

Konverze bývalé továrny Premier v Chebu
diplomní projekt

Fakulta architektury FA ČVUT
letní semestr 2021

Autor: Bc. Linda Kozlová

Vedoucí práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov
Oponent: Ing. arch. Ivan Boroš
Konzultace: Ing. arch. Vítězslav Danda

Obsah

Úvod	1
Průmyslový Cheb	5
Analýza místa	64
Návrh	88
koncept	89
situace	99
půdorysy	109
detaily	125
Závěr	155
Zadání	159
Prohlášení autora	160
Zdroje	159

Úvod

Diplomní projekt se zabývá problematikou industriálních areálů a budov ve městě Cheb. Město Cheb po celou historii patřilo mezi nejvýznamnější a nejbohatší města v pohraničí. Díky jeho strategické poloze mělo město velmi pevné vazby na sousední Německo.

Během průmyslové revoluce se začalo město rozpínat za své barokní hradby a vznikaly nové městské struktury, které do té doby neexistovaly.

S technologickým pokrokem a rostoucím počtem obyvatel začaly v Chebu v polovině 18. století vznikat nové průmyslové podniky. Tyto areály z velké části vznikly v nové průmyslové čtvrti východním směrem od historického centra u řeky Ohře či podél některých z hlavních cest na vnějším okraji města. Během několika let zde bylo před dvacítku nově vzniklých fabrik, strojírén a pivovarů, které měly nejen městský význam, ale mnohdy se jednalo o značky známé i v zahraničí.

Takovým případem, kdy měl chebský závod zahraniční přesah, je i pobočka anglické firmy na výrobu jízdních kol Premier, která po továrně v Anglii a Německu otevřela jednu právě v Chebu. Rize chebskou záležitostí byla konkurenční továrna na jízdní kola Es-Ka, která byla jednou z největších na světě téměř 70 let.

Spousta těchto průmyslových objektů a areálů prosperovalo především v meziválečném období. Velkou újmu mnoho z těchto budov utrpělo při spojeneckém bombardování během 2. světové války. Většina těchto podniků patřila Němcům, kteří byli po druhé světové válce z Chebu a ostatních měst v pohraničí

odsunuti. Většina těchto podniků byla po válce znárodněna a budovy, které se podařilo po bombardování zachránit, byly i nadále využívány. Postupně však většina objektů chátrala a některé závody krachovaly. Po revoluci byla již většina objektů v dezolátním stavu bez dalšího využití.

Několik z těchto budov a areálů bylo počátkem 21. století zbourána jako například areál Es-Ky či městská plynárna a pivovar Sprötn.

Všechna tato industriální architektura je ukázkou bohaté průmyslové éry 18. a 19. století, často je tvorbou významných stavitelů té doby a lze u mnoha z nich pozorovat obdobnou podobu. I přesto žádná z těchto budov není památkově chráněná. Stěžejním mezinárodním dokumentem, který se zabývá touto problematikou, je Charta průmyslového dědictví TICCIH, která byla vydána v roce 2003 na XII. Kongresu v Nižném Tagilu v Rusku.

Industriální budovy a areály jsou mnohdy postaveny v té době revolučními stavebními postupy, které dokázaly odrážet potřeby rozsáhlé průmyslové výroby. Průmyslové dědictví je tvořeno zbytky kultury, která má historickou, technologickou, sociální, architektonickou a vědeckou hodnotu.

Mezi hlavní hodnoty průmyslového dědictví patří doklad o průmyslovém pokroku, který výrazně ovlivnil další generace. Dále je záznamem o způsobu života lidí v době průmyslové éry. V té době pracovala většina měšťanů právě v těchto nově vzniklých podnicích, lidé se stěhovali z vesnic do měst za prací a vznikl tak nový trend života té doby. Z tohoto důvodu je potřeba definovat hodnoty těchto pozůstatků



detail zastřešení spojovací haly Premier

průmyslové revoluce a vysvětlit jejich jedinečnost obcím, současným majitelům i veřejnosti.

V posledních letech začal tento problém rezonovat ve světě i u nás. Několik takových areálů či drobných budov se dokázalo zachránit a jsou tak autentickým dokladem průmyslové doby přestože již neplní svůj původní účel. Konverze průmyslových areálů se tak staly ře-

šením pro rozpínající se města, jejichž hustota neustále řídne a jejich struktura se rozplývá do krajiny. Konverzí rozumíme souhrn prostředků, kterými zachováme původní architektonickou hodnotu stavby a upravíme ji tak, aby sloužila současným potřebám obyvatel.

Město Cheb

Město Cheb se nachází v Karlovarském kraji na západě Čech. Město má v současné době téměř 32 tisíc obyvatel a je nejzápadnějším okresním městem. Cheb má rozsáhlé historické centrum se značně dochovanou historickou zástavbou.

Město bylo založeno na řece Ohři, která se hrála velkou roli při jeho rozvoji. Údolí řeky je ze severu poměrně svažité, k rozvoji města tak docházelo především jižním směrem. Výrazným morfologickým zásahem, který formuje město, je železniční trať, která obíhá celou jižní část města.

Po celou historii bylo město významným strategickým bodem díky své poloze v blízkosti hranic s Německem. Největší rozkvět zažívalo město během středověku. Poté docházelo díky několika sporům a válkám k postupnému úpadku. Cheb byl významným městem Sudet, až do konce druhé světové války zde žili převážně Němci, kteří tvořili přibližně 90% obyvatel města. S koncem druhé světové války přichází největší úpadek Chebu. Po odsunu německých obyvatel přišel Cheb o více než 30 000 obyvatel.

V současné době se město stále vypořádává s tímto masivním odlivem obyvatel a příhodem nových obyvatel z různých koutů republiky. V posledních letech však prosperita města roste a to především díky přeshraniční spolupráci s blízkým Německem.

město



město

letecký snímek 1917 - K.u.k. Fliegerersatzkompanie Nr. 16

Historie

Počátky osídlování oblasti jsou datovány do 9. století Slovy, kteří zde vybudovali tvrz na skále nad řekou Ohří v místě dnešního chebského hradu. Historicky se jednalo o velmi významné místo z hlediska křížení obchodních cest. S jejich rostoucím významem narůstal také počet obyvatel v tomto území a v okolí hradiště se začaly stavět obytné domy.

Postupně se začalo hradiště opevňovat kamennými hradbami a přestavovat na hrad. Velkým milníkem pro významnost a následný rozvoj města znamenalo 12. století, kdy město bylo pod nadvládou císaře Fridricha Barbarossy. Z města Cheb, díky jeho umístění na rozmezí Čech a Německa, učinil hlavní mocenské sídlo vůči českým zemím a z chebského hradu vytvořil císařskou falc. V roce 1179 se stal Cheb městem. Původní chebský hrad zůstal nepozměněn a došlo pouze k jeho rozšíření východním směrem, kam bylo na nynější Jánské náměstí přesunuto pohřebiště.

S vybudováním císařské falce souvisel také přisun nových obyvatel do města, díky kterým se začalo město dále rozrůstat o obytné domy okolo celého areálu hradu. Ve 12. století byl poprvé použit název Eger (dodnes německé pojmenování města Cheb). Ve 13. století již město disponovalo tržním právem a bylo opevněno.

Rozvoj města ve 13. století ve znamení gotiky poprvé promyšleně utváří uliční síť nově budovaného osídlení. Město se i nadále vlivem geomorfologických podmínek rozvíjí jihovýchodním směrem a vzniká zde nové tržiště, které se stává významným centrem města. S rozvojem města souvisí především výstavba nových kostelů a duchovních budov. Jak bylo již výše zmíněno město bylo opevněno kamennými hradbami, ve kterých se nacházely 4 brány: Horní, Mostecká, Mlýnská a Lodní. V roce 1270 postihl město první velký požár.

Kvůli strategické poloze na rozhraní českých a německých zemích byl o nadvládu nad městem velký zájem panovníků z obou stran. Po smrti Václava II. například patřilo město pod německé země.

Pod nadvládu českých zemích se město Cheb navrátilo za Jana Lucemburského. Později za vlády Karla IV. bylo prohlášeno za trvalé území českých zemí a stalo se místem říšských sjezdů. Město i nadále velmi prosperovalo a tak na konci 13. století vlastnilo vojsko žoldáků, kteří měli město bránit před případným napadením. Ve městě se v tomto období rozvíjelo několik řemesel například soukenictví, pivovarnictví, koželužství a jiné.

Během 14. a 15. století vznikaly další významné budovy jako například radnice. Stavající stavby byly postupně vyzdívány. V polovině 15. století bylo v předměstí Chebu téměř 500 hrázděných domů. Významnou událostí v polovině 15. století bylo sjednání míru mezi českými a německými zeměmi Jiřím z Poděbrad, později se zde uskutečnil sňatek potomků obou panovníků. Na konci 15. století začalo město budovat druhý okruh městských hradeb.

V 16. století začalo město hospodářky upadat a po bitvě na Bílé hoře ztratilo své postavení vůči českým zemím. V roce 1634 byl v jednom z domů na chebském náměstí zavražděn Albrecht z Valdštejna. Během těchto let se mnoho bohatých měšťanů z města odstěhovalo. Počet obyvatel klesl téměř o polovinu.

Po třicetileté válce bylo město velmi poničeno. Stále bylo však město strategicky velmi důležité pro české země a tak v roce 1652 započala výstavba nového opevnění, které bylo tvořeno ze 7 bastionů a širokého příkopu. Počátkem 18. století se ve městě opět začíná stavět a jednou z nejvýznamnějších staveb z tohoto období je nová barokní radnice

dle Giavanniho Battisty Alliprandiho. Stavba však nikdy nebyla dokončena z nedostaku financí.

Na počátku 19. století bylo rozhodnuto o zrušení barokní pevnosti a město se tak začalo rozšiřovat za jeho stávající hranice. S příchodem průmyslové revoluce došlo k velkému stavebnímu rozmachu ve městě. Začaly vznikat nové ulice, na nichž byly umístěny významné veřejné instituce.

Jednou z prvních ulic byla Bahnhofstraße, která spojovala náměstí s nově vzniklým nádražím na jihu města, této ulici muselo v jižním cípu náměstí ustoupit několik domů. Dále se začaly objevovat plány na další rozšiřování města, zejména potom Rigstraße, která z vnějšku lemovala původní opevnění. V tomto době se také poprvé objevují 3 nové městské parky.

S průmyslovou revolucí a pokrokem se začaly v Chebu stavět průmyslové stavby a areály.

Na přelomu 19. a 20. století začala vznikat nová průmyslová čtvrt' východním směrem u řeky Ohře. Dochází k napojení Chebu na německou železniční síť, která spojuje Bavorsko a Sasko. Opět se zde ukazuje velmi strategická poloha města a silná vazba na sousední Německo. S příchodem světových válek je veškerý rozvoj města zastaven. Po druhé světové válce dochází k nucenému vysídlení Němců z města a většina významných staveb města utrpěla značné škody při bombardování. Cheb se tak ze dne na den stává rozmombardovaným městem duchů.

Po druhé světové válce dochází k velké asanaci historického jádra a dalšímu rozvoji městských částí. Dochází především k výstavbě 3 panelových sídlišť v okrajových částech města.



město před 2. světovou válkou

Počátky rozvoje a plánování města

Prvním významným plánem pro město a jeho následný rozvoj znamenala výstavba železnice. Roku 1864 vzniká plán od Vincenta Pröckla na vybudování nové ulice – Bahnhofstraße, která má přímo spojit nově vzniklé nádraží s historickým centrem města. Tato nově vzniklá ulice je novou hlavní obchodní trasou města. Je zde znázorněno plánování okolní zástavby. Jedná se však pouze o malou část severně od městských hradeb, přesněji jsou zde navrženy dvě nové hlavní ulice, několik bloků a nové náměstí. Nejsou zde kladeny žádné další požadavky a specifika na budoucí rozšiřování města směrem za hradby.

Velmi zajímavý je výkres plánu na rozšíření města z roku 1882 od K. Habertzetta. V tomto plánu je odpuštěno od nově plánovaného náměstí a jedné hlavní ulice. Je zde opět naznačen rastrový vývoj města, který je ovšem významně propracovanější a širší než na předešlém plánu.

V okolí nádraží počítá s rozsáhlými pozemky pro průmyslovou výrobu. Město je zde plánováno do širšího okolí. Západně od Bahnhofstraße je rozsáhlá bloková zástavba s reprezentativním divadelním náměstím, které navazuje na historickou zástavbu. Umístění divadla a reprezentativního divadelního náměstí z tohoto plánu je zachováno do dnešní podoby města. Poprvé se také objevuje plánování veřejné zeleně a to 3 městských parků, které jsou v plánu zakresleny. Samotná výstavba rozšiřování města trvala mnoho let. Domy kolem Bahnhofstraße se začaly stavět až kolem roku 1907, tedy téměř o 30 let později, než byly naplánovány.

