

Němci při výstavbě Hitlerovy dálnice dbali na detaily, postavili k ní i hotel

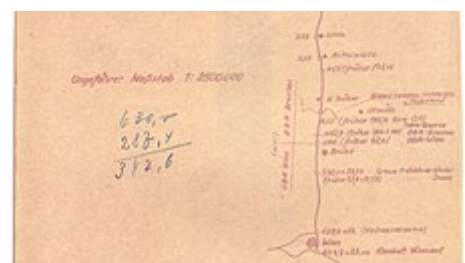
[idnes.cz/pardubice/zpravy/nemecka-pruchozi-dalnice-historik-tomas-janda-hitler-moravska-trebova-vratislav-viden.A230405_101936_pardubice-zpravy_lati](https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/nemecka-pruchozi-dalnice-historik-tomas-janda-hitler-moravska-trebova-vratislav-viden.A230405_101936_pardubice-zpravy_lati)

8. dubna 2023

24 fotografií

Téma německé průchozí dálnice Vratislav – Brno – Vídeň je stále živé, přestože od chvíle, co byla jedna z nejrozsáhlejších staveb za nacistické okupace na našem území zahájena, uplynulo už 83 let. Po velkolepém plánu v německých archivech zůstala jen pečlivě zpracovaná projektová dokumentace a v krajině nedokončené mosty.

Zatímco násypy a terénní zářezy budou zřejmě ještě dlouho zarůstat bujnou vegetací, původní dokumentací nikdy nedokončené dálnice se už několik let probírá badatel Tomáš Janda. S novými poznatky tohoto unikátního projektu seznámil veřejnost v moravskotřebovském muzeu, kde až do června potrvá výstava k Hitlerově dálnici.



Týdeník 5plus2

Každý pátek zdarma

Čtení o zajímavých lidech, historických událostech, nevšedních akcích z celého Kraje Vysočina.



Zbytky rozestavěné a téměř dokončené autostrády mezi Městečkem Trnávku a městysem Medlov na jižní Moravě stojí v krajině jako tichý svědek minulosti od roku 1942, kdy z projektu sešlo kvůli válečným neúspěchům nacistického Německa. I po tak dlouhé době může dnes člověk obdivovat řadu opuštěných mostů, které mají jedno společné – jsou neobyčejně zajímavé.

Jak říká dálniční historik Tomáš Janda, dějiny německé architektury a stavitelství třicátých a čtyřicátých let minulého století jsou neodmyslitelně spojeny s masivní výstavbou silnic a dálnic. Poprvé v dějinách silnice přestávají být pouhými účelovými prostředky dopravy, jsou koncipovány a navrhovány jako stavebně-architektonická díla trvalé hodnoty.

„Při stavbě dálnic byl v tehdejší Německu vyzdvihnut jeden důležitý aspekt. Výslovně byla zdůrazněna kulturní a estetická hodnota konstrukcí a staveb. Vrchní stavbyvedoucí a vedoucí technických i projekčních týmů byli opakovaně instruováni, aby nehledali nejjednodušší nebo nejlevnější technická řešení, nýbrž řešení kulturně a umělecky nejlepší možná. Technika a příroda měly tvořit harmonický celek,“ uvedl Tomáš Janda.

Na dálnici pracovali i malíři

Toto přesvědčení neminulo ani exiteritoriální dálnici stavěnou pod nacistickým vedením Hansem Lorenzem a Viktorem von Rankem, špičkovými německými inženýry, kteří si přizvali krajinné architekty,

akademické malíře a další odborníky pro co nejcitlivější zasazení dálnice do krajiny.

„V okolí Moravské Třebové se uplatňovaly nové progresivní postupy trasování. Například Rankeho metoda prostorového vykreslení trasy, při které akademický malíř Schaffran realistickým způsobem zakresloval jednotlivé pohledy z předpokládané trasy dálnice a dálnici do obrazů dokresloval. Další metodou trasování bylo porovnávání nakreslených obrazů a fotografií, do kterých byla dálnice zakreslena ze stejného úhlu pohledu nebo vytváření dřevěných modelů dálnice,“ řekl k možnostem tehdejších projektantů dálniční historik.

Dodal, že metody trasování u Moravské Třebové, které Hans Lorenz v 70. letech zaznamenal ve své učebnici *Trassierung und Gestaltung von Straßen und Autobahnen*, se dodnes vyučují na technických vysokých školách v Německu.

Detaily, nad kterými tehdejší projektanti přemýšleli, se z dnešního pohledu zdají být skoro až úsměvné. Ve srovnání s dneškem, kdy silničním stavbám vládne pohledový beton, se více dbalo na estetický dojem. Vidět to mělo být i na větších mostech v okolí Moravské Třebové. První měl vést přes údolí řeky Třebůvky v Linharticích a druhý, 342 m dlouhý železobetonový viadukt, přes Pacovku nad Městečkem Trnávka.

