Proměny západní části Židenic poblíž kasáren snad nejlépe dokumentují dva snímky pořízené v časovém rozpětí více než patnácti let na zastávce »Svatoplukova«.

VČERA
V zastávce právě zastavila souprava staré tramvaje tvořená motorovým vozem č. 111 a vozem vlečným jedoucí na vložené lince do Komína. Vložené vlaky vypravované pro odvoz pracujících nejen ze Zbrojovky jezdily počátkem sedmdesátých let z husovické vozovny k maloměřickému mostu, odtud zabočily vpravo na spojovací trať na Selské ulici a již mířily dále do Židenic. Vpravo i vlevo jsou vidět původní domy Svatoplukovy ulice, jež o deset let později všechny padly za oběť stavbě nové komunikace, v pozadí jsou znatelné budovy kasáren stojící zde dodnes. Foto 12. 3. 1971 © Zdeněk Nesiba.

(Nejen) tramvají do Židenic

Brno 2001

DNES
Od zastávky odjíždí trolejbus 9Tr s č. 3143 jedoucí na lince č. 147 z vinohradského sídliště, aby vzápětí ukončil svoji jízdu ve smyčce na Staré osadě. Stavba nové komunikace Svatoplukova byla ukončena v roce 1986 zprovozněním obou jízdních pruhů. Již během dokončovacích prací bylo nad ulicí vystavěno trolejové vedení pro novou trolejbusovou linku, která přinesla do Židenic nový dopravní prostředek – trolejbus. Po domcích Svatoplukovy ulice již není ani památky, v pozadí jsou budovy kasáren. Foto 31. 10. 1987 © Ladislav Kašík.

(Nejen) tramvají do Židenic

Původním cílem tohoto článku bylo připomenout loňské smutné patnácté výročí zrušení tramvajové trati v brněnské čtvrti Židenice. Protože však k tramvajím patří i lidé a jejich domy, jsou zde krátce nastíněny i osudy západní části Židenic a částečně i Zábrdovic, odkud tramvaj vozila v posledních několika desítkách let jejich obyvatele do centra Brna za prací i zábavou.

Počátky…

Již v roce 1900 začala jezdit tramvaj po první brněnské trati budované výlučně pro elektrický provoz z Velkého náměstí (dnes nám. Svobody) do Zábrdovic. Zde byla trať ukončena koncovou výhybnou na konci ulice Cejl před přejezdem železniční trati Brno – Tišnov vedoucí tudy od roku 1885. Překážkou dalšímu eventuálnímu pokračování tratě až k židenickému náhonu, kde byla tehdy hranice katastru Zábrdovic a potažmo i Brna, byl hlavně přejezd železniční trati. Je však nutné zdůraznit, že se nejednalo o první tramvajovou trať vedoucí po brněnské třídě Cejl. Již v letech 1870–73 tudy s malými vagónky šlapali koně.

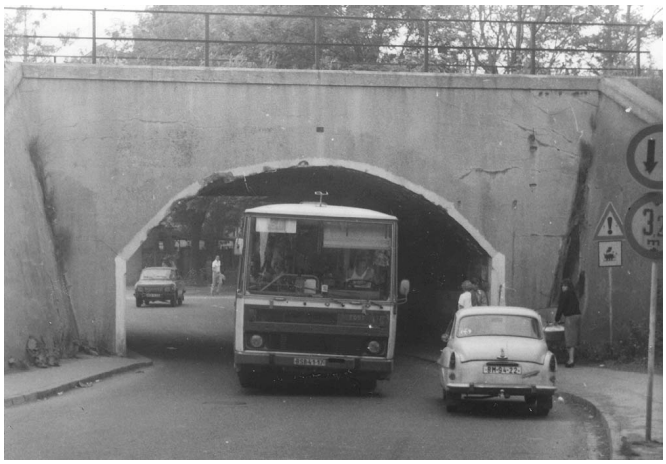
Během první světové války byly přes most (již ocelový) položeny koleje a byla vystavěna kolej vedoucí k zábrdovické nemocnici v areálu zdejšího kláštera (1915). Tato trať (v podstatě vlečka) byla používána k dopravě raněných, k přepravě cestujících nebyla využita a po válce byla snesena. Od této doby sem začala jezdit linka č. 2, jejíž číslo je s židenickými tramvajemi svázáno doposud.

Až do této doby obstarávala občanům Židenic, tehdy samostatné obce, spojení s městem pouze železniční zastávka na českotřebovské dráze (od r. 1902). V roce 1919 se Židenice staly součástí Velkého Brna a počtem

Od roku 1900 začaly jezdit elektrické tramvaje po trati vedoucí z Velkého náměstí (dnes náměstí Svobody) po Cejlu do Zábrdovic (linka označená žlutými terči). Tramvajová trať zde byla ukončena v těsné blízkosti železničního přejezdu u zábrdovického nádraží. Zatímco cestující jedoucí do Tišnova či dále zde mohli vidět z oken vagónů tramvaje čekající na průjezd jejich vlaku pouze do roku 1962, kdy byl na železniční trati ukončen provoz, tramvaje zde jezdí dodnes. Na historické pohlednici z prvního desetiletí minulého století můžeme spatřit jak tramvaj připravenou k jízdě zpět do města, tak závory přejezdu, stejně jako most přes Svitavu a v pozadí majestátní kostel Nanebevzetí Panny Marie ze 17. století. Ze sbírky Libora Čumy.

Od roku 1928 jezdí tramvaje směrem do Židenic ulicí Zábrdovickou. Koncem 70. let prošla její část přestavbou, při níž výrazně změnila tvář. Byla zbořena fronta domů při severním okraji ulice (na snímku vlevo), stejně tak zanikl most přes již nepoužívaný židenický náhon, přes který na fotografii z května 1977 právě projíždí tramvaj linky č. 8. V pozadí se za tramvají naproti vchodu do lázní ukrývá židenická benzínová pumpa. Foto © Václav Černý.

obyvatel patřily k nejobydlenějším předměstím města. K výstavbě pokračování tratě, zčásti ještě na území Zábrdovic, došlo až ve dvacátých letech, kdy byl v roce 1928 při příležitosti 10. výročí republiky uveden do provozu úsek trati vedoucí po dnešní Zábrdovické ulici (tehdy se jmenovala prostě – Zábrdovice) od zábrdovického mostu po křižovatku s dnešní ulicí Kuldovou – zde pokračování bránil nízký most, po kterém vedla železniční trať na Českou Třebovou. Tramvajová trať tady byla ukončena úvratí s mezikolejovou spojkou, byla dvoukolejná s výjimkou úseku přes železniční přejezd a říční most. Prodloužení tratě si mj. vyžádalo i rekonstrukci silničního mostu přes židenický mlýnský náhon. Na trati byla otevřena zastávka u zábrdovického kostela, konečná se jmenovala »Židenice – nádraží«. Úkolem tramvají byla mimo jiné i obsluha nově vzniklé (1918)



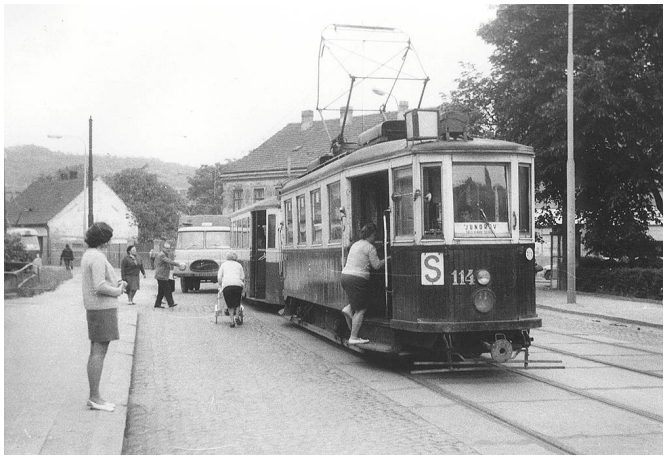
Most na židenické Šámalově ulici se podobá tomu, který byl na tehdejší Habermannově (Bubeníčkově) a bránil stavbě pokračování tramvajové trati dále do Židenic. Tentýž mostek byl i na konci Karlovy ulice. Na snímku z 18. 5. 1988 právě pod mostem projíždí autobus B731 linky č. 58 s č. 7057, foto © Ladislav Kašík.

strojírenské továrny Zbrojovka, jejíž areál postupně vyrůstal za zábrdovickým klášterem v prostoru mezi řekou Svitavou a železniční tratí na Českou Třebovou, kde byly dosud dělostřelecké dílny. Její výrobky – auta, traktory, kancelářské stroje, ale hlavně ruční zbraně – se postupem času staly světoznámými a do továrny proudily každé ráno tisíce dělníků.

Poblíž tehdejší konečné při severním okraji ulice byly v letech 1931–32 postaveny známé městské lázně, funkcionalistická stavba podle projektu B. Fuchse.

