

Technická archeológia 3

Ing. Jozef Janiš

apríl 2022



BOLO a potom nebolo

Klub muzeálnej a galerijnej spoločnosti Bytča Rok 2022

Automobily, autobusy a vlaky svetovej úrovyne, ktoré boli vyvinuté pred a počas II. svetovej vojny v Československu a nedostali sa do výroby, alebo boli zrušené.

/Technická archeológia III/

AERO – automobily či karosérie vozov Aero, ktoré sa bežne nevyrábali.	7
AERO Pony, tiež sa nedostal do bežnej výroby.	9
AERO Rekord /ten tmavý tudor/	10
Ľudove auto SÚĽOV a minimotocykel SÚĽOV mohli byť prvé Slovensko-Moravské vozidlá vyrábané sériovo na Slovensku už v roku 1948!.....	12
Ľudove auto BAŤA, karoseriu navrhol Josef Sodomka.	14
Škoda 935	15
Škoda RAPID 1940	17
Škoda Popular MONTE CARLO 1938.....	18
Autobus zo Škodovky: rok 1939	19
Automobily Tatra, ktoré sa tiež nerealizovali.....	21
Československý prvorepublikový „Šinkanzen“	25
Československá aerodynamická parná lokomotíva 386.001	29
Rarita z obdobia II. svetovej vojny - „Dálnik“	31
„LEGO“ alias „Malý staviteľ“ z Československa	34
Československá diaľnica /Národná cesta/ z rokov 1939 až 1950	37

Úvod

V mojom článku v predchádzajúcom čísle GALZA č.: 1/2020 som zakončil vetou, či zmienkou, že podobný osud ako auto SÚLOV, mali viaceré autá a dopravné prostriedky pripravené do výroby – nevyrábali sa.

Všetky fotografie automobilov a iných strojov uverejnených v tomto článku sú pravdivé. Nejedná sa o žiadnu fotomontáž, či vizualizáciu. Všetky sú reálnymi výrobkami, či dielami našich starých a prastarých otcov a mám. Skoro všetky sú už minulosťou. V takomto zoskupení ich nikde nenájdete. Pokiaľ by sa hromadne vyrábali, asi by značne zmenili či posunuli náš štát, či štáty o poriadny kus vpred.

Počas II. svetovej vojny schopné firmy v Protektoráte Čechy a Morava ale tiež na Slovensku mali snahu sa pripraviť sa na predpokladaný povojnový rozvoj československej ekonomiky. Viaceré firmy tajne organizovali vlastný vývoj rôznych výrobkov už počas vojny, hoci zistenie takejto činnosti bolo tvrdo postihované zo strany okupantov - Nemcov a často hrozil aj trest smrti.

Expertom na takúto protinemeckú činnosť bola firma JAWA. Túto nebezpečnú činnosť organizoval pán JUDr. Frei, ktorý pôsobil ako riaditeľ v Jawe počas II. svet. vojny a zastupoval už starého a chorého pána Ing. Janečka a tiež jeho syna. Hneď po príchode okupantov v marci 1939 JUDr. Frei zorganizoval parádnu akciu, skoro ako z akčného filmu: uskladnenie rozobraných motoriek Jawa v okolí Prahy v počte 8.200 kusov /slovom osemtisíc dvesto/ a 700 kusov automobilov Jawa Minor 1 /slovom sedemsto kusov/, čo bol neskutočne odvážny čin. Neskôr zorganizoval a kryl vývoj, skúšanie a výrobu

prototypov automobilu Jawa Minor 2 a motocyklov Jawa-Perák.

„Perák“, bol tým motocyklom, vďaka ktorému firma získala povojnové prvenstvo vo vývoji a kvalite motocyklov. Vo firme JAWA počas vojny vyrábali rok a pol, zbytočne závesníky leteckých bômb, ale tak prešpekulovane, že boli reálne nepoužiteľné. Vymyslel a zorganizoval to práve pán JUDr. Frei, ale ako to dokázal, to veru ja neviem.

Jawu Minor II neskôr po skončení vojny vyrábali viaceré pražské firmy ako Avia, Aerovka pod zmeneným názvom Aero Minor. No nestačili Minorom II pokryť veľký záujem o tieto automobily v celej povojnovej Európe, takže potom súdruhovia Jawu Minor 1 premenovali na Aero Minor, lebo firma Aero mala najviac objednávok na svoje autá Aero Pony a Aero Rekord, takže naša robotnícka vláda hneď začala s podfukmi aj v označení výrobkov. Namiesto áut Aero predávali vlastne kamuflované autá Jawa!



Obrázok 1 Prototypy Jawa Minor II, ktoré sa nevyrábali.

Auto JAWA 700 aerodynamika podľa pána Jaraya upravená konštruktérmi v Jave a bola oveľa krajšia než tá Jarayova: Bola určená pre predajcu aut JAWA v Jaromněři.



Obrázok 2 JAWA 700, pre predajcu aut Jawa v Jaromněři. Vyrobená len v jednom kuse.

Autá, ktoré sa nevyrábali

AERO – automobily či karosérie vozov Aero, ktoré sa bežne nevyrábali.



Obrázok 3 AERO 50 Dynamic. Bol vyrobený len v počte 6-7 ks

Asi najkrajší československý Automobil. Podvozok a motor Aero 50 model 39, karoséria firma Sodomka. / v štýle neskoré Art deco a la Fignoni and Falaschi/ Bol určený aj pre jazdu na prvej československej diaľnici!!! Mal sa vyrábať aj po vojne, no k tomu už nedošlo. Interessantné je, že jeden z tých vyrobených 7 ks bol po vojne evidovaný aj v okrese Bytča:..

Najmä touto sériou aeroviek sa pán Josef Sodomka zaradil medzi európsku karosársku elitu.



Obrázok 4 Aero 30 či 50 ? Coupé, karoséria Sodomka, kryté len zadné kolesá. Vyrobené pre poľského zákazníka. Vyrobené v počte 1 kus. Nádherná karoséria.



Obrázok 5 Karosérie Bugatti a iné, pre anglickú kráľovskú rodinu od Sodomku. Po roku 1948, boli objednávky zrušené.

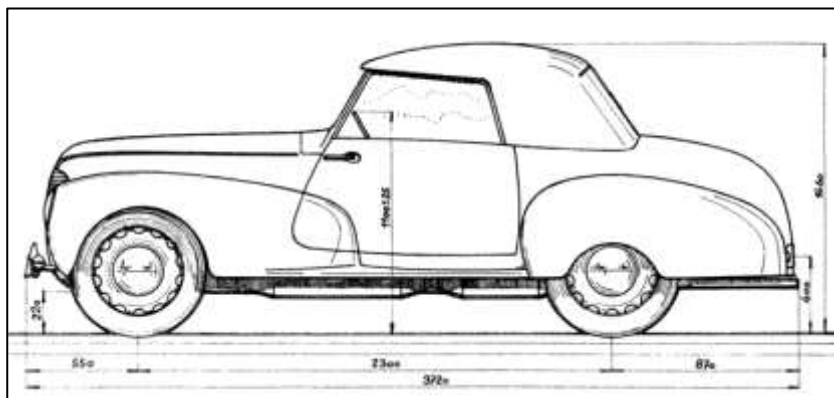
AERO Pony, tiež sa nedostal do bežnej výroby.

Bol vyvíjaný tajne počas vojny u firmy Aero. Úplne nová karoséria od Ing. Josefa Voříška, ktorý navrhol skoro všetky fabrické karosérie aeroviek. Podvozok aj karoséria boli absolútne novej koncepcie.

