

Křídla v tunelech

Milan 2015



Dvoukolejná železniční trať z Brna ke Žďáru nad Sázavou, Havlíčkovu Brodu a Kutné Hoře je v provozu od 20. prosince 1953. Osobní i nákladní vlaky křižují malebnou, drsně romantickou krajinu Vysočiny napříč jejím srdcem už přes šedesát let. Čas zahladil stopy po stavebních jizvách a železnice vrostla do kraje jako by k ní patřila odedávna. Cestující obdivují rychle se měnící panorama údolí, kopců a nekonečných lesů náhorní roviny, pociťují sladkou závrať hloubek pod odvážně klenutými mosty i vlhký chlad tunelů. Málokdo si uvědomí, že tahle krajina i železniční trať mají svou historickou paměť.

Někde se za celá staletí nepříhodí nic zvláštního. Zato jinudy kráčely příběhy, opředené legendami, v nichž tajemství rostou úměrně času, který od těch dob uplynul.



Přízrak z hlubin času

MUS 2015

Příběh železniční trati, vinoucí se členitým okrajem Českomoravské vrchoviny mezi Tišnovem a Křižanovem, se začal psát koncem roku 1938. Divoce malebná a do té doby téměř zapomenutá země se zcela zásadně proměnila v důsledku mnichovského diktátu a následné německé okupace Sudet. Zábor českého pohraničí totiž přímo fatálně přetrnul strategickou železniční cestu mezi západem a východem státu: veledůležitý svitavský dopravní uzel připadl Německu. Proto byla oživena - do té doby pouhá vize - stavby nové dvoukolejné dráhy napříč severovýchodní částí Vysočiny, od Kutné Hory přes Havlíčkův Brod, Příbyslav, Žďár nad Sázavou, Křižanov a Tišnov k Brnu. Dílčí části této trasy již železniční spojení měly, například mezi Tišnovem a Žďárem vedla údolími Svratky a Nedvědičky tzv. „*Tišnovka*“, navazující dále k Brodu, nicméně šlo vesměs spíše o lokální tratě bez požadované kapacity.

Během neuvěřitelně krátké doby byla vyhotovena projektová dokumentace, na dnešní poměry takřka pohádkově rychle proběhl schvalovací a přípravný proces a již roku 1939 bylo započato s pracemi. Úsek výškově i půdorysně nejvíce exponované části celé trasy, totiž stoupání z úvalu řeky Svratky u Tišnova (nadmořská výška 250m) k náhorní rovině, začínající za Níhovem (cca 470 m.n.m, u Vlkova již 500m n.m.) v délce cca 15km¹ byla rozdělena mezi dvě renomované stavební firmy, pracující do té doby na výstavbě československého opevnění v pohraničí (které samozřejmě po Mnichovu ztratilo smysl). Trasu Tišnov-Říkonín se stavbou dvou velkých mostů a (tehdy nejdelšího v republice) tunelu zajišťovala firma **ing Zdenko Kruliš**, druhý úsek z Říkonína k Vlkovu pak měla na starosti firma **Hlava**. Ta měla vyrazit tunely dva a postavit - krom ostatních prací, samozřejmě - další dva poměrně velké viadukty.

Až do roku 1943, kdy byla celá stavba z finančních (rozuměj: válečné finančních) důvodů zastavena, byla dobudována část zemních těles (zářezů a násypů), vyraženy všechny tři tunely a započato se stavbou některých mostů; ty byly ovšem dobudovány až po válce, na přelomu 50. let. Válečná přetržka stavby je nejlépe viditelná na poměrně známém přemostění údolí Libochůvky u Dolních Louček. Takzvaný **Most Míru** (délka 282m, max. výška 42m) je hybridem dvou stavebních projektů: toho předválečného, z něhož mu zůstaly vysoké a úzké kamenné oblouky na východní straně údolí a následně nového projektu poválečného, který mu dopřál onen vznosný a dlouhý železobetonový oblouk, tolik obdivovaný u nás i v zahraničí (*podrobně v boční liště vpravo*). Ostatní velké mosty, tedy most v Mezihoří, u Říkonína a nad Kutinami, byly postaveny dle původního, jednotného projektu.

Západní portál loučského tunelu, snímáný z místa, kde začíná násyp trati, tvořený kamenivem vyrubaným při ražbě. Délka násypu je asi 80m a max. výška 15m.



Most Míru

Protože most od východu navazuje násypem na tunel, ražený od podzimu 1939, začala samotná stavba viaduktu v létě 1940 až poté, kdy bylo známo, kam až dosáhne násyp z vyrubané horniny (byl sypán do příhradové kostry z dřevěných kůlů, která jej měla armovat). Tehdejší projekt počítal s **ocelovým viaduktem na betonových pilířích** o šesti nebo sedmi polích. Budování prvního pilíře, tišnovské opěry, bylo zahájeno v září 1940. V létě 1941 však byla stavba přerušena: z nedostatku oceli (válečná výroba) musel být most přeprojektován na **třináctiklenbový betonový viadukt**, jehož líce pilířů jsou tvořeny žulovými kvádry (tedy typu, který pak byl plně realizován u zbývajících tří velkých mostů trati: u Mezihoří, Říkonína a Kutin). Stavba se však vzhledem k postupující válce zpomalovala, až byla k 31. prosinci 1943 zcela zastavena. Obnovena byla teprve v roce 1946. Tehdy byl projekt znovu přepracován. Namísto nevybudovaných pilířů č. 7 až 12 měl být postaven **dlouhý betonový oblouk**. Jako nejlevnější byla vybrána verze o rozpětí 110 m. Podnik Stavby silnic a železnic (jehož součástí byla i znárodněná firma Kruliš), nejprve realizoval betonové klenby u již postavených pilířů, (dokončeny na jaře 1951. V původní podobě, s obkladem žulovými kvádry, byl ještě vybudován pilíř č. 8, který však byl zúžen na šířku dvou metrů. Na zbylé části základu vznikl betonový pilíř č. I, na druhé straně údolí pilíř č. II. Část základů původního pilíře č. 12, existující od roku 1943, byla zasypana (dnes je k vidění její horní plocha vedle bývalého náhonu u Libochůvky). Od jara 1951 bylo stavěno bednění pro velký oblouk: betonáž proběhla od 22. října do 22. prosince 1951. Výztuž oblouku měla hmotnost 190 tun. Kvůli nedostatku dřeva bylo pro podepření bednění použito trubkové lešení, tehdy nejrozsáhlejší na světě. Celková hmotnost lešení byla 790 tun, spotřebováno bylo přes 160 km trubek a přes 102 tisíc spojek. Po dokončení oblouku byly betonovány stojky a mostovka, jako poslední potom deska mezi pilířem č. II a Panáčkovou skálou na žďárské straně. Stavba viaduktu byla dokončena v srpnu 1952.

