

ZENO ČIŽMÁŘ – LENKA SEDLÁČKOVÁ – HYNEK ZBRANEK

PROMĚNY BRNĚNSKÉ SVRATKY



ANEB Z HISTORIE PROTIPOVODŇOVÉ REGULACE ŘEKY

SLOVO ÚVODEM

Vážené dámy, vážení pánové,

pohled na řeku, majestátně se vinoucí krajinou, v člověku vyvolává mnoho pocitů – vnitřní klid, úžas nad tichou silou přírody, úctu k něčemu, co přetrvává dlouhá staletí i déle. Voda je symbolem života, čistoty i plynoucí historie. Lidé, kteří bydlí blízko řeky, ale vědí, že umí být jak krásná, tak krutá. Proto se již od nepaměti snažíme jak ovládnout její sílu, tak nenechat se jí zlomit. Brožura, kterou držíte v rukou, popisuje dějiny protipovodňových opatření na řece Svratce. Dozvíte se o jejím využití ve středověku i ještě vzdálenější historii, o výstavbě mostů a prvních protipovodňových opatřeních, o říčních úpravách v 19. století i kořenech tradice městské náplavky. V minulém století pak začaly vznikat nápady a plány, jak řeku a její okolí proměnit v místo, kde se lidé budou moci spokojeně a klidně setkávat s přírodou.

Moderní člověk se vždy snaží spojit příjemné s užitečným. Současná podoba brněnské náplavky těží z moudrosti našich předků, do-



plňuje ji nejnovějšími poznatky i požadavky a zároveň respektuje sílu přírody i genius loci tohoto specifického místa. Věřím, že výsledek stojí za to a že se okolí řeky stane vyhledávaným místem pro setkávání, sport i rekreaci.

Markéta Vaňková
primátorka statutárního města Brna



STALETÁ HISTORIE REGULACE SVRATKY



Alegorie vodního živlu na vedutě Brna z poloviny 17. století

Moudrost praví, že ten, kdo zvědavě nahlíží do jakékoliv minulosti, probouzí v sobě podobně jako při pohledu do zrcadla jakýsi „aha moment“. Ten tak můžeme zažít třeba i při objevování toho, jakými proměnami v běhu času prošla brněnská Svatka – samotné její řečiště i vztah lidí k ní. Díky tomuto uvědomění dokážeme o to více ocenit, kam a jak v různých fázích svého evolučního vývoje řeka dospěla, a my s ní.

Proto jsme se rozhodli prostřednictvím této publikace nahlédnout do minulosti řeky, zejména v úseku právě realizovaných protipovodňových opatření. Tyto práce postihly necelé tři kilometry dlouhý úsek mezi Riviérou a železničním viaduktem. Netušili jsme, že tím otevřeme téma, kterému v rámci výzkumů historie města dosud nebyla věnována prakticky žádná pozornost. Přitom údržba koryt Svat-

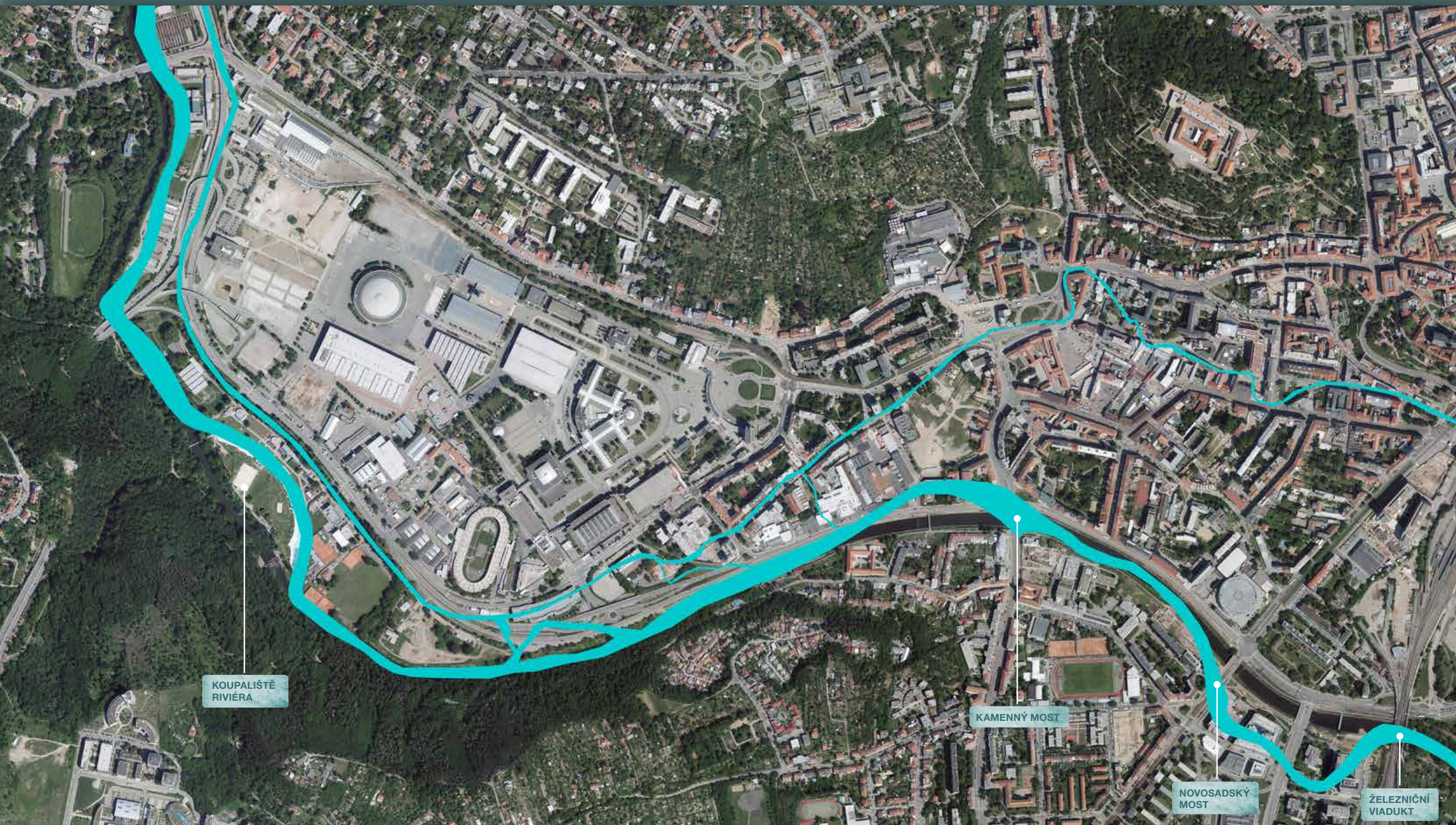
ky, Svitavy, Ponávky i všech vodních náhonů byla po staletí nedílnou součástí úprav celého systému brněnské infrastruktury, bez níž by se všední život města neobešel.

Regulační práce byly doprovázeny archeologickým výzkumem, jehož poznatky a následně kladené otázky nás podnítily bádát hlouběji v historii říčních regulací Svatky. Kvanta dosud neprobádaných archivních písemností z této kapitoly dějin ukazují, jak málo toho víme o fungování správy brněnských toků a obecně o životě kolem nich. I když část archivu městské správy lehla v roce 1945 popelem, zpracování tohoto tématu by vydalo na několik vědeckých prací a knih. Brožuru, kterou právě držíte v rukou, tedy berte jen jako letmé nahlédnutí do zapomenuté historie města.

VODNÍ ŽIVEL PATŘIL K BRNU OD NEPAMĚTI

Voda jako podmínka všeho živého v podobě řeky předurčila i místo vzniku dnešního (Starého) Brna. Podoba osídlení kolem Svatky byla již od pravěku úzce spjata s modelací krajiny. Řeka od Jundrova dravě prostupovala úzkou Pisáreckou kotlinou a teprve u dnešního Anthroposu začala přirozeně meandrovat mezi Žlutým a Červeným kopcem, v údolní nivě dnešního brněnského výstaviště. Její koryto se zde větvilo do několika ramen, z nichž jedno – Svratecký náhon – přetrvalo až do 20. století. Hlavní tok pokračoval

k severovýchodnímu úpatí Červeného kopce, kde bylo možné poprvé bezpečně překonat široké, avšak už klidnější říční koryto. Tímto místem, vlastně v trase dnešního Kamenného mostu, procházeli lidé i zvířata od nepaměti. Díky prvním cestám kolem břehů Svatky se na Starém Brně rozvíjel obchod i řemesla. Řeka lidem sloužila mnoha způsoby, ale občas jejich majetky ničila a brala si i lidské životy. Jako by svůj temný aspekt nesla v poněmčeném pojmenování Švarcava, jak se řece ještě před sto lety běžně říkalo.



Současná mapa Brna s vyznačením původního řečiště Svatky z počátku 19. století a paralelního tzv. mlýnského náhonu. Ten začínal v Kamenném Mlýně, vedl přes Staré Brno a do Svatky se vléval na Dornychu.

PRAVĚKÁ ŘEKA

Pravý břeh řeky Svratky poskytoval ideální podmínky pro život. Mírný východní svah Červeného kopce chránil před záplavami i nepříznivým počasím a blízkost brodu činila toto místo strategicky významným. Díky své výhodné poloze se severní část dnešní Vídeňské ulice stala vyhledávaným místem nejen pro zakládání sídel, ale i pohřebních areálů. Už před 15 až 18 tisíci lety zde krátkodobě, ale opakovaně tábořily skupinky lovců,



Během přestavby mostu na Starém Brně v polovině 30. let 20. století byl objeven i pamětní kámen, který připomínal, kdo se o přestavbu mostu z roku 1492 zasloužil (Hans Tracht hat das volpracht 1492).

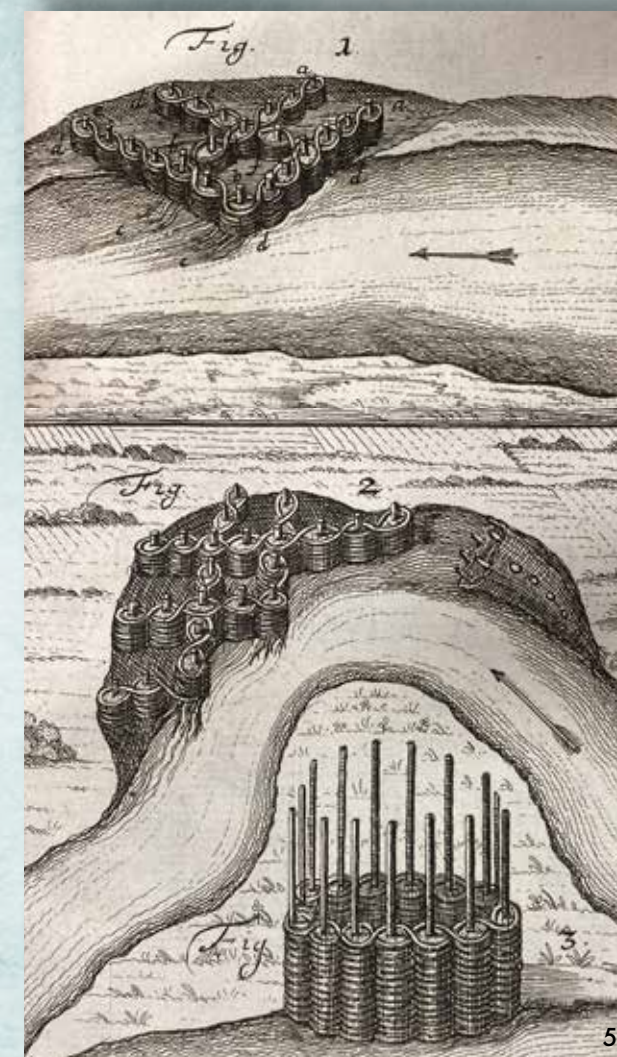
Ojedinělým dokladem snahy o soužití s vodním živlem by mohl být dřevěný opracovaný kůl vyzvednutý z šachty kanalizace na Tábořského nábřeží. Dendrochronologická metoda určila, že byl vyroben z dubu skáceného po roce 1259.

kteří zde trpělivě vyčkávali na mamutí stáda. S koncem doby ledové se však krajina proměnila – úrodná půda a příznivé klima přilákaly první zemědělce a později i další skupiny lidí v době bronzové a době železné. Toto exponované místo neuniklo pozornosti ani římské armádě, která zde během markomanských válek (166–180 n. l.) při svých výpravách do nitra barbarika nejméně dvakrát tábořila.



STŘEDOVĚKÁ ŘEKA

Důležitou součástí životního prostoru lidí byla řeka zvláště v období 9. století. Mezi přírodními říčními rameny se zde nacházelo velkomoravské sídliště, které kontrolovalo strategický přechod přes řeku. O něco později, v 11. století, se oblast dnešního Starého Brna stala jedním z ústředních center přemyslovské správy na Moravě. Rozsáhlá aglomerace známá jako brněnský hrad se rozkládala na obou březích řeky a byla spojena brodem, případně už i dřevěným mostem. V tomto období byla řeka mnohem mělká a protékala o něco jižněji. Její pravý břeh se nacházel více v místech nynější Vídeňské ulice, ve vzdálenosti asi 50 metrů od dnešního Kamenného mostu. Od 12. století začal význam brněnského hradu v původní poloze upadat a jeho centrum se postupně přesunulo do vyvýšené polohy dnešního historického jádra Brna. Přesto si Staré Brno, ležící na křižovatce významných obchodních tras, zachovalo svůj strategický význam i po následující staletí. Nejen ve středověku byla řeka pro člověka zdrojem vody, síly k pohonu vodních kol, těžby písku, pěstování vrbového proutí a také místo rybolovu i plavení koní. Ničivě síle řeky lidé nevzdorovali, nechali divoký proud ukusovat břehy a jen mohli sledovat, jak se řečiště meandry mění a jak se rozlévá po širokém okolí. Lidé se podřizovali řece, ne ona jim. S povodněmi se město naučilo žít.



Dřevěné kůly vyplétané vrbovým proutím bývaly od středověku tradiční technologií zpevňování břehů potoků i řek.

1257 Nejstarší zpráva o povodni, která tehdy postihla nejen samotné Brno, ale i jeho okolí v okruhu asi šesti mil a připravila o život tisíce lidí.



Soutok mlýnských náhonů Svatky a Svitavy v místech dnešních ulic Uhelná a Dorných zachycené na vedutě Brna z roku 1617. Rytina v detailu dokládá i tehdejší způsob zpevňování břehů pleteným proutím.

NA POČÁTKU BYL BROD

V dávných dobách bývaly řeky stěží překonatelnou hranicí. Lidé je na svých cestách zdolávali nejprve brody na příhodných místech, kde později vznikaly první mosty. Nejinak tomu bylo i v Brně.

Dálková trasa od jihu vedla tradičně skrze Staré Brno. Její význam byl umocněn zvláště po roce 1333, kdy král Jan Lucemburský učinil Brno povinnou celní zastávkou na cestě přes Moravu. Poté císař Karel IV. nařízení o povinném průjezdu Brnem rozšířil pro veškeré tranzitní cesty Moravou. Brno se tak stalo důležitou křižovatkou obchodních cest. S tím vzrostla i nutnost péče o zdejší

cesty, zejména ty, které musely překonat koryta obou řek, nad jejichž soutokem město vzniklo. Brod, který pravděpodobně existoval v místech dnešního Kamenného mostu už od pravěku, využíval mělké místo v korytě řeky. Jeho dno bylo zřejmě písčité a částečně zpevněné kameny, aby se kola vozů a kopyta koní nebořila.

Snad už v raném středověku zde vznikl první dřevěný most. Archeologické stopy po brodu i dřevěném mostě však postupem času zanikly v důsledku četných úprav koryta, břehů a výstavby pozdějších mostů.



Pilíř Kamenného mostu v ražbě kanalizace na pravém břehu řeky Svratky

PROUDU ŘEKY NAVZDORY

Ke starobylému brodu se sbíhaly cesty od jihu a západu. V roce 1345 tu již s jistotou stál dřevěný most, který byl v první polovině 14. století nahrazen mostem kamenným. V roce 1492 nechal most opravit vážený brněnský měšťan Hanuš Trachta, jak mimo jiné víme i díky nápisu, který na paměť budoucím generacím nechali do jednoho z kamenných bloků vytesat stavitelé mostu po jeho dokončení. Most po staletí odolával rozmarům živlů a v důsledku hromadění naplaveného dřeva nebo ledových ker se průtok Svratky mostními oblouky nezdědky omezil

nebo je zcela ucpal. Zadržovaná voda tak nad mostem jako bariérou vystupovala z koryta a zaplavovala široké oblasti předpolí města, zejména po levém břehu.

Při ražbě kanalizace na pravém břehu řeky byly objeveny základy mostních pilířů a také koncové opěrné zdivo mostu. Další kamenný pilíř byl zjištěn pod současným mostem. Při hloubení koryta bylo pozorováno velké množství opracovaných kamenů, které mohou pocházet ze staršího kamenného mostu. Přesné stáří pilířů ale nelze s jistotou určit.



