

TIC BRNO



CO JE BRNO?

Technické památky



Technické památky

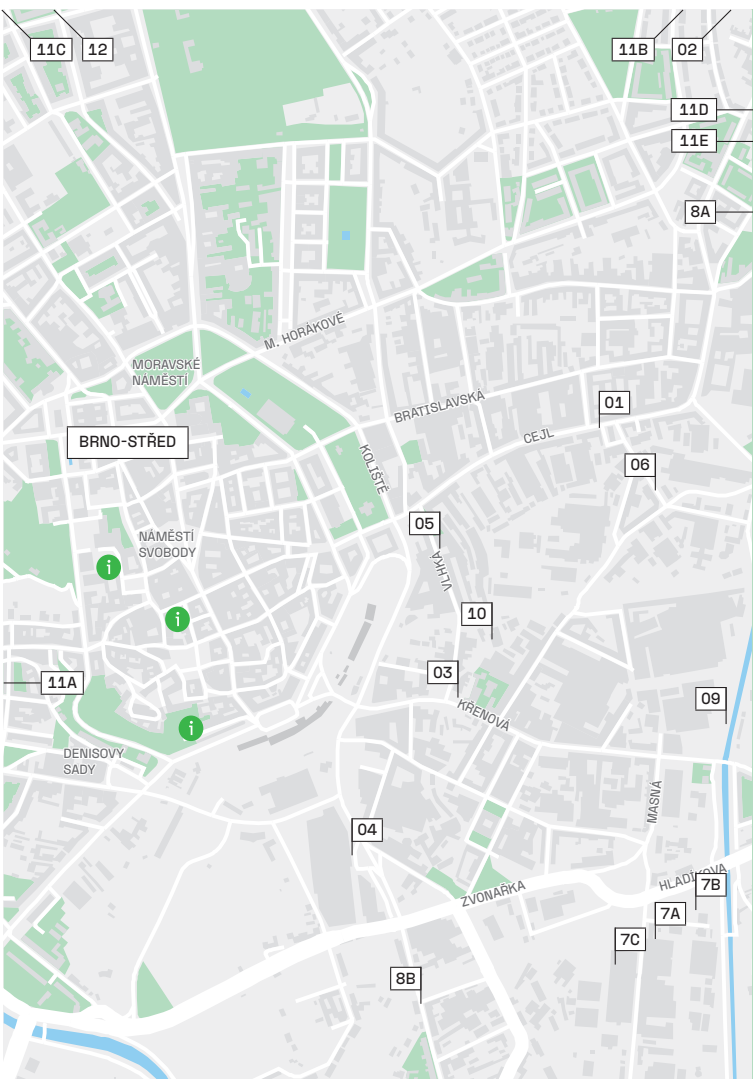
Jako druhé největší české město a současně v průběhu 19. a 20. století významné průmyslové centrum, má Brno zájemcům o technické památky co nabídnout. Zejména východní část města a oba břehy Svitavy dodnes hostí strojírenské podniky s dlouhouletou tradicí, jejichž areály jsou často pozoruhodné samy o sobě – První brněnskou strojírnou, Zetor, Šmeral, Alstom či Siemens nebo na severu Královopolskou strojírnou. Další velkolepé průmyslové podniky lze stále obdivovat, přestože se jejich čas již naplnil – připomeňme složitý komplex továrny na oděvy Kras, Zbrojovku v Židenicích nebo modernější Lachemu v Řečkovících.

Nicméně to, co učinilo Brno velkoměstem, byl textilní průmysl. Od konce 18. století vyrůstaly zejména v brněnských předměstích Horní a Dolní Cejl manufaktury, později se měnící v moderní mykárny, přádelny, tkalcovny a barvírny, jejichž produkce byla známá v celém světě a dala Brnu přezdívku

Moravský Manchester. Ačkoliv se brněnská textilní tradice s přelomem tisíciletí stala historií, rozvoj průmyslu ve městě pokračuje v duchu moderní doby.

My se však ve výběru vracíme k památkám do slavného období 19. a 20. století, které zanechala ve městě epocha posledních dvou stovek let.

Za zmínku stojí zejména desítky roztroušených budov bývalých textilek, tovární areály, podzemní i nadzemní vodní náhony, často starší než město samo, spleť vývoj železničního uzlu, plynárny, elektrárny včetně té vodní v přehradě nad městem, ale také historie městské dopravy, pivovarnictví, vzletné stavby na výstavišti a v jeho okolí či mnoho dalších míst spojených s průmyslem, dopravou a energetikou.





