

Německá průchozí dálnice

I. díl – Severní úsek

Tomáš Janda
Václav Lídí



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Prolog	1
Historie projektu	2
Základní technické údaje	5
Popis trasy dálnice	10
Dělnické pracovní tábory	25
Stavební dvory a technické zázemí	30
Co se píše v kronikách, z vyprávění pamětníků	40
Z ptačí perspektivy	47
Zdroje informací, fotografie	52

„Přesto, že výstavba této dálnice poměrně rychle pokračovala, a přesto, že zdejší občané byli dosud nevídanými stroji obrovských výkonů přímo udivováni, i přesto, že v té době rádiové zprávy hlásily téměř denně samá velkolepá vítězství říšské branné moci na všech frontách, přesto již tehdy šeptali si naši občané mezi sebou potají, že již před 1. světovou válkou bylo předpovězeno, že v tomto kraji bude stavěna veliká silnice, jejíž stavba nebude nikdy dokončena...“

Požadavek na stavbu dálnice přes území tehdy již značně územně okleštěné Československé republiky se vůbec poprvé objevuje v pokynech Adolfa Hitlera ministru zahraničních věcí Joachimmu von Ribbentropovi 11. 10. 1938. Důvodem této stavby bylo uskutečnění přímého dálničního spojení hospodářsky významného města Breslau (nyní Wrocław – Polská republika), ležícího v německé části Slezska, s Vídní, která se po připojení Rakouska stala součástí Německa. Ribbentrop měl tento požadavek přednést na jednání česko-německé komise, která se zabývala dopravní problematikou.

Další jednání komise na dopravní téma probíhalo od konce října 1938. Zabývalo se jednak stavbou dálnice Vratislav – Vídeň, dále stavbou vodního kanálu Labe – Odra – Dunaj a případnými úpravami nových hranic v místech pro druhou republiku z dopravního hlediska potřebných. Do jednání komise se opět vložil Adolf Hitler. Zakázal jakákoliv další jednání ohledně případné úpravy hranic z dopravních důvodů a přikázal státnímu sekretáři Richthoferovi, aby požadoval pro dálnici z Vratislavi (Breslau) do Vídně přes Brno status exterritoriality, což by ve skutečnosti znamenalo vynětí příslušného územního pásu z výsostné československé pravomoci a její jakési zmezinárodnění.

Vlastní smlouva o výstavbě exterritoriální dálnice s výše uvedeným statutem byla podepsána 29. 11. 1938.

Projekt dálnice byl vypracován ještě na sklonku roku 1938. Podle smlouvy uzavřené v listopadu 1938 mělo tehdejší Česko-Slovensko poskytnout potřebné pozemky Německu zdarma, přičemž stavbu by provedla RAG (Reichsautobahngesellschaft – tehdejší státní organizace pro stavbu

dálnic v Německu) vlastním nákladem. Se zástupci RAG bylo dohodnuto, že vozidla tehdejšího Česko-Slovenska budou moci na našem území dálnici používat bez poplatků a pasových formalit. Musela by pouze projet celnicemi, které měly být zřízeny u všech nájezdů na dálnici a výjezdů z ní.

Stavba dálnice byla zahájena 11. 4. 1939 a postupovala velmi rychle. Pracovalo se na dvě směny po deseti hodinách, protože RAG měla v plánu uvést některé části dálnice do provozu již koncem roku 1940. Dnes se nám to může zdát neuvěřitelné, a proto uvádím několik údajů: Německo zahájilo výstavbu dálnic 21. 3. 1934 (přípravné práce byly zahájeny již v roce 1933), k 31. 12. 1938 bylo v provozu 3 065 km dálnic, rozestavěno bylo 1 500 km dálnic. Tempo stavebních prací poněkud zpomalilo na podzim 1939. Výstavba dálnice však pokračovala až do 30. 4. 1942. V tento den byly zastaveny téměř všechny civilní stavby v Německu a zemích Německem okupovaných. Stavební zařízení a část stavebních čt byla převedena na různé práce pro vojenské účely. Do konce války hlídala opuštěné staveniště dálnice německá armáda.

Po válce byla v letech 1946–1947 provedena demontáž zbylých stavebních zařízení a odvezen použitelný stavební materiál. Od té doby je staveniště zcela opuštěné. Mnoho kilometrů dálničního tělesa zarostlo vysokými stromy, četné úseky s mělkými zemními pracemi byly rozorány, další místa znehodnocena (z hlediska stavby dálnice jako celku) různým využitím pro místní účely. Dokončené objekty a některé úseky dálničního tělesa jsou dosud velmi zachovalé.





Popisovaný úsek rozestavěné dálnice

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Staničení dálnice začínalo nultým kilometrem v křižovatce Schönfelder Kreuz na odbočce tehdy již částečně dokončeného dálničního okruhu kolem Berlína (Berliner Ring) společně s dálnicemi Berlin – Dresden a Berlin – Breslau – Gleiwitz. Nedaleko Breslau se na této dálnici nacházel tisící kilometr říšských dálnic uvedený do provozu 27. září 1936. Sama trasa Breslau – Wien odbočovala jihozápadně od Breslau poblíž obce Kanth (dnes Kathy Wroclawskie). Z celkové plánované délky asi 320 km bylo z nezjištěných důvodů rozestavěno přibližně 85 km dálnice, a to především na území tehdejšího Protektorátu Čechy a Morava. Dálnice byla stavěna podle jednotné normy německých dálnic té doby, ovšem s přihlédnutím k posledním poznatkům v oboru dálničního stavitelství.

Návrhová rychlost je 160 km/hod. v celém rozestavěném úseku, nezávisle na charakteru krajiny. Vysoké návrhové rychlosti odpovídá velkorysé směrové řešení. Trasa se velmi málo odchyluje od povšechného směru. Minimální poloměr směrových oblouků je 600 m. Tohoto povoleného minima využil trasér, Němec a pracovník RAG ing. Dr. Hans Lorenz jen jednou, a to ve velmi obtížném terénu. Jinak použil směrové oblouky o poloměru mnohem větším.

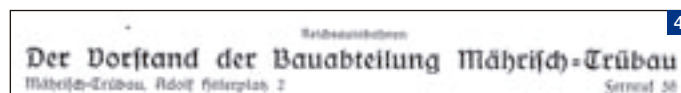
Velkorysé je také výškové řešení. Maximální dovolené stoupání je u této dálnice pouze 5 %. (Veškeré protektorátní dálnice měly maximální použité stoupání 6 %.) Stoupání 5 % je však využito pouze zcela výjimečně. Nejmenší použitý poloměr výškových oblouků je 10 000 m.

Z hlediska trasování je projekt dálnice na svou dobu pokrokový. Křivka dálnice je velmi pěkně začleněna do krajiny. Svahy zářezů mají menší sklon, než vyžaduje soudržnost zeminy, protože takto provedené zemní práce působí méně rušivě. Dálnice byla projektována v době, kdy ještě nebyla známa Rankeho metoda prostorového vykreslení trasy počítačem (ta byla vypracována až v roce 1943). Toho, že křivka rozestavěné dálnice vychází pohledově velmi dobře, dosáhl ing. Dr. H. Lorenz tím, že si od akademického malíře prof. Schaffrana nechal nakreslit realistickým způsobem jednotlivé pohledy z předpokládané trasy dálnice a dálnici do obrazů dokresloval. Místy i přes toto opatření dochází k takzvanému uskakování trasy. Linie dálnice se z pohledu řidiče na okamžik „ztratí“.

Na rozestavěném úseku je velké množství mostních staveb v různém stupni dokončení.

K dodržení vysoké návrhové rychlosti ve značně členitém terénu bylo nutno napláňovat na území protektorátu dva velké dálniční mosty, samostatným projektem bylo přemostění údolí říčky Lubě a paralelního údolí Hlubockého potoka (Projekt Vierbrücken). Ve směru dálnice na Breslau (mezi severní hranicí protektorátu a původní československo-německou hranicí u Králík) byly naplánovány tři velké dálniční mosty. Ve stejném prostoru ve směru na Vídeň nebylo třeba z důvodu téměř ploché krajiny plánovat žádný velký most.

Mimoúrovňové křižovatky měly umožnit napojení silniční a dálniční sítě protektorátu na dálnici. Bohužel z nedostatku dochovaných plánů a dalších dokumentů lze určit pouze mimoúrovňové křižovatky v úseku Moravská Třebová – Syrovice (Moravská Třebová, Jevíčko, Sebranice, Kuřim, Brno-Bystrc, křižovatka s protektorátní dálnicí u Troubska, Syrovice).



„Hlavičky“ oficiálních dokumentů používaných při stavbě dálnice pro korespondenci

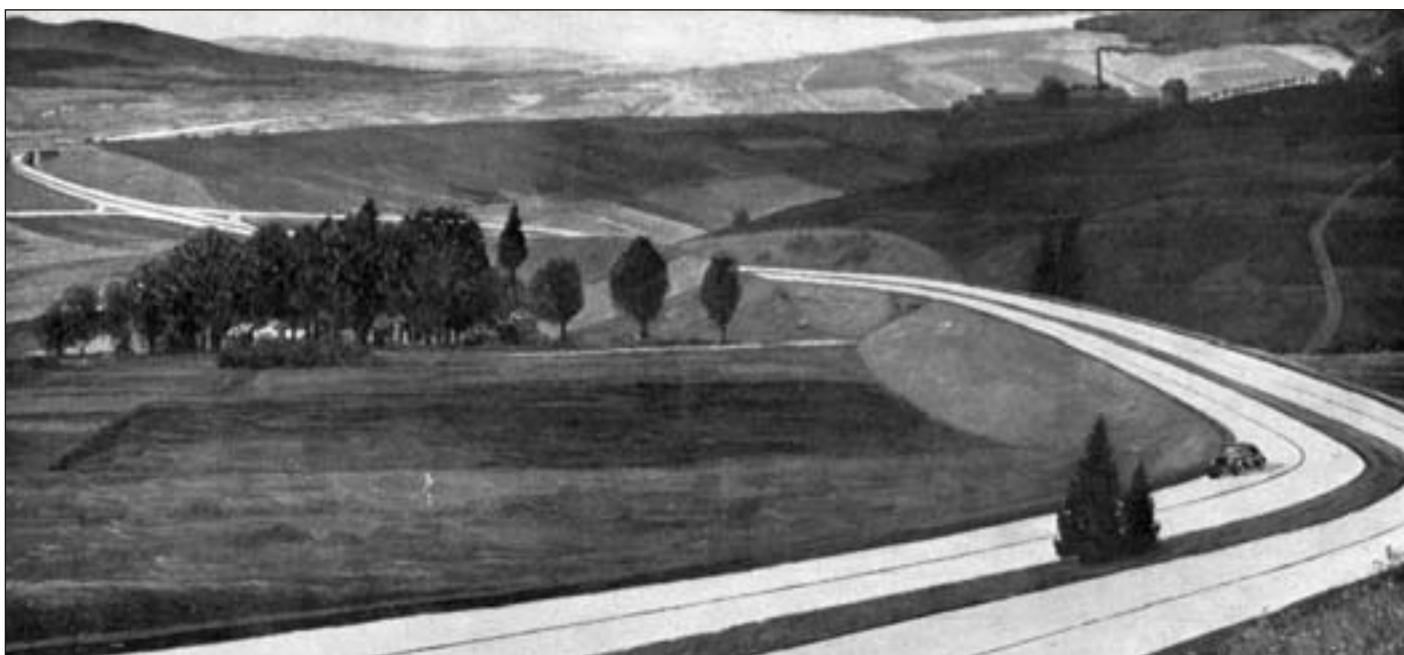
1. Hlavička používaná na listinách ing. Dr. Lorenze
2. Hlavička používaná na listinách stavební kanceláře v Lanškrouně
3. Hlavička používaná na listinách „Streckenzernatu“ (vedení celé stavby dálnice) v Moravské Třebové
4. Hlavička používaná na listinách stavební kanceláře v Moravské Třebové
5. Hlavička používaná na listinách stavební kanceláře v Brně

Srovnání za pomoci kreseb/vizualizací (prof. Schaffran 1941)

Pro srovnání – na obou kresbách vidíme továrnu na šamot ve Velkých Opatovicích. Na kresbě 2 vidíme klesání dálnice od protektorátní hranice k silnici Jevíčko – Křenov, dále mimoúrovňovou křižovatku Jevíčko, za ní most přes dálnici, kterým dálnici křížuje silnice Jevíčko – Velké Opatovice.



Kresba 1: krajina u Jevíčka bez dálnice



Kresba 2: krajina u Jevíčka s dokončenou dálnicí

Na mnoha místech je dálnice ve značně vysokém stupni dokončení. Zemní těleso je připraveno pro kladení dálničních vozovek (úsek Jevíčko – Chrudichromy). Je vybudována kanalizace, která je bez jakékoliv údržby většinou dodnes plně funkční. Na trase dálnice se nacházejí dva nejvyšší dálniční násypy v naší republice, a to u Bačova a Ostopovic. Výška těchto násypů je 28 a 32 metrů.

Závěrem můžeme konstatovat, že rozestavěná dálnice ukazuje na dílo technicky velmi zdařilé. Porovnáme-li tehdejší návrhové parametry se současnými, vidíme, že návrhová rychlost byla tehdy vyšší. Stavební šířka dálnice je téměř shodná (dnešní dálnice nejčastěji 26,5 nebo 27,5 m, německá průchozí dálnice 28,5 m). Ojediněle použité oblouky o malém poloměru a 5% stoupání jsou pro dnešní dálnice nepřijatelné.



Kresba krajiny se zakreslenou dálnicí po dokončení



Do fotografie vynesena dálnice po dokončení

Z hlediska použití rozestavěné dálnice pro budoucí stavbu komunikace R43 není třeba větších úprav. V úseku Brno – Moravská Třebová se nenacházejí oblouky o malém poloměru a jedinou překážkou jsou čtyři 4–5% stoupání (Brno–Bystrc, u obcí Skalička, Černá Hora a Chrudichromy). Ta však lze velice lehce eliminovat zvětšením zemních prací (vyšší násypy a hlubší zářezy). Ostatní technické parametry jsou použitelné

pro dnešní stavbu komunikace typu R24, 5/120. V některých případech je třeba drobných úprav (protihlukové stěny, bio-koridory). Z mého osobního pohledu (Janda) by bylo velice vhodné postavit (dostavět) alespoň jeden úsek o délce 5 až 10 kilometrů podle německých norem z roku 1939 tak, aby byla pro budoucí generace zachována možnost srovnávání vývoje technických parametrů dálnic.