¹ Což je stoupání téměř 1,5% !!! Na kapacitní železniční trať jde o hodně velké číslo a v provozu je to znát. Směrem nahoru mají lokomotivy nákladních vlaků co dělat, směrem dolů pak bubny u brzd jen hoří a žhavé okuje létají kolem trati. Mezi Říkonínem a Tišnovem jde o úsek nechvalně známý všem okolním hasičům...

Ražba tunelů:

Na úseku firmy Ing. Z. Kruliš byl u Dolních Louček ražen nejdelší z tunelů (*tunel A na mapce, úředně č.217 A*) dlouhý 633 m. Budován byl v poměrně kompaktním rulovém masivu svratecké klenby moravika tzv. rakouskou metodou: směrová štola byla hnána s obou stran a z ní byly prováděny výlomy do stropu s průběžnými stojkami. Z hlediska bezpečnosti proběhly práce vcelku hladce.

Na úseku firmy Ing. B. Hlava byly raženy tunely dva, a sice u Kutin tunel délky 314 m a u Níhova tunel délky 531 m (*tunely B a C na mapce; 217B a 217C*). Oba tunely byly rovněž vedeny v rulových masivech. Zatímco však kratší z nich (Kutinský) byl ražen bez problémů v pevném skalním masivu, tunel u Níhova procházel s (výjimkou krátkého středního úseku délky cca 60 m) rozrušenou rulou, která měla za následek zával klenby v délce asi 20 m. Všechny tunely byly opatřeny rubovou izolací z asfaltových desek.

Do zastavení veškerých prací v roce 1943 byly všechny tunely stavebně dokončeny, vyjma finálních úprav. Se zhoršováním válečné situace se do nich postupně přemísťovaly provozy továren, ohrožených permanentními nálety. Královopolský tunel v Brně, který od r. 1941 do r. 1943 stavěla v otevřeném zárezu firma Kapsa a Müller Praha, byl až do konce války používán jako podzemní sklad blízko Královopolskou strojírnu Brno a jako protiletectký kryt. Tunely u Dolních Louček, Kutin a Níhova, byly provozovány firmou s krycím názvem Diana G.m.b.H.. Rovněž i poslední tunel na téže rozestavěné trati v blízkosti železniční stanice Německý (nyní Havlíčkův) Brod byl za okupace využit pro zbrojní výrobu.



Legenda k mapce (č. I) trasy úzkorozchodné pomocné dráhy 760mm (k textu na následující straně):

1. Kolejiště tišovského nádraží. Zde byl překládán materiál na vozíky úzkorozchodné dráhy.
2. Výhybky ke skladištím a malá výtopna parních lokomotiv. Některé baráky přestavěny a užívány firmami dosud jako skladiště. Výtopna neexistuje.
3. Areál se skladišti materiálu u Štěpánovic, po válce šroubárna brněnského Zetoru.
4. Obslužné budovy k tunelu A, sklady, kuchyně...Pozůstatky základů budov a sklepení. Zajímavá je 20m vysoká kamenná opěrná zeď pod dnešní železniční tratí, která se v tomto místě vypíná nad údolím. K pozůstatkům Diany však samozřejmě nepatří.
5. Výhybka ke kolejovému poli, zdvihanému vrátkem po dřevěných lyžinách k ústí tunelu A. Pozůstatky po ukotvení spodní stanice vrátku. Nahoře u ústí tunelu býval zamřížovaný portál chodby ke kompresorovně. Nad portálem v lese stopy po stanovišti kulometného hnízda (nikoli po protiletadlové baterii jak se traduje).
6. Vyústění jedné ze dvou větví únikové chodby z tunelu A. Vysoko v příkrém zalesněném svahu. Chodba z větší části zavalená sutí, 10m od tunelu zaslepená. Druhá z větví je rovněž zasypaná. *Položky 4, 5 a 6 podrobněji na mapce II v dalším textu.*
7. Budovy ubytoven, skladů, vedení, kasárna atd. Jeden z baráků byl dlouho po válce (do 80. let) užíván jako zdravotní středisko a školka.
8. Západní portál tunelu A Vedla k němu větev obslužné úzkokolejky z malého seřadiště v údolí Libochůvky, u bývalého rulového lomu.
9. Pozůstatky mostních opěr drážky.
10. Zbytky opěr a tarasu drážního tělesa.
11. Bývalý vojenský hřbitov na tzv. Balákově louce (pohřbeni zde byli zajatí němečtí vojáci).
12. Bývalý areál skladišt a ubytoven na Kutinách. Zbyly základy některých baráků, jiné jsou dosud v užívání jako rekr. středisko a hospoda.
13. Budova ošetřovny a lazaretu, dnes rekreační středisko.
14. Úzký skalnatý kaňon Haldy. Pozůstatky mostů drážky, základy vrátku zdvihacího zařízení k ústím tunelů B a C, vyschlá vodní nádrž, přezdívaná Kopyto. Údajně sloužila k provádění tlakových zkoušek křidel Me 109. Ze skály jižního břehu vedl napříč nad kaňonem k úrovni náspů dřevěný most zásobovací drážky od Kuřimské Nové Vsi, zbudovaný stavební firmou Hlava. *Viz mapka III.*
15. Trasa úzkokolejky v úrovni náhorní roviny a náspů „velké“ železnice. Viz bod 14. Krom zemního tělesa drážky bez artefaktů.
16. Skladiště, baráky vedení, ubytovny, kasárna strážního oddílu. Pozůstatky základů budov.