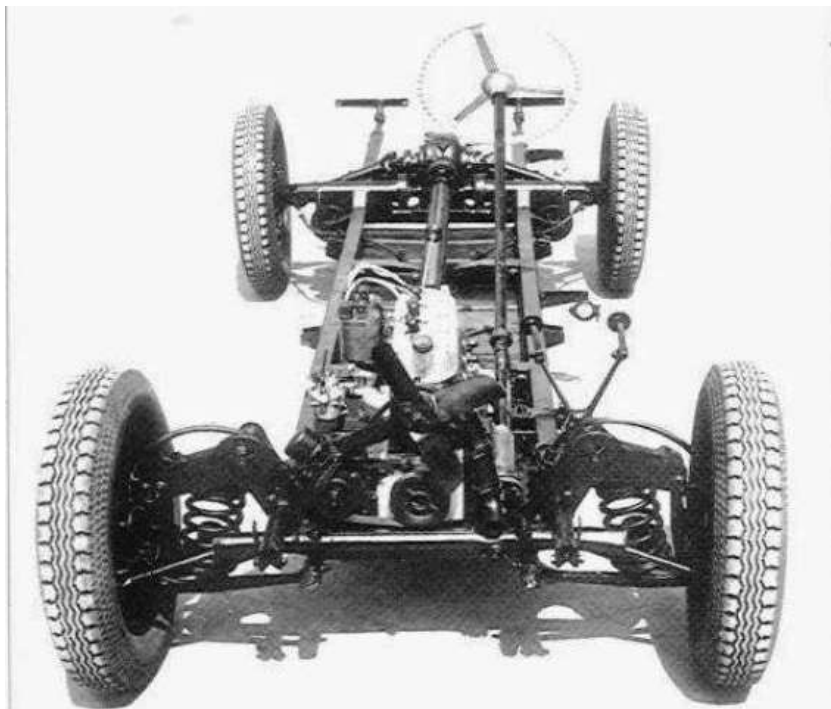
Do masovej výroby sa nedostal, bolo vyrobených len pár prototypov rôznych variantov, asi 5 ks.



Obrázok 6 Aero Pony



Obrázok 7 Aero Pony, bočný pohľad, výkres.



Obrázok 8 Moderný podvozok Aero Pony, trojválec. Moderný na tu dobu.

AERO Rekord /ten tmavý tudor/



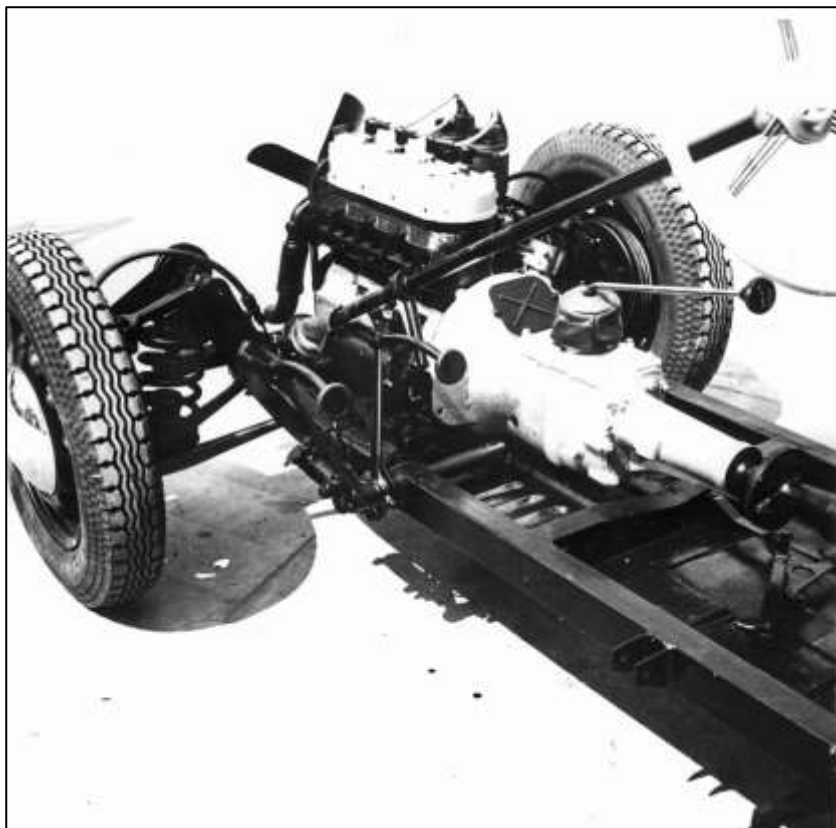
Obrázok 9 Aero Pony a Aero Rekord spolu, porovnanie



Obrázok 10 Aero Rekord 1500 cm³



Obrázok 11 Aero Rekord.-dobře vyřešený kufr aj s rezervným kolesom.



Obrázok 12 Aero Rekord 1500 cm³, pohľad na prednú časť podvozku, prednú nápravu a motor.

Ľudove auto SÚEOV a minimotocykel SÚEOV mohli byť prvé Slovensko-Moravské vozidlá vyrábané sériovo na Slovensku už v roku 1948!

Páni Emil Bojda a Jozef Hrabovský postavili v rokoch 1947-1948 malú fabričku na produkciu týchto dopravných prostriedkov v Bytči /vtedy Veľkej Bytči – Hrabovom/ .



Obrázok 13 Rozostavená fabrika-automobilka Súľov v Bytči-Hrabovom v roku 1947.



Obrázok 14 Auto Súľov laminátová maketa M 1:1 a minimotocykel Súľov v lete 2021 pred Sobášnym palácom v Bytči. Spomienka na pánov Bojda-Hrabovský.

Autor makety pán Zdeňek Kříž, stavba makety rok 2020 až 2021.

Auto ani motorka aj napriek tomu, že bola postavená nová fabrika sa nevyrábali, majiteľov zatkli a uväznili, nespravodlivo. Je to vlastne tragédia, že to takto skončilo, ale v tom čase to nebolo ojedinelé. „Vít’azný február 1948 !“

Ľudove auto BAŤA, karosériu navrhol Josef Sodomka.

Predstavujeme len drevený model tohto auta, ktorý bol vyrobený v rámci jednej diplomovej práce na Zlínskej univerzite. Auto Baťa sa tiež nedostalo do výroby, pretože pán J.A. Baťa bol nespravodlivo obvinený z kolaborácie s fašistami a musel z Československa odísť.

Baťovský Zlín bol premenovaný na Gottwaldov, čo bol len krutý výsmech pre všetkých baťovcov a pre celé Československo.



Obrázok 15 Drevený model auta BAŤA



Obrázok 16 Auto Baťa pokiaľ by sa vyrábalo asi by bol konkurentom bytčianskemu autu SULOV

I keď SULOV, podľa môjho názoru bolo o veľa pokrokovejší a mal zaujímavejšiu karosériu. Baťove auto svojim klasickým dizajnom zapadlo skôr medzi predvojnové automobily.

Škoda 935



Obrázok 17 Aerodynamická záhadná Škoda 935, bola vyrobená len v jednom exemplári no pozrite sa, určite stála za to.



Obrázok 18 Motor plochý boxer uložený v „dreve“. Interier.



Obrázok 19 Takýto typ auta Škoda, bol podľa parametrov pripravovaný aj pre prvú československú diaľnicu Dnes je toto nádherné auto zreštaurované a teší sa veľkému záujmu.

Škoda RAPID 1940



Obrázok 20 Škoda Rapid OHV 1564 cm³

Škoda Rapid sa vyrábala od roku 1935 v rôznych dizajnoch karosérie, táto športová - aerodynamická verzia z roku 1940 bola asi najvydarenejšia.