Textilní předměstí Cejl

Původní předměstská osada s němec-kým názvem Zeile (řádek) se s příchodem průmyslové revoluce stala tovární výspou Brna. Desítky textilních továren vznikaly po obou stranách Dolního Cejlu mezi historickým městem a řekou Svitavou a Svitavským náhonem dodávajícími to-várnám vodu prakticky po celé 19. století. Tisíce dělníků, kteří přišli do Brna pracovat z okolních obcí, změnily tvář města a Brno se díky továrnám stalo Moravským Manchesterem –průmyslovým městem a centrem Moravy. Přestože většina tex-tilek byla časem přestavěna na obytné či

kancelářské budovy, můžeme dodnes na Cejlu obdivovat zhruba dvacítku paláců tehdejších průmyslníků, zbytky textilních provozů i pavlačové domy, ve kterých by-dlely v údésných životních podmínkách tisíce dělníků. Mezi nejvýznamnější pa-tří palác bratří Schoellerů nebo přádelna bratří Soxhleťů.

Cejl 52, 64, 68
Průčelí budov jsou přístupná z ulice, místy lze nahlédnout i do dvora či na zadní trakt od řeky.



Vlněna a Mosilana

V 50. letech 20. století byly všechny br-něnské textilky postupně znárodněny a zrušeny nebo začleněny do jednoho z dvojice národních podniků Vlněna a Mo-silana. Propojením dříve konkurenčních a izolovaných provozů tak nad Svitavským náhonem vznikly zajímavé tovární kom-plexy s nepravidelnou strukturou. Zatímco téměř všechny budovy Vlněny mezi ulicemi Přizovou, Mlýnskou a Dornychem byly v roce 2016 srovnány se zemí (dnes na jejich místě vyrůstá areál Nová Vlně-na), areál Mosilany mezi ulicemi Křenovou, Vlhkou a Cejlem je se svolením vrátného

přes den volně přístupný a stále nabízí jedinečný průmyslový zážitek. Moderní firmy dnes působí v bludišti výrobních bu-dov na místě bývalé Sdružené továrny na viněné zboží, Hechtovy tkalcovny, firem Max Kohn a Gustav Schicketanz, které byly průkopníky brněnského textilnictví.

Křenová 19
Areál Mosilany je přístupný denně do 18:00, z Vlněny zbyl pouze Bochnerův palác.



Esslerova přádelna

Na místě původního mlýna na ostrově uprostřed řeky Svitavy v Obřanech stojí ponurá budova Esslerovy přádelny. To-várnu nechal v roce 1912 vybudovat na místě starší přízemní přádelny podnikatel Ernst Essler a v době svého vzniku byla jedi-nou kompletně železobetonovou továrnou v Brně. Přádelna a navazující tkalcovna zpracovávaly různé rostlinné materiály a vlnu pro výrobu textilních vláken, distri-buovaných do dalších brněnských textilek. Výroba byla po 2. sv. válce převedena pod národní podnik Mosilana, nicméně pokračovala v Esslerce až do roku 1992.

V současnosti budova přádelny čeká na zvažovanou rekonstrukci. Obdivovat zchátralou budovu lze z mostu přes Svi-tavu, vybudovaného v nezvyklé šířce pro zamýšlenou tramvajovou trať, nebo při jízdě vlakem po železničním viaduktu nad přádelnou.

Fryčajova 2
Přádelna je veřejnosti nepřístupná, průčelí a dvůr lze obdivovat z mostů přes řeku Svitavu.



Strojírna Wannieck

V těsném sledu za textilní výrobou přichá-zí do Brna strojírenský průmysl vyrábějící nejprve samotné textilní stroje a jejich součásti, později však také širokou paletu dalších zařízení a strojů. Roku 1865 tak vzniká mezi tehdejšími horním a dolním nádražím továrna na (parní) stroje Wan-nieck, vyrábějící vybavení cukrovarů a po-sléze také licencované švýcarské parní stroje značky Sulzer. Po spojení s První brněnskou strojírnou ve 30. letech 20. století areál přechází pod Českou zbro-jovku a vyrábí se zde parní turbíny v li-cenci britské firmy Parsons. Po 2. světové

válce Vaňkovka spadá pod Zetor, jehož součástí zůstává až do roku 1996. Po svém uzavření měla strojírna štěstí – namísto demolice byly její nejzajímavější výrobní budovy zachovány jako součást nákup-ního centra a galerie a jsou přístupné ve-řejnosti dodnes.

Ve Vaňkovce 2
Nejzajímavější částí strojírny jsou přístupné v rámci areálu obchodní galerie Vaňkovka.



