

# NEDOKONČENÁ DÁLNIČE VRATISLAV–BRNO–VÍDEŇ UNFINISHED MOTORWAY WROCLAW–BRNO–VIENNA

TEXT Tomáš Janda

V letech 1939 až 1942 nacistické Německo začalo s přípravou dálničního propojení mezi Berlínem a Vídní přes Vratislav a Brno. V příspěvku jsou blíže představeny čtyři projekty velkých dálničních mostů u měst Štítý, Lanškroun a Moravská Třebová, které měly být součástí této dálnice.

Between 1939 and 1942, Nazi Germany began preparing a motorway connection between Berlin and Vienna via Wroclaw and Brno. The paper presents four projects of large motorway bridges near the towns of Štítý, Lanškroun and Moravská Třebová, which were to be part of this motorway.

Po připojení Rakouska k nacistickému Německu na jaře 1938 mělo být plánované dálniční spojení Berlína a Vídně realizováno za pomoci již dokončených nebo plánovaných dálnic mimo území Československa. Spojení o délce cca 950 km začínalo na berlínském dálničním okruhu a směřovalo k Norimberku a dále na Linec a Vídeň. Úsek dálnice z Berlína do Norimberku byl téměř dokončen na podzim 1938, dále se zatím pouze projektovalo či se na některých dílčích úsecích rozbíhaly stavební práce. Alternativně se z Norimberku do Vídně nabízelo spojení i přes Mnichov a Salcburk, neboť dálnice až do Salcburku byla dokončena, avšak trasa by byla mnohem delší.

Podepsáním Mnichovské dohody a následné smlouvy o stavbě a provozování dálnice Vratislav–Brno–Vídeň, uzavřené mezi Československem a nacistickým Německem koncem listopadu 1938, se naskytla možnost realizace dálničního spojení Berlína a Vídně přes Československo o délce cca 630 km, tedy o 320 km kratší. Část úseku z Berlína do Vratislavi byla v té době již v provozu a na části probíhala výstavba. Zbývalo vybudovat část spojující města Vratislav a Vídeň. Na trase plánované a částečně rozestavěné dálnice



1

na území dnešního Pardubického a Olomouckého kraje byly navrženy čtyři velké dálniční mosty. Práce na přípravě těchto konstrukcí začaly v roce 1939, ukončeny byly na jaře 1942. V tomto roce byly kvůli stupňujícím se hospodářským potížím válečnického Německa zastaveny i veškeré další projekční a stavební práce na tomto dálničním spojení.

## Konstrukce mostů

Konstrukce plánovaných mostů, resp. železobetonových klenbových viaduktů, měly být totožné. Jednalo

se o poněkud archaické řešení, které se hojně používalo na stavbách německých dálnic v 30. a 40. letech minulého století. Do pilířů mostních konstrukcí tohoto typu nebylo třeba téměř žádné oceli, výztuž byla do betonové konstrukce pilíře vkládána pouze po 2 m výšky (v předpokládaných pracovních spárách). Velkého množství oceli nebylo zapotřebí ani do vlastních klenob.

Pro stavbu těchto velkých klenbových viaduktů byly vytvořeny technické normy, které určovaly jejich jednotlivé parametry. Např. upro-

střed mostu bylo rozpětí kleneb největší a směrem k mostním křídlům se zmenšovalo. Typickým příkladem je projekt dálničního mostu přes údolí potoka Pacovky v Městečku Trnávce. Most měl mít osm kleneb, krajní klenby měly mít rozpětí 24 m se vzepětím 13,2 m, následovat měly klenby o rozpětí 26 m a vzepětí 14,3 m a čtyři prostřední klenby mostu měly mít shodné rozpětí 28 m a vzepětí 15,4 m.

Projektanti a přízvaní odborníci se podíleli na celkovém začlenění mostů do krajiny. Vytvářeny byly i modely mostních kleneb s rozličným obložení pohledových ploch pískovcovými nebo kamennými kvádry. Vnější konstrukce mostu v Linharticích (německy Ranigsdorf) délky přibližně 546 m měla být obložena světlými pískovcovými kvádry tak, aby v postupně se uzavírajícím údolí říčky Třebůvky jasně vynikla, a světlé pískovcové kvádry měly být použity i na stavbu velké dálniční odpočívky, která by navazovala na konstrukci tohoto dálničního mostu. Oproti tomu konstrukce mostu v Městečku Trnávce, který procházel přímo obcí, měla být obložena tmavšími kamennými kvádry tak, aby působila na okolí co nejméně rušivě.