Mostní pilíř a koncové opěrné zdivo Kamenného mostu v ražbách kanalizace na pravém břehu řeky Svratky

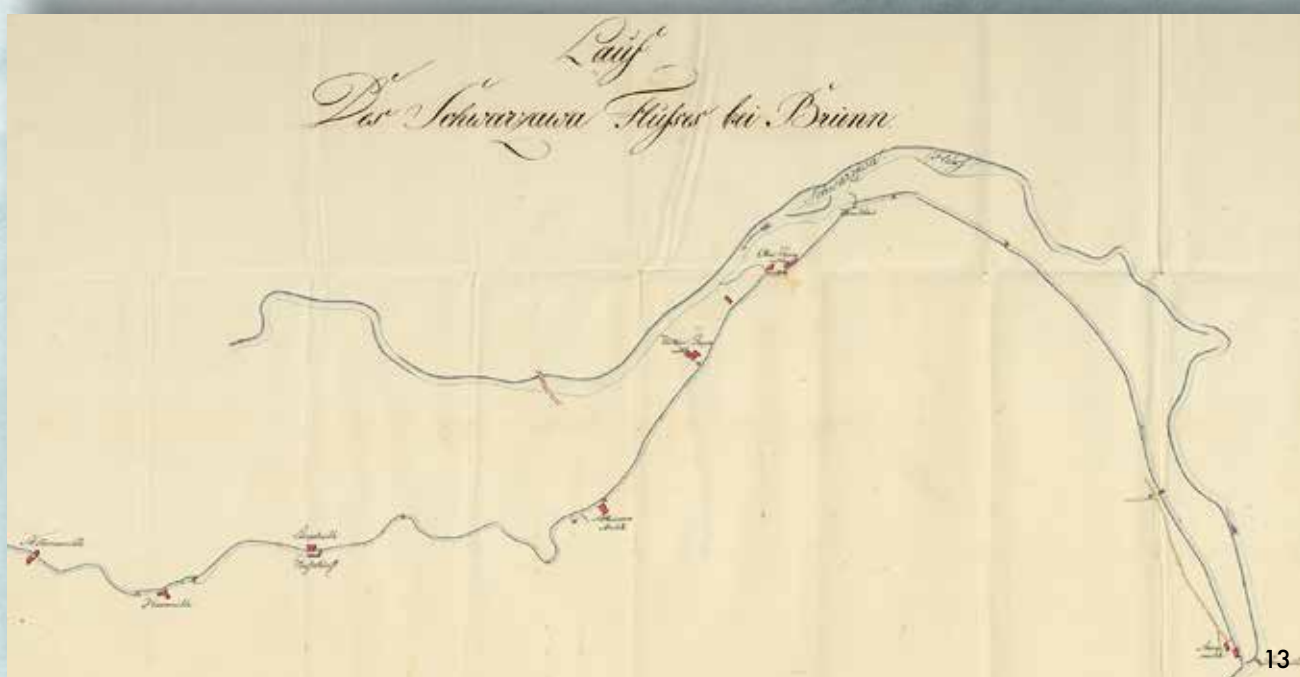
1598 První podrobnější zpráva kronikáře o povodni na Svratce pochází z roku 1598. Ona povodeň přišla na podzim v den svátku Všech svatých, kdy se řeka po šesti týdnech nepřetržitého deště rozvodnila tak, že se voda valila i přes starobrněnský most a proud řeky na něm strhl šestispreží vozu plného sudů vína a sedm lidí, kteří na most vjeli v naději, že se jim podaří přejet. Záznam této události patří k dalším dvěma zmínkám o brněnských povodních z 16. století, o nichž víme jen díky zápisům tehdejších kronikářů.



Relikt kamenného pilíře staršieho mostu odkrytý pod dnešným Kamenným mostem při ulici Vídeňská



Opracované kameny v korytě řeky Svatky, které mohou pocházet z původního Kamenného mostu.

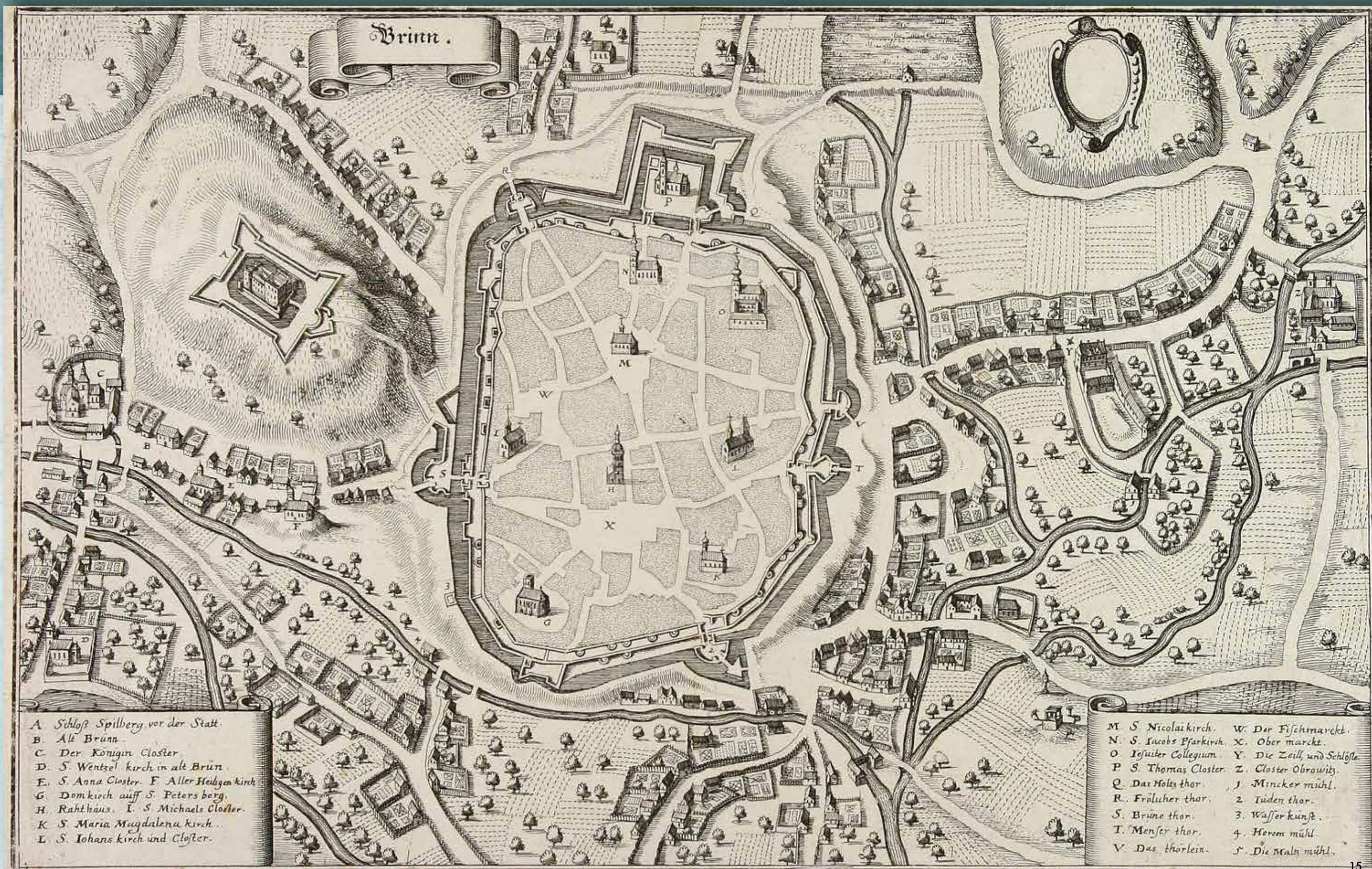


Tok řeky Svatky od budovy Kamenného mlýna (vpravo dole) až k železničnímu viaduktu. Červeně je označený Kamenný most a mapa zachycuje i tzv. mlýnský náhon s vyznačením jednotlivých mlýnů, včetně dvou papírenských.



Svatka s Kamenným mostem na vedutě Brna z roku 1700

1677 Další povodeň v Brně zaznamenali premonstrátsí řeholníci zábrdovického kláštera v roce 1677. Popsali nejen běsnění rozvodněné Svitavy, kterou měli na dohled ze své klauzury, ale díky jejich pozornosti víme, že i vody Svatky zaplavily prostor dnešní křižovatky ulic Václavské a Křížové a jak odtud obyvatelé vlastními silami tahali naplavené trámy z řekou pobořených domů.



Autor mapy Brna z roku 1650 zakreslil nejen část toku Svatky a Svitavy s jejich mlýnskými náhony, ale i Ponávku s bývalým Hutterovým rybníkem v místech dnešního náměstí 28. října.

BAROKNÍ PLYNUTÍ ŘEKY

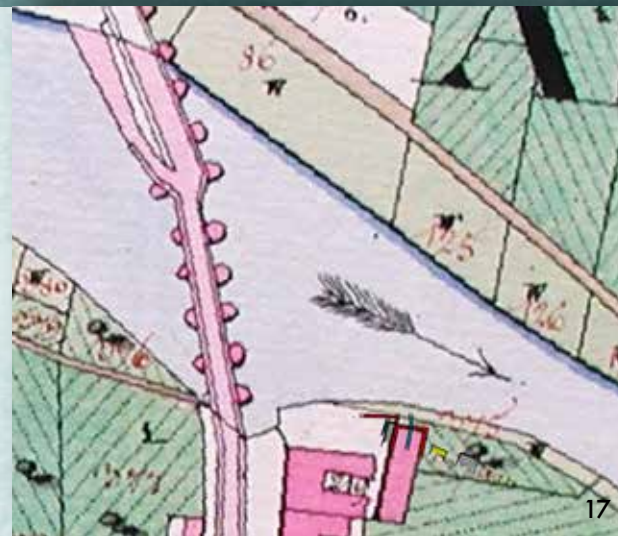
V 17. století byl i život brněnské Svatky, vyjádřeno tehdejší jazykem, nadále projevem vůle boží. Šlo zejména o sedm velkých povodní, které tehdy Brno postihly a které detailně popsali mniši zábrdovického a starobrněnského kláštera ve svých kronikách. Díky nim víme, že povodně už tehdy přicházely s táním na konci zimy a záplavy brněnské řeky působily hlavně tím, že se vylévaly ze svých koryt, vystupovaly z břehů v důsledku naplavených ledových ker, silných přes půl metru, které se hromadily zpravidla u málo propustných dřevěných mostů. Regulace řeky či protipovodňová opatření byly v Brně v 17. století ještě pojmy nezná-

mými. Vláda nad Svatkou i Svitavou zatím zcela náležela moci přírody. Tok řeky nebyl soukromým majetkem, a tak lokální vysprávký velkou vodou ohrožovaných břehů pletenými hatěmi, prkenným bedněním a dřevěnými kůly zůstávaly i nadále jen v zájmu těch, jejichž domy, pole či zahrady opakovaně zakoušely devastace povodněmi. Městskou radu zajímaly hlavně toky v podobě mlýnských náhonů, na nichž byl závislý provoz mlýnů na brněnských předměstích. Jejich údržba, tedy čištění a zpevňování břehů, patřila k městské agendě podobně jako péče o mosty a městské cesty.

Stálé nebezpečí nevyzpytatelného vodního živlu bylo samozřejmě důvodem, proč v jeho těsné blízkosti nebyla většinou budována obytná zástavba. I přes tuto skutečnost byly na pravém břehu řeky při Kamenném mostě archeologicky zachyceny relikty původně zde stojící novověké zástavby. Odkrytá zdiva lze spojit s domem, který je zobrazen na mapových podkladech z 1. třetiny 19. století, jeho vznik lze ovšem předpokládat snad již v 18. století. Dvě vápenné jámy, sanitární kanály na odvod splaškové vody, odpadní jímka, dva sklípky nebo kamenné dláždění dvora lze spojit s bezprostředním zázemím tohoto domu. Ze severu byla zástavba později ohraničena opěrnou zdí, která ji částečně chránila před zvýšeným tokem řeky, a zároveň zpevňovala její břeh.



Cihelná dlažba v interiéru domu



Odkryté archeologické situace související s novověkou zástavbou na pravém břehu Svatky při ulici Vídeňská v podkladu mapy stabilního katastru z roku 1825. Na obrázku je dobře patrný prodloužený most i s rampou z roku 1737.

REGULACE MOSTEM

Za součást prehistorie regulace řeky lze považovat rok 1725, kdy byl most na Vídeňské ulici poškozen další velkou povodní a snad ještě téhož roku byl opraven, resp. přestavěn nákladem 70 tisíc zlatých. S využitím pilířů a kleneb ze starého mostu zůstalo zachováno jeho šest klenutí a v duchu barokní zbožnosti dostal ozdobu v podobě čtyř barokních sousoší. Na památku panování císaře Karla VI., který byl právě u moci, byl do jednoho z pilířů u levého břehu, asi 1,5 metru nad hladinou, zasazen pamětní kámen s vytesanými iniciály tohoto monarchy. Úpravy se ale netýkaly jen samotného mostu. Součástí stavebních prací, které už probíhaly v režii tzv. státního silničního fondu, došlo i k blíže nespecifikovaným úpravám koryta řeky. Podle nejasné zmínky pamětníka se mů-

žeme jen domnívat, že byly provedeny v souvislosti se vznikem kamenné hráze a blíže nepopsaných staveb na pravém břehu řeky. Ty zřejmě zapříčinily, že se koryto Svatky, které bylo původně k mostu kolmé, časem prouděním vody vychýlilo k levému břehu a řeka zde začala meandrovat, čímž se její řečiště rozšiřovalo a měnilo.

Aby se most na této straně postupně erodujícího starobrněnského břehu nakonec neocitl uprostřed řečiště, byl v roce 1737 prodloužen téměř o celou svoji původní délku, tedy o dalších pět odtokových oblouků šikmo proti proudu. Byl to skutečně dlouhý most, přičemž jeho délka mohla dosahovat až 100 m. Relikty této mostní konstrukce byly zjištěny archeologickým výzkumem v roce 2003 v místech dnešní tramvajové zastávky Poříčí.



Kanálek na odvod splaškové vody ústící do řeky Svatky



Relikty zdiv novověké zástavby

1775 I v tomto roce se Svatka vylévala ze starobrněnských břehů do té míry, že její vody opět zaplavovaly nejen Staré Brno, Křídlovice, Nové Sady, ale i osadu, kterou dnes připomíná stejnojmenná ulice Trnitá. Byla to jedna z mnoha povodní, které jižní brněnská předměstí téměř každoročně sužovaly, a to ještě zdaleka ne každé vylití řeky z koryta kroniky zaznamenaly. Z jejich zápisů víme o devíti, snad jen o těch největších, k nimž v Brně během 18. století došlo. Ve všech záznamech o povodních čteme o jejich průběhu a škodách, kterými trpěly zejména obce podél levého břehu řeky. Avšak o tom, jak jim předejít, respektive co udělat pro zmírnění jejich dopadů, na stránkách kronik zatím stále nenacházíme sebemenší zmínku.

POČÁTKY ŘÍČNÍCH ÚPRAV



Ledové kry, které se jarním táním v roce 1830 nahromadily před Kamenným mostem, způsobily jednu z největších povodní na brněnské Svatce.

20

S hospodářským rozvojem města v době nastupující průmyslové revoluce na počátku 19. století se život Brna včetně informací o dění na jeho řekách začíná díky přibývajícím písemným záznamům vykreslovat detailněji. V centru pozornosti Brňanů zůstává i nadále utrpení, kterým v nespočtu podob

povodňové vody Svatky škodí v předpolí města. Současně se ale rodí první snahy postavit se víceméně každoročním záplavám řeky na odpor a dosud zcela nespoutaný život řeky pozvolna krotit a regulovat její tok k obrazu potřeb hospodářsky se rozvíjejícího Brna.

1800 V dubnu Svatka pod Kamenným mostem opět vystoupila ze svých břehů a zaplavila osadu Křídlovice a Nové Sady, odkud se protržením dvou domů rozlila voda až na Staré Brno a pod vodou se ocitla oblast dnešních ulic Uhelná i Trnitá. Na Silniční, dnešní Hybešově ulici, bylo zničeno celkem 18 domů. V květnu o pět let později skýtalo Brno podobně dramatický obraz, kdy i na levém břehu před Svatkou prchali lidé i s dobytčím a mnoho domů bylo vodou strženo.



Kamenný most na kresbě z roku 1817

21



Okolí Svatky pod Kamenným mostem a klášterem Milosrdných bratří na kresbě z 2. dekady 19. století

22



Obraz odhalení obelisku na paměť napoleonských válek na brněnském Františkově v roce 1818 zachytil i podobu krajiny kolem Svatky.

PRVNÍ OBRANA PROTI POVODNÍM



24

Císařský povinný otisk stabilního katastru z roku 1825 v porovnání s mapou z roku 1874 s dobře patrným posunem řečiště Svatky k jihu



25

1816 Provinciální stavební ředitelství v Brně vypracovalo plán na vybudování pobřežních valů na Svitavě od Obřan až po Husovice a také podél Svatky na Starém Brně. Šafáři uvedených obcí ale nebyli schopni zajistit dostatek poddaných pro tyto zemní práce, a proto bylo dohodnuto, že dotčené obce budou na regulaci řeky přispívat penězi z desetileté bezúročné půjčky, která jim byla poskytnuta. Čerstvě navršené hliněné valy byly v prvním roce využity jako pole k osetí ječmenem a posléze zatravněny a osázeny vrbovým proutím.