První brněnská elektrárna

Brněnské Mahenovo divadlo bylo první budovou svého typu na světě osvětle-nou elektrickými žárovkami. Vybudování elektroinstalace dle projektu samotného T. A. Edisona z roku 1882 obsáhlo celkem 1920 žárovek s uhlíkovými vlákny, 5 oblou-kovek, elektrický ventilátor nad jevištěm a také stavbu parní elektrárny, která měla zásobovat divadlo proudem. Zatímco diva-dlo vyrostlo na okružní městské třídě na místě zbořených hradeb, elektrárna se sedmi dynamy o výkonu 81 kW byla ukryta opodál na okraji průmyslové čtvrti Dolní Cejl. Elektřinou zásobovala kromě divadla

i několik brněnských ulic a stejnosměrný proud z ní tekł do města až do roku 1898. Budova elektrárny byla poškozena při bombardování během 2. světové války, nicméně část původní stavby je zacho-vána dodnes a slouží jako stolařská dílna současného divadla.

Vlhká 5
Z ulice si lze prohlédnout průčelí elektrárny.



Městská jatka, škrobárny a Masná burza

Soubor historizujících budov jatek, do-bytčího trhu a stáji z let 1895–1909 na břehu Svitavy působí až pohádkově ro-mantickým dojmem. Zaklenuté haly s dvoj-barevným zdívm doplňuje působivá oz-dobná věž nepoužívaného vodojemu. Po Křenové na Masnou ulici kdysi zajížděly z hlavního nádraží dobytčí vozy tažené po tramvajové trati parními lokomotivami a celý areál býval uzavřen a hlídán. Naproti tomu sousední škrobárny dnes po citlivé rekonstrukci nabízí příjemné zátíší, které není v rozporu s naprosto průmyslovou historií kdysi tovární čtvrti. Na Masné ulici

mezi bývalými škrobárnami a jatky stojí funkcionalistická budova Masné burzy z roku 1924 od Bohuslava Fuchse. Budovy škrobáren a jatek jsou využity k adminis-trativním i výrobním účelům včetně malého přístupného pivovaru.

7A Masná 7, 7B Škrobárenská, 7C Porážka 1
Větší část areálu je přístupná volně nebo jako součást prostranství firem.



Druhá brněnská elektrárna

Pouhých čtrnáct let byla v provozu v po-řadí druhá, tentokrát již městská parní elektrárna, která doprovodila Brno na jeho cestě ze století páry do století elektřiny. Elektrárna vystavěná roku 1898 v areálu plynárny na Radlase procházela během své služby neustálým rozšiřováním a zvět-šováním. S původním výkonem 600 kW vy-ráběla již moderní střídavý proud, nicméně několik dynam vyrábělo od roku 1900 také stejnosměrný proud pro novou měst-skou elektrickou dráhu. Elegantní budo-va sloužila do roku 1912, kdy začala do Brna proudit elektřina z moderní tepelné

elektrárny v Oslavanech. V budově pak byl vybudován motorgenerátor usměrňující oslavanskou elektřinu pro provoz tramvají. V současnosti slouží elektrárna po rekon-strukci jako kancelářská budova.

Plynárenská 30
Podstatná část elektrárny je po citlivé rekonstrukci viditelná z ulice.



Brněnská nádraží

Některá nádraží se v jízdním řádu nena-chází, a přesto na nich denně zastavují vlaky, byť především nákladní. Kromě desítky zrušených brněnských zastávek a stanic (zachovalá budova v Žábřovicích, kolejíště starého nádraží v Králově Poli, zastávky a budovy v Husovicích, Lískovci, Jehnicích, Holáskách a Brněn-ských Ivanovicích) stojí za návštěvu dolní nádraží nedaleko centra Brna, v průběhu roku 2019 využívané pro celoroční odklon osobní dopravy. Zájemce o brněnskou železnici může potěšit také návštěva zapomenuté stanice Brno-jih daleko za

městem nebo vyhlídka na seřadiště v Ma-loměřicích. Z přístupné lávky nad ním vy-padá jedno z největších českých nádraží jako modelová železnice – automatické řazení vagonů na svážném pahrbku tu sledují malí i velcí příznivci železnic prak-ticky každý den.

8A Kulkova 1, 8B Rosická 1a
Nádraží Maloměřice a dolní nádraží jsou přístupná mimo vlastní prostor dráhy.