Přípravu a projektování mostních konstrukcí řídil Ing. Friedrich Freising. Na přípravě detailních plánů a dalších náležitostí pro stavbu velkých mostů se podíleli vyučující německých vysokých škol technických v Praze a Brně. Pražskou německou techniku zastupovali prof. Fritz Lehmann, prof. Josef Fritsche, prof. August Gessner a Ing. Dr. Erich Langhammer. Brněnskou techniku zastupoval znalec geologie a zakládání staveb prof. Johann Möhr a mostní odborník Ing. Dr. Walter Orliczek.

### Most nedaleko města Štítý

O prvních dvou mostech se nám mnoho informací nedochovalo. První se měl nacházet nedaleko města Štítý (německy Schildberg) na rozhraní Pardubického a Olomouckého kraje. Dálnice zde měla překonávat výběžek Zábřežské vrchoviny. Most měl být dlouhý přibližně 500 m a jeho maximální výška nad dnem údolí měla být 47 m. Mostní konstrukce se

nacházela v plánovaném podélném stoupání dálnice 3,37 % o délce 2 388 m. Měla překonávat hluboké údolí mezi Rýdrovicemi a Štítý. Přípravou stavby mostu byl pověřen Ing. Friedrich Freising a geologickým průzkumem prof. Johann Möhr z Brna. Geologické sondy byly vyvrtány až do hloubky 23 m. V místech, kde měla dálnice přecházet z mostní konstrukce do hlubokého zářezu hloubky přibližně 20 m, byly na severním předmostí zjištěny nepříznivé geologické poměry. Práce včetně podrobného geologického průzkumu byly zastaveny na jaře 1942.

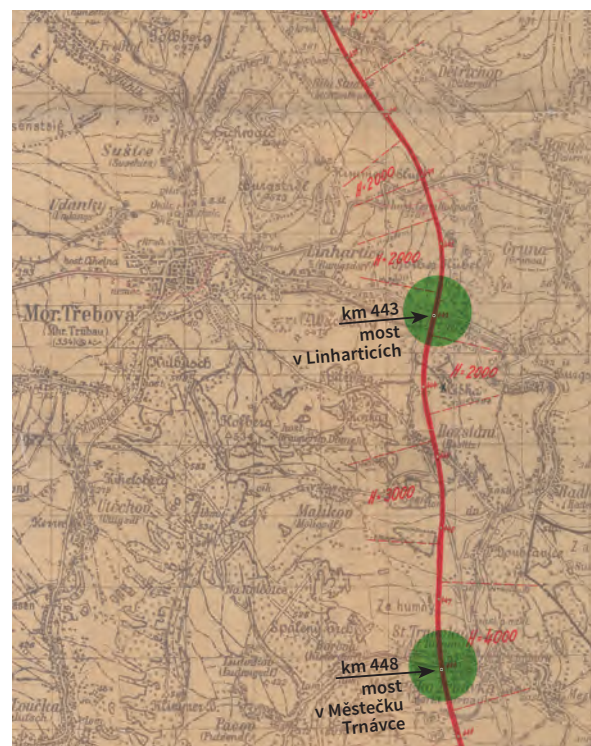
### Most u obce Mezilesí

Druhý velký most se měl nacházet u obce Mezilesí (německy Laudon) nedaleko Lanškrouna. Původní plány počítaly s vedením dálnice obloukem po severní a západní straně obce. Zde však bylo geologickým průzkumem zjištěno nestabilní sesuvné území a dálnice tak byla přetrasována – nově měla procházet po jihovýchodním okraji obce, kde měla překonat údolí Hraničního potoka. Mostní konstrukce měla být cca 400 m dlouhá ve směrovém oblouku o poloměru 6 000 m. Plánovanou konstrukci mostu zachytil v roce 1941 akademický malíř Emmerich Schaffran (obr. 1).

### Most v obci Linhartice

Třetí mostní konstrukce měla překonávat údolí říčky Třebůvky v km 443 ve východní části dnešní obce Linhartice (obr. 2). Severně od mostu se měla nacházet velká dálniční křižovatka, která by umožnila napojení na dnešní silnici I/35.

Němečtí projektanti při přípravě stavby mostu a úseku dálnice za mostem po úbočí vrchu Liška zvažovali dvě varianty stavby. První varianta počítala se stavbou dvou samostatných mostů pro každý jízdní směr dálnice vzdálených od sebe cca 10 m. K rozdělení dálnice do samostatných jízdních směrů mělo dojít ještě na severním předmostí a údolí Třebůvky tak měla dálnice překonávat dvěma samostatnými mosty. Za mosty, po úbočí hory Liška měla dálnice pokračovat dále k jihu. Menšími mosty měla překonat terénní nerovnost a pokračovat



2

1 Perspektivní vyobrazení dálničního mostu přes údolí Hraničního potoka nedaleko obce Mezilesí (německy Laudon), kresba: Emmerich Schaffran (1941) 2 Plánovaná trasa dálnice v okolí Moravské Třebové

