

expedice speculum

Putování za záhadami a zajímavostmi regionu „Zrcadla“

Z Moravského Krumlova k „Železnáku“



Budova nádraží v Moravském Krumlově z roku 1870

Jsme na 129,1 km, za námi je budova v nadmořské výšce 309,9 m., před námi koleje. Napravo vedou do Hrušovan, vlevo do Moravských Bránic. Mnozí již uhodli, že jsme na nádraží v Moravském Krumlově. Dříve, než vyrazíme pěšky na krátkou cestu, několik vysvětlení.

Označení kilometrů platí od uvedení této železnice do provozu 15. září 1870. Nultý kilometr je v předměstí Vidně - Stadlau, odkud tehdy trať vycházela. A kde končí? Jestliže projdeme v Brně vestibulem Hlavního nádraží na 1. nástupiště a podíváme se ke kolejím, vidíme dvě tabulky. Na pravé straně je 143,496 km a platí pro naši dráhu, vlevo je tabulka s označením 155,790 km. Je to také vzdálenost od Vidně, ale přes Břeclav.

Vraťme se na nádraží v Moravském Krumlově. Přes koleje vidíme areál závodu Retex a. s. Ivančice. Závod je zde od roku cca 1960, kdy Retex převzal od ONV Znojmo několik přízemních budov, které byly postaveny pro potřeby konfekčního závodu. Z původního záměru sešlo, budovy převzal Retex, tehdy národní podnik určený pro zpracování a využití textilních odpadů a zřídil zde třídírnu. Samozřejmě od té doby byl závod podstatně rozšířen a vybaven moderní technikou. Mírný hukot strojů naznačuje, že se zde vyrábí.

Vedle je další závod. Dříve zde bývala velká cihelna, její komín byl vidět z různých míst v Ivančicích. Po zastavení provozu bylo hlinité využívalo jako skládka, vlastní areál dřívější cihelny byl přebudován pro potřeby Hutních montáží. Do Hutních montáží odbočuje z nádraží vlečka. (Používáme vžitý název Hutní montáže, současní majitelé ať nám to odpustí).

Pomalou se vydáváme podél trati směrem k Moravským Bránicím. Procházíme pod cca 200 metrů dlouhou řadou vzrostlých kaštanů. U poslední výhybky nádraží je na 122,450 km bývalý strážní domek, („U Coufalů“, měl číslo 79). Takových domků bylo na trase Stadlau - Brno 93. V domcích bylo na tehdejší dobu (1870) poměrně slušné ubytování pro rodinu zaměstnance dráhy, který kontroloval určený úsek tratě. U domku bylo malé hospodářství, zřejmě pro jeho ženu, aby se nenudila, u všech byly studny s pitnou vodou. Také číslování strážních domků začínalo na začátku dráhy v městečku Stadlau, a pokračovalo směrem k Brnu.

Na 122,850 km procházíme pod zděným mostem, na kterém vede cesta. Není vidět, že by některé cihly byly vyměněny, pravděpodobně jsou všechny původní. Mimo horní vrstvy vydržely bez viditelného poškození 135 let. Asi se nám nepodaří zjistit, které cihelny sem v letech 1868 - 1870 cihly dodávaly, protože většina mostů a propustek je stavěna z cihel na cemento-vápennou

maltu. Přesto se skláníme před kvalitou těchto cihel. Šifka oblouku mostu napovídá, že je zde místo pro dvojkolejovou trať. Celá trasa od Stadlau až po Střelice byla připravena pro položení další koleje (včetně tunelů) s výjimkou Ivančického viaduktu, ale k jejímu položení nikdy nedošlo. Původně položené koleje byly při pravé straně připravené trasy, v roce 1972 byly položeny uprostřed.

Zatím nevidíme okolí, trať je v mírném zářezu a navíc jsou po obou stranách akáty. Nadarmo se neříká této trati až před Brno „akátová“. Přitom akáty zde dřívě nerostly. V Pamětní knize obce Němčice je záznam, že v roce 1860 nakoupil starosta obce pan Šnědar v Rakousku sazenice akátů a nechal je zasadit na pusté stráni. Sklidil tím tvrdou kritiku, co koupil a vysazuje za trnitý neřád. Ale už po deseti letech byly vidět kladné výsledky. Akáty rychle rostou, dávají kvalitní dřevo na otop, z jara jsou pastvou pro včely a mladé větve byly pochoutkou pro domácí zvířata. Po deseti letech se akáty začaly vysazovat v Letkovicích (tehdy v Ledkovicích), o dalších deset let později v Budkovicích a za nedlouho už nebylo třeba kupovat sazenice v Alpách.