Tramvaje dobývají Židenice…

Jak již bylo řečeno dříve, výstavbě pokračování tramvajové tratě dále do Židenic bránil nízký most pod českotřebovskou tratí. Teprve po obstarání potřebných finančních prostředků bylo přistoupeno k jeho rekonstrukci (na výstavbu přispěla nemalou částkou i židenická občanská záložna). Místo dosavadního mostu byl vybudován nový ocelový plnostěnný most



Téměř idylkou zavání snímek z roku 1971, na němž je zachyceno dění v zastávce na tehdejším Švermově náměstí. Se zdrcující jistotou lze říci, že dnes již z obrázku existuje snad pouze strom utěšeně rostoucí uprostřed parčíku na náměstíčku (vpravo). Vůz s č. 114 jedoucí na vloženém vlaku z husovické vozovny (přes spojku na Selské) do Jundrova již odvál čas stejně jako domky Bubeníčkovy ulice v pozadí. Foto © Zdeněk Nesiba.

Stará Bubeníčkova ulice se po celou dobu provozu tramvaje téměř neměnila – starší přízemní domky, vlevo poliklinika, v pozadí budova školy. To vše (až na tu školu, která odolala) zmizelo v prachu a sutinách na počátku 80. let. Dnes tudy po široké komunikaci proudí bez zábran tisíce aut. Pohled od bývalého Švermova náměstí směrem ke Gajdošově ulici, květen 1977 © Václav Černý.

s kamennými opěrami. Nově budovaná trať (1931–32) tedy mohla dále pokračovat ulicí Bubeníčkovou (tehdy Habermannovou), na tehdejším Komenského náměstí (dnes součást Bubeníčkovy ulice) se stočila vlevo a pokračovala ke škole na Gajdošově (tehdy Dobrovského) ulici. Zde se

Uprostřed Svatoplukovy ulice končily do roku 1951 na mezikolejové spojce vlaky linky č. 8, probíhalo zde i přetlačování vlečných vozů osádkami souprav. Na snímku ze třicátých let je však zachycen sólo vůz č. 64 při průjezdu spojkou směrem k městu. Spojka byla samozřejmě stavěna pro levostranný provoz, je však potvrzena její přestavba pro provoz pravostranný. Foto ze sbírky Miloše Drbala.

ostrým obloukem stočila znovu vlevo na Svatoplukovu ulici, prošla prostorem tehdejšího Karlova náměstí a dále vedla dvěma protisměrnými oblouky k budovám kasáren. Trať byla ukončena úvratí s mezikolejovou spojkou v prostoru mezi křižovatkou s Podsednickou ulicí a dnešním železničním mostem.

Zde je však nutno zdůraznit, že železnice tudy tehdy nevedla – do Prahy se již od roku 1849 jezdilo po trati, která vedla oproti dnešní trati o několik set metrů západněji – od židenického nádraží (tehdy zastávky), kam je trať vedena z města dodnes v původní trase, zhruba kopírovala ulice Baarovo nábřeží, Vrbí, Selskou a dále Obřanskou.

Zajímavostí je, že podle původních plánů (již z roku 1914) měla židenická tramvajová trať vést od školy vpravo Dobrovského ulicí a na jejím konci se napojit na trať do Juliánova (v provozu od roku 1928), ale snad právě kvůli potřebě dopravní obsluhy nově postavených Svatoplukových kasáren vedly koleje právě sem.

Na Svatoplukově ulici zhruba uprostřed úseku mezi školou a křižovatkou s dnešní Meluzínovou ulicí (před domy s dnešními domovními čísly 30–36) byla zbudována mezikolejová spojka, kde se otáčela nová peážní linka č. 8 s označením konečné »Židenice – Karlova«, později Ž. – Svatoplukova, za války Ž. – Na návsi /Am dorfplatz/ a po válce Ž. – Stará osada. Na prodlouženém úseku trati byly provozovány zastávky »Komenského náměstí« (poblíž budovy lékárny na stejnojmenném náměstíčku), »Stará osada« (při křižovatce s Gajdošovou ulicí), »Karlova«, ev. Svatoplukova (v prostoru kolejové spojky – později zrušena), »Karlovo náměstí« a konečná »Židenice – kasárna« (v tomto prostoru jsou udávány dvě zastávky – před branou kasáren a v prostoru koncové výhybny).

V souvislosti se zavedením pravostranného provozu v roce 1939 došlo samozřejmě k nezbytným úpravám kolejové trasy, a to včetně přestavby

Tramvajová trať na Svatoplukově ulici v úseku mezi někdejším Karlovým náměstím a židenickou školou (v pozadí). Zatímco domky při levé straně ulice jako jedny z mála přežily přestavbu Staré osady bez úhony, pravá strana ulice je již zbourána. Tramvaj linky 19 s č. 1406 za chvíli mine vjezd do smyčky Svatoplukova a vydá se dále ke kasárnám k cíli své cesty. Ještě zbývají dva roky, avšak úsek, kterým právě projíždí, měl již své dny prakticky sečteny (provoz ukončen v říjnu 1983). Foto 17. 4. 1983 © Ladislav Kašík – vlevo. Zastávka na Staré osadě sloužila obyvatelům okolních ulic i žákům blízké školy – na snímku z 5. 3. 1983 zde právě při jízdě směrem do města zastavila tramvaj linky č. 16 s č. 1482, foto © Ladislav Kašík.

Dobový snímek z jara roku 1951 nám přibližuje výstavbu smyčky na Karlově náměstí, v pozadí je ulice Kosmákova, či spíše zadní trakty domů na ulici Stará osada – z archivu Václava Černého – vlevo. Pro srovnání je uveden i snímek z konce 70. let, který situaci na tehdy již neexistujícím náměstí zachycuje z podobného úhlu. Celou ulici Stará osada nahradilo moderní sídliště, ze smyčky je též vedena autobusová linka – č. 64. Autobus ŠM11 č. 2571 stojící na odjezdové zastávce vyfotografoval společně s tramvají T2 na lince č. 16 © Zdeněk Nesiba.

kolejové spojky pro linku č. 8. Počátkem 40. let probíhala výstavba nového betonového mostu přes Svitavu, tramvaje během stavby jezdily přechodně (1941–42) po provizorním dřevěném mostu s jednou kolejí. Po dokončení mostu byl zrušen zdejší jednokolejný úsek (vč. křížení s železnicí). Na podzim roku 1944 postihly Židenice těžké letecké nálety, jimž padlo za oběť množství obytných budov a zahynulo mnoho obyvatel. Na těžce postižené Habermannově ulici tehdy došlo k zastavení tramvajové dopravy, mnohé proluky na židenických ulicích dodneška žalují. Při náletu dostala zásah např. i budova spořitelny na tehdejším Komenského náměstí, která částečně financovala stavbu tramvajové trati.

Z doby těsně po válce je nutné zmínit vybudování spojovací koleje z ulice Cejl vpravo na Vranovskou, které umožnilo jednoduchý návrat tramvají do husovické vozovny (1947). Nová doba také přinesla změny názvů některých ulic – mj. Habermannovy na Bubeníčkovu, Komenského na Švermovo náměstí a ulice Zábrdovice na Klimentovu (z větší části). Došlo také k přejmenování zastávky »Židenice – nádraží« na »Kuldovu« dle přilehlé ulice.

Po válce bylo v dvouletce přistoupeno k výstavbě prodloužení tratě dále ulicí Karlovou, na jejím konci poblíž křižovatky s ulicí Mateří byla vystavěna jednokolejná smyčka s odstavnou kolejí a kolejovou spojkou (1948). V ulici Karlově byly zastávky »Světlá« (u křižovatky se stejnojmennou ulicí) a výstupní zastávka před křižovatkou s ulicí Mateří, na nástupní zastávce přímo ve smyčce byla postavena zděná čekárna. Několik let byla kromě zastávky u brány kasáren (»Židenice – kasárna«) v provozu i zastávka »Podsednická« v prostoru bývalé koncové výhybny. Smyčka byla označována jako »Židenice«, ačkoliv již leží na katastrálním území Maloměřic. K tomuto označení přispěla jednak blízká smyčka »Maloměřice, most« a jednak snaha zdůraznit fakt, že tramvaje projíždějí Židenicemi (po jistou dobu byla v jízdních řádech pod názvem »Maloměřice«, směrové tabule však zůstaly stále věrné Židenicím). Zde, na konci Karlovy ulice, bylo další prodlužování židenické tramvajové tratě ukončeno. Důvodem k prodloužení tramvajové tratě byla jednak snaha zrušit všechny úvraťové konečné (pro smyčku ve stávajícím místě nebyl dostatečný prostor) a jednak očekávaná výstavba nového sídliště poblíž židenických kasáren.

