

## Dálnice Vratislav – Brno – Vídeň (Reichsautobahn Breslau – Brünn – Wien): Problematika trasování a projektování dálnice v okolí Králík, Štítů a Lanškrouna

Od podzimu 1938 do konce roku 1942 probíhají ve východní části dnešního Pardubického kraje rozsáhlé projekční práce v trase plánované dálnice Vratislav – Brno – Vídeň. Dálnice měla na území dnešní České republiky vstupovat nedaleko města Králíky. Ve směru od Králík byly na podzim 1938 studovány dvě varianty trasy dálnice. První varianta počítala s vedením dálnice jižním směrem okolo Červené Vody ke Štítům. Zde se měla stočit na západ a překonat horský hřeben Zábřežské vrchoviny ve směru k Lanškrounu.

Druhá varianta předpokládala vedení dálnice údolím Divoké Orlice na Těchonín, Jablonné nad Orlicí a dále k Lanškrounu. Tato varianta byla shledána pro stavbu dálnice nevhodnou. Pro vedení dálnice od Lanškrouna se pánovalo opět několik variant. První varianta počítala s dálnicí ve směru Lanškroun, Krasíkov, Třebařov, Linhartice, Městečko Trnávka, Jevíčko.

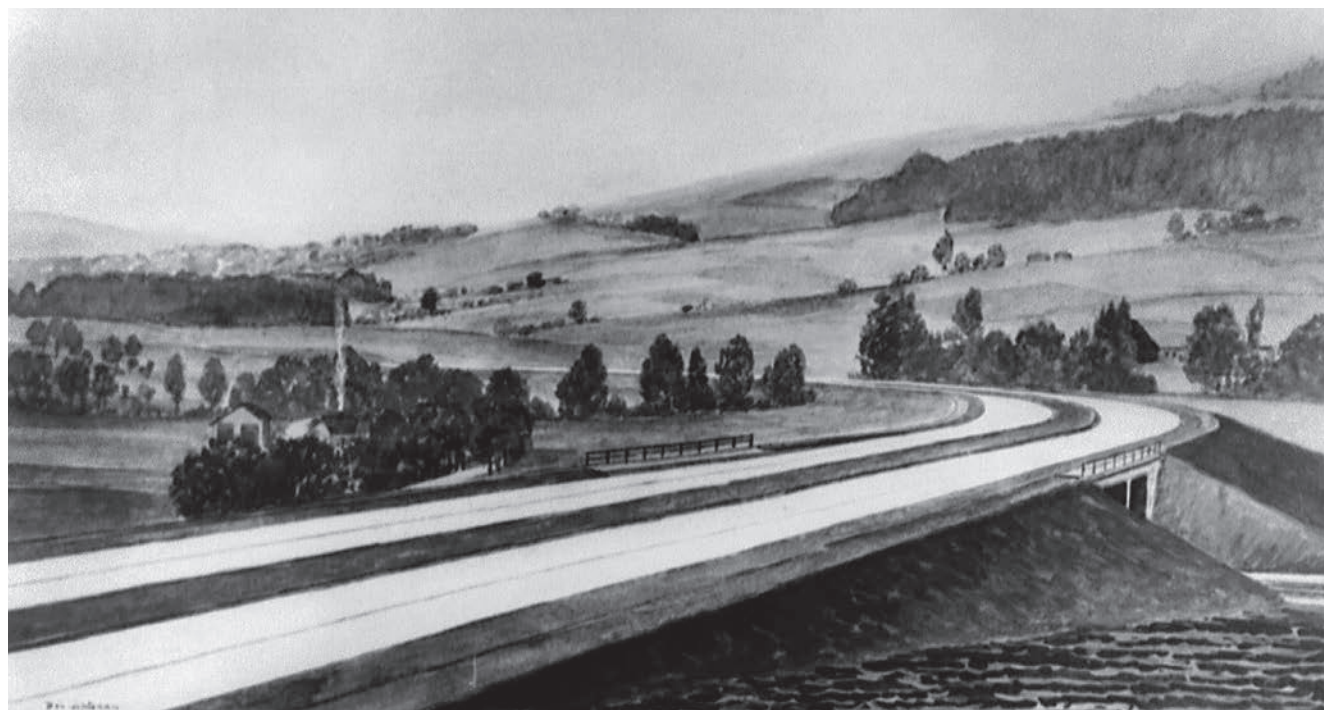
Druhá varianta předpokládala odklon trasy od první varianty u Starého Města ve směru na Kuncínu, Udánky a Boršov. Dále pak na obec Křenov a Letovice. Třetí varianta předpokládala vedení dálnice jižně od Lanškrouna směrem na Opatov a Svitavy. Dálnice měla Svitavy minout východně a směřovat k Březové nad Svitavou a dále na Letovice. Třetí varianta byla shledána jako velmi těžko proveditelná a dále nebyla studována.