Plán Habertzetta tedy plánoval město dlouho dopředu. S vývojem města kolem hradeb ve východní části vznikla nová obchodní trasa, kolem které vznikaly banky, obchody a hotely.

S tímto jevem však tehdejší územní plán nepočítal, došlo zde jen prodloužení historického schématu města, které se následně v této situaci projevilo jako nefunkční.

V severovýchodní části byl stále podél hradeb příkop, a tak byla část domů od města zcela odtržena. V této chvíli bylo jisté, že je potřeba územně plánovat další rozvoj města. Pozornost se věnovala nejvnitřnějšímu pásu podél městských hradeb, kde byl vytvořen prostor pro významné občanské budovy – školy, administrativa, církevní stavby, městské divadlo či knihovna. Umístění těchto institucí převládá přibližně ve stejném rozmístění do dnešní doby.



Plán rozšíření města – K. Habertzettl 1882

Výrazné rozšiřování města začalo až začátkem 20. století. Započala výstavba domů kolem Bahnhofstraße, která vycházela z plánů Pröckla a Habertzetta z let 1864 a 1882.

Se zahájením výstavby vzniká v roce 1907 nový plán, který rozlišuje druh zástavby na uzavřenou blokovou a otevřenou. Dále jsou v plánu vyznačena místa pro zeleň, průmysl ale také nezastavitelná území města. Je zde poprvé vidět snaha tvořit a plánovat město jako celek s ohledem na stávající zástavbu. Tento plán vychází z blokového rastrování dle plánu Habertzetta, který pouze přesněji specifikuje městské plochy.

V roce 1910 vzniká první ucelený plán s vyznačením stávajících parcel, ulic a domů. Plán je zakreslen i s plánovaným rastrem ulic, které však v této době ještě nekorespondují s katastrálním rozdělením území. V situačním plánu jsou také vyznačeny významné veřejné budovy, které vznikaly od roku 1880 do roku 1910. S tímto rozvojem také souvisela modernizace města a zavedení kanalizační sítě. Během industrializace se sociální život přesunul do nových městských čtvrtí, kterým se také věnovala veškerá pozornost. V historickém centru města zůstalo vše zastaralé a se špatnými hygienickými podmínkami, přestože se zde od roku 1864 do přelomu století počet obyvatel téměř zdvojnásobil a počet domů zůstal stejný. To vedlo k zastavování dvorů uvnitř historické zástavby. V této době byly veškeré finance investovány pouze do nové výstavby, nikoli do restaurování starých budov. Nekontrolovatelným zastavováním bloků došlo k velkému poškození historických budov v centru města Cheb.

Dalším významným milníkem ve vývoji města a jeho okolí byl plán na výstavbu letiště. První letiště bylo vystavěno v zájmu rakousko-uherské armády již v letech 1916-1917. Výstavbu tohoto letiště měl na starost chebský radní a architekt Pascher (původ R-U)⁴. Letiště bylo tehdy vybudováno na pozemcích města Cheb.

Po vzniku samostatné republiky bylo toto letiště jediným na našem území a veškerá použitelná letadla se nacházela právě zde. V roce 1923 vznikl plán na rozšíření tohoto letiště. Město muselo vykoupit některé z přilehlých pozemků od soukromých vlastníků.

V roce 1935 vypracoval inženýr Otto Schütz plán na ozdravení a obnovu historického centra města. Schützův návrh na asanaci centra zahrnoval odsunutí dopravy za hranice historické zástavby. To vyžadovalo vybudování nových mostů.

Pro samotnou historickou zástavbu požadoval vybourání a ozdravení zastavěných dvorů, které měly být následně znárodněny, aby se zabránilo v budoucnu dalšímu zastavování. Těmto dvorům přiřadil relaxační a herní funkci pro obyvatele bloku. Jeho plán zahrnoval také přestavbu jednotlivých bytů, které měly být všechny napojeny na veřejný vodovod a kanalizaci, a každý z nich měl mít svou vlastní koupelnu.

Jedná se tak o první plán, který řeší problémy města a přichází s direktivním řešením těchto negativ vývoje. Zároveň určuje funkční využití a snaží se předejít podobným negativním jevům v budoucnosti.

Bohužel s příchodem 2. světové války nebylo možné tento plán realizovat dříve než v roce 1945. Jediné, co se podařilo již před válkou, bylo zavedení doplňkového veřejného vodovodu do historické zástavby.

Vývoj města od průmyslové revoluce

expanze



1849



1945



2015

expanze

Vývoj průmyslové výroby

Již začátkem 19. století se začíná rozvíjet průmyslová výroba ve městě. To je dáno především výhodným umístěním města křižovatkou několika významných obchodních cest a především blízkostí hranic s Bavorskem a Saskem.

Přes město Cheb vedly v 19. století 2 hlavní státní silnice. Jedna spojovala Prahu, Karlovy Vary, Loket, Cheb s německým Bavorskem. Druhá silnice vedla z Prahy přes Plzeň, Cheb, Hazlov, Aš do německého Hofu.

Její poloha vůči městu je dána především nároky na vodu a dopravu. Většina průmyslových staveb tedy vzniká ve východní části u břehu Ohře nebo v blízkosti nové železnice, která byla jednou z prvních staveb ve městě průmyslové revoluce. Ve městě převažovala především kovovýroba a přádělny.

Bohatí majitelé fabrik se významně podíleli na rozvoji města a často financovali výstavbu nových městských domů a budov občanské vybavenosti.

Dochází zde k rozvoji převážně tkalcoven a přádelen, které začaly využívat strojovou výrobu předení a tkání. Výroba vlny měla v Chebu velmi starou tradici a se zrušením nevolnictví došlo ke vzniku několika nových průmyslových podniků. K tomuto rozvoji docházelo ve všech městech na Chebsku, především v Aši, Hranicích a Kynšperku. Mezi nejvýznamnější firmy založené přímo v Chebu patří především tkalcovna J. Bachmayera, která byla založena v roce 1802. Následně během několika let založil v Chebu a okolí další 2 firmy.

Z ostatních odvětví průmyslu bylo pro Cheb významné zejména kožedělnictví, hrčářství a potravinářství. Ve městě na přelomu 18. a 19. století existovalo několik drobných pivovarů, mlýnů a lihovarů.

Výrazný zlom nastal v polovině 19. století, kdy se začalo město rozšiřovat do krajiny za hranice barokních hradeb. V tomto období žilo v Chebu téměř 10,5 tisíc obyvatel, z nichž v průmyslové výrobě a obchodu pracovalo 22%. Za první moderní podnik průmyslové revoluce je označován Hahnův parní mlýn, který vznikl v 50. letech 19. století pod Chebským hradem.

Opravdovým milníkem průmyslové revoluce byla výstavba železnice v roce 1865, která spojovala německé Bavorsko a Sasko. S výstavbou železnice souvisela i výstavba železničního viaduktu, který je dodnes jednou z dominant města.

V 60. a 70. letech došlo k celkovému přechodu na strojovou výrobu ve většině průmyslových podniků. V této době docházelo k rozvoji zejména lehkého průmyslu ve městě, což také přispělo k prosperitě města a výraznému nárůstu obyvatel, který se téměř zdvojnásobil. V roce 1900 v Chebu žilo 23 582 obyvatel a v roce 1930 už v Chebu žilo 31 550 obyvatel.

Díky technickým pokrokům došlo k také k rozvoji inženýrských sítí. V roce 1864 byla vybudována plynárna. V 19. století byl průmyslově vyráběn svítiplyn, který sloužil především k osvětlování ulic a veřejných městských prostor. Chebská plynárna byla zprvu provozována samostatnou akciovou společností AG Gestalt Eger. V roce 1889 město plynárnu odkoupilo a postupně podnik rozšiřovalo až do nahrazení svítiplynu a elektřinu v roce 1911. Úplný zánik chebské plynárny přišel v roce 1968 v výstavbou nové plynárny ve Vřesové.

Jak už bylo zmíněno, ke konci 19. století vystřídal svítiplyn elektřina, která měla mnohem lepší vlastnosti pro osvětlování ulic a veřejných prostranství. Elektřinu začali používat



průmyslová čtvrť - 1930

některé průmyslové závody k osvětlování a pohonu motorů. Dokonce i chebské nádraží bylo v roce 1892 osvětleno téměř stovkou oboukrových lamp, jimž elektřinu vyráběly dva parní stroje. S rozšiřováním využívání elektrické energie rostl zájem města i místních podnikatelů o vybudování městské elektrárny. Povolení k jejímu provozu dostala v roce 1910 firma AEG Union Vídeň a tak mohla hned tento rok začít její výstavba. Nově vzniklá elektrárna osvětlovala ulice města, byla dodávána místním podnikům a dokonce i dalším 24 okolním obcím.

Při druhé světové válce utrpěla elektrárna bombardováním značné škody a v provozu

zůstala pouze její rozvodovna a trafostanice. S rozšiřováním města do krajiny a zejména do vyšších poloh došlo k nedostatku ohledně zásobování vody. Bylo tak nutné vytvořit nové vodojemy a vodovodní síť, která bude schopna zásobovat všechny ulice a především nově postavenou nemocnici. V roce 1910 bylo vybudováno nové horní pásmo vodovodů, které bylo zásobováno z vodojemu na úpatí sv. Anny nad Myslivnou. V roce 1929 byla celková délka vodovodního systému města téměř 38 km.

Průmyslová architektura Chebu

- 1 továrna Premier
- 2 vodárna - vodojem
- 3 tkalcovna Schmerler & Kretzschmar
- 4 továrna Fritz Schulz
- 5 první měštanský pivovar
- 6 strojírna Carl Oschatz
- 7 přádelna Seiler & Co.
- 8 plynárna
- 9 továrna Es-Ka
- 10 elektrárna
- 11 přádelna J. Neumann
- 12 viadukt
- 13 továrna Hermann Ernst
- 14 továrna na zpracování čekanky
- 15 první akciový pivovar
- 16 družstevní sklad obilí
- 17 nádraží
- 18 strojírna a slévárna M. Fischer
- 19 pivovar Sprötn
- 20 letecká továrna



mapa výskytu významných průmyslových staveb

1 - továrna Premier

Na jedné z nově vzniklých hlavních cest Chebu - Nürnberger Straße byla v roce 1891 založena továrna na výrobu jízdních kol Premier. Jednalo se o pobočku firmy anglických majitelů Hillmana, Helberta a Coopera, kteří již měli továrnu v anglickém Coventry a německou pobočku v Nürnbergu. První dvě kola z chebské továrny vyjela koncem roku 1892. Všechny tři pobočky na počátku 20. let vyráběly přes 100 000 kusů jízdních kol ročně a firma se tak stala jedním z nejvýznamějších výrobců na světě.

Samotná chebská pobočka zaměstnávala přibližně 200 pracovníků a vyráběla přes 20 000 kusů jízdních kol. Chebská továrna Premier se stala výhradním dodavatelem jízdních kol pro celé Rakousko-Uhersko. Na počátku 20. let 20. století změnila firma v krátké době několik majitelů. Nejprve v roce 1913 byla odkoupena norimberskou firmou Justus Christian Braun a.s., ta ji však ještě stejný rok prodala vídeňské firmě na výrobu jízdních kol Omega s.r.o. V roce 1915 chebskou továrnu odkoupila akciová společnost Premier. Tato firma přesunula své sídlo do Prahy v roce 1921 a chebská „Premierka“ se stala její pobočkou.

Po roce 1921 se v chebské továrně začali vyrábět také motocykly a tříkolny. Rozšíření výroby znamenalo i vyšší počet zaměstnanců a rozšiřování závodu. V těchto letech zde pracovalo přibližně 550 lidí. Během tohoto období ve svém nejúspěšnějším roce továrna vyprodukovala 80 000 kusů jízdních kol, 10 000 dětských kočárků a 2 000 motocyklů.

Během 30. let výroba poklesla vlivem velké hospodářské krize. To zapříčinilo propouštění zaměstnanců a jejich počet se snížil o polovinu.

Během 2. světové války se výroba stávající výroba téměř zastavila. Továrna vyráběla pouze několik málo dětských kočárků a zbytek výroby přeorientovala na válečné produkty jako jsou granáty, součástky pro tanky a letadla.

Po roce 1945 byla zřízena národní správa továrny, která měla za cíl obnovit výrobu a vypořádat se s nedostatkem pracovní síly po odsunu německých obyvatel. To se částečně podařilo a v roce 1949 se zde vyrobilo okolo 17 000 jízdních kol a téměř 10 000 kusů dětských kočárků.