1821 O ničivé povodni z roku 1820 se mluvilo jako o takové, jaká tu nebyla dvacet let. Byla jednou z nejničivějších v historii vůbec. A koho by napadlo, že hned následující rok v březnu přijde povodeň ještě horší. V roce 1821 se v agendě brněnského stavebního úřadu objevuje zřejmě nejstarší spis týkající se úpravy koryta Svatky na území nejbližšího okolí města Brna, a to právě v úseku řeky, která se o 200 let později promění.



26



27

S úpravou řečiště mohla souviset i starší ohradní zeď kláštera alžbětinek.

Po neblahých zkušenostech záplav z minulých let vzniká silná lobby, aby bylo město konečně chráněno protipovodňovými bariérami. V roce 1816 byl vypracován plán na vybudování pobřežních valů podél Svatky na Starém Brně a na Svitavě od Obřan až po Husovice. Velké povodně, které v následujících letech sužovaly nejen obyvatele Starého Brna, však ukázaly nedostatečnost těchto protipovodňových opatření. Povodeň v roce 1830 dokonce poškodila Kamenný most natolik, že byl na několik dní vyřazen z provozu.

Zřejmě v reakci na tuto povodeň vydala moravská politická správa nařízení, aby město předložilo plán na úpravu říčního toku Svatky od Starého Brna směrem dál po proudu. Výsledkem byl velkorysý projekt spojený s výstavbou nového starobrněnského mostu. Povodeň tehdy totiž sebrala zemní val, který

sloužil jako spojovací rampa mostu mezi jeho kamenným tělesem a levým břehem. Ten se totiž meandrující řekou pomalu ale jistě od mostu vzdaloval. Provoz mostu byl obnoven jen provizorně, protože už tehdy bylo jasné, že jeho podoba se musí od základu změnit. Ve 30. letech 19. století nabraly protipovodňové práce rychlý spád. Mezi klášterem alžbětinek a Kamenným mostem bylo řečiště napřímeno prokopáním nového koryta řeky při jejím pravém břehu. Původní řečiště vytvářející meandr při levém břehu, tedy v místech dnešní Fakulty architektury VUT v Brně, bylo zasypáno. Pod masou hlíny se ocitla také severní část mostu, přičemž jeho délka se zkrátila asi na polovinu. Relikty původního mostu jsou pravděpodobně dodnes ukryty pod vozovkou ulic Poříčí a Křížové. V roce 1837 byla dokončena výstavba nového mostu.

1827 V tomto roce přišla povodeň, která podle barvitého líčení tehdejších nejen brněnských novin a časopisů překonala všechny předešlé. Koryto Svatky v úseku od Kamenného mostu až do míst dnešního mostu u Nových sadů tehdy zaplnila mocná bariéra ledových ker, voda tak opět vystoupila z koryta a na několika místech se začala přelévat i přes ochranné hráze. Kry, které v korytě řeky zadržovaly stále větší množství vody, se v kritický moment provalily a došlo k vylití, které do té doby nikdo z obyvatel levého břehu nezažil. Ledové masivy se vytvářely i na jižním předměstí města a jednomu z tehdejších zpravodajů o této povodni připomínaly obraz jako přenesený z nordických ledových polí. Povodeň z roku 1827, i v očekávání těch budoucích, iniciovala u policejního ředitelství myšlenku, že bude nutno zřídit vodočty na mostech přes obě řeky. Tehdy už měla údržbu povodí Svatky na starost c. k. komise pro regulaci řek při okresním hejtmánství.



S úpravou řečiště mohla souviset i starší ohradní zeď kláštera alžbětinek.



Při nynějších úpravách břehů byly objeveny četné dřevěné konstrukční prvky, nejčastěji v podobě opracovaných kůlů a trámů, jejichž funkce nebyla vždy zcela zřejmá. Některé snad sloužily ke zpevnění břehů, jiné mohly být součástí přístupových cest k řece.

1830 Povodeň, která v tomto roce postihla oblast Starého Brna, byla podle tehdejších zpravodajů prý ještě větší než ta v roce 1761. Podobně jako v jiných letech se i tentokrát ledové kry nakupily před Kamenným mostem, takže se řeka místo toho, aby protékala mostem, vylévala přes levý břeh do širokého okolí. Kromě zástavby Starého Brna se ocitlo pod vodou i pět domů v Nových Sadech. Dosud nevídaná masa ledových ker zdemolovala nejen hliněnou hráz podél levého břehu, ale zčásti poškodila i starobrněnský most a na několik dní jej zcela vyřadila z provozu. Zničené ochranné valy byly následně opraveny údajně mnohem důkladněji a ve větší míře než kdy předtím a tato rekonstrukce byla provedena v úseku od kláštera alžbětinek až do Komárova.

1832 Nejvyšší správní úřad pro Moravu, tzv. gubernium, nařídil c. k. krajskému úřadu v Brně, aby průkopem pěti meandrů v úseku přibližně od míst nad železničním viaduktem až do Komárova bylo napřímeno koryto Svatky. Cílem tohoto opatření bylo zamezit záplavám dané oblasti brněnského předměstí, kde se tehdy ještě stékala Svatka se Svitavou. V tomto roce gubernium schválilo i projekt nového mostu na Starém Brně spojený s plánem vykopat nad stávajícím mostem zcela nové říční koryto téměř až k alžbětinskému klášteru.

1833 Gubernium na základě nařízení dvorní kanceláře oznamuje, že schválený průkop nového koryta řeky musí být proveden do konce roku 1835, a vypisuje na tuto stavbu tzv. licitaci, tedy výběrové řízení. Státní zakázky se ještě ve 2. polovině 19. století zadávaly licitací, tedy jako při dražbě od nejnižší nabídky.

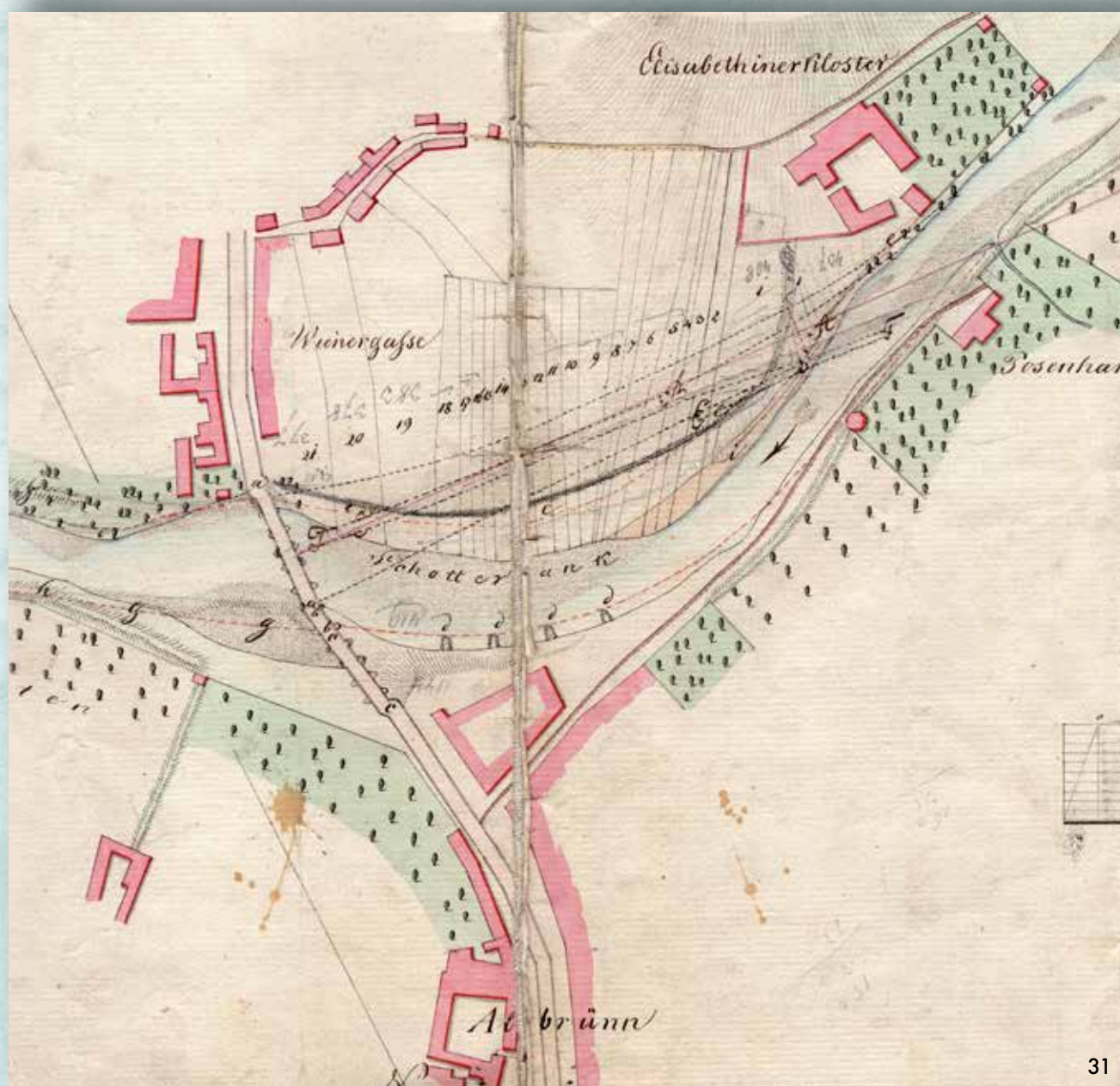
1835 Nové koryto v délce asi 300 metrů je hotovo, přičemž náklady na jeho vybudování byly v průběhu stavby dvakrát navýšeny a celkem přesáhly 17,5 tisíce zlatých. Plocha dosavadního širokého řečiště začala být pronajímána obchodníkům, kteří zde vystavovali své krámký.

1837 Byl dokončen nový most na Starém Brně. Most byl rozšířen z necelých pěti na 7,6 metru. Železné zábradlí nahradilo masivní kamenné zídky, mezi nimiž k nebi vzhlížela celkem čtyři zdobná barokní sousoší světců, ochránců mostu. Po rekonstrukci mostu někteří svatí našli své místo jen pár metrů od mostu, u vchodu do kostela kláštera Milosrdných bratří, kde stojí dodnes. Vozovka mostu byla nově vydlážděna lomovým kamenem a pěším byly vyhrazeny nově vybudované pohodlnější chodníky z kamenných bloků. Náklady na rekonstrukci mostu dosáhly 10 tisíc zlatých a byly kryty z mýta, které se pro přejezd mostu vybíralo.



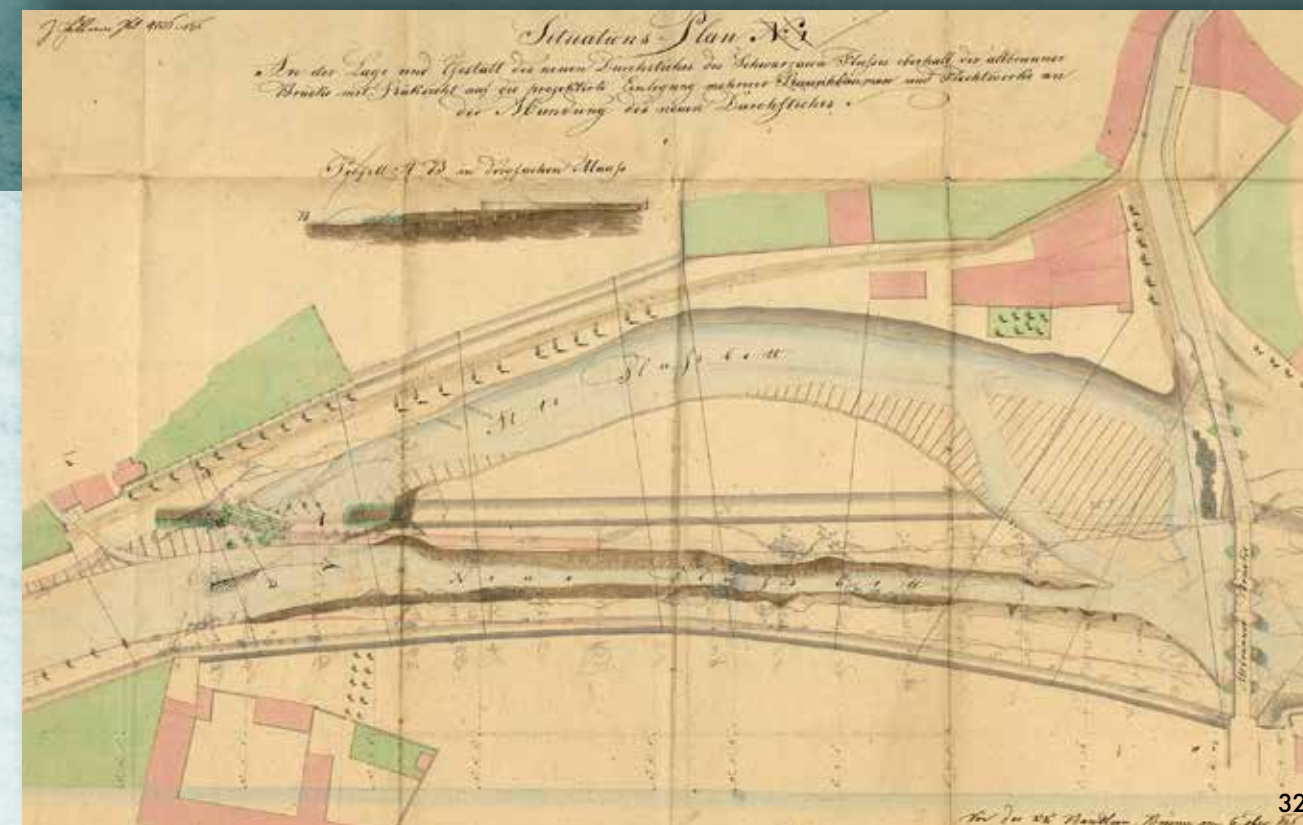
Detail plánu z roku 1828 při provádění úprav koryta Svatky mezi Kamenným mostem a pozdějším viaduktem

30



Počátkem 30. let 19. století vznikl plán narovnání koryta řeky před Kamenným mostem do dnešní linie.

31



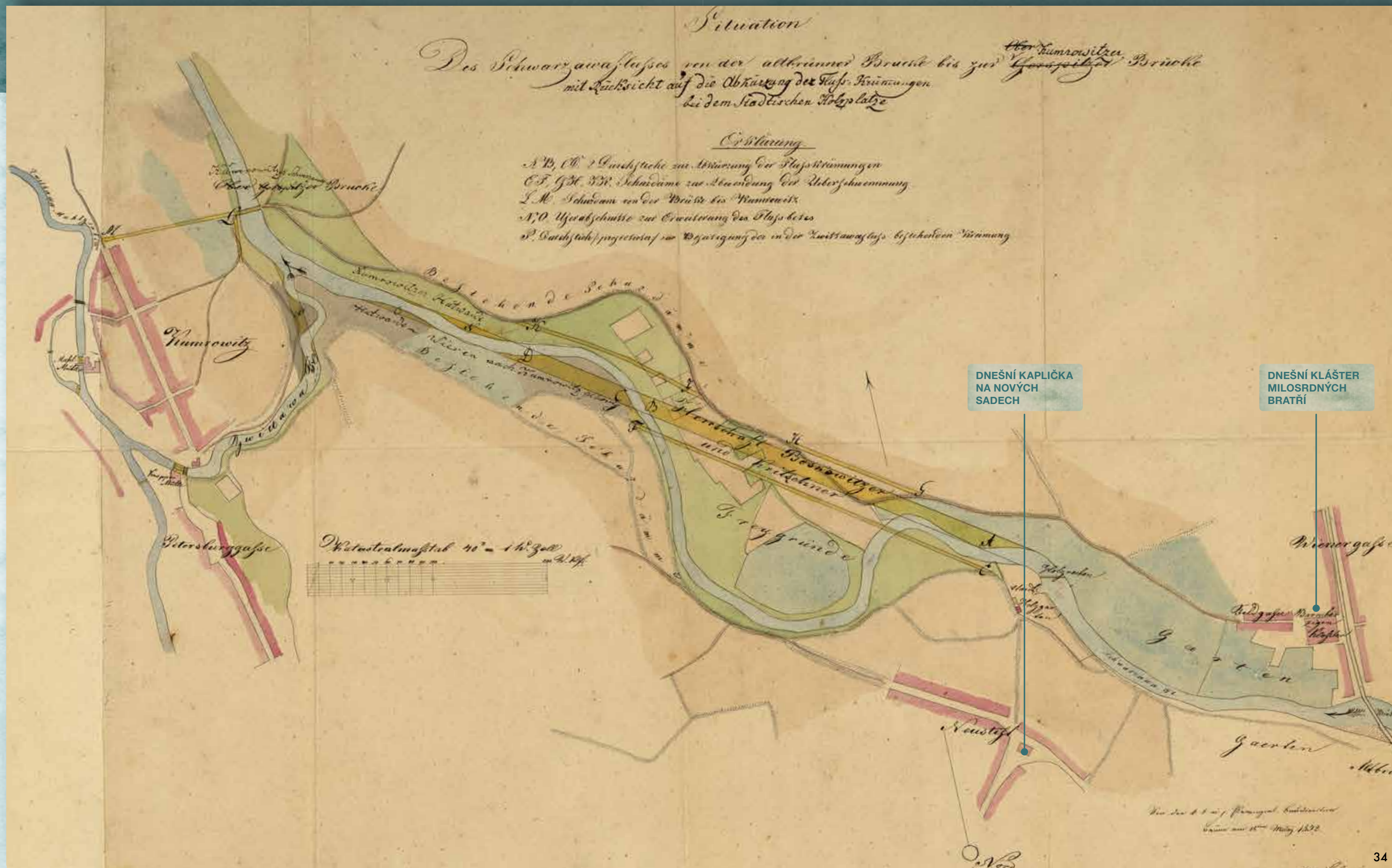
Plán provádění průkopu nového koryta Svatky u Kamenného mostu z roku 1836

