



Dálnice - milníky v naší krajině

Bakalářská práce

Studijní program: B8208 – Design
Studijní obor: 8206R123 – Design prostředí
Autor práce: **Vilma Neubauerová**
Vedoucí práce: prof. Mgr. Jaroslav Brabec



Highways - milestones in our landscape

Bachelor thesis

Study programme: B8208 – Design
Study branch: 8206R123 – Environmental Design

Author: **Vilma Neubauerová**
Supervisor: prof. Mgr. Jaroslav Brabec



Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
Neubauerová Vilma	5. května 786, Humpolec	A14000049

TÉMA ČESKY:

Dálnice - milníky v naší krajině

TÉMA ANGLICKY:

Highways - milestones in our landscape

VEDOUcí PRÁCE:

prof. Mgr. Jaroslav Brabec - KED

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

Bakalářská práce se věnuje vizím nedostavěných dálnic v období protektorátu. Především Baťově magistrále, která předpovídala horizontální protnutí Československé republiky z Aše až do Jasiny. Dodnes můžeme v krajině potkat rezidua kdysi plánované výstavby. Milníky v krajině se staly mosty, které nikde nezačínají a nikde nekončí. Cílem práce je připomenout historii a velkolepé plány, které pomalu pod vlivem přírody podléhají destrukci. Praktická část práce je zaměřena na tyto dva naprosto odlišné světy. Situaci dnešního stavu betonových artefaktů a vizi světa, který mohl být naší součástí, přitom stačilo tak málo. Výstupem práce je vizualizace, kde se budou prolínat tyto dva rozdílné světy.

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

Podpis studenta:

Datum:

Podpis vedoucího práce:

Datum:

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce doc. Mgr. Jaroslavovi Brabcovi za věcný přístup, čas, ochotu a velmi cenné rady. Velké poděkování patří Prof. Dr. Ing. arch. Bořkovi Šípkovi, MgA. Leoně Matějkové a doc. MgA. Janu Stolínovi za výjimečné vedení po celou dobu studia.

Velké poděkování patří mé rodině, která se mnou měla trpělivost a byla mi oporou po celou dobu studia. V neposlední řadě děkuji přátelům za jejich podporu.

ABSTRAKT

Bakalářská práce se věnuje vizím nedostavěných dálnic v období protektorátu. Především Baťově magistrále, která předpovídala horizontální protnutí Československé republiky z Aše až do Jasiny. Dodnes můžeme v krajině potkat rezidua kdysi plánované výstavby. Milníky v krajině se staly mosty, které nikde nezačínají a nikde nekončí. Cílem práce je připomenout historii a velkolepé plány, které pomalu pod vlivem přírody podléhají destrukci. Praktická část práce je zaměřena na tyto dva naprosto odlišné světy. Situaci dnešního stavu betonových artefaktů a vizi světa, který mohl být naší součástí, přitom stačilo tak málo. Výstupem práce je vizualizace, kde se budou prolínat tyto dva rozdílné světy.

ABSTRACT

This bachelor's work is dedicated to visions of the unfinished highways in the time of the protectorate. Above all of Bata's magistrale which has been predicted the crossing of Czechoslovakia from Aš to Jasina. Till now we can meet the rests of the once planned construction. The milestones in the country side become the bridges which nowhere start and nowhere end. The aim of this work is remind the history and magnificent plans which slowly by the influence of nature are leable to destruction. Practical part is directed at these two absolutely different worlds. The situation of the present state of the concrete artefacts and the vision of world which could be of our part, at the same time it could do so little. The output of this work is visualization where these different worlds will be united.

KLÍČOVÁ SLOVA

Chřiby, dálnice, krajina, historie, rezidua, milníky, destrukce, pomíjivost, mosty, doprava

KEYWORDS

Chřiby, highway, landscape, history, relics, milestones, destruction, transience, bridges, transport

OBSAH

1. ÚVOD	11
2. HISTORIE VÝSTAVBY DÁLNIC	14
2.1 Obecná historie.....	14
2.2 Usilovná příprava výstavby magistrály 30. září 1938 – 1. května 1939	16
2.3 Pod taktovkou Generálního ředitelství stavby dálnic	21
2.4 Pokračujeme i po ztrátě státní samostatnosti	23
2.5 Stavba dálnice 2. května 1939 – 30. dubna 1942	27
2.6 Stavba dálnice v období druhé světové války.....	30
2.7 Výjimka ze zákazu staveb	31
2.8 Válečné důsledky – nucená přestávka, první mírové měsíce a poslední pokus.....	32
3. JAN ANTONÍN BAŤA – BUDUJME STÁT PRO 40 000 000 LIDÍ	35
3.1 Životopis J. A. Baťi.....	35
3.2 Baťova dálnice – obchodní záměr	35
3.3 Publikace Budujme stát pro 40 000 000 lidí.....	36
3.4 Pohled do budoucnosti	37
4. SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM	41
4.1 Jak ovlivnila výstavba život v Chřibech.....	41
4.2 Ukázka prosperujícího města při dálnici - Humpolec	42
4.3 Vzpomínky pamětnice	43

4.4 Veřejné mínění obyvatel Chřibů	44
5. CHŘIBY – POZŮSTATKY STAVEB	52
6. PRAKTICKÁ ČÁST	69
7. ZÁVĚR.....	72
SEZNAM ZDROJŮ	74
SEZNAM OBRÁZKŮ	76
SEZNAM GRAFŮ	80
PŘÍLOHA	81

1. ÚVOD



1. ÚVOD

Bakalářská práce je věnována betonovým milníkům, které s nepochopením můžeme zaznamenávat v naší krajině po celém území republiky. Z velkých plánů toho nezbylo mnoho. V českých lesích a loukách zůstaly stát mosty, jako bizarní pomníky vedoucí odnikud nikam. Dále můžeme v krajině nacházet dálniční propustky a náspy.

K tématu dálnic a jejich pozůstatků jsem se dostala díky mostu, který je nedaleko od mého rodného města. Už od mládí jsem jím fascinována. Jedná se o most na Benešovsku v blízkosti obce Hulice ve středních Čechách. Na most je přísný zákaz vstupu, stejně tak jako do jeho okolí. To však nebrání velkému množství nadšenců a turistů místo navštívit. Proč je ale tento most tak oblíbeným a vyhledávaným turistickým cílem a z jakého důvodu se do jeho okolí nesmí vůbec vstoupit?

Ocitáme se na hranici mostu, který končí uprostřed přehrady a dál už je jen vodní hladina. A tady to všechno začalo. Tato chvíle pro mě byla důležitým momentem a podnětem pro další výzkum cest, které nemají konce.

Po hlubším pátrání jsem zjistila, že tento most není jediným reziduem na našem území. Najednou se mi začala objevovat celá síť míst, kde se nachází další artefakty plánované výstavby. Pátrání nebylo vůbec jednoduché, informací není nedostatek a nejsou sdružené na jednom místě a to především z důvodu, že v tomto období se na našem území budovalo několik dálničních úseků a doba byla politicky velmi nestálá. S dějinami dálnic a autostrád je však úzce spjat jeden významný podnikatel ze Zlína.

Baťova magistrála, vize velkého muže, který se nebál pustit do různých odvětví podnikání. Právě on přišel s myšlenkou horizontálního protnutí Československé republiky z Aše až do Jasiny. Jak impérium s botou ve znaku mělo ovlivnit naši společnost? Co nám dálnice mohla přinést a naopak, co nám mohla vzít? Jaký dopad by měla výstavba na rozvoj měst? A zároveň jak by tato megalomanská stavba zničila naši přírodu? Jak vypadají dnes Chřiby, kde se s výstavbou začalo? Ocitáme se před otázkou: „Máme být

rádi, že zde nestojí projekt dálnice, který by nesmyslně protínal republiku horizontálně a vyhýbal se větším městům? Nebo naopak by nám tato magistrála pomohla?“ Otázek se nabízí spousta.

Cílem práce je připomenout historii a velkolepé plány, které pomalu pod vlivem přírody podléhají destrukci. V této bakalářské práci bych konkrétněji přiblížila dálniční úsek, který započal výstavbou v Chříbech. Co zde nyní můžeme pozorovat? Co zde mělo být? Jak to vidí místní obyvatelé? To jsou otázky, na které jsem se snažila najít odpověď při mém výzkumu. A celý proces jsem pomocí vizualizace ztvárnila v umělecké části bakalářské práce.

Stála jsem na místě, kudy měl vést dálniční koridor. V lese zpívali ptáci, slyšela jsem šum stromů a cítila krásnou vůni okolní přírody. Dívala jsem se do dvou mostních pilířů, které zde nesmyslně hyzdily jinak neposkvrněnou přírodu. Zamyslela jsem se, jak by to tady celé vypadalo, kdyby tudy dálnice opravdu vedla. Promítala jsem si tu scénu v hlavě. Zvuky rychle projíždějících aut a kamionů, lidé, co spěchají, aby byli brzy na schůzce nebo včas dovezli kuřata do masných koncernů. Zápach od pohonných hmot, odpadky, které někdo vyhodil z okýnka auta. Žádné stromy a vůně přírody... Ráda bych i vám ukázala moje představy. Uvědomění si světa kolem, co si od přírody bereme a co ji dáváme. Kontinuitu minulosti a současnosti.

2. HISTORIE VÝSTAVBY DÁLNIC



2. HISTORIE VÝSTAVBY DÁLNIC

2.1 Obecná historie

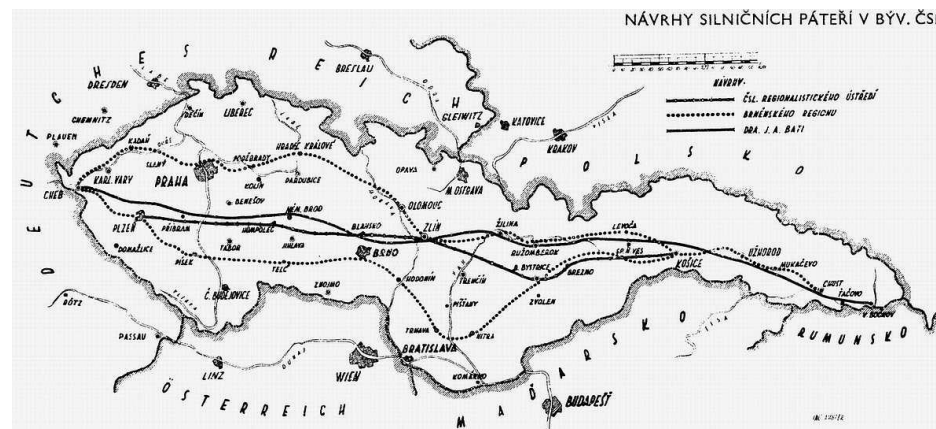
Většina lidí si počátek dálnic na našem území spojuje s koncem šedesátých let minulého století. To ovšem není pravda. S výstavbou dálnic se začalo ještě před druhou světovou válkou. Dokonce jsme byli jedni z prvních států na světě zároveň s Belgií a Nizozemskem, kteří se do stavby magistrály pustili. Když samozřejmě opomineme Německo, které bylo v tomto ohledu velmi nadčasovým státem. Silniční magistrály v Itálii a v USA nebyly dálnicemi v našem slova smyslu a proto jsme považováni s dalšími třemi státy za „průkopníky“ dálnic. A důvody proč jsme potřebovali vystavět dálniční síť? První republika se dynamicky rozvíjela, s ní souběžně výrazně vzrůstal automobilismus. Velkou roli ve výstavbě hrála strategická poloha země a s tím spojený mezinárodní transport zboží.

První myšlenky stavby dálkových silnic spojující naši republiku od západu na východ se objevují v roce 1935. Jedná se o „Národní silnici Plzeň – Košice“. Z dnešního pohledu neprochází významnými středisky koncentrace obyvatel, jako Praha či Brno. Návrh dálnice byl vypracován dopravní komisí při československém regionalistickém ústředí, složeného z členů SIA (Sdružení inženýrů a architektů).

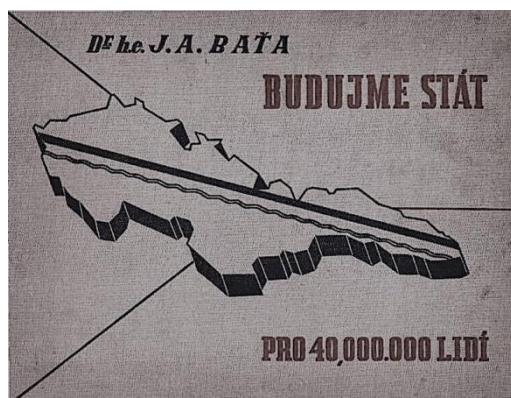
Nezávisle na tomto návrhu byl podán brněnským úřadem návrh na silniční magistrálu Cheb – Chust, která se skládala v úseku Cheb – Košice ze severního a jižního tahu, z Košic pak pokračovala jediným tahem do Chustu. Návrhy byly připraveny pro 1. Celostátní hospodářskou konferenci. Veřejnost přijala návrhy příznivě, ale příslušné statní úřady je zavrhlly. S významným impulzem na oživení myšlenky silniční magistrály přišel Jan Antonín Baťa v roce 1937. K tomu tématu vydal knihu „Budujme stát pro 40,000.000 lidí“.



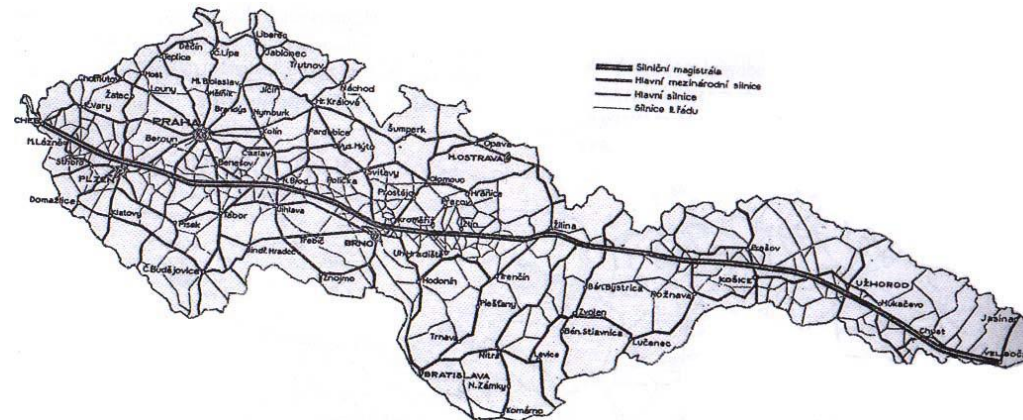
Obrázek 1 - Národní silnice Plzeň – Košice



Obrázek 2 - Silniční magistrála – návrh brněnského regionu



Obrázek 3 - Obálka knihy J. A. Baťa



Obrázek 4 - Silniční magistrála – návrh J. A. Baťa

Zajímavé je, jaký způsobem byly dálniční návrhy předkládány obyvatelstvu. Adolf Hitler prezentoval výstavbu dálnice jako gesto smíření, mělo se jednat o mírovou stavbu. To byla přijatelná verze pro obyvatelstvo, ale jeho záměry byly bohužel jiné a to co nejrychlejší přesun vojsk. J. A. Baťa nepředkládal mylné záměry, na rozdíl od A. Hitlera. Ale můžeme zde opět pozorovat zájem, jak zefektivnit obchody. A to nejrychlejším možným transferem, proto také nebyla potřeba, aby trasa dálnice protínala velká města, to by pouze zpomalilo délku jízdy. Jediné město, které měla dálnice protínat, byl Zlín, jak překvapivé?