Železniční most přes Svatoplukovu ulici byl postaven až v padesátých letech. Na tomto místě by bylo vhodné se zmínit o historii nejenom tohoto mostu. Celkem byly v té době v Židenicích postaveny tři železniční mosty tohoto typu – jeden z nich nahradil již nevyhovující most přes Bubeníčkovu ulici a další dva byly vystavěny jako nové pro přeložené tratě na Českou Třebovou a Tišnov vedené přes nové nádraží Brno – Maloměřice. Jednalo se o most přes Svatoplukovu ulici a dále o most přes blízkou ulici Markéty Kuncové. Tyto na svou dobu velmi rozsáhlé a dlouhé mosty s vlaštovkovou klenbou měly prostorný střední oblouk a po bocích užší oblouky pro pěší oddělené od středního průjezdu sloupovím. Na Bubeníčkově a Svatoplukově ulici bylo použití těchto mostů vzhledem k očekávanému automobilovému provozu zcela pochopitelné, most na Markéty Kuncové však dnes působí poněkud kuriózním dojmem. Důvod jeho výstavby však byl ve své době jasný – Židenice a Husovice měly být podle tehdejších plánů spojeny novou komunikací vedoucí ze Svatoplukovy právě ulicí Markéty Kuncové, dále novým mostem přes Svitavu a průrazem na Dukelskou třídu v Husovicích do oblasti náměstí Republiky. Na některých plánech je tato spojka vedena podobně, ale jako pokračování Dačického ulice poblíž husovické, tehdy tramvajové vozovny. Nakonec bylo toto spojení vybudováno až později v osmdesátých letech jako součást městského polookruhu o několik set metrů výše proti proudu řeky. O mostu se však mluvilo znovu právě při výstavbě polookruhu – existoval totiž projekt na stavbu odkloněné tramvajové trati, která pod ním měla procházet (viz dále).

Počátkem 50. let bylo v oblasti mezi budovami kasáren a náspem nové železniční trati vystavěno nové sídliště s cca 250 byty, jehož obyvatelé začali hojně využívat služeb tramvajové trati (vznikla zde i nová ulice

Zatímco tramvaj před židenickými kasárnami již patří víc než patnáct let minulosti, železniční most společně s jeho dvěma rodnými bratry slouží svému účelu dodnes. Tramvaj č. 1020 na „dvojce" se 10. 1. 1985 vydává na svoji každodenní pouť do města, při rekonstrukci vozovky v roce 1986 byl prostor pod pravým obloukem mostu využit po snížení nivelity pro průjezd vysokých vozidel, foto © Václav Černý.

Situaci u tramvajové smyčky na konci Karlovy ulice zobrazuje snímek z roku 1984 – vpravo vlastní smyčka s „kloubákem" č. 1123, uprostřed dispečerská Volha v pozadí s náspem staré českotřebovské železniční trati a teplárenským parovodem a konečně vlevo kolejová spojka na obřanskou tramvajovou trať. Foto © Miloš Drbal.

Smyčka Karlovo náměstí ještě s domy stojícími uprostřed kolejí společně s tramvají T2 č. 430 na lince č. 16 a v pozadí novými domy ulice Meluzínovy se stala motivem pro snímek z archivu Miloše Drbala z roku 1968 – nahoře. Pohled z opačné strany a o patnáct let později již ukazuje smyčku bez domů, v popředí je odstavná kolej používaná po celou dobu provozu smyčky, v pozadí charakteristický (a dodnes stojící) rohový dům s bufetem „Pod akáty" a autobus linky 64 přijíždějící Kosmákovou ulicí. Na lince č. 16 pózoval 4. 4. 1983 vůz T2 č. 1486, foto © Ladislav Kašík.

Markéty Kuncové – 1953). V další fázi výstavby bylo postaveno i menší sídliště na ulicích Meluzínově (nová ulice – 1955) a Františky Skaunicové, stejně tak vznikla později nová ulice Slívova výstavbou jednoho velkého domovního bloku uprostřed sídliště u kasáren – 1961.

V roce 1951 byla pro peážní linku č. 8 na tehdejším Karlově náměstí otevřena nácestná smyčka nesoucí název tohoto náměstí. Smyčka vystavěná v prostoru křižovatky ulic Svatoplukovy a Kosmákovy byla po celou dobu své existence jednokolejná, s odstavnou kolejí, výstupní i nástupní zastávka byly ve smyčce. Poté již nebyla zdejší mezikolejová spojka využívána – jednalo se o jednu z posledních konečných v Brně, kde se tramvaje pravidelně otáčely úvraťovým způsobem na takové spojce. Smyčka, do níž se odbočovalo vlevo, byla vybudována uprostřed tehdejší relativně husté zástavby, jednotlivé domy nejen uprostřed smyčky byly v následujících dvaceti letech postupně zbourány až zůstala de facto holá pláň. Poblíž výstupní zastávky byla nástupní zastávka autobusové linky č. 64 (od roku 1961). Historie této linky jezdící odtud do Maloměřic na Podzimní (pro obsluhu lokomotivního depa a seřaďovacího nádraží v Maloměřicích) je těsně spojena s osudy tramvaje v Židenicích, a proto zde je často zmiňována.

Nejenom nové sídliště…

V roce 1962 byl ukončen provoz na staré železniční trati do Tišnova (přes Zábrdovice), následně došlo ke snesení železničního svršku v úseku nádraží Zábrdovice – Královopolská strojírna, a to včetně křížení s tramvajovou tratí na konci tehdejší Gottwaldovy ulice (dnes Cejl). Téhož roku byl v ústí ulice Kuldovy před železničním mostem vybudován vratný trojúhelník využívaný vloženými vlaky zavedenými pro návoz pracujících do blízké Zbrojovky (tehdy ovšem Švermových závodů). Vjíždělo se do něho couváním. Jednalo se o poslední vratný trojúhelník vybudovaný v síti brněnských elektrických drah a byl využíván poměrně krátkou dobu. Po reorganizaci dopravy na jaře roku 1964 byla ve smyčce Karlovo náměstí ukončena nově zavedená linka č. 16 z Jiráskovy (dnes Masarykovy) čtvrtě. Linky č. 2 i 8 byly potom obě vedeny až na Karlovu.

Spojkou mezi židenickou a obřanskou tratí postavenou v roce 1968 na Selské ulici projíždí 2. 5. 1981 tramvaj č. 1106 na lince č. 8. I zde byl v dubnu 1985 provoz tramvají ukončen – foto © Ladislav Kašík.

O čtyři roky později došlo k poslední pozitivní změně v tramvajové dopravě v oblasti Židenic – po zdvoukolejnění židenické smyčky předchozího roku byla v roce 1968 vybudována krátká spojovací trať od smyčky na Karlově na obřanskou trať. Dvoukolejná trať odbočovala z židenické tratě před smyčkou vlevo na ulici Selskou a na křižovatce Selské a Dolnopolní ulice bylo zbudováno kolejové napojení nejenom na trať k Obřanům, ale i k Husovicím. Na spojce byla otevřena zastávka »Maloměřice«, zpočátku obousměrná, poté pouze pro tramvaje jedoucí do města. Výstavbu této tratě umožnilo snesení kamenného mostu s malým profilem u smyčky na Karlově ulici – železniční provoz na staré trati na Českou Třebovou (viz dříve) byl ukončen v roce 1962. Počátkem sedmdesátých let bylo v místě tohoto mostu vybudováno přemostění pro parovod z nově postavené výtopny Brno – sever (u maloměřické cementárny), které dodalo tomuto koutu charakteristický vzhled. Po nové spojce byla až do Obřan vedena linka č. 8, spojku k Husovicím pak využívaly vložené vlaky vypravované z husovické vozovny pro posílení dopravy ke Zbrojovce (byl to i jeden z důvodů opuštění vratného trojúhelníku na ulici Kuldově, který byl v roce 1974 odpojen od kolejové sítě).

Počátkem 70. let (přibl. 1974) začal být v souvislosti se zánikem názvu Karlova náměstí (1967 sjednoceno se Svatoplukovou) používán nový název pro zdejší smyčku – »Židenice, Svatoplukova« – i zastávku projíždějících linek – »Svatoplukova«, podobně též zaniklo Švermovo náměstí (1976 sjednoceno s Bubeníčkovou) a tramvajová zastávka se poté honosila jménem »Rokycanova« (již 1974).

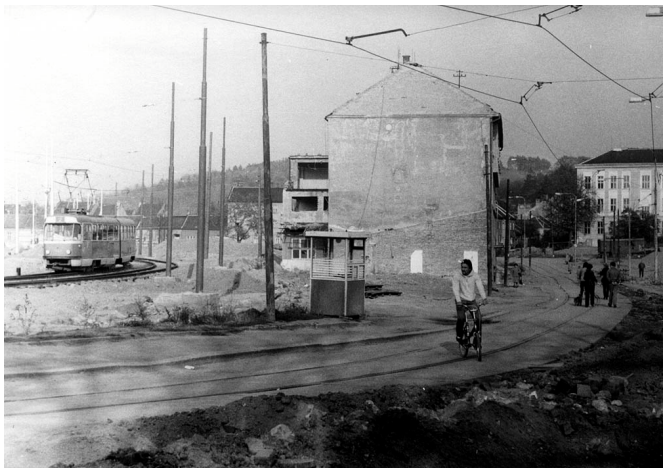
Sedmdesátá léta přinesla v oblasti západní části Židenic velké stavební změny. Na místě původních statků, přízemních domků i drobných dílen na ulicích Stará osada a Kosmákova vyrostlo v letech 1973–79 panelové sídliště tvořené třemi osmipodlažními domy, několika nižšími bloky a hlavně

Snímek pořízený v květnu roku 1981 z areálu dnešní stavby Aeskulapu poblíž školy ukazuje rozsah demoličních prací v oblasti Staré osady. V popředí je již jenom pláň po vybourání celé severní strany Gajdošovy ulice, stejně tak již nestojí východní strana Bubeníčkovy ulice (s tramvají). Zatím je však ještě vidět několik posledních domů původní ulice Stará osada, zbytek již byl nahrazen sídlištěm tyčícím se v pozadí. Dnes je zde křižovatka s podchody. Foto ze sbírky Miloše Drbala.