Úzkokolejná pomocná dráha

K zásobování materiálem a také k odvozu rubaniny (pokud nebyla užita v okolí tunelů) si obě stavební firmy postavily na svých úsecích krátké úzkokolejné drážky o rozchodu 760mm. Jedna byla vedena od lomu v údolí Libochůvky k severnímu portálu loučského tunelu, další pak od skladišť a dílen u Kuřimské Nové Vsi ke skalnaté hraně zářezu Haldy naproti žďárskému konci tunelu B. Přibližně 25m široký kaňon potoka zde byl přemostěn dřevěnou konstrukcí se vzpěradlovými pilíři. Drážka končila v počvě zemního tělesa budoucí tratě mezi tunely B a C, kde byly výhybky s odstavnými kolejemi. Stálo tu i několik dílenských provozů a skladišť. Tento odvážně řešený logistický oříšek už ve své době vzbuzoval zasloužený obdiv stejně jako konstrukce mostu, ne nepodobná typickým mostům z amerických westernů. Existovala ještě třetí drážka, která šla dnem údolí Haldy od Kutin k výše zmíněnému kaňonu s mostem a křížila jeho dráhu o cca 12m níž. Byla primárně určena k dopravě kameniva ke stavbě opěrné zdi náspu železniční tratě (podobná zeď je ještě mezi Mezihořím a Tišnovem) a její délka byla asi 500m. Na dně úzkého údolí pod dřevěným mostem stál drtič na kámen vyrubaný z tunelu, zásobníky cementu a další baráky (*jedná se o lokalitu označenou na mapce číslem 14*). Horní drážkou od Nové Vsi tahala vozíky původně úzkorozchodná parní lokomotiva Orenstein („Orenštajnká“). Po nehodě, kdy se i s vagonky na zhlaví dřevěného mostu převrátila (strojvůdce včas vyskočil), byla vyměněna za malou motorovou lokomotivku Deutz („Dojčka“), požívanou mimo jiné i v dolech. Spodní tratí po dně údolí pak jezdila parní lokomotiva Henschel, později byla doplněna motorovou „Gebuskou“ (Gebuss).

Po zastavení stavební činnosti na trati Tišnov-Žďár v roce 1943 byly všechny tyto tři drážky převzaty německou správou a sloužily k zásobování nouzových válečných provozů vídeňské firmy Wiener Neustädter Flugzeugwerke, která pod krycím názvem Diana ve všech třech tunelech vyráběla bojová letadla. Za tím účelem byla postavena úzkokolejná trať od nákladního nádraží v Tišnově až ke zmíněnému drtiči v kaňonu potoka Haldy. Drážka vedla údolím Loučky, Libochůvky a Haldy v délce asi 15km.

V místě Na trávníkách u Předklášteří byla malá výtopna, odbočka ke Štěpánovicím a skladištím na opačném břehu Loučky. Cestou proti proudu Loučky pak trať úzkokolejky míjela řadu pomocných skladů, ubytoven totálně nasazených dělníků, strážní stanoviště a pod portály tunelů rovněž odstavné koleje a zdviže. Ty byly konstruovány zajímavým způsobem: například pod tišnovským koncem loučského tunelu najel vagon přes výhybku na podélně umístěné kolejové pole, s nímž byl pomocí vrátku na šikmé dřevěné smykací konstrukci vytažen k ústí tunelu². Další obdobná zdviž byla instalována u konce drážky nad Kutinami k úrovni tunelů B a C.

Celá drážka byla stavěna relativně nalehko, na dřevěných a železných prazcích volně položených na upraveném náspu, tarasech z kameniva kladeného nasucho a šterku vytěženého přímo z řeky, bylo pro ni nicméně postaveno zhruba kolem 25 přemostění (Haldy, Libochůvky a jejího náhonu, a Loučky) s mostními opěrami jak z volného kameniva, tak i z betonu - tyto pak zčásti zůstaly dochovány i dnes. Stejně tak jsou dodnes patrné kamenné tarasy a prakticky celé původní zemní těleso, tedy náspy a zářezy: většinou jsou po nich vedeny polní a lesní cesty.

Drážka byla v provozu od léta 1944 do jara 1945. Po válce dočasně sloužila k dopravě demontovaného vybavení z tunelů, většinou až k Tišnovu pouze samospádem, zpátky se vozíky již nevracely. Firmy, pracující na dostavbě "velké" tratě si postupně rozebraly také kolejová pole a motorové lokomotivy, nicméně sama dostavba už byla prováděna pomocí zemní techniky, nikoli kolejové. V rámci projektu UNRRA byly na stavbu dodány obrovské skrejpry, dumpery, buldozery a nákladní vozy, zčásti také z výprodeje americké armády.



Úzkorozchodná „Orenštajnká“. Podobná jezdívala i na naší drážce.



Betonové opěry posledního z přemostění Haldy u Pochopovy skály (pod tunelem B).



Náspe pomocné drážky od Nové Vsi v lese vysoko nad pravým břehem Haldy.



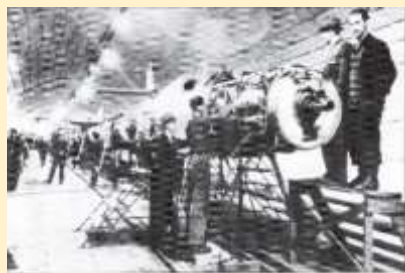
Dřevěný vzpěradlový most drážky od Nové Vsi k úrovni náspu trati na severní straně údolí Haldy. Dobová fotografie (nahore) a současný stav (dole). Horní snímek pochází z archívu Moravské zemské knihovny v Rrně



² Tento vrátek údajně jednu dobu obsluhoval místní rodák Dr. Antonín Mrkos, později světově proslulý astronom. Pokud je však autorovi známo, učil za války na obecné škole ve Žďárci. Buď šlo tehdy o období prázdnin 1944, nebo jde o tradovanou legendu.



Zazděný západní portál loučského tunelu (217A) se vstupními vraty a zásobovací úzkokolejnou tratí (uprostřed). Archív MZK Brno.



