

## Z HISTORIE PODZEMNÍCH STAVEB FROM THE HISTORY OF UNDERGROUND CONSTRUCTIONS

### POHLEDNICE S TUNELY A S LOKOMOTIVAMI II PICTURE POSTCARDS WITH TUNNELS AND LOCOMOTIVES II

In the authors' collection, there is a number of interesting picture postcards from relatively recent times which were evidently issued first of all for admirers of locomotives and trains. These postcards are characterised by a sign for *locomotive*, *motor railcar* or a train set emerging from a tunnel portal. The currently presented package of ten postcards of this type presents here six tunnels in the CR, one in the SR and one in Lower Austria, thus it follows the similar part of this series titled "Picture postcards of tunnels in the Slovak and Czech Republics with locomotives", published in TUNEL journal issue No. 4/2015.

Ve sbírce autorů se nachází rovněž řada zajímavých pohlednic z relativně nedávné doby, které byly evidentně vydány především pro obdivovatele lokomotiv a vlaků. Pro tyto pohlednice je charakteristickým znakem lokomotiva, motorový vůz nebo vlaková souprava vyjíždějící z tunelového portálu. Aktuálně prezentovaný soubor desíti takovýchto pohlednic zde představuje šest tunelů v ČR a po jednom ve SR a v Dolním Rakousku a navazuje tak na podobný díl tohoto seriálu, nazvaný „Pohlednice s tunely ve Slovenské a České republice s lokomotivami“, otištěný v časopisu Tunel č. 4/2015.

#### Tunel Nelahozeveský I

Na tratovém úseku I. tranzitního železničního koridoru Praha – Děčín hl. n., mezi stanicí Kralupy n/V a zastávkou Nelahozeves,



**Obr. 1** T 669.0096 Dieselelektrická víceúčelová lokomotiva Co' Co'. Výrobek lokomotivky v Dubnici n. Váhom z roku 1968. Nakladatelství PressFoto Praha. Foto © Pavel Vančura. Cca 1975. [sbírka autorů]

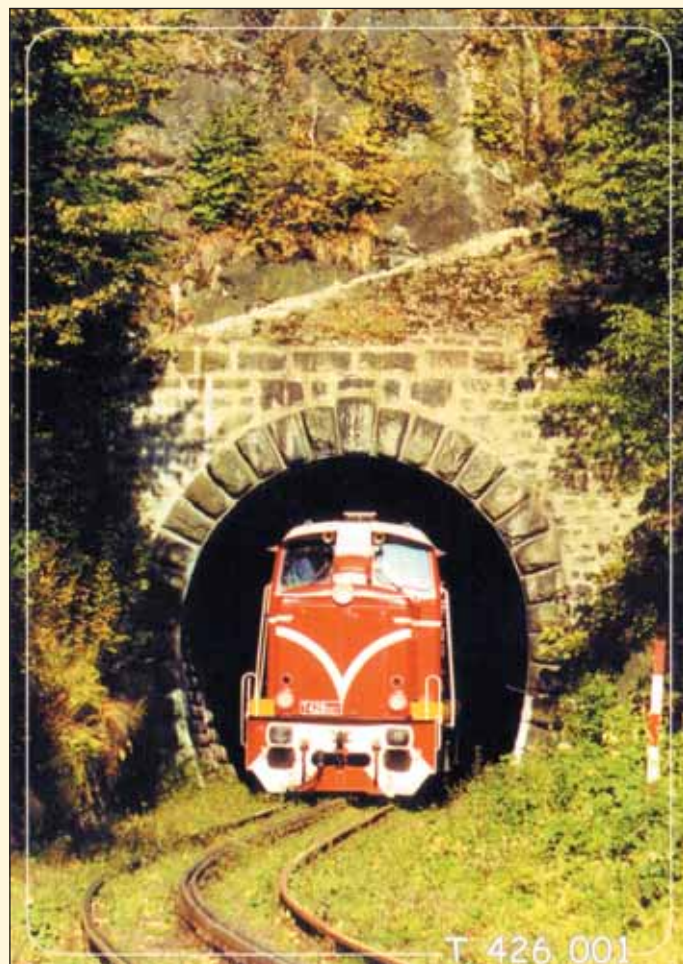
Lokomotiva vyjíždí z jižního portálu tunelu Nelahozeveského I. Stejný portál byl prezentován na obálce časopisu Tunel č. 4/2019. Průhledem tunelu je vidět další skalní portál těsně následujícího tunelu II. Souběžně a těsně s tunely vede po levém břehu Vltavy turisty hojně využívaná Dvořákova stezka (slavný hudební skladatel se narodil právě v Nelahozevsi).

