



*Naplno se výstavba trati rozeběhla v roce 1837 a postupovalo se víceméně od Vídně směrem na sever. Jako první byl již v listopadu 1837 zprovozněn 13 km dlouhý úsek Floridsdorf – Deutsch-Wagram. Následovalo zprovoznění úseku Vídeň – Deutsch-Wagram (6. ledna 1838) a v srpnu téhož roku už jezdily pravidelné vlaky mezi Vídní a Gänserndorfem. První vlak dorazil z Vídně do Břeclavi 6. června 1839. Výstavba postupovala rychle kupředu, takže již 7. července 1839 přijel první vlak do Brna, 1. září 1841 do Přerova, 17. října 1841 do Olomouce a 15. srpna 1842 do Lipníka nad Bečvou. Pak se ovšem postup výstavby směrem na sever zastavil. Důvodem byla nevalná finanční situace společnosti, neboť stavební náklady, ale i náklady na pořízení kolejových vozidel a udržování provozu byly vyšší, než se předpokládalo. Dráha sice nedostala finanční podporu od státu, o kterou žádala, ale neustále enormně rostoucí nákladka ve stanici Lipník firmě finančně velmi pomohla a pravděpodobně ji tak zachránila před bankrotem.*

*Stavba trati dál za Lipník byla zahájena až v květnu 1844, ale hlavní část prací byla prováděna až od roku 1845. V tomto úseku byla také postaven tunel: v důsledku neúnosné zeminy v zářezu budovaném v obci Slavíč bylo rozhodnuto o nahrazení zářezu Slavíčským (Ferdinandovým) tunelem. Později se začalo tradovat, že tunel byl postaven na žádost císaře, který chtěl mít na této trati alespoň jeden tunel. Jedná se však pouze o legendu. V současnosti je tunel opuštěn, neboť od 29. května 1895 vede trať jinudy.*

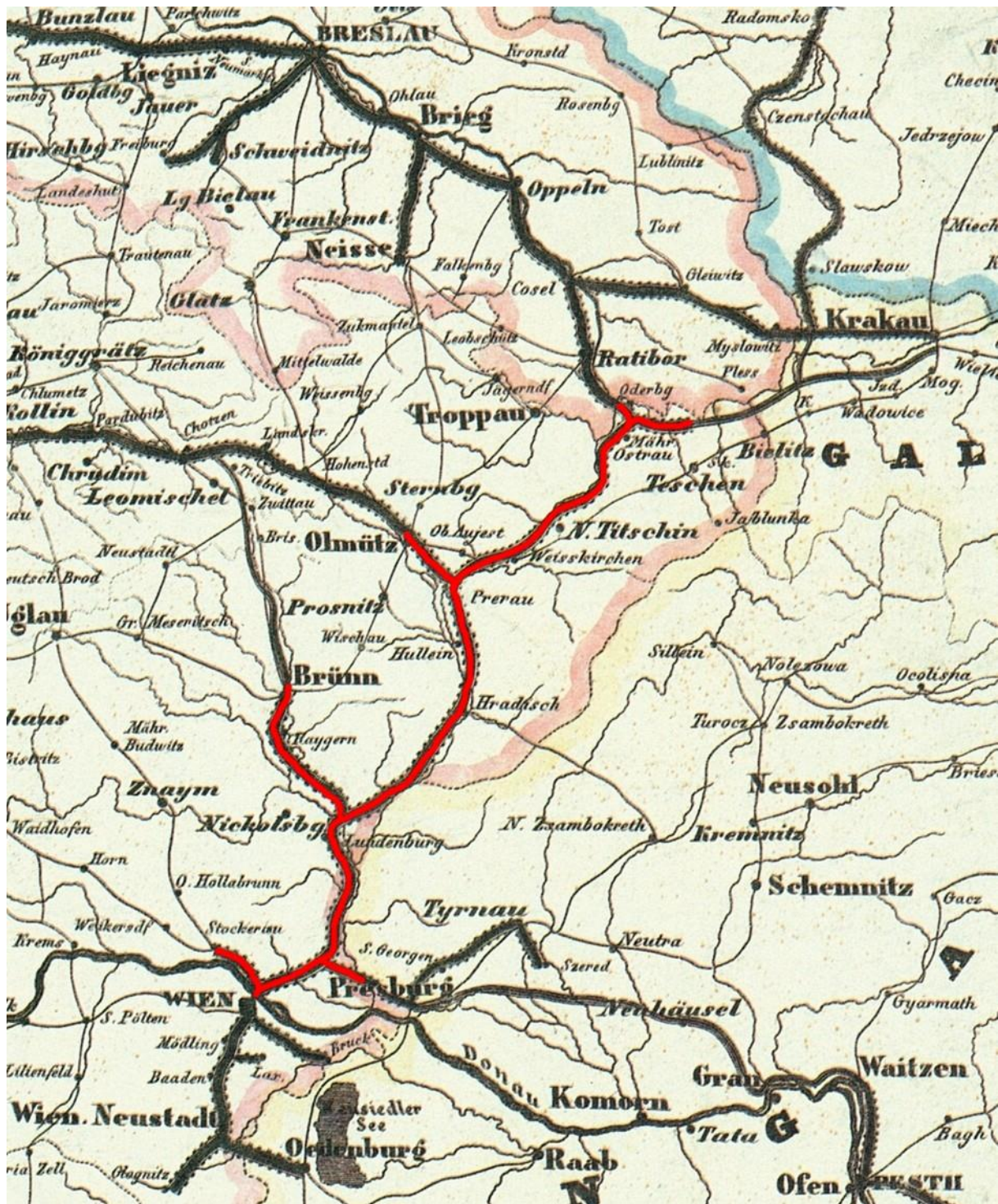
*Celý úsek z Lipníka do Bohumína byl dokončen v roce 1847 a první slavnostní vlak dorazil do Bohumína 1. května 1847. Dokončení tohoto úseku mělo zpočátku význam především pro samotnou KFNB, neboť jí umožnil přístup k uhlí z dolů na Ostravsku.*

