



ZATOPENÉ MOSTY

Ing. Vladimír Veselý

Odborný seminář VÁPNO, CEMENT, EKOLOGIE 2022

18. května 2022

Kongresový hotel „Jezerka” na Seči

Obsah

- Historický kontext
- Usilovná příprava 30. 9. 1938 – 1. 5. 1939
- Mosty přes údolní nádrž Švihov
- Osud
- Závěrem

(V článku a prezentaci použil autor informace z rozsáhlé práce pana Tomáše Jandy)

Historický kontext

První myšlenky 1935

NARODNÍ SILNICE (PÁTĚŘ REPUBLIKY)

Návrh Dopravní komise při československém regionalistickém ústředí
(SIA – Sdružení inženýrů a architektů)



Historický kontext

První myšlenky 1935

NÁVRH SILNIČNÍCH PÁTEŘÍ - Silniční magistrála Cheb – Chust

Návrh brněnského regionu

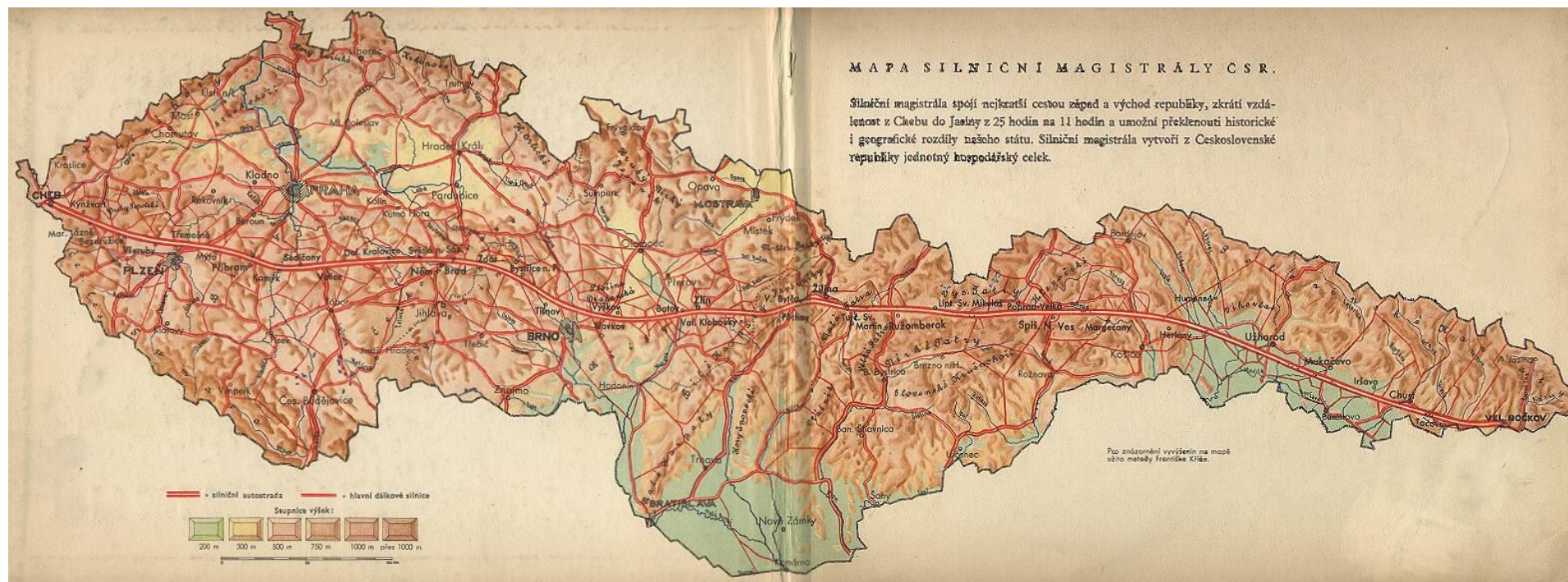
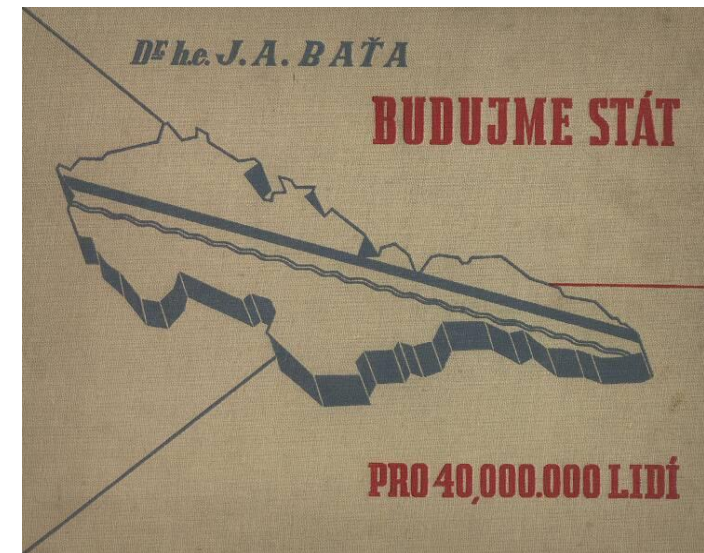