1 View of the motorway bridge over the valley of the Hraniční Stream near the village of Mezilesí (Laudon in German), drawing: Emmerich Schaffran (1941) 2 Planned motorway route around Moravská Třebová

čovat měla dále k tunelům. Tunel pro jízdní směr z Vratislavi do Vídně měl být dlouhý cca 80 m, v opačném směru byl navržen tunel délky cca 200 m. Tato varianta přemostění a vedení dálnice tunely však nebyla schválena. Druhá varianta počítala se stavbou běžného dálničního klenbového viaduktu a menšího mostu přes terénní nerovnost na úbočí hory (obr. 3).

Do celkové koncepce vedení dálnice byly dále začleněny dvě varianty odpočívky nacházející se jižně od dálničního mostu. Menší odpočívka počítala se stavbou budovy dálniční restaurace hned za jižním křídlem dálničního mostu. Z budovy restaurace by byl krásný výhled do údolí říčky Třebůvky, na obec Linhartice





3

i na vlastní konstrukci dálničního mostu. Odpočívka by byla jednostranná pouze pro automobily jedoucí ve směru od Vratislavi do Vídně. Větší odpočívka měla být oboustranná a nacházela by se přibližně 250 m jižně od konce dálničního mostu. Projekt této odpočívky počítal se stavbou vyhlídkové plošiny, která by umožňovala pohled údolím říčky Třebůvky na Linhartice a Moravskou Třebovou. Parkoviště pro automobily měla být po obou stranách dálnice a pod dálnicí měl být vybudován podchod.

Dálniční most přes údolí říčky Třebůvky měl být dlouhý 546 m a měl mít dvanáct klenb. Klenby číslo 1 a 12 měly mít rozpětí 24 m, klenby číslo 2 a 11 měly mít rozpětí 26 m a klenby číslo 3 a 10 měly mít rozpětí 28 m. Šest prostředních klenb bylo projektováno s rozpětím 30 m. Vnější strany mostní konstrukce měly být obloženy pískovcovými kvádry těženými v lomech u obcí Nová Ves u Kunčiny a Mladějov na Moravě (obr. 4). Stejnými pískovcovými kvádry měly být obloženy i betonové konstrukce velké dálniční odpočívky. Dálniční most a navazující odpočívka měly podle německých odborníků tvořit harmonický a esteticky vyvážený celek. Hans Lorenz, Alwin Seifert a Friedrich Schaub se snažili technicistní stavbu navrhnout s ohledem na okolní přírodu. Jednalo by se nepopíratelně o nadčasové a v porovnání s tristním estetickým a architektonickým stavem



4

některých odpočívek na současných dálnicích v České republice o jedinečné řešení.

Přípravě stavby mostu a jejímu okolí věnovali němečtí projektanti skutečně maximum pozornosti. Svědčí o tom i zhotovení velkého modelu dálničního mostu a navazujícího úseku dálnice s oběma variantami odpočívek. Na modelu jsou znázorněny i jednotlivé budovy obce Linhartice v okolí projektované mostní konstrukce, silnice vedoucí z Linhartic do obce Radkov, říčka Třebůvka nebo těleso železniční trati Moravská Třebová – Chornice. Model představoval mimo vlastní konstrukci mostu přibližně 1,2 km plánované dálnice.

Co se s modelem stalo po válce, není známo.

Při prohledávání skleněných negativů zachycujících projekční kanceláře dálnice v Moravské Třebové jsem objevil i perspektivy plánovaného dálničního mostu v Linharticích vynesené do dobové fotografie.

Na vlastním staveništi mostu to už moc slavné nebylo. Přípravné práce byly zahájeny na přelomu let 1939 a 1940. Z železniční trati Moravská Třebová – Chornice byla na staveništi mostu postavena vlečka (odbočná kolej) pro dopravu materiálu a byly zbudovány kanceláře vedení stavby. Zázemí stavby bylo rozsáhlé, skladovalo se zde



5

dřevo, kamenné kvádry a další materiál. Byl postaven katr a na staveništi bylo dopraveno několik velkých míchaček. Podél budoucí stavby mostu měla být postavena jeřábová dráha, která by umožňovala pohyb věžových jeřábů. Německý wehrmacht zesiloval odvozy a nedostatek kvalifikovaných dělníků oddaloval vlastní zahájení stavby mostu. Proveden byl pouze geologický průzkum v místech budoucích pilířů a byly postaveny dva pilíře zkušební. V místě jednoho z pilířů mostu se nacházel dům č. p. 35, který měl být zbourán, k čemuž již nedošlo.