Na 123 km končí zarostlé meze a otevírá se pohled na okolní pole. O 500 m dále procházíme kolem dalšího strážního domku („U Nešpůrků“). Na štítě má dosud viditelné číslo 80. U domku je pěkně upravený trávník, ozdobná zahrádka a vedle osázené políčko. Po krátkém úseku prosvítá vpravo střecha a budova hájenky, říkalo se jí „U Vlčků“. Trať pokračuje v zářezu a opět vidíme jen akáty, černý bez a ojedinele lískové keře. Vzápětí zářez končí a naopak trať vede po vysokém náspu. Pod námi (124,75 km) vidíme cestu a Bílý potok tekoucí od Holého kopce. Pro obějí je pod tratí velký propustek. Zde je nutné si připomenout, že trasa železnice vede po úbočí Krumlovského lesa a směrem k řece Rokytne stéká několik potoků, pro které bylo nutno postavit pod tratí propustky. Největší jsou stavěny tak, aby pod nimi projel naložený vůz a ještě protékal potok, některé jsou menší jen pro cestu nebo umožňují odtok vody při deštích. Většina z nich je stavěna z dobře vypálených cihel, několik menších je z kamene.

To už se blížíme k bývalé zastávce s označením Budkovice (125,7 - 125,8 km). Nedaleko v lese po levé straně je hájovna „U Binků“. V roce 1908 nabízel železnice, že pro Budkovice zřídí zastávku u strážního domku (č. 81, „U Kerbů“), naproti obci Budkovice a současně zřídí cestu až k řece včetně mostku přes řeku. Cestu od řeky k vesnici měla zajistit obec Budkovice. Radní v Budkovicích

tento návrh odmítli s tím, že občané Budkovic železnici nepotřebují. Situace se změnila po 1. světové válce, kdy brněnský průmysl potřeboval další pracovníky, naopak na vesnicích bylo zájemců o práci dostatek. V roce 1926 a znovu 1928 žádají radní v Budkovicích o zřízení zastávky, ale byli dráhou odmítnuti. K dalšímu jednání o zřízení zastávky pro Budkovice došlo až po 2. sv. válce a kolem roku 1948 byla zastávka zřízena jak s pomocí ČSD, tak brigádnickou prací občanů Budkovic. Od letošního roku zde vlaky nezastavují, zastávka byla zrušena. Přímou pod bývalou zastávkou je propustek pro druhý potok tekoucí od Holého kopce do řeky Rokytne.

Opouštíme bývalou zastávku. Po několika metrech bylo nutné zajistit násep po levé straně opěrnou kamennou zdí v délce asi 100 metrů. Na 127 km je opět bývalý strážní domek („U Širokých“) upravený pro rekreační pobyt. Střecha a fasáda již nejsou původní, ale číslo 82 bylo na štítu ponecháno. Několik metrů vedle bývala cesta, zde ještě pamatujeme závozy, které zabraňovaly vstupu na koleje a byly zvedány jen dle potřeby strážným z domku.

Od 127,5 km již vidíme portál Budkovičského tunelu. Před ním se zastavíme ještě u kovového zábradlí, pod námi je cca 100 metrů dlouhá a cca 10 metrů vysoká kamenná zeď ochraňující násep proti sesuvu. Bývá zde hezká vyhlídka na údolí řeky Rokytne, vlevo bývá k vidění Čertova skála a v pozadí část Ivančic. To vše je vidět v zimě,

původně koleje položeny k pravé straně - počítalo se s položením druhé koleje. V roce 1972 byly koleje položeny ve středu tunelu. Vycházíme z tunelu, prohlédneme si portál, a nad ním je vytesán do kamenného kvádrů letopočet MDCCCLXX - 1870. Při stavbě tunelů a vůbec kamenných staveb se ukázala dovednost a zapracování Italů. Lidé z okolí pracovali při úpravě terénu, navážení zeminy, dopravě materiálu apod.

Jen vyjdeme z tunelu, tak nás předjíždí vlak jedoucí z Moravského Krumlova. Jinak bylo po celé trase ticho, několikrát jsme mohli počítat kukačku. Ne tak bylo při stavbě v letech 1868-1870.