Montáž motoru (vyráběly se v pobočce brněnské Zbrojovky v Kuřimích, dnešní TOS Kuřim) do draku Me 109 (Bf 109G-6). V duté ose vrtule je rychlopalné dělo ráže 30mm. Tunel 217A. MZK Brno.



Foto pravděpodobně z níhovského tunelu (217C). Vyráběly se tu části draků letadel. Na obrázku je vidět dřevěný strop, který dělil tunel na dvě výrobní patra. Nahoře byly údajně nastřelovány palubní zbraně. Fámý hovoří o výrobě jakési (blíže neurčené) tajné zbraně, což však můžeme vyloučit. MZK Brno.

Všechny tři tunely byly, tak jako sama Diana, označovány krycími jmény nebo číslem. Tak tunel číslo 217A (Loučky) nesl názvy Storch, Ursula nebo Werk I, tunel 217B u Kutin (opět) Storch, ale taky Gustav, Gerhart či Werk II a tunel 217C u Níhova měl krycí jméno Stieglitz, Zacharias, Otto nebo prostě Werk III. Je s podivem, že si Němci dali tolik práce s administrativním krytím lokalit výroby, když přitom sama ostraha objektů neměla nijak drastickou podobu. Strážní oddíl tvořili příslušníci rakouské policie (nikoli SS), zajímavá je také existence fotografií. U přísně utajované výroby by to zřejmě možné nebylo. Relativně důležité funkce byly mnohdy svěřovány přímo totálně nasazeným: skladníkem v Mezihoří byl například Francouz, který navíc údajně skoro nepokrytě kšeftoval s materiálem.

Diana

Diana byl krycí název původně pobočného a později - po zničení objektů této firmy v Rakousku - hlavního závodu firmy Wiener Neustädter Flugzeugwerke (WNF). Vyráběly se zde trupy a motory stíhacích letadel Messerschmitt Me 109 a údajně i Me 110. Po těžkých náletech spojenců na Vídeňské Nové Město a jeho okolí, zahájených v srpnu 1943, po nichž téměř přestalo existovat (z 65 000 obyvatel zbylo 800 a ze 4 000 domů zůstalo 17 nepoškozených), bylo rozhodnuto o přestěhování WNF do tunelů u Tišnova.

V červnu 1944 byly zahájeny stavební práce. U loučského tunelu byla poblíž tišnovského portálu vyražena kolmo k ose tunelu štola délky 16,35 m jako přístup do kompresorovny (obráběcí stroje v tunelech byly zčásti poháněny pneumaticky), pro niž byl na konci štoly vylomen prostor 8,5 x 18 x 9 m. Kromě toho byla z kaverny vyražena do prostoru před portálem ještě jedna štola (3,0 x 2,5 m), jako větrací k vyústění exhaustorů. Po skončení války byly obě štoly zaplněny kamennými rovnaninami. V pase č. 30 vpravo trati (směrem k severu, do údolí Loučky nad Mezihořím) byla proražena rovněž kolmo k ose tunelu úniková štola vyúsťující v úbočním svahu dvěma východy. Vstup do štoly z tunelu byl v r. 1946 v délce 10 m zarovnan a zazděn. Dnes existuje částečně zavalené vyústění jedné ze stol k povrchu prudkého zalesněného svahu (viz fotografie z průzkumu).

Koncem léta 1944 se započalo s vlastní válečnou výrobou. V tunelech byly pro rozšíření podlahové plochy některé úseky rozděleny dřevěnou konstrukcí na dvě podlaží.

Pomocné objekty a kanceláře byly dále zřízeny v Tišnově, s ředitelstvím v gymnáziu, v Předklášteří, Štěpánovicích, Dolních Loučkách, Újezdě, Řikoníně, Kutinách a zejména v Kuřimské Nové Vsi. Zde v místě zvaném "Na podlaží" bylo velké ubytovací středisko strážní služby, pomocné provozy a také stříkačkové boxy křidel, protože tuto práci možno provádět v tunelech. Od níhovského a kutinského tunelu sem přes téměř 50 m hluboké údolí říčky Haldy vedla úzkorozchodka zmíněná v předchozí kapitole.

Výroba byla organizována tak, že v Níhovském tunelu označovaném jako "C" byly vyráběny plechové dílce a části draků letadel s tepelným zpracováním duralových nýtů a plechů v solných lázních. Větší plechové výlisky byly k montáži do tunelů dodávány jako polotovary. Jejich výroba v tunelech nebyla možná pro nemožnost dopravy těžkých a rozměrných lisů do tunelů.

V Kutinském tunelu, označovaném jako "B", byla vyráběna křídla a vybavována elektroinstalací a hydraulikou. Odtud byla křídla dopravována přes most "Na podlaží", kde byla v lakovně opatřena povrchovou úpravou a doplněna výsostnými znaky a auty odvážena na nádraží do Tišnova.

Do Loučského tunelu (označovaném jako tunel "A"), přicházel na počátku montážní linky holý trup, který byl postupně vybavován a posunoval se na další montážní stanoviště. Zásobování montážní linky materiálem se provádělo v celé délce tunelu pomocí polní drážky. Byly to zejména motory, podvozky včetně kol, hydraulická a pneumatická výzbroj, kryty kabin, směrová a výšková kormidla dřevěné konstrukce, vrtulové listy, palubní zbraně, přístrojové desky a tisíce dalších drobných součástí. Na konci tunelu "A" nad údolím řeky Loučky vycházel úplně dokončený trup bez křidel.

Ten byl pak spuštěn pomocí vrátku do údolí a odvečen na nádraží v Tišnově. Z tišnovského nádraží byly trupy a křídla odesílány drahou do Olomouce nebo do Prostějova a do Prahy.

Na práci byli "totálně nasazení" dělníci nejrůznějších národností. Základ tvořili Češi, přidělení sem z celé střední Moravy, ostatní pracovníci byla směsice všech možných národů: Rakušané, Němci, Francouzi, Jihoslované, Belgičané, Ukrajinci, Litevci, Chorvati, Poláci (dokonce i jeden Američan a další méně početné skupiny Bulharů, Řeků, Italů, Holanďanů. Zajatecký nebo dokonce koncentrační tábor nicméně v oblasti Diany za války nebyl. Plánovaný počet dělníků v loučském tunelu (plus obslužných objektech v okolí) byl až 2500 lidí. Ve skutečnosti jich tu působil „jen“ asi 1300. Co se zbylých dvou provozů týče (tunel B a C), pak plánovaný stav byl 2600 lidí, naplněný cca 1500.

