobřejovice (ta na něj prozatím není převedena a rušivě přetíná těleso dálnice) směrem ku Praze. Na levé straně obrázku lze posoudit estetické působení široké nezpevněné krajnice. Je listopad 1966.



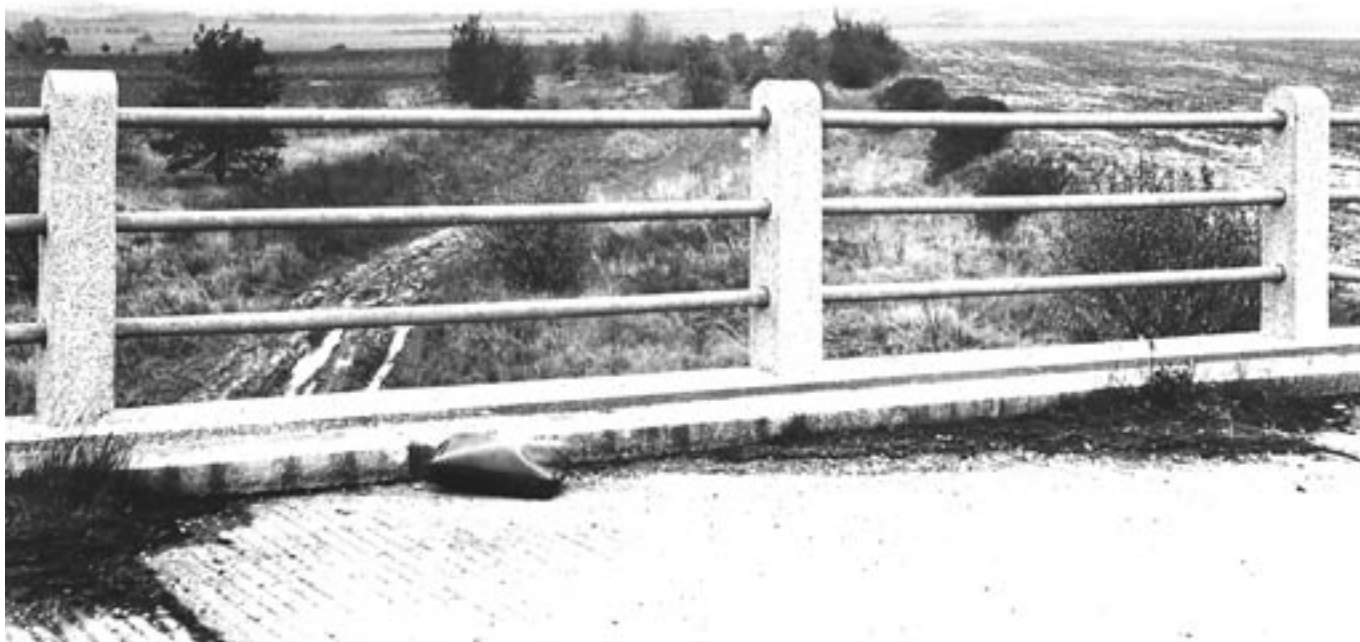
A to je dálnice D1 při stejném pohledu v roce 1988. Horizont zcela změnilo velké pražské sídliště Jižní Město.



Most pro silnici Čestlice - Dobřejovice v polovině šedesátých let.



Dálnice D1 pod tímto mostem v osmdesátých letech.



Pohled z mostu pro silnici Čestlice - Dobřejevice směrem od Prahy. Vegetací porostlé dálniční těleso, mířící k následujícímu horizontu, není bohužel ve vzdálenější části vlivem pošmourného podzimního počasí roku 1966 příliš zřetelné. Výrazné jsou však některé detaily: omítka z umělého kamene na sloupcích zábradlí, RT tyče, cementobetonová (dvouvrstvá) vozovka na mostě.



Osmdesátá léta. V pravém dopravním pásu dálnice D1 je vidět přechod z asfaltové vozovky na cementobetonovou. Na mostě nebyla betonová vozovka při obnově stavby dálnice akceptována a je potažena asfaltem a omítka z umělého kamene byla znehodnocena latexovým nátěrem (naštěstí jen dočasně - latex beze stopy zmizel, umělý kámen se opět vyloupil v plné kráse).



Most přes porostlé dálniční těleso u Doubravic na silnici Říčany - Jesenice v polovině šedesátých let.



Osmdesátá léta. Most přes dálnici byl při její dostavbě na přelomu šedesátých a sedmdesátých let rozšířen s ohledem na po něm vedoucí silnici II/101, a to tak citlivě, že původní architektonický dojem mostu zůstal zcela zachován.



Dlouhý přímý úsek mezi osadou Doubravice a obcí Všechromy se ztrácí v podzimním oparu roku 1966.



Dálnice D1 v osmdesátých letech.



Na mostě přes údolí potoka Šmejalky u Senohrab v listopadu 1966.



Dálnice D1 na mostě u Senohrab v osmdesátých letech.

Ale to už je jiná kapitola dálniční historie.

ŽIVOTOPISY

¹⁾ JAN ANTONÍN BAŤA

Nar. 7. 3. 1898; nevlastní bratr Tomáše Baťi, po jehož úmrtí v roce 1932 převzal kožedělný podnik ve Zlíně. Uplatnil nejmodernější organizační metody i nejnovější technologie své doby. Konkrétní činností se snažil o hospodářské pozvednutí Valaška a některých oblastí Slovenska a vytýčil realistické zásady pro celkový rozvoj Československa. V roce 1938 obdržel na Vysoké škole technické v Brně titul dr. techn. honoris causa.

13. března 1939, kdy si byl vědom neodvratitelnosti německé okupace, opustil spolu se svým nevlastním synovcem Tomášem republiku.

Jeho válečné a poválečné podnikatelské aktivity však byly poznamenány ztrátou realistického pohledu na svět. Společnost už během války de facto vedl právě jeho nevlastní synovec Tomáš, který ji postupně přivedl k dalšímu výraznému rozmachu.

J. A. Baťa zemřel v roce 1965.

²⁾ DIVIZNÍ GENERÁL KAREL HUSÁREK

Nar. 31. 1. 1893 v Čehovicích u Prostějova. V letech 1912 až 1914 studium oboru stavebního inženýrství na Vysoké škole technické v Brně, avšak 3. 8. 1914 odveden jako jednorozční dobrovolník. Do roku 1915 škola na ženijní důstojníky v záloze v Kremži.

V 1. světové válce velitel čtyř sapérské roty na ruské frontě. 4. 6. 1916 zajat, téhož roku přijat do čsl. legií, kde působil v různých velitelských funkcích. V letech 1918 až 1920 v oblasti sibiřské magistrály v rámci Gajdovy sibiřské armády účast v boji s bolševiky, v roce 1919 jako generál zvláštního určení.

Návrat do Československa 1920 se zařazením k ženijnímu vojsku. V letech 1924 až 1926 Vysoká škola válečná v Paříži. Pak, až do roku 1932, vysoké velitelské funkce na Slovensku. Později ve velitelských funkcích na Generálním štábu ČSA. V roce 1936 hodnost divizního generála. Od 31. 12. 1937 ředitelem opevňovacích prací.

Od 4. 10. 1938 do 1. 12. 1938 ministrem veřejných prací (vystřídán baťovcem Dominikem Čiperou). 1. 12. 1939 do výslužby (vojenské). Za války pracoval na Slovensku v pobočce Škodových závodů v Dubnici nad Váhom.

Po válce nebyl povolán do činné služby, byl souzen Národním soudem a neodůvodněně zbaven hodnosti, z vyšetřovací vazby byl však propuštěn. V padesátých letech pracoval jako překladatel z ruštiny ve Státním nakladatelství technické literatury.

Zemřel 26. 7. 1972. V roce 1991 mu byla vrácena hodnost divizního generála.

³⁾ DR. ING. KAREL VALINA

Nar. 27. 12. 1883 v Božďalovicích pod Bezdězem. Jeho zásluhy o zahájení stavby dálnic jsou velké, avšak v období těsně po válce začal uplatňovat neprozíravé názory na rozvoj silničního provozu. Po válce zatčen pro kolaboraci, později byl však rehabilitován.

⁴⁾ DIVIZNÍ GENERÁL ING. VÁCLAV NOSEK

Nar. 30. 9. 1887 v Talíně u Písku. Studium oborů zeměměřičství a kulturní inženýrství na České vysoké škole technické v Praze v letech 1905 až 1910. V r. 1910 povolán do činné služby jako jednorozční dobrovolník.

Účast v 1. světové válce na ruské frontě. Zajat 17. 9. 1916. Od 27. 9. 1916 v čsl. legiích postupně ve velitelsko-inženýrských funkcích. V Československu do roku 1921 v ženijním vojsku, od 11. 10. 1921 na Ministerstvu národní obrany.

V roce 1928 povýšen do hodnosti brigádního generála. Od roku 1931 velitelem zemského ženijního vojska v Praze. 4. 10. 1938 až 31. 3. 1941 generálním ředitelem VSŠD resp. GŘSD. Pak do civilního důchodu. Byl účastníkem odboje, nebyl nikdy prozrazen, účastnil se pražského povstání. 1. 2. 1946 sice povolán zpět do činné služby, avšak 1. 4. 1946 přeložen do výslužby.

Zemřel 29. 8. 1953 v Praze.

⁵⁾ ING. KAREL MÍŠA

Nar. 20. 5. 1883 v Brně. Pro jeho činnost na Ministerstvu veřejných prací a na GŘSD může být právem nazýván otcem dálnice.



⁶⁾ **PLUKOVNÍK ŽEN. ING. VLADIMÍR HÁJEK**

Nar. 18. 10. 1889 na Královských Vinohradech (dnes Praha). V letech 1908 až 1914 studia na České vysoké škole technické v Praze (II. státní zkouška až 1916). V roce 1910 (během studia) odveden jako jednoroční dobrovolník. Do roku 1911 škola pro záložní důstojníky u 4. pevnostního dělostřeleckého pluku v Pulji (Istrie).

Až do konce 1. světové války velitel čtyř moždířů ráže 210 mm.

V Československu vojenská kariéra, po absolvování kurzu pro štábní kapitány ženijního vojska (v roce 1925) stále více zaměřená na technické funkce. V roce 1930 dosáhl na České vysoké škole technické v Praze titulu Dr. techn. Od roku 1936 je velitelem ženijního učiliště v Litoměřicích. V roce 1937 povýšen do hodnosti plukovníka ženijních vojsk.

V době mnichovské krize převelen k 1. ženijnímu pluku v Terezíně. V letech 1938 až 1939 na Velitelství stavby dálkových silnic resp. Generálním ředitelství stavby dálnic. Jeho osud po odchodu z funkce přednosta všeobecného oddělení GRSD (21. 3. 1939 nahrazen plk. stavebního inženýrství Josefem Hubálkem) není znám.

⁷⁾ **RUDOLF BERAN**

Nar. 28. 12. 1887 v Pracejovicích (okr. Strakonice). Roku 1905 absolvoval hospodářskou školu ve Strakonici. Od r. 1906 aktivní člen agrární strany v jižních Čechách. Pro své výborné organizační schopnosti se stal blízkým spolupracovníkem předsedy strany Aloise Švehly. V letech 1918-1933 ústřední tajemník Republikánské strany československého venkova (od roku 1919 oficiální název agrární strany); vybudoval dobře fungující síť stranického aparátu, od roku 1927 (po onemocnění A. Švehly řídil chod strany. 1933-1935 úřadující místopředseda, 1935-1938 předseda strany, 1918-1939 poslanec Národního shromáždění. V druhé polovině třicátých let zastáncem dohody a spolupráce se Sudetoněmeckou stranou. Po mnichovské dohodě prosazoval politickou koncentraci v okleštěné republice; od listopadu 1938 do března 1939 předseda Strany národní jednoty, od 1. 12. 1938 do 15. 3. 1939 předseda vlády Česko-Slovenska, od 16. 3. 1939 do 27. 4. 1939 předseda vlády Protektorátu Čechy a Morava. Poté odstoupil z politického života, avšak zůstal ve styku s domácím odbojem, který finančně podporoval. V květnu 1941 zatčen gestapem a v červnu 1942 odsouzen v Berlíně k 10 letům žaláře, v prosinci 1943 propuštěn do domácího vězení (pobýval v rodných Pracejovicích). 14. 5. 1945 zatčen a obviněn z úkladů proti čs. státu a kolaborace s něm. okupanty. V dubnu 1947 odsouzen k 20 letům těžkého žaláře.

Zemřel ve vězení v Leopoldově 28. 2. 1954.

⁸⁾ **DOMINIK ČIPERA**

Nar. 3. 8. 1893 v Praze. Roku 1911 maturita na obchodní akademii v Praze. Od r. 1919 ve službách Baťových závodů ve Zlíně (obchodní a finanční vedení firmy Baťa). Později se stal generálním ředitelem firmy Baťa a.s. Člen správních rad mnoha firem a současně předseda starostenského sboru soudního okresu Zlín, předseda stálé rady moravskoslezského spolku a místopředseda Společnosti dunajsko-oderského průplavu. R. 1932 starosta Zlína, znovu zvolen r. 1938 (vybudoval Nový Zlín). 1. 12. 1938 až 15. 3. 1939 ministr veřejných prací.

