

investigáni stopy:

dvanáct ohrožených



investigations of industry:

twelve sites at risk

výzkumné centrum průmyslového dědictví čvut
research centre for industrial heritage of the czech technical university in prague
pod juliskou 4, 166 34 praha 6, <http://vcpd.cvut.cz>



i n d u s t r i á l n í s t o p y / v e s t i g e s o f i n d u s t r y

d v a n á c t o h r o ž e n ý c h / t w e l v e s i t e s a t r i s k

industriální stopy: dvacet ohrožených

vestiges of industry: twelve sites at risk

výzkumné centrum průmyslového dědictví čvut

research centre for industrial heritage of the czech technical university in prague

pod juliskou 4, 166 34 praha 6, <http://vcpd.cvut.cz>

tato publikace byla vydána za podpory bayosan čr, spol. s r.o. při příležitosti konání 2. mezinárodního bienále
technické památky a konverze objektů industriální architektury 2003
ekotechnické muzeum praha 6, 24. - 28. června 2003

úvodem / introduction
benjamin fragner

přeložila / english translation by
robin cassling

texty shromáždila a připravila / texts compiled and prepared by
vladislava valchářová

fotografie / photographs by
linda jelínková, benjamin fragner, tomáš šenberger, jan mašek, josef petrik, archiv a knihovna ntm, npú plzeň, npú ostrava

grafická úprava / typography
adam b. bartoš

tisk / printers
tiskárna gta, kostelní 42, praha 7

zvláštní dík za pomoc při přípravě publikace / special thanks to
aleně benešové, aleně borovcové, milanu dadokovi, pavlu domanickému, evě dvořákové, janu hozákovu, janu kaštánkovi, petru krajčimu,
janě kynclové, lindě maškové, miloši matějovi, miloši melzerovi, josefu petrikovi, zdeňku raslovi, tomáši šenbergerovi, františku štědrému,
heleně šulcové, jaroslavu vitovi, petru vorlíkovi

národnímu technickému muzeu / national technical museum



stavby silnic
a železnic

ČESKOMORAVSKÝ
CEMENT

HECIMING GROUP



PŘEHLED

kultury a umění v Praze

ČESKÁ
SPORTELNA

Hlavní partner



o b s a h

c o n t e n t s

úvodem / introduction

benjamin fragner | 6

- 1 branické ledárny / braník ice house | 8
- 2 cukrovar bedihošť / bedihošť sugar refinery | 12
- 3 důl alexandr ostrava / alexandr pit in ostrava | 14
- 4 holešovický přístav / holešovice dock and station | 16
- 5 huť šindelová / šindelová ironworks | 20
- 6 jatky aš / aš abattoir | 22
- 7 nádraží plzeň - jih / plzeň - south station | 26
- 8 pivovar postolopry / postolopry brewery | 30
- 9 sladovna v podbabě / podbaba malt house | 32
- 10 škrobárna mladá boleslav / starch factory in mladá boleslav | 34
- 11 textilka šumperk / textile workshop in šumperk | 38
- 12 železárný kladno / kladno ironworks | 40

industriální dvanáct ohrožených stopy:

Nejen těchto dvanáct industriálních památek zůstává ohroženo. Bylo by možné uvést další. Zumbožený stav je výsledkem souhry mnoha okolností. Po léta chybějící údržba, jindy velikáštví plánovačů či řemeslnické bastlirství, přehlížení i obvyklé předsudky dokonaly, co nestačilo podlehnout hospodářské exploataci. Od devadesátých let sice výrazně silí zájem o technické památky a průmyslové dědictví, chybějí ale peníze na opravy a nové využití, navíc přibyla objektů a celých areálů, které zůstávají v důsledku útlumu výroby opuštěné, prázdné. Některé se zaměřenými majetkovými vztahy chátrají díky nevyjasněné budoucnosti i jako zástava protahujících se konkurenčních řízení, také jako záloha developerských hrátek.

Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT systematicky shromažďuje podklady pro databázi industriálních objektů a technických památek na území České republiky. Spolupracuje při tom s řadou předních odborníků památkových ústavů, muzeí, s architektky, historiky průmyslových oboř i představiteli veřejných iniciativ. Daří se získat dosud postrádaný reprezentativní přehled - nejen proto, abychom alespoň na poslední chvíli podchytili, co zvolna mizí v nenávratnu růmíř a sběrných surovin.

Informace by měly být impulsem pro záchrana a nové využití nedoceněných hodnot. Reflekují vzemutí i pád slibných technologických a hospodářských koncepcí, celých výrobních oboř. Jsou poselstvím o technickém důvěře, podnikatelské ctižádosti, záhytným místem a symbolickou kotvou v paměti míst, příkladem stavebního umění s nezaměnitelnými rysy industriální architektury, oscilující mezi účelností a reprezentativností. Jejich vnímání (a budoucí užívání) obohacuje příběh vzniku a proměny, napětí ze setkání a dotyků technických prvků a výtvarných motivů, řemeslněných detailů. Estetickou hodnotou se stávají přiznané stopy zaniklé činnosti, mýjejícího času, opotřebení či neukončenost, znaky stáří a existence.

Z mnoha desítek jsme pro první v sérii připravovaných sborníků vybrali především objekty, kolem nichž se právě něco děje, na které se z nejrůznějších důvodů soustřeďuje pozornost. U nichž probíhají diskuse o nezbytné ochraně a stahuji se kruhy protichůdných investorských i profesních hledisek a zájmů.

Převážná část publikovaných staveb také byla (s mnoha dalšími) zadána jako téma alternativních studentských projektů záchrany a nového využití: dlouho zanedbávané Branické ledárny, povodní a novými investicemi ohrožený Holešovický přístav, nádraží Plzeň - jih, pivovar v Postoloprech... Souvisejí i s přihlášenými příspěvky konference, jako například jatka v Aši s kulturními sociálními projekty site-specific a Důl Alexandr v Ostravě s úvahami o zachování autenticity památky.

V jednom případě, u sládovny v Podbabě, právě probíhalo bourání přímo v sousedství Výzkumného centra průmyslového dědictví, zatímco jsme publikaci předávali do tisku.

Jindy jsme byli vyzváni, abychom se zúčastnili projednávání dalšího osudu industriálních staveb, zaujali stanovisko ke stavebně technickému stavu a pomohli formulovat názor na jejich kulturní hodnotu. Snad to pomůže například u opuštěných hutních objektů či u bývalé mladoboleslavské škrobáry.

Sborník rovněž čerpá z výsledků zahájených tematických a oborových výzkumů, kterým se VCPD věnuje: Mapování cukrovarů a pivovarů v Čechách, jako představitelů typického místního průmyslu a „ohrožených druhů“. Meziválečná industriální architektura, která zůstává reprezentantem mimořádného hospodářského vzepětí i technických a kulturních počinů v období mezi dvěma světovými válkami na území bývalého Československa. Rehabilitace a oživení opuštěných průmyslových oblastí a areálů, jakýsi průmyslových úhorů, brownfields, s využitím pozitivního poselství, kulturní zkušenosti a hodnot průmyslového dědictví.

Publikace vychází při příležitosti 2. bienále o technických památkách a konverzi objektů industriální architektury a může být jen jedním z impulsů. Následovat budou publikace s informacemi a příklady z průběžně naplňovaného registru průmyslového dědictví. Daří se ale rozvíjet také aktivity, které odbourávají předsudky, prohlubují zkušenosti, oživují fantazii. Po vzájemné výměně představ na setkáních v prostorách staré kanalizační čistírny roku 2001 a 2003 (a plánované konferenci o meziválečné industriální architektuře v roce 2004) by letošní bienále mohlo mít za dva roky pokračování v pozoruhodné industriální atmosféře Kladna a Vojtěšské huti. V místech, která zatím představuje poslední příspěvek této publikace.

Její průběžnou aktualizaci obsáhnou internetové stránky na adrese <http://vcpd.cvut.cz>.

Benjamin Fragner

Twelve Sites at Risk: Investigations of Industrial Sites

The twelve industrial monuments presented in this publication are not the only that remain threatened. Many more examples could also be cited. This dire state of things is the result of a combination of many different circumstances. Years of neglected maintenance, or conversely grandiose plans and patchwork craftsmanship, and disregard for even the usual standards, is what finished off what had not already succumbed to economic exploitation. Since the 1990s, interest in technical monuments and industrial heritage has grown remarkably, but there is lack of money for the renovation of the sites and for finding new uses for them. Furthermore, the number of buildings and entire sites that, owing to the decline in the manufacturing sphere, remain abandoned and empty has increased. Some sites, with obscure property-right relations, are going to ruin owing to the absence of any clear plans for their future, or as a pawn in drawn-out tender proceedings, or even as collateral in a developer's intrigues.

