

Z HISTORIE PODZEMNÍCH STAVEB FROM THE HISTORY OF UNDERGROUND CONSTRUCTIONS

POHLEDNICE S ŽELEZNIČNÍMI TUNELY A S LOKOMOTIVAMI III, OPĚT V ČR PICTURE POSTCARDS WITH RAILWAY TUNNELS AND LOCOMOTIVES III, AGAIN IN THE CZECH REPUBLIC

There are infinitely more locomotives than tunnels. In real life and on postcards. And if there is a steam locomotive in real life or on a picture postcard, the heart of every admirer of train transport will rejoice multiply! There are certainly more people among followers of philocartia (collectors of old postcards) who are attracted to locomotives than those who are interested in tunnels. That is why there are also more postcards with trains and locomotives in the collections than those with tunnels. Nevertheless, there is also an intersection between both genres. Therefore, the current volume of postcards with tunnels can follow on from the postcard sets (postcards of tunnels with locomotives) already printed in the *Tunel* journal issues 4/2015 and 2/2020.

Lokomotiv je neskonale víc než tunelů. V reálném životě i na pohlednicích. A je-li v realu či na pohlednici lokomotiva parní, zaplesá srdce každého obdivovatele vlakové dopravy násobně! Mezi vyznavači filokartie (mezi sběrateli pohlednic) je s jistotou také více těch, které přitahují lokomotivy nežli těch, které zajímají tunely. Proto je ve sbírkách také víc pohlednic s vlaky a lokomotivami nežli těch s tunely. Nicméně existuje i průnik obou žánrů. Proto také může aktuální díl pohlednic s tunely navázat na soubory (pohlednic tunelů s lokomotivami) již otištěné v časopisech *Tunel* 4/2015 a 2/2020.

Špičácký tunel

Špičácký železniční tunel (obr. 1) se nachází na trati Plzeň – Železná Ruda, mezi zastávkou Hojsova Stráž-Brčálník a stanicí Špičák. Byl postavený v letech 1874–1877, se slavnostním otevřením



Obr. 1 Reprodukce pohlednice z roku 1912 zachycující osobní vlak s lokomotivou 26.02 (později u ČSD řada 233.1) při výjezdu ze severního portálu tunelu na šumavském Špičáku. Sběrka Martin a Pavel Reisser. Železniční spolek v Rokycanech. Po roce 2000 [sbírka autorů].

Fig. 1 Reproduction of a picture postcard from 1912 depicting a passenger train with locomotive 26.02 (later Czechoslovak Railways series 233.1) exiting from the northern portal of the tunnel at Špičák mountain in Šumava mountains. Martin and Pavel Reissers' collection. Railway fellowship in Rokycany. After 2000 [authors' collection].

11. 10. 1877 jako dvoukolejný, ale provozován je celou dobu jako jednokolejný. Svými 1 747 m byl dobově nejdelším v R-U a až do roku 2007 také nejdelším v ČR. Toto prvenství bylo předstíženo o pouhých 11 m tunelem Březenským. Otevřením Ejpovického tunelu (4 150 m) roku 2018 se pak Špičácký tunel posunul na dnešní 3. příčku.

Realizace tunelu přišla na 1,8 mil. zlatých (dnešní ekvivalent cca 216 mil. Kč). Při trhacích pracích se spotřebovalo na 90 t dynamitu, ražba probíhala souběžně na šesti čelbách – dvou z portálů a po dvou ze šachet, vzdálených 650 m od portálů – severní hluboké 127 m a jižní 112 m. Plánované použití anglické tunelovací metody se zdařilo jen od severního portálu, ostatní ražby byly změněny na moderní rakouskou tunelovací metodu. Tunel byl obezděný pouze částečně, 509 m v celém profilu, dalších 220 m jen do různé výšky opěr, bez kleneb.