16. 3. 1939 až 19. 1. 1942 ministr veřejných prací v protektorátní vládě.

V dubnu 1947 souzen v Uherském Hradišti (obviněn z kolaborace). Zproštěn viny pro prokazatelnou vykonstruovanost obžaloby. Před únorem 1948 odešel do exilu. Později v Kanadě spolupracoval s T. Baťou ml. při budování firmy Bata shoe organization.

Zemřel 3. 9. 1963 v Kanadě.

⁹⁾ **DIVIZNÍ GENERÁL ALOIS ELIÁŠ**

Nar. 29. 9. 1890 v Praze. 10. 3. 1911 státní zkouška inženýrsko-zeměměřičská na České vysoké škole technické v Praze. Účast v 1. světové válce, od 29. 8. 1914 v ruském zajetí. Pracoval jako vojenský technický úředník v ruských službách na stavbě železnic. V srpnu 1917 vstoupil do čsl. legií v Rusku, v říjnu přešel k čsl. legiím ve Francii.

V lednu 1919 se vrátil do Československa. Aktivně se zúčastnil bojů s Poláky na Těšínsku a s Maďary na Slovensku. V letech 1921-1923 studoval na Vysoké škole válečné v Paříži. V dalších letech zastával vojenské, ale i diplomatické funkce, např. na Hlavním štábu v Praze nebo na odzbrojovací konferenci Společnosti národů v Ženevě. V roce 1929 dosáhl generálské hodnosti. R. 1933 se stal velitelem divize v Litoměřicích a r. 1935 velitelem sboru v Trenčíně.

Během mobilizace na podzim 1938 velel záložnímu sboru na jižní Moravě, pak působil na Ministerstvu národní obrany.

V prosinci 1938 se stal ministrem železnic a pošt (teprve později název „ministerstvo dopravy“). Od 27. 4. 1939 byl ministerským předsedou v Protektorátu Čechy a Morava. Funkce vyžadovala velkou odvahu. Na jedné straně totiž musel vystupovat navenek loajálně k novému státoprávnímu uspořádání (jen tak mohl udržet alespoň nějakou autonomii protektorátní vlády), na druhé straně se jako činitel odbojového hnutí (Obrana národa, ÚVOD) podílel na protiněmecké činnosti a jejím organizování. Již při nástupu do funkce si byl (dle svědků) vědom toho, že bude dříve či později popraven. 27. 9. 1941 byl zatčen Němci, 1. 10. 1941 odsouzen k trestu smrti a 19. 6. 1942 popraven.

V říjnu 1946 byl povýšen in memoriam na armádního generála, v říjnu 1996 obdržel Řád Bílého lva in memoriam.

¹⁰⁾ ŠTÁBNÍ KAPITÁN ING. KAREL CHMEL

Nar. 27. 3. 1908 na Královských Vinohradech (dnes Praha). 1926 až 1932 ČVUT v Praze, přičemž v letech 1929 až 1932 prezentován k vykonávání služby jako frekventant Vojenské inženýrské koleje v Praze.

V letech 1932 až 1937 v ženijním vojsku se specializací pro stavbu silnic a prací na polním opevnění. 15. 10. 1938 přidělen k Velitelství stavby dálkových silnic resp. Generálnímu ředitelství stavby dálnic v hodnosti štábního kapitána. Je autorem slova dálnice. 1. 2. 1942 do výslužby.

Účastník pražského povstání. 11. 5. 1945 návrat do činné služby (během roku 1948 i účast v ŘOP). 1. 10. 1949 hodnost plukovník ženijních vojsk.

Zemřel 17. 7. 1983.

¹¹⁾ ING. FRANTIŠEK KLOKNER

Nar. 10. 11. 1872 v Praze. Maturita na reálce v Karlíně roku 1892, II. státní zkouška odboru stavebního inženýrství na České vysoké škole technické v Praze. V letech 1897-1899 asistent Josefa Šolína na téže škole, 1899-1920 konstruktér Pražské mostárny, 1902-1908 vyučoval na Státní průmyslové škole v Plzni, 1909-1939 působil na ČVUT v Praze (od r. 1917 profesor), r. 1921 zakladatel a do r. 1939 přednosta Výzkumného ústavu hmot a konstrukcí stavebních (Kloknerův ústav). Člen Československé akademie věd a umění, od r. 1952 akademik ČSAV. Zabýval se statikou stavebních konstrukcí a teorií betonových a železných konstrukcí. Z díla: Návod k statickému výpočtu, návrhu a stavbě továrních komínů (1904), Vyztužený beton (spoluautor, 1909), Novodobé silnice (spoluautor, 1929), Statika stavebních konstrukcí (1946).

Zemřel 8. 1. 1960 v Praze.

¹²⁾ PLUKOVNÍK STAV. ING. JOSEF HUBÁLEK

Nar. 27. 3. 1886 v Lukavicích okres Žamberk. Roku 1910 státní zkouška na České vysoké škole technické v Praze, obor stavebního inženýrství.

V letech 1910-1911 jednoroční dobrovolník. 7. 1. 1913 absolvoval v Krakově školu pro fortifikační důstojníky v záloze. Zaměstnán jako projektant vodních staveb u stavební firmy v Ústí nad Orlicí. V roce 1913 pro Ministerstvo války jako smluvní zaměstnanec vedl stavbu tvrze na hranici Rakouska-Uherska v Hercegovině.

Účastnil se I. světové války jako fortifikační důstojník.

V Československu vedoucí referátu speciálních staveb ve stavebním oddělení na Ministerstvu národní obrany. Od prosince 1934 do března 1939 vedení stavebně administrativního oddělení Ředitelství opevňovacích prací. 1. 1. 1937 povýšen do hodnosti plukovník stavebního inženýrství.

1939-1941 Generální ředitelství stavby dálnic. V roce 1941 odchod do důchodu. Jako vojenský důchodce vedl stavbu nové části barandovských filmových ateliérů. Po osvobození (stále jako důchodce) práce ve stavebnictví až do roku 1958.

Zemřel 17. 2. 1976 v Praze.

¹³⁾ ING. JOSEF HONS

Nar. 25. 2. 1888 v Novém Bydžově. Svou propagační a informační činností na GŘSD podstatně zvedl obecné povědomí o dálnicích.

¹⁴⁾ PLUKOVNÍK STAV. ING. FRANTIŠEK BALÁTĚ

Nar. 11. 2. 1889 v Českém Brodě. Roku 1911 II. státní zkouška na České vysoké škole technické v Praze (obor stavebního směru vodohospodářského). 1911-1912 jednoroční dobrovolník.

Účast v I. světové válce. Od roku 1916 v legiích v Rusku, od r. 1918 ve Francii a v Itálii. Během své činnosti v legiích obdržel 11 vyznamenání.

V Československu přednosta Zemského vojenského stavebního ředitelství v Brně. 1. 5. 1928 hodnost plukovník stavebního inženýrství. V letech 1936-1938 stavebním ředitelem III. sboru, v letech 1937 a 1938 členem zkušební komise pro II. státní zkoušky odbor inženýrského stavitelství směru vodohospodářského a kulturního při Vysoké škole technické Dr. Edvarda Beneše v Brně.

1938-1941 Velitelství stavby dálkových silnic resp. Generální ředitelství stavby dálnic. 1. 4. 1941 do výslužby.

Po osvobození opět aktivován - služba na MNO. 1. 4. 1947 do vojenské výslužby. Později zaměstnán jako stavební dozor na letišti ve Kbelích.

Zemřel 25. 11. 1965.



¹⁵⁾ ING. VOLFGANG FLEK

Nar. 4. 9. 1881 ve Vídni. Od roku 1901 žil v Novém Městě na Moravě, v Brně od roku 1913.

V době působení u GRSD měl titul vrchní technický rada. V roce 1941 odešel do výslužby.

¹⁶⁾ DR. FRITZ TODT

Nar. 4. 9. 1891 v Pforzheimu (Baden - Německo). Studoval na vysokých školách technických v Mnichově a v Karlsruhe a promoval jako Dr. Ing. První světové války se zúčastnil jako důstojník pěchoty a také jako důstojník letectva.

V Německu po první světové válce pracoval především jako konstruktér a stavbyvedoucí. V roce 1923 vstoupil do NSDAP. V r. 1928 se stal technickým vedoucím firmy zabývající se stavbou silnic. Při svých rozsáhlých cestách po evropských státech (včetně ČSR) studoval poměry při stavbách silnic a zúčastnil se vývoje plánu dálniční sítě Německa již před r. 1933. Ve vedení NSDAP zastával různé technické funkce, např.: odborný poradce pro stavbu silnic v oddělení hospodářské techniky. Od r. 1933 vedl (ve funkci generálního inspektora říšských silnic) výstavbu dálnic. Od roku 1936 byl vedoucím úřadu technické vědy německé pracovní fronty (DAF). Vytvořil výkonnou pracovní organizaci, jejíž základ tvořili smluvně vázaní dělníci. V roce 1938 byl jmenován zmocněncem pro regulaci stavebnictví. V únoru 1940 se stal generálním inspektorem pro zvláštní úkoly ve čtyřletém hospodářském plánu. 17. 3. 1940 jmenován do funkce 1. říšského ministra pro výzbroj a munici a od 7. 8. 1941 generálním inspektorem pro vodu a energii. Měl rozhodující slovo i při výstavbě dálnic v protektorátu, přičemž projevil věcné odborné stanovisko a ve sporných případech dal často za pravdu českým návrhům.

Zemřel 8. 2. 1942 při nevyjasněné letecké havárii nedaleko Hitlerova hlavního stanu („Vlčího douště“) ve Východním Prusku.

¹⁷⁾ ING. HANS LORENZ

Jeho oficiální titul v němčině zní: Oberregierungsbaumeister. Tento vynikající silniční odborník byl po druhé světové válce profesorem na německé technice. Napsal knihu o trasování dálnic.

Zemřel v roce 1972.

¹⁸⁾ ING. JAROSLAV BRÁZDIL

Nar. 9. 4. 1896 v Táboře. Maturita na 1. české reálce v roce 1914. Studium na České vysoké škole technické v Praze. V letech 1916-1918 služba v rakousko-uherské armádě. V r. 1920 absolutorium s vyznamenáním (už) na Vysoké škole stavebního inženýrství ČVUT. Stipendium ve Francii u projekční firmy. Projektuje betonové konstrukce pro válkou zpusťšenou Francii. Po návratu do Prahy stavbyvedoucí vodních a obytných staveb u Všeobecné stavební a Českomoravské stavební. Získává autorizaci civilního inženýra a r. 1926 otvírá samostatnou projekční kancelář. V roce 1928 zakládá se svým přítelem statikem Štěpánem Ješem stavební společnost Ing. Brázdil a Dr. Ješ. Firma postavila mnoho významných budov, např. hvězdárnu na Ondřejově, Národní technické muzeum v Praze, zahradní čtvrť Barrandov. V mostním stavitelství obloukové mosty: v Táboře a dálniční přes Želivku. Po znárodnění firmy v roce 1948 se činnost J. Brázdila přesouvá na pole stavební ekonomiky, metodiky, normalizace, typizace a racionalizace. Po začlenění své firmy do národního podniku Rudné doly zůstává technickým vedoucím. Od roku 1949 je nucen střídat různá pracoviště, od r. 1964 do konce života pracuje v Ústavu racionalizace ve stavebnictví.

Zemřel 16. 6. 1968 v Praze.

¹⁹⁾ ING. DR. ŠTĚPÁN JEŠ

Nar. 26. 12. 1895 v Táboře. Maturita na tábořské reálce, pak studium na České vysoké škole technické v Praze, tam v letech 1918-1920 asistentem profesora Kloknera. Ve 20. letech pracoval u několika stavebních firem v Paříži a v Praze; 1928-1948 spolujednatel pražské stavební firmy Brázdil a Ješ (stavba zahradní čtvrti Barrandov, Národního technického muzea v Praze, silničního mostu v Táboře, dálničního mostu přes Želivku aj.). 1945-1948 předseda Inženýrské komory a poslanec Národního shromáždění za národně socialistickou stranu; 1946-1948 předseda technického výboru Ústavodárného NS. V roce 1952 vystěhován z Prahy do Liberce, kde pracoval jako projektant v několika projekčních ústavech a stavebních závodech.

Zemřel 3. 12. 1966 v Liberci.

²⁰⁾ ING. DR. LUMÍR KAPSA

Nar. 2. 4. 1887 v Praze. Studium na 1. české reálce v Praze, od roku 1906 na České vysoké škole technické, r. 1911 II. státní zkouška a studijní cesta Švýcarsko (železový beton) a Paříž (filtrace pitné vody, splavné kanály), r. 1912 další studijní cesta po mnoha zemích Evropy. Zaměstnán jako samostatný stavbyvedoucí a plnomocník firmy Kapsa a Müller. V r. 1914 doktorát technických věd (statické řešení kopulí). V roce 1921 založena pobočka firmy v Bratislavě, na Slovensku od roku 1930 značná část činnosti firmy. Účast na stavbě čs. opevnění (tvrze Adam a Dobrošov) a na stavbě dálnice.

