

ZATOPENÉ MOSTY FLOODED BRIDGES

Vladimír Veselý

Stavby, a to i ty, které nakonec nikdy nesloužily svému účelu, se po čase stávají němými svědky historie vývoje společnosti. Tak je tomu i v případě dvou „zatopených“ mostů na vodní nádrži Švihov. V článku je představen nejen osud těchto dvou mostů, ale také historie počátku výstavby dálnic na území České republiky.

Buildings, even those that ultimately never served their purpose, become mute witnesses to the history of society's development over time. This is also the case of the two “flooded” bridges on the Švihov Reservoir. The article presents not only the fate of these two bridges, but also the history of the beginning of the construction of motorways in the Czech Republic.



Historický kontext

Zatopené mosty přes Sedmpanský a Sedlický potok bývají často pojmenovávány také jako mosty Baťovy dálnice, mosty protektorátní dálnice, či dokonce jako mosty Hitlerovy dálnice. Historii jejich vzniku v širších souvislostech doby uvádí velmi detailně publikace Václava Lídla a Tomáše Jandy [1]. Nové výsledky bádání v archivech jsou pak obsaženy v publikaci [2].

Výstavba dálnic na území Česka, resp. Československa, se váže, a to jak ideově, tak i konkrétní stavební činností, již k období první republiky. První úvahy o dálniční síti se objevily již v roce 1934. V roce 1935 pak vznikly nezávisle na sobě hned dva ideové návrhy. První návrh vypracovala tzv. Dopravní komise při Česko-slovenském religionalistickém ústředí tvořená členy Sdružení inženýrů a architektů. Trasa dálnice byla navržena téměř přímočaře středem republiky z Plzně do Košic (obr. 2). Druhý návrh předložil brněnský region. Tento odvážnější návrh počítal s dvěma větvemi dálnice, severní a jižní, z Chebu až do Chustu ve východním cípu Zakarpatské Ukrajiny (obr. 3). Třetím návrhem byla trasa dálnice ve vizionářské publikaci Tomáše Bati Budujeme stát

Stavby, výtvoři lidského ducha a šikovných rukou, jsou neoddělitelnou součástí našeho životního prostředí. Ovlivňují naše estetické cítění a v případě historických staveb či souborů staveb vytvářejí genia loci jak konkrétních urbanistických celků, tak i míst v extravilánu. Navíc stavby, které přestaly sloužit svému účelu, nebo mu dokonce sloužit vůbec nezačaly, se po čase stávají němými svědky historie vývoje společnosti. Mezi takovéto stavby bezesporu patří dva mosty zatopené vodním dílem

Švihov na řece Želivce. Jedná se o mosty přes Sedlický a Sedmpanský potok.

Lokalizace

Mosty přes Sedlický a Sedmpanský potok se nacházejí mezi obcemi Hulice a Borovsko na trase dálnice původně plánované v období první republiky. Mosty se nacházejí v prvním ochranném pásmu vodního zdroje, což znamená, že přístup k nim bez povolení a bez dodržování přísných opatření prakticky není možný.



pro 40 miliónů lidí, která vyšla poprvé v roce 1937 a druhé rozšířené vydání pak v roce 1938 [4]. Tato varianta počítala s trasou mezi Chebem a Velkým Bočkovem na východním cípu Zakarpatské Ukrajiny a s protnutím údolí řeky Želivky na ose Dolní Kralovice – Světlá nad Sázavou (obr. 4).

Od roku 1935 byli v Baťově projekční kanceláři úředníci Ministerstva veřejných prací, kteří přípravu stavby dálkové silnice koordinovali (Praha–Slavkov) či dozorovali z vlastních nákladů T. A. Bati placený projekt dálnice ze Slavkova dále na Slovensko. Snad právě proto se někdy o artefaktech nevyužitých částí staveb dálnice hovoří jako o Baťově dálnici, i když konečné řešení trasy bylo nakonec jiné.