The Research Centre for Industrial Heritage of the Czech Technical University is engaged in the systematic collection of documentation for input into a database of industrial buildings and technical monuments on the territory of the Czech Republic. In this aim it works together with a number of top experts from the conservation bureaus and museums, and with architects, historians of industrial fields, and representatives of public initiatives. Thus far the Centre has managed to put together a representative overview, which to date had been lacking, naturally with the intention that it can do more than just provide us with a record of what is irretrievably vanishing into the rubbish heaps and junkyards.

Information should be the impulse for the conservation and re-use of unrecognised treasures. These reflect the rise and fall of promising technological and economic concepts and entire production fields. They bear the tidings of technical genius, entrepreneurial ambition, a symbolic anchor in the memory of places and a foothold in the past, an example of the art of building with the irreplaceable features of industrial architecture, oscillating between functionality and impression. How they are perceived (and how they will be used in the future) is enriched by the course of their emergence and transformation, by the tension arising out of the confrontation and fusion of technical elements, artistic motives and crafted details. The recognised vestiges of an extinct activity, the passage of time, wear and fragment, the signs of age and existence, these become an aesthetic value.

For the first in the series of planned volumes, we have selected, from among the many possibilities, primarily those buildings on which some activity is centred right now, and which for various reasons have become the focuses of attention. These sites have become the topic of discussions over their necessary conservation and the point around which circles of varying investment and professional interests and viewpoints have been drawn.

One such example is the Podbaba Malt House, where demolition was taking place even in the immediate vicinity of the Research Centre for Industrial Heritage, while we were preparing the publication for print.

Elsewhere we have been called on to participate in the discussions on the fate of industrial buildings, to adopt a position on the structural-technical state of a building, and to assist in formulating an opinion on the cultural value of sites. Perhaps this will be of help in the case of abandoned ironworks' sites or in the former Starch Factory in Mladá Boleslav.

The larger part of the published buildings were (along with many others) also assigned as subjects for alternative student projects for conservation and finding new uses for sites: the long-neglected Braník Ice House, the Holešovice Dock and Station threatened by flooding and new investments the Plzeň - South Station, and the Postoloprty Brewery. They have also been connected with submitted contributions for the conference, such as, for example, the Abattoir in Aš, which is connected with the site-specific cultural and social projects, and the Alexandr Mine in Ostrava , which is connected with ideas relating to preserving the authenticity of monuments.

They also draw on the results of thematic and specialised research studies that have been initiated and that the VCPD / The Research Centre for Industrial Heritage/ focuses on: an overview of refineries and breweries in the Czech lands, as representative of typical local industry and "threatened forms" inter-war industrial architecture, which remains representative of the outstanding economic boom and technical and cultural activity on the territory of the former Czechoslovakia in the period between the two world wars; the rehabilitation and renewal of abandoned industrial areas and sites, industrial "wastelands" and brownfields, through the application of a positive mission, cultural experience, and the values of industrial heritage.

The volume published on the occasion of the 2nd Biennial on technical monuments and the conversion of sites of industrial architecture can be only one impulse. Also prepared are publications with information and examples from the regularly expanding register of industrial heritage. It has been possible to develop activities aimed at breaking down prejudiced attitudes, deepening experiences, and awakening the imagination. Following the exchange of ideas at the Biennial in 2001 and now in 2003, in the space of the former sewage treatment plant in Prague Bubeneč and after the planned conference on inter-war industrial architecture in 2004, the Biennial could in two years time be continued in the impressive industrial atmosphere of Kladno and the Vojtěch Ironworks, in locations that for now form the final contribution to this publication.

The up-to-date version of the publication is found also at the following website: <http://vcpd.cvut.cz>.

Benjamin Fragner



► společenské ledárny v braníku

modřanská (u ledáren) čp. 238 praha 4 - braník

č. kat.: 451/I - braník

kraj praha

kulturní památka, rejstř. č. 41485/134, od 22. 10. 1990

Areál Společenských ledáren zaujímá lichoběžníkový pozemek na pravém břehu Vltavy. Bezprostředně u říční laguny se nachází budova lednice s výtahy a strojovnami. V impozantním halovém interiéru byl skladován led těžený v zimních měsících z hladiny řeky. Na jižní straně byly stáje s byty pro zřízence, podél řeky dílny a strojovny a v severní části pozemku administrativní budova a skladишť s kovárnou a kolárnou.

Ledárny v letech 1909-1911 vyprojektoval Josef Kovařovič a postavila karlínská firma Václav Nekvasil. Dominantou areálu je lednice, hala o rozloze 2.300 m², konstrukčně zajímavá raným použitím železobetonového skeletu. Dno lednice je z důvodu ochrany proti povodním zvýšeno o 4 m nad okolní terén a normální hladinu vody. Zdivo stěn nad základy je 2,5 m silné s izolační vzduchovou vrstvou o tloušťce 25 cm. Stěny jsou skosené se zesíleným nárožím a členitou atikou, takže lednice zvenčí připomíná masivní hranolovitý egyptský chrám. Střechu proráží třináct větracích otvorů krytých věžičkami. zadní fasáda je obrácena k laguně, z níž se pomocí tří šíkmých





3

elevátorů dopravovaly do lednice nasekané kry. Podjezdy s rampami sloužily k vybírání a expedici. Mohlo se zde skladovat až 200,000q ledu.

Secesní stavby areálu se vyznačují hodnotnou architektonickou výzdobou v kombinaci omítaného a režného zdíva z červených cihel, vyskládaného do diagonálních obrazců. Secesní rostlinný i geometrický dekor lemují otvory, v podobném duchu jsou vyrobeny mříže, vrátky a jiné kovové prvky.

Ledárny ukončily provoz roku 1954, kdy byla dobudována Slapská přehrada a řeka přestala zamrzat. Od té doby nebyly opravovány a sloužily různým uživatelům ke skladování, nejčastěji potravin. V současné době jsou již stavby vážně narušené. Postupně vznikala řada projektů na využití areálu, např. jako centrum volného času, ztroskotala však na nedostatku financí. Záchranu brzdily majetkové spory, ledárny se staly předmětem konkursního řízení. Nový majitel uvažuje o komerčním využití pozemku, o stavbě supermarketu, administrativní budovy a parkoviště.

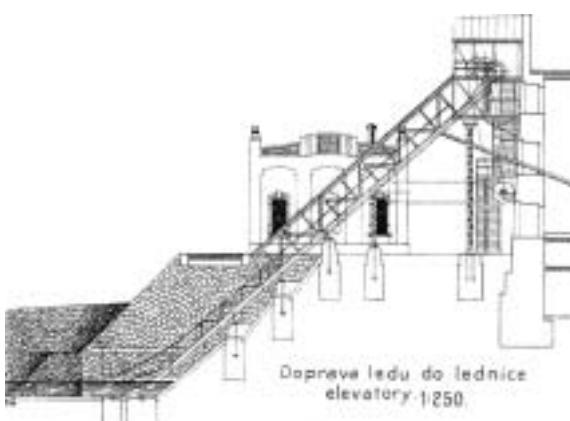




6

Literatura:

Společné ledárny v Praze, *Kvas XXXIX*, 1911, s. 83; Genossenschaftlichen Eiswerke in Braník, *Der Bierbrauer aus Böhmen XXXIX*, 1912, s. 74-77; Společenské ledárny v Braníku, *Kvas XL*, 1912 s. 63-65, 88, 244; Josef Kovařovič, Společenské ledárny v Braníku. *Technický obzor XX*, 1912, s. 63-67; Český svět IX, 1913; Yvonne Janková, Podaří se uchovat stavební památku Branické ledárny? *Technický magazín XXX*, 1987, č. 1, s. 44-47; Nové využití pro Branické ledárny, *Technický magazín XXXI*, 1988, č. 3, s. 4-11; Milena Šenbergerová - Tereza Šenbergerová, Akciové ledárny v Praze Braníku (výzkumný úkol MK ČR), SÚPP, Praha 1997; Benjamin Fragner, Vzpomínky, které nemusí zmizet, *Hospodářské noviny*, 25.6.1999; Yvonne Janková, Branické ledárny Praha 4, Praha 2000 (nepublikovaný rukopis); Yvonne Janková, Branické ledárny v Praze 4, *Zprávy památkové péče LXII*, 2002, č. 2, s. 37-41.



