

Stavební úsek H-41 (Vimperk)

Prostor výstavby: Kubova Huť – Zdíkov

Datum zadání: 7. července 1937

Stavební firma: Ing. Josef Jelínek, Plzeň

Objektů zadaných ke stavbě: 28

Objektů vybudovaných: 28

Velitel VSD: škpt. pěch. Antonín Smrček

Popis vedení trasy úseku

Stavební úsek H-41 chránil možné hlavní postupové trasy ve všeobecném směru na Vimperk. Státní silnice Strážný – Vimperk byla přehrazena v prostoru Kubovy Hutě, méně kapacitní komunikace Ferchenhaid – Vimperk pak v prostoru Lipky s protažením uzávěry k přehrazení volného terénu až k soutoku Volyňky s Medvědíím potokem.

Opevnění v těchto prostorech bylo trasováno velitelem 9. pěší brigády v polovině května 1937. Oproti původním plánům Velitelství I. sboru plk. gšt. F. Lanč vypustil uzávěru komunikace západně od Arnoštky a místo ní doplnil dvě malé uzávěry na silnicích vedoucích do Vimperka ze západu. Podél železniční tratě vedoucí ze stanice Lipka směrem na Kubovu Huť bylo podle rozkazu zemského vojenského velitele arm. gen. S. Vojtechovského vytyčeno sedm objektů označených I až VII, s jejichž stavbou se ale již pro rok 1937 nepočítalo. Finálně schválený rozsah úseku H-41 se nakonec skládal ze čtyř samostatných podúseků. Ty tvořily uzávěry komunikací, z nichž první dvě u Nového Dvora (objekty č. 1 a 2) a Kamenné Hory (č. 3, 4 a 5) představují spíše symbolická obranná postavení. Uzávěra Lipka se 14 objekty (č. 6–12, 12a, 13–18) rozmístěnými od údolí Medvědího potoka podél železniční tratě až ke stanici Lipka pak spolu s uzávěrou Kubova Huť tvořenou 9 objekty (č. 19–27) již tvořila sofistikovanější obranné řešení, dokonce s lokálně umístěnými objekty druhého sledu.

Soutěž na výstavbu úseku

Pro účast v omezené soutěži na výstavbu stavebního úseku H-41 oslovilo VŽVS I. více stavebních firem. V rámci úseku H-41 mělo být vybudováno 16 objektů typu A, 3 objekty typu B, 3 objekty typu C a 6 objektů typu D. Předpokládaná lhůta pro dokončení stavby byla stanovena na 80 dní, nejpozději však do konce října 1937. Termín pro doručení nabídek byl stanoven nejpozději do 28. června v 10:00. Z archivních dokumentů vyplývá, že minimálně dva stavitelé obdrželi poštou výzvu k účasti v soutěži až v den, kdy měli v Praze na VŽVS I. nahlédnout do podkladů k soutěži nebo kdy se měli účastnit terénní prohlídky. Ať už byla chyba způsobena pozdním odesláním ze strany VŽVS I., nebo pozdním doručením poštou, stavitelé Jakub Marek z Českého Krumlova a Augustin Teverný z Českých Budějovic se museli ze soutěže omluvit. Přijaté nabídky byly komisionálně otevřeny 28. června a vyhodnoceny. Jednotlivé firmy nabízely stavbu úseku za tyto ceny:

- Ing. Josef Jelínek, Plzeň, za 552 255,70 Kč;
- Ing. Raynal a Balzar, Praha XIX, za 565 456,80 Kč;
- Jan Kloub, stavitel Praha Bubeneč, za 638 358,83 Kč;
- Hynek Kott, stavitel Praha XIX, za 677 386,70 Kč;
- Ing. Emil Neuman, stavitel Praha XII, za 709 347,00 Kč.

VŽVS I. navrhlo zadání stavby oferentovi s nejnižší nabídkovou cenou, kterým bylo podnikatelství staveb Ing. Josef Jelínek, Havlíčkova ulice 9, Plzeň. Výběr potvrdilo 7. července 1937 MNO hl. št. ŘOP. Staveniště bylo firmě předáno 12. července 1937 velitelem VSD škpt. pěch. Antonínem Smrčkem z pěšího pluku 11. Termín dokončení stavby platil stanovený v podmínkách soutěže.

Výstavba úseku

O detailech průběhu výstavby celého úseku se z dochovaných archivních dokumentů bohužel nedá příliš dozvědět. Stavební firma po dohodě s velitelem VSD zahájila stavbu úseku v podúseku Kubova Huť, kde byl harmonogram prací podle hlášení ze srpna 1937 následující:

- přípravné práce od 13. do 26. července;
- navážení materiálu v týdnu od 18. do 24. července;
- ohýbání železa a započetí přípravy bednění od 21. července.