Na stavbě se podíleli dělníci z celého R-U a při stavbě jich několik desítek zahynulo. Leží na hřbitově Barabů, asi 100 m za kapličkou sv. Antonína a sv. Barbory z let 1836–1839, při silnici směrem na Špičák [1, 2].



Obr. 2 498.040. Trojčtá rychlíková lokomotiva 2' D1'. Výrobek plzeňské lokomotivky Škoda z roku 1947. Foto © Pavel Vančura. Nakladatelství PressFoto Praha. Okolo 1970 [sbírka autorů].

Lokomotiva 498.040 přezdívaná Albatros vyjíždí z jižního portálu tunelu Vinohradský II, vlevo je patrná část portálu tunelu Vinohradský I.

Fig. 2 498.040. 4-8-2 three cylinder express locomotive. Built in 1947 by Škoda Locomotive Works. Photo © Pavel Vančura. Publisher PressFoto Praha. Around 1970 [authors' collection].

Locomotive 498.040 nicknamed Albatros exiting from the southern portal of the Vinohradský II tunnel, part of the portal of the Vinohradský I tunnel is visible for the left.

Tunel Vinohradský II

Jako Vinohradské jsou pojmenované tři souběžné železniční tunely v Praze, skrze které vede celkem šest kolejí ze stanic Praha-Vršovice a Praha-Vyšehrad do stanice Praha hlavní nádraží.

Dnes patří mezi nejdelší v ČR. Tunel Vinohradský I z roku 1871 je dlouhý 1 145,5 m, tunel Vinohradský II z roku 1944 je dlouhý 1 126,32 m a tunel Vinohradský III z roku 1989 se po 333 m ve směru k Hl. nádraží větví na Vinohradský IIIa (791 m) a Vinohradský IIIb (769 m). Nejstarším tunelem dnes jezdí vlaky směrem na Smíchov, druhým a třetím vede trať do Českých Budějovic.

Tunel Vinohradský II (obr. 2) je trasovaný východně a souběžně od tunelu I. Proražen byl 6. 3. 1944 a v provozu je od 15. 8. téhož roku (uvádí se též 1. 11. nebo 10. 11.). Stavbu prováděla firma Kruliš. Po dokončení rekonstrukce tunelu I v roce 1948 byly obě tratě od sebe opět odděleny, každá svým tunelem [1, 3].



Obr. 3 Parní lokomotiva 423.009 při výjezdu z portálu Pěčínského tunelu. Vydáno pro Letohradský železniční klub, 44/2010. Foto © Jiří Adolf. Vydavatelství a tisk: OFTIS Ústí nad Orlicí. Po roce 2000 [sbírka autorů].

Lokomotiva vyjíždí z východního portálu tunelu. Zřetelně je vidět osazení pamětní desky (stejně jako na obr. 4).

Fig. 3 Steam locomotive 423.009 at the exit from the portal of the Pěčínský tunnel. Published for the Letohrad railway club, 44/2010. Photo © Jiří Adolf. Publisher and printer: OFTIS Ústí nad Orlicí. After 2000 [authors' collection].

The locomotive exiting from the eastern portal of the tunnel. The placement of the commemorative board can be clearly seen (as in Fig. 4).



Obr. 4 Vydáno u příležitosti oslav 100 let trati Doudleby – Rokytnice mot. vůz M131.1228 v portálu Pěčínského tunelu. Vydáno pro Letohradský železniční klub. Foto © Jiří Adolf. Vydavatelství OFTIS Ústí nad Orlicí. 2007 [sbírka autorů].

Fig. 4 Issued on the occasion of the celebration of 100 years of the Doudleby – Rokytnice track, motor carriage M131.1228 at the Pěčínský tunnel portal. Published for Letohrad railway fellowship club. Photo © Jiří Adolf. Publisher OFTIS Ústí nad Orlicí. 2007 [authors' collection].

