

Sychra, Petr

**Lokální dráha Rájec nad Svitavou – Sloup – Molenburk, aneb O
zapomenutém projektu**

Studia historica Brunensia. 2013, vol. 60, iss. 1-2, pp. [309]-333

ISBN 978-80-210-7685-3

ISSN 1803-7429 (print); ISSN 2336-4513 (online)

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/132836>

Access Date: 16. 02. 2024

Version: 20220831

Terms of use: Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University provides access to digitized documents strictly for personal use, unless otherwise specified.

PETR SYCHRA

LOKÁLNÍ DRÁHA RÁJEC NAD SVITAVOU – SLOUP – MOLENBURK ANEB O ZAPOMENUTÉM PROJEKTU

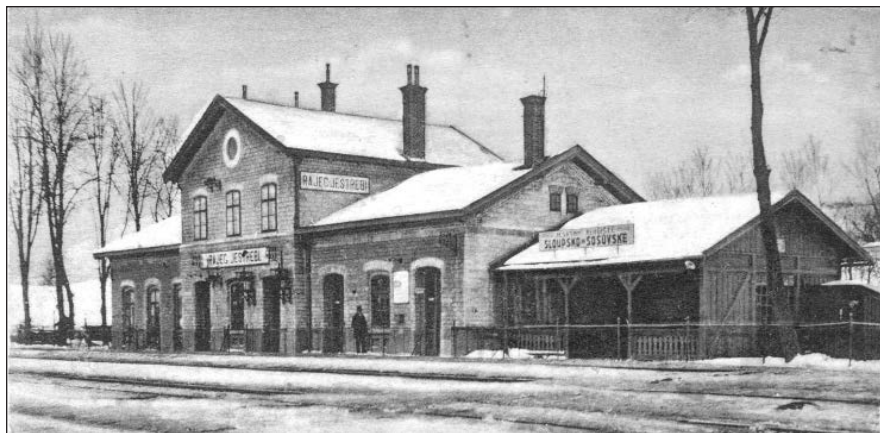
Abstract:

This article commemorates the intention to build the local railway Rájec nad Svitavou (today Rájec-Jestřebí) – Sloup – Molenburk (today Vysočany). It also briefly mentions other projects dealing with building a railway to the Moravian Karst and development of local railways in Austria-Hungary. The article primarily describes the project and necessary key negotiations, however, the railway route, each of the stations and technical equipment are also described in detail. The article also includes first full biography of the design engineer and builder Ing. dr. tech. Alois Otto Samohrd, who designed the local railway Rájec nad Svitavou – Sloup – Molenburk. The history of this particular local railway and the biography of its designer have not been studied until now. Thus, this study brings new unpublished information, taken primarily from archival sources, less from literature.

Key words:

Rájec nad Svitavou, Rájec-Jestřebí, Holešín, Petrovice, Sloup, Housko, Molenburk, Vysočany, railway, local railway, Moravian Karst.

Cílem této skromné studie je připomínka vcelku zapomenuté historické události, jakou je plánovaná výstavba lokálkové dráhy z někdejšího Rájce nad Svitavou (dnes Rájec-Jestřebí) přes Sloup do Molenburka, tedy současných Vysočan. Pro úplnost uvedme, že Vysočany vznikly až v r. 1964 po správním sloučení dvou původních samostatných obcí Housko a Molenburk – z toho důvodu se tedy i nadále přidržme původního názvu „Molenburk“, koneckonců zamýšlená trať měla navíc končit skutečně až v katastru tehdy samostatného Molenburka, zatímco sousední vsí Housko pouze procházela a byla tam plánována zastávka, nikoliv však konečná. Původní označení obcí Housko a Molenburk můžeme mezi lidmi slyšet ještě i dnes



Výpravní budova v Rájci-Jestřebí na ojedinělém zinním snímku z let 1926–1931.
Střed budovy měl dle projektu být výchozím bodem zamýšlené lokální dráhy.
Archiv autora.

a zůstala rovněž zachována v názvech katastrálních území, jak je tomu ostatně také v případě Rájce nad Svitavou a Jestřebí. Samotný Molenburk patří k nejmladším obcím našeho regionu – r. 1724 jej založil (stejně jako o něco dříve ves Rogendorf, od r. 1946 Krasovou poblíž Jedovnic) tehdejší majitel panství hrabě Karel Ludvík z Roggendorfu (1682–1737) a pojmenoval ji (obdobně jako Rogendorf) po jednom z původních rodových sídel svého rodu – hradu Mollenburgu (případně též Mollnburgu), jež dosud nalezneme v Dolním Rakousku nad městečkem Weiten v okrese Melk (cca 15 km od Melku, asi 40 km od Kremže). Zřícenina hradu je dnes v soukromém vlastnictví a prošla v poslední čtvrtině 20. století restauračními pracemi včetně částečné rekonstrukce.¹

Doba, v níž se budeme pohybovat, je bez nadsázky zlatým věkem železnic v Rakousku-Uhersku, možná by se hodilo doplnit – zlatým věkem železnic lokálních. Hlavní železniční tahy, spojující centra monarchie, již byly vesměs vybudovány a stačily za těch tehdy už bezmála osmdesát let parostrojní železniční dopravy v monarchii projít i různými úpravami a modernizacemi. Proto se zhruba od 60. let 19. století začínáme setkávat s prudce vzrůstajícím trendem výstavby lokálních tratí doslova po celém území dnešní ČR a tento trend vrcholil právě v období před první světovou

¹ K n i e s , Jan: *Vlastivěda moravská – Blanský okres*. Brno 1902. Z o u h a r o - v á , Eva – S o l d á n , Ladislav: *Hraběnka Karolína z Roggendorfu a náš kraj*. Brno 2004. Hrad Mollenburg: <http://www.burgen-austria.com/archive.php?id=481>, cit. 6. 8. 2012

válkou, aby následoval prudký zlom, po němž se už situace do původních rozměrů nikdy nevrátila. První světová válka zastavila řadu projektů zvláště kvůli nedostatku financí a nutnosti soustředit se na jiné priority. Po vzniku Československa sice různé předválečné lokálové projekty znovu ožily – některé nezměněné, některé v nové podobě – avšak většina skončila takřkajíc „uložena u ledu“. Nákladnou stavbu železničních tratí – v případě lokálek začasťe ve složitém terénu – totiž začala vytlačovat lacinější silniční doprava, zažívající rychlý vzestup díky rozvoji automobilismu a autobusové dopravy. To je zároveň případ lokálky z Rájce do Molenburka, která byla na pokraji budování zastavena válečnými událostmi a po krátkém ožití její myšlenky ve 20. letech navždy skončila na papíře odsouzena k uložení do archivu. Nejmarkantnější příčinou nezrealizování (nejen) tohoto projektu byla skutečnost, že se na stavební práce nikdy nepodařilo zajistit potřebné finance a – jak už povězeno – začala se později jevit jako výhodnější silniční doprava, která ještě v době před první světovou válkou zůstávala poměrně stranou zájmu. Je to logické – koňské povozy neměly šanci vlakům konkurovat, zatímco rozvoj automobilismu už přinášel další, předtím netušené možnosti. Jak bude ještě povězeno dále, nebyl projekt trati z Rájce do Molenburka jediným a ačkoliv nebyl žádný z nich zrealizován a Blanensko zůstalo ochuzeno o další tratě a železniční spojení v regionu, můžeme pozitivum spatřovat zvláště v tom, že jedině díky neuskutečnění těchto projektů zůstalo celé území Moravského Krasu dodnes nezasazenou přírodní lokalitou, která by zprovozněním železnice mohla nemálo utrpět právě z hlediska zachování přírodních krás a jistého „puncu“ civilizační nezasazenosti, což je právě dnes jedním z největších turistických lákadel. Zvláštním paradoxem – avšak dobově pochopitelným – je, že v dobách těchto projektů nikdo nezohledňoval právě riziko narušení celého území Moravského Krasu jako ojedinělé přírodní lokality – ač už tehdy probíhaly rozsáhlé výzkumy jeskyní a oblast se stávala vyhledávaným turistickým místem. Dalším z dnešního hlediska paradoxem je, že zastánci a iniciátoři těchto projektů chtěli vlastně skloubit oba aspekty dohromady – mezi argumenty, jimiž své záměry podporovali, poukazují na existenci proslulých jeskyní a krás „Moravského Švýcarska“, které se díky zavedení vlakové dopravy stane mnohem lépe a pohodlněji přístupné pro turistický ruch (potažmo cizinecký, jak se také uvádí), na druhé straně ale jedním dechem hovoří o odříznutosti a hospodářské zaostalosti celého území, jemuž by železnice pomohla po stránce povznesení hospodářství a rozšíření průmyslu. Že by ale právě průmysl mohl celou oblast nenávratně poškodit, to patrně na myslí nevytanulo nikomu z nich...²

² Schreier, Pavel: *Příběhy z dějin našich drah : Kapitoly z historie českých*



Vyznačení trasy lokální dráhy do mapy – výřez, r. 1914 (MZAB)

Stavba lokálky z Rájce do Molenburka se objevila v době, kdy existovalo či se rodilo několik obdobných projektů, jež měly dnešní blanenský, tehdy boskovický okres doslova prošpikovat železnicemi. Cílem bylo využít hlavního tahu z Brna přes Českou Třebovou na Prahu a napojit blízké lokality na tuto trať, případně vytvořit spojnice s dalšími tratěmi, jako kupř. Brno- Přerov, či Prostějov-Třebovice – tzv. Moravskou západní dráhou, na kterou navazovala též místní dráha Chornice-Velké Opatovice, zprovozněná r. 1889. S Moravskou západní dráhou byla trať Brno-Česká Třebová v tomto regionu propojena r. 1908 protažením lokálky z Velkých Opatovic přes Boskovice do Skalice n. Svit.³ Při projektování lokálky z Rájce do Molenburka bylo však již počítáno s tím, že se v budoucnu protáhne z Molenburka směrem na Drahany a přes Plumlov až do Prostějova a odtud do Přerova, přičemž z výchozí stanice v Rájci nad Svitavou se opačným směrem vybuduje železniční tah přes Černou Horu na Tišnov, což vše mělo v konečné fázi tvořit „transversální dráhu“ (tj. příčnou dráhu), kterou si sami pro sebe můžeme nazvat Prostějov-Rájec-Tišnov“.⁴ Jak vidno, jednalo se o záměry nemalého rozsahu. V téže době pak vznikaly další dva neméně zajímavé projekty – jednak to byla o něco dříve (v l. 1899–1905) projektovaná trať z Blanska do Vyškova, vedoucí přes Lažánky, Jedovni-

