TIC BRNO

ARCHITEKTURA:

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 dlouholetou tradicí, jejichž areály jsou často pozoruhodné samy o sobě – První brněnskou strojírnu, Zetor, Šmeral, Alstom či Siemens nebo na severu Královopolskou strojírnu. 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 Řečkovicích.

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.

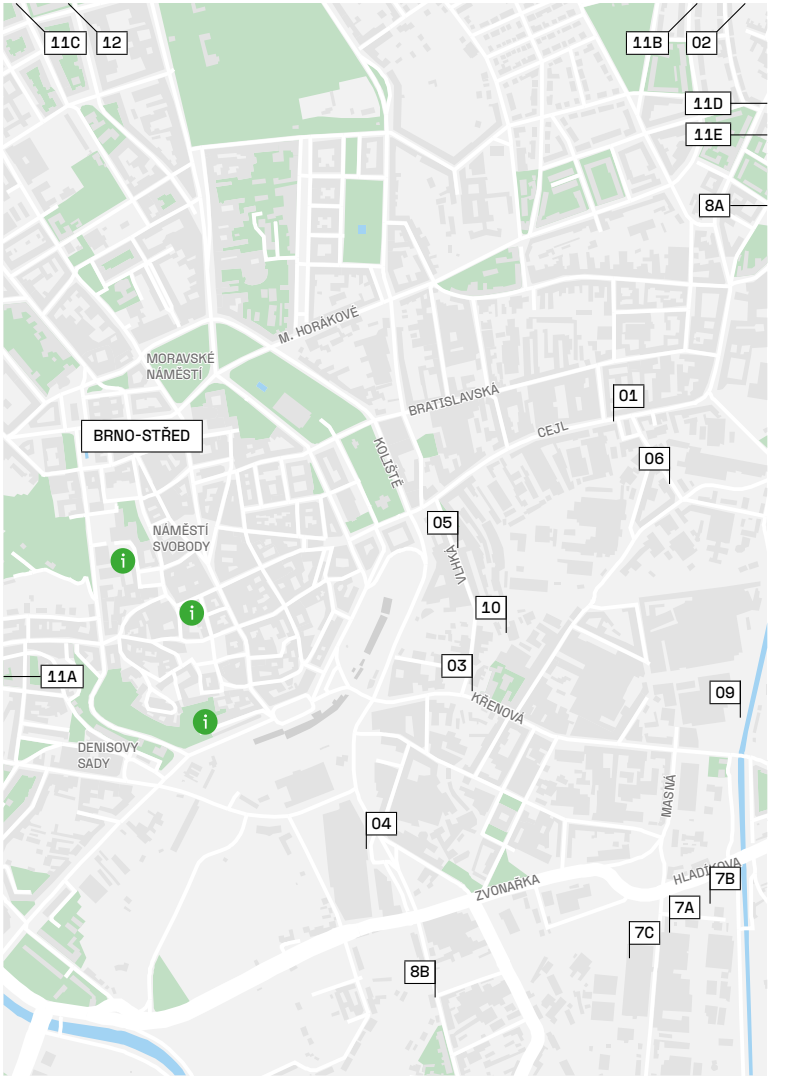
Za zmínku stojí zejména desítky roztroušených budov bývalých textilek, tovární areály, podzemní i nadzemní vodní náhony, často starší než město samo, spletitý vývoj železničního uzlu, plynárny, elektrárny včetně té vodní v přehradě nad městem, ale také historie městské dopravy, pivovarnictví, vzletné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

BRNO INDUSTRIAL

Technické památky vám blíže představí projekt Brno INdustrial. Nabízí komentované prohlídky nebo přednášky v industriálních interiérech. Můžete si také koupit speciální suvenýry a přečíst tiskovinu, která je k dispozici zdarma.

Více informací: www.brnoindustrial.cz




11C
12
11B
02
11D
11E
8A
M. HORÁKOVÉ
MORAVSKÉ NÁMĚSTÍ
BRATISLAVSKÁ
CEJL
01
BRNO-STŘED
HOLLÁR
06
05
NÁMĚSTÍ SVOBODY
VLHKÁ
10
11A
03
09
KŘENOVÁ
DENISOVY SADY
MASNÁ
04
HLADÍKOVÁ
ZVONAŘKA
7B
7A
7C
8B



Textilní předměstí Cejl

Původní předměstská osada s německým 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 továrnám 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 textilek 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 bydlely v úděsných životních podmínkách tisíce dělníků. Mezi nejvýznamnější patří palác bratří Schoellerů nebo přádelna bratří Soxhletů.