Historický kontext

J. A. Baťa 1937

BUDUJEME STÁT PRO 40 000 000 LIDÍ

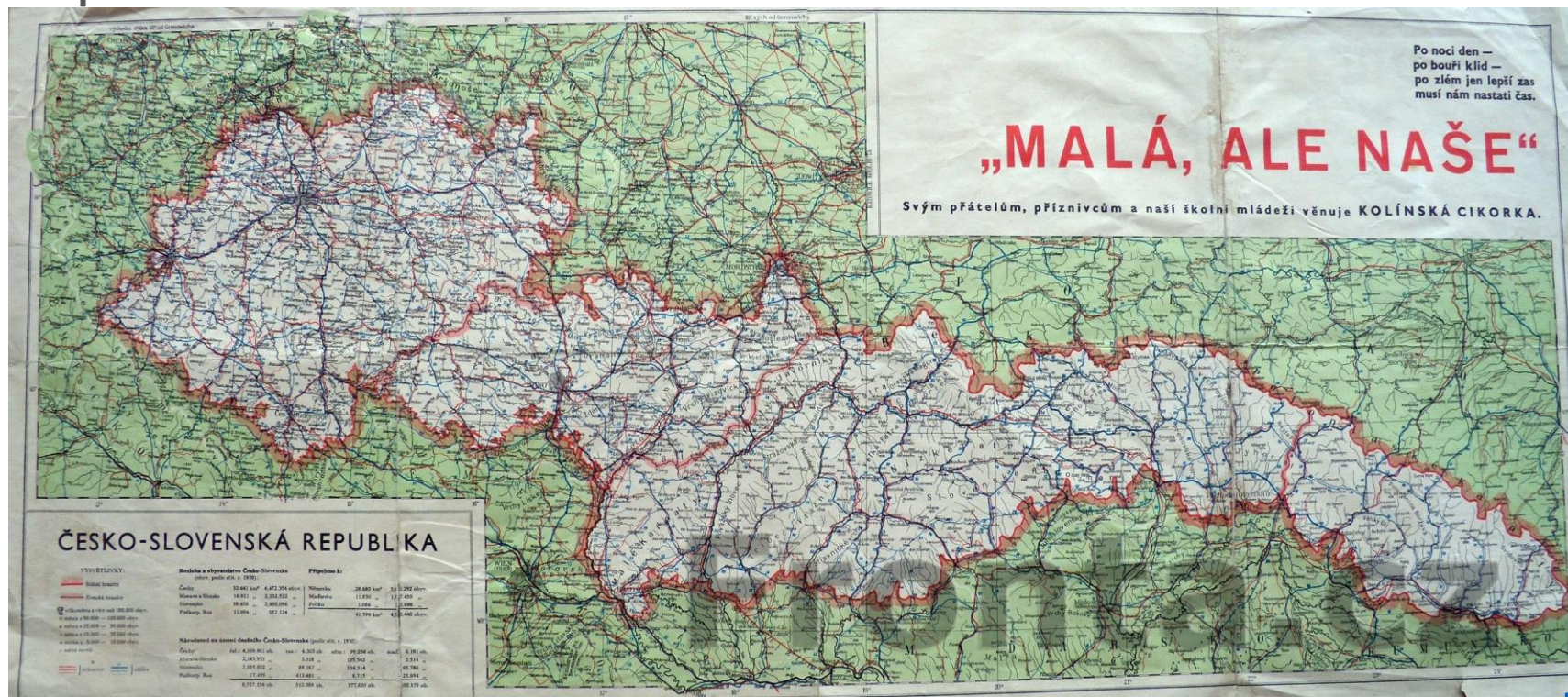
Návrh silniční magistrály Cheb – Velký Bočkov



Usilovná příprava 30. 9. 1938 – 1. 5. 1939

30. 9. 1938 Odstoupením území došlo k významnému narušení dopravní infrastruktury

5. 10. 1938 schvaluje ministerská rada plán přípravy a realizace velkých dopravních staveb



Usilovná příprava 30. 9. 1938 – 1. 5. 1939

20. 10. 1938 – brig. gen. Ing. Václav Nosek pověřen vedením přípravných prací a stavby magistrály Praha – Velký Bočkov

24. 10. – 5. 11. 1938 Vyřešena trasa v mapových podkladech 1 :25 000



1887 - 1953

4. 11. 1938 – schválení zavedení jízdy vpravo od 1. 5. 1939
- rozhodnutí zřídit **Velitelství stavby dálkových silnic (VSDS)**

23. 12. 1938 – vzniká **Generální ředitelství stavby dálnic - GŘSD**
přejmenováním VSDS
- je zaveden pojem dálnice

Usilovná příprava 30. 9. 1938 – 1. 5. 1939

Jak vznikl pojem dálnice?