Pěčínský tunel

Pěčínský železniční tunel leží na regionální trati 023 Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách, mezi dopravnou Slatina nad Zdobnicí a zastávkou Pěčín. Investorem trati byla Společnost místní dráhy Doudleby–Vamberk–Rokytnice, která také dráhu vlastnila až do zestátnění 1. 1. 1925. Koncese pro stavbu byla udělena 27. 12. 1904, trať stavěla firma Zdeněk Kruliš z Prahy (Pěčínský tunel byl dokončen v roce 1906), zahájení provozu připadlo na 14. 10. 1906.

Tunel měří 100,76 m, u východního portálu se nachází 30 m opěrné zdi (obr. 3 a 4). A právě zde byla osazená bronzová pamětní deska u příležitosti dokončení 1 000 km českých lokálek garantovaných Zemským výborem Království českého. V roce 1945 byla tabule jako kulturní památka sejmuta a uložena v NTM. Její replika byla v roce 2010 odcizena a zničena. Nová kopie ji posléze nahradila v roce 2014 [1, 4].



Obr. 5 Parní lokomotiva řady 423.009 vjíždí do portálu Vojtíškovského tunelu. Foto © Jiří Adolf. Vydáno pro Letohradský železniční klub. Vydavatelství OFTIS Ústí nad Orlicí. 2007 [sbírka autorů].

Popis na rubu pohlednice (viz výše) uvádí mylně nesprávný název tunelu, odkazující k blízké obci Vojtíškov. Správný název tunelu je totiž Vlaský, podle stejnojmenné železniční zastávky a osady. Lokomotiva vjíždí do východního – Hanušovického – portálu tunelu.

Fig. 5 The steam locomotive series 423.009 enters the portal of the Vojtíškovský tunnel. Photo © Jiří Adolf. Issued for Letohrad railway club. Publisher OFTIS Ústí nad Orlicí. 2007 [authors' collection].

The description on the back side of the picture postcard (see above) erroneously states the wrong name of the tunnel, referring to the nearby village of Vojtíškov. The correct name of the tunnel is Vlaský, after the intermediate railway station and the settlement of the same name. The locomotive enters the eastern – Hanušovice – portal of the tunnel.

Vlaský tunel

Vlaský železniční tunel (obr. 5) mezi zastávkami Vlaské a Podlesí je jedním ze dvou, které se nacházejí na trati 025 Hanušovice – Dolní Lipka. Je dlouhý 158,8 m a roku 1873 byl stavěný pro dvě koleje, provozovaná je však jen jedna. Trať Hanušovice – Dolní Lipka vlastnila od roku 1873 až do zestátnění 1895 společnost Moravská pohraniční dráha. Koncese byla vydaná 11. 9. 1871 a 31. 7. 1872 byly zahájeny práce stavební společností Wiener Eisenbahnen Baugesellschaft. Po jejím úpadku převzala a také dokončila stavbu firma bratří Kleinů. Provoz trati byl zahájen 15. 10. 1873.

Generální oprava tunelu proběhla roku 1955 [1, 5].

Tunel Karlovský I

Železniční tunel Karlovský I (obr. 6) na trati 086 Liberec – Česká Lípa se nachází mezi stanicí Karlov pod Ještědem a zastávkou Kryštofovo Údolí. Byl dán do provozu roku 1900, je dlouhý 317,7 m a je jednokolejný. Tunel byl vyražený firmou podnikatele Ing. Luigi Pelli anglickou metodou, přičemž zde byly u nás poprvé použity elektrické stacionární vrtačky a elektrické ventilátory. El. proud pro stavbu vyráběla dynamo poháněná parním strojem.

Tunel protíná území národní přírodní památky Karlovské bučiny [1, 6].



Obr. 6 ??? Foto Matyáš Gál www.pohlednictvi.cz
Severní, tedy Kryštofovský portál tunelu Karlovský I. Určeno podle části návěstidla před tunelem a podle výrazné barvy na portálu. Lokomotiva nese jméno Litovel. Snímek působí mimořádně dynamicky.