7



8

1 | detail průčelí, foto 2003

2 | štíť správní budovy, foto 2003

3 | správní budova, foto 2003

4 | repro Český svět, 1913

5 | severovýchodní nároží, foto 2003

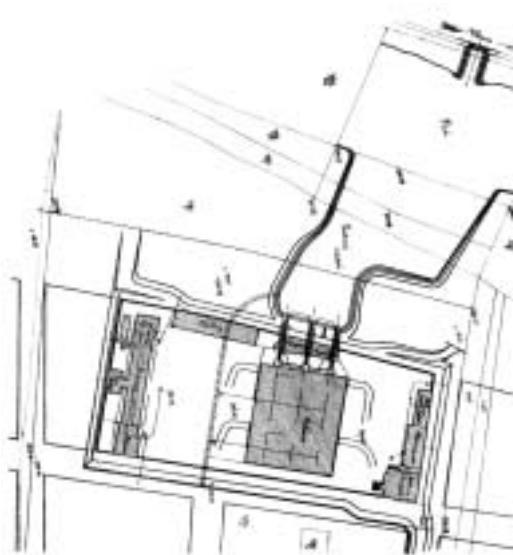
6 | jihozápadní nároží, foto 2003

7 | repro Technický obzor, 1912

8 | detail fasády, foto 2003

9 | situace, repro Technický obzor, 1912

9



cukrovar bedihošť

bedihošť

č. kat.: 116/1 - bedihošť

olomoucký kraj

objekty nejsou památkově chráněny

Cukrovar, založený společností vedenou podnikatelem Karlem Antonem

Primavesi, byl uveden do provozu roku 1851. V roce 1874 se stal majetkem

Verein der mährischen Zuckerfabriken in Olmütz.

Od roku 1870 vedla k cukrovaru železnice. Poté, co v roce 1892 proběhla první rekonstrukce, při níž byly vybudovány tzv. Riedingerovy dopravní kanály pro transport řepy vodním proudem, výroba vzrostla dvojnásobně. Cukrovar byl dále rozšířen v roce 1905 výstavbou na pozemcích v sousedství, dva roky poté jej však postihl velký požár. Dnešní podoba areálu pochází z období modernizace rafinerie v letech 1908-1912, kdy byla nainstalována mj. parní turbína. Poté se cukrovar dostal do majetku Creditbank Wien. V roce 1915 se začalo s výrobou rafinovaného cukru. Po roce 1919 se cukrovar stal součástí Spolku moravských cukrovarů se sídlem v Olomouci. Rozsáhlá rekonstrukce technologického zařízení umožnila zvýšit kapacitu provozu na 800 tun řepy denně.





2

Roku 1948 byl cukrovar znárodněn, od šedesátých let náležel ke koncernu Středomoravské cukrovary Uherské Hradiště a specializoval se na výrobu krystalového cukru. Provoz surovárenské části cukrovaru byl zrušen v roce 1987, v roce 1989 se ještě zpracovávala v rafinérské části těžká štáva z okolních cukrovarů a potom byl provoz zcela ukončen. V blízkosti se měl stavět nový cukrovarnický kolos, závod na zpracování 6.000 tun řepy denně, plán se však už neuskutečnil.

V roce 1989 byl cukrovar odstaven, strojní zařízení demontováno a stavby od té doby nevyužívány. Po roce 1993 se soukromý majitel pokoušel v halách vyklizeného cukrovaru rozjet novou potravinářskou výrobu a zachovat tak jedinečný typologický doklad průmyslové architektury.

Prameny:

SOA Prostějov, fond stavbení archiv, sign. D655/36 (plány, dobové fotografie)

Literatura:

Ppe [Petrá Peterková], heslo Bedihošť (Prostějov), Cukrovar, in: Hana Hlušičková (ed.), *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku I*, Praha 2001, s. 360-361.



3



4

- 1 | průčelí budovy saturace, foto 2003
- 2 | pohled ze dvora, foto 2003
- 3 | celkový pohled, foto 1912
- 4 | interiér haly saturace, foto 2003

► důl alexandr ostrava

ostrava - kunčičky

**č. kat.: 672, 673, 676, 677, 678, 679, 685, 686, 689, 690,
693, 694, 695**

moravskoslezský kraj

kulturní památka, rejstř. č. 10423/8-3329, od 24. 9. 2001

Důl byl postaven společností c. k. privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda v letech 1896-1901 na katastru obce Kunčičky při železniční trati z nádraží Ostrava - střed do Frýdku-Místku. Stavba nového důlního podniku na zelené louce umožnila vytvořit velkorysou architektonickou kompozici přeskupeného čestného dvora. Průmyslový areál zde prezentuje sebevědomí industriální doby prostřednictvím tradičních motivů šlechtických sídel. Hlavní osu kompozice, orientované na přiléhající železniční trať, tvoří průmyslový komín a kotelna, po stranách jsou křídla v podobě jámových budov a těžních věží s historizujícími architektonickými motivy - balustrádami, nárožními vázami apod. Těžní jáma byla vybavena dvouválcovým parním těžním strojem Breitfeld-Daněk z roku 1897 s Kraftovým ventilovým rozvodem a větrní jáma dvouválcovým parním těžním strojem Bromovský, Schulz & Sohn z roku 1901, ventilátory Guibal z roku 1896 a Hasbach z roku 1899.



Na hlavní kompoziční osu kolmo navazovala centrální komunikace povrchu s alejí akátů, kolem níž byly umístěny hlavní provozní a pomocné objekty. Současně s budováním dolu probíhala výstavba dělnických kolonií tzv. staré kolonie z let 1894-1899 a v letech 1900-1904 tzv. nové kolonie. Na areál dolu a přilehlou starou dělnickou kolonii navazoval park, který dále rozvíjel barokizující výtvarnou koncepci.

Původní velkorysá urbanistická kompozice byla v roce 1913 z provozních potřeb narušena výstavbou uhlenného prádla mezi oběma jámovými budovami a výstavbou nové strojovny s elektrickým těžním strojem. Po ukončení těžby roku 1992 a následné demolici uhlenného prádla došlo paradoxně k rehabilitaci původní prostorové koncepce.

Povrch dolu Alexandr je pravděpodobně jediným známým příkladem svého druhu, s dochovanými základními objekty, kterými jsou obě jámové budovy, těžní věž, kotelna a komín.

Literatura:

František Čapek, Popis důlních podniků ostravsko-karvinského kamenouhelného revíru a jejich organizace, in: *Kamenouhelné doly ostravsko-karvinského kamenouhelného revíru v Mor. Ostravě, Moravská Ostrava 1929*; M. Baše - O. Havlová, *Technické památky Ostrava. II. etapa, kolonie ostravské aglomerace, Praha 1972*; MAT [Miloš Matěj], heslo Ostrava, Hornictví, Těžba uhlí, Důl Alexandr, in: Hana Hlušičková (ed.), *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku II*, Praha 2002, s. 558-559.



1 | současný stav, foto 2003

2 | situace, 2003

3 | úřednický dům v kolonii, foto 1904

4 | celkový pohled (vpředu prádlo), kolem roku 1920

4





► obchodní a ochranný přístav s překladištěm v holešovicích

jankovcova čp. 778, 785, 1057, 1058, 1059, 1060, 1366

č. kat. území: 73012 - holešovice

kraj praha

kulturní památka, rejstř. č. 5214111-2318, od 29. 10. 2002

V území, vymezeném meandrem Vltavy, se koncem 19. století díky rozvoji průmyslových podniků výrazně rozrůstala nová pražská čtvrť Holešovice.

V lokalitě na Maninách vybudovala firma Lanna v letech 1892-1894 přístav, který byl součástí širšího plánu využití toku Vltavy od Manin po Pelc-Tyrolku a Císařský ostrov. Na přístav těsně navazovalo seřaďovací nádraží uvedené do provozu roku 1906. Uměle vyhloubený přístav 750 m dlouhý a 100 m široký byl pouze 2 m hluboký, což bylo dostačující pro tehdejší plavidla.

Celý areál přístavu a nádraží je slohově jednotný, ohraničený zdí. Byl postaven v letech 1906-1908 podle projektu Františka Sandra, stálého spolupracovníka Kanalizační komise a autora architektonického řešení četných vodních staveb. U vstupu do přístavu jsou symetricky umístěny budova bývalé celní správy čp. 1057 a budova přístavního dozoru čp. 1060, v osovém průhledu se nachází objekt služební budovy dráhy čp. 1058 a vlevo původní celní skladiště čp. 1059. Dva drobnější objekty čp. 788 a čp. 789 původně sloužily železničnímu a přístavnímu personálu. Všechny budovy jsou



holešovický přístav



3

většinou jednopatrové s bohatě členěnými fasádami s výrazným střídáním lizénových a obloukových prvků v kombinaci červeného režného zdiva a hladké omítky v krémové barvě. Sedlové střechy zdobené věžovitými útvary jsou výrazně vysazeny na zdobených trámech.

