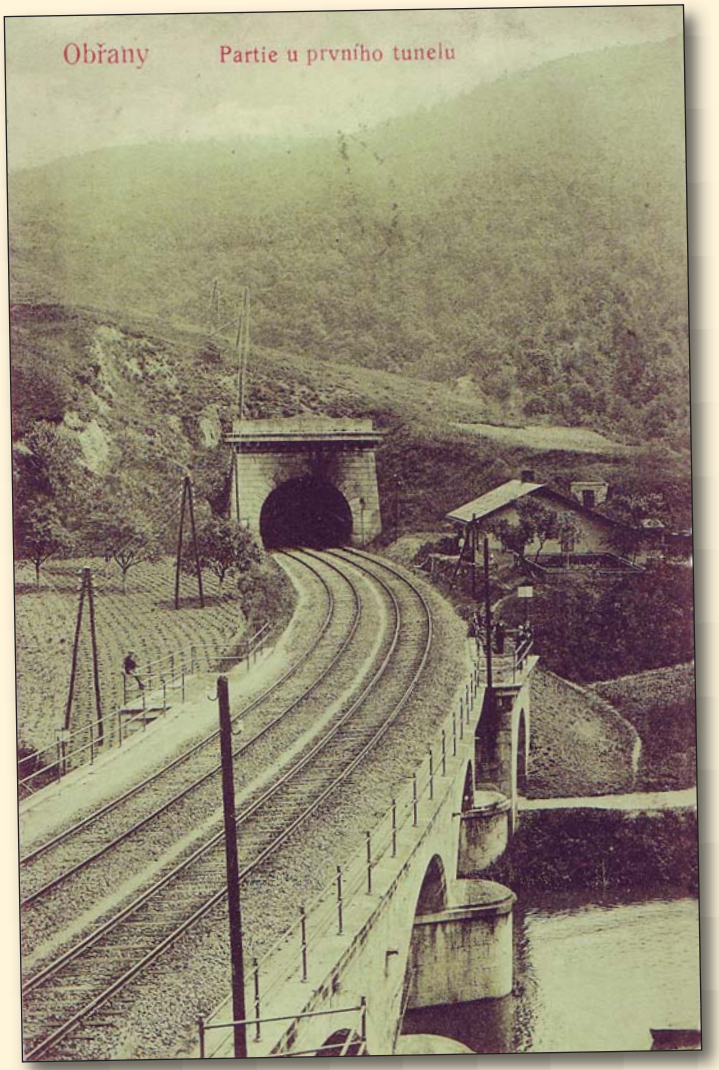
Z HISTORIE PODZEMNÍCH STAVEB
FROM THE HISTORY OF UNDERGROUND CONSTRUCTIONS

POHLEDNICE S ŽELEZNIČNÍMI TUNELY V MORAVSKÉM ŠVÝCARSKU
PICTURE POSTCARDS SHOWING RAILWAY TUNNELS IN MORAVIAN SWITZERLAND



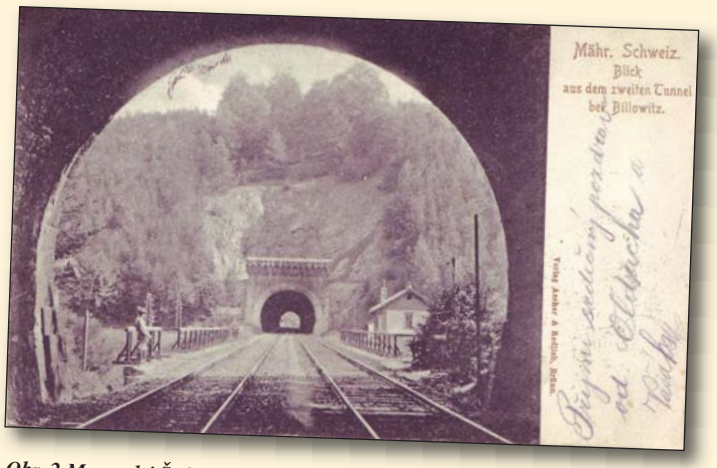
Obr. 1 Obřany. Partie u prvního tunelu. Po roce 1908 – podle textu na pohlednici těsně před nebo na počátku 1. světové války. Nakl. M. Beneše, papírnictví Obřany. [sbírka autorů] Cenný brněnský empírový portál byl již před rokem 1988 zapsán na seznam kulturních památek. Při přestavbě tunelu byl kamenořez rozebrán na jednotlivé očíslované kvádry a bylo v plánu jej někde opět postavit. Dodnes však není jasné místo a účel nového vztyčení. Navrhováno bylo osazení portálu do jiného tunelu, monument v areálu brněnské Vaňkovky nebo oblouk s hodinami v Brně. V rozebraném stavu, stále památkově chráněn, se nachází u kolejiště v Babické ulici v Maloměřicích. Národní památkový ústav jej řadí mezi nejohroženější nemovité památky. Při revizi v roce 2010 zjistil majitel (SŽDC), že na místě se nachází stále téměř všechny díly [4]

Fig. 1 Obřany. Scenery at the first tunnel. After 1908 – according to the text on the picture card it was taken just before or at the beginning of World War 1. Publisher M. Beneš, stationery Obřany. [authors' collection] The precious Empire-style Brno portal was a listed cultural monument already before 1988. During the tunnel reconstruction the masonry layout was dismantled to individual numbered blocks and it was planned that it would be reassembled somewhere else. The location and purpose of the new installation is however unclear till now. The installation to another tunnel, the monument on the grounds of the Vaňkovka plant in Brno or an arch with a clock in Brno were proposed. Still historically protected, it is found in a dismantled state near the railway track in Babická Street in Maloměřice. The National Heritage Institute ranks it among the most endangered immovable monuments. During the 2010 examination, the owner (the Railway Infrastructure Administration, state organisation) found out that there are nearly all components still available in the location [4]