Tramvaj č. 1413 na lince 19 projíždí Svatoplukovou ulicí v úseku mezi Čejkovou a Touškovou ulicí. Zatímco zástavba vpravo již padla za oběť nenasytným bagrům, vlevo ještě domovní fronta stojí. Dnes se v těchto místech nachází na nové ulici zastávka »Svatoplukova«. Foto 7. 8. 1981 © Ladislav Kašík.

velkým dvanáctipodlažním deskovým blokem s terasou, celkem pro 2200 obyvatel. Před tímto domem bylo později po úpravách terénu vybudováno v zářezu dvoupodlažní obchodní středisko. Hlavně výstavbou sídliště, nazvaného podle původní ulice Stará osada, ztratily Židenice charakter původní vsi, z původní ulice Stará osada zůstalo pouze několik domů poblíž nádraží, které však dodneška ukazují původní ráz vsi i směr ulice (dnešní ulice Hradilova). U sídliště také vznikla nová ulice – Koperníkova (1974), plnící z hlediska dopravní obsluhy víceméně funkci původní Staré osady. Na jejím konci zůstal dodnes funkční Lacinův mlýn. Tato přestavba právě přinesla mimo jiné i zánik mlýnského náhonu, jenž začínal u husovického jezu řeky Svitavy, prošel pod železnicí, obsloužil mlýn (ten již vodou poháněn není), vedl podél ulice Stará osada k Bubeníčkově, kde se otočil téměř o 180 stupňů, a dále jeho vody tekly podél Bubeníčkovy ulice, kde byly mnohé menší továrny (a poblíž bývalé budovy lékárny bylo dokonce jezírko), až k železniční trati. Zde se náhon znovu prosmýkl pod náspem, prošel před budovami lázní a poblíž brány dnešního Moravanu překročil Klimentovu ulici (dodnes je zde patrné vyvýšení vozovky i proluka mezi domy). Zpět do řeky se vody po vykonané práci vracely až nad jezem na Radlasu.

Koncem sedmdesátých let začaly do Židenic zajíždět dvě nově zavedené špičkové linky – č. 19 z nové smyčky na Zvonařce a linka č. 21 z Bystrce, která jezdila po nové spojce na Jugoslávské ulici (společně s též židenickou „osmičkou“). „Devatenáctka“ byla ukončena společně s linkou č. 2 ve smyčce na Karlově a „jedenadvacítka“ končila s linkou č. 16 na Svatoplukově. Obě tyto linky měly za úkol posílit stále rostoucí nároky na dopravu pracujících do Zbrojovky a obsluhu nově vzniklého sídliště Stará osada. Od roku 1977 se tedy mohli cestující vézt tramvajemi na Českou i po tehdejší třídě Říjnové revoluce (dnes Milady Horákové), kudy doposud jezdily ze Židenic pouze autobusy (viz dále). Umožňovala to mimo výše zmíněné spojky na Jugoslávské i nyní nově dvoukolejná spojka z Gottwaldovy (Cejl) do Vranovské ulice, která původně po vykázání tramvají z husovické vozovny v roce 1971 neměla žádný provozní význam. Zavedení další linky do smyčky na Svatoplukově přineslo menší změnu do organizace provozu v této smyčce – výstupní zastávka byla ponechána v původním místě, nově byla zavedena nástupní zastávka v rovné části smyčky s odstavnou kolejí (hlavním cílem bylo umožnit ve smyčce současný pobyt soupravy vozů 2×T a vozu K2). V polovině sedmdesátých let též bylo vybudováno ostrovní nástupiště na zastávce u kasáren (pro směr do města) a asi také tehdy byla zbourána šestihranná dřevěná čekárna v křižovatce ulic Svatoplukovy a Markéty Kuncové. Vlastní zastávka byla také mírně posunuta severněji od brány kasáren – to však již dříve. V roce 1977 byla v prostoru smyčky na Karlově ulici instalována pojízdná měnírna.



Stará osada – konec roku 1983 přinesl i konec jedné éry tramvajové dopravy v Židenicích. Na snímku je zachycena situace po zprovoznění nové trati přes Starou osadu – zatímco v popředí jsou ještě koleje staré trati ulicí Bubeníčkovou (a to včetně budky výhybkáře, který zajišťoval obsluhu jednokolejky zavedené zde během demoličních prací v posledních měsících provozu této staré trati), uprostřed jako poslední mohykán stojí budova polikliniky a vlevo již po nové trati uhání tramvaj směrem do města. Záběr z 23. 10. 1983, tedy vzápětí po zprovoznění nové spojky, byl pořízen přibližně z prostoru dnešního světelného přechodu na konci Bubeníčkovy ulice, foto © Ladislav Kašík.

V roce 1978 byla zahájena přestavba části Klimentovy (dnes Zábrdovické) ulice – de facto od říčního mostu po křižovatku se Šámalovou ulicí – rekonstrukce byla dokončena v roce 1981. V rámci této akce byla vybudována ostrovní nástupiště u zábrdovického kostela (z. »Zábrdovice«), dále došlo k demolici části domů na levé straně ulice (při pohledu z města – dnes zde stojí nové budovy vojenské nemocnice) a přesunu tramvajových kolejí tímto směrem. V důsledku této přestavby zanikly také památky připomínající bývalý mlýnský náhon (mostek).

V roce 1981 došlo k rekonstrukci smyčky na Karlově ulici, při níž byla snesena zdejší odstavná kolej.

Mračna se stahují…

Výstavba sídliště nepřinesla v tramvajové dopravě téměř vůbec žádné změny, samozřejmě přibylo cestujících. Koncem sedmdesátých let však bylo rozhodnuto vystavět novou čtyřproudou komunikaci v ulicích Svatoplukova a Gajdošova jako součást tzv. vnějšího městského polookruhu. Počátek výstavby znamenal od roku 1980 definitivní demolici zbývajících budov na ulicích Bubeníčkově (od bývalého Švermova náměstí směrem ke škole), Svatoplukově (veškeré rodinné domy vyjma několika poblíž školy), Gajdošově (po levé straně při pohledu směrem k Černovicím) a Staré osadě (zde domky, které ještě přežily demolici ulice při výstavbě sídliště). Současně bylo zbouráno i několik domů stojících při ústí ulic Čejkovy, Viniční a Touškovy do Svatoplukovy. Takto byla mj. zbourána budova polikliniky na Bubeníčkově ulici a jako náhrada byl na konci Viniční ulice vystavěn moderní zdravotnický areál.

Z Karlovy ulice byla jako součást budovaného polookruhu vybudována nová komunikace spojující tuto ulici s Dukelskou ulicí v Husovicích v prostoru Tomkova náměstí – celá stavební akce byla označována jako Provazníkova III. Její součástí byl nový vysoký most přes Svitavu a samozřejmě došlo k dalším demolicím domů, ať již na Karlově ulici, tak na ulicích Vrbí, Dolnopolní a Tomkově náměstí (včetně husovického letního kina). Na křižovatkách s Karlovou i Dukelskou ulicí vznikly světelné křižovatky, při té příležitosti došlo na Karlově ulici k posunu tramvajové zastávky »Světlá« o několik desítek metrů severněji za novou světelnou křižovatku. Po prázdninách roku 1982 začala po této spojce jezdit auta, čímž došlo k odlehčení dopravy v těsném prostoru Valchařské ulice a maloměřického mostu.

Paralelně s přípravou komunikace Svatoplukova probíhala i výstavba vozovky, která měla na město napojit nové sídliště s názvem Vinohrady, které v té době bylo stavěno nad svahy Akátek a Viniční ulice na místě bývalé osady Hamburk, jejíž patrové dřevěné domky byly postaveny v roce 1940 pro zaměstnance továrny na letecké motory (dnešního Zetoru). Tato komunikace začínala na křižovatce Svatoplukovy a Viniční ulice, Rokytovou ulicí (to byla tenkrát téměř polní cesta) pokračovala vzhůru podél zdi kasáren, dále byl zbudován nad areálem Československé televize na Kulkově ulici zářez a výše se silnice vinula ve svazích nad maloměřickým nádražím až na náhorní terasu, kde vznikalo sídliště. Výstavbou této silnice byl značně zasažen park Akátky, kam chodilo mnoho Brňanů za odpočinkem i zábavou.

V souvislosti s očekávanou uzávěrou Svatoplukovy ulice v době výstavby silnice byla zřízena objízdná trasa ulicemi Koperníkovou, Skopalíkovou (zde s průrazem, který znamenal demolici dalších několika původních domů Staré osady) a Markéty Kuncové a veškerá doprava byla touto trasou vedena. Tato skutečnost při dnešním množství automobilů na Svatoplukově ulici – až 50 000 za den – působí zcela komickým dojmem. V polovině roku 1982 tak mohl být zastaven provoz na ulici Gajdošově; Svatoplukova a Bubeníčkova následovaly vzápětí.