V roku 1936 na Škode Rapid typ 421 [Břetislav Procházka](#) a Jindřich Kubias obišli zemeguľu, boli rýchlejší ako populárni Zikmund a Hanzelka na Tatrovkách.

Cesta okolo sveta na Škode Rapid trvala celkom 97 dní, z čoho 53 dní zabrali presuny loďou či colné formality. Čistý čas jazdy teda predstavoval 44 dní.

Škoda Popular MONTE CARLO 1938



Obrázok 21 Škoda Popular MONTE CARLO 1938

Škoda Popular na súťaži RMC získala v roku 1936 v triede do 1500 cm³ fantastické druhé miesto, čo bol technický i jazdecký super výkon. Jazdci Pohl a Hausman. Na základe tohto úspechu sa vyrobilo asi 70 ks špeciálnych aerodynamických karosérii. Viaceré kusy - modely - mali práve tieto elegantné prútovité prekryty predných zapustených svetlomerov. Model škodovky RMC, patrí asi medzi najvydarenejšie osobné automobily vyrábané v škodovke v Mladej Boleslavy.



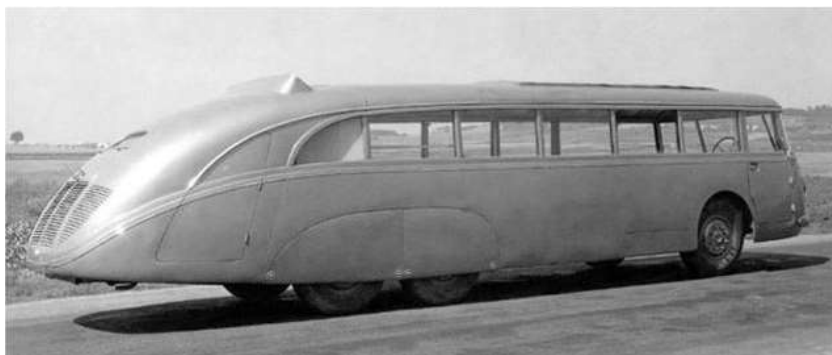
Obrázok 22 Škoda Popular RMC, pri pohľade zozadu. Treba uznať, že to je asi najkrajšia škodovka všetkých čias.

Autobus zo Škodovky: rok 1939

Škodováci dokázali aj navrhnuť dva prototypy aerodynamických veľkokapacitných moderných autobusov, pravdepodobne tiež pre potrebu československej diaľnice.



Obrázok 23 Autobus Škoda



Obrázok 24 Autobus Škoda



Obrázok 25 Autobus Škoda

Jeden prototyp bol zničený počas vojny.

Automobily Tatra, ktoré sa tiež nerealizovali.

Tatrovka T 80 v kabáte od pána karosára Peteru. Nerealizovaná v sérii, len ako jediný zaujímavý prototyp.



Obrázok 26 Pohľad na karosériu Tatrovky od Peteru z boku, povedali by ste o nej, že je to Tatrovka?



Obrázok 27 Zadný pohľad, aerodynamika v praxi tých rokov.

Kabriolet pre Angličanov od karosára Uhlíka.

Karosár Uhlík vyhral „československú“ súťaž s firmou Sodomka na dodávku série celohliníkových športových karosérií pre anglickú firmu HEALEY, v roku 1948 zakázka bola po víťaznom februári zrušená a prevzala ju vtedy ešte len začínajúca talianska firma Bertone.



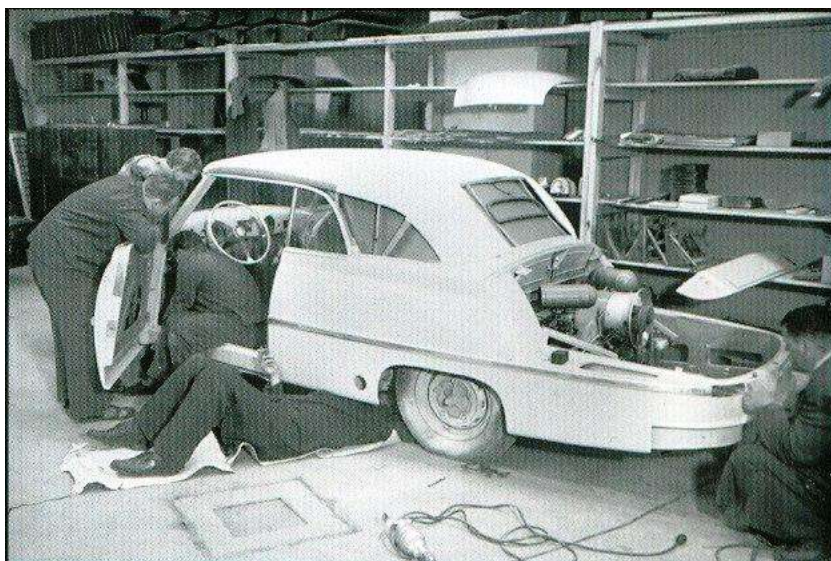
Obrázok 28 Nádherná celohliníková karoséria kabriolet pre firmu HEALEY. Prototyp.

TATRA 600, autor Josef Sodomka

Tatra 600, jeden z prvých automobilov s pontónovou karosériou, realizovanou u Sodomku po 2. Svet. vojne. Bol o ňu veľký záujem po celom svete, bola vystavovaná na viacerých autosalónoch. No naša vtedajšia vláda ju darovala Stalinovi, hoci ten o ňu nemal záujem a ani nechápal aké je to výnimočné auto. Skončila v garážach Kremľa. Odtiaľ sa ju podarilo neskôr náhodne zachrániť výmenou nejakému sovietskemu papalášovi za Tatra 603!



Obrázok 29 Tatra 600 je umiestnená v Kopřivnici v tatrováckom múzeu.



Obrázok 30 Zrod Sodomkovej povojnovej Tatrovky, vo Vysokom Mýte



Obrázok 31 Cabriolet Tatra po dokončení. Patrila asi medzi prvé pontónové karoserie.

Československý prvorepublikový „Šinkanzen“

V Kopřivnici sa v spolupráci s pánom Josefom Sousedíkom zo Vsetína /autor kombinovaného elektropohonu na ktorom Slovenská strela štartovala a pri 80 km/h sa zapínal 6 valec Tatra./ Na tú dobu rok 1936 to bol československý vlak Šinkanzen s max. rýchlosťou 148 km/h, čo bola v tom čase šialená rýchlosť. Cestovná rýchlosť bola 130 km/h. Dnes je už Slovenská strela zreštaurovaná, je plne prevádzkyschopná a je umiestnená vo vlastnej sklenenej hale a bola vyhlásená za Národnú kultúrnu pamiatku.

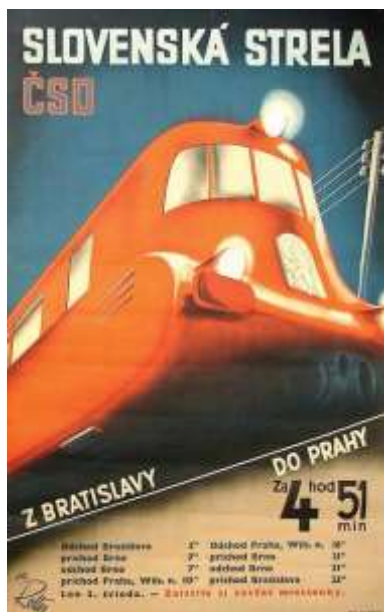
Pán Sousedík bol dlhoročným starostom Vsetína, viedol svoju fabriku, kde zamestnával vyše 200 ľudí. Bol odborníkom na elektromotory, do práce jazdil už v roku 1927 na elektrickej hybridnej tatrovke a ešte stihol byť aj vynálezcom! Lenže ako to stihol, to veru neviem. V roku 1944 ho zavraždili fašisti. Bol veľkým vlastencom, fašisti ho zabilí pri úteku z väzenia v roku 1944.