2.2 Usilovná příprava výstavby magistrály 30. září 1938 – 1. května 1939

Podzim roku 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. Mnichovská dohoda, jinými slovy také Mnichovská zrada či Mnichovský diktát je završením činnosti Sudetoněmecké strany Konráda Henleina a vyvrcholením snah Adolfa Hitlera rozbít demokratické Československo s postupným cílem ovládnutí Evropy. Mnichovská dohoda je příkladem politiky ústupků, appeasementu.¹

Územní změny jsou provedeny výhradně na principu národnostním a tak je dopravní infrastruktura zmenšeného státu značně narušena. Návaznost železniční dopravy je brzy částečně vyřešena dohodami s Německem a Polskem o peáži² úseků tratí, které byly přerušeny. Silniční doprava se však bez nákladných nových staveb neobejde.

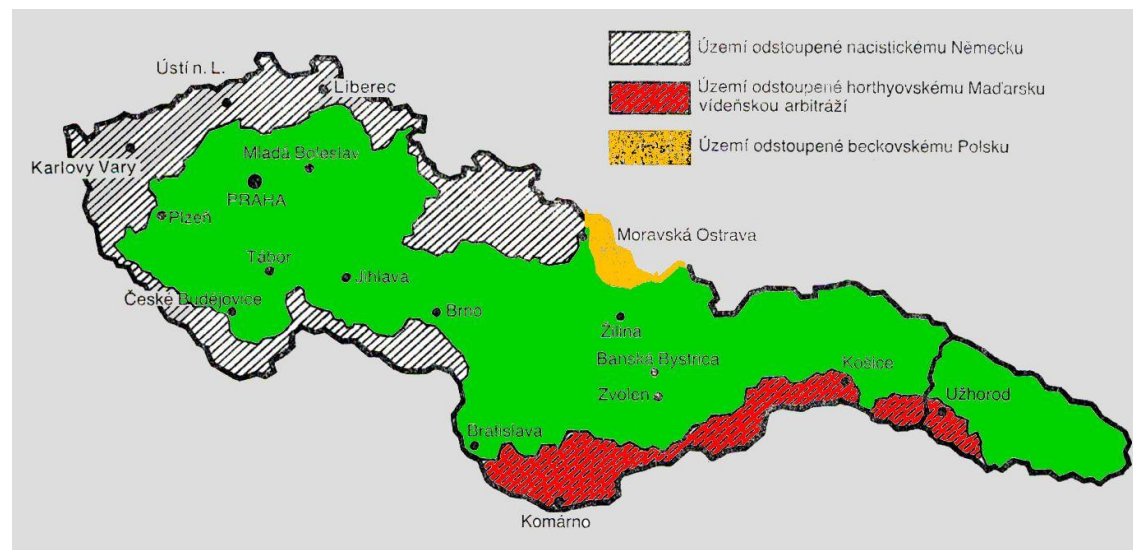
5. října 1938 abdikuje prezident republiky Dr. Edvard Beneš, předsedou vlády zůstává generál Jan Syrový. Vláda schvaluje přípravu a zahájení velkých dopravních staveb, zejména železniční trať Brno – Německý Brod (dnes Havlíčkův Brod), silnice Plzeň – Moravská Ostrava tak, aby vedla pouze československým územím a magistrály z Prahy do Velkého Bočkova (na Podkarpatské Rusi). 20.

1 Appeasement – označuje pacifistickou politiku z 30. let 20. století, kterou symbolizovalo především ustupování agresivním stranám.

2 Peáž – současné používání dopravní cesty různými subjekty.

října 1938 je brigádní generál žen. Ing. Václav Nosek pověřen zorganizováním úřadu pro stavbu magistrály, technickým vedením přípravných prací a celé výstavby. Již 5. listopadu jsou k dispozici požadované trasy v mapách v měřítku 1:25 000.

Další narušení dopravního systému našeho státu přináší 2. listopadu 1938 Vídeňská arbitráž. Rozhoduje o odstoupení dalšího území, tentokrát Maďarsku. Podkarpatská Rus tak přichází o své hlavní město Užhorod a také o železniční spojení s ostatními částmi republiky.



Obrázek 5 - Územní ztráty v důsledku mnichovské dohody a vídeňské arbitráže

4. listopadu 1938 schvaluje ministerská rada návrh na zavedení jízdy vpravo od 1. května 1939. Veškeré projekční práce na autostrádě respektují tuto změnu. Téhož dne se zřizuje Velitelství stavby dálkových silnic (dále VSDS), ředitelem se stává Ing. Václav Nosek a povolává ministerského radu Ing. Karla Míšu, který pracoval na přípravě stavby československé silniční magistrály. Ten je pověřen vedením projekčního oddělení a jmenován zástupcem ředitele.

VSDS je rozděleno na 6 oddělení, která vedou jednotliví přednostové:

1. oddělení (všeobecné) – plk. Žen. Ing. Dr. Vladimír Hájek
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) – škpt. just. JUDr. František Soudný
6. oddělení (prac. útvarů) – pplk.. gšt. Jan Veselý

Na schůzce 5. listopadu 1938 bylo 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

Trat' I Praha – Jihlava díly 5 až 14

Trat' II Jihlava – Zástřizly díly 15 až 20

Trat' III Zástřizly – hranice Slovenska díly 2 až 25 (zatím jen po Lužnou)

Pro vypracování generálního návrhu stanoví VSIDS tyto základní technické parametry:

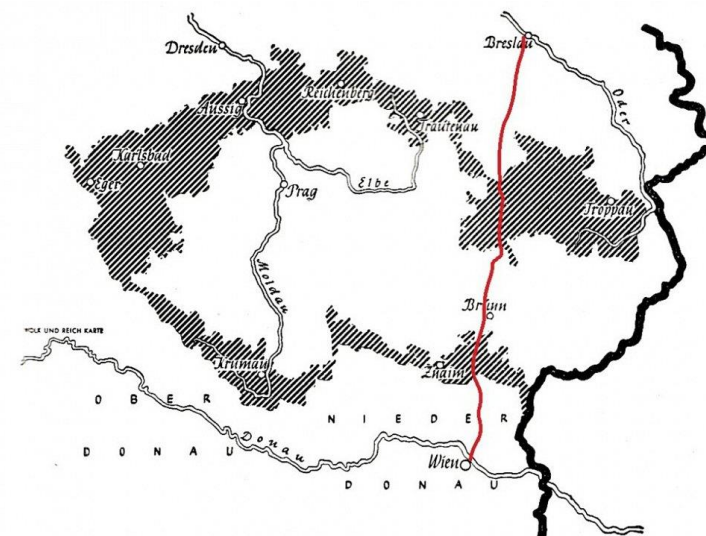
1. maximální dopravní rychlost 120 km/h
2. vozovka s dvěma jízdními pruhy pro každý směr jízdy
3. mimoúrovňové křížení s ostatními komunikacemi
4. směr jízdy vpravo
5. největší podélný sklon 6%, v horském terénu 8%
6. nejmenší poloměr směrových oblouků v rovinatém terénu 600 m, v horském terénu 400 m

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 tehdejšího území Německa, dnes opět 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 nový název Česko-Slovensko. 22. listopadu vstupuje v platnost ústavní zákon č. 229 o autonomii. V něm je zakotvena autonomie Slovenska a Podkarpatské Rusi (ta se nyní nazývá Zakarpatská Ukrajina).

30. listopadu 1938 je zvolen prezidentem Česko-Slovenska Dr. Emil Hácha a 1. prosince 1938 jmenuje novou tzv. ústřední vládu v čele s ministerským předsedou Rudolfem Beranem. Novým ministrem veřejných prací se stává Dominik Čipera a ministrem dopravy Ing. Alois Eliáš.



Obrázek 6 – Exteritoriální dálnice Breslau – Wien

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 neobvyklé velké šířce, v koruně zemního tělesa 32m.



Trasa sudetské autostrády.

Obrázek 7 – Trasa sudetské autostrády

2.3 Pod taktovkou Generálního ředitelství stavby dálnic

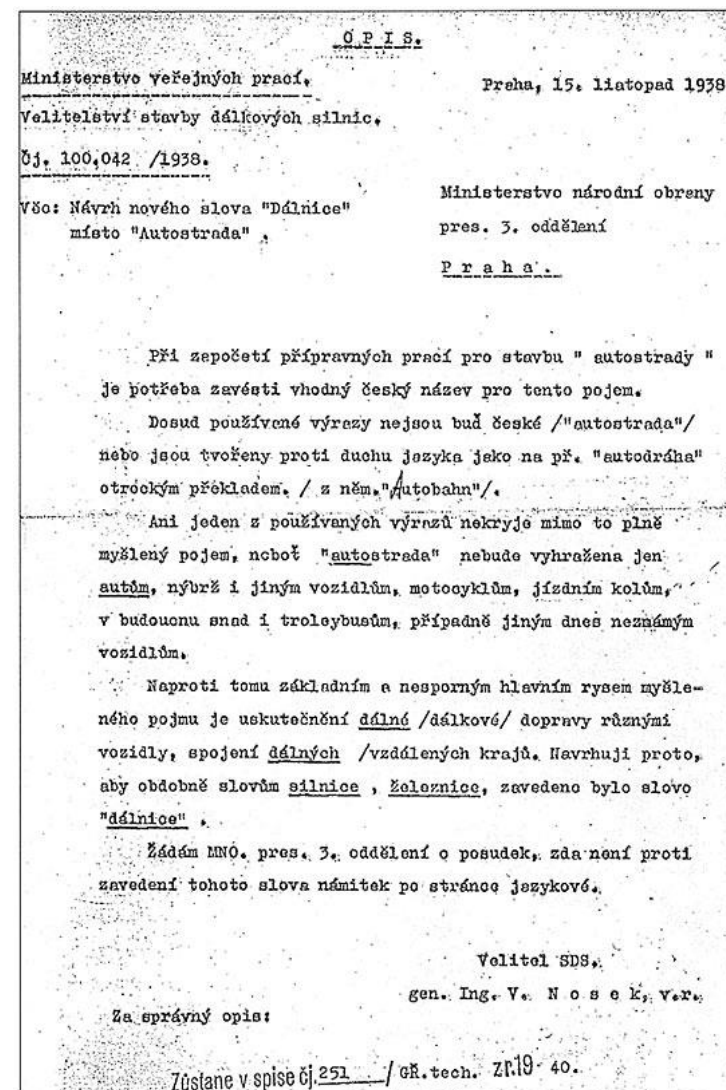
Ještě v roce 1938 se Velitelství stavby dálkových silnic přejmenuje na Generální ředitelství stavby dálnic (dále GRSD) a je úředně zaveden název „dálnice“. Autorem názvu je škpt. Ing. Karel Chmel.

I. odbor má působnost ryze technickou a jsou mu podřízeny tři 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 přednosta 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 Dominik Čipera úřední návrh trasy dálnice Praha – Jihlava – Brno – slovenská hranice. Vláda ještě téhož dne návrh svým usnesením schválila. Zároveň dala souhlas k přípravným pracím zatím na nezpochybňovaných úsecích tratí I z Chodova u Prahy do Humpolce a III od Zástřizel po Lužnou.

Na usnesení reaguje vláda Karpatské Ukrajiny, 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 trati II (Humpolec – Zástřizly), aby se generální ředitel mohl zaměřit na tratě I a III.

Detailní projekt části trati III je prakticky hotov. 24. ledna v 7 hodin ráno bylo zahájeno předběžné kácení lesa v Chříbech, symbolicky 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 přednosta II. (všeobecného) odboru. Za odcházejícího plk. žen. Ing. Dr. techn. Vladimíra Hájka je ustanoven přednostou odboru plk. stav. Ing. Josef Hubálek.

Propagaci stavby dálnice je věnována velká pozornost. Vedoucí pracovníci GŘSD pořádají přednášky pro širší technickou veřejnost a také mají své pravidelné rozhlasové okénko. Klub přátel dálnic rozesílá motoristickým organizacím 60 000 propagačních transparentů se symbolem dálnice a nápisem: „Dálnice mostem republiky“. Transparenty jsou určeny k vylepení za přední skla vozidel. Na pražském výstavišti v paláci „strojovna“ je 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 jisté, že 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.

Navzdory tíživé politické situaci probíhá příprava stavby dálnice plným tempem. 14. března 1939 jsou výnosem ministerstva veřejných prací ustanovena dvě ze sedmi plánovaných stavebních ředitelství dálnic a to v Praze a v Brně. Stavebním ředitelem v Praze je jmenován plk. stav. Ing. František Blátě, v Brně vrchní technický rada Ing. Wolfgang Flek. Práce stavebních ředitelství však byla v plném proudu již před jejich oficiálním ustanovením.

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

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

Německá okupační moc má první týdny protektorátu přísný pokyn k tzv. smířlivé politice. Proto hospodářský chod země v zásadě není narušen. 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.



Obrázek 9 – Zavedení jízdy vpravo, Praha
26. března 1939

Mění se také plánování a výstavby českých dálnic, které budou začleněny do sítě německých říšských dálnic. Je nutno přizpůsobit návrhové parametry přísnějším německým. 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 28,5m, ve zbývajících úsecích na 22m
- vozovky budou mít šířku 7,5 m namísto původních 7m
- maximální podélný sklon nivelety dálnice bude snížen 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 400m na 600m
- jednostranný příčný sklon vozovek 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 též 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.

Dle dříve zmíněné mezivládní dohody (19. listopadu 1938 ještě mezi vládami Československa a Německa) připravovala Reichsautobahngesellschaft³ (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 především 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 Lorenz. Pro tuto stavbu, na rozdíl 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 oferty⁴ zadávat stavebním firmám první díly dálnice Praha – Brno – slovenská hranice. V oblasti Dolních Kralovic je zadán úsek 11/1 za částku 18 331 782 K. 5. díl u Prahy stojí obdobnou částku, ale v okolí Hořic v úseku 12 v náročném terénu se počítá s investicí 25 470 000 K. Další díl 5/2 u Prahy je zadán za celkovou částku 10 710 346 K, v tomto případě se jedná o poměrně nízkou částku vzhledem k příhodnému terénu. A díl 11/2 v oblasti

³ Reichsautobahngesellschaft – státní organizace zabývající se vedením výstavby dálnic v Německu

⁴ Oferta - výběrové řízení na zhotovitele díla s přesně vymezenými zadávacími podmínkami

Dolních Kralovic 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 miliónů 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 dne 27. dubna 1939.

Některé z dílů, zadaných ke stavbě již v dubnu 1939, mají být uvedeny do provozu do 31. října 1940. 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.