- autorem názvu je

škpt. Ing. Karel Chmel

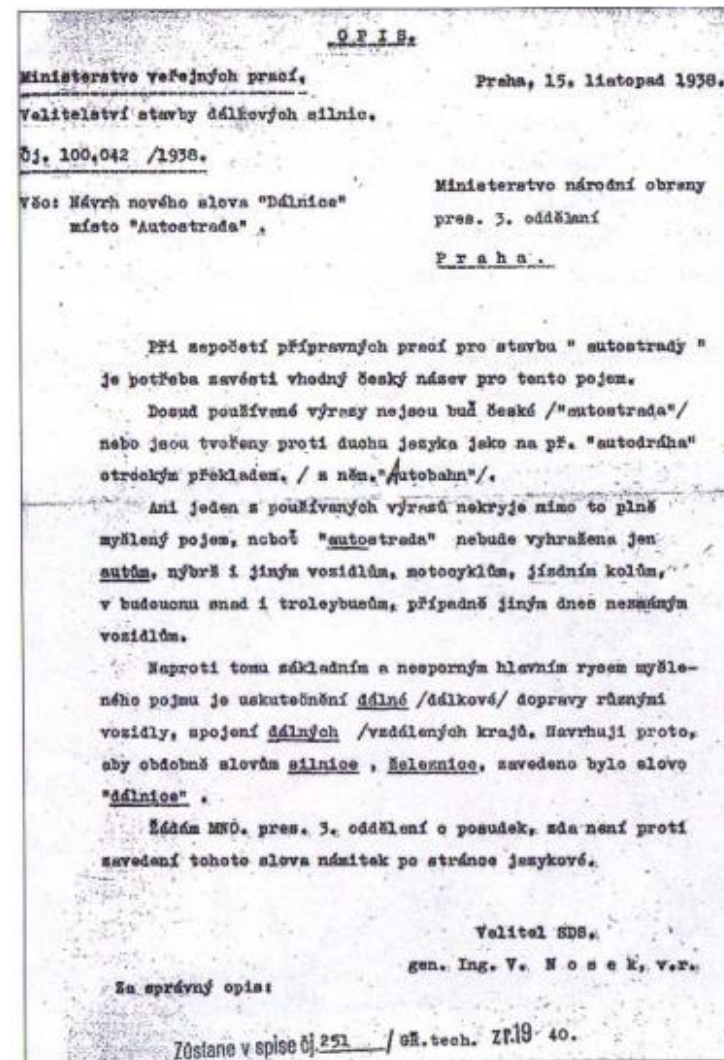


- 15. 11. 1938 podává gen. Ing. V. Nosek
3. oddělení MNO návrh na zavedení slova
dálnice pro účely přípravných prací
namísto dosud používaného výrazu autostráda

dálná (dálková) doprava + silnice (železnice)



„dálnice“



Usilovná příprava 30. 9. 1938 – 1. 5. 1939

13. 1. 1939 schvaluje vláda tzv **Úřední návrh česko-slovenské dálnice**
a dává souhlas k zahájení přípravných prací na úsecích tratí:

- I – z Chodova u Prahy do Humpolce
- III – od Ztástřizel po Lužnou u Vsetína

(24. 1. 1939 v 7.00 bylo zahájeno kácení lesa v Chříbech – trať III)



Škap. Ing. Karel Chmel

Usilovná příprava 30. 9. 1938 – 1. 5. 1939

14. 3. 1939 Vznik Slovenského štátu

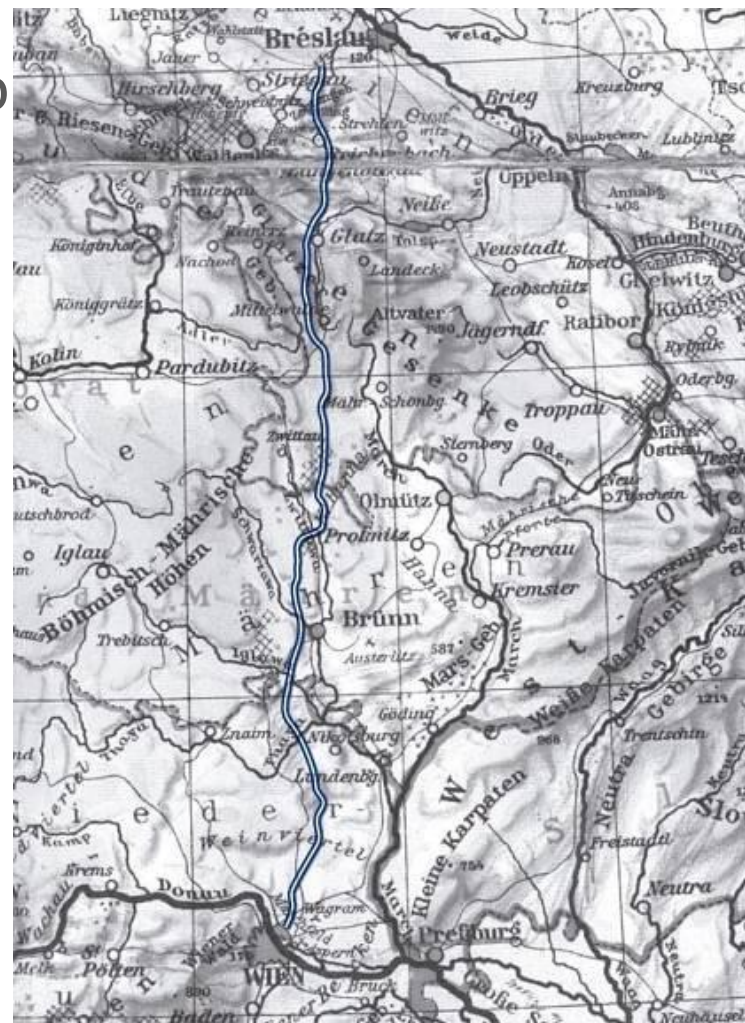
15. 3. 1939 Obsazení zbytku území německou armádou