železnic do roku 1918. Praha 2009; Kotrman, Jiří: *150 let železnice na jižní Moravě.* Brno 1989; MZAB, B 14 Moravské místodržitelství (ml.), fasc. 6494, fasc. 6858; SOKA Vyškov, Archiv města Vyškov II, kart. 106

³ H á j e k , Zdeněk – L o n d i n , Vladimír – Ř í h a , Marek: *110 let Moravské západní dráhy.* Chornice 1999. P e i g e r , Martin a kol.: *90 let místní dráhy Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice.* Chornice 1998

⁴ MZAB, B 14 Moravské místodržitelství (ml.), fasc. 6494

ce (zastávku měla mít i Rudice), údolím Rakoveckého potoka a dále přes Račice do Vyškova. Zahájení prací bylo stále odkládáno, předpokladem jejich zahájení bylo totiž udělení státní subvence, o níž jednalo vídeňské c. k. Ministerstvo železnic. To počátkem r. 1908 udělení subvence zamítlo, pročež projekt, mající původně několik variant, i přes přetrvávající snahy o jeho podporu nakonec skončil nerealizován. Druhým podobným záměrem (projekt vyhotoven r. 1911), jehož cílem bylo zavedení železnice do Moravského Krasu, bylo vybudování trati Líšeň-Jedovnice. Mezi hlavními cíli projektu byla opět komerční hlediska a pak zvýšení přísunu turistů (zase ale zvláště s ohledem na komerční důvody). Tato trať by navazovala na lokálku Brno-Líšeň a měla pokračovat směrem na Ochoz (kde měla být zastávka v tehdy samostatné obci Ubec, pozdější součásti Ochozu), a dále přes Křtiny do Jedovnic. Jedním z aktivních podporovatelů této trati byl Josef Šamalík, o němž bude ještě řeč jako o jednom z hlavních aktérů „naší“ trati Rájec-Molenburk. Naopak zajímavé je, že salmovský velkostatek se k projektu stavěl chladně s tím, že pro své potřeby viděl důležitost zejména v hlavní dráze Brno-Česká Třebová a na této neměl zvláštních zájmů. Trať Líšeň-Jedovnice by se pak právě v Jedovnicích křížovala s tratí Blansko-Vyškov. Byl vyhotoven podrobný projekt celé trati, avšak k stavbě nebylo přikročeno kvůli průtahům se získáním financí a r. 1914 byl projekt zastaven kvůli vypuknutí první světové války.⁵

Na všech těchto projektech včetně trati Rájec-Molenburk měly zájem zejména soukromé osoby, které je vyvolávaly a podporovaly. Na zřetele byly brány nejen později stále více zvýrazňované otázky turistické dostupnosti, ale zejména komerční, hospodářské záležitosti. Zavedení železnice, která byla na počátku století nejpohodlnějším a nejrychlejším dopravním prostředkem, by znamenalo zvýšení přílivu návštěvníků, urychlila a zkvalitnila by se přeprava osob a zboží, což by zároveň pomohlo rozvoji hospodářství, průmyslu i podnikání v dosud spíše zemědělsky orientovaných částech Blanenska (případně Vyškovska a dalších lokalit), ležících mimo železniční tahy.

Hlavními strůjci záměru trati z Rájce do Molenburka byli tři pánové – Josef Broušek (1855–1930), hoteliér ve Sloupě, Josef Šamalík (1875–1948), rolník a starosta v Ostrově u Macochy, amatérský krasový a vlastivědný badatel, literát, publicista, a říšský a zemský poslanec, a MUDr. Heřman Langer (1869–1950), obvodní lékař ve Sloupě, kteří založili patrně již r. 1912 „Železniční družstvo“, jehož cílem bylo prosadit výstavbu železnice do této oblasti za účelem jejího povznesení a modernizace, poslanec Josef

⁵ Tamtéž, fasc. 6858; SOKA Vyškov, Archiv města Vyškov II, kart. 106

Šamalík později – při znovuzkříšení lokálních projektů r. 1922 – hovořil také o pomoci v otázce vzrůstající se nezaměstnanosti.

Prvopočátky celého projektu je třeba hledat r. 1912, kdy výše uvedení pánové za účelem realizace svého záměru založili „Železniční družstvo“ a na podzim zmíněného roku předložili svůj návrh úřadům. Písemný návrh spolu s žádostí o povolení konání přípravných technických prací putoval přes c. k. Moravské místodržitelství v Brně až k c. k. Ministerstvu železnic ve Vídni, které věc projednalo na základě podání ze dne 15. 10. 1912. Ministerstvo po projednání věci vydalo souhlasné stanovisko, o kterém vyrozumělo Josefa Brouška dopisem čj. 44146/2 z 31. 1. 1913. V tomto dopise udělilo souhlas s provedením přípravných technických prací na dráhu „normálního rozchodu“ ze stanice státní dráhy v Rájci n. Svit. přes Sloup do Molenburka Josefu Brouškovi ve spolku s obvodním lékařem ve Sloupě dr. Heřmanem Langerem a poslancem Josefem Šamalíkem z Ostrova s odvoláním na příslušné zákonné normy (zejm. Železniční koncesní zákon č. 238 ř. z. z 14. 9. 1854, nařízení ministerstva obchodu č. 19 ř. z. z 25. 1. 1879 či zákon č. 30 ř. z. z 18. 2. 1878, týkající se vyvlastňování majetku za účelem budování a provozování drah). Rozhodnutí mělo být dáno na vědomí místodržitelství v Brně, úřadům politické správy v místě a dotčeným obcím. Na průběh přípravných prací a tvorbu projektu mělo nadále dohlížet místodržitelství, aby vše probíhalo v dané lhůtě a v intencích zákonných norem. Dále bylo poznamenáno, že toto povolení nezaručuje přednostní právo na koncesi k provozování zamýšlené dráhy ani žádné jiné výlučné právo vůči ní a že zahrnuje naopak povinnost vypracovaný projekt v případě vyžádání předat za odpovídající náhradu státní správě. Povolení bylo prozatím uděleno na jeden rok, načež bylo na základě výnosu ministerstva železnic čj. 2970/2 z 6. 2. 1914 prodlouženo o další rok (dle podání z 12. 1. 1914). Toto prodloužení bylo adresováno opět hoteliérově Josefu Brouškovi ve Sloupě (jindy titulován jako „majitel realit“), který o ně zřejmě požádal s ohledem na končící původně stanovený roční termín. Všechny tyto přípisy podepsal za ministra železnic referent Ressig. Podobně jako v případě přípisu z 31. 1. 1913 bylo o rozhodnutí uvědomeno c. k. Moravské místodržitelství v Brně, které pak věc v obou případech dalo na vědomí také c. k. Okresnímu hejtmanství v Boskovicích.

Povolení bylo tedy souhlasem ministerstva zajištěno a mohlo být přikročeno k realizaci samotných přípravných technických prací – tedy prvořadě zadání projektu, terénnímu vyměřování a následnému vypracování samotného detailního projektu. A jednalo se rychle, neboť už 20. 3. 1913 oznámil Josef Broušek, že trasovací práce a vypracování projektu bylo zadáno ing. dr. tech. Aloisi Otto Samohrdovi z Brna, jenž započte s „měřením v poli“ dne 27. 3. 1913. Členové „Železničního družstva“, v jehož čele stál

jakožto předseda Josef Broušek korespondující s úřady, se tedy rozhodli zadat projekční práce ing. dr. Samohrdovi – a zde nutno říci, že šlo vpravdě o šťastné rozhodnutí, neboť vybrali v oblasti projektování drah nemálo zkušeného a erudovaného odborníka, jenž měl za sebou již několik podobných projektů i staveb.⁶

Ing. dr. tech. Alois Otto Samohrd (1865–1917) patří k lidem, kteří se ve své době těšili nemalému věhlasu, avšak postupem času upadli zcela v zapomnění, ač přínos v oborech jejich činnosti byl nemalý a setkáváme se s ním často i v dnešní době, aniž bychom o dávno zapomenutých jménech něco věděli. Proto si osobnost ing. dr. tech. Aloise Otto Samohrda blíže připomeňme:

Narodil se 24. ledna 1865 v Praze na Starém Městě v domě č. 942. Pokřtěn byl až pět dní po narození (což se vídává málokdy), tedy 29. 1. v kostele u sv. Jakuba a zapsán do matriky jako Alois Ottokar, nicméně později důsledně používal podobu jména pouze Alois Otto. Jeho otcem byl Alois Samohrd, sklenářský mistr na Starém Městě pražském, matkou Barbora roz. Nekvasilová.⁷ V Praze prožil své mládí a získal základy vzdělání, načež po absolvování gymnasia studoval v l. 1883–1889 na C. k. české vysoké škole technické v Praze, a to obor stavební inženýrství. Dne 10. 10. 1887 složil I. státní zkoušku, II. odbornou státní zkoušku absolvoval r. 1897 – od 4. do 14. 2. nejprve praktickou část, 6. 3. teoretickou. Mezi jeho pedagogy, zasedající i ve zkušebních komisích, patřily mj. některé významné osobnosti, které se zapsaly do dějin české architektury, stavitelství, techniky, matematiky a jiných oborů – jen namátkou připomeňme Alberta Vojtěcha Velflíka (1856–1920), Jana Koulu (1855–1919), Josefa Šolína (1841–1912), Eduarda Weyra (1852–1903) či Františka Tilšera (1825–1913).⁸

