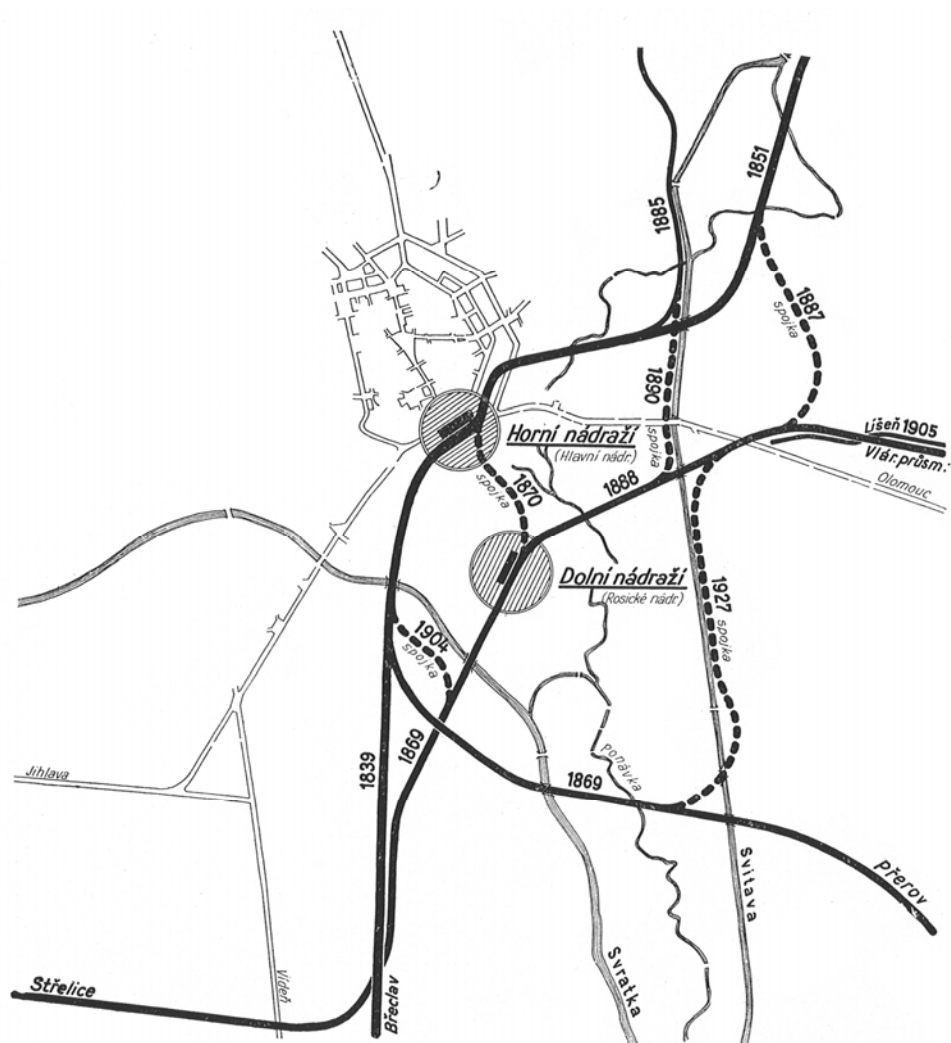




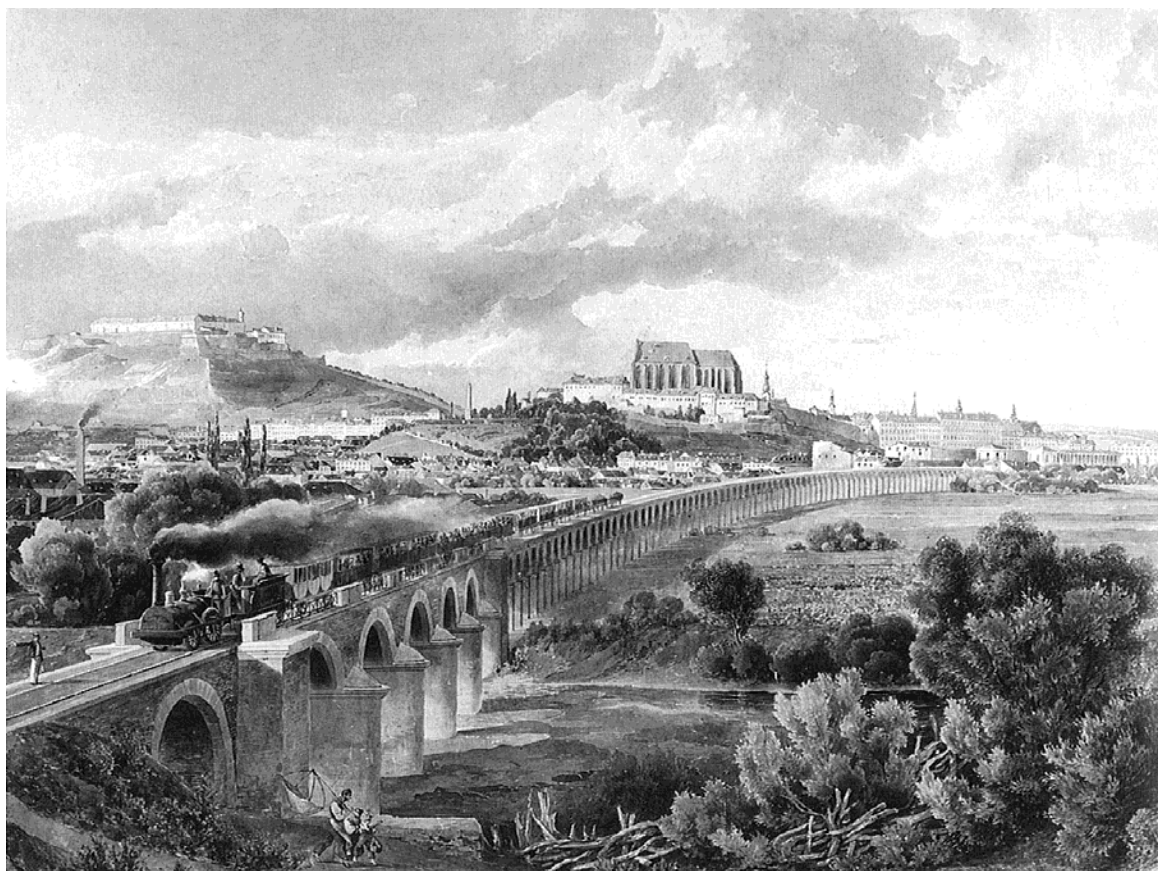
Historie vzniku brněnského železničního problému a jeho řešení v období 1839 – 1905

Petr Pelčák

Brno, prosinec 2013

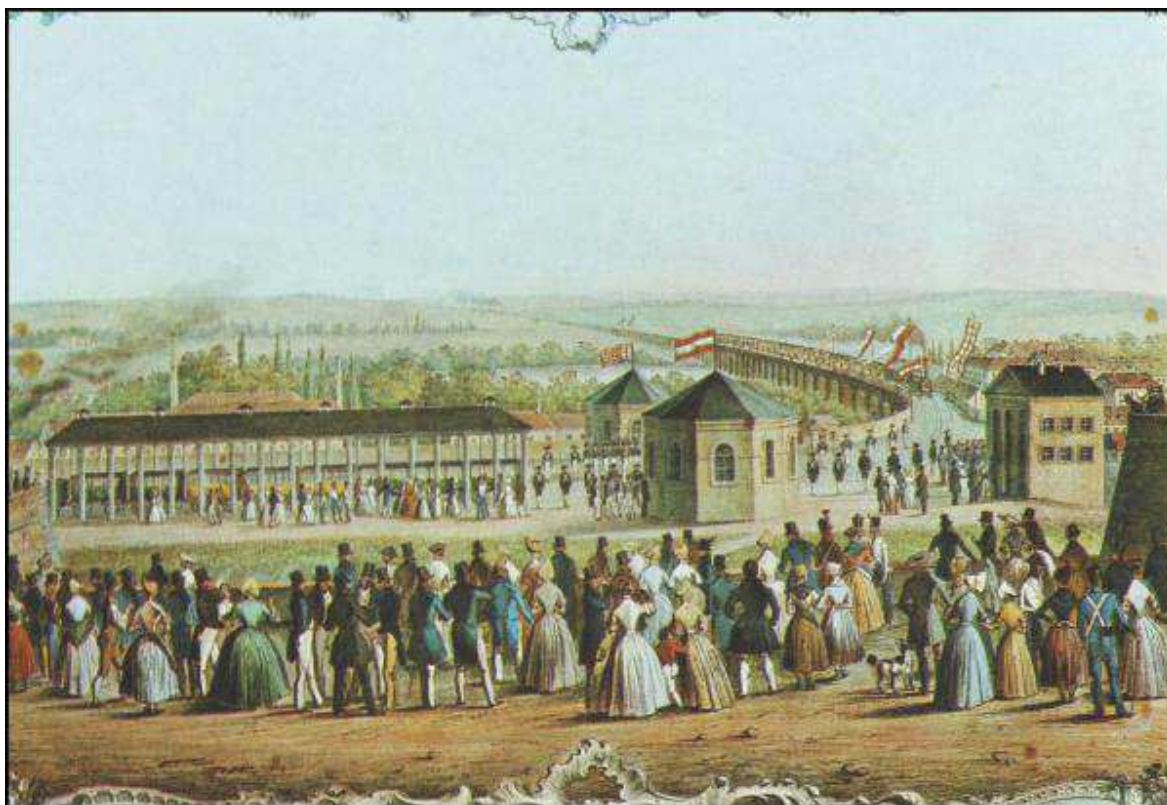
Vznik brněnského železničního problému – dvě konkurenční společnosti a dvě nádraží na dvou tratích Vídeň – Brno ve druhé půli 19. století.

Brněnský železniční problém má původ v historii železniční dopravy v Rakousku-Uhersku. V této zemi byla od konce 20. let 19. století plánována první dálková železniční trať v Evropě spojující Vídeň s Haličí - s městem Bochnia 40 km východně od Krakova v dnešním Malopolském vojvodství v Polsku. Pro dějinný kontext nutno připomenout, že první opravdová železnice s parostrojní dopravou byla uvedena do provozu v roce 1830 v Anglii a spojovala Liverpool s Manchesterem. Již v roce 1836 byla ve Vídni založena společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda (*Kaiser Ferdinands-Nordbahn*) za účelem výstavby a provozu železniční tratě tzv. „severní dráhy“ z Vídne do haličské Bochnie s odbočkou do Brna, jejímž hlavním ekonomickým cílem byla přeprava krmných volů a soli (v Bochnii, německy Saltzberg, je jeden z nejstarších solných dolů světa).



Fr. Richter, pohled na Brno od jihu s viaduktem Severní dráhy, 1839

Výstavba trati započala dle projektu profesora vídeňské techniky Franze Xavera Riepla roku 1837 a 7. července 1839 již přijel první vlak z Vídně (nádraží *Floridsdorf*) do Brna (první, zkušební jízda na celé trati proběhla o týden dříve, 30. června roku 1839).¹



Zahájení provozu na Severní dráze 7.7.1839. Příjezd prvního vlaku do Brna.

Roku 1848 byla ve Slezsku Severní dráha císaře Ferdinanda napojena na pruskou železniční síť a tak vytvořeno spojení Vídně s Berlínem se zastávkou v Brně. Trať Vídeň – Brno byla v moravské metropoli původně zakončena hlavovým nádražím umístěným ve fortifikačním nezastavěném pásu před městskými hradbami, v místě před novou Ferdinandovou bránou (tzn. před dnešním ústím Masarykovy ulice).

S rychlým vývojem střelných zbraní a vojenské techniky v té době již glacis ztratilo strategický význam, avšak armáda stále odmítala ho dát městu k dispozici pro zastavění. V letech 1835 – 1843 byly alespoň místo bašt a koliště založeny sady. Plány na vybudování Okružní třídy vznikly až o dvacet let později, v 60. letech 19. století. Avšak umístění železnice včetně koncového nádraží v prostoru glacis mohlo být - patrně pro její vojenský význam – již koncem 30. let realizováno.



Nádraží Severní dráhy v době zahájení dopravy r. 1839

Přesto však bylo zaústění železniční tratě z Vídně do města a umístění její konečné stanice předmětem jednání mezi železniční společností, městem Brnem a zemským guberniem a pro jeho posouzení byla ustavena speciální odborná komise. Původní návrhy umístit nádraží buď jihozápadně od Ferdinandovy brány do prostoru vnějšího konce dnešní Nádražní třídy nebo do plochy mezi ulicemi Trnitá a Mlýnská byly pro nutné masivní zásahy do založených parků a zahrad zamítnuty. Výpravní budova nádraží byla nakonec vtěsnána takřka přímo před Ferdinandovu bránu, napříč přes koliště mezi dvě jeho hradební bašty, přibližně do míst dnešních garáží nádražní pošty.

Severní dráha císaře Ferdinanda získala při svém založení od císaře Ferdinanda privilegium, tedy zaručenou exkluzivitu pro provozování železničního spojení Vídně s místy na trati do Haliče, tedy i s Brnem. V prvních letech provozu vyjížděly z Vídně a Brna denně dva vlaky s vagony čtyř osobních tříd – jeden ráno a druhý večer.