26. 3. 1939 Úprava postupu výstavby na území protektorátu na poradě ministra veřejných prací Dominika Čipera a generálního inspektora německých silnic Fritze Todta. Dochází k převzetí německých technických standardů

11. 4. 1939 Zahájena výstavba dálnice

Wroclav – Vídeň (projekt RAG)

24. – 26. 4. 1939 Zadávány díly úseku tratě I
Česko – Slovenské dálniční síť



Usilovná příprava 30. 9. 1938 – 1. 5. 1939

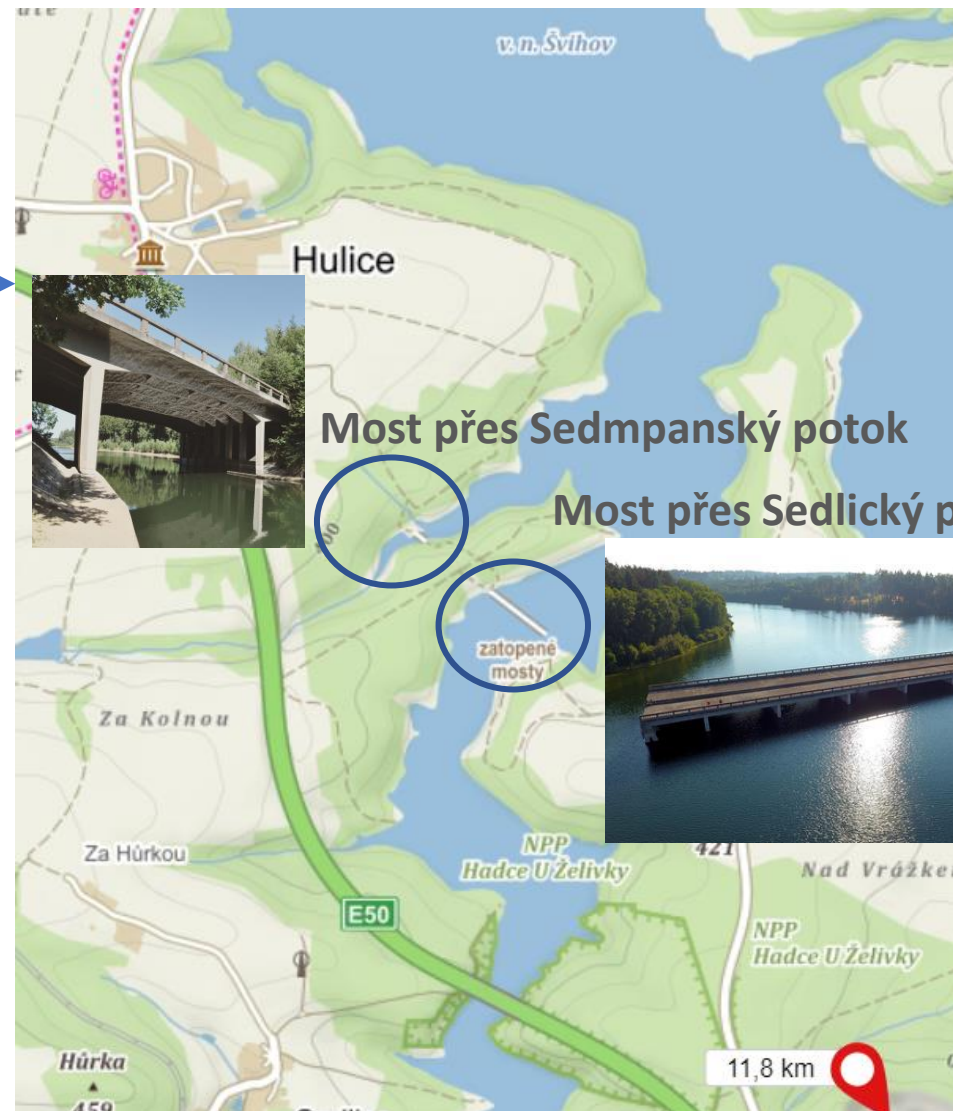
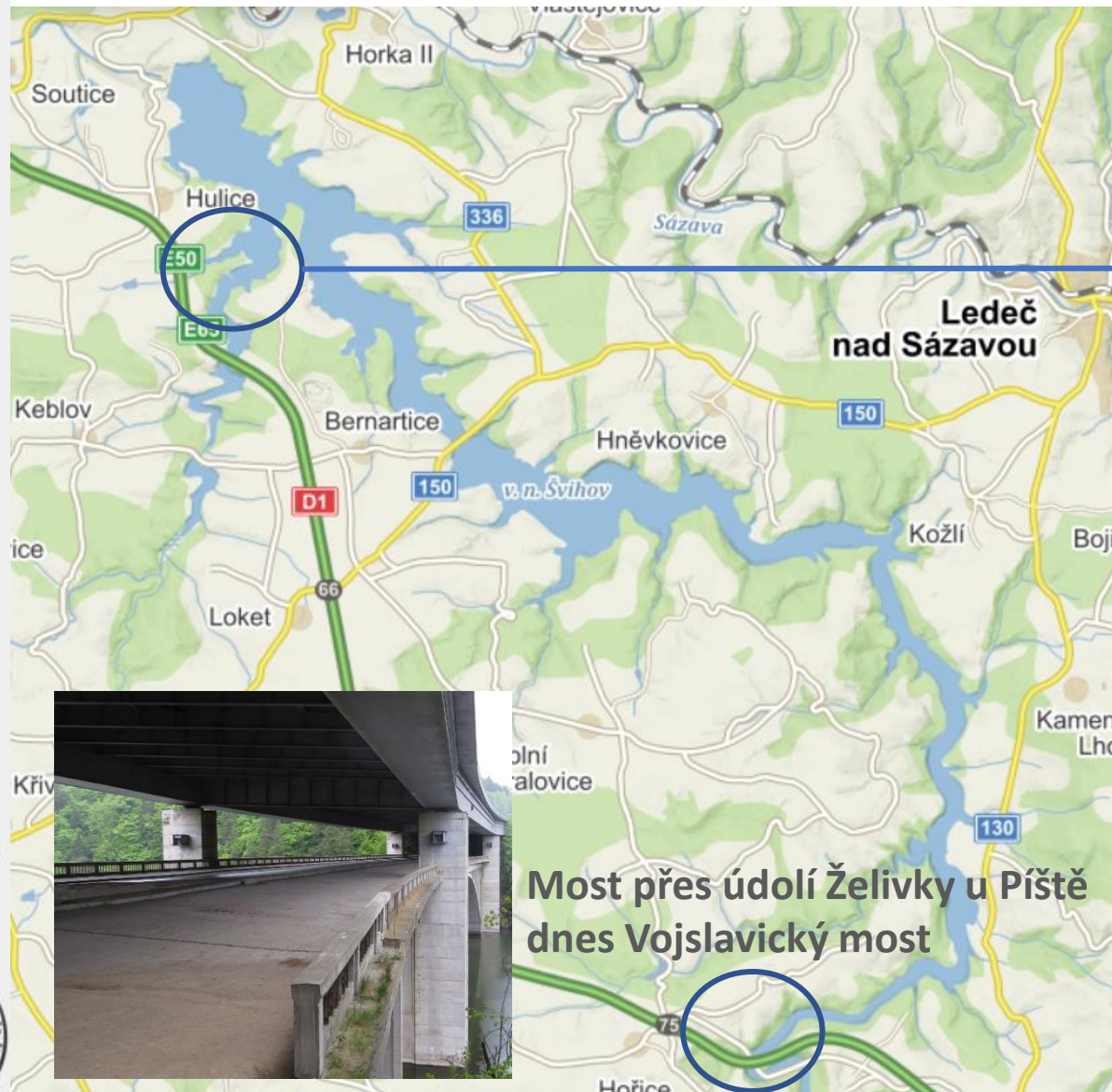
2. 5. 1939 v 9.00 zahajuje GŘ Ing. Nosek u Průhonic stavbu tratě I



Ing. Nosek a jeho první „vrypy“ na stavbě dálnice.