Uprostřed pláně vzniklé po rozsáhlých demolicích byla v roce 1983 zbudována smyčka Stará osada, která měla nahradit smyčku na Karlově náměstí. Šlo o mezilehlou smyčku, tramvaje měly podle tehdejších plánů pokračovat dále do Židenic – na snímku z 23. 10. 1983 je zachycen vjezd do smyčky (smyčka byla projížděna naopak než dnes) – vlevo. Na stávající trať ke staré smyčce Svatoplukova jezdily tramvaje od smyčky nové po provizorní trati, protože řešení trasy trati bezprostředně za novou smyčkou bylo v tu dobu nejasné. Co se skutečně stalo dál, však vidíme dodnes. Na snímku z 5. 4. 1985 projíždí po spojce na lince č. 16 souprava vozů T3 č. 1508+67, obě foto © Ladislav Kašík.

V roce 1983 byla po rozsáhlých demolicích zprovozněna přeložka židenické tramvajové trati o délce 350 m – odbočovala z původní trati v Bubeníčkově ulici vlevo (při pohledu z města, přibližně v místě bývalé lékárny), v blízkosti nového nákupního centra míjela budovanou smyčku Stará osada a poté se napojila na původní trať v místech křižovatky Meluzínovy a Svatoplukovy ulice. Úsek tramvajové trati na konci Bubeníčkovy ulice a na začátku ulice Svatoplukovy (u školy) byl následně snesen a bylo přistoupeno k výstavbě velké světelné křižovatky s podchody. Poté již nic nebránilo v novostavbě Bubeníčkovy ulice – od křižovatky s Koperníkovou k nově budované křižovatce byla vystavěna nová čtyřproudá komunikace zčásti na mírném náspu, tramvajová trať byla vedena uprostřed této nové vozovky, proto byl za křižovatkou s Gebauerovou ulicí znatelný odskok oproti trati v původní ulici. V prostoru bývalého Švermova náměstí byl otevřen přechod pro chodce se světelnou signalizací, která zároveň sloužila pro řízení průjezdu tramvají přes jeden jízdní pruh ulice směrem ke smyčce. Nová smyčka Stará osada měla nahradit smyčku Svatoplukova, byla jednokolejná (druhá kolej byla jen v místě výstupních zastávek) a byla projížděna naopak než smyčka dnešní. Prozatím však byla do přeložky zapojena i smyčka původní. Zrušením úseku trati zanikla zastávka »Stará osada« situovaná u školy, zastávka »Rokycanova« byla (jako »Gebauerova«) dočasně posunuta směrem k městu. Osud nové smyčky byl paradoxně velice krátký – provozně byla využita jedinkrát, a to linkou č. 16 při výluce v prosinci 1984, mimo to se zde odstavovaly vadné tramvaje.

V těchto letech se prostor Staré osady změnil v jedno veliké staveniště a ještě stále bylo uvažováno s pokračováním tramvaje dále k Maloměřicím. Tramvajová trať měla (po snesení staré smyčky) vést dále uprostřed vozovky Svatoplukovy ulice, napojení mělo být poblíž křižovatky s Meluzínovou ulicí (ev. až u ulice Čejkovy). Existovala však i varianta uvažující zajíždění tramvají některých linek do nové smyčky, zatímco hlavní trať měla odbočovat z Bubeníčkovy ulice vlevo Koperníkovou a Skopalíkovou, poté se pod již zmiňovaným mostem na ulici Markéty Kuncové protáhnout k řece a proti jejímu proudu vést po Baarově nábřeží a Dolnopolní do Maloměřic, kde se měla napojit na obřanskou trať. V prostoru ulice Markéty Kuncové se měla oddělit další větev, po níž měla tramvaj vyšplhat po Podsednické ulici do prostoru nad kasárnami, zde se napojit na novou komunikaci a po ní vystoupat až na vinohradské sídliště.

Míjení dvou „osmapadesátek" na staré Bubeníčkově ulici poblíž polikliniky zachytil snímek z 12. 3. 1971, foto © Zdeněk Nesiba.

Nakonec však bylo přijato nejjednodušší a nejlevnější řešení, jehož důsledky trvají dodnes. Obsluhu Vinohrad měly (pokolikáté už v Brně?) nést na svých bedrech málo kapacitní autobusy (a v budoucnosti trolejbusy), tramvaj končila v dnešní smyčce a obsluhu dotčeného území měl zajistit také, jak jinak, autobus. Dalším z důvodů pro toto řešení bylo podle dopravního podniku nízké využití kapacity tramvajových linek cestujícími, což byla vcelku pravda, protože tramvaje se zaplňovaly až u kasáren. Proto došlo k přestavbě již dokončené smyčky Stará osada do víceméně dnešní podoby (od února 1985, kdy byla znovu odpojena od kolejové sítě), která měla zajistit její větší kapacitu v ohledu na očekávanou frekvenci napaječových autobusových linek.

Na tomto místě by bylo vhodné se alespoň v krátkosti zmínit o autobusových linkách vedoucích prostorem západní části Židenic. Poprvé začal jezdit autobus dopravního podniku po Gajdošově a Bubeníčkově ulici již v roce 1951, kdy tudy byla vedena linka s označením D, vzápětí (1951) přejmenovaná na č. 41 a od roku 1953 č. 45 spojující dva tehdejší velké strojírenské závody – zábrdovickou Zbrojovku a líšeňské ZKL (později Zetor). V souvislosti se zastavením provozu na líšeňské tramvajové trati začaly přes Židenice jezdit do města autobusy z Líšně – linka č. 58 (již v roce 1963 na Přadláckou, od 1964 až do centra). Cestující (nejen) z Líšně tak mohli vidět Židenice z okének autobusu po dalších dlouhých třicet let. Rok 1974 přinesl další linku č. 72, autobusy měly zastávky u židenického kostela, při začátku Gajdošovy ulice a dále u zábrdovického kostela. V době přestavby uzlu Stará osada byly tyto linky vedeny objízdnou trasou:

Od hlavní brány Zbrojovky začala v roce 1951 jezdit první „židenická" autobusová linka. Linka č. 45 byla potom v roce 1959 přesměrována na Přadláckou (od r. 1967 až na Lesnou) a autobus se k areálu továrny a potažmo i nemocnice v bývalém klášteru vrátil v podobě linky č. 80 v roce 1979. Foto Ikarusu č. 2010 na Lazaretní ulici je z 12. 5. 1988, foto © Ladislav Kašík.

Karlova ulice – zatímco „osmička" představovaná vozem č. 1023 pokračuje na své cestě Selskou ulicí dále k Obřanům, vložený vlak se již těší na odpočinek ve smyčce Židenice – tramvaj právě stojí na výstupní zastávce. Foto 7. 3. 1985, předposlední den provozu linky č. 8 přes Selskou ulici do Obřan, © Tomáš Kocman. (vlevo) „Dvojka" dva dny před ukončením provozu na židenické tramvajové trati právě zastavila na světelné křižovatce na Karlově ulici. Zde mohou auta od roku 1982 zabočit vlevo a po mostě přes Svitavu dojet na husovické Tomkovo náměstí. Foto vozu č. 1051, 9. 4. 1985 © Ladislav Kašík.

zpočátku (1982) ulicemi Rokycanovou, Vančurovou (směrem do Líšně) či Jílkovou (z Líšně), později (1983) po rozkopání části Bubeníčkovy ulice (Gebauerova – Rokycanova) ulicemi Šámalovou a Geislerovou. V následujícím roce se autobusy vrátily (pro automobilový provoz byla Gajdošova ulice otevřena v listopadu 1984) a jezdily po přestavěných ulicích v původní trase, přibyla i nová linka č. 82 pro dopravu stále rostoucího počtu obyvatel líšeňského sídliště (1981, po Gajdošově od 1984). Během stavby měly autobusy společnou zastávku s tramvajemi na Bubeníčkově ulici, koncem roku 1985 byly otevřeny definitivní zastávky »Stará osada« – v obou směrech byly situovány podél (či spíše nad) původní úzkou Bubeníčkovou ulicí. Od roku 1979 do Židenic zajížděla i nová účelová linka č. 80, jež měla za úkol dopravovat pracující do Zbrojovky z nově vzniklého sídliště v Bohunicích. Městem byla vedena po různých trasách, vždy však končila přímo před hlavní bránou továrny. Úkolem této linky však byla i obsluha podnikové mateřské školky na Koperníkově ulici, která zde byla zřízena v bývalých stavebních barácích z doby stavby sídliště. Autobusy tedy jezdily pravidelně po Koperníkově i celé Lazaretní ulici podél lázní a pod železničním mostem. Během přestavby uzlu Stará osada byla autobusová linka č. 64 provozována ve své původní trase, tj. z prostoru smyčky na Svatoplukově ke kasárnám a dále nahoru na Kulkovu ulici. Linka jezdila směrem do města od kasáren po ulicích Markéty Kuncové, Skopalíkově a Kosmákově, směrem z města po Svatoplukově. Když byla později Svatoplukova zcela neprůjezdná, jezdila „čtyřiašedesátka" obousměrně bytovou zástavbou. Stále však končila na rohu ulic Kosmákovy a Svatoplukovy u bufetu „Pod akáty".