*Po dosažení Bohumína měla velký význam krátká spojovací trať z Bohumína do pruského Annabergu (dnes Chalupki), čímž vzniklo první železniční spojení Vídeň – Berlín. Ta byla zprovozněna 1. září 1848 a došlo tím k napojení na pruskou železniční síť. Napojení Krakova na KFNB bylo nakonec dosaženo použitím Krakovsko-hornoslezské dráhy (vedoucí přes pruské území), takže KFNB stačilo pouze postavit trať z Bohumína do nejbližší stanice této dráhy, tj. do Osvětimi. Po výstavbě tohoto úseku pak byl 1. března 1856 zahájen provoz na celé hlavní trati KFNB Vídeň – Krakov.*

*V letech 1845–1849 Severní dráha provozovala dopravu na státěm vybudované a vlastněné trati z Olomouce do Prahy. Smlouva však pro stát nebyla výhodná, protože dráha téměř všechny utržené peníze vykazovala jako utracené za náklady na provoz. Proto od 1. ledna 1850 stát tuto dráhu provozoval sám (roku 1855 však stát tuto dráhu prodal soukromému konsorciu – vznikla tak Společnost státní dráhy).*

Tato železnice, která propojila Dolní Rakousy přes Moravu a Rakouské Slezsko se Západní Haličí (Malopolskem), se v roce 1839 stala první parostrojní železnicí v českých zemích a dnes po ní vede tzv. druhý železniční koridor. Jako na poslední z českých tratí na ní mezi Břeclaví a Bohumínem zůstal uplatňován levostranný provoz, jenž byl teprve 9. prosince 2012 nahrazen pravostranným, což si vyžádalo změny na nástupištích, v hlášeních a signalizaci.