1. ledna roku 1950 byla továrna Premier sloučena s národním podnikem ESKA Cheb. Ta část i nadále využila pro montáž a výrobu součástek pro jízdní kola. Většinu areálu odkoupil nový městský podnik Kovo Cheb.

V současné době mají objekty 3 majitele. Největší podíl má firma Kovo Engineering s. r. o., která vlastní 2 z prvních 3 dochovaných cihlových hal a rozsáhlé pozemky okolo areálu. Objekty v jejich vlastnictví jsou nejvíce autentické a jsou zde zachovány téměř všechny původní konstrukce. První starou cihlovou halu ze 75% vlastní firma de Wolf GROUP s.r.o., která prošla výraznou rekonstrukcí a původní režné zdivo je omítnuto. Novější objekty v západní části areálu patří panu Václavu Sladkému, který objekty zrekonstruoval a z původních konstrukcí nezůstalo téměř nic.

Výstavba areálu souvisela s rozmachem výroby a prosperitou podniku. Stavělo se tedy po celou historii v jednotlivých etapách a stáří i styl staveb se liší. První hala z režného zdiva s průčelím do hlavní ulice Nürnberger Straße byla postavena v roce 1894 a byla dílem Karla Haberzettla. Součástí strojírenské haly bylo



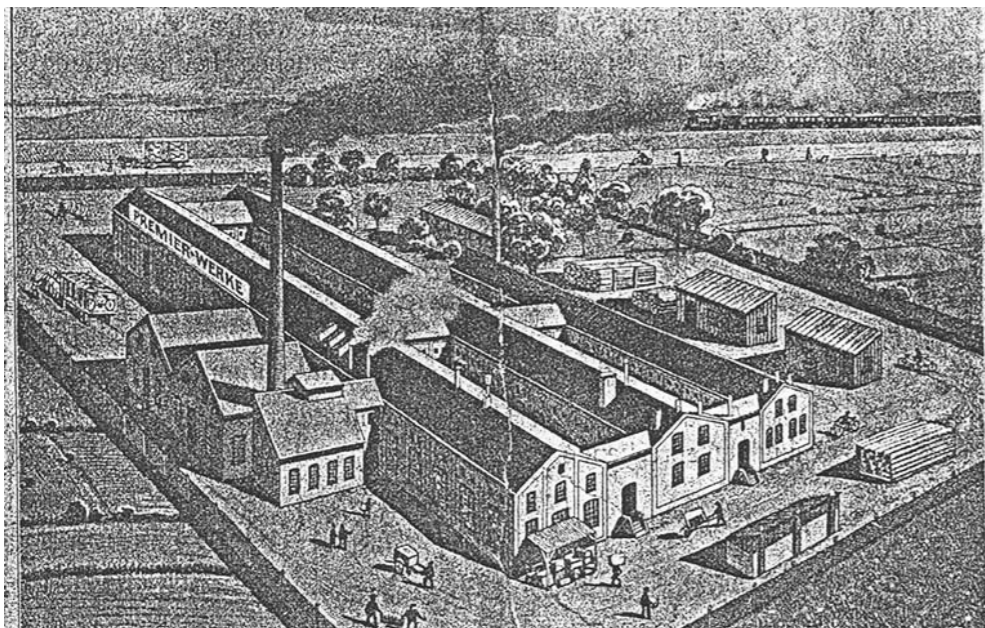
situční výkres při výstavbě nové části mezi ve 20.-30. letech 20. st.

i křídlo kotelní a strojovny. Následovala výstavba další haly východním směrem v roce 1896. Obě haly byly spojeny zastřešeným dvorem. Autorem menší 3. cihelné haly, která se vystavěla v roce 1910, je Franz Kraus.

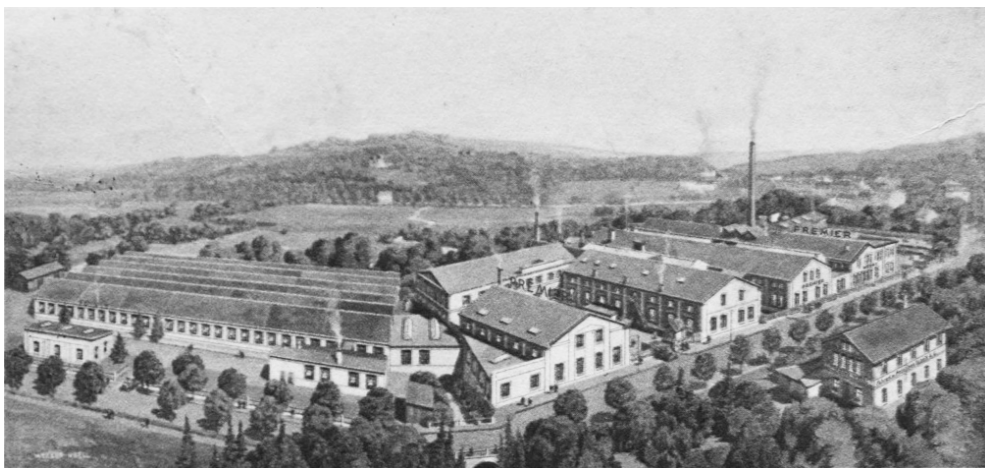
Ještě před 2. světovou válkou byla vybudována 4. budova s dalšími halami, které západním směrem kolmo navazovaly na stávající budovy.

Dále se areál rozšiřoval o další průmyslové stavby po 2. světové válce, tyto objekty však nejsou historicky ani architektonicky nijak významné. Hlavní výrobní hala Kovo Cheb byla vybudována počátkem 70. let 20. století.

Výroba ve starých halách byla definitivně ukončena na přelomu tisíciletí a velká část historických hal nyní slouží jako sklady.



1913



1942



současný stav - průčelí z ulice Americká



současný stav - 2.NP druhé haly

2 - Vodárna

Až do roku 1910 byla v Chebu zastaralá vodovodní síť z dřevěných trubek, které přiváděly vodu do několika kašen ve městě. Neexistoval zde však žádné hospodaření s vodou a jejími zásobami a ani hygienické podmínky nebyly ideální.

Ve druhé polovině 19. století došlo k výraznému rozšíření města za hradby a zejména okrajové části na jihu města byly poměrně vysoko položeny. Město bylo nuceno zajistit dodávku vody i pro tyto městské části.

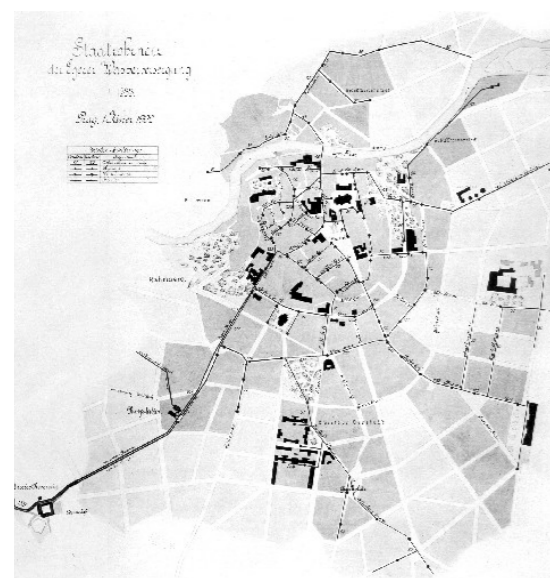
V roce 1893 zasáhlo město velmi suché léto a nedostatek vody a bylo patrné, že nová vodovodní síť je potřeba. Začal se tedy budovat druhý vodovodní okruh, který zachycoval prameny na Zelené hoře. Voda byla sbírána do nádrží ve spodních částech města a odtud byla přečerpávána dál.

Výrazné zlepšení vodovodní sítě bylo v roce 1910, kdy se začalo hovořit o horním okruhu vodovodu i pro výše položené městské části.

Ten se začal budovat na popud stoupajícího počtu obyvatel a především nově vzniklé nemocnice. Začal se budovat v roce 1911 a byl spuštěn v roce 1912. Prameny pro nový okruh se nacházely na německé straně u Waldsassenu a Arzbergu.

S výstavbou vodovodní sítě souvisela i výstavba budov potřebných pro provoz. Jednou z nich je vodojem naproti továrně Premier. Jedná se o vodojem, který byl vybudován s horním okruhem vodovodu, tedy v letech 1911-1912.

Z původních staveb se dochovala pouze obslužná předsíň, která je v původním stavu. Jedná se o dvoupodlažní stavbu z pískovcových kvádrů s fasádou z režného zdiva.



rozvodná síť v roce 1902



1913



současný stav - sběrný dvůr

3 - Tkalcovna Schmerler & Kretschmar

V blízkosti Břehnického potoka nedaleko řeky Ohře se rozhodli v roce 1881 Richard Schmerler a Quido Kretschmar postavit novou továrnu na výrobu vlněných a bavlněných látek.

První návrh vypracoval místní inženýr Karl Haberzettl, který provoz navrhl do 3 budov. Fabrika se však postavila až podle druhého návrhu od Johanna Siegla v roce 1882.

V dalších letech docházelo k rozšiřování areálu a výstavby nových budov dle návrhů K. Haberzettla. V roce 1887 byla postavena nová kotelna na jihovýchodě a poté v roce 1891 došlo s propojení stávajících budov pomocí nového skladiště.

Provoz tkalcovny byl po téměř 30 letech ukončen a od roku 1920 areál vlastnila nábytkářská firma Gerstl & Co.

V současné době je objekt přestavován na bytový dům. Z původní architektury bylo částečně zachováno pouze obvodové zdivo. Architektonická dobová hodnota tohoto objektu však nebyla zachována.



2011



současný stav

4 - fabrika Fritz Schulz jun.; Maß-Industrie

Na konci 19. století v roce 1898 si v Chebu na severním břehu řeky Ohře postavila svou pobočku lipská firma Frinz Schulz jun. zabývající se především chemickým průmyslem. Firma vyrábějící čisticí prostředky se však po neshodě s chebskou radnicí při rozšiřování závodu přesouvá do jiného města. Původní stavba byla dvoupodlažní a navazovalo na ni třípodlažní kolmé křídlo, kde se nacházela administrativa firmy.

Dnešní podoba objektu je přestavba z roku 1918, kdy na stávající objekt bylo přistavěno ještě jedno podlaží dle návrhu stavební firmy Hertl & Glaser, kteří se specializovali na moderní industriální budovy.

V následujících několika letech zde sídlila firma Maß-Industrie, která se specializovala na kovové měřicí nástroje.

Docházelo k dalším přístavbám, které však již nejsou v obdobném stylu jako hlavní budova původní fabriky. Po druhé světové válce budova sloužila jako sklad potravin nebo se zde jeden čas prodával nábytek.

V současné době je budova v soukromém vlastnictví. Původní třípodlažní stavba z režného zdiva je zachována v autentické podobě bez výraznějších zásahů. Součástí zachovalého industriálního komplexu je i cihlový komín v severovýchodní části.



1947



současný stav

5 - první měšťanský pivovar

Začátkem 14. století začíná měšťanská výroba piva v Chebu. V porovnání s ostatními pivovary ve městě patřil spíše k těm menším. Pivo vařil do konce 19. století.

Počátkem v 80. letech 19. století kupuje objekt pivovaru známá pivovarnická rodinná firma Schmidů, která vznikla již v roce 1630. Ve Školní ulici v blízkosti chebského náměstí tak vzniká nový moderní pivovar.

Původní objekt prošel kompletní přestavbou a přistavují nový objekt chladného hospodářství se spilkou. Během několika let se zde produkce piva zvedla téměř o 12 000 hektolitrů piva za rok na 15 000 hektolitrů. Pivovar se tak stal druhým nejvýznamnějším ve městě po prvním akciovém pivovaru u železnice.

V roce 1911 byl pivovar opět modernizován a díky vlastní sladovně a strojnímu pohonu podnik nadále prosperoval a distribuoval několik druhů piv. Výroba se do druhé světové války téměř zdvojnásobila.

Po druhé světové válce byla výroba v měšťanském pivovaru zachována, protože největší chebský akciový pivovar utrpěl během války výrazné škody bombardováním. V roce 1946 po rekonstrukci akciového pivovaru byl však

tento provoz navždy uzavřen. Během asanace byl první měšťanský pivovar téměř celý zbourán a v zachovalé části vznikl po válce sklad zeleniny.

Z několika původních objektů se do současné doby dochovala budova chladného hospodářství. Jedná se o dvoupodlažní objekt se schodišťovou věží, která propojovala všechny funkční jednotky pivovaru. V nejvyšším patře se nacházel chladicí štok, níže se nacházel prostor pro chlazení mladiny a nakonec sklepy. Nacházela se zde i vodní nádrž, která zásobovala jednotlivé provozy vodou. V současné době je objekt v soukromém vlastnictví a po citlivé rekonstrukci se zde nachází obchod, penzion a prostor pro přednášky a volnočasové aktivity.



před rekonstrukcí konec 20. st.



současný stav

7 - přádelna Seiler & Co.