**Fig. 1** T 669.0096 Diesel electric locomotive Co' Co'. Product of locomotive factory in Dubnica n. Váhom from 1968. Publishing house PressFoto Praha. Photo © Pavel Vančura. Ca 1975. [authors' collection]

The locomotive emerges from the southern portal of the Nelahozeves I tunnel. The same portal was presented on the cover of TUNEL journal issue No. 4/2019. Viewed through the tunnel there is another rock portal of the closely following tunnel No. II. The Dvořák Trail (the famous musical composer was born just in Nelahozeves) widely used by tourists, runs in parallel and close to the tunnels on the left bank of the Vltava River.

se nachází ve velmi těsném sledu trojice tunelů. Podle blízké zastávky jsou pojmenovány Nelahozeveský I (23,3 m), II (41,0 m) a III (291,0 m). Dokončeny byly již v roce 1848 a až do roku 1942 byly provozovány jako jednokolejné. V tomto roce proběhla jejich reprofilace se zdvoukolejněním. Dalšími úpravami, doplněnými o sanaci ostění, prošly tunely v souvislosti s elektrifikací trati v letech 1976 až 1985. Portály tunelů I (obr. 1) a II byly stavbou i pozdějšími úpravami ponechány přitom jen jako skalní.

Dnes je tunel Nelahozeveský I ještě pořád nejkratší v síti ČD. Je však vypracovaný projekt na zásadní rekonstrukci všech tří tunelů; ta by měla započít v roce 2024 a místní situaci výrazně pozměnit. [1]



**Obr. 2** Motorová ozubnicová lokomotiva T 426.001 vyjíždí s osobním vlakem 6351 ze Žďárského tunelu dne 30. 9. 2000. K-REPORT. Foto © Ing. Jan Vašíček. 2000. [sbírka autorů]

Velmi pravděpodobně jde o jižní (tanvaldský) portál Žďárského tunelu (obdobně jako na obr. 3).

**Fig. 2** Rack-type motor locomotive T 426.001 with passenger train 6351 emerges from the Žďár tunnel on 30<sup>th</sup> September 2000. K-REPORT. Photo © Ing. Jan Vašíček. 2000. [authors' collection]

It is very likely the southern (Tanvald) portal of the Žďár tunnel (like the tunnel in Fig. 3)



## Tunely na železniční trati Liberec – Tanvald – Harrachov

Úseky této jednokolejné regionální železnice byly otevírány postupně: do Jablonce n/N 1888, do Tanvaldu 1894, 1902 došlo k prodloužení tratě do Kořenova a na konci téhož roku byla trasa napojena na německé dráhy. V pasáži Tanvald – Kořenov byla trať vybavena dvojitou Abtovou ozubnicí. Po 2. světové válce bylo



**Obr. 3** Výročí 30 let Elektroniků – 743.002. Motorová lokomotiva 743.002 v čele osobního vlaku z Harrachova do Tanvaldu sjíždí dne 27. února 2000 poslední ozubnicový úsek mezi Desnou a Tanvaldem, a to již nedaleko cílové stanice tohoto vlaku. Ozubnicové hřebeny v ose kolejnic jsou skryty pod vrstvou sněhu. © SURA s. r. o. Rokytnice nad Jizerou, foto: Karel Hanuš. 2000. [sbírka autorů]

Vlak vyjíždí z jižního (tanvaldského) portálu Žďárského tunelu (stejně jako na obr. 2).

**Fig. 3** 30 years anniversary of Elektroniks – 743.002. Motor locomotive 743.002 at the head of passenger train from Harrachov to Tanvald running down the rack section between Desná and Tanvald on 27<sup>th</sup> February 2000, already near the destination station of this train. The racks are located in the centre between rails. They are hidden under a layer of snow. © SURA s. r. o. Rokytnice nad Jizerou, photo: Karel Hanuš. 2000. [authors' collection] Train emerging from the southern (Tanvald) portal of the Žďár tunnel (like in Fig. 2).