Stanice Prostějov hlavní nádraží vznikla na odbočné trati od železnice z Brna na Přerov. Kolej se odděluje při nádraží v Nezamyslicích a přes Prostějov pokračuje do Olomouce. První osobní vlak přijel do Prostějova 1. července 1870, nákladní doprava zde byla zahájena přesně o měsíc později. Stavbu trati a následný provoz zajišťovala společnost Moravskoslezská severní dráha, zřízená pod společností Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB). Roku 1886 byla připojena trať do Litovle a Červenky, od roku 1889 byl zahájen provoz ve směru do Chornic (Moravská západní dráha), odkud bylo možné pokračovat až do České Třebové.



Mapa železnic Severní dráhy císaře Ferdinanda v roce 1849 (červeně). K dobudování dráhy do Krakova došlo v roce 1856

Původně mělo nádraží pět kolejí, ostatní byly položeny později v důsledku stoupající dopravy. Tento nárůst dopravy nepochybně souvisel s posilováním prostějovského průmyslu i obchodu a s výstavbou lokální Moravské západní dráhy. Postupně se na kolejiště začaly napojovat svými vlečkami v okolí vznikající továrny - nejdříve to byla v roce 1869 První rolnická sladovna, v rámci výstavby lokální tratě se do nádraží napojila v roce 1889 strojírna F. a J. Kovářik a firma Wichterle (v roce 1918 se oba podniky spojily a pod názvem Wikov byly v roce 1925 obě vlečky přestavěny), následoval v roce 1912 lihovar Haná, v roce 1920 kolínská cikorka a v roce 1932 Uhelné sklady Jošt a Sedláček. Postupem času se napojovaly další podniky. Kromě přijímací budovy byly dále součástí nádraží dvě skladištní haly, výtopna pro jednu lokomotivu, vodárna, stavědlo a budova pošty. Součástí byly i točny pro lokomotivy (jedna hlavní a dvě menší), ale už ve 30. letech 20. století byly zrušeny, aby ustoupily výstavbě vleček.

Začátkem května roku 1945 byl původní staniční komplex z roku 1869 poničen boji a leteckým bombardováním a po válce bylo rozhodnuto o vybudování nové staniční budovy.

Po odklizení trosk byla na místě, v Janáčkově ulici č. 2, č.p. 3159, postavena v letech 1948-1952 nová přijímací budova s příslušenstvím. Dne 21. prosince 1952 byl komplex hlavního nádraží předán k užívání - stal se nejmonumentálnější poválečnou stavbou inspirovanou tvorbou třicátých let.. Původní nádraží vyobrazují už jen staré (prvorepublikové) pohlednice, které zvou stanici jako Prostějov severní nádraží, což je poněkud zvláštní, jelikož v té době už fungovalo místní nádraží, jež leželo severněji nežli to hlavní. Je možné, že nádraží bylo takto pojmenováno podle Severní dráhy císaře Ferdinanda. K roku 1958 byly na prostějovském hlavním nádraží v provozu vlečky následujících podniků: Agrostroj, pobočný závod Kávoviny Pardubice, Benzina, Oděvní průmysl (napojen od roku 1952), Železárný (napojen od roku 1949), Jednota, Olomoucké uhelné sklady a Moravské sladovny. Opět platí, že postupně se skladba napojených firem na vlečný provoz měnila. Některé závody zanikly, další vznikly a napojily se, jiné pouze změnilly obchodní název. K roku 2010 to byly vlečky těchto podniků: DT výhybkárna a mostárna, Oděvní podnik, Moragro, Obchodní sladovny, Slévárna ANAH a Tomi-Remont. Jednotlivé části byly propojeny. Od západu je umístěna třípodlažní část restaurační a hotelová. Ve středu dominuje vysoká odbavovací hala, na kterou navazuje zleva administrativně-provozní část. V exteriéru je propojení vyjádřeno železobetonovým přístřeškem na sloupech, který uzavírá ozeleněné atrium. Původně byl projektován podúrovňový přístup k nástupištím, k realizaci však nedošlo. Komplex je výtvarně dotvořen monumentální plastikou umístěnou v levé části průčelní nádražní haly od akademického **sochaře Vladimíra Navrátila**.

