



Zapomenutý projekt – lokální železnice ve Sloupu

Ročníková práce

Školní rok 2024/2025

Autor: Alena Nečasová, IX.B.
Konzultant: Mgr. Patricie Grulichová

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto ročníkovou práci vypracovala samostatně a použila jen uvedené prameny.

V Šošůvce dne 23. 5. 2025

Alena Nečasová

Poděkování

Chtěla bych poděkovat své konzultantce Patricii Grulichové za pomoc a rady při zpracování této práce. Dále také pracovníkům Moravského zemského archivu v Brně za možnost nahlédnout do starých spisů a panu Hynku Štrajtovi za cenné informace včetně poskytnutí fotografií. Závěrem musím poděkovat také svému tátovi Josefu Nečasovi za čas, který mi věnoval při tvorbě mojí ročníkové práce.

Obsah

1. Úvod	5
2. Z historie železnic na Blanensku	5
3. Stručná historie trati Rájec-Sloup-Molenburk	5
4. Popis trati.....	10
5. Lokomotivy a vagony	11
6. Průběh trati ve Sloupu	12
7. Nádraží Sloup	13
8. Zajímavosti	16
9. Závěr	19
10. Resumé	20
11. Literatura a zdroje.....	21

1. Úvod

Se Sloupem je spojena jedna historická technická zajímavost, o které asi ne každý ví. Ve 20. letech minulého století se uvažovalo o stavbě železniční tratě Rájce do tehdejšího Molenburku (dnes součást Vysočan). Jednalo se o lokální trať, měla vést přes Sloup, kde mělo být vybudováno železniční nádraží. Projekt již byl hotov a chyběl opravdu kousek k zahájení stavby. Nebýt dějinných událostí 1. poloviny 20. století, hlavně vypuknutí 1. světové války, vlaky by možná přes Sloup jezdily dodnes. Chtěla bych Vás s historií tohoto projektu seznámit v mojí ročníkové práci.

2. Z historie železnic na Blanensku

Na počátku 20. století je naše země součástí Rakouska-Uherska, automobilová doprava je teprve v počátcích svojí existence, cesty jsou ve špatném stavu, převážně kamenité a prašné. Pro transport materiálu, zboží či osob se používají hlavně koňské povozy, což je velmi pomalé a zdlouhavé. Prakticky jedinou možností nějaké rychlejší a objemnější přepravy v této době je železnice, která nemá konkurenci. Vlaky tažené parními lokomotivami uvezou velké náklady a jsou rychlejší než jakýkoliv jiný dopravní prostředek. Hlavní železniční tratě spojující velká města již byla postavena. Například hlavní trať z Brna přes Blansko do České Třebové a dále do Prahy byla postavena již v roce 1849 a jako hlavní železniční spojení mezi Brnem a Prahou funguje prakticky dodnes. Následně, hlavně na přelomu 19. a 20. století, se uvažuje o řadě lokálních tratí, které se by se postupně napojily na tuto hlavní trať. Z nejbližšího okolí například z Blanska přes Jedovnice do Vyškova, ze Skalice nad Svitavou do Olešnice, z Brna-Líšně do Jedovnic atd. Nakonec se dokončila jediná, a to ze Skalice nad Svitavou přes Boskovice do Velkých Opatovic v roce 1908.

3. Stručná historie trati Rájec-Sloup-Molenburk

O stavbě železnice se uvažuje i ve Sloupu a okolních obcích. Existují úvahy o železnici z Rájce do tehdejšího Molenburku, části dnešních Vysočan. Dokonce se uvažuje o dalším prodloužení z Molenburku dále na Prostějov a Přerov a z Rájce na Tišnov, čímž by vznikla železniční dráha napříč celou Moravou. Naplánovat se podařilo pouze úsek Rájec-Sloup-Molenburk.

Rok 1912

Za podpory občanů založeno „Železniční družstvo“. Hlavním cílem tohoto Železničního družstva bylo prosazení výstavby trati z Rájce do Molenburku u příslušných úřadů.

Jako hlavní důvody stavby je uváděno:

- Železnice by propojila vesnice s většími městy (nejsou tu pořádné cesty), kraj by se stal dostupnější a rozvíjel by se.
- Odvoz dřeva z lesů, kamení z lomů (hlavně vápence z místních vápenek), dále zemědělských produktů (plodin i dobytka).
- Dovoz uhlí.
- Dojíždění občanů na úřady a za prací či z osobních důvodů do Blanska, Boskovic či Brna.
- Cestovní ruch, hlavně doprava turistů a výletníků do oblasti Moravského krasu.