The second part of the series dedicated to historic picture postcards showing tunnels this time brings postcards from the region which was referred to as the "**Moravian Switzerland**/Mährische Schweiz", which is the area of the Svitava River valley near Brno and today's Moravian Karst. There are many period picture postcards showing the structures which are so characteristic for the landscape in the Svitava River valley – the portals of tunnels on the Brno – Česká Třebová railway line passing across this area. The construction work on the most complicated, 21km long, section from Maloměřice to Blansko commenced in the autumn of 1843. It was necessary to excavate ten tunnels at the aggregate length of 1772m in this area. The excavation advance rate corresponded to the system which we today mark as the old Austrian tunnelling approach. The average daily advance rate amounted to 0.22m; it was only 0.16m in the longest and most difficult Nový Hrad Castle tunnel. After over 150 years of operation, all tunnels have passed reconstruction. Two of them were removed during the history (tunnel No. 5/Ronov – 85.74m long, 1971-1975, and tunnel No. 6 /Adamov – 67m long, 1982-1986) and one new tunnel was broken through (tunnel No. 8/2).

ÚVOD

Na přelomu devatenáctého a dvacátého století (období, které se dnes z dobových pohlednic, knih a historických textů jeví až romanticky) bylo označováno jako **Moravské Švýcarsko** /Mährische Schweiz území údolí řeky Svitavy u Brna a dnešního Moravského krasu. Oblíbený cíl brněnských výletníků se také hojně objevuje na pohlednicích zachycujících Blansko, Macochu, Sloup, Jedovnice, Křtiny, Adamov, Nový