Rozhodujícím impulzem pro intenzivní zahájení prací se stala Mnichovská dohoda, na jejímž základě přišlo meziválečné Československo o významnou část území, čímž byla velmi zasažena rovněž i dopravní infrastruktura státu. Z tohoto důvodu byl již 5. října 1938 schválen plán příprav a realizace velkých dopravních staveb. Krátce nato byl tehdejšími ministrem veřejných prací, divizním generálem Karlem Husárkem pověřen brig. gen. ženijního vojska Ing. Václav Nosek organizací úřadu pro stavbu magistrály a vedením přípravných prací stavby magistrály Praha – Velký Bočkov. Události pak, vzhledem ke strategickému významu dopravní tepny pro územně silně okleštěnou první republiku, nabraly rychlý spád. Do přípravy dálnice byla zapojena armáda disponující odborníky ženijního vojska. Jejich participaci projednal generál Nosek 24. října s generálem Eliášem, následujícího dne bylo uloženo Zemskému úřadu v Praze vyřešení trasy magistrály mezi Prahou a Jihlavou včetně pražského okruhu. Skupina úředníků na Zemském úřadu



5 6



1 Lokalizace zatopených mostů přes Sedmpanský a Sedlický potok na VD Švihov 2 Národní silnice Plzeň–Košice, návrh ČSRÚ (1935) 3 Silniční magistrála podle návrhu brněnského regionu (1935) 4 Silniční magistrála dle návrhu J. A. Bati (1937) 5 Ing. Karel Chmel, autor nového pojmu „dálnice“ 6 24. ledna 1939 7:00 Chřiby, stavba Česko-slovenské dálnice zahájena, sekeru v ruce drží Ing. Karel Chmel

1 Localization of the flooded bridges over Sedmpanský and Sedlický Brook on the Švihov Reservoir on the map 2 National road Plzeň–Košice, design by Czech and Slovak engineers and architects (1935) 3 Mainline road proposal according to the Brno experts (1935) 4 Mainline road according to the design by J. A. Bata (1937) 5 Ing. Karel Chmel, author of the new term “dálnice” (motorway in Czech language) 6 24 January 1939 7:00 a.m. Chřiby, construction of the Czech-Slovak motorway started, axe in hand held by Ing. Karel Chmel

pod vedením vládního rady Dr. Karla Valiny předložila mapové podklady trasy v měřítku 1 : 25 000 již 5. listopadu 1938. (Dr. Valina měl silniční okruh okolo Prahy nakreslený od roku 1929, trasu dálkové silnice na Brno od roku 1934.)

4. listopadu bylo schváleno zavedení jízdy vpravo (s termínem platnosti od 1. května 1939) a bylo zřízeno Veličelství stavby dálkových silnic (VSDS), přejmenované 23. prosince 1938 na Generální ředitelství stavby dálnic (GRSD), čímž vznikla instituce ne nepodobná dnešnímu ŘSD. Ve stejný den zároveň došlo k zavedení pojmu dálnice, který byl vytvořen uměle. Autorem nového slova, vzniklého spojením první slabiky slova **dálná** (nebo **dálková**) doprava s částí slova **silnice** (příp. železnice) do novotvaru „dálnice“, byl štábní kapitán Ing. Karel Chmel (obr. 5).

Již 13. ledna schválila vláda Úřední návrh česko-slovenské dálnice a da-

la souhlas k zahájení přípravných prací. Následně bylo 24. ledna 1939 v 7:00 zahájeno kácení lesa v Chřibech na trati III, v tedy plánovaném směru Brno–Zlín (obr. 6). Byť tato trasa nakonec nebyla do podoby dnešní dálniční sítě zahrnuta, je možné tento čin považovat za start budování dálnic na území dnešní ČR.

Události v první polovině roku 1939, a to jak obecně politické, tak vojenské či hospodářské, pak nabraly velmi rychlý spád. Co se výstavby dálniční sítě týče, došlo již za několik málo dní po okupaci a vzniku Protektorátu Čechy a Morava, konkrétně 26. března 1939, k jednání ministra veřejných prací Dominika Čipery a generálního inspektora německých silnic Fritze Todta, na němž byly převzaty některé německé standardy pro výstavbu dálnic. Dále byly 11. dubna 1939 zahájeny na území Protektorátu práce na dálnici Breslau–Wien přetínající v severojižním směru území Moravy a křižící se u Brna s dálnicí plánovanou českými inženýry. Zbytky této dálnice, která může být jako jediná na našem území označována přívlastkem Hitlerova, se dochovaly dodnes.