Mosty přes vodní nádrž Švihov



Most přes Sedmpanský potok

Most přes Sedlický potok



Mosty přes vodní nádrž Švihov



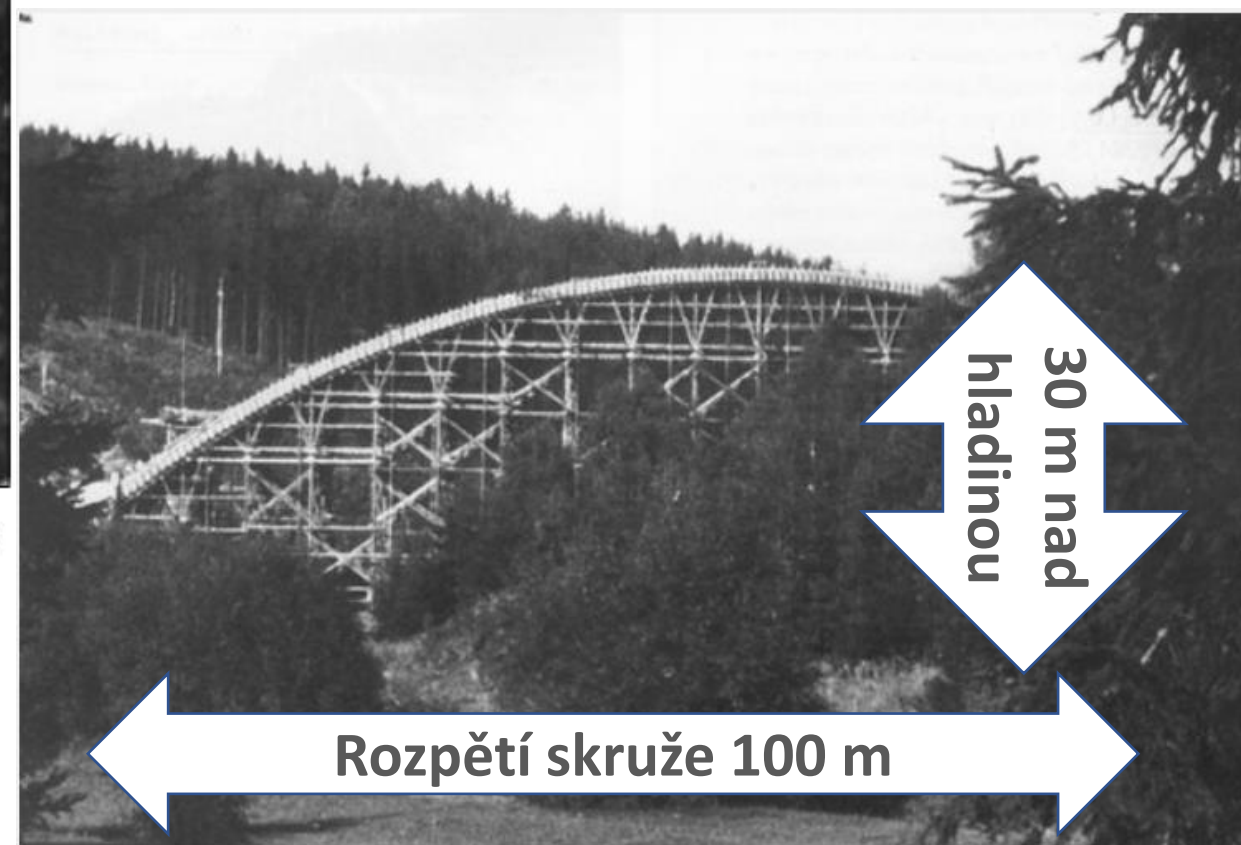
Zadávací částka 5 552 400,- Korun Stavbyvedoucí – Ferdinand Čulík



Mosty přes vodní nádrž Švihov



Most přes údolí Sedlického potoka u Borovska (firma Ing. J. Domanský, Praha).



Rozpětí skruže 100 m

30 m nad
hladinou

Stavba skruže oblouku pod pravým mostem pro směr do Brna. (40.

Mosty přes vodní nádrž Švihov

- Most přes Sedlický potok (59 km tehdejší trasy)

1. 8. 1941 – zákaz zahajování nových staveb

30. 4. 1942 – zastavení všech prací na rozestavěné dálnici včetně dosud povolených strategických mostů přes údolí Šmejkalovy, Sedlického potoka a Želivky (most u Píště)

V případě mostu přes Sedlický potok je dokončen mostní oblouk pravé části mostu, 1/5 díla.

28.11.1945 – porada na MD o dostavbě úseku Praha - Humpolec

srpen 1946 – na mostě pokračují práce na dokončení pravé části mostu



Mosty přes vodní nádrž Švihov

- Most přes Sedlický potok (59 km tehdejší trasy)

Listopad 1950 – stavba mostu dokončena původní dodavatelskou firmou Ing. Jakuba Domanského avšak již pod názvem *Československé stavební závody*.