Zemřel 1. 1. 1946 ve Špindlerově Mlýně.

²¹⁾ ING. KAREL SKORKOVSKÝ

Nar. 17. 4. 1881 v Humpolci. Studoval stavební inženýrství na České vysoké škole technické v Praze, kde později pracoval jako asistent. V letech 1906-1910 konstruktér u různých českých i německých firem (Českomoravská strojírna, Hruža a Rosenberg v Praze, Baumhold a Kossel v Brémách, AST ve Vídni); studijní cesty Holandsko, Francie, USA. V r. 1911 vlastní podnik pro železobetonové stavby v Praze s filiálkou v Přerově, později přestěhovanou do Brna. Za první světové války v čsl. legiích v Rusku (technické formace). Po válce povýšil brněnskou pobočku na samostatnou společnost a v r. 1923 založil společnost i v Bratislavě. Významné stavby: Veletržní palác, Libeňský most, palác Poštovní spořitelny, účast na čs. pohraničním opevnění, dálniční most přes údolí Šmejkalovy. Po únoru 1948 vystěhován z Prahy.

Zemřel 28. 9. 1959 v Rokycanech.

²²⁾ ING. FRANTIŠEK SCHUMANDL

Nar. 19. 2. 1861 v Srbsku. Jako přední mostní odborník plně nalezl uplatnění u GRSD.

²³⁾ ING. FRANTIŠEK MAREK

Nar. 8. 10. 1885 v Dačicích. U GRSD pracoval od jeho vzniku, avšak ke konci války a v poválečném období vykonával fakticky funkci generálního ředitele.

²⁴⁾ ING. JIŘÍ NEUVIRT

Nar. 1. 11. 1905 v Týně nad Vltavou. Po absolvování reálného gymnázia studoval v letech 1925-1930 na Vysoké škole inženýrského stavitelství v Praze (směr konstruktivní a dopravní). V letech 1930-1937 pracoval ve veřejné službě stavební Zemského úřadu v Praze. V roce 1937 silniční a mostní odbor ministerstva veřejných prací, r. 1938 Generální ředitelství stavby dálnic (až do stavebního zákazu v roce 1941).

Po skončení 2. světové války v Kanceláři pro státní silniční plán ministerstva dopravy. V r. 1957 Výzkumný ústav dopravní (technologie výstavby silničních vozovek).

R. 1967 do výslužby. Od roku 1968 Ředitelství dálnic Praha, kde vytvářel fotografickou a filmovou dokumentaci.

Zemřel 23. prosince 1990 v Praze.

²⁵⁾ ING. EDUARD DVOŘÁK

Nar. 21. 9. 1885 v Horní Libochové u Velkého Meziříčí. V Československu pracoval jako stavební inženýr v Bratislavě. V Brně bydlel od 8. 3. 1939. U GRSD měl titul vrchní technický rada.

²⁶⁾ ING. ROBERT BALLON

Nar. 7. 12. 1883 v Brně. Po skončení studií na technice pracoval delší dobu v Bratislavě, kde ho zastihla i okupace. V červenci 1939 se přestěhoval do Prahy. U GRSD měl titul vrchní odborný rada.



²⁷⁾ ING. DR. EMANUEL ŠLECHTA

Nar. 18. 12. 1895 v Kutné Hoře. Vysokou školu strojního inženýrství absolvoval v roce 1921. V letech 1923-1926 studoval v USA na univerzitě ve Filadelfii; r. 1929 jmenován doktorem technických věd. Od r. 1935 docent ČVUT. Polit. činný v národně socialistické straně, 1938-1939 ve Straně národní jednoty, r. 1939 člen výboru Národního souručenství. 1939-1945 vězněn v koncentračním táboře Buchenwald. Od r. 1945 profesorem ČVUT; 1945-1948 člen předsednictva národně socialistické strany, od r. 1948 předseda Československé strany socialistické a poslanec NS. 1945-1948 ministr techniky, po jeho zrušení v roce 1950 ministr stavebnictví. Od září r. 1956 ministr-předseda Státního výboru pro výstavbu.

Zemřel (sebevražda) 17. 3. 1960.

PRAMENY 1

- Archiv Ředitelství silnic a dálnic ČR
Atlas našich automobilů 4
Milan Spremo
NADAS 1991
- Baťa, švec pro celý svět
Tomáš J. Baťa, Soňa Sinclairová
Melantrich, Praha 1991
- Budujme stát pro 40 000 000 lidí
J. A. Baťa
Zlín 1937
- Co přines' čas: Vzpomínky současníka
Jiří Ješ
Praha, Academia 1997
- Československá dálnice Praha - Brno - Košice - hranice SSSR
Ing. Jaroslav Sekera, Ing. Antonín Patočka
Obchodní a živnostenská komora v Olomouci 1946
- Československá zeď
Martin Ráboň, Tomáš Svoboda a kolektiv
Ing. Jan Škoda, FORT print 1993
- Český biografický slovník XX. století
Josef Tomeš
Paseka, Petr Meissner 1999
- Deník druhé republiky
Dušan Tomášek
Naše vojsko, Český svaz protifašistických bojovníků 1988
- Dějiny Prahy v datech
Autorský kolektiv pod vedením PhDr. Zdeňka Míky, CSc.
Panorama 1989
- Dělostřelecká tvrz Dobrošov
Václav Kaplan
Okresní muzeum v Náchodě 1989
- Knaurs Welt Atlas
Th. Knaur Nachf. Verlag, Berlin 1939
- Kronika
Dobová kronika Generálního ředitelství stavby dálnic
1938 - 1941
- Kvalifikační listiny
Ministerstvo národní obrany
Nedokončená dálnice Breslau (Wroclaw) - Wien
Václav Lidl
Rukopis 1987
- Někomu život, někomu smrt
Československý odboj a nacistická okupační moc
1939 - 1941
Jaroslav Čvančara
Praha 2002
- Někomu život, někomu smrt
Československý odboj a nacistická okupační moc
1941 - 1943
Jaroslav Čvančara
Praha 1997
- Panovníci českých zemí
Petr Čornej, Jiřina Lockerová, Pavel Major
Fragment, Praha 1993
- Po stopách našich železnic
Mojmír Krejčířík
NADAS 1991
- Praha ve stínu hákového kříže
Callum Mac Donald, Jan Kaplan
Melantrich, Praha 1995
- Průvodce světem techniky
Ing. B. Mansfeld s redakčním kruhem
Národní informační a tisková služba technická 1938
- Státní ústřední archiv
Svobodné slovo 4. října 1990
Technický obzor ročník XLVII, číslo 22 - 23/1939
Časopis Spolku inženýrů
Praha 1939
- Vondrovský Ivo - neuveřejněné archivní výzkumy
Významní legionáři v roce 1938
Martin Kučera



FOTOGRAFIE

archiv ČTK
archiv Heleny Ježkové
archiv Ing. Jarmily Šímové
archiv Ing. Jaroslava Brázdila
archiv Josefa Brabce
archiv Ředitelství silnic a dálnic ČR
dobové pohlednice
Ing. Ferdinand Studený

Ing. František Tichý
Ing. Jiří Neuvirt
Ing. Pavel Havránek
Presse-Bild-Zentrale, Berlin SW 68
Státní ústřední archiv
Václav Líd
Reprofoto: Václav Líd

JMENNÝ REJSTŘÍK

Balátě František Ing.	11, 12, 16, 30, 34, 35, 36	Hurych Oldřich Ing.	53, 54
Ballon Robert Ing.	34, 35, 36, 42, 43, 49	Husárek Karel	7
Bařa Jan Antonín Dr. techn. h. c.	5, 6, 11	Chmel Karel Ing.	9, 11, 12, 31
Bednařík Jan Ing.	37	Jelínek Ing.	15, 27, 34, 38, 51
Bechyně Stanislav prof. Ing. Dr.	11, 24	Ješ Štěpán Dr. Ing.	18, 19, 40, 51
Beneš Edvard Dr.	7, 49, 54	Ježek Leopold Ing.	30
Beneš Ing.	24, 51, 52	Kallauner Otakar prof. Ing. Dr.	11
Beran Karel Ing.	35	Kapsa Lumír Ing.	18, 19, 34, 51
Beran Rudolf	9, 13	Karas Cyril Ing.	11
Birkenholz Dr.	25	Kazda Jaromír Ing.	35
Blaskowitz	11	Klement Miloslav Ing.	8, 3
Bořkovec Ing.	18, 51	Klika Jaromír Dr.	34
Branberger Ing.	18, 29, 34	Klokner František prof. Ing. Dr.	10, 11
Brázdil Jaroslav Ing.	18, 19, 40, 51	Koněrza Josef Ing. Dr. techn.	11
Brož Dr.	16	Kostrhun František Ing.	31
Caha Marek JUDr.	30	Kruliš Ing.	27
Čípera Dominik	8, 9, 11, 13, 24, 28, 34	Krupský Ing.	49
Čulík Ferdinand	40, 54, 55	Landovský Dr.	16
Domanský Jakub Ing.	18, 34, 40	List	11
Dvořák Eduard Ing.	31, 37	Lorenz Hans Ing.	15, 25
Eliáš Alois Ing.	7, 9, 13, 15	Loskot Ing. Dr.	49
Flek Wolfgang Ing.	11, 12, 25, 31, 37	Lozovsky Ing.	14, 15, 16, 29, 51
Frič Ing.	18, 29, 34, 51, 52	Lukáš Ing.	51
Gettner Ing.	27	Malý Ing. Dr.	15, 30, 45, 51
Golda Karel Ing.	28	Mandaus Ing.	18, 27, 35, 36, 51
Gottwald Klement	54	Marek František Ing.	27, 30, 35, 42, 47, 49, 53
Grothe Bernhard Ing.	24, 25, 29, 32, 33, 4, 41	Matolín Radim Ing.	24, 30
Hácha Emil Dr.	8, 9, 11, 20, 24, 32	Matoušek J. Ing.	18, 34, 51
Hájek Vladimír Dr. Ing.	8, 10, 11	Metzl Otto Ing.	25
Hartmann E. Ing.	13, 16	Míša Karel Ing.	8, 10, 11, 16, 21, 25, 29, 34
Heydrich Reinhard	42	Možíš Ing.	27
Hoffmann Ing.	25, 36	Müller Ing.	18, 34, 51
Hons Josef Ing.	11, 3	Nebeský Josef Ing.	24, 38, 51
Horejc Václav	36	Neurath Konstantin von	13, 41
Hrabě Ing.	15, 16, 29, 51	Neuvirt Jiří Ing.	31, 45, 49
Hubálek Josef Ing.	11, 28, 30, 35	Niemayer R. Ing.	32

Nosek Václav Ing.	7, 10, 11, 12, 16, 24, 25, 28, 30, 32, 34, 36	Studený Ferdinand Ing.	31
Payer Jaroslav Ing.	35, 53	Suchopár	16
Pražák T. Ing.	18, 29, 41, 51	Syrový Jan	7
Příbyl František	31	Šlechta Emanuel Ing. Dr.	53
Rabas Eugen	31	Špaček Ing.	24
Ráliš Vladimír Ing.	44, 45	Štěrbá Emil Ing.	15, 51
Reif František Ing.	53, 54	Šuledr Stanislav	30
Rosík Jan Ing.	54	Švajcr Ing.	18, 27, 35, 36, 51
Sameš Antonín Ing.	8, 30	Todt Fritz Ing. Dr.	13, 24, 25, 49
Semerád Ing.	49	Urban Ing. Dr.	18, 30, 51
Schaub Friedrich	34	Ušakov Sergej Ing.	40
Schöllkopp August Ing.	25	Vacek Václav	31
Schumandl František Ing.	24, 30	Valina Karel Dr.	7, 11
Sikyta Jaroslav	30, 36	Vávrovský Ferdinand Ing.	16
Silota Ing.	27	Veselý Jan	8
Skarpíšek Jan Ing.	27	Veselý Leopold Ing.	11
Skorkovský Karel Dr.	24, 38, 51, 55	Velden Ing.	15, 30
Smetana J. Ing.	30	Vlk Ing.	15, 30, 51, 54
Soudný František JUDr.	8	Vološin Augustin	11
Stránský Dr.	16	Widemann Ing.	49



KAPITOLA 6

DOTVOŘENÍ NOVÝMI POZNATKY TOMÁŠE JANDY

BETONOVÉ DÁLNIČNÍ VOZOVKY



Finišer Orenstein & Koppel



Dingler typ C – starší provedení



Dingler typ D

Již od počátku plánování výstavby dálniční sítě si Generální ředitelství stavby dálnic (dále jen GRSD) uvědomovalo, že strojní vybavení naprosté většiny firem je pro zřizování kvalitních betonových vozovek naprosto nevhodné. Stroje na zřizování vozovek, které ve velké většině vlastnily stavební firmy, byly zastaralé a nebyly až na výjimky schopny vyrobit vozovku požadovaných vlastností. Pouze několik firem vlastnilo finišery firmy Orenstein & Koppel vyráběné v Praze Vysočanech v licenci belgické firmy S. G. M. E. Finišery S. G. M. E. byly od poloviny třicátých let používány na stavbách belgických a holandských silnic a dálnic. Nevýhodou těchto finišerů bylo zřizování dálniční vozovky po polovinách. Někteří tehdejší odborníci však tento způsob zřizování dálničních vozovek považovali za lepší než betonování dálničních vozovek v celé šíři.