Fig. 6 ??? Photo Matyáš Gál www.pohlednictvi.cz
The northern, i.e. Kryštofov, portal of the Karlovský I tunnel. Determined according to the part of the signal post before the tunnel and by the distinctive colour on the portal. The locomotive is named Litovel. The picture looks extremely dynamic.



Obr. 7 Výročí 30 let Elektroniků – 743.006 a 743.004. Z tunelu mezi stanicí Raspenava a Oldřichov v Hájích, které leží na trati č. 037 ve Frýdlandském výběžku severních Čech, vyjíždí 9. května 2006 nákladní vlak vedený libereckým dvojčtem lokomotiv 743.006 a 004. www.zubacka.cz. © SURA s.r.o., Rokytnice nad Jizerou, foto: Petr Holub. 2000 [sbírka autorů].
Liberecký (jihozápadní) portál tunelu Mníšeckého.

Fig. 7 30 years anniversary of Electronics – 743.006 and 743.004. On May 9, 2006, a freight train towed by the Liberec twin locomotives 743.006 and 004 exits from the tunnel between Raspenava and Oldřichov stations in Háj, which is located on track No. 037 in the Frýdland headland in northern Bohemia. www.zubacka.cz. © SURA s.r.o., Rokytnice nad Jizerou, photo: Petr Holub. 2000 [authors' collection].

Liberec (southwestern) portal of Mníšek tunnel.

Mníšecký tunel

Mníšecký železniční tunel (zvaný někdy též Hemrišský) se nachází mezi zastávkou Oldřichov v Hájích a stanicí Raspenava. Vede pod Oldřichovským sedlem, na trati číslo 037 spojující Liberec s Černousy a polským Zawidowem. Tunel je dlouhý 529,4 m, stavěný byl pro dvě koleje, nicméně dodnes je jednokolejný. Do provozu byl uvedený v roce 1875.

Vlevo od libereckého portálu (obr. 7 a 8) je ve skále vsazená destička připomínající dělníka Pietra Pojera, jenž v prosinci roku 1873 zahynul při ražbě. Nad masívním portálovým věncem je vročení 1949, odkazující na přestavbu tohoto portálu. Raspenavský portál na opačné straně je opatřený datem 1988, rovněž k připomenutí rekonstrukce portálu. Tunelová trouba byla sanovaná stříkaným betonem, potíže s výtoky vody však přetrvaly [1, 7].



Obr. 8 Železnice na Liberecku. 1 Oldřichovský tunel, 2 Novina, 3 Oldřichov v Hájích, 4 Josefův Důl, 5 Machnín. Okénková pohlednice. © Pro Děti Země Liberec Jan Píkous ml. 2002 [sbírka autorů].

Oldřichovský tunel neexistuje – v prvním okénku jde (stejně jako na obr. 7) o jihozápadní portál Mníšeckého tunelu.

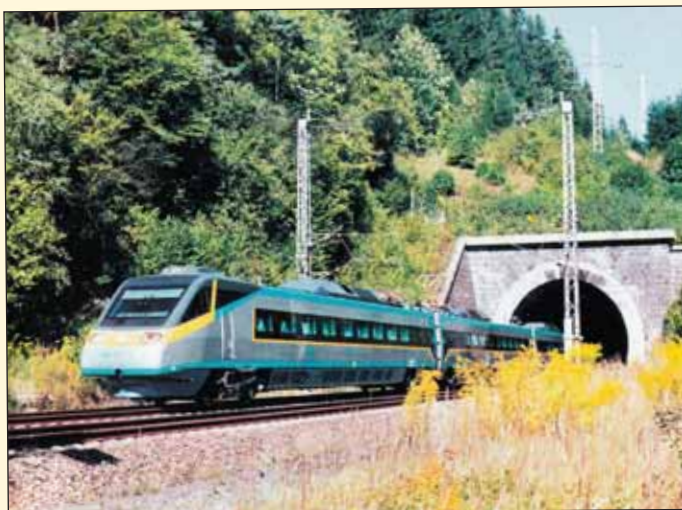
Fig. 8 Railways in Liberec region. 1 Oldřichovský tunel, 2 Novina, 3 Oldřichov v Hájích, 4 Josefův Důl, 5 Machnín. Window postcard. © For Children of the Earth Liberec Jan Píkous sen. 2002 [authors' collection].