V roce 1904 založil Robert Seiler se svým přítelem firmu na česané příze. Zpočátku se firmě nedařilo a tak se Robert Seiler rozhodl firmu převzít.

Během několika let se začalo přádelně dařit a tak byla v nynější Pěkařské ulici vystavěna nová továrna. Po další krizi po první světové válce se podařilo rodinné firmě opět zvednout a ve 30. letech 20. století zde bylo zaměstnáno přibližně 500 pracovníků. V této době také došlo k rozšíření provozu a dalším přístavbám.

Po druhé světové válce byl osud rodinné firmy Seiler v Chebu zpečetěn. Rodina byla odsunuta jako většina německých obyvatel a objekt přádelny se v roce 1949 stal majetkem národního podniku Přádelny česané příze Nejde.

Rodina Seilerů se snažila svůj podnik obnovit ještě v německém Vilsbiburgu. V 70. letech byl s narůstajícím dovozem textilního zboží z Asie závod ukončen.

Poté zde několik let sídlil podnik Vlnap a.s., který svou výrobu ukončil v roce 1998. V současné době areál slouží jako sídlo několika firem, z nichž největší část patří firmě vyrábějící plátové obaly.



První vystavěnou částí v roce 1913 byla třítraktová třípodlažní budova se schodišťovou věží, kotelnou a strojovnou. Budova prošla na konci 20. století úpravou.

Následovala stavba druhé budovy, která je tvořena železobetonových skeletem. Budova se nachází ve východní části areálu a do dnešní doby lze vidět původní středový obloukový štít a mansardovou střechu.

Jak bylo již výše zmíněno největší rozkvět firmy byl ve 30. letech 20. století. To lze vidět i na architektuře tohoto podniku. V roce 1932 byla postavena 3. největší budova severně od stávajících staveb. Jedná se o šestipodlažní budovu, kterou navrhla firma Pittel & Brausewetter. Konstrukce budovy je opět železobetonový skelet s trémovými stropy. Tento objekt je ze 3 zmiňovaných nejvíce zachovalý v původní podobě. Došlo zde pouze k výměně oken ostatní prvky a konstrukce jsou původní ze 30. let.



1930



současný stav

8 - plynárna

Dalším vynálezem během průmyslové revoluce byla průmyslová výroba svítiplynu pomocí karbonizace uhlí. Během 10 let bylo v českých zemích založeno 20 plynáren.

Roku 1864 vznikla i první plynárna v Chebu v nové průmyslové části u řeky Ohře. Byla postavena němcem dr. N. H. Schillingem a byla ve vlastnictví akciové společnosti AG Gasanstalt Eger. Ta zajišťovala první veřejné osvětlení, zejména na náměstí a v přilehlých ulicích.

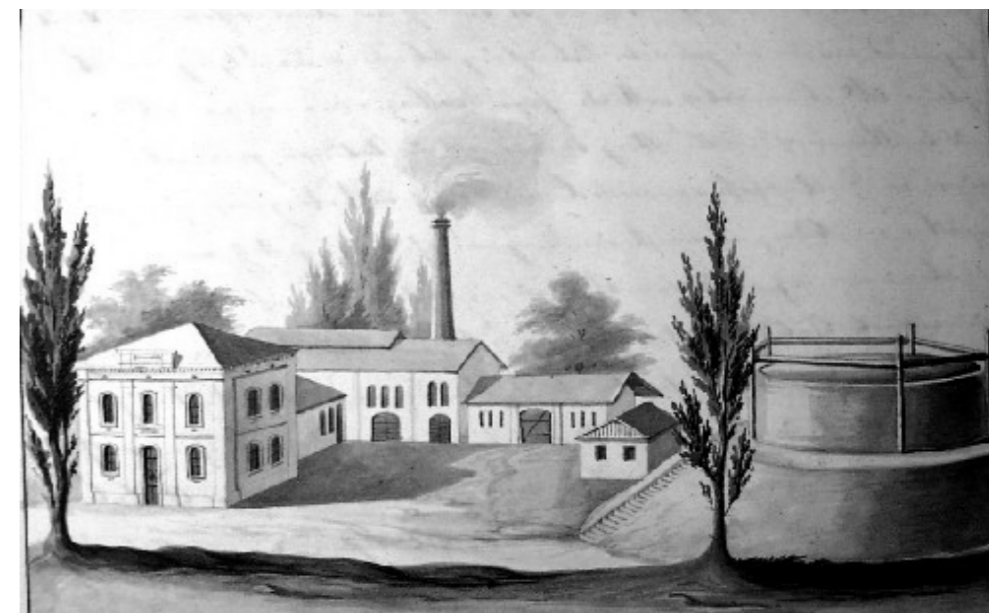
V roce 1889 plynárnu odkoupilo město a v roce 1901 vznikl nový městský podnik spojený s chebskou vodárnou - Städtische Gas- und Wasserwerke.

Postupně se začal provoz rozšiřovat a v roce 1895 disponovala plynárna třemi plynojemy o celkovém objemu téměř 2 700 m³. Neboť spotřeba dále stoupala, v roce 1911 prošla městská plynárna další modernizací. V témž roce byla do města zavedena elektřina a poptávka po svítiplynu začala klesat. V roce 1928 zřídilo město na náměstí výstavní prostor plynových spotřebičů do domácností a podařilo se spotřebu plynu opět zvýšit. Ve 30. letech plynárna vyprodukovala 809 000 m³ svítiplynu za rok a spravovala přibližně 32 kilometrů plynového potrubí ve městě.

Stejně jako většina objektů průmyslové zóny na jižním břehu řeky Ohře byla plynárna poničena během spojeneckých náletů za druhé světové války. V roce 1945 byl městský podnik znárodněn a stal se součástí národního podniku Západočeské plynárny Praha. V této době mělo plynovou přípojku 99% domácností ve městě.

V roce 1963 prošla plynárna poslední modernizací, kdy zde začala výroba z technického benzínu. Zanedlouho byla dokončena výstavba tlakové plynárny ve Vřesové, která nově zásobovala celý region. Provoz v chebské plynárně byl ukončen v roce 1968.

Následně areál zrekonstruovala a využívala Západočeská plynáreská, a.s. Plzeň. Původní budovy, které zůstaly stát po náletech z 1945 ustoupily v roce 2003 nově budovanému nákupnímu centru.



1865



1927

9 - továrna Es-Ka

V roce 1911 byla v Chebu založena druhá firma na výrobu jízdních kol. Původní název podniku byl Triupmh a založili jej dva bývalí zaměstnanci továrny Premier - Heinrich Kastrup a Ambrož Swietlik. Ještě tentýž rok změnili název na Elite, závody na výrobu jízdních kol Kastrup a Swetlik.

V tomto roce také začali budovat jednu z největších fabrik v Chebu poblíž chebské průmyslové zóny u hlavní cesty - Pražské ulice. První stavba měla 2 podlaží a byla z tvorby místního stavitele Franze Krause. Vzhledem k velké oblíbenosti jízdních kol na počátku 20. století firma během prvního roku vyrobila téměř 19 000 kusů jízdních kol.

S narůstající poptávkou a oblíbeností podniku docházelo během 20. let k postupnému rozšiřování závodu. V roce 1921 byly postaveny sklady, později v roce 1924 severní trakt, 1927 byla postavena administrativní budova, dále následovalo západní a severní křídlo závodu mezi lety 1927-1928. Tím se stala opět přejmenovaná akciová společnost jednou z největších na výrobu jízdních kol v Československu a jejich kola se z větší části vyvážela do zahraničí.

V těchto letech firma vyrobila přes 50 000 kusů ročně a v roce 1920 rozšířila sortiment

o motorová kola, tříkolky, vozíky a šicí stroje. V závodě Es-Ka ve 20. letech pracovalo 600 zaměstnanců. Ještě před druhou světovou válkou vybudovali další 2 pobočky v Rokycanech a ve Varnsdorfu.

Podobně jako tomu bylo i v továrně Premier i Es-Ka během druhé světové války přeorientovala svou výrobu z velké části na válečný sortiment. Ihned po válce byl provoz svěřen do rukou národních správců a po několika reorganizacích byl v roce 1950 zřízen národní podnik. Ten byl v roce 1958 tvořen chebským závodem, bývalou továrnou Premiér, technickým závodem v Hájích a závodem Favorit v Rokycanech. V této sestavě podnik fungoval dalších téměř 40 let až do roku 1996. V tomto roce byla Eska zprivatizována. Novému majiteli se však nepodařilo výrobu obnovit a podnik zachránit, došlo tak k úplnému ukončení výroby a rozprodání strojů.

Chátrající areál byl poté odkoupen a vznikl zde po několika letech sklad nelegálního zboží. Několik budov původního závodu bylo zbouráno v roce 2006, zbývající později v roce 2009. Z celého areálu zůstala jen administrativní budova, která byla však postavena až v 80. letech.



1989



1925



2009

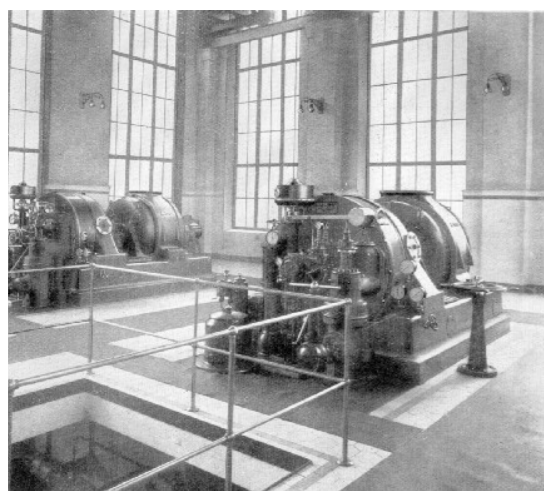
10 - elektrárna

Na konci 19. století přišel velký rozvoj elektrické energie, která dokázala mnohem efektivněji osvětlit veřejné prostranství než doposud užívaný svítíplyn. Později se také začala elektrická energie využívat k pohonu strojů v průmyslové výrobě a stala se tak hlavním zdrojem energie.

Prvním použitím elektrické energie pro osvětlení v Chebu byly obloukové lampy na chebském nádraží v roce 1892. Nádraží disponovalo vlastní elektrickou centrálou se dvěma parními stroji.

Zájem o elektrickou energii ve městě i nadále stoupal a v roce 1910 byla elektrárenské společnosti AEG Union Vídeň udělena koncese pro výstavbu a provoz chebské elektrárny. Ta byla vybudována, podobně jako většina průmyslových podniků v této době, v nové průmyslové čtvrti východně od historického centra města.

Výstavba elektrárny trvala téměř jeden rok a do provozu byla uvedena v květnu roku 1911. Výstavbou nové elektrárny byl vzrušen velký zájem o tento druh nové energie i v německém Waldsassenu, který byl jako první napojen na nově postavenou chebskou elek-



kotelna 1911

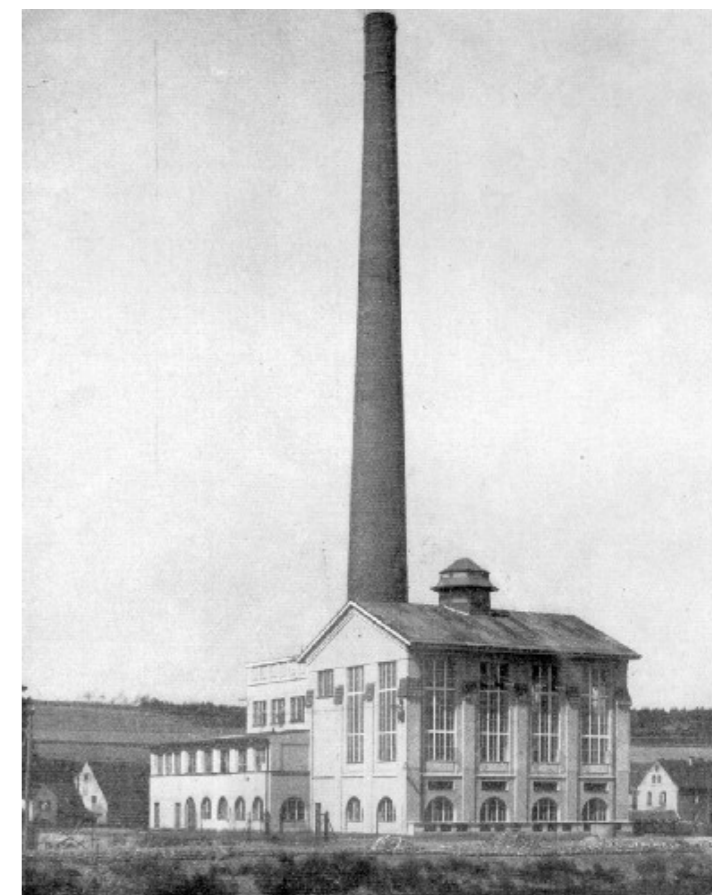
trárnu. Dále elektrárna zásobovala samozřejmě město Cheb, Horní Dvory, Podhrad a Krásnou Lípu.