Ve 20. letech zanikla tovární vlečka vedoucí do přístavu z jižní strany. V letech 1926-1928 bylo na vnější kose přístavu postaveno veřejné skladiste čp. I 366, pozoruhodné dílo meziválečné architektury. Konstrukci železobetonového skeletu s plochými bezprůvlakovými stropy a polygonálními sloupy s hřibovými hlavicemi provedla firma K. Skorkovský. Architektonické řešení ve funkcionalistickém stylu vypracoval František Bartoš, žák Josefa Gočára.

Areál obchodního přístavu je důležitým dokladem stavebního a urbanistického vývoje Holešovic. Zároveň představují budovy přístavu samostatně i ve svém celku ojedinělý případ industriálního souboru spojujícího funkci s vysokou kulturou architektonického řešení. Plánovaná zástavba by tento řad narušila.



4



5



6

Prameny:

Archiv Stavebního odboru Prahy 7, AA NTM (celnice)

Literatura:

Obchodní a ochranný přístav s překladištěm v Holešovicích, Administrační zpráva obce královského hlavního města Prahy, 1891, s. 154; 1895, s. 144-148; 1898, s. 241; 1908/10, č. 2, s. 561; Stavba přístavu v Praze-Holešovicích, Praha 1895; František Bartoš, Veřejná skladiště v Praze, Stavitel X, 1929, s. 134, 135, 136, 137; Zdeněk Wirth, Zmizelá Praha 5 (Opevnění, Vltava a ztráty na památkách), Praha 1948, s. 80; Zdeněk Lukeš - Jan Svoboda, Praha 7 - 100 let moderní architektury 1885-1985, Praha 1985, s. 17 a 35; Jan Jakub Outrata, Obchodní a ochranný přístav v Holešovicích. Příspěvek k poznání industriální architektury v Praze, in: Pražské památky 19. a 20. století (Staletá Praha XXIII), Praha 1997, s. 159-168.

1 | přístavní dozor, foto 2003

2 | celní skladiště, foto 2003

3 | veřejné skladiště, repro Stavitel 1929

4 | veřejné skladiště, pohled od řeky, repro Stavitel 1929

5 | veřejné skladiště, interiér, repro Stavitel 1929

6 | František Sander, celnice, 1906, repro AA NTM

7 | situace, repro 1997

legenda:

1 | celní expozitura čp. 1057

2 | přístavní dozor čp. 1060

3 | služba dráhy čp. 1058

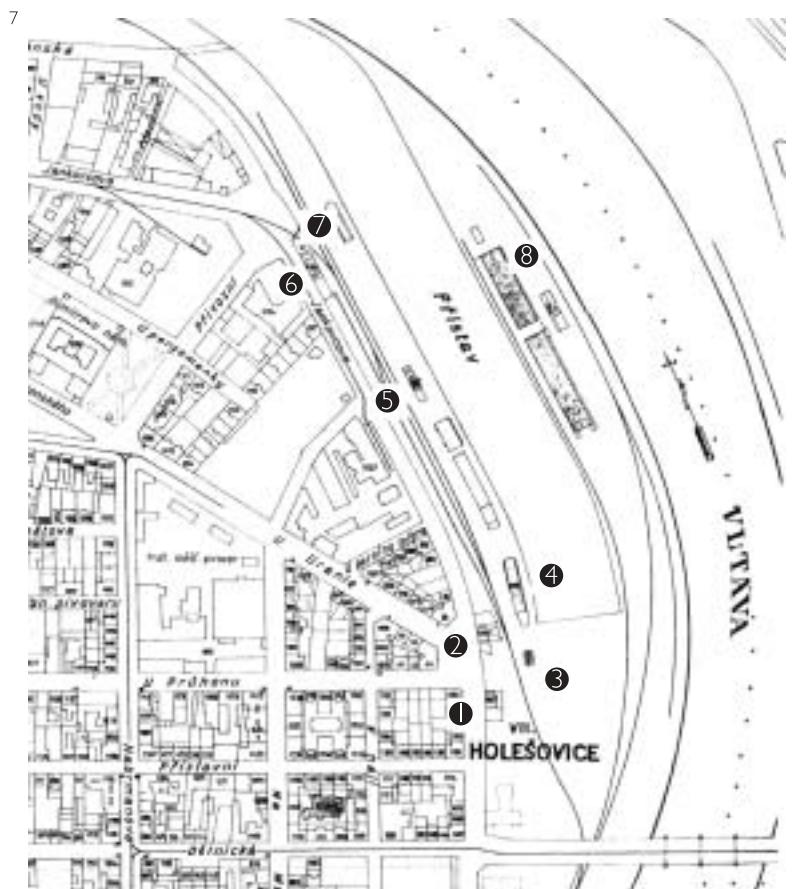
4 | celní skladiště čp. 1059

5 | obydlí dozorce čp. 789

6 | železniční zřízení čp. 788

7 | hradlo

8 | skladiště čp. 1366



Hut stojí osamoceně na pozemku vedle hlavní silnice z Rotavy do Nejdku, na bývalém jindřichovickém panství, které patřívalo Nosticům. Byla v provozu v letech 1818 - 1873. Vytavené surové železo přetvářely hamry na tyčovinu a plech. Později pracovala v Šindlové válcovna, cínovna, zinkovna plechů a slévárna. Zanikly až s postupující koncentrací hutního průmyslu v roce 1930.

Dochovaly se zbytky vysoké pece, slévárny a strojovny. Mohutné těleso vysoké pece ve tvaru komolého jehlanu o původní výšce má dole dva výklenky pro odpich železa a dmýchání vzduchu během tavby. Pec byla obklopena provozními budovami, zavážení probíhalo v patře zadní stavby. Mezi ní a pecí jsou zbytky vodního kanálu, kde byla obslužná zařízení s vodními kolys. Vysoká pec a budovy přípravny vsázky jsou bez střechy, s rozpadajícími se zdmi a v prostoru vodního kola jsou ztrouchnivělé trámy z propadlé střechy. Okolní terén i vnitřní prostory hutě jsou zarostlé křovinami z náletu. Přesto zbytky zdí, provedené v působivé barevné kombinaci kamenných kvádrů, struskových tvárníc a lícových cihel, upomínají



na novorománské architektonické ztvárnění hutě, které bylo zřejmě dílem stavitelů nostického panství v polovině 19. století.

Pozemek, na kterém se huť nachází, spravuje nyní Fond národního majetku. Huť v Šindelové je jednou z mála památek, které u nás dokumentují starší vývojové období výroby železa v dřevouhelných vysokých pecích. Je zároveň i posledním významným hmotným dokladem hutnictví v Krušnohoří.

Prameny:

SOA Plzeň, pobočka Žlutice, hutní inventáře kart. č. 103 a 383, účty z přestavby kart. č. 385; Archiv NM, Eichlerova sbírka, sign. G 48, č. 573

Literatura:

Zdeněk Rasl, Železářská vysokopevní huť v Šindelové. *Zprávy památkové péče* LIII, 1993, č. 8, s. 300-303; Zdeněk Rasl - Pavel Zahradník, Železářská vysokopevní hut v Šindelové podruhé. *Zprávy památkové péče* LV, 1995, č. 2, s. 74-76; Josef Petrik - Zdeněk Rasl, *Hut Šindelová* (výzkumný úkol MK ČR), SÚPP, Praha 1996



1 | přípravná vsázky, foto 1993

2 | zbytky štítu úpravny, foto 1993

3 | situace, 2002

4 | zbytky vysoké pece a strojovny, foto 1995





► městské jatky

krajkařská ulice čp. 1275 aš

č. kat.: 1374

karlovarský kraj

objekty nejsou památkově chráněny

Na základě zákona z roku 1873 a vyhlášky, zakazující porážku dobytka ve městě, nechalo město Aš v roce 1890 vybudovat jatky a zprovoznilo je v roce 1899.

Areál jatek z konce 19. století zahrnuje správní budovu a vážní domek u vstupu, dvě haly určené pro prodej dobytka propojené s porážkou a dále dílnu na jateční zpracování masa, stáje a skladu. Vlečka umožňovala spojení s dráhou. Začátkem 20. století byly přistavěny garáže a trafostanice.

Konstrukci trojlodních hal tvoří litinové sloupy podpírající dřevěné vaznicky krovu. Materiál stěn, neomítnuté zdivo z tvrdě pálených cihel v červené a černé kombinaci, je charakteristickým znakem většiny továrních budov, vzniklých kolem roku 1900 v ašském regionu. Drobné detaily cihlové, dřevěné i kovové, připomínají nástup secese. Dochováno je původní dláždění a obklady, originálním výtvarným prvkem jsou obloukové konzoly podpírající loubí,

2





Provoz jatek skončil v roce 1964, pak se budovy do roku 1989 využívaly jako skladы a tržnice. Nyní jsou ve vlastnictví Technických služeb města Aš.