Obrázek 10 – Ubikace na dálnici na Bunči



Obrázek 11 – Ubytovny dělníků u cesty na Novou Dědinu

2.5 Stavba dálnice 2. května 1939 – 30. dubna 1942

Pracuje se na trati Praha – Jihlava a Zástřizly – hranice Slovenska. Vzhledem ke krátkému termínu na vypracování detailních projektů, museli u mnohých činností hledat způsob výrazného zefektivnění. Například mosty projektovali ve spolupráci s pražskou firmou Ing. Ferdinand Vávrovský a vytvořili tzv. normálie⁵. Projekty jednotlivých mostů pak stačí v nutné míře pouze přizpůsobit konkrétním místním poměrům.

Dalším problémem je nedostatečné množství dělníků. Z plánovaného počtu 600 pracovníků na úseku je skutečný stav okolo 150 až 200 pracovníků. S tím se objevují pochybnosti o včasném dokončení stavby. Příčin je hned několik, a to nábor do Německa a nevýhodné smlouvy.

Vozovky dálnic mají být na dvou třetinách své délky betonové, na zbývajících třetině dlážděné. Pro pokládku betonových dálničních vozovek je zvolena tzv. mírně zavlhlá betonová směs. V souladu se „Zvláštními podmínkami pro vozovky z cementového betonu“ vydanými GRSD mají být vozovky dvouvrstvé. Z vlastností betonu vyplývá nutnost zřizování podélných i příčných spár. Spáry budou vytvářeny pomocí ocelových vložek natřených asfaltem, které se fixují do budoucí vozovky ještě před příjezdem finišeru⁶. Po zabetonování a úplném zatvrdnutí betonu se asfalt rozpustí horkou parou, vložka je pak z betonu vyjmuta a tím spára vytvořena. Příčné spáry mají vzdálenost 12,5 m a jsou kluzným způsobem kotveny kotevními železy délky 700 mm a průměru 22 mm. Naproti tomu podélné spáry jsou kotveny napevno. Betonové vozovky se vyztužují železnými rohožemi. V úsecích s podélným sklonem nad 4,5% má být použita uhlopříčná dlažba z tzv. velkých žulových nebo drobových kostek na betonovém podkladu a pružném pískovém loži.

⁵ Normálie – vzory objektů včetně statických výpočtů a všech konstrukčních údajů

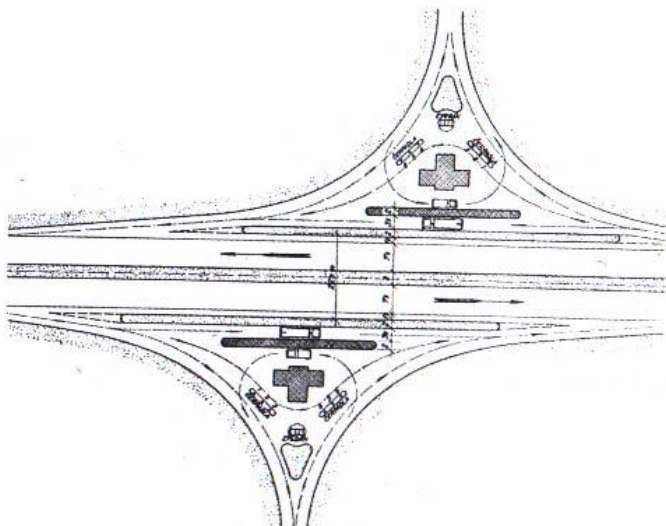
⁶ Finišer – dobový název pro dokončovač nebo dodělaváč

Dálnice je uvažována jako komunikace po všech stránkách na kvalitativně vyšší úrovni než silnice. Tomu musí odpovídat i vybavení službami pro uživatele. Plánuje se soustředění služeb na tzv. zásobiště⁷. Zásobiště jsou situována v místě přípojek silnic na dálnici, aby vozidla mohla natankovat hned při vjezdu. Jsou navrženy dva standartní typy zásobiště.

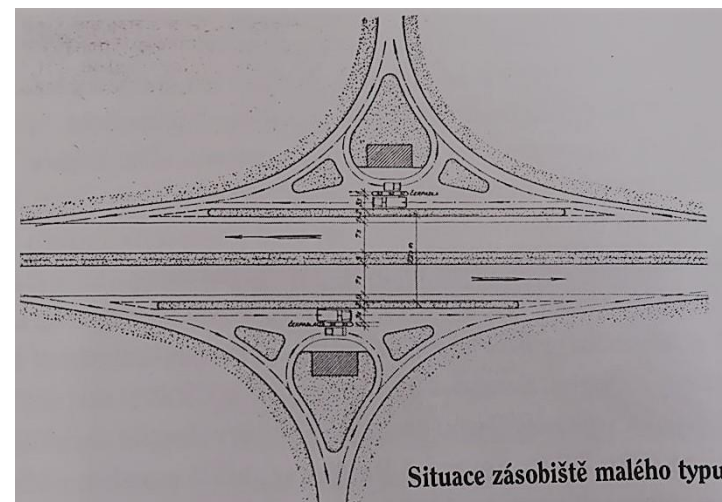
Velký typ má správní budovu se služební místností a pokojíkem správce, s autoopravnou, skladem olejů a pohonných hmot, čekárnou pro cestující dálnicových autobusů a motoristů, čekajících na opravu svého vozidla, telefonními hovornami, záchody a umývárny. Se dvěma čerpacími stanicemi pro vjezd a výjezd, každé o třech čerpadlech. Počítá se 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 menší odpočívky. Počítá se i se zřízením rekreačních míst pro velký počet osob u vodních nádrží apod.

⁷ Zásobiště – z dnešního hlediska obdoba plně vybavených odpočívadel

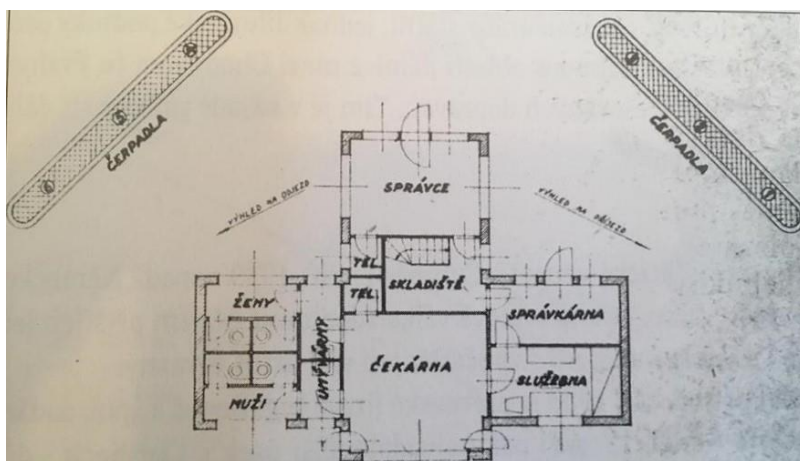


Obrázek 12 – Situace zásobíště velkého typu

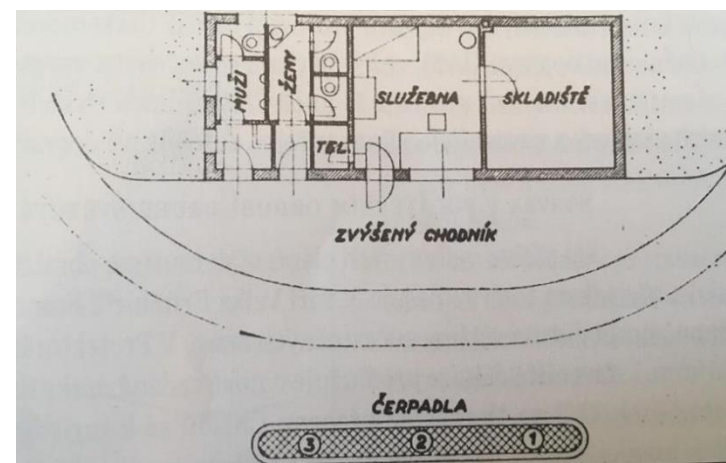


Situace zásobíště malého typu.

Obrázek 13 – Situace zásobíště malého typu



Obrázek 14 – Projekt zásobíště velkého typu



Obrázek 15 – Projekt zásobíště malého typu

2.6 Stavba dálnice v období druhé světové války

Vraťme se zpět k politické situaci v Evropě. Druhá světová válka zdecimuje hospodářství většině zúčastněných zemí. V Protektorátu Čechy a Morava není z počátku její vliv příliš výrazný. Staveniště dálnice se prodlužuje o další úseky na tratích I a III. 6. září je přerovské firmě Ing. Beneš a spol. zadán stavební úsek 21/2 na Moravě na hřebenu Chřibů až k turistické chatě na Bunči. Na něj navazuje nejvzdálenější úsek v Chříbech – díl 21/3b k hranici okresu Zlín, zadán firmě Bratří Špačkové ze Slezské Opavy. Stavba tohoto úseku však, kromě vykácení lesního průseku za obcí Kostelany, nebyla nikdy zahájena.

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%.

Pokračování dálnice na sever je ještě komplikovanější. Protože přechod řeky Moravy je vzhledem k obtížím předchozího úseku možný v podstatě 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.

Vzhledem k terénní a geologické obtížnosti území však nelze ani při maximálním úsilí najít trasu, která by byla v celém uvedeném úseku technicky proveditelná.

Ministerský rada Ing. Míša navrhuje stavět úsek na Moravě v Chříbech i nadále jako dálnici, avšak s méně přísnými technickými parametry, se zemním tělesem i mostními objekty na plnou šíři, ale s vozovkou na poloviční šířku.

V Chříbech jsou po měsíci nečinnosti 30. dubna 1940 obnoveny stavební práce. Avšak Ing. Grothe trvá na dodržení původního projektu.

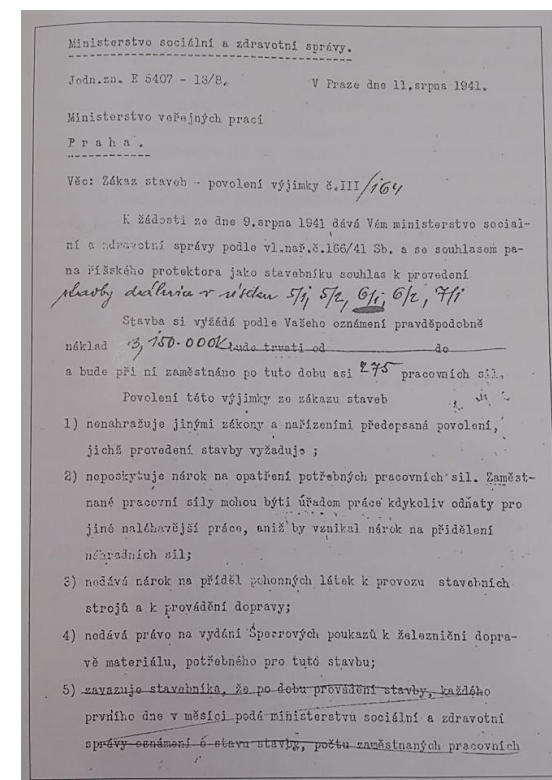
Je říjen a zemní těleso dálnice na Moravě se již začíná rýsovat, i když úseky v okolí rozestavěných mostů jsou zatím vždy vynechány. Most 2107 přes polní cestu na okraj obce Zástřizly se teprve staví, avšak asi o kilometr dále najdeme již v hrubé stavbě hotový most 2108 přes místní potok. Zbývá ještě provést omítku z umělého kamene a z obou stran dosypat zemní těleso až k mostu. Za mostem začíná trasa dálnice stoupat do krásných, byť obtížně dostupných chřibských lesů.

2.7 Výjimka ze zákazu staveb

1. srpna 1941 se obavy naplňují a očekávaný zákaz staveb opravdu přichází. Velkorysý plán 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 Reichsaautobahngesellschaft. Na dnešním území České republiky to bylo ještě více – 188 km. Musíme totiž ještě připočíst dalších 7 km na dálnici Breslau – Wien a 28 km na tzv. sudetské dálnici, obojí na tehdejším německém území.

Hospodářství Protektorátu není natolik zasaženo válečnými událostmi, proto se stavební zákaz jeví jako nepodložený. GRSD žádá o udělení výjimky ze zákazu staveb pro všechny rozestavěné úseky. Žádosti je vyhověno.

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.



Obrázek 16 – Povolení výjimky ze zákazu staveb

2.8 Válečné důsledky – nucená přestávka, první mírové měsíce a poslední pokus

Ministerstvo dopravy a techniky je 15. dubna 1942 nátlakem úřadu říšského protektora nuceno zpřísnit kritéria pro udělování výjimek ze zákazu staveb. Je žádáno o prodloužení v pokračování rozestavěných úseků, tomuto návrhu však není vyhověno a tak práce na většině úsecích utichají. Jsou zde zřízeny dozory, které fungují do posledních dní války. Stavební tábor na Bunči společně s turistickou chatou a hájovnou je vypálen gestapem jako odvetná akce za pomoc partyzánům při ukrývání uneseného německého generála Wolfa, právě v chatě na Bunči.

Přichází 9. květen 1945 a s ním konec okupace. Na našem území se nachází tři nedostavěné dálnice. O pokračování obou těchto německých dálnic nemá Československá republika zájem z emotivních důvodů a také by tyto dálnice neměly pro poválečnou Evropu dopravní význam.

V obnovené Československé republice se funkce prezidenta ujímá Dr. Edvard Beneš. Ten také vydává dne 1. října 1945 dekret, ve kterém se nařizuje dostavba dálnice Praha – Brno – slovenská hranice. Je rozhodnuto vybudování dálnice úsporněji, s našimi původními, méně přísnými parametry. Během roku 1946 už probíhají udržovací práce na všech rozestavěných dílech.

O osudu stavebních úseků rozpracovaných na Moravě v Chříbech není dosud rozhodnuto, ale i zde provádějí stavební firmy udržovací práce s malým počtem dělníků. V dílu 21/1 pracuje na dokončení tří mostů v katastru obce Zástřizly 6 dělníků, v nejzápadnější části úseku a v okolí třetího z nich kladou podkladní šterkové vrstvy. Sousední díl 21/2 udržují 3 dělníci a v dílu 21/3 jich pracuje 13.