Po úspěšném zakončení studia se stal civilním geometrem a úředně autorizovaným stavebním inženýrem. Kvalifikaci si později ještě rozšířil a byl promován doktorem technických věd. Jako projektant se osamostatnil v sedmadvaceti letech, kdy si r. 1892 otevřel soukromou projekční a technickou kancelář v Roudnici nad Labem, kam už nějakou dobu předtím z Prahy přesídlil.⁹ Krátce nato, 6. 5. 1893, se v Praze v kostele sv. Jindřicha na Novém Městě oženil s Marií Pracnerovou, narozenou 18. 4. 1876 v Budyni č. 4, dcerou Jana Pracnera, mistra kovářského v Budyni, později továrníka

⁶ MZAB, B 14 Moravské místodržitelství (ml.), fasc. 6494

⁷ Archiv hlavního města Prahy, Sbirka matrik, matrika sig. JAK N 14, farní úřad u sv. Jakuba v Praze na Starém Městě, narození 1859–1867, folio 132

⁸ Archiv ČVUT v Praze, *Protokol zvláštní o výsledcích první (obecné) státní zkoušky z 10. 10. 1887, č. 185; Protokol zvláštní o výsledcích druhé (odborné) státní zkoušky v odboru stavitelství inženýrského ze 6. 3. 1897, č. 202*

⁹ *Za půvabnými lokálkami na Moravu*. IN: *Železničář 17/2009*

v Hracholuskách (dnes součást Roudnice nad Labem), a jeho ženy Marie roz. Ventové. S ní měl postupně dvě dcery – Marii (1895–?) a Ludmilu (1899–1956), narozené v Roudnici nad Labem č. 308, kde Samohrdovi bydleli.¹⁰

Od r. 1892 působil tedy jako projektant v Roudnici nad Labem, v jejímž okolí vypracoval sám nebo jako spolupodílík mnoho staveb i regulačních vodohospodářských zařízení, podílel se i na podobě přístavby roudnické radnice. Z této doby existuje rovněž několik zajímavých informací k jeho osobnímu životu – totiž že byl zapáleným sportovcem a aktivním členem roudnického „Českého athletic clubu“ a jeho veslařského oddílu. Jako takový se účastnil veslařských závodů a též vůbec historicky prvních fotbalových utkání na našem území, které sehráli proti sobě členové roudnického Českého athletic clubu a Sokola, přičemž ing. dr. Samohrd vedl mužstvo Sokola. Kromě jiného pak pro klub projektoval a zčásti vystavěl na své náklady novou loděnici, dokončenou r. 1902. Když předával předsedovi klubu účty za stavbu loděnice, řekl údajně, že vlastní finanční prostředky poskytl z vděčnosti klubu, v němž našel vždy dobré přátele a kde si též „vyvesloval“ nejlepší „cenu“ svého života – svoji ženu...¹¹

Z Roudnice přesídlil r. 1904 trvale do Brna (tento rok je uveden ve sčítání lidu z r. 1910), kde založil a provozoval firmu „Dr. A. O. Samohrd“, jejímž předmětem bylo stavební inženýrství a stavitelství. Nejprve bydlel na Elisabethstrasse č. 16 (dnešní Husova), což bylo také sídlo firmy, r. 1910 koupil dům č. 36 na tehdejší Třídě Konráda z Hötzenorfu (dnešní Lidická), kam byl přihlášen k trvalému pobytu r. 1911. Kromě jiného vlastnil od r. 1906 také nově vystavěnou rodinnou vilu č. 270 se zahradou v Luhačovicích.¹² Vila, dokončená r. 1907, přešla po Samohrdově smrti do majetku podnikatelské rodiny Anderů, načež v novější době byla změněna na ubytovací zařízení – hotel Regia, a na počátku tisíciletí prošla kompletní rekonstrukcí.¹³

¹⁰ Archiv hlavního města Prahy, Sběrka matrik, matrika sig. JCH O 18, farní úřad u sv. Jindřicha v Praze na Novém Městě, oddaní 1891–1894, folio 122; SOA Litoměřice, Sběrka matrik Severočeského kraje, matrika sig. L134/53, farní úřad Roudnice nad Labem, narození 1886–1900, folio 179 a 259; SOA Litoměřice, matrika sig. L10/26, farní úřad Budyně nad Ohří, narození 1850–1878, folio 172

¹¹ K o l i š o v á , Kateřina: *Historie a některé sociální aspekty klubového veslování v ČR*. Brno 2009

¹² AMB, fond A 1/3 Sběrka rukopisů a úředních knih, rkp. č. 3071 – sčítání lidu 1910; AMB, Z 1 Sbor národní bezpečnosti – Pobytová evidence obyvatel, pobytová karta A. O. Samohrda; MZAB, C 11 Krajský soud civilní Brno, kart. 782; MZAB, C 152 Okresní soud civilní Brno – II. manipulace, kart. 734

¹³ P e t r á k o v á , Blanka – H o r ň á k o v á , Ladislava: *Příběhy domů a vil*. Luhačovice 2012

Během svého brněnského působení, kdy byl též jmenován c. k. stavebním radou, se ing. dr. Samohrd soustředil zejména na železniční stavby a postupně projektoval či se podílel na projektování a výstavbě řady železničních tratí i dalších drážních staveb (nádražních budov aj.) S jeho jménem souvisí kupř. tratě Roudnice-Hospozín (zprovozněna r. 1900 ještě za Samohrdova působení v Roudnici, přičemž byl také jedním z koncesionářů), Nezamyslice-Morkovice, Újezd-Luhačovice, Vsetín-Velké Karlovice, Svinov-Klimkovice, Litovel-Velká Senice, Mariánské Hory-Brušperk, Kounice-Ivančice-Oslavany aj., a samozřejmě též řada drah nakonec nepostavených, či již neexistujících (to je případ trati Kuřim-Veverská Bítýška, jež byla v provozu v l. 1911–1936, načež byla zrušena a rozebrána). Později se orientoval též na oblast Dalmácie, kde založil společnost Dalmaspoj a kde stavěl, či byl účastníkem na stavbě několika železničních tratí (i na území dnešního Slovinska, Chorvatska a v Bosně), kupř. tzv. bělokraňská dráha, trať Knin-Pribudič aj. Kromě toho byl podílníkem při dolování kaolinu poblíž Veverské Bítýšky, což bylo jedním z důvodů pro vybudování výše zmíněné lokálky.¹⁴

Široká byla též Samohrdova veřejná činnost – byl členem brněnské inženýrské komory (později též presidentem), předsedal Družstvu českého národního divadla v Brně.¹⁵

Jeho starší dcera Marie se provdala za blanenského průmyslníka Karla Ježka (1888–1971), po rozvodu se podruhé provdala za blanenského lékaře MUDr. Antonína Kyzlinka (1889–1952). Mladší dcera Ludmila byla provdána (až po Samohrdově smrti) za JUDr. Peregrina Fišu ml. (1891–1982), který zastával významné politické funkce (byl mj. legačním tajemníkem v Berlíně, později legačním radou v Bělehradě). Jeho otec JUDr. Peregrin Fiša st. (1860–1923) byl advokátem v Brně a vedl dědické řízení po ing. dr. tech. Aloisi Otto Samohrdovi. Patrně v této době se při nějaké příležitosti oba manželé poznali.¹⁶

Ing. dr. tech. Alois Otto Samohrd zemřel náhle uprostřed mnoha rozpracovaných úkolů a záměrů dne 9. října 1917 v Brně ve svém domě č. 36 na Třídě Konráda z Hötzenendorfu ve věku 52 let v důsledku kornatění tepen a mozkové mrtvice. V závěti pamatoval kromě rodiny také na sourozence

¹⁴ MZAB, C 152 Okresní soud civilní Brno – II. manipulace, kart. 734; Místní dráha Kuřim-Veverská Bítýška: cs.wikipedia.org/wiki/Železniční_trať_Kuřim_-_Veverská_Bítýška, cit. 25. 10. 2012; Místní dráha Roudnice-Hospozín: http://de.wikipedia.org/wiki/Lokalbahn_Raudnitz-Hospozin, cit. 25. 10. 2012

¹⁵ MZAB, C 152 Okresní soud civilní Brno – II. manipulace, kart. 734

¹⁶ MZAB, E 67 Sběrka matrik, matrika sig. 17169, farní úřad u Nanebevzetí Panny Marie na Starém Brně, oddání 1913–1919, folio 228, folio 493; MZAB, C 152 Okresní soud civilní Brno – II. manipulace, kart. 734;

(bratra a sestru), dále si přál, aby byli finančním darem poděleni chudí města Brna, Prahy a Roudnice, odkaz učinil též ve prospěch Matice školské v Brně a celou svou technickou knihovnu odkázal Spolku posluchačů inženýrství při České vysoké škole technické v Brně. Pohřeb si přál mít prostý a bez projevů nad hrobem. Pochován byl na hřbitově v Roudnici nad Labem do rodinné hrobky Pracnerů, kde v té době již odpočíval jeho tchán, obratný podnikatel Jan Pracner (1845–1913). Hrob existuje a je udržován dodnes.¹⁷

Jeho manželka Marie bydlela v domě na Třídě Konráda z Hötzenorfu do r. 1923, kdy se přestěhovala do domu v ulici V hlínskách č. 106, kde žila ještě v polovině 20. století.¹⁸

Tolik tedy alespoň stručněji formou k připomínce člověka, jenž projektoval lokálku z Rájce do Molenburka. O jeho životě a díle dosud nebylo nic publikováno a předchozí medailonek mohl být sestaven jen ze střípků, které se podařilo porůznu nalézt vesměs v dobových materiálech. Systematičtější zpracování života a díla by si však ing. dr. Samohrd jistě zasloužil.