V technické zprávě k projektu trati je jako důvod budování trati uvedeno například:

„...Trať tato jest pro kraj požadavkem velenutným, ježto postrádá všech lepších spojení komunikačních (silnic), v první řadě však železné dráhy...“^[1]

„...Všichni zúčastnění činitelé, obec, velkostatek i jednotlivci uznávají nutnost a důležitost tohoto železničního spojení pro celý kraj, odhodláni jsou dle sil svých k uskutečnění zamýšlené dráhy přispěti a doufají, že i na vyšších místech podniku jejich se náležité a účinné podpory dostane...“^[1]

Vůdčími osobnostmi Železničního družstva byli:

Josef Broušek (1855-1930)



Obr.1 - Josef Broušek (zdroj: Archiv Libora Zouhara)

^[1] Ing. Dr. Tech. ALOIS OTTO SAMOHRD: Technická zpráva k projektu lokální dráhy Rájec-Sloup-Molenburk z roku 1914

Objevitel Šošůvských jeskyní, zakladatel hotelu Broušek, zvolený jako předseda Železničního družstva, za Železniční družstvo komunikuje s úřady.

Josef Šamalík (1875-1948)



Obr.2 - Josef Šamalík (zdroj: biography.hiu.cas.cz)

Říšský a zemský poslanec, bývalý starosta Ostrova u Macochy, prosazuje stavbu trati na vládní úrovni.

MUDr. Heřman Langer (1869-1950)

Obvodní lékař ve Sloupu (dědeček dlouholeté obvodní lékařky ve Sloupu MUDr. Gajové).

15.10.1912

Železniční družstvo podává písemný návrh spolu se žádostí o zahájení přípravných prací na Moravské Místodržitelství v Brně (dnes Krajský úřad) a na Ministerstvo železnic do Vídně.

31.1.1913

Ministerstvo železnic, následně po projednání, vydává souhlasné stanovisko, o kterém vyrozumělo Josefa Brouška dopisem. Odslouhlasilo zahájení přípravných a vyměřovacích prací pro dráhu normálních rozchodu ze stanice státní dráhy v Rájci nad Svitavou přes Sloup do Molenburka a zpracování projektu dráhy. Povolení bylo vydáno na jeden rok (v roce 1914 bylo na žádost Josefa Brouška o jeden rok prodlouženo).

20.3.1913

Josef Broušek dopisem oznamuje, že trasovací práce a vypracování projektu bylo zadáno Ing. Dr. Tech. Aloisi Otto Samohrdovi z Brna, vyhlášenému projektantovi a staviteli železničních tratí.

Alois Otto Samohrd (1865 - 1917)



Obr.3 - Alois Otto Samohrd (zdroj: de.wikipedia.org)

Byl český stavební geodet a inženýr. Naprojektoval a postavil řadu lokálních železničních tratí, např. Nezamyslice-Morkovice, Vsetín-Velké Karlovice, Moravské Bránice-Oslavany, Litovel-Senice na Hané.

27.3. 1913

Ing. Samohrd zahajuje vyměřovací práce v terénu a zpracovává projekt trati.

Leden 1914

Je vypracován podrobný projekt a plán „Místní dráhy Rájec-Sloup-Molenburk (Dráha Moravského krasu)“, obsahující technickou zprávu, různé mapy a profily, seznam umělých staveb, seznam přejezdů, stanic a zastávek atd.

23.1.1914

Projekt předložen Josefem Brouškem Ministerstvu železnic ve Vídni.

8.6. 1914

Ministerstvo železnic tento projekt schvaluje a označuje za vypovídající a vhodný jako podklad k dalšímu úřednímu jednání.

Železniční družstvo v čele s Josefem Brouškem ihned po schválení projektu shání potřebné finance včetně státních subvencí (podpor). Za normálních okolností by to pro tyto významné osobnosti nebyl problém, stavba dráhy měla mnoho příznivců a podporovatelů, jenže v červenci 1914 vypukla I. světová válka, která situaci značně zkomplikovala.

Přesto se během zbytku roku 1914 a během roku 1915 Železniční družstvo snaží projekt dokončit, mělo být provedeno několik závěrečných úředních jednání kolem schváleného projektu trati, a zahájení stavby.

Bohužel se začíná projevovat nedostatek financí, hlavně státních, které po zahájení války jdou hlavně na válečné účely, což nakonec způsobilo odklad celého projektu.

28.7.1915

Jedna z posledních korespondencí Josefa Brouška, kdy Okresnímu hejtmanství v Boskovicích oznamuje:

„Jménem Železničního družstva prosím, aby komise, která má ohledati projektovanou trať Rájec-Sloup-Molenburk nebyla vyvolána. Situace se nezměnila a v této vážné válečné době není naděje k uskutečnění projektu.“ [2]

Po ukončení války 11.11.1918 a po vzniku samostatného Československa 28.10.1918 se objevují snahy o dokončení projektu trati. Nově vzniklá republika však potřebuje peníze jinde. Navíc pomalu začíná nabývat na významu automobilová doprava, která nákladnou a drahou stavbu železnic vytlačuje do pozadí, a tak projekt železniční dráhy z Rájce do Molenburku končí v zapomnění a nezrealizován. Do Sloupu a Moravského krasu nakonec jezdí autobusy.