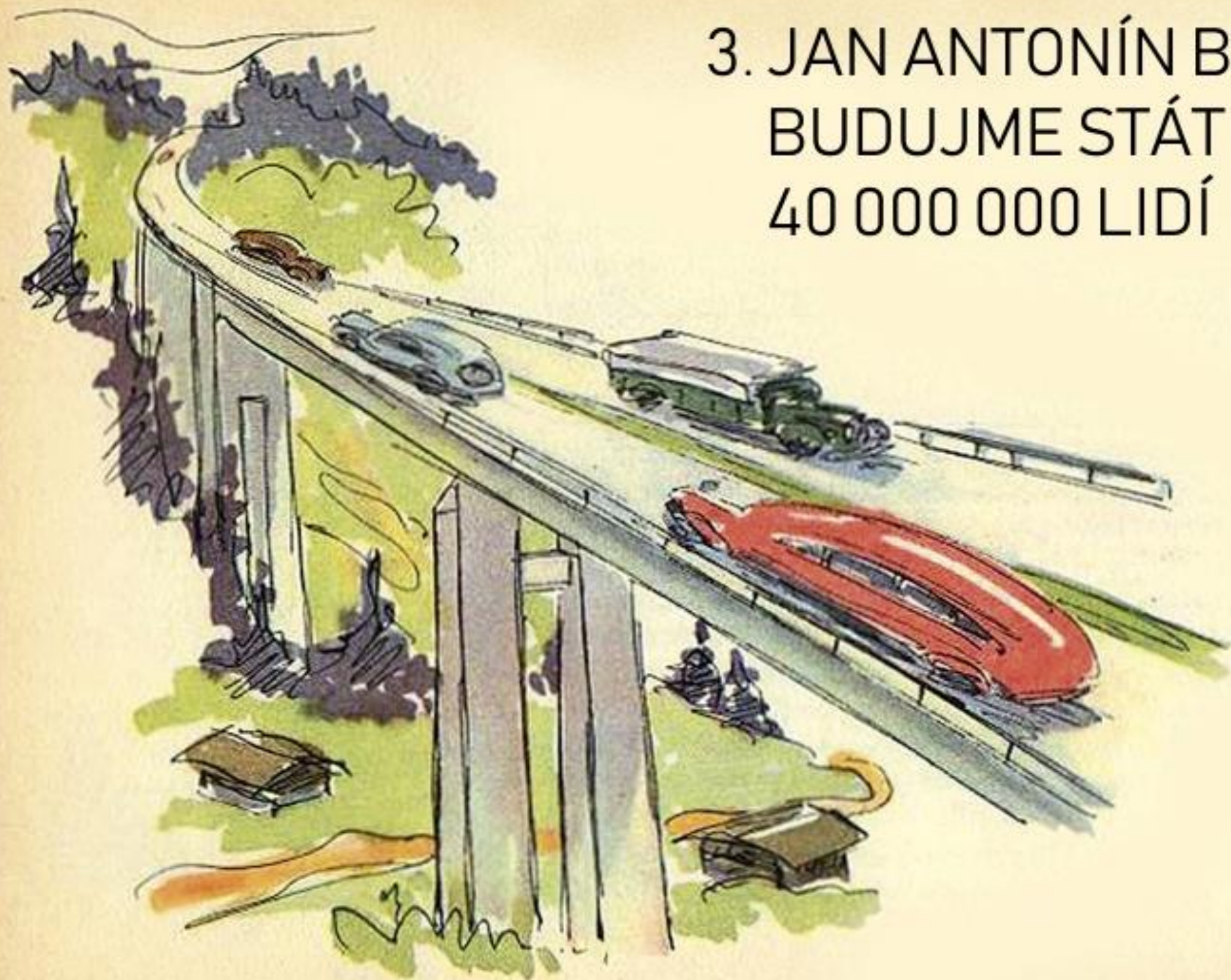
Současný prezident abdikuje a na jeho místo dosedá prezident Klement Gottwald, který podepisuje novou ústavu. Rok 1949 nezačíná pro dostavbu dálnice nijak dobře. Rozestavěný úsek v Chřibech je definitivně ponechán svému osudu. Staveniště dálnice je zcela opuštěno a pomalu začíná zarůstat vegetací. V krajině mezi Prahou a Humpolcem a v Chřibech zůstává 77 kilometrů zemního tělesa dálnice v různém stupni rozpracovanosti a přes 60 mostů!

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 km rozestavěných dálnic. Naše přední pozice ve výstavbě dálnic, kterou jsme získali na konci 30. let, je navždy ztracena. Řešení dopravních problémů se odsouvá do mnohem pozdějších období. Impozantní opuštěná staveniště naší i obou německých dálnic zůstávají po mnoho let němou připomínkou promarněné příležitosti.



Obrázek 17 - 188 km rozestavěných a opuštěných dálnic v roce 1950

3. JAN ANTONÍN BAŤA - BUDUJME STÁT PRO 40 000 000 LIDÍ



3. JAN ANTONÍN BAŤA – BUDUJME STÁT PRO 40 000 000 LIDÍ

3.1 Životopis J. A. Bati

Jan Antonín Baťa se narodil 7. 3. 1898 jako nevlastní bratr Tomáše Bati, po jehož úmrtí v roce 1932 převzal kožedělný podnik ve Zlíně. Podnikatel, vizionář a člověk, který se nebál moderních technologií a který svou značku proslavil po celém světě. Málokdo však ví, že vytýčil realistické zásady pro celkový hospodářský a kulturní rozvoj Československa.

V roce 1937 poprvé spatřila světlo světa jeho kniha, která pojednává o tom, jak by celé Československo mohlo dosáhnout ještě vyšší úrovně ekonomické, technické i dopravního rozmachu.

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

Zemřel v roce 1965.

3.2 Baťova dálnice – obchodní záměr

„Baťova dálnice“, pod tímto názvem nalezneme nespočet informací na internetu a v knihách. Měli bychom uvést na pravou míru, že název je trochu zavádějící. Příprava naší dálnice probíhala zcela v režii Ministerstva veřejných prací a zemských úřadů, později Generálního ředitelství pro stavbu dálnic. Tyto názvy přikládám spíše klidovému označení. Například na Vysočině se o bývalých dálničních úsecích mluví jako o „Hitlerově dálnici“. Na jižní Moravě nese označení po J. A. Baťovi – Baťova dálnice.

J. A. Baťa nechal na své vlastní náklady vypracovat podrobný projekt části magistrály, která by spojovala Moravu se Slovenskem. Cílem bylo vytvořit z Československé republiky jednotný hospodářský celek.

Trasa návrhu se opět vyhýbá všem důležitým centrům koncentrace obyvatel, jako předešlé návrhy. Jedná se o čistě obchodní záměr, který byl pro J. A. Baťu stěžejním, šlo o co nejrychlejší přesun výrobků. „*Byznys je tu proto, aby pomohl společnosti.*“ Myšlenka, která je pro Baťův rod typická. Vychází z prvotních návrhů, které zemi protínají horizontálně a tím měly ušetřit spoustu času. Vzhledem k situaci, ve které se země nacházela, byla výstavba překvapivě schválena, a to i v období protektorátní diktatury Adolfa Hitlera. Dálniční úseky se hodily do jeho sítě, kterou budoval, proto také povolil výstavbu. Důležitým faktem je, že stavba naší dálnice byla jednoznačně ovlivněna výstavbou dálnic v Německu.

3.3 Publikace Budujme stát pro 40 000 000 lidí

„Silniční magistrála spojí nejkratší cestou západ a východ republiky, zkrátí vzdálenost z Chebu do Jasiny z 25 hodin na 11 hodin a umožní překlenouti historické i geografické rozdíly našeho státu. Silniční magistrála vytvoří z Československé republiky jednotný hospodářský celek.“⁸

J. A. Baťa vidí dopravu jako základ rozvoje státu. Odkazuje na vyspělejší státy, které díky výstavbě silnic ekonomicky vyrostly. Poukazuje na to, že naší silniční dopravě schází páteř, na niž by se naše země upjala a která by nás spojila ve státní jednotu. Zůstáváme stranou mezinárodního životního proudu, který se odehrává na autostrádách v Evropě. Bez této silniční páteře republiky – autostrády Cheb – V. Bočkov nám hrozí, že se vyloučíme z mezinárodní dopravy mezi středoevropskými státy, zejména mezi evropským východem a západem. Předkládá fakt, že podél silniční magistrály se najde obživa pro tisíce lidí. Počítá s materiálem ke stavbě, který je dostupný v blízkosti stavby. Podle rozpočtu přijde stavba 1 km této magistrály na 2 miliony Kč. Celá silnice si tedy vyžádá kapitál 2 miliardy Kč. Jeho plán je velmi dobře a systematicky zpracován, od financování stavby, přes mzdy jednotlivých pracovníků, po materiální pokrytí a všechny potřebné věci pro stavbu. Hlavním a tím nejdůležitějším záměrem je však ekonomická vyspělost republiky, kterou může plánovaná výstavba přinést.

⁸ BAŤA, Jan Antonín, 2013. *J. A. Baťa Budujme stát*. 3. a 4. vydání. Zlín: Marek Belza. 158 s. ISBN 978-80-87116-25-8

Silniční doprava však není jediným plánem, se kterým vizionář Baťa přichází. V jeho studiích je zvěčněna i vodní hospodářská a vnitrozemská plavba, se kterou je úzce spjata i výstavba hydroelektráren z důvodu úspory uhlí. Vychází z povodí map Československa, ležícího na rozvodí severozápadu a jihovýchodu Evropy, díky této poloze můžeme získat klíčové postavení v lodní dopravě. Stejně tak i tyto plány jsou velmi důkladně zpracovány do nejmenších detailů.

Další důležitou dopravní tepnou je železniční doprava. Snaží se o její zefektivnění, protože se potácí s neziskovostí. Stejně tak jako přichází s plány dopravní tepny napříč republikou, předkládá velmi podobný návrh trasy železniční magistrály. Ta má vést obdobně ze západu na východ. Železniční úseky se mají budovat jako rychlíkové tratě o několika kolejích, počítá se se zvýšením rychlosti.

Silniční a železniční magistrála ve spojení se sítí dopravních kanálů zajistí přímé, levné a rychlé spojení západu s východem naší republiky. Historické a hospodářské rozdíly jednotlivých zemí budou tímto vybudováním dopravy odstraněny a z našeho státu bude vytvořen jednotný hospodářský celek.

Nesmíme opomenout i budování letecké dopravy. K tomu dochází z důvodu, že vnitrozemské země jsou chudší než země ležící na březích světových moří.

Věnoval se i dalším oborům jako rozvoj zpravodajství, výzkumnictví a využití přírodního bohatství naší republiky a v neposlední řadě i vybudování státu po stránce správní.

3.4 Pohled do budoucnosti

Můžeme se pouze domnívat a spekulovat o tom, jaký vliv by měla výstavba na okolí malebných Chřibů, ale i pro celou republiku. Když se oprostíme od negativních ekologických dopadů, odkrývají se nám úplně jiná důležitá fakta. Kam se mohla naše republika díky této dálnici posunout? Jak by ovlivnila ekonomický rozvoj? Představme si, že máme republiku protnutou hustou dálniční sítí. Pro rozvoj

dnešní České republiky a stejně tak dalších zemí, které by protínala, a to Slovenskou republiku a Zakarpatskou Ukrajinu, by byla velmi výhodná. Chudé a málo obydlené Ukrajině by pomohla jistě nejvíce. Byla by ve spojení se západními rozvinutějšími státy, neorientovala by se tedy tolik na východ na Rusko. Dobrá dostupnost by zajisté pomohla k rozvoji cestovního ruchu, který vždy přináší nemalé zisky do státní pokladny. Díky této dálniční síti jsme se mohli rovnat k nejvyspělejšími státům Evropy, třeba Německu a Švýcarsku. Plán byl velmi dobře promyšlen, velkým městům se vyhýbal zcela záměrně, aby je ušetřil o způsobený dopravní ruch. Z velkých měst pak měly vést kapacitní silnice napojené na páteřní komunikaci a města by byla ušetřena smogu, ruchu a podobných nepříjemných faktorů ovlivňujících životní prostředí. Trasa z Aše do Jasiny je dlouhá 980 km a na cestě jste tenkrát strávili 25 hodin, po vybudování dálnice by se měla zkrátit na neuvěřitelných 10 – 11 hodin, tomu mělo napomoci i to, že se vyhýbala velkým městům a tím i dopravním špičkám a zdržení na trase. Plánovaná výstavba by přinesla nejen větší komfort pro motoristy, ale ruku v ruce i ekonomický rozvoj měst podél celé trasy a také rozvoj celého státu. Plánovaná výstavba byla promyšlena velmi dobře, bohužel se však neuskutečnila a dálnice, která se začala stavět o mnoho let později, na tyto plány nenavázala. Dnešní dálniční síť je zcela nelogicky vedena přes velká města jako je Praha nebo Brno, kde se řidiči často dostávají do kolon, znečišťují výfukovými zplodinami vzduch v hustě obydlených oblastech a především zbytečně prodlužují transfer. Obyvatelé velkých měst na trase stojí dennodenně v zácpách, zvyšuje se riziko nehod a to vše by se dalo jednoduše vyřešit odkloněním dálniční sítě od velkých aglomerací.

Dálnice mohla nabídnout hospodářský rozkvět státu a zaměstnanost na nejvyšší úrovni. Mohli jsme dále navázat na spojení na východ k Černému moři. Všechny další cesty by nám byly otevřeny. Kdyby naším státem dálnice vedla, nezůstali bychom stranou mezinárodního mocného životního proudu. Kvůli nezrealizované výstavbě jsme se vyloučili z mezinárodní dopravy mezi střeoevropskými státy a zejména mezi evropským východem a západem.