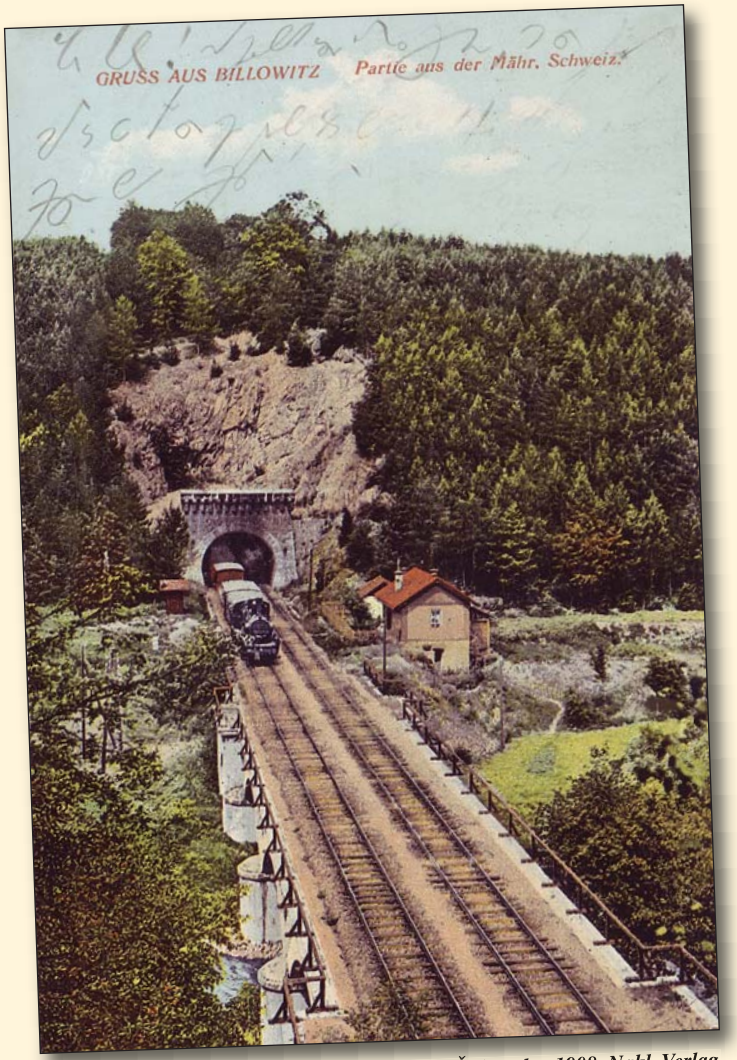


Obr. 2 Moravské Švýcarsko. Pohled z 2. tunelu u Bílovic. 1905. Nakl. Verlag Ascher & Redlich, Brünn. [sbírka autorů] Ve skutečnosti se nejedná o deklarovaný pohled z 2. tunelu, nýbrž jde nepochybně o pohled z tunelu č. 3 na jižní (brněnský) portál tunelu č. 4. Lze to jednoznačně určit podle polohy mostu a strážního domku (ten dnes již nestojí) a dále i podle vzhledu skalního masívu nad portálem

Fig. 2 Moravian Switzerland. A view from the tunnel near Bílovice. 1905. Publisher Verlag Ascher & Redlich, Brünn. [authors' collection] In reality it is not the declared view from tunnel No. 2; undoubtedly it is a view of the southern (Brno) portal of tunnel No. 4. from tunnel No. 3. It can be unambiguously determined according to the position of the bridge and the railway guard house (which no more stands today) and also according to the look of the rock massif above the portal

