



**Tunely, přeložky
a traťové spojky**

Česká republika neleží ve složitých geografických podmínkách. První tratě si hledaly cestu přirozenými údolími podél řek. Přesto v místech rozvodí se někdy tunelům nevyhnuly. Tunely byly vybudovány i na prvních dvou železnicích na území Čech a Moravy na Severní dráze císaře Ferdinanda a na Dráze olomoucko-pražské. Tři tunely

na těchto tratích měly zajímavé osudy. První byl opuštěn; druhý opuštěn, později znovu zprovozněn, a nakonec definitivně opuštěn a zasypan. Třetí byl po sto letech provozu snesen a nahrazen otevřeným zářezem. Není bez zajímavosti, že poblíž těchto tunelů se nacházely i první přeložky na těchto tratích.

Tunel bývalé Severní dráhy císaře Ferdinanda pod obcí Slavíč

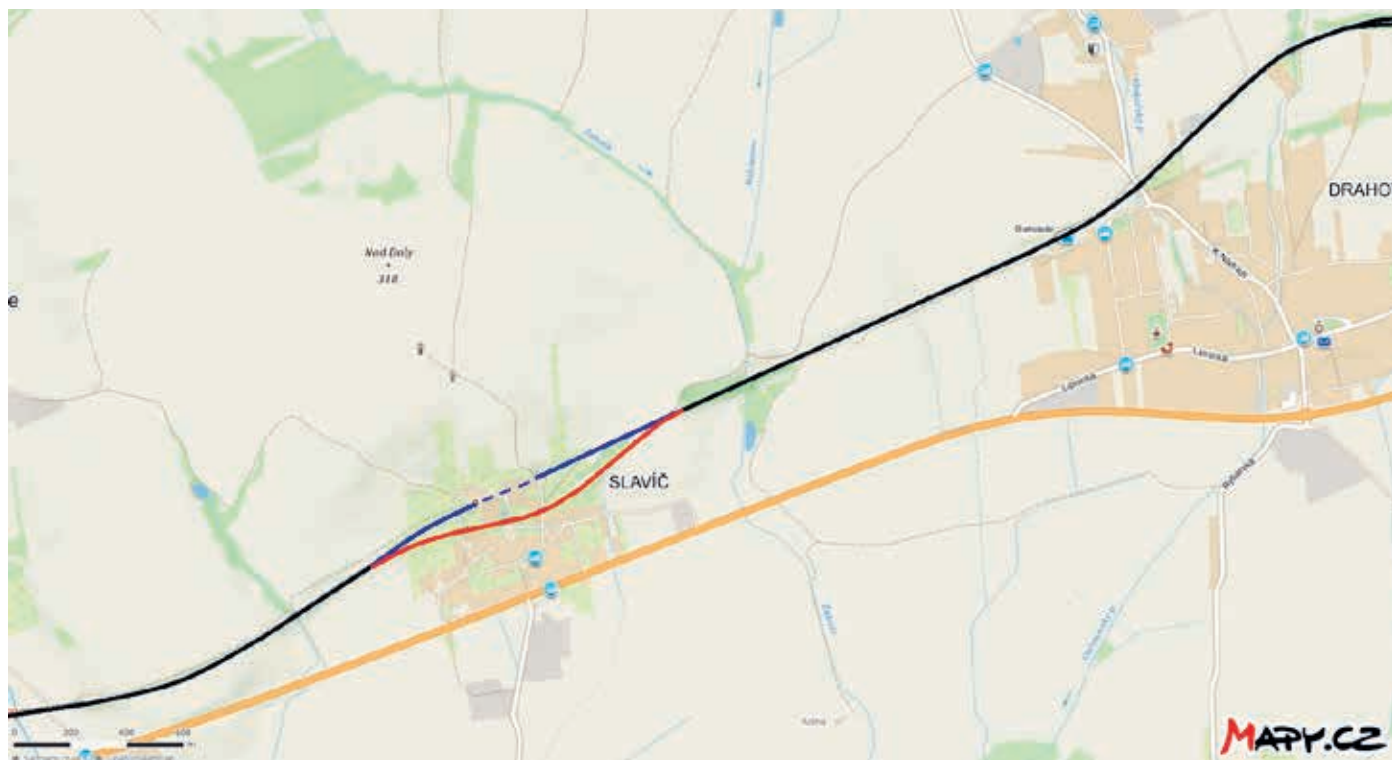
Tunel byl postaven v letech 1845–1846 mezi stanicemi Lipník nad Bečvou a Drahotuše na trati Severní dráhy císaře Ferdinanda z Vídně na sever do Haliče. Šlo o jediný tunel na trati dlouhé 275 km. To možná dalo podnět legendě, že tunel si přál sám císař. Pokud se pozorně podíváme na mapu, je vidět, že vyhnout se úplně obci Slavíč by nebylo jednoduché a projektant volil přímou trať s krátkým tunelem místo několika protisměrných oblouků na úbočí svahu a s mosty přes místní komunikace v obci. Tunel je dlouhý 259 m a byl zprovozněn v roce 1847 na úseku Přerov – Bohumín. Tunel byl budován jako hloubený a uvnitř byl vyzděn otesanými žulovými kvádry. V trase tunelu padly dva grunty a osm chalup, což bylo nakonec méně, než se původně předpokládalo. Zvolená varianta s hloubeným tunelem byla citlivější pro obec než otevřený zářez.