Úsek (stavba)	Stavební díl – tzv. baulos, stavba velkého mostu (samostatná)	Realizace (firma)	Zahájení stavby
Most přes údolí Třebůvky v Linharticích		???	jaro 1940
Most přes údolí Pacovky v Městečku Trnávce		Pittel & Brausewetter, Vídeň	jaro 1940
Krasíkov – Bílá Studně	Stavební díl 28	???	stavba nezahájena
Bílá Studně – Městečko Trnávka	Stavební díl 29	???	stavba nezahájena
Městečko Trnávka – Víska u Jevíčka	Stavební díl 30	Hermann Milke KG, Berlín-Wansee	jaro 1939
Víska u Jevíčka – Vanovice	Stavební díl 31	Hermann Milke KG, Berlín-Wansee	jaro 1939
Vanovice – železniční trať Česká Třebová – Brno u Svitávky	Stavební díl 32	Carl Rose, Berlín	jaro 1939
Železniční trať Česká Třebová – Brno u Svitávky – Býkovice	Stavební díl 33	Pittel & Brausewetter, Vídeň – Lanna a. s., Praha	jaro 1939
Další firmy podílející se na stavbě:			
Některé mosty stavebního dílu 31		Jakub Swatek, Moravská Třebová	
Některé mosty stavebních dílů 31 a 32		Karger a spol., Brno a Ryšavý a spol., Svitavy	



Organizační struktura výstavby dálnice

Gesellschaft Reichsautobahnen
Berlín-Pariser Platz 4
Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen:
ing. Dr. Fritz Todt

Oberste Bauleitung Reichsautobahn Breslau
Hohenzollernstrasse 52

Oberste Bauleitung Reichsautobahn Wien
Dr. Karl-Lueger-Platz 5

Streckendezernat Mährish Trübau
Adolf-Hitlerplatz 1
Přednosta a německý vládní rada pro výstavbu dálnic:
ing. Dr. Hans Lorenz

**Bauabteilung
Mährish Trübau**
Adolf-Hitlerplatz 2
Přednosta stavební
kanceláře:
**ing. Reinhard-Kraft
Metzner**

Bauabteilung Landstron

Bauabteilung Brünn
Pilgramgasse 3/II
Přednosta stavební
kanceláře:
ing. Martin Weiner

Bauabteilung Nikolsburg

Ing. Dr. Fritz Todt

Narozen 4. září 1891 v Pforzheimu (Baden, Německo). Studoval na vysokých školách technických v Mnichově a Karlsruhe. V hodnosti důstojníka pěchoty se zúčastnil první světové války. Po skončení první světové války pracoval jako stavbyvedoucí. V roce 1923 vstoupil do NSDAP. Koncem dvacátých let minulého století se výrazně podílel na vývoji plánů pro stavbu dálnic v Německu a od roku 1933 ve funkci generálního inspektora říšských silnic vedl výstavbu této sítě. Výrazně zasáhl do plánování a výstavby naší dálniční sítě, přičemž vždy postupoval korektně a ve sporných případech v náhledech na různá technická řešení dal často za pravdu českým návrhům. Zemřel 8. února 1942 při letecké havárii.



Ing. Dr. Fritz Todt (1939)

Prof. ing. Dr. Hans Lorenz

Narozen 25. října 1899. Na přelomu dvacátých a třicátých minulého století pracoval na různých silničních stavbách ve východních částech Německa. Od roku 1934 jeden z vedoucích pracovníků RAG (Reichsautobahngesellschaft – německá státní organizace pro výstavbu dálnic). V lednu 1939 převzal přípravu stavby německé průchozí dálnice. V letech 1939–1943 sídlil v Moravské Třebové, odkud řídil projekční a stavební práce na této dálnici a zasahoval do přípravy a výstavby všech dálnic na území protektorátu jako zmocněnec F. Todta. Po válce působil jako profesor na Vysoké škole technické v Berlíně. Autor nebo spoluautor mnoha odborných publikací pojednávajících o trasování a projektování silnic a dálnic. Zemřel 24. října 1974.



Hans Lorenz s novináři a technickými úředníky na inspekční cestě na stavbě dálnice u obce Ostropovice poblíž Brna (léto 1940)

Ing. Hans Freising

Narozen 18. ledna 1905 v Gmündenu (Horní Rakousko). Vyrostl v Brně, kde studoval na německé Vysoké škole technické elektrotechniku. Studia ukončil v roce 1932 jako diplomovaný inženýr. Od roku 1938 byl zaměstnán jako vedoucí pravěkého oddělení Slezského muzea v Opavě. V letech 1939–1940 prováděl rozsáhlé archeologické průzkumy na stavbě severního úseku Německé průchozí dálnice. Tyto průzkumy velice pečlivě dokumentoval a pořizoval i fotografickou dokumentaci. Některé z jeho fotografií zachycujících druhotně stavbu dálnice jsou použity v této publikaci. Po válce se usadil ve Stuttgartu, kde působil od roku 1950 jako vrchní zemský geolog na Geologickém zemském úřadu ve Stuttgartu. Zemřel 8. ledna 1977 ve Stuttgartu (Německo).



Ing. Hans Freising (1942)

POPIS TRASY DÁLNICE

Začátek popisovaného úseku dálnice:

Dálniční kilometr 432 – poblíž plánovaného křížení dálnice a železniční tratě Česká Třebová – Olomouc nedaleko obce Krasíkov.

(staničení od Berlínského dálničního okruhu – křižovatky „Schönefelder Kreuz“)

Konec popisovaného úseku dálnice:

Dálniční kilometr 483 – jižně od obce Lysice.

(staničení od Berlínského dálničního okruhu – křižovatky „Schönefelder Kreuz“)

O připravované a realizované stavbě dálnice na území tehdejších Sudet se dochovalo velice málo informací. V roce 1939 byla zahájena stavba stavebního dílu 30 (km 448,3–454,6) a na jaře 1940 započaly práce na stavbě dvou velkých mostů stavebního dílu 29 (most přes údolí Pacovky v Městečku Trnávce a most přes údolí Třebůvky v Linharticích). Další práce byly realizovány v letech 1939–1940 východně od Lanškrouna (průsek pro dálnici, sondážní a přípravné práce v místech mostu přes údolí pohraničního potoka a dva dělnické pracovní tábory). Dále na sever k dnešní státní hranici nebyly žádné práce související se stavbou dálnice prováděny.

Stavební díly 28 a 29 byly v terénu vyznačeny (vykolíkovány) a postaveny byly i ubytovací tábory pro dělníky (Třebořov, Dětrichov, Moravská Třebová, Rozstání, Trnávka). V místech plánovaných dálničních mostů a mostu přes dálnici byly kopány sondy na zjištění únosnosti podloží. Pro úředníky stavebního dozoru dílů 28, 29, 30 a 31 byla v Moravské Třebové v rámci stavby dělnického ubytovacího tábory postavena budova, ve které se nacházelo jejich zázemí.

Z výše popsaných prací se do dnešní doby nic nedochovalo. Pozůstatky po stavbě mostu přes údolí Třebůvky v Linharticích byly zlikvidovány při stavbě čistírny odpadních vod.

Mezi mosty přes údolí Třebůvky v Linharticích a údolí Pacovky v Městečku Trnávce měla dálnice protínat obec Rozstání. V kapitole „Základní technické údaje“ jsou zobrazeny dvě různé vizualizace vedení dálnice touto obcí a jejím okolím.

Nejseverněji dochované pozůstatky stavebních prací na dálnici se nacházejí na severním okraji Městečka Trnávka. Začínají nenápadným zemním tělesem v délce asi 300 metrů.



Přemostění říčky Moravská Sázava a železniční tratě Česká Třebová – Olomouc asi 200 metrů západně od nádraží Krasíkov. Dále pohled na dálnici ve směru na Vídeň. Za tímto přemostěním začínal stavební díl 28, který byl připraven k výstavbě. Stavební práce však nebyly zahájeny.



Bílá Studně: Pohled severním směrem. Dálnice obloukem míjí obec Bílá Studně a pokračuje ve směru na sever.



Linhartice: Dvě varianty dálničního mostu přes údolí Třebůvky v Linharticích. Konstrukce mostů měla být stejná. Rozdílné bylo pouze pojetí jižního předmostí. První varianta počítala pouze s malou odpočívkou, druhá varianta s velkým parkovištěm umožňujícím pohled na konstrukci mostu a výhled na Moravskou Třebovou. K realizaci byla nakonec zvolena druhá varianta.



Na nákrese vidíme dálniční most přes údolí potoka Pacovka v Městečku Trnávce včetně přiléhajících úseků dálnice



Započaté zemní práce (skrývka ornice) na severním předmostí plánovaného mostu přes údolí potoka Pacovka v Městečku Trnávce v r. 1941

Údolí říčky Pacovky měla dálnice překonat železobetonovým viaduktem s úzkými oblouky (pro úsporu oceli) o celkové délce 342 m. Podle vyprávění pamětníků byly pro všechny pilíře a obě opěry mostu vyhloubeny základy a dva pilíře byly částečně vybetonovány. Poblíž mostu byl postaven ještě jeden zkušební pilíř. Do dnešní doby se dochovaly pouze pozůstatky zkušebního pilíře. Dále na jih nejsou stavební práce patrné, až jihozápadně od Městečka Trnávka v mělkém údolí bezejmenného potoka začínají zemní práce, zpočátku pouze na poloviční šířku dálnice.

Za obcí Lazy je již na dálničním tělese vytvořen příčný profil s vyššími krajnicemi, středním dělicím pásem a prohloubením v místech plánovaných dálničních vozovek. Z objektů jsou vybudovány pouze propustky a kanalizace. Od Lazů probíhá dálnice až po úroveň obce Chornice víceméně po vrstevnici úbočím hory Hušák (626 m n. m.). Poměrně hluboké příčné údolí Arnoštovského potoka měla dálnice překonat vysokým násypem, který je z větší části vybudován, s parabolickým mostem přes potok. Z mostu jsou postaveny pouze základy. Dálnice zde směřuje jižním směrem a asi o 500 metrů dále měl být přes dálnici postaven most, který by umožňoval spojení Vísky se Zadním Arnoštovem. Stavba mostu nebyla zahájena. Za obcí Víška se v mělkém údolí nacházejí vybetonované základy dálničního mostu přes polní cestu. V údolí se měl dále nacházet mostek přes místní potok. Stavba tohoto mostku však nebyla zahájena. Za tímto mělkým údolím se nachází zářez dálnice v nevysokém hřbetu. V tomto zářezu dálnice opouští území bývalých Sudet, překonává tehdejší hranice a míří na území Protektorátu.

Přes další, tentokrát hlubší příčné údolí bezejmenného potoka je částečně dohotoven násyp, dokončen trubní propust pro potok a rozestavěny základy parabolického mostu. Zářez v následujícím příčném hřbetu přechází v úsek s částečně rozoranými mělkými zemními pracemi. Částečně rekultivovaný úsek je vystřídán prvním dokončeným dálničním mostem. Jedná se o dálniční most přes



Stavba dálnice u obce Lazy na podzim 1939



Odkrývání archeologických nálezů u obce Lazy na podzim 1939

polní cestu a místní vodoteč. Následuje trubní propust přes místní potok. Dále dálnice překračuje dokončeným mostem silnici Jevíčko – Křenov. Na krátkém násypu a následujícím zářezu je velmi dobře patrný příčný profil zemního tělesa dálnice.

Po opuštění zářezu se objevuje pohled na jedno z nejzajímavějších míst celé stavby. Trasa nejprve nedosypaným násypem s parabolickým mostem překračuje zrušený



Na obou fotografiích: Stavba dálnice a archeologické nálezy u obce Chornice v r. 1939

vodní náhon mlýna v Jevíčku. Násyp (stále nedokončený do plné výše) pokračuje až k velkému parabolickému mostu přes silnici Jevíčko – Smolná. Tato silnice byla povýšena na odbočující komunikaci z dálnice. Zde je rozestavěna mimoúrovňová křižovatka. V rámci této stavby byly připravovány a částečně i prováděny úpravy komunikace Jevíčko – Smolná. Dále byly připravovány a částečně prováděny práce na silničním přivaděči k obci Velké Opatovice (dnes rekultivováno). Těsně za mostem přes silnici Jevíčko – Smolná následuje parabolický most přes Malonínský potok. Koryto Malonínského potoka je nyní přeloženo, a tak se stalo, že most jednoho odbočujícího ramene křižovatky je vybudován zdánlivě bezúčelně v poli, kdežto most na druhém symetrickém odbočujícím ramenu je nad tokem potoka. Dlouhý násyp dále pokračuje směrem k jihu až do zářezu u Velkých Opatovic. V násypu je vybudován svod kanalizace odvodňující zářez do Malonínského potoka.

Při pohledu zářezem směrem k jihu skýtá efektní podívanou dokončený a používaný most přes dálnici na silnici z Jevíčka do Velkých Opatovic. Vystoupíme-li na most, je pěkně vidět rozestavěná dálnice směrem k severu. V kapitole „Základní technické údaje“ je zobrazena vizualizace mimoúrovňové křižovatky Jevíčko od severu.

Dále na jih pokračuje rozestavěná dálnice obloukem v zářezu, ve kterém je dálniční těleso stále ve vysokém stupni dokončení zemních prací. Dokončena je i kanalizace s vpustěmi a vstupy vybudovanými po zhruba 45 metrech a zaústěnými do průběžné stoky ve středním dělicím pásu.

Zářez přechází v dlouhý násyp, jímž rozestavěná dálnice překračuje mělké údolí Opatovického potoka. V násypu jsou tři dokončené objekty: most přes železniční trať



Zemní práce u obce Chornice v r. 1939



Opuštěné těleso dálnice u obce Chornice (1985)

Chornice – Skalice nad Svitavou a polní cestu, typický parabolický mostek přes Opatovický potok a most přes polní cestu a dnes již zrušený mlýnský náhon.

Nízký násyp pokračuje k jihu, kde se objevuje konstrukčně zajímavý dálniční most nad rozestavěnou přeložkou železniční trati a silnice. Most má opěry obloukového půdorysu, aby bylo vyhověno v tomto úseku společné trase přeložky železniční tratě Chornice – Skalice nad Svitavou a silnice Velké Opatovice – Cetkovice.

K jihu pokračuje trasa v ploché otevřené krajině mělkými zemními pracemi, ale keře a stromy na opuštěném staveništi znemožňují fotodokumentaci. Silnici Borotín – Cetkovice dálnice přechází mostem, který postrádá travertinové či pískovcové obložení typické pro většinu staveb. Povrch je nastříkán velmi hrubou, cementovou omítkou. Staveniště je i dále pokryto vysokým lesním porostem. Ten částečně zakrývá most přes Borotínský potok a o něco dále i další, opět neobložený most přes zrušenou polní cestu. Následuje násyp a v nepřehledném, velmi zarostlém místě se ukrývá nedokončený most přes polní cestu.

Nevýrazným hřbetem prochází trasa dálnice v zářezu s dokončeným mostem přes dálnici na polní cestě Vanovice – železniční stanice Šebetov. Dále k jihu za mostem přes silnici Vanovice – Šebetov nedokončená dálnice dlouhými násypy s mostky a mezilehlým zářezem překonává dvě mělká údolí místních vodotečí.