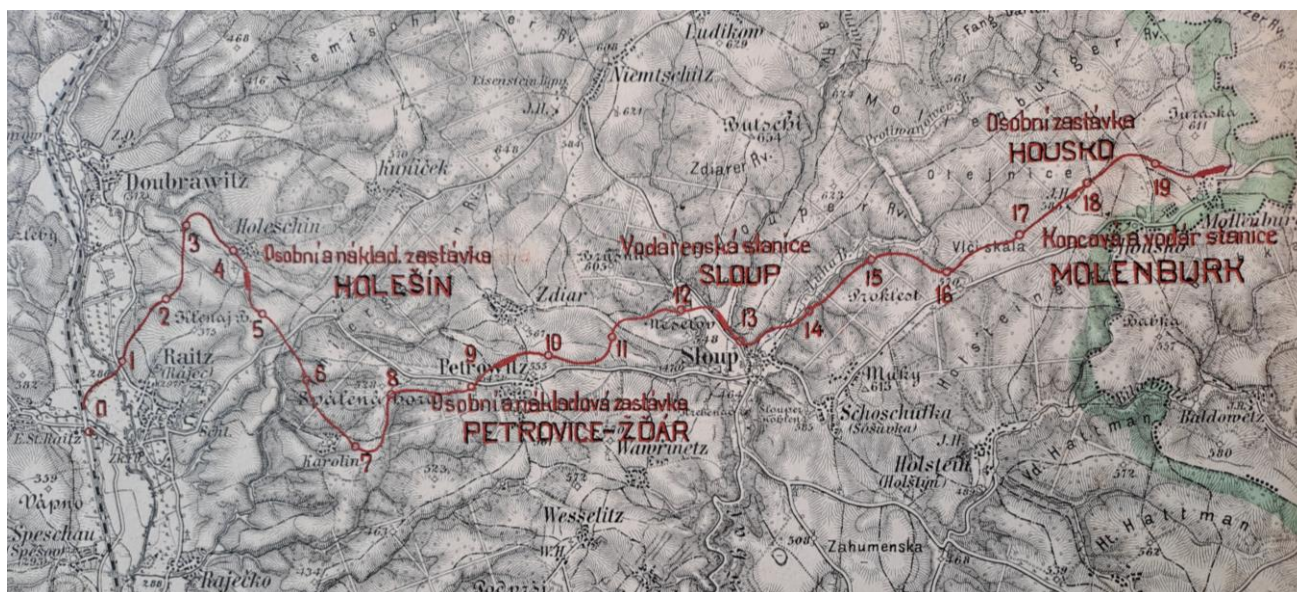
Kompletně zpracovaný projekt je uložen v Moravském zemském archivu v Brně a je k nahlédnutí dodnes.



Obr.4 - Projekt trati (zdroj: Moravský zemský archiv Brno)

[2] dopis pana Josefa Brouška Okresnímu hejtmanství v Boskovicích ze dne 28.7.1915

4. Popis trati



Obr.5 - Průběh trati (zdroj: Moravský zemský archiv Brno)

Při projektování tratě bylo nutno brát ohled na náročný terén Dražanské vrchoviny, a proto nešlo trasu vést přímým směrem, která by byla pro vlaky nesjízdná. Zároveň bylo třeba dodržet normy pro výstavbu lokálních železnic. Dráha měla být jednokolejná, normálního rozchodu 1435 mm, klasická dráha bez ozubnice, sklon trati nesměl překročit 32 ‰ (promile) a zároveň poloměr oblouku nesměl být menší než 180 metrů.

Dr. Ing. Samohrd si s tímto problémem poradil bravurně, byť v technické zprávě k projektu uvedl: „Při projektování této tratě, ač bylo co nejvíce k tomu hleděno, by se trať přimkla k terrainu, nebylo možno vyhnout se větším zemním pracím pro nepříznivé seskupení terrainu, zvláště z Rájce do Holešína, u Karolína a u Sloupu.“ [3]

Zároveň poněkud rozšířil obslužnost dráhy, jejíž celková délka se natáhla na téměř 20 kilometrů. Bylo naplánováno 5 stanic (Rájec, Holešín, společná stanice Petrovice-Žďár, Sloup a Molenburk) a jedna zastávka Housko. Zajímavostí bylo, že ač trasa dráhy vedla těsně kolem Karolína, v této vesnici stanice nebyla naplánována. Stanice Rájec již byla hotová jako součást hlavní trati z Brna. Poslední stanice Molenburk byla plánována jako koncová, i když se v budoucnu počítalo s prodloužením trati dále k Prostějovu.