Pracovní tábory pro potřeby totálně nasazených byly zřízeny jednak v mezihoří, Dolních Loučkách, u Újezdu a dále Na Kutinách. Tam bylo například postaveno na 28 dřevěných baráků, kuchyně, ošetrovna, jídelna a nepostradatelná skladiště. Jeden barák měl kapacitu cca 160 osob.

K 1. dubnu 1945 vydává německé velení nařízení k zastavení výroby všech stíhacích letadel s pístovými motory. Dochází k chaotickému odvozu přístrojů a vybavení, ale

většina materiálu zůstává na místě a stává se jednak objektem „znárodnování“ místním obyvatelstvem, jednak válečnou kořistí Rudé armády, která osvobodila Tišnov 9. května 1945 ve večerních hodinách.

Při likvidaci Diany byli použiti také němečtí váleční zajatci. Tábor pro ně byl zřízen po 15. srpnu 1945 v barácích u Újezda, na místě zvaném "v ostrovech" (pozdější Bytex). Tito zajatci vyklíželi loučský tunel a byli zde ubytováni do 23. října 1945.

Ihned po skončení války byl v bývalých objektech Diany v prostoru Kutin (např. bývalý lazaret, *na mapce I pod č. 13*) zřízen shromažďovací zajatecký tábor pro invalidní, přestárlé a mladistvé válečné zajatce, neschopné transportu do gulagů SSSR. Tábor spadl pod SNB v Dolních Loučkách. Přišlo sem asi 1000 zajatců, z nichž 118 jich do 15 července 1946 (k tomuto dni byl tábor zrušen) zemřelo. Byli pohřbeni na takzvané *Balákově louce* u břehů Libochůvky (č. 11 na mapce č. 1). V roce 1995 pak byly jejich pozůstatky vyzvednuty a pietněji pochovány na vojenském hřbitově v Brně. Dnes zbyl na místě pouze malý chátrající křížek.

Ačkoli ve výše zmíněném případě nejsou žádné doklady o tom, že by se na jejich smrti jakkoli podílela česká ostraha tábora, je nicméně známo, že přímo v období mezi ústupem německé a příchodem ruské armády bylo pod skálou na Kutinách (u silničního mostku) zastřeleno a zahrabáno 6 Němců. Proč a kým, se „neví“. Existují pouze nepodložené dohady a báje. Všech šest však bylo krátce po válce exhumováno a pohřbeno na hřbitově ve Žďárci.

Současnost

Pozůstatky po hektickém období nedávné historie nejsou nijak valné, nicméně kdo hledá, nachází. Typické antropogenní tvary reliéfu: násypy, zářezy a kamenné tarasy bývalé úzkokolejné železnice, zarostlé a nesouvislé, ale tam, kde po nich vedou současné lesní a polní komunikace, dosud velmi dobře patrné. Stejně tak lze spatřit četné zbytky mostních opěr, ať už jde o volně naskládané zídky z plochých kamenů nebo betonové patky, ze kterých dosud trčí armovací dráty. Ve vegetaci svahů v okolí tunelů jsou opět různé betonové reliкty: kotvicí patky a základy vrátků, jenž kdysi tahaly materiál od železničky nahoru k portálům tunelů (v případě toho mezihorského i hotová letadla dolů do údolí). Většina baráků a skladů zmizela, nicméně často nezmizely jejich vybetonované základové plochy nebo alespoň základové zdi. A některé z nich existují dodnes: na Kutinách slouží jako rekreační budovy a hospoda (č. 12 na mapce I), přímo v Dolních Loučkách pak jeden z ubytovacích baráků fungoval až do 80. let XX. století pro zdravotní středisko a školku (*lokalita č. 7 na mapce I*). A v místě bývalých skladů u Štěpánovic býval ještě donedávna provoz šroubárny, přináležející k brněnskému Zetoru.

Ojedinelá stavba se nachází pod žďárským portálem u Pochopovy skály. Je to vodní nádrž s podivným názvem Kopyto, asi 10m dlouhá a 3,5 m široká, s hloubkou 2,5m, postavená z betonu. Svůj název dostala podle svého nepravidelného a zvláštního tvaru. O účelu nádrže koluje množství různých teorií, většinou nesmyslných. Nejspíš měla multifunkční význam. Mohla sloužit k protipožárnímu účelům, jako zdroj užitkové vody pro provozy nahoře v tunelech (chladicí médium do kompresorů nebo pro obráběcí stroje k ochlazení řezných nástrojů), dosti pravděpodobně je, že v ní probíhaly tlakové zkoušky křídel, vyráběných v tunelu B (tj. zkoušky hermetičnosti) – napovídal by tomu onen podivný tvar, který skutečně krom výtokové části kopíruje tvar křídla Me-109. Dosud nikdo – pokud vím – nepřípadl na souvislost s provozem parních lokomotiv úzkokolejky: taková „Orenštajnka“ je malá mašinka s nevelkým kotlem a po dvaceti kilometrech jízdy s různými prostoji určitě na konečné potřebovala vodu doplnit. Nějaká nádrž byla nutností. Nebyl to samozřejmě účel jediný.

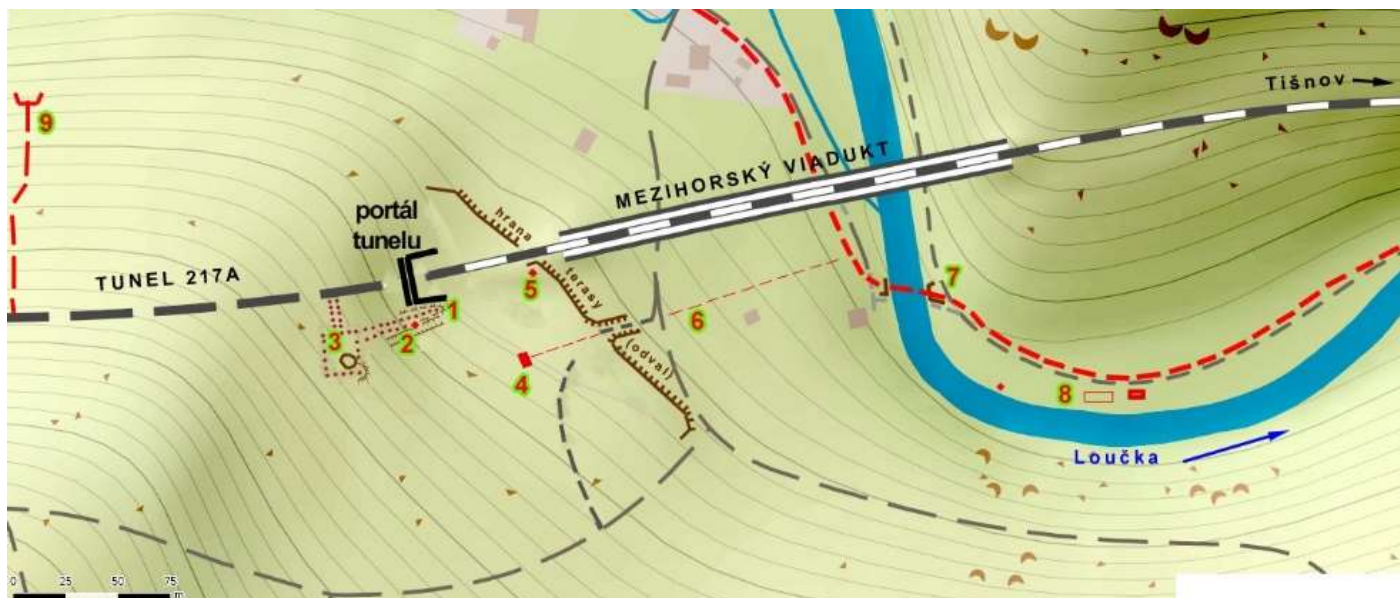
Voda byla doplňována z potoka 40m dlouhým potrubím o průměru 40cm. Na přelomu milénia stávala na dně údolí bývalého areálu kolejí, drtiče a skladů malá trampská bouda a její majitelé nádržku vyčistili a celkem úspěšně o ni pečovali. V roce 2005 (tuším) přístřešek z „neznámých důvodů“ lehl popelem a místo zpusťlo. Dnes je nádrž vyschlá a zanedbaná. Navíc zde nedávno došlo k polomům. Krom tělesně zdatných turistů, putujících většinou z železniční zastávky Nihov do Řikonina nebo na Chytálky, sem příliš lidí nezabloudí, což je škoda. Romantické údolí s peřejnatou Haldou a divokými skalisky svírajícími úzký kaňon stojí rozhodně za zhlédnutí, obzvlášť pro ty, kdo něco vědí o historii kraje. Nečekejte, že budete nacházet duralové plechy nebo budíky z Messerschmittu. Jediné artefakty jsou ty popsané v textu. I takové však mají svou cenu. A pokud rádi brodíte vodou o teplotě 0°C nebo skáчете po zledovatělých balvanech v peřejích, je pro vás jako dělaná zimní cesta údolím. Lávky zde většinou nejsou.

Jediným skutečně plně funkčním projevem předválečné (a poválečné) činnosti na zkoumaném území je tak dvoukolejná železniční trať Tišnov-Havlíčkův Brod-Kutná Hora. Vše ostatní pomalu a jistě zarůstá vegetací, droleno zubem času a postupným zapomněním. Zapomněním reálné skutečnosti – zcela pomíjím legendy a pověsti, které naopak bují jako rumištní porosty.

Ale to je už jiná historie.



Obrázek nahoře: louka v přechodném rozšíření jinak úzkého skalnatého údolí říčky Haldy. Svah zcela vpravo je násep pod železniční trať mezi tunely B a C. Na prostranství bylo kolejiště drážky, drtič kamene vytěženého při stavbě tunelů a nádrž zvaná Kopyto (nízká zídka s výpustí vpravo od středu snímku). Ve výšce asi 12m vedl napříč přes údolí dřevěný most horní drážky. Na spodních dvou fotografiích jsou detaily nádrže. Stav v zimě 2015.



Mapka č II – Údolí Loučky v Mezihoří a tišnovský portál loučského tunelu (217 A)

Legenda:

1. Původní vyústění štoly ze strojovny (3) vedle jižního křídla portálu tunelu. Dnes je ústí pravděpodobně sestřeleno nebo přinejmenším zasypano.
2. Stupňovitý zářez asi 1m hluboké rýhy ve svahu, zřejmě umělý výkop, méně pravděpodobná je možnost, že jde o prohlubně vzniklé po odstřelu štoly v celé její délce.
3. Přibližná lokalizace kaverny pro strojovnu (viz text k Dianě). Nepřístupná, nejspíš vyplněná zakládkou kameniva, což platí rovněž pro štolu, spojující kavernu s tunelem. Na povrchu je v místě předpokládané kaverny trychtýřovitá prohlubeň asi 2,5m hluboká s obnaženou skálou v náběžné straně svahu. Teoreticky je možné, že tu mohl být prokopán komín ze strojovny k povrchu, po válce zasypaný a dnes z nějakého důvodu propadený (prolomení stropu), nicméně nejsou o něm žádné dostupné informace. Údajně někde nad portálem tunelu bývala betonová skruž, přisuzovaná (obvykle) krytu kulometného hnízda. Zda šlo o totožný objekt, není známo. Trychtýř mohl vzniknout také novodobým pokusem o proniknutí do podzemní prostoty. V takovém případě byl zjevně neúspěšný.
4. Základy vrátku, kterým byl vytažován k tunelu materiál od úzkokolejky vedoucí pod svahem a zároveň spouštěny draky hotových Messerschmittů dolů k nakládkce a převozu.
5. Betonová patka, pravděpodobně pozůstatek po kabelovém jeřábu, pomocí kterého byla prováděna betonáž viaduktu (po roce 1945) Druhá základna jeřábu stála na protější straně údolí v koruně náspu.
6. Pravděpodobná trasa skluzu používaného k přepravě pomocí vrátku
7. Zbytky kamenných opěr mostu drážky. Na tišnovské straně řeky je na opěře postaveno turistické odpočívadlo.
8. Základy bývalé kuchyně (údajně) a velká vybetonovaná plocha, nejspíš bývalé skladiště nebo snad ubytovna.
9. Úniková štola. Původně dvouramenná, vyústovala vysoko ve strmém suťovém svahu nad mezihořím. Po válce ze strany tunelu zaskládána kamenivem v délce cca 10m a zazděna. Donedávna byla jedna z větví i přes částečně zařícený vnější vchod přístupná až k zazdívce. Někdy okolo roku 2010 byla opatřena mříží zabraňující vstupu (v rámci celostátního projektu Ministerstva životního prostředí „Zabezpečování starých důlních děl“, jímž bylo znemožněno seriózní studium už stovek podzemních objektů ze zástupných důvodů bezpečnosti a ochrany netopýrů).



Vlevo: železniční viadukt v Mezihoří. Délka 180m max. výška 38m, betonové pilíře obkládané bosovaným kamenem, horní část železobeton.
Obrázek nahoře: Zbytky základů vrátku na terase v úrovni tišnovského portálu tunelu, asi 30m jižně od něj (č.4 na mapce)



Fotostránka č 1: Průlomové údolí Loučky u Mezihoří, východní strana tunelu 217A

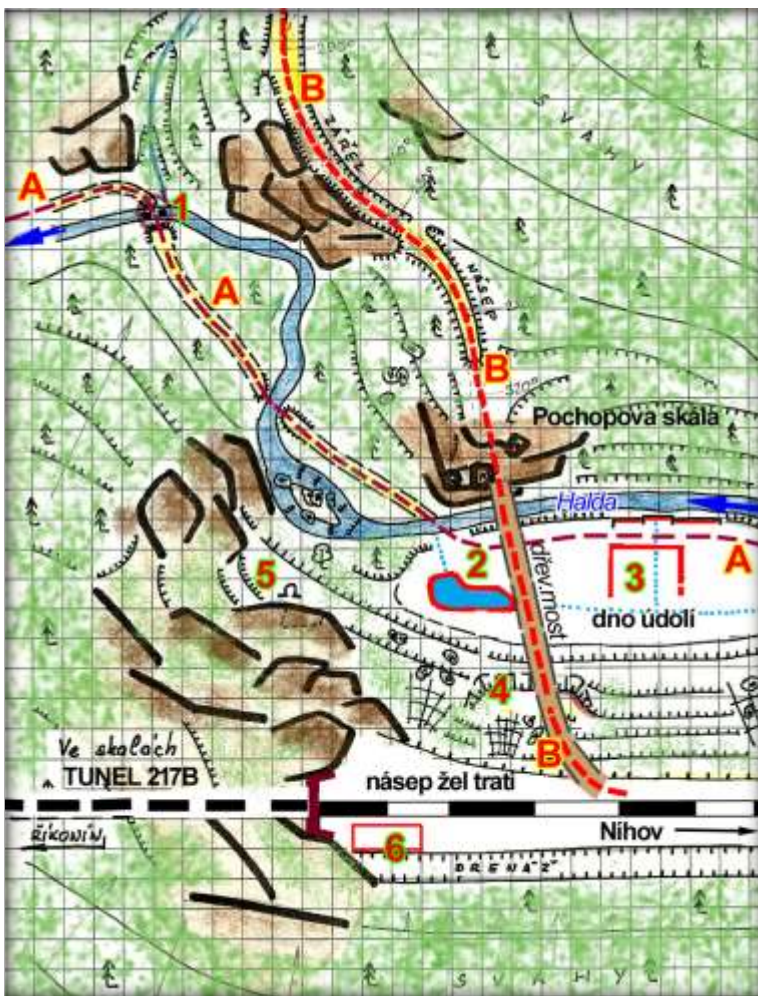
Vlevo nahoře: trychtýřovitá propadlina v lese nad tišnovským portálem dolnoloučského tunelu (viz text legendy k mapce II, bod č. 3).

Vpravo nahoře: tišnovský portál tunelu 217A. Terénní nerovnosti ve svahu vlevo od ústí skrývají zavalený výchoz štoly od strojovny. Býval zabezpečený šikmou lamelovou mříží s betonovým ostěním. Zlikvidován někdy během posledních 10 let. Na mapce II bod č. 1.

Velký obrázek uprostřed: divoké průlomové údolí Loučky horninami jádra svratecké klenby moravika. Foto od tunelu. Zcela v pozadí hora Květnice, na chlumu vpravo stávalo slovenské hradiště, nad svahem vlevo hrad Loučka (Střemchov).

Malé fotografie vlevo dole: Úniková štola z tunelu do svahu nad Mezihořím. V r. 2005 snímáno směrem zevnitř ven, dne bohužel nepřístupná.

Vpravo dole: základy bývalé kuchyně u cesty (býv náspu drážky) údolím k Tišnovu.



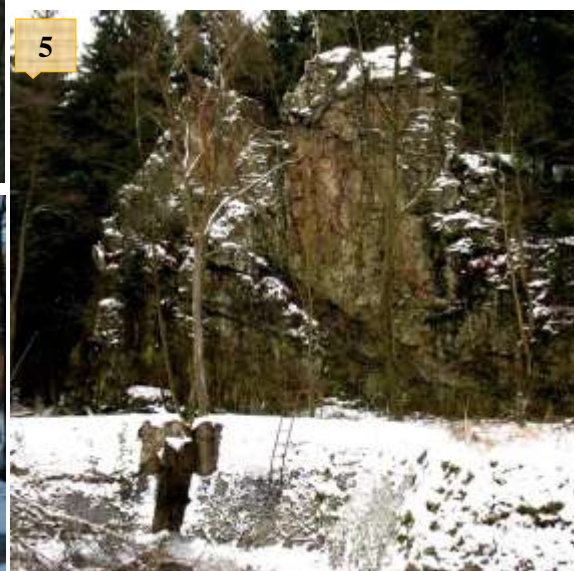
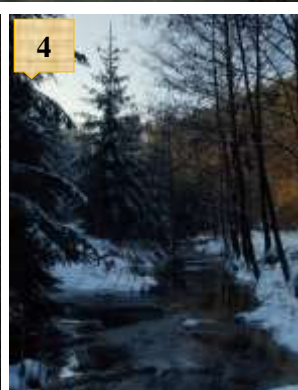
Legenda k mapce III

- A. Trasa spodní úzkokolejné drážky dnem údolí od Tišnova, Louček a Kutin. Neví se zcela jistě, zda končila na louce u býv. drtiče (č.3 na mapce) nebo pokračovala proti proudu dalších 300m až k portálu tunelu 217C (níhovský).
Ve svahu náspu pod tímto portálem jsou totiž jednoznačné zbytky opěr vrátku a od cesty (po níž mohla drážka vést) je krátký příčný zářez až k hraně nad potokem, přes nějž asi vedl můstek.
- B. Trasa horní drážky svahem od náhorní roviny u Kuřimské Nové Vsi (nahore - mimo formát plánu). Pozůstatky končí čelem náspu asi 20m nad okrajovou Pochopovou skálou. Není jasné, zda oněch 20m bylo překonáváno dnes zlikvidovaným náspem až ke skále nebo byla už od současného čela budována dřevěná konstrukce přemostění. Samotný vzpěradlový most pak seděl přímo na hraně Pochopovy skály, na opačné straně pak ústil do rozšířené terasy zemního tělesa náspu, kde byly výhybky, budovy skladiště a kovářská dílna. Obě drážky postavily stavební firmy ještě během ražby tunelů B a C, německá správa je pak beze zbytku převzala pro potřebu zásobování provozů Diany.

1. Betonové patky opěr zaniklého mostu úzkokolejky, dodnes vzdorující síle přejetného toku Haldy.
2. Nádrž zvaná Kopyto. Blíže v textu.
3. Zbytky plošiny cca 6x4m, snad místo kde původně stával drtič na kámen vyrubaný z tunelů. Hromady tohoto kamene lze dosud spatřit v suťových kuželech na svahu náspu pod tratí, zejména na níhovské straně louky.
4. Terasa s kamenným tarasem, snad zbytek základu pod opěrou dřevěného přemostění horní drážky.
5. Skalní pseudojeskyně, vzniklá jednoznačně vysypáním kapsy tektonicky silně rozrušené podložní vrstvy deskovitých rul (strop je tvořen mnohem kompaktnější rulou). Svůj podíl na labilitě spodních vrstev mohl mít pramen, který vyrazí ze šikmých foliačních spár v zadní části jeskyňky. Legendami tradovaný umělý původ prostory je zjevným nesmyslem.
6. Základy plošiny pod bývalými latrínami.



Viadukt u Říkonína je známý především díky tragédii, která se zde stala 11. prosince 1970. Tehdy na sousedním viaduktu po páté hodině ranní zastavil u vjezového návěstidla žst. Říkonín zpožděný nákladní vlak. Chybou hláskářky byl na stejnou kolej vpuštěna další lokomotiva. Ta do stojícího nákladního vlaku narazila, čímž došlo k vykolejení několika vozů. Tato situace by sama o sobě nebyla nijak kritická, kdyby ovšem vykolejené vozy nezasahovaly do průjezdu vedlejší koleje. Právě do nich však narazil expres *Panonia* (vedený lokomotivou S 499.0117) směřující z Vídně do Prahy. První vůz za lokomotivou se zřítil z viaduktu, zahynulo 31 lidí, převážně polské národnosti. Událost dnes připomíná křížek s kytičkou na jednom z pilířů viaduktu.



Fotostránka č 2 – Údolí říčky Haldy

1. Typický obrázek ze skalnatého a hlubokého údolí Haldy.
2. Jeden z bývalých ubytovacích baráků na Kutinách, dnes rekreační zařízení a hospoda.
3. Artefakty nalezené v kamenitých sutích náspů pod portálem tunelu 217 B (kutinského). Štěrpec vlevo je litinový a může pocházet stejně tak z podvozku železničního nebo úzkorozchodného vagónu, stavebního stroje či šasi stroje obráběcího. Víčka v vložka vpravo jsou zajímavější. Přestože by tvarem mohly připomínat elektroinstalační prvky, nejedná se o ně. Materiálem je totiž – dural. A ten se tady užíval pouze pro konstrukci křídla letounu Me-109.
4. Údolí Haldy nad samotou mlýna Borky směrem k Níhovu.
5. Pochopova skála nad pravým břehem Haldy. Horní obslužná úzkokolejka zřejmě procházela výrazným zářezem vprostřed vrcholové části skaliska. To sloužilo jako jižní opěra dřevěného vzpěradlového mostu.
6. Základy budov v lokalitě Na podlazi u Kuřimské Nové Vsi. Do těchto míst vedla od pochopovy skály pomocná drážka. Stály zde jednak skladištní baráky, jednak lakovna a ubytovny strážní jednotky.
7. Pseudojeskyně ve členitém skalním masivu pod jz. portálem kutinského tunelu, cca 8m nad úrovní haldy.

Prameny:

1. Vladimír Ustohal: Tunely pro Messerschmitty, vyd. nakladatelství Sursum v Tišnově, 2003
2. Vaněk, Miroslav - Prášil, Michal: Diana. Továrna na smrt 1944-1945. Spolek přátel čsl. opevnění, 2003.
3. Vaněk, Miroslav: Klub Dráhařů (článek publikovaný na webu neznámo kdy)
4. www.zanikle-zeleznice.moxo.cz
5. Archiv býv. Speleohistorického klubu Netopýr Brno, vlastní dodatečné výzkumy, 2006-2015
6. Oficiální webové stránky obce Dolní Loučky
7. Webové stránky města Tišnov
8. <http://www.zdarskevrchy.cz/historie-a-tradice/5785-vzpominani-na-dianu-tovarnu-na-smrt>
9. <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10394044768-tajemstvi-zeleznic/412235100081004-projizdka-tovarnou-na-smrt>
10. www.turistika.cz
11. www.mapy.cz
12. www.wikipedia.cz
13. Fotografie, pokud není řečeno jinak, pocházejí z archívu autora.