Obec Sudice míjí dálnice ladným obloukem těsně při západním okraji vesnice, přičemž silnici Sudice – Pamětice přechází mostem. V těchto místech je opuštěné staveniště prakticky bez lesního porostu, a tedy velmi přehledné. Vzápětí se trasa dálnice staví do cesty poměrně hluboké příčné údolí potoka Semič. Je vybudován obrovský násyp s mosty přes potok Semič a silnici Sudice – Vísky. Za násypem se dostáváme do zářezu v sedle mezi vrchy Hodiška a Krajovánky. V tomto zářezu je patrná jediná chyba, která vznikla špatnou návazností tehdy použitých map. Pravděpodobně vzhledem k vysoké hodnotě již provedených vytyčovacíh prací v terénu byla závada vyřešena tak, že do trasy dálnice byly vloženy dva protisměrné oblouky o poloměru 3000 metrů a tím trasa navázána. Vratme se však ještě nazpět. Mezi velkým násypem a sedlem je patrné velké rozšíření dálničního tělesa. V těchto místech se měla nacházet velká odpočívka vybavená čerpací stanicí, autoopravnou, restaurací s možností ubytování a mělo zde být vybudováno dálniční cestmistrovství (Autobahnmeisterei).

Po překonání sedla dálnice u obce Chrudichromy překonává silnici Boskovice – Letovice (most není dokončen, vybetonována je pouze část základů) a následuje téměř



Stavba dálnice severně od Vísky u Jevíčka v r. 1939



Vizualizace vedení dálnice přes údolí Arnoštovského potoka



Základy dálničního mostu přes Arnoštovský potok (2002)



Ing. Hans Freising v místech archeologického nálezu nedaleko Vísky u Jevíčka v r. 1939



Základy nedokončeného mostu ve Vísce u Jevíčka (1999)



Vizualizace dálnice v místě protektorátní hranice nedaleko Jevíčka



Dálniční most přes polní cestu u Jevíčka: Jedná se o první dokončený dálniční most na trase dálnice od severu. Okolí mostu je velmi zarostlé vegetací, což ztěžuje fotodokumentaci (1986).

5procentní klesání k řece Svitavě. Asi v polovině klesání se měl nacházet dálniční most přes místní komunikaci. Stavba tohoto mostu nebyla zahájena. Most přes Svitavu není taktéž vybudován. Mezi řekou a dnešní silnicí do Boskovic je vybudován násyp o stálé výšce asi 3 metry. V tomto násypu se měl nacházet most přes polní cestu a inundaci řeky Svitavy. Z mostu byly vybudovány pouze základy. O něco dále se nachází dnes nevyužitý dálniční most, původně plánovaný pro silnici ze Svitávky do Mladkova. Zemní těleso dálnice bylo na počátku šedesátých let na severní straně přerušeno a byla vybudována náhradní komunikace, protože dálniční most nevyhovoval technickými parametry. Ocelové zábradlí, které se na mostě nachází, není původní a bylo na most osazeno dodatečně. Na jižním předmostí se na dálniční těleso napojuje v sedmdesátých letech nově vybudovaná silnice do Boskovic. Tato silnice využívá na poloviční šířku v délce téměř dvou kilometrů tělesa rozestavěné dálnice. Nově je na této silnici vybudován i most přes železniční trať Brno – Česká Třebová. Dále je staveniště dálnice opět opuštěné. Mezi koncem částečně využitého dálničního tělesa a dnešní silnicí I/43 se měla nacházet mimoúrovňová křižovatka dálnice s dálkovou silnicí Plzeň – Moravská Ostrava. V rámci této stavby měla být vybudována i přeložka dnešní silnice I/43. Stavba dálkové silnice, mimoúrovňové křižovatky a přeložky dnešní silnice I/43 nebyla zahájena. Ve stoupání poblíž obce Voděrady jsou zemní práce dokončeny, a to včetně mostu přes potok. Následující nevýraznou výšinu prochází dálnice zářezem, který je přerušen dosavadním tělesem silnice do Voděrad. Poblíž tohoto tělesa se v zarostlém zářezu nacházejí pozůstatky po provizorním dřevěném mostu, který byl vybudován při stavbě



Dálniční most severovýchodně od Jevíčka (1999)



Stavba základů dálničního mostu u Jevíčka v r. 1939



Dálniční most přes silnici Jevíčko – Křenov (1986)



Dálniční most přes silnici Jevíčko – Křenov (1999)



Jevíčko: most přes zrušený mlýnský náhon (detail odvodnění římsy mostu, 1986)



Jevíčko: most přes zrušený mlýnský náhon (2002)

dálnice a měl dočasně převádět přes zářez dálnice silniční dopravu do Voděrad.

Mělké údolí potoka Úmoří překonává dálnice dlouhým násypem s mosty přes silnici Drnovice – Skalice nad Svítavou a potok Úmoří. Následující zářez je opět přerušen stávajícím tělesem silnice Krhov – Lysice, bezprostředně před rozestavěným mostem přes dálnici. Most měl hotovy

opěry a pilíř. Později pohltilo západní opěru místní zařízení staveniště nezjištěného účelu.

Zemní práce jsou v tomto úseku prakticky dokončeny. Jedinou větší závadou jsou stávající tělesa křižujících silnic tam, kde mosty přes dálnici na těchto silnicích nebyly provedeny nebo nebyly dokončeny (v době výstavby byly zářezy dokončeny a přes staveniště dálnice postaveny



Parabolický most přes silnici Jevíčko – Smolná (1985)



Dálniční most přes Malonínský potok (1999)



Letecká fotografie dálnice u Jevíčka (1990)



Most přes Malonínský potok na levém rameni plánované mimoúrovňové křižovatky u Jevíčka (1999)



Most přes původní koryto Malonínského potoka na pravém rameni plánované mimoúrovňové křižovatky u Jevíčka (1999)



Situace v místech plánované mimoúrovňové křižovatky Jevíčko v roce 1962



Zakončení křídla velkého parabolického mostu (1999)

provizorní dřevěné mosty, v padesátých letech byly tyto mosty strženy a provedeny stávající násypy pro křižující komunikace).

V následujícím násypu se nachází dokončený dálniční most přes polní cestu a místní vodoteč. Těleso dálnice dále přechází do dlouhého zářezu, který je přerušen silnicí Lysice – Bořítov. Za touto křižující komunikací přechází dálnice do dlouhého násypu přes údolí Žerůtského potoka. Tento násyp není v celé své délce dokončen. Zde také končí popisovaný úsek dálnice.



Detailní snímek dálniční kanalizace poblíž dálniční křižovatky Jevíčko (2002)

Most přes dálnici pro silnici Jevíčko – Velké Opatovice:



Provizorní dřevěný most pro převedení dopravy v době výstavby definitivního mostu v r. 1940



Dálniční most přes železniční trať Chornice – Skalice nad Svitavou a polní cestu (1986)



Most přes dálnici (1985)



Dálniční most přes Opatovický potok (1999)



Podhled mostu (1999)



Dálniční most přes polní cestu a zrušený mlýnský náhon u Velkých Opatovic (1999)



Dálňní most přes nedokončené přeložky železnice Chornice – Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou a silnice Velké Opatovice – Cetkovice (1962)



Dálňní most přes nedokončené přeložky železnice Chornice – Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou a silnice Velké Opatovice – Cetkovice (1999)



Staveniště dálnice u Borotína 6. 6. 1939



Na fotografii jsou zachyceni dělníci na stavbě dálnice. Dále na fotografii zřetelně vidíme telefonní vedení, které umožňovalo neustále spojení podél celého rozestavěného úseku dálnice v r. 1940.



Dálňní most přes silnice Borotín – Cetkovice (2002)



Most přes Borotínský potok (1999)



➤ Dálniční most přes zrušenou polní cestu u Borotína (2004)



➤ Nedokončený most u Borotína (1962)



➤ Nedokončený most u Borotína (2005)



➤ Most přes dálnici u Vanovic (2000)



➤ Dálniční most přes silnici Vanovice – Šebetov (2004)



➤ Dálniční most mezi Vanovicemi a Sudicemi (2002)

Dálniční most přes silnici Sudice – Paměťice a jeho okolí:



Provedení středního dělicího pásu na mostě (1962)

Velký násyp u Bačova a okolí:



Pohled na násyp od východu (2000)



Celkový pohled (2000)



Dálniční most pro silnici Sudice – Vísky (1985)



Těleso dálnice u Sudic (1985)



Most přes potok Semič (2000)



Vizualizace dálnice u obce Chrudichromy



Dálniční těleso u Chrudichrom (1985)



Propust u obce Svitávka (1999)



Základy dálničního mostu přes polní cestu a inundaci řeky Svitavy u Svitávky (1962)



Těleso dálnice u Svitávky (1999)



Dálniční most u obce Svitávka: Z důvodu malé volné výšky a šířky bylo koncem padesátých let vybudováno na fotografii zachycené objízdné provizorium. Most ještě nemá osazeno ocelové zábradlí (1962).



➤ Dálniční most u obce Svitávka: Stejně místo po čtyřiceti letech. Přeložka silnice již také není používána (2002).



➤ Zatopené dálniční těleso v místech křížení s dnešní silnicí I/43 (1985)



➤ Most přes potok Výpustek u obce Voděrady (1962)



➤ Těleso dálnice u obce Voděrady (1985)



➤ Trasa dálnice u Voděrad: zářez dálnice a betonové patky provizorního dřevěného mostu (1962)



➤ Dálniční most přes silnici Skalice nad Svitavou – Drnovice (1962)



➤ Dálniční most přes potok Úmoří u Drnovic (1962)



➤ Nedokončený most přes dálnici u obce Lysice (1962)

Dálniční most přes místní komunikaci a potok u Lysic:



➤ Detail provedení opěry, nosné desky a římsy (2003)



➤ Celkový pohled (2003)



➤ Souběžné vedení potoka a polní cesty pod mostem (2003)



Nedokončený most přes dálnici u obce Lysice (1999)



Vizualizace dálnice – pohled na dokončenou dálnici ve směru na Brno. V pozadí velký zářez pro stoupání dálnice na planiny u obce Žernovník.



Pro zachování dopravy na silnici Bořítov – Lysice byl přes zářez dálnice vybudován provizorní dřevěný most (foto z r. 1941). V padesátých letech byl provizorní most zbořen. Přes zářez dálnice byl proveden násyp, na který byla přeložena silnice z Bořítova do Lysic. Na fotografii vidíme provizorní dřevěný most. V zářezu dálnice za mostem stojí parní rypadlo.



Stavba dálnice jižně od Lysic v r. 1941



Zářez dálnice za křižující silnicí z Černé Hory do Lysic (1962)



Most přes Žerůtský potok (1962)

DĚLNICKÉ PRACOVNÍ TÁBORY

Podél popisovaného úseku dálnice se nacházelo celkem 14 táborů, které sloužily k ubytování a stravování dělníků pracujících na stavbě dálnice. Ke dvěma táborům, které byly postaveny východně od Lanškrouna, k táboru nedaleko obce Třebařov a táboru v Moravské Třebové se bohužel nedochovaly žádné dokumenty, které by je popisovaly. Pozůstatky táborů na Lanškrounsku a existující tábor v Moravské Třebové jsou zachyceny na leteckých snímcích v kapitole „Z ptáčích perspektivy“.

Tábor u obce Třebařov (nebo jeho pozůstatky) není zachycen na žádné letecké fotografii. V místech, kde tábor stál, se nenacházejí žádné pozůstatky. Existenci tábora potvrdilo pouze několik pamětníků, hlášení o stavu prací na dálnici z jara 1940 a jeho označení v mapě, která je přílohou tohoto hlášení.

Tábor u obce Dětrichov poblíž Moravské Třebové

V létě roku 1939 byla zahájena stavba dělnického pracovního tábora u obce Dětrichov. Tábor byl ještě před koncem roku 1939 dokončen a připraven přijmout na jaře 1940 dělníky, kteří měli zahájit stavbu dálnice v okolí této obce. Tábor se skládal ze čtyř ubytovacích baráků, kuchyně s jídelnou a sociálního zázemí. V důsledku válečných událostí nebyla stavba dálnice v tomto úseku započata a později (1941–1942) byl tábor přeměněn na „Entbindungslager für Ostarbeiter“ (Tábor-porodnici pro východní dělnice). Jeho cíl byl v mnoha směrech jiný, než název uvádí, uvězněné dělnice zde byly vystaveny nepředstavitelným útrapám. V důsledku těchto útrap zde podle různých záznamů zahynulo 100–120 žen a dětí. Po válce byl tábor zlikvidován a na jeho místě obyvatelé Dětrichova postavili pomník obětem porodního tábora.



Památník obětem tábora, odhalený v roce 1975



Tábor u obce Dětrichov po osvobození v roce 1945

Tábor u obce Rozstání

Stavěn jako běžný dělnický pracovní tábor. Později změněn na pracovní tábor pro německé Židy, kteří pracovali na stavbě dálnice. Po ukončení stavebních prací na dálnici byly v táboře soustřeďovány přestárlé osoby a mladé ženy (těhotné nebo s malými dětmi) z východních oblastí (Sovětský svaz).

Jak zaznamenal hrobař Adolf Richter z Městečka Trnávka, pochoval v letech 1942–1945 celkem 59 osob z tohoto tábora (z toho 17 nemluvňat). Další dvě osoby byly popraveny.

Velitelem dělnického, později židovského pracovního tábora (Lagerführer) byl Franz Steiner (1939–1942).

Po roce 1945 nebyl tábor nijak využíván a rychle chátral. Počátkem padesátých let byl zlikvidován. V místech tábora se dnes nachází chatařská kolonie.



Fotografie tábora u obce Rozstání z roku 1939



Fotografie tábora u obce Městečko Trnávka 1940

Tábor u obce Městečko Trnávka

Stavba tábora byla zahájena na podzim 1939 a od prosince 1939 zde bylo ubytováno 200 českých dělníků nuceně nasazených na stavbě dálnice (Městečko Trnávka se nacházelo na území Sudet). České dělníky v roce 1941 vystřídalo asi 200 francouzských zajatců. Po zastavení prací na dálnici byli v roce 1942 francouzští zajatci přemístěni neznámo kam a tábor využíván jako školicí středisko pro poddůstojníky Wehrmachtu.

Po roce 1945 byl tábor přeměněn na rekreační zařízení.

Pracovní tábor nedaleko Vísky u Jevíčka

Výstavba tábora započala v dubnu 1939, a to jako běžného pracovního tábora pro dělníky. Od roku 1940 byli v táboře ubytováni němečtí Židé, kteří pracovali na stavbě dálnice. Na konci roku 1941 byl tábor přestavěn na zajatecký – pro sovětské zajatce. V důsledku velmi namáhavé práce, špatných hygienických podmínek a dalších nepříznivých okolností zde na následky tyfóvé infekce zemřelo 143 sovětských zajatců.