Zajímavé z té doby jsou informace z novin Znaimer Wochenblatt:

23. února 1868 se uvádí: „Na stavbě dráhy Střelice - Laa pracuje navzdory nepříznivému počasí 2.000 dělníků. S počátkem jara se jejich počet zvýší na 5.000.“

4. října 1868: „Práce na hlavní trase, zvláště mosty přes Jihlavku a Dunaj, vyžadují vypětí všech sil. Mosty a propustky mezi Laa a Střelice jsou z části hotovy nebo rozeševy. Na třech tunelech mezi Střelice a Krumlovem se energicky pracuje, velký most přes Jihlavku u Kounic a Ivančic se právě začal stavět.“

18. října 1868: „Na úseku Brno - Miroslav stále pracuje 3.000 - 4.000 lidí. Ve velkém skalním zářezu u Bukového kopce (Buchenberg) u Ivančic pracuje více než 100 italských kameníků a pomocí odstřelu

Die fettgedruckten Ziffern bedeuten 5 U			
Entfernung		Von Stadlau nach Brno	
Meile	Kilometer	Stationen	Personen-Zug Nr. 3
0,5	0,8	Zaas	6,44
1,0	1,6	Naháň	4,57
1,5	2,4	Mladá	2,70
2,0	3,2	Posselt	0,84
2,5	4,0	Groszboh	0,98
3,0	4,8	Frisch	0,11
3,5	5,6	Wolfs	0,25
4,0	6,4	Wolfsbrunn	0,39
4,5	7,2	Krasan	0,53
5,0	8,0	Kanitz Eibenschütz	0,67
5,5	8,8	Sádky	0,81
6,0	9,6	Sádky	0,95
6,5	10,4	Brno (Severní)	1,09
7,0	11,2	Brno (Střední)	1,23

Výňatek z jízdního řádu z roku 1870

až opadne listí stromů. Tunel začíná cca na 127,65 km, je dlouhý 140 m a jeho zvláštností je, že zde nebyl projektován. Zamýšlelo se vést železnici hlubokým zářezem. Při jeho kopání, zejména za použití dynamitu, docházelo k sesuvu skalnatých svahů. Nestabilní svahy jsou zde k vidění dodnes. Nakonec se v zářezu postavil tunel a mírně se zasypal. Tento způsob stavby tunelů se údajně provádí i v dnešní době. Ani na jednom z portálů není vyznačen letopočet. Tunel není rovný, nýbrž se mírně zatáčí. Máme štěstí. Dnes je v tunelu příjemný chládek a jen mírný průvan. Výklenky, do kterých lze ustoupit při průjezdu vlaku vypadají strašidelně, ale od polovice tunelu vidíme jeho konec. Venku je přece jen lépe. Trať vede po dosti vysokém náspu, přibližně v polovině je vidět cestu, která pod tratí prochází propustkem (127,95 km). Blížíme se k tunelu „Na Réně“. Vlevo ve stráni jsou vidět dva kamenné přístřešky. V těch býval při ražbě tunelů uskladněn dynamit. Jeden z přístřešků je dosud pěkně zachován a je vidět, že bývá často navštěvován.

Vcházíme do tunelu. Pocity jsou stejné jako u předešlého. Délka tunelu je 148 metrů a také se mírně zatáčí. Byl proražen klasickým postupem z obou stran a postupným vyždíváním. Také v tunelech byly

daleko postoupili.“

18. června 1869: „Tunely na Státní dráze Znojmo - Brno se dokončují. Průlom tunelu byl zahájen slavností. Kámen pro tunely se láme v lomech obcí Trassnitz a Rabenstein.“

28. listopadu 1869: „V úseku od viaduktu až k tunelu na Réně je spodní stavba hotova. Tunel je také zcela proražen a jeho vyždívání je ze 2/3 hotovo. Zářez u Bukového kopce (Buchenberg) způsobuje mnoho potíží a vyžaduje zvláštní opatření při odstřelu. Je veden pevnou žulou a k jeho odstřelu se používá nová trhavina „Dynamit“, která je účinnější než střelný prach (Sprenpulver). Aby se jeho účinnost ještě zvýšila, klade se vedle sebe více náloží, které se elektrickou cestou současně odpálí. Protože odstřelené svahy nejsou pevné, bylo rozhodnuto provést tento zářez ve formě tunelu (zaklenout), aby se odstranilo veškeré nebezpečí při provozu.“

1870 - Transport lokomotiv: „Pro stavbu železnice je třeba velkého množství materiálu jako je zemina, šterk apod., který je přivážěn na určené místo. Na dráze Brno - Laa - Wien jsou již hotové určité úseky tratě a po těch je možné přepravovat materiál na nedokončené úseky. Proto se ze stanice Severní dráhy Vranovice přepravovala jedna lokomotiva přes Pohořelice (po-