V roce 1841 se po vzoru Pruska začal ve výstavbě železničního spojení v monarchii angažovat stát. Založil za tím účelem Severní státní dráhu (*k.k. Nördliche Staatsbahn*). Ta v srpnu roku 1845 zprovoznila trať Olomouc – Praha (trať Vídeň –



Prostranství před Ferdinandovou branou, vpravo první nádraží Severní dráhy, 1839.

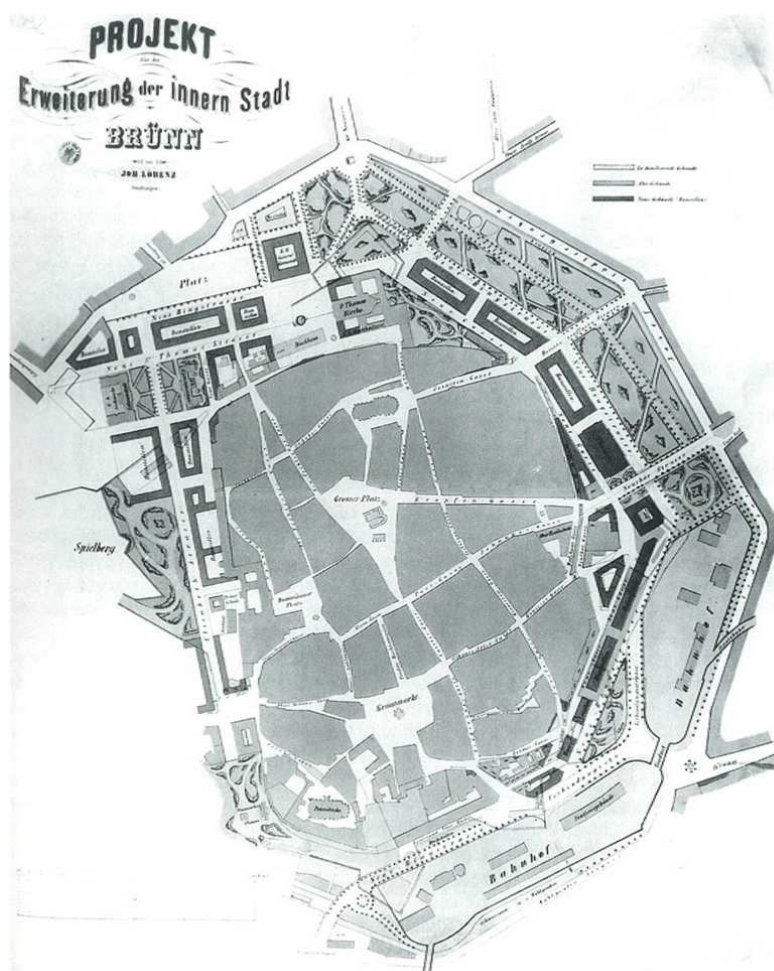
Brno – Olomouc byla zbudována Severní dráhou císaře Ferdinanda již roku 1841) a roku 1849 spojovací trať Brno – Česká Třebová. V polovině 50. let 19. století se však ekonomika rakouské monarchie dostala do tíživé situace a stát se ji rozhodl řešit mimo jiné odprodejem železnic. Tak byla k 1.1. roku 1855 francouzskému bankovnímu konzorciu prodána Severní státní dráha a Jihozápadní státní dráha a vznikla Rakouská společnost státní dráhy (*k.k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft*). Získala 1100 km železnic na trati Brno – Praha – Děčín, Olomouc – Česká Třebová a Marchegg (obec v Dolním Rakousku nedaleko Bratislavy) – Bratislava – Budapešť – Szeged. Součástí kupní smlouvy byla i podmínka, že stát musí umožnit nové soukromé společnosti propojení obou nespojených drah - jedné v Uhrách a druhé na Moravě a v Čechách - přes Vídeň. Spojení Vídně s Brnem přitom již od roku 1839 zajišťovala po vlastní trati soukromá Severní dráha císaře Ferdinanda, která, jak je uvedeno výše, pro ně obdržela při svém založení od rakouského státu privilegium. Jeho platnost stát sice nedodržel, ale přinutit Severní dráhu císaře Ferdinanda k poskytnutí její trati provozu jiné železniční společnosti nemohl. Společnost státní dráhy tedy musela zbudovat další železniční trať mezi Vídní a Brnem roku 1870 si proto pronajala a roku 1879 zakoupila již existující Brněnsko-rosickou dráhu a postavila trať z Vídně do Střelic,

(kde se na rosickou dráhu napojila) uvedenou do provozu roku 1870. Pro propojení tratě z Bratislavy do Budapeště s Vídní pak společnost Státní dráhy zakoupila Vídeňsko-rábskou dráhu. Spojení Vídeň – Děčín, tedy spojení s Pruskem tratiť přes Brno, však považovala za svoji hlavní linii.

Brněnský železniční uzel byl tedy vytvořen postupně a neplánovaně v průběhu 30. – 70. let 19. století dle toho, jak byly jednotlivé tratě stavěny jednotlivými společnostmi. Zaústění do města bylo provedeno pro každou trať samostatně. Zatímco dvě osobní nádraží v prostoru glacis byla provozována jedno Severní dráhou císaře Ferdinanda (v místech před bývalou Ferdinandovou, dříve Židovskou bránou - dnešní „horní“ nádraží) pro spojení Brno – Vídeň a druhé Společností státní dráhy (v pruhu od bývalé Ferdinandovy brány až k Nové bráně, tedy zhruba v okolí dnešního starého autobusového nádraží) pro spojení Brno – Praha, byla druhá trať Brno - Vídeň, provozovaná rovněž Společností státní dráhy, zaústěna rosickou dráhou na rosické, tedy „dolní“ nádraží. (Dolní nádraží bylo hlavovým nádražím Brněnsko-rosické dráhy /k.k. *privilegierte Brünn-Rossitzer Eisenbahnunternehmung*/, vybudované v letech 1854 – 1856 především pro přepravu uhlí z Oslavanského revíru. Osobní doprava na této trati byla nepodstatná.) Roku 1870 proto byla vybudována dvojkolejná spojovací dráha mezi dolním (nákladovým) a horním (osobním) nádražím, po níž se vídeňské vlaky Společnosti státní dráhy dostaly přes dolní, rosické nákladové nádraží na horní osobní a odtud vyjížděly dále směrem k Moravské Třebové, zatímco vídeňské vlaky Severní dráhy císaře Ferdinanda vyjížděly do jižní části horního, osobního nádraží přímo po původní vídeňské železnici. Není třeba příliš zdůrazňovat, že situace, kdy železniční spojení z jednoho směru je do města vedeno po dvou separátních, samostatně zaústěných tratích končících v rozdílných, dodatečně propojených nádražích je v evropském kontextu naprostou anomálií. Obvyklé naopak bylo, že velká evropská města měla pro každý směr zbudováno jedno hlavové nádraží a jednu železniční trať, jak to známe dosud například z Vídně či Paříže.

V době zavedení druhé vídeňské železniční tratě do Brna již město budovalo svoje rozšíření na státem do konce 50. let pro vojenské účely držných pozemcích bývalého glacis. Tento velkorysý projekt, známý jako brněnská Okružní třída, započal roku 1860 urbanistickým návrhem Ludwiga Förstera, pokračoval soutěží roku 1861 a dále zpracováním regulačního plánu a jeho schválením místodržitelstvím roku 1863. Třebaže byl analogií k v téže době ve Vídni budované *Ringstrasse*, nesl v Brně

pouze jeden segment Okružní třídy název Ring, a to právě *Bahnring*, tedy její úsek před dvěma nádražími obou železničních společností. Stavba nového osobního nádraží se stala součástí projektu Okružní třídy. Avšak zbudování hlavního osobního nádraží na místě dvou stanic provozovaných dvěma ostře si konkurujícími společnostmi bylo – na rozdíl od ostatních budov Okružní třídy - kompromisním činem. Jeho výchozím a určujícím momentem byla existence dvou nádraží v těsném sousedství, a to sice Severního nádraží (*Nord-Bahnhof*) Severní dráhy císaře Ferdinanda na vídeňské dráze přibližně v místě dnešního 5. nástupiště a Státního nádraží (*Staats-Bahnhof*) Severní dráhy na trati Brno – Česká Třebová



J. Lorenz, regulační plán vnitřního Brna, 1861

Pro zprovoznění přímého vlakového spojení Vídeň – Brno – Česká Třebová – Praha – Děčín – Drážďany – Berlín byla v Brně propojena kolejiště privátní Severní dráhy císaře Ferdinanda a státní Severní dráhy poté, co byla zbourána původní

napříč kolištěm postavená nádražní budova vídeňské dráhy a bylo postaveno nové nádraží již v místě toho dnešního. Sestávalo ze dvou podél tratě za sebou umístěných budov, z nichž každá sloužila jedné železniční společnosti.



Nádraží Společnosti státní dráhy (vlevo) a Severní dráhy císaře Ferdinanda (vpravo) před přestavbou provedenou v r.1904.

Sklady, depa a provozní objekty měla přitom každá železnice vlastní – Severní dráha císaře Ferdinanda v plochách podél dnešních ulic Nové Sady a Nádražní a Severní dráha v plochách podél dnešní ulice Benešovy.

Takto umístěná nádraží a kolejíště nejen že znemožňovala dobudování Okružní třídy v místě mezi Novou branou, tedy dnešním Malinovského náměstím a ulicí Kopečnou, ale byla i zařízením komplikovaným a provozně ne hospodárným. Město proto požadovalo nádraží zcela odstranit a postavit nové. Roku 1901 však projektanti, architekt Franz Uhl a vrchní železniční inspektor Johann Oehm, místo novostavby, kterou si přálo město, zpracovali pouze plány přestavby starého nádraží. Do prostoru mezi dvě stojící nádražní budovy navrhli zřídit tunel pro příchod k nástupišťům a postavit majestátní nádražní halu s dvěma postranními věžemi. Městská správa tento projekt odmítla a tak byla opět zřízena zvláštní komise, která rozhodla o jeho realizaci. Tu provedl stavitel Josef Nebelhosteny v letech 1902 – 1904. (budované státem od roku 1843 a otevřené 1.1.1849) přibližně v místě dnešního starého autobusového nádraží před hotelem Grand.

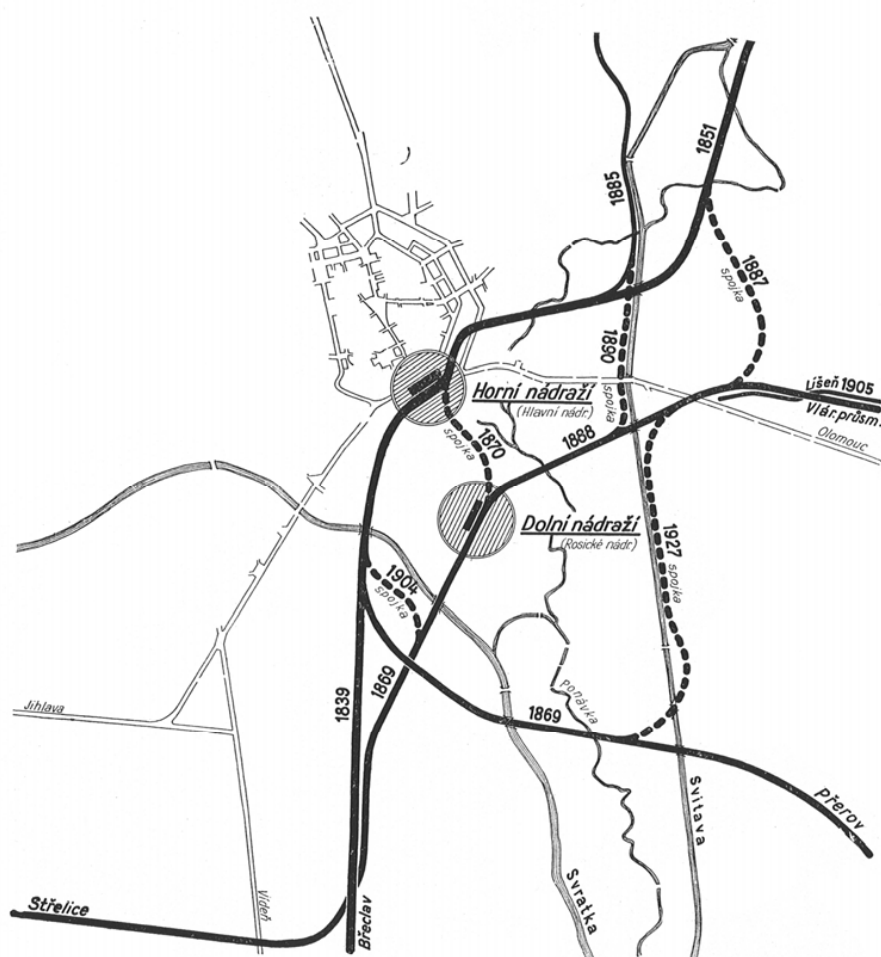


Nádraží po secesní přestavbě provedené r. 1904

V té době však již byla téměř půl století původně státní Severní dráha prodána soukromé Společnosti státní dráhy. V průběhu oněch padesáti let postavila druhou železniční trať spojující Vídeň a Brno přes Střelice, zrušila osobní provoz na dolním Rosickém nádraží, vybudovala propojku mezi ním a „horním“ hlavním nádražím tak, aby vídeňské vlaky na ně mohly zajíždět a pak pokračovat dále na Českou Třebovou (Prahu) a v místě Rosického nádraží zřídila chybějící provozní zázemí a nákladní nádraží.