Tábor byl částečně zlikvidován v roce 1942. Asi tři dřevěné baráky stály v místech tábora až do konce války. Likvidace zbylých baráků tábora proběhla do roku 1950. Po válce byl zřízen v místech uložení ostatků zajatců hřbitov s pomníkem.



Nákres původního dělnického pracovního tábora 1939



Fotografie tábora nedaleko Vísky u Jevíčka 1939



Starší úprava hřbitova sovětských zajatců s pomníkem (padesátá léta)

Tábor u Jevíčka (německý název – Soest)

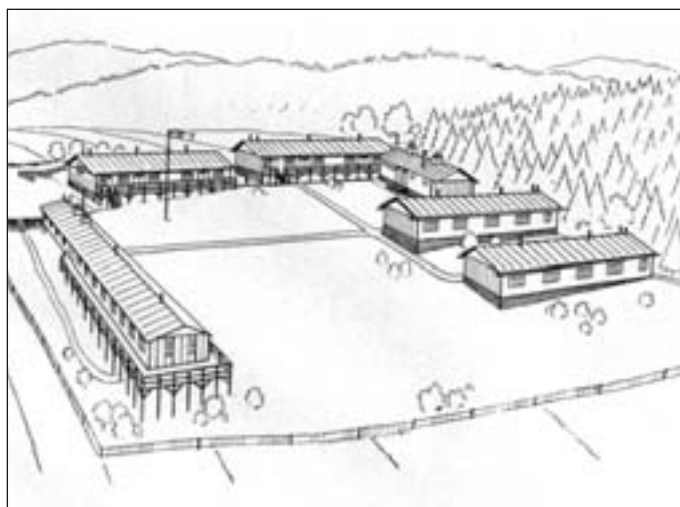
První zmínka o připravované stavbě tábora pochází z počátku ledna 1939. Sama výstavba tábora začala v březnu 1939. U tábora byla vybudována trafostanice a dále byl tábor napojen na vodovod města Jevíčka. Odkanalizování tábora bylo provedeno velmi nevhodně, takže všechny splašky tekly příkopem podél silnice vedoucí k sanatoriu u Smolné a posléze podél silnice Jevíčko – Křenov, dále do místní vodoteče, která napájela Jevíčské koupaliště. Jevíčští si na toto několikrát bezúspěšně stěžovali (v létě zápach, špatná voda v koupališti, návštěvníci sanatoria jezdí podél páchnoucích příkopů atd.). Po celou dobu sloužil jako pracovní tábor pro dělníky. Tábor byl zrušen 24. 8. 1942 a do konce května 1943 zlikvidován. Velitelem tábora byl říšský Němec jménem Feuerpfeil. V místech tábora se dnes nachází zahrádkářská kolonie.

Tábor Borotín (německý název tábora – Nördlingen)

Stavba tábora byla zahájena v únoru 1939. Podle výpovědi pamětníků z obce Borotín bylo v táboře ubytováno velké množství slovenských dělníků, a to především z okolí Nitry. Tito pamětníci dále velmi živě vzpomínají na promítání filmů pro děti v jídelně tábora. Po ukončení prací na dálnici byl tábor zlikvidován na podzim 1942. Lagerführerem tábora byl nejprve po krátkou dobu v roce 1939 říšský Němec, jehož jméno není obsaženo ve spisech a ani pamětníci si ho nepamatují. Od podzimu 1939 až do likvidace tábora byl Lagerführerem sudetský Němec z Vísky u Jevíčka pan Hegr.



Nákres tábora u Jevíčka 1939



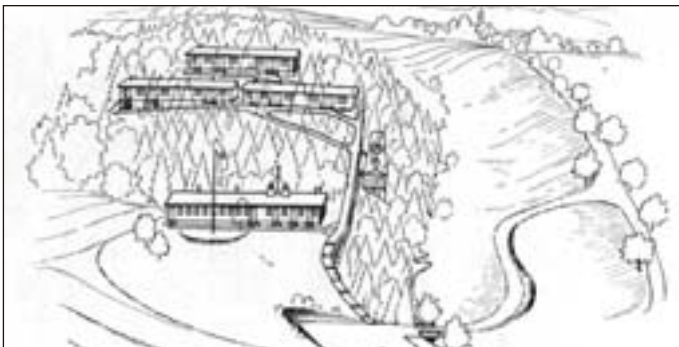
Nákres tábora Borotín 1939



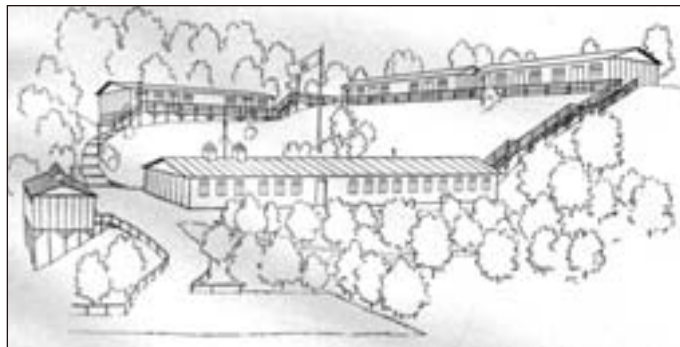
Fotografie tábora u Jevíčka v r. 1939



Fotografie tábora Borotín v r. 1939



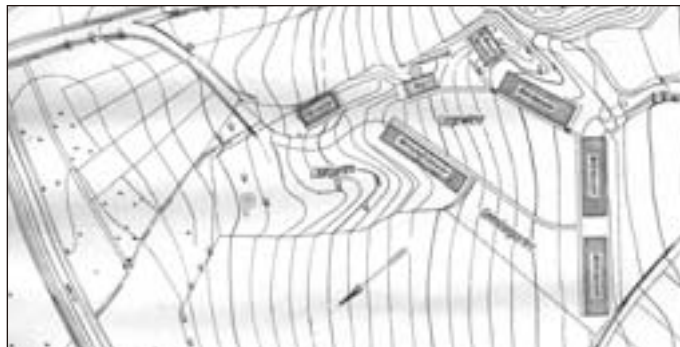
Nákres tábora Paměťice 1939



Nákres tábora u Bačova 1939



Fotografie ubytovacího baráku tábora Paměťice v r. 1939



Půdorys tábora u Bačova 1939

Tábor Paměťice (německý název – Bayreuth)

V lese východně od obce Paměťice byla v březnu roku 1939 zahájena stavba tábora pro ubytování dělníků firmy Carl Rose, která prováděla stavbu dálnice v okolí této obce. Tábor byl dokončen v květnu 1939. Vedoucím tábora (Lagerführerem) byl pan Müller, sudetský Němec pocházející z Podkrkonoší. V kuchyni tábora pracovaly jako kuchařky ženy z obce Paměťice.

Po ukončení prací na stavbě dálnice byl tábor v létě roku 1943 odstraněn.

Tábor u Bačova (německý název – Dikelsbühl)

Tábor byl postaven v první polovině roku 1939. První zápis o táboru pochází z 1. 5. 1939.

V rámci této stavby byla rozšířena příjezdová cesta a postaveno el. vedení k táboru.

Obyvatelé Bačova si na dělníky ubytované v táboře mnohokrát stěžovali, a to z důvodu častých krádeží zemědělských produktů (ovoce, zelenina, luštěniny atd.). Tyto stížnosti se však jen málokdy podařilo vyšetřit vzhledem k velkému počtu dělníků pracujících na stavbě dálnice.

Po zastavení prací na stavbě dálnice byl pracovní tábor ještě v roce 1942 zlikvidován.



Fotografie tábora u Bačova v r. 1939

Tábor u Mladkova (německý název – Heidelberg)

Tábor postaven na jaře 1939. Až do zastavení prací na dálnici v roce 1942 sloužil k ubytování dělníků. Koncem roku 1942 byl přestavěn na „převýchovný“ tábor pro mladistvé delikventy (především pro ty, kteří utekli z nucených prací v Německu). K tomuto účelu sloužil až do konce války. Na obou koncích tábora byly z tohoto důvodu postaveny strážní věže osazené kulomety. Na konci války Němci v jednom z táborových baráků shromáždili „nějaké důležité dokumenty“ a tento barák zapálili. Dokumenty i barák lehly popelem. Zbytek tábora přežil bez úhony celou válku. Těsně po válce byli v táboře shromážděni Němci z okolí a odtud deportováni do Německa.

Později zde byli ubytováni občané Jugoslávie a v době občanské války v Řecku řečtí emigranti (1950–1954). V dalších letech byl tábor využíván k rekreaci (pionýrské tábory, odborářská rekreace apod.). Po roce 1990 tábor pustl, měnil majitele a byl vykrádán.

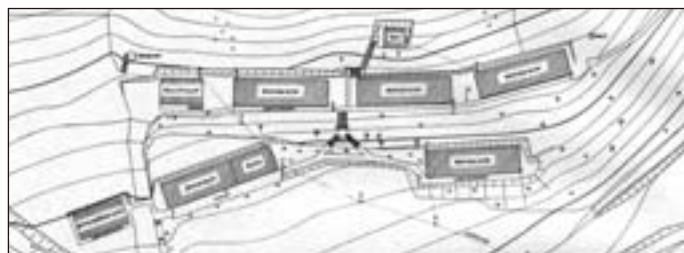
Několikrát byl v táboře založen požár. V letech 2000–2002 byl tábor zlikvidován. Do dnešní doby se dochovaly pouze některé zděné a betonové části tábora.



Tábor u Mladkova okolo roku 1950



Tábor u Mladkova okolo roku 1950



Nákres a půdorys tábora u Mladkova 1939



Pozůstatky tábora u Mladkova (2005)

Tábor u Lysic (německý název – Regensburg)

Stavba tábora byla provedena v květnu a červnu 1939. V táboře byli ubytováni dělníci stavebního sdružení firem Pittel & Brausewetter a Lanna a. s. V rámci výstavby tábora proběhla i stavba studny, která byla po likvidaci tábora využita k posílení obecního vodovodu.

Po zastavení prací na dálnici byl tábor během července a srpna 1942 odstraněn.

Tábor u obce Lysice v r. 1941



STAVEBNÍ DVORY A TECHNICKÉ ZÁZEMÍ

Moravská Třebová

Toto město bylo zvoleno jako sídlo pobočky Německé státní organizace pro výstavbu dálnic (Reichsautobahngesellschaft). Vedení stavby na své náklady přestavělo první patra domů č. p. 2, 4 a 6 na náměstí a zřídilo tam reprezentativní kanceláře (sídlo Bauabteilung Reichsautobahn). Ve druhém patře domů 1 a 3, taktéž na náměstí, byly upraveny prostory pro „Streckendezernat“ (vedení celé stavby dálnice, sídlo ing. Dr. H. Lorenze).

Pro pracovníky těchto institucí byla zřízena ubytovna, která se nacházela mezi dnešní Lanškrounskou ulicí a Udánkami.

Ing. Dr. Hans Lorenz bydlel ve vile u textilní továrny „Silvet“. Vila se dnes nachází v Lanškrounské ulici a je upravena na hotel (hotel ORCA).

Pro dělníky zaměstnané na stavbě dálnice byl postaven „Reichsautobahnlager“, a to pod dnešním Křížovým vrchem. Součástí tohoto tábora byla i budova pro zaměstnance stavebního dozoru dálnice stavebních dílů 28, 29, 30 a 31.

Po roce 1942 byli v táboře ubytováni zajatci, kteří pracovali v továrnách se zbrojní výrobou.



Budova sídla stavebního dozoru, která byla součástí dělnického pracovního tábora, foto v r. 1939



Dům číslo 1 na náměstí v Moravské Třebové. Snímek pochází z roku 1940, kdy v druhém patře této budovy sídlil ing. Dr. Lorenz.

Městečko Trnávka

Městečko Trnávka se po říjnu 1938 ocitlo na území tehdejších Sudet. Z tohoto důvodu se žádné přímé informace o zdejších stavebním zázemí nedochovaly. Dochovaly se však znárodňovací dokumenty z let 1945–1947, které nám

mohou pomoci alespoň částečným náhledem na zdejší stavební zázemí.

V prosinci 1945 byla pracovníky ministerstva techniky provedena prohlídka stavebního zázemí (jeho pozůstatků)



Budovy vybudované firmou Pittel & Brausewetter (2005)



v Městečku Trnávce. Bylo zjištěno, že se zde nacházejí stroje a stavební zařízení několika německých firem. Firma Gayer zde měla bagr, vozíky stavební drážky, dusadla (výbušné pěchy) a kolejové pluhy. Firma Schnellfeier vrtná zařízení a firma Pittel & Brausewetter dvě jednopatrové budovy, rozsáhlé kolejiště, stavební drážky, dílny a věžový jeřáb.

Z těchto dokumentů můžeme alespoň částečně odhalit další podrobnosti. Firma Pittel & Brausewetter prováděla výstavbu velkého dálničního mostu (délka mostu 342 m) v západní části této obce. Stavební drážka firmy popisovaná ve znárodnovacích dokumentech byla postavena z nádraží na staveništi vlastního mostu, dále na severní předmostí, kde byly prováděny zemní práce, údolím říčky Pacovky do lomu na kámen u obce Pacov a na plánu jsou naznačena i plánovaná pokračování drážky ve směru budoucí dálnice na sever.

Dále firma vybuďovala podél téměř celé délky plánovaného mostu pojezdy pro věžový jeřáb. Ten byl dopraven

na staveništi, ale pamětníci ani dobové dokumenty se neshodují v tom, zda byl zprovozněn.

Firma Schnellfeier zde podle soupisu měla vrtné zařízení, které mohlo sloužit k vrtání sond na zjištění únosnosti podloží plánovaných mostů nebo mohlo být použito v lomu u obce Pacov (vrtání a kopání sond je potvrzeno pamětníky v plánovaném úseku dálnice od Krasíkova až po Městečko Trnávka, velké vrtné zařízení bylo použito na staveništi mostu přes údolí Třebůvky v Linharticích).

Firma Gayer zde měla stroje a strojní zařízení určené pro zemní práce. Dá se proto předpokládat její plánované působení v rámci nezapočatého stavebního dílu 29 nebo dílu 30, realizovaného stavební firmou Hermann Milke.

Dvě budovy postavené firmou Pittel & Brausewetter byly po znárodnění převedeny do majetku obce. Je zcela mylné považovat tyto budovy za součást stavby dálnice. Budovy měly sloužit jako sídlo pobočky firmy Pittel & Brausewetter, která plánovala dlouhodobé využití lomu na kámen u obce Pacov.

Velké Opatovice

Stavební dvůr firmy Hermann Milke se nacházel u obce Velké Opatovice, poblíž silnice z této obce do obcí Borotín a Cetkovice. Stavební zázemí zde bylo rozsáhlé, a to z důvodu velké délky stavebního úseku realizovaného stavební firmou. Staveništi dálnice, prováděné touto firmou, začínalo jižně od Městečka Trnávka a končilo na katastru obce Vanovice.