Hlavní budovou elektrárny byla dvoupatrová budova, kde se ve spodní části nacházela kotelna a v druhém převýšeném podlaží byla umístěna strojovna. Ta byla prosklena přes celou výšku podlaží několika členitými okny. Objekt byl zastřešen sedlovou střechou. Celému areálu dominoval vysoký cihlový komín.

Jednalo se o velmi moderní podnik s nejnovějšími technologiemi. Elektrárna byla poháněna dvěma turbínovými dynamy s kotli o objemu 200 m³. Problémem bylo ovšem zásobování elektrárny palivem, neboť se nacházela poměrně daleko od železnice. Chebská rozvodná síť měla v této době 2 hlavní přívody a 16 trafostanic umístěných po městě. Osvětlení města elektrickou energií je však stále jen pro náměstí a přilehlé hlavní ulice.

Poptávka po elektrické energii i nadále stoupla a tak docházelo k napojování na další města. V roce 1945 obdobně jako několik dalších objektů byla chebská elektrárna velmi poničena spojeneckými nálety. Po druhé světové válce zůstala v provozu pouze jedna rozvodna s trafostanicí. Podnik byl v roce 1945 znárodněn a začleněn do Západočeské elektrárny Plzeň. Poté byl areál nadále využíván závodem Západočeské energetiky a.s., Plzeň.

Z původních budov chebské elektrárny postavené v roce 1911 v současné době neexistuje ani jedna.



1925



1945

11 - přádelna J. Neumann

První velká přádelna - J. Neumann byla postavena v Mlýnské ulici pod chebským hradem a byla zřízena jako pobočka saské přádelny Julia Neumanna.

Později v roce 1909 byl postaven zcela nový závod v průmyslové čtvrti u chebského viaduktu. V té době zde bylo 14 spřádacích strojů a přádelna patřila k největším textilním podnikům v Chebu. Nová budova přádelny byla postavena betonářskou stavební firmou ze saského Glauchau.

Jednalo se o jednu z prvních skeletových budov v Rakousku-Uhersku. Budova přádelny měla 4 podlaží, které byly tvořeny z železobetonového skeletu o rastru 5x12.

V roce 1922 byl závod rozšířen a zaměstnával kolem 150 lidí. Původní budova přádelny byla při spojeneckých náletech v roce 1945 natolik poničena, že byla po válce úplně zbořena.

Jedinou připomínkou chebské přádelny J. Neumann je ředitelská dvojvila postavena v roce 1924 ve stejné ulici jako stávala kdysi přádelna.



1930



1945

12 - Železniční viadukt

Velkým průlomem ve vývoji města Cheb byla výstavba železnice, která spojovala německé Bavorsko a Sasko. Výstavba železničního mostu přes řeku Ohří byla zahájena v roce 1863. Jedná se o obloukový železniční most, který je dlouhý 378 metrů a je téměř 25 metrů vysoko nad řekou Ohří. Je tvořen 12 oblouky, které mají rozpětí 12 metrů. Po obou stranách jsou vždy 3 menší oblouky. Svými rozměry patří mezi největší kamenné mosty v České republice.

Autorem návrhu mostu je zřejmě Heinrich von Hügel, který projektoval výstavbu chebské železnice. Most byl původně celý postaven z bavorské žuly, bohužel při náletech během druhé světové války byl výrazně poškozen. Některé oblouky byly celé zničeny a tak od roku 1946 probíhala rekonstrukce mostu. Chybějící části však byly nahrazeny betonem a tak i dnes můžeme zřetelně rozeznat původní kamennou stavbu viaduktu a poválečnou rekonstrukci. Během této rekonstrukce také došlo k vytvoření nového oblouku pro vedení Pražské ulice.

Viadukt byl znovu uveden do provozu v roce 1951. Do dnešního dne je viadukt jednou z dominant města a tvoří výraznou pohledovou východní hranici města Cheb.



výkres návrhu viaduktu



1900



1945

13 - továrna Hermann Ernst

Hermann Ernst zakládá v roce 1876 své zámečnictví nedaleko chebského náměstí v současné Školní ulici. Během několika let rozšiřuje svoji firmu a stává se jedním z nejvyhledávanějších výrobců stavebních konstrukcí i uměleckých zámečnických prvků.

V roce 1922 nechává jeho syn, který rodinný podnik převzal, stavět novou továrnu pod chebským viaduktem u řeky Ohře. Výroba firmy byla v těchto letech zaměřena především na velké stavební nosníky. Ke konci 30. let je podnik rozšířen o další pobočku v Sokolově a pracuje zde zhruba 80 zaměstnanců. S rozmachem elektrické energie se firma adaptuje na poptávku a stává se jedním z největších výrobců elektrického vedení v západních Čechách.

Téměř bez újmy přežila nová tovární hala bombardování v roce 1945. Po válce i nadále pokračovala ve výrobě železných konstrukcí. V současné době zde sídlí firma Kovo Cheb, původní tovární hala se však do současné doby nedochovala.



1927



1945

15 - První akciový pivovar

V roce 1873 se nedaleko chebského nádraží otevřel první akciový pivovar. Ten byl od začátku vybaven moderními parostrojemi. Avšak až po rekonstrukci a modernizaci počátkem 20. století se stal jedním z největších pivovarů na západě Čech. V té době zde bylo zaměstnáno přes 300 pracovníků.

Tomu odpovídala také vybavenost a moderní vymoženosti pivovaru. V těchto letech se pivovar pyšnil umělým chlazením, elektrickým osvětlením a dalšími dvěma parními stroji.

Areál pivovaru byl z architektonického hlediska velmi honosný a odrážel tak jeho celostátní význam. Sestával ze dvou částí - pivovarské a sladovnické. Ty od sebe odděloval klenuť průjezd do dvora areálu. Oba provozy měly věžovité hvozdy s gotizujícími cimbuřmi a nárožními věžičkami. Celému areálu dominoval padesátimetrový komín pivovarského bloku.

Stejně jako většina významných budov Chebu utrpěl pivovar během války výrazné škody. Po skončení druhé světové války byl z velké části areál pivovaru poničen.

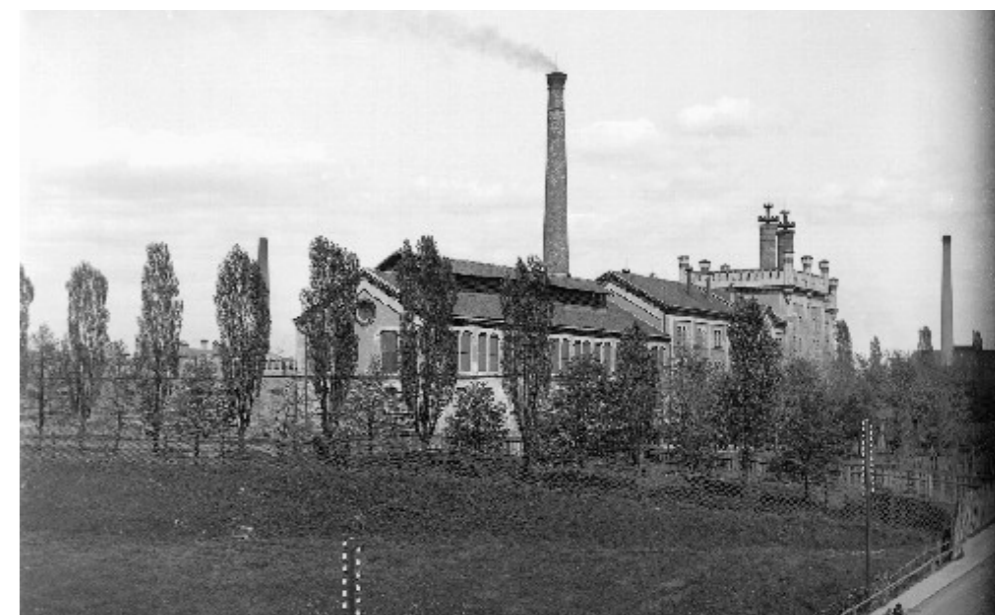
Po několika letech se jej podařilo zachránit a zrekonstruovat zbylé části. Nikdy se však pivovar nevrátil na svou úroveň před válkou. Oba hvozdy pivovaru byly nenávratně pryč a zbylé objekty se již nepodařilo naplnit a využívat jako před válkou.

Po znárodnění byl pivovar ve vlastnictví svazu Západočeských pivovarů, který sídlil v Plzni. Samotné provozní části pivovaru prošly několika rekonstrukcemi a modernizacemi. Pivovar se tak po válce částečně vzpamatoval a stal se opět jedním z významných pivovarů celostátního měřítka.

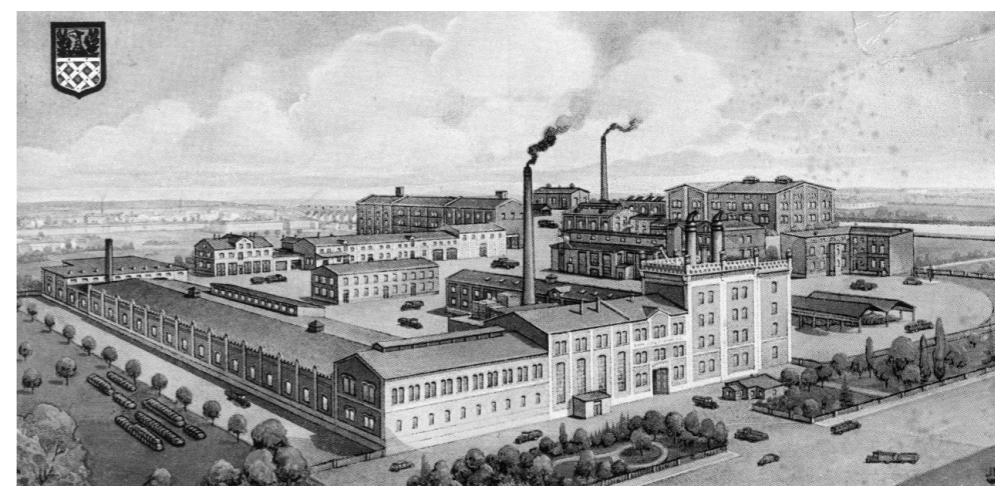
V roce 1994 bylo vlastníkem pivovaru rozhodnuto o ukončení vaření piva v Chebu z důvodu údajné nedostatečné produkce.

Osud tohoto pivovaru byl tak finálně zpečetěn v roce 1995, kdy došlo k ukončení činnosti a pivovar byl definitivně uzavřen. Pár let ještě sloužil jako stáčírna, avšak na konci 90. let přestal být využíván úplně.

Z původního areálu se stalo obchodní centrum, které působí spíše jako karikatura úspěšného chebského pivovaru. Z původní architektury je zachována pouze část sladovny, která však přes několik nezdařených rekonstrukcí ztratila své dobové kouzlo a architektonickou hodnotu.



1900



1925

16 - družstevní sklad obilí

Jedno z prvních družstevních obilných skladů bylo postaveno v Chebu v roce 1899 nedaleko chebského nádraží. Jednalo se o typový projekt skladů obilí pro zemědělská družstva. Projekt byl vytvořen německou architektonickou a projekční kanceláří Wullekopf & Krukenberg.

Tento projekt byl poprvé v Rakousku-Uhersku zrealizován právě v Chebu. Celková výška pětipodlažní podsklepené budovy je 27 metrů a pojme až 1 000 tun obilí. Budova je postavena z režného zdiva a na vnitřní konstrukce je použito dřevo.

Dodnes je zachována téměř původní podoba této stavby. I v dalších letech sloužila jako sklad a v přízemí se nacházela prodejna. V současné době je však budova bývalého družstevního skladu v soukromém vlastnictví a bez využití.



současný stav

17 - Nádraží a železnice

S vybudováním sasko-bavorské železnice v druhé polovině 19. století souvisela také výstavba reprezentativní budovy nádraží. Stará nádražní budova byla postavena v letech 1863-1864 dle návrhu mnichovského architekta Heinricha von Hügela.

Hlavní budova ve středu byla postavena kolem roku 1900 v neorenesančním slohu. Odbavovací hala byla klenuta valenou klenbou s velkým trojdielným oknem se světlíkem a byla zdobena střídou ornamentální výzdobou. Nádražní budova měla několik úřadů, odbavovacích celních místností, kanceláří a čekáren. V prvním patře bylo vybudováno celkem 80 obytných místností.