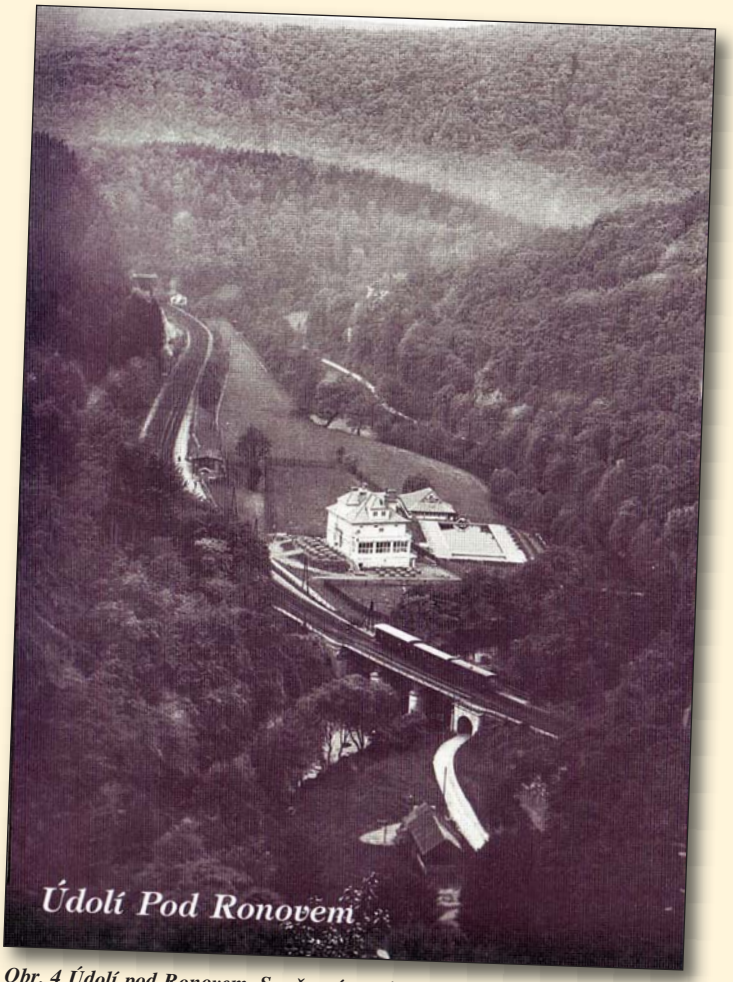
Tabulka 1 Železniční tunely v Moravském Švýcarsku

Evidenční název SŽDC	Místní název	Délka [m]	Dokončen	Poznámka
Blanenský č. 1	Obřanský (1)	87,8	1848	1947–1948 rekonstrukce některých pasů 1991–1996 rekonstrukce namísto navrhovaného snesení
Blanenský č. 2	Bílovický (2)	164,50	1848	1948 částečná rekonstrukce některých pasů 1991–1996 rekonstrukce
Blanenský č. 3	Bílovický (3)	276,13	1848	1949–1950 rekonstrukce klenby 1966–1971 vylomení starých opěr, bet. pilířky + SB
Blanenský č. 4	Bílovický (4)	244	1848	1966–1971 rekonstrukce 1969 mohutný závál
Blanenský č. 7	Adamovský (7)	165	1848	1975–1982 rekonstrukce
Blanenský č. 8/1	Novohradský (8)	493,55	1848	1996–1997 rekonstrukce, zachovány původní portály
Blanenský č. 8/2	Novohradský nový (8A)	556,71	1992	Průzkumná štola + erektorová ražba
Blanenský č. 9	„U Čertova hrádku“ (9)	327,30	1848	1951–1952 rekonstrukce klenby 1962–1965 nové bet. opěry
Blanenský č. 10	Blanenský (10)	103	1848	1866 zřícení klenby 1962–1965 rekonstrukce



Obr. 3 Pozdrav z Bílovic. Partie z Moravského Švýcarska. 1908. Nakl. Verlag Ascher & Redlich, Brünn. [sbírka autorů] Jedná se opět o jižní (brněnský) portál tunelu č. 4

Fig. 3 Greeting card from Bílovice. Scenery from Moravian Switzerland. 1908. Publisher Verlag Ascher & Redlich, Brünn. [authors‘ collection] It again presents the southern (Brno) portal of tunnel No. 4