Stavební dvůr se skládal z kanceláří vedení firmy, dílen, výtopy lokomotiv, garáží nákladních a osobních automobilů a skladů materiálu. Za stavebním dvorem byla postavena montovaná vilka, kde bydlel stavbyvedoucí ing. Josef Freytag s rodinou.

Poblíž stavebního dvora byla dále deponie písku těžebního u obce Borotín. Písek byl těžen v obecním lomu



V dílně stavebního dvora



Obě fotografie: stavební dvůr u Velkých Opatovic



Rypadlo značky Menck & Hambrock, typ MC, firmy Hermann Milke na stavbě dálnice:



„Na Doubku“, lanovkou dopravován k dálnici, kde byl na nádraží stavební drážky překládán a rozvážen po celé trase stavby dálnice a dále na deponii u stavebního dvora. Podle poválečných odhadů zde firma vytěžila cca 400 000 metrů kubických písku.

Podél celého staveniště dálnice byly zřízeny další pomocné stavební dvory, které sloužily k uskladnění materiálu potřebného v daném místě stavby, dále zde byly sklady uhlí pro lokomotivy stavební drážky, případně další stavební stroje na parní pohon (lokomobily, rypadla) a další pomocné provozy. V tomto úseku měla firma Hermann Milke jeden pomocný stavební dvůr v místech překladového nádraží zřízeného pro potřeby těžby písku a jeho dopravy z lomu k staveništi dálnice a druhý u Jevíčka poblíž staveniště mimoúrovňové křižovatky. Dá se předpokládat, že jeden až dva pomocné stavební dvory byly vybudovány i na území Sudet. Tuto skutečnost však pro nedostatek archivních materiálů a absenci pamětníků (německé obyvatelstvo bylo po válce vystěhováno) nelze dnes potvrdit ani vyvrátit. V terénu se žádné pozůstatky po takovémto pomocném dvoře nenacházejí. Stejně tak však nenajdeme žádné pozůstatky po těchto stavebních dvorech u Jevíčka, Velkých Opatovic a Borotína.



Rypadlo při práci



Vlevo: údržba lžíce rypadla
Vpravo: „bagrista“ rypadla – říšský Němec pan Kristen

Stavební stroje firmy Hermann Milke používané při stavbě dálnice:

Stavební dvůr u Velkých Opatovic byl i centrem mechanizace firmy. Nacházely se zde dílny na opravy těchto strojů, výtopna parních lokomotiv se skladem uhlí, sklady pohonných hmot a maziv.

Mechanizace firmy

Jedenáct parních lokomotiv:

lokomotivy značky Orenstein & Koppel (fotografie 6, 7)	3
lokomotivy značky Henschel (fotografie 5, 10)	4
lokomotivy značky ČKD	2
lokomotiva značky Rheinmetall	1
lokomotiva značky Borsig (fotografie 8)	1

Motorová rypadla:

Menck & Hambrock typ Mc (fotografie 4)
Orenstein & Koppel (fotografie 3)
Hanomag (fotografie 2)

Stavební jeřáb značky MUKAG (Pojízdný pásový stavební jeřáb o nosnosti 2 tuny, fotografie 1), vedle stavebního stroje je ing. Karlsten (muž s hůlkou), jeden z vedoucích pracovníků firmy Hermann Milke.

Motorový válec Ruthemeyer (fotografie 9)

Autobus na přepravu dělníků, dále osobní automobily vedení stavby. V automobilu Opel sedí řidič stavbyvedoucího ing. Josefa Freytaga pan František Hlubinka (fotografie 11).

Osobní automobil Tatra 97 stavbyvedoucího ing. Josefa Freytaga (na snímku 12).

Nákladní automobily:

Nákladních automobilů bylo používáno velké množství. Velice zajímavé je dobové označení nákladního vozidla s přívěsem. Na fotografii 13 je zachycen nákladní automobil s přívěsem, na kterém je přemísťována parní lokomotiva. Na kabině automobilu vidíme vztyčený výstražný trojúhelník označující nákladní vozidlo s přívěsem. Na fotografii 14 vidíme nákladní automobil bez přívěsu. V tomto případě je výstražný trojúhelník sklopen.

(Jedná se pouze o zjištěnou mechanizaci, firma mohla mít na staveništi v průběhu stavby i jiné stavební stroje, všechny fotografie pocházejí ze staveniště dálnice nebo z jejího okolí v letech 1939–1942.)







Chrudichromy – Bačov

Poblíž obce Chrudichromy, v místech křížení dálnice se silnicí Boskovice – Letovice, byl na jaře 1939 vybudován velký stavební dvůr firmy Carl Rose z Berlína. Ta realizovala stavební úsek dálnice od Vanovic až po železniční trať Česká Třebová – Brno. Tento stavební úsek se vyznačoval velkým objemem zemních prací. Z tohoto důvodu bylo na stavbě nasazeno značné množství stavebních strojů a i stavební zázemí bylo rozsáhlé.

Kanceláře vedení stavební firmy se tentokrát nacházely odděleně od hlavního stavebního dvora. Asi pět montovaných baráků pro ubytování vedoucích pracovníků firmy a potřebné kancelářské zázemí bylo vybudováno nedaleko obce Bačov v údolí potoka Semič. Na druhé straně údolí se nacházel dělnický pracovní tábor Dikelsbühl (viz Dělnické pracovní tábory).

Na pravé straně velkého násypu přes údolí Semiče byl postaven pomocný stavební dvůr, který místní obyvatelé mylně považují za druhý pracovní tábor. Na levé straně násypu byl potok Semič přehrazen. Z takto vzniklé zdrže

byla voda za pomoci lokomobily čerpána do dvou betonových nádrží, z kterých byla dále rozváděna po stavbě. Nedaleko kóty 419 „Krajovánky“ byly zřízeny velké zásobníky na vodu. Voda do těchto zásobníků byla taktéž čerpána pomocí lokomobily a odtud samospádem vedena do stavebního dvora u Chrudichrom. Další pomocný stavební dvůr byl zřízen u obce Sudice, poblíž dálničního mostu přes silnici Pamětnice – Sudice.

V místech hlavního stavebního dvora u Chrudichrom dnes najdeme objekt zemědělského družstva. Žádné pozůstatky po tomto stavebním dvoře ani po pomocných stavebních dvorech se nedochovaly. Poblíž obce Bačov se na levé straně násypu nacházejí dvě betonové nádrže na vodu a betonové patky pro uchycení strojních zařízení. V místech kanceláří vedení firmy se dochovala menší budova, ve které bylo umístěno čerpadlo na vodu. Ve stráni nad touto budovou lze nalézt betonový rezervoár na vodu, z kterého byla voda rozváděna do montovaných budov vedení firmy.



Budova pro čerpadlo na vodu pro kanceláře a ubytovací baráky vedení stavby (2004)



Šachta zásobníku na vodu pro kanceláře a ubytovací baráky vedení stavby (2004)



Jedna z betonových nádrží na provozní vodu (2004)



Stavební stroje firmy Carl Rose používané na stavbě dálnice:

Vzhledem k velkému rozsahu zemních prací prováděných na tomto stavebním úseku dálnice zde bylo nasazeno větší množství stavební techniky.

Parní lokomotivy:

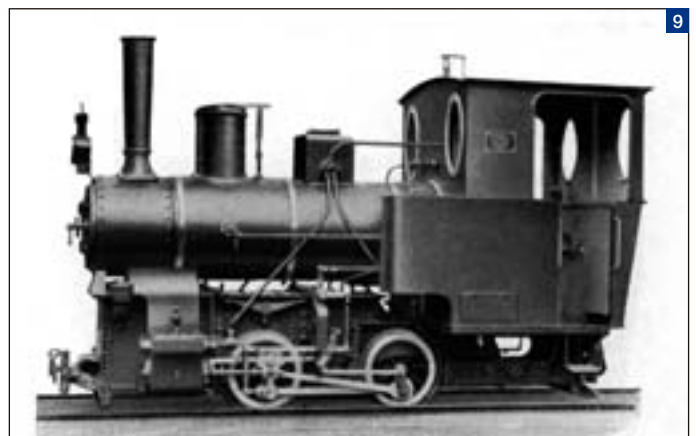
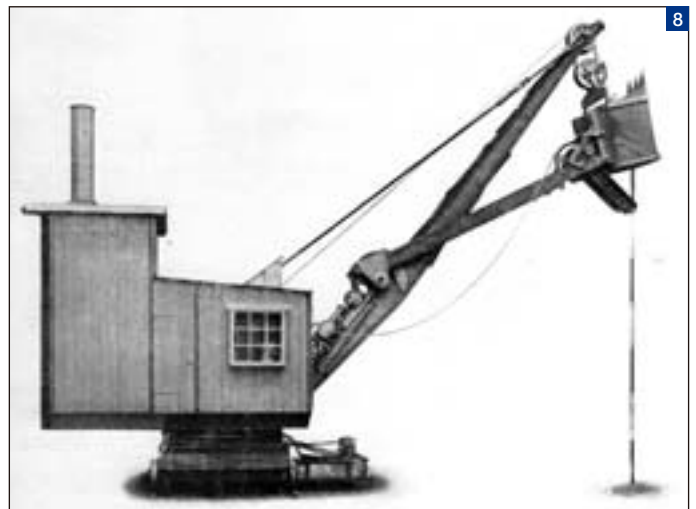
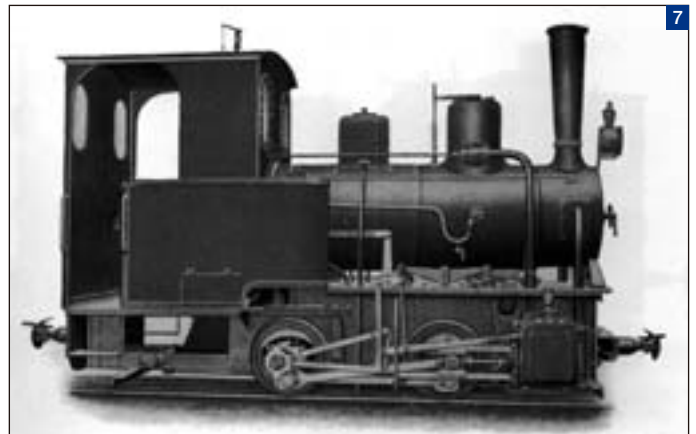
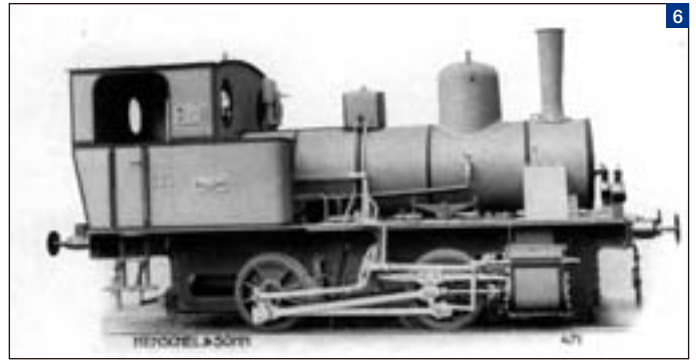
Celkem zde bylo použito 36 parních lokomotiv různých značek:

Orenstein & Koppel (fotografie 2, 7)	13
Henschel (fotografie 1, 6)	5
Borsig	4
Smoschewer	3
Hohenzoler	3
Hanomag	2
Krauss	2
ČKD (fotografie 4)	2
Krupp	1
Maffei (fotografie 9)	1



Kromě parních lokomotiv na stavbě pracovalo i šest parních rypadel značky Menck & Hambrock (fotografie 8) a dále parní lokomobily a parní válce. Pro hutnění násypů byly používány výbušné pěchy firmy Delmag (typ Delmag 1000 – Frosh, fotografie 5). Na přepravu materiálu bylo používáno větší množství nákladních automobilů značek Henschel, Škoda, Hanomag atd. Fotografie číslo 3 zachycuje dělníky firmy ve stavebním vozíku na přepravu materiálu.

Fotografie 1, 2 a 3 pocházejí přímo ze stavby dálnice. Snímek číslo 2 zachycuje havárii lokomotivy na stavbě velkého násypu u Bačova. Fotografie 4–9 pocházejí z nabídkových katalogů firem a zobrazují stroje použité na stavbě tohoto úseku dálnice.



Drnovice

Stavební dvůr sdružení firem Pittel & Brausewetter a Lanna a. s. se nacházel poblíž dnešního křížení nedokončené dálnice se silnicí Skalice nad Svitavou – Drnovice. Sdružení firem dále vybuodovalo na nádraží ve Skalici nad Svitavou překladiště materiálu. Zde byl materiál dodaný na stavbu dálnice po železnici překládán na nákladní automobily a ty ho převážely do vlastního stavebního dvora.

Sdružení firem dále ve spolupráci s firmou Hrabě & Lozovský postavilo pro dopravu písku na staveniště dálnice nákladní lanovku. Lanovka přepravovala písek těžený na svazích hory Velký Chlum k vlastnímu staveništi dálnice.

Do dnešní doby se nedochovaly z překladiště ani stavebního dvora žádné pozůstatky. Pouze v místech koncové stanice lanovky pod horou Velký Chlum se dají nalézt pozůstatky této stanice (betonové patky, základy budov).



Skalice nad Svitavou, za obcí vidíme překladiště a v pozadí vlastní stavbu dálnice v r. 1941

BAU der R A B , Erdbaulos SKALITZ.
Arbeitsgemeinschaft
PITTEL & BRAUSEWETTER - LANNA A. G.

Otisk razítka stavebního sdružení



Parní rypadlo značky Orenstein & Koppel typ 16 firmy Lanna a. s. při práci na stavbě dálnice



Stavební stroje sdružení firem Pittel & Brausewetter a Lanna a.s. používané na stavbě dálnice

Z provedeného objemu zemních prací je jasné, že i v tomto stavebním díle muselo být použito značné množství stavební techniky. Bohužel archivy jsou na tyto informace značně skoupé.

Stejně je tomu i v obecních kronikách, které popisují pouze nasazení rypadel, lokomotiv úzkorozchodných dráhek a nákladních automobilů, a nijak blíže je nepopisují.

Z dochovaných záznamů proto můžeme určit pouze tyto stavební stroje:

- 1) Parní rypadlo Orenstein & Koppel typ 16 (fotografie 1)
- 2) Parní lokomotiva Orenstein & Koppel (fotografie 2)
- 3) Motorová lokomotiva Demag (fotografie 5)
- 4) Parní lokomotiva „Krauss“ (fotografie 3, 4)

5) Motorový válec Škoda NVS-9

6) Dvě motorové lokomotivy Gebus (výrobce Ferrovia Praha)

Stavební sdružení firem Pittel & Brausewetter a Lanna a.s. vybuodovalo dále společně s firmou Hrabě & Lozovský lanovku na přepravu písku, který se těžil na úbočí hory Chlum. Na fotografii 6 je zachycena lokomobila značky Fowler, která sloužila k pohonu lanovky. Snímek 7 zachycuje budování koncové stanice lanovky jižně od Lysic a na snímku 8 vidíme dokončenou koncovou stanici lanovky.