Obrázok 32 Pekná vizualizácia Slovenskej strely na železničnej stanici.



Obrázok 33 Slovenská strela v stanici. Reálny obrázok ./čiernobiela fotka/



Obrázok 34 Pekný plagát s cestovným poriadkom.

Slovenská strela jazdila medzi Prahou a Bratislavou za necelých 5 hodín. Dnes je nádherne zreštaurovaná, je pojazdná a je to v Českej republike NKP /Národná kultúra pamiatka./ Je vystavená v Kopřivnici v samostatnom pavilóne. Súčasťou interiéru bol aj teplý bufet! Cestujúci nastupovali do mašinky cez dvere strojvodcu !

„Mašinka“ z ČKD Praha Strieborný šíp.

V rokoch 1938-39 v ČKD Praha skonštruovali Motorový voz M 260-0 Strieborný šíp, nádhernú mašinku, ktorá však už nebola nasadená na železničné trate. Mala sa stať konkurenciou pre Slovenskú strelu, bola používaná až po vojne. Je tiež opravená a pojazdná. Bola vyrobená len v jednom kuse V povojnových rokoch jazdila v bežnej premávke.

Fungovala od roku 1939 až do roku 1953. Dnes už je zreštaurovaná a pojazdná.



Obrázok 35 Pohľad na zreštaurovaný a pojazdný „Strieborný šíp“ M 260-0,



Obrázok 36 Strieborný šíp dnes na trati, po súčasnej rekonštrukcii je tiež plne pojazdný.

Keď hovoríme o tejto kategórii motorových vozov, treba spomenúť aj maďarský výrobok, ktorý počas II. svet. vojny jazdil po Slovensku a prechádzal aj cez železničnú stanicu v Bytči.

V rokoch 1942 a 1943 boli pre Slovenské železnice dodané štyri motorové vozne pod označením radu M 283.0, boli vyrobené v Maďarsku v továrni GANZ, jazdili na trase Bratislava-Poprad-Tatry-Prešov.

Tento motorový vozeň pravidelne prechádzal aj cez železničnú stanicu Bytča, ale asi tu nezastavoval. Informáciu mi dávnejšie potvrdil aj pamätník pán Miloslav Janeček z Bytče.



Obrázok 37 Motorový vozeň Ganz M 283.0. Dobová atmosféra na žel. stanici v Trenčíne, počas II. svet. vojny.

Československá aerodynamická parná lokomotíva 386.001.

Táto vzhľadovo atraktívna parná lokomotíva bola vyrobená v Škode Plzeň len v jedinom exemplári. Najprv ako bežná parná lokomotíva typu Mikado. Boli tu určité peripetie so zaťažением na nápravu a s označením. Lokomotíva bola v Moravskej Ostrave v roku 1938 prestavaná a vylepšená o aerodynamické prvky a panely. Farba lokomotívy bola zelená s elegantnými oranžovými a červenými pruhmi.

Jazdila na trase Praha-Bratislava s osobnými vagónmi a s jedným špeciálnym meracím vozňom. Merania fakticky nezistili nejaké rapídne aerodynamické zlepšenie jazdy, mala mať menšiu spotrebu paliva-uhlia. ČSD chcelo nadviazať na úspechy zahraničných aerodynamických lokomotív, ktoré mali opodstatnenie najmä v Angli a vo Francúzsku. Výsledky meraní nezistili fakticky nič, okrem efektného vzhľadu lokomotívy. Počas II. svetovej vojny lokomotíva jazdila na Slovensku bola prestriekaná na striebornú farbu s modrými tiež efektnými pruhmi. Po oslobodení ČSR sa jej vrátila pôvodná zelená farba.

Po roku 1948 pre neefektívnosť prevádzky bol táto nádhená parná lokomotíva zošrotovaná.



Obrázok 38 Fotografie čs. aerodynamickej lokomotívy v dobovej tlači.



Obrázok 39 Lokomotíva počas vojny na slovenských železniciach jazdila v takejto strieborno modrej kombinácii.

Rarita z obdobia II. svetovej vojny - „Dálnik“.

Autorom Dálnika z roku 1941 bol vynálezca a šéfpilot Jan Anderle, ojedinelá konštrukcia, niečo medzi automobilom a motorkou: Karoséria Dálnika 2, bola zhotovená vo firme Sodomka.

Pán Anderle bol za Prvej republiky dobrým vojenským pilotom. Pôsobil ako skúšobný pilot pre firmu ČKD Praha.

Po vojne pokračoval ako skúšobný pilot pre firmu Aero, zalietaval aj Aero 45. Ako sa to u nás stávalo často, bol nespravodlivo zatvorený v Jáchymove. Po návrate z väzenia po roku 1960 pokračoval vo vývoji Dálniku, ako sám hovoril postupne zostrojil 16, či 17 takýchto „vehiklov“. Založil aj klub výrobcov-staviteľov dialnikov. Čs. firmy nemali záujem o seriovú výrobu Dálnika. V roku 1967 emigroval z republiky a po rôznych peripetiách sa spojil vo Švajčiarsku s panom Wágnerom, s ktorým spoločne pokračovali vo vývoji tohto stroja.

Anderleho myšlienka existuje po dnes vo viacerých moderných variantoch.



Obrázok 40 Pán Anderle počas vojny skúšal Dálník 2 v roku 1941.



Obrázok 41 Kapotovaná verzia Dálniku. Jeden povojnový variant z tých 17 „vehiklov“ pána Anderleho.



Obrázok 42 Jeden zo zaujímavých prototypov Dálníku z firmy Karosa. Pred rokom 1967

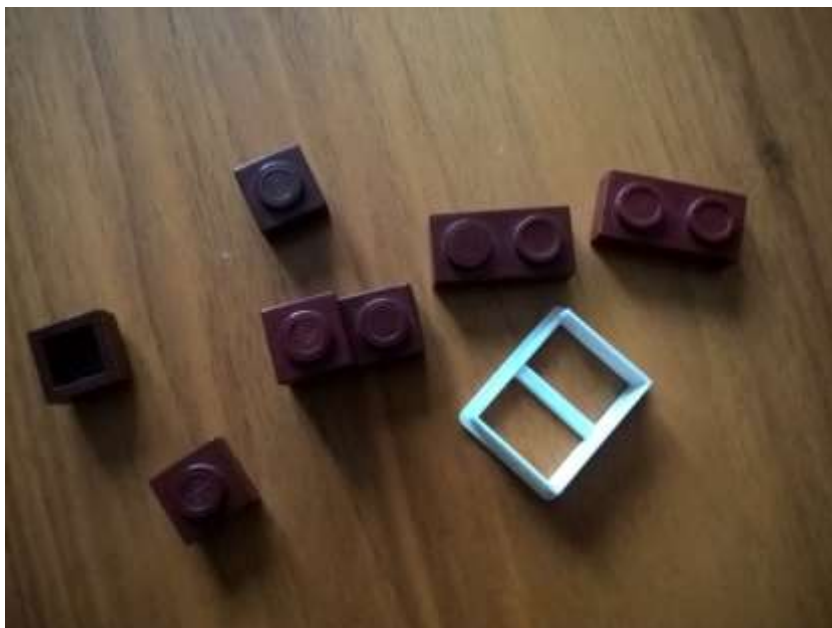


Obrázok 43 Súčasná moderná podoba „Dálníku“ vyrábaného vo Švajčiarsku, vo firme pana Wagnera.