Technické parametry Hitlerovy dálnice

Hitlerova dálnice měla spojit Vídeň s Vratislaví a měla mít na délku 320 km. Z dosud nezjištěných důvodů bylo rozestavěno přibližně 85 km dálnice na území tehdejšího protektorátu Čechy a Morava. Navrhovaná rychlost dálnice byla 160 km/h, a to díky minimálním poloměřům směrových oblouků. Velkorysé bylo také výškové řešení, maximální dovolené stoupání bylo 5 procent. Stavební šířka dálnice je téměř shodná s dnešní, v trase mezi Vratislaví a Vídní to bylo 28,5 metru.



„Němci stihli v Linharticích postavit i dva zkušební pilíře. Most měl být obložen světlým pískovcem, aby světlý kámen byl na mostě vidět z Moravské Třebové nebo Hřebče. Naopak most, který byl plánován v Městečku Trnávka, měl mít tmavé kamenné obložení, neboť stál v zastavěné obci a neměl rušit. Byl však naprojektován tak, aby z něj bylo při jízdě vidět na zřícenině hradu Cimburk,“ dodal Janda s tím, že pískovec těžený na Hřebči je dodnes vidět na mostech v okolí Jevíčka.

Dálnice projektovaná na 160 km/h byla moderní i z dnešního pohledu. Třeba mimoúrovňová dálniční křižovatka u Moravské Třebové počítala s tzv. kolektorovými pruhy, ve kterých by auta při nájezdu z klasické silnice nabrala vysokou rychlost a teprve potom by se zařadila do dálničního provozu.

Dochované deníky hlavního inženýra stavby podrobně dokazují, že ačkoliv na sever od Městečka Trnávky se dálnice stavět nezačala, projektová příprava v okolí Moravské Třebové byla ve vysokém stupni rozpracovanosti.

Hotov byl pečlivý geologický průzkum, v okolí Lanškrouna dokončené průseky lesa, z archeologických výzkumů u Jevíčka se dodnes zachovaly fotografie apod.

Nacisté viděli v dálnici i symboliku. U kopce Hušák nedaleko Jevíčka počítali s výstavbou velké odpočívky, která měla být jakousi bránou do Sudet vyzdobenou sochami známého vídeňského architekta. Vyřešit se musela i kolize se strategicky položeným letištěm ve Starém Městě. Nad Moravskou Třebovou směrem na Vratislav se proto počítalo hned s několika variantami vedení trasy.

„V německých archivech jsem dohledal komunikaci mezi ministrem zbrojního průmyslu pověřeným také výstavbou dálnic Fritzem Todtem a maršálem Albertem Kesserlingem týkající se požadavku, aby letiště zůstalo zachováno a dálnice se mu vyhnula, neboť Němci s využitím letiště dál počítali,“ poznamenal Janda.

Vzhledem k tomu, že pro Německo se jednalo o prioritní stavbu již na podzim 1938, bylo v Moravské Třebové v letech 1939 až 1943 zaměstnáno více než 100 inženýrů a dalšího personálu.

Badatel: Po dobudování D35 ke Svitavám bude cesta na Brno jedna velká katastrofa

„V předstihu byl v Moravské Třebové vybudován i dálniční hotel, který vznikl za šest týdnů přebudováním části františkánského kláštera. Počítalo se s tím, že než bude hotová dálnice, bude využit pro projektanty. Některé jedno a dvoulůžkové pokoje měly samostatné koupelny. Hotel měl samostatný sál pro podávání snídaní, jídelnu, pivnici,“ řekl k dosud méně známé skutečnosti badatel.

Poláci oprašují plány Hitlerovy dálnice. Česko by mělo reagovat, říká historik



Dnes Tomáš Janda dokončuje publikaci o projektování pražského dálničního okruhu v době protektorátu a v příštím roce by rád napsal další knihu o nedokončené exetitoriální dálnici Vratislav – Vídeň s novými poznatky a dokumenty objevenými v Německém spolkovém archivu v Berlíně.

Podle Jandy projekt nedokončené autostrády mrtvý není a dá se na něj v mnoha oblastech u plánované spojnice I/73 z Brna na sever navázat. „Poláci si projektovou dokumentaci půjčili a chtějí se z ní při plánování polské dálnice S8 z Vratislavi směrem na jih poučit. Až se

D35 přiblíží ke Svitavám, bude cesta na Brno jedna velká katastrofa. Pak se bude muset vše řešit rychle a radikálně,“ zamýšlí se nad budoucností Janda.

Autor: Radek Latislav

Témata: Adolf Hitler, dálnice, Pardubický kraj, stavba, Svitavy, Tomáš Janda, Moravská Třebová, Vídeň, Německo, Městečko Trnávka, Hans Lorenz, Jevíčko