Nevhodné využití a následné přestavby mohou ohrozit tento unikátní doklad průmyslové architektury bývalých Sudet.

Prameny:

Archiv Stavebního odboru Městského úřadu Aš (plány přestavby z r. 1910)

Literatura:

Jana Halenková - David Ešner, Aš (výzkumný úkol MK ČR), SÚPP, Praha

1999; výt [Jaroslav Vít], heslo Aš (Cheb), Potravinářství: Jatky městské, in:

Hana Hlušičková (ed.), *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku I*,

Praha 2001, s. 348.





1 | detail průčelí, foto 2003

2 | hala prodeje, foto 2003

3 | stáje, foto 2003

4 | detail fasády, foto 2003

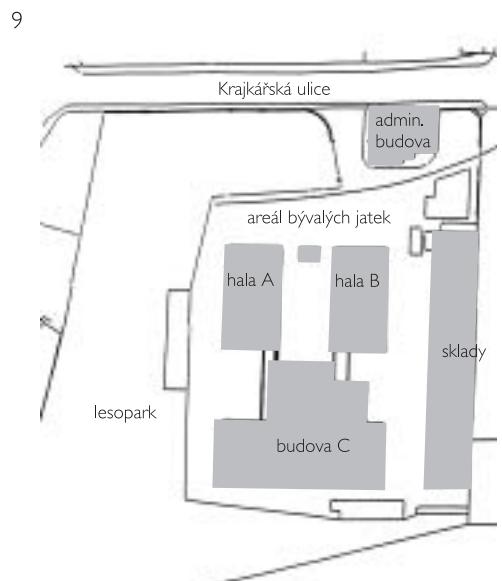
5 | loubí u porážky, foto 2003

6 | průjezd, foto 2003

7 | hala porážky, foto 2003

8 | hala porážky, interiér, foto 2003

9 | situace, 1999





PLZEŇ JIŽNÍ PŘEDMĚSTÍ

► železniční zastávka

plzeň - říšské předměstí / jižní předměstí

koperníkova čp. 574 plzeň - město

č. kat.: 1513

plzeňský kraj

kulturní památka, rejstř. č. 10854/4-5039, od 11. 9. 1995

V terénním zářezu jihozápadně od centra Plzně vedou dvě železniční tratě:

trať Smíchov - Plzeň - Domažlice - Brod n. L., dostavěná Českou západní dráhou v roce 1862 a trať Dráhy Františka Josefa Vídeň - České Budějovice - Plzeň - Cheb, dokončená v roce 1872. Mezi oběma dráhami byla na počátku 20. století zřízena zastávka pro osobní vlaky Plzeň - Říšské předměstí, kterou využívali hlavně zaměstnanci Škodových závodů. Přemostění trati z roku 1898, v prodloužení dnešní Koperníkovy ulice, odděluje příjezdovou a odjezdovou budovu. Obě budovy působí nečekaně honosným dojmem.

Nejdříve byla postavena západně od mostu odjezdová hala, jejíž projekt vznikl pravděpodobně na c. k. ministerstvu železnic ve Vídni v letech 1899-1903. Nižší západní část budovy u nástupiště s čekárnami a restauracemi v přízemí a byty v patře působí nenápadně a připomíná normalizované železniční stavby. Architektonicky zajímavá východní část s dvoupodlažním vestibulem a schodištěm pro cestující je ovlivněna wagnerovskou secesí

2





3

(segmentová okna, rostlinný dekor). Strop vestibulu tvoří železobetonová konstrukce, litinové sloupy a ocelové konstrukce přístřešků vyrobily Škodovy závody. Budova byla postavena známou plzeňskou firmou specializovanou na betonové stavby Müller a Kapsa a zkolaudována v listopadu 1904.

Příjezdová hala situovaná východně od mostu vznikla v letech 1919-1921. Projekt vypracoval počátkem roku 1918 Robert Burian, poněkud anachronicky v duchu české neorenesance s motivy plzeňských štítů zdobených sgrafity, která provedl E. Holub. Hala je rovněž dvoupodlažní, s vestibulem v úrovni okolních ulic spojeným schodištěm s arkádami nástupišť. Východní část budovy s byty v obou podlažích je nižší, s podlahou horního podlaží v úrovni podesty tříramenného schodiště pro cestující. V úrovni nástupišť pod vestibulem se nacházely kanceláře a provozní místnosti. Současně se stavbou budovy byl rozšířen stávající most a upraveno předmostí. Veškeré práce opět provedla firma Müller a Kapsa. Konstrukčně a materiálově zajímavé jsou betonové sloupy arkád, železobetonové křížové klenby a stěny vestibulu a okna zasklená dutými skleněnými tvárnicemi.



4



5



⁶ Novější příjezdová budova byla v letech 1986-1989 rekonstruována, starší odjezdová ponechána bez oprav a v roce 1989 uzavřena.



O chátrající secesní památku se začala zajímat občanská sdružení a v letech 2000-2002 se zde uskutečnily akce divadelně-pedagogického centra JOHAN a umělecké iniciativy MAMAPAPA (projekt Moving Station), výstavy, autorská čtení a divadelní představení.

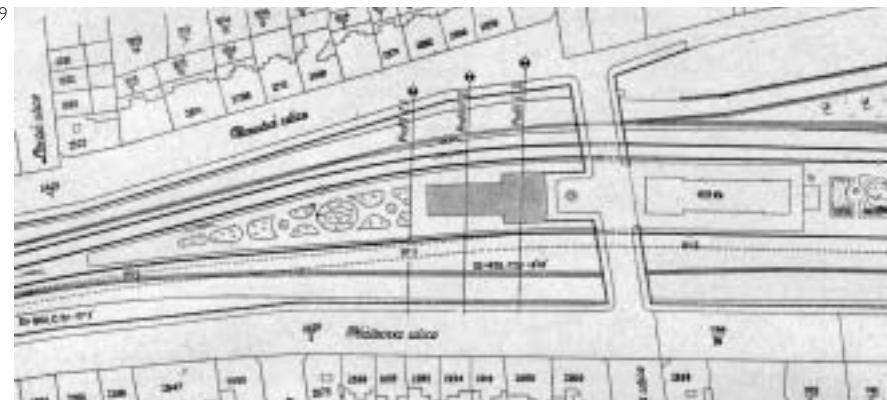


⁸

Západočeské muzeum v Plzni (dobové fotografie 1904, 1905 a 1915, plány města Plzně 1910, 1920, 1930); Správa dopravní cesty Plzeň, majetkový odbor, archiv

Literatura:

Robert Burian, Budova pro příjezd na zastávce Plzeň - Říšské předměstí v Plzni. Architektonický obzor XX, 1921, s. 25-28, tab. č. 3 a 4, s. 33-38, tab. č. 9; Daniel Němeček, Železniční stanice Koperníkova ul. 56, Plzeň - Jižní předměstí (výzkumný úkol MK ČR), SÚ PP, Praha 1996; Pavel Domanický, Železniční zastávka Plzeň - Jižní předměstí. Stavební listy VII, 2001, č. 12, s. I 6-17.



1 | odjezdová hala, detail průčelí, foto 2003

2 | odjezdová hala, foto 2003

3 | příjezdová hala, repro Architektonický obzor, 1921

4 | odjezdová hala, foto 1904

5 | interiér odjezdové haly, foto 1999

6 | markýza odjezdové haly, foto 2003

7 | pohled od východu, foto 2003

8 | detail fasády odjezdové haly, foto 2003

9 | situace, repro Architektonický obzor, 1921

► schwarzenberský pivovar v postoloprtech

postoloprty čp. 10

č. kat. území: 72611

ústecký kraj

kulturní památka, rejstř. č. 42907/5-1364, od 17. 1. 1964

První stavební akcí Ferdinanda Viléma Eusebia knížete ze Schwarzenbergu byla roku 1692 na panství v Postoloprtech stavba nového pivovaru na místě původního, který už nevyhovoval. Projekt vypracoval vlašský stavitel Giacomo A. de Maggi v letech 1692-1693. Navrhl jednoduchou dvoupodlažní budovu, která vedle výrobních a skladovacích prostor obsahovala i byty zaměstnanců a plně vyhovovala tehdejší nenáročné výrobní technologii.

Nové průmyslové metody výroby piva zapříčinily přestavbu pivovaru v letech 1860-1870. Naplánovala ji stavební kancelář Dr. J. Hanamanna v Lovosicích, rekonstrukci řídil saský inženýr Krabes. Během deseti let pivovar pětinásobně zvýšil produkci, podstatně snížil provozní náklady a zvýšil kvalitu vařeného piva. Nejdříve byly v první etapě zbudovány samostatné ležácké sklepy. Při druhé etapě, zahájené roku 1863, bylo rekonstruováno západní křídlo původního pivovaru a vystavěn nový „technologický blok“, obsahující hvozd, strojovnu, kotelnu, varnu s pamírem pohonem, chladírnou a spilku. V letech 1871-1874 pak byly ještě rozšířeny ležácké sklepy u zámku.



