



Nedostavěný dálniční most

## POHŘBENÁ DÁLNIČE

MEZI STROMY A KEŘI SE ČEŘÍ VODNÍ HLADINA. LESNÍ PĚŠINA VEDE AŽ KE BŘEHU, KDE SE OBJEVÍ BETONOVÝ MOST, KTERÝ ALE KONČÍ NAD VODOU. BYL SOUČÁSTÍ DÁLNIČE, KTEROU ČESKOSLOVENSKO BUDOVALO V LETECH 1939–1942 A PO VÁLCE JEŠTĚ DO ROKU 1950. TORZO MOSTU U BOROVSKA JE DNES NĚMÝM MEMENTEM PROMARNĚNÉ PŘÍLEŽITOSTI ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY ZAŘADIT SE PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE MEZI STÁTY S VYSPĚLOU DÁLNIČNÍ INFRASTRUKTUROU.

**D**álnice dnešního typu, pod názvem Autobahn, se zrodila na počátku 30. let 20. století v Německu, kde se rychle rozvíjela silniční doprava. Výstavba první rychlostní komunikace začala rok po nástupu Adolfa Hitlera k moci u obce Unterhaching v Bavorsku. Budování celé dálniční sítě se rozjelo neuvěřitelným tempem. Zatímco v roce 1935 bylo v Německu v provozu pouze 119 km dálnic, o tři roky později už to bylo víc než 3000 kilometrů. Německo tak sloužilo jako příklad i pro Československo.

„V meziválečném období se Československo jistě počítalo k hospodářsky a sociálně nejvyspělejším evropským zemím, sice s nějakým odstupem za Velkou Británií a zeměmi Beneluxu, nicméně v každém případě patřilo jinam, než kam zapadá Česká republika dnes,“ hodnotí ekonomickou sílu první republiky historik Oldřich Tůma.

Dopravní komise Československého regionalistického ústředí předložila v roce 1935 návrh na vybudování Národní silnice Plzeň - Košice, jež ale neprocházela významnými městy jako Praha či Brno.

„Další studii zpracoval takzvaný Brněnský region. Předložil projekt silniční magistraly Cheb - Chust, která se skládala v úseku Cheb - Košice ze severního a jižního tahu. Z Košic pak vedla v jedné linii až do Chustu na dnešní Zakarpatské Ukrajině. A třetí zveřejnil Jan Antonín Baťa ve své publikaci Budujeme stát pro 40 milionů obyvatel,“ vysvětluje profesor František Lehovec z ČVUT v Praze. Zlínský průmyslník nechal na vlastní náklady

vypracovat návrh dálkové silnice napříč Československem z Chebu do Velkého Bočkova, což je dnes obec na ukrajinsko-rumunských hranicích. Trasa vedla co nejpřímějším směrem, a tak neprotínala důležitá města a průmyslová centra naší republiky, přesto projekt příslušné úřady schválily. Vysoké investiční náklady a nutnost přednostně stavět pohraniční opevnění však budování dálnic oddalovaly. A tak první dálnici na území Čech rozestavělo Německo, které se pár týdnů po zabrání pohraničí pustilo 1. prosince 1938 do dálnice u Chebu a zanedlouho i u Liberce.

Na přípravě stavby v Sudetech se osobně angažoval Konrád Henlein. V nešťastných dnech podzimu 1938 vznikla i zcela nestandardní dvoustranná dohoda o vybudování německé exteritoriální dálnice.

„Německo si vymínilo, že přes československé území postaví dálnici, která spojí tehdejší Breslau, dnes Vratislav, přes Brno s Vídní. Měl to být doplněk německé dálniční sítě, ale dokončena nikdy nebyla,“ říká Oldřich Tůma.

V severojižním směru měla tato dopravní tepna v délce 65 km protnout území tehdy ještě samostatného, byť Mnichovskou dohodou okleštěného státu. Československá vláda se zavázala předat Německu zdarma pozemky, rozpínající se mocný soused stavbu financoval a po jejím zprovoznění ji měl obsadit policií a celníky. Po přípravných pracích, jež běžely závratnou rychlostí, spustili Němci výstavbu 11. dubna 1939, přičemž zbytky mostů a další pozůstatky „Hitlerovy dálnice“ jsou v terénu na mnoha místech patrné dosud. Dál-

nice se měla u Brna křížit s plánovanou československou, po březnové okupaci a vytvoření Protektorátu Čechy a Morava už jen českomoravskou magistrálou.