V místech bývalého staveniště se dnes nachází čistírna odpadních vod. Žádné pozůstatky staveniště se do dnešní doby nedochovaly, pouze na úbočí hory Liška se nacházejí stopy po vrtaných a kopaných sondách geologického průzkumu.

### Most v Městečku Trnávce

Čtvrtou velkou mostní konstrukcí měla dálnice překonávat údolí potoka Pacovka v Městečku Trnávce. Stavba mostu o délce 324 m a maximální výšce 38 m nad údolím byla na podzim roku 1939 zadána firmě Pittel&Brausewetter.

I u tohoto mostu se v archívech podařilo dohledat snímky modelu mostu a navazujících úseků dálnice. Dochovaly se i stavební plány se zachyceným geologickým průzkumem v místech jednotlivých mostních pilířů. Vrtané sondy dosahovaly do hloub-

ky 30 m. Na obr. 5 je zobrazena i dochovaná kreslená perspektiva neznámého autora.

Se stavbou mostu se nepodařilo významně pokročit ani zde. Kvůli nedostatku odborníků a kvalifikovaných dělníků byli na stavbu nasazeni zajatci a dělníci z protektorátu. Na nádraží v Městečku Trnávka bylo vybudováno překladiště a sklady materiálu. Odtud byla na staveništi budoucího mostu postavena úzkorozchodná stavební dráha, která pokračovala dále údolím Pacovky do kamenolomů. Ze staveniště dálničního mostu byla postavena odbočná kolej na severní předmostí budoucího mostu. Materiál byl navážen ze skrývek v kamenolomech a měl tvořit těleso budoucí dálnice za severní mostní opěrou. Podél staveniště byly vybetonovány pojezdy pro jeřábovou dráhu. V překladišti na nádraží byl uskladněn jeden jeřáb, ale dopravit ho na staveništi a zprovoznit se již nepodařilo. Byly vykopány a částečně vybetonovány základy pro severní mostní opěru a základy jednoho z pilířů mostu v údolí. Rozsah provedení dalších prací je nejasný. Pravděpodobně byly částečně vykopány základy pro některé další pilíře a tím stavba skončila. Podle finančního vyúčtování z roku 1942 bylo prostavěno přibližně 5 % stavebního rozpočtu mostu.

V 70. letech minulého století byl v místech původního staveniště mostu postaven areál zemědělského družstva a další části staveniště ustoupily výstavbě rodinných domků. Do dnešních dnů se tak dochovalo pouze rozestavěné těleso dálnice na severním předmostí a v korytě potoka Pacovka jsou dodnes znatelné betonové pásy pro dráhu věžových jeřábů.

**3** Fotografie modelu dálničního mostu v Linharticích: na snímku je zachycen i menší dálniční most přes terénní nerovnost na úbočí hory Liška **4** Hlubinná těžba pískovcových kvádrů pro mostní konstrukce prováděná v okolí obcí Nová Ves u Kunčiny a Mladějov na Moravě **5** Vyobrazení dálničního mostu přes údolí potoka Pacovky v Městečku Trnávce

**3** Photograph of a model of a motorway bridge in Linhartice, the picture also shows another, smaller motorway bridge over an uneven terrain on the slopes of the Liška Mountain **4** Deep mining of sandstone blocks for bridge structures carried out in the vicinity of the municipalities of Nová Ves near Kunčina and Mladějov in Moravia **5** Illustration of a motorway bridge over the valley of the Pacovka Stream in the town of Městečko Trnávka

### Závěr

Archivní materiály, soukromé sbírky a další náhodně objevený archivní materiál ukazují na pečlivou a podrobnou přípravu stavby zmiňovaných mostních konstrukcí, avšak pamětníci přípravy a výstavby této komunikace již bohužel nejsou mezi námi.

V současnosti se opět začíná intenzivněji uvažovat o využití větší části dokončeného zemního tělesa a některých mostů původní nedokončené dálnice z Berlína do Vídně pro stavbu dálnice nebo kapacitní komunikace ve směru z Brna k Moravské Třebové. Pro zdárnou přípravu a budoucí výstavbu plánované komunikace se dle mého názoru může investorům i projekčním firmám znalost původních plánů, projektové dokumentace či výsledků geologických průzkumů velice hodit.

Fotografie:  
1 – archiv Městského muzea Moravská Třebová,  
2, 5 – archiv autora,  
3, 4 – archiv Technického muzea v Brně



Tomáš Janda  
t.janda02@seznam.cz

Článek byl posouzen odborným lektorem.  
The article was reviewed.

#### Zdroje:

- [1] Fond R 4601. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde.
- [2] Fond R 4602. Reichsautobahnen – Direktion. Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde.
- [3] Soukromý archiv autora.