Vzhledem k výše popsaným problémům s vybavením firem stroji na zřizování betonových vozovek, jakož i ke značné pořizovací hodnotě těchto strojů, bylo rozhodnuto, že tyto nakoupí do svého majetku GRSD a bude je jednotlivým firmám pracujícím na stavbě dálnice pronajímat.

Po zkušenostech, získaných na stavbě německých dálnic, bylo rozhodnuto o nákupu finišerů značky Dingler. Tyto finišery produkovaly 80 % betonových vozovek na německých dálnicích a pracovaly na principu dusacím. Finišer Dingler typ „C“, určený pro betonování spodní vrstvy, byl vybaven srovnávací kladinou, řadou dusacích kladiv, další dusací kladinou a vibračním srovnávačem povrchu. Finišer Dingler typ „D“, určený pro betonování horní vrstvy, měl stejné vybavení, avšak bez řady kladiv.

Pro potřeby zřizování dálničních vozovek bylo dále rozhodnuto nakoupit v Německu míchačky systému Sonnthofen s rozdělovači betonu, nářadí na vytahování spárovnic a kolejnice s lyžinami a bedněním pro betonování vozovek.

České firmy měli GRSD dodat parní a benzinové válce pro úpravu tělesa dálnice před pokládkou vozovek, vodící kolejnice pro betonování krajnic a pojezdové střechy pro ochranu betonových vozovek.

GRSD předpokládalo zahájení stavby betonových vozovek na úsecích dálnice poblíž Prahy ještě na podzim 1939 a proto byla objednávka strojů v Německu několikrát urgována. Stavební stroje však byly dodány až na jaře 1940 a vzhledem k narůstajícím problémům způsobených válečným konfliktem nedošlo nikdy k jejich nasazení (pouze válce byly zapůjčeny firmám pracujícím na stavbě dálnice). Stroje byly uskladněny v prostorách dnešního Strahovského stadionu a přečkaly zde celou dobu války. Po válce se opět předpokládalo jejich nasazení při dostavbě rozestavěné dálnice. Posledním dokumentem, který hovoří o těchto stavebních strojích, uskladněných stále v prostorách Strahovského stadionu, je soupis strojů provedený ministerstvem techniky v rámci přípravy dvouletého plánu hospodářské obnovy (dvouletka).

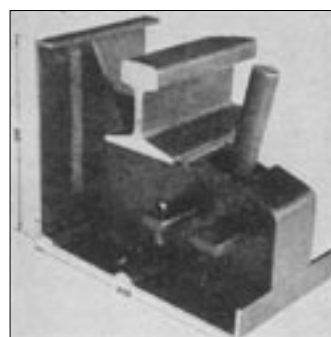
Podle svědectví pamětníka, který pracoval na dostavbě Strahovského stadionu po válce a později zde působil jako údržbář, byly stroje někdy koncem čtyřicátých let jakožto zdroj kvalitní oceli převezeny do hutí.

PLÁNOVANÉ VOZOVKY V JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH DÍLECH DÁLNIČE ÚSEK PRAHA – HUMPOLEC

STROJE A ZAŘÍZENÍ ZAKOUPENÉ GRŠD PRO STAVBU VOZOVEK

Díl	Mezi obcemi	Délka úseku	Druh vozovky v daném dílu (délky v metrech)
5/1	Chodov – Průhonice	5 088 m	V celém dílu betonová vozovka
5/2	Průhonice – Doubravice	3 767 m	V celém dílu betonová vozovka
6/1	Doubravice – Všechromy	5 000 m	V celém dílu betonová vozovka
6/2	Všechromy – Mirošovice	5 368 m	0–1 875 beton, 1 875–3 050 dlažba, 3 050–5 368 beton
7/1	Mirošovice – Lensedly	4 921 m	Plány vozovek tohoto dílu se nedochovaly (dle rozpočtu cca 40 % dlažba, 60 % betonová vozovka).
7/2	Lensedly – Vranov	4 270 m	V celém dílu dlažděná vozovka
8/1	Vranov – Ostředek	5 191 m	0–0,250 dlažba; 0,250–5 191 beton
8/2	Ostředek – Šternov	5 413 m	1 405 m délky úseku mělo mít dlažděné vozovky, zbytek vozovky betonové, přesný plán se nedochoval.
9/1	Šternov – Psáře	6 660 m	V celém dílu dlažděná vozovka
9/2	Psáře – Střečov	5 224 m	Plány vozovek tohoto dílu se nedochovaly.
10/1	Střečov – Soutice	5 225 m	0–2 175 dlažba, 2 175–5 225 beton
10/2	Soutice – Bernartice	5 221 m	0–1 165 beton, 1 165–4 120 dlažba, 4 120–5 221 beton
11/1	Bernartice – Lhota Bubeneč	5 000 m	0–2 800 beton, 2 800–4 075 dlažba, 4 075–5 000 beton
11/2	Lhota Bubeneč – Děkanovice	4 955 m	V celém dílu betonová vozovka
12/1	Děkanovice – Koberovice	7 050 m	0–800 beton, 800–4 300 dlažba, 4 300–7 050 beton
12/2	Koberovice – Jiřice	7 220 m	Plány vozovek tohoto dílu se nedochovaly.
13/1	Jiřice – Komorovice	6 300 m	0–200 beton, 200–750 dlažba, 750–4 000 beton, 4 000–6 185 dlažba, 6 185–6 300 beton

Typ stroje	Počet ks	Výrobce
Válec silniční parní typ „Brno“ 15–18 tun	1	Královopolská a. s., Brno
Válec silniční benzinový „Praga“ 9 tun	2	Praga a. s., Praha
Finišer „Dingler“ na úpravu pláně typ „A“	2	Dinglerwerke a. s., Ilsenburg, Německo
Finišer „Dingler“ pro betonování spodní vrstvy typ „C“	2	Dinglerwerke a. s., Ilsenburg, Německo
Finišer „Dingler“ pro betonování vrchní vrstvy typ „D“	2	Dinglerwerke a. s., Ilsenburg, Německo
Míchačka na beton „Hannover-Alfeld“ 1500l s nuceným mícháním	3	Bayerische Hüttenwerke, Mnichov, Německo
Rozdělovač betonu „Hannover-Alfeld“ 1500l	4	Bayerische Hüttenwerke, Mnichov, Německo
Sada nářadí na vytahování spárovnic „Lindhoff“	2	Lindhoff a. s., Berlin-Tempelhof, Německo
Kolejnice s lyžinami a bedněním pro betonování vozovek	990 m	Krupp a. s., Rheinhausen, Německo



Kolejnice s lyžinami a bedněním na betonování vozovek



Betonáž vozovky na Německé dálnici 1938

PRAŽSKÝ DÁLNIČNÍ OKRUH – PŘEMOSTĚNÍ VLTAVY U ZLÍCHOVA

V rámci plánování pražského dálničního okruhu (tangentské variantě, navržené a prosazené Pražskou plánovací komisí), byla připravována i stavba dálničního mostu přes Vltavu u Zlíchova. Přes nesouhlas GRSD (Generální ředitelství stavby dálnic) prosazuje Pražská plánovací komise (na rozdíl od GRSD kolaborující s okupanty) značné úpravy tohoto mostu. Mimo dopravu dálniční má být na most dále převedena místní automobilová doprava, železniční trať Praha – Louny a městská rychlodráha (metro). Kromě toho má být na mostě ještě cyklistická stezka a chodník pro pěší.

Pro tento účel je navrženo zřízení mostu patrového. Ve spodním patře povede dvojkolejná železniční trať, dvojkolejná městská rychlodráha (metro) a budou zde zřízeny chodníky pro pěší. V horním patře budou dvě normální vozovky dálnice, dvě vozovky pro místní automobilovou dopravu, dvě cyklistické stezky, střední dělicí pruh a dva metry široká krajnice.

Základní technické údaje mostu:

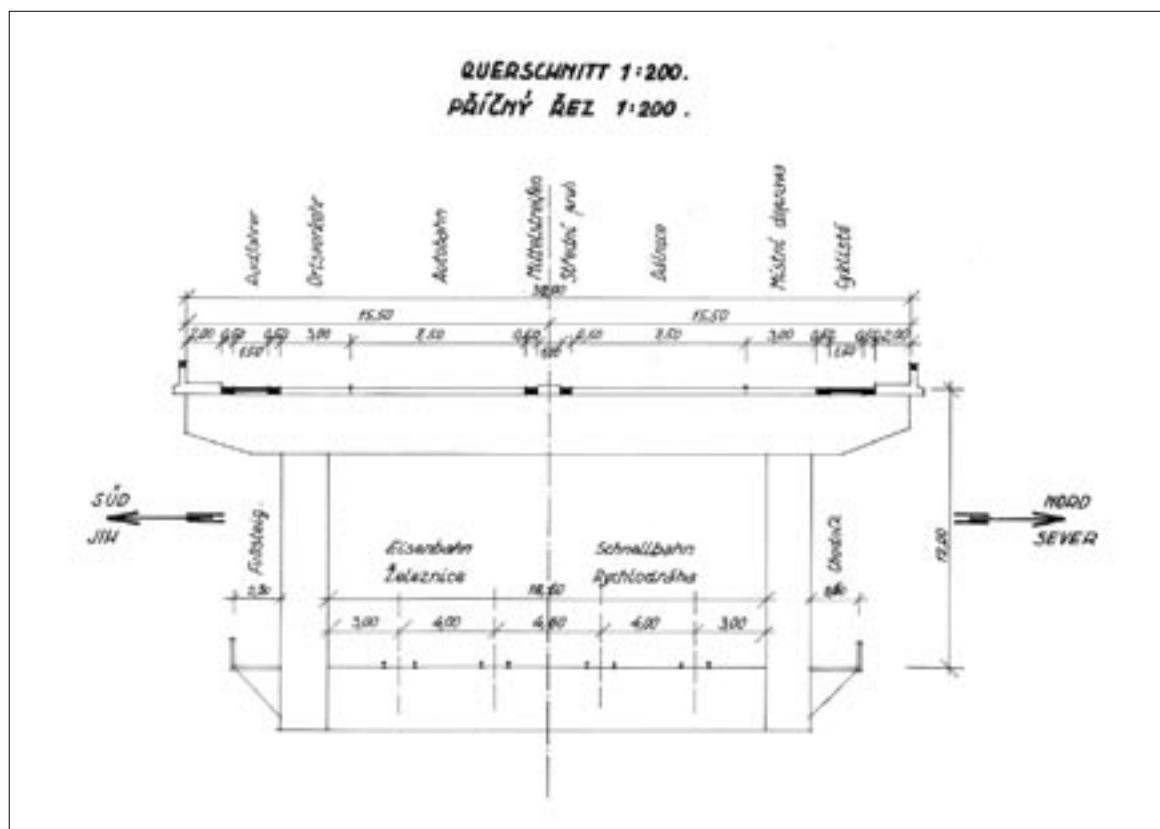
Délka	920 m
Šířka horního patra	32 m
Šířka dolního patra	27,6 m
Výška horního patra nad hladinou Vltavy	cca 75 m

Jelikož se jedná o mostní konstrukci obrovských rozměrů, svolává Pražská plánovací komise konferenci, která má pomoci vyřešit vzniklé problémy. Konferenci předsedá prof. Wunderlich, viceprezident Pražské plánovací komise a účastní se jí velké množství technických odborníků. Závěry této komise se dají shrnout do několika vět.

Vzhledem k pokračujícímu válečnému konfliktu není možné v dohledné době zahájit takovou stavbu. Doporučuje se proto pokračovat v projekční přípravě tak, aby tato byla ke stavbě mostu co nejlépe připravena.

V rámci této přípravy je rozhodnuto o vytvoření vizualizací mostu Rankeho metodou prostorového vyobrazení. V tomto případě se jedná o první vizualizaci dálniční stavby na území dnešní České republiky. (Nepočítáme-li vizualizace Německé průchozí dálnice provedené v letech 1939–1941).

Projekční práce na mostě jsou zastaveny v roce 1943 a veškeré projektová a spisová dokumentace končí v archivu. Z provedených pěti vizualizací se do dnešní doby dochovaly pouze dvě.