32

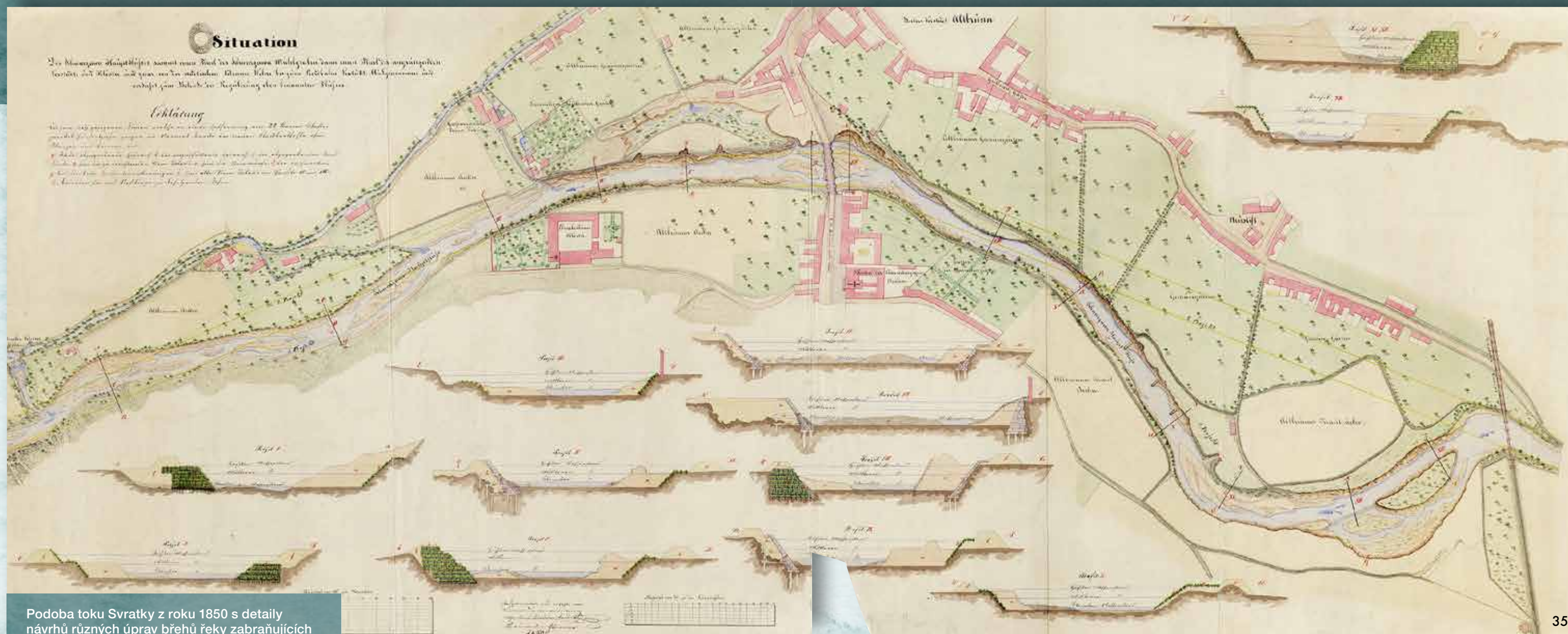


V roce 1839 přijel do Brna první vlak z Vídně. Součástí nové trati byl i viadukt, který překlenul řeku s její širokou zátopovou nivou.

33



Už v roce 1832 vznikl plán na úpravu – průkop koryta Svatky s ochrannými valy mezi Komárovem a Kamenným mostem (žluté linie). Plán zachycuje i původní soutok Svatky se Svitavou v Komárově.



Podoba toku Svatky z roku 1850 s detaily návrhů různých úprav břehů řeky zabráňujících jejich erozi a vylévání vody z říčního koryta

35



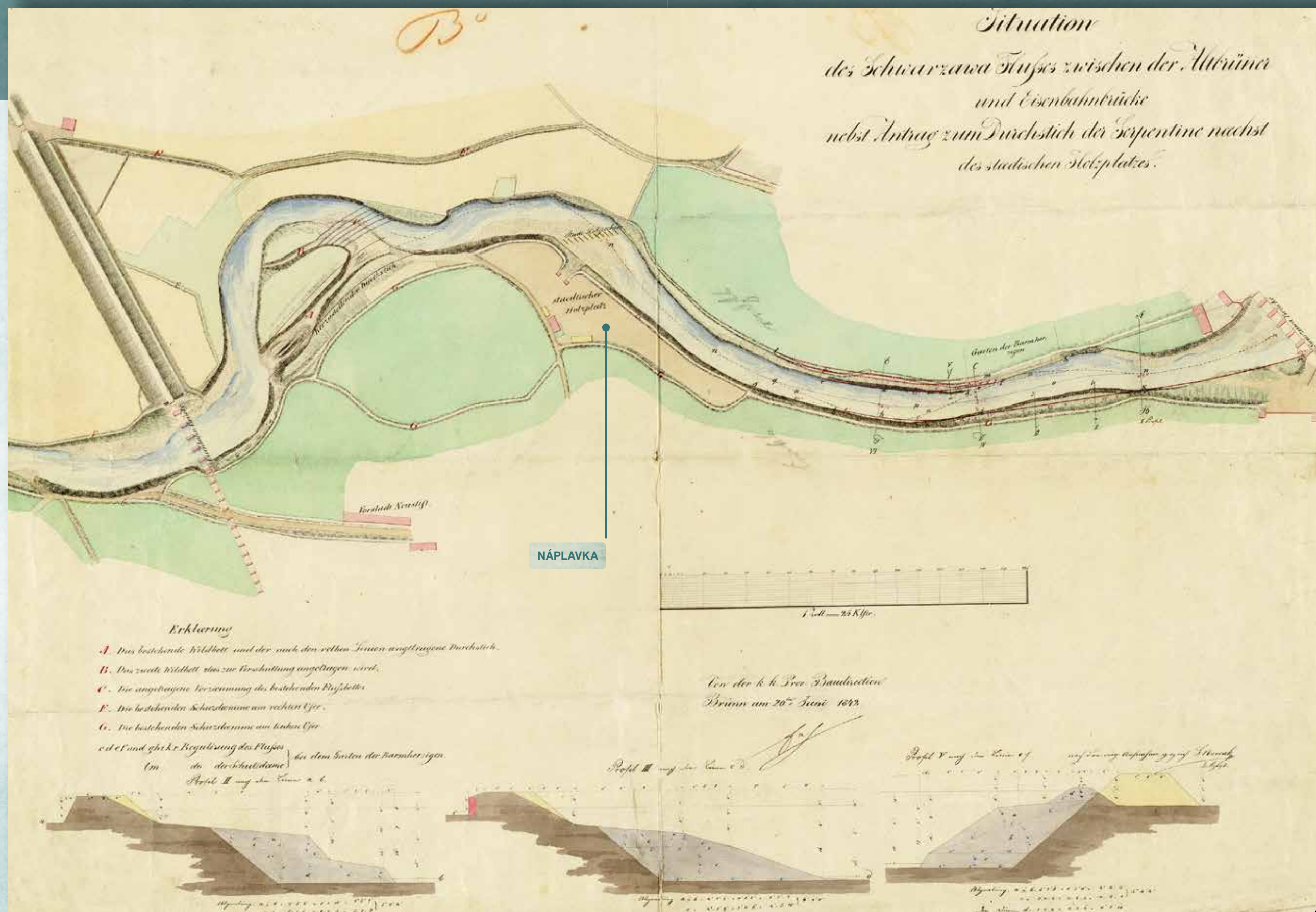
36

Svatka v místech soutoku s tzv. mlýnským náhonem na litografii z roku 1860



37

Pohled na Svatku u čtvrti Nové Sady na jedné z nejstarších fotografií města z roku 1867



Podoba svrateckého řečiště mezi Kamenným mostem a železničním viaduktem v roce 1842. Plán zachycuje i tehdejší skladiště naplaveného dřeva (náplavka) a cesty kolem řeky vedoucí po zemních protipovodňových náspech (označeny červeně). I v této době byly navrhovány různé úpravy břehů.

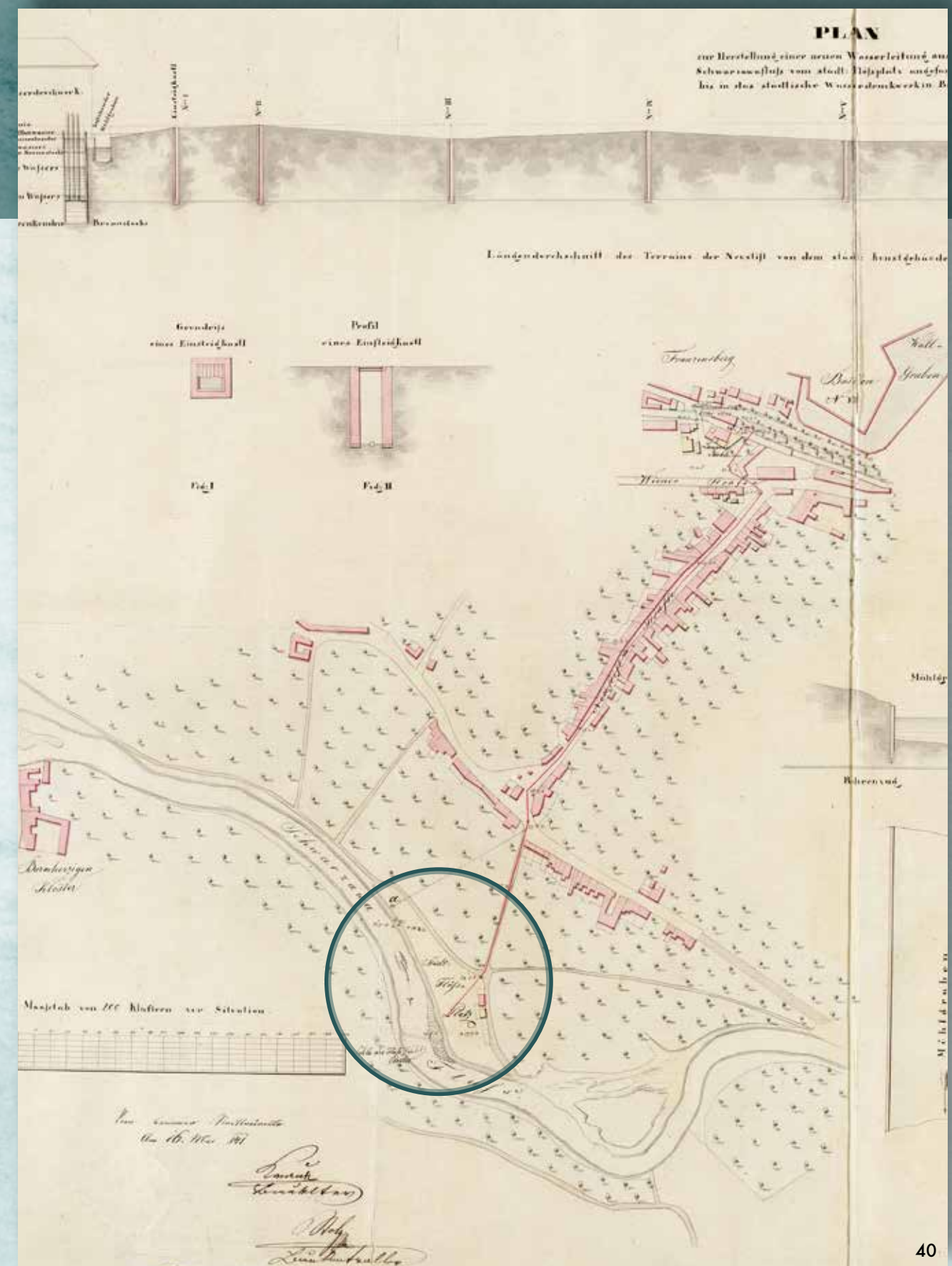
TRADICE BRNĚNSKÉ NÁPLAVKY

Nejstarší mapový doklad o existenci městské náplavky na Svatce pochází z roku 1825. Nacházela se na břehu starého, tehdy ještě velmi mělkého a širokého koryta řeky, přibližně v místech za dnešním mostem na Nových sadech, a sloužila ke skladování

dřeva, které sem přinášel proud řeky. Naplavené kusy stromů se zpravidla zachycovaly na dřevěném jezu speciální konstrukce. Tato funkce náplavky, jejíž součástí byla kdysi hájovna a později jedno či dvě obytná stavení, zanikla koncem 40. let 19. století.



Pohled na Brno od východu se Svitavou pod mostem na ulici Křenová (kolem roku 1850)



Náplavka vznikla u jezů s česly na zachycování plujícího dřeva jako místo k jeho uskladnění. V roce 1841 vznikl plán zřízení vodovodu z náplavky přes čtvrt Nové Sady a jeho napojení do stávajícího městského vodovodu.

SVRATKA NA KONCI PRVNÍ POLOVINY 19. STOLETÍ

Svratka už sice protékala novým korytem, ale i nadále přinášela povodně. Obec Staré Brno stavěla u rozvodnění řeky hlídky vybavené lodkami, lany a svítilnami, ale kromě chabých hlíněných násypů podél levého břehu neměla proti povodni žádné další možnosti. Ledové kry mezitím z mostu opět vylamovaly obkladové kameny.

V první polovině 19. století město zažilo 35 povodní. Zvlášť velká byla ta lednová v roce 1840, při níž „celé okolí Brna na jihu a východě bylo obklopeno jezerem, od Obřan po Černovice na jedné straně a od Pisárek po Přízřenice na druhé straně se oči setkávaly jen s vodní plochou, v níž se obce vynořovaly vzhůru jako oázy.“