Černý rok 1985…

Ke slovu tedy přišel katastrofický scénář. Již v březnu přestaly jezdit linky č. 8 a 19 a byly nahrazeny kuriózní okružní vloženou linkou spojující Obřany, Židenice, Lesnou a Zvonařku (vše kvůli výluce Merhautovy ulice). 9. dubna byla zrušena tramvajová smyčka Svatoplukova, zdejší linky č. 16 a 21 byly vedeny až na Karlovu. To však již byla opravdová labutí píseň židenických tramvají. O dva dny později, ve čtvrtek 11. dubna, přijela do Židenic v brzkých ranních hodinách opravdu poslední tramvaj. Ráno již cestující našli na zastávkách jen vývěsku o přerušení! tramvajové dopravy, definitivnímu konci již nevěřili jen ti poslední důvěřivci. Oficiální zpráva o ukončení provozu se však v denním tisku objevila až 13. 4. Po dobu následujících pěti dní nejezdily tramvaje do Židenic vůbec – probíhala totiž demontáž kolejí spojujících smyčku Stará osada se starou tratí a napojování této smyčky na stávající trať. Jako náhradní doprava jezdily kloubové autobusy (již zmíněnou objízdnou trasou). 16. 4. byl znovuobnoven provoz tramvají, ty jezdily na nově zprovozněnou smyčku Stará osada, náhradní autobusová doprava byla ukončena, definitivně tak osiřela tramvajová smyčka na konci Karlovy ulice. Obsluhu nejen sídliště u kasáren převzala na svá bedra autobusová linka č. 64, jezdící však stále ze své původní konečné, kam museli nebozí cestující dojít po hromadách hlíny a dalšího stavebního materiálu. Po několika týdnech byla linka, jezdící ve špičce v desetiminutových intervalech, nově (a s novou zastávkou »Kosmákova«) ukončena na křižovatce Koperníkovy a Bubeníčkovy pro snazší přestup na tramvaj. Koncem května byla konečně do Židenic prodloužena autobusová linka č. 75 z Obřan, která končila ve stejných místech (dokonce s nočním provozem); pro ukonejšení obyvatel sídliště jezdila hodně často. Původní smyčka, stejně jako tramvajová trať byly vzápětí po přerušení provozu překopány výkopem pro kabel napájející novou smyčku. Kolejový svršek židenické trati na Svatoplukově ulici a v bývalé smyčce Karlovo náměstí byl vzápětí snesen a tato oblast se změnila v ohromný tankodrom. Pokračovala výstavba komunikace na Svatoplukově od světelné křižovatky s Bubeníčkovou směrem ke kasárnám. Nyní již stavbařům nestálo nic v cestě.

Dvě podoby smyčky na Staré osadě z období po zahájení jejího provozu v roce 1985. Na levém snímku jsou 5. 2. 1986 zachyceny tramvaje linek č. 2 (č. 1092) a 21 (č. 1048) na odjezdové zastávce, dnes již je v prostoru zastávky pouze jedna kolej. Pravý snímek přibližuje „autobusový" prostor smyčky, kde pózuje 11. 9. 1985 autobus B731 č. 7013 linky 64 – tehdy zde obě linky (č. 64 a 75) končily, stejně jako později zavedená „vinohradská" linka č. 53 (ještě později č. 147). Také v této části došlo v roce 1993 k přestavbě – vozovka byla rozšířena a byl tak umožněn obousměrný provoz, kdy většina linek smyčkou pouze projíždí (je zde ukončena pouze linka č. 64 a linky č. 56 a 58, ty však pouze s krátkou přestávkou). Oba snímky © Ladislav Kašík.

V první polovině osmdesátých let došlo také k výstavbě zcela nové spojovací komunikace mezi Židenicemi a právě stavěným sídlištěm Vinohrady. Silnice byla pokračováním ulice Rokytovy dále nad kasárna a po svazích Akátek až do sídliště. Již od konce roku 1985 tudy mohla jezdit auta, na snímku z 15. 2. 1986 projíždí autobus linky č. 53, jež obsluhovala vinohradské sídliště, prostorem dnešní zastávky »Akátky«. Tehdy zde zastávka nebyla a autobusy zastavovaly o něco níže (dnes z. »Údolíček«). Teprve o několik let později zde došlo k výstavbě čerpací stanice a obchodního střediska (vlevo) a zřízení zastávek. Zatímco na Rokytově ulici byla již v této době stavba trolejbusové trati v plném proudu, problémy s manipulační tratí odsunuly termín zahájení trolejbusového provozu až na podzim následujícího roku. Foto © Ladislav Kašík.

Postupem času však byl provoz na „náhradních“ autobusových linkách částečně omezován, a tak lidem nezbývalo nic jiného, než chodit na Starou osadu pěšky. Od července již autobusy zajížděly k nové tramvajové smyčce (zatím oklikou po Koperníkově a Bubeníčkově). V říjnu již byla částečně (jeden jízdní pruh – severnější) otevřena Svatoplukova ulice v celé své délce a autobusy začaly jezdit tudy (linka č. 64 tak definitivně opustila ulice Skopalíkovu a Markéty Kuncové /již dříve přestala jezdit po Kosmákově/, od té doby zde již nejezdí žádná pravidelná linka, dnes se zde otáčejí autobusy linky č. 84 při provozních přestávkách). Vzápětí byla v listopadu do nové smyčky na Staré osadě vedena i nově zavedená autobusová linka č. 53 pro dopravní obsluhu vznikajícího sídliště Vinohrady (po silnici v Akátkách). Židenická „náves“ se tak od listopadu roku 1985 stala i významným přestupním místem, jehož význam sílil se vzrůstajícím počtem novousedlíků ve Vinohradech. O rok později přestala jezdit „osmička“ přes Merhautovu a tramvajové spojení tímto směrem zajišťovala pouze špičková „jedenadvacítka“, což však nebylo nijak závažné, protože tudy jezdilo mnoho autobusů.

Koncem roku 1985 tak probíhala dostavba komunikace Svatoplukova (po křižovatku s ulicí Markéty Kuncové), byla zprovozněna pro individuální dopravu, auta začala jezdit i na Vinohrady. V roce 1986 byl do provozu uveden i druhý jízdní pruh. Od té doby se její podoba již neměnila, při její výstavbě došlo k zaslepení téměř všech ulic do ní ústících (mimo Meluzínovy /jednosměrně/, Markéty Kuncové a Podsednické). Na ulici Gajdošově byly zaslepeny ulice Mikšíčkova, Vančurova a Jílkova. Tak tedy vznikla pověstná „židenická zeď“, která do dneška rozděluje obytné celky a znesnadňuje tak život nejen obyvatelům Židenic. Nezbývá než doufat, že nebude mít tak tuhý kořínek jako její berlínská kolegyně a podaří se přes ni udělat dostatek mostů, obrazných i skutečných.

V Židenicích i trolejbusem…

Již koncem roku 1985 začala výstavba trolejbusové trati v trase linky č. 53 na vinohradské sídliště a stavba rychle pokračovala. Zatímco již v polovině roku 1986 bylo namontováno trolejové vedení téměř celé linky, problémem se ukázala být plánovaná manipulační trať. Tato měla být vedena po Svatoplukově ulici, novou komunikací přes Svitavu a dále po Dukelské třídě v Husovicích k vozovně. Jak již bylo řečeno výše, byla komunikace Svatoplukova stavebně téměř dokončena. To však již neplatilo pro úsek ulice od křižovatky s ulicí Markéty Kuncové dále k Maloměřicím, který zůstal téměř netknutý, protože po něm byla provozována veškerá doprava vedená odklonem Skopalíkovou. Na podzim r. 1986 tedy byla Svatoplukova znovu uzavřena a stavbaři dokončili přestavbu vozovky mezi ulicemi Markéty Kuncové a Světlou. Byly při ní samozřejmě vytrhány zbývající tramvajové koleje, součástí stavby bylo vybudování zastávky »Židenice, kasárna« v podobě, v níž ji známe dodnes. V prvním pololetí následujícího roku 1987 tak mohla být vystavěna i manipulační trať a se začátkem školního roku se tak v Židenicích objevil zcela nový dopravní prostředek – trolejbus. Ve smyčce na Staré osadě byla pro trolejbusovou linku č. 147 instalována jednoduchá stopa, až později byla doplněna pomocná stopa pro vozy s přestávkou (do r. 1993). Manipulační trať byla v křižovatce ulic Rokytovy a Svatoplukovy napojena na trať linkovou (nebyla umožněna jízda přímo z Vinohrad do vozovny). Od roku 1988 byla po několik let v provozu i peážní trolejbusová linka č. 135 končící jízdu již na Pálavském náměstí na Vinohradech, zatímco původní „stosedmačtyřicítka již jezdila až na Novolíšeňskou. V této době se židenické ulice dočkaly i další zajímavosti – v důsledku rekonstrukce brněnského krematoria se pohřby uskutečňovaly v nové obřadní síni vystavěné na prostranství u židenického hřbitova. K této obřadní síni tak začal v roce 1987 jezdit z města autobus linky č. 62 a s přetržkami sem jezdil až do roku 1990. K síni jezdil ze Svatoplukovy přímo Meluzínovou ulicí, zpět se na Svatoplukovu vracel po Komprdově a Rokytově ulici.