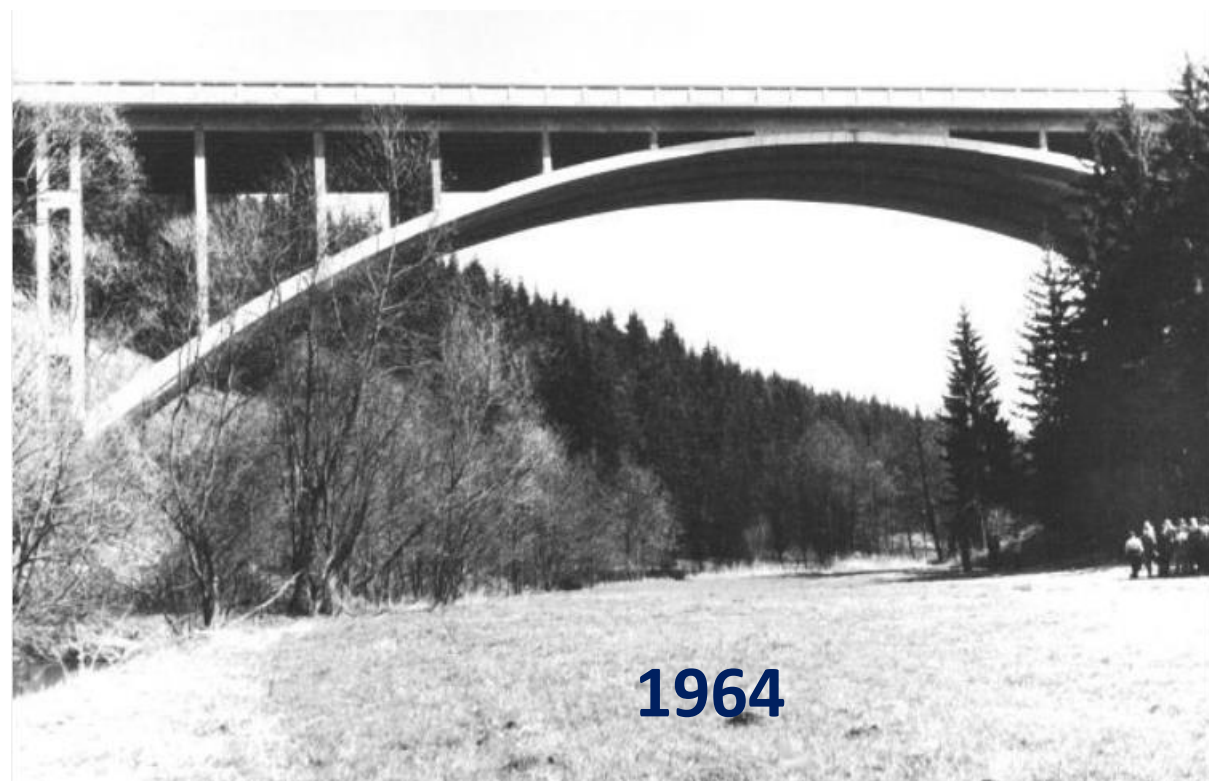
12. 4. 1951 dokončen úklid staveniště
1952 most je zkolaudován



Podhled mostu přes údolí Sedlického potoka u Borovska



Spolupůsobení mostovky s obloukem na mostě přes údolí Sedlického potoka u Borovska (firma Ing. J. Domanský, Praha).



1964

Mosty přes vodní nádrž Švihov

- Most přes Sedlický potok (59 km tehdejší trasy)

Současnost



Mosty přes vodní nádrž Švihov

- Most přes Sedmpanský potok (58 km tehdejší trasy)
říjen 1939 stavba zadána pražské firmě Ing. J. Nebeský
1939 – 1942 – probíhá výstavba
30. 4. 1942 – zastavení všech prací
dokončenost 70%
1946 – 1948 – dokončení stavby mostu



Most přes Sedmpanský potok (firma Ing. J. Nebeský, Praha).



Stavba mostu přes Sedmpanský potok (stavební díl 10/2)
v roce 1941.

Mosty přes vodní nádrž Švihov

- Most přes Sedmpanský potok (58 km tehdejší trasy)

Současnost



Osud

19. prosince 1950 - je zrušeno Ministerstvo techniky a s dostavbou dálnice se už nepočítá.

Staveniště dálnice je zcela opuštěno a pomalu začíná zarůstat vegetací.

Mezi Prahou a Humpolcem a na Moravě v Chříbech **zůstává 77 km** zemního tělesa dálnice na různém stupni rozpracovanosti a přes **60 mostů**.

Vedoucí pozice při výstavbě dálnic, kterou ve třicátých letech Československo v Evropě a vlastně i ve světě zaujalo je navždy ztracena. Bohužel do dnešních dnů.

1958-60 – zpracován investiční záměr na vybudování VD Švihov
což rozhodlo o osudu mostů na trase D1

1965 – 1975 výstavba VD Švihov

Osud

1967 – zahájena výstavba D1

v upravené trase

**Mosty přes Sedmpanský
a Sedlický potok** pohltila
voda nádrže

Most přes Želivku u Píště
byl integrován do mostu
Vojslavice na D1



Závěrem

Odpovězme si:

Byla snaha o výstavbu dálniční sítě v letech 1935 – 1950 marná?

Navazuje výstavba současné dálniční sítě po roce 1967 na předchozí záměry a práce?