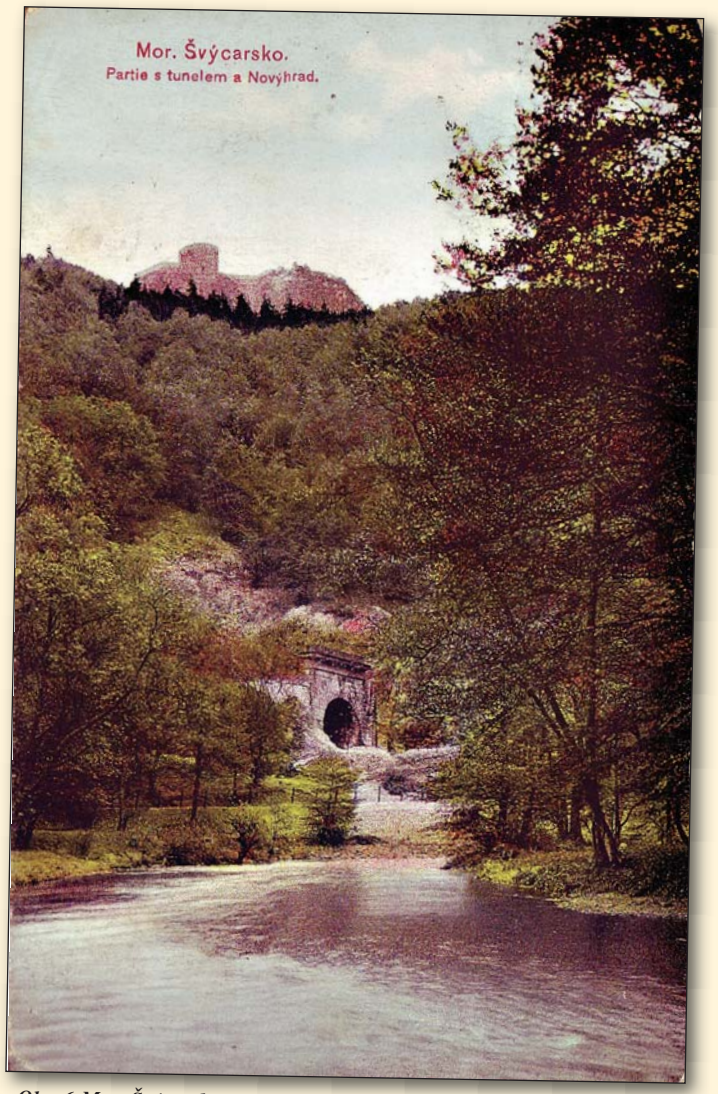


Obr. 4 Údolí pod Ronovem. Současný reprint pohlednice kolem roku 1930. Nakl. Penzion pod Ronovem. [sbírka autorů] Pohlednice údolí Svitavy s Penzionem pod Ronovem. Vlevo nahoře je zřejmý severní (blanenský) portál tunelu č. 4, motorový vlak jede přes most před dnes již sneseným tunelem č. 5 (vpravo)

Fig. 4 Valley under Ronov. The current reprint of a picture postcard around 1930. Publisher Pension under Ronov. [authors’ collection] Picture postcard of the Svitava River valley with the Pension under Ronov. Pictured left is the obvious northern (Blansko) portal of tunnel No. 4, a diesel train running over the bridge in front of the today already removed tunnel No. 5 (pictured right)

Obr. 5 Blansko. 2. tunel. 1921. Nakl. S. Broch, Blansko č. 111. [sbírka autorů] Ve skutečnosti jde o jižní (brněnský) portál tunelu č. 9. Celkově je toto místo dnes výrazně odlišné od původní pohlednice. Ze strážního domku zbyly jen části základů, cesta patrná na pohlednici nad tunelem je dnes nepoužívaná a zarostlá stromy. Skalní masiv vlevo před portálem tunelu je nyní zajištěn mohutnou zárubní zdí