Po vyhodnocení obou zbývajících variant byla jako optimální zvolena první varianta. Od ledna 1939 byla tedy dálnice projektována pouze v trase Králíky, Červená Voda, Štíty, Lanškroun, Krasíkov, Třebařov, Linhartice, Městečko Trnávka. Celý úsek dálnice od Králík až k Městečku Trnávce byl projekčně dokončen a v roce 1941 připraven ke stavbě (díleč úsek Lanškroun – Městečko Trnávka již v první polovině roku 1940).

V okolí Lanškrouna byly provedeny lesní průseky pro trasu dálnice. Na mnoha místech byla odstraněna lesní hrabanka a ornice. Bylo postaveno několik ubytovacích táborů pro dělníky (Reichsautobahn-



Trasa projektované dálnice  
(Grulich – Králíky, Schildberg – Štíty, Landskron – Lanškroun)



Vizualizace dálnice u obce Lichkov



Vizualizace dálnice u obce Heroltice



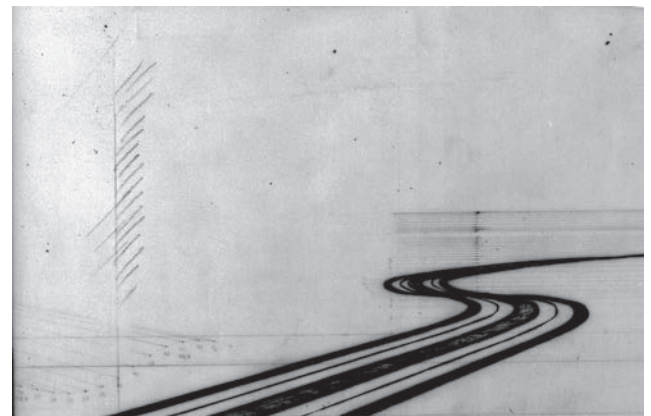
Dálniční most přes údolí Hranického potoka mezi obcí Cotkyně a osadou Chudoba

lager), kteří měli pracovat na stavbě dálnice. Dělníci však byli ubytováni pouze v táborech u osady Chudoba. V dalších táborech u Albrechtic a Lubníka byli ubytováni angličtí a francouzští zajatci a židé. Tito prováděli výše popsané práce a dále hloubili sondy pro geologický průzkum v trase dálnice a to až do hloubky 8 metrů. Technicky zdatní angličtí zajatci obsluhovali pod dozorem německých inženýrů i vrtnou soupravu pro vrtání sond až do hloubky 25 metrů. V místech plánovaných dálničních mostů nebo silničních mostů přes dálnici byl proveden průzkum v místech pilířů nebo opěr těchto konstrukcí. Samostatně probíhal průzkum v místech plánovaných velkých mostů nedaleko Štítů a mezi obcemi Cotkyně a osadou Chudoba.

### POPIS TRASY DÁLNIČNÍ

Dálnice by na území dnešní České republiky vstupovala západně od města Králíky mezi obcemi Dolní Lipka a Lichkov. Od Králíků, kde se západně od města počítalo s vybudováním mimoúrovňové křižovatky (Anschlussstelle Grulich) s dnešní silnicí II/312, která by po zmodernizování a rozšíření sloužila jako dálniční přívaděč, směřovala dálnice jižním směrem k obci Červená Voda. Západně od obce Červená Voda křižovala trasu dálnice dnešní silnice I/11. Němečtí projektanti zde navrhli mimoúrovňovou křižovatku (Anschlussstelle Mährisch Rothwasser).