Fotografie parní lokomotivy Orenstein & Koppel pochází z jiné stavby. Jedná se však o totožnou lokomotivu nasazenou na stavbě dálnice. Fotografie motorové lokomotivy Demag pochází z nabídkového katalogu této firmy z roku 1939. Ostatní fotografie pocházejí ze staveniště dálnice.

CO SE PÍŠE V KRONIKÁCH, Z VYPRÁVĚNÍ PAMĚTNÍKŮ

Zápisy z kronik a pamětních knih jsou ponechány v původní podobě. Většina kronik a pamětních knih byla dopisována až po roce 1945, a proto si některé údaje vzájemně odporují nebo nejsou zcela správné.

Kronika a pamětní knihy Velkých Opatovic a Biskupic:

Na jaře roku 1939 bylo započato se stavbou dálnice (autostrády) Vratislav – Vídeň. V blízkosti dálnice byly rozesety tábory k ubytování dělníků. Tábory nazývány „rábly“ podle zkratky RABL (Reichsautobahnlager). Stavbu prováděla německá firma Hermann Milke z Berlína.

Za obcí Víska byl zřízen v dubnu 1939 barákový tábor původně určený pro dělníky, kteří na této dálnici pracovali. Počátkem roku 1940 začali být Židé z různých míst posíláni na práci pro Německo. A tak v těchto barácích Židé bydleli.

Dále z Biskupické kroniky:

Byla krutá zima, bylo hodně sněhu a z každého domu musel jeden člověk chodit na sníh – „Arbeitskraft“. Jen k večeru to bodlo u srdce, od Derflíka (Víska), kde byl „Autobahnlager“, pohyboval se jakoby pohřební průvod, tiše, teprve když přišli blíže, poznávali jsme Židy se žlutými hvězdami, dělníky na dálnici. Šli smutně (jedna cesta 6 km), a když vběhli do obchodu, dalo se jim, co bylo možno...

Dále z kroniky a pamětních knih Velkých Opatovic:

Na podzim 1941 byl tábor přebudován na pracovní tábor pro ruské válečné zajatce. Hlad, nedostačující hygienické podmínky a vysilující práce na stavbě dálnice byly příčinou vzniku epidemie skvrnitého tyfu, jemuž nakonec podlehl 143 sovětských vojenských zajatců.

Tábor byl v roce 1942 zrušen, když stavba dálnice byla přerušena.

Kronika obce Borotín:

Rok 1939

Rok 1939 začal pro naši obec ve znamení stavby dálnice, na kterou je zabráno 14 hektarů nejlepší půdy našeho katastru. Pokračuje se ve stavbě lágru „Na Kopaninkách“ a vyměřuje se trasa dálnice. V lágru jsou ubytováni dělníci, ale vedoucí pracovníci a mistři jsou ubytováni u jednotlivých občanů v obci. Hledá se voda, která by stačila pro zásobování celého tábora, který se rychle rozšiřuje. Nejprve je lágr připojen na stávající vodovod vybudovaný pro

část obce „Frýdentál“, ale protože množství vody z vodovodu nestačí, je proveden pokusný vrt „V Pastouškách“ na obecním pozemku před domkem Jana Maršálka č. 54, kde byl nalezen silný pramen. Pak zde byla vrtána studna a zapuštěna ponorná pumpa na elektrický proud, kterou byla voda čerpána do lágru. Stavbu dálnice v našem katastru provádí firma Swatek z Moravské Třebové.

Rok 1940

Stavba dálnice je v plném proudu. Staví se mosty. Ve zdejším katastru mohou být pouze tři, a to tzv. podjezdy. Jeden bude na plánované silnici k zastávce v Cetkovicích. Kdyby byla silnice už postavena, neprokopávala by se a dálnice by se buď vyvýšila, nebo podkopala. Protože je to zatím jen polní cesta, bude se prokopávat do zářezu, což je velmi nepříhodné pro stavbu budoucí silnice. Druhý most má být na cestě vedoucí od Dvořáčkových č. 55 „Pod hráz“. O třetím mostě se jedná, zda má být na cestě „V příhoně“, nebo na plánované silnici do Světlé.







Rozhodnutím pro „Příhon“ je znemožněna plánovaná stavba silnice do Světlé, což nám budou příští generace jistě zazlívat.

Pro stavbu dálnice zabrali Němci také pískový lom „U doubku“, odkud postavili lanovku dolů k dálnici. Lanovka končí na Vanovickém katastru „U svině“. Lanovkou se sváží písek a dále už ho rozváží polní dráha jezdicí po trase dálnice, a to zčásti přímo na dálnici a dále na haldu „U šibeniční hrušky“ na Velkoopatovickém katastru.

Pamětní kniha obce Pamětic:

1939

Počátkem roku 1939 mělo být započato se stavbou dálnice. Výstavba dřevěných baráků v blízkosti naší obce pro zaměstnance při stavbě dálnice rychle pokračovala a začínaly přípravné pozemní práce pro její výstavbu. Tato dálnice pro účely pravděpodobně vojenské nebo obchodní vede údolím Malé Hané od Opatovic směrem ke Skalici nad Svitavou, bude spojovat Breslau s Vídní. Bude dvouproutková, celkem asi 50 metrů široká. K její výstavbě jsou zabírány pozemky bez ohledu na ztráty půdy nejlepších jakostí. Jakou odměnu majitelé pozemků za svoje pozemky dostali, bude uvedeno v kronikách obcí příslušných místních katastrů, jimiž je vedena.

Práce na dálnici pokračují až do úplné zimy i v zimě, pokud to poměry poněkud dovolují. Ježto v naší obci nebyla jiná výdělečná pracovní příležitost, ani v blízkém okolí, hlásili se do práce na dálnici též občané z naší obce.

1940–1944

Výstavba dálnice toho roku opět plným tempem pokračovala. Hlavní těžiště její výstavby na dolním kraji bylo pod Bačovem, neboť tam v kopcovitém a skalnatém terénu byly nejtěžší práce celé této výstavby v tomto kraji. Tam také byly pro úpravu terénu použity těžké a velmi výkonné pracovní stroje jako bagry, buldozery, nakladače, stroje pěchovací, míchačky betonu aj., které zdejší lidé i lidé z okolních obcí dosud ještě nikde neviděli, proto se chodili na ně dívat a obdivovat jejich velmi důmyslné vyřešení a jejich obdivuhodné pracovní výkony.

Na přepravu hlíny byly zbudovány úzkokolejné dráhy s malými lokomotivami a se sklopnými vozíky, místy sloužila též i nákladní auta. Řev motorů, skřípění a sténání těžce zatížených pracovních strojů, pískání lokomotiv, rachot dopravních vozíků, hrčení nákladních aut, to vše neslo se současně a denně celým naším krajem.

Lidé z naší obce pracovali na různých úsecích této výstavby, někteří v katastru obce Knínice, někteří u Sudic a Bačova a byli zaměstnáni různými pracemi, částečně

i podle profesí svých povolání, buď u těžby písku na betonování, nebo při dopravě hlíny, někteří při hotovení šalování, při betonování aj.

Hlavní vedení práce měli odborníci podnikatelské firmy Carl Rose z Berlína. Jejich podřízenými byli skupinový vedoucí, ponejvíce Němci z Brna a Sudet, zastávající místa tzv. parťáků. Pracovalo se na dvě směny, od 7 do 14 hod. a od 14 do 21 hod. celoročně, i přes zimu, pouze když byly velké mrazy nebo veliké vánice a příliš sněhu, tak se nepracovalo, a v ty dny museli se dělníci každý den ráno hlásit v kanceláři v „lágru pod Bačovem“, kde byly hlavní kanceláře uvedené firmy. Nebyla-li pro ně jiná práce, mohli jít domů a měli ty dny, kdy se hlásili a nemohli pracovat, všechny zaplacené (což tehdy u našich zaměstnavatelů nebylo). Některé práce byly propláceny časově, některé úkolově. Účastníci těchto prací dosvědčují, že pracovní tempo bylo mírné a platy v porovnání s výdělkem u našich zaměstnavatelů velmi dobré, že bývali mnohdy až překvapeni.

Dále dosvědčují, že chování říšských Němců vůči našim dělníkům bylo velmi slušné, ale o Němcích z Brna a ze Sudet že se to říci nedá.

Mimo občanů z obcí okolních pracovali na dálnici též občané z obcí vzdálených, kteří byli většinou ubytováni v oněch dřevěných barácích u Pamětic a Bačova, kde byly zařízeny pro tyto zaměstnance i kuchyně a jídelny (což u našich firem tehdy většinou nebylo).

V Hoře u Pamětic byla zahájena a rozšířena těžba písku pro stavbu dálnice v pískovém lomu obecním a dále v lese pana Ševčíka z Pamětic. Odběr písku byl proplácen majitelům pozemků těchto pískovišť za odebírané množství. Jeho odvoz byl zajišťován nákladními auty podnikatelské firmy Carl Rose.

Přesto, že výstavba této dálnice poměrně rychle pokračovala, a přesto, že zdejší občané byli dosud nevidanými stroji obrovských výkonů přímo udivováni, i přesto, že v té době rádiové zprávy hlásily téměř denně samá velkolepá vítězství říšské branné moci na všech frontách, přesto již tehdy šeptali si naši občané mezi sebou potají, že již před 1. světovou válkou bylo předpovězeno, že v tomto kraji bude stavěna veliká silnice, jejíž stavba nebude nikdy dokončena...

Kronika obce Chrudichromy:

1939

27. ledna počato bylo v katastru zdejší obce s vyměřováním říšskoněmecké dálkové silnice – autostrády, která bude spojit území východních říšských krajů s východní markou (bývalým Rakouskem). Majitelé pozemků litovali ztráty téměř nejlepších polí. Dálnice zabere v katastru naší obce na 18 hektarů půdy.

Ve středu 12. 7. započato s pracemi na říšské dálnici. Nad silnicí u křižku museli majitelé polí sklídit dosud nezralé obilí, dělníci ryli ornici a odváželi ji na hromady (figury) vedle dálnice. Této ornice prý bude použito na posypání boků a středního pásu dálnice, aby rostliny tam vysázené lépe rostly. Pod odvezení ornice počalo se s odvážením hlíny a s jejím navážením k silnici.

Kronika obce Lysice:

Rok 1939

Koncem května bylo započato se stavbou dálnice. Stavbu prováděly firmy Pittel & Brausewetter a Lanna a. s. Dovážejí se nové stroje, malé lokomotivy, bagry – přicházejí noví a noví dělníci, mistři, inženýři a úředníci. Pro dělníky, kteří nemohli denně docházet po práci domů, byl zřízen za hřbitovem tábor. Bylo tu postaveno několik prostorných dřevěných baráků, kuchyň, skladiště a veškeré příslušenství. Tábor byl nazván jménem Regensburg.

Velikým spěchem bylo započato s prací. V katastru Lysic muselo být pokoseno nezralé obilí na výměře 130 měřic nejlepších lysických polí, aby se mohlo započít s přesunem půdy.

Rok 1941

V tomto roce úplně zmizela nezaměstnanost. Hodně občanů pracovalo na stavbě dálnice, která prochází lysickým katastrem. U tábora Regensburg byla zřízena studna, které bylo později využito k posílení lysického vodovodu.

Rok 1942

V lednu 1942 se pracovalo na dálnici jen částečně, a to v dílnách u Drnovic, jelikož kanceláře stavby provádějících firem byly rovněž v Drnovicích. V únoru přišlo rozhodnutí, že veškeré práce jsou okamžitě zastaveny, firma vyzvána k likvidaci staveniště. Dělníci byli dáni k dispozici úřadu práce, který je zaměstnal ve zbrojním průmyslu.

Část dělníků byla ponechána na odvážení inventáře na nádraží ve Skalici. V červenci a srpnu byly bourány baráky tábora Regensburg. Do počátku října byli již všichni dělníci, dříve na stavbě dálnice zaměstnaní, umístěni v jiných oborech.

Vzpomínky paní Boženy Novákové z Letovic:

Podle jejího vyprávění sepsal Tomáš Janda.

Po maturitě v roce 1939 jsem nastoupila k firmě Hermann Milke na osobní oddělení a zde pracovala až do konce března 1942. Můj budoucí manžel zde pracoval jako mechanizátor. Po uzavření vysokých škol bylo na stavbě zaměstnáno



Ing. Garbrecht, jeden z vedoucích pracovníků firmy Hermann Milke



Pan Mojmir Novák, vedoucí dopravy a mechanizace firmy Hermann Milke. Díky jeho zálibě ve fotografování se nám zachovalo mnoho dokumentárních snímků ze stavby dálnice z okolí Jevíčka a Velkých Opatovic.



Ing. Rith – jeden z vedoucích pracovníků firmy Hermann Milke



velké množství bývalých vysokoškoláků. Na stavbě dálnice byla vysoká fluktuace dělníků. Práce byla sice velmi dobře placená, avšak velmi namáhavá. Na stavbě bylo nasazeno velké množství strojů, a to jak parních, tak i dieselových. Pro přepravu dělníků po stavbě používala firma autobus. Stavbyvedoucí Josef Freytag byl velice slušný člověk, mnoho lidí zachránil před gestapem. Bydlel za stavebním dvorem v montované vilce s celou svojí rodinou. Chování ostatních „říšských“ Němců bylo zcela korektní. Horší to bylo s chováním „sudetských“ Němců.

Výstavba dálnice v okolí Borotína:

Podle vzpomínek svého otce pana Aloise Nárožného sepsala jeho dcera paní Marie Hrudová.

Započato v roce 1939. V Borotíně bylo zřízeno ubytování dělníků (lágr). Část dálnice Jevíčko – Boskovice stavěla firma Hermann Milke, která měla kanceláře a skladiště materiálu nad „Šibeniční hruškou“ (rozcestí V. Opatovice – Borotín – Cetkovice poblíž železniční trati).

Práci dělníků řídili čeští partáci. Dělníci pocházeli většinou z okolí. Práce na autostrádě byla pouze manuální „kolečko a lopata“. I přes tuto skutečnost pokračovaly práce velmi rychle.

V třetím roce stavby začali Němci na frontách prohrávat, a tím byly veškeré práce zastaveny.

Vozovka měla být dvouproutdová a základ tvořila 60cm vrstva písku těženého v Borotíně. Dopravována byla lanovkou přes vanovický katastr na provizorní nádraží mezi Borotínem a Vanovicemi. Po autostrádě byl písek převážen parními lokomotivami – takzvanou úzkokolejkou –, a to až za Jevíčko a na jih až k Sudicím. Dále byla u „Šibeniční hrušky“ vytvořena velká zásoba písku. Z tohoto skladiště byl po válce písek prodáván obcí Borotín zájemcům z okolních vesnic až do vyčerpání zásob.