Šmejalka 1966



Šmejalka dnes



**Most přes Želivku
u Píště 1947**



**Vojslavický most a most
přes Želivku u Píště dnes**

Obrázky



Znovuzahájení stavby dálnice 8. září 1967 u Spořilova

Autor: Ředitelství silnic a dálnic

Obrázky



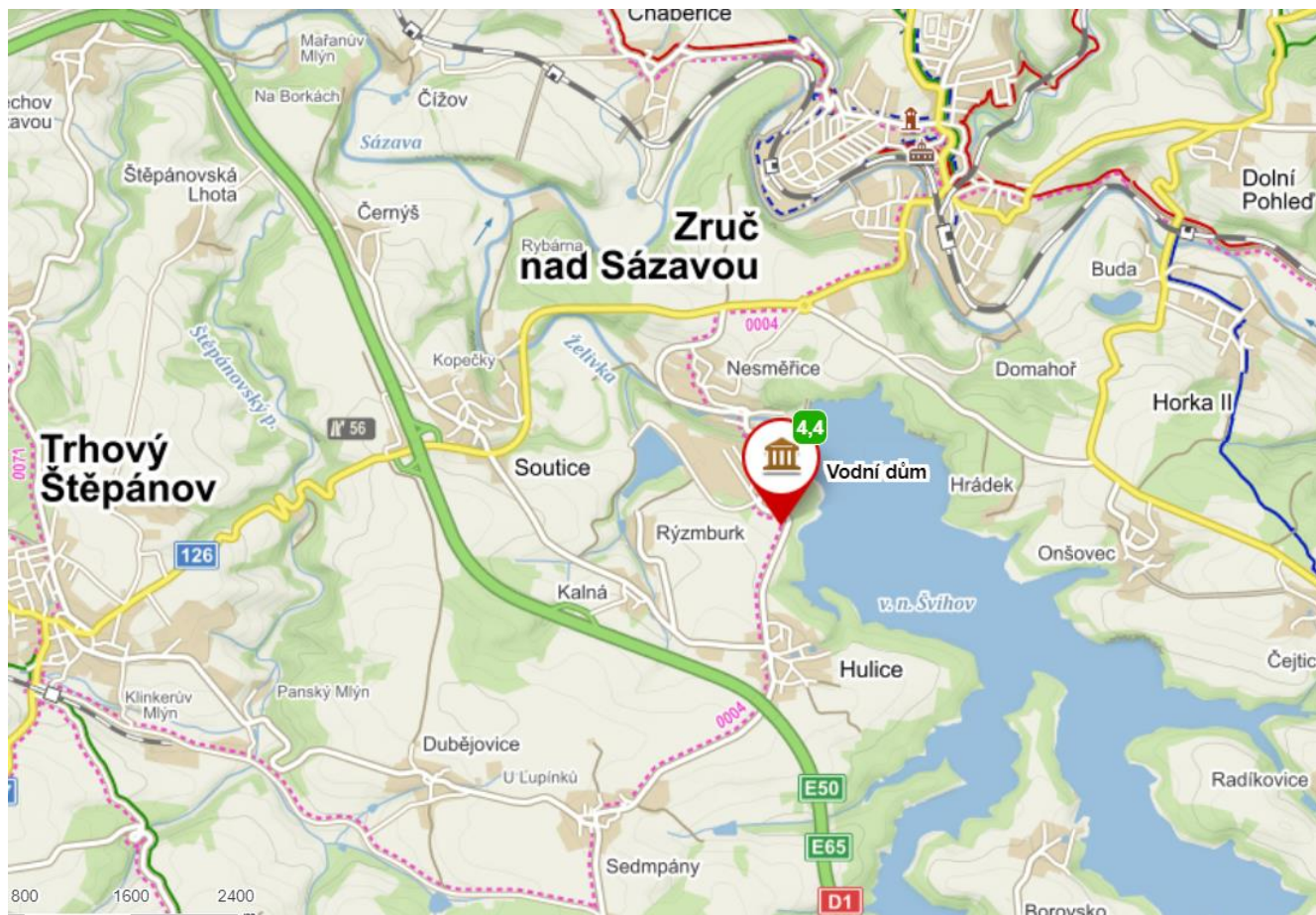
Obrázky



Obrázky



Možnost prohlídky VODNÍ DŮM



<https://www.vodni-dum.cz/exkurze/#mosty>

www.ebeton.cz www.svb.cz

Zdroje informací a obrázků

Stavby kterým doba nepřála, Václav Lídí, Tomáš Janda, Ředitelství silnic a dálnic, Praha 2006.

Zatopené dálniční mosty D1 a trocha historie,
<https://blog.veruce.cz/zatopene-dalnicni-mosty-d1-a-trocha-historie/>
27. 7. 2020

Historie dálnic, www.ceskedalnice.cz, 6. 8. 2014

Mosty okolo Želivky po stopách starých dálničních mostů
<https://alena.ilcik.cz/1009-zelivka.php>, 11.9.2010

Budujeme stát, Dr.h.c.J.A.Baťa, II. Rozšířené vydání, „Tisk“ Zlín 1938.

VD Želivka – Švihov, <https://www.pvl.cz/files/download/vodohospodarske-informace/vodni-dila-a-nadrze/svihov.pdf>

DĚKUJI VÁM ZA POZORNOST