

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

TEXT Tomáš Janda

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

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

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

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



1

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

Konstrukce mostů

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

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

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