V roce 1869 byla Severní dráhou císaře Ferdinanda zprovozněna trať Brno – Přerov a v letech 1883 – 1888 byla Společností státní dráhy zbudována vlárská trať zaústěná do „dolního“, rosického nádraží, odkud se osobní vlaky úvratí dostaly na spojovací dráhu a odtud do „horního“, osobního nádraží. Touto historií staveb jednotlivých tratí různých železničních společností se stalo, že byla v Brně zbudována dvě železniční centra v těsném sousedství – horní a dolní, rosické nádraží. Horní nádraží nakonec bylo zařízení pro dopravu osob všech tratí, přičemž výpravní budovy byly vybudovány pro každou společnost samostatně. Nákladní doprava přitom byla oddělena – Severní dráha císaře Ferdinanda měla potřebná skladiště, depa, řazení vlaků a další zařízení na jižním zhlaví horního nádraží,

zatímco Společnost státní dráhy měla nákladové nádraží rovněž v prostoru horního nádraží, ovšem v jeho „slepé“ větvi podél dnešní Benešovy třídy (Bahnring). Část nákladového provozu i řazení vlaků této společnosti proto musely probíhat na nádraží dolním. Každá společnost měla rovněž samostatné výtopny a remízy. Společnost státní dráhy vybudovala remízy na dolním nádraží, kdežto Severní dráha císaře Ferdinanda postavila remízy na horním nádraží a výtopnu v Horních Heršpicích. Aby nákladní vlaky jedoucí z dolního nádraží na Českou Třebovou nemusely projíždět i horním nádražím, byla v roce 1887 postavena Židenická spojka. Trať Brno – Tišnov byla potom vybudována roku 1885 se zaústěním do horního nádraží a roku 1890 byla postavena svitavská pobřežní dráha, která zaústřovala tišnovskou trať rovněž do nádraží dolního.



Historický vývoj železnice ve městě Brně

Jednou z největších závad dvojího vedení tratí ve vnitřním Brně, bránící jeho urbanistickému rozvoji, je mimoúrovňové křižování trati přerovské (navíc zde probíhající v oblouku) a trati vedoucí do dolního, rosického nádraží přímo před jižním

zhlavím hlavního nádraží. Tato několikahektarová mimoúrovňová železniční křižovatka zabírá obrovskou plochu města, znemožňuje vytvoření jeho souvislé urbánní textury i propojení ulic a městských čtvrtí. Podobně závažnou závadou je přetnutí spojení jižní a severní části města železničními liniemi, pod nimiž lze komunikace provést pouze skrze tři nízké viadukty, které se nacházejí na samé hranici historického jádra, které je tak odříznuto od všech jižních předměstí (viadukty v ulici Benešova – Křenová, Nádražní – Uhelná, Opuštěná). Čtvrtý nízký viadukt dokonce přetíná Okružní třídu, čili základní, t.zv. malý dopravní okruh města. Pro dosažení potřebného průjezdného profilu tohoto viaduktu na Kolišti musela být podstatně snížena niveleta vozovky Koliště jejím zahloubením, čímž byla odříznuta k Okružní třídě přiléhající vnější část města (například ulice Skořepka nyní není na Koliště napojena, neboť je o cca 2 m výše, než dodatečně zahloubená Okružní třída).

Racionální redukci kolejiště a provozního zázemí obou velkých železničních společností ve městě Brně bránil jednak jejich ostrý konkurenční boj, jednak časové omezení státem udělené koncese, které zmrazovalo koncepční a dlouhodobé plánování a investování. Například Severní dráze císaře Ferdinanda bylo původní privilegium vydáno na padesát let. V době jeho vypršení v roce 1885 se dle společenského mínění v Rakousku nepředpokládalo, že dráha - neoblíbená pro svoji agresivní cenovou a konkurenční politiku - získá novou koncesi. Přestože ji obratným politickým lobbingem roku 1886 získala, byla roku 1904 zahájena jednání o zestátnění společnosti, ke kterému došlo roku 1906. Společnost státní dráhy pak byla zestátněna roku 1909. (Rakouský stát měl oběma společnostem za odkoupení jejich majetku vyplácet rentu až téměř do konce 20. století. Avšak již roku 1918, po rozpadu Rakouska-Uherska, přešly obě železnice do vlastnictví následnických států.) Ani po zestátnění obou železničních společností v roce 1906, resp. 1909, však stát na území města Brna nezefektivnil provozování dvojích tratí, nádraží a provozního zázemí. Naopak železniční provoz probíhal nadále na dvojím zařízení a odděleně tak, jako když byl provozován dvěma soupeřícími společnostmi. Rakouské státní dráhy zřejmě v té době nevynikaly dobrou a efektivní organizací svého provozu, a možná také proto byly roku 1917 plně militarizovány, čili přešly pod přímé armádní řízení a správu.

Vnik Velkého Brna a počátky snah o řešení brněnského železničního problému. Soutěž na regulaci vnitřního Brna roku 1924 a první návrh nové polohy nádraží.

Koncepční úvahy o zefektivnění železničního provozu na území města Brna proto přinesl až vznik Československé republiky roku 1918, po kterém došlo v Brně ke sloučení osobní i nákladové železniční dopravy. Protože při posledním předválečném sčítání obyvatelstva roku 1910 uvedlo 66% obyvatel města jako svoji obcovací řeč němčinu, což by zřejmě znemožnilo ustavení jeho české samosprávy, bylo zvláštním zákonem ze dne 16. dubna 1919 k Brnu připojeno 22 předměstských obcí (Bohunice, Černovice, Dolní Heršpice, Horní Heršpice, Husovice, Brněnské Ivanovice, Juliánov, Jundrov, Kohoutovice, Komárov, Komín, Královo Pole, Starý Lískovec, Maloměřice, Medlánky, Obřany, Přizřenice, Řečkovice, Slatina, Tuřany, Žabovřesky, Židenice) s převážně českým obyvatelstvem, které vytvořilo 72% obyvatel takto vzniklého Velkého Brna. Jeho obvod se touto změnou hranice správního území zvětšil takřka sedmkrát – z 1816 ha na 12 380 ha. Tím vznikly nejen podmínky, ale také naléhavá potřeba koncepčního řešení stavebního rozvoje města a jeho organizace v jednotně fungující celek. V únoru 1921 poslanecká sněmovna uložila ministerstvu veřejných prací, aby urychleně předložilo zákon o zřízení státní regulační komise pro Brno a okolí po vzoru již založené komise pražské. K jejímu zřízení však z finančních důvodů nedošlo a místo ní byl rozhodnutím obecního zastupitelstva 30. ledna 1923 vytvořen Regulační poradní sbor, jehož úkolem bylo „podávání dobrozdání, eventuálně i přímých návrhů o postupu v přípravných pracích k opatření celkového regulačního plánu města Brna“. Pro pořízení regulačního plánu měla být vypsána soutěž. Pro ni však muselo být nejdříve pořízeno polohopisné i výškopisné zaměření území nově rozšířeného města, protože s výjimkou města Králova Pole žádná z nově připojených obcí zaměření neměla. Bylo tedy nutno výškově zaměřit přes 90.000 tachymetrických bodů a provést nivelaci asi 320 km délek, což předpokládalo poměrně dlouhou práci městského stavebního úřadu, který měření prováděl. V roce 1924 byla proto jako příprava pro soutěž na regulační plán vypsána soutěž na regulaci vnitřního Brna. Na rozdělení cen a odměn bylo určeno 150 tisíc Kč (tj. cca 3 mil. dnešních Kč). Soutěžícím sice byla ponechána volnost ve využití železničních ploch, což mělo implikovat návrh nového nádraží i kolejíšť, avšak současně bylo v podkladech přiloženo schéma úpravy drážního zařízení vypracované železniční správou. Většina z osmi soutěžících si nedovolila do tohoto

úředního schématu zasahovat a železniční otázku proto neřešila. Výjimkou byl projekt pražských architektů Aloise Kubíčka a Maxe Urbana, který navrhnul nové osobní nádraží v severním předpolí „dolního“ rosického nákladového nádraží, avšak v jednoznačné geometrické pozici vůči půdorysu hradebního okruhu. Navržené nádraží mělo osu kolejíšť rovnoběžnou s jižním segmentem Okružní třídy a tedy nádražní budovu průčelně ukončující bulvár vycházející kolmo z dnešní Nádražní ulice, proti ústí později zbudované estakády Husovy ulice pod Petrovem.



Soutěž na regulaci vnitřního města, Max Urban, Alois Kubíček, nejvyšší, 3. cena, 1924

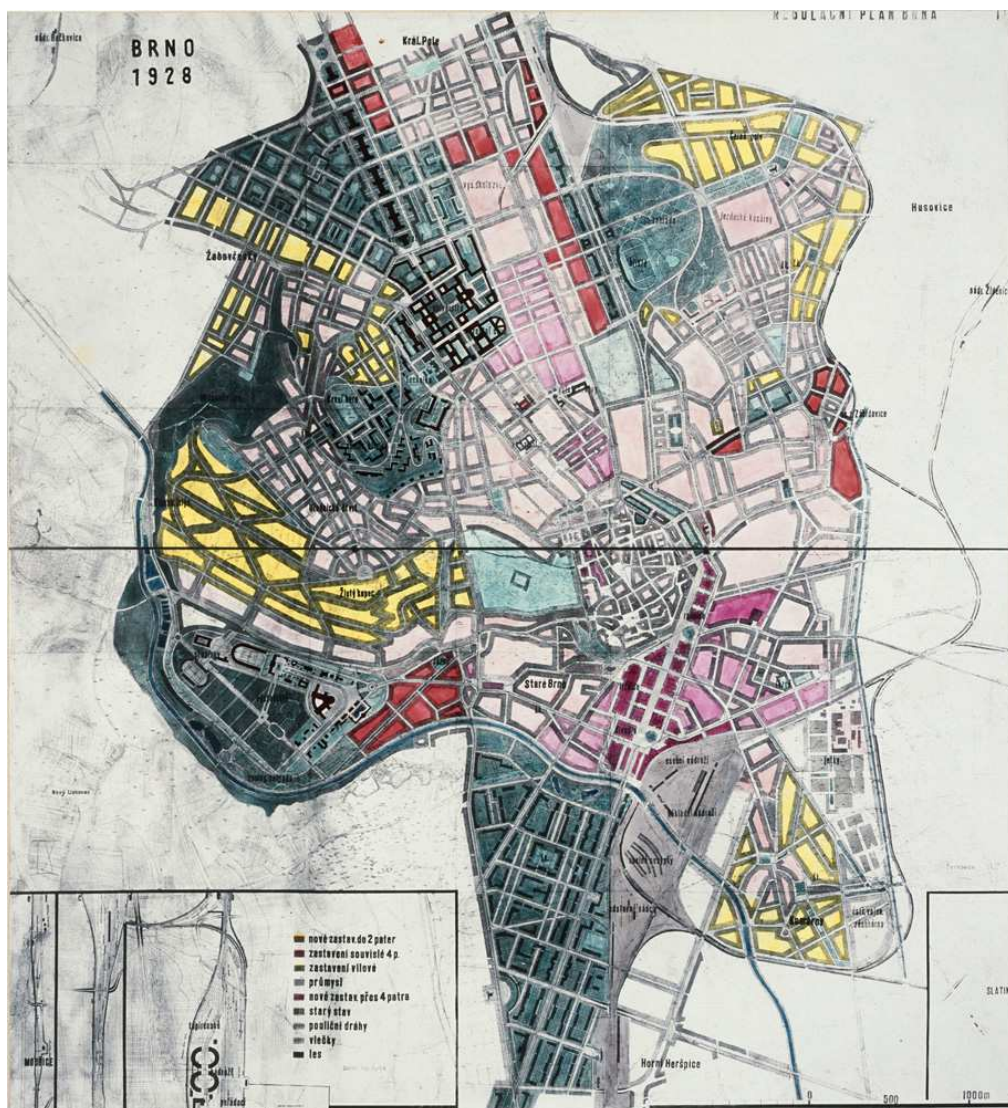
Tento soutěžní návrh (heslo „Střed republiky“) byl oceněn nejvyšší, třetí cenou (první dvě ceny nebyly uděleny, druhou třetí cenu získal návrh „Oja“, jehož autorem byl profesor školy architektury brněnské německé techniky Vinzenz Baier) a byl historicky prvním projektem, který navrhnul novou polohu brněnského nádraží a nové vedení železničních tratí skrze město přinášející redukci drážních ploch. V technické zprávě návrh dokazoval, že regulaci Brna nutno začít vyřešením nádražní otázky. Přesto byly výsledky soutěže pro vedení města zklamáním a to právě z důvodu, že soutěžící neřešili návrh úprav nádraží a drážních ploch, tedy „brněnskou železniční otázku“, která již tehdy byla vnímána pro možnosti rozvoje města jako zásadní. Tento názor sdílelo i Ministerstvo železnic. Neúčelnost a ne hospodárnost při zachování odděleného provozu zařízení dvou bývalých železničních společností se totiž projevovalo také v tom, že bez nového systémového a koncepčního řešení musely být všechny železniční úpravy, rekonstrukce a přestavby stavěny jako provizoria.