[3] Ing. Dr. Tech. ALOIS OTTO SAMOHRD: Technická zpráva k projektu lokální dráhy Rájec-Sloup-Molenburk z roku 1914

5. Lokomotivy a vagony

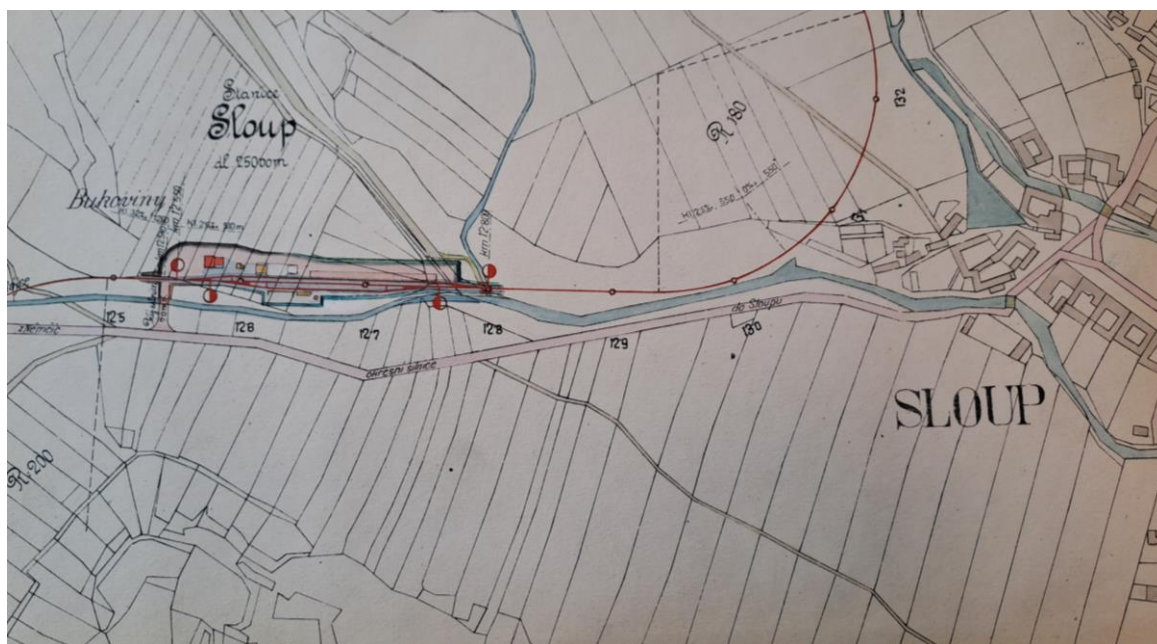
Zpracovaný projekt přesně uváděl, jaké stroje měly po trati jezdit, včetně nákladů na jejich pořízení. Provoz byl zamýšlen pomocí dvou parních lokomotiv řady 178 (později značená jako řada 422xxx), přezdívalo se jim „Malý bejček“. Jednalo se o čtyřnápravové parní lokomotivy, dosahující maximální rychlosti 50 km/h, hojně využívané na lokálních drahách pro osobní a nákladní dopravu. Dále měly být pořízeny tři vozy osobní, pět nákladních (tři otevřené a dva uzavřené) a jeden vůz poštovní. Dále měla být pořízena jedna drezína se dvěma vozíky pro udržovací práce.

Celková pořizovací cena byla odhadnuta na 234 tisíc tehdejších korun.



Obr.6 - Parní lokomotiva Malý bejček (zdroj: www.zeleznicnipoklady.cz)

