

ÚVOD

Jednou z oblastí, v nichž se nacionálně-socialistické Německo snažilo ve 30. letech minulého století demonstrovat svoji úspěšnost, byla stavba dálnic. Jednalo se o do té doby nevídaně velkorysé řešení neustále narůstajícího automobilového provozu.

Určitým předchůdcem německých dálnic byla stavba AVUS (Automobil – Verkehrs – und Übungsstrasse), tvořená dvěma asi 10 km dlouhými souběžnými a na-prosto rovnými dvouproudovými silnicemi, propojená na obou koncích vratnými zatáčkami. Tato betonová dráha byla budována jihozápadně od Berlína od roku 1913 a po válečném přerušení stavby dokončena v roce 1921. Už během výstavby sloužila jako prostor pro zkoušení nových stavebních technologií a postupů. Využívala byla také jako závodíště, ale hlavním účelem, především v prvních letech její existence, byly zátěžové zkoušky tehdy ještě málo dokonalých automobilů a zejména jejich motorů.

V průběhu 20. let minulého století převzala krátkodobě pomyslnou štafetu ve stavbě kapacitních silničních komunikací Itálie, a to stavbou automobilové silnice mezi Milánem a městem Varese, která byla dokončena v roce 1926. Itálie do roku 1940 postupně postavila a uvedla do provozu přibližně 400 km těchto komunikací. Parametry

italských silnic se však nedají srovnávat s parametry budoucích dálnic v Německu, je proto nejvýstižnější označit je jako první evropské automobilové silnice.

Ještě před zahájením stavby dálnic v Německu byla mezi městy Bonn a Kolín nad Rýnem postavena v letech 1929–1932 kapacitní silnice pro motorová vozidla, která již téměř splňuje pozdější technické parametry dálnic. Je tedy evidentní, že Německo by zahájilo stavbu dálnic i bez nacistů. Krátce po nástupu nacistů k moci v Německu se však jedním ze symbolů jejich hospodářského úsilí staly právě dálnice, propagandou často nazývané Führerovy silnice.

Na jaře 1934 byla po intenzivní inženýrské přípravě zahájena stavba dálnic na dvaceti místech tehdejšího Německa. Na konci roku 1936 bylo v provozu prvních 1 000 km dálnic, o rok později už to byl dvojnásobek. V polovině prosince 1938, tedy v době, kdy se intenzivně rozbíhala inženýrská příprava dálnice Vratislav–Brno–Viedeň, bylo celkem zprovozněno už 3 062,6 km německých dálnic.

Zde se nabízí drobné srovnání. V Československu byla stavba dálnic znovu zahájena v roce 1967 a na konci roku 2024 bylo v České republice v provozu přibližně 1 500 km dálnic.

Naděžda Urbánková

PŘEDMLUVA

Agresivní německá politika vůči Československé republice v druhé polovině 30. let 20. století je všeobecně známou a zdokumentovanou kapitolou dějin. Zcela opačná situace panuje kolem nacistických plánů na dlouhodobé hospodářské využití prostoru bývalé Československé republiky od března 1939, které však začaly vznikat již mnohem dříve. Začlenění zbytku druhé republiky do prostoru velkého Německa, využití jejího nerostného bohatství, hospodářského potenciálu průmyslu i zemědělství a dalších oblastí není dosud dostatečně probádáno.

Příkladem může být nerealizovaný plavební kanál Labe–Odra–Dunaj. Dobové dokumenty ukazují, že okupanti nikdy neměli vážný zájem o realizaci labské větve tohoto projektu. Jejich hlavním cílem byla výstavba kanálu Odra–Dunaj a stavba vodních nádrží na řekách přiléhajících k tomuto plánovanému kanálu, které by podstatným způsobem vylepšily jeho plavební poměry. Stavební práce menšího rozsahu byly na této stavbě zahájeny v roce 1939 na území dnešního Polska a o rok později v Rakousku; na území dnešní České republiky nebyly práce vůbec zahájeny.

Diametrálně odlišná byla situace na stavbě dálnice spojující dvě velká města tehdejšího Německa – Breslau (dnešní slezská Vratislav) a Wien, hlavní město Rakouska, obsazeného v březnu 1938 nacistickým Německem. Stavba byla na území dnešního Polska a Rakouska pouze projektována, ale na žádném úseku nebyla zahájena realizace. Naopak na území dnešní České republiky se po ukončení druhé světové války nacházelo přibližně 85 km rozestavěného tělesa dálnice včetně dálničních mostů a propustků. Poválečný odhad provedených prací vycházel v cenách roku 1939 asi na 1 miliardu korun.

Opuštěné staveniště se nachází na území dnešního Jihomoravského a Pardubického kraje. Poprvé jsem na zarůstající a opuštěné staveniště zavítal v polovině 90. let minulého století a byl jsem fascinován železobetonovými mosty, jejichž vnější plášť tvoří pískovcové kvádry opracované s maximální přesností. Kvalita provedených mostních staveb byla na vyšší úrovni než moderní mosty budované v 70. a 80. letech minulého století. Provedené zemní práce značného rozsahu již zakrývaly stromy a keře, přesto byl pohled na ně impozantní.

První publikace na téma tohoto dopravního projektu jsem s kolegou panem Václavem Lídlem připravil v letech 2008 a 2011. V roce 2013 byla ve spolupráci s Muzeem regionu Boskovicka připravena výstava o této nedokončené stavbě, a to především o její severní části. O rok později Technické muzeum v Brně představilo nový formát výstavy pojednávající o celé stavbě na území České republiky, doplněný odborným katalogem. Na přípravě a organizaci výstavy i katalogu se podílela PhDr. Naděžda Urbánková, která je spoluautorkou i této odborné publikace.

V průběhu téměř tří desítek let se podařilo shromáždit, nastudovat, přeložit a digitalizovat velké množství dokumentů k této stavbě, od přípravy, projektování a geologického průzkumu přes vlastní výstavbu až k neslavnému zastavení stavby dálnice, která na své dokončení a využití stále čeká. To je hlavní důvod, proč by neměly tyto především odborné informace zapadnout. A také aby, až jednou bude tato komunikace dokončena a upravena dle nových norem, byl zdokumentován její původní stav.

Tomáš Janda