

PRŮMYSLOVÉ DĚDICTVÍ KUŘIMI

JAK STRUKTURU PŮVODNĚ MALÉHO ZEMĚDĚLSKÉHO MĚSTEČKA OVLIVNILA ZBROJOVKA A PROČ SE JEJÍ GENEREL NEDOSTAL DO DĚJIN PRŮMYSLOVÉ ARCHITEKTURY

Dana Novotná

Těsně před 2. světovou válkou zadala Zbrojovka Brno projekt výstavby nového závodu v Kuřimi architektonické kanceláři Klaudy – Lippert z Vídně. Za války byla stavba rozšířena o další továrnu pro firmu Klöckner-Flugmotorenbau přestěhovanou z Hamburku. Součástí investice bylo i vybudování obytných kolonií pro trvalé zaměstnance i pro síly zaměstnané v rámci totálního nasazení. Generel výrobního areálu je jedním z nejlepších na našem území, protože vyhověl nejen podmínkám válečným, ale i následnému rozvoji a moderním potřebám dnešní doby. Zajímavé jsou i přístupy k architektonickému a urbanistickému řešení obytných souborů navazujících na továrnu z doby 1941–1950.

Historické centrum původní poddanské obce, od roku 1570 městečka ležícího v Boskovické brázdě severozápadně od Brna, tvoří protáhlá trojúhelná návěs, která je součástí ulice vymezené na severozápadním konci areálem zámku a jeho správních a hospodářských budov. Zámek je v nejvyšším bodě zastavěného území a prostranství před ním dominuje kostel. Kromě zástavby okolo hlavní osy s jednou kratší uličkou se osídlení rozvinulo jen v řadě menších chalup v řádce mezi jižním pásem zástavby a úbočím lesnatého masivu Baby. Typickým objektem byl řadový přízemní, převážně zemědělský dům. V této podobě a velikosti se Kuřim zachovala do 19. století, další rozvoj s sebou přinesla až pozdní průmyslová revoluce a stavba železnice v osmdesátých letech (19. století), ovšem zásadní význam měla stavba strojírny na konci 30. let 20. století. Kuřim se tak stává sídlem¹⁾, jehož urbanistická struktura je svázaná s velkým průmyslovým závodem. Plochu severně od městečka si vybírá brněnská Zbrojovka pro stavbu nového závodu koncem třicátých let. Zbrojovka se mimo jiné specializovala na sériovou výrobu obráběcích strojů, především fréz a soustruhů. Těsně

před 2. světovou válkou vyráběla 280 typů strojů včetně muničních a zbraňových, padlo tedy rozhodnutí postavit nový specializovaný závod na výrobu obráběcích strojů dislokovaný od mateřské továrny, ale v její přijatelné blízkosti²⁾. Kuřim se ukázala jako vhodná lokalita, neboť byla s Brnem spojena železnicí³⁾ i silnicí⁴⁾ a měla i poměrně dobré spojení na jih, takže strojírna mohla využívat energii z rosicko-oslavanského revíru⁵⁾.

Projekt byl patrně v roce 1938 zadán architektonické kanceláři Klaudy-Lippert z Vídně specializující se na stavby průmyslových závodů.

Oba architekti již byli poměrně známými ve svém oboru. Vzhledem k tomu, že Kuřim je jejich jedinou realizovanou stavbou na našem území, je namístě krátké seznámení s jejich profesním životem – viz rámeček.

Projekt nově budované strojírny v Kuřimi se zachoval pouze v podobě situačních plánů a obsáhlejší korespondence⁶⁾. Dá se předpokládat, že první generel byl pořízen ještě před válkou (pokud nebyla koncepce již měněna), a byl již tehdy provozně velmi čistý, jednoduchý s velkým potenciálem změn technologie, výrobního programu či velikosti. Hlavními funkčními

osami byly dopravní linie, ty byly vedeny po vrstevnici mělkého dna úvalu táhnoucí se od JZ k SV. Západněji položená byla železniční vlečka, asi 500 metrů od ní příjezdová silnice. Vlečka se napojovala z jihu od nádraží, silnice měla hlavní příjezd od severu, ale bylo plánováno její propojení na jih k Oslavanům tak, že míjela Kuřim ze západu a pokračovala na Moravské Knínice. Prostor mezi oběma komunikacemi byl dělen do čtyř provozních pásem; střední dvě pole byla vymezena pro výrobní haly, pás u vlečky obklopovaly provozy skladovacích a technických zařízení a pás u silnice byl rezervován pro administrativní budovy a služby.

