

Dálnice ve směru na Vídeň se měla z trasy směřující z Berlína k Vratislavi a dále na východ odpojovat dle různých návrhů přibližně v km 287–290, v létě 1939 byla schválena stavba dálniční křižovatky v km 287,4 původního dálničního staničení poblíž městečka Kanth (dnes Katy Wrocławskie).⁵ Hlavním důvodem zvažování různých tras byly varianty vedení dálnice po východních úbočích zalesněného masivu hory Zobten (dnes Ślęza), která je významnou dominantou celého Slezska. Zvažována byla i možnost stavby další dálnice, která by procházela po severním předhůří Krkonoš. Měla se napojovat na dálnici směřující od Liberce na sever k městu Zhořelec. Na základě těchto návrhů se uvažovalo i o různém vedení dálnice Vratislav–Vídeň podél masivu hory Zobten.

Na dálnici měly být vybudovány odpočívky v místech, kde by byl pěkný výhled na horský masiv. V případě, že by se podařilo dálnici vytrasovat přímo po úpatí masivu Zobten, mohly odpočívky sloužit jako výchozí body pro turisty.⁶

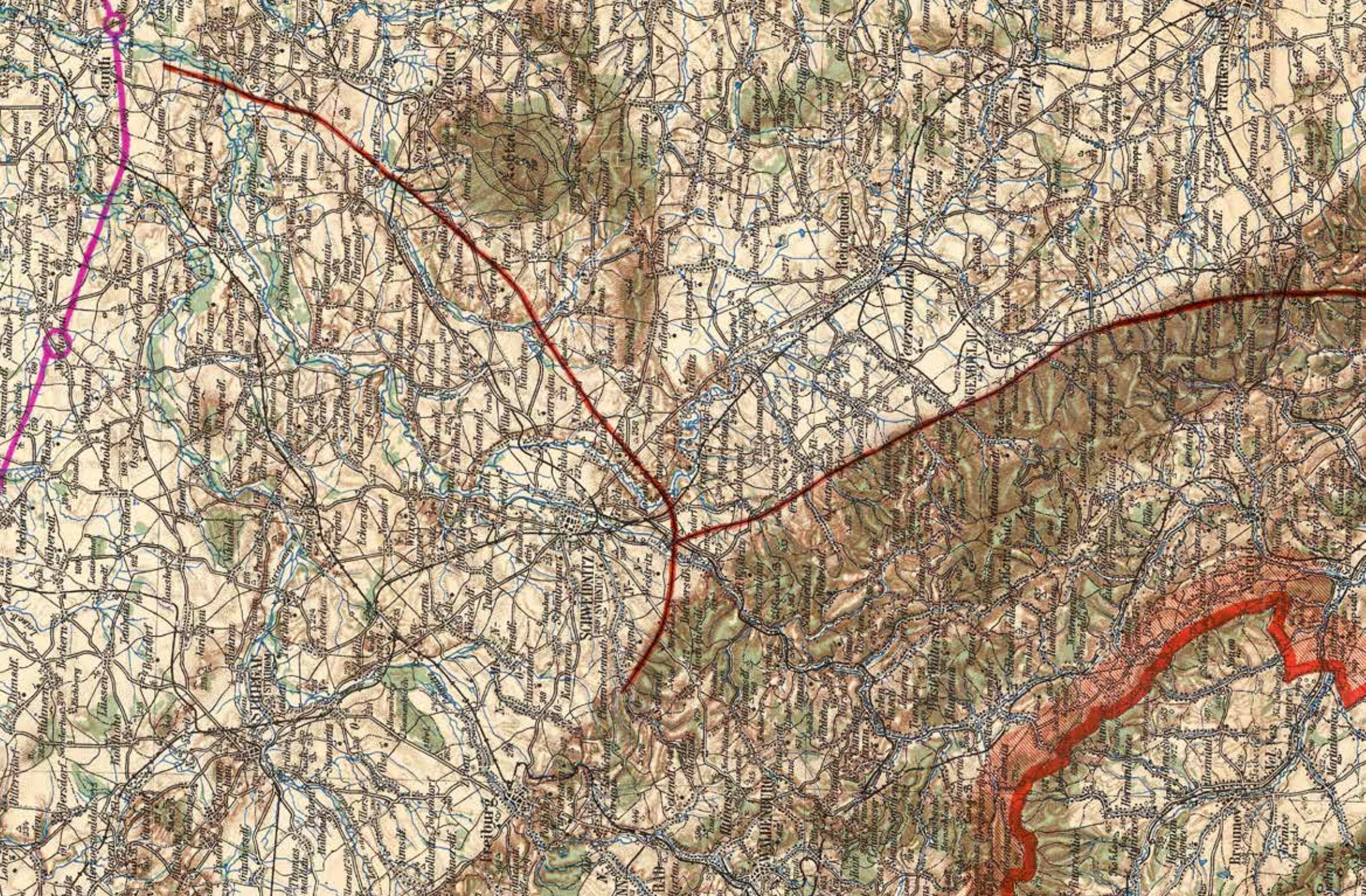
V důsledku dalšího postupu při projektování jiných dálnic v tehdejší německém Slezsku došlo i k dočasnému posunutí trasy námi sledované dálnice. Důvodem byla především nově uvažovaná dálnice na severní straně Krkonoš, která měla navazovat na dálnici ze Zhořelce do Liberce. Ta měla být jakýmsi východním pokračováním tzv. Sudetské dálnice směřující na Liberec od Chebu a Lovosic.