Autor projektu **Ing. arch. Jaroslav Votruba** z Prahy našel inspiraci také u protilehlých Neherových domů ak. arch. Antonína Navrátila v Janáčkově ulici. Dokladem toho je cihlově červený lícový obklad stavby.

Z technického hlediska se jedná o monolitickou železobetonovou, částečně prosklenou konstrukci. Původně byl vypracováním projektu ředitelstvím drah v Brně pověřen Ing. arch. Žalman. Předložil tři alternativy. Protože se však město při jejich posuzování neshodlo s Ministerstvem dopravy, navrhl Městský národní výbor jako projektanta ak. architekta Antonína Navrátila. Ten však odmítl ze zdravotních důvodů. Město potom navrhlo pověřit vypracováním plánů prof. Ing. arch. Bohuslava Fuchse. Ministerstvo však na tento návrh nereagovalo a zadalo projekt bez předběžného schválení Městským národním výborem Ing. arch. Otrubovi.

Současně se měl řešit také přednádražní prostor. Návrh vypracoval prof. dr. Ing. arch. Adolf Liebscher. S tím opět ministerstvo nesouhlasilo. Koncem roku 1947 nakonec přece jen došlo k dohodě (přispěla k tomu také účast architektů Kumpošta a Liebschera na jednáních). Přednádražní prostor ale nebyl dořešen v podstatě dodnes.

Součástí projektu byly také dva obytné domy pro zaměstnance drah (realizovány v roce 1956, Janáčkova 6, 8). Rozšířena byla také budova pošty (Janáčkova ulice 4).

Začátkem 21. století prošla nádražní budova rekonstrukcí, při které v odbavovací hale vzniklo nové zázemí pro zaměstnance a cestující v podobě nové čekárny, sociálního zařízení a provedla se vestavba nových prostor pro komerční služby. Dále byly osazeny nové střešní pláště a dlažby, opravena a očištěna fasáda a vyměněny výplně otvorů. Autorem rekonstrukce byl Milan Obenaus.

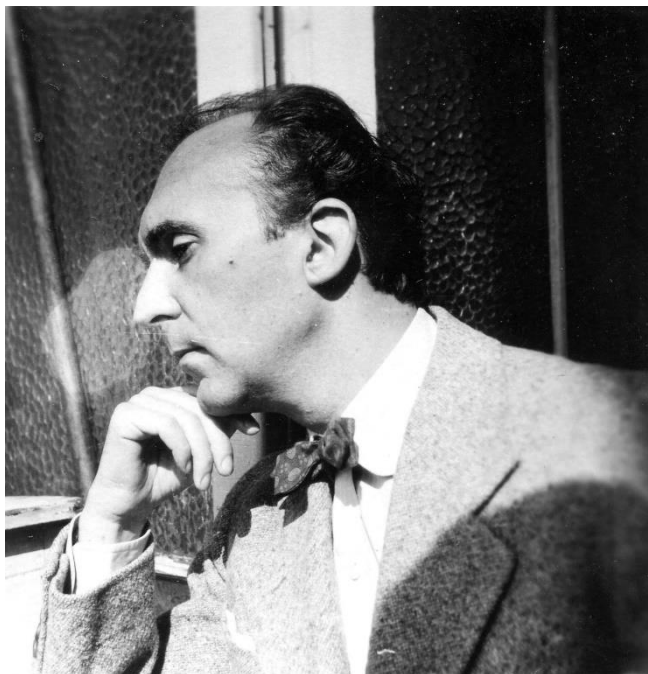
Z nádraží vede celkem deset železničních vleček do různých průmyslových podniků ve městě.

Vlaky ČD a stanice jsou součástí IDSOK. Ve stanici zastavují osobní vlaky, spěšné vlaky a rychlíky ve směrech Brno hlavní nádraží, Červenka, Džbel, Chornice, Kouty nad Desnou, Nezamyslice, Olomouc hlavní nádraží, Senice na Hané, Šumperk a Zábřeh na Moravě.

Správa železnic připravuje na období let 2025 - 2026 komplexní rekonstrukci hlavního nádraží v Prostějově. Její součástí budou nová nástupiště s mimoúrovňovým a bezbariérovým přístupem a výstavba podjezdu ve Vrahovické ulici.