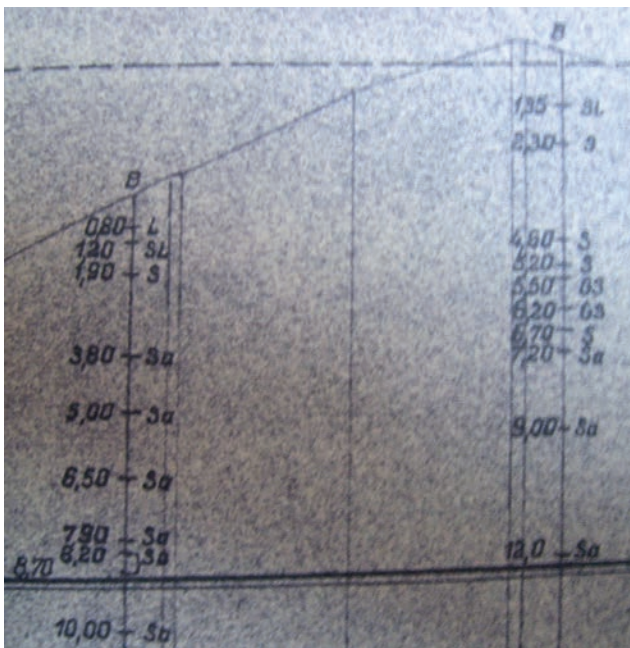
Vedení stavby v Moravské Třebové však vzniklo dvou mimoúrovňových křižovatek s nájezdy na dálnici na tak krátkém úseku rezolutně zamítlo. Bylo zvažováno několik variant jak celou situaci vyřešit. Nako-



„Raumperspektive“ budoucí dálnice u obce Horní Heřmanice

nec bylo rozhodnuto projektovat křižovatku s nájezdy na dálnici u Červené Vody. Dálnice by v místech plánovaného křížení s dnešní silnicí I/11 procházela zářezem délky asi 300 metrů a hloubky až 12 metrů. Dnešní silnice I/11 by byla přeložena asi 50 metrů severně od dnešní trasy tak aby dálnice křižovala v pravém úhlu. Přes zářez dálnice měl být pro přeložku silnice postaven železobetonový obloukový most, který by tvořil symbolickou bránu vstupu do Sudet. Samozřejmě s patřičnou výzdobou. Komunikace od Králíků do Červené Vody (dnešní silnice I/43) měla být zmodernizována a rozšířena. Následně by sloužila jako dálniční přívaděč.

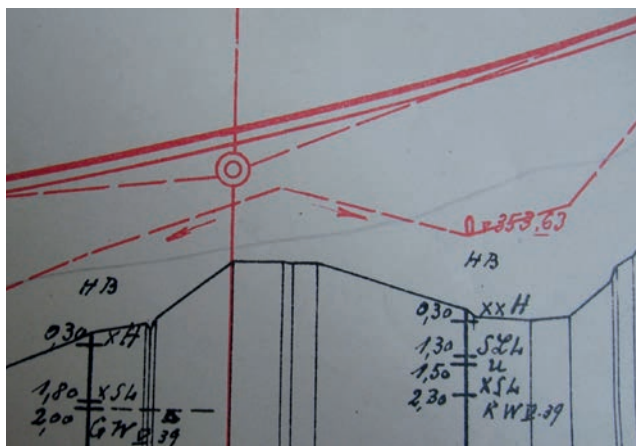
Od Červené Vody pokračovala plánovaná dálnice jižním směrem k obci Heroltice. Obcí Heroltice by dálnice procházela asi 150 metrů východně od kostela svatého Jana Křtitele. Za Herolticemi se trasa dálnice dostává do složitějšího terénu. Přechází do 2,5 km dlouhého stoupání v parametru 3,77%. V tomto stoupání prochází převážně lesem mezi obcemi Rýdrovice a městem Štítů k osadě Polsko. Geologický průzkum zde prokázal velmi složité podmínky a trasování definitivního řešení bylo velmi obtížné. Výsledná trasa počítala se stavbou velkého dálničního mostu severovýchodně od osady Polsko. Délka mostu měla být okolo