Je nepochopiteľné že nedošlo k výrobe tohto vozidla v Československu, resp. o jeho skutočnú výrobu nemal nikto v socialistickom Československu záujem.

„LEGO“ alias „Malý staviteľ“ z Československa

Podarilo sa mi získať jeden kus originálnej bakelitovej stavebnice s obchodným názvom Malý staviteľ v pôvodnej drevenej škatuľke. Vyrábala sa buď tesne pred II. svet. vojnou, alebo počas nej. Podstata malých tmavých tehličiek z bakelitu (bakelit bol objavený v Nemecku po I. svet. vojne) a ich teda spájanie jednotlivých tehličiek je zhodná s Legom! Je to nádherná ukážka svetového rozmýšľania našich predkov. Lego bolo patentované až v roku 1957 v Dánsku. Dnes sú stavebnice LEGO detailne prepracované a sú určite veľkým celosvetovým biznisom.



Obrázok 44 Kocky čs. stavebnice Malý staviteľ.



Obrázok 45 Predchodcovia LEGA - medzivojnové obdobie 1930 - 1939 a tesne po II. svetovej vojne

Poznámka:

Skoro všetky stroje, alebo výrobky prezentované v tomto článku majú jednu spoločnú vec a to, že sa nevyrábali vôbec, alebo bola vyrobená len malá skúšobná séria. Pričom sa jednalo o špičkové výrobky, ale i špičkové myšlienky ich tvorcov.

Medzi dneškom a prezentovanou minulosťou, je zarážajúci fakt, že v minulosti /generácia našich dedkov a pradedkov/, kde skoro každý vedel čo chce a každý mal svoju malú, alebo veľkú víziu. Je absolútne jedno či sa jedná o „smiešnu“ malú hru akou je napríklad ten Malý staviteľ, či o ťažkú a veľkú aerodynamickú lokomotívu, všetko to boli myšlienky našich ľudí, nepo-

trebovali rozum z cudziny trebárs rozum Nemcov, Talianov alebo Kórejcov, ako dnes, na všetko stačili so svojim rozumom. Nakoniec aj hra LEGO je dnes svetovým biznisom.

Je smutné, či až desivé, že takíto ľudia už dnes nie sú, doma skoro každé ráno počúvam v rozhlase, či na internete, kde všade zasahovala NAKA a naháňala „našich“ zlodejov, ktorých máme na rozdávanie.

Pokiaľ naša vláda, či naše vlády nedoriešia, alebo nevymyslia taký systém hospodárenia, že aj bežným ľuďom sa v tejto krajine oplatí podnikat', dobre tu nebude. Za vyše tridsať rokov po roku 1989 naši ľudia v zahraničných firmách sú nútení pracovať za tretinové, či štvrtinové platy, teda okolo, 1000 Euro mesačne v hrubom, hoci tie isté firmy vo svojich domovských krajinách platia svojim pracovníkom okolo 3000 Euro!

Nemáme už „svojich“ Baťov. Vo firme Baťa v roku 1935 bol priemerný plat okolo 1400 korún, čo bol 3-4 trikrát viac ako bol priemerný plat v Československu!!!! Baťovci vybudovali skutočný a reálny socializmus pre svojich ľudí už v tridsiatych rokoch minulého storočia.

Ani jeden starý baťovec, s ktorým som sa rozprával, na Baťu nenadával, lebo vedel, že pán Baťa to so svojimi ľuďmi myslí dobre a vedel svojich pracovníkov aj adekvátne a dobre aj zaplatiť.

Československá diaľnica /Národná cesta/ z rokov 1939 až 1950 .

Vznik diaľnic v Československu sa zvyčajne spája s rokmi okolo 1970 a s diaľnicou D1 Praha – Bratislava.. No bolo to trochu inak.

Československo už po roku 1930 uvažovalo s výstavbou našej československej diaľnice. Spracovaných bolo viacero variant situovania diaľnice /Národnej cesty – vtedy ešte nepoznali názov „diaľnica-dálnice“, s týmto názvom diaľnica prišiel koncom tridsiatych rokov pán Škpt.žen. Ing.Karol Chmel. Nemci budovali svoje Autobahny, Taliani Autostrady. Čechoslovákom doslovný preklad asi nevyhovoval, tak si vymysleli Diaľnicu-Dálnici, celkom výstižné, nie ?

Inak, ak by sa tá naša „Národná cesta“ aj dokončila, mohli sme mať ako druhú, či tretiu v Európe svoju diaľnicu, ktorej doba samozrejme nepriala. Medzi Prahou a Brnom zostala opustená najväčšia líniová stavba diaľnice, ktorej rôzne artefakty sú poslom zabudnutej budúcnosti, či obráteného nášho behu času v 20 storočí.

„Otcovia“ prvej československej diaľnice nemohli ani tušiť v akej nepriaznivej dobe sa ocitli koncom tridsiatych rokov, keď v Nemecku zúril fašizmus a v ZSSR sa rozvíjala tá „najdokonalejšia spoločnosť“.

Myšlienky na stavbu vlastnej diaľnice v smere východ-západ, sa v reálnej podobe objavila okolo roku 1935.

Bolo spracovaných viacero variant na trasovanie diaľnice po celej ploche štátu od západu na východ v dĺžke cca 1000 km.



Obrázok 46 1./ Národní silnice Plzeň –Banská Bystrica- Košice v dĺžke 700 km.



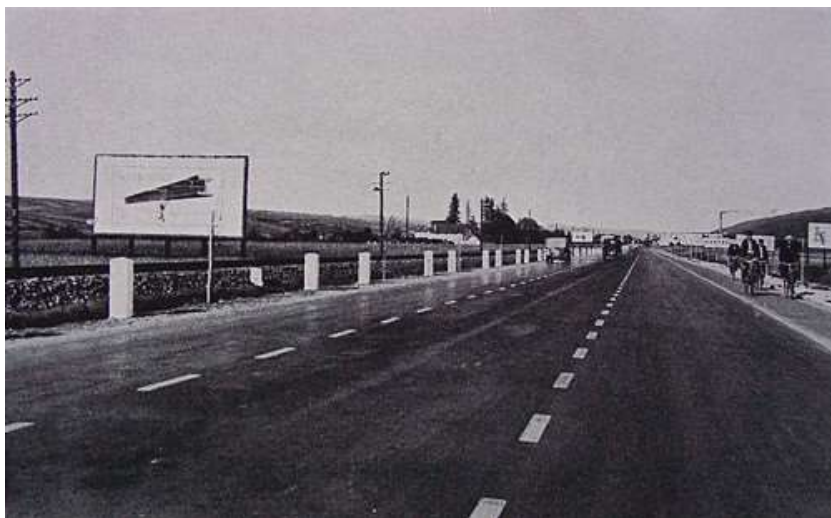
Obrázok 47 2./ Silniční magistrala –návrh brněnského regionu. Z dvoch tretín sa jednalo o dvojité okruhy v Čechách a na Slovensku.

Pán Baťa mal svojich projektantov, aj staviteľov. Mal urobiť svoju rekognoskáciu trasy od Zlín, cez Žilinu až do Rumunska. Na stavbu cesty-diaľnice sa dobre pripravoval. Mal záujem aj realizovať diaľnicu , úsek Zlín-Žilina.



Obrázok 48 3./ Silniční magistrála – návrh J.A. Baťu.

Návrh na trasovanie diaľnice podľa J.A: Baťu z Ašu do Chustu /Podkarpatská Rus. / V iných variantoch sa počítalo aj s Veľkým Bočkovom.