**Obr. 4** Ozubnicová trať Tanvald – Kořenov – Harrachov, Motorový vůz 810.260 na ozubnicovém úseku pod Dolním Polubným. K-REPORT. Foto © Jan Vašíček. 1999. [sbírka autorů]

Jihozápadní portál Dolnopolubenského tunelu od zastávky Desná – Riedlova vila (stejně jako na obr. 5).

**Fig. 4** Rack and pinion track Tanvald – Kořenov – Harrachov. Motor car 810.260 on the rack section under Dolní Polubný. K-REPORT. Photo © Jan Vašíček. 1999. [authors' collection] South western portal of the Dolní Polubný tunnel from the Desná – Riedlova Vila intermediate station (like in Fig. 5).

propojení do Německa zrušeno. Od 80. let 20. stol. byl běžný provoz na ozubnicovém úseku změněn jen na adhezní a ozubnicové lokomotivy vyjíždějí pouze příležitostně.

Na této železnici se nachází celkem 10 tunelů celkové délky 2 392 m. Nejkratší z nich je Dolnotanvaldský (48 m) a nejdelší pak Polubenský (940 m). [2, 3]

### • Tunel Žďárský (obr. 2 a 3)

Byl zprovozněn roku 1902 a je dlouhý 67,2 m. Nachází se mezi železniční stanicí Tanvald a zastávkou Desná.

### • Tunel Dolnopolubenský (obr. 4 a 5)

Byl zprovozněn rovněž v roce 1902 a je dlouhý 166,3 m. Nachází se mezi zastávkami Desná – Riedlova vila a Dolní Polubný.



**Obr. 5** Motorový vůz M 240.021, známý pod přezdívkou „Singrovka“, zachytil fotograf pod Dolnopolubenským tunelem nedaleko hrobky sklářské rodiny Riedlů. Motorové vozy tohoto typu jezdily na zubačce od roku 1965. Železniční společnost Tanvald, o.p.s., foto Ing. Jan Vašíček. Okolo 2000. [sbírka autorů]

Jihozápadní portál Dolnopolubenského tunelu od zastávky Desná – Riedlova vila (stejně na obr. 4).

**Fig. 5** Motor car M 240.021, known under nickname „Singrovka“, captured by a photographer under the Dolní Polubný tunnel near the burial chamber of the glassmaking family of the Riedls. Motor cars of this type travelled on the rack track from 1965. Railway Company Tanvald, o.p.s., photo Ing. Jan Vašíček. About 2000. [authors' collection]

South western portal of the Dolní Polubný tunnel from Desná – Riedlova Vila intermediate station (like in Fig. 4).

## Tunel Ještědský

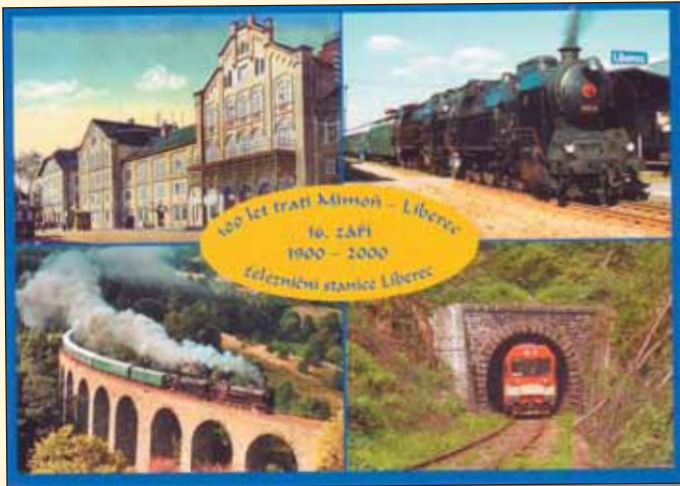
Jednokolejný Ještědský tunel se nachází na železniční trati Liberec – Česká Lípa, mezi stanicemi Novina a Křižany. Byl budován od roku 1898 Společností ústecko-teplické dráhy pro dopravu severočeského uhlí do Liberecka, se zahájením provozu 16. 9. 1900. Mezi Křižany a Libercem bylo na předmětné dráze postaveno celkem 5 tunelů – 4 krátké a 1 dlouhý – a to právě Ještědský, 815,44 m – obr. 6. Ten, mimo jiné, překonává v Křižanském sedle, ve výšce 500 m n. m., hlavní rozvodí Severního a Baltského moře. [4, 5]

## Tunel Ledčský II

Populární název „Horní posázavský pacifik“ nese jednokolejná neelektrifikovaná regionální železniční trať z Čerčan do Světlé n/S, charakteristicky trasovaná podél řeky Sázavy v délce 91 km. Na její první části byl provoz zahájen roku 1903, na zbývající poté o dva roky později.