Tehdy, ve druhé polovině osmdesátých let, byla dopravní obslužnost území, kterou předtím zajišťovala již zrušená tramvaj, asi nejhorší. Obyvatelům nezbývalo než chodit pěšky na tramvaj na Starou osadu či do Maloměřic, anebo se svézt sporadicky jezdícím autobusem. První zábleskem svítání na lepší časy bylo právě zprovoznění trolejbusové linky, jejíž zastávka byla poblíž křižovatky Svatoplukovy a Rokytovy ulice.

Po definitivním ukončení opravy Svatoplukovy se stavební stroje přesunuly na Karlovu ulici, kde došlo v letech 1987–88 také k úpravě vozovky, jejíž součástí bylo samozřejmě vytrhání tramvajových kolejí, které tak nyní zůstaly pouze na Selské ulici (vč. spojky do města, ale již bez výhybek) a na bývalé smyčce.

Konec osmdesátých let také přinesl komplexní přestavbu zbytku Bubeníčkovy ulice včetně části ulice Klimentovy (od železničního mostu po budovu lázní) – v letech 1988–89. Padla jí za oběť zbývající fronta domů na levé straně ulice mezi železniční tratí a Koperníkovou ulicí (při pohledu z města). Součástí této stavby byl přesun tramvajových kolejí do středu nové čtyřproudé vozovky, vybudování ostrovních nástupišť na zastávce »Kuldova«, a to v obou směrech (ve směru do města bylo nástupiště umístěno pod železniční most, jehož jeden postranní oblouk začal být nově využíván automobily) – 1989. K podobnému využití postranního oblouku došlo při přestavbě i u mostu na Svatoplukově, zde však byl jeden z postranních oblouků po snížení nivelity vozovky určen pro průjezd vysokých vozidel. Tato přestavba přinesla i zánik tramvajové zastávky »Gebauerova« (původní přesunutá »Rokycanova«), stejně tak i posledních památek po zdejší benzínové čerpací stanici, která byla od padesátých let naproti bráně městských lázní; zmizely i oblouky tramvajového trojúhelníku na Kuldově ulici. Autobusové linky byly znovu vedeny objízdnou trasou, a to v první fázi přestavby Koperníkovou a Lazaretní kolem Zbrojovky, později objížďkou Rokycanovou ulicí a dále Jílkovou a Šámalovou.

V téže době též došlo k vybudování nového závodu Hlubny na Klimentově, čímž zanikla částečně domovní fronta při jižní straně ulice.

Na tomto místě je snad vhodné se naposledy vrátit k osudům židenických tramvajových kolejí. Opravdu poslední zbytky kolejí kdysi rozsáhlé sítě zmizely v první polovině devadesátých let při přestavbě Selské ulice a rekonstrukci měnírny v prostoru smyčky na Karlově ulici (zde

Takovou tečkou za celou přestavbou centra Židenic byla rekonstrukce Bubeníčkovy ulice v letech 1988–89. Na snímku přijíždí k železničnímu mostu od Staré osady vlak linky č. 8 tvořený vozy T2 s č. 1477 a 65. Vlevo ještě stojí původní domy, stejně tak je zřetelné původní vedení tramvajové trati (tramvaj jede po nesprávné koleji). Foto 3. 2. 1988 © Ladislav Kašík.

i s čekárnou). V roce 1998 zmizely poslední zbytky trojúhelníku na Kuldově. A tak měnírna na Karlově, přestavěná na kontejnerovou, připomíná společně s několika zapomenutými nástěnnými růžicemi a trolejovými sloupy zašlou slávu židenických tramvají. Král je mrtev, ať žije….

Svítá na lepší časy…

V roce 1989 byla na Starou osadu z Husovic prodloužena okružní autobusová linka č. 44 a následující rok rozdělena na dvě, již zcela okružní, linky č. 44 a 84. Od té doby byla MHD využívána i třetí zastávka vybudovaná při rekonstrukci uzlu – nejblíže školy (linkou č. 44). Nejenom Židenicím se tak dostalo kvalitního a rychlého spojení se severní a západní částí města. Tato událost znamenala (alespoň v městské dopravě) průlom hlavně pro obyvatele nejzápadnější části Židenic a zčásti i Maloměřic, kteří teprve nyní dostali adekvátní náhradu za zrušenou tramvaj. Od roku 1991 začala po Rokytově ulici jezdit autobusová linka č. 72.

V souvislosti s celkovou reorganizací systému brněnské městské dopravy v roce 1995 se prostor smyčky na Staré Osadě stává důležitým přestupním místem, kde jsou nově ukončeny i autobusové linky z prostoru Líšně (č. 55 /do r. 2000/, 56 a 58), které doposud jezdily až do centra; po Bubeníčkově tak nadále jezdily pouze autobusy s linkovými čísly 45 (do r. 1998) a 72. K cestujícím z Vinohrad přestupujícím zde z trolejbusu na tramvaje se nyní přidali i „Líšeňáci“, o nichž se předpokládalo, že budou využívat spíše přestupu na Novolíšeňské na linku č. 8. Židenické tramvaje se tak dostávají až k horní hranici svých kapacitních možností a znovu jsou tedy proklínané. Tento stav trvá v podstatě dodnes. Po reorganizaci začaly na Starou Osadu jezdit pouze kloubové vozy (do roku 2000), což také znamenalo relativní úbytek kapacity. Na druhou stranu je nutné zdůraznit silný pokles přepravy pracujících, ať již ze Zbrojovky či MEZu, v jehož důsledku ztratily svůj smysl špičkové linky č. 21 a 19 (hlavně). Ulicí Milady Horákové začala ze Židenic nově jezdit linka č. 3, která však může v tomto směru stěží nahradit kapacitu mnoha autobusů i špičkové linky č. 21.

V očekávání tohoto nového systému MHD došlo ve smyčce k několika stavebním úpravám – v prostoru nástupní tramvajové zastávky došlo ke zjednokolejnění a následně tedy i zvětšení nástupiště. Také byla posunuta výstupní tramvajová zastávka (dále do smyčky) současně s instalací další rozjezdové výhybky. Původní rozjezdová výhybka tak nyní slouží společně s krátkým úsekem pro odstavování vadných souprav (tyto stavební úpravy proběhly koncem roku 1994). O rok dříve byla vozovka autobusové (zároveň i trolejbusové smyčky) rozšířena s ohledem na budoucí obousměrný provoz, zastávka »Stará Osada« linek č. 58 ad. pro směr z města byla zrušena (dnes je její záliv využíván záložními autobusy) a autobusy jezdily přes smyčku (říjen 1993), zastávka u školy byla nadále využívána linkou č. 72 a opuštěna až později. V roce 1994 byla také vybudována nová manipulační trolejbusová trať pro jízdu trolejbusů (pouze) do husovické vozovny ulicemi Bubeníčkovou a Zábrdovickou.

Významné bylo i zavedení okružní trolejbusové linky č. 145 (později i 146) v roce 1994 jezdící z Vinohrad po trase linky č. 147 a dále po dosud manipulačních tratích na Mendlovo náměstí a do sídlišť na západní straně města, která, ačkoli nezajížděla přímo na Starou Osadu, přinesla další zlepšení nabídky obyvatelům Židenic. Asi poslední výraznou změnou je zavedení závleků těchto linek přímo na Starou Osadu v době přepravních sedel a o víkendech v loňském roce.

Toto dobré dopravní spojení je však vykoupeno stále rostoucím počtem automobilů na Svatoplukově ulici, který se již stal neúnosným. V roce 1997 bylo nutností vybudovat světelné signály na křižovatce ulic Svatoplukovy a Markéty Kuncové, čímž byl umožněn alespoň trochu ucházející přechod ulice. Na pořadu dne samozřejmě zůstávají dopravní zácpy, nehody, pod mostem na Svatoplukově, ale už i Bubeníčkově, kamiónem stržené trolejové vedení a hlavně hluk a zplodiny. Šedivá současnost.

Tolik minulost a dnešek. A budoucnost?

Za několik let mají být zahájeny práce na stavbě dalších objektů tzv. VMO. Po výstavbě Husovického tunelu, spojky za Královopolskou strojírnou a tunelu Dobrovského má přijít na řadu stavba přemostění maloměřického nádraží. Auta jedoucí z Černých Polí budou po výjezdu z Husovického tunelu pokračovat po nové estakádě překlenující Tomkovo náměstí, Svitavu, Karlovu a kolejiště jižního zhlaví maloměřického seřaďovacího nádraží. V prostoru Akátek komunikace překříží stávající Rokytovu a po svazích nad Židenicemi (Údolíček) povede východním směrem k ulici Jedovnické (zčásti tunelem), na níž se napojí. Tato stavba by měla v budoucnu přinést výrazné snížení množství automobilů projíždějících přes centrum Židenic, kdy tranzitující doprava bude vedena přes Vinohrady a dále ke Slatině. Stará Osada by si potom měla odpočinout a revitalizovat. V nastalém stavu (očekává se snížení počtu vozidel na cca 30 až 50 % současného stavu) je avizována mj. i výstavba tramvajové tratě ulicí Gajdošovou. Také je plánováno přesunutí tramvajové smyčky ze Staré Osady na Bubeníčkovu ulici do prostoru u železniční trati (do areálu bývalého Lakrumu). Samotná Stará Osada by se následně měla stát klidovou zónou.