Soutěž na generální zastavovací plán města roku 1926 – 1927. Projekt Tangenta.

Na získání generálního zastavovacího plánu celého Velkého Brna včetně okolí byla tedy po vypracování všech nutných zaměření a podkladů v roce 1926 vypsána veřejná soutěž se lhůtou od 1. října roku 1926 do 31. prosince roku 1927. Měla velmi podrobně a pečlivě připraveny podklady. Původním záměrem města bylo ji pro její zásadní význam uspořádat jako mezinárodní, proti čemuž se však postavily domácí odborné a profesní spolky a korporace a soutěž tedy byla otevřená pouze československým účastníkům. Na udělení cen a odměn byla uvolněna částka 450 tisíc Kč (tj. cca 10 mil. dnešních Kč).

Podle soutěžních podmínek měl projekt v železničním ohledu obsahovat detailní návrh nádraží i s regulací přilehlých území a vedení tratí v celém území Velkého Brna a to v měřítku 1:2880 resp. 1:5000. Všechny plány měly být kolejově vyřešeny včetně příčných řezů, průběhů křížení přes ulice, rozdělení nástupišť atd. Celkem bylo odevzdáno čtrnáct soutěžních projektů. Ty posuzovala jednadvacetičlenná porota, která vzhledem k rozsahu návrhů pracovala ve třech oddělených sekcích: železniční, komunikační a zastavovací. Z nich každá posuzovala projekty odděleně až do závěrečné schůze poroty dne 3. dubna roku 1928. V porotě, jejímž předsedou byl první náměstek starosty (a budoucí starosta)

Jan Máša, bylo šest železničních inženýrů (z toho dva profesori vysokých škol), osm architektů a čtyři stavební inženýři. Všechna její usnesení byla jednomyslná. Rozhodla, že nejvyšší, druhou cenu (první cena nebyla udělena) ve výši 90.000 Kč (cca 2 mil. dnešních Kč) udělí projektu s heslem Tangenta, jehož autoři byli architekti Bohuslav Fuchs, železniční specialista Dr. Ing. František Sklenář a geometr Ing. Josef Peňáz.



Soutěž na generální zastavovací plán města Brna, Bohuslav Fuchs, Josef Peňáz, František Sklenář, projekt Tangenta, nejvyšší, 2. cena, regulace vnitřního města, 1927

Nejvýše oceněný projekt nejprve zpracoval návrh rekonstrukce stávajícího nádraží a tratí. Provedl kalkulaci nutných nákladů na tuto rekonstrukci a proti nim spočetl náklady na vybudování nového nádraží a ceny stavebních pozemků vzniklých restrikcí železničních ploch v případě nové polohy nádraží.

přibližně v místě dnešní haly Rondo). Soutěžní porota se usnesla na zvláštní rezoluci, navrhuje jednak zřízení městské regulační kanceláře, jednak též studijní železniční kanceláře, které by společně vyřešily brněnský železniční problém s ohledem na potřeby dráhy i rozvoj města. V této rezoluci porota jednomyslně doporučila umístění nového osobního nádraží v místě nádraží rosického.



Soutěž na generální zastavovací plán Velkého Brna, Jindřich Kumpošt, projekt Rozvoj, 1927

Mezitím, v roce 1927, byla dána do provozu samostatná spojovací trať, tzv. Komárovská spojka, která umožnila přímý vjezd osobních vlaků vlárské trati na horní, osobní nádraží tak, aby nemusely jet přes Černovice do Židenic a teprve odtud na osobní nádraží.

27. listopadu roku 1929 se konalo jednání Ministerstva železnic a vedení města Brna, na kterém bylo dohodnuto řešení brněnské železniční otázky dle výsledku soutěže z roku 1927 a ministerstvo slíbilo, že železniční projekt bude předem projednán s městem tak, aby plně vyhovoval jeho urbanistickým zájmům. Tuto dohodu se následně vedení města snažilo naplnit v několika jednáních v letech 1931 a 1932, která však nevedla ke slíbenému cíli. Naopak Ředitelství státních drah samo vypracovalo nový návrh, tzv. „úřední železniční schéma“, v němž umístilo nové osobní nádraží severně od nádraží rosického a nové nákladní nádraží mezi takto navrženým nádražím osobním a dolním nádražím rosickým na obou březích řeky Svatky. K tomuto úřednímu železničnímu schématu vydalo město Brno



Regulace Brna – úřední podklad pro soutěž na dopravně - komunikační plán města, 1933

prostřednictvím svého regulačního poradního sboru krátké (čtyřbodové) kritické, v podstatě zamítavé stanovisko. Městská regulační kancelář totiž mezitím

zpracovala (již roku 1928) výsledky soutěže z roku 1927 do celkového regulačního plánu města. Vznikla tedy situace, že město Brno a Ministerstvo železnic rozpracovávalo odlišné plány.



Úřední projekt železniční správy, nová nádraží a regulace přilehlé části města, počátek 30. let 20. stol.

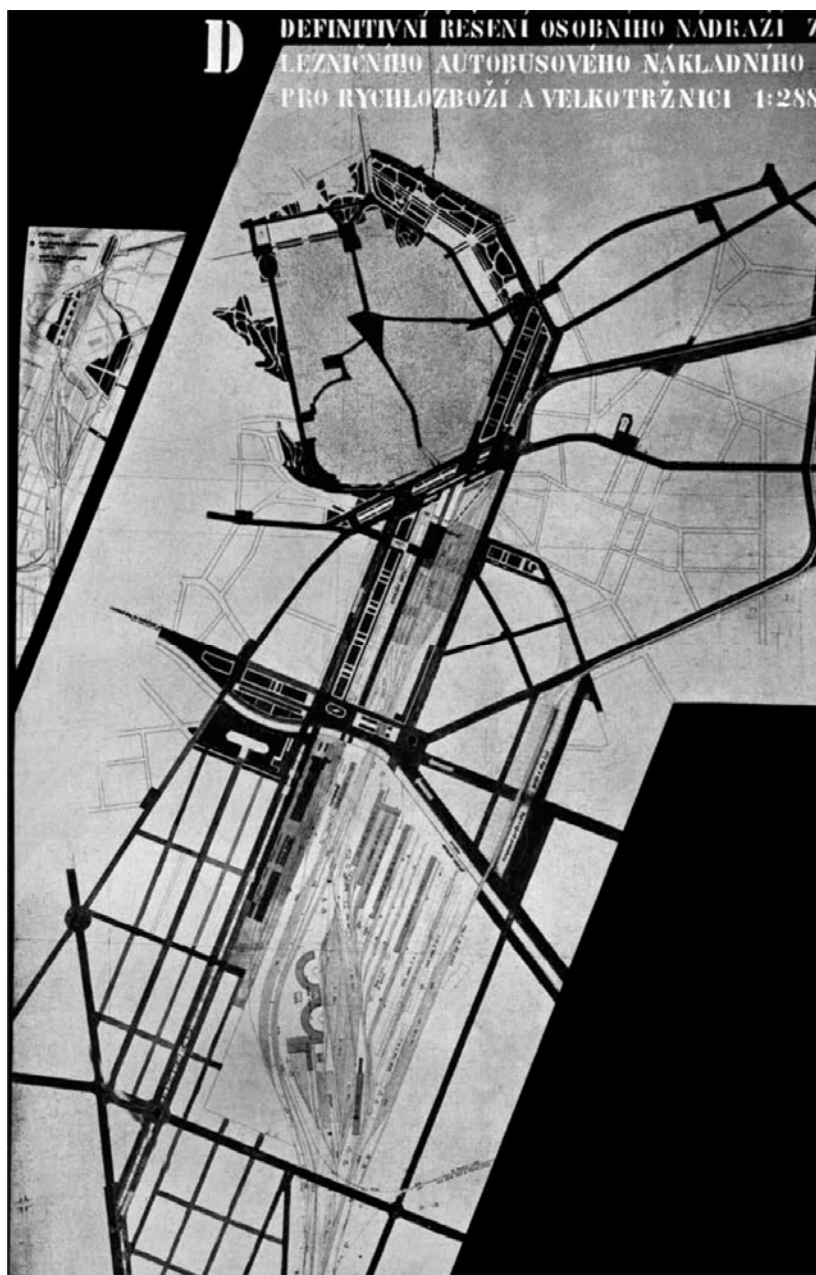
Soutěž na dopravně – komunikační plán roku 1933

V roce 1933 se proto Brno rozhodlo vypsát novou soutěž na dopravně-komunikační plán a náměty pro sestavení hospodářského plánu města. Vzorem pro ni byla právě ukončená velká komunikační soutěž v Praze. Jak vyplývá z korespondence mezi vedením města a Ministerstvem železnic, neprobíhala již příprava soutěže - na rozdíl od té předcházející z let 1926 - 1927 - ve shodě mezi oběma klíčovými subjekty. Dopisem č. 270-IV/2 1933 zaujalo ministerstvo k soutěži následující stanovisko: „Nemáme zásadních námitek proti této soutěži a souhlasíme s účastí inženýrů státních drah na ní. Poněvadž však program soutěže nevyklučuje změnu jak regulačního, tak i železničního projektu, musíme připojit k svému souhlasu i podmínku, že nás výsledek této soutěže v otázce železničních úprav v Brně neváže. Při tom ohledně změn železničního projektu, které by se snad při soutěži vyskytly, poukazuje Ministerstvo železnic na příslušné výhrady svého přípisu ze dne 15.1.1931 čísl. 59519IV/1930. Vzhledem ke stadiu projekčních prací a ke značným nákladům, jichž bude opatření podrobného projektu vyžadovati a k časovým ztrátám, jež by mělo jeho přepracování vzápětí, nemohli bychom přistoupiti na podstatné změny železničního projektu, které by snad byly žádány podle výsledků nové soutěže a že tudíž jakékoliv komunikační a regulační podstatné změny, najmě však takové, které by měly nepříznivý vliv na železniční projekt, jež by zhoršily a stavebně i provozně zdražily, nejsou pro nás závazné.“

Důvodem výhrad ministerstva bylo, že podmínky sice obsahovaly jako podklad pro řešení železničního problému tzv. „úřední železniční schéma“ čili schválený generální projekt železničních úprav v Brně vypracovaný Ředitelstvím státních drah, avšak současně jej požadovaly co nejlépe přizpůsobit organismu města. Soutěžní projekt měl detailně vyřešit okolí všech osobních a nákladních nádraží, obzvláště nádraží hlavního, a také navrhnout časový postup – etapizaci a odhad nákladů jednotlivých etap – tedy investiční plán. Na rozdělení cen a odměn v této soutěži bylo určeno 245.000 Kč (tedy přibližně 5 mil. dnešních Kč). Porota, jíž předsedal starosta města Karel Tomeš, byla šestičlenná a byla doplněna pětici odborníků - referentů. Celkem bylo odevzdáno deset soutěžních návrhů, jejichž hodnocení proběhlo v roce 1934. První cena nebyla udělena. Nejvyšší, druhou cenu obdržel návrh architektů Bohuslava Fuchse a Jindřicha Kumpošta a železničního odborníka Dr. Ing. Františka Sklenáře. Dvě třetí ceny byly uděleny projektům prof. Jiřího Krohy a Ing. A. Mazáče

a dále architekta Miroslava Kopřivy a Ing. B. Mráze. Čtvrtou cenu obdržel projekt architektů Viléma a Aloise Kuby a Emanuela Hrušky s inženýry S. Bronislavem a J. Klegou. Zakoupen byl návrh prof. Ing. Františka Müllera s Ing. J. Součkem.

Nejvýše oceněný projekt nejprve prověřoval tři varianty umístění nádraží a to sice: rekonstrukci stávajícího, polohu dle úředního schématu v severozápadním předpolí nádraží rosického a novou polohu jihovýchodně od ulice Nové Sady, v pásu rovnoběžným s ní. Toto třetí umístění potom nejvýše oceněný projekt rozpracoval jako své konečné řešení.



Soutěž na dopravně - komunikační plán Brna, Bohuslav Fuchs, Jindřich Kumpošt, František Sklenář, definitivní umístění nádraží, nejvyšší, 2. cena, 1933

Nové nákladové nádraží potom umístil na pravém břehu Svratky podél nového vedení břeclavské tratě a trať přerovskou, vlárskou i místní trať od Slavkova nově svedl do Horních Heršpic (trať přerovskou v úseku do Brněnských Ivanovic tedy zcela rušil) a tím uvolnil celý jihovýchodní sektor Brna od spleti železničních tratí a ploch.



Soutěž na dopravně komunikační plán Brna, Bohuslav Fuchs, Jindřich Kumpošt, František Sklenář, nejvyšší, 2. cena, 1933

Nutno zde uvést, že ze všech návrhů odevzdaných v této soutěži pouze jediný - a to návrh A. a V. Kuby, E. Hrušky, Ing. S. Bronislava a Ing. J. Klegy - uvažoval s přestavbou nádraží ve stávající poloze. Pět návrhů uvažovalo nové nádraží v předpolí dolního rosického nádraží (dle schváleného úředního návrhu), dva návrhy se zabývaly pouze projektově nedořešenými ideovými náměty polohy nádraží a dva

soutěžní projekty – nejvýše oceněný B. Fuchse, J. Kumpošta a F. Sklenáře a dále prof. Ing. F. Müllera s Ing. Součkem přinášely novou polohu nádraží odlišnou od schváleného úředního projektu. Soutěžní porota doporučila, aby autor nejvýše oceněného soutěžního návrhu ho podrobně rozpracoval z hlediska provozního, ekonomického a etapového budování a aby město tento projekt předložilo Ministerstvu železnic jako podklad pro jednání o dohodě na „souladném včlenění železničních úprav do regulačního plánu“.