Mapa se zákresem trasy dálnice Vratislav–Vídeň. Dále je zakreslena dálnice Praha – Hradec Králové – Náchod, která se měla na dálnici Vratislav–Vídeň napojovat u Kladska. SAVL

5 Bundesarchiv Berlin–Lichterfelde (dále jen BArch), fond R 4601 Der Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen, složka 1114.

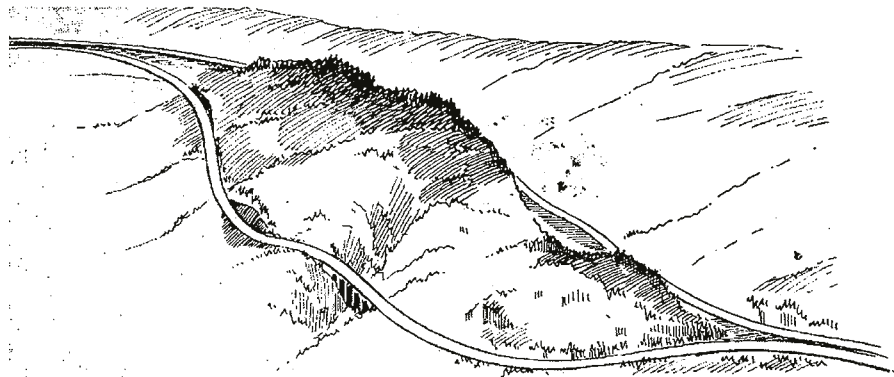
6 LORENZ, Hans. Die Reichsautobahn Breslau – Wien. *Die Strasse – Die Autobahn*, 1939, č. 19/20, s. 569–571.