Tabulky důležitých dat

STAVEBNÍ DATA

Trať z Velkého náměstí (nám. Svobody) do Zábrdovic	6. 10. 1900
Prodloužení k židenickému nádraží	27. 10. 1928
Prodloužení ke kasárnám	10. 6. 1932
Spojka z Gottwaldovy (Cejlu) na Vranovskou	10. 7. 1947
Prodloužení na konec Karlovy ulice	29. 5. 1948
Smyčka na Karlově náměstí	24. 4. 1951
Trojúhelník na Kuldově	list. 1962
Spojka na Selské	1. 5. 1968
Trojúhelník na Kuldově – odpojení	květen 1974
Přeložka na Staré osadě + nová smyčka I	22. 10. 1983
Zrušení smyčky Svatoplukova	9. 4. 1985
Zrušení tratě na Svatoplukově a Karlově	11. 4. 1985
Zrušení spojky na Selské	11. 4. 1985
Nová smyčka na Staré osadě II	16. 4. 1985

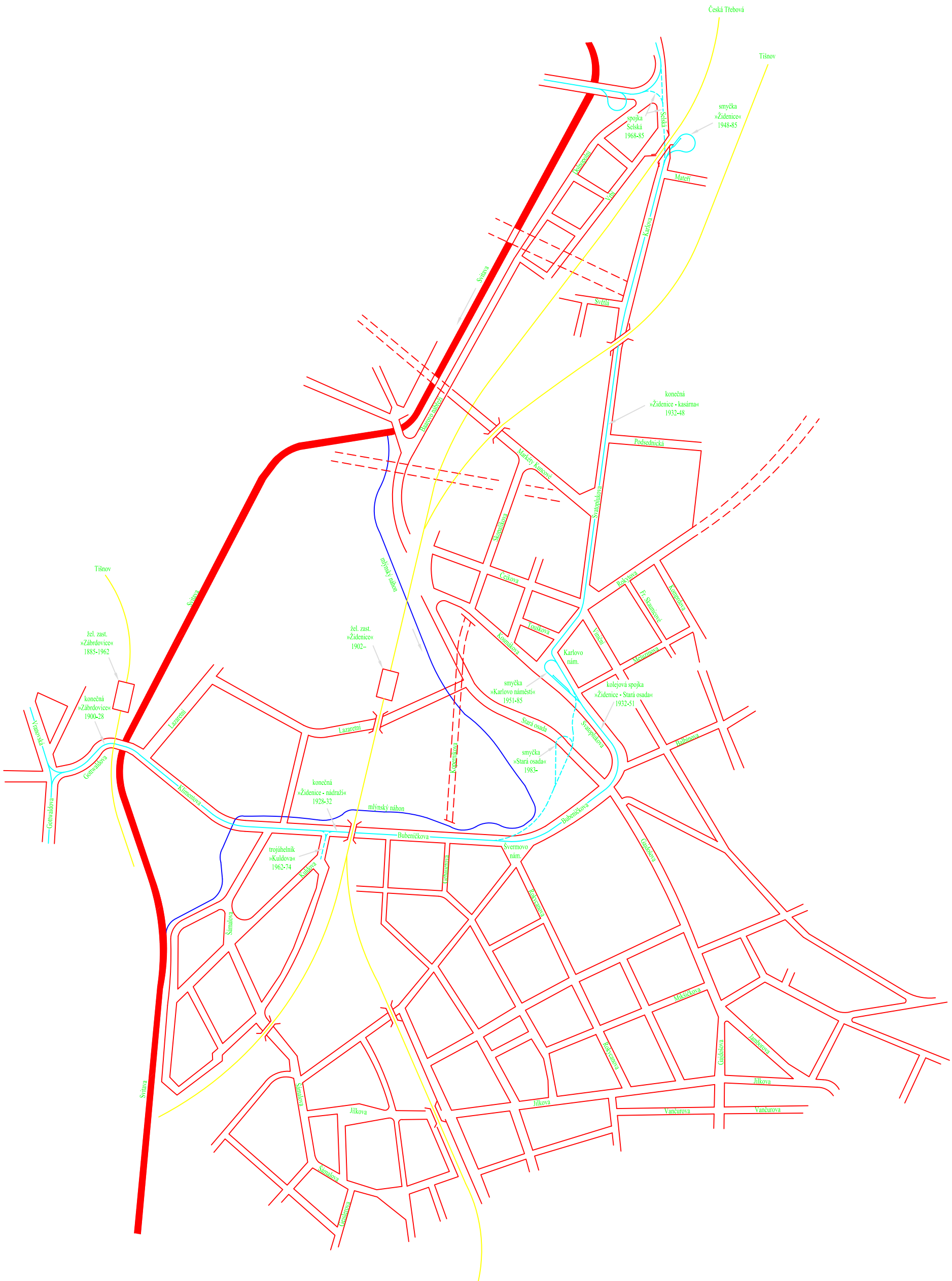
LINKY JEZDÍCÍ DO ŽIDENIC (s uvedením názvu konečné)

Žlutá	od 6. 10. 1900	do 10. 3. 1913	Zábrdovice – most
č. 4	od 11. 3. 1913	do 22. 5. 1915	Zábrdovice – most
č. 2	od 9. 5. 1913	do 26. 10. 1928	Zábrdovice – most
č. 3	od 23. 5. 1915	do 14. 8. 1924	Zábrdovice – most
č. 2	od 27. 10. 1928	do 9. 6. 1932	Židenice – nádraží
č. 8	od 1. 5. 1932	do 9. 6. 1932	Židenice – nádraží
č. 2	od 10. 6. 1932	do 28. 5. 1948	Židenice – kasárna
č. 8	od 10. 6. 1932	do 23. 4. 1951	Židenice – Karlova
(pozd. konečná nazývaná Ž. – Svatoplukova, Na návsi či Stará osada)			
č. 2	od 29. 5. 1948	do 15. 4. 1985	Židenice
č. 8	od 24. 4. 1951	do 7. 3. 1960	Karlovo náměstí
č. 8	od 8. 3. 1960	do 31. 12. 1962	Židenice
(během této doby linka č. 2 v sedlech pouze na Karlovo náměstí)			
č. 8	od 1. 1. 1963	do 28. 3. 1964	Karlovo náměstí
č. 8	od 29. 3. 1964	do 30. 4. 1968	Židenice
č. 16	od 29. 3. 1964	do 8. 4. 1985	Karlovo náměstí
		(pozd. Židenice–Svatoplukova)	
č. 8	od 1. 5. 1968	do 8. 3. 1985	Obřany
č. 21	od 1. 9. 1977	do 8. 4. 1985	Židenice–Svatoplukova
č. 19	od 4. 9. 1978	do 8. 3. 1985	Židenice
č. 2	od 16. 4. 1985	dodnes	Židenice – Stará osada
č. 16	od 16. 4. 1985	do 1. 9. 1995	Židenice – Stará osada
č. 21	od 16. 4. 1985	do 1. 9. 1995	Židenice – Stará osada
č. 8	od 4. 5. 1985	do 1. 9. 1995	Židenice – Stará osada
č. 19	od 4. 5. 1985	do 1. 9. 1995	Židenice – Stará osada
č. 3	od 2. 9. 1995	dodnes	Židenice – Stará Osada
č. 7	od 2. 9. 1995	dodnes	Židenice – Stará Osada

/nejsou brány v potaz ev. výluky, či to, že linka nejezdila o víkendech/

Jako doplňující materiál pro akci Tramvajklubu Brno v dubnu 2001 sepsal Jiří Mrkos za spolupráce kol. Libora Čumy. Při kompletaci údajů bylo využito materiálů z archivů kol. Ladislava Kašíka, Libora Čumy (vč. historických map) a vlastního, publikací „100 let brněnské elektrické dráhy“ (kol. autorů, vyd. Wolf, 2000), „Židenická trať“ z cyklu popisů brněnských elektrických drah (Čestmír Höll, 1985), „Brněnské ulice a vývoj jejich názvů“ (Milena Flodrová, Brno, 1997) a „160 let železnice v Brně“ (kol. autorů, Brno 1999). Zároveň bych chtěl poděkovat autorům za poskytnutí autentických fotografií a zároveň požádat čtenáře o upozornění na případné chyby či upřesnění některých časových údajů, hlavně starších dat.

Tramvajová trať v západní části Židenic



Situační náčrt odpovídající přibl. konci 50. let (bez měřítka a nároků na přesnost).

Názvy jsou opatřeny pouze ulice zmiňované v textu.

Čárkovaně jsou označeny ulice (či tramvajové tratě), jež vznikaly později - viz text.

Brno 2001 © J. Mrkos