Obrázok 49 Baťa postavil v roku asi 1936 reálnu ukážku trojprúdovej diaľnice medzi Zlínom a Baťovom /dnes Otrokovice/

Baťovci – Baťa postavil v roku asi 1936 reálnu ukážku trojprúdovej diaľnice medzi Zlínom a Baťovom /dnes Otrokovice/ v dĺžke cca 10 km.. Súčasťou diaľnice ako vidieť

bol aj „cyklochodník“, železničná trať. Bolo tu urobené aj vodorovné značenie a bol tu už umiestnený aj „billboard“. Baťa bol úžasný vizionár.

Lenže blížil sa rok 1938 a ohrozenie našej republiky Hitlerom. Na Ministerstve národnej obrany v Prahe vzniklo „Veliteľstvo diaľkových silnic“. /VSDS/ Československá armáda mala veľmi dobré skúsenosti so stavbou veľkého vojenského opevnenie, temer okolo celej republiky. Vojaci to mali dobre zorganizované a za 3,5 roka dokázali postaviť naše opevnenie. Bol to neskutočný výkon, ktorý by sme teraz asi nezopakovali. Súhlas so stavbou autostrády bol podmienený prejednaním s vládou Slovenska a Podkarpatskej Rusi. Vojaci dokázali veľmi urýchlene všetko na Ministerstve obrany preorganizovať a začali sa rýchlym tempom kresliť aj výkresy diaľnice, vrátane podrobných výkresov pre stavebné časti.

23. decembra 1938 je Veliteľstvo –VSDS premenované na: Generálne riaditeľstvo stavby diaľnic“. Bol oficiálne zavedený terminus technikus: diaľnica-dálnice“. Z budovy Ministerstva obrany bolo Generálne riaditeľstvo presťahované do iných budov v Prahe. Postupne tam pracovalo okolo 400 ľudí. Vo finančných kalkuláciách pre financovanie celej diaľnice až na východ na Podkarpatskú Rus sa počítalo s celkovým nákladom 3,5 miliardy korún.

Bola to na tú dobu významná čiastka, lenže neviem či niekto vyčíslil celkové naše náklady na Stavby diaľnic až do súčasnosti ????? Tých miliárd korún, či Euro by bolo podstatne viac.

4./ Pôvodná trasa cestnej automobilovej magistrály.

Po Mníchovskej dohode Československo stratilo veľa územia. Tento štátny útvar sa označoval ako tzv. Druhá republika od 1. 10.1938 do 15. 3. 1939.

Po vzniku Slovenského štátu a Protektorátu Čechy a Morava sa hovorí už len o diaľnici z Prahy do Brna a k slovenskej hranici. Uvažuje sa o prechode na Slovensko cez Lyský priesmyk. Prechod na Slovensko nebol dobre zrekognoskovaný , preto za protektorátu sa stavba diaľnice riešila len po BRNO.



Obrázok 50 Lyský priesmyk, uvažovaný ako prepojenie diaľnice na Slovensko.



Obrázok 51 Jeden z posledných návrhov trasovania diaľnice, ktorý reagoval na zmenenú politickú a hospodársku situáciu.

Organizačné zabezpečenie výstavby na celom území Československa.

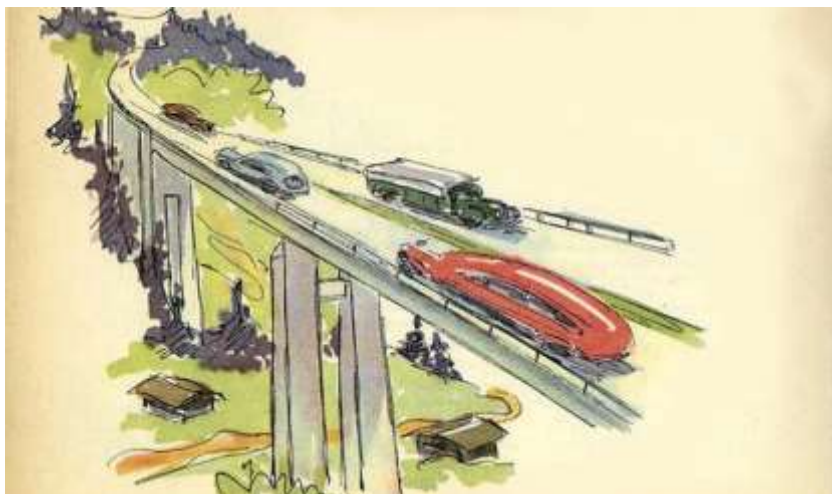
Ešte za Československa sa mali zriadiť výkonné orgány Generálneho riaditeľstva stavby diaľnic Stavebné riaditeľstvá diaľnic v: Prahe, Brne, Zlíne, Žiline, Poprade, na zatiaľ neurčenom mieste na hranici Slovenska a Zakarpatskej Rusi a v Chuste. Ešte po vzniku samostatného Slovenska a Protektorátu Čechy a Morava z tohto zámeru zišlo a už nikdy sa nerealizoval, hoci to bola veľmi dobrá myšlienka.

Výstavba diaľnice 2 mája 1939 – 30. Apríla 1942



Obrázok 52 2. mája 1939 bol pekný slnečný deň. Na treťom kilometri pri Pruhoniciach je slávobrána s nápisom: Dálnice-Národní cesta.

2. mája 1939 bol pekný slnečný deň. Na treťom kilometri pri Pruhoniciach je slávobrána s nápisom: **Dálnice-Národní cesta**. Pekný slogan, len škoda, že už v tom čase Čechy a Moravu okupovali nemecké vojská. Generálny riaditeľ Ing. Václav Nosek, prednáša slávnostný prejav. O 9.00 hod urobili slávnostný výkop.



Obrázok 53 Baťovská predstava hotovej diaľnice, nebola ďaleko od tohto ako diaľnica mohla vypadáť v reáli za tých 4, či 8 rokov.

Diaľnicu mali stavať predovšetkým osvedčené firmy z výstavby Československých opevnení. Postupne na diaľnici pracovalo vyše 20 - 30 firiem. Predpokladalo sa s nasadením manuálnych robotníkov, uvažovalo sa na každých rozpracovaných 5 km trasy 600 pracovníkov. Toto číslo sa nepodarilo kvôli vojne nikdy dosiahnuť. Maximálne na pár úsekoch bolo nasadených 250 pracovníkov.

Pritom ešte aj v roku 1939 sa venovala veľká pozornosť propagácii diaľnice. Bolo vydaných napríklad 60.000 plagátikov s nápisom: **Diaľnica mostom republiky. Plagátiky boli určené za čelné sklá vtedajších automobilov.**

Na výstavisku v Prahe v jednom pavilóne bol dokonca **inštalovaný model – úsek diaľnice v mierke 1:1. Bola tam plná vybavenosť diaľnice**, ale aj skutočné osobné automobily.

Na diaľnici sa v predstihu realizovali stavebné objekty buď veľkých diel ako mosty zo železobetónu, ale pripravovali a realizovali sa mnohé drobné objekty. V smere od Prahy sa rozpracovali aj zemné a terénne práce na štvorprúdových vozovkách. Generálne riaditeľstvo zabezpečilo z Nemecka, ale

aj od výrobcu z Prahy finišery na betónové vozovky. Objavili sa aj prvá gredre na veľkoplošné zemné práce. Tieto veľmi drahé stroje riaditeľstvo podľa potreby zapožičiavalo jednotlivým súkromným firmám.

Je zaujímavé, že už vtedy sa snažili riešiť aj celkový vzhľad diaľnice v krajine, zadržovali sa plochy poškodené činnosťou počas stavby, budovali sa štrkovo-trávnaté poľné cesty. Začínali projekčne riešiť aj tzv. zeleň, teda výsadbu stredových pásov, výsadbu násypov a zárezov.