Výstavba železnice byla velkým krokem pro budoucí rozvoj města. Vzhledem k tomu, že iniciativa a i finance na výstavbu železnice pocházely z německé strany, byla napojena na německé dráhy. Až v roce 1870 bylo vybudováno železniční spojení mezi Chebem a Prahou přes Karlovy Vary. V roce 1872 byl Cheb také napojen železnicí na Plzeň.

Zanedlouho se stal Cheb významným železničním uzlem jak pro Československé státní dráhy, tak pro Německé říšské dráhy. Význam železnice není pouze v osobní přepravě ale také v obchodní, pro vývoz uhlí ze Sokolovska. Tomuto velkému provozu odpovídá i počet úřadů, které zde byly. Ze strany Československých drah se jedná o provozní úřad, oddělení údržby dráhy a 2 výtopny. Německé říšské dráhy mají na chebském nádraží provozní inspekci, stavební inspekci, provozní úřad, 2 výtopny, oddělení údržby a dílny. Budovu nádraží v těchto letech spravuje Německá říšská dráha.

Během náletů při 2. sv. válce bylo nádraží v roce 1945 zničeno a v roce 1946 přešla

stanice do vlastnictví Československých státních drah. Nová funkcionalistická nádražní budova byla postavena v roce 1962 podle návrhu architekta Josefa Dandy.

Nové nádraží se skládá z výškové výpravní budovy a dvou bočních křídel. Hlavní nádražní budova je vyzdobena několika hodnotnými dobovými uměleckými díly v bruselském stylu. Například na hlavní fasádě je umístěna kovová plastika od Jaroslava Šajna, mozaiková výzdoba v čekací hale od Jaroslava Moravce či ohýbané skleněné příčky v 1. patře od Benjamina Hejlka a Jana Štibycha.

Hlavní odbavovací budova byla v roce 2016 prohlášena za kulturní památku. V současné době probíhá rekonstrukce nádražní budovy a nástupišť, která by měla být dokončena v roce 2023.



stávající stav

železnice - nádraží



stará nádražní budova - 1866



nová nádražní budova - 1962

18 - Strojírna a slévárna M. Fischer

První moderní strojírnou průmyslové revoluce v Chebu byl podnik Mathiase Fischera. Byl založen v roce 1868 v blízkosti nově budované Nádražní ulice, která byla symbolem nového rozvoje města.

Nejprve byl podnik zřízen jako obchodní zastupitelství anglické strojírenské firmy, ve které Mathias Fischer pracoval. Později podnik rozšířil o opravnu zemědělských strojů a v roce 1871 zahájil výrobu vlastních zemědělských strojů.

Během několika následujících let podnik velmi prosperoval a tak docházelo k jeho dalšímu rozšiřování. V roce 1910 se podnik skládá z oddělení výroby zemědělských strojů, oddělení všeobecného strojírenství a slévárny. Tím se stává jedním z největších podniků pro výrobu zemědělské techniky na severozápadě Čech.

Strojírna M. Fischer byla pro město velmi přínosná nejen z ekonomického hlediska. Jeden z prvních spolumajitelů - Dominik Kreuzinger,

ve své závěti odkázal městu peníze na výstavbu městské knihovny. Ve 30. letech 20. století pro strojírnu, která přešla zcela do vlastnictví rodiny Kreuzingerů, pracovalo přes 200 dělníků.

Po 2. světové válce však nedošlo k obnově výroby a areál přešel do vlastnictví lidového spotřebního družstva Jednota Cheb.

Vzhledem k atraktivní lokaci rozsáhlých pozemků v těsné blízkosti centra města zde bylo v roce 2001 vybudováno obchodní centrum. Z původního areálu se zachovala pouze správní budova a jedna z výrobních hal z roku 1886. Budova má fasádu z neomítaného cihelného zdiva a je jedním z dochovaných příkladů průmyslové architektury města.



M. Fischer - kolem roku 1940



M. Fischer - kolem roku 1940



dochovaná výrobní hala a správní budova roku 2011

19 - pivovar Sprötn

Dalším z velmi významných pivovarů je pivovar Sprötn, který se nacházel v ulici Palackého. Stejně jako první měšťanský pivovar i tento provozovala rodina Schmidtů. Původní podnik se nacházel nedaleko náměstí v Dlouhé ulici.

Koncem 19. století převzal provoz pivovaru Christoph Schmidt, který se rozhodl pro výstavbu nové budovy. Původní projekt z roku 1896 je tvorbou stavitele Georga Blomana. Jednalo se o moderní pivovar s dvoupatrovou varnou a nižší chladnicí s typickým střešním párníkem. Dále zde bylo také křídlo, kde se nacházela stáčírna a sklad.

Výstavba pivovaru pokračovala i v následujících letech, kdy byl v roce 1898 postaven ve východní části velký dvoulodní sklep. Poté následovala v roce 1901 výstavba parní strojovny, stáji a bednáren.

Podnik během několika let zmnohonásobnil svou produkci piva a proto byl areál i nadále rozšiřován a upravován.

Během hospodářské krize ve 30. letech 20. století došlo k útlumu výroby a po druhé světové válce byl provoz pivovaru v roce 1946 ukončen.

Následně celý areál přešel do vlastnictví města, které budovy využívalo jako sklady či dílny. V roce 2012 chátrající areál pivovaru vyhořel a poté byl celý zbourán.



20 - továrna na letadla, letiště

Díky velkému rozvoji letectví ve 30. letech 20. století byla v Chebu v roce 1938 na Švédském vrchu založena továrna na výrobu součástí pro letadla, ke které patřila i vlastní učňovská škola.

S Mnichovskou dohodou roku 1938 došlo k připojení Sudet, a tedy i Chebu, k nacistickému Německu. Letecká továrna W + W byla znárodněna a v roce 1940 vznikla nová firma FWE - Flugzeugwerk Eger GmbH. Ta začala s výstavbou nové tovární haly a letiště. V roce 1942 sem byla přesunuta i pěvecká a výstavní hala, která se nacházela v Poohří, která následně sloužila jako hangár.

Provoz započal v roce 1942, kdy přímo v areálu této továrny byl zřízen tábor pro válečné zajatce. Vyráběly se zde součástky pro letadla, dále zde probíhala údržba a opravy letadel, konečná montáž a přestavby letadel. V této době zde pracovalo přibližně 5 000 lidí.

Během spojeneckých náletů byla továrna i s přilehlým letištěm jedním z hlavních cílů bombardování. První pokus o zničení byl však vlivem špatného počasí neúspěšný a zničena byla pouze bývalá pěvecká hala. Během druhého náletu dne 25. března byla továrna zničena a bylo také velmi poničeno i chebské nádraží.

Letecká továrna po druhé světové válce ztratila svůj význam a jediná nezničená hala byla roku 1948 převezena do Sokolova, kde sloužila jako sklad Ústředních dílen.

Následně v roce 1959 byla v místech bývalé továrny zahájena výstavba dílen Hnědouhelných dolů a briquetáren Sokolov. V roce 2020 zde byla vybudována ekologická hala německé firmy Real Digital.



1945



1945

Reference

Ke konverzím průmyslových objektů lze přistupovat různými způsoby. Velkou roli hraje stav objektu, původní využití ale především plánované využití. Velmi často právě tyto průmyslové objekty slouží díky svým rozměrům a konstrukčnímu provedení jako galerie či jiné kulturní instituce.

Jedním z nejzdařilejších příkladů konverzí průmyslových areálů v Čechách je projekt ateliéru Patrika Hoffmana: konverze Uhelného Mlýna v Libčicích nad Vltavou. Vznikl zde nový multifunkční areál, kde se nachází například showromy, kanceláře či výstavní prostory.

Při konverzi tohoto areálu bylo citlivě zacházeno se stávajícími budovami. Na první pohled je zřejmé, které budovy jsou původní a které jsou nové. Byly zde odstraněny dodatečné vestavby a původní konstrukce a vybavení bylo citlivě zrekonstruováno. Nové objekty jsou tvořeny v jednotném designu z ocelové konstrukce tak, aby minimálně narušovaly celkový dojem a nekonkurovaly původní industriální architektuře.

reference



Kotelna v Libčicích nad Vltavou - ateliér Hoffman



Kotelna v Libčicích nad Vltavou - ateliér Hoffman

reference

Tonofenfabrik se nachází v historickém centru německého města Lahr. Původní továrna na hliněné pece byla přestavěna na městské muzeum. Neúplný objem původní fabriky je doplněn o novou schodišovou věž, která tvoří s původní architekturou soudržný objemový celek. Přestože je zde použit výrazný kontrast původní průmyslové stavby a moderní architektury v podobě přístavby, není zde díky zvolenému odstínu a struktuře fasády potlačen výraz a hodnota historické budovy z režného zdiva.



Museum Tonofenfabrik v Lahru (Německo) - Heneghan Peng Archi.



Museum Tonofenfabrik v Lahru (Německo) - Heneghan Peng Archi.

Bicocca je průmyslová čtvrť ve městě Milán, která patřila ve 20. století k nejvýznamější v celé Itálii. Původní areál továrny Pirelli nyní slouží jako galerie moderního umění a je jedním z největších horizontálních výstavních prostorů na světě. V roce 2004 byl poprvé použit jako výstavní prostor. Současná podoba bývalého průmyslového areálu je však z roku 2010, kdy byly zbourány přidružené objekty a původní hala z režného zdiva byla citlivě zrekonstruována. Ve stejném roce také vznikla zahrada s instalací italského sochaře Fausta Melottiho. Konverze tohoto objektu spočívá v maximálním využívání původních průmyslových hal bez výraznějších zásahů. Nová výstavba se týkala především přilehlých veřejných prostor a krajinářských úprav.



Galerie současného umění Hangar Bicocca v Miláně (Itálie) - Marco Bay



Galerie současného umění Hangar Bicocca v Miláně (Itálie) - Marco Bay

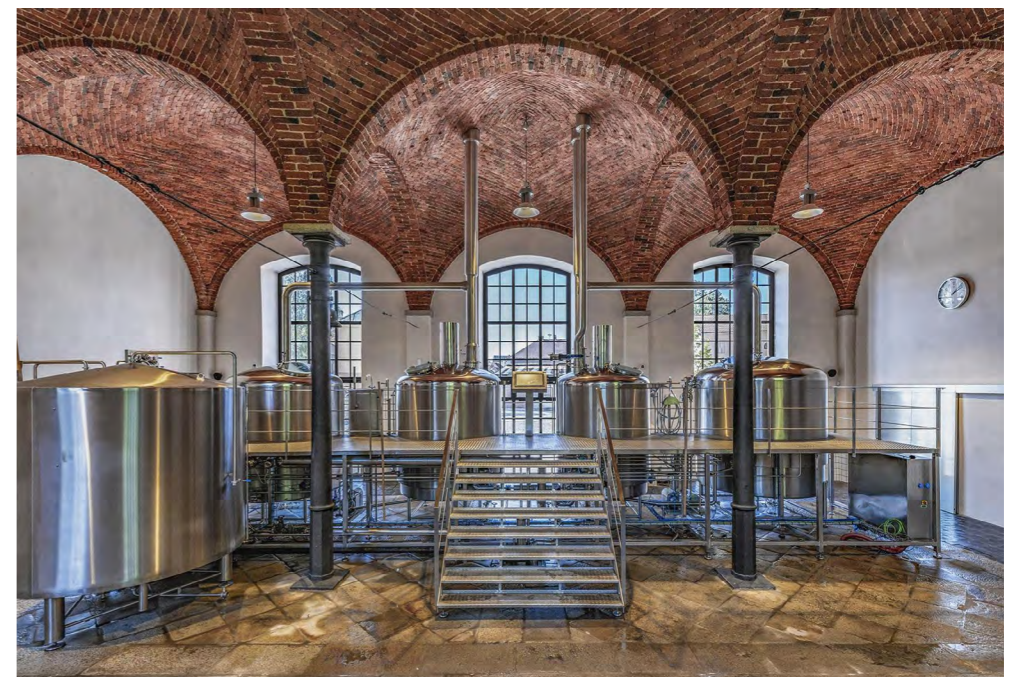
Jedním z možných přístupů ke konverzím průmyslových objektů je obnovení původní funkce. Dalším příkladem konverze průmyslového objektu je kamenický pivovar. V centru města Kamenice byl v 19. století vybudován rozsáhlý pivovar, který fungoval až do druhé světové války. Od roku 2016 probíhá jeho rekonstrukce, která je rozdělena do několika etap. Původní hodnotná architektura je očištěna od přístaveb a je zde navrženo nové efektivní využívání objektu. Obnovený městský pivovar je otevřen do veřejného prostoru a propojuje interiér i exteriér areálu. V rekonstrukci je kladen důraz především na vyzdvihnutí hodnoty původní architektury, materiálů a konstrukcí, které jsou citlivě zrekonstruovány do původní podoby.

reference



Pivovar Kamenice nad Lipou - OTA ateliér

reference



Pivovar Kamenice nad Lipou - OTA ateliér



Areál bývalé továrny na výrobu jízdních kol Premier-Werke se nachází nedaleko historického centra města Chebu. Areál tvoří rozhraní mezi prvorepublikovou vilovou zástavbou a sídlištěm Skalka. Areál je tvořen nehomogenní průmyslovou zástavbou, která zde vytváří neprostupnou bariéru.