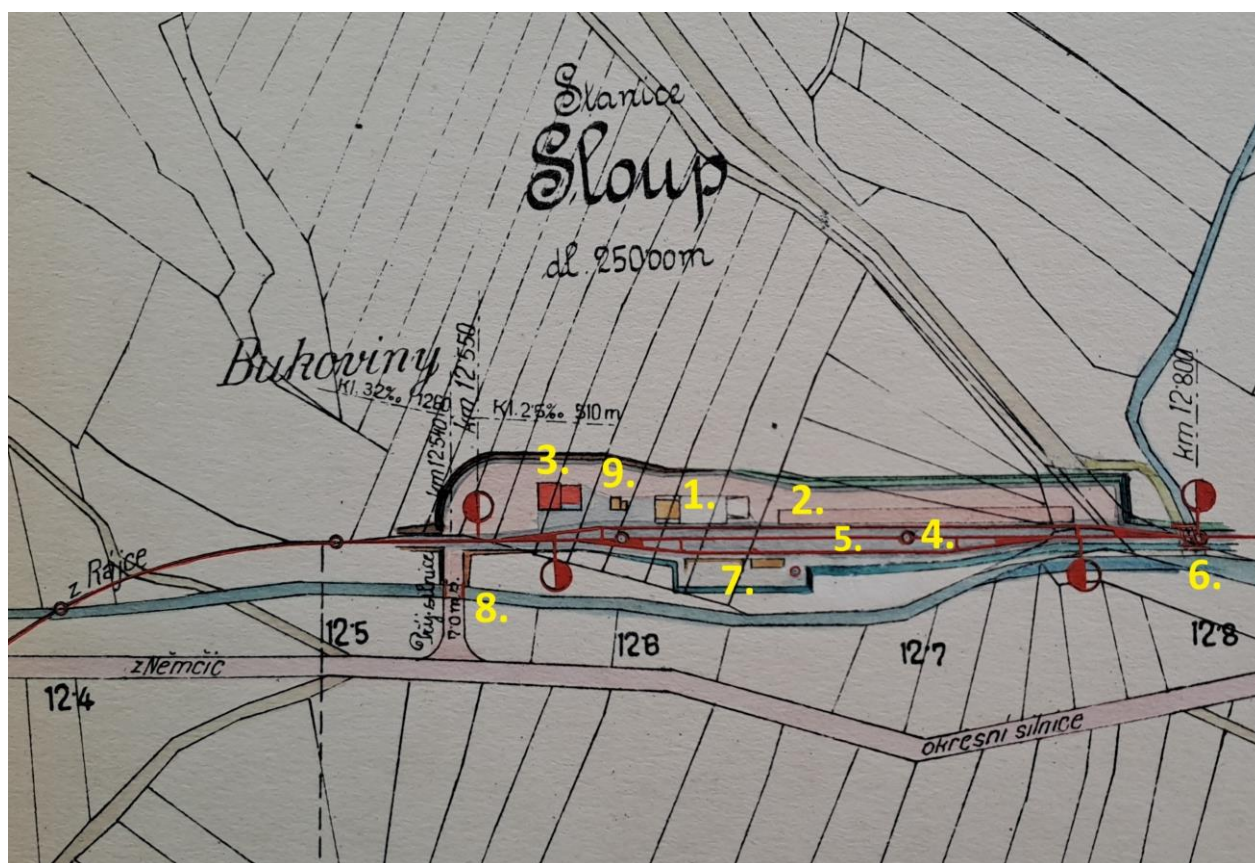
6. Průběh trati u Sloupu



Obr.7 - Průběh trati u Sloupu (zdroj: Moravský zemský archiv Brno)

Lokální trať by se ke Sloupu přiblížila klesáním od Petrovic a Ždárů (po poli mezi vrchem Neselov a nedostavěným „Zámečkem“), a v oblouku by překročila silnici Sloup-Nemčice a dále Němčický potok (v projektu se nesprávně uvádí jako potok Žďárenský). Za silnicí a potokem bylo naplánováno Sloupské nádraží (v místní části Bukoviny). Dále by vedla po náspu a mostem překročila cestu ke koupališti a potok Žďárná. Dále mírným klesáním, krajem lesa, by za současnými garážemi ve stráni směřovala ke Sloupským lukám. Zde by trať vedla kousek po rovině. Následoval by levotočivý oblouk o poloměru 180 metrů v hlubokém zářezu, kdy stráň za bývalým mlýnem (dnes Havelkovi č. 24) by se musela částečně prokopat až do hloubky cca 20 metrů. Dále by trať vedla v levé části Sloupských luk a po cca 300 metrech by příčným náspem, asi 6 metrů vysokým, překračovala Sloupská luka na druhou stranu (v místě hasičského cvičiště). Součástí náspu by byl most přes potok Luha, most přes cestu, a zároveň se zde počítalo s propustí pro vysokou vodu, v případě povodní. Trať by dále pozvolna stoupala pravou strání Sloupských luk směrem k Housku a Molenburku.

7. Nádraží Sloup



Obr.8 - Plánek nádraží ve Sloupu (zdroj: Moravský zemský archiv Brno)

1. Nádražní budova s verandou, veřejnými záchody a dvorkem, 2. nástupiště, 3. Skladiště, 4. Vodní jeřáb k doplňování vody do lokomotiv, 5. Kolejiště (celkem 3 koleje), 6. Most přes Žďárský potok a cestu, 7. Vyvýšené nákladiště, 8. Příjezdová cesta, 9. Vodní věž

Nádraží Sloup bylo naplánováno v místní části Bukoviny. V současnosti se v místě plánovaného nádraží buduje nová ulice s rodinnými domky (u koupaliště). Nádraží mělo stát rovnoběžně se silnicí Sloup – Němčice hned za potokem. Vzdálenost od Rájce 12,5 kilometru. Mělo být levostranné, nádražní budova by byla vlevo ve směru od Rájce. Délka nádraží 250 metrů v mírném klesání směrem ke Sloupu.

Stanice měla být spolu s koncovou stanicí Molenburk největší ze všech na trase plánované lokálky. Měla mít celkem tři koleje, jednu hlavní, dvě vedlejší. Byla zde projektována také vodárenská studna a věž se zásobníkem na 15 m³ vody a čistící jáma.

Z pozemních staveb zde byla navržena výpravní budova, záchody pro cestující s dvorkem, skladiště, vyvýšené nákladiště 15 metrů dlouhé, oplocená skládka na uhlí a domovní studna.