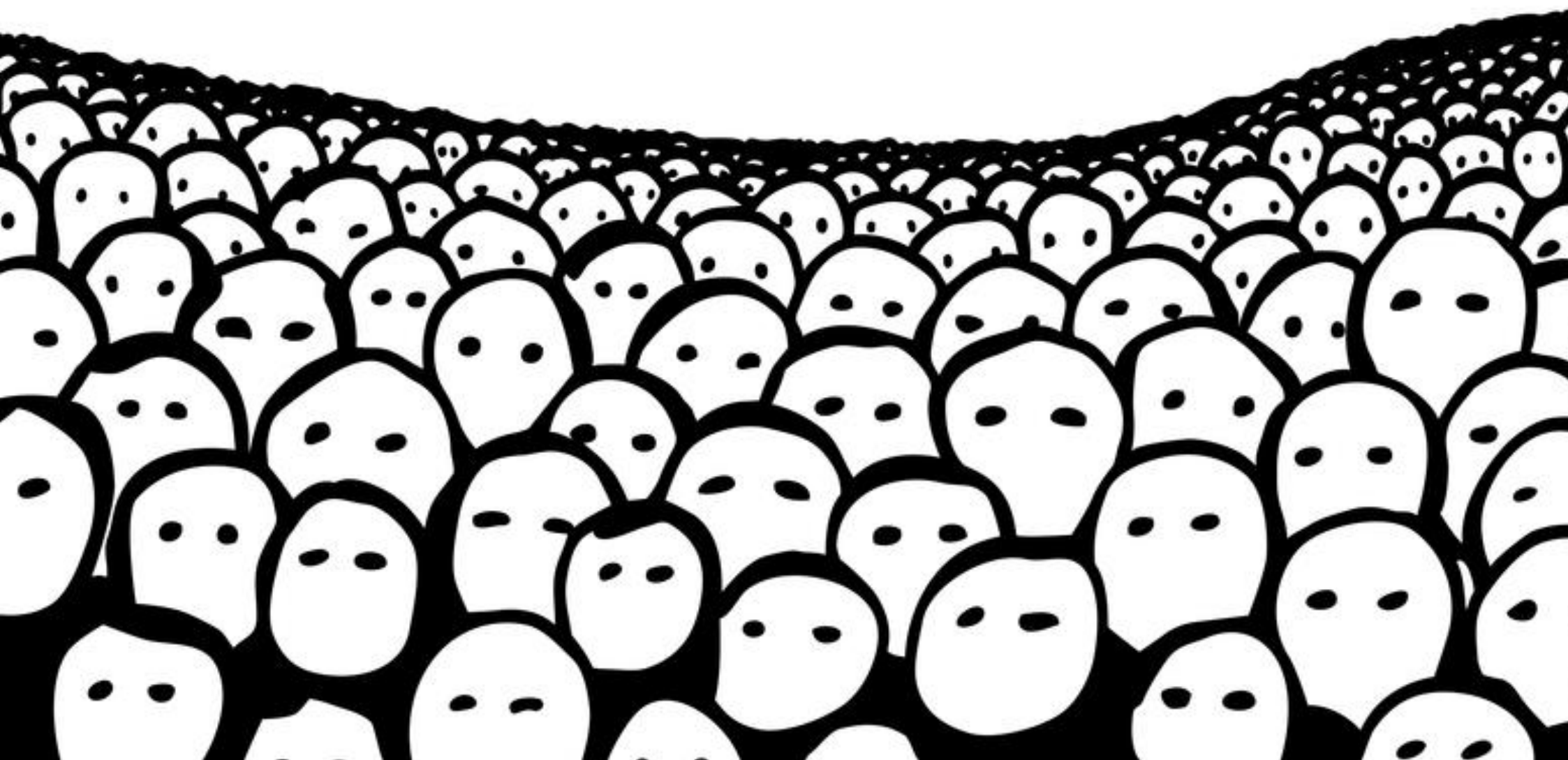
Závěrem této části si dovolím citovat slova J. A. Baťi: „Věřím v nejlepší budoucnost našeho národa! Je v něm dosti síly, aby si ji vybudoval co nejkrásněji! Jediná cesta, jak ji zajistit, je – budujme stát!“⁹



Obrázek 18 – Kompletní dopravní vybudování ČSR J. A. Baťou, která obsahují silniční, železniční magistrálu a lodní dopravu

⁹ BAŤA, Jan Antonín, 2013. *J. A. Baťa Budujme stát*. 3. a 4. vydání. Zlín: Marek Belza. 158 s. ISBN 978-80-87116-25-8

4. SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM



4. SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM

4.1 Jak ovlivnila výstavba život v Chřibech

Výstavba dálnice hodně zasáhla do života občanů v okolí Chřibů. Těžko si zvykali na pohyb hlučné stavební techniky, stovky dělníků a personálu stavebních firem, ubytovaných v okolí. V době největšího stavebního ruchu bylo u Zástřizel tolik dělníků, kolik lidí v obci. Poklidný život se změnil a tamní obyvatelé nebyli projektem ani trochu nadšeni, byli doslova pobouřeni, protože se cítili poškozeni ztrátou nejcennějších pozemků a znehodnocováním těch zbylých. Jako pozitivum mohli vnímat možnost zaměstnání.

Vykoupení pozemků přinášelo velké emoce, psala se i protestní memoranda¹⁰. Tehdy nebyl prostor na velké demokratické kroky, byť lidé dostali za pozemky i případnou úrodu finanční náhrady. Pozemky pro stavbu dálnice byly státem vykoupeny a z 90% zaplacený. Zbylých deset procent mělo být doplaceno po dokončení stavby. Od války až do roku 1990 byly některé části pozemků využívány jak státem, tak původními majiteli. Ke změně vlastnictví byl dán pouze pokyn a fakticky pozemky nepřešly do vlastnictví státu. Po revoluci byly vráceny majitelům.

Pamětnice paní Božena Andrášková z Kostelan vzpomíná na výstavbu dálnice: „Bylo to na počátku války, když jsem si šla přivydělat na stavbu dálnice tady v Kostelanech. Bylo mně tehdy šestnáct. Od nás tam byla ještě zaměstnaná Božka Veselá a Milada Kyšnerová a z okolí Marča Kužílková. Na stavbě jsem házela lopatou a na hodinu jsme měli čtyři koruny padesát haléřů. Výplatu jsme dostávali týdně. Za hodinou mzdu jsme si skoro koupili bochník chleba... Nahoře u silnice byly čtyři bytovky, v posledních dvou domech bydleli stavební mistři a starší manželé. On dělal hlídače v dílnách. Dálnice sice vedla přes Kostelany, ale lidé ani moc neprotestovali, byli rádi, že mají práci... Chlapům od firmy se vařilo v Kostelanech na sokolovně. Ostatní dělníci si, stejně jako my, nosili jídlo z domu. Přicházeli denně z Karolína, Lubné, Újezdska a Milovic. Kvalifikovaní pracovníci měli víc peněz než my, pomocní dělníci. Denně jsme

¹⁰ Memorandum – neformální záznam skutečnosti, jednání nebo stanoviska

pracovali osm hodin, a to jsme měli akorát tak čas na oběd v domcích, kde hřála kamínka. U jednoho mistra pracovalo asi dvacet lidí. Jeden z nich bydlel tehdy u Skácelů a u Šveců pak žili dva – Pejzr a Klouda. Pracovní smlouvu jsme neměli, pracovali jsme na dohodu. Něco podobného jako ochranné pracovní pomůcky tehdy oficiálně snad ani neexistovalo. Chlapi na stavbě pili pivo a sem tam i kořalku. Za korunu bylo dvanáct cigaret bez filtru. Když se betonovalo, dělali to jenom chlapi, tak se beton míchal na místě, kde se dovezl štěrk, cement a voda. Speciální práce dělala jen firma, firemní dělníci. Na stavbě jsem pracovala rok, ale na žádný pracovní úraz po tu dobu si nepamatuji. Dělala tam hromada spíš starších lidí, mladých už tolik nebylo. Když přišlo, nedělalo se nic.“

S negativními zkušenostmi působení silniční dopravy na životní prostředí, můžeme být rádi, že se stavba přes nejkrásnější část Chřibů neuskutečnila. Na druhou stranu nemůžeme říci, jak by právě tato dálnice ovlivnila další rozvoj přilehlých obcí na trase. O tom můžeme pouze spekulovat a brát si příklady z jiných měst, které díky dálnici prosperují.

4.2 Ukázka prosperujícího města při dálnici - Humpolec

Z vlastní zkušenosti mohu tuto situaci popsat na mém rodném městě. Narodila jsem se na Vysočině ve městě Humpolec, které leží na dálnici D1. Samo o sobě má geograficky strategickou polohu v samém středu České republiky, uprostřed trasy Praha – Brno. Nejlepším městem pro podnikání v kraji Vysočina se Humpolec stal již třikrát. Ve městě je velká pracovní nabídka především díky velkým (nadmárodním) firmám, které na okraji města, právě při D1 vybudovaly CT Park. V areálu se nachází sklady a také výrobní haly, které dávají možnost zaměstnání velké části populace. Tady se ovšem dostáváme k dalšímu problému a to je levná pracovní síla, po které společnosti sahají a tím město zahlcují přistěhovalci z Rumunska, Ukrajiny a podobných států. Důsledkem toho zde místní lidé nechtějí pracovat. Místo je ideální pro logistiku hned z několika důvodů: dálniční systém od hranic s Německem (D5) – Praha – Brno (D1), nízké provozní náklady, na které by se firmy jistě nedostaly, kdyby byly haly situovány poblíž velkých měst.

Město a především jeho okolí je vyhledáváno turisty. Nachází se v krásné krajině a je dobře dostupné lidem, kteří hledají víkendový únik z města. V okolí Humpolce je nespočet chat a chalup, které patří mimoměstským, většinou Pražanům, kteří mají v Humpolci kořeny, nebo si ho prostě zalíbili pro svou malebnost a dobrou dostupnost. Cesta z Prahy při plynulém dálničním provozu zabere hodinu času. Toto jsou všechno aspekty, které městu pomáhají v jeho rozvoji.

V současnosti se zde místní snaží obrodit kulturní dění, které trochu pokulhávalo. Dvě muzea povětšinou nenabízela zrovna lákavý program pro mladší generace. Nedávno se v Humpolci otevřela galerie 8smička, o níž projevíli velký zájem obyvatelé Prahy. Pro návštěvníky bylo připraveno několik autobusů, které je dopravily na vernisáž.

Město se stále rozrůstá, přibývají další satelitní městečka, ve kterých staví domy převážně mladé rodiny s dětmi. Humpolec jim nabízí pracovní pozice, kulturní vyžití a dobrou dostupnost za nákupy, třeba právě do Prahy. To jsou fakta, díky kterým je „populárním“ městem. Ovšem nabídka zvyšuje poptávku, a tak cena nemovitostí stoupá raketovou rychlostí a je téměř srovnatelná s daleko většími městy v okolí.

To, že se v Humpolci daří podnikání, je jisté, jisté je také to, že je to ovlivněno právě jeho strategickou polohou na dálnici. Můžeme se domnívat, že i tento rozvoj by se týkal právě dalších měst a obcí na trase v Chřibech, kudy měla vést dálnice. Klademe si otázku, rozvoj měst x nedotčená příroda? O tom už můžeme pouze polemizovat.

4.3 Vzpomínky pamětnice

Jako malé mi babička vyprávěla příběhy z jejího dětství, které jsem milovala. Představovala jsem si, jak to tam asi dříve vypadalo, a snažila se pochopit, jak se žilo na venkově. Napadlo mě, že poprosím babičku, aby mi přispěla svým povídáním do bakalářské práce. Přeci jenom toho už hodně pamatuje a ráda mně i vám přiblíží situaci za války, období stavění autostrády v okolí Hořic na Vysočině.

„Myslím, že jsem začala chodit do první třídy, když se začala stavět dálnice. Přijeli páni inženýři, začali vyměřovat a také vyjednávat. Pozvali majitele dotčených pozemků do hospody, vysvětlili, o co jde, a nabídli cenu za metr čtvereční. Zřejmě to byla cena dobrá, protože myslím nikdo neprotestoval. Lidé to brali jako přínos pro zapadlou malou vesnici. Tatínek nám říkal, až bude ten nájezd na Prahu u nás, tak si pořídíme auto a budeme jezdit do Národního divadla. Tenkrát, když měl auto v okolí jen pan doktor, pak veterinář a továrníci v Humpolci, tak si nikdo nepředstavil dnešní situaci, jak to škodí přírodě. Tenkrát byla jiná doba, o ekologii se nikdo nezajímal – nebylo třeba. Zimy byly tuhé – léta horká. U nás se stavěly tři mosty – jeden přes údolí řeky Želivky, druhý pod vesnicí přes potok. Viadukt – ten byl moc krásný, škoda, že při obnovené dostavbě potok odvedli potrubím a tunel zasypali. Třetí byl nadezd přes dálnici. Vedle za křižovatkou jsme měli pole a tam se postavily ubikace pro dělníky, kanceláře a kantýna, kde se dělníci stravovali. Nám platili asi pěkný nájem, tatínkovi říkali pane domácí a všichni byli spokojeni. Do kantýny se přistěhovala rodina a měli dceru stejně starou jako já. Byly jsme velké kamarádky, i když se potom celá společnost přestěhovala do Štěchovic stavět přehradu, Libuše k nám jezdila na prázdniny. Na to jak velké to byly stavby, nevzpomínám si na žádné zemní stroje, vše se dělalo rýčem a krumpáčem. Jezdily tam dva sentinely a z nádraží vozily cement. Vykopanou zeminu přemísťovala malá parní mašinka. Řídil ji pan Havlátko, který u nás bydlel, tak nás občas i svezl. Vesnice se s dálnicí sžila, někdo tam našel i práci. Tatínek jezdil na nádraží pro sudy piva pro kantýnu. Někteří inženýři tam měli rodiny. Chodili k nám kupovat třeba mléko, vajíčka. Bylo tam hodně kopáčů ze Slovenska, ale nikdo se nebál kriminality, i když v sobotu bývalo v kantýně hodně veselo. Brala se týdenní výplata.

Už nevím, co bych vám ještě řekla, už je to dávno, ale ráda na tu dobu vzpomínám. Asi proto, že jsem byla ještě mladá.“

4.4 Veřejné mínění obyvatel Chřibů

Vytvořila jsem krátký dotazník, abych si ověřila názory rodáků a lidí, žijících v okolí Chřibů, který jsem rozšířila v kyberprostoru, pro oslovení co nejvíce lidí z různých sociálních sfér, různých měst, s různým věkem a odlišným názorem. Dotazník je anonymní, skládá se pouze z šesti otázek. Zaměřila jsem se na regionální stránky, například na Facebooku jsem oslovila skupinu uživatelů BrdoBorci, která

je spojena s nejvyšším místem Chřibů – Brdem a Facebookovou skupinu Chřiby. Dále jsem oslovila všechna města a obce v Chřibech a jejich okolí.

Šest otázek, které jsem respondentům položila, s výběrem odpovědí mnou navržených, případně možností připsání vlastní odpovědi:

1. Kolik je vám let?

- Méně než 20 let
- 20 – 50 let
- 50 – 80 let
- Více než 80 let

2. Jste rodákem (+blízké okolí) x chatařem?

- Jsem rodákem
- Chřiby navštěvuji jako rekreant

3. Když máte dnes možnost si vybrat – preferovali byste zde dálniční těleso, nebo jste naopak rádi, že plánovaná výstavba v Chřibech neproběhla?

- Ano - chtěl/a bych, aby zde dálnice vedla.

- Ne – nechtěl/a bych, aby zde dálnice vedla.

4. Kdyby dálnice v Chříbech vedla, usnadnila by vám cestování?

- Ano

- Ne

5. Pokud pamatujete výstavbu, jaký byl váš postoj?

- Pozitivní – rozvoj obcí, vyšší zaměstnanost, snadnější cestování...

- Negativní – negativní dopad na životní prostředí, hluk, smog...

- Ne, nepamatuji si výstavbu.

- Jiná

6. Jak vám výstavba ovlivnila život?

- Byly vám zabrány pozemky?

- Získali jste díky výstavbě zaměstnání?