Ale nyní už zpět do r. 1913 k projekčním pracím:

Ing. dr. tech. Alois Otto Samohrd se po oslovení „Železničním družstvem“ pustil onoho 27. 3. 1913 – kdy už jarní počasí skýtalo vhodné podmínky pro terénní měření – pilně do práce a s projektem byl hotov v lednu 1914. Vypracoval velmi podrobný návrh a plán „*Místní dráhy o normálním rozchodu Rájec-Sloup-Molenburk (Dráha Moravského Krasu)*“, obsahující technickou zprávu – vlastně popis zamýšlené trati, a dále speciální mapu s vyznačením trasy, topografickou mapu s tímtéž, speciální podélný profil, seznam směrů, seznam sklonů, seznamy přejezdů a umělých staveb a projekty jednotlivých stanic a zastávek. Celý vypracovaný projekt s mapovými i textovými částmi byl pak předložen také na c. k. Moravské místodržitelství v Brně, kde byl připojen jako příloha ke spisům o záměru vybudování lokálky a s nimi později uložen ad acta, aby se mezi materiály místodržitelství zachoval dodnes.¹⁹

Ač byla trať projektována jako místní dráha vedoucí z Rájce do Molenburka, bylo již nyní promluveno o uvažovaném dalším napojení trati na tzv. dráhu transversální, která by vycházela z Přerova, pokračovala na Prostějov, Plumlov a přes celou Drahanskou vrchovinu na Drahany, Hartmanice a Molenburk, kde by navázala na nyní projektovanou lokálku, a odkud by

¹⁷ MZAB, E 67 Sběrka matrik, matrika sig. 17055, farní úřad u sv. Tomáše v Brně, zemřelí 1917–1924, folio 3; MZAB, C 152 Okresní soud civilní Brno – II. manipulace, kart. 734; sdělení Antonína Richtera, správce hřbitova v Roudnici nad Labem ze 3. 12. 2012.

¹⁸ MZAB, B 124 Krajský národní výbor Brno – finanční referát, kart. 852

¹⁹ MZAB, B 14 Moravské místodržitelství (ml.), fasc. 6494; též MZAB, A 9 Zemský výbor, kart. 8747



Nákres stanice Molenburk, r. 1914 (MZAB)

pokračovala do Rájce. Zde by buď končila, nebo by mohlo být vybudováno spojení dál směrem na Černou Horu a Tišnov.²⁰ Projekt trati z Rájce na Tišnov zůstal patrně jen při této ideji, neboť se nepodařilo nalézt žádné konkrétní plány, kudy a jak by měla vést.

Východištěm lokálky Rájec-Molenburk bylo nádraží státní dráhy v Rájci nad Svitavou na trati Vídeň-Praha, a to přesně v km 185.359, což byl střed výpravní budovy. Dodejme, že přes Rájec vedoucí trať Brno-Česká Třebová byla jakožto důležitá součást železničního spojení Vídně, Brna a Prahy zprovozněna 1. 1. 1849 jako jedna z prvních hlavních tratí u nás. V Rájci tehdy byla zřízena zastávka, na níž cestujícím sloužila čekárna přistavěná ke strážnímu domku. V r. 1854 došlo z rozhodnutí ředitelství drah ke zřízení stanice namísto původní zastávky a v té souvislosti pak nejprve proběhlo rozšíření kolejiště a později i výstavba nové výpravní budovy včetně protilehlé skladištní budovy s vyvýšeným nákladištěm. Nová výpravná byla uvedena do provozu r. 1863 a vybudována dle návrhu železničního architekta Wilhelma von Flatticha (1826–1900). R. 1912 k ní byla přistavěna ještě dřevěná venkovní čekárna. Tato budova pak sloužila jen v málo změněné podobě plných 135 let až do r. 1998, kdy byla při rekonstrukci celé trati, bohužel, bezohledně zbourána.²¹

²⁰ MZAB, B 14 Moravské místodržitelství (ml.), fasc. 6494

²¹ S y c h r a , Petr: *160 let železniční trati Brno-Česká Třebová*. IN: Sborník Musea

V technické zprávě odůvodňuje potřebu lokálky ing. dr. Samohrd v intencích zadavatelů projektu takto: „Trať tato jest pro kraj, jímž má býti vedena, požadavkem velenutným, ježto postrádá všech lepších spojení komunikačních (silnic), v prvé řadě pak železné dráhy. Je nesporno, že takto zanedbávaný kraj hospodářsky a i v každém jiném ohledu zůstává pozadu, čehož jest tím více litovati, že jsou zde podmínky, jež by celý kraj hlavně hospodářsky povznesly, které ale nutně k svému rozvoji potřebují železnic. (...) Celý tento rozsáhlý kraj postrádá dosud spojení železničního, což jest pro obyvatelstvo tím nejtěžším břemenem, zvláště za dnešních poměrů“.

Odráží se tu dobře nejen hospodářské zřetele při budování trati, ale také jakási „idea“, žijící v habsburském mocnářství prakticky od počátku druhé poloviny 19. století – totiž taková, aby každá oblast byla pohodlně dostupná po železnici, což bylo hlavním hybatelem obrovského boomu ve zřízení lokálních drah po vybudování sítě hlavních tratí.

Pro ilustraci je uvedena vzdálenost k nejbližší železniční stanici – tj. Rájci: ze Sloupa 10 km, čili cca 2 ½ hodiny chůze, z Molenburka 16 km čili cca 4 hodiny chůze, z Hartmanic 18,5 km, čili 4 ¾ hodiny chůze, z Drahan 22 km, čili cca 5 ½ hodiny chůze.

Je však doplněno, že jde o trasy vedené po klikatých silnicích v „hornatém tom terrainu“, nepočítá tedy evidentně s různými místními cestami mimo hlavní silnice, hojně využívanými zdejšími lidmi, kteří si tak cestu zkracovali.

Dále je připomenuto, že řada odlehlejších obcí má dostupnost k železnici ještě delší a složitější, načež jsou rozvedeny možnosti širokého využití železniční dopravy v rámci hospodářské sféry – tj. nákladní dopravy, i přepravy osob. Koneckonců – nahlédněme opět do projektu, kde čteme:

„Nedostatek tohoto železničního spojení pocítován jest celým krajem co nejbolestněji, neboť jest jisto, že zřízením takovéto komunikace, jakou by byla železná dráha, rozkvetl by zde čilý průmysl dřevařský, podporovaný ohromnými dosud skoro nevyužitkovánými lesy a to jen z důvodů nedostatečného komunikačního spojení, jež ztěžuje dnes jak vývoz dřeva surového, případně jeho výrobků, tak i dovoz materiálů k podobnému průmyslu nutných, kupř. uhlí.“

Vedle průmyslu dřevařského rozkvetl by zde i průmysl kamenický, podporovaný dostatečným množstvím kamene jak stavebního, lomového i tesaného, tak i vápenného.

Průmysl vápenický ovšem dnešnímu komunikačnímu spojení přiměřený je zde dosti čilý a to hlavně v okolí Molenburku a Sloupu, odkudž povozy se vápno rozváží do dalekého okolí i do míst značně vzdálených.

Ne posledními v řadě dováženého i vyváženého zboží by byly kromě dříví, uhlí a kamene i plodiny polní a hlavně dobytek, ježto dobytčářství zde všude kvete, dále různé zboží a průmyslové výrobky všech druhů, jež buďto zde se vyrábí neb se zde spotřebují.

V druhé řadě nutno zde počítati s četnou dopravou osob, zvláště výletníků a turistů. Jest kraj tento, zvaný též „Moravským Švýcarskem“, nebo též „Moravským Krasem“ pro své krásy přírodní čile navštěvován a plnou měrou si toho též zaslouží, neboť náleží ke krajům tohoto druhu nejkrásnějším. Jsou zde četně navštěvované a světoznámé jeskyně ve Sloupě, u Macochy, kamž vede od Macochy pohodlná cesta tak zvaným Pustým Žlebem, dále u Jedovnice a Křtin, u Ostrova, zříceniny a jeskyně v Holštýně a t. d., kamž všude vedou ze Sloupa pohodlné cesty. Četná návštěva cizinců dokazuje, že skutečně kraje ty jsou jedněmi z nejčtetněji navštěvovaných. Je nesporno, že výstavbou dráhy z Rájce do Sloupa a dále do Molenburka by se návštěva cizinců a turistů vůbec zněkolikanásobila.

Ku konci možno podotknouti, že Sloup, případně i Křtiny jsou poutními místy, kamž od časného jara až do pozdního podzimu docházejí dosud četná procesí.

Z toho vysvítá, že projektovaná dráha může směle počítati na velmi, ba neobyčejně četnou dopravu osobní, což při výpočtu rentability dráhy zajisté se uplatní značnou položkou.

Mimo toho nutno počítati i s četnou dopravou místního obyvatelstva a to jednak ku městu okresnímu Boskovicím, tak i do Blanska, sídla c. k. soudu a berního úřadu a konečně i do Brna a to jednak za obchody, k soudnímu jednání i z osobních důvodů.

Jak by působila tedy dráha na poměry místního obyvatelstva zvýšením ruchu průmyslového, cizineckého, turistického a dopravního, lze si snadno představití. Blahobyt obyvatelstva by se vzcháhal a následkem zvýšení tohoto blahobytu by bylo opět zvýšení dopravy všeho druhu na železné dráze, čímž rentabilita by jistě ještě stoupla.²²

Při projektování tratě bylo však zapotřebí brát ohled na náročný terén a zejména velké převýšení, které samozřejmě nebylo možné zdolat přímým vedením z Rájce do kopců směrem ke Karolínu a Petrovicím, což by byla trasa pro vlaky prakticky nesjízdná. Ing. dr. Samohrd si s tímto úkolem poradil bravurně a zároveň svým řešením poněkud rozšířil územní obslužnost lokálky. Jak tedy mělo být těleso dráhy vedeno?