K nádraží se měla vybudovat příjezdová komunikace 6 metrů široká a cca 50 metrů dlouhá od okresní silnice Sloup-Němčice. Nádraží mělo být zároveň vodní stanicí, parní lokomotivy by tu doplňovali vodu, které potřebovaly pro svůj provoz opravdu dost.

Určitou zajímavostí je, že Sloupské nádraží mělo být přesnou kopií nádraží v Senici na Hané. Nádraží je na trati Olomouc-Senice na Hané-Prostějov s odbočkou do stanice Červenka. Tuto trať Dr. Ing. Samohrd také projektoval, podařilo se ji dokončit a vlaky zde jezdí dodnes.



Obr.9 - Nádraží Senice na Hané – podobně mělo vypadat Sloupské nádraží (zdroj: vlastní fotografie)



Obr.10 - Vodní věž na 15 m³ vody, skladiště, vodní jeřáb – sloužil k napouštění vody do parních lokomotiv (zdroj: vlastní fotografie)



Obr.11 - Nádražní budova Senice na Hané – stejná budova měla stát na Sloupském nádraží (zdroj: vlastní fotografie)

8. Zajímavosti

To, že nakonec do Sloupu a Moravského krasu vozily turisty místo vlaků autobusy, dokazuje informační tabule dnes umístěná u vchodu do jeskyní. Jedná se o kopii staré reklamy z 1. poloviny 20. století, upozorňující turisty na odjezdy autobusů (zde nazvané omnibusy) z Rájce do Sloupu a zpět. Dnes je situace úplně jiná, turisté jezdí převážně vlastními osobními automobily.



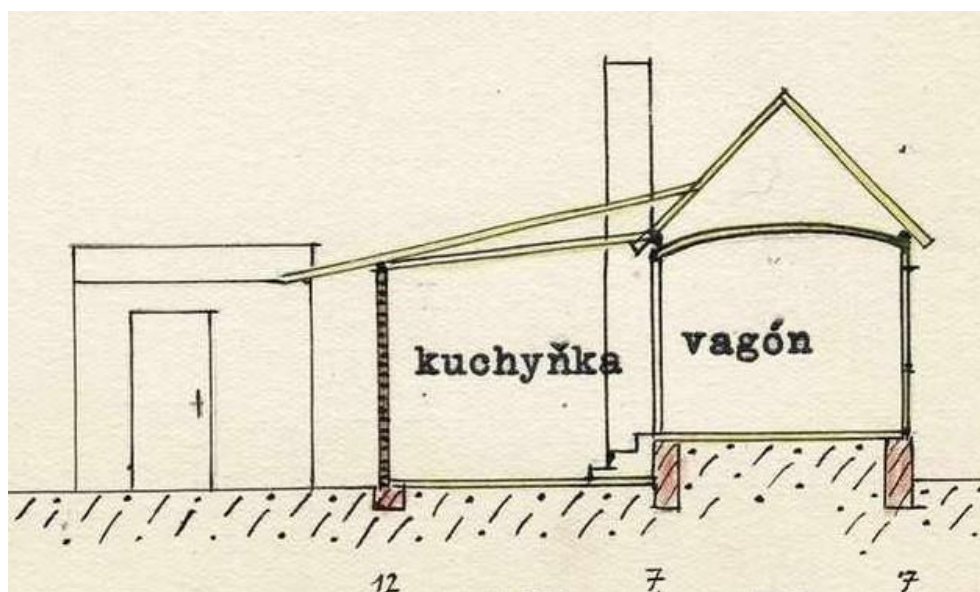
Obr.12 - Historická tabule (zdroj: Správa jeskyní ČR)

Další zajímavostí, která sice neměla s plánovanou lokálkou nic společného, ale ve Sloupu připomínala železnici, byly domky nouzového bydlení, vybudované z vyřazených železničních vagonů. Mezi místními obyvateli se pro ně vžil název „Nouzovka“ nebo také „Vagony“. Vznikly v období hospodářské krize mezi lety 1932-1936 a byly celkem tři. V jednom z nich bydlel pan Ševčík, zvaný „Vídeňák“, který před zavedením obecního rozhlasu po Sloupu bubnoval a četl zprávy.

Poslední z těchto domečků, domek Musilů, byl zlikvidován v devadesátých letech při rekonstrukci silnice a mostu u hřbitova.