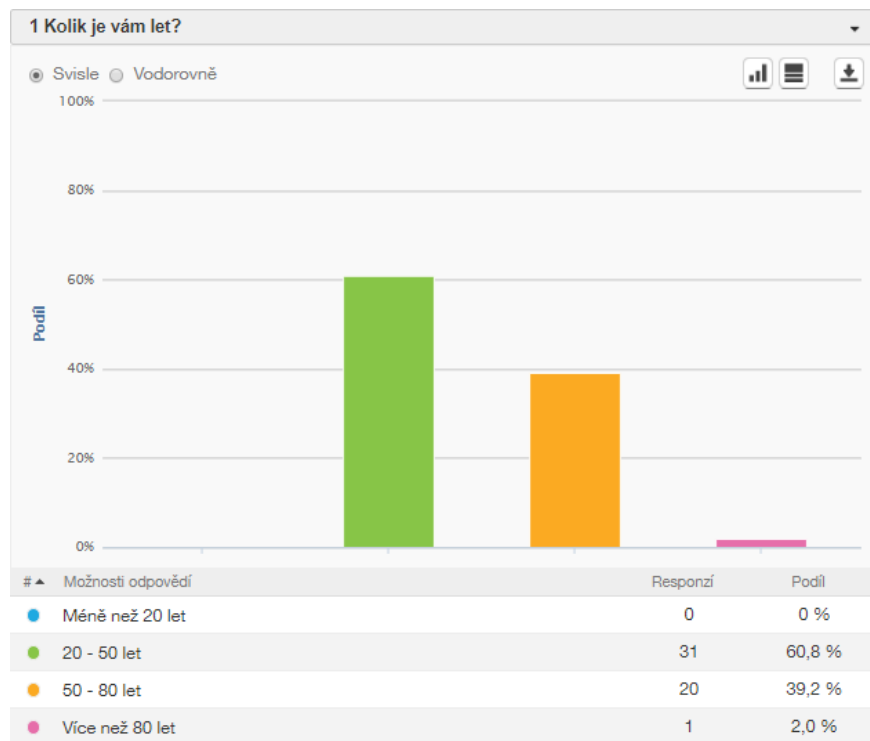
- Přestěhovali jste se?

- Hyzdí vám pozůstatky staveb výhled od krajiny?

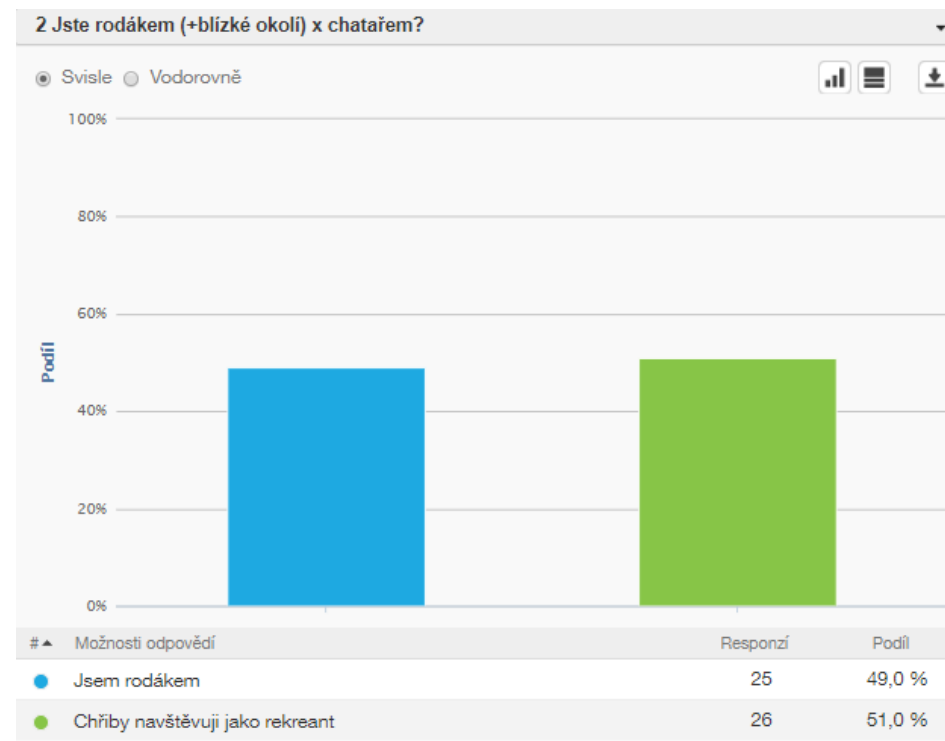
- Nijak
- Jiná

Bylo zajímavé sledovat vývoj dotazníku. Měla jsem jisté představy, jak se budou odpovědi vyvíjet. Čekala jsem, že mladší generace by dálnici ocenila kvůli cestování, rozvoji obcí a měst a k mému překvapení to ze začátku ani trochu nevypadalo. Mladší generace ve většině odpovědí spíše preferovala přírodu oproti dálnici. I tak mě překvapily odpovědi, že by jim dálnice neusnadnila cestování, tato otázka je možná ovlivněna faktem, že dálnice v okolí Chřibů vede. S přibývajícím množstvím respondentů se odpovědi začaly vyvíjet ku prospěchu odpovědi: Ano, usnadnila, ale nakonec více lidí zvolilo odpověď: Ne, neusnadnila. Na dotazník odpovídali převážně mladí lidé, jejichž životy tato událost nijak zvlášť neovlivnila, ale bylo zajímavé sledovat, s jakým přístupem se k danému faktu stavěli. V otázce, jak jim výstavba ovlivnila život, volili s naprostou převahou odpověď: Nijak, což nebylo překvapivé. Zaujala mě odpověď jednoho respondenta, ten se vyjádřil, že mu dálniční torza hyzdí pohled do krajiny. Čekala jsem více podobných reakcí. Možná, že za těch desítek let, co tu stojí, se stávají součástí krajiny, součástí místa a všeho kolem. Příroda s nimi tak už nakládá a velmi obstojným způsobem je do sebe začleňuje. Pár lidí se vyjádřilo, že v souvislosti s výstavbou jim byly zabráněny pozemky. Další zajímavá odpověď: „Je to tajemnej a krásnej prvek místní krajiny.“ Není to ono? Já to vnímám stejným pohledem, dělá to krajinu zajímavou, dává jí příběh, který není hned znatelný, a jeho historii si musíme vypátrat sami. Místo, na kterém je silně cítit Genius loci.

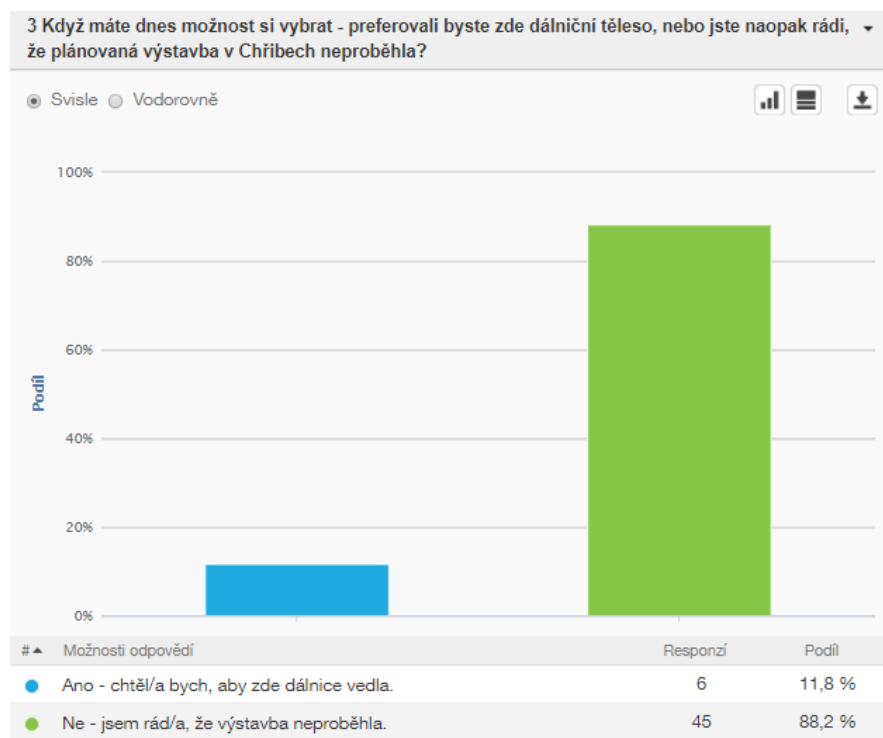
V přiložených dokumentech se můžete sami přesvědčit, jak respondenti odpovídali na konkrétní otázky.