Mezi železničními stanicemi Sázava a Horní Ledč se na trati nachází osm krátkých tunelů celkové délky 869 m – od 30 m (Hornoledečský) do 251 m (Podhradský).





Obr. 6 100 let trati Mimoň – Liberec, železniční stanice Liberec. 16. září 1900 – 2000

1 – Nádraží Liberec v roce 1919.

2 – 464.008 a 464.102 ve stanici Liberec (1997).

3 – Lokomotivy 464.008 a 464.102 na viaduktu u Noviny (1997).

4 – 843.008-4 Křižany (tunel 815 m).

Okénková pohlednice. Vydavatelství M. SOUKUP, Desná v Jíz. horách.

Snímky: 1 – ŽST Liberec. 2, 3 – Petr David. 4 – Miroslav Soukup. 2000. [sbírka autorů]

V pravém spodním okénku pohlednice vyjíždí lokomotiva ze severního (libereckého) portálu Ještědského tunelu směrem k viaduktu Novina (vedlejší okénko).

Fig. 6 100 year anniversary of Mimoň – Liberec track, Liberec railway station. 16<sup>th</sup> September 1900 – 2000

1 – Liberec railway station in 1919.

2 – The 464.008 and 464.102 in Liberec railway station (1997).

3 – Locomotives 464.008 and 464.102 on the viaduct near Novina (1997).

4 – 843.008-4 Křižany tunnel (815m).

Window postcard. M. SOUKUP Publishing house, Desná v Jíz. horách.

Pictures: 1 – Liberec railway station. 2, 3 – Petr David. 4 – Miroslav Soukup. 2000. [authors' collection]

In the right-hand lower window of the postcard, a locomotive emerges from the northern (Liberec) portal of the Ještěd tunnel, heading towards the Novina viaduct (side window).



Obr. 7 720.116 (ČSD), Sázava, 10. 6. 1990 Posázavský Pacifik. Foto: Karel Pryl. Tisk: RETIP s. r. o., Červený Kostelec. 1990. [sbírka autorů]

Na pohlednici vyjíždí krátká vlaková souprava ze severovýchodního (sázavského) portálu tunelu Ledecského II. Železnice zde typicky vede v úzkém údolí řeky Sázavy (vlevo).

Fig. 7 720.116 (Czech Railways), Sázava, 10<sup>th</sup> June 1990 Posázavský Pacifik train. Photo: Karel Pryl. Press: RETIP s. r. o., Červený Kostelec. 1990. [authors' collection]

On the postcard, a short train set emerges from the north eastern (Sázava) portal of the Ledec II tunnel. The rail track runs typically along a narrow valley of the Sázava River (left).

V pořadí druhý z nich, a to mezi železniční stanicí Sázava a zastávkou Samopše, se nachází tunel Ledecský II, délky 54 m – obr. 7. [6]

### Tunel Hněvkovský II

Na rekonstruovaném úseku III. železničního koridoru Zábřeh n/M – Hoštejn se nacházejí dva „nové“ tunely, pojmenované podle blízké obce Hněvkovský I a II. Tunel Hněvkovský I délky 180 m byl stavěn v letech 2005–2006, stavba tunelu Hněvkovského II (obr. 8) délky 461,85 m probíhala v letech 2004–2006. [7]



Obr. 8 Elektrická jednotka 680.001 nasazená 2. října 2015 na spoj SuperCity 506 Pendolino mezi stanicemi Zábřeh na Moravě a Hoštejn Chornický železniční klub. © FOTO: Pavel Stejskal. 2015. [sbírka autorů]

Dynamický snímek se soupravou Pendolino, která vyjíždí ze západního (hoštejnského) portálu tunelu Hněvkovského II.