Svitavská pobřežní dráha

Městská vlečka, která od roku 1890 přivádí nákladní vlaky do mnoha průmyslových podniků rozložených po obou březích řeky Svitavy v jižní části Brna. Původní Svitavská dráha oklíkou spojovala horní a dolní nádraží a vybíhala z ní zhruba desítka vleček do různých továrních areálů. V roce 1962 bylo napojení na hlavní a dolní nádraží zrušeno a Svitavská pobřežní dráha byla napojena novou větví přes řeku na stanici v Židenicích. Procházka po souběžné cyklostezce nabízí výhledy na provozní i zaniklé továrny (Šmeral, Alstom, stará a nedaleká nová Mosilana, Linde, bývalé

škrobárny a jatka) a je tak lahůdkou pro milovníky brněnské industrie. Manipulační nákladní vlak jezdí po vlečce nepravidelně jednou denně nejčastěji okolo 9. hodiny ráno.

Pravý břeh řeky Svitavy
Pobřežní dráha je v celé délce na pravém břehu přístupná ze souběžné cyklostezky.



Svitavský náhon – Ponávka

Snad každý člověk žijící v Brně zná někteou z legend o Ponávce. Noří se prý do země a zase vyvěrá kdesi mezi továrnami na Cejlu a nikdo přesně neví, odkud a kam teče. Brno bývalo protkáno mnoha strouhami z řek Svratky, Svitavy a Ponávky, jejichž vody poháněly řadu mlýnů. Dnes už existuje pouze jediný pokroucený tok Svitavského náhonu. Ačkoliv samotná říčka Ponávka od roku 1993 odtéká z Králova Pole tunelem pod Lesnou do Cacovického říčního náhonu, Na Radlase, Špitálce, Vlhké či Škrobárenské ulici lze stále přecházet po mostcích a zbytcích

nábřeží, které kdysi tvořilo jednu z nejromantičtějších částí města. Svitavský náhon je po zkrácení dlouhý 3,6 km, z toho skoro kilometr protéká podzemními tunely a do Svratky se vlévá pod cyklostezkou za ulicí Jeneweinovou.

Tkalcovská, Radlas, Špitálka, Škrobárenská
Větší část toku je volně přístupná mezi ulicemi a v areálech bývalých továren.



Brněnské mosty a lávky

Přes řeky, cesty, údolí a dráhy vedou v Brně desítky mostů a lávek silničních, železničních i pro pěší. Následující výběr uvádí pěti nejzajímavějších brněnských mostů:

- A Tramvajový most před výstavištěm (1965) – elegantní, ve všech směrech zakřivený nesymetrický most.
- B Obloukový železniční viadukt v Obřanech (1952) – kamenem obložený most měl být původně osazen sochami.
- C Lávka nad přehradou (2003) – pod hradem Veveří na místě mostu zničeného roku 1945 německou armádou.

- D Klenutý tramvajový most v Maloměřicích (1928) – železobetonový most jako jediný v Brně přežil 2. světovou válku.
- E Lávka nad Maloměřickým nádražím (1981) – čtvrt kilometru dlouhá lávka nabízí výhled na seřadiště z výšky 12 m.

11A Veletržní ulice, 11B nad ul. Obřanská, řekou Svitavou a ul. Mlýnské nábřeží, 11C přes přehradu pod hradem Veveří, 11D mezi ulicemi Valchařská a Selská, 11E mezi ulicí Slaměnikovu a ulicí Kulkovou
--



Přehrada na řece Svratce

Kniničská přehrada byla po létech průtahů a neuskutečněných projektů vybudována v období 1936–1940 v těsné soutěsce řeky Svratky nad Brnem. Ještě před svým úplným dokončením v roce 1939 zastavila nad městem ničivou povodňovou vlnu a stala se tak pro Brno důležitým ochranným prvkem. Nová přehrada přečkala v roce 1945 pokus o podminování německou armádou. Voda za 23,5 m vysokou betonovou hrází pohání Kaplanovu turbínu vyrobenou brněnskou firmou Ignác Storek (dnes strojírna Šmeral) o výkonu 3,1 MW a vytváří rozlehlé

umělé jezero sloužící rekreaci a od roku 1946 také plavbě neobvyklých akumulatorových lodí. Nikdy nerealizovanou součástí přehrady měla být rovněž úprava vody Kniničky pro milion obyvatel města na levém břehu pod přehradní hrází.

Přehradní 488
Hráz je přístupná zespodu i shora, exkurze do elektrárny se konají pouze příležitostně.

TIC BRNO ←

GO TO BRNO.cz ←

foto: Jiří Kalina, Františka Uříčářová

foto titulka: Bývalá městská jatka,
Jiří Kalina

text: Jiří Kalina

TIC BRNO, p.o. finančně podporuje
statutární město Brno.

2019

www.ticbrno.cz, www.gotobrno.cz