Vrtané geologické sondy v zářezu dálnice u osady Chudoba

Entwurf	Tag	Name	Reichsautobahnen	Oberste Bauleitung Breslau
Bearbeitet	20.0.42	Dr. Hübner/Mr.	Breslau, den	
Gerechnet				
Gezeichnet				
Namensprüfung				
Aufgenommen	Tag	Name	Reichsautobahnen	
Ausgetragen	20.0.42	Dr. Hübner	Vermessungsamt Breslau	
Verdichtet	20.0.42	Dr. Hübner	Breslau, den 22.10.1942	
Maßstab	Höhenplan km 412-414			Planzeichen
	Breslau-Wien			Ausgabe vom
				Fraute für
				Fraute für

Rohové razítko dobových plánů



Kopané geologické sondy v místech plánovaného násypu tělesa dálnice u obce Lubník

500 metrů a vozovky mostu se měly nacházet 48 metrů nade dnem údolí. Přesné parametry mostu se doposud nepodařilo dohledat. Od mostu by dálnice pokračovala dále k osadě Polsko, kterou těleso dálnice dle zvolené varianty obcházela z východu nebo západu. Následně těleso dálnice překročilo silnici vedoucí z Lanškrouna do Štítů a za ní by se dálnice prudce stočila k západu. Představitelé města Štítů zde požadovali výstavbu mimoúrovňové křižovatky, která byla jako neodůvodněná zamítnuta.

Dálnice míří jižně od obce Horní Heřmanice k Lanškrounu. Velkým dálničním mostem mezi osadou Chudoba a obcí Cotkytle překonává údolí Hraničního potoka. U osady Chudoba byl v předstihu pro dělníky, kteří měli stavět tento most vybudován dělnický ubytovací tábor.

V době přípravy stavby byl tento využíván pro ubytování dělníků provádějících geologický průzkum a další přípravné práce.

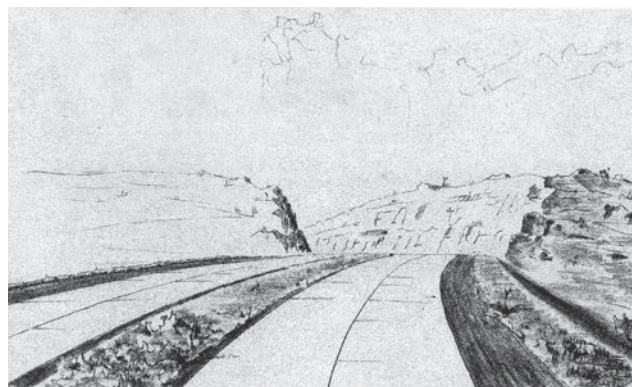
Němečtí trasěři a projektanti využívali v tomto úseku pro trasování různých variant dálnice rozhlednu na vrcholu Lázek. Zde byly umístěny stereografické perspektografy firmy Carl Zeiss a další zařízení potřebná k hledání optimální trasy dálnice.

Následující údolí Selského potoka mělo být překonáno velkým násypem. Za tímto násypem dálnice v táhlém oblouku dvakrát kříží silnici z Lanškrouna do Štítů (dnešní silnice 1/43). V prvním případě se plánuje stavba silničního mostu nad dálnicí. Za tímto mostem dálnice z men-

šího zářezu přechází do mohutného násypu, ve kterém je vybudován dálniční most pro druhé křížení silnice s dálnicí. Mohutný násyp (výšky až 22 m) dále velice efektivně přechází do hlubokého zářezu (hloubky až 20 m), který protíná vrchol hory zvané Švédské šance nedaleko obce Mezilesí.

U obce Mezilesí bylo zvažováno několik variant trasy budoucí dálnice. Některé měly procházet východně, další západně od obce. Z dochované dokumentace se nedá přesně určit, která byla vybrána. Předpokládám, že jedna z variant vedoucí západně od obce. Dle dochovaných dokumentů z jara 1941 bylo požadováno vykoupení a zboření několika domů v této části obce, které se však již neuskutečnilo. Pro německé projektanty se překonání Švédských šancí stalo jakousi prestižní záležitostí. Dnes již nejspíše nevíme proč. Stejně efektivní přístup zvolili i ve variantě, kterou považuji za definitivní vedoucí západně od obce Mezilesí. Řidiči jedoucí po dálnici ve směru od Brna nebo Moravské Třebové by nejprve překonali násyp s výhledem na Lanškroun a okolí a následně by pokračovali v cestě hlubokým zářezem ve Švédských šancích. Vozovky dálnice se v tomto zářezu měly nacházet v nadmořské výšce 635 m.n.m a překonávaly by nejvyšší místo popisované trasy. Z této nadmořské výšky v km 421,4 dálnice klesá do výšky 420 m.n.m v km 426,8. V úseku dlouhém 5,4 km musí překonat výškový rozdíl 215 metrů.