Po Mnichovu Zemský úřad v Praze vy-

řil v roce 1938 štábní kapitán ing. Karel Chmel, úředník tehdejšího generálního ředitelství Stavby dálkových silnic. Jeho nadřízený, generál Nosek, tento termín navrhl v dopise jazykovému od-



**Nevyužitelný most původní československé dálnice trčí nad vodní hladinou nádrže Švihov. Definitivní trasa dálnice D1 je v těchto místech vedena v oblouku a nádrž překonává po novém mostě.**

pracoval v krátké době zcela nové vedení dálnice Praha - Jihlava okruhu kolem Prahy, aby se vyhnul území, jež připadlo Říši. Vláda zřídila Velitelství stavby dálkových silnic, přejmenované brzy na Generální ředitelství stavby dálnic, a jeho ředitelem jmenovala brigádního generála Václava Noska.

Změnou názvu organizace bylo definitivně uznáno slovo dálnice, které vytvo-

dělení prezídia ministerstva národní obrany 15. listopadu 1938, kde požádal „o posudek, zda není proti zavedení tohoto slova námitek po stránce jazykové“. Návrh odůvodnil tím, že potřeba nového českého názvu je zřejmá, neboť dosavadní označení rychlostních komunikací nevyhovují proto, že nejsou česká. Termín autostráda je přejatý z italštiny a autodráha zase

„Dvoupatrový“ most přes Želivku u Píště. Nad mostem dokončeným v roce 1950, který novým parametrům dálnice nevyhovoval, byla postavena nová ocelová mostovka.



vznikla doslovným překladem německého Autobahn. Ostatně žádný z dosavadních výrazů prý nevyjadřuje pojem „autostrády“ plně, neboť „tato komunikační dráha nebude vyhrazena jen autům, nýbrž bude sloužit i jiným vozidlům, motocyklům, jízdním kolům, v budoucnu snad i trolejbusům anebo i jiným, dnes ještě neznámým vozidlům“. Nosek vysvětloval, že slovo vyjadřuje pojem dálkové neboli dálné dopravy rozličnými vozidly, spojení vzdálených neboli dálných krajů a že již v češtině existují obdobné výrazy silnice a železnice. Ministerstvo národní obrany už 21. listopadu 1938 podalo k tomuto návrhu příznivý posudek. Na realizaci projektu to ale nestačilo.

Po okupaci a vzniku Protektorátu Čechy a Morava v březnu 1939 přišlo nařízení, podle něhož se měla česká dálnice stát součástí německé sítě. Projektanti proto museli změnit její parametry podle německého vzoru, to znamená zvýšit rychlost ze 120 na 160 km/h, dálnici rozšířit a upravit i povolený poloměr zatáček. Stavba dálnice byla slavnostně zahájena 2. května 1939 u Průhonic.

„V letech 1939 a 1940 se na této dálnici intenzivně pracovalo, především v úseku Praha - Humpolec. Hlavně byly budovány největší mostní objekty, přes Želivku, Sedlický potok a některé další vodní toky,“ uvádí František Lehovec. Výstavbu provázely potíže, zejména nedostatek stavebních hmot i lidí. Budovaly se hlavně propusti a mosty.

Po vydání vládního nařízení o zákazu nových staveb v roce 1941 ale pracovní činnost na dálnici ochabovala.

„Zlom nastal v roce 1941, protože se

zdálo, že tato dálnice nemůže už být nijak využívána v souvislosti s německým tažením známým jako Drang nach Osten, to znamená k dopravě vojenského a jiného materiálu na východ, a tak zájem na urychlení této stavby Říše ztratil. Roku 1942 došlo k totálnímu ukončení všech stavebních prací,“ říká František Lehovec.

Úřad říšského protektora povolil pouze dokončení či zakonzervování mostních staveb. Po zabavení zbývající betonářské oceli, která byla potřebnější ve zbrojní výrobě, se práce zastavily docela.

Po osvobození Československa se na našem území nacházely tři nedokončené dálniční úseky. Kromě trasy Praha - Brno - slovenská hranice to byla dálnice z Bratislavi do Vídně a „sudetská dálnice“ v severozápadních Čechách.

„Na podzim 1945 prezident Beneš vydal dekret, který počítal s dostavbou dálnice, a na začátku 1946 se skutečně rozjely stavební práce na některých úsecích mezi Prahou a Humpolcem,“ připomíná Tomáš Janda, publicista, jenž se historií dálnic podrobně zabývá, „brzy se ale ukázalo, že nejsou prostředky na tak velkou stavbu a už na konci roku 1946 byly práce na některých úsecích zastaveny.“

Na pokračování stavby „německých“ dálnic na našem území neměla Československá republika zájem.