-  PREMIER
-  zeleň
-  občanská vybavenost
-  historické jádro
-  urbánní celky
-  hl. dopravní tahy
-  železnice

Historický vývoj území

Stávající Americká ulice byla historicky jednou z nejvýznamnějších cest vedoucích do Chebu. Spojovala město Cheb s německým Regensburgem.

Na konci 19. století se jednalo o vhodnou lokalitu pro výstavbu nové fabriky Premier. Pozemek se nacházel na periferii města, na hlavní cestě do Německa a především na Břehnickém potoce.

Ve druhé polovině 20. století vznikala chebská sídliště. Jedno z nich, Skalka, bylo postaveno na ose této historické cesty na okraji města.

Továrna Premier se proměnila v uzavřený průmyslový areál uprostřed města.



stabilní katastr



1952

Přírodní podmínky

Budovy bývalé továrny Premier byly postaveny na Břehnickém potoce, který je v současné době po téměř celé délce v tomto území zatrubněný.

Téměř v celém území areálu se nachází nivní sediment, který je tvořen převážně hlínou, pískem a štěrkem.

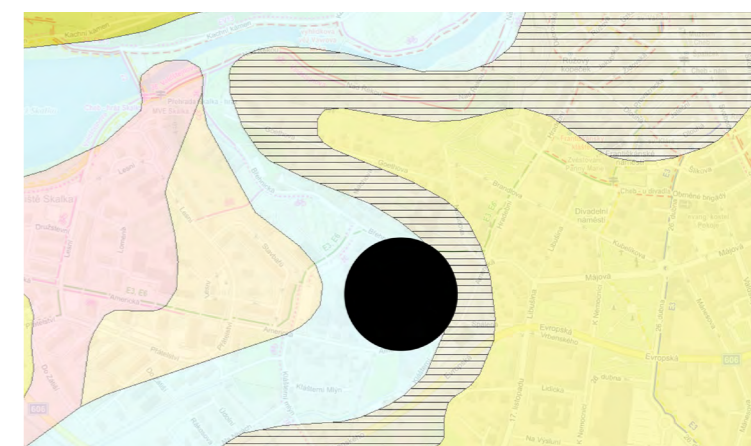
Areál se též nachází v záplavovém území 5leté vody, historické budovy továrny Premier se pak nachází v záplavovém území 20leté vody.



terén



záplavové území



geologické podmínky

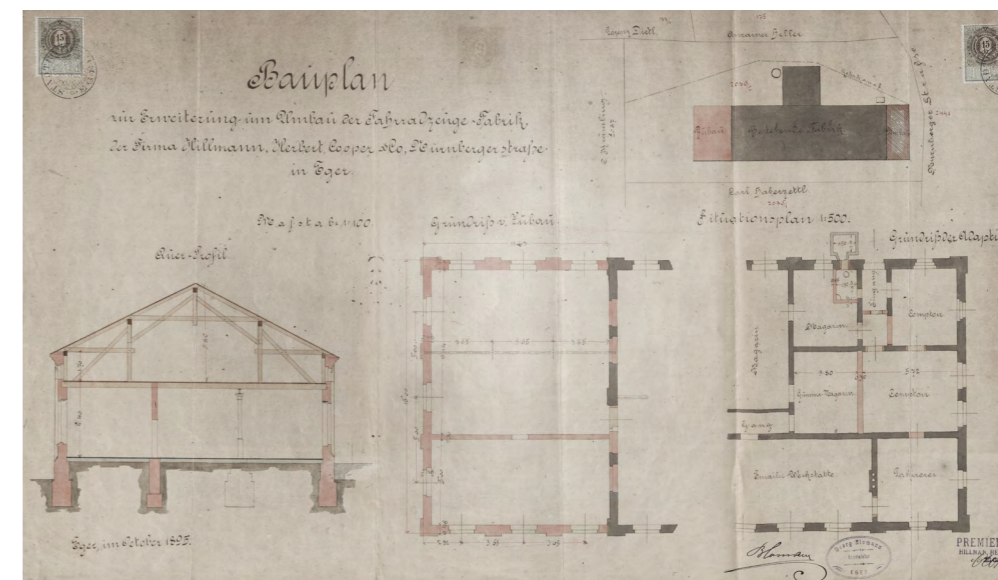
Analýza historických budov

Výstavba továrny na jízdní kola Premier započala koncem 19. století. Jednotlivé haly byly postaveny v několika etapách.

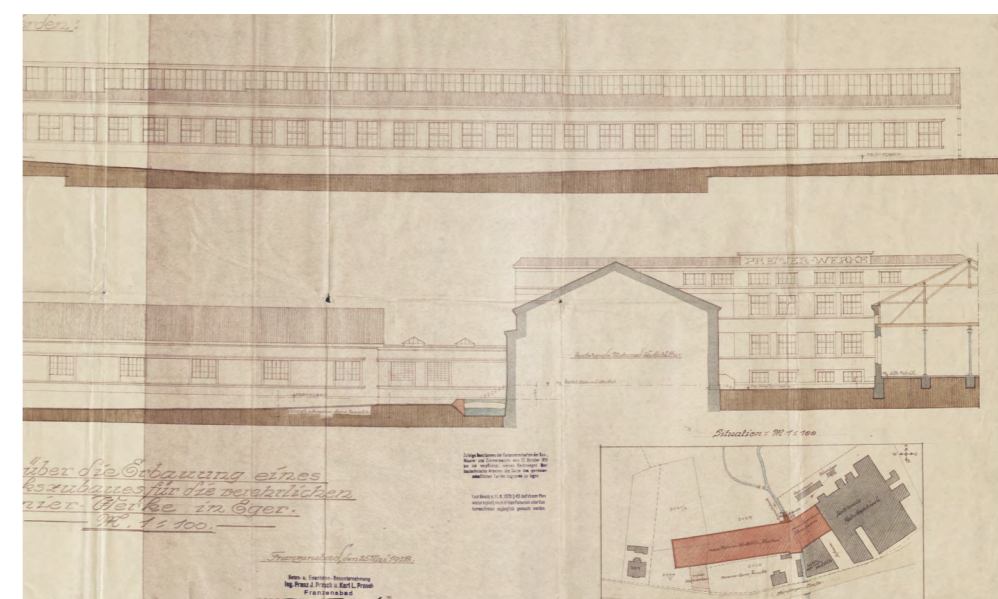
Drobnými úpravami prošla fabrika po druhé světové válce, kdy se změnil její provoz. Obvodové zdivo a většina nosných konstrukcí však zůstala v původním stavu až do současnosti.

Na základě plánů a podkladů archivu lze určit, které objekty jsou původní a které nikoliv.

Ve druhé polovině 20. století byly na severní straně k původním historickým objektům továrny přistavěny přidružené provozy - kotelna a výtah. Tím zejména severní fasáda utrpěla velké škody. Naopak jižní fasáda, orientována do Americké ulice, je dochována v původní podobě.

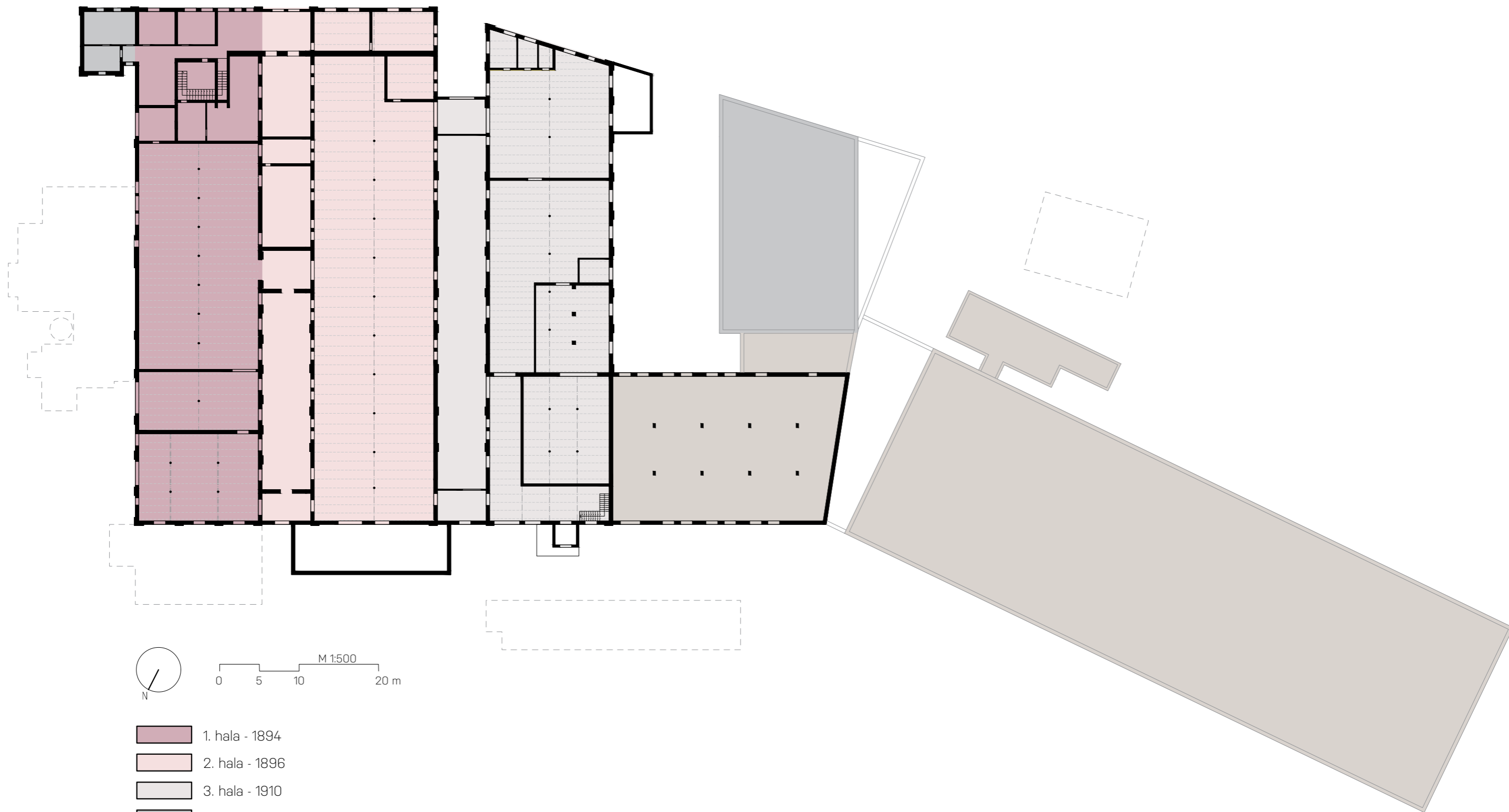


1983 - výstavba první haly



1928 - plán přístavby

stáří budov



stáří budov



0 5 10 20 m
M 1:500

- 1. hala - 1894
- 2. hala - 1896
- 3. hala - 1910
- 4. hala - před rokem 1928
- před rokem 1939
- po roce 1945
- zbourané objekty



Silné stránky

blízko centra
historická hodnota
přírodní prvek - potok
blízko volnočasového areálu Krajinka
množství občanské vybavenosti



Slabé stránky

uzavřenost
neprostupnost
průmyslová výroba
nevhodné měřítko okolní zástavby
kondice dubové aleje v ulici Americká



Příležitosti

odkaz na světový význam Premier-Werke, ES-Ka
prodloužení volnočasového areálu
nové služby pro obyvatele sídliště / města
srozumitelné rozhraní zástavby