V katastru obce Borotín byly v polích směrem k Cetkovicím postaveny dva nadjezdy a jeden nebyl dokončen.

Historie Mladkovského tábora:

Sepsal František Pačinek.

Z obecní kroniky:

V roce 1939 přicházejí do Mladkova němečtí úředníci a chystají stavbu dálnice Vratislav – Vídeň. V obci zabrali pozemky pro stavbu ubytovacího tábora pro 300 dělníků dálnice. Tábor byl vybudován na západním svahu kopce Skalky, opatřen elektrickým osvětlením a vodovodem. Pro kanceláře postaven rozsáhlý barák v dědině při silnici proti stodole čp. 11 (tj. v místech dnešní prodejny potravin). Bylo zde 14 úředníků, kteří si bedlivě všimli života v obci a jak reaguje občanstvo na různá nařízení.

Po ukončení prací na dálnici, asi v roce 1942, byl tábor obehnan vysokým deskovým plotem a dvěma srážními věžemi. V táboře byli ponejvíce zavíráni mladiství dělníci ve věku 14–20 let, kteří uprchli z práce v říši. Zde byl vězněn i jediný mladkovský občan František Hebelka, který uprchl z říše a byl ve věku 35–40 let. Velitelem kárného tábora byl gestapák a dozorem byli pověřeni četníci, kteří vodili denně vězně na práci do okolních továren a na stavbu vodovodu v Boskovicích.



Dále z vlastní paměti:

Barák postavený jako první kancelář umístěná v obci – byl dřevěný, stejně jako i všechny ostatní baráky v táboře – byl zlikvidován a někam přemístěn Němci v roce 1943. Počet vězňených utečenců z říše byl po celá léta odhadován na 500–600. Až poslední týden války byl tábor prázdný.

Dále z obecní kroniky:

Přes noc se pak po 8.–9. květnu 1945 z kárného tábora pro české dělníky stal zajatecký tábor pro Němce a Maďary. Během několika dnů bylo v táboře umístěno 750 zajatců, kteří byli později předáni do Boskovic. Stráž v táboře konala místní bezpečnostní stráž. Po odchodu německých vojáků z tábora, zde byli shromažďováni Němci z okolních míst a provinilí Češi (odrodilci). Tábor byl vyprázdněn v květnu 1946 odsunem Němců zpět do říše (před prvními poválečnými volbami 26. 5. 1946), čímž pro občany skončil kontakt s Němci a s válkou.

Dále vlastní paměť:

Od roku 1946 byl tábor užíván k rekreaci mládeže a hned v druhém roce na konci rekreačního období (18. 9.) utonul v řece Svitavě osmnáctiletý rekreant Josef Vavera (od Kladna), který při dovádění s kamarádem skočil do vody a utonul. A tak zatím co za dobu války ani v roce po válce zde k žádné tragédii nedošlo, stalo se tak až rekreantovi. V letech 1947–1948 zde byli s našimi chlapci i Jugoslávci. Tato vzájemná rekreace skončila ukončením přátelství mezi J. V. Stalinem a J. Brozem-Titem. Od 1. 3. 1950 bylo v táboře ubytováno několik stovek řeckých partyzánů.

Během 45 let od roku 1946 do roku 1990 tábor změnil několikrát vlastníky (Státní statek Mikulov a různé odborové organizace). Tyto organizace se o tábor vcelku dobře staraly.

Po roce 1990 „odkoupil“ tábor jeden z nově se rodících podnikatelů. Za tábor nikdy nezaplatil a vše skončilo postupným rozkrádáním tábora, později ničením téměř všeho – jako zapalováním baráků a ničením chatků a buněk.

Konec tábora nastal v letech 2001–2002 znovu prodejem. Nový majitel nechal baráky postavené v roce 1939 rozebrat a zbytek tábora zplanýrovat. V místech tábora je v budoucnosti plánována výstavba rodinných domků.



Z PTAČÍ PERSPEKTIVY

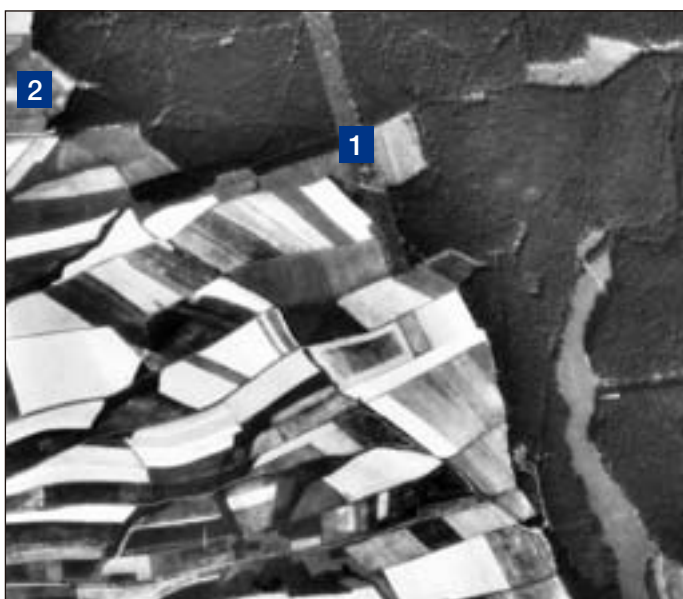
Lanškrounsko 1950:



Celkový pohled na průsek pro trasu dálnice východně od Lanškrouna



Pozůstatky dělnického pracovního tábora východně od obce Albrechtice

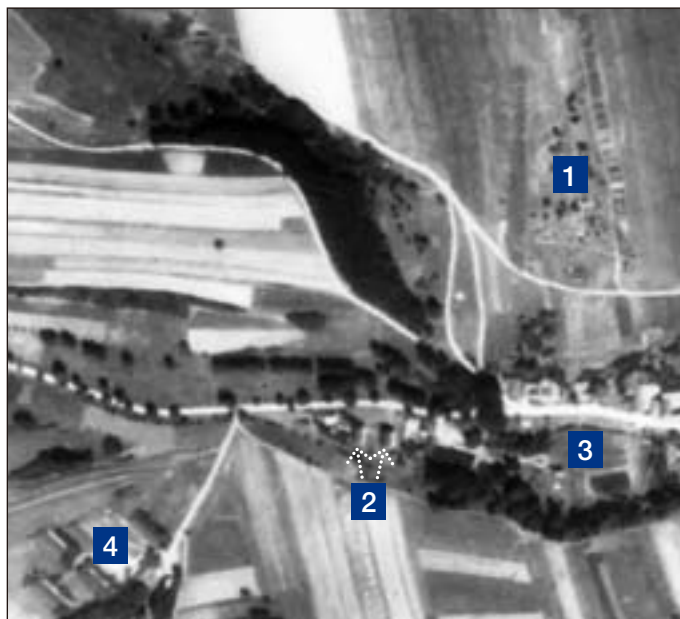


2

1



1. Trasa dálnice
2. Pozůstatky dělnického pracovního tábora severně od obce Lubník



Městečko Trnávka (1953):

1. Zemní práce na severním předmostí
2. Budovy firmy Pittel & Brausewetter
3. Opuštěné staveniště mostu
4. Dělnický pracovní tábor



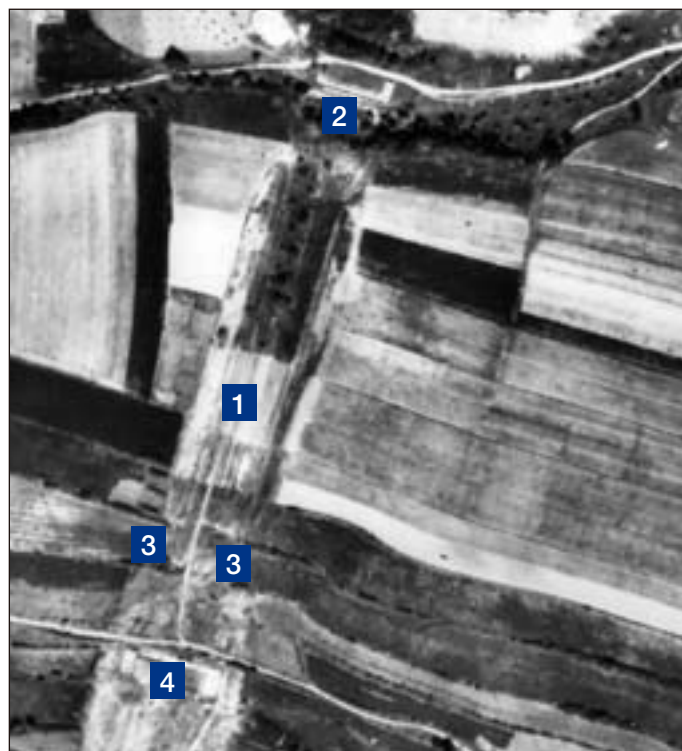
Zemní práce v úbočí hory Hušák nedaleko obce Chornice (1950)



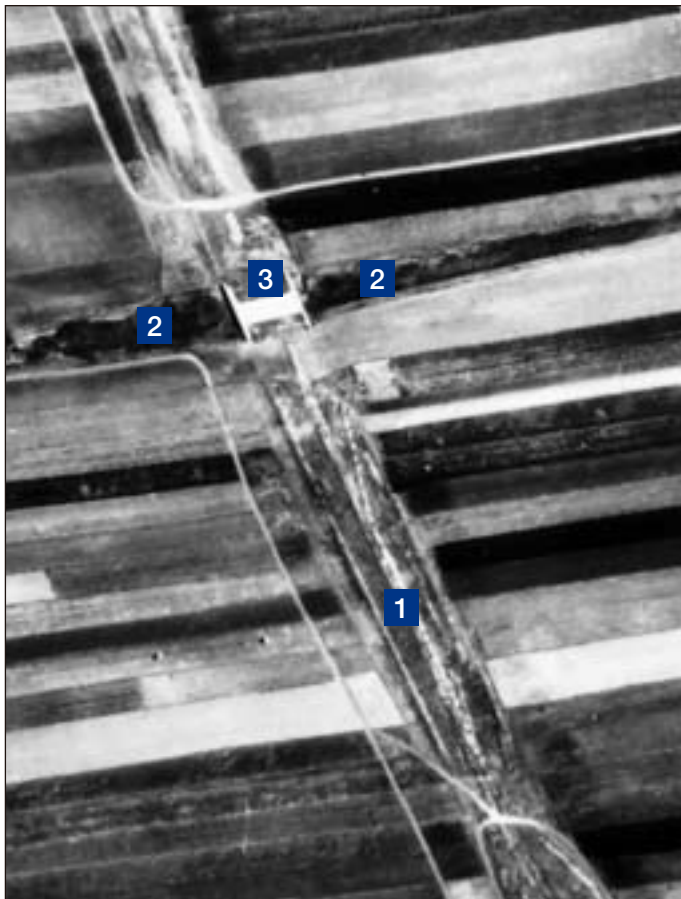
Moravská Třebová (1947):
1. Dělnický pracovní tábor a sídlo stavebního dozoru



Zemní práce a základy mostu v údolí Arnoštovského potoka
nedaleko Vísky u Jevíčka (1950)

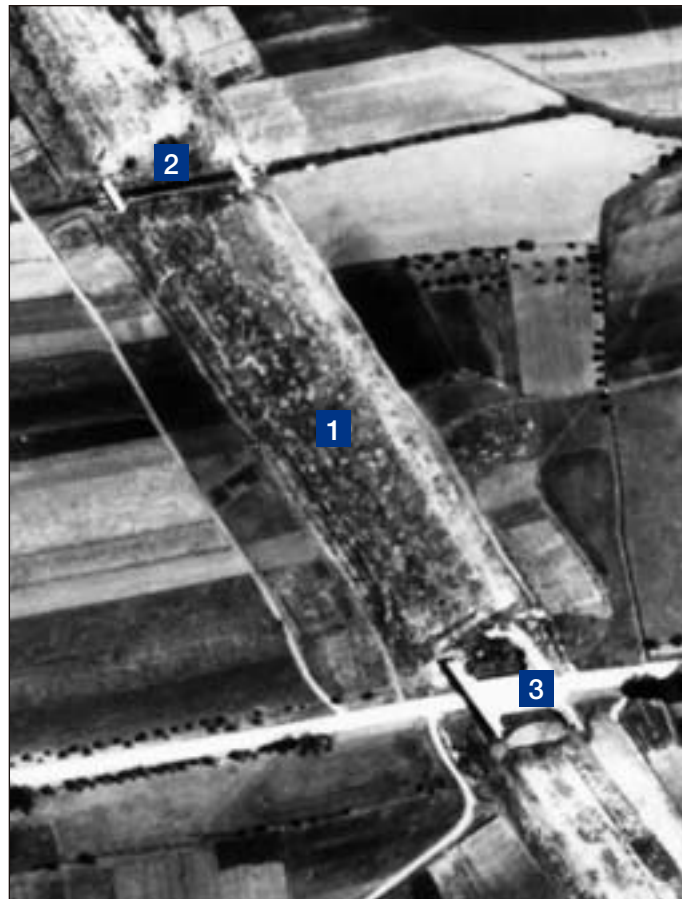


Víska u Jevíčka (1950):
1. Dálniční těleso
2. Základy dálničního mostu západně od Vísky u Jevíčka
3. Protektorátní hranice
4. Rozestavěné základy dálničního mostu jižně od Vísky
u Jevíčka