Příčný řez

1) Perspektivní vyobrazení předmostí Pankrác:

Obraz byl vypracován pomocí Rankeho metody prostorového vyobrazení z výše 1,5 m nad niveletou středu pravé vozovky dálnice. V perspektivním obraze mostu se objevuje situační oblouk mostu, směřující vpravo na pankráckou pláň. Vše ostatní z tělesa dálnice a ostatních komunikací je zakryto stávajícím zastavěním pankrácké pláň. V levé části obrazu je zakresleno budoucí zastavění pankrácké pláň obytnými bloky podle regulačního plánu Pankráce včetně prvního obytného bloku vpravo od dálnice. V pravé části obrazu je vynesena stávající zástavba.



Pohled na Pankrác

2) Perspektivní vyobrazení předmostí Zlíchov:

Podobně jako předcházející je i toto provedeno Rankeho metodou prostorového vyobrazení z výše 1,5 m nad niveletou středu pravé vozovky dálnice. V perspektivním obraze mostu se objevuje směrový oblouk dálnice o poloměru 3 500 m směřující vlevo a současně navazující na údolnicový oblouk o poloměru 8000 m, kterým přechází stoupání mostu z 1% do 5%, v zářezu planiny nad Zlíchovem. Největší hloubka zářezu je 14,5 m. Údolnicový oblouk působí v obraze poněkud tvrdě a dělá dojem „kolena“. Pro odstranění tohoto dojmu by bylo třeba zvětšit údolnicový oblouk. V levé části obrazu se objevuje levý oblouk místní komunikace, která ihned za mostem opouští dálnici a je převedena přes dálnici zobrazeným objektem, aby se v pravé části obrazu tato místní komunikace spojila s pravým obloukem této místní komunikace. Spojené větve místní komunikace poté pokračují v pravé části vyobrazení.



Pohled na Zlíchov

NE VŽDY SE VŠE POVEDE

Případ první:

Dne 26. 4. 1939 zadalo GRSD na základě výběrového řízení stavební práce v dílu 5/2 dálnice Praha–Brno–slovenská hranice pražské stavební firmě Ing. Dr. Malý za nabídnutou cenu 9 874 498,50 K. Za tuto cenu měla firma provést zemní těleso dálnice, dálniční vozovky a menší dálniční mosty do světlosti 6 m. Stavba větších dálničních mostů a mostů přes dálnici je zadána samostatně pražské stavební firmě Ing. Vlk a Ing. Velden.

Most číslo 523 patří k menším dálničním mostům. Most o světlosti 3 m a výšce 3,5 m měl sloužit pro převedení polní cesty pod dálnici. Pilíře a kolmá křídla mostu mají být z prostého betonu. Nosná deska má být železobetonová. Stavba mostu je zahájena 3.8.1939.

Postup prací:

Výkop pro základy mostu:	3. 8. 1939–28. 8. 1939
Betonáž základů mostu:	21. 9. 1939–23. 9. 1939
Betonáž pilířů mostu:	26. 9. 1939–7. 10. 1939
Betonáž železobet. mostovky	14. 4. 1940–19. 4. 1940

Počátkem května 1940 byla stavba mostu dokončena. Dalo by se předpokládat, že stavební firma práci odvedla pečlivě, bohužel tomu bylo jinak. V létě 1940 provádějí pracovníci ministerstva veřejných prací podrobnou kontrolu prací provedených na dálnici. Nacházejí mnoho dílčích nedostatků, které se však dají jednoduše napravit. Nedostatky zjištěné na stavbě menších mostů dílu 5/2 dálnice jsou vyhodnoceny jako nejhorší. V pilířích a křídlech mostu číslo 523 jsou nalezena šterková hnízda, mostní římsy nejsou rozděleny dilatační spárou a v místech uložení mostní desky se trhají. Vlastní mostní železobetonová deska má nedostatečně podbetonovanou ocel a je v ní také nalezeno několik šterkových hnízd. Firma je penalizována a rozhoduje se o dalším osudu mostu. Na jaře roku 1941 se provádí další prohlídka mostu za přítomnosti soudního znalce a jsou zjištěny další nedostatky a počínající celková destrukce objektu. Při této prohlídce je pořizena fotografická dokumentace a zápis o stavu mostní konstrukce.

Zápis (kráceno):

Při prohlídce mostu bylo zjištěno otevření dilatační spáry uprostřed pilířů a velká trhлина v jižní části jhlavské opěry tak, jak to ukazují snímky 1 a 2 na vnitřním líci pilíře a snímky 3 a 4 na rubu pilíře. Pohyb částí pilíře je zřejmý z fotografií 5 a 6, které ukazují pokles římsy na jhlavské straně a zároveň trhlinu v římsce nad pražskou opěrou. Na fotografii 2 je zřejmé, že následkem pohybu pilíře není již část desky na jižní jhlavské straně podpírána pilířem, neboť mezi nimi je otevřená spára. Konec jhlavského křídla ukazuje fotografie 7.

Sondováním o hloubce založení obou opěr bylo dále zjištěno, že základ nemá všude stejnou výšku. Podle plánů měla být hloubka založení 95 cm, ve skutečnosti je však místy pouze 40 cm (plány T-1 a T-2).

Na základě tohoto zápisu a další prohlídky mostu je v dubnu 1941 rozhodnuto o jeho odstranění bez náhrady. Demolici mostu provedla stavební firma na své náklady. Polní cesta byla přeložena podél dálničního tělesa k nejbližšímu dálničnímu mostu.



1 – pohled na spáru uvnitř



2 – detail spáry z vnitřku



3 – spára z rubu



4 – detail spáry z rubu



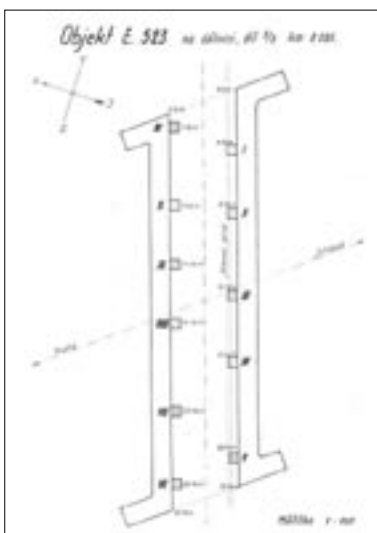
5 – sklonění římsy nad skleslou částí pilíře



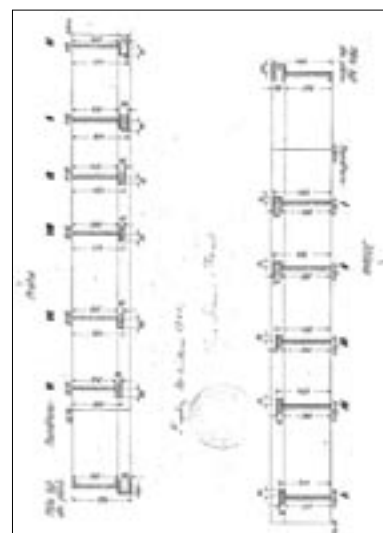
6 – detail římsy s trhlinou nad nepokleslým pilířem



7 – detail konce křídla



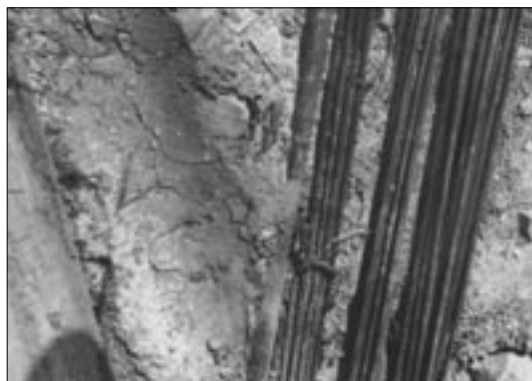
Plán T1



Plán T2

Případ druhý:

Fotografie byly pořízeny v rámci inspekce ing. Grotheho po stavenišťích dílů 5/1–6/2. Jedná se o staveniště mostu v dílu 5/1, most přes dálnici na silnici Újezd – Průhonice. Konkrétně se jedná o špatné uložení oceli, její vmačkávání do půdy atd. Vše vyplývá z fotografií.



O DVOU MOSTECH OBRAZEM

Stavba mostu přes Botič u Průhonice (fotografie z období 1939 až 1941).





Stavba mostu přes údolí Zlatého potoka u Kunic (fotografie z roku 1940 a 1941).



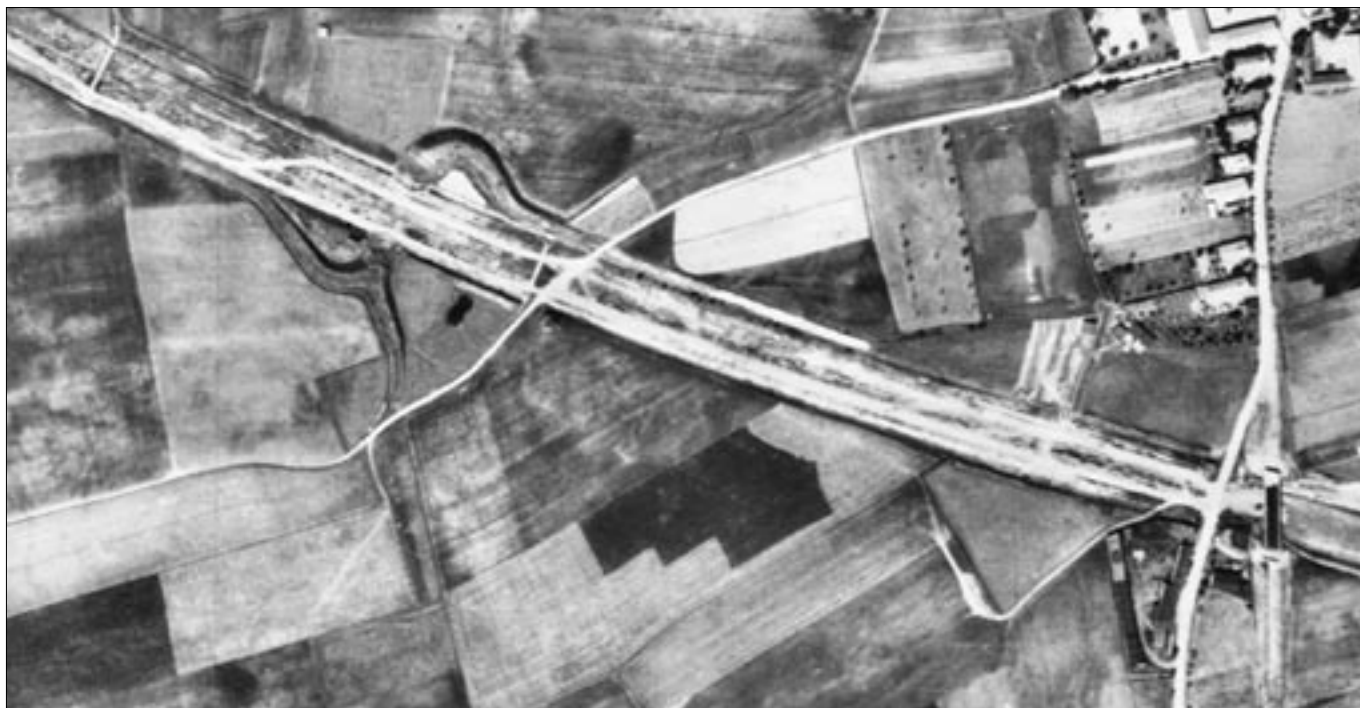
Z PTAČÍ PERSPEKTIVY



Mimórovňová křižovatka Průhonice 1947



Most přes údolí Zlatého potoka u Kunic 1949



Újezd u Prahy 1947 (most Újezd – Průhonice je ve stavbě a předcházející most blíže ku Praze má provedené pouze zemní práce. Stavba vlastního mostu nebyla zahájena).