Strážní domek č. 82 na 127. kilometru

slední místo na císařské silnici) do Miroslavi k nové dráze. Lokomotiva byla pro usnadnění transportu demontována (byla sejmuta kola) a na uzpůsobeném voze a po cestě 2,25 míle dlouhé odvezena na určené místo 14 páry těžkých tažných koní. Při velké váze vozu - 120 centů, obnášela celková přepravovaná váha 640 centů a proto bylo nutné zajistit některé přípravné práce, hlavně zpevnění mostu přes Jihlavku u Přibic.“

1870 - Suroviny pro výrobu dynamitu na Moravě. „Sděluje se, že křemenné suroviny vhodné pro výrobu dynamitu se nachází ve velkém množství mezi Krumlovem a Ivančicemi, ale zejména u tzv. Čertového mlýna.“

září 1870: dle jízdního řádu trvala jízda ze stanice Moravský Krumlov do stanice Kanitz-Eibenschütz (dnešní Moravské Bránice) i v opačném směru 30 minut. (Současný jízdní řád uvádí 12-13 minut.)

Asi 60 metrů od tunelu byla v roce 1893 u strážního domku č. 83 zřízena zastávka. Původně se jmenovala Němčice u Moravského Krumlova, od roku 1938 přejmenovaná na Němčice u Ivančic. V době, kdy do Ivančic nevedla železnice byla pro Ivančice nejbližší zastávkou. V současné době je bývalý strážní domek využíván pro rekreační účely.

V matrice narozených města Ivančice je v roce 1898 uveden Jan Liška - hlídač železnice dráhy ve strážním domku č. 83. Dne 19. prosince 1912 projednávalo obecní zastupitelstvo v Ivančicích žádost Jana Lišky, železničního strážného na Réně, o přijetí do svazku obce. Kolik generací říkalo strážnímu domku a nádraží Němčice u Ivančic „U Liškových.“

Pokračujeme podél kolejí. Jen nenápadná pěšinka vlevo od kolejí, dříve označená zelenou turistickou značkou, naznačuje směr do Ivančic. Ještě před třiceti třemi lety zde byly závozy (128,5 km).

V trase od Budkovičského tu-

nelu až po Ivančický viadukt nic nenavštěvuje tomu, že tudy kdysi protékala řeka Rokytne a do dnešní Jihlavy se vlévala někde u Moravských Bránic. Údolí bylo postupně zaneseno naplaveninami a když později došlo k prohloubení údolí řeky Jihlavy, změnila Rokytne svůj tok a zamířila k Ivančicím.

Vlevo vidíme několik hraničních kamenů, na nejstarším je vytesán letopočet 1790. V těchto místech protulna trať katastrální hranice bývalého krumlovského a ivančického katastru. Odprodej lesů pro stavbu železnice přinesl do pokladny města Ivančic značný obnos. Přecházíme další velký propustek (128,85 km, kde je po levé straně stěnu lomu, který byl také městem pronajat při stavbě tratě. Trať zde vede střídavě v mírném zářezu, nebo po několika metrovém náspu. Z obou stran lemují násep vysoké stromy, takže není nic k vidění. Další známku civilizace vidíme od 129,45 km, kde je po levé straně položen betonový žlab pro zachycení a odvedení dešťové vody ze svahů Rény. Žlab pokračuje několik set metrů a před viaduktem odbočuje směrem do údolí.

Trať zde vede dlouhým obloukem a po cca 200 metrech již vidíme chatovou kolonii na protější straně údolí Jihlavy. Přicházíme k nástupišti z betonových panelů. Vpravo je budova postavená v letech 1867 - 68, na fotografiích z té doby je viditelná. Již vidíme viadukt a těsně před ním kilometrovník 130 km. Naše putování končí. O novém viaduktu si povíme někdy později, o starém bylo vyprávěno ve dvou číslech Zrcadla na jaře letošního roku.

Popisujeme-li trať a okolí, ztěžší si dovedeme představit organizaci, práci a námahu tisíců lidí. V terénu nepoznáme, kde byly provizorní ubytovny a už vůbec si nedokážeme představit, v jakých podmínkách zde lidé bydleli, stravovali se a odpočívali. Máte-li kdokoliv nějaké informace, či fotografie, kontaktujte prosím naši redakci. Jiří Široký



Kilometrovník označující vzdálenost 130 km od Vidně