Celková architektúra stavebných objektov bola železobetónová a mala taký funkcionalistický vzhľad, značne odlišný a lepší než architektúra na nemeckých diaľniciach. Stavebné diela boli tak vysokej kvality, že objekty diaľnice D1 zo sedemdesiatych rokov 20 storočia sa im nemohli rovnať.

Niektoré úseky diaľnice, ktoré boli zadané do realizácie už v apríli 1939 sa mali dokončiť a uviesť do prevádzky už do 31. Októbra 1940. **Teda za 19 mesiacov. Dnes ničो nepredstavi- tel'né a termínovo nestráviteľné.** Musíme si však uvedomiť, že firmy ktoré vtedy budovali diaľnicu, mali za sebou realizáciu československých opevnení v krutých horských podmienkach a zvládli to za 3,5 roka. No problém bol, keď sa budovalo opevnenie, bol dostatok financií, ľudí ale aj materiálov, ale v protektoráte to už bolo oveľa komplikovanejšie.

Tiež pôvodné realizačné termíny za mierových podmienok boli neskutočné:

- Trasa Praha-Brno-hranica Slovenska 4 roky !!!!!
- Trasa slovenská hranica-Východné Slovensko- Podkarpatská Rus 4 roky.

Teda tí „muži Prvej republiky“ to chceli „zmastit“ za 4 roky a nie ako my. Nám sa to nepodarí ani za 83 rokov./2022-1939=83 /

Slováci sa nevedia dostať s diaľnicou do Košíc za 83 rokov !!!!
Naši úradníci pripravujú jeden jediný úsek diaľnice dnes vo všeobecnosti 8-12 rokov, to je nenormálne. A to už NAKA bola 4 x na návšteve v Diaľničnej spoločnosti !!!

Samozrejme bola iná doba, iné normy, iné predpisy a hlavne iní úradníci, ktorí „nekradli“. Lenže pokiaľ to naši dedkovci chceli urobiť a asi aj by to urobili za 4+4 roky a my ani za 83 rokov, tak potom je v našej spoločnosti niečo choré, alebo aj hnilé. Že pán Fico ?



Obrázok 54 Fico: Diaľnica do Košíc do roku 2010

Pán Fico má asi „dobrý“ odhad. Nevšimol si ani november 1989, takže má aj asi dobre vyvinutý pozorovací talent ohľadom termínov.

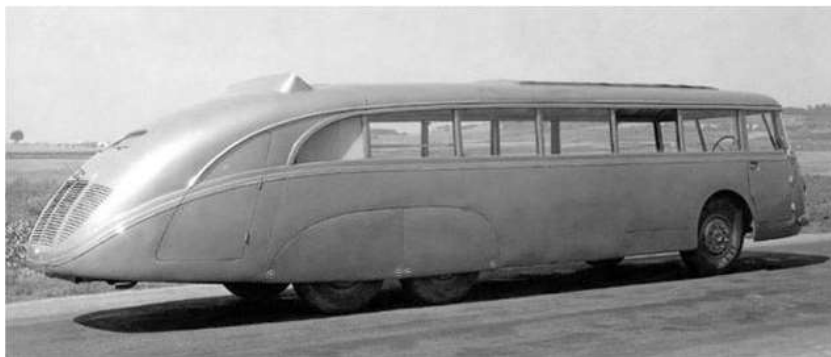
Trasa diaľnice bola rozdelená na určité úseky, kde sa počítalo so strediskami údržby s maximálnou vzájomnou vzdialenosťou do 60 km. Menšie strediská údržby boli vzdialené od seba 10-15 km.

V stredovom páse diaľnice bola natihnutá kabeláž s telefónnymi kábelmi. Komunikačné núdzové telefóny boli vo vzdialenosti 1,5 až 2 km.

Na diaľnici mali premávať predovšetkým tzv. Diaľničné veľkokapacitné autobusy, tieto pri odbočkách k mestám v širšom okolí. Pri zastávkach týchto diaľničných autobusov boli tzv. Zásobištia malé a veľké. Boli to predchodcovia dnešných motorestov. Jednak mali fungovať ako prestup na miestne linky

autobusov, bolo tu sociálne zariadenie, skladiská, čakareň. Vonku boli čerpadlá pohonných hmôt.

Použitie diaľničných autobusov je veľmi zaujímavý moment, ktorý sa nerealizoval, čo je na škodu veci.



Obrázok 55 Prototyp veľkokapacitného diaľničného autobusu Škoda.

Niektoré úseky boli už tak rozpracované, že vedenie sa začalo zaoberať systémom odovzdávanie niektorých úsekov do používania a k bežnej premávke.

Dobové fotografie ukazujú ako to na staveniskách diaľnice vypadalo vidieť na tých starých obrázkoch, že tí ľudia to naozaj aj chceli urobiť a postaviť.



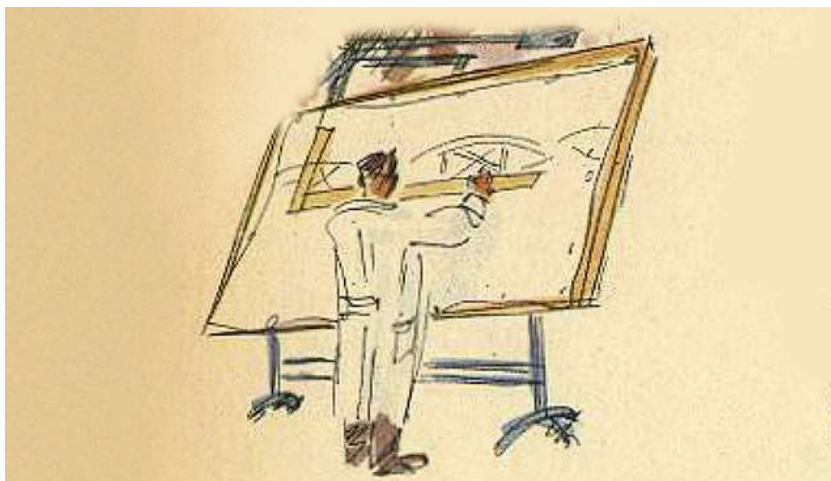
Obrázok 56 Stavebné diela sa budovali v predstihu... súčasný stav.



Obrázok 57 Hotové „funkcionalistické“ premostenie diaľnice.



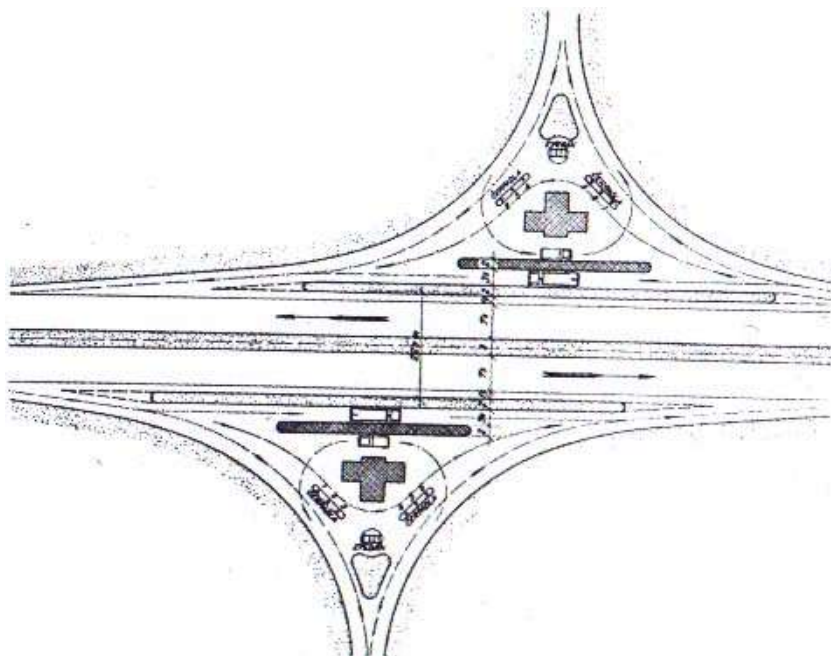
Obrázok 58 Stavba cestného telesa, väčšina prác ručne, presun hmôt vagónikmi a poľnou lokomotívou. V pozadí jeden cestný valec.



