

PŘÍPRAVY NA STAVBU CEMENTOBETONOVÝCH VOZOVEK NA DÁLNICI MEZI PRAHOU, BRNEM A ZLÍNEM NA PŘELOMU 30. A 40. LET 20. STOLETÍ ■ PREPARATIONS FOR CONSTRUCTION OF CEMENT-CONCRETE CARRIAGEWAYS ON THE HIGHWAY PRAGUE-BRNO-ZLÍN ON THE TURN OF THE 1930S AND 1940S

Tomáš Janda

Článek přibližuje okolnosti předcházející výstavbě cementobetonových vozovek na dálnici na území dnešní ČR. ■ The article focuses on circumstances preceding the construction of cement-concrete carriageways on the highway in the today's CR.

Před 80 lety, na podzim roku 1938, se po několika letech povšechných projekčních prací začala rýsovat reálná možnost stavby dálnic na území dnešní České republiky. Jako první se měla realizovat dálnice mezi Prahou, Brnem a Zlínem s výhledovým pokračováním na Slovensko.

Hned od počátku bylo jasné, že příprava celé stavby a položení cementobetonové (CB) vozovky nebudou jednoduchou záležitostí. Firmy v tehdejší Československu s pokládkou těchto vozovek na silnicích sice měly dlouholeté zkušenosti, avšak v drtivé většině šlo o jednovrstvé CB vozovky, zatímco budoucí dálnice představovaly nový, daleko vyšší stupeň odbornosti v realizaci takovýchto vozovek. Období druhé republiky ještě dávalo možnost seznámit se s touto problematikou téměř nerušeně po celém světě.

V té době organizovala firma Baťa exkurzi svých zaměstnanců do USA za účelem navázání kontaktů mezi ní a americkými strojírenskými firmami vyrábějícími moderní silniční stavební stroje. Ministrem veřejných prací se 1. prosince 1938 stal Dominik Čipera, spolupracovník Tomáše Bati a Jana Antonína Bati. Ten na zmiňované exkurzi zařídil účast pracovníka

budoucího Generálního ředitelství stavby dálnic Ing. Jana Kubce, který se skupinou zaměstnanců firmy Baťa 3. prosince 1938 na dvouměsíční exkurzi odjel.

Úkolem Ing. Kubce bylo získat předpisy pro projektování amerických dálkových silnic a seznámit se s prováděním jejich výstavby včetně pokládky vozovek. Územně byla cesta rozvržena na New York a jeho bližší a vzdálenější okolí, na oblast Detroit–Chicago, na město Peoria ve státě Illinois, kde má svou centrálu světově proslulá firma Caterpillar, na úval u řeky Mississippi od města Memphis až po New Orleans, na cestu přes státy Alabama, Kentucky a Virginia až do Washingtonu D.C., kde Ing. Kubec získal informace z hlediska ústředních úřadů. Tak daleko na jih byli účastníci nuceni zajet především proto, že celá cesta připadla na měsíce prosinec a leden, ve kterých již panuje v severních státech tuhý mráz (Niagara už byla zamrzlá), takže stroje bylo možné vidět při práci jen na jihu. Pro Ing. Kubce byl nejzajímavější pobyt v Peorii, kde jsou hlavní závody firmy Caterpillar, a ve Washingtonu D.C. na Department of Highways.

Zpět se Ing. Kubec vrátil 31. ledna 1939 a na základě jím vypracované zprávy byl pro zřízení vozovek připravován nákup stavebních strojů z USA. Bohužel o pár týdnů později bylo vše jinak. 15. března 1939 a následný vznik Protektorátu Čechy a Morava zamezil dovozu jakýchkoliv strojů z USA.

Na Generální ředitelství stavby dálnic (GŘSD) nastoupil 27. března 1939 přídělnec z Německa Ing. Erich Hartmann.

Vozovky zřizované na stavbách dálnic v Německu nebyly špatné, ale zákaz dovozu finišerů od jiných výrobců než německých bylo ke škodě, např. firma Hrabě & Lozovský chtěla původně koupit finišer S.G.M.E. pro betonáž v celé šíři vozovky, musela ovšem zakoupit finišer od německého výrobce Dingler.

V následujících měsících odjelo na zkušenou na stavby německých dálnic asi dvacet pracovníků GŘSD. Byli přiděleni na jednotlivé stavby dálnic v Německu, kde měli studovat mimo jiné i postupy při zřizování CB vozovek. Zápisy z těchto cest uložené dnes v Národním archivu jsou velmi zajímavé. V případě

1 Dokončené těleso dálnice Vratislav–Brno–Videň jižně od Jevíčka připravené k pokládce CB vozovek, podzim 1940 (zdroj: fotoarchiv Technického muzea v Brně) **2** Dokončené těleso dálnice Vratislav–Brno–Videň severně od Boskovic připravené k pokládce CB vozovek; úzkorozchodná dráha v budoucím středním dělicím pruhu by sloužila k dopravě materiálu pro betonáž vozovek, podzim 1940 (zdroj: fotoarchiv Technického muzea v Brně) **3** Dokončené těleso dálnice Praha–Brno–Zlín u obce Loket připravené k pokládce CB vozovek, léto 1941 (zdroj: archiv autora) ■

1 Completed subgrade of the Vratislav–Brno–Vienna highway on the south of Jevíčko ready for laying the cement-concrete carriageways, autumn 1940 (source: archive of Technical Museum in Brno) **2** Completed subgrade of the Vratislav–Brno–Vienna highway on the north of Boskovice ready for laying the cement-concrete carriageways; narrow gauge track in the future dividing strip meant to be used for transportation of material for concreting carriageways, autumn 1940 (source: archive of Technical Museum in Brno) **3** Completed subgrade of the Prague–Brno–Zlín highway near the town of Loket ready for laying the cement-concrete carriageways, summer 1941 (source: archive of Tomáš Janda)