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



Esslerova přádelna

Na místě původního mlýna na ostrově uprostřed řeky Svitavy v Obřanech stojí ponurá budova Esslerovy přádelny. Továrnu nechal v roce 1912 vybudovat na místě starší přízemní přádelny podnikatel Ernst Essler a v době svého vzniku byla jedinou kompletně železobetonovou továrnou v Brně. Přádelna a navazující tkalcovna zpracovávaly různé rostlinné materiály a vlnu pro výrobu textilních vláken, distribuovaných 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 Svitavu, 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.



Vlněna a Mosilana

V 50. letech 20. století byly všechny brněnské textilky postupně znárodněny a zrušeny nebo začleněny do jednoho z dvojice národních podniků Vlněna a Mosilana. Propojením dříve konkurenčních a izolovaných provozů tak nad Svitavským náhonem vznikly zajímavé tovární komplexy s nepravidelnou strukturou. Zatímco téměř všechny budovy Vlněny mezi ulicemi Přízovou, Mlýnskou a Dornychem byly srovnány se zemí (dnes na jejich místě vyrůstá nový areál), 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 budov na místě bývalé Sdružené továrny na vlněné 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.

4



Strojírna Wannieck

V těsném sledu za textilní výrobou přichází 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 Wannieck, vyrábějící vybavení cukrovarů a posléze také licencované švýcarské parní stroje značky Sulzer. Po spojení s První brněnskou strojírnou ve 30. letech 20. století areál přechází pod Českou zbrojovku a vyrábí se zde parní turbíny v licenci 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 nákupního centra a galerie a jsou přístupné veřejnosti dodnes.

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

5



První brněnská elektrárna

Brněnské Mahenovo divadlo bylo první budovou svého typu na světě osvětlenou elektrickými žárovkami. Vybudování elektroinstalace dle projektu samotného T. A. Edisona z roku 1882 obsáhlo celkem 1920 žárovek s uhlíkovými vlákny, 5 obloukovek, elektrický ventilátor nad jevištěm a také stavbu parní elektrárny, která měla zásobovat divadlo proudem. Zatímco divadlo 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 tekl do města až do roku 1898. Budova elektrárny byla poškozena při bombardování během 2. světové války, nicméně část původní stavby je zachována dodnes a slouží jako stolařská dílna současného divadla.

Vlhká 5
Z ulice si lze prohlédnout průčelí elektrárny.



Druhá brněnská elektrárna

Pouhých čtrnáct let byla v provozu v pořadí 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 zvětšováním. S původním výkonem 600 kW vyráběla již moderní střídavý proud, nicméně několik dynam vyrábělo od roku 1900 také stejnosměrný proud pro novou městskou elektrickou dráhu. Elegantní budova 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 rekonstrukci jako kancelářská budova.

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



Městská jatka, škrobárny a Masná burza

Soubor historizujících budov jatek, dobytčího trhu a stájí z let 1895–1909 na břehu Svitavy působí až pohádkově romantickým dojmem. Zaklenuté haly s dvojbarevným zdivem doplňuje působivá ozdobná 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 zátiší, 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 administrativním 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.

8



Brněnská nádraží

Některá nádraží se v jízdním řádu nenachází, a přesto na nich denně zastavují vlaky, byť především nákladní. Kromě desítky zrušených brněnských zastávek a stanic (zachovalá budova v Zábrdovicích, kolejiště starého nádraží v Králově Poli, zastávky a budovy v Husovicích, Líškovci, Jehnicích, Holáskách a Brněnských 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 seřaďovací nádraží v Maloměřicích. Z přístupné lávky nad ním vypadá jedno z největších českých nádraží jako modelová železnice – automatické řazení vagónů na svážném pahrbku tu sledují malí i velcí příznivci železnic prakticky každý den.

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

9



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 oklikou 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 některou 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 pětici 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 Slaměníkovu a ulicí Kulkovou



Přehrada na řece Svratce

Kníničská 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 strojírny Šmeral) o výkonu 3,1 MW a vytváří rozlehlé umělé jezero sloužící rekreaci a od roku 1946 také plavbě neobvyklých akumulátorových lodí. Nikdy nerealizovanou součástí přehrady měla být rovněž úpravna vody Kníničky 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

B | R | N | O

jihomoravský kraj

BRNĚNSKO
destinační společnost

MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Projekt Marketing turistické oblasti Brno a okolí 2023 byl realizován za přispění prostředků státního rozpočtu České republiky z programu Ministerstva pro místní rozvoj.

foto: Jiří Kalina, Františka Uřičářová, Pocket Media

foto titulka: Bývalá městská jatka, Jiří Kalina

text: Jiří Kalina

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

2019, dotisk 2023

www.ticbrno.cz

www.gotobrno.cz

www.destinace-brnensko.cz