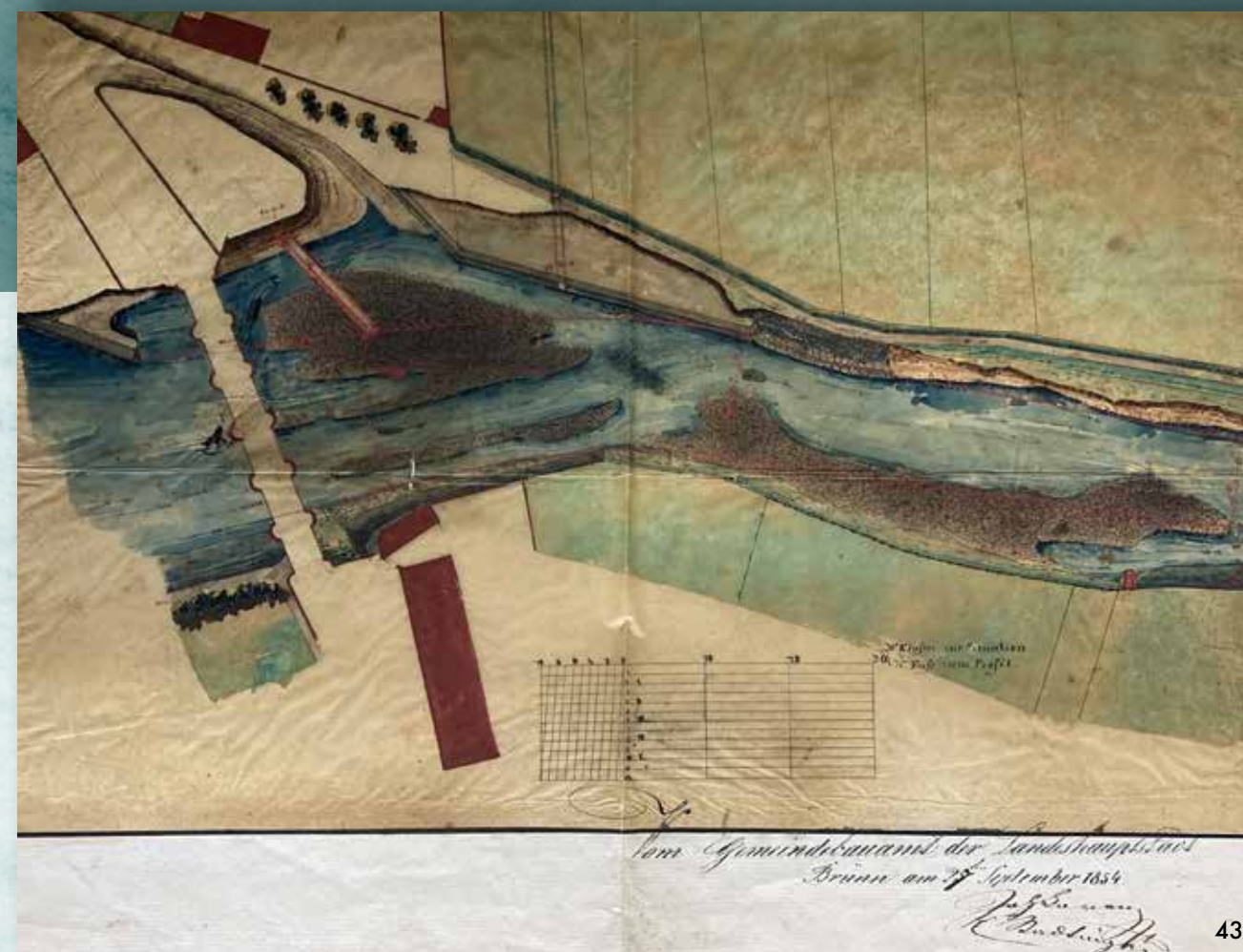
41



42

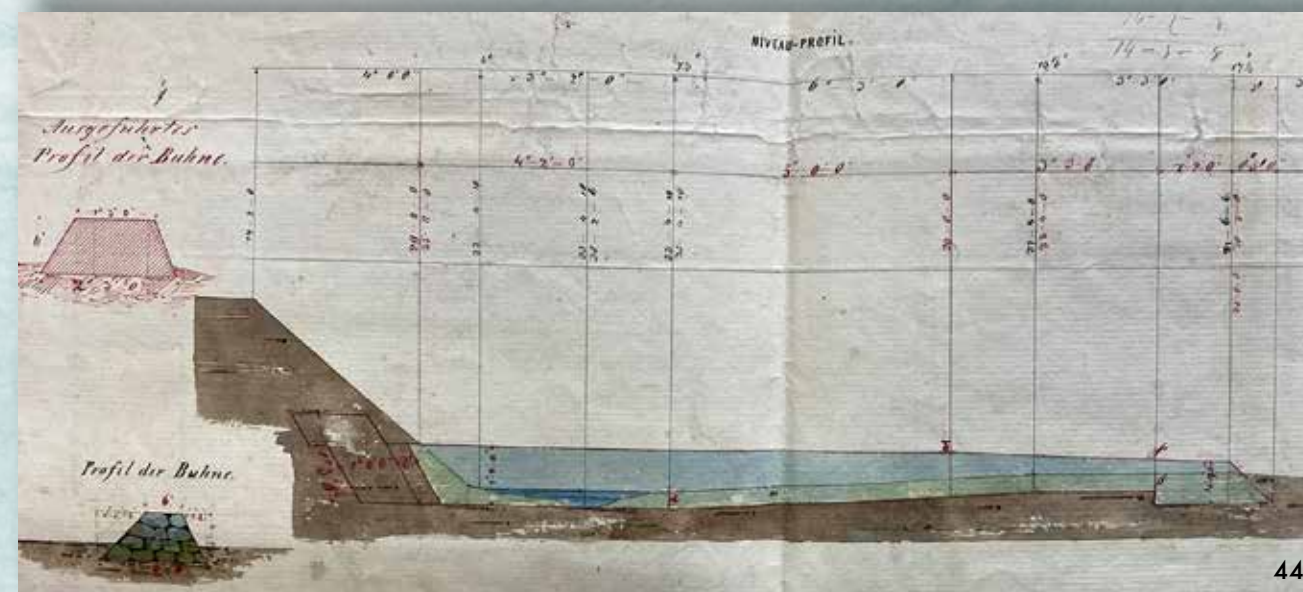
Technické zařízení na čerpání vody objevené na pravém břehu východně od Kamenného mostu. Jeho stěny o rozměrech 2,9 x 2,5 m byly konstruovány z dřevěných desek a směrem k řece vedlo dřevěné potrubí. Borovice, ze které bylo zhotoveno, byla skácena v letech 1799–1800. Výdřeva jímky byla vyrobena také z borovicového dřeva, skáceného po roce 1843. Toto čerpací zařízení mohlo souviset s úpravami koryta řeky, ale také třeba s přestavbou mostu.

1851 Císař vydává dekret, který nastavuje nová pravidla financování správy brněnských toků Svratky a Svitavy, včetně údržby systému protipovodňových valů a odvodnění. Dvě třetiny nákladů začíná nést stát, respektive země Morava, a zbytek musí i nadále hradit vlastníci říčními toky dotčených pozemků. I to se významně podepsalo na výše popsané regulaci Svitavy a Svratky. Město Brno se v tomto roce rozšířilo o 27 okolních obcí, s čímž souvisí i větší agenda s pravidelnou údržbou mlýnských náhonů z brněnských řek i toku Ponávky, tedy hlavně čištění jejich koryt a servis technických zařízení, která zajišťují chod stovek brněnských podniků. Městskou pokladnu to ročně stálo okolo 1 600 zlatých.



43

Situační plán řečiště Svratky pod Kamenným mostem z roku 1854



44

Jeden z mnoha plánů navrhuje úpravu břehů Svratky včetně výstavby protipovodňových valů mezi Kamenným mostem a železničním viaduktem (1854)

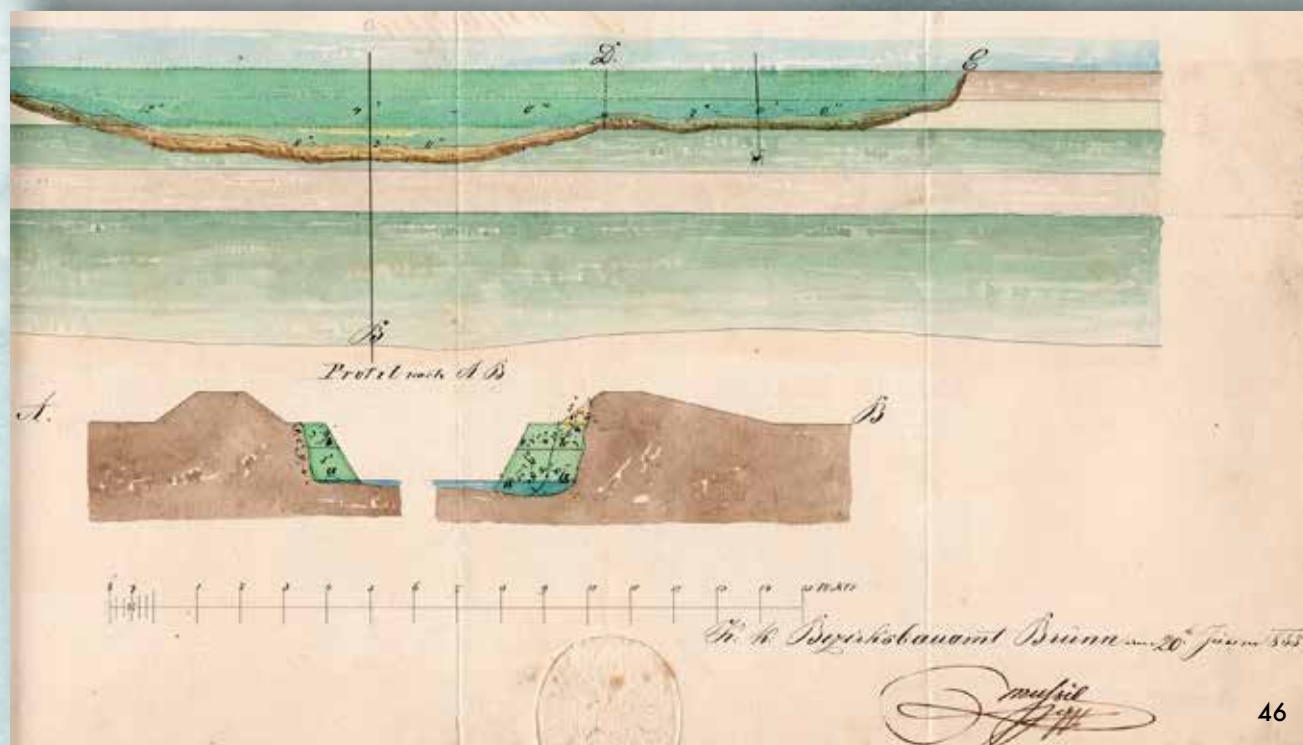


Pohled z roku 1850 na Brno z Červeného kopce

NOVÍ HYBATELÉ ŘÍČNÍCH PROMĚN

Stavba železniční trati z Brna do České Třebové byla jedním z důvodů, proč musela být v roce 1848 zahájena dlouho odkládaná regulace Svitavy, jejímž záplavovým územím měla trať vést. Meandrující koryto bylo třeba narovnat a zemina z vyhloubeného koryta posloužila vybudování náspu mezi brněnským nádražím a Maloměřicemi. Kvůli rychlejšímu průtoku Svitavy a snaze zamezit jejímu rozlévání u Komárova bylo již před více než dvaceti lety rozhodnuto posunout soutok se Svratkou až tam, kde je dnes. Ve snaze zamezit rozlévání Svratky i dále

po proudu bylo v roce 1852 dokončeno napřímení jejího koryta od Komárova až do Vojkovic. Druhým impulzem, který vedl k první zásadní regulaci brněnských řek, byla krize v brněnském vlnářském průmyslu, která přinesla tisíce propuštěných dělníků textilek. A právě kvůli nim, aby se předešlo sociálním nepokojům, zemské prezidium nařídilo Provinčnímu stavebnímu ředitelství zahájit práce neprodleně, a to i bez vyhlášení dodavatelské soutěže. Práce byly svěřeny osvědčené firmě Libora Kleina. Na regulaci pracovalo asi 1 400 dělníků.



Další z mnoha plánů na úpravu profilu koryta Svratky pod železničním viaduktem z roku 1855



Pohled na Svratku od Křídlovic v roce 1859



Pohled od Kamenného mostu směrem k dnešnímu výstavišti v roce 1859

1860 S cílem využít zátopovou oblast kolem Svratky mezi viaduktem a komárovským mostem pro zemědělskou výrobu prošlo koryto řeky další regulací, podobně jako v okolí Přízřenic.

ŘECE PŘICHÁZÍ NA POMOC ZÁKON

V roce 1870 vstoupil v platnost zákon o využívání, vedení a odvádění vod, což okresní hejtmanský úřad vedl k založení tzv. vodního družstva s cílem pravidelné údržby a provádění regulačních úprav toku, Svatky a Svitavy na území města. Členství v družstvu bylo povinné pro všechny vlastníky pozemků v záplavovém území řeky a dohromady měli na činnost družstva přispívat třetinou celkových nákladů. Zbytek hradil stát.

V roce 1900 už mělo Brno vypracovaný vlastní projekt úprav koryta Svatky, a to v oblasti, která trpěla záplavami pravidelně, tedy od břehů Starého Brna až k Trnitě. Vlastní stavební realizace ale ještě na nějakou dobu uvázla na mrtvém bodě.

Upravení řeky. Dle doslechu zamýšlí se, běhu Svatavy na dlouhým mostem ke Grilovické ulici před cestovodem severní dráhy, an svými křivotinami břehy valně poškozují, směr přímý dání. Náklad na upravení toto má prý se vésti z fondu pro upravení řek, ať vsuikají hlasy žádající, že by náklad ten buď obec, aneb společnost severní dráhy měla nésti.

51

Zmínka v novinách Moravská orlice v roce 1870

Povodeň. Již 19. t. m. bylo pozorováti, že řeka Svarcava značně vystoupila. Kdo se po břehu řeky Svarcavy tyto dny procházel, mohl pozorovati, jak voda buď opadáva, buď opět vstoupá. V neděli, dne 20. t. m. od půl 11 hodiny dopoledne až do 1 hod. odpoledne hnuly se ledy a odtékaly částečně, což se v 4 hodiny až do 7 hod. odpoledne opakovalo, aniž by voda byla z břehů vystoupila. Včera odpoledne o 4 hod. počala však voda rychle vstoupiti, že v 15 minutách byla asi o 3 metry vyšší než dříve, což velké obavy vzbudilo a to tím více, anť voda veliké kry ledové, klády a prkna odnášela. Jak později vyšetřeno, pocházelo ono drví po vodě plavené s mostu u Bystřce, který voda odnesla. Jelikož bylo lze předpokládati, že Staré Brno a blíže vody ležící domy budou zaplaveny, odeslán městský hasičský sbor k dlouhému mostu, aby proti nahromadění ledových krů pracoval, aby voda nemohouc pod mostem volně protékat, z břehů nevystoupila a takto povodeň nespůsobila. Hasičský sbor se zdržel u dlouhého mostu až do 6 hodin večer a teprv když voda počala opadávatí navrátil se opět do města. Zbývá ještě podotknouti, že mezi tím, co se hnuly ledy na Svarcavě, zaplatil to za své životem. Náhodou byl zahnán totiž na druhém břehu Svarcavy zajíc do řeky, ale nemohla se dostat na druhou stranu, obrátil se opět nazpět a šťastně přebrodiv až na druhou stranu, kdež ubohého postihlo neštěstí tím, že byl jistým mužem ubit. Též řeka Svitava značně výše dosáhla a večera odpoledne od 4 až k 8 hod. počaly jít ledy. Má se všeobecně za to, že nebezpečí povodně již minulo.

V případě povodně nabídnul zdejší veslářský spolek obci lodky k upotřebení a též někteří členové se odhodlaly, že kdyby toho potřeby bylo, své síly ohroženým povodni věnují.

52

Novinová zpráva o jedné z posledních povodní na brněnské Svatce v roce 1876



53

Dne 15. července 1877 v 10 hodin byla na dnešní ulici Poříčí u Kamenného mostu výkopem základů slavnostně zahájena stavba c. k. českého učitelského ústavu. Událost hudebně doprovázela kantáta, kterou právě pro tuto příležitost složil Leoš Janáček, jeden z členů nastupujícího učitelského sboru. Bylo to rok po ničivé povodni, která se tímto místem prohnala.

1888 Po březnové povodni tohoto roku byla na brněnské Svatce i Svitavě zavedena pravidelná vodoměrná pozorování, která se stala klíčovými pro plánované projekty protipovodňových opatření. Od roku 1888 až do roku 1922 byla na Svatce největší povodeň v roce 1891, kdy korytem protékalo 276 kubíků vody za vteřinu a výška hladiny ukazovala 360 cm. Podobně tomu bylo v roce 1920. A jen pro srovnání: při povodních v roce 2024 měřicí stanice v Pisárkách zaznamenávala průtok více než pětikrát menší.

V březnu roku 1888, kdy voda ze svrateckého koryta zaplavila levý břeh řeky, přišli zástupci lokální brněnské dráhy s prezentací plánu vybudovat tramvajovou trať od Kamenného mostu právě po nábřeží Svatky až k Bauerovu cukrovaru. Jezdit se tu začalo v roce 1889 a později koleje podél řeky spojily dolní nádraží s výstavištěm. Vlaková doprava zde byla zrušena až v roce 2022.

1896 Ministerstvo orby, které tehdy řídilo i veškeré vodohospodářské záležitosti v rakouské monarchii, nařídilo Brnu zřízení dvou okružních kanalizačních stok a jejich vyústění do Svatky v místech pod starobrněnským mostem a také nad železničním viaduktem. Právě tam se v této souvislosti po roce 1901 začalo s úpravou koryta řeky.

1897 Městská rada vydala zvláštní vyhlášku, kterou se na polích v okrajových částech města vymezují tři místa, kam bylo možné vyvážet sněh z brněnských ulic. Čtvrtou skládkou sněhu byl pravý břeh Svatky mezi dnešními mosty na Heršpické a Nových sadech.

SVRATKA JAKO MĚSTSKÁ STOKA

Za první světové války se úpravy koryta Svratky v kritickém úseku pod viaduktem ujala vojenská správa, a sice z obavy před šířením nemocí, které by do města mohli zavléci uprchlíci z Haliče. V roce 1905 město dokončilo výstavbu dvou hlavních obvodových stok, které ústily do Svratky pod komárovským mlýnem Královkou.

Znečištění řeky bylo zvlášť patrné pod Brnem, kdy „kolísavý letní stav vody Svratky pod Brnem naplazuje na břehy řeky tolik městských splašků, že ani vyšší vody po letních přívalech nejsou s to odstranit ty páchnoucí nánosy bahna, líhně komárů obletované za dne spoustou much. Jedině na jaře, kdy je vyčištěna povodněmi a byli-li ledoví muži milosrdní a zvedli hladinu

alespoň o metr nad normál, je Svratka pro kajakáře – cestovatele romantickou řekou...” (Lidové noviny 27. května 1934).