Architektonické řešení dostavěných budov se vyznačuje klasickou proporcí s jemně profilovanou omítkou, vytvářející iluzivní architekturu, měřítkem shodnou s Maggiho původním pivovarem i sousedním zámkem.

Kompoziční dominantou je chladírna se vznosnou arkádou oken, krytých dřevěnými žaluziemi. Areál pivovaru je dnes v podobě po poslední přestavbě v druhé polovině 19. století, rozdelen městskou komunikací na dvě části: část ležáckých sklepů u zámku a část vlastního pivovaru. Je dodnes zažitou výraznou dominantou městského panoramu.

Po druhé světové válce byla výroba zastavena a pivovar převeden do vlastnictví státu. Technologické zařízení bylo postupně zničeno a odvezeno do sběru. Po roce 1989 se stav nezměnil a postupná likvidace se rozšířila i na stavební části.

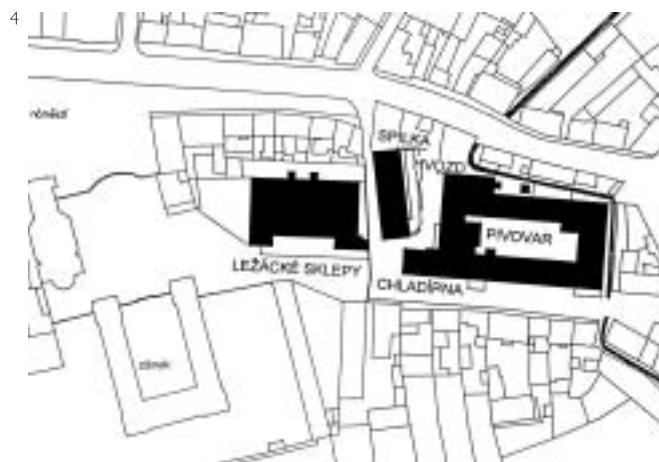
Od roku 1999 vlastní pivovar nový majitel, který budovy postupně renovuje pro nové účely.

Prameny:

SOA Český Krumlov, SOA Třeboň (fond schwarzenberské stavební správy)

Literatura:

Joseph Hanemann, *Die Fortschritte im Brauwesen auf den hochfürstl. Schwarzenberg'schen Gütern in Böhmen, Leitmeritz 1873; Die Brauindustrie des Fürstenhauses Schwarzenberg, in: Grossindustrie Österreichs V, Wien 1898, s. 267-269;* Tomáš Šenberger, Pivovar v Postoloprtech, *Technický magazín XXXI, 1988, č. 7, s. 56;* Tomáš Šenberger, Schwarzenberské pivovary příklad přestavby výrobních objektů, *Zprávy památkové péče LIII, 1993, č. 8, s. 304-307;* Milena Šenbergerová - Tereza Šenbergerová, Schwarzenberský pivovar v Postoloprtech (výzkumný úkol MK ČR), SÚPP, Praha 1997.



1 | původní část pivovaru postavená G. Maggi, foto 2002

2 | celkový pohled, foto 2002

3 | chladírna, foto 2002

4 | situace

► první pražská sladovna

podbabská (paťanka) čp. 131 praha 6 - dejvice

č. kat.: 2715, 2721, 2722/I - dejvice

kraj praha

objekty nejsou památkově chráněny

První pražská sladovna zahájila provoz roku 1873. Vystavěla ji firma Emanuela Brabce z cihel, které se vyráběly v cihelně vybudované přímo na místě. Roku 1877 přešla sladovna do majetku rodiny Reiserových. Od roku 1889 vedla z nádraží Bubeneč k areálu vlečka. V roce 1892 sladovna do základů vyhořela, ale ještě téhož roku byla výroba v plném rozsahu obnovena. Až do vypuknutí I. světové války byl provoz postupně rozširován. Na dostavbě se v roce 1914 podíleli architekti Adolf Pěkný a Max Spielmann, strojírna Ruston dodala zařízení hvozdů, parní stroje a kompresory. V roce 1921 byla přistavěna administrativní budova. Pro sladovnu nastalo období největší prosperity, na světové výstavě v Bruselu v roce 1928 získal slad z Podbabky zlatou medaili za jakost. Po znárodnění v roce 1950 se areál už dále nerozrůstal, od roku 1960 byl organizační součástí Obchodních sladoven. V roce 1989 výroba sladu skončila.

Dispozičně sladovnu tvořilo pět hal (postupně dostavovaných) s humny o třech nebo čtyřech podlažích, spojených schodišťovým a technologickým traktem s komínem hvozdů. Prostřední hala, která je nejstarší a architektonicky



nejhodnotnější, měla zděné sklepy se stropními oblouky obousměrně sklenutými na litinové sloupy. Nadzemní podlaží měla dřevěné stropy nesené nýtovanými pásnicovými sloupy a průvlaky. Ve východní fasádě se nacházely zbytky neogotického portálu. Součástí areálu byla i ve fragmentu zachovaná cihlová pec a samostatná trafostanice z meziválečného období. Nepřehlédnutelný soubor komínů dominoval při pohledu od Vltavy celé městské části.

Podle projektu Pavla Obermanna a ateliéru A+R System, budou na pozemku sladovny postaveny obytné domy. V březnu 2003 se začalo s demolicí. Zůstane zachován pouze střední trakt s komínky hvozdů.

Prameny:

SOA Praha 3 - Horská 7, desky 47, 49, 50, 51 (fotografie z r. 1912, plány z r. 1908, 1912 a 1934); A NTM, P-29764, P-29765, P-29774 (fotografie z r. 1931)

Literatura:

Pivovarské listy VI, 1888, s. 119-120; Karel Tiller, Referát o exkusi posluchačů slad. školy, Pivovarské listy XIV, 1896, s. 73-74; Pivovarské listy XVIII, 1900, s. 194-195, 200-201; Martina Baláčková, První pražská sladovna v Podbabě, Praha 6 (výzkumný úkol MK ČR), SÚPP, Praha 2000.



1 | foto březen 2003

2 | repro Pivovarské listy, 1896

3 | garáže autobusů Podbaba (v pozadí sladovny), 1931

4 | foto březen 2003



► první mladoboleslavská továrna

na škrob, syrob a hroznový cukr

na klenici čp. 45 a 46 mladá boleslav III. - podolec

č. kat.: I 247/I

středočeský kraj

objekty nejsou památkově chráněny

Od 16. století zde na břehu řeky Klenice stávala sladovna. Roku 1880 objekt koupil Moritz Reiss a po přestavbě uvedl do provozu „První mladoboleslavskou továrnu na škrob, syrob a hroznový cukr“. Za I. světové války továrna sloužila výrobě soukenné obuvi. V roce 1918 se majiteli stali Josef a Rudolf Günsburgovi, další Rudolf Günsburg v továrně až do nedávné doby provozoval sklenářství.

V západní a severní části továrny se dochovalo jádro někdejší sladovny, které tvoří pozoruhodné nosné konstrukce barokního a klasicistního původu. Současná podoba továrny, její hmotová skladba s charakteristickou siluetou komína, pochází z přestaveb v roce 1880, 1903 a 1906, kdy byl přistavěn komín, rozšířeny vikýře a zvýšena střecha nad filtry. Novým majitelům továrnu upravil v roce 1918 místní stavitec Karel Dlouhý. Uvnitř zůstaly neporušené halby s arkádovými pilíři, na nichž spočívá půlkruhová valená klenba. Plackové klenby v severní části přízemí odpovídají svým charakterem I. polovině 19. století, ostatní prostory v přízemí jsou zaklenuty segmentovými klenbami, v patře jsou





3

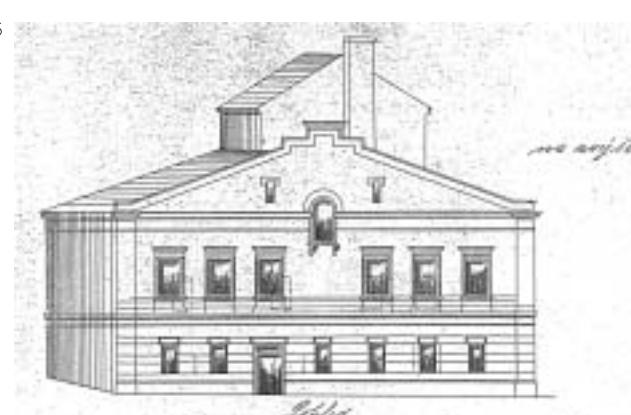
ploché stropy. Historický charakter továrny v poslední době porušila úprava fasády a výměna oken.