Město tedy zadalo se souhlasem Ředitelství státních drah i Ministerstva železnic zpracování celkového železničního návrhu Dr. Ing. Františku Sklenářovi. Ten zpracoval velmi podrobný a obsáhlý projekt v měřítcích 1:10 000, 1:2880 a 1:1000 včetně podrobných rozpočtů a velmi obsáhlé technické zprávy. Ten byl sice roku 1935 městem předán Ministerstvu železnic, avšak – přes četné urgencye města – nebyl nikdy projednán. Město Brno tedy nebylo ministerstvem po roce 1935 pozváno k žádnému jednání o dosažení dohody na řešení brněnského železničního problému.

Dnes se lze domnívat, že kromě nové politické a hospodářské situace vyvolané blížící se válkou (např. československé opevnění hranic začalo být budováno právě v roce 1935) mohlo jistou roli sehrát i to, že město Brno odmítlo „úřední železniční schéma“ vypracované Ředitelstvím státních drah a uspořádalo novou soutěž na dopravně-komunikační plán.

Brněnský železniční problém v období Druhé Československé republiky a za Protektorátu Čechy a Morava

Soustředěné a systematické snaze města Brna na vyřešení železničního problému bylo vymezeno krátké období První Československé republiky. Navíc bylo toto období nejdříve poznamenáno organizačním budováním struktur nového státu i nově uspořádaného města, dále bylo zasažené první světovou hospodářskou krizí, která u nás podstatně ochromila investiční aktivity včetně jejich plánování mezi léty 1929 – 1935 a nakonec bylo od roku 1935 dobou válečných příprav. Ukončila je mnichovská smlouva v září roku 1938. Održení Sudet zásadně změnilo nejen tvar republiky, ale zejména její politické a hospodářské problémy. Zabráním území Sudet Německem se ještě více protáhl tvar země západo-východním směrem poté, co již

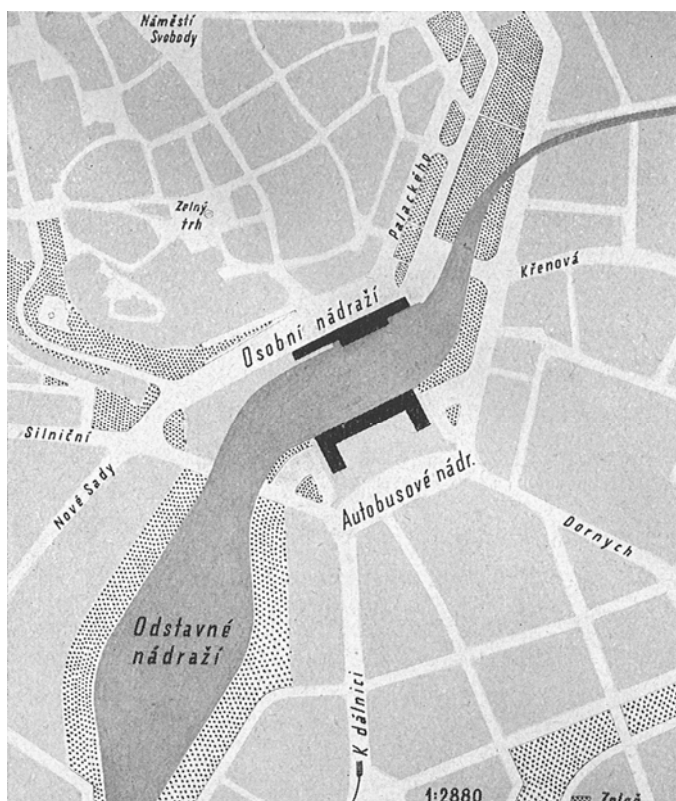
anšlusem Rakouska na jaře roku 1930 nacistické Německo obklíčilo ze všech stran území Čech a Moravy. Železniční spojení ve směru sever-jih tedy ztratilo význam, muselo být naopak urychleně budováno nové a dobré železniční spojení ve směru západ – východ. Navíc posun hranice Třetí říše těsně do jižního předpolí Brna přinesl naprosto novou strategii města, kdy doposud v jeho jižní části plánovaný rozvoj a aktivity musely být umísťovány do bezpečnějšího severního sektoru, hlouběji do zázemí a dále od nepřátelské hranice.



Nové osobní nádraží dle výsledků soutěže z r. 1933, městské regulační oddělení, 1938

V roce 1938 se tedy začalo urychleně plánovat nové zaústění pražské trati do Brna skrze úsek Královo Pole – Židenice a v Maloměřicích potom nové seřazovací nákladové nádraží (plánované doposud na jihu města, na břehu řeky

Svratky). Počala také příprava stavby nového nádraží v Králově Poli (provedená ovšem až po druhé světové válce, stejně jako výše zmíněné projekty), které se mělo stát druhým velkým brněnským osobním nádražím a první zastávkou pražské rychlíkové tratě v Brně a tak jakousi „zálohou“ na jihu města situovaného hlavního nádraží. Tomu odpovídalo také vybudování jeho napojení na tramvajové linky i městskou komunikační síť.

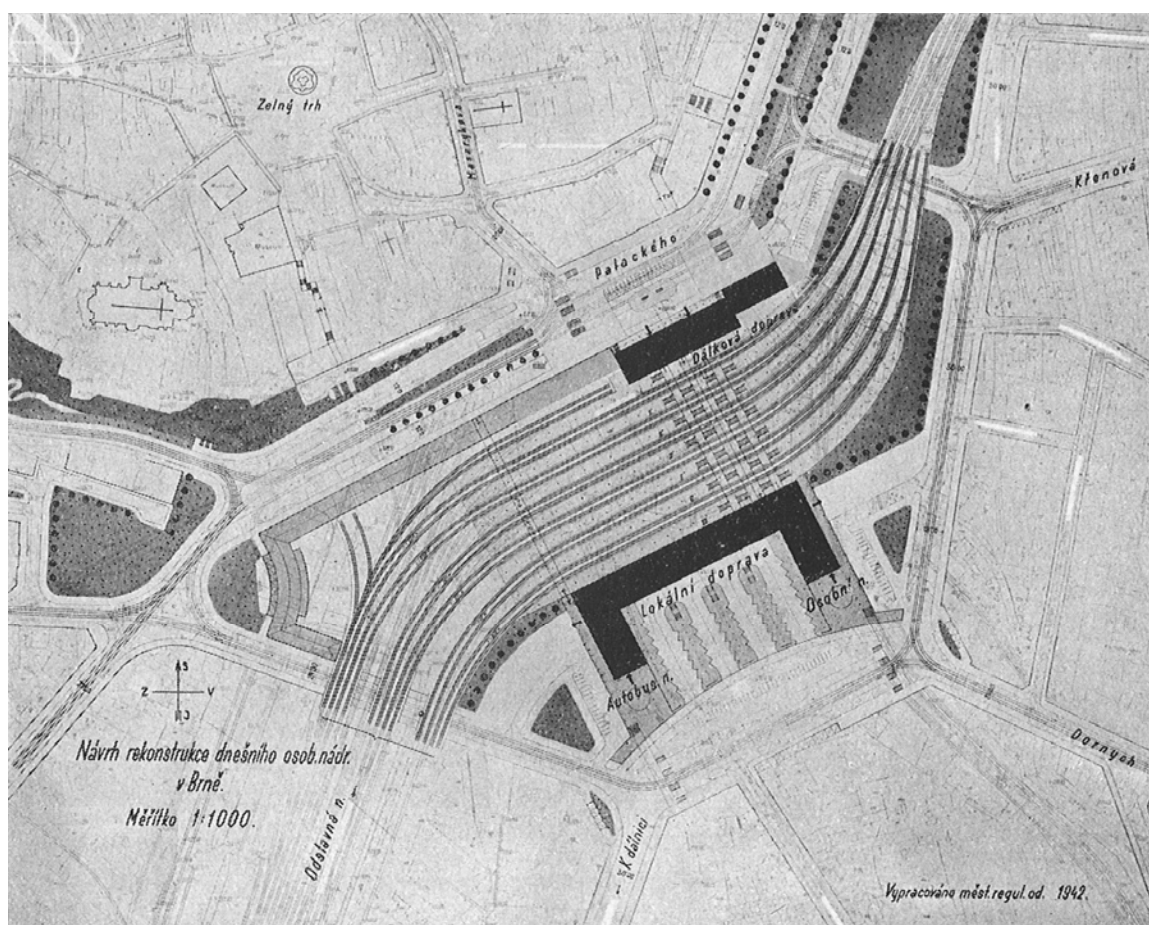


Návrh rekonstrukce osobního nádraží s regulací, městské regulační oddělení, 1942

Město však stále drželo během období 2. Československé republiky (září 1938 – březen 1939) záměr stavby nového osobního nádraží umístěného v pásu jihovýchodně od ulice Nové Sady a rovnoběžně s ní. Hitlerova okupace Československa, vznik Protektorátu Čechy a Morava a začátek druhé světové války zcela změnili geopolitickou pozici města Brna a tím také naději na vyřešení jeho železniční otázky. Bylo zřejmé, že není zájmem bojujícího Německa, jehož byl Protektorát politickým i hospodářským „přívěškem“, investovat v Brně - nyní jedním z mnoha vojenskou expanzí nabytých evropských velkoměst Třetí říše - velké prostředky na stavbu nového nádraží, které bylo navíc záhy v ohrožení spojeneckých bombardovacích svazů. V roce 1942 byl nakonec na území Protektorátu vydán totální zákaz výstavby, vyjma staveb nutných k vedení války. Regulační oddělení

městského stavebního úřadu, které fungovalo i za Protektorátu, proto - poprvé a naposledy v historii své existence - roku 1942 vypracovalo námětovou studii městské regulace okolí osobního nádraží při zachování jeho historické polohy.

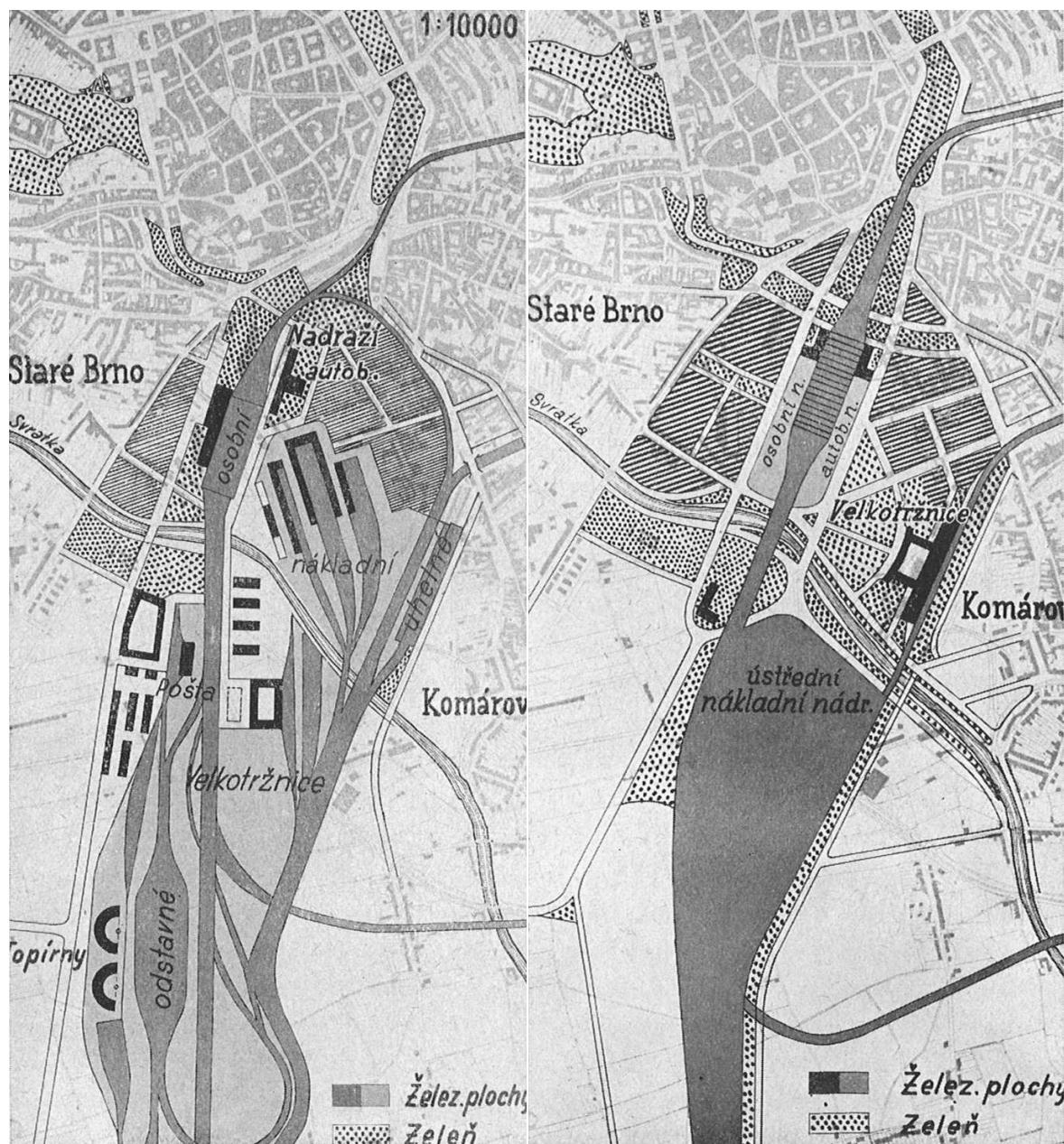
Tato studie ovšem počítala s odstraněním všech pozemních i drážních staveb a zařízení a s naprosto nově vybudovanými kolejišti, nástupišti, stavbami drážních ploch i nádražních budov. Výpravní budovy byly navrženy dvě – na severní – k městu obrácené - a jižní – komárovské - hraně kolejiště, které bylo v šíři fasády severní, k městu patřící nádražní budovy postaveno na sloupech jako podchozí.



