

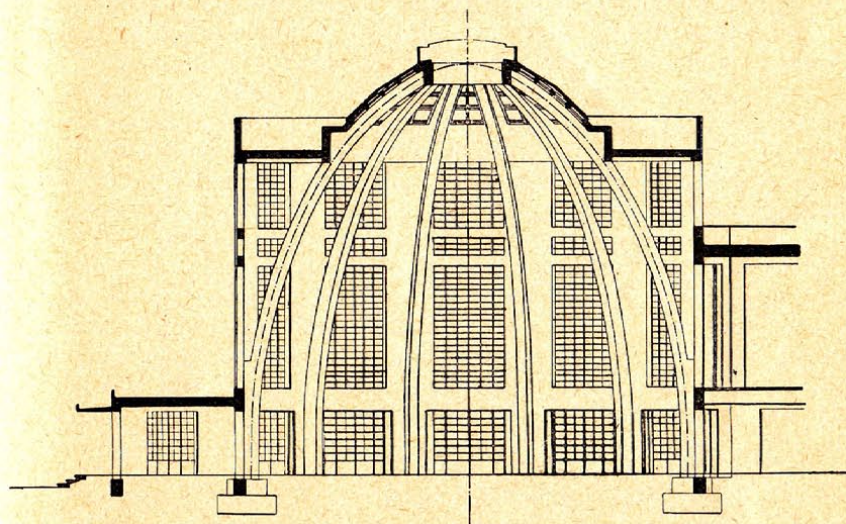
Brněnské nádraží.

(Z archivu města Brna.)

Pokud nebylo železnic a přepravu zboží obstarával forman s modrou zástěrou a bičem v ruce, těšily se brněnské trhy světové pověsti. Když se proslýchalo, že Vídeň bude spojena s Haličí železnicí, vedoucí Moravou, usilovala městská rada o to, aby tato dráha se vedla z Břeclavě do Brna a odtud Hanou na Moravskou Ostravu nebo Těšín, neboť se obávala, že by brněnské trhy klesly na úroveň venkovských jarmarků, kdyby město neleželo na hlavní trati nového přepravního podniku. Snahy městské rady se však neuskutečnily, neboť v projektu severní dráhy Ferdinandovy bylo na Brno pamatováno toliko odbočkou Břeclav—Brno, která měla vyústiti na Čechyňské louce poblíž olomoucké silnice, nebo na pozemcích Offermannových mezi mlýnským náhonem Svatky a Trnitou. Městská rada, již v čele stál »c. k. rada a purkmistr« Jan Řitschel, soudíc, že by při této poloze nádraží nezískalo »vnitřní město«, nýbrž že by se všecken obchod přestěhoval do blízkých předměstí, vyjednávala s baronem Rothschildem, zakladatelem severní dráhy Ferdinandovy, aby byl projekt změněn a aby nádraží bylo vybudováno bezprostředně pod hradbami vnitřního města na t. zv. fortifikačním území. Po delším jednání došlo k dohodě, že dráha postaví nádraží před »Ferdinandovou branou«, která stála asi tam, kde je dnes čekárna pouliční dráhy na Wilsonově náměstí. Poněvadž provedení této varianty bylo nákladnější než stavba nádraží podle původního projektu, požadovala severní dráha od města příplatek 40.000 zl. k. m., spokojila se však s částkou 25.000 zl., kterou město splatilo ve 4 ročních annuitách. Pozemky, potřebné ke stavbě nádraží, získalo město od vojenského eráru za roční poplatek 150 zl. k. m. Byla to area, měřící 9836 čtverečních metrů a ležící »pod baštami č. VI. a VII. mezi Ferdinandovou branou a Františkovem a podél cesty, vedoucí z Ferdinandovy brány na délku 78 sáhů až k promenádní cestě z Nové brány pod baštami č. IV. a V. k mlýnské struze Svatky a nad ní až k Silniční«. Ještě v roce 1837 rýče a lopaty »trhanů« vyzváněly hrana pevnostním hradbám a přikopům brněnským. Dne 11. listopadu 1838 přijela do Brna první lokomotiva »Moravia«, 7. července 1839 byl slavnostně zahájen provoz na celé trati Vídeň—Brno. Čtyři vlaky přivezly pozvané hosty z Vídně, které vítalo v Břeclavi banderium Slováků, skvělá iluminace a