Malebný tovární objekt, situovaný v městské památkové zóně, je léta opuštěný a rychle chátrá. Přesto svojí hmotovou kompozicí vytváří měřítkově odpovídající podnož zástavby historického jádra města na ostrohu a eliminuje nepříznivý dojem objemných budov Zimního stadionu. Zároveň připomíná období, kdy se z Mladé Boleslavi začalo stávat významné průmyslové centrum.

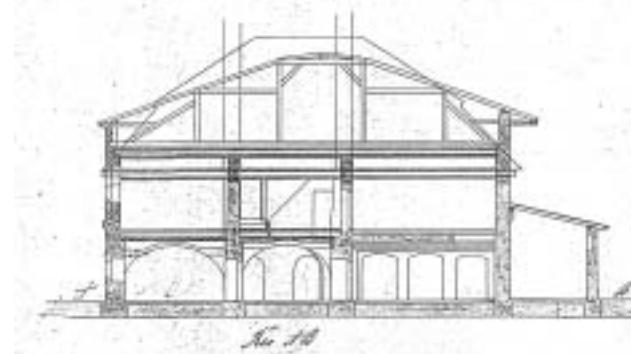
Proti záměrům městské správy továru zbourat a využít pozemku ke zřízení parkoviště pro návštěvníky stadionu vystupuje občanské sdružení „Krajíř“, jehož cílem je pomáhat chránit historicky a architektonicky cenné stavby města.



4



5





6

Prameny:

SOKA MB, fond Archiv města Mladá Boleslav, karton 4573 a 118, sign. 9/18-31, IX/III-46 (plány z let 1880, 1884, 1903, 1906, 1918)

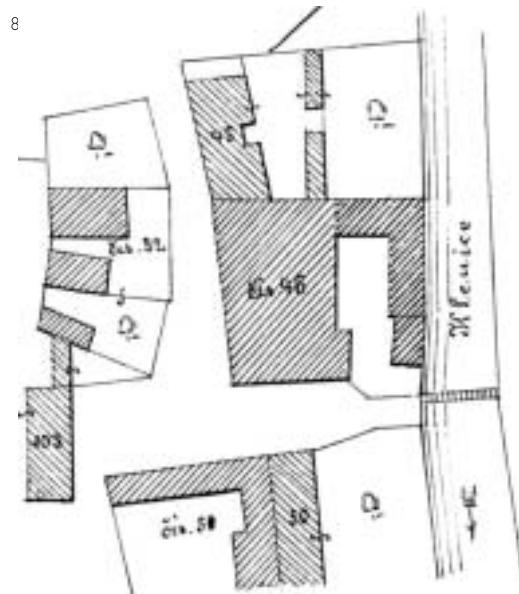
Literatura:

Ferdinand Krompe (ed.), *Album královského města Mladé Boleslavě*, Mladá Boleslav 1905, nestr.; Sylva Městecká-Luděk Beneš, *Mladá Boleslav. Pohledy & století*. Mladá Boleslav 2000, s. 18; Luděk Beneš-Sylva Městecká, *Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku*. Žehušice 2001, s. 69.



7

- 1 | střechy, foto 2003
- 2 | pohled od severozápadu, foto 2003
- 3 | pohled ze dvora, foto 2003
- 4 | zbytky technologických zařízení, foto 2003
- 5 | repro plány SOKA MB
- 6 | interiér přízemí, foto 2003
- 7 | čelní fasáda, foto 2003
- 8 | situace, plán z roku 1884



► klappenrothova manšestrová manufaktura

ul. generála svobody čp. 70 šumperk

č. kat.: 1374

olomoucký kraj

kulturní památka, rejstř. č. 45984/8-1264, od 10. 4. 1964

Manufakturu nechal postavit v letech 1785-86 vídeňský velkoobchodník Johann Ernst Klappenroth, podílník firmy Herdegen & Klappenroth. K založení manšestrové manufaktury právě v Šumperku přispěly zkušenosti místních tkalců a výbomá kvalita jejich výrobků. Manufaktura zahrnovala přádelnu, tkalcovnu, postřihovnu, barvírnu a úpravnu. Roku 1804 měla sto tkalcovských stavů a jako jediná v rakouské monarchii vyráběla manšestr, plyš a tripp. Po ukončení napoleonských válek však už nemohla odolávat konkurenci a roku 1828 zde výroba zanikla.

Pozdně barokní dvoupodlažní zděný dům má půdorys ve tvaru písmene U. Střecha nad průčelím je mansardová, na střední části a zadním traktu sedlová. Vstupní rizalit je mírně převýšený a má zaoblená nároží. Přízemí východního křídla je zaklenuté, v patře jsou ploché střechy. Patro zadního traktu je přístupné z pavlače. Vstup je uzavřen segmentovým obloukem s pískovcovým profilovaným ostěním. Fasáda je výrazně architektonicky členěna profilovanou korunovou a kordonovou římsou, nadokenní římsy jsou zdobeny palmetami a mušlemi.





2

Údržba objektu je dlouhodobě zanedbávána. V současnosti budova slouží k obývání.

Prameny:

Vlastivědné muzeum v Šumperku, sbírka fotografií, inv. č. 15958 (foto z r. 1908)



3

Miloň Dohnal, První manšestrová manufaktura v Šumperku, in: Severní Morava, 1960, sv. 5, s. 25-37; Miloň Dohnal, Manšestrová manufaktura v Šumperku, in: Vlastivědné zajímavosti, Šumperk 1971, č. 34; Hana Nováková, Kläppenrothova textilní manufaktura v Šumperku (seminární práce), Katedra české literatury, literární vědy a dějin umění FF OU, Ostrava 2001; Michaela Ryšková, Přehled textilního průmyslu na Moravě, ve Slezsku a ve východních Čechách, lokality L-Z (výzkumný úkol MK ČR), PÚ v Ostravě, 2002.



4

1 | stav v roce 1996

2 | původní podoba objektu v roce 1908

3 | stav v roce 1970

4 | stav v roce 2002

5 | vstupní portál, foto 2002

5





železárný kladno

► vojtěšská hut / poldina hut / maršál koněv / spojené ocelárny n. p.

kladno - kročehlavý

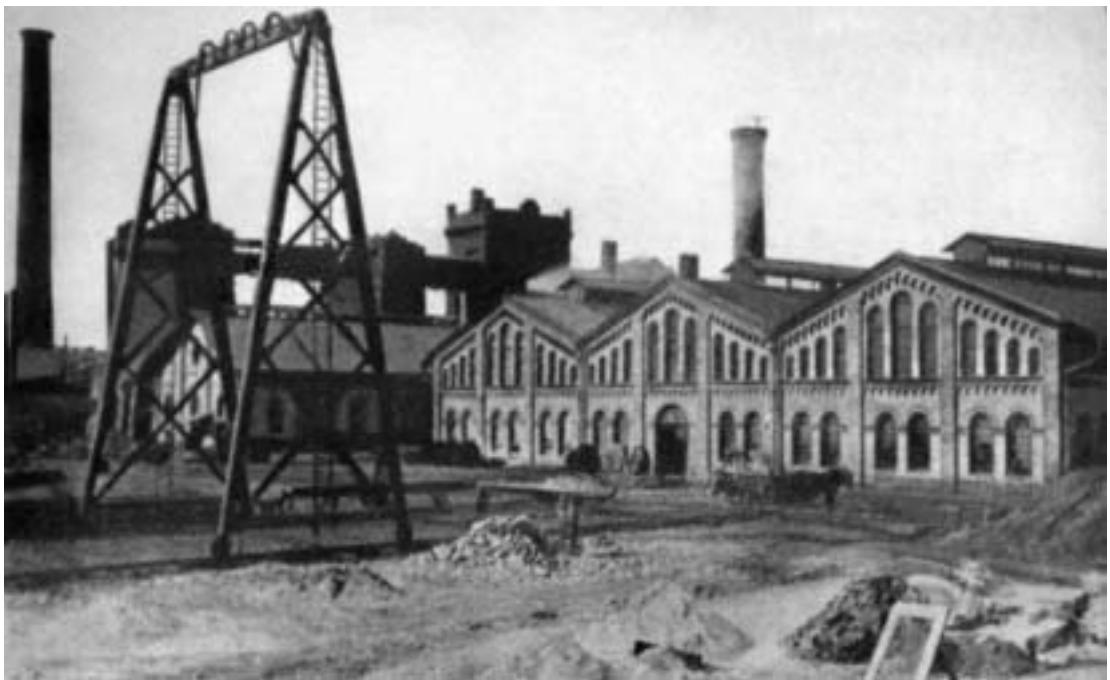
středočeský kraj

objekty nejsou památkově chráněny

Původně Vojtěšská hut (Adalbert Hütte) byla pojmenovaná po nejagilnějším ze zakladatelů Vojtěchu Lannovi. Spolu s bratry Kleinovými a Václavem Novotným vlastnili již na Kladně kamenouhelné doly a stali se později nejmocnějšími železničními podnikateli v Čechách. Hut zahájila provoz v roce 1855 se dvěma pecemi tzv. belgického typu. Architektonické ztvárnění dalších čtyř vysokých pecí z let 1858-1860 v podobě věží s cimbuřím, inspirované tzv. italským hradním stavitelstvím, je připisováno Vojtěchu Ignáci Ullmannovi. Kvůli dodávkám koksovateľného uhlí byl areál hutí již od roku 1855 propojen Buštěhradskou dráhou se železniční sítí českých zemí a od roku 1858 Kladensko-nučickou dráhou s ložisky železné rudy a vápence. Roku 1857 byla založena Pražská železářská společnost (PŽS), v roce 1869 vznikla válcovna a mostárna. Od roku 1878 se vyráběla plávková ocel v Thomasově konvertoru, roku 1883 byla postavena první Martinská pec.