Únor 1948 přinesl znárodnění stavebních firem, řada z nich ale ve výstavbě pokračovala.

„Jedním z mužů, kteří byli od začátku na stavbě dálnice, byl i ing. Alexander Lozovský, jenž založil stavební firmu a získal na stavbách dálnice velký objem



Návrhy dálničních tras z první republiky počítaly s propojením západu Čech s východní hranicí Podkarpatské Ukrajiny, která byla součástí tehdejšího Československa. Ne všechny ale procházely nejdůležitějšími městy.

zakázek. Jako ruský emigrant si byl po válce takřka jist, jaká situace se tady vyvine, a tak v roce 1946 začal z Československé republiky odvážet postupně majetek svých firem. Když komunisté v roce 1948 znárodnili firmu Hrabě a Lozovský a zjistili, že velká část je v zahraničí, pořádali na něho hon po celé Evropě," vypráví příběh firmy Hrabě a Lozovský Tomáš Janda.

Na podzim roku 1949 se blížilo dokončení všech velkých mostů mezi Prahou a Humpolcem. Následujícího roku se ale stavba dálnice prakticky zastavila.

„Při přípravě pětiletého plánu nastala diskuse o tom, že to je vlastně stavba, která nebude nikdy dostatečně využita pro budoucí potřeby země. Československo ty priority vidělo někde úplně jinde, to znamená hlavně v přednostním budování těžkého průmyslu. Předpokládalo se, že ani rozvoj automobi-

lové dopravy nebude tím hlavním trendem, který socialistické země budou podporovat, zaměřily se na železniční stavby a automobilová doprava, zvláště ta osobní, byla považována za zbytnou," vysvětluje postoj tehdejšího vedení strany a státu František Lehovec.

Na trase mezi Prahou a Humpolcem a na Moravě v Chřibech tak zůstalo rozpracováno 77 km dálnic a přes 60 mostů. Spolu s úseky „německých dálnic“ tak bylo v roce 1950 odsouzeno na území Československa k postupnému chátrání neuvěřitelných 188 km rozestavěných dálnic.

„To je kuriózní příběh. V žádných dokumentech, vládních ani stranických, nenajdete, že by někdo rozhodl, že se stavba zastavuje. To skončilo jednoduše samo tím, že už se nenaplánovalo pokračování, že se to nevložit do plánu," líčí František Lehovec.

Poválečné, již komunistické Československo tak promarnilo příležitost do-  
stavět první dálnici. Přední pozice státu  
ve výstavbě dálnic z konce 30. let, jistý  
nárůst proti většině zemí v Evropě, byl  
navždy ztracen.

„Bylo to smutné období,“ říká profesor  
František Lehevec, „také diletské, ale  
hlavně s nesmírnými důsledky pro další  
generace. Hrubé podcenění potřeby do-  
pravy po dálnicích, to byl obrovský omyl,  
chyba, jejíž důsledky neseme dodnes.“

Koncem 50. let se silniční provoz zvyšoval  
a brzy překonal úroveň z doby těsně  
před válkou. Prudce se rozvíjel hlavně  
individuální motorismus. Některé sil-  
niční trasy již byly ve špičkových časech  
přetížené a zhoršovala se bezpečnost  
provozu. Vybraná silniční síť byla od po-  
loviny 60. let modernizována a v roce  
1967 byla znovu zahájena výstavba dál-  
nice D1 Praha - Brno.

Byly při ní využity i mnohé objekty po-

stavené již před válkou nebo krátce po  
ní. V případě mostu u Borovska se to ale  
nepodařilo. Přehrada na Želivce, budo-  
vaná kvůli vodní nádrži Švihov, jež měla  
zásobovat pitnou vodou Prahu, byla tak  
vysoká, že vzdušná hladina nového je-  
zera zaplavila i údolí Sedlického potoka  
u Borovska. Most se nedal zachránit,  
stálo by to hromadu peněz a dálnice by  
byla příliš nízko nad hladinou nádrže.  
Projektanti proto těleso dálnice vyhnuli  
do oblouku a navrhli nový dálniční most.  
Starou rozestavěnou část mezi Hulicemi  
a Bernarticemi ponechali osudu. Včetně  
mostu, jehož impozantní oblouky zapla-  
vila hluboká voda jezera, nad níž dnes  
vyčnívá pouze mostovka.

První jednadvacetakilometrový úsek  
první československé dálnice z Prahy do  
Mirošovic sloužil motoristům od roku  
1971. K propojení Prahy a Brna došlo  
v roce 1980, o 40 let později, než bylo  
původně plánováno.