koncerty vojenských kapel a hudby ozbrojeného sboru měšťanů vítaly je v Brně, město pořádalo opulentní banket v redutě a dalo raziti pamětní peníz. Do Vídně se vracějící hosty stihla ve Vranovicích nemilá nehoda: jeden z vlaků najel z nepozornosti strojvůdcovy na druhý a několik cestujících bylo zraněno.

Císařským rozhodnutím ze 3. srpna 1842 bylo nařízeno stavěti dráhu z Prahy přes Českou Třebovou do Brna k připojení na severní dráhu Ferdinandovu. Stavba trati, ač byla velmi obtížná, poněvadž se dráha musela v úseku Obřany—Blansko vtěsnati do úz-



Řez rotundou. — Projekt. Jar. Valenta.

kého údolí Svitavy, nepůsobila tolik obtíží jako umístění nádraží v Brně: severní dráha nepovolila sloučení nového (státního) nádraží se svým, poštovní a celní úřady kladly nespílitelné požadavky, komise stihala komisi, zatím stavělo se již od Obřan nahoru i dolů, ale otázka nádraží nebyla vyřešena, až rázně zakročil sám guvernér Moravy a Slezska, hrabě Stadion, a vymohl rozhodnutí vlády z 26. prosince 1846, aby se trať severní státní dráhy z Brna do Maloměřic vedla z nádraží severní dráhy císaře Ferdinanda přímo přes Obřany a aby se zřídilo společné nádraží bezprostředně před Ferdinandovou branou, jak jeho polohu vyznačilo generální ředitelství státní dráhy. Provoz železnice z Brna do Prahy byl zahajován postupně v době od 1. září 1845 do 1. ledna 1849.

Osud brněnského nádraží byl rozhodnut: vklíněno mezi obytné a továrenské budovy, nemohlo se rozšiřovati, jak by toho bylo potřeba, všechny úpravy trpěly nedostatkem místa a dnes, po více než 80 letech, pocítují se tím více katastrofální následky nevhodného umístění nádraží. V r. 1862 usnesl se sice magistrát brněnský, aby se při povolování staveb v blízkosti nádraží postupovalo velmi rigorózně, ale již tehdy bylo pozdě.

Nezaměstnanost, vyvolaná politickými událostmi roku 1848, zrodila myšlenku, stavěti dráhu z Brna do Rosic, aby se mohlo uhlí do Brna a do Vídně dovážeti levněji, avšak teprve v letech 1854 a 1856 došlo k provedení tohoto projektu a nová brněnsko-rosická dráha připojila své nové nádraží k nádraží dotavadnímu.

V r. 1869 byla vybudována trať Brno—Přerov, v r. 1885 »Tišnovka«, v r. 1886 trať Brno—Okříšky, v r. 1887 »Vlárka«, která byla původně podružnou tratí, avšak převratem se stala hlavní tepnou, spojující Čechy a Moravu se středním Slovenskem. Brněnské nádraží stalo se centrem, z něhož vybíhaly dráhy na všechny strany, ale vlárská trať neměla přímého zaústění: osobní vlaky zajižděly do zastávky Černovic, odtud couvaly po zvláštní spoje do Židenic a nato vjely teprve ze severu do »horního« nádraží. Stejně těžkopádná byla manipulace s vlaky nákladními. Teprve vystavěním t. zv. »komárovské spojky« bylo zřízeno přímé zaústění vlárské trati do jižního zhlaví osobního nádraží. S pracemi stavebními na této spoje začalo se v r. 1923 a provoz byl zahájen 15. května 1927. Ke zbudování bylo třeba 220.000 m³ násypu materiálového, a dráha vede po 15 mostních objektech, na které se spotřebovalo 9.700 q železa, zdiva bylo provedeno přes 10.000 m³, náklad činil 15 milionů Kč. Aby se ulehčilo nástupišťům na hlavním nádraží, zřízeno bylo v r. 1928 nové nástupiště, a to pro vlaky, jedoucí ku Přerovu. Nástupiště toto bylo otevřeno 15. května 1928.