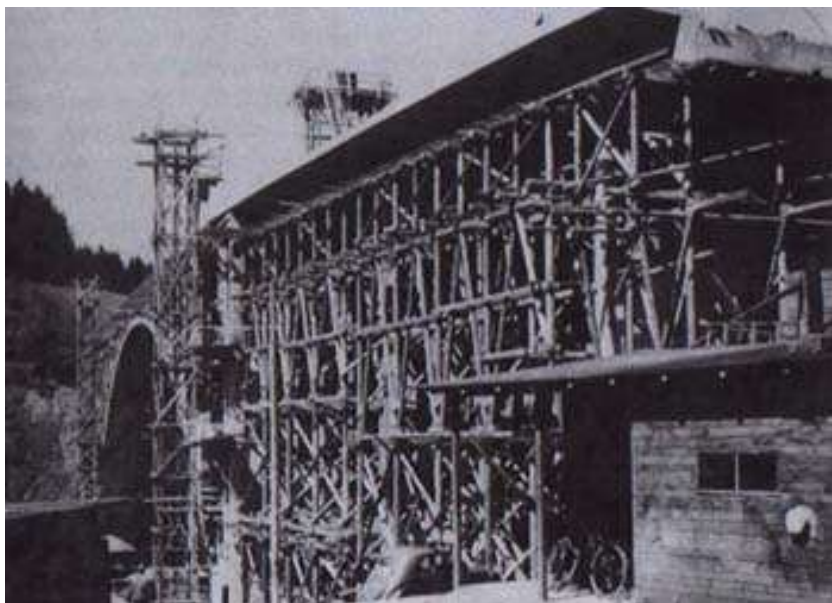
Obrázok 59 Ručne sa rysovali aj výkresy, počítače neboli, maximálne mechanická kalkulačka.



Obrázok 60 Od roku 1942 sa práce na výstavbe diaľnice zastavili, bol tam len jeden strážca a v noci nočný vartáš - strážnik.



Obrázok 61 Malé „zásobište“, s výdajnými stanicami pohonných hmôt. Tu sa napájala na diaľničné autobusy, miestne linky. Toto bol len projekt, ešte sa nestihol zrealizovať.



Obrázok 62 Drevené debnenie premostenia údolia



Obrázok 63 Všetko ručná robota stavebných tesárov. Nádherný oblúk premostenia údolia. Tesárska konštrukcia debnenie



Obrázok 64 Ručné armovanie premostenia. Cez vojnu bol veľký nedostatok stavebnej ocele.



Obrázok 65 Mali len svoje ruky, široko ďaleko žiadny stroj.



Obrázok 66 To je tých 600 chlapov na 5 km, alebo ručné odkopy a svahovanie zárezu.

Mali ešte čas riešiť aj zeleň a zatrávenie !

Počas druhej svetovej vojny sa realizácia diaľnice na českom území zastavila v roku 1942. Počas rokov 1943-1945 sa na väčšine rozpracovaných dielov a stavieb sa vykonávala denná aj nočná strážna služba.

Po skončení druhej svetovej vojny, sa len pomalým tempom činnosť na niektorých úsekoch obnovila, alebo sa robili len udržiavacie a konzervačné práce. Do roku 1948 to aj vypadalo, že v stavbe diaľnice sa bude pokračovať, prezident Beneš vydal dekrét o dokončení diaľnice. Lenže po roku 1948 vzhľadom k tomu, že ani Sovietsky zväz nepodporoval výstavbu diaľnic na svojom území, neprejavovala skutočný záujem ani naša vláda, resp. ministerstvá a štátne orgány o reálne dokončenie našich československých diaľnic.

Financovanie diaľnice malo byť zahrnuté do štátneho rozpočtu, čiže ufinancovali sme si to sami, bez pôžičiek alebo bez nejakých PPP projektov.

Na okraj treba spomenúť, že na území bývalého Československa sa počas II. svet. vojny realizovali celkom 3 diaľnice:

- Československá diaľnica
- Nemecká diaľnica Wroclav – Viedeň
- tzv. Sudetská diaľnica

Tieto dve nemecké diaľnice zostali fakticky opustené už po roku 1942 v celkovej dĺžke 111 km. Celkom je teda v roku 1950 odsúdených na území Československa k postupnému chátraniu neuveriteľných 188 km rozostavených diaľnic. Popredná pozícia, ktorú sme získali koncom tridsiatych rokov je navždy stratená. Riešenie dopravných problémov sa odsunulo na neskoršie obdobie. Impozantné opustené staveniská diaľnic zostávajú po veľa rokov nemou pripomienkou premárnenej príležitosti.

No je tu viacero zarážajúcich skutočností:

Tempo, nasadenie a organizačné schopnosti vedenia výstavby diaľnic, kde všetko sa robilo za pochodu a v neskutočných termínoch... a bola II. svetová vojna!!!

- Až neuveriteľná rýchlosť realizácie jednotlivých častí stavby, elegantné riešenie betónových konštrukcií, najmä veľkých mostov
- Pripravenosť strojárenského priemyslu dodať potrebné osobné aj nákladné vozidlá pre potrebu cestovania na diaľnici
- Neuveriteľne pôsobia najmä v dnešnej dobe naplánované termíny dokončenia diaľnice.

Úsek Praha-Brno-slovenská hranica mali naši dedkovia naplánovaných na 4 roky.

- Urýchlené spracovanie projektovej detailnej dokumentácie, vrátane geodetických prác. Bez počítačov a elektroniky.
- Po roku 1948 sa fakticky poriadne nepokračovalo na dobudovaní čs diaľnic. Nepoznám takýto zlý príklad, že by v Európe niektorá krajina vyhodila kopu miliónov na takúto obrovskú a užitočnú stavbu a potom to celé opustila!!! Pritom ak by sme mali našu diaľnicu už v roku 1950, pomohlo by to značne nášmu hospodárstvu a posunulo by to nás o poriadny kus vpred. Lenže...

Všetci tí ľudia, ktorí buď robili manuálne na jednotlivých stavbách, alebo vo vedení Generálneho riaditeľstva, či riadiacich funkciách, to skutočne mysleli vážne. Vedeli a verili si, že to celé zdárne aj zrealizujú. A hlavne „nekradli“. Kto to celé prekazil, nuž najprv Hitler a potom aj Stalin. Aj pri stavbe diaľnice platilo to masarykovské „nebáť sa a nekradnúť!!!“

V januári 2022 napísal:
Bytča a Prievidza

Ing. Jozef Janiš



Klub muzeálnej a galerijnej spoločnosti v Bytči
Autorsky a redakčne spracovali:

Ing. Jozef Janiš
PhDr. Martin Gácik
Ing. Juraj Hikl



Občianske združenie GALZA
Jozef Lulák
PhDr. Martin Gácik

Povolil Okresný úrad v Bytči, dňa 12. 12. 2000 pod číslom OÚ
01/2000. Vytlačené bez apretácie. Vydané roku 2022