**Jaroslav Otruba** (11. listopadu 1916 Olomouc – 5. února 2007 Praha) byl český architekt, urbanista, designér a malíř. Je znám především jako autor barevných hliníkových obkladů trasy pražského metra „A“, které bývají přirovnávány k výtvarům op-artu 60. let.

Narodil v Olomouci, jako syn truhláře. Sedmileté středoškolské studium dokončil Jaroslav Otruba na I. státní reálce v Praze-Karlíně. V roce 1934 nastoupil na Vysokou školu architektury a pozemního stavitelství v Praze, kde studoval architekturu u prof. Mendla, urbanismus u prof. Mikuškovice a kresbu a malbu v ateliéru prof. Blažíčka. Za okupace, po uzavření vysokých škol, kdy musel přerušit studia, nastoupil do projekční kanceláře akad. arch. F. Stalmacha a J.



Svobody v Praze, a jako architekt zde pracoval do roku 1945. V témže roce vykonal státní zkoušku (s vyznamenáním), jejíž absolutorium mu Ministerstvo školství přiznalo se zpětnou platností, k roku 1940.

Po válce přijal místo asistenta na Fakultě architektury a pozemního stavitelství ČVUT v Praze, a zapojil se do budování Ústavu architektury staveb zdravotnických. Zde pracoval na obsáhlé teoretické studii operačních oddělení nemocnic, a následně ji předložil jako disertační práci. Na jejím základě byl v roce 1953 jmenován doktorem technických věd.

V letech 1957–1959 vypracoval dvoudílnou habilitační práci na téma „porodní ústavy“ – ta však nebyla nikdy posouzena.

Od roku 1945 až do roku 1959 působil Jaroslav Otruba na Fakultě architektury a pozemního stavitelství ČVUT v Praze. Zpočátku se zde (jako asistent) zúčastnil budování Ústavu architektury staveb zdravotnických, a v roce 1959 byl kolegiem děkana vybrán pro projekční práce na výstavbě ČVUT, v Praze-Dejvicích. Vzhledem k politickým změnám na fakultě, a nátlaku na pedagogy, kteří se nepodrobili

tehdejšími politickým požadavkům, se Otruba v roce 1960 rozhodl sám odejít. Poté získal pozici vedoucího projektanta ve Státním ústavu dopravního projektování, a v roce 1970 byl delimitací převeden do nově vzniklého Metroprojektu, jako hlavní architekt pro přípravu a realizaci pražského metra, trasy „A“ a „C“.

Mezi projekty Jaroslava Otruby, realizované v první fázi, náleží zejména několik převážně dopravních staveb: budova nádraží, hotelu a dvou obytných domů pro železniční zaměstnance v Prostějově z roku 1947 (realizace 1948–1952), následujícího roku projekt nádražní budovy v Řečkovících u Brna (realizace 1948–1952), či v Přibyslavi realizovaný projekt dvou z celkem tří typů výpravčích budov na dráze Havlíčkův Brod – Brno (realizace 1949).

V pozdějším období 60. a 70. let 20. století to byl kancelářský komplex inženýrských a průmyslových staveb v Praze-Vršovicích (realizace 1965–1967), administrativní budova v Praze na Kubánském náměstí (realizace 1964–1966), budova Generálního ředitelství dálnic v Praze 2 – na Vinohradské třídě (realizace 1968–1974), a administrativně-provozní budova Ministerstva dopravy v Praze na Žižkově, v Olšanské ulici (realizace 1968–1974).

Patrně nejznámějším projektem je Otrubova Vřídelní kolonáda v Karlových Varech z roku 1961, která ovšem byla součástí širšího konceptu na architektonicko-urbanistické řešení městského lázeňského centra, jež jako celek realizováno už nebylo.