Most přes údolí potoka Šmejalka u Senohrab 1949



Mimoúrovňová křižovatka Soutice a likvidovaný stavební dvůr



Most přes údolí Sedlického potoka 1949



Mimórovňová križovatka u obce Loket 1949

KAPITOLA 7

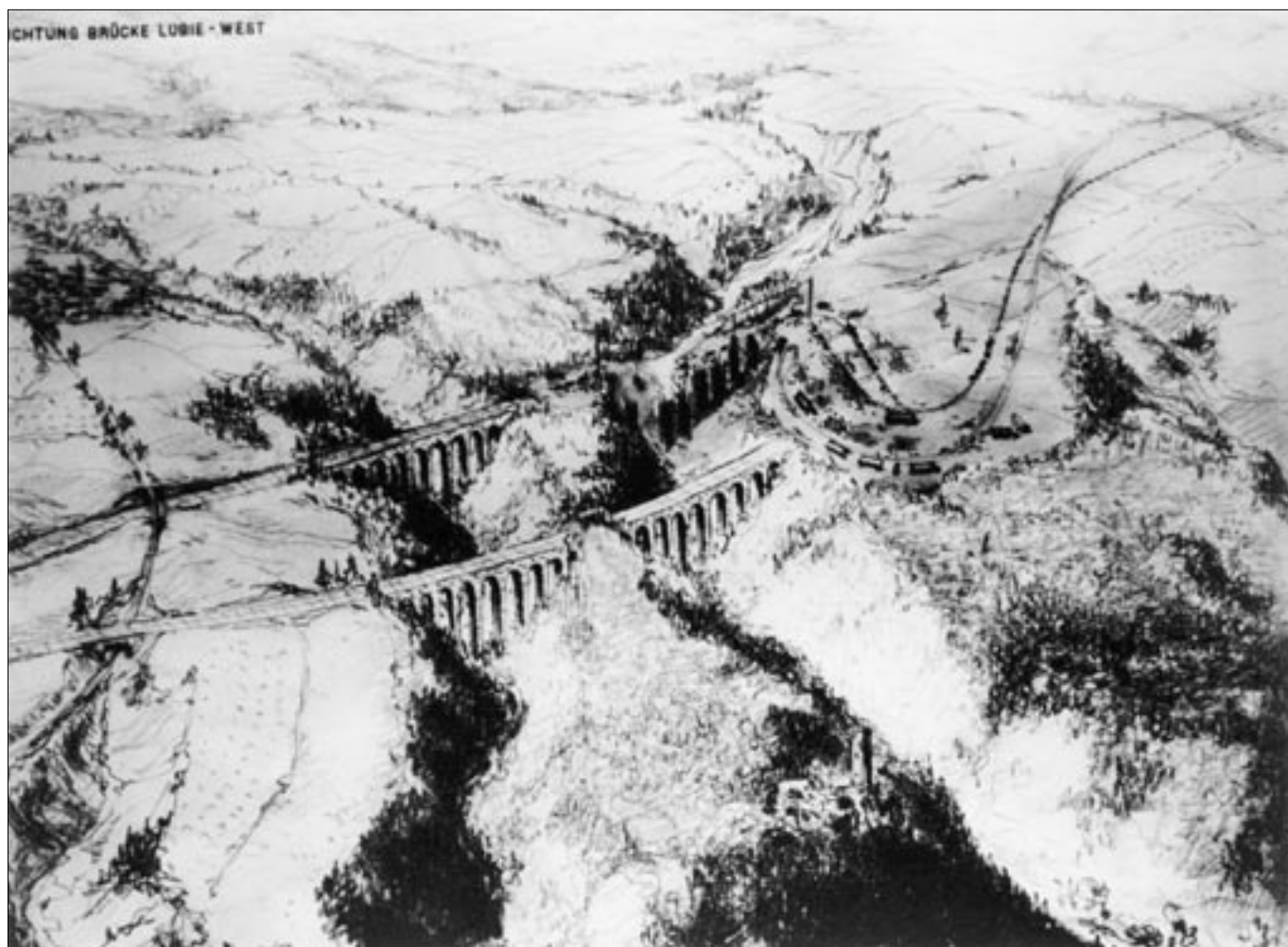
NĚMECKÁ PRŮCHOZÍ DÁLNIČE – „ČTYŘMOSTÍ“

HISTORIE PROJEKTU

Projekt Německé průchozí dálnice byl vypracován na sklonku roku 1938, ještě před obsazením zbytku našeho státu německými vojsky na jaře 1939. Do cesty německé dálnice se poblíž města Černá Hora u Brna staví 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 potoka překoná dálnice dvěma železobetonovými obloukovými mosty. V případě stavby mostů v této podobě by došlo k likvidaci přírodní památky Krkatá Bába. Proto přistoupil Ing. Dr. Lorenz k rozdělení dálnice do dvou samostatných těles. Osy samostatných těles byly od sebe vzdáleny cca 140 m, přírodní památka Krkatá bába by se nacházela mezi těmito tělesy. Tím by došlo i k rozdělení mostů a byly by postaveny čtyři samostatné mosty. Po vypuknutí válečného konfliktu byl projekt mostů přehodnocen a konstrukce mostů změněna na mosty betonové s malým rozpětím oblouků obložených velkými kamennými kvádry. Jednalo se o poněkud archaické řešení. Při stavbě takovýchto mostů nebylo třeba velké množství oceli, která byla přednostně dodávána pro vojenské účely.

Na jaře 1940 je rozhodnuto postavit prozatím pouze jedno ze samostatných dálničních těles a provoz po něm vést dočasně obousměrně. Stavební práce na stavbě dálnice probíhají až do počátku roku 1942, kdy byly k 30.4.1942 zastaveny. Stavební zařízení a část pracovních čet byla poté převedena na různé práce pro vojenské účely.

Po válce je v letech 1945–1947 provedena demontáž zbylých stavebních zařízení a odvezen použitelný stavební materiál. Od té doby je staveniště dálnice opuštěno.



Tuto kresbu provedení projektu Čtyřmostí měl Lagerführer Karl Petschke v předsíní své kanceláře v táboře Vierbrücken I. V tomto táboře byl také umístěn model celého projektu Čtyřmostí. Co se s tímto modelem 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

Počet oblouků: 14

Výška: 53 m

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 úrovní hřbetu.

Délka těchto spojených mostních křídel byla 100 m.

Východní most: (Talbrücke Lubie Ost)

Délka: 414 m

Šířka: 16 m

Počet oblouků: 15

Výška: ???

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

Počet oblouků: 14

Výška: 42 m

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

Východní most:

(Talbrücke Schluchtgraben Ost)

Délka: 290 m

Šířka: 16 m

Počet oblouků: 9

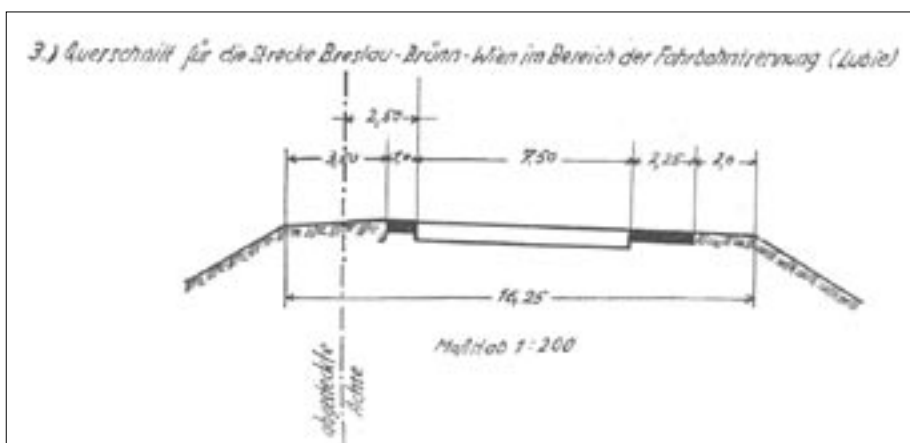
Výška: ???

Délka mostu včetně obou mostních křídel (severní a jižní)

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



Plány s podpisem Ing. Dr. H. Lorenze



Příčný řez samostatným tělesem dálnice – 1940

Vozovky:

km 483–485,6 betonová vozovka
km 485,6–486,05 diagonální dlažba
km 486,05–490,25 betonová vozovka
km 490,25–491,7 diagonální dlažba
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

POPIS VEDENÍ DÁLNIČE

Podrobný popis úseku začínáme v údolí Žerůstkého potoka severozápadně od Černé Hory. Zde končí stavební díl (Erdbaulos) 33, budovaný sdružením firem Pittel & Brausewetter a Lanna a. s. a začíná další stavební díl, který realizovala pražská stavební firma Hrabě & Lozovský. Dálnice nejprve stoupá z údolí Žerůstkého potoka. Nedokončeným zářezem obchází vyvýšeninu Mučedník a velkým náspem překonává údolí bezejmenného potoka. Následuje další, tentokrát již 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 přeložku silnice Býkovice – Černá Hora. Stavba přeložky silnice byla dokončena. Samotná stavba mostu nebyla zahájena. V místech plánovaného mostu byl postaven pouze provizorní dřevěný most pro stavební drážku. Za mostem následuje krátký násep a poté dálnice pokračuje v mělkém zářezu.



Pohled na stavbu dálnice v místech křížení se silnicí Černá Hora – Býkovice



Detailní pohled na most pro stavební drážku



Práce na dálnici severně od silnice Černá Hora – Býkovice
10. 11. 1940



Zemní práce u říčky Býkovky v roce 1940, na snímku vidíme dva pásové traktory Hanomag



Vedoucí pracovníci firmy Hrabě & Lozovský Ing. V. Čermák (křížek) a Ing. Jiří Schneider



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



Pásový traktor značky Hanomag typ KG 48, výkon motoru 50 K. V pozadí zámek v Černé Hoře.



Nedokončený parabolický propust u Žernovníka



Dokončený trubní propust u Žernovníka



Detail označení roku výstavby trubní propusti u Žernovníka



Zářez u Malé Lhoty, v pozadí průsek pro dálnici



Stupňovitý propustek u Malé Lhoty

Ze zářezu přechází dálnice do dlouhého vysokého náspu 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 pouze trubní propust. Násyp nad tímto propustkem není dosypán do plánované výšky. Další stavbou měl být most přes potok Býkovka. V rámci stavby dálnice byla provedena regulace tohoto potoka. Vlastní most přes potok má vybetonované pouze základy. Most měl být parabolický. Plánovaná délka přemostění byla 2 m a světlá výška 3 m. Součástí stavby dálnice byla i stavba přeložky komunikace Černá Hora – Žernovník. Tuto komunikaci měla dálnice překonat dálničním mostem. Přeložka silnice byla dokončena, dálniční most přes tuto přeložku je pouze založen. Plánovaná délka přemostění byla 9 m a světlá výška 4,5 m. V těchto místech se vpravo od dálnice nacházel pracovní tábor (viz Dělnické pracovní tábory) a vlevo stavební dvůr firmy Hrabě & Lozovský (viz Stavební zázemí). Za tímto nedokončeným mostem přechází dálnice z plánovaného náspu do hluboké zářezu. Důvodem naplánování těchto zemních prací bylo překonání strmého stoupání na náhorní plošiny. Zářez dálnice není ve své poslední třetině dokončen. Plánovaná délka zářezu byla 450 m a hloubka až 18 m. V těchto místech se dostáváme do úseku dálnice, který byl málo rozestavěn a většina zemních prací byla v šedesátých letech rekultivována. Zde nalezneme nejprve nedokončený parabolický propust a o něco dále dokončený trubní propust. Tento trubní propust je velmi zajímavý, jelikož jako jedna z mála staveb na této dálnici je označen letopočtem (1941) a to na výtokové straně propustu. Dálnice poté pokračuje lesem k silnici Žernovník – Malá Lhota. Tato silnice měla být přeložena jižněji od své původní trasy a dálnici měla překonat mostem přes dálnici. Stavba mostu ani přeložky silnice nebyla zahájena. Stavbu této přeložky měla realizovat firma Polensky & Zöllner. V místech nepřeložené silnice Žernovník – Malá Lhota 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 byl postaven trubní propust o průměru 0,8 m, který však byl v šedesátých letech zlikvidován.

Zemní práce byly prováděny 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 byl plánován v místech dnešní polní cesty z Malé Lhoty do Lubě trubní propust o průměru 0,8 m. Stavba tohoto propustku nebyla zahájena. Vlastní zářez není dokončen. Asi v polovině délky tohoto zářezu mělo dojít k rozdělení dálnice do dvou samostatných těles. Budována byla pouze západní větev 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 propust. Plánovaná délka propustku byla vzhledem ke konstrukci dálnice téměř 90 m. Samostatné západní dálniční těleso poté míří přímo k údolí Lubě. Zemní práce v tomto úseku jsou rekultivovány. Asi 200 m před údolím říčky Lubě nalezneme rozestavěný dvakrát výškově lomený propust a o cca 200 metrů dále betonové základy pro kabelový jeřáb. Vlevo od dálničního tělesa se nacházelo stavební zázemí staveniště mostu a můžeme zde dodnes nalézt betonové patky pro uchycení stavebních strojů apod. Stavba vlastního mostu nebyla až na sondážní a výkopové práce zahájena. Do dnešní doby se nedochovaly žádné pozůstatky po této činnosti. Po překonání hlubokého údolí nalezneme na hřbetě mezi oběma údolími betonové pojezdy pro kabelový jeřáb. Na hřbetě končil stavební díl realizovaný firmou Polensky & Zöllner a začínal úsek realizovaný opět firmou Hrabě & Lozovský. Asi 500 m západně od těchto betonových základů směrem k obce Hluboké



Stupňovitý propustek na severním předmostí západního viaduktu



Pohled z údolí Lubě na konstrukci kabelového jeřábu 1942: V údolí a na stráni jsou znatelné provedené zemní a sondážní práce. Tyto práce byly dle vyprávění pamětníků prováděny v celé délce plánované stavby mostů a to včetně spojených mostních křídel na hřbetě mezi údolím říčky Lubě a údolím Hlubockého potoka. Hloubka některých sond byla až 18 metrů.