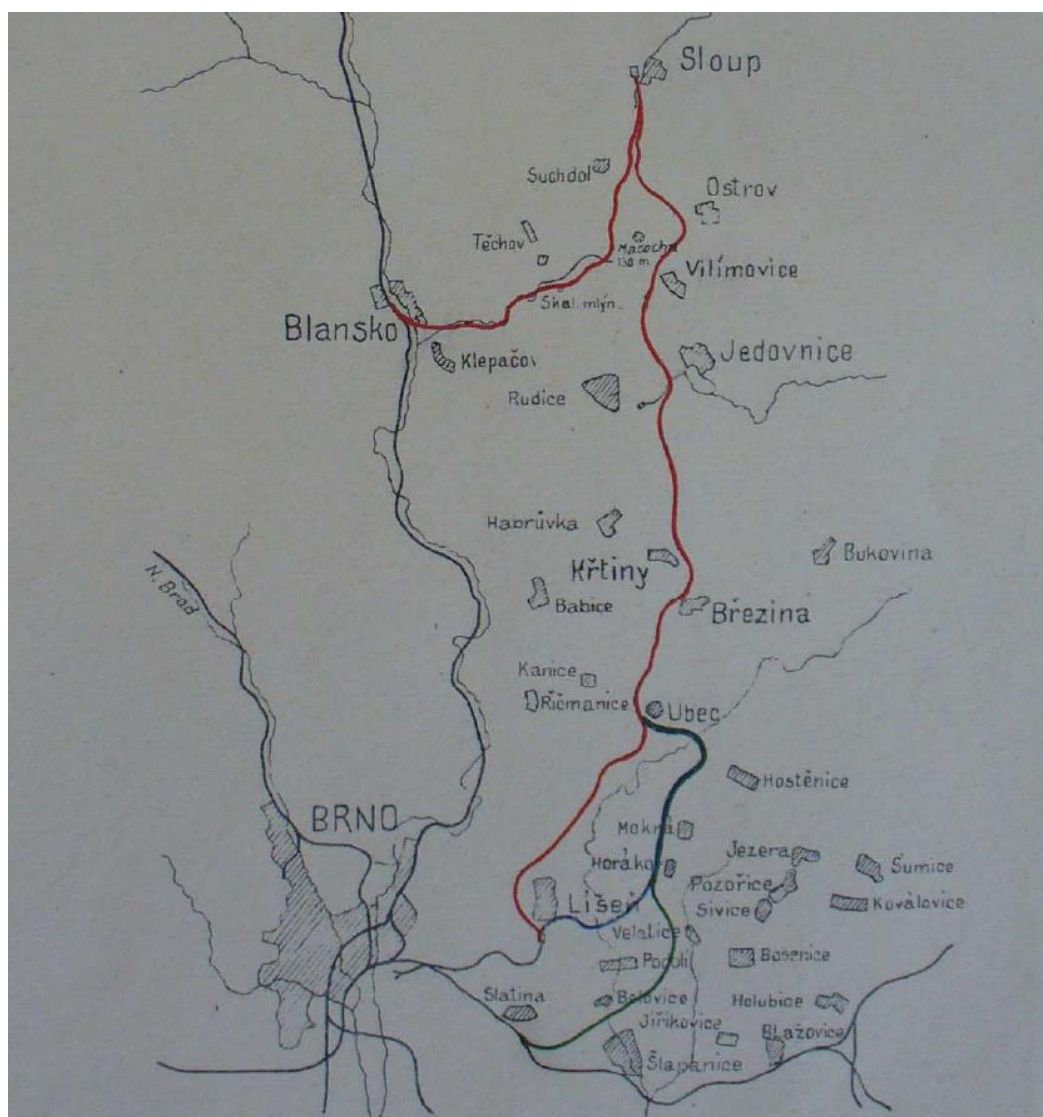
Obr.13 – Nouzovka v devadesátých letech 20. století (zdroj: Archiv Hynka Štrajta)



Obr.14 - Plánek nouzového domu (zdroj: www.delnickekolonie.cz)

Plánovaná lokálka Rájec-Molenburk nebyla jedinou plánovanou železniční tratí do Sloupu. Po konci První světové války a vzniku samostatného Československa vznikly úvahy o železničním spojení Brna s Moravským krasem podle jiného projektu, a to z Brna-Líšně přes Jedovnice do Sloupu. Ze Sloupu do Blanska se mluví o úzkorozchodné elektrické trati Pustým žlebem přes Skalní Mlýn do Blanska. Opět skončilo pouze u plánů, k realizaci nedošlo, stejně jako u lokálky Rájec-Molenburk.