Trať, jak už povězeno, měla určen za výchozí bod střed výpravní budovy na rájeckém nádraží. Po trase zhruba 300 metrů využívala koleje, vedoucí z rájecké stanice směrem na Doubravici a dále na Českou Třebovou,

22 MZAB, B 14 Moravské místodržitelství (ml.), fasc. 6494

přičemž po překročení mostu přes říčku Býkovku (v projektu označenou netypicky jako Černohorský potok) měla být u severního zhlaví stanice zřízena výměna a tzv. výtažná kolej, obracející se obloukem k severovýchodu (tzn. vpravo při směru jízdy od Brna). Poblíž konce dnešní Komenského ulice překročila trať dvacetimetrovým mostem řeku Svitavu a pak přes klenutý sedmimetrový nadjezd nad silnicí Rájec-Doubravice pokračovala přímo po polích téměř až nad Doubravici (jen zcela orientačně – na straně výše nad dnešním zahradnictvím p. Koupého), kde se zhruba ve třetím kilometru stočila jihovýchodně směrem k Holešínu. Prakticky až po most přes Svitavu byla vodorovná, od tohoto místa začala mírně stoupat. Nešla totiž údolím Svitavy, ale pozvolna stoupala nad tzv. „Hájíčkem“ po stráních do kopců, aby postupně zdolávala poměrně velké převýšení, a to s maximálním stoupáním 32 ‰

Pozvolným stoupáním dostala se trať – díky ostré zatáčce na třetím kilometru – až k Holešínu na kilometr 4,378, kde byla projektována osobní a nákladní zastávka Holešín, dlouhá 160 metrů. Od ní pokračovala směrem ke Karolínu opět mírným stoupáním v maximální hodnotě 32 ‰. Výjimku tvořil nepříliš dlouhý vodorovný úsek u přejezdu přes silnici Rájec-Petrovice na km 5,4, který byl úrovnový, 6 metrů široký (zde jen podotkněme, že hlavní silnice na Petrovice vedla tehdy jinak, než je tomu v dnešní době a využívala část silnice vedoucí dnes přímo do Žďáru. Nynější silnice na Petrovice, odbočující na rozcestí Rájec-Žďár-Petrovice vpravo, byla tehdy vedena jen jako lesní cesta). Následovala jedna z největších překážek – příkré údolí, které trať měla překonat na náspe vysokém cca 21 m a přes most o světlosti 15 m. V tomto místě ležela vodorovně proto, aby se již tak vysoký násep znovu nenavyšoval. Zhruba od km 5,6 pak znovu stoupala směrem ke Karolínu a dále až do km 9,270, kde měla být vybudována zastávka Petrovice-Žďár. Ještě předtím, v blízkosti Karolína, změnila trať směr a obtočíc Spálenou horu obrátila se k východu, načež si stejný směr udržela prakticky během celé další trasy až do konečné v Molenburku. Ještě před zastávkou Petrovice-Žďár znovu překročila v polích silnici Rájec-Petrovice a naopak kousek za zastávkou zhruba v km 9,7 překročila silnici z Petrovic do Žďáru, oba přejezdy byly úrovnové. Zastávka Petrovice-Žďár měla mít délku 200 metrů a měla být zastávkou osobní i nákladní.

Nad Petrovicemi následovalo opět krátké stoupání v hodnotě 24 ‰ zakončené asi osmdesátimetrovým úsekem, po němž trať procházela vodorovně s nadmořskou výškou cca 556,7 metrů, což bylo v úseku Rájec-Sloup nejvyšší místo. Zhruba na km 10,3 měla se trať značně přiblížit silnici Petrovice-Sloup, a to až na vzdálenost pouhých 10 metrů, kterou měla takto kopírovat po zhruba 2 kilometry, načež projetím zatáčky dosáhla stanice

Sloup, zřízené na km 12,540. Od Petrovic nicméně trať klesala do sloupského údolí, a to v rozmezí 21 – 32 ‰ dle terénu, přičemž od km 11,200 začínala přibližně osmdesátimetrová vodorovná trasa, zakončená dalším klesáním. Nádraží ve Sloupě bylo projektováno jako osobní i nákladová stanice dlouhá 250 metrů. Doplňme, že sloupské nádraží nebylo ve zcela vodorovné poloze, ale leželo v úseku mezi km 12,540 a km 13,050 s klesáním v hodnotě 2,5 ‰. Nádraží mělo ležet rovnoběžně se Žďárským potokem (jak je uvedeno v projektu, správně ale půjde patrně o potok Němčický, jenž teče poblíž silnice Sloup-Němčice a posléze se vlévá do potoka Žďárná, soutok měl být těsně za nádražím), který se měl dle potřeby zregulovat, a bylo zde také plánováno zřízení vodárny pro doplnění vody do lokomotiv.

Ještě před vjezdem do sloupského nádraží přetnula zatáčející se trať silnici Sloup-Němčice a hned za úrovnovým přejezdem pak po mostku o světlosti 3 m Němčický potok.

Za Sloupem, od km 13,050 následoval opět úsek, kde trať vedla po rovině až do km 13,6, odkud začínalo znovu stoupání lesnatým terénem s maximální hodnotou 32 ‰ o délce přes 2,5 km.

Dodejme, že po přejezdu přes němčickou silnici a potok se dráha zatočila jižněji a teprve zhruba na 13 km se začala stáčet opět východním směrem a zamířila do údolí potoka Luhy, která měla být částečně dle potřeby zregulována. V ohybu trati měl být proveden výkop pro srovnání terénu. Při překročení údolí Luhy mezi km 13,4 a 13,8 měl být zřízen násep o výšce 5 m a propust pro potok o světlosti rovněž 5 m, který měl zároveň sloužit i jako podjezd pro polní cestu, mimo to zde byla naplánována ještě další propust o světlosti 3 metry jakožto inundační propust pro případ velké vody.

Od km 16,240 následoval vodorovný úsek dlouhý cca 310 metrů, načež následovalo další stoupání o délce 750 m v hodnotě 24 ‰, od km 17,300 další vodorovný úsek až po km 17,850, kde byla v km 17,790 plánována zastávka Housko, nacházející se poblíž myslivny. Celou trasu od Sloupa měla trať zhruba kopírovat tok Luhy, mezi 15. a 16. km se stočila jižněji, čímž se cca na 16 km přiblížila k dnešní silnici Šošůvka-Vysočany (zhruba v polovině její trasy), a odtud nadále kopírovala její směr na východ a blíže se k obci Housko, začala od silnice mírně uhýbat vlevo (při směru jízdy od Sloupa). Zastávka Housko byla toliko 60 m dlouhá a měla být určena pouze pro osobní dopravu.

Za zastávkou Housko pokračovala trať mírným klesáním v hodnotě 11 ‰, načež po krátkém vodorovném úseku započalo poslední stoupání v hodnotě 20 ‰ které končilo na km 19,520, načež trať pokračovala vodorovně až ku svému konci na km 19,950 ve stanici Molenburk, která začínala na km 19,620 a byla dlouhá 250 metrů. Jednalo se o koncovou stanici osobní, nákladní a opět vodárenskou pro vlaky, vydávající se na zpáteční cestu ku

Rájci. Nádraží v Molenburku mělo ležet na severovýchodním konci obce, nedaleko od pravotočivé zatáčky na silnici ústící z Vysočan směrem na Nivu.

Molenburk byl zvažován jako výchozí stanice pro prodlouženou dráhu směr Drahany-Plumlov-Prostějov, což bylo vyznačením přerušovanou čarou zaneseno též do půdorysného nákresu molenburské stanice.

Výše znázorněnou trasou tedy měla lokálka procházet. Jedná se o terén na řadě míst nemálo složitý, vyžadující si tu méně tu více náročné úpravy jak terénu samotného, tak vybudováním drážních staveb – zejména náspů, mostů nebo propustí. Na složitost terénu včetně stručného popsání geologických podmínek ing. dr. Samohrd rovněž ve své technické zprávě upozornil a zdůraznil, že se snažil vést trať takovým způsobem, aby si v náročných podmínkách vyžádala co nejmenší rozsah terénních úprav a byla pokud možno co nejvíce vedena – jak píše – „přimknuta k terrainu“. Zemní práce – násypy či naopak výkopy (hloubení tzv. zářezů) – byly navrhovány jen tam, kde nebyla jiná možnost s ohledem na povahu terénu, a aby se dodrželo maximální stoupání 32 ‰ a poloměr oblouků v nejmenší hodnotě 180 m. Jako nejsložitější vyhodnotil úsek mezi Rájcem a Holešínem, poblíž Karolína a u Sloupu.

Pro lepší představu doplnil ing. dr. Samohrd zprávu také o tabulky číselně vyjadřující přehled stoupání a klesání i poloměrů na jednotlivých úsecích dráhy. Tyto podrobnosti je – domnívám se – vcelku zbytečné blíže rozvádět, protože byly jednak nastíněny při popisu trasy a navíc mluva tabulek je svou ryze technickou profilací a „změť“ čísel pro laiky obtížně srozumitelná, tím spíše jen formou textu bez názorného předvedení.