The Oldřichovský tunnel does not exist - in the first window it is (as in Fig. 7) the southwest portal of the Mníšek tunnel.

Muzlovský tunel

Muzlovský železniční tunel se nachází na trati Brno – Česká Třebová, mezi zastávkami Dlouhá a Hradec nad Svitavou (obr. 9). Tunel je pojmenovaný podle již zaniklé obce Muzlov (v některých pramenech se lze setkat i se zkomoleným názvem tunel Mužlovský). Výstavba trati patřící k nejstarším na našem území začala roku 1843 v Obřanech u Brna. Původní dráha, pouze jednokolejná, byla uvedena do provozu 1. 1. 1849, zdvoukolejnění proběhlo do roku 1869. Roku 1861 byl instalován Morseův telegraf a o rok později začala trať sloužit rychlíkové dopravě. Po více než 100 letech (1992–1998) proběhla modernizace tzv. I. Železničního koridoru (Děčín–Praha–Břeclav) a trať byla zcela elektrizována.

Dvoukolejný tunel z roku 1848, dlouhý 227 m, proráží úpatí Banínského vrchu v ostrohu řeky Svitavy. Nachází se v prameništi Březovského vodovodu pro Brno. V 50. letech 20. stol. byl tunel v rámci přípravy elektrizace trati za provozu rozšířený [1, 8].



Obr. 9 Elektrická jednotka 682 001-3 (Pendolino) vyjíždí z tunelu u Dlouhé. Vydáno pro Letohradský železniční klub. Foto © Jiří Adolf. Vydavatelství OFTIS Ústí nad Orlicí. 2005 [sbírka autorů].

Vlak vyjíždí z jižního (Březovského) portálu Muzlovského tunelu. Na pohlednici je patrná trasa zesilovacího napájecího vedení přes kopec nad tunelem.

Fig. 9 Electric unit 682 001-3 (Pendolino) exiting from the tunnel near Dlouhá. Issued for Letohrad railway club. Photo © Jiří Adolf. Publisher OFTIS Ústí nad Orlicí. 2005 [authors' collection].

The train exiting from the southern (Březová) portal of the Muzlovský tunnel. The route of the booster feeder line over the hill above the tunnel can be seen on the postcard.

Dolnolučanský tunel

Dolnolučanský železniční tunel (obr. 10) se nachází na regionální železniční trati 036 Liberec–Tanvald–Harrachov mezi stanicemi Jablonecké Paseky a Lučany nad Nisou.

Úsek z Liberce do Jablonce n/N byl zprovozněn roku 1888, 1894 bylo otevřeno pokračování z Jablonce n/N do Tanvaldu. Pokračování do Kořenova mělo propojit stávající trať Liberec–



Obr. 10 • Tunel u Jablonce nad Nisou (810 461) • U Proseče nad Nisou (743 008) • Smržovka (721 515) • Souběh tratí u Železného Brodu (750 401 a 721 515). Foto © Jan Vašíček. 1999 [sbírka autorů].

V prvním okénku pohlednice vyjíždí motorový vůz z východního portálu Dolnolučanského tunelu.

Fig. 10 • Tunnel near Jablonec nad Nisou (810 461) • Near Proseč nad Nisou (743 008) • Smržovka (721 515) • Switch of tracks near Železný Brod (750 401 a 721 515). Photo © Jan Vašíček. 1999 [authors' collection].

In the first window of the postcard, an engine carriage exiting from the eastern portal of the Dolnolučanský tunnel.

Tanvald a Železný Brod–Tanvald s plánovanou tratí Jelenia Góra–Kořenov (Zackenbahn), a tím i R-U s Pruskem.

Jednokolejný tunel Dolnolučanský byl vyražený ve svahu Stolního vrchu roku 1894 a je dlouhý 82 m. Aktuální stav tunelu vyžaduje rekonstrukci, která je plánovaná na rok 2024. Vzhledem k průsakům vody, které způsobují v zimním období vznik rampouchů a ledopádů, a tím velké komplikace pro provoz, bude rekonstrukce provedena rozšířením profilu a vybudováním zcela nového dvouplášťového ostění. Současně bude tunel prodloužen na 100 metrů pro snížení rizika pádů skalních úlomků do kolejí [1, 9, 10].



Obr. 11 Železniční trať Loket–Krásný Jez. • Horní Slavkov (820 068 a 820 056) • Údolí (820 057) • U Údolí (820 057) • Horní Slavkov (820 056). www.k-report.cz. Foto © Jan Vašíček. Publisher k-REPORT, Praha. 2000 [sbírka autorů].

V okénkách pohlednice je vpravo nahoře motorový vůz v jižním portálu Cechšského tunelu a vlevo dole v jižním portálu tunelu Loketský I.

Fig. 11 Loket – Krásný Jez rail track. • Horní Slavkov (820 068 a 820 056) • Údolí (820 057) • U Údolí (820 057) • Horní Slavkov (820 056). www.k-report.cz. Photo © Jan Vašíček. Publisher k-REPORT, Praha. 2000 [authors' collection].

In the top right corner of the postcard windows, there is an engine carriage in the southern portal of the Cechšský Tunnel and, in the bottom left corner, an engine carriage in the southern portal of the Loket I tunnel.

Cechšský a Loketský tunel I

Cechšský jednokolejný tunel (obr. 11) se nacházel na železniční trati 144 Krásný Jez–Loket mezi stanicemi Údolí a Loket předměstí. Trať se čtyřmi tunely byla postavená společností C. k. státní dráhy jako pokračování z Lokte do Krásného Jezu. Stavba byla zahájena 12. 10. 1899 a uvedena do provozu 7. 12. 1901. V 50. letech 20. stol. byla trať rekonstruovaná pro dopravu uranové rudy. V roce 1997 byl provoz zastaven.

Tunel je vyražený v severovýchodním úbočí kopce Lněný vrch, v CHKO Slavkovský les.

Název 63,1 m dlouhého tunelu Cechšského je jazykově chybný – správně by mělo být tunel Cešský, a to podle původního německého názvu dnešní vsi Údolí – Zech (český přepis Cech). Tunel je i tak jednou z mála památek na původní název této obce.

Rovněž jednokolejný tunel Loketský I (obr. 11) je opuštěný železniční tunel na úseku trati 144 Krásný Jez–Loket mezi stanicemi

Údolí a Loket předměstí. Jeho osudy jsou společné s tunelem Cechšským a se svými 65,4 m je také téměř stejně dlouhý [1, 11, 12].

doc. Ing. VLADISLAV HORÁK, CSc.

Ing. MILAN MAJER

Ing. RICHARD SVOBODA, Ph.D.

LITERATURA / REFERENCES

- [1] ZIMEK, P. *Z historie železničních tunelů*. 1. Vyd. Praha: ČD, 32 s.
- [2] Špičácký tunel [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < Špičácký tunel – Wikipedie (wikipedia.org) >
- [3] Vinohradské železniční tunely [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < Vinohradské železniční tunely – Wikipedie (wikipedia.org) >
- [4] Pěčínský tunel [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < Pěčínský tunel – Wikipedie (wikipedia.org) >
- [5] Vlaský tunel [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < Vlaský tunel – Wikipedie (wikipedia.org) >
- [6] Karlovský tunel I [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < Karlovský tunel I – Wikipedie (wikipedia.org) >
- [7] Mníšecký tunel [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < Mníšecký tunel – Wikipedie (wikipedia.org) >
- [8] Muzlovský tunel [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < Muzlovský tunel – Wikipedie (wikipedia.org) >
- [9] Dolnolučanský tunel [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < Dolnolučanský tunel – Wikipedie (wikipedia.org) >
- [10] Rekonstrukce Dolnolučanského tunelu [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < <https://mapy.spravazeleznic.cz/stavba/L-22> >
- [11] Cechšský tunel [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < Cechšský tunel – Wikipedie (wikipedia.org) >
- [12] Loketský tunel I [online]. [cit. 2023-03-31]. Dostupné na internetu: < Loketský tunel I – Wikipedie (wikipedia.org) >

VÝROČÍ ANNIVERSARIES

DOC. ING. VLADISLAV HORÁK SEDMDESÁTNIKEM DOC. ING. VLADISLAV HORÁK SEPTUAGENARIAN

V červnu tohoto roku oslavil významné životní jubileum, sedmdesát let od svého narození, pan doc. Ing. Vladislav Horák, CSc., laskavý, upřímný a vždy čestně jednající člověk, který nikdy a nikomu neodmítl jakoukoliv pomoc či cennou radu, velmi příjemný společník s obrovským přehledem v oblasti podzemního stavitelství, historie, geografie, literatury, faleristiky a numismatiky.



Vášní mu jsou historické artefakty a literatura týkající se především tunelářství a hornictví. Jeho sbírky jsou vzácným muzeem a galerií technických věd. Je znalcem tunelů a podzemních staveb, jejichž genezi spolu s ním pravidelně sdílíme aktuálně formou historických pohlednic v časopise Tunel. Jeho statě, obvykle uvedené na konci každého čísla, by si zasloužily, jakožto klenot naší tunelářské knihovny, samostatného vydání.

Celý svůj profesní život zasvětil dvěma institucím. První byla společnost GEOTest Brno, druhou pak je dodnes Stavební fakulta Vysokého učení technického v Brně, Ústav geotechniky. Zde pod jeho rukama docenta prošlo a procházejí dodnes za více než třicet let stovky studentů. Desítky z nich po absolutoriu zahájily svoji profesní kariéru ve společnosti AMBERG Engineering Brno, a.s. a většina z nich i nyní pokračuje v projektové činnosti u této firmy.

Jeho život je jako větev obalená plody, úl plný včelstva, roubovaný sad. Přejeme panu docentu Horákovi hodně kvetoucího zdraví.

*Ing. VLASTIMIL HORÁK,
člen redakční rady časopisu Tunel*

In June of this year, doc. Ing. Vladislav Horák, CSc., a kind, sincere and always honest person who never refused anyone any help or valuable advice, a very pleasant companion with a huge overview in the field of underground construction, history, geography, literature, phaleristics and numismatics, celebrated a significant life anniversary, seventy years since his birth. Historic artefacts and literature relating mainly to tunnelling and mining are his passion. His collections are a rare museum and gallery of technical sciences. He is an expert on tunnels and underground structures the genesis of which we regularly share with him, currently in the form of historic postcards in the Tunel journal. His articles, usually given at the end of each journal issue, would deserve a separate edition as a jewel of our tunnelling library.

He dedicated his entire professional life to two institutions. The first one was the company of GEOTest Brno, the second is still the Faculty of Civil Engineering of the Technical University in Brno, the Institute of Geotechnics. Hundreds of students have passed the institute under his docent's hands and are still passing it for more than thirty years. After graduation, dozens of them started their professional careers at AMBERG Engineering Brno, a.s. and most of them continue their designing activities with this company even now.

His life is like a branch covered with fruit, a beehive full of bees, an engrafted orchard. We wish docent Horák a lot of flourishing health.

*Ing. VLASTIMIL HORÁK,
member of Editorial Board of Tunel journal*