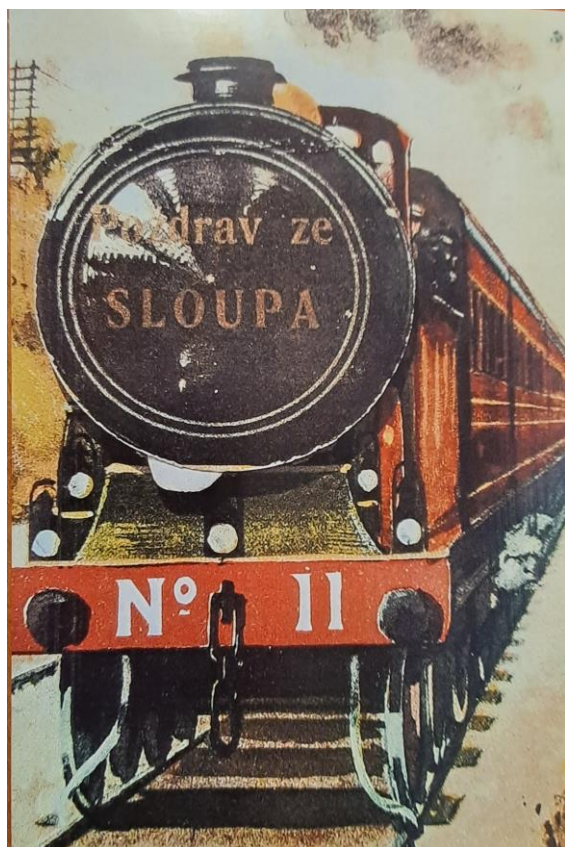
Zajímavé by bylo, kdyby se podařilo zrealizovat všechny plánované železniční tratě. Sloup by se tak stal důležitou železniční křižovatkou.



Obr.15 – Plánek železnice Brno-Jedovnice-Sloup-Blansko (zdroj: Kovář Daniel, bakalářská práce)

9. Závěr

Po lokálce Rájec-Sloup-Molenburk kromě spisů, map a nákresů uložených v archivu nezůstalo zhola nic, vyjma drobné zajímavé upomínky – totiž pohlednice s vyobrazením jedoucího vlaku, přičemž na čele lokomotivy je umístěn nápis „Pozdrav ze Sloupa“. Tato pohlednice byla vydána ku příležitosti zahájení přípravných prací k plánované lokálce. Těžko odhadovat, jak by tato dráha, kdyby se v minulosti postavila, vypadala dnes. Snad by vlaková doprava fungovala dodnes. Občané Sloupu a okolních obcí by do Blanska a Brna jezdili vlakem místo autobusů. Stejně tak turisté do Sloupu. Možná by dnes bylo těleso dráhy bylo opuštěné a zarostlé. Taky je pravděpodobné, že by po zrušeném tělese dráhy vedla přes lesy a louky cyklostezka až do Rájce. Na druhou stranu je třeba poznamenat, že stavbou železnice by byla poznamenána krásná příroda Moravského krasu, která tak zůstala uchráněna.



Obr.16 - Památeční pohlednice (zdroj: vlastní fotografie)

10. Résumé

I like history and that's why I decided to do my course work on the topic "Forgotten project-local railway in Sloup." In my work I describe history of this project. It was interesting technical work of local railway from Rájec to Molenburk. It was completely planned and ready to build. Due to World War I. the entire project was completely canceled and never restore.

11. Literatura a zdroje

Ing. Dr. Tech. ALOIS OTTO SAMOHRD: Projekt lokální dráhy Rájec-Sloup-Molenburk z roku 1914 (Dráha Moravského krasu), Moravský zemský archiv v Brně, svazek B 14, Moravské místodržitelství (ml.), fasc. 6494 - obsahuje kompletní projekt, mapy, technickou zprávu, plánky stanic, atd.

Přílohou k projektu je korespondence pana Josefa Brouška s úřady.

KOVÁŘ DANIEL: Nepostavené železniční tratě do Moravského krasu, Bakalářská diplomová práce, Masarykova univerzita, Filozofická fakulta, Historický ústav Brno 2013 (Obrázek č. 15)

SYCHRA PETR: Lokální dráha Rájec nad Svitavou – Sloup – Molenburk, aneb O zapomenutém projektu, Studia historica Brunensia, 2013

ŘÍHA MAREK: 100 let místní dráhy Skalice nad Svitavou-Velké Opatovice, Gradis Bohemia, 2008

Zdroje obrázků

Obrázek č. 1 „Josef Broušek“ použit z ročníkové práce Lucie Sedlákové z roku 2019 (sem zapůjčen z rodinného archivu rodiny Zouharových)

Obrázek č. 2 „Josef Šamalík“ použit z internetové stránky na adrese: https://biography.hiu.cas.cz/wiki/Soubor:Josef_%C5%A0amal%C3%ADk.jpg

Heslo „Alois Samohrd“ a v otevřené internetové encyklopedii Wikipedia, včetně obrázku č. 3, na: https://de.wikipedia.org/wiki/Alois_Samohrd

Obrázek č. 6 „Parní lokomotiva Malý bejček“ použit z internetové stránky na adrese: <https://www.zeleznicnipoklady.cz/produkt/422-002/>

Obrázek č. 12 „Historická tabule“ použita z informační tabule u vchodu do Sloupsko-šošůvských jeskyní, Správa jeskyní České republiky

Obrázek č. 14 „Plánek nouzového domu“ použit z internetové stránky na adrese:
<https://www.delnickekolonie.cz/neouzove-kolonie>

Obrázek č. 13 „Nouzovka“ použit ze soukromého archivu pana Hynka Štrajta