Návrh rekonstrukce osobního nádraží, městské regulační oddělení, 1942

Znovu postaveny by byly také všechny železniční viadukty v okolí nádraží tak, aby neomezovaly městské a komunikační napojení jižního sektoru města. Ve stejném roce – tedy roku 1942 – vypracovalo však nové schéma řešení brněnského železničního problému také Ředitelství státních drah. To umístilo osobní nádraží opět do pruhu mezi ulicí Nové Sady a ulicí Trnitou resp. Opuštěnou, nákladové nádraží jižně od něho směrem ke Komárovu na vnitřní, levý břeh řeky Svratky a odstavné nádraží rozvinulo v pruhu na jih podél Vídeňské ulice až téměř

k Ústřednímu hřbitovu. Spletité vedení železničních tratí a kolejíšť přitom v jižním sektoru města z podstatné části projekt ponechal.



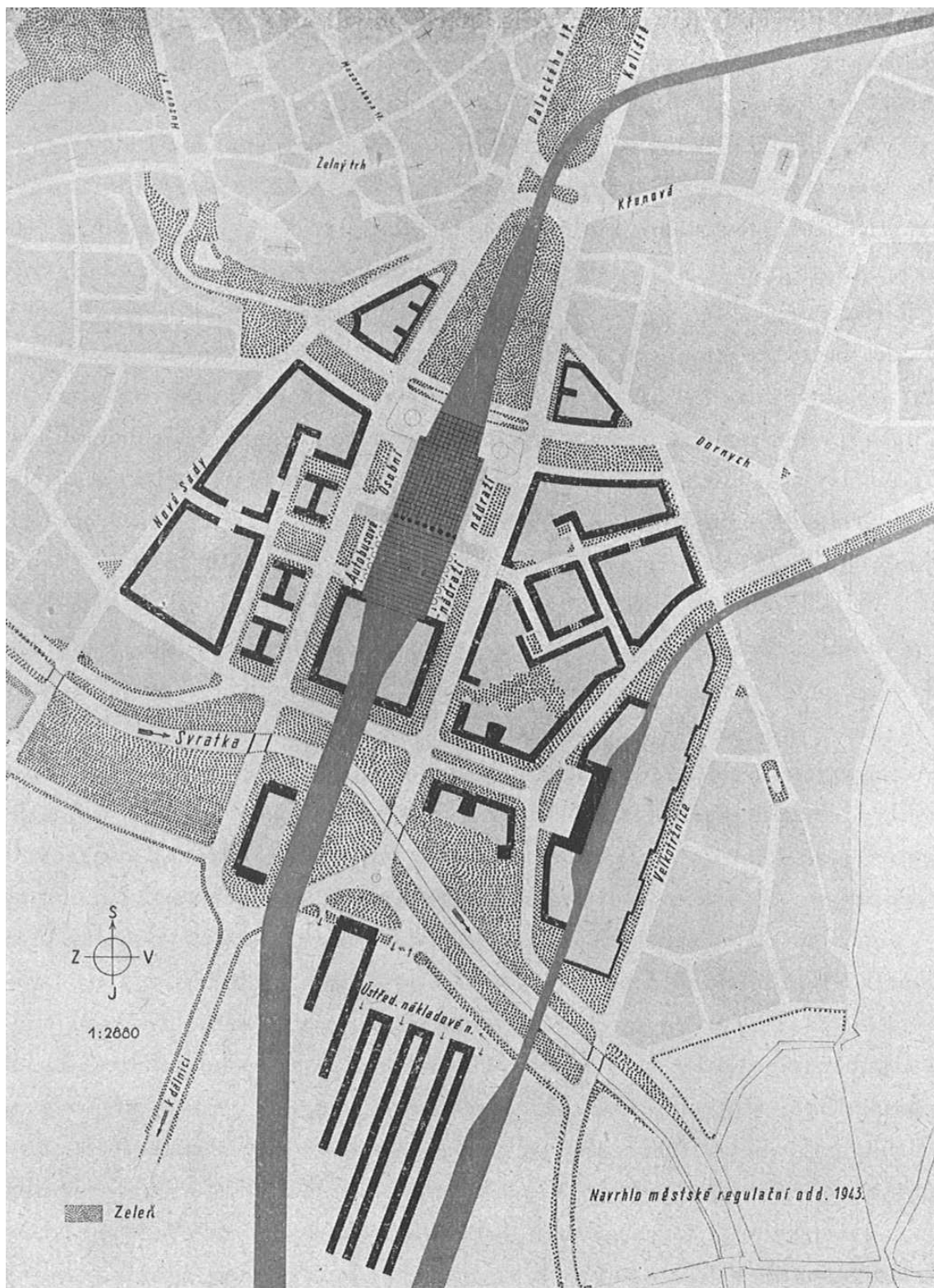
Schemata železničního řešení s regulací vypracovaná r.1942: a) cirkulační železniční doprava (návrh ředitelství drah) b) vhodná regulace města (návrh regul. oddělení)

Městské regulační oddělení na tento úřední návrh reagovalo jeho úpravou, obsahující jednak jeho dopravně-železniční zjednodušení, tedy přesun polohy nákladního nádraží na pravý břeh Svatky – dále od centra města – a jednak jeho vevázáním na regulaci přiléhajících částí města. Následujícího roku 1943 potom městské regulační oddělení vypracovalo nový projekt osobního nádraží a regulace města.



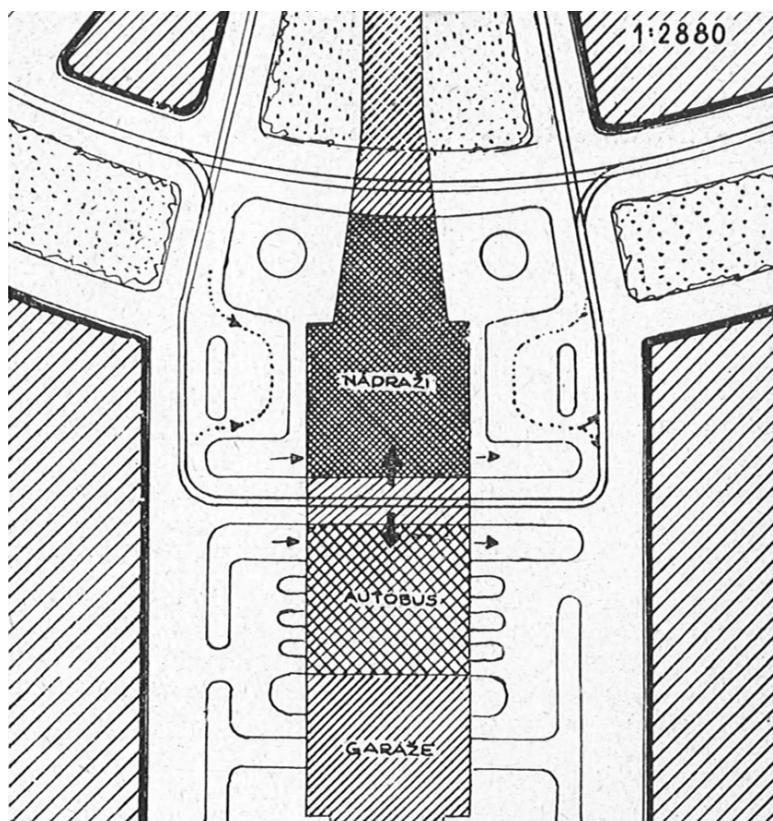
Železniční řešení podle výsledků soutěže z roku 1933 s regulací, městské regulační oddělení, 1943

Nádraží je v něm umístěno znovu do pruhu tangenty Koliště směrem k řece Svatce, v pásu rovnoběžném s ulicí Nové Sady jihovýchodně od ní. Projekt kolejově navazuje na nejvýše oceněný projekt z dopravně-komunikační soutěže roku 1933 a na následně dopracovaný podrobný projekt Dr. Ing. Františka Sklenáře z roku 1935.



Návrh nového osobního nádraží s regulací města, městské regulační oddělení, 1943

Poprvé se zde objevuje myšlenka velké nádražní haly vedené napříč nad nástupišti, jež všechny propojuje, stejně jako obě části města – historickou severní a rozvojovou jižní. Nádražní budovu tedy tvořil most s výpravní budovou umístěnou napříč drážnímu tělesu, které tak nevytvářelo „zanádražní“ prostor. Autobusové nádraží bylo situováno vedle nádraží vlakového.



*Schema dopravy nového osobního nádraží
s autobusy, městské regulační oddělení, 1943*

25.8., 20.11. a 19.12. roku 1944 proběhly tři americké letecké nálety na Brno se strategickými cíli zbrojních továren v Líšni a Zábrdovicích a železničního uzlu, avšak brněnské nádraží zasáhl až jeden ze dvou sovětských náletů v dubnu roku 1945, při kterém byla zničena pravá, západní z dvojice věží flankujících nádražní halu, která již nebyla obnovena.

Řešení brněnského železničního problému v letech 1945-1989

Nová etapa územního plánování nastala po druhé světové válce a to jednak z důvodu znárodnění velkého počtu výrobních a ekonomických subjektů a tedy i půdy, jednak také proto, že nejvýznamnější brněnští architekti – urbanisté meziválečného období Bohuslav Fuchs a Jindřich Kumpošt se stali řediteli (členy čtyřčlenné ředitelské rady) Zemského studijního a plánovacího ústavu moravskoslezského v Brně. Ten spolu s městem započal zpracování Plánu regionální obnovy zemského hlavního města Brna a samostatně též Územního plánu brněnské oblasti (za spolupráce Vysoké školy technické dr. E. Beneše, na které se B. Fuchs stal profesorem a přednostou Ústavu stavby měst a plánování). V těchto plánech je navržena nová poloha nádraží podél jižní hrany dnešní ulice Opuštěné, v jasném vztahu k půdorysu města, rovnoběžně s jižní částí Koliště – dnešní ulicí Nádražní.

Nové poválečné aktivity ve věci umístění nového nádraží vrcholí na jaře roku 1946. V dubnu tohoto roku Ústřední národní výbor zemského hlavního města Brna vydává usnesení, že hlavní osobní nádraží má být situováno souběžně s ulicí Opuštěnou a nákladové nádraží na pravém břehu řeky Svatky. V únoru roku 1947 si tatáž instituce vyžádala posudek expertů pražského Českého vysokého učení technického (přední čeští urbanisté prof. arch. A. Mikuškovice, doc. arch. E. Hruška a dále prof. Ing. Dr. M. Vaněček) na posouzení dvou variant nové polohy brněnského nádraží – tangenciální v jihovýchodním pásu podél ulice Nové Sady (umístění ze soutěže v roce 1933 a z protektorátních plánů městského regulačního oddělení) a „poválečné“ umístění (patrně iniciované B. Fuchsem a J. Kumpoštem) podél jižní hrany ulice Opuštěné, vycházející z prvního návrhu odsunuté polohy ze soutěže v roce 1924. Posudek ve všech sledovaných parametrech upřednostnil řešení nazývané později „odsunuté“ - tedy podél Opuštěné ulice - oproti řešení tangenciálnímu.

Těsně po válce byla rovněž zahájena stavba budovy zemského železničního ředitelství v sousedství Ředitelství pošt a telegrafů na Kounicově ulici. Zemské Ředitelství státních drah také zřídilo projekční kancelář určenou pro řešení brněnské železniční otázky, kterou doporučovala již závěrečná rezoluce poroty soutěže na zastavovací plán města z roku 1928. Ředitelství státních drah rovněž za spolupráce Národního výboru zemského hlavního města Brna na jaře roku 1946

uspořádalo výstavu Brno a železnice, která se věnovala brněnskému železničnímu problému. Nejrozsáhlejší stať do publikace doprovázející výstavu napsal vedoucí městského regulačního oddělení Josef Peňáz, spoluautor nejvýše oceněného návrhu soutěže z roku 1927. V poválečných letech byly také realizovány stavby projekčně připravené či stavebně započaté na konci první republiky či za období republiky druhé, jakými kromě stavby budovy zemského železničního ředitelství (která však byla dokončena až po únorovém puči roku 1948 a předána do užívání Sboru národní bezpečnosti) byla i stavba nové pražské železniční tratě přes Křižanov a její zaústění do Brna přes Maloměřice, maloměřické seřazovací nádraží či železniční stanice v Řečkovících, Králově Poli a Židenicích.