Svratka se hlavně v letních měsících s minimem vody měnila v hnilobně zapáchající stoku nejen zde. Kanalizace ústily do koryta řeky i na Starém Brně. Od poslední čtvrtiny 19. století své odpadní vody v místech naproti klášteru alžbětinek vypouštěla jak Gottliebova továrna na smaltované zboží, koželužna firmy Bloch, tak i chemička bratří Schneiderů. V roce 1915 se začalo pod tlakem státní správy mluvit o zřízení centrální čistící stanice odpadních vod. Uběhlo však půl století, než se Brno pustilo do její výstavby. „Kdo chce však viděti řeku, jak vypadati nemá, může se podívati např. na naši Svrat-

ku v samotném hlavním městě této země, v Brně. Již z vlaku vídeňského viděti možno, jak v hrozném stavu tato řeka se nalézá, a je věru hanbou pro město Brno, že něco podobného ve svém středu a ve svém okolí trpí!” (Lidové noviny 5. dubna 1907). V roce 1915 přešla správa toků Svratky a Svitavy na území Brna do pravomoci ministerstva veřejných prací a stavební akce s nimi související začalo řídit oddělení pro vodní stavby brněnské zemské správy politické. Ještě v době války se město konečně pustilo do hloubení nového koryta řeky s nábrežními zdmi poblíž železničního viaduktu a podle starých plánů radních se mělo koryto řeky proměnit až ke starobrněnskému mostu. Práce tu ale stagnovaly a stavební referent

na sezení obecní rady oznámil, že „regulace Svratky a stavba nebo rekonstrukce mostů co nejdříve nastane... To se ale vleče v Brně po desetiletí. A snad by k tomu ještě vůbec nedošlo, kdyby se nejednalo o příští volby,” poznamenává redaktor v Národních listech 12. dubna 1915 a pokračuje: „V posledních letech jsou s otálením prací v regulaci řeky nespokojeni i němečtí voliči, nejvíce ve 3. a 4. brněnském okrese, kterými Svratka protéká a kteří se domáhají úpravy řeky, a hlavně dostatku řádných mostů. Kdo viděl brněnské mosty, ten zajisté žasnul, jak jest možné, aby v hlavním zemském městě Moravy byly takové lávky jako někde v zapadlé Lhotě. Brno má pouze čtyři mosty, které nejsou pro velkou frekvenci vůbec způsobilé a pro chodce jsou přímo nebezpečné.”



Pár set metrů před Kamenným mostem z levého břehu Svratku v 19. století znečišťovaly splašky tří velkých továren.

SVRATKA NOVÝCH POMĚRŮ

Po vzniku Československa se v Brně zásadně mění politické poměry. Regulace Svatky ovšem zůstala stěžejním úkolem města, a jeho nová reprezentace tak pokračovala v budování nového koryta od železničního viaduktu ke starobrněnskému mostu.

Poválečná hospodářská krize a nedostatek financí v městské pokladně ale v roce 1920 tyto práce pozastavily. V roce 1919 vzniklo připojením 23 okolních obcí tzv. Velké Brno a dosavadní plán regulace Svatky tedy musel nově počítat s rozšířením až k Bystrckému mostu. Tak veliký objem prací město samo financovat nedokázalo.

I Svatka bývala místem dramatických událostí, které bývaly vděčným obsahem novin.

Párek milenců ve vodě. Ve čtvrtek roznesla se po Starém Brně pověst, že ze Svarcavy blízko Pisárek vytažena byla dvojice utopených milenců. Pověst ta zakládá se na této příhodě. V sobotu odpoledne o 2. hodině vrhla se 20letá tovární dělnice Františka V. do strouhy v úmyslu sebevraždě. V prodloužené Rybářské ulici, poněvadž jí byl před tím její milenec činil vřtky. Milenec její, kovotlači-
tel František T., který ji sledoval, skočil za ní, aby ji zachránil. Na jeho pokřik pak přiběhli mu ještě jiní na pomoc, jimž se podařilo oba vytáhnouti. Františka V., která byla již v bezvědomí, po vzkříšení byla dopravena do svého bytu.

Koně se utopili ve Svarcavě. Včera dopoledne jel 20letý vozká Bohumil R a m-
p u l a s prázdným vozem z Městanské ulice na Staré Brno. U Dlouhého mostu, jenž vede přes řeku Svarcavu na Vídeňku, vjel s vozem do řeky, chtěje koně vybrodit. Ale uprostřed řeky byli náhle koně strženi příliš prudkým proudem a ponořili se po chvíli zápasu s vlnami ve hlubíně. Vozka se zachránil plováním, koně se však utopili. Koně a vůz nebylo možno z řeky vytáhnout. K místu proudily velké zástupy zvědavců.

55



Svatka s vodárnou v Pisárkách na pohlednici z doby kolem roku 1900



57

Starobrněnský Bauerův cukrovar si v době své existence (1851–1906) ze Svatky bral vodu pro svoji výrobu a zpět do řeky vypouštěl své odpady.

1921 Tok řeky byl kritický i mimo starobrněnský úsek. Snad ještě horší byla podle tehdejších pozorovatelů situace na řece od Kamenného Mlýna až k Bystrci, protože zpravidla každoroční masy vod z jarního tání dál a dál ukusovaly břehy a odnášely úrodnou půdu z okolních polí, která byla zaplavována. V úzkém řečišti u Pisárek pak řeka vystupovala až do výše hladiny sedimentačních bazénů městské vodárny, čímž zhoršovala kvalitu čištěné vody. Řeka částečně zaplavovala i říční lázně Riviéru, pole pod klášterem alžbětinek i protější břeh, stejně jako dál i levý břeh u Komárova, kde nadále strhávala břehy. Město se proto obrátilo na ministerstvo veřejných prací s prosbou, aby převzalo v obvodu Velkého Brna práce na regulaci zdejších řek s tím, že Brno bude hradit čtvrtinu nákladů. Komisionální jednání se zemskou správou politickou ale skončila bez dohody.

1922 V červenci se brněnské městské zastupitelství znovu obrací na zemskou správu politickou, aby převzala financování regulace brněnských řek. Ve snaze získat pozornost státu, respektive jeho peníze, město na podzim uspořádalo konferenci, na níž zástupcům nejen zemské správy politické, ale i ministerstva financí prezentovalo kritický stav říčního toku včetně nutnosti postavit nové mosty na Vídeňské ulici a u Nových sadů, které brání stavebnímu rozvoji města. Konference skončila úspěchem – společným usnesením účastníků vypracovat nový projekt ve smyslu přednesených požadavků. Kvůli zdravotním rizikům, které přináší vypouštění splašků do řeky, město koncem roku vydává zákaz rybolovu od starobrněnského mostu až k Vojkovicím.



58

Svratka za Kamenným Mlýnem v 90. letech 19. století

VELKÝ PROJEKT REGULACE SVRATKY

V roce 1923 byl u zemské správy politické v Brně schválen generální projekt na úpravu Svratky v obvodu Velkého Brna, tedy od bystrckého mostu až za železniční viadukt, kde by se navázalo na již upravený tok. Náklady byly odhadnuty na přibližně 13 milionů korun a Brno se na nich mělo podílet 15 procenty. Jednání se účastnili zástupci ministerstva veřejných prací města Brna, včetně jeho stavebního úřadu, a moravský zemský výbor vyslal svého stavebního ředitele a šéfa památkového úřadu. Přítomni byli i zástupci veslařských klubů z osady Kamenný Mlýn, v jejichž zájmu bylo napřímit koryto řeky z Kamenného Mlýna až do Jundrova. Firma, která zde dobývala led, ale byla proti, protože jejich ledárny by se ocitly daleko od nového řečiště.

Proti podobě tohoto úseku podal odpor i památkový úřad s odůvodněním, že prý se „pak nebudou ve Svratce již zrcadlit pahorky vysočiny nad Kamenným Mlýnem, čímž utrpí újmu krajinný ráz celého okolí.“ Už tehdy úřad navrhoval, „aby nové břehy zůstaly zelené a nebyly zbytečně vyzdívány nebo dlážděny jako mrtvé plochy, koruny nábreží by měly být osázeny stromovím.“

A proti narovnání koryta od Kamenného Mlýna k Jundrovu vystoupili i majitelé žabovřeských luk. Neprošel ani plán vybudovat v Kamenném Mlýně malé jezero. Kromě jundrovského průkopu projekt počítal i s narovnáním řečiště pod nově založenými říčními lázněmi Riviérou, kde se počítalo i s úpravou břehu, a velkého oblouku řeky těsně před

železničním viaduktem a před přížrenickým jezem. Projekt pamatoval i na zřízení lávky pro pěší západně od Riviéry, která by nahradila dosavadní přívaz. Ten dosud využívali obyvatelé Nového Lískovce při svých cestách do zaměstnání. Na jaře roku 1924 ministerstvo financí konečně začalo s městem jednat o financování říčního projektu.

Nově navržené prohloubené koryto řeky bylo vyprojektováno s kamennými zdmi, a to v úseku od železničního viaduktu až ke starobrněnskému mostu a také u Pisárek pod Kamenným Mlýnem. Dimenzováno bylo na průtok až 330 kubíků vody, aniž by se řeka vylila. Dosud největší zaznamenaný průtok v řece byl 270 kubíků v roce 1891 a předpokládalo se, že ani ten se už nebude opakovat, protože se zároveň rozhodlo o stavbě Kníničské přehrady. V říjnu roku 1924 byl projekt regulace Svratky od Bystrce až po soutok se Svitavou ministerstvem financí a Nejvyšším kontrolním úřadem schválen, avšak s podmínkou, že Brno se na akci bude finančně podílet ne 15, ale 25 procenty. Po sedmi měsících jej v únoru 1925 schválili i radní města Brna.

„Stav nynějšího říčního koryta na Starém Brně, zejména pod Dlouhým mostem na Vídeňce je takový, že se může směle přirovnati ke zdivočelým tokům v zapadlých místech. A to je v hlavním městě Moravy, v jejím kulturním a hospodářském středisku a v úseku města, kde těsně na levém břehu Svratky jsou školní budovy a nové se mají ještě stavěti“ (Lidové noviny 8. ledna 1924).



Novosadskou nivu s tradičními zeleninářskými zahradami chránil od záplav z řeky systém zemních valů.



Kamenný most ve 20. letech 20. století



61



62

Dřevěné konstrukce zpevňující nově zbudované břehy v prostoru mezi Kamenným a Novosadským mostem, které souvisí s regulací řeky v 1. polovině 20. století.



63

Jedna z dřevěných konstrukcí zpevňující břehy koryta řeky a odběr vzorků na dendrochronologické datování, které na základě analýzy letokruhů umožňuje určit stáří dřeva s přesností na kalendářní rok.



64

Zásypy říčního meandru v prostoru u dnešního Novosadského mostu po napřímení řečiště k železničnímu viaduktu



65



66

Dřevěné konstrukce zpevňující nově zbudované břehy v prostoru mezi Kamenným a Novosadským mostem, které souvisí s regulací řeky v 1. polovině 20. století.

KMOTR SVRATECKÉ REGULACE

V rozvoji města zanechal významnou stopu Jan Máša, vrchní zemědělský rada, skutečná osobnost politického, hospodářského i kulturního dění nejen v Brně. Po svém vstupu do správy města se jako první náměstek starosty svým podílem zasloužil nejen o vznik brněnského rozhlasu, letiště a výstaviště, ale dohodou se státem také o provedení systematické regulace Svratky na území města. Dotáhl do finále projekt, o který německá správa města

marně usilovala dvacet let, protože od státu nezískala náležitou finanční podporu. „Svratka může přispěti svojí úpravou k podstatné ozdobě města pouze tehdy, bude-li nejen vyrovnáno dno a vkusně upraveny její břehy, ale vytvoří-li se jí zároveň souvislá vodní hladina v celém širokém řečišti, hlavně v obvodu vnitřního města na živých místech a při křižovatkách ulic“ (Lidové noviny 26. ledna 1929).



67

Svratka pod Červeným kopcem v době před první světovou válkou, kdy na jejím levém břehu pracovalo ještě několik průmyslových podniků.

PRVNÍ FÁZE REGULACE SVRATKY

Na jaře roku 1925 bylo jen na úpravu koryta Svratky od viaduktu ke starobrněnskému mostu vysláno výběrové řízení. Práce začaly už v červnu téhož roku a v srpnu 1928 bylo dílo v délce 780 metrů hotové. Stavba se nejen zpozdila, ale překročil se i původní rozpočet z 3,7 na 4,1 milionu korun. Prodražení způsobily nečekané komplikace v podobě nestabilních písků, na nichž měly být nábrežní zdi vystavěny, a proto musely být pro zdi založeny piloty. Podle původního projektu městského stavebního úřadu měla výška těchto zdí dosahovat až úroveň nábrežních vozovek.

Část zdí byla tímto způsobem skutečně od viaduktu postavena, ale státní stavební správa z estetických i hospodářských důvodů do projektu zasáhla a výšku nadále budovaných zdí nového koryta snížila na přibližně čtyři metry. Svah koryta nad zdí byl vydlážděn až do výšky půl metru nad nejvyšší hladinu velké vody. Nové koryto se nejen významně zúžilo, ale také o několik metrů prohloubilo. Kámen pro nábrežní zdi byl vytěžen v kamenolýnském lomu.

Protože v létě býval průtok řeky v tomto úseku zpravidla minimální a vysychající koryto by ještě více hyzdily kanalizační splašky, architekti navrhli zbudovat napříč korytem celkem tři přibližně půl metru vysoké kamenné hrázky, které po celém úseku regulace zajišťovaly udržování souvislé vodní plochy. Redaktorovi Lidových novin, jehož citujeme výše, se tak splnilo přání, aby se v řece zrcadlilo upravené nábreží.

Zakázaný lov ryb. Ze zdravotních důvodů zakázán byl brněnskou městskou radou lov ryb v tralích tek: Svitavy od zabrdovského mostu až k ústí Svratky a Svratky od starobrněnského mostu po vodě až ku hranici politického obvodu Velkého Brna. Požívání ryb z vod městskými stokami a splašky továren znečištěných je lidskému zdraví škodlivé. Přestupky tohoto zákona budou se stíhaly peněžitými pokutami až do 200 Kč, po případě vězením až do 20 dní.

V Brně se velmi čile staví a to tam, kde obec musí ohromným nákladem zřizovat vodovody, kanalizaci atd. — a na Starém Brně v části Na poříčí je toto vše opalčeno, stavební ruch mohl by tu býti velmi živý, ale není ho proto, že tu není provedena regulace Svratky a úprava nábreží. Zdravotní stránka padá zde při regulování Svratky na věhu, protože neregulované řečiště při malé vodě způsobuje závady zdravotní a nutno tudíž odtok koncentrovanějším způsobem zařídit.

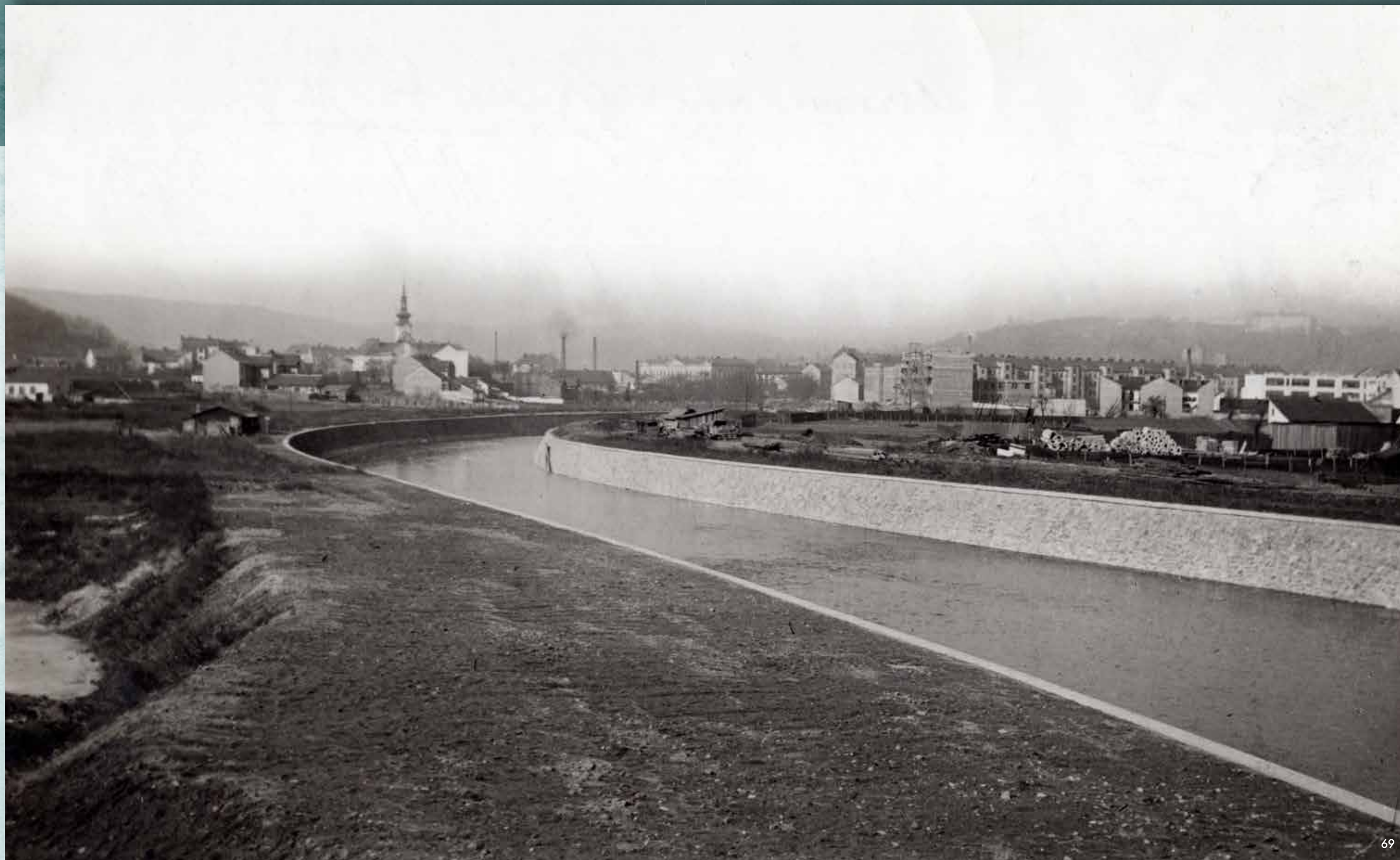
Zájem Starého Brna, leč také zájem řádného hospodaření vůbec žádá, aby regulace Svratky provedena byla soustavně a aby

Jak se v Brně bydlí. Karolina Hauka-lová bydlí již přes měsíc v Brně. Ale zaji-mavo. Její domeček nemá žádného čísla. Stojí na louce mezi zahradou kláštera Alžbětinek a mezi levým pobřežím Svratky. Dokud Svratka neopustí svého koryta a dokud se nerozvodní, bude státi domeček. Bude státi, protože jeho majitelka nenajde jistě bytu. Zbudovala si ho sama z velikých beden. A v domečku má všechno svůj majetek. Bydlí tam kromě ní dva hoši a její přítelkyně. Její muž je fotografem a zdržuje se v Brazílii. Včera nebyla paní domácí doma. Tu přišel do nouzového domečku 42letý F. Beran, známý zloděj z povolání, a vzal vše, co se dalo odnésti. Byl však ještě téhož dne v jednom brněnském hostinci zatčen a zboží bylo vráceno majitelce.