Dráha měla být jednokolejná o „normálním rozchodu“, jinými slovy – nebyla plánována jako úzkokolejka. Šířka náspů měla být 4 metry, v obloucích ze zevní strany mírně rozšířená. Podél celé tratě měly být vyhloubeny příkopy o hloubce 0,5 metru, šířce 0,3 metru. Násypy měly být kamenné, včetně opěrných zdí. V místech, kde nebudou zbudovány opěrné zdi, měly být svahy zpevněny kamennou dlažbou se zděnou patkou – zejména pro lepší odolnost vůči vodě. Se zdvihem vody v místních tocích při povodních bylo samozřejmě počítáno, a proto byly mosty a propusti navrženy tak, aby jejich tzv. světlá výška měla spodní hranici konstrukce ve výši 1 m nad stanovenou hranicí obvyklé velké vody. Světlá šířka objektů se řídila velikostí objektů samotných a i zde byly brány ohledy na dobrou propustnost při případné velké vodě. Podjezdy měly být rovné i klenuté. Kupř. podjezd pro silnici z Rájce do Doubravice měl být klenutý o světlosti 7 metrů, materiál, z něž měl být postaven, není přesně uveden (patrně železobetonový). Naopak máme udány dva železné mosty, které se měly klenout jednak přes řeku Svitavu u Rájce o světlosti 20 m a další pak přes údolí s potokem mezi Holešínem a Karolínem o světlosti 15 m. Plánovány byly dle potřeby

i regulační práce na potocích Luha (asi 60 m) a Němčický (asi 300 m kvůli sloupskému nádraží). Samozřejmě bylo počítáno s řadou různých drobnějších staveb a úprav včetně položení rour, kupř. podél trati pod úroňovými přejezdy, nebo propusti pro odvedení srážkových vod atd., jedná se o řadu detailů, které s ohledem na přílišné zahlcení není nutné vyjmenovávat. Jsou koneckonců detailně popsány ve zvláštním seznamu k projektu přiloženému, kde je možno se s nimi seznámit.

Dále byly navrženy sklony naspů i výkopů, včetně zmíněných opěrných zdí, vesměs se jednalo o sklon 1:1¼, či 1:1½, případně další. Železniční stavby – propusti, mosty a nadjezdy – byly navrženy železné, železobetonové nebo dřevěné, avšak materiál jednotlivých těchto staveb nebývá ve všech případech konkrétně udán. Nádražní budovy měly být vesměs zděné.

Závory na přejezdech a oplocení tratě nebylo „až na nepatrné případné výjimky“ plánováno. Kolejová rozvětvení a výhybky měly být zbudovány dle norem státních drah, udán je přesný typ materiálu s technickým označením, pro zajímavost z tohoto soudku snad můžeme uvést, že jedna kolejnice vážila 26,3 kg na běžný metr, délka jedné kolejnice byla 12,5 metru.²³

Budovy při dráze měly být postaveny podle vzoru budov na lokální dráze Litovel-Velká Senice, kterou ing. dr. Samohrd projektoval a při jejímž budování jeho firma stavěla i výpravní budovy, skladiště aj. kupř. v Litovli, Cholině, Odrlicích, Myslechovicích, Chudobíně aj.²⁴ Šlo o typické stavby stylu rakousko-uherské drážní architektury, rozpoznatelné svými charakteristickými rysy na první pohled.

Výjimkou byl samozřejmě jedině Rájec, kde nebylo zapotřebí nic stavět – lokálka vycházela ze stávajícího nádraží, které mělo být společné pro oboje tratě a které svou kapacitou dostačovalo.

Koncové nádraží v Molenburku mělo být společně se sloupským nejrozsáhlejší při své délce 250 m. Vzhledem k tomu, že bylo projektováno jako koncová stanice, mělo mít dvě vedlejší koleje, výtažnou kolej a tzv. kolej topírenskou (s příslušenstvím) pro roztápění lokomotiv. Mělo zde být vodárenské zařízení, oplocená skládka na uhlí a zařízení k doplňování paliva a vody do lokomotiv, přičemž tu byla naplánována tzv. remisa pro dvě stání. Měla zde být postavena výpravní budova s přistavěnou verandou, „záchody pro obecnostvo“ (tj. veřejnými záchody) a s dvorkem, domovní studnou pro personál stanice, zpevněné nástupiště a vyvýšené nákladíště a skladištní budova pro nákladní dopravu. Kromě ní bylo projektováno ve stanici ještě

²³ MZAB, B 14 Moravské místodržitelství (ml.), fasc. 6494

²⁴ MZAB, C 152 – II. manipulace, kart. 734

menší skladiště, sloužící pro potřeby udržování tratě. Od silnice vedoucí z Molenburka na Nivu se měla zřídit nová příjezdová silnice.

Mezilehlými stanicemi byly: Holešín o délce 160 metrů s jednou vedlejší kolejí a úrovnovým nákladištěm, pro osobní dopravu měla sloužit zděná vytápěná čekárna, plus veřejné záchody. Příjezdová cesta nemusela být zvlášť budována, neboť se plánovalo využití stávající místní komunikace. Objekt nádraží byl projektován v lokalitě Nad křížem poblíž dnešního areálu ZD.

Následovala osobní a nákladní zastávka Petrovice-Žďár, jež měla ležet na poli zhruba mezi Petrovicemi a Žďárem, od silnice z Petrovic do Žďáru měla k ní vést příjezdová cesta dlouhá cca 120 metrů. Zastávka měla být dlouhá 200 metrů a společná pro obce Petrovice a Žďár. Měla zde být zřízena vedlejší kolej, výtažná kolej a úrovnové skladiště. Pro osobní dopravu měla sloužit vytápěná čekárna a veřejné záchody, mělo tu být i příruční skladiště.

Další stanicí byl Sloup, kde byla projektována osobní a nákladní stanice 250 m dlouhá s dvěma vedlejšími kolejemi, studnou a vodárenskou věží s rezervoárem na 15 m³ vody, a dále pak čistící jáma. Ve stanici měla být postavena výpravní budova s verandou, veřejnými záchody a dvorkem, dále skladištní budova, vyvýšené nákladiště, oplocená skládka uhlí s lešením na uhlí. Vykopána měla být také domovní studna pro personál stanice. Příjezdová cesta o délce asi 50 metrů navazovala na příjezdovou silnici od Němčic, přičemž stanice měla ležet prakticky souběžně s ní za potokem.

Poslední z mezilehlých zastávek bylo pak Housko jen s malou osobní zastávkou o délce 60 metrů, kde cestujícím sloužila vytápěná čekárna. Zastávka v Housku měla ležet na severozápadním konci obce poblíž myslivny.

Zastávka Housko s koncovou stanicí Molenburk měly mezi sebou zároveň nejkratší vzdálenost – a to něco málo přes 2 km. Naopak nejdelší trasa byla mezi stanicemi Sloup a Housko o délce více než 5,2 km.

Konečná stanice v Molenburku měla nadmořskou výšku 588,1 metrů, zatímco výchozí stanice Rájec 289,9 m, čili trať překonávala celkové převýšení cca 300 metrů.

Nádraží – tj. výpravní budovy, případně čekárny – byly situovány následovně (podle směru jízdy od Brna a Rájce): V Rájci vlevo, v Holešíně a Petrovicích vpravo, ve Sloupě vlevo, v Housku a Molenburku vpravo.²⁵

Z určitého hlediska je zajímavé, že ačkoliv trať procházela také v blízkosti obce Karolín, nebyla pro něj projektována zastávka.

Provoz na trati byl zamýšlen parostrojní. Zajišťovat jej měly dvě parní lokomotivy řady 178 K. k. St.B, tři vozy osobní a pět nákladních, přičemž tři měly být otevřené, dva zavřené, a konečně také jeden vůz poštovní. Pro

²⁵ MZAB, B 14 Moravské místodržitelství (ml.), fasc. 6494

technické udržovací práce měla sloužit drezína a dva vozíky. Celkový obnos na pořízení tohoto provozního vybavení byl odhadnut na 234 000 korun.²⁶ Lokomotivy řady 178 K. k. St.B byly později u ČSD přeznačeny dle systému ing. Vojtěcha Kryšpína (1897–1959) na řadu 422.0 a zažila se pro ně přezdívka „Malý bejček“, přežívající mezi fandý železniční historie do dnešní doby. Jednalo se o čtyřnápravové tendrové lokomotivy dosahující maximální rychlosti 50 km/h, hojně využívané na lokálních drahách pro osobní a nákladní dopravu. Byly vyráběny v l. 1898–1924 lokomotivkami v Linci, Florisdorfu, Vídni, Vídeňském Novém Městě i v První českomoravské továrně na stroje v Libni a celkem jich vyjelo na tratě 227 kusů, přičemž sloužily nejen na státních drahách, ale také na mnoha drahách soukromých společností.²⁷ Jednalo se o modernější a výkonnější řadu, navazující v provozu mj. na proslulé „Třistadesítky“, nebo též „Nazdárky“, čili lokálkové lokomotivy řady 310.0 (původní značení rakouských drah bylo č. 97), které svého času patřily k nejtypičtějším strojům lokálních drah u nás. Jen na okraj můžeme doplnit, že právě lokomotiva této řady č. 97.128 byla vyrobena r. 1900 v První českomoravské továrně na stroje v Libni jako vůbec první lokomotiva vyrobená na území dnešní ČR. Sloužila na lokálce Dolní Lipka-Šilperk, bohužel však r. 1918 nebyla ČSD převzata a zůstala v Rakousku, kde také dojezdila.²⁸

Na lokálku Rájec-Molenburk zamýšlené lokomotivy 422.0, tzv. „Malé bejčky“, byly osvědčené stroje mezi personálem drah oblíbené pro své dobré jízdní a technické vlastnosti a dobře se uplatňovaly i na tratích v obtížnějších kopcovitých terénech.