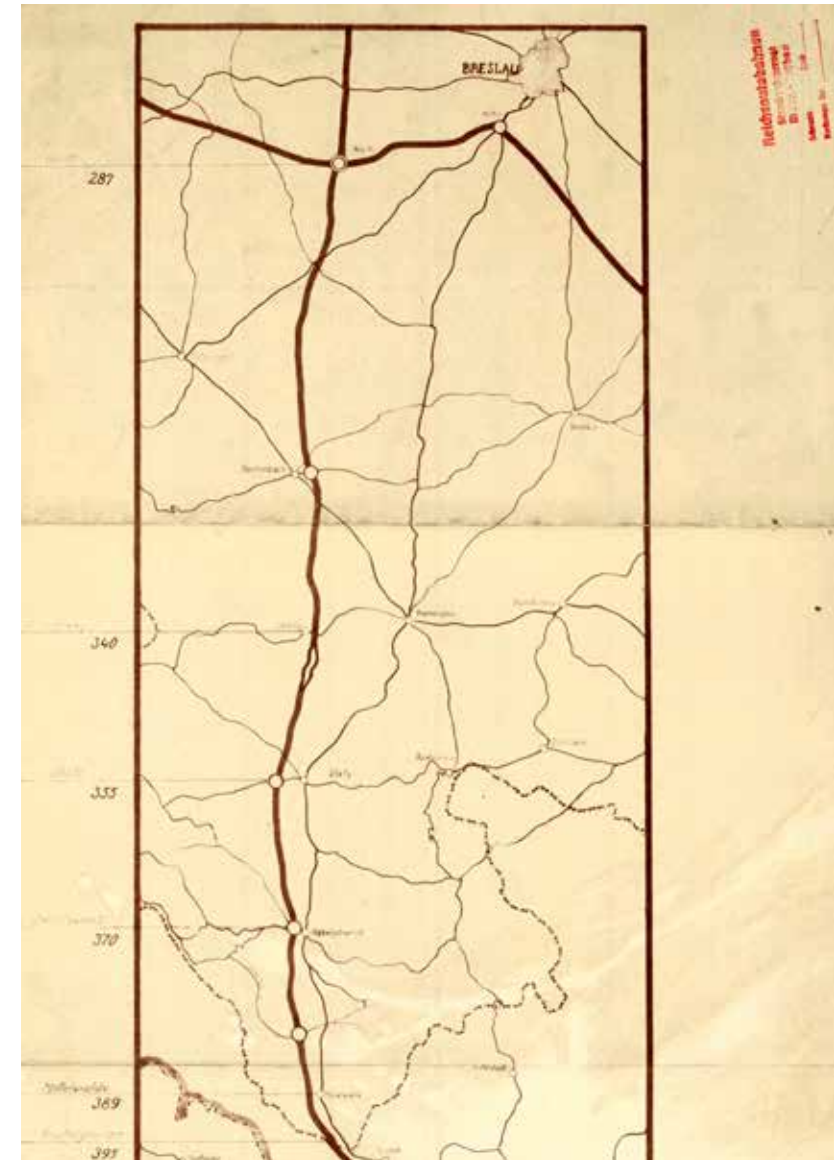
Tehdy došlo k dočasnému posunutí dálnice Vratislav–Vídeň západním směrem a novému vedení její trasy po severozápadním úbočí masivu hory Zobten. Dálnice by tak od městečka Kanth směřovala na Svidnici (Schweidnitz), kde by se odpojila trasa vedoucí po severním úpatí Krkonoš. Trasa dálnice Vratislav–Vídeň by se za Svidnicí stočila zpět na jihovýchod a směřovala by k úpatí Sovích hor (Eulengebirge).⁷

V polovině roku 1939 byl tento směr zamítnut a trasa dálnice se od křižovatky u městečka Kanth vrátila k přímějšímu jižnímu směřování. Dálnice měla vést po západní straně masivu Zobten a stáčet se k jihu okolo obcí Kaltenbrunn (Mystaków), Wierau (Wiry) a Kölischein (Kielczyn). Poté by pokračovala k městu Reichenbach (dnes Dzierżoniów), kde měla být vybudována křižovatka umožňující napojení místní dopravy na dálnici. Následně se dálnice blížila přímo k masivu Sovích hor. Zde projektanti navrhli několik možností, jak překonat nebo obejít Soví hory a pokračovat dále k městu Glatz (dnes Kłodzko).

Varianta, která obcházela Soví hory po jejich východním okraji, vedla okolo města Frankenstein (dnes Ząbkowice Śląskie) a pokračovala sedlem mezi východním okrajem Sovích hor a západním okrajem Zlatých hor. Zcela míjela město Glatz (dnes Kłodzko) a směřovala k městu Habelschwerdt (dnes Bystrzyca Kłodzka). Tato varianta byla asi o dvacet kilometrů delší než definitivní varianta, která vedla přímo Sovími horami od města Silberbergu (Stříbrných hor) okolím obcí Wilsch (dnes Wilcza), Gabensdorf (dnes Wojbórz) a Wiesau (dnes Laczna). Silberberg by dálnice míjela po východním okraji, za městem by se prudce stočila do sníženiny u obce Herzogswalder (dnes Ždanov) a pokračovala úzkým údolím.