2

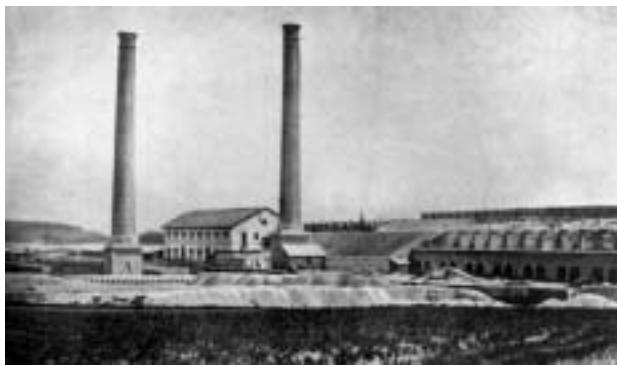




Devadesátá léta 19. století znamenala vrchol rozvoje PŽS: provozovala čtyři vysoké pece, pět Thomasových konvertorů a osm Martinských pecí, byly modernizovány a rozšířeny válcovny a ocelárny. Meziválečné období znamenalo útlum výroby. Za 2. světové války se postavila koksovna na ostravské uhlí a elektrická oblouková pec. V roce 1946 byla Vojtěšská huť pojmenována podle maršála Koněva a v polovině 50. let sloučena s další kladenskou hutí Poldi, založenou roku 1889 Karlem Wittgensteinem (Spojené ocelárny n. p.). Vysoké pece ukončily provoz v roce 1975 a byly zbourány.

K nejcennějším, dodnes stojícím objektům, patří budova prádla uhlí (čp.265, č. kat. I 952/28) z roku 1865. Je zachováno členění budovy včetně zazděných tunelů pro vagóny a ve fasádách z režného zdíva jsou patrné původní oblouky a historizující obloučkový vlys.





⁶ Mezi nejstarší budovy patří bývalý dům ředitele válcoven (čp. 1817, č. kat. 838/7), postavený před rokem 1869 a bývalé kanceláře ředitelství hutě s původními architektonickými prvky v oknech a komínech, s řadou zachovalých řemeslných detailů.



⁷ Zachován zůstal rovněž štít první konvertorové (Bessemerovy) ocelárny z roku 1875 (č. kat. 5918/258). Za ní dosud stojí bývalá elektrická centrála (čp. 1616, č. kat. 5918/432) postavená roku 1921. Podnikatelstvím betonových a železobetonových staveb Pittel & Brausewetter Praha. Vedle prádla uhlí probíhalo pálení vápna pro potřeby vysokých pecí. Dodnes jsou z původních pěti dochované tři vápenné pece s násypkami na vápenec (č. kat. 719 a 363/I a 365/7) z let 1927-1940. Postavila je firma Pittel & Brausewetter Praha, násypy provedla firma Skorkovský, přístřešek bří Prášilové a spol.

1 | detail vápenné pece, foto 2002

2 | vápenné pece, foto 2002

3 | vojtěšská hut, foto 1890

4 | dům ředitele (vpravo), foto 1890

5 | kanceláře ředitelství, foto 2002

6 | prádlo uhlí, dobové foto

7 | prádlo uhlí, foto 2002

8 | budova první ocelárny, foto 2002





9

Na pozemcích bývalé hutí Poldi se dochoval plynoující pro zachycování kýchového plynu (č. kat. 838/2, 1025/3 1025/4). Sloužil jako rezerva při zastavení provozu vysokých pecí. Byl postaven v letech 1931-1933, typ bezvodý pístový, ve své době unikátní výškou 54m o průměru 36,8m. Vedle něj zůstaly v torzu zachovány koksovny z let 1937-1943. Zbytky masivní železobetonové navážecí rampy (č. kat. 5918/201) pocházejí patrně z 50. let.

Areál železáren se nachází v bezprostřední blízkosti města. Pozoruhodná atmosféra opuštěných objektů, jejich výtvarná působivost se může stát stimulem pro rozvíjení nových aktivních urbanistických kompozic.

Prameny:

SOA Praha - Chodovec, fond PŽS Kladno, inv. č. 1300, karton č. 1087, 1088, 1089, 1090

Literatura:

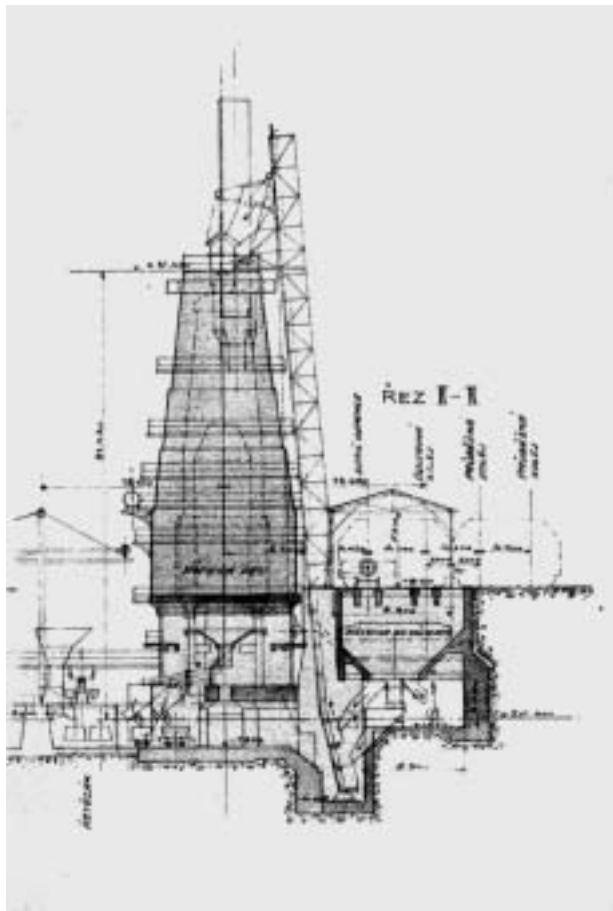
Miroslav Kárný a kolektiv, *Sto let kladenských železáren*, Praha 1959; Karel Klíma (ed.), *100 let ocelí Poldi*, Praha 1989; ZRa [Zdeněk Rasl], heslo Kladno, Hutnictví, Železáry, Vojtěšská hutě, in: Hana Hlušičková (ed.), *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku II*, Praha 2002, s. 220-221; Radoslava Schmelzová, *Návrh na památkovou ochranu areálu bývalé Vojtěšské hutě v Kladně* (seminární práce), Katedra dějin umění FF OU, Ostrava 2002.



10



11



9 | navážecí rampa, foto 2002

10 | koksovny hutí Poldi, foto 50. léta

11 | koksovna, foto 2002

12 | vápenné pece, 1927, repro SOA Praha-Chodovec

13 | koksovny, foto 2002

14 | pohled do areálu, foto 2002

15 | bývalá Poldina hutě, foto 2002

16 | vápenné pece, foto 2002

17 | situace



14



15



16



legenda k situaci:

- 1 | prádlo uhlí (1865)
- 2 | dům ředitele válcoven (1869)
- 3 | kanceláře ředitelství (1869)
- 4 | první ocelárna (1875)
- 5 | elektrická centrála (1921)
- 6 | vápenné pece (1927-1940)
- 7 | plynojem (1931-1933)
- 8 | koksovny (1937-1943)
- 9 | navážecí rampa (50. léta)





výzkumné centrum průmyslového dědictví čvut
research centre for industrial heritage of the czech technical university in prague
pod juliskou 4, 166 34 praha 6, <http://vcpd.cvut.cz>