Jen doplníme, že lokálkové lokomotivy řady 422.0 sloužily na našich drahách prakticky 70 let a poslední z nich dojezdila r. 1970 (č. 422.0108, dnes provozní exponát depa Zvolen), ačkoliv v posledních letech svého provozu sloužily již jen na posunech nebo vlečkových provezech, vytlačeny zvláště po druhé světové válce novými výkonnějšími typy strojů.²⁹

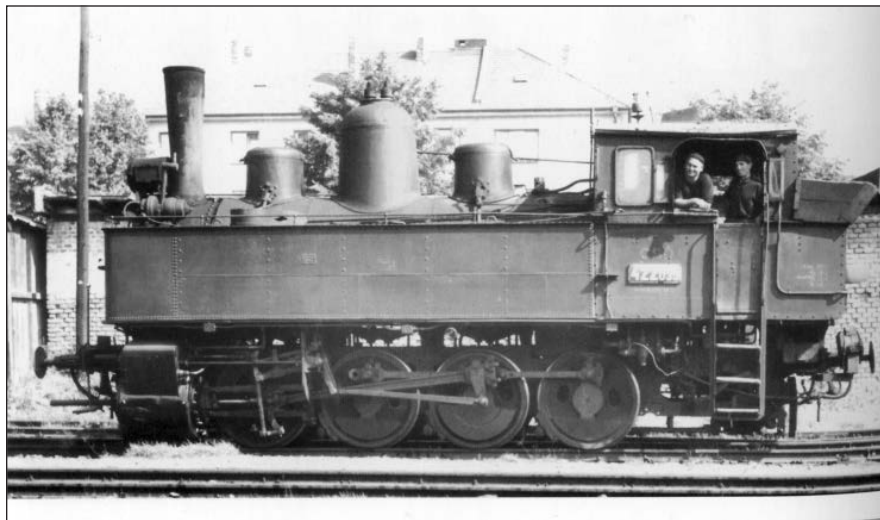
Takto vzorně a přesně bylo tedy vše naplánováno a do posledního detailu rozvrženo. Projekt předložil Josef Broušek vídeňskému ministerstvu železnic, které věc projednalo na základě podání z 23. 1. 1914, tedy projekt musel být odeslán záhy poté, co jej ing. dr. Samohrd dokončil. Výnosem č. 7260/3 z 8. 6. 1914 c. k. Ministerstvo železnic předložený projekt schválilo a označilo jej za odpovídající a vhodný jako podklad k dalšímu úřední-

26 Tamtéž

27 Bek, Jindřich. – Bek, Zdeněk: *Encyklopedie železnice : Parní lokomotivy ČSD 2*. Praha 1999

28 Týž: *Encyklopedie železnice : Parní lokomotivy ČSD 3*. Praha 2002

29 Týž: *Encyklopedie železnice : Parní lokomotivy ČSD 2*. Praha 1999



Lokomotiva „Malý bejček“ řady 422.0. Tyto stroje, jejichž starší exempláře byly opatřeny baňatým komínem, měly jezdit v čele vlaků na lokální dráze z Rájce n. Svit. do Molenburka. Ilustrační snímek je však z doby mnohem pozdější, z r. 1965.

(Repro z: Bek, Jindřich.– Bek, Zdeněk: Pamí lokomotivy ČSD 2. Praha 1999)

mu jednání. V důsledku tohoto rozhodnutí pak mělo být vyrozuměno také c. k. Moravské místodržitelství v Brně s tím, aby zařídilo ustanovení komise za účelem pochůzky a obhlídky navržené trati. Exemplář projektu měl být bezprostředně odeslán též na c. k. Okresní hejtmánství v Boskovicích.

Ministerstvo v tomto výnosu adresovaném Josefu Brouškovi také stanovilo pro jmenovaného povinnost účastnit se úředního jednání a delegovat zároveň autora projektu, který měl předložit ke komisionálnímu jednání výškový plán, použitý při tvorbě podélného profilu.

Zajímavé je, že v tomto výnosu reaguje ministerstvo zároveň na žádost, kterou při předložení projektu Josef Broušek patrně podal, nebo alespoň nastínil – totiž žádost o povolení k provedení přípravných technických prací za účelem zřízení lokálky z Molenburku do Plumlova k napojení na projektovanou trať Prostějov-Plumlov. Zde však ministerstvo upozornilo s odvoláním na zákon č. 238/1854 ř. z., že tato projektovaná dráha by připadala v úvahu toliko jako slepá dráha (případně spojovací dráha), neboť prodloužení z druhé strany zatím není nijak přesně dáno. Za tohoto stavu věci a s ohledem na složitý kopcovitý terén, v němž by se naráželo na řadu obtíží, nabízela se k uvážení otázka využití úzkorozchodné dráhy, zvláště když by provozuschopnost dráhy byla omezena značným stoupáním téměř

v 60% trasy. Za účelem konečného rozhodnutí v otázce vyžití úzkorozchodné dráhy s parním nebo elektrickým provozem měl Josef Broušek předložit ke komisionálnímu jednání výškový plán, podélný profil, projekt trasy a srovnávací rozpočet.

Jak vidno z tohoto výnosu ministerstva železnic, byla otázka prodloužení trati na Prostějov velmi aktuální a měla být provedena prakticky zároveň se zbudováním trati z Rájce do Molenburka. Vypuknutí války sice celou věc zmařilo, avšak jedná se o zajímavý doklad skutečnosti, že nešlo pouze o ideu, k níž by „někdy v budoucnu“ mohlo být přikročeno...

Zároveň s tímto výnosem adresovaným Josefu Brouškovi zaslalo ministerstvo železnic přípis č. 7260/3 k c. k. Moravskému místodržitelství v Brně pro ustanovení komise za účelem obchůzky a komisionálního projednání schváleného projektu lokálky Rájec-Molenburk. O výsledku šetření měla být podána ministerstvu zpráva formou opisu komisionálního protokolu, a duplikát projektu včetně žádosti měl pak předseda komise předat při jednání také zástupci Zemského výboru. Ke komisionálnímu jednání mělo místodržitelství přizvat zástupce zmíněného Zemského výboru v Brně, Obchodní a živnostenské komory v Brně, zástupce Ředitelství pro tratě Společnosti státní dráhy, zástupce Zemědělské rady pro Markrabství moravské, „žadatele projektu“, aj.

Celá věc dorazila na místodržitelství v době, kdy se schylovalo k vypuknutí války, ač tuto náhlou událost mohl těžko někdo předpokládat. Zřejmě ale díky této skutečnosti bylo místodržitelství náhle zavaleno řadou jiných naléhavých úkonů, pročež si spisy o povolení projektu a svolání komise na místodržitelství poněkud poležely. Teprve přípisem z 5. 4. 1915 oznámilo místodržitelství c. k. Okresnímu hejtmanství v Boskovicích povolení projektu ministerstvem železnic a nutnost provést komisionální obhlídku s tím, aby byly uvědomeny strany a komisionální jednání stanoveno na měsíc květen 1915. O výsledku mělo hejtmanství podat do 20. 4. 1915 zprávu. Zachoval se nicméně jen koncept znění příslušné vyhlášky o ustanovení komise a provedení místního šetření a obhlídky trati. Přesné termíny ani hodiny nejsou dány, jen z tužkou připsaných poznámek víme, že komise měly skutečně proběhnout v květnu 1915, a to nejprve v obecní kanceláři v Rájci pro úsek z Rájce do Petrovic a následně v obecní kanceláři ve Sloupě pro úsek ze Sloupa do Molenburka. Komise měla mít k dispozici projekty trati a z výsledku celého jednání pak měl být pořízen protokol, jehož opisy měly být předloženy na místodržitelství i k vídeňskému ministerstvu.

Poté, co byl projekt schválen, zahájilo „Železniční družstvo“ v čele s Josefem Brouškem shánění potřebné finanční částky včetně státních subvencí. Vzhledem k vypuknutí války se ale situace zkomplikovala a záhy se začal

projevovat nedostatek finančních prostředků, neboť většina z nich směřovala na válečné účely. Šance na úspěch se prohlubováním konfliktu zmenšovaly a zmenšovaly, neboť monarchie směřovala maximum prostředků a sil na jiné priority, a to i v oblasti drah. Obava, že projekt nebude možné dostatečně financovat spolu s viditelnou nedosažitelností státní subvence vedla Josefa Brouška k tomu, že boskovické c. k. Okresní hejtmanství požádal o prodloužení lhůty s tím, že bude možné teprve v druhé polovině června udat, zda-li družstvo trvá na pokračování projektu. V tomto duchu vyrozumělo okresní hejtmanství 17. 4. 1915 brněnské místodržitelství, které povolilo 23. 4. 1915 odklad původně stanovené lhůty do 15. 6. 1915.

Ani do této lhůty se však věc nepohnula z místa, proto spolu s přípisem ze 30. 6. 1915 zaslalo okresní hejtmanství na c. k. Moravské místodržitelství v souvislosti se svoláním komise další prohlášení členů Železničního družstva. Místodržitelství reagovalo rychle a odpovědělo přípisem z 3. 7. 1915 v tom smyslu, že „žadatelé projektu“ mají být do rukou Josefa Brouška vyrozuměni, že je pouze jejich věcí, kdy dají zdejšímu úřadu podnět k realizaci a dokončení projektu, přičemž žádný konkrétní termín již místodržitelství nestanovilo.

Nedobré vyhlídky se však zvrátit nepodařilo a proto vlastnoručním dopisem z 28. 7. 1915 oznámil Josef Broušek c. k. Okresnímu hejtmanství v Boskovicích, že „jménem Železničního družstva prosí, aby komise, která má ohledati projektovanou trať Rájec-Sloup-Molenburk nebyla vyvolána.“ Prohlášení zdůvodňuje tím, že „...Situace se nezměnila a v této vážné válečné době není naděje k uskutečnění podniku“.³⁰

Ke svolání komise nutné k realizaci projektu tedy nikdy nedošlo a tím se příběh lokální dráhy Rájec-Sloup-Molenburk víceméně navždy uzavřel.