Možná perspektiva vedení trasy dálnice Sovími horami samostatnými tělesy pro každý jízdní směr.
LORENZ, Hans. *Trassierung und Gestaltung vo Strassen und Autobahnen*. Wiesbaden: Bauverl, 1971, s. 103



Definitivní trasa dálnice na území dnešního Polska. Při průchodu složitým terénem Sovích hor se počítalo s rozdělením tělesa dálnice do dvou samostatných těles pro každý jízdní směr nebo se stavbou dálničního tunelu. SATJ

7 BArch, fond R 4601 Der Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen, složka 1114.



Zvažována byla i varianta vedení dálnice v tunelu nebo rozdělení do samostatných těles pro každý jízdní směr dálnice k obci Wilsch (dnes Wilcza).⁸ Od obce Wilsch pak byly zvažovány dvě varianty, které se na ustálenou osu budoucí dálnice měly napojovat u obce Wiesau (dnes Laczna) a poté by dálnice pokračovala ke Kłodzku.

Velká většina dokumentů k trasování a projektování dálnice na území dnešního Polska byla nenávratně ztracena při zničení města Breslau (polsky Wrocław, česky Vratislav) na konci druhé světové války. Budova, kde sídlilo ředitelství pro výstavbu a provoz dálnic v tehdejší německé Slezsku, byla zcela zničena. Dochované materiály jsou pouze drobným zlomkem rozsáhlé projektové dokumentace. Popsat přesně a bez chyb trasování a projektování dálnice na území dnešního Polska je proto velmi problematické.⁹

Západně od Kłodzka měla být v místech křížení dálnice se silnicí na Náchod vybudována další mimoúrovňová křižovatka. Počítalo se zde s napojením dálnice směřující od Prahy přes Hradec Králové a Náchod do tehdy německého Slezska. Dále k jihu byla dálnice trasována až k Habelschwerdtu západně od řeky Glatzer Neisse (Nysa Kłodzka). Od Habelschwerdtu k jihu se prověřovaly dvě varianty vedení dálnice, jedna západně a druhá východně od řeky Slezská Nisa. U města Habelschwerdt měla být další křižovatka s možností nájezdu nebo výjezdu z dálnice. Po schválení definitivní trasy dálnice západně od řeky byla také západně od města umístěna popisovaná křižovatka.¹⁰

Za touto křižovatkou dálnice dále mířila k jihu k dnešním česko-polským hranicím okolo obcí Ebersdorf a Rosenthal, kde měla být další křižovatka s možností nájezdu a výjezdu z dálnice. Zde také začíná úsek dálnice, pro který se dochovaly kreslené perspektivy budoucí komunikace. Západně od Mittelwalde (Międzyzlesie) měla dálnice mířit k obci Steinbach (Kamieńczyk) a dále k dnešní státní hranici.¹¹



Rohové razítko plánu. SATJ

Plán dálnice v okolí města Mezilesí s vyznačenými místy, odkud byly pořízeny jednotlivé vizualizace budoucí dálnice. SATJ

8 JÄGER, Wolfgang. *Der Streckenentwurf der Reichsautobahn 1933 – 1945*. Köln: FGSV Verlag, 2013, s. 138–141.

9 WIRTH, Wolfgang. *Gesamtkunstwerk Strasse die Geschichte des Autobahnpioniers Hans Lorenz*, s. 54 a 62.

10 BArch, fond R 4601 Der Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen, složka 2050.

11 LORENZ, Hans a kol. *Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahnen*. Berlin: Volk und Reich, 1943, s. 103.



Vizualizace dálnice u obce Rosenthal (dnes Nagodzice) ve směru na jih k Mittelwalde (dnes Mezilesi). MMMT, sbírka Písemnosti a tisky, inv. č. PT 89 – vizualizace Emmericha Schaffrana



Vizualizace dálnice nedaleko státních hranic u obce Steinbach (dnes Kamiencyk). Pohled jižním směrem k dnešní státní hranici. MMMT, sbírka Písemnosti a tisky, inv. č. PT 89 – vizualizace Emmericha Schaffrana



Vizualizace dálnice v okolí města Mittelwalde (dnes Mezilesi) a dále jižním směrem k dnešním hranicím mezi Českou republikou a Polskem. MMMT, sbírka Písemnosti a tisky, inv. č. PT 89 – vizualizace Emmericha Schaffrana