Fig. 5 Blansko. Tunnel No. 2. 1921. Publisher S. Broch, Blansko No. 111. [authors' collection] In reality it is the southern (Brno) portal of tunnel No. 9. In general this location significantly differs from the original picture postcard. Only parts of foundations remained from the guardhouse; the road that is visible in the picture above the tunnel is no more used and is overgrown with trees. The rock massif on the left side in front of the portal is today stabilised by a massive revetment wall



Obr. 6 Mor. Švýcarsko. Partie s tunelem a Nový hrad. Po roce 1908. Nakl. neznámý. [sbírka autorů] Jde o dodnes dochovaný brněnský portál tunelu 8/1. Nový hrad byl zvýrazněn retuší a jeho rozměr je oproti realitě značně přehnaný

Fig. 6 Moravian Switzerland. Scenery with a tunnel and the Nový Hrad Castle. After 1908. Publisher unknown. [authors' collection] It is the till now preserved Brno portal of the tunnel No. 8/1. The Nový Hrad Castle was accentuated by retouching and its dimensions are significantly exaggerated in comparison with the reality

hrad, Vranov u Brna, Ochoz nebo Bílovice nad Svitavou. Některé z pohlednic mají pikantní chybu v označení „Moravské Švýcarsko", na jiných je zase německá verze přeškrtnuta českým vlasteneckým odesílatelem. A není zajisté náhodou, že na mnoha dobových pohlednicích jsou zachyceny objekty pro krajinu v údolí řeky Svitavy tak charakteristické – portály tunelů na zde procházející železniční trati Brno – Česká Třebová.

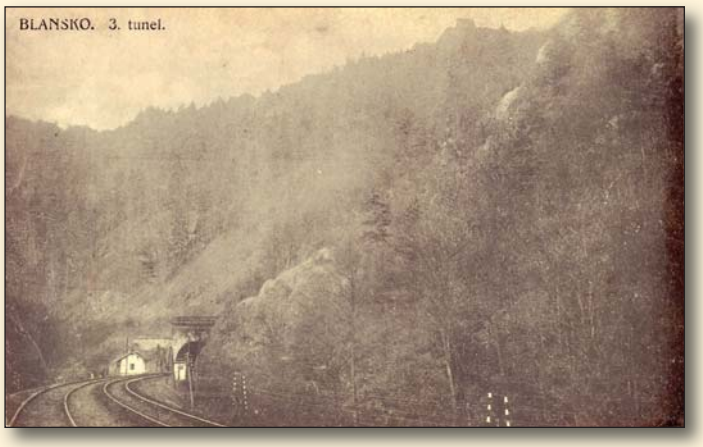
STRUČNÝ NÁSTIN HISTORIE A OBJEKTY TUNELŮ

Stavbu kratšího, ale náročnějšího úseku z Brna do Blanska zadalo generální ředitelství drah podnikateli Felice Tallachinimu, delší, ale stavebně snadnější část z Blanska do České Třebové převzali Bratři Kleinové. Záměrem bylo uvést tuto trať do provozu nejpozději do konce roku1846. Již na podzim 1843 započaly stavební práce na nejobtížnějším, 21 km dlouhém, úseku z Maloměřic do Blanska. Zde bylo nezbytné prorazit deset tunelů celkové délky 1772 m. Vrchní dozor nad stavbou byl svěřen Ing. Boháčovi a dvěma jeho asistentům – Wenkemu a Dimmerovi. Hlavním stavbyvedoucím podnikatele Tallachiniho byl Giuseppe Martinetti.

Postup práce při stavbě tunelů odpovídal soustavě, kterou dnes označujeme jako příčníkovou/starou rakouskou. Průměrný denní postup činil 0,22 m, v nejdelším a nejobtížnějším tunelu Novohradském jen 0,16 m. Na stavbě pracovalo od jara do podzimu 2300 až 3000 dělníků; jen asi čtvrtina pocházela z okolních vsí. Až na výjimky byl dozorčí personál (asistenti v jednotlivých tunelech, dílovedoucí a mistři) italský. Stavba si vyžádala 22 životů a mnoho zmrzačených.