Po skončení války znovu ožily myšlenky na zavedení železnice do Moravského Krasu, avšak k tomuto již vypracovanému projektu se prakticky nikdo nevrátil. Naopak velmi intenzivně se začalo znovu jednat o vybudování na počátku článku připomínané trati propojující Blansko a Vyškov (jednání skončila r. 1927 a vyzněla do prázdna), na přetřes přišel též projekt trati Líšeň-Jedovnice. Intenzivnější jednání ohledně obou těchto projektů probíhala zejména ve 20. letech, nicméně již těsně po válce, r. 1919, se objevil další záměr, totiž zřídit elektrickou dráhu z Blanska do Sloupa.³¹ Zamýšlená trať Líšeň-Jedovnice měla být nakonec také změněna na elektrickou a v souvislosti se záměrem elektrické dráhy Blansko-Sloup s ní měla být spojena protažením směrem na Ostrov a Sloup, odkud by pokračova-

³⁰ MZAB, B 14 Moravské místodržitelství (ml.), fasc. 6494

³¹ MZAB, B 40 Zemský úřad Brno – I. manipulace, rejstřík inv. č. 489, podací protokol inv. č. 12, 14

la údolím Punkvy (projektována byla i zastávka „Macoča“) do Blanska. Na straně druhé probíhaly intenzivní snahy o obnovení projektu parostrojní trati Blansko-Vyškov, která měla jít přes Jedovnice a dále údolím Rakoveckého potoka směrem Ruprechtov, Račice a Drnovice. Lze říci, že mezi zastánci těchto projektů se rozhořel doslova konkurenční boj, o němž svědčí různé manifestační schůze a resoluce obou táborů (kupř. z 5. 11. 1922, 26. 11. 1922 aj.), prosazujících vždy ten nebo onen projekt. Zdůrazňováno bylo zejména to, že zatímco trať Blansko-Vyškov by byla vhodná jak pro dopravu turistů do oblasti Moravského Krasu, tak pro nákladní dopravu a hospodářské zřetele, byla by trať Líšeň-Jedovnice-Sloup-Blansko vyloženě turistickou a nesloužila by obchodu ani průmyslu. Argumenty pro vybudování tratě Blansko-Vyškov byly vesměs stejné, jako dříve při plánování lokálky Rájec-Molenburk – tedy hlavně podpora hospodářského rozvoje odříznutého a zaostávajícího kraje.³²

K těmto dvěma soupeřícím projektům přidal se v téže době – r. 1922–23 – další, a to záměr elektrické dráhy Prostějov-Plumlov-Drahany-Lipovec-Sloup, jenž měl ve Sloupě navazovat na elektrickou dráhu Blansko-Sloup-Líšeň. Inspirací pro tyto projekty snad byla známá Křížíkova trať Tábor-Bechyně. Znovu tedy bylo na pořadu dne vedení dráhy přes Sloup a propojení Blanenska s Prostějovskem, avšak k použití projektu ing. dr. Samohrda i přes jeho připomenutí nedošlo, neboť trasa dráhy měla být vedena jinudy (ač dosti krkolomně) a navíc měla mít odlišnou podobu. Bylo totiž zamýšleno vést ji po trase stávajících silnic po jejich náležité úpravě (rozšíření apod.) tak, aby vyhovovaly silniční dopravě a zároveň umožňovaly vedení elektrické tratě. Svědčí o tom koneckonců také signatury brněnské Zemské správy politické (později Zemského úřadu), která tyto spisy označovala signaturou 73 – Státní silnice, okresní silnice, nikoliv 73/13 – Železnice. Lze tedy s trochou nadsázky říci, že nemělo jít o vyloženě klasickou železniční trať, ale spíše o dráhu, připomínající kupř. meziměstskou tramvajovou trať Liberec-Jablonec nad Nisou.

Vzhledem k tomu, že trať měla využívat silniční síť, bylo nutné získat k celé věci souhlasná stanoviska jednotlivých okresních silničních výborů. Silniční výbor okresu blanenského jednal o věci na schůzi 22. 3. 1923 a vyslovil se souhlasně – předsedou výboru v té době byl nám již dobře známý poslanec Josef Šamalík, jenž projekty podporoval, místopředsedou pak Antonín Kočvara (1851–1933), hostinský, řezník a uzenář z Rájce n. Svit. č. 43, dlouholetý zasloužilý člen rájeckého zastupitelstva, starosta obce, předseda Místní školní rady, spoluzakladatel a předseda rájeckého SDH.

³² MZAB, A9 Zemský výbor, kart. 8753; SOKA Blansko, Okresní úřad Boskovice – presidiální spisy, kart. 25

Právě Antonín Kočvara podepsal také přípis Okresního silničního výboru z 3. 4. 1923, i výtah z protokolu ze zasedání 22. 3. 1923, což bylo obé zasláno Zemskému výboru v Brně. Okresní silniční výbor v Blansku, jak je psáno, se zásadně připojil k myšlence zřízení tratě, neboť měl „skutečný“ zájem na propojení těchto „horských oblastí se světem“.³³

Toto krátké poválečné vzepětí některých starších projektů včetně dalších jejich úprav nebo nových záměrů nicméně pohaslo stejně rychle, jak se rozhořelo. Jednak se nepodařilo sehnat potřebné finanční částky a jednak – a to především – důležitost budování nových lokálních tratí postupně upozadil rozvoj silniční dopravy. Proto začal být kladen větší důraz na úpravu a zlepšování stávajících silnic, což samozřejmě vyšlo mnohem laciněji, než náročné stavby drážních těles; začaly jezdit první pravidelné autobusové linky, předtím neznámé možnosti začínala skýtat automobilová doprava jak pro osobní, tak nákladní přepravu.

Naprosto ojedinělé a opravdu letmé byly snahy o oživení projektu trati z Líšně do Jedovnic těsně po druhé světové válce, kdy došlo k znárodnění Moravského Krasu a vznikaly rozmanité plány o podobě dalšího jeho fungování. Tato drobná epizodka byla pak poslední a skutečně definitivní tečkou za všemi výše předestřenými plány.

Do oblasti Moravského Krasu tedy nakonec železniční doprava vůbec nepronikla. Ostatní záměry – některé pouze uvažované, jiné vyprojektované – jsme zmínili především proto, abychom lépe postihli soudobé snahy o rozvoj a rozšíření železniční sítě i do těch nejzapadlejších koutů, a pak také proto, abychom si mohli vytvořit lepší představu o záměrech, jež měli naši předkové a jak dle nich teoreticky mohla oblast Moravského Krasu vypadat. Z dnešního hlediska snad můžeme být rádi zato, že tyto projekty nebyly zrealizovány a díky tomu nám zůstala tato lokalita zachována neporušená, bez výraznějších „civilizačních“ vlivů moderní doby, které si, bohužel, tak pramálo rozumí s přírodou.

Po lokálce Rájec-Sloup-Molenburk kromě spisů, map a nákresů uložených v archivu nezůstalo zhora nic, vyjma drobné zajímavé upomínky – totiž pohlednice s vyobrazením jedoucího vlaku, přičemž na dveřích dýmnice lokomotivy byl umístěn nápis „Pozdrav ze Sloupa“. Při procházce údolím Rakoveckého potoka si zase lze povšimnout do země zapuštěných malých betonových sloupků se skosenými hranami, do jejichž horní části jsou vsazeny kulaté kovové tabulky, jakési terčíky. Těmito „patníky“ byla kdysi vytyčena trasa zamýšlené lokálky Blansko-Vyškov a spolu s výše vzpomínanou pohlednicí jde prakticky o poslední svědky plánování lokálních drah.

³³ MZAB, A9 Zemský výbor, kart. 8753

LOKALE TRACK RÁJEC NAD SVITAVOU – SLOUP – MOLENBURK. EINE GESCHICHTE ÜBER EIN VERGESSENES PROJEKT

Um die Wende des 19. und 20. Jahrhunderts und vor allem im ersten Viertel des 20. Jhds. entstanden einige Projekte zur Einführung der Eisenbahn in die Region des Mährischen Karstes. Es waren die Projekte der Lokalbahnen Blansko – Vyškov, Líšeň – Jedovnice und Rájec nad Svitavou – Molenburk. Der Artikel merkt ausführlich gerade die Lokalbahn aus Rájec nad Svitavou (jetzt Rájec – Jestřebí) nach Molenburk (jetzt Vysočany), heute befinden sich die Städte im Bezirk Blansko. Der Beginn der Aufbaubestrebungen fällt in J. 1912–1913, wann die Eisenbahngesellschaft begründet wurde. Diese Eisenbahngesellschaft bildeten: Josef Broušek, Hotelier in Sloup; MUDr. Heřman Langer, Distriktsarzt in Sloup; und Josef Šamalík, Bauer und Gemeindevorsteher in Ostrov u Macochy, heimatkundlicher Forscher und Politiker. Am 31. Januar 1913 erwarben sie das Einverständnis des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien zur Vornahme der technischen Vorarbeiten und erteilten die Projektverfassung dem Ing. dr. tech. Alois Otto Samohrd aus Brünn. Ing. dr. tech. A. O. Samohrd war Projektant, Baurat und Baumeister, und spezialisierte sich vor allem auf die Wasserwirtschaftsbauten, Eisenbahnen, eventuell auch auf die öffentlichen Gebäude, usw. Das Eisenbahnprojekt wurde im Januar 1914 beendet, 8. 6. 1914 wurde er vom k. k. Eisenbahnministerium in Wien genehmigt. Der Ausgangspunkt war der Bahnhof der Staatseisenbahn in Rájec nad Svitavou, die nächsten Stationen oder Haltestellen sollten sein: Holešín, Petrovice – Žďár, Sloup, Housko, Molenburk. Der Lokalbahnverkehr sollten die Dampflokomotiven Reihe 178 k. k. St.B (später bei ČSD Reihe 422.0) gewährleisten. Die Realisierungsbestrebung des Projektes traf aber im J. 1914 der Kriegsausbruch, man konnte nicht die ausreichenden Finanzen versichern, unreal erwies sich auch die Erteilung der Staatssubvention. Deshalb wurde im J. 1915 das Projekt definitiv niedergelegt. Nichtrealisiert blieben auch die Projekte der Lokalbahnen Blansko – Vyškov und Líšeň – Jedovnice. In zwanziger Jahren wurden diese Ideen mit verschiedenen Änderungen und neuen Entwürfen wiederbelebt, aber trotzdem wurden die Lokalbahnen in den Mährischen Karst niemals eingeführt.