68

Novinové výstřižky o regulaci Svratky z 20. let minulého století

1929 Podél levého břehu řeky už probíhá stavba páteřní silnice, dnešní Poříčí, která se později stane jakýmsi obchvatem přetížených ulic Starého Brna a jeho okolí.



69

V roce 1928 bylo dokončeno vybudování nového koryta Svratky mezi viaduktem a Kamenným Mlýnem.

NOVÝ PLÁN ŘÍČNÍ PROMĚNY



Kamenné hrázky, zmíněné v Lidových novinách, se odborně nazývají stabilizační prvek koryta řeky – tzv. spádový stupeň. První se nacházel v místech při vyústění ulice Rybářská, druhý asi 60 m po proudu od Kamenného mostu, a třetí za Novosadským mostem. Nejlépe se podařilo zachytit tento spádový stupeň východně od Kamenného mostu. Konstruován byl z betonové zídky – tzv. koruny, přes kterou přepadával proud vody na dno řečiště, které bylo proti erozi upraveno vyskládanými kameny. Horní i spodní část konstrukce byly zpevněny prahem tvořeným zapuštěnými dřevěnými prvky.

Na jaře roku 1929 Brno požádalo Zemský úřad v Brně o přestavbu Kamenného mostu a provedení s tím spojené další fáze úpravy řeky v délce 700 metrů – od mostu až ke klášteru alžbětinek. Práce měly začít v roce 1930, avšak o definitivním projektu mostu se na městském stavebním úřadě stále jednalo, a tak byl na popud ministerstva zemědělství a veřejných prací o rok odložen. V této souvislosti v březnu 1930 město uzavřelo se Zemským úřadem v Brně novou dohodu stanovující, že práce na regulaci řeky budou provedeny v dalších třech etapách. Jako první to měl být úsek od Kamenného mostu až ke Kamennému Mlýnu, jehož projekt byl ministerstvem už měsíc předtím schvá-

len. Touto regulací měla být před velkou vodou ochráněna jak vodárna v Pisárkách, tak říční lázně Riviéra. Druhá etapa regulace Svatky měla pokračovat pracemi od Kamenného Mlýna až po komínský jez včetně stavby nového mostu v Jundrově. A v rámci třetí etapy měla přijít na řadu regulace toku od železničního viaduktu až k soutoku se Svitavou. V květnu 1930 ale pod tlakem hospodářské krize ministerstvo vzneslo na město nový ultimativní požadavek, totiž aby svou finanční účast na projektu opět zvýšilo z 25 na 30 procent. Náklady na regulaci řeky jen od mostu k alžbětinskému klášteru tak měly město podle propočtů vyjít na 1,65 milionu korun.



Svatka před komárovským mostem ve 20. letech minulého století



73

Masivními kamennými zdmi, které se ve 20. až 30. letech 20. století staly součástí nově upraveného koryta Svatky, se řeka stala lidem prakticky nepřístupná.



75

Koncem 30. let 20. století bylo koryto Svatky upraveno a břehy zpevněny kamennými zdmi až k jezu v Kamenném Mlýně.



74

Stavbou dřevěného provizoria byla v roce 1933 zahájena přestavba Kamenného mostu.



76

Novosadskou a křídlovickou nivou plnou zelinářských polností chránily od rozmarů řeky protipovodňové valy, jak připomíná kresba z 20. let minulého století.



77

Okamžik z roku 1935, kdy vrcholila přestavba Kamenného mostu na Starém Brně.

NOVOSADSKÝ MOST

Součástí vůbec prvního plánu regulace řeky z roku 1924 byla i výstavba nového mostu, jehož vybudování, resp. zahájení stavebních prací ohlásil brněnský purkmistr už v roce 1898. Už tehdy starobrněnský most přestával stačit rostoucí dopravě na celý jih od Brna a směrem na Jihlavu. Přemostit řeku u Nových sadů na přímé cestě z města bylo ideální. Na vybudování mostu se pamatovalo už v úvodní fázi regulací Svratky stavbou dvou

pobřežních pilířů. V květnu 1930 byla na projekt konstrukce mostu vyhlášena veřejná soutěž, kterou vyhrál návrh ocelové konstrukce od profesora Záruby z brněnské techniky a Vítkovických železáren, které mostovku o váze 160 tun vyrobily a ve spolupráci s Královopolskou strojírnou most usadily. Hospodářská krize ale zahájení montáže mostu odsunula a dokončen byl teprve v září roku 1934.



Stavba Novosadského mostu v roce 1933

1931 V březnu tohoto roku byly zahájeny práce na nově domluvené první etapě regulace řeky – od Kamenného mostu až do Kamenného Mlýna. Město proto pro tuto část řeky vydalo zákaz těžby písku, která po staletí dávala obživu nespočtu lidí. Během roku 1931 vyrostlo těsně vedle Kamenného mostu jeho dřevěné provizorium, jež sloužilo dopravě, od roku 1932 i včetně tramvají. Se stavbou mostu pokračovaly také práce na úpravě říčního toku, které denně zaměstnávaly asi 120 dělníků. Začalo se pracovat i v úseku lázní Riviéra, kde vznikl pohyblivý jez, a během této etapy regulace dál k Pisárkám byla část břhů zpevněna kamennou zdí. Ve snaze o co největší snížení nákladů regulačních prací byl projekt čtyřikrát přepracován. Současně se pracovalo na projektu druhé etapy regulace řeky v úseku od jezu v Kamenném Mlýně až do Komína. Realizace této stavby, tedy výkop nového koryta, byla neustále odkládána. Pravděpodobně v roce 1931 byla napřímena jen část koryta pod jundrovským mostem. Původní rozpočet 2,86 milionu korun z roku 1937 vzrostl až na 4,3 milionů korun a město se rozhodlo vzít na tuto stavbu pětimilionovou půjčku. Hrozba války ale přerušila financování ze strany státu. Když se v roce 1941 zprovoznila Kníničská (dnes Brněnská) přehrada, hrozba povodní nad Kamenným Mlýnem pominula, a regulace tohoto úseku řeky přestala být aktuální.



Dřevěné piloty související pravděpodobně s výstavbou Novosadského mostu

1933 Zemský úřad v Brně oznamuje, že stavební náklady za úpravu řeky na Starém Brně budou překročeny o 400 tisíc korun, a to kvůli nestabilnímu podloží v základech opěrných zdí, stejně jako tomu bylo v úseku nad viaduktem. Po dohodě se státem se město na této stavbě finančně podílí už 30 %. V únoru naplavená hradba ledových ker vážně poškodila před rokem postavený provizorní dřevěný most a hrozilo, že se tlakem ledu zborší. Odvážný zásah hasičů tomu našťastí zabránil.

1934 Zemský úřad v Brně v dubnu inzerátem v novinách vypisuje soutěž na dodavatele prací na regulaci řeky od jezu Kamenného Mlýna až k vyústění kohoutovického potoka do Svratky, v místech pavilonu Anthropos. S nabídkou si zájemci museli pospíšet, termín odevzdání byl už za 13 dní. Provedení těchto regulačních prací mělo souviset s přestavbou usazovacích bazénů v pisárce vodárně. V tomto roce byla regulace řeky už v kompetenci ministerstva zemědělství, předtím ji řídilo ministerstvo veřejných prací. V roce 1935 už se na úpravě svrateckých břhů v Pisárkách pracovalo.



81

V dubnu 1945 ustupující německá armáda zničila i téměř nový Novosadský most. Dřevěný provizorní most sloužil až do 50. let minulého století.

To byl kapr. V pátek ulovil Rudolf Pivoňka, zřízenec elektrických pouličních drah v Brně, ve Svratce v úseku Nové sady velkého kapra o váze 7.80 kg. Kapr byl chycen na živou nástražní rybku. Není to první velký úlovek tohoto šťastného rybáře. Počátkem září chytil v těchto místech candáta vážícího 3.20 kg.

82

Lidové noviny, 13. 10. 1940

Při návrhu, aby se souhlasilo s požadavky ministerstva zemědělství o rozšíření projektu na úpravu levého břehu Svratky podél městských vodáren v délce asi 850 metrů, vystoupil komunista Konečný s ostrými výtkami, že firmy, provádějící vykopávky pro městské podniky, nedodrží kolektivní smlouvu a platí dělníkům menší mzdy. Předseda direktoria vodáren prohlásil, že mu o tom není známo a požádal starostu, aby o tom zavedl potřebné šetření.

83

Lidové noviny, 6. 2. 1933

Dřevěný most na Starém Brně ohrožen

jr. - Brno 6. února

Městští hasiči v Brně byli voláni včera o 23.50 hod., aby uvolnili spousty nahromaděného ledu před zatímto dřevěným mostem přes Svratku na Starém Brně, které vážně ohrožovaly celý most. Hasiči, přijedši s pionýrským autem pracovali na odstraňování ledových ker, jimiž byla upřena čtyři pole mostu, celou hodinu v záři dvou reflektorů. Byla to práce velmi nebezpečná, neboť hasiči se musili pouštět po provazech s mostu na ledové kry, z nichž některé byly až 20 m velké, rozbiť je železy a odtažovat žerděmi. Napór ledu byl tak mocný, že u čtyř pilířů byly rozbity chrániče nejkratší dehu, zatím však stojí už rok a proti ledu a odneseny vodou. Nej-

více byly ohroženy dva střední pilíře, kde je největší proud a kde tedy byl také nápor ledu nejmočnější. Odstraňování ledu trvalo přes hodinu. Dnes k 9. hodině byli hasiči voláni k mostu narychlo znovu, protože před pilíři se nahromadily nové spousty ledu. Ledové kry ohrožují nyní již přímo mostní pilíře, protože nejsou chráněny. Hasiči mají s jejich ochranou velmi snadnou práci. Zástupce státní správy dal na místě příkaz, aby zatím byla zastavena všechna doprava po mostě. Protože přes most jezdí také pouliční dráha, znamená to, že celé území na pravém břehu Svratky je odříznuto od vnitřního města. Ohrožení dřevěného mostu na Starém Brně, který je nahradou za zhořelý Dlouhý most, ukazuje, jak je již naléhavá stavba nového mostu přes Svratku, kterou ministerstvo veřejných prací z nepochopitelných příčin stále odkládá. Nynější dřevěný most měl být přechodným provizoriem na pilířů byly rozbity chrániče nejkratší dehu, zatím však stojí už rok a proti ledu a odneseny vodou. Nej-

84

Lidové noviny, 29. 6. 1932

FINÁLE ÚPRAV NA STARÉM BRNĚ

V roce 1936 město schválilo, že svůj původně domluvený 30% příspěvek na náklady spojené s regulací Svratky navýší na 45 %. V příštím roce tak měly být práce v oblasti Starého Brna dokončeny s celkovým nákladem 2,3 milionu korun. V roce 1935, po čtyřech letech výstavby, byl dokončen nový

starobrněnský most. Sloužil ale nakonec jen devět let, o dva roky méně než most na Nových sadech, který též při osvobození města zničila německá armáda. Koryto řeky bylo v místě nového mostu zúženo z 50 na 30 metrů.



85

Dochovaný relikt staršího koryta řeky pod Kamenným mostem

1938 V srpnu roku 1938 Brno s okolím zažilo rekordní více než stoletou povodeň. V Pisárkách stoupla voda o dva metry a zdejší vodoměrná stanice zaznamenala průtok 350 kubíků za sekundu, čímž dosud největší povodeň z roku 1891 překonala o 60 kubíků. Zrekonstruované koryto řeky nápor vodních mas s přehledem ustálo, protože část vod ještě odvedl dnes již neexistující mlýnský náhon. Řeka ale škodila u obcí pod Brnem, kde regulace Svratky ještě nebyla zcela dokončena.

1939 Zemský výbor v Brně schválil kolaudaci úprav řečiště Svratky od Kamenného Mlýna až k Anthroposu, provedených nákladem 1,25 milionu korun. Regulace koryta podle projektu ale nebyla asi zcela dokončena, neboť městu scházely finance a už třetí rok nedostalo státní příspěvek ani na dokončení dlažebních prací.



86



87

Piloty v korytě řeky u Kamenného mostu, které souvisí s přestavbami mostu ve 30. a 40. letech 20. století.



Piloty v korytě řeky u Novosadského mostu, které pravděpodobně souvisí s výstavbou provizorního mostu po druhé světové válce.

Piloty v korytě řeky pod železničním viaduktem související s úpravami ve 30. letech 20. století



Zlomek toho, co archeologům vydalo dno Svratky.

POVÁLEČNÝ TOK SVRATKY

V roce 1948 byla dokončena úprava Svratky od Brna až k Židlochovicím a také v oblasti Starého Brna. Na rok 1950 byla naplánována regulace koryta od Kamenného Mlýna až po komínský jez. K tomu už ale nedošlo. V roce 1952 měla být provedena úprava řečiště před koupalištěm Riviéra, ale až v roce 1969 bylo koryto řeky z jižní části areálu

koupaliště převedeno do nového řečiště, jak je známe dnes. Od roku 1959 se asi tři roky pracovalo na obnově a dostavbě pobřežních zdí podél ulice Poříčí. Od té doby si koryto řeky žije svým životem, prakticky bez vnějších zásahů. A to až do počátku roku 2022, kdy byly zahájeny stavební úpravy, které vyústily do dnešní podoby.



94

V roce 1959 znovu probíhaly stavební úpravy břehů Svratky při ulici Poříčí.



95

V letech 1959 a 1960 došlo k rekonstrukci pobřežních zdí z konce 20. let 20. století.



96

Podoba koryta řeky v 60. až 70. letech 20. století



97

Výsledek rekonstrukce říčních břehů z přelomu 50. a 60. let 20. století u Kamenného mostu



101

Koncem 70. let 20. století Svatku přemostila nová heršpická magistrála a v roce 1991 tento most dostal oficiální pojmenování jako Svratecký.



Rovnost, 1. 9. 1960

99



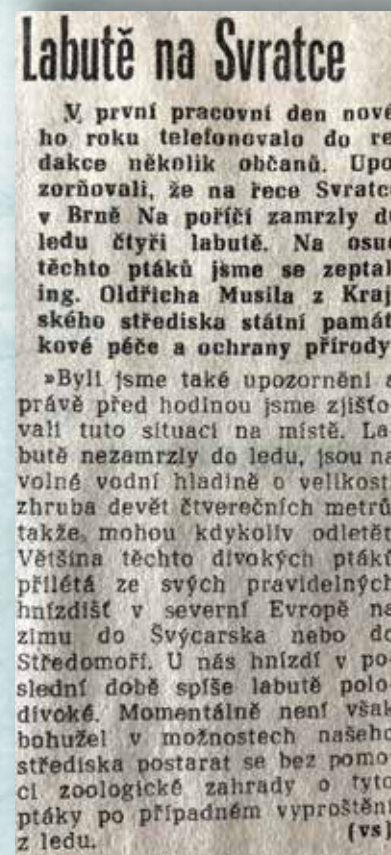
98

V 50. letech 20. století pokračovaly stavební úpravy koryta řeky budováním nových pobřežních zdí.



