

žst. Police nad Metují - Velké Petrovice (vlevo od tunelu, se každou zimou tvoří krápníkový ledopád)

vhodné	pouze pro pěší
délka	1 km
fotografie	http://www.milan-skoda.cz/fotogalerie_2013.htm

Tento výlet je vlastně jen takovou procházkou za malou zajímavostí. Pokud je zima jak se patří a Broumovsko pokrývá nevysoká bílá peřina a lednové či únorové teploty dosahují mrazivých hodnot méně či více stupňů pod nulou, zimní pátrači a dobrodruhovému mohou v Broumovském výběžku na některých místech nalézt dokonce i několik ledopádů. Tedy míst, kde po zbytku roku z určité části skal skapávají čírky či kapičky vody, které pod bodem mrazu začnou postupně s nastupující zimou vytvářet ledový podklad, na kterém se časem začnou tvořit v zimních měsících ledové krápníky, jež na první pohled připomenou krásné bělostné a jeskyním vlastní vápencové útvary. Neznám na Broumovsku samozřejmě všechna místa, kde paní zima takové ledopády vytváří, ale mezi ty nejznámější patří například ledopád pod Hvězdou (na broumovské straně) nebo ledopád na Suchdolské Niagáře. Dnešní výlet zabrousí k jednomu takovému ledopádu, který se při správné zimě tvoří hned vedle železničního tunelu u železniční stanice Police nad Metují.

Železniční stanice Police nad Metují se nachází přibližně 2 km od samotného městečka. Z geologických i obchodních důvodů bylo totiž kdysi výhodnější železniční trať směřovat skrzeva skály a údolí kolem městečka dále do turisticky zajímavější oblasti Teplíc nad Metují, Adršpachu či Broumova. Stanice leží na trati Starkoč - Broumov, tedy z jedné strany ze směru od Náchoda, Hradce Králové a Týniště nad Orlicí a z druhé strany ze směru od Broumova či Trutnova, přes Teplice nad Metují. Pokud nejste příznivci železnice a máte raději spojení autobusové, stejně tak můžete využít autobusového spojení mezi Náchodem a Broumovem, neboť autobusová zastávka se též nachází přímo před železniční stanicí Police nad Metují. To samé platí i pokud přijedete vlastním vozem, přímo u vlakového nádraží je plácek nahrazující parkoviště.

Od železniční stanice vede směrem na nejbližší vísku Velké Petrovice a dále potažmo do Police nad Metují podél silnice chodník, kterého se budeme držet zhruba 300 metrů po turistické žluté tak, aby nám železniční trať zůstala po naší levé ruce. Každým krokem se budeme blížit k železničnímu tunelu, který lze mimochodem spatřit již po vystoupení z vlaku, když se z nádraží podíváme směrem na Teplice nad Metují. Po 300 metrech nám chodník spolu se silnicí začne zatáčet směrem doprava od železniční tratě, která vede vlevo rovně přímo do slínovcové skály. A jelikož tunel máme na očích po levé ruce, nezbývá než sestoupit za mostem překlenujícím tok Metuje na louku vlevo a po pár desítkách metrů se vydrápat na železniční svršek (což by se asi správně nemělo, ale je to jediný způsob jak se dostat pod ledopád, který visí nad tunelem). Tunel sám o sobě vede skrzeva nevelký slínovcový hřeben a koleje na druhé straně vyústí do Maršovského údolí, jež záhy opustí, aby vlak mohl projet lesem směrem do Žďáru nad Metují. Slínovec sám o sobě je sedimentární jemnozrnná hornina složená převážně z jílových minerálů. Většinou tmavě až světle šedá. Je podobná jílovcí. Na rozdíl od něho reaguje s kyselinou chlorovodíkovou, protože obsahuje kalcit, proto ty světlejší barvy kamene. Mezi lidmi je slínovec znám spíše jako opuka, která je

jedním z druhů slínovce. Na horním břehu slínovcového hřebenu nad tunelem se nachází horní část obce Velké Petrovice.

Tunel se začal razit v roce 1873 a proražení 289 metrů dlouhého tunelu bylo dokončeno 7. května 1874, kdy se jím dalo projít. Samotná stavba probíhala celých 21 měsíců. Stavbou byli pověřeni stavitelé Ing. Bartolleti (Ital) a Ing. Kovačovič (Slovinec). Tunel byl většinou dílem italských dělníků a odborníků, kteří předtím prošli stavbami železnic po celém Rakousku. Jednalo se tehdy o největší a nejnáročnější stavbu tehdy na trati Chotzen (Choceň) - Braunau (Broumov). Tunel byl postaven jako dvoukolejný, ale druhá kolej v něm nikdy položena nebyla. Původně se počítalo s větším vytižením tratě směrem do Polska, což se nestalo. Jízda slavnostního vlaku na trati se uskutečnila 25. května 1875, následující den byl zahájen pravidelný provoz. Tunel z obou stran, ve vzdálenosti do 100 metrů, obtéká řeka Metuje, která je od polického nádraží přemostěna mostem s ocelovou konstrukcí a z druhé strany dvěma kamenným mosty. Je to jediný tunel na jednokolejně trati, která má v současné době označení 026 na trase Starkoč - Broumov, potažmo dříve Týniště Choceň či Týniště nad Orlicí - Meziměstí. Železniční stanice Police nad Metují (400 metrů n.m.) je nácestnou stanicí odkud železnice získává až po Březovou (cca 490 metrů n.m.) charakter horské trati díky stoupání 14,5 ‰ a tunel je na začátku stoupání.

Když se nám podaří opatrně přelézt železniční val, kde se ocitneme tváří v tvář tunelu, můžeme lehce vlevo vzhlédnout ke zmrzlým krápníkům. Ti odvážnější se dokáží vyšplhat po srázu i o pár metrů výše přímo pod samotné krápníky.

- foto 01** vjezd do tunelu ze směru od Police nad Metují na Teplice nad Metují
- foto 02** ledopád
- foto 03** ledopád
- foto 04** ledopád
- foto 05** ledopád
- foto 06** ledopád
- foto 07** ledopád