To, že takto projektovaný generel byl schopen reagovat na jakékoli změny, prověřily již první roky války, kdy bylo pravděpodobně v roce 1941 nařízeno vyčlenit část závodu pro specializovanou výrobu 3 000 obráběcích strojů pro letectvo a následně uvolnit část generelu (2 výrobní haly a 20 ha plochy) pro firmu Klöckner – Flugmotorenbau z Hamburku. Továrna na letecké motory se stěhovala před nálety Spojenců a spolu s ní i zaměstnanci-specialisté.

Celá továrna se stavěla tak, aby mohla začít vyrábět již v době výstavby, takže v roce 1942, kdy byly dokončeny

1) Při sčítání v roce 1900 měla Kuřim 1610 obyvatel.

2) Zbrojovka stavěla filiálky po celé republice, například ve Vsetíně.

3) Železnice Brno–Tišnov byla otevřena v roce 1885, ještě před 1. světovou válkou byla protažena přes Bystřici nad Pernštejnem do Žďáru nad Sázavou a po zabrání Sudet v roce 1938 se stala jedinou tratí ve směru na Prahu, která ležela na neobsazeném území; propojení se před válkou nepodařilo dostavět.

4) Hlavním tahem byla silnice Brno – Svitavy, v podobě císařské silnice míjející osady, další trasou byla historická cesta na Tišnov a Předklášteří procházející centrem městečka.

5) Rosice – Oslavany jsou sice především uhelným revírem, ale již v letech 1911–1912 byla v Oslavanech firmou AEG Union z Berlína postavena elektrárna dodávající energii do Brna a odtud do blízkého okolí, ale i do Vídně; před 2. světovou válkou činil výkon elektrárny 48,9 MW, v roce 1942 došlo k přestavbě a ke zvýšení výkonu.

6) Fond Zbrojovky Brno a.s. v Moravském zemském archivu (MZA), H 864 obsahuje sice podrobnou výrobní dokumentaci a z válečných let detailní inventáře továrny a jejího technického zázemí, ale žádné stavební a realizační výkresy, podobně je tomu i v archivu stavebního úřadu.

Kurt Klauudy (narozen 1905 ve Vídni) je synem ředitele železnic a gymnaziální léta prožil v Opavě. Roku 1924 rodina přesídlila do Vídně, kde Kurt studoval současně architekturu na technice (v ateliérech S. Theise, M. Ferstla, R. Salinger a F. Mayredera) a dějiny umění na univerzitě (tématem doktorské práce byla stavba středověkých měst). Po ukončení studií v roce 1929 se ucházel o práci u Le Corbusiera, F. L. Wrighta či A. Loose; pracoval nějaký čas v ateliéru Adolfa Loose, aniž by se však s tehdy nemocným architektem setkal. Již v roce 1930 se osamostatnil a se svým prvním realizovaným projektem – třígenerační vilou ve Vídni – se nejen umístil v mezinárodní soutěži na téma „rostoucí dům“, ale vila byla představena nejdříve na vídeňském veletrhu, a poté i na světové výstavě v Bruselu v roce 1935, což autorovi zajistilo dostatek publicity a zakázek. Vycházel sice z principů funkcionalismu, ale současně pracoval s hmotou architektonických prvků a konstrukcí jako s výtvarným prvkem, aby je tak spojil do funkčního celku, který nazývá „vyšší úrovní věcnosti“ („Höhere Sachlichkeit“). Tím přiznává prosté věcné funkci potřebu estetizace. Chápal totiž nejen princip funkčnosti konkrétní stavby, ale i touhu jejího uživatele po kráse a harmonii. Spojení problému technického provedení, provozního řešení, výtvarného působení a dynamického přerodu stavby nachází ve stavbách průmyslových závodů a dopravních staveb, na něž se záhy specializuje. V roce 1934 zakládá s o pár roků mladším kolegou společný ateliér, který fungoval až do roku 1945, kdy se cesty obou partnerů rozcházejí, Klauudy pracuje několik let v oblasti okolo Bregenz, Lippert zůstává ve Vídni.

Georg Lippert (1908 Vídeň – 1992 Vídeň) studoval také na dvou školách, nejdříve architekturu na vídeňské technice (1927–1931) a poté, aby překlenul období hospodářské krize, na akademii výtvarných umění (1931–1934) v ateliéru C. Holzmeistera. První větší společnou prací obou architektů nebyla stavba průmyslová, ale stavba kostela sv. Huberta a sv. Kryštofa ve Vídni a úprava loveckého zámku u Plovdivu pro tehdejšího bulharského cara Borise (obojí v letech 1935–1936). V době těsně před válkou a za války již dostává kancelář výlučně zakázky na projekci průmyslových závodů a obytných čtvrtí na ně navázaných. Sem spadá i zakázka brněnské Zbrojovky.

Po válce se Klauudy věnuje nějakou dobu urbanistickým projektům ve Vorarlbersku, poté se vrací do Vídně a staví opět průmyslové podniky, ale i obytné domy, věnuje se i úpravám válkou poničených památek, stavbám dřevěných sériových domků a úrovni obytného prostředí ve větších městech. Jeho pravděpodobně nejvýznamnější stavbou je odbavovací hala letiště ve Schwechatu (1955–1960). Na konci 20. století se znovu vrací k tématům své doktorské práce na univerzitě.

Lippert po válce projektuje administrativní (Semperit-Zentrum či administrativní budova rakouských aerolinií) a občanské (kostel sv. Františka Saleského) budovy ve Vídni, zabývá se i územním rozvojem a regulací Vídně.

dvě haly, byla výroba zahájena, přitom se stavěla další část z celkem šesti hal původní Zbrojovky, velká hala firmy Klöckner a její zázemí. Kromě kmenových zaměstnanců bylo třeba ubytovat a nakrmit stavební a tovární dělníky, z nichž část byla zaměstnána v rámci totálního válečného nasazení. Z archivních údajů lze vysledovat potřebu ubytování pro 1 000 dělníků na stavbě. V roce 1943 měl závod přes 4 000 zaměstnanců a v rámci totálního nasazení se číslo zvýšilo až na 15 000 lidí, pro velkou část z nich bylo třeba postavit ubytovny a další služby. Tento problém byl řešen velmi systémově. Ze zprávy z roku 1941 vyplývá, že se projektovala výstavba na 150 ha plochy, a to vlastní závod, dále obytná kolonie a výuční centrum. Odlišena byla obytná kolonie pro zaměstnance-specialisty a ubytovny pro síly ve válce nasazené tak, aby se dalo po válce přechodná sídliště odstranit a plochy využít buď pro rozvoj vlastního závodu či pro jiné účely nevyjímaje původní využití. Na vlastní závod a výuční centrum již byl vypracován projekt dvojicí Klauudy-Lippert, ale pro obytnou kolonii nebylo dosud nalezeno definitivní místo a nebyly zadány ani

podmínky. Ve zprávě z června 1941 se poprvé objevuje potřeba zadat zastavovací plán, a to nejméně dvěma projektantům. Kromě již projektující dvojice je ke zpracování plánu vyzván architekt Franz Tempes z Prahy a pro obytnou kolonii jsou stanoveny i bezpečnostní kritéria, totiž dostatečná vzdálenost od výrobního závodu, která by měla zaručit ochranu před případným bombardováním.

Dokumentace bohužel chybí, takže autor projektu nové obytné kolonie není známý, ale pravděpodobně je to opět dvojice Klauudy-Lippert⁷⁾.

Ze situačních plánků (viz obr. 1) víme, že obytné kolonie pro válečné pracovní síly byly vymezeny na čtyřech stavovištích. Největší z nich byla umístěna souběžně s továrnou, západně od železniční vlečky a byla od ní oddělena poměrně širokým pruhem zeleně. Tato kolonie měla formu barákového tábora s kantýnou, ošetřovnou a učňovskou školou. Základem byly přízemní dřevěné baráky, kterých bylo na konci války čtrnáct, na starších situačních plánech se počítalo asi s 30 domy, některé z nich sloužily jako ubytovny, jiné jako umývárny. Další, menší kolonie, byly asi ve vzdálenosti jednoho

kilometru od výrobního závodu, jedna u železniční trati ve směru na Tišnov u lesa a druhá na tehdejším východním okraji Kuřimi mezi silnicí a železnicí. Plošně největší byla obytná čtvrť pro zaměstnance firmy Klöckner. Ta byla umístěna v bezpečné vzdálenosti východně od městečka i od továrny, na svahu pod Babím lomem. V té době se jí říkalo Nový Hamburk, později byla pojmenována Podlesí. Tvořily ji čtyři řady přízemních dřevěných podsklepených domů s poměrně velkými byty o dvou a třech pokojích, domy měly většinou osm bytů; v roce 1944 již měla osada celkem 122 bytových jednotek. Domů bylo šestnáct a byly seskupeny do dvou ulic, jejich součástí byly rozsáhlé zahrady, které doplňovaly poměrně komfortní bydlení na stráni pod lesem obrácené k jihu.

Pokud se vrátíme zpět k problematice vlastního závodu a výučního centra, můžeme rekonstruovat úpravy původního záměru. Projektanti museli pozemek pro původní zbrojovku rozdělit, severní, asi třetinová část připadla firmě Klöckner. Generel (viz obr. 2) se neměnil, i když oba závody byly administrativně a provozně odděleny; zůstala vlečka i silnice včetně prasto-

7) Klauudy se otázkou projektování typových dřevěných domků zabýval i po válce.

ru pro výrobní haly a pás pro administrativu a služby. Vyplatilo se tedy provozní schéma severojižních funkčních zón. Změnila se velikost hal: pro Zbrojovku byly stavěny haly o rozměrech 250 x 150 metrů, pro firmu Klöckner měla hala rozměry 700 x 300 metrů, konstrukcí byly železobetonové sloupy nesoucí ocelové nosníky zastřešující konstrukce, obvodové stěny hal byly vyzdívány z cihel.

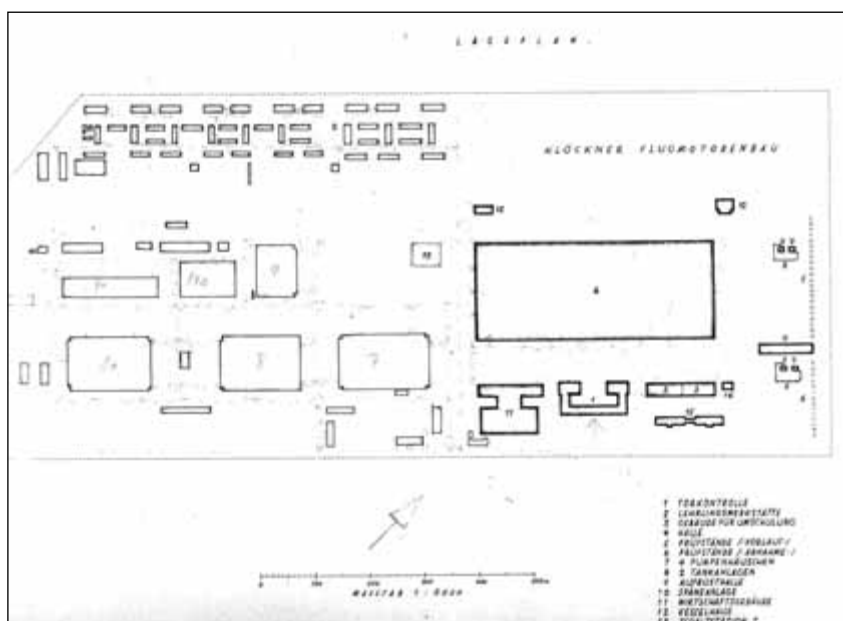
Směrem k obslužné silnici byly situovány administrativní budovy a služby; větší rozsah mělo zařízení firmy Klöckner: sestávalo ze vstupního objektu, strážnice, administrativní budovy, školícího střediska a kantýny dimenzované pro 1 500 strážníků. Vstup byl z obslužné komunikace, která byla obklopena dostatkem zásobních ploch, takže ještě dnes kapacitně vyhovuje jako parkoviště. Tato pozice byla původně plánována jako vstup do závodu Zbrojovky. Na kratší severní stranu celého areálu byly přesunuty technické provozy jako čerpadla pohonných hmot, kotelna, trafostanice apod. Spodní část areálu, která zůstala Zbrojovce, dostala vstup v jižní části mezi poslední a předposlední halou, kam byla postavena provizorní správní budova. Pro tuto výrobu zřejmě fungovala kantýna a ošetřovna barákové části, na kratší jižní stranu se obdobně jako na severní soustředily sklady, dílny, ale i radiostanice. Budova hasičské zbrojnice byla za správní budovou v centru areálu, kotelna a trafostanice u vlečky, vodní nádrž severně od barákového tábora.

Součástí celého závodu bylo i hospodářské zázemí se zahradou a chovem zvířat pro kantýnu, to se dá předpokládat za vlečkou severně od barákového tábora. Závod se koncem války stal terčem leteckých náletů⁸⁾, kdy byly tři ze šesti hal Zbrojovky zničeny úplně, další tři včetně haly továrny na letecké motory byly bombardováním silně narušeny. Vzhledem k tomu, že závod byl zařazen do zbrojní výroby, byl prohlášen za tzv. trofejní a 80 % zařízení si odvezla Rudá armáda⁹⁾.

Poválečné obnovovací práce probíhaly poměrně rychle, rekonstruovány byly výrobní haly obou částí, část baráko-



Obr. 1: Situace rozmístění výrobní části a ubytoven v oblasti Kuřimi, plán patrně z roku 1943, uložen ve stavebním archivu MÚ v Kuřimi



Obr. 2: Schéma generelu výrobních závodů Zbrojovky Brno a Klöckner-Flugmotorenbau, uloženo ve stavebním archivu MÚ v Kuřimi

vého tábora za vlečkou patrně zůstala jako zařízení stavenišť a ubytovna, další dvě přechodné kolonie byly zlikvidovány, obytná čtvrť Nový Hamburk – Podlesí nebyla zasažena vůbec. Zbrojovka byla znárodněna v roce 1945 a závod Kuřim byl již koncipován jako samostatný výrobní závod specializo-

vaný na strojní výrobu, do roku 1950 byl spolu s brněnskou Vaňkovkou součástí Spojených továren na obráběcí stroje a od roku 1950 se stal národním podnikem TOS Kuřim (Továrna obráběcích strojů)¹⁰⁾.

Strojírna se stala nejdůležitějším zaměstnavatelem v Kuřimi a okolí a mu-

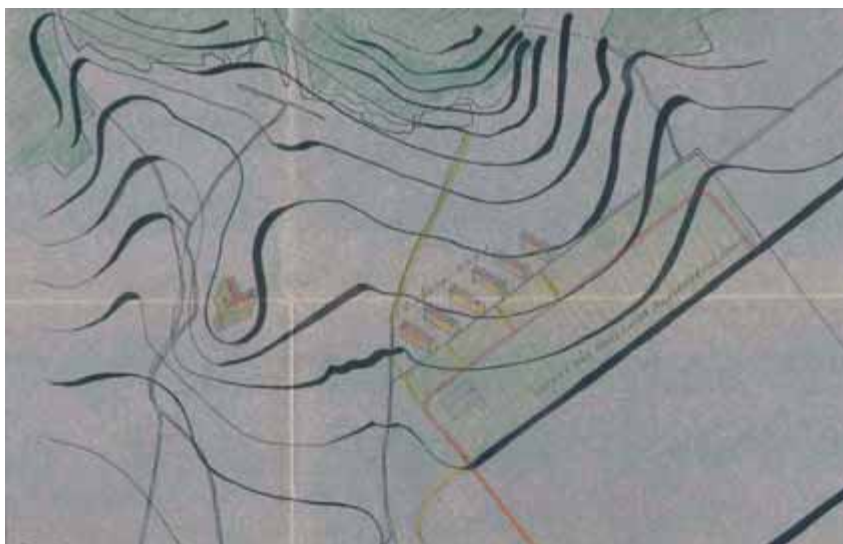
8) Velký nálet amerického letectva byl uskutečněn 25. 8. 1944.

9) Inventarizace majetku závodu za války a po osvobození je zpracována do nejmenších podrobností a zachována.

10) Z publikace Historie a současnost TOS Kuřim vydané továrnou roku 2008.

sely se řešit otázky trvalého ubytování velkého počtu zaměstnanců, protože zřízená kyvadlová doprava nefungovala v poválečném přidělovém hospodářství plynule.

Problematiku stavby nových obytných čtvrtí již neřešila výlučně továrna, ale v roce 1945 nově vzniklé Stavební bytové družstvo v Kuřimi, které se k problému postavilo velmi odpovědně a nejprve objednalo a zpracovalo několik základních průzkumů, mezi něž patřily i finanční propočty. Velmi zajímavým dobovým materiálem je nedatovaná Situační zpráva klimatologická a komunikační dr. Josefa Mrkose¹¹⁾, která hodnotí území kotliny Boskovicko-krumlovské brázdy, ve které závod a většina městečka leží, jako území charakterizované koncentrací studeného vzduchu, mlh a prachových částic, vyšší půdní vlhkostí, a proto jako místo nevhodné pro bydlení. Zvláště varuje před zastavováním ploch jihovýchodně od městečka, které jsou trvale zastíněny masivem Baby. Navrhuje proto pro novou obytnou čtvrť využít svahy, roviny okolo závodu ponechat pro podniky průmyslové, obchodní či zemědělské. Jako ideální pro bydlení vyhodnocuje Podlesí a dále navrhuje stavbu nové kolonie v lokalitě Zlobice – Pod vodojemem. Na svahu západně od továrny, by zde podle dr. Mrkose mohla vzniknout obytná čtvrť napojená na TOS jako silnou prvovýrobní základnu po vzoru americké Fordovy kolonie. Z odstu- pu šedesáti let je zajímavá i prognóza vývoje dopravních systémů. Dr. Mrkos považuje z hospodářských důvodů za nemožné, aby budoucí dálnice (D1) vedla jižně od Brna¹²⁾ a předpokládá severní obchvat, a to trasou, která bude závod míjet a současně navrhuje dokončení železniční sítě, a to nejen v úseku Brno – Havlíčkův Brod, ale i novou trasu severní: Kuřim – Kateřina – Adamov – Blansko propojenou trasou Blansko – Křtiny – Vyškov na železnici z Brna do Přerova a dále novou trasu jižní z Kuřimi na Veverskou Bítýšku a Oslavany propojenou přes Hrušovany, Židlochovice a Sokolnice s trasou Brno – Přerov, čímž by se kolem Brna vytvořil velký železniční okruh.



Obr. 3: *Skica varianty sídliště v poloze Pod vodojemem sign. V. Medunou z roku 1946, detail, uložena v Moravském zemském archivu ve fondu Zbrojovky H-864*

Na základě těchto doporučení byla objednána studie obytné čtvrti v lokalitě Pod vodojemem, kterou dle signatury na výkresech vypracoval architekt Vladimír Meduna (viz obr. 3). Čtvrť byla koncipovaná velkoryse, s umístěním obytných bloků po vrstevnicích, s dostatečným zázemím občanské vybavenosti a zeleně a navazovala tak na předválečné evropské projekty sídlišť velkých průmyslových závodů.

Souběžně se však kalkulovalo se zástavbou prostoru mezi městečkem a továrnou a objednal se projekt přestavby a dostavby obytné kolonie Podlesí. Tento projekt objednala a přestavbu financovala strojírna. V první fázi se upravovaly dispozice bytů bývalých zaměstnanců firmy Klóckner tak, že se byty zmenšovaly a do uspořádaného místa se vkládaly svobodárny, již tehdy se zřejmě některé dřevěné konstrukce nahrazovaly nespalnými.

Projekt dostavby Podlesí byl v roce 1950 objednán u architektů Antonína Krasického a Jaroslava Ryšky a předcházely mu minimálně dvě varianty studií, které se zřejmě zpracovávaly v letech 1947–1949.

Poněkud přízemnějšími prognózami se zabývali rozpočtáři bytového družstva, kteří se snažili spočítat, na kolik by přišly stavby domů, které se zdály pro zaměstnance ideální: obytné domy

s maximálně čtyřmi byty, v nichž budou malé dělnické byty a střední byty. Za malý dělnický byt byl v té době považován byt s kuchyní, předstíni s příslušenstvím a pokojem¹³⁾ o celkové výměře 50 m², střední byt měl o pokoj více a výměru 60 m² (pro srovnání: byty v Podlesí byly dvoupokojové a měly výměru asi 56 m²). Po propočtu stavebních nákladů, které v roce 1945 byly v Kuřimi na hodnotě 212 % roku 1938¹⁴⁾ a době splatnosti 15 let vypočítali nájemné, které by činilo 33–41 % příjmu, což tehdy brali jako nereálné, za optimální se považovala hodnota do 20 % příjmu. Tento propočet byl s nejvyšší pravděpodobností zhotoven pro uvažovaný soubor Pod vodojemem.

Do plánování nové výstavby vstupuje v roce 1949 nový potenciální stavebník, kterým je Obecně prospěšný spolek pro stavbu obytných domů pro zaměstnance Spojených továren na obráběcí stroje, n.p. Spolek objednává u architekta Františka Jílka z Brna studii nové čtvrti, která je situována na dosud volné ploše mezi městečkem a továrnou. Celé staveniště bylo později prověřeno několika studiemi, autorem jedné z nich byl architekt Miloš Matiovský.

Z poměrně velkého počtu návrhů na stavbu nové obytné čtvrti byl nakonec vybrán ten, který znamenal nej-

11) MZA H – 864 – 618/V, VII.

12) Pro zábor kvalitní zemědělské půdy.

13) Kuchyně měla mít 12 m², předstíni s příslušenstvím 15 m² a pokoj 23 m².

14) Pro Prahu platila hodnota 250 % a jednotlivé komodity měly vyšší cen: pisek 250 %, kámen 250 %, dřevo 250 %, cihly 170 %, vápno 160 %, cement 158 % a železo 123 %, vše srovnáno s úrovní cen roku 1938.

méně investic a byl tedy nejlevnější; do spektra bytových objektů byly zařazeny i vícepodlažní domy s větším počtem bytů. Stavělo se na spojnici mezi městečkem a strojírnou a polo-zavřené bloky zde obklopile nově vymezený prostor náměstí a formovaly i několik ulic západním směrem, na okraji obytné zóny pak bylo umístěno několik bytových čtyřdomků. Architektura má civilní charakter a nijak nevybočuje z produkce poválečných bytovek doprovázejících průmyslové závody v ostatních městech republiky. Specifický charakter místa se však podařilo zachovat poměrně citlivým projektem dostavby Podlesí. Nový návrh počítal s dotvořením osady do podoby svébytné městské části přidáním centrálního shromažďovacího prostoru, infrastruktury, obchodních prostorů a dětských hřišť. Především ale navrhoval dostavbu osady patnácti „finskými domky“ – typovými dvojdomky z montovaných dřevěných dílců zvanými také Delta. Původní dvě ulice měly být prodlouženy a zahuštěny přidáním střední ulice. Tento projekt byl, zřejmě z finančních důvodů, okleštěn o společenské prostory a část vybavenosti, takže v centru bylo zbudováno dětské hřiště a na koncích jedné z ulic zřízen krámk a restaurace, ale ve výsledné podobě si celý soubor zachoval specifický ráz daný přízemní převážně dřevěnou typovou zástavbou zarámovanou v zeleni. Postupnými proměnami prošel i vlastní výrobní závod. Základem zůstaly velké haly, areál se dostavoval potřebnými drobnějšími provozy. Využíval se pouze prostor mezi silnicí a vleč-

kou. Silnice se stala osou nové výstavby obytné, ale později i technické zóny. Dostatek ploch na východě umožnil velkorysé parkovací a odstavné plochy před závodem. Západně za vlečkou zůstalo stát několik dřevěných baráků původní kolonie¹⁵⁾, zbytek plochy zůstal jako rezerva nezařazený. Nejvýraznější prostorovou změnou byla stavba slévárny v severní části areálu v části vymezené firmě na letecké motory v roce 1957 a nové administrativní budovy na místě jižní válečné provizorní budovy v roce 1961. Na jižním konci závodu směrem k nové čtvrti byl dobudován areál služeb (poliklinika, předškolní zařízení, později i bazén).

Projekt provozní budovy byl zadán Státnímu projektovému ústavu pro výstavbu měst a vesnic, ateliéru architekta Arnošta Krejsy, vlastním projektantem byl Miroslav Spurný. Ten použil osvědčený typ pro lehké průmyslové stavby, totiž původní zlínskou konstrukci, v té době nazývanou „Stavosvit“, jejímž základem byl železobetonový monolitický skelet o rozponu 6,15 x 6,15 m, s kruhovým průřezem sloupu doplněný zděným obvodovým pláštěm a dřevěnými okny typu „Central“.

Po administrativním slučování do velkých národních podniků se sídlem mimo Kuřim v šedesátých, sedmdesátých a osmdesátých letech došlo po roce 1992 k rozdělení kuřimského závodu na dva subjekty – TOS a Slévárnu Kuřim, čímž závod po provozní i prostorové stránce opět dospěl do stavu roku 1943. Kromě příslušné míry automatizace výroby došlo

i k přesunu dopravní obslužnosti z původní kolejové na kolovou, ale provozně dobře navržený generel tandemu Klaudy-Lippert umožnil i tuto změnu, neboť je bezesporu jedním z nejlépe navržených na našem území. Bohužel obě obytné čtvrti navázané na původní zaměstnance závodu byly v posledních letech přetvořeny různými dostavbami a nástavbami bez nejmenšího pokusu o regulaci do takové míry, že nenávratně ztratily svůj charakter, a v případě Podlesí i jedinečnost. Panelové sídliště, nové centrální náměstí a kobercová zástavba na jihovýchodě směrem k Brnu setřela stopy původní architektonické a urbanistické tvorby, charakter jednotlivých částí města a Kuřim se tak zařadila do množiny sídel určených developerskými prioritami

Ing. arch. Dana Novotná

Národní památkový ústav

Územní odborné pracoviště v Brně

Poznámka redakce: Smyslem článku je seznámit čtenáře s vývojem města Kuřim v první polovině 20. století. Podobný osud měla v historii i další města v českých zemích – např. horní města ve středověku (Kutná Hora, Jihlava ad.), ve 20. století Zlín, Zruč nad Sázavou, Třebíč, Litvínov aj. Jedná se o příklady sídel, jejichž vývoj/rozvoj byl skokově urychlen příchodem nějaké významné (socio)ekonomické aktivity (např. objevení a těžby nerostných surovin, lokalizace velkého výrobního závodu či jiného zařízení atd.) doprovázené růstem počtu obyvatel, což vyvolávalo velký tlak na urbanizaci území. V mnoha případech byla zvolena taková koncepce rozvoje města, kterou lze považovat za nadčasovou a která vyhovuje i dnešním potřebám.

ENGLISH ABSTRACT

Industrial Heritage of the Town of Kuřim

How the structure of a small agricultural town was influenced by the enterprise of Zbrojovka, and why its general plan failed to enter the history of industrial architecture, by Dana Novotná

Just before the outbreak of World War II, the enterprise of Zbrojovka Brno placed the order for the design of their new production plant to the Klaudy-Lippert office of Vienna. During the war, the building was extended by another factory, Klöckner Flugmotorenbau, moved from Hamburg. One part of the investment was the construction of dwellings for both the permanent employees and the forces engaged through the Totaleinsatz labour deployment. The general plan of the production premises is one of the best in our territory, complying with the conditions of war and the following development too, corresponding to the requirements of the modern era. Also interesting is the approach to the architectonic and urban planning scheme of the attached residential areas dating back to 1941 to 1950.

15) Jeden či dva baráky stojí dodnes.