Konstrukce kabelového jeřábu na severní straně údolí říčky Lubě



Staveniště mostu přes údolí Hlubockého potoka, v pozadí konstrukce kabelového jeřábu na severní straně údolí říčky Lubě



Začátek klesání do údolí místního potoka u obce Skalička

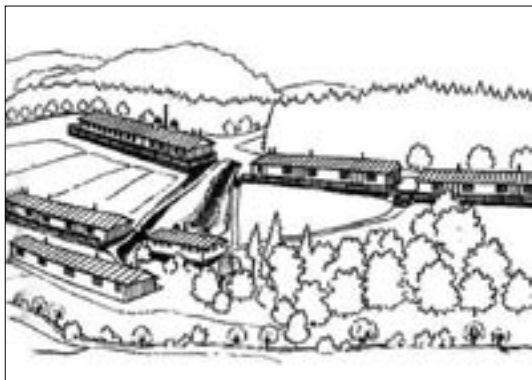


Pětiprocentní klesání do údolí místního potoka u obce Skalička



Konec popisovaného úseku

Dvory můžeme na kraji lesa nalézt pozůstatky pracovních táborů Vierbrücken I a II (viz. Dělnické pracovní tábory). Veškeré další pozůstatky po stavení 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. Nalezeme zde nedokončený zářez pro západní větev plánované dálnice. Asi po 300 metrech se obě tělesa dálnice měla spojit v běžný dálniční profil. Ještě před spojením obou samostatných těles začíná téměř 1,4 km dlouhé 5% klesání dálnice z náhorních plošin. V tomto klesání se měly nacházet dva propustky. Místa kde se měly propustky nacházet snadno nalezneme. Je pro ně v dálničním tělese připraven zářez. Stavba těchto propustek nebyla zahájena. Na konci klesání se měl nacházet ve vysokém náspu (12 m) parabolický most pro polní cestu z Hlubokých Dvorů do Skaličky, který měl zároveň



Nákres tábora Postdam (1939)



Vstup do zásobníku na vodu tábora Postdam (2005)



Základy toalet tábora Postdam (2005)



Osazenstvo pracovního tábora Postdam: Horní řada zleva: Rudi Marx, pí Nečasová (Žernovník), pí Nečasová (Černá Hora), p. Knotek, pí Slavičková (Žernovník), pí Pokorná, p. Pokorný, p. Železný, p. Pollách. Spodní řada zleva: Hans Marx, pí Marxová, Horst Marx, Bruno Marx (šéfkuchař), Lagerführer Karl Drobek a jeho pes Rolf, zdravotník Koschabek, pí Wetchá, Karel Císař, Matal (oba Žernovník)

sloužit k převedení potoka pod dálnicí. Z plánované délky přemostění 4,5 metru byl 1 m určen pro koryto potoka a zbylých 3,5 m pro polní cestu. Asi o 100 m dále byl plánován trubní propust o průměru 1 m. Stavba mostu ani propustku nebyla až na přípravné zemní práce zahájena. V tomto úseku byly prováděny pouze zemní práce, které jsou dodnes dobře dochovány. Zemní práce provedené v navazujícím úseku směrem k obci Všechnovice byly v šedesátých letech rekultivovány. Na konci popisovaného úseku se měl poblíž silnice Všechnovice – Skalička nacházet trubní propust. Výkopové práce pro tento propust se dají tušit v místech malého rybníčku, který se nachází vlevo od silnice Všechnovice – Skalička. Komunikaci Všechnovice – Skalička měla dálnice překonat mostem o délce přemostění 9 m a světlé výšce 4,5 m. Stavba mostu byla zahájena, avšak byly provedeny pouze výkopové práce pro základy mostu, ze kterých se dodnes nic nedochovalo. Za tímto mostem popisovaný úsek dálnice končí a končil zde i úsek realizovaný firmou Hrabě & Lozovský.

DĚLNICKÉ PRACOVNÍ TÁBORY

Stavba dálnice zaměstnávala velké množství pracovních sil. Z tohoto důvodu byly podél stavby každé tehdy budované dálnice zřizovány pracovní tábory pro dělníky, kteří nemohli denně docházet ze stavby do svých domovů. Pro tyto pracovníky byly vytvářeny takové podmínky, aby si na stavbě vydělali více než ve svém bydlišti (důvodem tohoto bylo přilákat na stavbu dálnice co největší počet dělníků, na jednom kilometru dálnice pracovalo průměrně 250 až 500 dělníků, takovýto počet dělníků se nedal téměř nikdy naplnit pouze z místního obyvatelstva). Tohoto se dosahovalo několikerým způsobem. Dělníci dostávali buď cestovné (Welgegeld) nebo příplatek pro ženaté (Trennungsgeld), pokud bydlí v pracovním táboře, přičemž musí za stravu a ubytování platit. Sociálně slabším dělníkům (otcům od početnějších rodin apod.) bylo propláceno i nocležné (Übernachtungsgeld). Tím byla hrazena režie dělníka, vyplývající z odloučení od rodiny a mzda dělníka tak byla vyšší než v jeho bydlišti.

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 se nacházely čtyři (pět) pracovní tábory. Pracovní tábory stavěla „Německá statní společnost pro stavbu a provoz dálnic“ (Reichsautobahngesellschaft).

Pracovní tábory se nacházely vždy poblíž vlastního staveniště dálnice a skládaly se z řady rozkládacích baráků s dvojími stěnami, ve kterých byli celoročně ubytováni dělníci. Součástí tábora bylo dále sociální zařízení (umývárna s teplou a studenou vodou, splachovací toalety), kuchyň s jídelnou, která zároveň sloužila jako kulturní místnost a byla vybavena rozhlasovým přijímačem. Každý tábor měl svůj vlastní zdroj pitné vody. V některých táborech se dále nacházely sklady stavebního materiálu, budovy stavebního dozoru apod.

Pracovní tábor Postdam: (kat. území Žernovník)

Tábor se nacházel vpravo od silnice Černá Hora – Žernovník v místech odbočky k mlýnu.

Stavba tábora byla zahájena v dubnu 1939 a v červnu téhož roku byl tábor dokončen. Byli zde ubytováni dělníci firmy Hrabě & Lozovský. Po ukončení stavby dálnice byl tábor postupně zlikvidován v letech 1942–1943. V místech, kde tábor stál, se dodnes nacházejí pozůstatky po tomto táboře (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 byla vybudována studna, na kterou bylo umístěno čerpadlo, které čerpalo vodu do betonového zásobníku nad táborem, odkud byla samospádem rozváděna po táboře. Lagerführerem byl brněnský Němec Karl Drobek.

Pracovní tábor Steinbrück: (kat. území Žernovník)

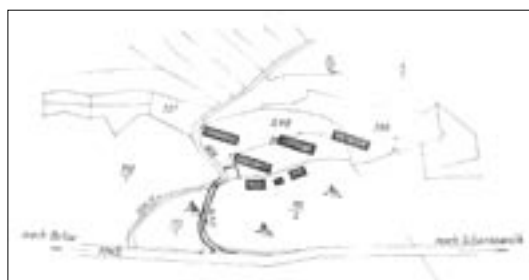
Tábor se nacházel západně od obce Žernovník nedaleko silnice z této obce do obce Brťov. O stavbě tábora bylo rozhodnuto na podzim 1940 a na jaře 1941 byl postaven. V táboře byli ubytováni zaměstnanci firmy Polensky & Zöllner. Po zastavení prací na dálnici byl tábor postupně zlikvidován v letech 1942–1943. V lese poblíž silnice Žernovník – Brťov se dodnes nacházejí pozůstatky po tomto táboře.



Zbytky tábora Steinbrück u Žernovníka

Pracovní tábor Vierbrücken I a II: (kat. území Hluboké Dvory)

Jedná se o největší pracovní tábor postavený v rámci stavby dálnice. Jeho celková kapacita po dostavbě na jaře 1941 byla cca 800 dělníků (tato kapacita nebyla nikdy využita). Stavbu zahájili v květnu 1939 a dokončena byla na podzim 1939. V této době byl postaven tábor „Vierbrücken I“. Vzhledem k náročnosti stavby a plánovanému velkému nasazení dělníků bylo na podzim 1940 rozhodnuto o stavbě tábora „Vierbrücken II“. Tento tábor přímo sousedil s táborem Vierbrücken I. Stavba tábora II byla zahájena na jaře 1941 a tábor byl v květnu 1941 dokončen. Po ukončení stavebních prací na dálnici byly tábory na jaře 1943 zlikvidovány. Velitelem tábora I (Lagerführer) byl Karel Pešek (brněnský Němec Karl Petschke). Velitel tábora II byl říšský Němec pan Lorenc.



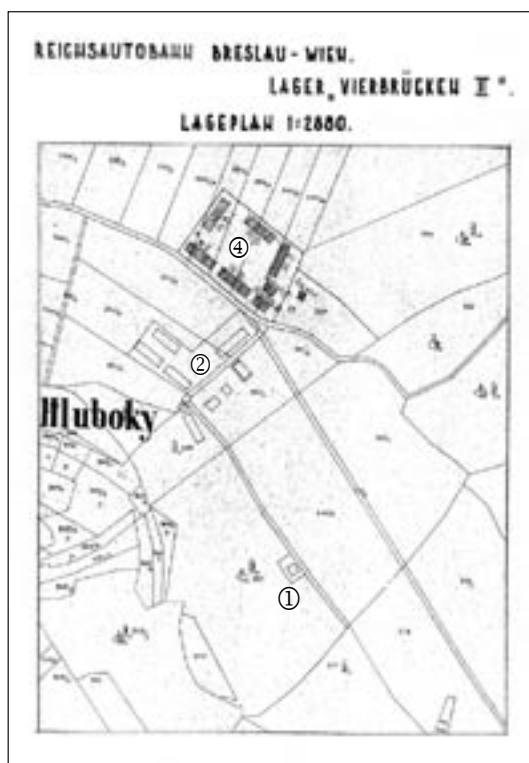
Tábor Steinbrück

Pracovní tábor Brückenstein: (kat. území Hluboké Dvory)

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

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 pilř mostu přes údolí Hlubockého potoka, ④ – tábor Vierbrücken II.



Pozůstatky koupelny s cisternou na vodu tábor Vierbrücken I



Základy toalet tábor Vierbrücken II



Osazenstvo tábora Vierbrücken I a II.

Identifikace osob na fotografii osazenstva kuchyně (barák fy. Hrabě & Lozovský): Horní řada (stojící) zleva – 1. údržbář fy. Polensky & Zöllner, 2. údržbář fy. Polensky & Zöllner, 3. Pánek Josef č. 39, skladník a údržbář fy. Hrabě & Lozovský, 4. údržbář fy. Polensky & Zöllner, 5. kuchař z Č. Hory, 6. kuchař z Č. Hory, 7. kuchař p. Chlup z Mor. Třebové, 8. pracovník z Mor. Třebové, 9. zástupce Lagerführera, 10. pracovník z Mor. Třebové, 11. Panáček Karel č. 22, údržbář, 12. pracovník z Mor. Třebové; 13. p. Šartický, Střední řada – 15. Lagerführer fy. Polensky & Zöllner (nikoliv K. Petschke, ale pan Lorenc-říšský Němec) s 14. manželkou, Spodní řada (ležící na zemi) zleva – 16. Zemanová Františka č. 37, 16.A Kotoučková Marie č. 5, 16.B neidentifikovaná osoba, 17. Čermáková/Maulová Marie č. 38, 18. schovanka hajného Zachovala č. 10, 19. Zachovalová/Bílková Marie č. 42, 20. pracovnice z Újezda u Č. Hory, 21. Kašparcová Emerencie č. 21, pracovnice z Újezda u Č. Hory.



Studna tábora Brückenstein



Tábor Brückenstein (1941)

STAVEBNÍ ZÁZEMÍ

Firma Polensky & Zöllner.

Hlavní zázemí firmy se nacházelo v obci Žernovník, kde bylo vybudováno velké překladiště materiálu a veškeré zázemí firmy. Od nádraží v Rájci-Jestřebí měly cement a další stavební materiál na Žernovník dopravovat velké nákladní automobily. Od lomu, který se nacházel u obce, byla postavena stavební drážka do překladiště, kde bylo vybudováno malé nádraží. Zde se měl soustřeďovat veškerý materiál potřebný pro stavbu dálnice. Od tohoto skladového zázemí byla postavena stavební drážka podél stavby dálnice až na staveniště mostu přes údolí Lubě.

Na staveništi samotného mostu (lokalita „Na holém“) bylo vybudováno několik budov (sklady, budova pro úředníky, budova pro ubytování dělníků, kovárna atd.), bylo zřízeno překladiště materiálu ze stavební drážky, byly zde umístěny míchačky na beton a vztyčena konstrukce kabelového jeřábu. Z obce Malá Lhota bylo postaveno vedení elektrického proudu. Na druhé straně údolí bylo připraveno stanoviště pro kabelový jeřáb a pokácen les pro plánované stavební zázemí.

Firma Hrabě & Lozovský.