Dálnice v podélném profilu klesá od zářezu ve Švédských šancích v maximálním tehdy přípustném sklonu 5% okolo obce Mezilesí v dél-



Kresba zářezu ve Švédských šancích z pohledu řidiče jedoucího po dálnici od Vratislavi směrem na Brno a Vídeň



Vizualizace velkého násypu s mostem přes silnici z Lanškrouna do Štítů a následného zářezu ve Švédských šancích



Vizualizace dálnice jižně od Mezileší



Vizualizace poslední části 5% klesání dálnice u obce Lubník



Vizualizace dálnice u Krasíkova

ce 1 550 metrů. Následuje přechod na mírnější klesání v délce 380 metrů v parametru 1,2%. Za tímto úsekem následuje opět 5% klesání tentokrát v délce 880 metrů, které opět střídá 550 metrů dlouhý úsek s niveletou 0%. Následuje poslední úsek v délce 1650 metrů s 5% klesáním. Na obou úsecích s niveletou 1,2% a 0% měli být vybudovány malé oboustranné odpočívky.

Z celkové délky 5,4 km tohoto dílčího úseku prochází dálnice v délce více než 4 km rozsáhlým lesem zvaným Městský les. V tomto úseku byly vybudovány dva dělnické ubytovací tábory. První se nacházel nedaleko obce Albrechtice v lokalitě zvané Rychtářské louky. Druhý nedaleko obce Lubník poblíž dnešní velkovýkrmny prasat. V těchto táborech byli ubytováni angličtí a francouzští zajatci a židé, kteří v roce 1941 káceli v lesích průsek pro stavbu dálnice a následně prováděli zemní práce. Tyto práce prováděli od května 1941 do listopadu téhož roku. V roce 1942 již tyto práce nebyly obnoveny a stavba dálnice byla zastavena.

Od konce lesního úseku pokračuje dálnice jižním směrem okolo obce Lubník. Mezi obcemi Lubník a Tatenice kříží dnešní silnici II/315.

V místech křížení s touto silnicí byla plánována stavba mimoúrovňové křižovatky (Anschlussstelle Landskron). Silnice II/315 měla po úpravách sloužit jako dálniční přívaděč pro Lanškroun a okolí. Od této křižovatky směřuje dálnice okolo obce Tatenice ke Krasíkovu, kde v dlouhém násypu dvěma mosty překonává železniční trať Česká Třebová – Olomouc a řeku Moravská Sázava.

Ve stejné oblasti zadalo před několika lety Ředitelství silnic a dálnic studii o proveditelnosti stavby přeložky silnice I/43 Lanškroun – Dolní Lipka. Tedy v trase, která již byla velmi podrobně studována zkušenými odborníky. Na několika místech bylo identifikováno špatné podloží a další závady, které vedly ke korekcím trasy významnější komunikace než je přeložka silnice. A různé varianty přeložky tyto chyby na několika místech opakují.

To snad pracovníci Ředitelství silnic a dálnic nebo firem pověřených přípravou nejen této stavby neumějí hledat v archívech?

**Tomáš Janda,**  
t.janda02@seznam.cz

#### *Dálnice Vratislav – Brno – Vídeň (Reichsautobahn Breslau – Brünn – Wien):*

##### *Problematika trasování a projektování dálnice v okolí Králík, Štítů a Lanškrouna*

*Od podzimu 1938 do konce roku 1942 probíhají ve východní části dnešního Pardubického kraje rozsáhlé projekční práce v trase plánované dálnice Vratislav – Brno – Vídeň. Dálnice měla na území dnešní České republiky vstupovat nedaleko města Králíky. Ve směru od Králík byly na podzim 1938 studovány dvě varianty trasy dálnice. První varianta počítala s vedením dálnice jižním směrem okolo Červené Vody ke Štítům. Zde se měla stočit na západ a překonat horský hřeben Záběžské vrchoviny ve směru k Lanškrounu.*