Na pražské Fakultě architektury a pozemního stavitelství ČVUT vedl letech 1945–1960 semináře z typologie, a přednášel o základních architektonických prvcích a o metodice oboru. Ing. arch. Jiří Siegl, jeden z jeho studentů, se vyjádřil slovy: „Dr. Jaroslav Otruba nám imponoval svou noblesou. Měli jsme radost z toho, jak si úspěšně vedl i v mezinárodních architektonických soutěžích, a velice jsme si vážili jeho názoru, kterým komentoval studentské práce. Byl profesionál každým coulem, a když něco řekl, bylo o čem přemýšlet...“ (Bydlení, 16. 12. 2012).

Již v roce 1940, ještě s nedokončeným vysokoškolským vzděláním, předložil jako spoluautor soutěžní návrh na úpravu Karlova náměstí v Praze. Po osvobození se zúčastnil mnoha soutěží, a to nejen tuzemských, v nichž získal řadu ocenění, např. v soutěži na Státní divadlo a operu v Brně z roku 1956 (III. cena ve veřejné části a II. cena ve vyzvané užší části soutěže), v roce 1960 soutěž na architektonicko-urbanistické řešení lázeňského centra Karlových Varů (I. cena v užší části soutěže), v roce 1966 soutěž na architektonicko-urbanistické řešení areálu Františkových Lázní (I. cena), nebo ve spolupráci s Janem Šrámkem soutěž na odbavovací halu Hlavního nádraží v Praze v roce 1970 (I. cena).

Zúčastňoval se i zahraničních soutěží. Získal páté umístění v mezinárodní soutěži na architektonicko-urbanistické řešení Náměstí národů v Ženevě v roce 1957, v roce 1958 se zúčastnil mezinárodní soutěže na výstavbu radnice v kanadském Torontu, na památník padlým v Osvětimi; v roce 1962 následovala mezinárodní vyzvaná soutěž na řešení hlavního nádraží v Sofii (ve spolupráci s arch. Jindřichem Krisem), a v roce 1965 mezinárodní soutěž na EUROKURSAL SAN SEBASTIAN ve Španělsku.

Za vytvoření základní koncepce architektonického řešení stanic metra trasy „C“, otevřené veřejnosti v roce 1978, byla Otrubovi udělena Cena hlavního města Prahy.

V roce 1976 byl přihlášen Otrubův design na obložení staničních tunelů metra trasy „A“ pomocí barevných hliníkových desek jako autorský návrh. Vynález byl schválen, autorské osvědčení vydáno posléze, 1. 12. 1982, pod číslem 189280.

Otrubovy obrazy zahrnují několik námětových okruhů, jejichž společným jmenovatelem je město a jeho proměny.

Zpočátku Otruba maloval olejovými barvami, ale brzy si oblíbil techniku malby novodobými syntetickými akrylovými barvami na papíře. Svoje obrazy nikdy nechtěl vystavovat ani prodávat, jsou uchovávané v soukromých sbírkách jeho přátel v Evropě, USA a Austrálii. Jediná výstava jeho děl se uskutečnila v hale Obvodního ústavu národního zdraví v Mostě roku 1983, pod názvem „Město v obrazech Jaroslava Otruby“ a v roce 2009 prodala vdova po architektovi jeden jeho obraz pražské Galerii Kodl.