Protože rozšíření tunelu by bylo velmi nákladné, druhá kolej, vybudovaná na trati v roce 1873, vedla jižněji již mimo tunel, a ten tak sloužil jen pro jízdy jedním směrem.



Snímek slavičského tunelu s původní jednokolejnou tratí. Sbíрка Josef Bosáček

Náklady na udržování tunelu však byly vysoké, a tak v roce 1895 byla k jižní koleji přistavěna i druhá kolej a vlaky tunelem přestaly jezdit.



Tunel u Slavíče, modře původní trať, červeně přeložka mimo tunel

Objekt je od roku 1925 v majetku obce Slavíč a od roku 1963 je vyhlášen technickou památkou. Do dnešní doby se dochovaly oba portály a v jejich blízkosti pozůstatky drážního

tělesa. Několikrát se na tomto vytíženém úseku trati uvažovalo o výstavbě třetí koleje, a přitom se uvažovalo o možném využití tunelu. Tato myšlenka nebyla nikdy realizována.

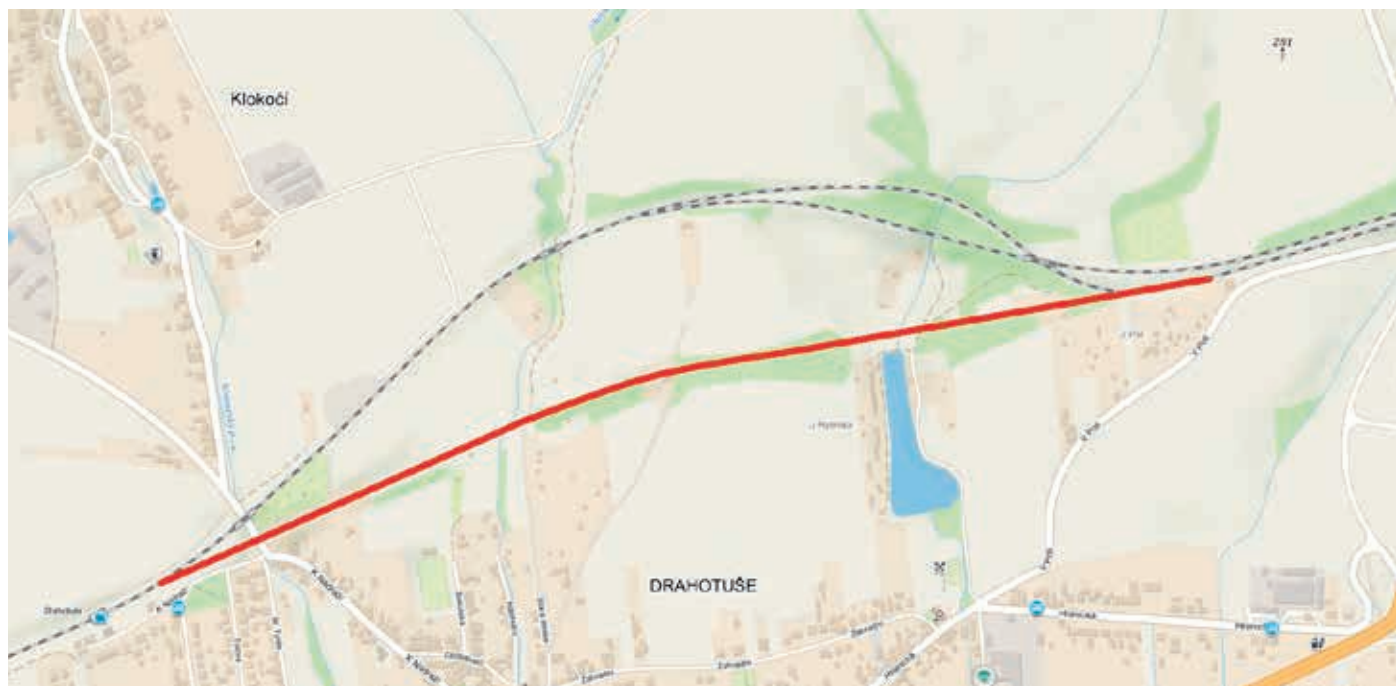
Přeložky a spojky poblíž žst. Hranice na Moravě

Na nové vedení tratě poblíž obce Slavíč navazovala přeložka Drahotuše – Hranice na Moravě v délce 4,3 km uvedená do provozu v roce 1874. V době ČSD došlo k další modernizaci hlavní tratě, což mimo jiné znamenalo i výstavbu spojovacích kolejí mezi Hranicemi a Drahotušemi v roce 1939 a také vybudování dalšího viaduktu na této tzv. drahotušské spojnici. Tato stavba umožnila mimoúrovňové

odbočení z levostranného provozu Břeclav – Bohumín na pravostranný provoz Hranice na Moravě – Půchov. V souvislosti se zvýšením výkonnosti trati směrem na Vsetín byla realizována i přeložka v úseku Hranice na Moravě – Hranice na Moravě město uvedená do provozu dne 15. května 1938. Elektrický provoz na trati soustavou 3 kVss byl zahájen 25. ledna 1960.



Bourání viaduktu u Drahotuší v roce 1911, sbírka Josef Bosáček



Trasa původní trati mezi Drahotušemi a Hranicemi na Moravě



Původní nádraží KFNB v Hranicích na Moravě v roce 1873, sbírka Milan Králík

Bělotínská spojka



Přeložky a spojky poblíž žst. Hranice na Moravě, nahoře červeně Bělotínská spojka, dole červeně původní zaústění místní dráhy do Krásna nad Bečvou (dnes Valašské Meziříčí) a modře část původní trati, která existuje jako vlečka

Tato velice krátká trať je opředena mnoha tajemstvími. Není přesně známa doba jejího vzniku, ani kdy byl upraven spodek a položena kolejová pole do spojovacího oblouku mezi tratě Hranice na Moravě – Púchov a Přerov – Ostrava na sever od stanice Hranice na Moravě. Trať je velice dobře zaznamenána již na ortofoto mapě z roku 1955. Výhybky však asi nikdy nebyly vloženy, ale zůstaly položeny vedle tratí. Dokonce byly později vztyčeny i stožáry trakčního vedení, ale nebyly vystrojeny. Protože se jednalo o strategickou, i když velmi krátkou trať, byly informace o její výstavbě veřejnosti nepřístupné. Paradoxem doby je, že přes veškeré tajnosti byla tato spojka uváděna v sešitových jízdních řádech, které sice byly určeny „pouze pro služební potřebu“, avšak přístup k nim nebyl nijak těžký. V těchto jízdních řádech byly dokonce trasy a čísla vlaků, přestože jejich zavedení by vyžadovalo rozsáhlou činnost traťové služby. Trať byla definována jako Hranice na Moravě město – Polom a název dostala podle blízké obce a zastávky Běloutín.

V roce 1997 byla vypracována zpráva pro souhlas s likvidací: „Jednokolejná Běloutínská spojka není provozována a byla vybudována k dopravnímu propojení tratí ČD Přerov – Petrovice (do 1. traťové koleje v km 213,189) a Hranice na Moravě – st. hranice SR – Púchov (do 2. traťové koleje v km 0,442). Celková délka včetně odbočných výhybek 0,572 km. Celá spojka převážně ve směrovém oblouku $R = 200$ m, konstruována pro traťovou rychlost $V = 40$ km/h. Součástí stavby je železniční přejezd z dřevěných prachů a trakční stožáry bez vystrojení závěsnými rameny v počtu 13. V současné době nejsou výhybky ani jejich přípoje vloženy, skutečná stavební délka spojky neměřena 470 m. Rok výstavby nezjištěn. Pro operativní aktivaci spojky byl v roce 1972 vypracován projekt.“

Z uvedeného vyplývá, že na spojce nebyl nikdy zaveden provoz.

Choceňský tunel

Choceňský tunel byl zprovozněn v roce 1845 na Dráze olomoucko-pražské. Vrchním inženýrem na úseku Česká Třebová – Praha byl mladý český inženýr Jan Perner. Jemu se stal tunel osudným. Dne 9. září 1845 se vracel z cesty na Moravu v prvním voze za lokomotivou. Po projetí choceňským tunelem sestoupil při vjezdu do stanice Choceň

na poslední stupeň schůdků vagónu a chtěl kontrolovat portál tunelu. Přitom narazil hlavou do sloupku. Se zraněním hlavy a pravé paže ještě nastoupil do vlaku a pokračoval do Pardubic. Zde ještě vystoupil, ale po několika krocích se zhroutil. Byl odvezen do otcova domu, kde druhý den v 11 hodin zemřel.



Trať v údolí Tiché Orlice v úseku Brandýs n. O. – Choceň, archiv městské muzeum Šumperk



Brandýské zhlaví stanice Choceň s původním tunelem, archiv městské muzeum Choceň



Choceňský tunel na dobové pohlednici, sbírka Josef Bosáček



Choceňský tunel, v popředí původní silniční most, archiv městské muzeum Choceň

O přestavbě tunelu se uvažovalo delší dobu, protože nevyhovoval profilem a jeho obezdívka byla ve velmi špatném stavu. Po druhé světové válce přistoupily ČSD k definitivnímu řešení. Jelikož přestavba a oprava tunelu by si vyžádala dlouhou dobu, spojenou s omezením provozu, dostalo přednost snesení tunelu při zachování směrového vedení trati a vybudování zářezu, na severní straně rozšířeného o výtažnou kolej. Tunel o délce 256 metrů se nacházel v km 270,400 – 270,656.

Choceňský oblouk

Na opačné straně žst. Choceň je do pardubického zhlaví stanice zaústěna lokální trať Choceň – Litomyšl. Lokálka o délce necelých 22 km byla uvedena do provozu 23. října 1882 a odbočovala z hlavní trati Choceň – Zámorsk u Dvořiska poblíž dnešní měřirny. Samostatné zaústění

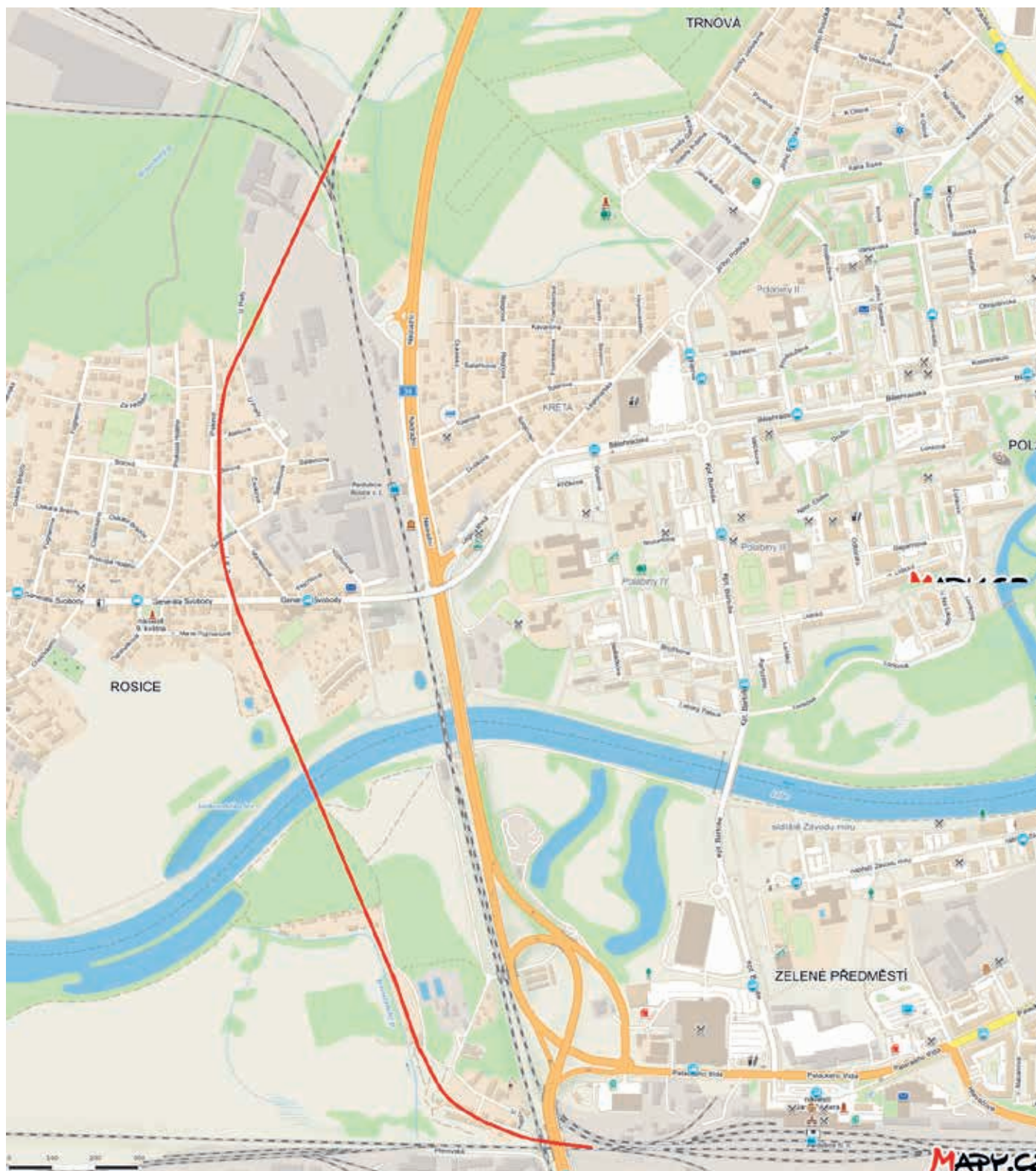
V září 1947 bylo předáno staveniště a původní termín ukončení stavby byl konec roku 1948. Později byl termín prodloužen do konce roku 1949 a konečný termín snesení celého nadloží se uvádí konec roku 1950. Práce pokračovaly dál. Výtažná kolej včetně mostu přes Tichou Orlici byla zprovozněna v roce 1954. Při modernizaci I. tranzitního koridoru v roce 2000 byla výtažná kolej zkrácena a most přes Orlici byl po necelých padesáti letech provozu snesen.

do choceňské stanice a zrušení odbočky bylo realizováno až po druhé světové válce v roce 1959. Toto narovnání oblouku a nové napojení lokální dráhy bylo součástí akce „Zvýšení výkonnosti tratě Praha – Česká Třebová“ s požadovaným zvýšením traťové rychlosti na 150 km/h.

Pardubice – Semtín

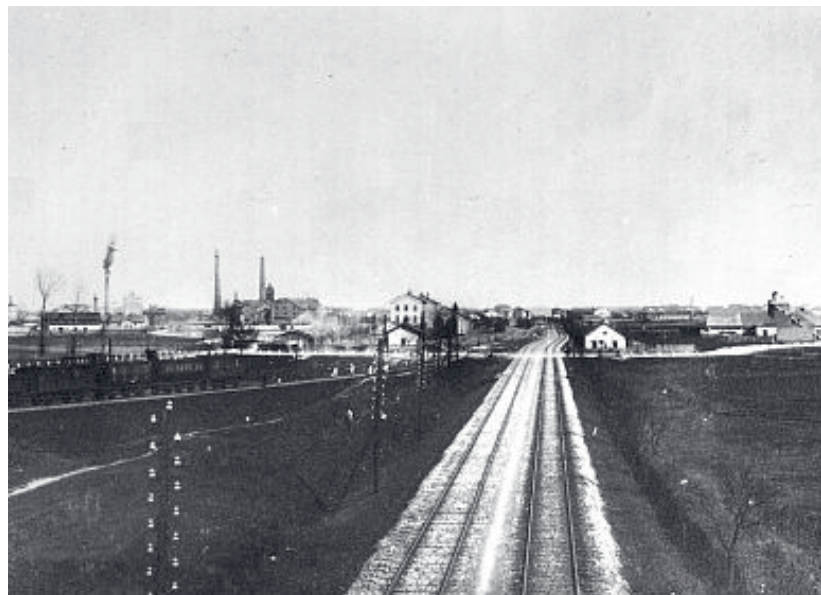
15. června 1856 vydal císař František Josef I. povolení na stavbu a provoz železnice z Pardubic do Liberce s odbočkou Josefov-Jaroměř – Malé Svatoňovice. Trať postupně vystavěla a dala do provozu Jiho-severoněmecká spojovací dráha (k.k. priv. Süd-norddeutsche Verbindungsbahn – SNDVB). Se stavbou se začalo současně z Pardubic i z Liberce. V Pardubicích sice byla postavena

společná výpravní budova StEG a SNDVB, ale SNDVB si vybudovala své nádraží i s výtupnou blíže ku Praze. Takže vlaky odjíždějící z Pardubic do Prahy nebo do Liberce projížděly podél kolejiště SNDVB přibližně v místech dnešního nádraží a podél skladiště a potom okolo výtupny SNDVB s točnou. Shodná výtupna SNDVB byla postavena i ve stanici Horka u Staré Paky. Poté následoval