Ve dnech 24. až 26. dubna 1939 byly zadávány k výstavbě díly úseku trati I. Konkrétní díl 11/I v oblasti Dolních Kralovic, dnes již neexistující obce





7



8



9

7 Realizovaný projekt – výkres 8 Skruž obloku pod pravou částí mostu přes Sedlický potok ve směru do Brna (srpen 1941) 9 Pohled na most z údolí Sedlického potoka (1960) 10 Pohled na most přes Sedlický potok z dronu 11 Most přes Sedmpanský potok (1958) 12 Boční pohled na most (současnost) 13 Sedmpanský most, pohled zespodu

7 Realized project – drawing 8 Scaffolding under the right part of the bridge over the Sedlický Brook in the direction of Brno (August 1941) 9 View of the bridge from the valley of the Sedlický Brook (1960) 10 View of the bridge over the Sedlický Brook from a drone 11 Bridge over the Sedmpanský Brook (1958) 12 Side view of the bridge (at the current stage) 13 Sedmpanský Bridge, view from below

Zdroje:

- [1] LÍDL, V., JANDA, T. *Stavby, kterým doba nepřála: Výstavba dálnic v letech 1938–1950 na území Čech a Moravy*. 2. vydání. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006.
- [2] JANDA, T. *Dálnice Praha–Brno–Zlín v obrazech času*. Šumperk, Muzeum silnic, 2019.
- [3] Dějiny výstavby dálnic a rychlostních silnic na Slovensku. In: *Wikipedie* [online]. Dostupné z: cs.wikipedia.org
- [4] BAŤA, J. A. *Budujeme stát pro 40,000,000 lidí*. 2., rozšířené vydání. Zlín, 1938.
- [5] BAROCH, P. STROJ ČASU: Jak se stavěla D1, matka všech českých dálnic. *iDNES.cz* [online]. 19. 6. 2013. Dostupné z: idnes.cz
- [6] Borovsko – zatopený dálniční most. *Databáze mostů a tunelů ČR* [online]. Dostupné z: mosty-tunely.cz
- [7] Hitlerův most – nedokončený most ze 2. světové války u obce Borovsko. *kudyznudy.cz* [online]. Dostupné z: kudyznudy.cz



10

zatopené vodním dílem Švihov, byl zadán berounské firmě Jelínek a synové za zadávací částku 18 331 782 korun. [1]

Vlastní stavbu tratě I oficiálně zahájil generální ředitel GŘSD Ing. Václav Nosek, a to v úterý 2. května 1939 na třetím kilometru budoucí trasy u Průhonic. Nutno dodat, že právě trať I byla základem pro trasu novodobé dálnice mezi Prahou a Brnem a některé stavby zahájené v období protektorátu do ní byly zaintegrovány. Příkladem je most přes údolí potoka Šmejalka či most u Píště.

Zatopené mosty

Stavba mostů přes Sedlický a Sedmpanský potok byla zahájena sice v ro-

ce 1939, ale v průběhu 2. světové války musela být vlivem okolností přerušena jako ostatně i další stavební práce na zahájené dálnici. Nejdříve došly pracovní síly, neboť muži byli nuceně nasazeni do zbrojních továren, a zanedlouho poté došel i stavební materiál, stavební stroje a zařízení staveb, které byly rekvirovány pro válečné účely.

Nejdříve došlo 1. srpna 1941 k zákazu zahajování nových staveb a v roce 1942, konkrétně 30. dubna, byly zastaveny veškeré práce na rozestavěné dálnici.

Most přes Sedlický potok

Most přes Sedlický potok je z obou mostů „ten větší“ a navíc je téměř po vozovku ponořen do vod nádrže Švihov. Konstrukčně jde vlastně o dva samostatné obloukové mosty s rozpětím oblouku 100 m, vzepětím 18,5 m a šířkou vozovky 22 m [5]. Výška mostovky nad původní hladinou Sedlického potoka pak činila 30 m (obr. 7 a 8).

Stavba mostu byla zadána pražské firmě Ing. Jakub Domanský, vedním stavby byl pověřen stavbyvedoucí Ing. Karel Havlíček. Zadávací částka za stavbu mostu činila 5 552 400 korun. [1]

Do zastavení stavby mostu 30. května 1942 byla dokončena zhruba 1/5 díla, resp. pouze základy a dva obloukové pasy pro jízdní směr Praha–Brno.