## OBRAZOVÁ ČÁST





















Nádraží na letecké mapě z roku 1938 a 1953

**Současnost** (foto © Michal Souček, 2024)









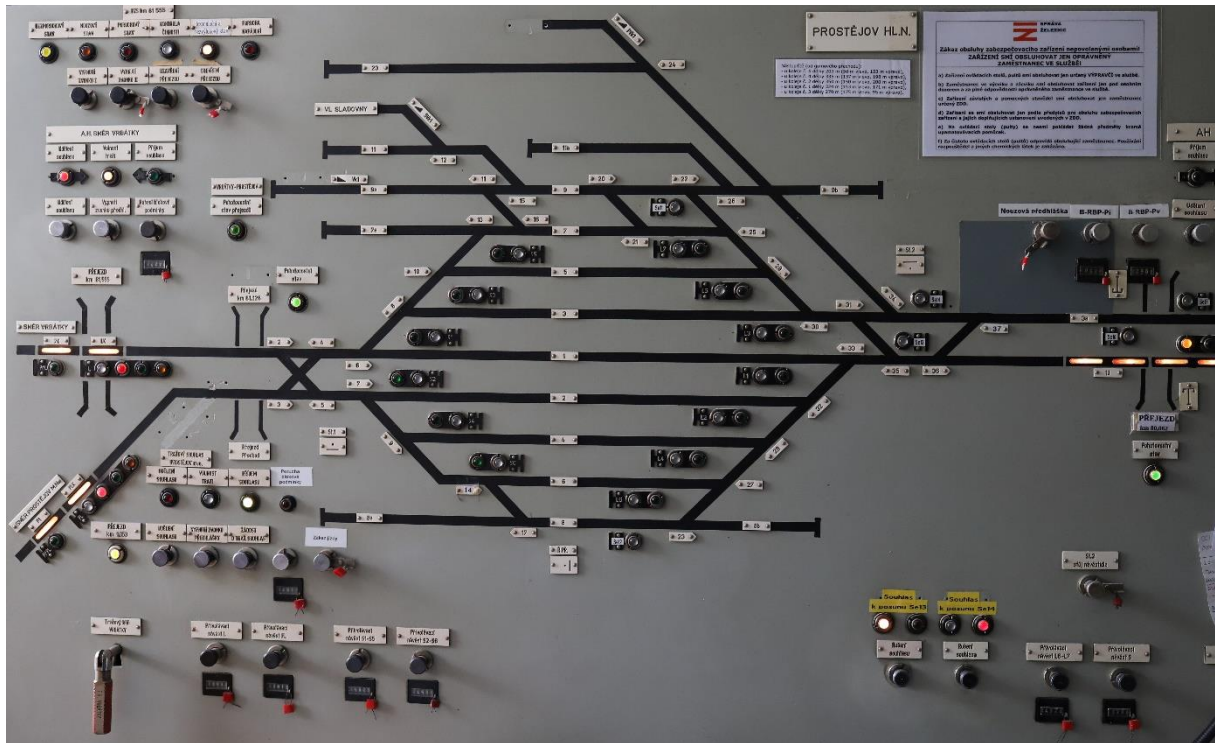














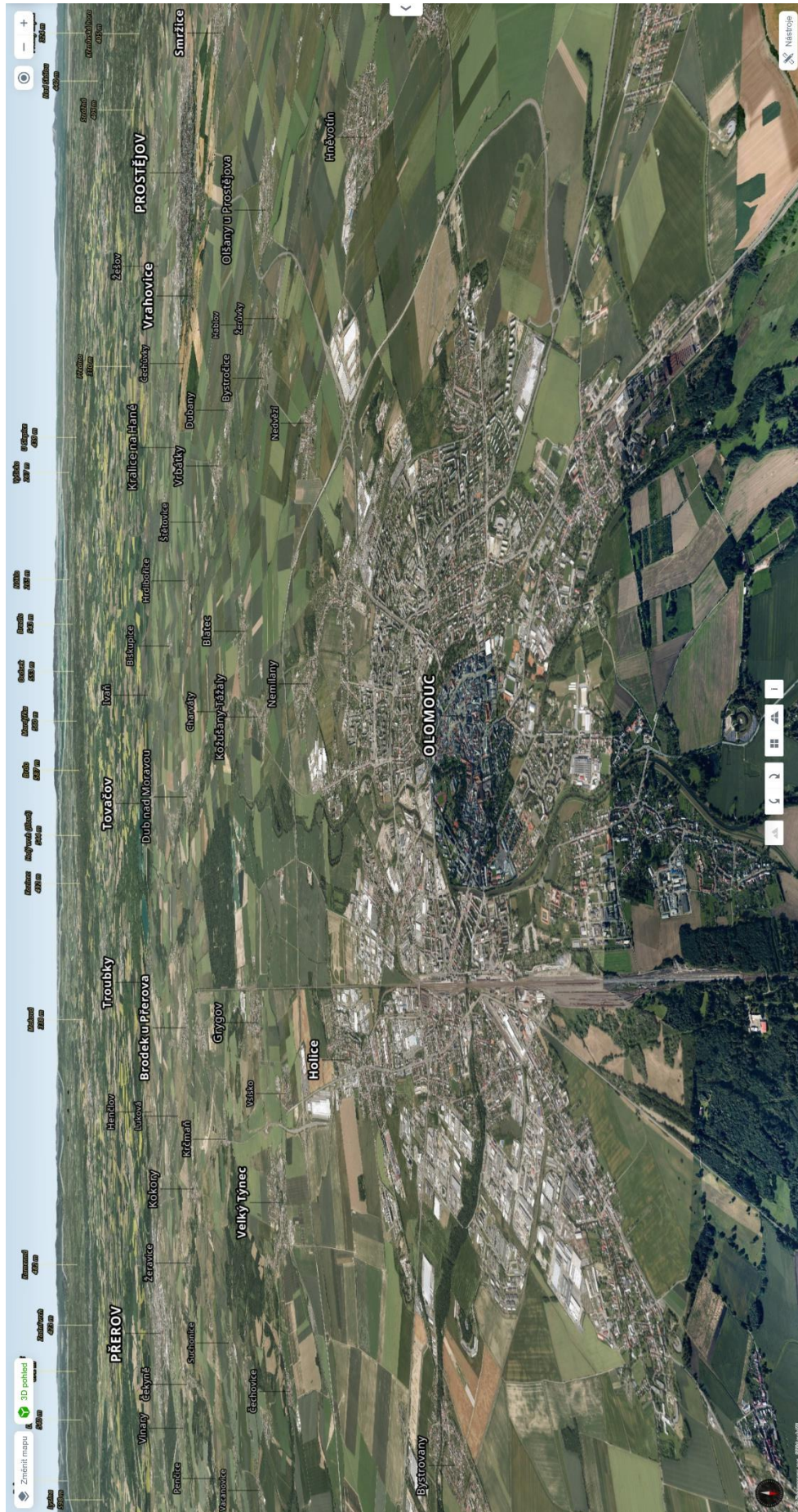












**OLOMOUČ - PŘEROV - PROSTĚJOV**  
**orientační mapa**  
Mapy.cz a Technický kroužek © 2024





## Zdroje

<https://www.prostejov.eu/cs/aktuality-archiv/pred-sedmdesati-lety-by-la-otevrena-nova-budova-hlavniho-vlakoveho-nadrazi-v-prostejove.html>

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Prost%C4%9Bjov\\_hlavn%C3%AD\\_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD](https://cs.wikipedia.org/wiki/Prost%C4%9Bjov_hlavn%C3%AD_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD)

<https://www.zdeneksmida.cz/moravska-zapadni-draha/stanice/prostejov-hlavni-nadrazi.html>

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Severn%C3%AD\\_dr%C3%A1ha\\_c%C3%ADsa%C5%99e\\_Ferdinanda](https://cs.wikipedia.org/wiki/Severn%C3%AD_dr%C3%A1ha_c%C3%ADsa%C5%99e_Ferdinanda)

<https://books.google.cz/books?id=ljxJAAAACAAJ&pg=PA59&hl=cs#v=onepage&q&f=false>

<https://www.mapy.cz>

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Jaroslav\\_Otruba](https://cs.wikipedia.org/wiki/Jaroslav_Otruba)

Slavné stavby Prostějova. FOIBOS, 2009. ISBN 978-80-87073-21-6

Prostějov: hanácký Jeruzalém. Komárek Petr, Moudrý Marek, 2017. ISBN 9788087091739

Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948, Štěpán Miroslav. Dopravní nakladatelství, 1958

Sestaveno pro studijní účely. Dokument není autorským dílem M. Součka, je výběrem z odkazovaných zdrojů, vyjma fotografií v části Současnost, jejichž autorem je Michal Souček. Neprošlo jazykovou redakcí a DTP úpravou. Pracovní verze.

V Hradci Králové, 1. 5. 2024

Poznámky: