
Z P R A V O D A J
T E C H N I C K É H O
M U Z E A V B R N Ě



3

1974

Pro muzejní pracovníky, odborný aktiv a spolupracující insti-
tuce vydává Technické muzeum v Brně.

TECHNICKÉ PAMÁTKY

HAMRY - technické památky v přírodě

/ze studijní cesty v oblasti jižních a jihozápadních Čech/

Pro doplnění expozice o vývoji železářství v oblasti Moravského krasu ve Staré huti v Josefově o hamerské výrobní zařízení podnikli pracovníci TM Brno Ing. A. Máca a J. Merta spolu s Ing. Z. Raslem z NTM Praha tematickou studijní cestu do té oblasti Čech, kde se uvedená zařízení dosud vyskytují. Morava je na hamry chudá, prakticky nezůstal zachován žádný z objektů, přežily pouze místní názvy a vzpomínky v povědomí lidí. Situace v Čechách je zatím lepší o to, že existuje více než 20 objektů dochovaných v terénu, avšak zdá se, že nic nezabrání opakování příběhu o zániku hamrů, tak dobře známého z Moravy.

Geograficky se výskyt těchto technických památek dokládajících přechod kovářské výroby od výroby ruční k výrobě strojové omezuje na území v minulosti hospodářsky a průmyslově zaostalá, neboť pouze tato skutečnost umožnila zachování hamrů až do nedávné minulosti. Ve velké většině hamry pracovaly až do padesátých, v ojedinělých případech do 60-tých let tohoto století. Nalézají se především v okolí Trhových Svin, povodí horního toku Vltavy, podhůří Šumavy a na Nepomucku. Všechny objekty, ať se již vyskytují ve kterékoliv oblasti, spojuje jeden společný jev - chátrají. Jejich současný stav je poznamenán nezájmem veřejnosti nebo lépe řečeno těch institucí, které by zájmy veřejnosti měly zastupovat. Stav jednotlivých objektů je různý - podle finančních možností majitelů, kteří se většinou snaží bojovat proti vlivům přírody a živlů. Zůstává však skutečností, že již pouze asi dva ze všech hamrů jsou schopny provozu. Většinou již chybí vantroky, vodní kola jsou rozpadlá a samozřejmě i vnitřní zařízení není v ideálním stavu. Jsou ovšem i objekty řádně zapsané v seznamu státem chráněných památek, které již ve skutečnosti nexistují /např.

hamr Branná/. V některých případech se dostaly hamry do rukou nových vlastníků, kteří pro účely rekreace upravují pouze obytnou část objektu, zatímco výrobní část je ponechána osudu.

Jediným potěšujícím okamžikem z cesty je návštěva hamru v Dobříví u Rokycan. Tento velký hamr, poháněný čtyřmi vodními koly a vzácně vybavený strojním zařízením z 2. poloviny 19. století, byl zachován pouze rozhodným postojem obyvatel Dobříví a odpovědným přístupem zástupců MNV. Bohužel tento vztah je ojedinělý, příklad nezájmu o opravený hamr v Železné Rudě je typickým dokladem. Jistou nevýhodou hamrů pro jejich společenskou aktivaci je jejich většinou naprostá odlehlost od okolních sídlišť, komunikací a turisticky navštěvovaných oblastí, leží totiž většinou v opuštěných údolích na potocích, které jim dodávaly vodní energii.

Všechny uvedené hamry, které jsme navštívili, byly původně poháněny vodními koly na vrchní vodu, jejichž ϕ se pohyboval od 2,2 m do 3,5 m. Vlastní hamr byl poháněn samostatnou pohonnou jednotkou. Většinou šlo o kladiva chvostová, pouze na hamru v Dobříví jsou dvě ze čtyř kladiv nadhazovací. Další vodní kolo sloužilo k pohonu měchnů většinou zabudovaných v podstřeší poblíž vyhřívací pece. Někdy toto vodní kolo pomocí převodů pohánělo pískovcový brus o ϕ až 1,2 m, který sloužil k broušení vyrobeného nářadí. V některých případech byl brus poháněn samostatným kolem. Hamr byl vybaven minimálně jednou vyhřívací pecí /v některých případech až třemi - Kudrlův hamr/, poněvadž pod hamerským kladivem bylo zpracováváno železo za tepla. Vyhledávanou surovinou v poslední době byly železniční nákolky, které byly rozsekávány za tepla, později rozřezávány autogenem. Výrobky se řídily místní poptávkou, která se v kraji lišila. Tak v podhůří Šumavy byly vyráběny nástroje pro práci v lese a zpracování dřeva /Čachrov, Městiště/, v hamrech ležících více v kraji nářadí pro polní práce /Podhůří/. Některé z hamrů vyráběly i větší výkovky a byly zčásti začleněny do průmyslové produkce /Dobřív, částečně i Srby, Malenice/. Většina hamrů byla v činnosti až do nedávna. Poté, kdy výroba v nich byla zastavena, byly zapsány do seznamu chráněných památek a počaly nezadržitelně chátrat. Až na některé uvedené vy-

jinak jsou odepsány a jediným dokladem k tom, jak vypadaly a jak pracovaly, zůstane pár zažloutlých fotografií, film o hamrech a hamernících a potom už jen hromady rozvaleného kamene. Spolu s hamry zaniká i zajímavé řemeslo, které dnes ovládá necelá desítka lidí ve věku 60-80 let.

Zvrat nepříznivé situaci by mohlo přinést pouze okamžité rozhodnutí kompetentních orgánů, které by upozornily na společensko-politický význam technických památek a jejich podíl na formování společnosti.

Větrný mlýn v Kuželově

Pracovníci odboru vědy a techniky Technického muzea pokračovali i ve třetím čtvrtletí tohoto roku v restauračních a rekonstrukčních pracích na areálu kuželovského mlýna. Ve spolupráci s KSSPPOP v Brně se věnovali nejen poradensko-technické činnosti a vedení prací po stránce technické, nýbrž připravovali i technické výkresové podklady pro rekonstrukci chybějících částí a zajistili i odbornou restauraci některých kovových dílů, kterou provedli pracovníci muzejních dílen.

Vlastní práce na interiéru mlýna vstupují již do závěrečného stadia. Většina dílů náhonového ústrojí byla nově vyrobena, poněvadž stav původních byl velmi špatný. Byla zhotovena nová křídla větrného kola, hlavní hřídel, který byl již i uložen na své místo, části palečného kola, cévové kolo a opravena moučnice. Ve všech třech podlažích byly vyměněny nebo opraveny a nově položeny podlahy, nová schodiště, dveře a připravena nová okna. Velmi obtížná demontáž staré hlavní hřídele a zejména zpětná montáž hřídele nové, výměna hlavních nosných trámů druhého podlaží a přemístění a montáž mlýnských kamenů proběhly přes značnou rizikovost této práce hladce, vzhledem ke zručnosti a zkušenosti pracovníků místního JZD.

Díky aktivitě pracovníků TM se podařilo zajistit dostatečné množství šindelové krytiny na střechu mlýna a též její odborné položení.

Lze předpokládat, že při zachování dosavadních pracovních postupů a pracovního tempa bude mlýn plně rekonstruován a uveden do provozu v průběhu roku 1975 - na počest 30. výročí osvobození naší republiky.

Vodní mlyn ve Slupu

Po jednáních, o kterých jsme informovali v minulém čísle tohoto zpravodaje, uskutečnila se dne 3. července dohodnutá prohlídka objektu na místě samém a jednoznačně bylo rozhodnuto celou strojovnu včetně Francisovy turbíny odstranit a nahradit šesti vodními koly na spodní vodu, jak tomu bylo původně před jejich nahrazením turbínovým pohonem. TMS na základě tohoto rozhodnutí zažádalo o povolení ke zrušení tohoto energetického díla. Zatím Geotest Brno pokračuje v pracích na statickém zajištění vlastní budovy.

Na budování mlynářského muzea v obci Slup Technické muzeum Brno úzce spolupracuje se zemědělským muzeem Praha, které vypracovalo námět expozice a nyní se podílí na pořízení mlynářských zařízení. Ve mlýně bude instalováno funkčně staročeské složení i starý typ tzv. uměleckého mlýna s hranolovými vysévači a francouzskými kameny. Dále zde bude dokumentován podrobně vývoj mletí, proseívání meliva, vývoj pohonné síly a jejího převodu.

V Ý S T A V Y A E X P O Z I C E

Výstava VÝROBA VÍNA V MINULOSTI A DNES

Výstavu připravili pracovníci Národního polytechnického muzea v Sofii a instalovali v prostorách Technického muzea v Brně v rámci oslav 30. výročí vzniku Bulharské lidové republiky. Na řadě zajímavých exponátů, fotografií a dalšího dokumentačního materiálu byla znázorněna historie vinařství v Bulharsku a jeho současná vysoká úroveň.

Výstava byla zahájena dne 12. srpna a trvala do října 1974.

Výstava SOCIALISTICKÁ VÝSTAVBA SLOVENSKA VE FOTOGRAFII

Výstavu připravili pracovníci Technického muzea k 30. výročí Slovenského národního povstání. Na šedesáti fotografiích je dokumentována výstavba nejdůležitějších odvětví národního hospodářství a kulturního rozvoje Slovenska za uplynulých třicet let.

Výstava byla zahájena dne 22. srpna a skončila 30. září 1974.

Výstava ČESKÁ UMĚLECKÁ LITINA

Výstava připravená pracovníky Národního technického muzea v Praze a instalována v rámci spolupráce a vzájemné výmě-

ny výstav v Technickém muzeu v Brně. Na 270 vzácných exponátů dokumentuje vývoj železářství a uměleckého odlévání v českých zemích.

Výstava byla otevřena dne 10. září a potrvá do 13. října 1974.

Výstava JAK SE DŘÍVE CESTOVALO

Výstavu připravili pracovníci Národního technického muzea v Praze a instalovali v Technickém muzeu v Brně v rámci spolupráce a vzájemné výměny výstav obou muzeí. Znázorňovala celkový průřez historií používaných přepravních prostředků od nosítek, přes formanské vozy, dostavníky, bicykly, motocykly, automobily až k moderní železniční dopravě. Výstava byla doplněna cennými modely dopravních prostředků.

Výstava byla otevřena dne 10. září a potrvá do 15. října 1974.

Stálé expozice Technického muzea

VODNÍ ENERGETIKA

PARNÍ ENERGETIKA

PANORAMA, stereoskopické promítání barevných diapozitivů, uvedla ve III. čtvrtletí celkem 6 programů.

SBÍRKOTVORNÁ ČINNOST

V evidenci I. stupně sbírkových předmětů bylo zaznamenáno 1.867 přírůstkových čísel. Převážnou většinu tvoří publikace knihovny, kterou Technické muzeum získalo z pozůstalosti akademika Piška, dále elektronky, součásti zařízení větrného mlýna a umělecké odlitky.

Do Brna byly z Ostravy převezeny další renovované exponáty z oboru městské hromadné dopravy a to trolejbus Tatra T-400 a chassis trolejbusu stejného typu s částečnými řezy. Jejich přepravu z nádraží ve Slatině zajistil Tramvaj-klub. Trolejbus T-400 byl vyroben v n.p. Tatra Kopřivnice v roce 1953. V ostravské městské hromadné dopravě byl do roku 1971.

ODBORNÁ A VÝZKUMNÁ ČINNOST

Seminář k historii městské hromadné dopravy na Ostravsku

Ve dnech 12. a 13. září 1974 uspořádalo Technické muzeum v Brně spolu se závodní pobočkou ČVTS Dopravního podniku města Ostravy seminář k historii městské hromadné dopravy na Ostravsku. Konal se v přednáškovém sále Dopravního podniku města Ostravy a sešlo se na něm 72 účastníků.

První den jednání byly předneseny tyto referáty:

Ing. Miroslav B e r k a
Zahajovací projev

Lubomír B a u e r
Muzejní dokumentace oboru městská hromadná doprava

Ing. Rudolf P a v e l e k
K historii městské hromadné dopravy v Ostravě

Ing. Ladislav H o l u b
Vývoj trolejbusové dopravy v Ostravě

Dr. Ludvík L o s o s
Přehled historie městské hromadné dopravy v Severomoravském kraji

Karel G a r b a
Budoucí koncepce městské hromadné dopravy v Ostravě

V závěru prvního dne semináře se uskutečnila exkurse v Ústředních dílnách DP města Ostravy.

Na programu druhého dne semináře byla diskuse k předneseným referátům a exkurse "Po stopách zaniklých drah Ostravska".

Pro účastníky semináře a další zájemce o problematice městské hromadné dopravy byly vydány referáty ze semináře.