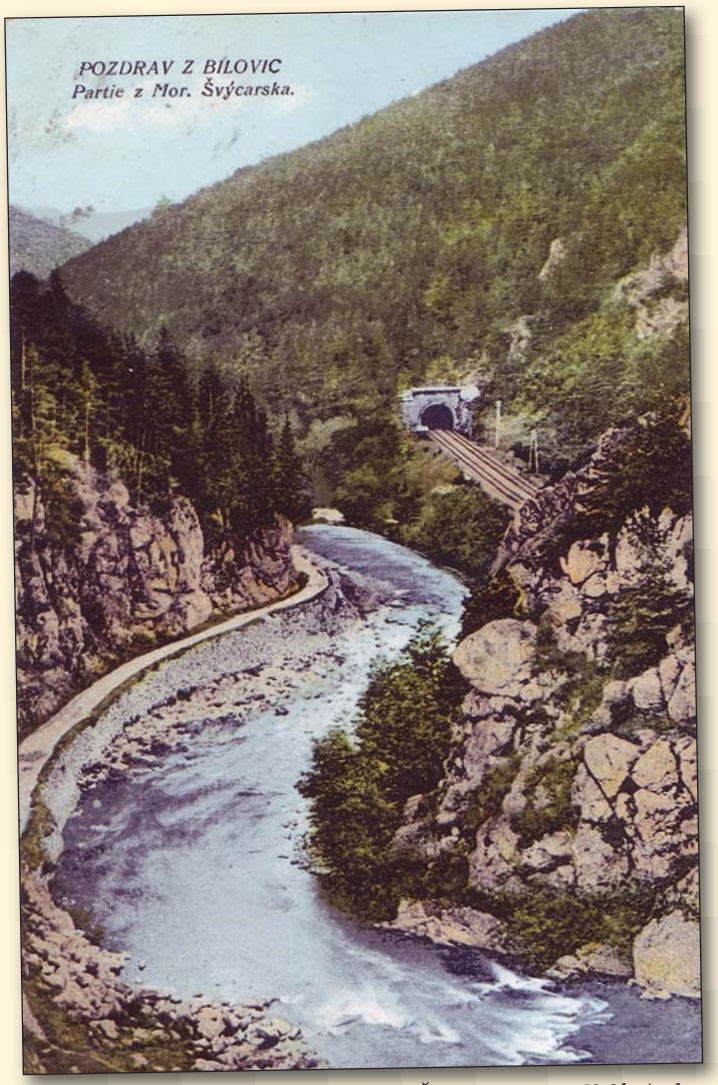
Ani po dokončení stavby potíže s tunely neustaly. Již při kolaudaci trati 17. 12. 1848 žádali zástupci Severní dráhy Ferdinandovy (které Státní dráhy pronajaly provoz) o vyzdění všech tunelů po celé jejich délce. Vedení Státních drah, podporované Ghegou, tento požadavek rezolutně odmítlo s tím, že nebezpečná místa již byla vyzděna a je na provozující společnosti, aby čas od času stav tunelů kontrolovala. Inspektor Státních drah Köb na základě tohoto zjištění navrhl úplné vyzdění tunelu Novohradského, které provedla fy Tallachini od dubna do září 1849; sanační práce probíhaly za nepřerušeného provozu.