Článek z novin Rovnost, 7. 6. 1963

100



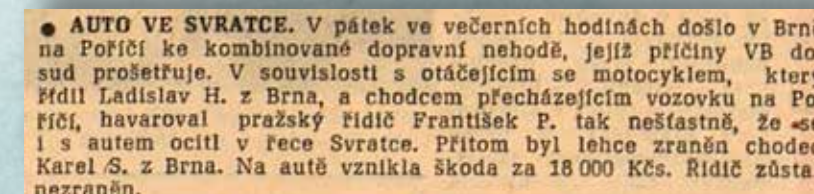
Psalo se v novinách Rovnost 3. ledna 1979

103



102

Tradice prvorepublikového skládkování sněhu z úklidu městských ulic na pravém břehu řeky těsně za Novosadským městem pokračovala i v 60. letech 20. století.



Z černé kroniky novin Rovnost ze 4. 8. 1968

104



105

Brno kolem Svatky v roce 1972

BLAHODÁRNÁ TRADICE ŘEKY



Hlavní budova lázní Riviéra pár let po otevření v roce 1921

Rekreační funkce, kterou dnes nově upravený tok Svratky lidem nabízí, navazuje na tradici, jež se v této oblasti rozvíjela už od roku 1816. V místech dnešní restaurace u Pavilonu Anthropos tehdy městský ranhojič František Claviger zřídil vůbec první plovárnu ve městě. Existovala sice krátce, ale na jejího ducha relaxace a odpočinku navázal ve druhé polovině 19. století život zdejšího zábavního parku. Brňanům ale chyběla koupaliště, a tak byla v roce 1921 založena akciová společnost s cílem vybudovat jedno právě

nedaleko parku na břehu řeky. Koupaliště neboli vzdušné a sluneční lázně dostalo název Riviéra a kromě řeky byly návštěvníkům k dispozici i dva bazény. V patrové správní budově se nacházely šatny, masážní kabiny a honosná restaurace. Údolím se rozléhaly zdejší pravidelné venkovní koncerty. V roce 1929 koupilo Riviéru město s plánem velkého rozšíření a jeho správu, po vzoru jiných koupališť a lázní, svěřilo své společnosti Městské vodárny. V polovině 30. let v souvislosti s prováděnou



Riviera byla největším říčním koupalištěm v Brně.



Reklamní inzerát z novin Moravská orlice z července roku 1921

regulací Svratky bylo koryto řeky před severní částí areálu koupaliště narovnáno a břehy upraveny. Součástí areálu už byly i čtyři tenisové dvorce. Od roku 1959 se Riviéra stala sídlem městské organizace Park kultury a oddechu a deset let nato byla v budově bývalé restaurace otevřena vinárna. V roce 1973 brněnští zastupitelé schválili studii pro vybudování rekreačního areálu s centry na Riviéře a na žabovřeských lukách. Z velkolepých plánů ale zůstalo jen u zřízení nafukovacího jezu, který dokázal udržovat stálou hladinu říčního koupaliště.



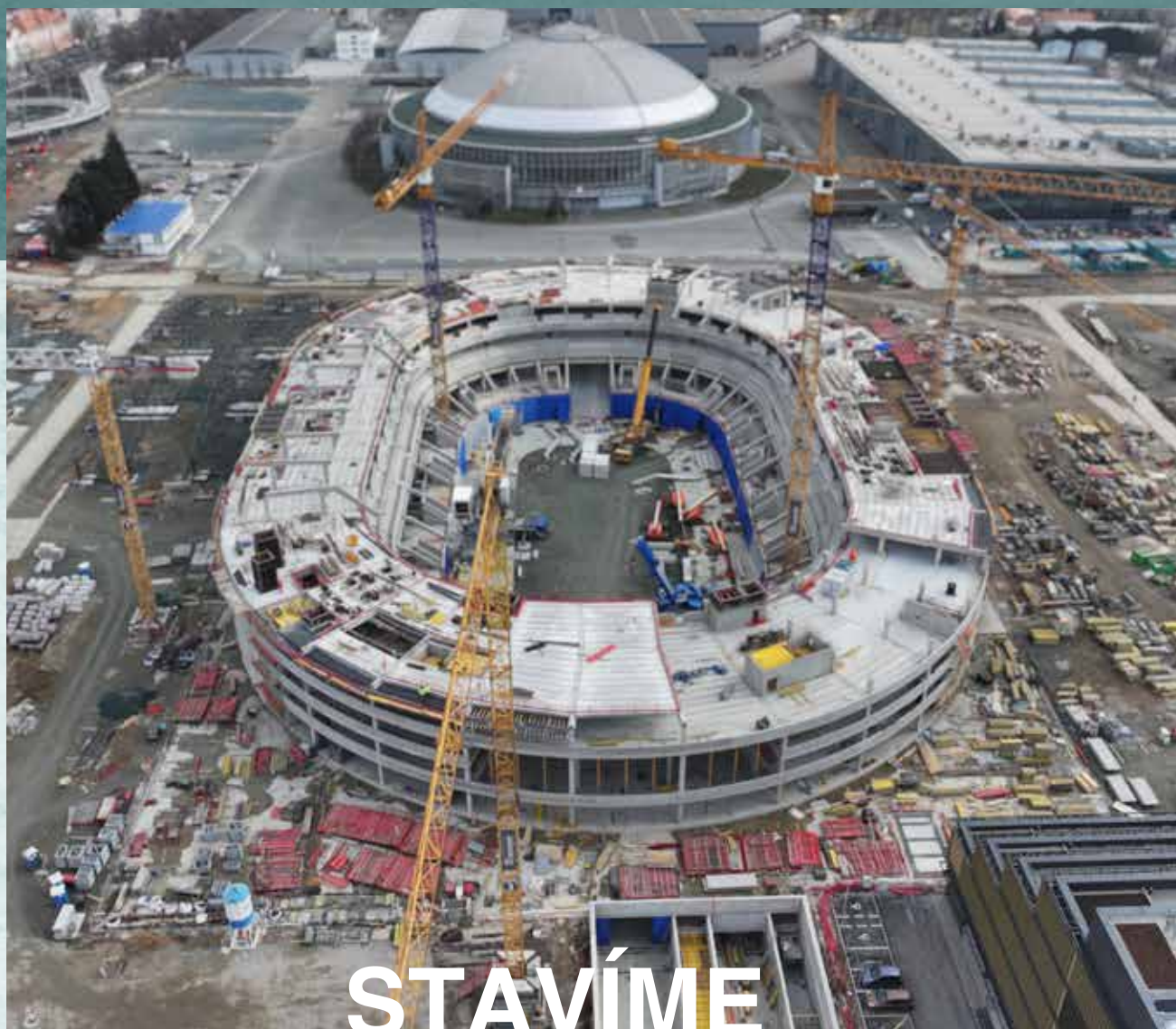
Zrádná konstrukce jezu si do poloviny 90. let vyžádala sedm lidských obětí. Protože řeka nebyla čištěna, bylo koupaliště na začátku 80. let uzavřeno a v roce 1986 byla zahájena jeho velká, šest let trvající přestavba. V roce 1994 získal koupaliště do pronájmu problémový podnikatel, který neplnil podmínky smlouvy, až nakonec koupaliště zcela uzavřel. V roce 2002 se městu podařilo získat zchátralý areál zpět do vlastní správy a po roční rekonstrukci jej v roce 2018 opět uvedlo do provozu.



Ze života koupaliště Riviéra v 60. letech

REALIZACE PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ MĚSTA BRNA – ETAPY VII, VIII 01/2022 – 07/2025





STAVÍME NA ODBORNOSTI

Divize Pozemní stavby Morava společnosti HOCHTIEF CZ působí z regionálních kanceláří v Ostravě, Brně a Olomouci. Realizuje komplexní stavební projekty v oblasti občanské, průmyslové, vodohospodářské i inženýrské výstavby, a to nejen na území Moravy, ale také na Vysočině, v Královéhradeckém a Pardubickém kraji. Za sebou má řadu významných staveb. Mezi nejvýraznější patří rekonstrukce stadionu ve Vítkovicích, který splňuje veškeré parametry pro pořádání domácích i mezinárodních fotbalových utkání, či výstavba moderního pavilonu chirurgických oborů ve Frýdku-Místku, přispívajícího ke zlepšení dostupnosti a kvality zdravotní péče. Divize se dále podílela na projektech jako jsou novostavba hasičské a policejní stanice na ulici Hrázní v Brně, rekonstrukce operačních sálů ve FN Brno, vybudování lapidária a odborného zázemí hradu Špilberk, dostavba kanalizace v Brně – II. etapa, novostavba bytového domu Residence Central Park na Lidické ulici v Brně a nyní realizuje novostavbu multifunkční haly na brněnském výstavišti. Díky silnému zázemí a odbornému know-how je divize Pozemní stavby Morava spolehlivým partnerem pro široké spektrum stavebních projektů.

Sokolova 789/1e
619 00 Brno
tel.: +420 597 310 202
e-mail: morava@hochtief.cz

Stavíme svět zítřka



www.ohla-zs.cz



Progress
Enablers



Společnost OHLA ŽS, a.s., patří mezi přední stavební firmy v České republice s rozsáhlým portfoliem projektů napříč všemi oblastmi stavebnictví. V Jihomoravském kraji společnost aktuálně realizuje několik významných staveb, které přispívají k rozvoji dopravní, zdravotnické, kulturní i technické infrastruktury. Mezi klíčové dopravní projekty patří výstavba úseků velkého městského okruhu v Brně – I/42 VMO Tomkovo náměstí a I/42 VMO Rokytova a rekonstrukce mostu Otakara Ševčíka. Dále se podílí na modernizaci zdroje „Brno-sever“ pro soustavu zásobování tepelnou energií města Brna, modernizaci kalového hospodářství ČOV Brno-Modřice, úpravách pavilonu C03 v Univerzitním kampusu Bohunice a výstavbě Janáčkova kulturního centra v Brně, které představuje významnou investici do kulturní infrastruktury města.





Vratná tramvajová smyčka, Brno – Pisárky

FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. patří mezi přední stavební společnosti v České republice. Díky více než 35 letům zkušeností a týmu tvořenému více než 600 odborníky se řadí mezi klíčové firmy v oboru. Společnost se specializuje na silniční, železniční, mostní, vodohospodářské, průmyslové i pozemní stavby. Díky silné pozici na trhu a modernímu výrobnímu zázemí efektivně naplňuje a rozvíjí strategické cíle společnosti. Důraz klade na kvalitu, ekologii, bezpečnost a ochranu zdraví při práci. Využíváním špičkových technologií, inovací a precizního inženýrského přístupu realizuje FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. zásadní infrastrukturní projekty, které určují směr budoucí dopravy a průmyslu. Sídlo společnosti se nachází v Brně, přičemž její působnost sahá napříč celou Českou republikou i do zahraničí. Spolehlivý partner pro veřejné i soukromé investory.

FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.
Mlýnská 68
602 00 Brno
firesta@firesta.cz
www.firesta.cz



Zdroje použitých obrazových materiálů (označené čísly):

ARCHAIA Brno z. ú.:

4, 7–12, 16–19, 24–29, 41, 42, 61–66, 70, 71, 79, 80, 85–93

Archiv města Brna (AMB):

3, 20–22, 33, 35, 38, 43, 44, 46, 48–50, 53, 58, 59, 69, 72, 77, 94–97, 105, 109, 113

Archiv mostního oddělení společnosti Brněnské komunikace a.s.:

78, 81

Archiv Zeno Čižmáře:

5, 51, 52, 55, 56, 68, 75, 82–84, 99, 100, 102–104, 106, 108

Fotoarchiv Národního památkového ústavu v Brně (NPÚ):

37, 67, 74, 76

Muzeum města Brna (MMB):

57, 60, 98 (foto: Milan Holzapfel), 101 (foto: Zdeněk Minařík), 110–112 (foto: Karel Otto Hrubý)

Moravská galerie v Brně:

23

Moravská zemská knihovna (MZK):

1, 6, 14, 15, 36, 39, 45, 47, 54

Moravské zemské muzeum (MZM):

73, 107

Moravský zemský archiv v Brně:

13, 30–32, 34, 40

Podkladová data pod licencí CC BY 4.0: ČÚZK 2025:

2

Zvláštní poděkování patří společnostem OHLA ŽS, a.s., HOCHTIEF CZ a.s. a FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., které se podílely na vydání této publikace.

Poděkování autorů za spolupráci patří i pracovníkům výše uvedených institucí, a to Petru Houzarovi (AMB), Kateřině Kalvodové (AMB), Žanetě Ročkové (MMB), Martině Sekerákové (MZM), Petru Vachůtovi (MMB), Haně Vinklerové (NPÚ) a Petru Žabičkovi (MZK).

Vydavatel: ARCHAIA Brno z. ú.

E-mail: brno@archaiabrno.cz, <http://www.archaiabrno.org>

Redakce: Petra Havlíková, Marek Peška

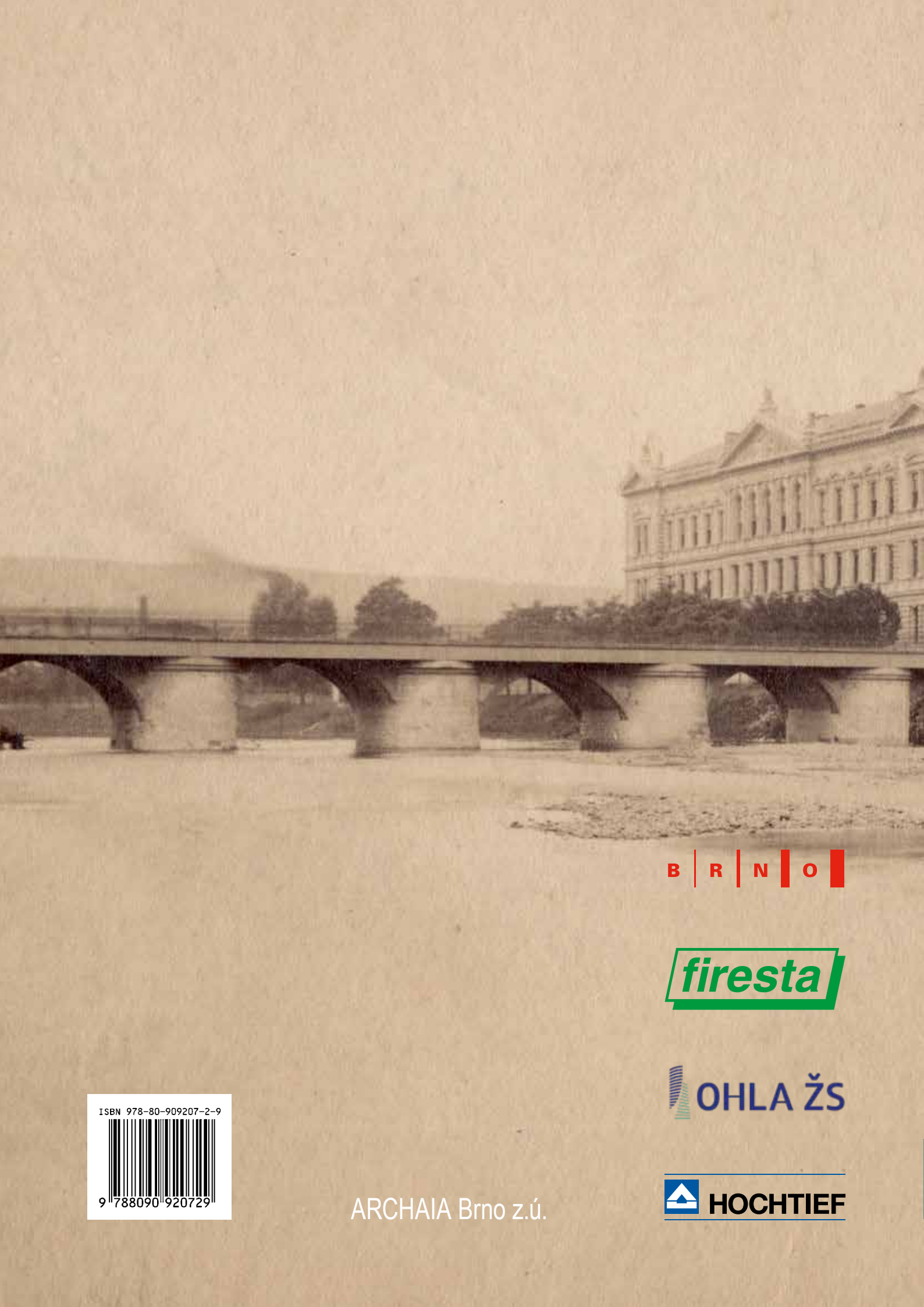
Autoři: Zeno Čižmář, Lenka Sedláčková, Hynek Zbranek

Jazykové korektury: Lucie Pokorná, Lucie Vlčková

Design a sazba: Šárka Trávníčková

Brno 2025

ISBN: 978-80-909207-2-9



B | R | N | O

firesta

 OH LA ŽS

ISBN 978-80-909207-2-9



9 788090 920729

ARCHAIA Brno z.ú.

 HOCHTIEF