Krátce po únorovém komunistickém puči roku 1948 byl ovšem Zemský studijní a plánovací ústav zrušen a poté i městské regulační oddělení Stavebního úřadu. Část jeho pracovníků přešla do nově zřízeného Krajského zařízení pro územní plánování, kde byl ve skupině Brno pod vedením prvorepublikového architekta Městského stavebního úřadu Bohumila Turečka (spolupráce arch. V. Zavřel a arch. M. Chlad) v červnu roku 1952 dokončen první poválečný Směrný plán města Brna obsahující většinu zásad poválečných urbanistických plánů a studií z let 1945 – 1949, včetně polohy nádraží přijaté Ústředním národním výborem města Brna v letech 1946 a 1947, tedy podél jižní hrany ulice Opuštěné.

Zajímavou a na základě chybějících informací dosud nevysvětlenou skutečností je, že téměř vzápětí po jeho dokončení začal být připravován další směrný územní plán města dokončený roku 1956 (projednán roku 1957, Státní projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic v Brně - později Stavoprojekt Brno – pod vedením architekta Františka Kočího, dopravní řešení řešil Ing. Vladimír Veselý.), při jehož publikaci v roce 1958 byla existence směrného plánu z roku 1952 nezmíněna a bylo tvrzeno, že „všechny územní plány města připravované po roce 1945 zůstaly ve stádiích konceptů“.



Směrný plán města Brna, B. Tureček a d., 1950 - 1952



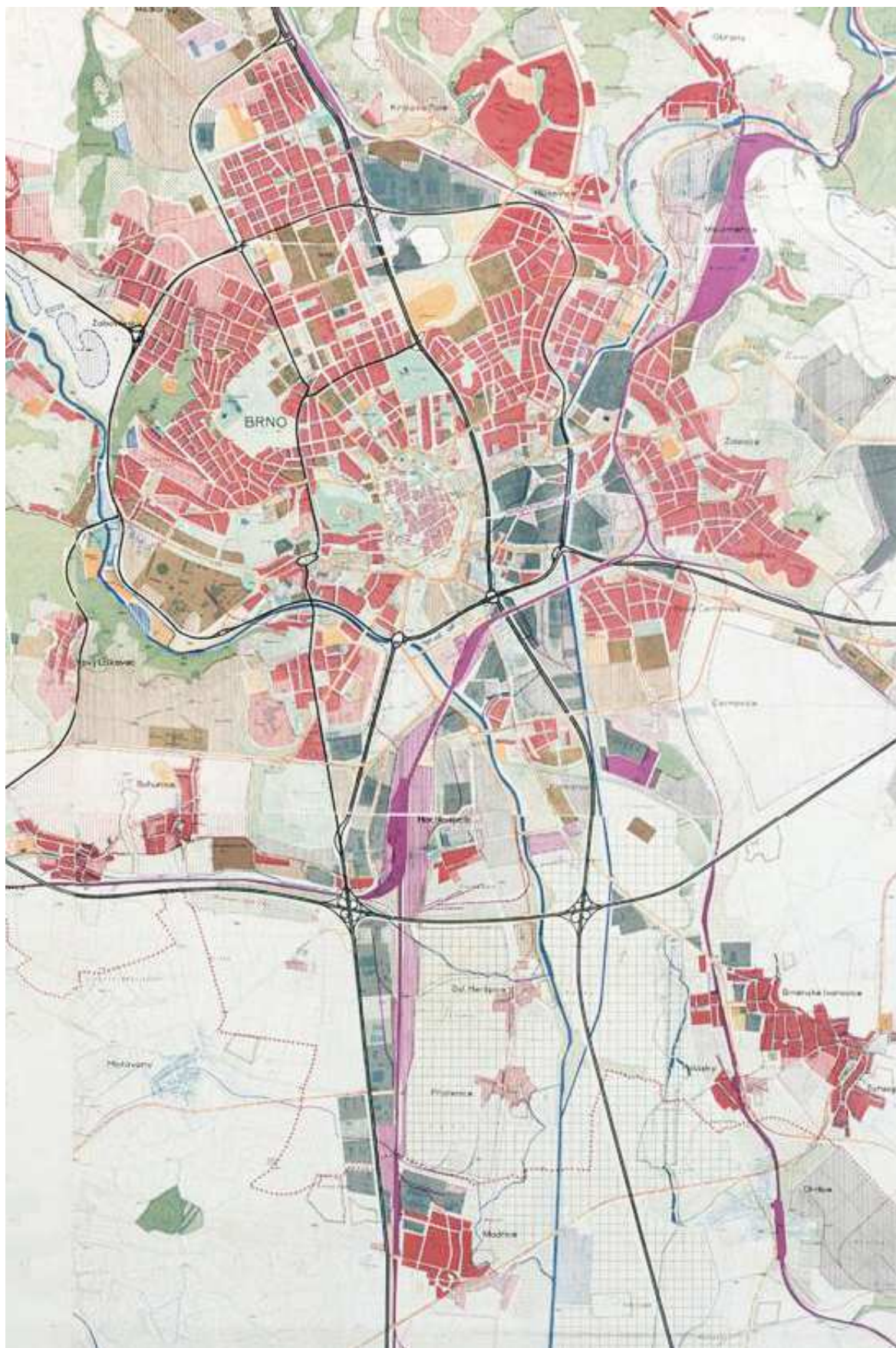
Směrný plán města Brna, Státní projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic v Brně, František Kočí, 1956 - 1957

Tento plán v konečném řešení umisťuje nové nádraží ve stejné poloze jako předcházející směrný plán z roku 1952, tedy zhruba podél jižní hrany ulice Opuštěné,

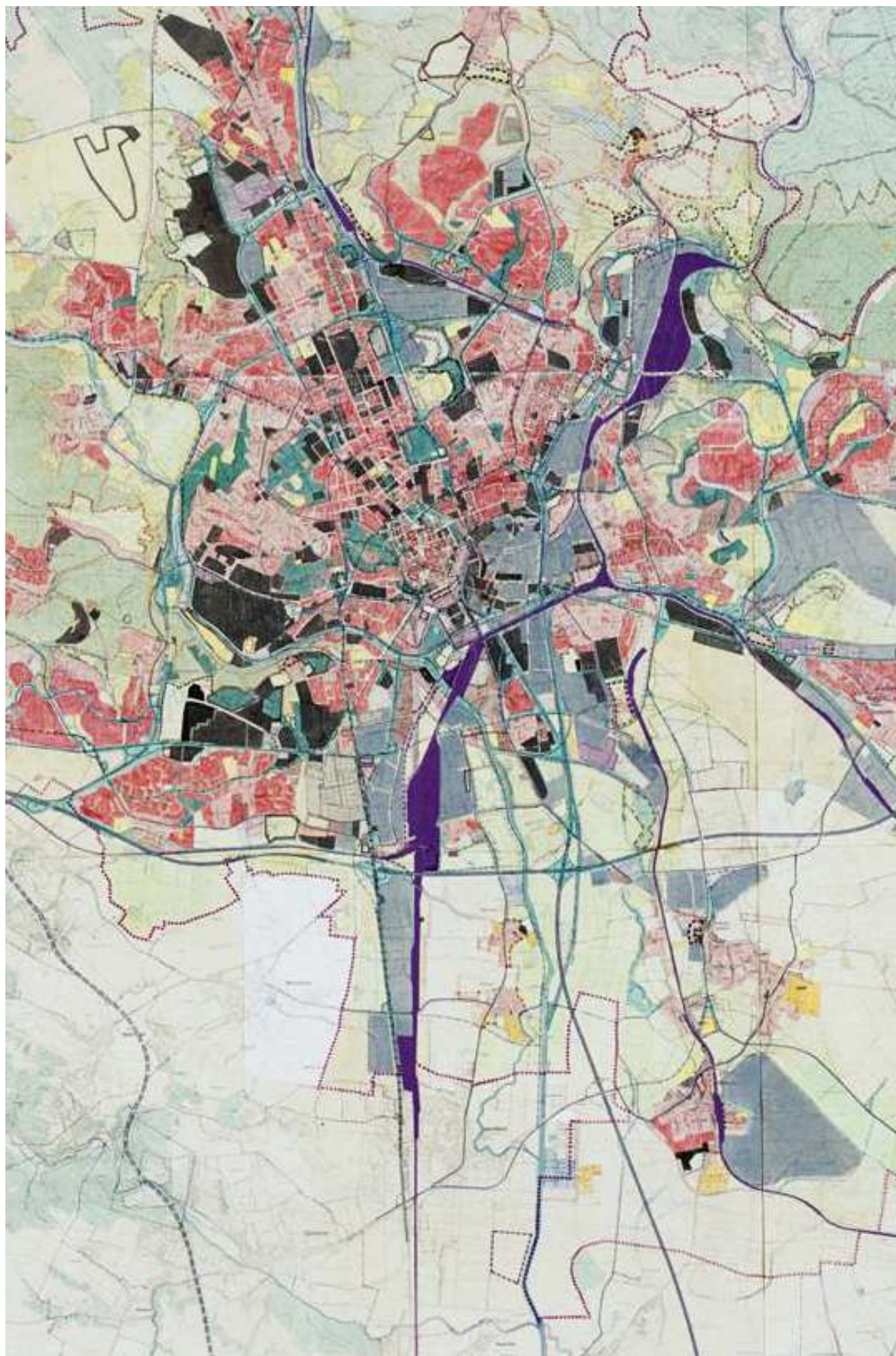
v krátkodobém horizontu (zřejmě reálně vzhledem ke klesající ekonomické síle socialistického Československa) však počítá s jeho ponecháním ve stávající pozici. Textová část tohoto směrného územního plánu také poprvé nazývá nové umístění nádraží „odsunutou polohou“.

Ještě před zpracováním tohoto směrného územního plánu však v roce 1951 ministerstvo dopravy rozhodlo o dokončení dostavby seřazovacího nádraží v Maloměřicích a v letech 1952 – 1955 proběhla tzv. železniční expertiza, která měla za cíl analyzovat všechna doposud navržená řešení brněnského železničního problému a navrhnout podklad pro konečné rozhodnutí o jeho řešení. Expertiza se zabývala šesti alternativními řešeními při situování nádraží ve třech různých polohách. Expertiza vyhodnotila alternativy z hlediska železničního provozu, etapové výstavby za provozu, ekonomie výstavby a zčásti i z hlediska urbanistického. Z šesti alternativ byly vybrány dvě reálné, a to přestavba nádraží na původním místě jako řešení v krátkodobém horizontu a „odsunutá poloha“ zapracovaná do Směrného územního plánu z roku 1956 jako cílové, konečné řešení. „ S rekonstrukcí dnešního nádraží na starém místě bylo v plánu počítáno proto, že není naděje v blízké budoucnosti zahájit výstavbu nádraží v odsunuté poloze a proto bude nutno provést na dnešním nádraží značnější investice: dnešní budovy a železniční zařízení nevyhovují již dlouhou dobu. Avšak tyto investice prodlouží životnost dnešního nádraží v dosavadní poloze. Z rozhodnutí, aby se pro polohu nádraží počítalo s alternativními dvěma, vyplynula nutnost řešit přilehlé území, zvláště jeho uliční síť tak, aby vyhovovala oběma možným polohám nádraží. Tento úkol se podařilo ve směrném plánu vyřešit a je přínosem pro konečné rozhodnutí ústředních úřadů o způsobu a postupu přestavby a dostavby jak železničního uzlu, tak i základní uliční sítě.“ (Ing. Vladimír Veselý – komentář k publikování směrného plánu v roce 1958)

Nový směrný územní plán dokončený v roce 1968 Útvarem hlavního architekta, založeném roku 1964, pod vedením architekta Zdeňka Chlupa a Zdeňka Kubíčka změnil polohu „odsunutého nádraží“ do polohy dolního, rosického nákladního nádraží, tedy de facto do polohy navržené nejvýše oceněným návrhem soutěže z roku 1927 (Fuchs, Sklenář, Peňáz). Tohoto situování se držel i následující směrný územní plán z roku 1982 vypracovaný v Brnoprojektu pod vedením architekta Miloslava Kramoliše.