Nepříznivé poměry nádražní přiměly městskou radu brněnskou, že vypsala v r. 1926 soutěž na ideové řešení celkového regulačního plánu pro Velké Brno se zvláštním zřetelem na řešení nádražní otázky. Návrhy, vypracované odborníky, jsou vystaveny v pavilonu města Brna.

O rozsahu agendy na brněnském nádraží svědčí tato statistická data za rok 1927:

Vydáno bylo jízenek 2,596.886, vypraveno zavazadel a spěšnin 191.261 o váze 4,406.204 kg, rychlého zboží podáno a vydáno 306.736 položek o váze 52,731.110 kg a nákladního zboží 805.141 položek o váze 1.001,350.764 kg.

Brněnské pozoruhodnosti.

Alois V. Kožíšek.

Brno zasazeno je nad soutok řek Svitavy a Svratky do zeleného rámce okolí s řadou zalesněných vršků. Díváme-li se s některého z těchto pahorků, které skýtají mnoho krásných výhledů, na Brno, vystupují z vlnek zastavení města tři charakteristické znaky Brna, tři symboly brněnských pozoruhodností. Městu vévodí Špilberk jako symbol bohaté historie města, na druhém vrchu brněnském, na Petrově, tyčí se biskupský dóm jako symbol pozoruhodné architektury staré a moderní a v širším významu jako symbol kulturního dění v Brně, a nad Cejlem a Křenovou trčí k nebesům řady továrních komínů jako symbol renomovaného průmyslu brněnského. Kouř těchto komínů továrních mísí se s chuchvaly kouře nad brněnským nádražím, které nás upozorňují na to, že Brno má také velký význam jako uzel železniční dopravy, jako křižovatka velkých tratí obchodních a turistických.

Úkolem tohoto článku bude upozorniti na pozoruhodnosti umělecké, najmě stavební a na význam Brna ve směru hospodářském a cizineckém.

Za původem města Brna musili bychom jíti daleko do minulosti. Až do XI. věku nenalezli bychom spolehlivých průvodců, jen dohady, zrozené v archeologických nálezech, provázeti nás budou až do doby kamenné. Avšak ani ze století XI., třebaže už jsou z té doby listinné záznamy o Brně, nemáme obrazu našeho města. Nejstarší obraz zachoval se nám ze samého konce stol. XVI. Víme jen, že už v XI. věku bylo Brno »urbs«, t. j. město větší, které mělo jistě řadu vynikajících staveb, aspoň církevních. Bylo v Brně jistě několik pozoruhodných staveb slohu románského, které však musily ustoupiti rychlému tempu rozvoje města za doby rozkvětu slohů následujících. Nezachovalo se nám skoro nic z této periody, jen šeptmé nápovědi nalezneme v křížové chodbě bývalého kláštera dominikánského, kde je dnes umístěno městské lapidarium. Jsou tam sloupy a hlavice vezděné, nasvědčující tomu, že konvent dominikánů vystavěn byl ve slohu románském, a pak ještě zlomky z románské stavby kostela zábrdovského, nejstaršího z kostelů na Brněnsku.

Románský sloh vystřídalá gotika, jejíž krásné květy zachovaly se v kostele sv. Jakuba, v kostele králové na Starém Brně a