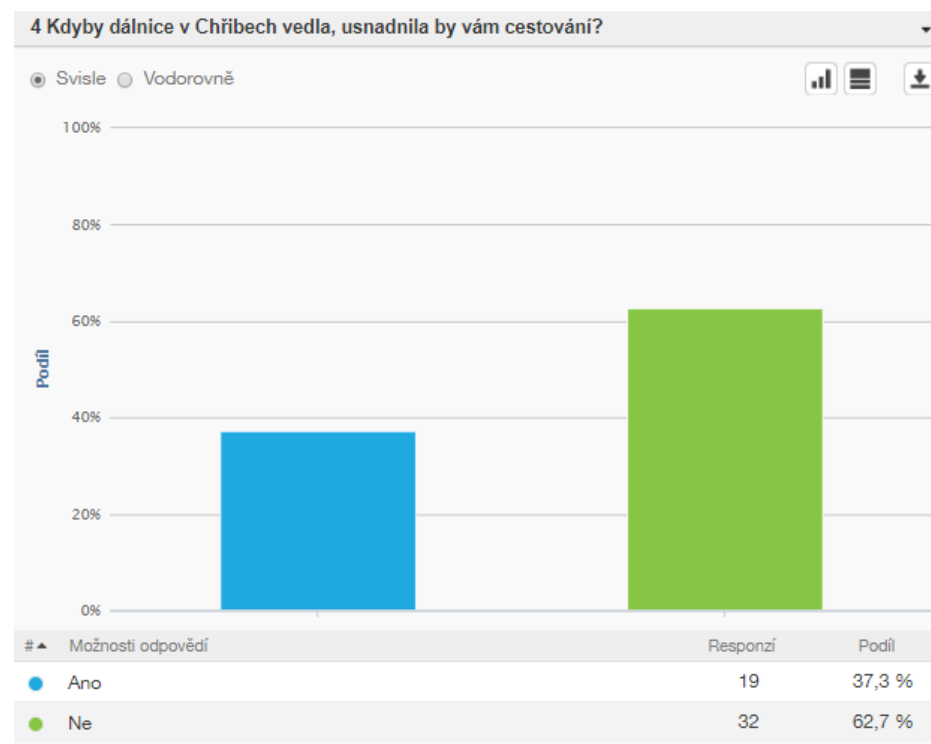
Graf 1 – Věk respondentů



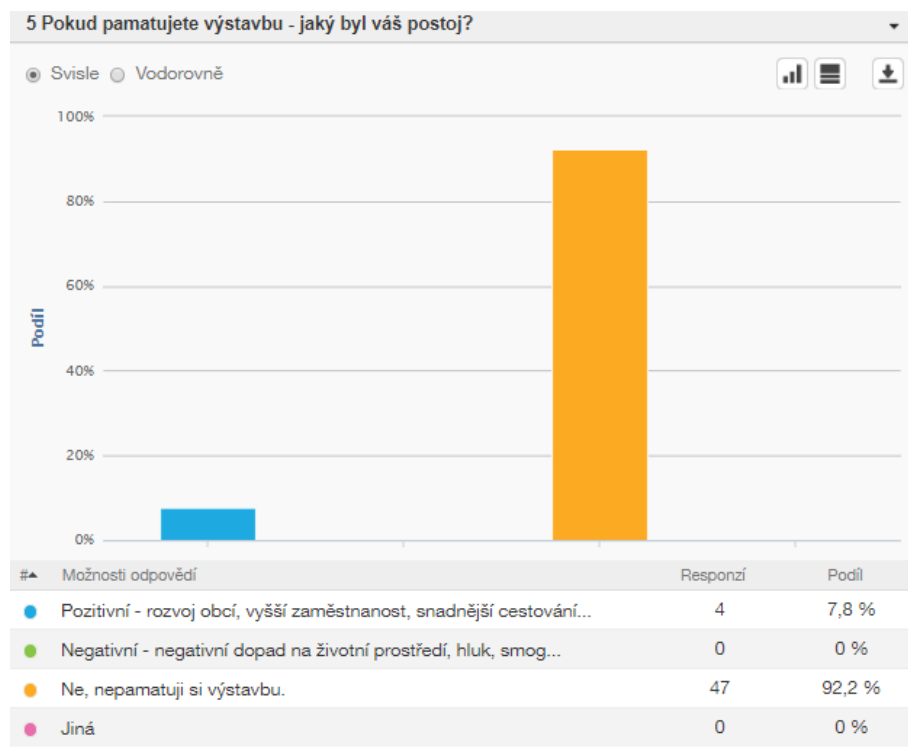
Graf 2 – Místní obyvatelé a rekreanti



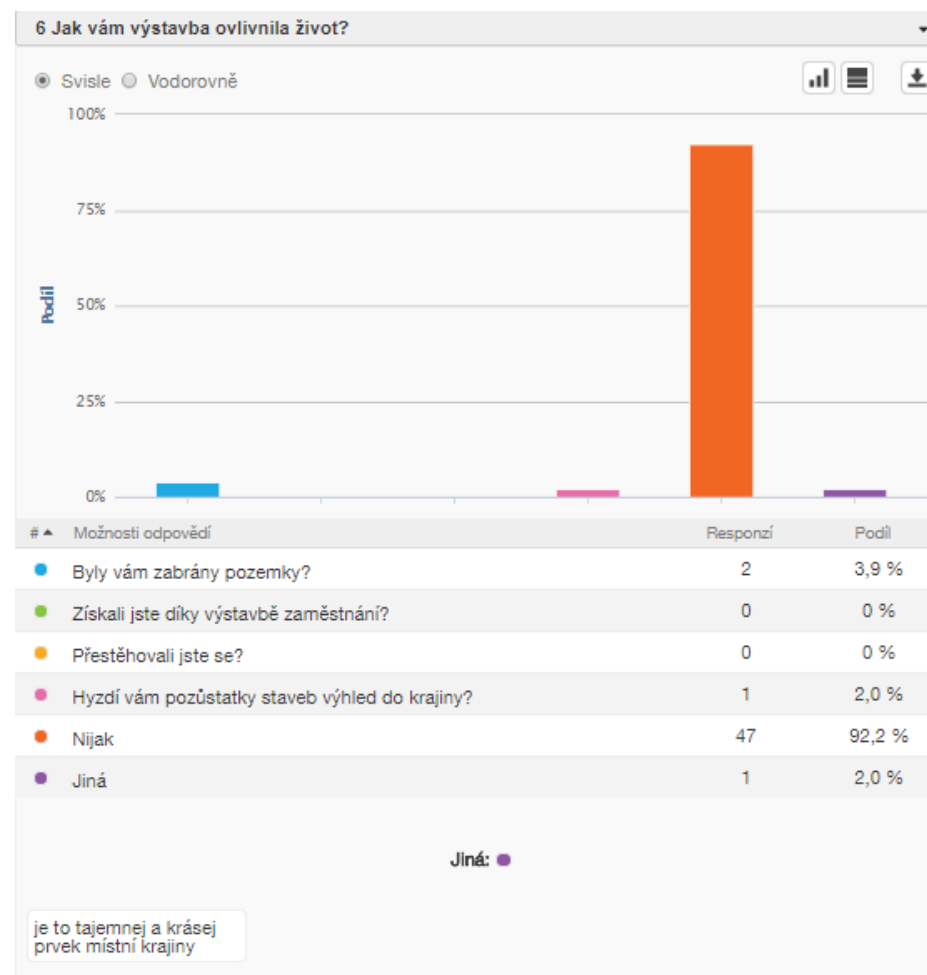
Graf 3 – Dálnice x příroda



Graf 4 – Usnadnění cestování díky dálnici



Graf 5 – Postoj k výstavbě

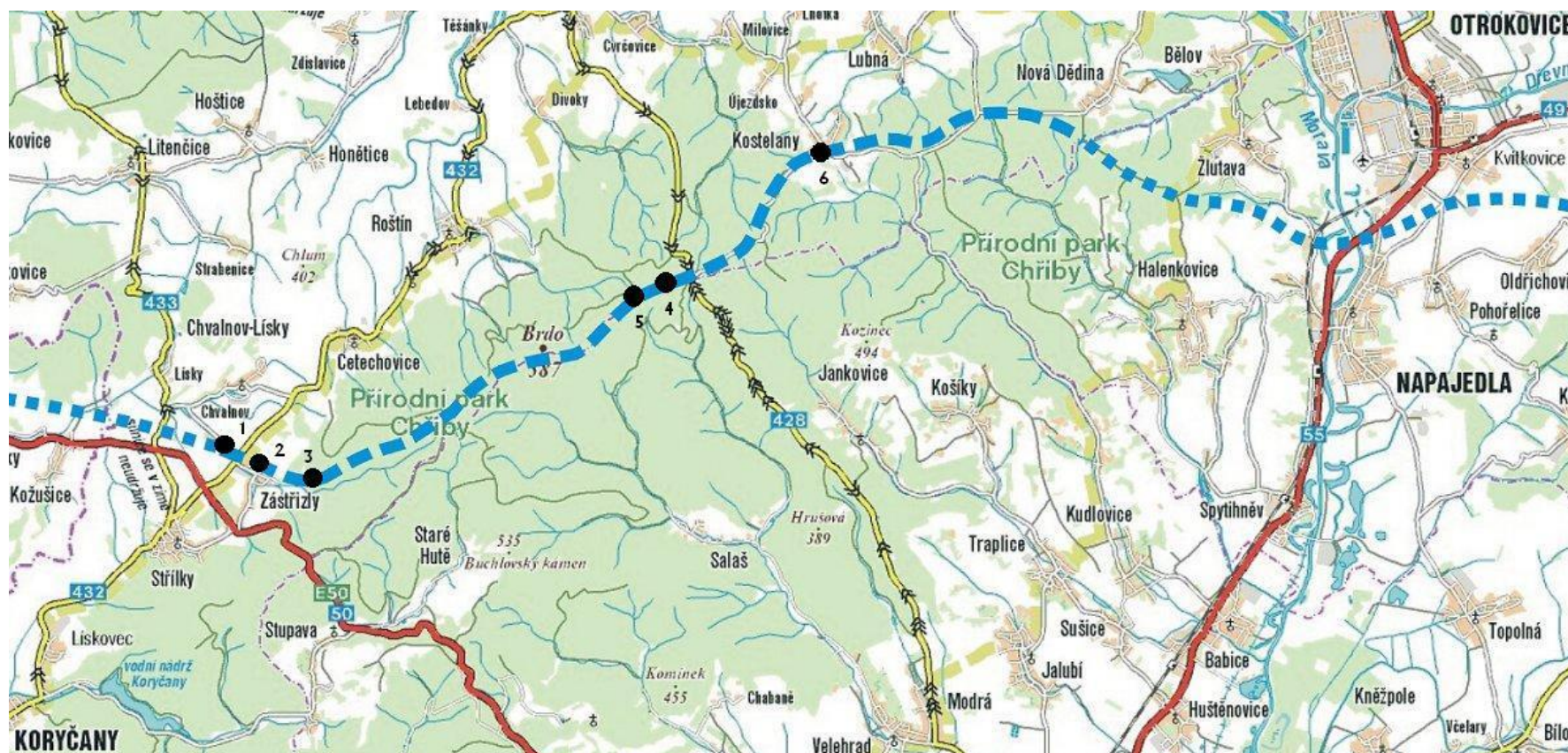


Graf 6 – Jak respondentům výstavba ovlivnila život

5. CHŘIBY –
POZŮSTATKY
STAVEB

5. CHŘIBY – POZŮSTATKY STAVEB

Chříbské lesy ukrývají cesty vedoucí odnikud nikam a podivné betonové stavby, které do zdejší přírody vůbec nezapadají. Pojd'me se podívat po jejich stopách.



Obrázek 19 - Plánovaná trasa výstavby v Chříbech

Ze stavby dálnice se zachovalo dvacet devět staveb. Chřiby ukrývají celkem čtyři stavební díly:

- 21/1 Zástřizly – Vlčák (0,000 – 6,811 km)
- 21/2 Vlčák - Bunč (6,812 – 11,992 km)
- 21/3 Bunč - Kostelany (11,992 – 16,217 km)
- 21/3b Kostelany – Nová Dědina (16,217 – 20,615 km)

Stavební díl 21/1 měl začít mimoúrovňovou křižovatkou s dálničním podjezdem, ta měla motoristy z hlavní tepny navádět na Střílky a na Morkovice, ale i na novou silnici na Uherské Hradiště, která byla v témže roce také stavěna. Součástí uzlu mělo být odpočívadlo s čerpací stanicí. Vzhledem k tomu, že velké objekty nad 6 m byly zadávány firmám k výstavbě až v roce 1940 a déle, nikdy se jejich výstavba nerealizovala. V tomto úseku můžeme jednoznačně označit za významnou stavbu **nadjezd na kilometru 2,400**. Přetíná cestu k zástřizelskému hřbitovu, je 7 m široký a 4,5 vysoký. Most má dokončenou omítku a je osazen betonovým zábradlím. Od nadjezdu měla vést podél dálnice nová zpevněná spojovací cesta a z ní měla být zřízena odbočka ke hřbitovu.







Obrázek 20 – Dálniční propustek, detail

V Chříbech je nespočet staveb, které patřily k dálniční výstavbě. Najdeme zde několik **dálničních propustků**, které jsou rozmístěny v divočině chříbského lesa. Se zajímavostí můžeme pozorovat současný stav betonových torz, je až k neuvěření, že po více než 78 letech se dochovala v tak zachovalém stavu. Nijak neudržovaná, vystavena vlivům okolní přírody tu stále stojí a připomínají nám minulost.



Obrázek 21 – Dálniční propustek



Obrázek 22 – Dálniční propustek 2



Obrázek 23 – Dálniční propustek 3



Obrázek 24 – Červený most

Dalším velmi zajímavým a velkým artefaktem z roku 1939 je **Červený most**. Když vyrazíme od obce Zástřizly k lesu, zajisté ho nepřehlédneme. Nachází se těsně před divokým lesem uprostřed luk a polí. I tento most si pomalu příroda podmaňuje, ve střední části vozovky je ještě patrný povrch, okolí už pomalu zarůstá mechem a trávou.



Obrázek 25 – Červený most 2



Obrázek 26 – Červený most, vozovka



Obrázek 27 – Červený most, vozovka 2



Obrázek 28 – Zemědělský most

V blízkosti Červeného mostu se nachází i tento malý most, který měl sloužit pro majitele zemědělských pozemků v okolí. Na něm se už silně podepisuje destrukce.

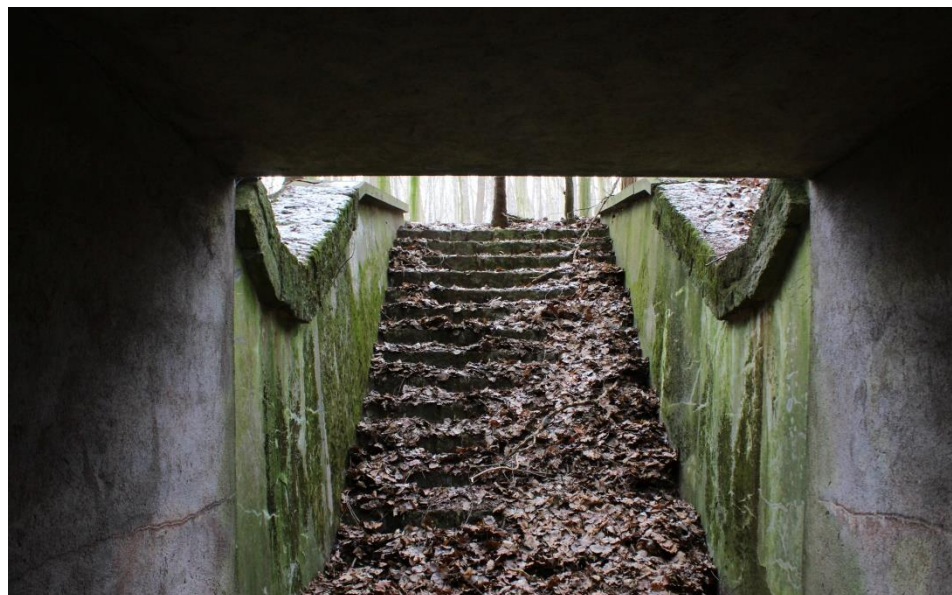


Obrázek 29 – Zemědělský most - detail



Obrázek 30 – Vchod do podchodu pro pěší

Specifický stavební prvek je **podchod pro pěší** na začátku Studeného Žlebu. Jste-li zvědavý turista, doporučuji podchod projít, pokud vám však nevadí, že se budete brodit hromadou spadaneho listí. Místo je to magické, ocitnete se v lese a najednou se před vámi objeví schody do neznáma. Obrovskou masu betonu si pomalu ale jistě příroda podmaňuje a bere zpět. Je to zvláštní okamžik, vejít uprostřed lesa do betonového podchodu a na jeho konci nad schody vás vítají náletové stromy a za nimi hluboký nekonečný les.



Obrázek 31 – Podchod pro pěší



Obrázek 32 – Mostní pilíř Na Salárně

Nejzajímavějším torzem v krajině jsou označovány **Mostní pilíře Na Salárně**, které se nachází na kilometru 10,311 od Zástřizel, nedaleko Lesního penzionu Bunč. Jedná se o největší stavbu v centrální části Chřibů. Nadjezd, který měl pod úhlem 56 stupňů převádět pod magistrálou lesní cestu, se tu tyčí do pětimetrové výšky. Mostu chybí středové překlady a není zasazen do okolního terénu. Navzdory tomu, že most nebyl dokončen, na jedné z jeho stěn dělníci zkoušeli různé vzorky omítky.



Obrázek 33 – Mostní pilíř Na Salárně 2



Obrázek 34 – Mostní pilíře Na Salárně 3



Obrázek 35 – Mostní pilíře Na Salárně 4



Obrázek 36 – Mostní pilíře Na Salárně 5



Obrázek 37 – Mostní pilíře Na Salárně 6



Obrázek 38 – Mostní pilíře na Salárně 7



betonováním základů a bočních stěn. Došlo i na vozovkové překlady a asfaltovou izolaci. Práce skončily v roce 1943. Z vrchní části těl ční ocelové pruty pro osazení zábradlí. Nedaleko mostu jsou dva trubní propustky.

Stavební díl 21/3 Bunč – Kostelany, který se rozprostírá na 11,992 – 16,217 kilometru ukrývá také spoustu dálničních pozůstatků. Zde práce probíhaly v letech 1939 – 1942. V úseku najdeme sedm hotových nebo rozestavěných pozoruhodných propustí a mostů. Avšak největší stavbou tohoto úseku, která jistě stojí za zmínku je **most v Kostelanech**, který se nachází na 15,203 km. Kolmý nadjezd o rozměrech 9 x 4,5 m začal



Obrázek 39/40 – Most v Kostelanech

Lidské kreativitě se meze nekladou a tak můžeme vidět, jak si místí obyvatelé zabydleli jeden z mostů, co mají v obci. Dle fotografií se nejedná o žádnou novinku, most byl zemědělskými stroji zabydlen zřejmě již po válce, soudě podle černobílé dobové fotografie.

Poslední stavební dílo v Chříbech najdeme v kilometru 15,826 na dně hlubokého náspu. Nenápadný kolmý trubní propustek ústí vlevo z dálničního tělesa. Mohutný val se ztrácí v poli a za ním začíná les.

Stavební díl 21/3b Kostelany – Nová Dědina 16,217 – 20,615 km. Poslední a v podstatě už jen teoretická kapitola o chříbské dálnici. Stavba tohoto 4,5 km dlouhého dílu, někdy také označovaného 21/4 nebyla nikdy žádné firmě zadána.

Obrázek 41 – Most v Kostelanech, dobová fotografie



6. PRAKTICKÁ ČÁST



6. PRAKTICKÁ ČÁST

Cílem práce je připomenout historii a velkolepé plány, které pomalu pod vlivem přírody podléhají destrukci. V bakalářské práci přibližuji dálniční úsek, který započal výstavbou v Chřibech. Co zde nyní můžeme pozorovat? Co zde mělo být? To vše se vám snažím představit v praktické části, která je složena ze dvou částí. V jedné části to jsou vizualizace dálničního tělesa v Chřibech, jak by asi plánovaná výstavba vypadala, kdyby Chřiby opravdu protínala, jak by to zasáhlo okolní krajinu a obce na trase. A druhá část je věnována současnému stavu, který můžeme vidět při návštěvě Chřibů dnes.

Stála jsem na místě, kudy měl vést dálniční koridor. V lese zpívali ptáci, slyšela jsem šum stromů a cítila krásnou vůni okolní přírody. Dívala jsem se do dvou mostních pilířů, které zde nesmyslně hyzdily jinak neposkvřenou přírodu. Zamyslela jsem se, jak by to tady celé vypadalo, kdyby tudy dálnice opravdu vedla. Promítala jsem si tu scénu v hlavě. Zvuky rychle projíždějících aut a kamionů, lidé, co spěchají, aby byli brzy na schůzce nebo včas dovezli kuřata do masných koncernů. Zápach od pohonných hmot, odpadky, které někdo vyhodil z okýnka auta. Žádné stromy a vůně přírody... Ráda bych i vám ukázala moje představy. Uvědomění si světa kolem, co si od přírody bereme a co ji dáváme. Kontinuitu minulosti a současnosti.

1. Část je vizualizace dálničního tělesa Chřibskou krajinou. Podívejme se, jak by dálnice protínala Chřiby svou délkou 16,217 km. Těleso začíná nad obcí Zástřizly, kde je i doposud znatelný počín v podobě mostu. Dále pokračuje po plánované trase k druhému mostu za obcí, který také můžeme i dnes vidět. Za tímto mostem se už dostáváme do hustého lesního porostu směrem k dalším artefaktům výstavby a to Mostním pilířům na Salárně, které jsou nedaleko turistické chaty Bunč. Naše cesta pokračuje od pilířů k mimoúrovňové křižovatce, která byla plánovaná na místě turistické chaty Bunč. Trasa dále vede do Kostelan, kde také končí posledním mostem, který byl vystavěn. Touto částí chci ukázat, kudy by dálnice vedla, kolik krajiny by narušila.

2. Praktická část bakalářské práce zkoumá pozůstatky staveb v současnosti. Jedná se o záběry pořízené dronem, právě nad nejzajímavějšími artefakty, které jsou v přírodě ponechány napospas osudu.