Směrný územní plán města Brna, Útvar hlavního architekta, Zdeněk Kubíček, Zdeněk Chlup, 1968



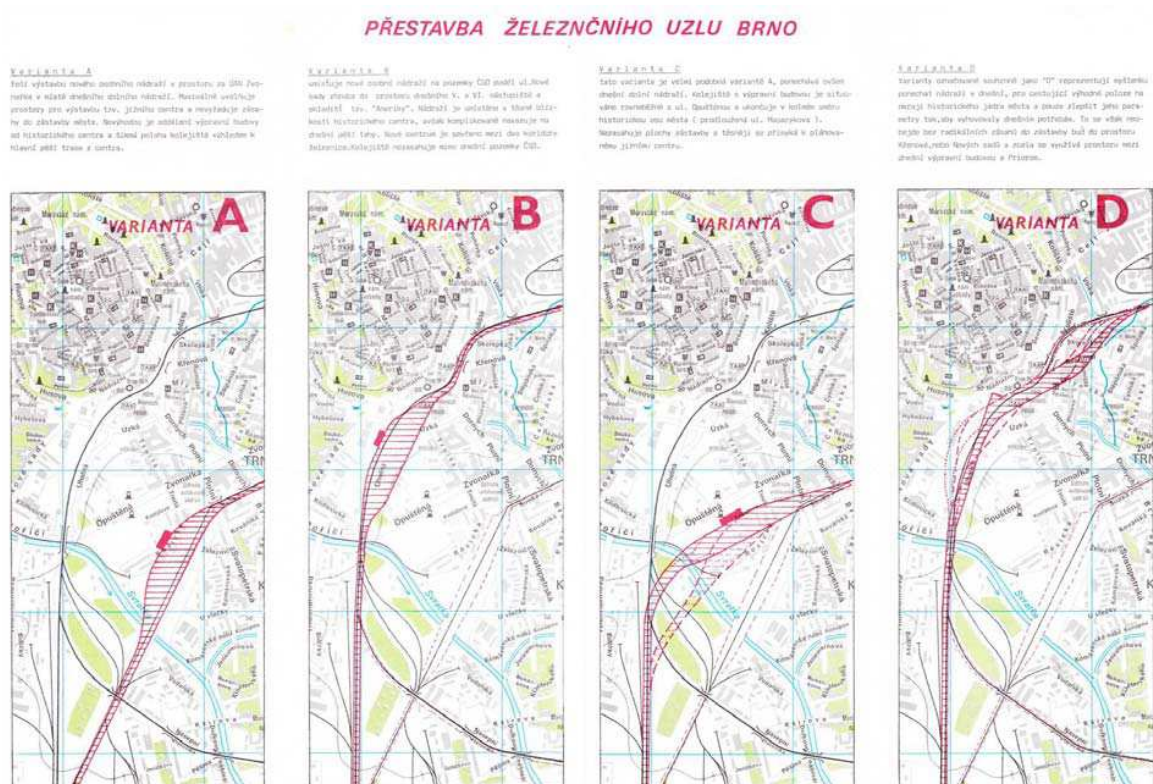
Územní plán města Brna, Brnoprojekt, M. Kramoliš, J. Hlavsa, Z. Kubíček, A. Hladík, 1982

V roce 1966 byla na základě návrhu SUDOPu schválena varianta umístění nádraží v „odsunuté poloze“ v prostoru dolního, rosického nádraží, zapracovaná do následujících tří směrných plánů (1968, 1982, 1994) a v roce 1967 započaly přípravné projekční práce „přestavby železničního uzlu“ s odsunutou polohou nádraží. Ty byly po normalizačním přerušení znovu zahájeny v roce 1985. V roce 1989 však začala být znovu projekčně studována varianta s polohou nádraží paralelní s jižní hranou ulice Opuštěné, jak byla navrhována již roku 1924 a v období 1945 – 1957, která byla zapracována do nového územního plánu města Brna (ÚAD Studio, A. Hladík, M. Kabela) schváleného roku 1994.

Mezitím byl v roce 1970 vybudován nákladní železniční průtah městem a v jeho důsledku zrušena spojovací trať mezi dolním a horním nádražím a v 80. letech realizováno nové řešení přednádražního prostoru, které z důvodů nedostatku financí převrátilo jeho za protektorátu plánované dvojúrovňové řešení, které mělo vedeny tramvajové linky v podzemí tak, aby na úrovni terénu zůstalo náměstí a chodci. Realizace z přelomu 70. a 80. let ponechala tramvaje na povrchu, kde byly nástupiště početně rozšířeny a propojeny podzemními podchody navzájem i s historickým tunelem pod nádražím z roku 1904. Městský přednádražní veřejný prostor ve formě náměstí tak byl zničen a na jeho místě vznikl tramvajový terminál. V téže době bylo také realizováno ústřední autobusové nádraží Zvonařka, umístěné v návaznosti na plánovanou polohu „odsunutého“ osobního nádraží při ulici Opuštěné.

Přestože všechny regulační a územní plány města Brna od vzniku samostatného Československa řešily brněnský železniční problém návrhem nového osobního nádraží v nové poloze, která umožňuje zjednodušení a restrikcí železničních tratí v jižním sektoru města a provázání v něm ležících čtvrtí s jeho centrem, stala se pádem komunistické diktatury v roce 1989 poloha nádraží znovu předmětem diskuze. Ještě před vznikem nového územního plánu byla provedena nová železniční expertiza – podobně jako počátkem 50. let po politickém převratu roku 1948. V roce 1991 Dopravní rozvojové středisko ve spolupráci se SUDOP Brno vypracovalo čtyři varianty umístění brněnského osobního nádraží, které posléze hodnotila mezinárodní komise odborníků. Ta za nejvýhodnější řešení určila „odsunutou“ polohu v ploše dolního, rosického nádraží. Tímto krokem však již začíná jiná, aktuální a živá kapitola historie řešení železničního problému města

Brna, která již není předmětem tohoto pohledu na jeho vznik a historii v průběhu 150 let od roku 1839 do roku 1989.



Varianty řešení přestavby železničního uzlu Brno, Dopravní rozvojové středisko ve spolupráci se SUDOP Brno, 1991

Shrnutí

Brněnský železniční problém vzniknul v druhé půli 19. století, kdy rakouský stát nedodržel exkluzivní koncesi na provoz železničního spojení Vídně s Brnem udělenou Severní dráze císaře Ferdinanda, a při privatizaci své železniční sítě inicioval vybudování druhé železniční tratě mezi Vídní a Brnem, která pro území Brna znamenala vznik a provoz dvou paralelních železničních zařízení sloužících stejnému účelu včetně dvou, resp. tří nádraží. Takto neplánovitě vzniklá srostlice drážních staveb a těles svým chaotickým vedením přes území města přinesla zásadní komplikace a překážky jeho přirozenému rozvoji: jižní sektor města odřízla od historického jádra. Po vzniku Československa a připojení předměstí Brna do jednoho správního celku započaly snahy o systematické a koncepční řešení brněnského železničního problému. Za První republiky městská správa činila soustavné kroky k jeho vyřešení, které zhatila druhá světová válka. Ve 20. a

30. letech uspořádala tři velké urbanistické soutěže, jejichž výsledky přinesly již v první soutěži roku 1924 ideu nové polohy nádraží, posunutého vůči dnešnímu cca o 700m jižním směrem. Všechny projekty a územní plány řešící urbanismus města a/nebo brněnský železniční problém od roku 1924, tedy za posledních 90 let, navrhovaly přesun nádraží a s ním související zjednodušení a redukci železniční sítě a drážních ploch na území města, které podmiňují jeho rozvoj. Historicky byla navržena a zvažována tři nová umístění nádraží – na místě „dolního“ rosického nákladového nádraží, v pásu jihovýchodně od ulice Nové Sady a na jižní hraně ulice Opuštěné. Toto umístění nádraží navrhoval nejvýše oceněný projekt soutěže z roku 1924 a znovu urbanistické projekty a plány z let 1945 – 1957. V 60. letech se nádraží vrátilo do polohy navržené Bohuslavem Fuchsem, Josefem Peňázem a Františkem Sklenářem v projektu Tangenta ze soutěže roku 1927, ve které je nyní zakotveno vydaným rozhodnutím. Jeho poloha je tedy výsledkem devadesátiletého kontinuálního vývoje a systematické práce čtyř generací brněnských architektů, urbanistů, dopravních inženýrů, národohospodářů a vedení města.

¹ Příjezd prvního vlaku do Brna byl ohromnou společenskou událostí, mnohem větší než si dnes zřejmě uvědomujeme. Historička Cecilie Hálová-Jahodová ho v roce 1946 popsala ve statí Brno z okna prvního vlaku takto: „V den 7. července se už od rána plnily ulice i náměstí lidem, který spěchal k nádraží, aby zaujal kdekteré výhodné místo na baštách před "dražištěm", na kopci dnešních Denisových sadů i v domech na Petrově "laskavě k tomu popřátých". Lemoval také daleko široko trať, kterou měl přijeti očekávaný vlak. Přímo na "dražišti", tehdy idylicky malém a klidném, stála špalírem ozbrojená garda měšťanů a v hloučcích debatovala městská honorace, která přišla uvítat vzácné hosty. Se stráně pod Petrovem, svěže zelené a rozkvetlé kyticemi dívčích úborů s pestrými slunečníky a stuhami vlajícími z pod kloboučků, hřímala hudba Mihalovicova pěšího pluku. Asi v půl jedenácté rozřízl napětí netrpělivého očekávání signál oznamující, že se vlak blíží. Oči všech zamířily směrem k "železnodráze". Už příjížděl první "lokomotiv" se sedmi vozy. Nesl se nad "vznešenými oblouky jako římského druhdy viaduktu" a za malou chvíli se za ním objevily tři další vlaky. Vyhrávala jim hudba na uvítanou a jí odpovídala jiná z příjíždějícího vlaku. Už tu stály čtyři ověnčené lokomotivy s vlajícími praporky - Bruna, Herkules, Gigant a Bucefalos -- za nimi 38 vagonů, jež dorazily z Vídně do Brna za 4 ½ hod. Z vagonů vystoupilo 1125 hostů mezi nimi baron Salomon Rotschild, finančník podniku. Hudba dozněla, rány z hmoždířů ustaly, Brňané vítali první příchozí vlakem "co apoštoly nových ideí, nového života." Guvernér Ugarte dával pak na počest vznešených hostů slavnostní hostinu v redutě, prostší hosté byli pohoštění od "přívětivých hospodských, jejichž interese s vynálezem tímto (rozumí se železnic) velmi ouzce souvisely, ve vhodně uspořádaných jizbách". Druzí se rozešli po nynějších Denisových sadech a "budili všeobecnou pozornost živostí a bodrostí hovoru, označujícího každého z Vídně obyvatele". Na sklonku odpoledne asi v půl páté nastoupili zpáteční cestu a s nimi hrabě Ugarte, aby vzácné hosty doprovodil. Navečer se město po celodenním vzrušení uklidňovalo. V zákoutích náměstí, u kašen i doma u stolu se ještě debatovalo a vzpomínalo. Náhle se roznesla po městě hrůzná novina – zpráva o prvním železničním neštěstí, přihodivším se brzo po odjezdu vlaku z Brna. Došlo k němu ve stanici Vranovicích u Rajhradu, když anglický strojvůdce John Williame, který řídil třetí vlak, najel z neopatrnosti na druhý vlak, který se zastavil, aby nabral vody a dříví. Zpráva šla od úst k ústům, počet mrtvých a raněných rostl od minuty. Podnes neznáme jeho bilance přesně.

U d'Elverta se mluví o pěti těžce zraněných a ostaních lehce, v zápise pamětní knihy měšťáka Rajhradu zapsal František Hrůza 28. prosince 1839 větší čísla. Budou asi značně nadsazena, poněvadž pisatel si sám nebyl pravého stavu věci jist. Zaznamenal, že ta srážka "hned ale 15 vozů na kusy rozdrtila, takže z těch lidí a pánů, co v těch vozech seděli, hned ale 16 mrtvých a ale 30 plezírovaných zůstalo." Zpráva o neštěstí se rozběhla po světě s velkou rychlostí. Fr. L. Rieger o něm referoval ihned matce v listě datovaném ve Vídni 9. Července 1839. Napsal: "Předevčírem jeli po prvé po železné dráze až do Brna. Stalo se jim neštěstí - první to patrnější nehoda, ač se již přece tak dlouho jezdí. Vrazily vozy na sebe a dva se roztloukly, něco lidí bylo poraněno. Stalo se to z nepozornosti vůdce posledního (třetího) parního vozu, jenž jsa trochu napilý, jakožto při příležitosti první slavné jízdy do Brna, tak prudce vůz svůj hnal, že do předsebou jedoucího vozu vrazil." Mnoho lidí se vyděsilo, výstrahy temných proroků ožívaly a strach z jízdy ve vlaku rostl. Nebyl malý úkol utišiti vzniklou paniku. Dráha i úřady ji mírnily různými nově zaváděnými bezpečnostními opatřeními, mezi nimi zákazem jízdy za noci. Trval pět let a byl odvolán až roku 1844, kdy Severní dráha - první v Evropě - zahájila noční dopravu."

Literatura

Kalivoda František (ed.), Budujeme Brno, město mezinárodních veletrhů, Brno 1958

Studie k územnímu plánu brněnské oblasti, Brno 1949

Urbanismus a plánování, Knihy bloku sv. 1, Brno 1948

RAAB, Jaroslav. Brno a železnice: přehled statí. Brno, 1946

Spazier Rudolf (ed.), Brno zítřka, Brno 1939

Kožíšek Alois V. (ed.), Brno město a okolí, Brno 1938

Brno: přehled historického, hospodářského, sociálního a stavebního rozvoje, Brno, 1935

Popis města Brna k soutěži na dopravně-komunikační plán 1933. Brno, 1933

Kožíšek Alois V. (ed.), Zemské hlavní město Brno, Praha 1928

[de.wikipedia.org](https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichisch-ungarische_Staatseisenbahngesellschaft); Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft

[de.wikipedia.org](https://de.wikipedia.org/wiki/Kaiser_Ferdinands-Nordbahn); Kaiser Ferdinands-Nordbahn

[cs.wikipedia.org](https://cs.wikipedia.org/wiki/Brn%C4%9Bsko-rosick%C3%A1_dr%C3%A1ha); Brněnsko-rosická dráha

www.ibrno.cz; Jak šel čas aneb proměny nádraží a výpravní budovy

nadrazibrno.ecn.cz; Železniční uzel Brno na počátku 3. tisíciletí

www.bрно.cz; Z historie územního plánování v Brně