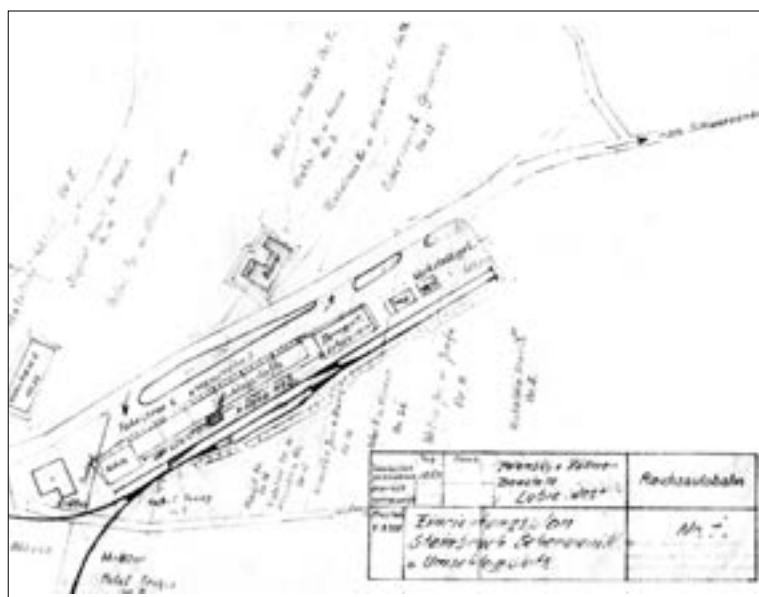
Stavební firma v popisované části prováděla stavbu dvou nenavazujících úseků. Pro každý stavební úsek bylo vybudováno samostatné stavební zázemí. První stavební zázemí se nacházelo u silnice Černá Hora – Žernovník. Zde se nacházely kanceláře firmy, garáže, sklady, dílny a výtopna pro parní lokomotivy. Na tomto úseku měla firma nasazené velké množství techniky. Podél celé délky této stavby byla postavena trať úzkorozchodné dráhy. Koleje stavební drážky



Most stavební drážky u Žernovníka



Stavební kanceláře stavebního dvora Hrabě & Lozovský pod Žernovníkem



Překladiště firmy Polensky & Zöllner na Žernovníku



Stavební dvůr Hrabě & Lozovský pod Žernovníkem



Stavební dvůr firmy Hrabě & Lozovský u Hlubokých Dvorů

byly postaveny i z lomu v Žernovníku přímo na stavenišťe dálnice (na této trati bylo však z důvodu velkého stoupání použito k přepravě vozíků speciální zařízení, kdy naložené vozíky byly spouštěny z lomu na stavenišťe dálnice a jako protizávaží vytažovaly do lomu prázdné vozíky).

Druhé stavební zázemí měla firma u obce Hluboké (dnes Hluboké Dvory). Zde se nacházel lom na kámen. Z lomu byla postavena stavební drážka na stavenišťe dálnice. Dále zde firma měla dílny, sklady stavebního materiálu a rozsáhlé zařízení pro stavbu mostu přes údolí Hlubockého potoka.

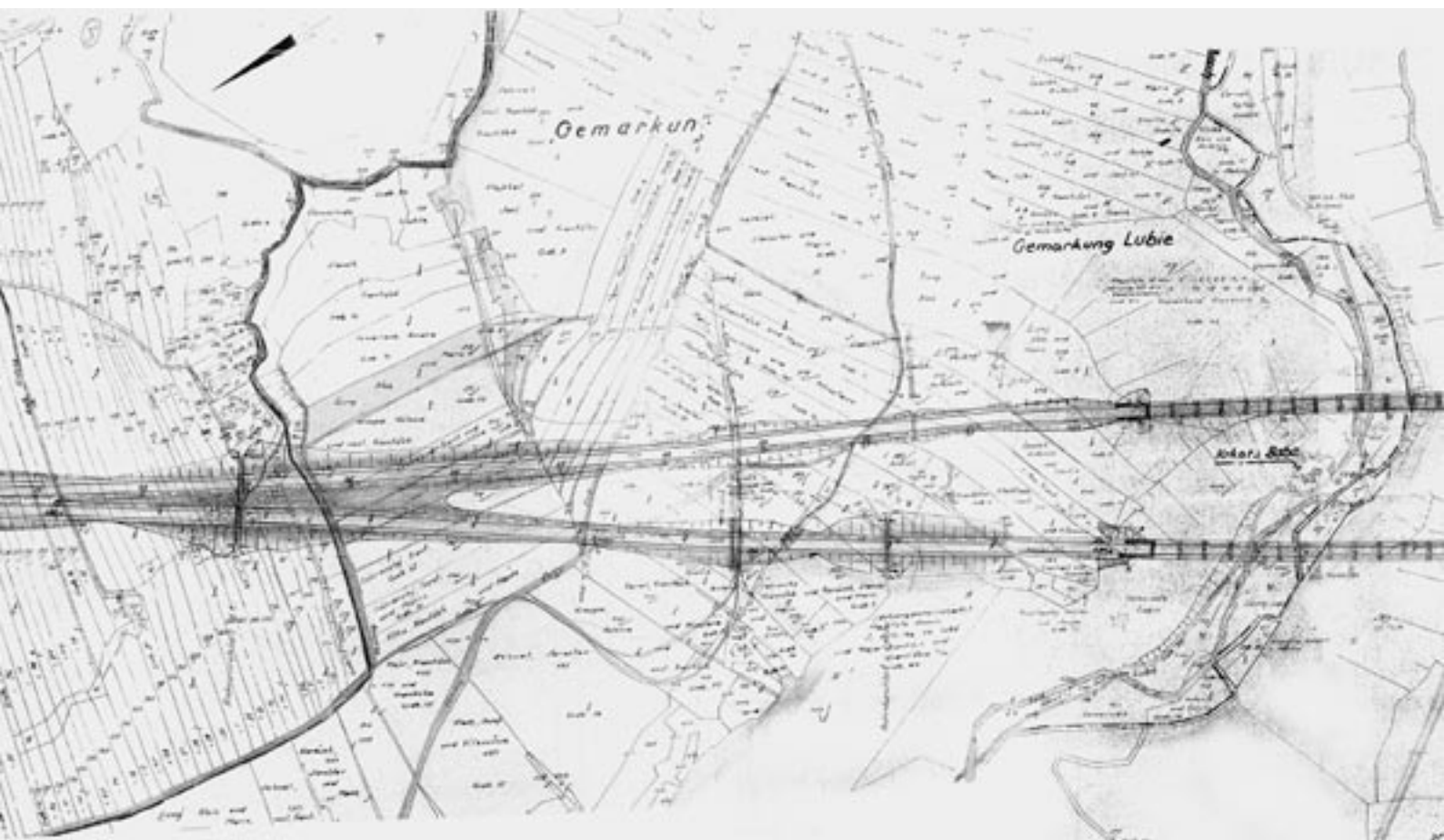


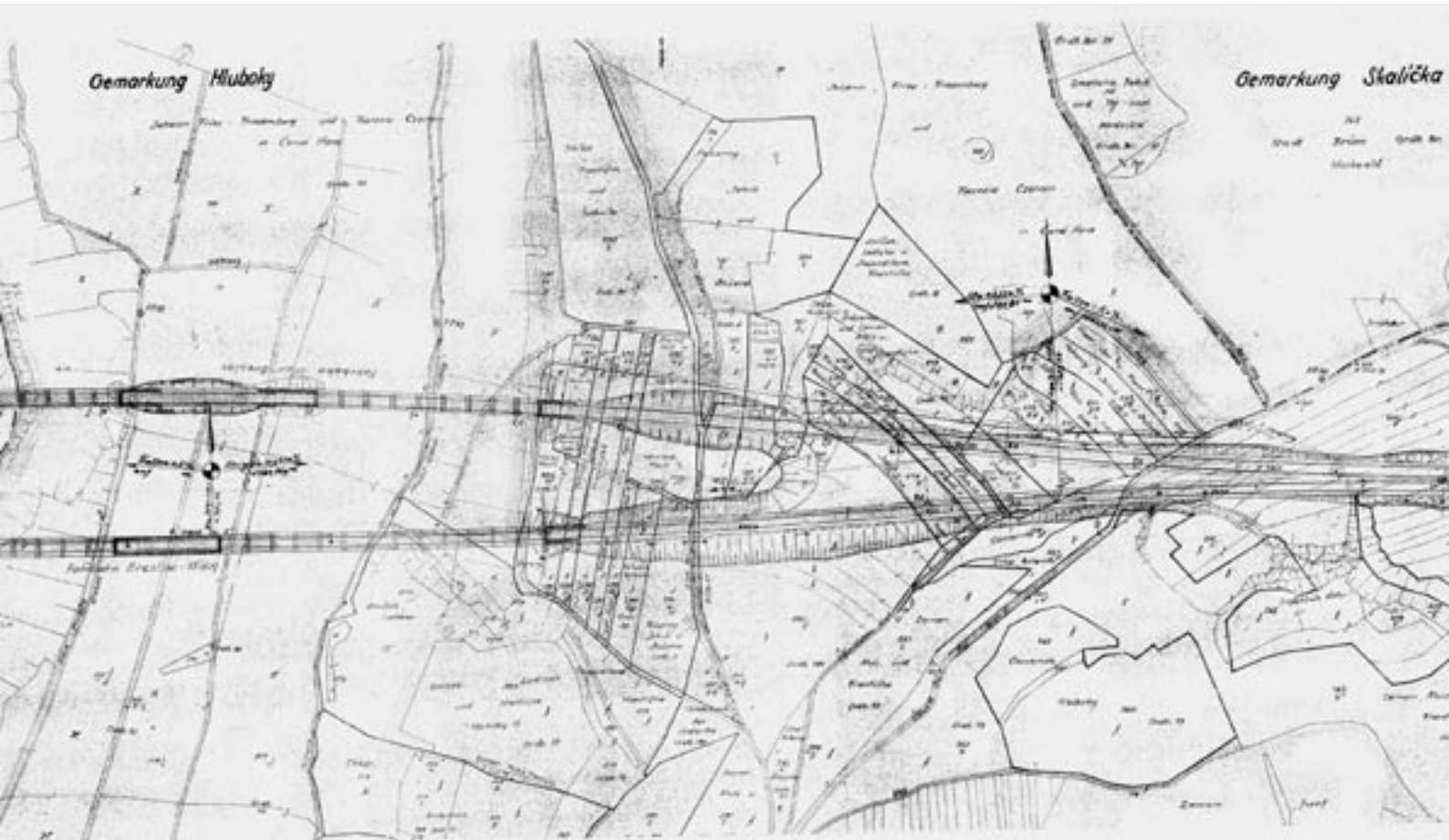
Míchačka na beton. Stavenišťe mostu přes údolí Hlubockého potoka



Lokomotiva typ 600-C-50 firmy Hrabě & Lozovský – výrobce ČKD, rok výroby 1939. Stavenišťe dálnice u Hlubokých Dvorů 1941

PLÁNY ČTYŘMOSTÍ





PRAMENY 2

Státní ústřední archiv Praha
Archiv autorů (Lídl a Janda)
Moravský zemský archiv Brno

FOTOGRAFIE

Tomáš Janda
Václav Lídl
Ing.Karel Odehnal
Jan Slovík
Dr.Osvald Trtílek
Petr Chaloupek

Vydalo

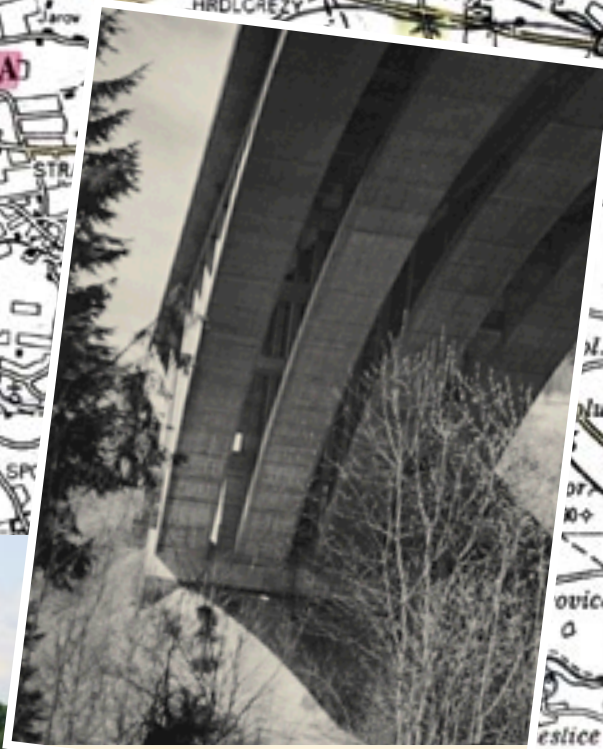
© Ředitelství silnic a dálnic ČR

Čerčanská 12

140 00 Praha 4

jako informační publikaci (2006)

Tisk: Print design & production, s.r.o



Stavby, kterým **doba** nepřála

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

www.rsd.cz