Již těsně po ukončení 2. světové války, 28. listopadu 1945, proběhla na Ministerstvu dopravy porada ohled-



11



12



13

ně dostavby úseku dálnice z Prahy do Humpolce. V srpnu 1946 byly zahájeny práce na dokončení rozestavěné části mostu. V roce 1950 byla dokončena stavba celého mostu (obě části) původním dodavatelem, tedy firmou Ing. Jakuba Domanského, avšak znárodněnou a označenou novým názvem Československé stavební závody. V dubnu 1951 bylo staveniště uklizeno a následující rok byl most zkušelaudován. V některých zmínkách však bývá tento most nesprávně označován jako nedokončený. Chybí totiž navazující část úseku dálnice, a to těleso náspu na „brněnské“ straně stavby. Na stavbě dálnice utichly stavební práce z důvodu názoru vedoucích činitelů státu, že automobilová doprava nemá perspektivu. Dohled nad dokončenými částmi byl prováděn občasně osobními návštěvami pracovníků Ministerstva dopravy komplikovaně (vlakem a pěšky), protože k opuštěným stavbám nevedlo žádné silniční napojení (obr. 9).

Most přes Sedmpanský potok

Most přes Sedmpanský potok (někdy uváděný také pod názvem most Hulice) je z obou mostů „ten menší“. Do vod nádrže Švihov bývá ponořen částečně, při nízkém stavu vody v nádrži je vidět zcela. Konstrukčně jde o trémový most mezi dvěma podporami na levém a pravém břehu potoka, který vytéká z malého rybníku Medulán severně od obce Sedmpány a který je tak proto

v některých mapových podkladech nazýván Sedmpanský.

Stavbu mostu prováděla firma Ing. J. Nebeský z Prahy. Stavba probíhala mezi lety 1939 až 1942 (zastavení veškerých prací), kdy byl most dokončen ze 70 %. Po válce byl most dokončen mezi lety 1946 až 1948 (obr. 11).

Osud

Po únoru 1948 bylo ve výstavbě dálnice ještě pokračováno, avšak postupně byl redukován počet pracovníků a v roce 1950 bylo zrušeno Ministerstvo techniky, které bylo za výstavbu zodpovědné. Některé pravomoci přešly na Ministerstvo stavebních prací, ale v té době již byla zrušena organizační jednotka, která měla výstavbu dálnice na starosti, a s výstavbou dálnic se již nepočítalo. Staveniště dálnice bylo zcela opuštěno. Mezi Prahou a Humpolcem a na Moravě v Chřibech tak dodnes zůstává v různém stupni rozpracovanosti 77 km zemního tělesa a přes 60 mostů. Od roku 1942 zůstává nedokončeno i 111 km německé dálnice. Počínaje rokem 1950 tedy na území Československa zůstává celkem 188 km rozestavěných dálnic a stavby začínají chátrat. Vedoucí pozice při výstavbě dálnic, kterou ve třicátých letech Československo v Evropě a vlastně i ve světě zaujalo, je navždy ztracena. Bohužel do dnešních dnů.

V letech 1958 až 1960 byl zpracován investiční záměr na vybudování vodního díla Švihov a v roce 1965 stavba za-

hájena (dokončeno bylo v roce 1975). Při obnovení prací na dálniční síti Československa v roce 1967 musela být trasa upravena nejen s ohledem na nové standardy, ale právě i kvůli kolizi předchozí trasy s vodním dílem. Po ukončení stavby vodního díla Švihov pak mosty přes Sedlický a Sedmpanský potok „zatopila“ přehradní nádrž (obr. 10 a 12).

Závěrem

Jak bylo naznačeno v úvodu článku, zatopené mosty jsou nedílnou součástí historie výstavby dálnic v České republice a jsou důkazem technické úrovně stavebních inženýrů dané doby.

Zhlédnout tyto konkrétní artefakty doby je obtížné vzhledem k tomu, že se nacházejí v 1. stupni pásma hygienické ochrany vodního zdroje. Možnost je vidět zblízka je omezena přísnými opatřeními a lze to jen po zajištění mimořádného povolení a v doprovodu odpovědných pracovníků. Tak tomu bylo i v případě exkurze „VD Želivka a zatopené mosty“, kterou 20. září zorganizovala Česká betonářská společnost (více informací na webových stránkách cbsbeton.eu či na ebeton.cz).

Autor děkuje Tomáši Jandovi za věcnou korekturu a doplnění článku.

Fotografie: 1 – mapy.cz, 2, 3 – [3], 4 – [4], 5, 6, 7, 8, 9, 11 – archiv Tomáše Jandy, 10 – Viktor Stískala (mapy.cz), 12, 13 – Vladimír Veselý



Ing. Vladimír Veselý
Svaz výrobců betonu ČR
vladimir.vesely@svb.cz