Původní trať v úseku Pardubice – Semtín

přejezd na silnici do Přelouče a poslední výhybka. Z jedné strany přejezdu byl strážní domek SNDVB a z druhé StEG, protože trať na Prahu vedla až do těchto míst souběžně. Ze strážních domků se obsluhoval přejezd, výhybky i vjezdové návěstidlo. Asi po 300 m se trať začala stáčet pravým obloukem na sever k Labi, které tehdy ještě nebylo regulované. Zátopovým územím neregulované řeky procházela trať po náspu, ve kterém byly dva inundační dřevěné mosty. Poté následoval dřevěný most přes Labe o délce asi 185 m. Po překonání řeky trať mírně klesala a velkým obloukem se stáčela k severovýchodu do míst, kde se v roce 1871 napojila přeložka, vybudovaná v souvislosti s výstavbou koncové stanice trati spřízněné Rakouské severozápadní dráhy (k.k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn – ÖNWB) z Havlíčkova (tehdy Německého) Brodu. Do těchto míst bylo podél trati celkem 7 strážních domků. Napojení této trati přímo do stanice Pardubice SNDVB by bylo velmi komplikované, protože vlaky ÖNWB by musely úrovnově přejíždět přes kolejiště StEG do kolejiště SNDVB. Proto byla stanice ÖNWB původně plánována na trati SNDVB hned za labským mostem v místech, kde je dnes přibližně centrum Rosic. Během pochůzek byl projekt upraven a byl i změněn název stanice ÖNWB z Pardubitz (Pardubice) na Rositz (Rosice). Složitost jednání o zapojení nové dráhy ukazují i data povolení. Úsek Chrudim – Pardubice byl povolen 27. listopadu 1868 a spojka Pardubice – Rosice až 19. dubna 1870. Stavba trati se opozdila, protože bylo nutno provést částečnou regulaci řeky Labe a až poté postavit nový most přes řeku. Až 24. března 1871 proběhla technicko-policejní zkouška a od 31. března byl zahájen veřejný provoz na spojnici mezi stanicemi Pardubice a Rosice



Pohled na trať StEG od Kolína do stanice Pardubice. Uprostřed obrázku je přejezd silnice do Přelouče a dodnes zachovaný strážní domek SNDVB. Vlevo odjíždí po původní trati SNDVB vlak do Hradce Králové. Před rokem 1870, sbírka Josef Bosáček

s napojením na původní trať. Přeložka, jejíž trasa se dodnes prakticky nezměnila, začínala za strážním domkem č. 2. Změnil se však most přes Labe, který měl čtyři pole o délkách 30 + 40 + 40 + 30 m a byl dvojkolejný. Západní kolej používala ÖNWB, východní SNDVB. Na trati ÖNWB z Německého Brodu do Rosic proběhla technicko-policejní zkouška ve dnech 25. až 27. května 1871 a od 1. června byl zahájen veřejný provoz.

Na původní přímou trať do Liberce se nová přeložka napojila v dnešním oblouku za stanicí Rosice v km 3,641, tedy v místech, kde býval strážní domek č. 7.

Přeložka Chropyně – Přerov na trati Brno – Přerov

Přerovský uzel po napojení trati z Brna měl sice vedle sebe dvě nádraží, ale jeho rozvoj byl poměrně bez problémů. Ploché a nezastavěné území dovolovalo zvětšovat kolejiště do šířky i do délky. A obě dráhy provozovala jedna společnost – Severní dráha císaře Ferdinanda. Nádraží v Přerově v roce 1841 bylo dlouhé zhruba 300 m a široké 140 m. V roce 1869 vyrostlo vedle již zvětšeného nádraží KFNB samostatné nádraží Moravsko-slezské severní dráhy a do roku 1888 se již přerovská stanice protáhla na 1 200 m. Po pouhých dalších deseti letech bylo přerovské nádraží od zastávky Horní Moštěnice po řeku Bečvu na severní straně dlouhé asi čtyři kilometry. Neustálý nárůst provozu si vyžadoval časté úpravy v kolejišti stanice.

V osmdesátých letech devatenáctého století již špičkový denní provoz představoval až 162 vlaků, z nichž 50 bylo osobních. Od roku 1889 pokračovala přestavba přípravnými pracemi pro přednádraží, které mělo být postaveno na jižní straně přerovského nádraží. Z tohoto důvodu musela být přeložena trať z Brna a nově zaústěna do nádraží KFNB. Nová trasa se za Bochořím prudce stočila na východ a u Lověšic se přimkla k trati z Břeclavi. Původní přímá trasa na západní straně Lověšic byla opuštěna a na sever od této obce zmizela pod novým kolejištěm přednádraží.