Především nepředpokládané potíže při stavbě tunelů mezi Maloměřicemi a Blanskem pak vedly k tomu, že provoz na spojovací dráze Brno – Česká Třebová byl zahájen až 1. 1. 1849, tedy o dva roky později, než se původně předpokládalo. [1]



Obr. 7 Blansko 3. tunel. 1921. Nakl. S. Broch, Blansko č. 112. [sbírka autorů] Jedná se ve skutečnosti opět o jižní (brněnský) portál tunelu č. 8, dnes 8/1, označovaného také jako Novohradský. Nad tunelem se vypíná Nový hrad. Strážní domek vlevo portálu dnes již nestojí
Fig. 7 Blansko No. 3 tunnel. 1921. Publisher S. Broch, Blansko No. 112. [authors' collection] In reality it is again the southern (Brno) portal of tunnel No. 8, today 8/1, marked also as the Nový Hrad tunnel. The Nový Hrad Castle looms over the tunnel. The guardhouse no more stands today

Obr. 9 Partie u Blanska Klepačov – Mor. Švýcarsko. 1908. Nakl. Ascher a Redlich Brno. [sbírka autorů] Vyobrazen je severní (blanenský) portál tunelu č. 10
Fig. 9 Scenery near Blansko Klepačov – Moravian Switzerland. 1908. Publisher Ascher and Redlich Brno. [authors' collection] It shows the northern (Blansko) portal of tunnel No. 10



Obr. 8 Pozdrav z Bílovic. Partie z Mor. Švýcarska. 1908. Nakl. Ascher a Redlich Brno. [sbírka autorů] Jde o severní (blanenský) portál tunelu č. 9
Fig. 8 Greeting card from Bílovice. Scenery from Moravian Switzerland. 1908. Publisher Ascher and Redlich Brno. [authors' collection] It is the northern (Blansko) portal of tunnel No. 9

Úsek trati Brno – Blansko procházel v době svého dokončení celkem 10 tunely. Po více než 150 letech provozu jsou dnes všechny tunely zrekonstruovány. Dva z nich byly v průběhu historie sneseny (tunely č. 5/Ronovský – dl. 85,74 m, 1971–1975 a č. 6/Adamovský – dl. 67 m, 1982–1986) a jeden nový byl proražen (tunel č. 8/2). Evidence SŽDC dává přednost číslování v pořadí tunelu, veřejností jsou používány spíše místní názvy [2, 3, 4].

DOSLOV

Z porovnání popisů na pohlednicích se skutečností vyplývá jeden závěr. Podle něj nakladatelé prezentovaných pohlednic ve své době často nelpěli na přílišné místopisné správnosti. S některými lokalitami zacházeli z dnešního pohledu přinejmenším „velmi volně". Nejde jen o nepřesnosti v číslování vyobrazených tunelů, ale také často o značnou „uměleckou licenci", spočívající v dokreslení či zdůraznění některých krajinných prvků. Nám se to dnes sice jeví nezvyklé, ale v době vydání těchto pohlednic se zřejmě jednalo o víceméně obvyklý postup, kterým mínili místní podnikatelé svůj artikl pro zákazníky více zatraktivnit.

DOC. ING. VLADISLAV HORÁK, CSc.,
ING. RICHARD SVOBODA, Ph.D.

Poděkování: *Příspěvek vznikl s finanční pomocí EU „OP Výzkum a vývoj pro inovace", projekt reg. č. CZ.1.05/2.1.00/03.0097, v rámci činnosti regionálního centra AdMaS „Pokročilé stavební materiály, konstrukce a technologie".*

LITERATURA / REFERENCES

[1] KREJČIŘÍK, M. *Po stopách našich železnic*. 1. vyd. Praha: NADAS, 1990, 279 s. ISBN 80-7030-061-2
[2] MOTTL, K. Rekonstrukce tunelů trati Brno – Č. Třebová. In *Sborník příspěvků XI. Mezinárodní vědecké konference, sekce – geotechnika*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s. r. o., 1999, str. 183-186
[3] ZIMEK, P. *Z historie železničních tunelů*. 1. vyd. Praha: ČD, 32 s.
[4] Blanenské tunely [online]. 2014 [cit. 2014-03-27]. Dostupné na internetu <http://cs.wikipedia.org/wiki/Blanensk%C3%A9_tunely#cite_ref-2>