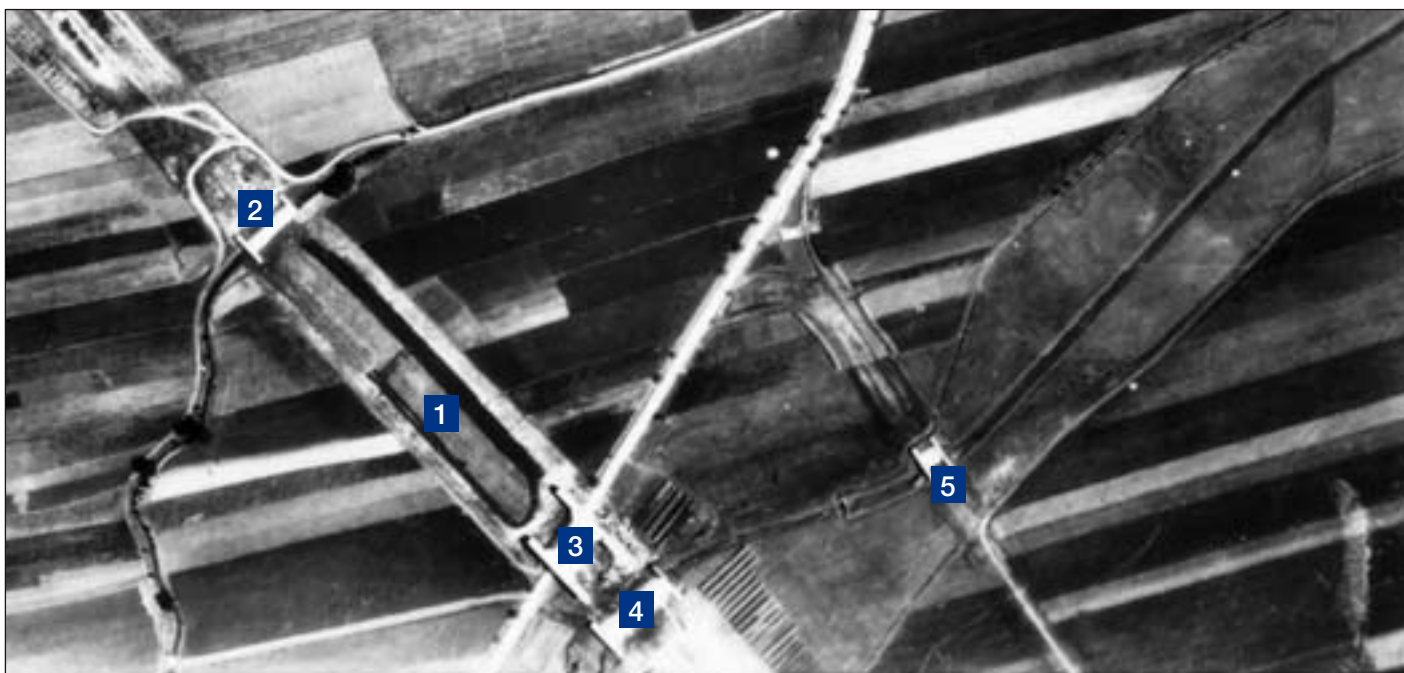
Dálnice mezi Vískou u Jevíčka a Jevíčkem (1947):

1. Těleso dálnice
2. Nedokončená přeložka místní komunikace
3. Dálniční most přes přeložku místní komunikace



Jevíčko I (1947):

1. Těleso dálnice
2. Velký trubní propust přes místní vodoteč
3. Dálniční most přes silnici Jevíčko – Křenov



Jevíčko II (1947), mimoúrovňová křižovatka:

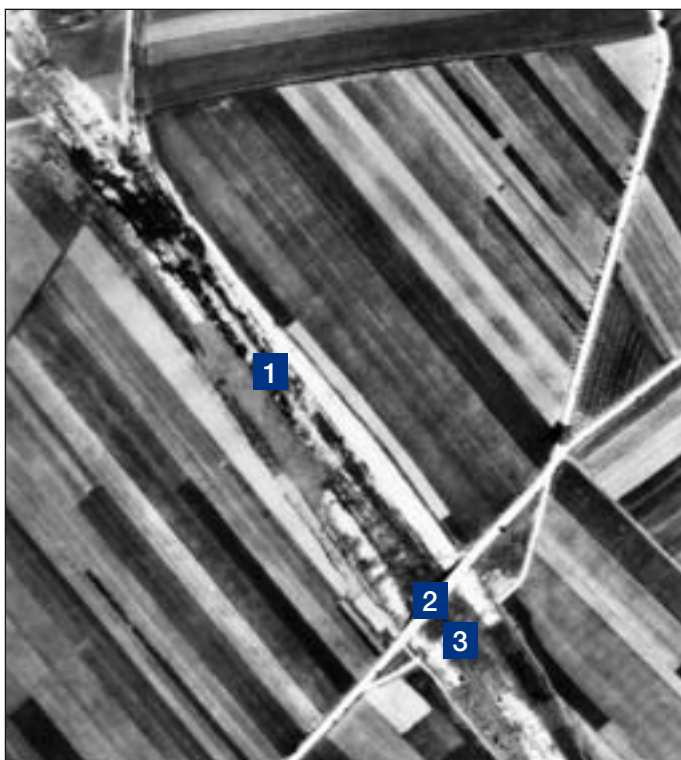
1. Těleso dálnice
2. Dálniční most přes mlýnský náhon

3. Dálniční most přes silnici Jevíčko – Smolná (velký parabolický most)
4. Dálniční most přes Malonínský potok
5. Větev dálniční křižovatky s mostem přes Malonínský potok



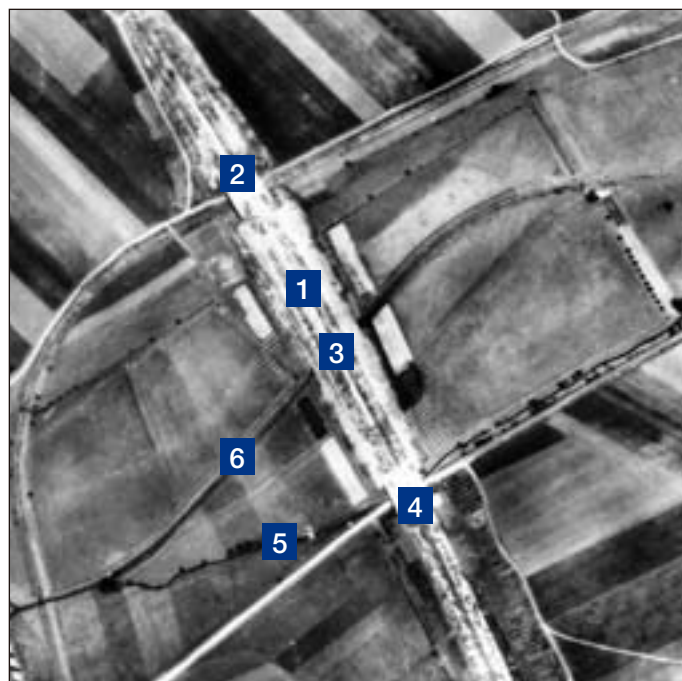
Snímek části rozestavěné přeložky železniční trati a silnice u Velkých Opatovic (1947):

1. Těleso dálnice
2. Nedokončená přeložka
3. Dálniční most přes nedokončenou přeložku
4. Stávající těleso železnice



Jevíčko III (1947):

1. Těleso dálnice
2. Stávající most před dálnicí
(silnice Jevíčko – Velké Opatovice)
3. Zde stál provizorní dřevěný most

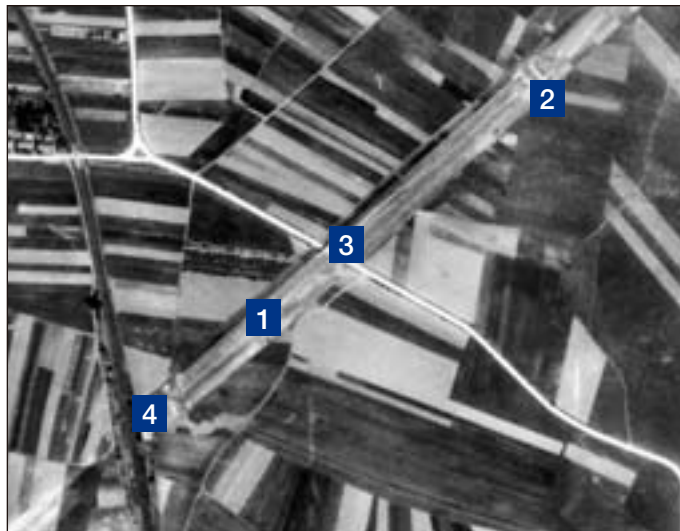


Velké Opatovice (1947):

1. Dálniční těleso
2. Most přes železniční trať Chornice – Skalice nad Svitavou
a polní cestu
3. Most přes Opatovický potok
4. Most přes polní cestu a mlýnský náhon
5. Mlýnský náhon
6. Opatovický potok

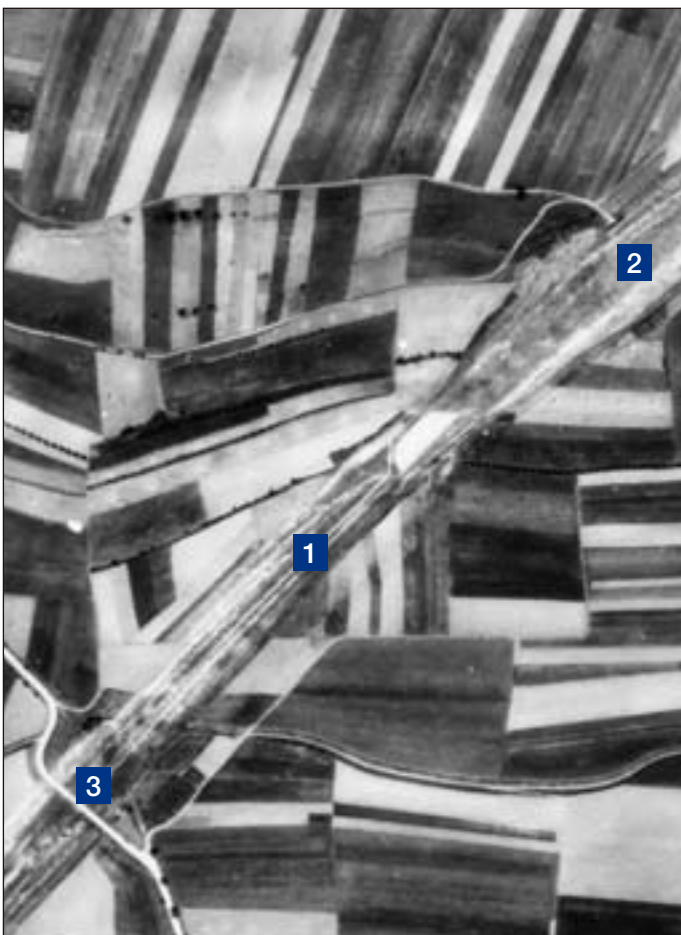


Snímek velkého násypu u obce Bačov (1953)



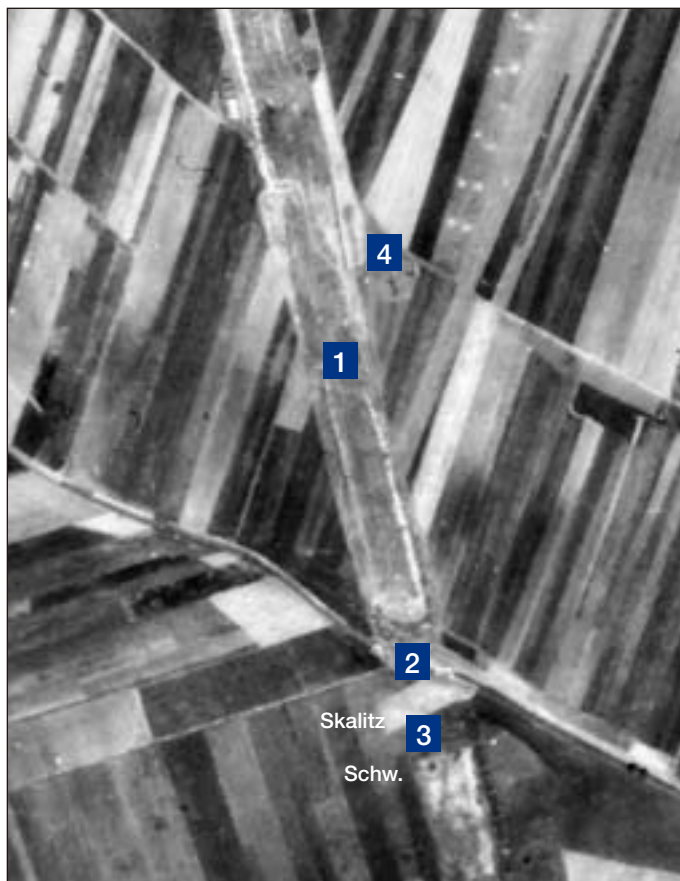
Dálnice u obce Svitávka (1950):

1. Těleso dálnice
2. Nedokončený dálniční most přes polní cestu a inundaci řeky Svitavy
3. Dokončený dálniční most přes silnici Svitávka – Mladkov
4. Plánovaný dálniční most přes železniční trať Česká Třebová – Brno



Dálnice u obce Voděradý (1950):

1. Těleso dálnice
2. Dálniční most přes potok Výpustek
3. Provizorní dřevěný most přes zářez dálnice



Dálnice jižně od Lysic (1950):

1. Těleso dálnice
2. Propust pro Žerůtský potok
3. Konec stavebního dílu „Skalitz“ a začátek stavebního dílu „Schwarzenberg“
4. Pozůstatky koncové stanice lanovky na přepravu písku

Zdroje informací:

Národní archiv Praha

Oblastní archiv Praha

Moravský zemský archiv Brno

Moravské zemské muzeum Brno

Václav Lídí: Nedokončená dálnice Breslau (Wroclaw) – Wien, rukopis, 1987 Praha

Václav Lídí: Poslové zapomenuté budoucnosti, 2002 Praha

Technický obzor – Časopis Spolku inženýrů, ročník XLVII, číslo 22 a 23/1939

Hans Lorenz a kol.: Wohnlager beim Bau der Reichsautobahnen/Die Lager an den Durchgangsautobahnen im Sudetengau und im Protektorat als Beispiel, Volk und Reich, 1940 Berlín

Hans Lorenz a kol.: Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahnen, Volk und Reich, 1943 Berlín

Kroniky obcí, pamětní knihy:

Biskupce, Velké Opatovice, Borotín, Paměťice, Chrudichromy, Lysice, Mladkov

Autoři děkují:

Ing. Zdeňku Bauerovi, CSc., za pomoc při tvorbě kapitoly „Stavební dvory a technické zázemí“

Doc. PhDr. Miloši Čižmářovi, CSc., a PhDr. Janě Čižmářové za objasnění problematiky provádění záchranného archeologického výzkumu na stavbě dálnice v letech 1939–1942

panu Petru Chaloupkovi za pomoc při tvorbě kapitoly „Dělnické pracovní tábory“

panu Janu Hořenému a panu Michalu Prášilovi za pomoc při realizaci publikace

Fotografie:

Tomáš Janda

Václav Lídí

Ing. Karel Weingarh

Ing. Dr. Hans Lorenz

Petr Chaloupek

Jiří Mrkos

Božena Nováková

Marie Chlebková

Jan Slovík

Zdeněk Hrdina

Roman Jeschke

Ivo Vondrovský

Moravské zemské muzeum Brno – archeologický ústav

Městské muzeum Moravská Třebová

Městské muzeum Boskovice

Městské muzeum Velké Opatovice

Památkový ústav Pardubice

Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad Dobruška

Vydalo © Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4 jako informační publikaci (2008)

Tisk: Iva Vodáková – Durabo



Německá průchozí dálnice

I. díl – Severní úsek

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12, CZ - 140 00 Praha 4

 www.rsd.cz