Konečným uceleným výstupem je soubor videí, která kombinují současný stav mostů pohledem dronu s vizualizací předpokládané trasy chřibské dálnice. Výsledná práce je koncipována k souběžnému promítání videí na třech stěnách v uzavřené místnosti. Po stranách budou promítána dvě identická videa, která zachycují záběry mostů dronem. Uprostřed poběží video s vizualizacemi plánované trasy. Tímto souběžným promítáním chci docílit atmosféru místa a možnost pocítit a porovnat dva odlišné stavy. Jedná se o audiovizuální snímky, které kromě vizuálů budou doplněny právě audiem, které bude opět mísit dva zvukové protipóly – přírodu a šum dálnice.

Tištěná forma bakalářské práce je zakonzervována v betonových deskách...



Obrázek 42 – Betonové desky

7. ZÁVĚR



7. ZÁVĚR

Závěrem práce bych ráda shrnula poznatky, které jsem během výzkumu nashromáždila. Objasnila jsem kompletní historii výstavby dálnic na našem území v období protektorátu, ve kterých se objevovala jistá dezinformovanost. Kdy, kým a za jakých okolností byly jednotlivé úseky stavěny. Nejen na tyto otázky odpovídám v první kapitole. Zabývala jsem se výzkumem parametrů plánovaných dálničních úseků. Snažila jsem se přiblížit život a smělé plány vizionáře Jana Antonína Bati, který stál u zrodu nejen této velmi odvážné myšlenky. V dalších částech práce jsem se zaměřila na detailnější zkoumání určitého místa, které bylo pro mou práci stěžejní, a tím byly Chřiby. Zkoumala jsem nikdy nedokončené dálniční úseky. S těmito plány úzce souvisí zásah do krajiny, která by navždy utržila nepředstavitelnou újmu, se kterou by se jen těžko vyrovnávala. Zároveň jsem se zabývala teoretickým výzkumem, jak by dálnice chřibským obcím na trase mohla pomoci s rozvojem regionu. Část zahrnuje spekulativní představu, vycházející z mého vlastního úsudku a načerpaných vědomostí, zde detailněji popisují rodné město, které je díky strategické poloze prosperujícím. V bakalářské práci je zařazen i sociologický průzkum, který poukázal na zajímavé odpovědi anonymních respondentů. Pro kompletnost je sociální část doplněna pamětníky výstavby dálnic. Tento výzkum shrnul obecné mínění na danou problematiku napříč generacemi. K nejzajímavější a nejdůležitější části práce bezpochyby patří objevování betonových milníků v chřibské divočině. Nejzajímavější především proto, že hledání ukrytých objektů v hustém lesním porostu pro mě bylo velkým dobrodružstvím. K nepochopení je pro mne technický stav objektů, je velmi překvapivé, v jak zchovalém stavu můžeme rezidua najít. A to už jsou součástí krajiny bezmála osmdesát let. Když k tomu ještě připomeneme fakt, že vše se provádělo ručně, je to k neuvěření. V praktické části bakalářské práce jsem nabídla zprostředkování místa v odlišných situacích. Vytvořila jsem kombinaci dvou souběžně prolínajících se audiovizuálních snímků. Jeden snímek byl věnován animaci smělých představ o vedení dálniční trasy v Chřibech a druhý se zabíral současnými záběry na pozůstatky staveb, které byly jako jediné realizovány.

Veškerý provedený výzkum jsem uložila do betonových desek. Stejně tak, jako masa betonu svírá bujnou vegetaci, ukrývají mé desky pátrání po betonových artefaktech, které jsou uschovány v Chřibech.

Na závěr bych ještě ráda zmínila nabyté dojmy z práce. Díky ucelení historických faktů mi vyvstaly další podněty pro výzkum, kterému bych se i nadále ráda věnovala v diplomové práci. Chřiby nejsou jediným regionem, který ukrývá pozůstatky dálničních staveb. Cest, které nemají konce, ztracených mostů a ukrytých propustků, ponechaných napospas osudu je v naší republice více, třeba na plánovaném německém úseku z Wroclawi do Vídně. Nejraději bych zmapovala veškeré dálniční úseky zasažené protektorátní výstavbou a zdokumentovala všechny jejich pozůstatky a tím vytvořila komplexní síť dálničních milníků na našem území.

V neposlední řadě jsem mile překvapena, kolik inspirativních a ochotných lidí jsem mohla díky tématu *„Dálnice – milníky v naší krajině“* potkat. Těmito řádky bych jim ráda vyjádřila velké díky za veškerý poskytnutý materiál, pomoc při objasňování určitých nejasných faktů a celkově k nezištné pomoci, kterou mi po celou dobu sepisování bakalářské práce poskytovali.

Bakalářská práce měla přiblížit zapomenutou historii dálničních staveb a poukázat na možnosti, které se mohly uskutečnit, byť stačilo tak málo. My už si můžeme pouze klást otázku:

„Je to dobře, že dálnice chřibskou krajinu neprotíná nebo naopak máme být smutní, že nemáme širší dopravní síť?“

Můj názor jste asi už pochopili, tak teď je to na vás.

SEZNAM ZDROJŮ

1. LÍDL, Václav a Tomáš JANDA, 2006. *Stavby, kterým doba nepřála: výstavba dálnic v letech 1938-1950 na území Čech a Moravy*. 2. vyd. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR. 118 s. ISBN 80-254-5314-6
2. ZRNA, Pavel a Bořek ŽIŽLAVSKÝ, 2016. *Chřiby - stopami dálnice*. Druhé vydání. Boršice: Buchlov. Chřiby záhadné a mytické (Buchlov). 111 s. ISBN 978-80-906524-3-9.
3. BAŤA, Jan Antonín, 2013. *J. A. Baťa Budujme stát*. 3. a 4 vydání. Zlín: Marek Belza. 158 s. ISBN 978-80-87116-25-8
4. BRUNCLÍK, Alfred, Vladimír VOREL a kolektiv, 2009. *Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Rudná: Agentura Lucie spol. s.r.o. 148 s.
5. *České dálnice*, 2014 [online]. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/historie-dalnic/>
6. *Česká televize*, 2018 [online]. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1103107-historie-dalnice-d1-jizda-po-torzech-hitlerovy-velkostavby>
7. *Opevnění*, 2011 [online]. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <http://opevneni.blogspot.cz/search?q=ch%C5%99iby>
8. *Opevnění*, 2011 [online]. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <http://opevneni.blogspot.cz/2011/02/ceskoslovenska-dalnice-1938-usek.html>
9. *Opevnění*, 2011 [online]. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: http://opevneni.blogspot.cz/2011/02/blog-post_6640.html

10. *Starý Zlín*, [online]. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <http://www.staryzlin.cz/batova-dalnice.php>
11. *Cestování iDNES*, 2018 [online]. Mafra. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: https://cestovani.idnes.cz/po-stopach-batovy-dalnice-z-velkolepeho-snu-zustaly-mosty-v-polich-1pc-/po-cesku.aspx?c=A100212_170921_igcechy_tom
12. *Zlín iDNES*, 2018 [online]. Mafra. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: https://zlin.idnes.cz/serial-zanikla-mista-batova-dalnice-d64-/zlin-zpravy.aspx?c=A170726_341119_zlin-zpravy_ras
13. *Česká televize*, 2018 [online]. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1103107-historie-dalnice-d1-jizda-po-torzech-hitlerovy-velkostavby>
14. *Treking*, 2017 [online]. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <https://www.treking.cz/regiony/chribska-dalnice.htm>
15. *Rozhlas*, 2016 [online]. [cit. 2018-05-25]. Dostupné z: <http://www.rozhlas.cz/kraje/cesko/zprava/batova-dalnice-mela-vest-skrz-pohori-chriby-zbyly-z-ni-jen-casti-cest-a-mostu--1643804>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 – Národní silnice Plzeň Košice, dostupné zde:

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:N%C3%A1rodn%C3%AD_silnice_Plze%C5%88-Ko%C5%A1ice.svg

Obr. 2 - Obrázek 2 - Silniční magistrála – návrh brněnského regionu, dostupné zde: https://cestovani.idnes.cz/foto.aspx?r=po-cesku&c=A130618_143156_po-cesku_hig

Obr. 3 – Obálka knihy J. A. Bati, dostupné z: <http://nazory.e15.cz/galerie/analyzy/136630/budujme-stat-pro-40-milionu-lidi-precete-si-u-koho-se-inspiruje-babis?foto=18>

Obr. 4 - Obrázek 4 - Silniční magistrála – návrh J. A. Baťa, dostupné zde: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/historie-dalnic/>

Obr. 5 - Územní ztráty v důsledku mnichovské dohody a vídeňské arbitráže, dostupné zde:

http://www.gamepark.cz/mnichovska_krise_aneb_osudne_zari_1938_344510.htm

Obr. 6 – Exteritoriální dálnice Breslau – Wien, dostupné zde: <https://svitavsky.denik.cz/galerie/dalnice-vymetalik300113.html?mm=4260554&back=3094254245-1749-39&photo=2>

Obr. 7. – Trasa sudetské autostrády, dostupné zde: <http://necyklopedie.wikia.com/wiki/Kategorie:Sudety?file=Sudetska-dalnice.gif>

Obr. 8 – Podání návrhu na nové slovo „DÁLNICE“, dostupné zde: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/historie-dalnic/>

Obr. 9 – Zavedení jízdy vpravo, Praha 26. března 1939, dostupné zde: <https://www.i60.cz/clanek/detail/7458/protektorat-urychlil-jizdu-po-prave-strane>

Obr. 10 - Ubikace na dálnici na Bunči: Soukromý archiv

Obr. 11 – Ubytovny dělníků u cesty na Novou Dědinu: Soukromý archiv

Obr. 12 – Situace zásobiště velkého typu, dostupní zde: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/historie-dalnic/>

Obr. 13 – Situace zásobiště malého typu: LÍDL, Václav a Tomáš JANDA, 2006. *Stavby, kterým doba nepřála: výstavba dálnic v letech 1938-1950 na území Čech a Moravy*. 2. vyd. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR. 118 s. ISBN 80-254-5314-6

Obr. 14 – Projekt zásobiště velkého typu: LÍDL, Václav a Tomáš JANDA, 2006. *Stavby, kterým doba nepřála: výstavba dálnic v letech 1938-1950 na území Čech a Moravy*. 2. vyd. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR. 118 s. ISBN 80-254-5314-6

Obr. 15 – Projekt zásobiště malého typu: LÍDL, Václav a Tomáš JANDA, 2006. *Stavby, kterým doba nepřála: výstavba dálnic v letech 1938-1950 na území Čech a Moravy*. 2. vyd. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR. 118 s. ISBN 80-254-5314-6

Obr. 16 – Povolení výjimky ze zákazu staveb: LÍDL, Václav a Tomáš JANDA, 2006. *Stavby, kterým doba nepřála: výstavba dálnic v letech 1938-1950 na území Čech a Moravy*. 2. vyd. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR. 118 s. ISBN 80-254-5314-6

Obr. 17 – 188 km rozestavěných a opuštěných dálnic v roce 1950: LÍDL, Václav a Tomáš JANDA, 2006. *Stavby, kterým doba nepřála: výstavba dálnic v letech 1938-1950 na území Čech a Moravy*. 2. vyd. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR. 118 s. ISBN 80-254-5314-6

Obr. 18 – Kompletní dopravní vybudování ČSR J. A. Baťou, která obsahují silniční, železniční magistrálu a lodní dopravu, dostupné zde: <http://nazory.e15.cz/galerie/analyzy/136630/budujme-stat-pro-40-milionu-lidi-prectete-si-u-koho-se-inspiruje-babis?foto=6>

Obr. 19 – Plánovaná trasa výstavby v Chřibech: Soukromý archiv

Obr. 20 – Dálniční propustek, detail: Foto autor

Obr. 21 – Dálniční propustek: Foto autor

Obr. 22 – Dálniční propustek 2: Foto autor

Obr. 23 – Dálniční propustek 3: Foto autor

Obr. 24 – Červený most: Foto autor

Obr. 25 – Červený most 2: Foto autor

Obr. 26 – Červený most, vozovka: Foto autor

Obr. 27 – Červený most, vozovka 2: Foto autor

Obr. 28 – Zemědělský most: Foto autor

Obr. 29 - Zemědělský most, detail: Foto autor

Obr. 30 – Vchod do podchodu pro pěší: Foto autor

Obr. 31 – Podchod pro pěší: Foto autor

Obr. 32 – Mostní pilíře Na Salárně: Foto autor

Obr. 33 – Mostní pilíře Na Salárně 2: Foto autor

Obr. 34 – Mostní pilíře Na Salárně 3: Foto autor

Obr. 35 – Mostní pilíře Na Salárně 4: Foto autor

Obr. 36 – Mostní pilíře Na Salárně 5: Foto autor

Obr. 37 – Mostní pilíře Na Salárně 6: Foto autor

Obr. 38 - Mostní pilíře Na Salárně 7: Foto autor

Obr. 39 – Most v Kostelanech, dostupné zde:

<https://www.google.cz/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fimg2.ct24.cz%2Fcache%2F616x411%2Farticle%2F46%2F4599%2F459865.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.ceskatelevize.cz%2Fct24%2Fdomaci%2F1103107-historie-dalnice-d1-jizda-po-torzech-hitlerovy-velkostavby&docid=axdSptJitKBecM&tbnid=BHaoxb4Ybq19BM%3A&vet=10ahUKEwipkKrVuaPbAhWQL1AKHVOgCm0QMwg7KAAwAA..i&w=616&h=347&safe=active&bih=662&biw=1366&q=dalnicni%20most%20kostelany&ved=0ahUKEwipkKrVuaPbAhWQL1AKHVOgCm0QMwg7KAAwAA&iact=mrc&uact=8>

Obr. 40 – Most v Kostelanech, dostupné zde: <https://www.treking.cz/regiony/chribska-dalnice.htm>

Obr. 41 – Most v Kostelanech, dobová fotografie: Soukromý archiv

Obr. 42 – Betonové desky: Foto autor

Fotografie před jednotlivými kapitolami:

1. ÚVOD – Foto autor

2. HISTORIE VÝSTAVBY DÁLNIC – Soukromý archiv

3. JAN ANTONÍN BAŤA – BUDUJME STÁT PRO 40 000 000 LIDÍ, dostupné zde: <http://nazory.e15.cz/galerie/analyzy/136630/budujme-stat-pro-40-milionu-lidi-pectete-si-u-koho-se-inspiruje-babis?foto=0>

4. SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM, dostupné zde: <https://www.pinterest.com.au/pin/541909767644450052/>

5. CHŘIBY – POZŮSTATKY STAVEB: Foto autor

6. PRAKTICKÁ ČÁST: Foto autor

7. ZÁVĚR: Foto autor

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 – Věk respondentů

Graf 2 – Místní obyvatelé a rekreanti

Graf 3 – Dálnice x příroda

Graf 4 – Usnadnění cestování díky dálnici

Graf 5 – Postoj k výstavbě

Graf 6 – Jak respondentům výstavba ovlivnila život

PŘÍLOHA

CD – ROM s kompletním obsahem