Fig. 8 Electric unit 680.001 deployed on 2<sup>nd</sup> October 2015 to SuperCity 506 Pendolino link between railway stations Zábřeh na Moravě and Hoštejn. Cornice railway club. © PHOTO: Pavel Stejskal. 2015. [authors' collection]

The dynamic picture with Pendolino train set emerging from the western (Hoštejn) portal of the Hněvkov II tunnel.



Obr. 9 Historická parní lokomotiva 475.196 vyjíždí z Bratislavského tunelu – nejstaršího na Slovensku (1848). Vydalo ŘŽ SR v agentúre LUBA FOTOPRES Spišská Nová Ves. Snímka L. Jiroušek. 1994. [sbírka autorů]

Na pohlednici s historickou lokomotivou je vidět společný bratislavský (východní) portál Lamačských tunelů I a II.

Fig. 9 Historic steam locomotive 475.196 emerging from the Bratislava tunnel – the oldest tunnel in Slovakia (1848). Issued by the Directorate of Slovak Railways in LUBA FOTOPRES, Spišská Nová Ves agency. Photo L. Jiroušek. 1994. [authors' collection]

The common Bratislava (eastern) portal of the Lamač I and II tunnels is shown on the picture postcard with a historic locomotive.



## Slovenská republika – tunel Lamačský I

Dvě pohlednice s „Bratislavskými“, dnes správně Lamačskými, tunely byly v tomto seriálu prezentovány již v Tunelu č. 4/2015. Pro stručné zopakování:

Lamačský tunel č. I (na obr. 9 právě z něj vyjíždí vlak), bývá označován též jako „starý“. Byl vybudován v letech 1844 až 1848 během výstavby trati Vídeň – Bratislava. Sloužil vlakům do Bratislavy i do Devínskej Novej Vsi, a to oběma směry jako dvoukolejný až do roku 1902, tj. do doby, kdy byl zahájen provoz souběžným tzv. „novým“ tunelem Lamačským II (na obr. 9 je vpravo, zcela zakrytý vlakem). Původní tunel délky 703,60 m byl mezi lety 1899 až 1900 zkrácený na 594 m a při prodlužování hlavního nádraží byl také zjednotěn.



Obr. 10 Parní lokomotiva č. 298.206 před tunelem Bruderndorf. Lokomotiva byla renovovaná podle původních plánů. Standardně je vystavená na trhovém náměstí v Langschlagu v Dolních Rakousích. HHA. Okolo 1980. [sbírka autorů]

Lokomotiva vyjíždí ze západního portálu tunelu Velký Bruderndorf a směřuje tak k železniční zastávce Bruderndorf.

Fig. 10 Steam locomotive No. 298.206 in front of the Bruderndorf tunnel. The locomotive was renovated according to the original plans. It is exhibited, as a standard, on the market square in Langschlagu, Lower Austria. HHA. About 1980. [authors' collection]

The locomotive emerges from the western portal of the Velký Bruderndorf tunnel and is heading towards Bruderndorf intermediate station.

Lamačský tunel č. II (tzv. „nový“) byl ve stavbě od 15. 12. 1900 do konce září 1902, má délku 595,61 m a je rovněž jednokolejný.

## Dolní Rakousy – tunel Bruderndorfer

Waldviertelské úzkorozchodné dráhy (Waldviertler Schmalspurbahnen) jsou sítí tří železnic rozchodu 760 mm, se základním bodem v dolnorakouském Gmündu.

V roce 1900 byl zahájen provoz na severní větvi do Litschau (délka 25 km). Roku 1902 byla otevřena první část technicky náročnější jižní tratě a v roce 1903 pak dosáhla jižní větev cílové stanice Groß Gerungs (konečná délka trati 43 km). Zde také najdeme zdejší jediné železniční tunely – Malý a Velký Bruderndorfský (Kleiner und Großer Bruderndorfer – obr. 10) délky 44 a 262 m.

Po rozdělení Gmündu na českou (České Velenice) a rakouskou část (Gmünd) v roce 1919 se nádraží úzkorozchodné dráhy ocitlo na české straně. 20. 1. 1922 zahájilo po přestavbě původní zastávky provoz nádraží v Gmündu a úzkorozchodné dráhy od té doby vycházejí právě odtud.

Od roku 1986 se tyto dráhy potýkaly s existenčními problémy, a proto ÖBB v roce 2001 ukončily provoz. V témže roce je nahradil dopravce NÖVOG. Tím skončily poslední pravidelné osobní vlaky do Groß Gerungs a úzkorozchodné dráhy jezdí jako turistická atrakce pouze v sezónním režimu.

Partnerskou úzkorozchodnou drahou jsou Jindřichohradecké místní dráhy. Existuje plán na kolejové propojení obou železnic. [8, 9]

doc. Ing. VLADISLAV HORÁK, CSc.,  
Ing. RICHARD SVOBODA, Ph.D.,  
Ing. MARTIN ZÁVACKÝ

**Poděkování:** Článek byl vytvořen v rámci řešení projektu č. LO1408 „AdMaS UP – Pokročilé stavební materiály, konstrukce a technologie“ podporovaného Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy v rámci účelové podpory programu „Národní program udržitelnosti I“ a projektu č. TE01020168 „Centrum pro efektivní a udržitelnou dopravní infrastrukturu (CESTI)“ podporovaného z programu Centra kompetence Technologické agentury České republiky (TAČR).

## LITERATURA / REFERENCES

- [1] STŘIŽÍK, J., JADRNÍČEK, K. Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů. *Tunel*, 2019, roč. 28, č. 4, s. 21–28
- [2] Železniční trať Liberec – Tanvald – Harrachov [online]. [cit. 2020-03-22]. Dostupné na internetu <[https://cs.wikipedia.org/wiki/Železniční\\_trať\\_Liberec\\_-\\_Tanvald\\_-\\_Harrachov](https://cs.wikipedia.org/wiki/Železniční_trať_Liberec_-_Tanvald_-_Harrachov)>
- [3] Trať 036 – Liberec – Smržovka – Tanvald – Harrachov [cit. 2020-03-22]. Dostupné na internetu <<http://www.vlakregion.cz/trate/036/036.html>>
- [4] Seznam železničních tunelů v Česku [cit. 2020-03-22]. Dostupné na internetu <[https://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam\\_železničních\\_tunelů\\_v\\_Česku](https://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_železničních_tunelů_v_Česku)>
- [5] Ještědský tunel [cit. 2020-03-22]. Dostupné na internetu <[https://search.seznam.cz/?q=Je%C5%A1t%C4%9Bdsk%C3%BD+tunel&oq=Je%C5%A1t%C4%9Bdsk%C3%BD+tunel&aq=-1&sourceid=top&sid=YcOv42tGUnQQh8fznePM&sgId=Tm9uZSaxNTg0Nzg0Nzk3LjU0OQ%3D%3D&overlay\\_type=portfolio&overlay\\_id=card](https://search.seznam.cz/?q=Je%C5%A1t%C4%9Bdsk%C3%BD+tunel&oq=Je%C5%A1t%C4%9Bdsk%C3%BD+tunel&aq=-1&sourceid=top&sid=YcOv42tGUnQQh8fznePM&sgId=Tm9uZSaxNTg0Nzg0Nzk3LjU0OQ%3D%3D&overlay_type=portfolio&overlay_id=card)>
- [6] Železniční trať Čerčany – Světlá nad Sázavou [cit. 2020-03-22]. Dostupné na internetu <[https://cs.wikipedia.org/wiki/Železniční\\_trať\\_Čerčany\\_-\\_Světlá\\_nad\\_Sázavou](https://cs.wikipedia.org/wiki/Železniční_trať_Čerčany_-_Světlá_nad_Sázavou)>
- [7] Hněvkovský tunel II [cit. 2020-03-22]. Dostupné na internetu <[https://cs.wikipedia.org/wiki/Hněvkovský\\_tunel\\_II](https://cs.wikipedia.org/wiki/Hněvkovský_tunel_II)>
- [8] Waldviertler Schmalspurbahnen [cit. 2020-03-22]. Dostupné na internetu <[https://de.wikipedia.org/wiki/Waldviertler\\_Schmalspurbahnen](https://de.wikipedia.org/wiki/Waldviertler_Schmalspurbahnen)>
- [9] Waldviertelská železnice [cit. 2020-03-22]. Dostupné na internetu <[https://cs.wikipedia.org/wiki/Waldviertelská\\_železnice](https://cs.wikipedia.org/wiki/Waldviertelská_železnice)>