Hrozby

záplavové území
nivní sediment
neprosperita
parkování



jižní fasáda



nová hala Kovo



východní fasáda - nejstarší hala



ulice Americká



severní fasáda



krov



Břehnický potok



západní fasáda

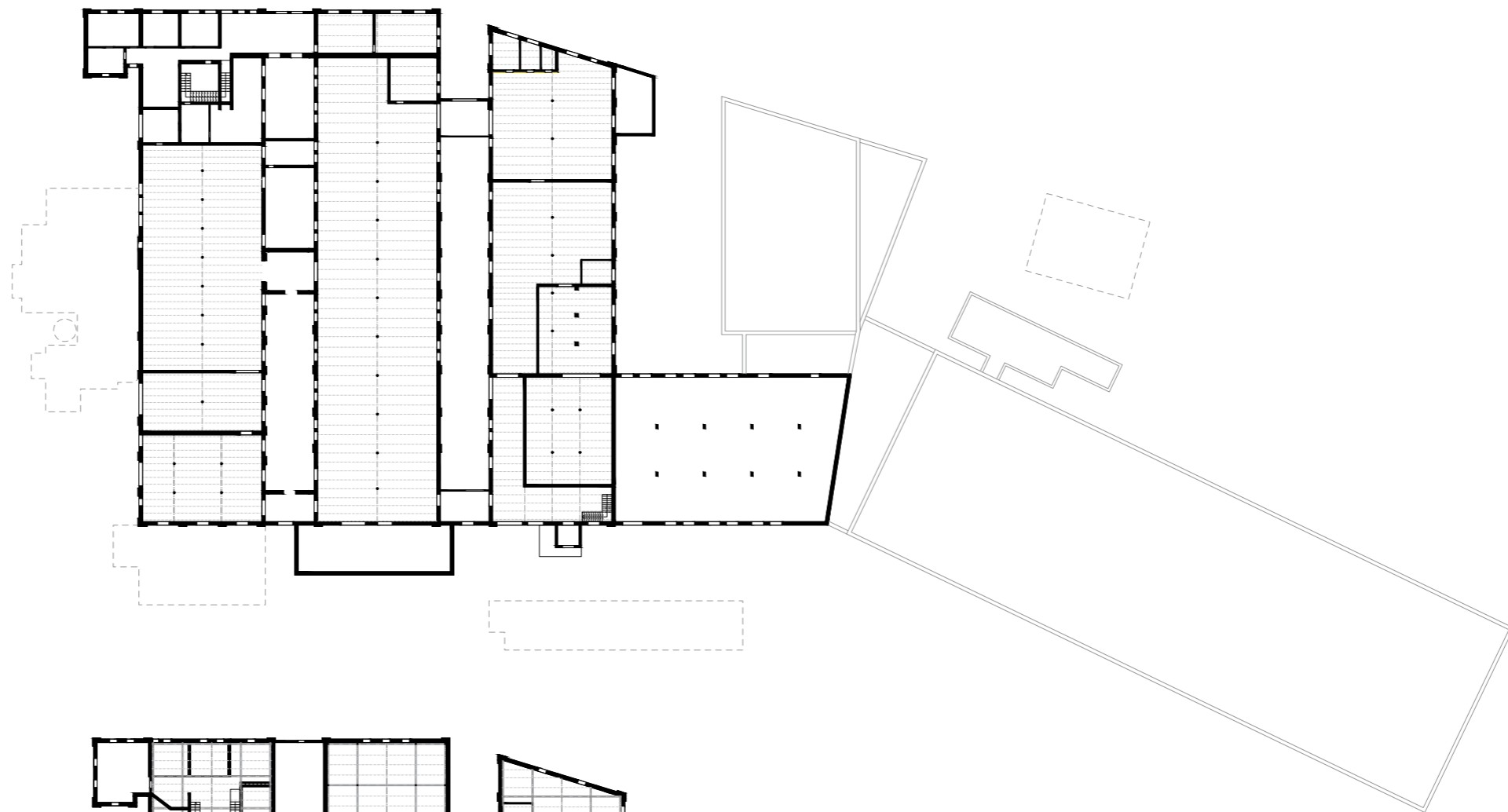


detail fasády

fotodokumentace

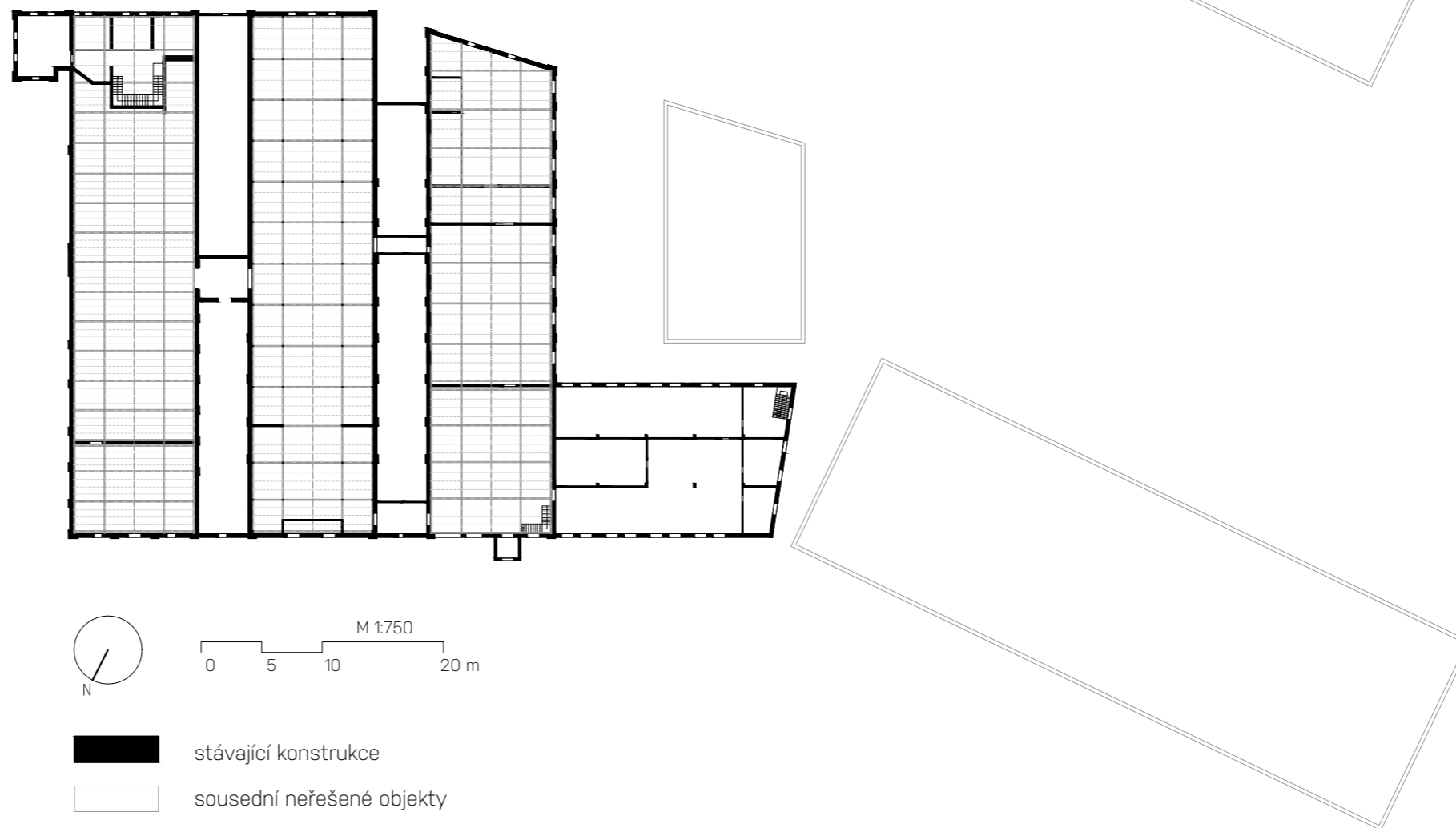
fotodokumentace

1.NP

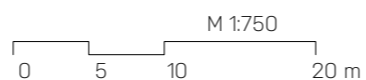


stávající stav

2.NP



stávající stav



stávající konstrukce



sousední neřešené objekty



neexistující objekty

Původní historické budovy továrny Premier jsou v současnosti bez využití a chátrají. Okolní průmyslová zástavba tvoří výraznou bariéru v celém území a odtrhává sousední sídliště od zbytku města. V návrhu se zaměřím především na novou identitu celého území, jeho prostupnost a srozumitelnost. Těžištěm celého areálu budou historické haly továrny Premier s novou funkcí, která doplní chybějící občanskou vybavenost ve městě.

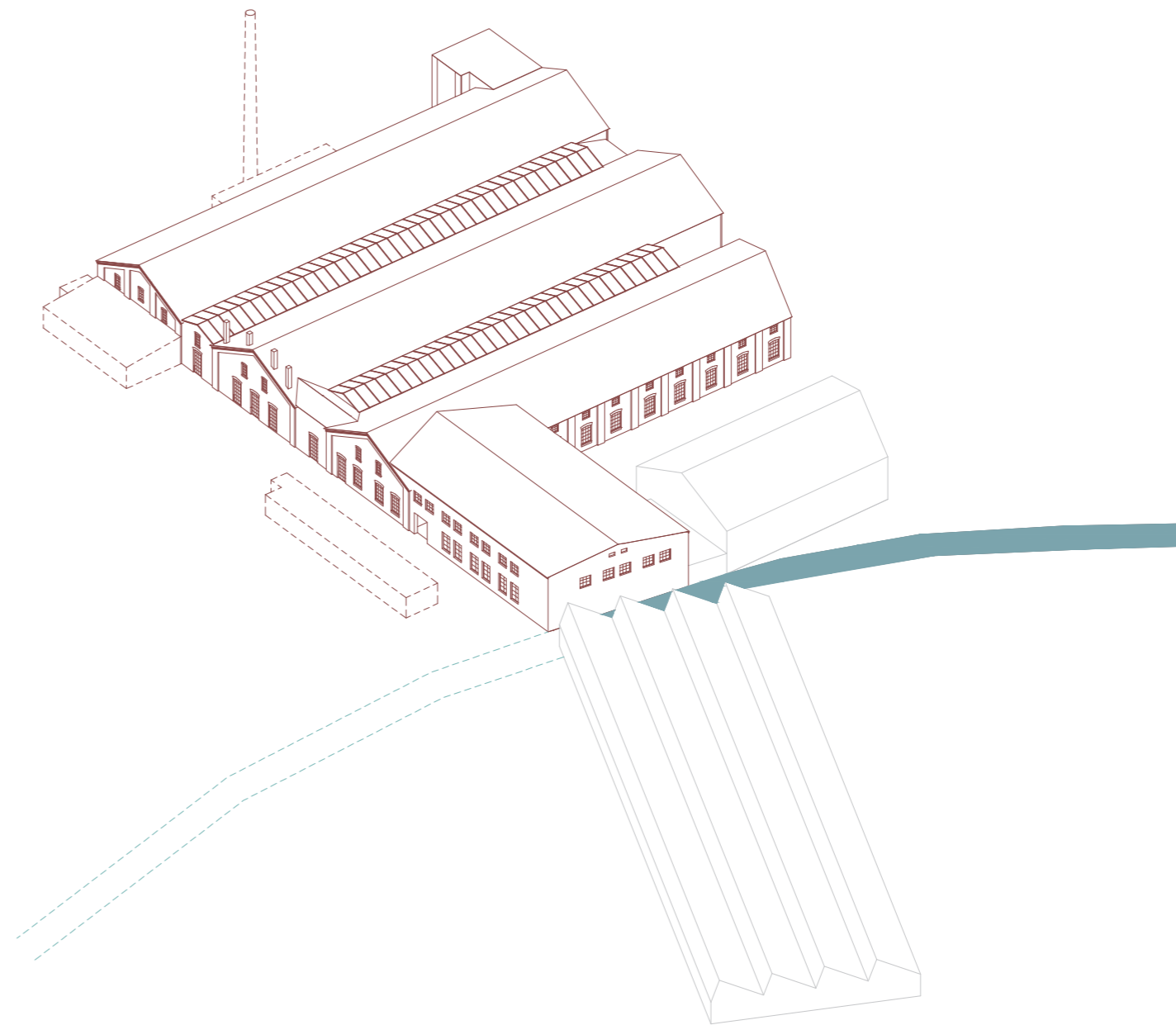
Historické objekty fabriky Premier-Werke leží na průsečíku dvou významných os - historické a přírodní. Historickou osou je ulice Americká, dříve Regensburg StraÙe, která patřila k nejvýznamějším cestám vedoucím do města Cheb. Byla lemována dubovou álejí, která je z části zachována do dnes. Přírodní osu tvoří Břehnický potok, který protéká celým areálem a neda-leko se vlévá do řeky Ohře.

Objekty budou očištěny od dodatečně dostavovaných přidružených konstrukcí. Zachovány budou konstrukce architektonicky a historicky hodnotné - obvodové reÙné zdivo a krovy. Historická obálka bude v návrhu doplněna konstrukcemi novými, které do ni budou šetrně vloženy.

1

Původní podoba

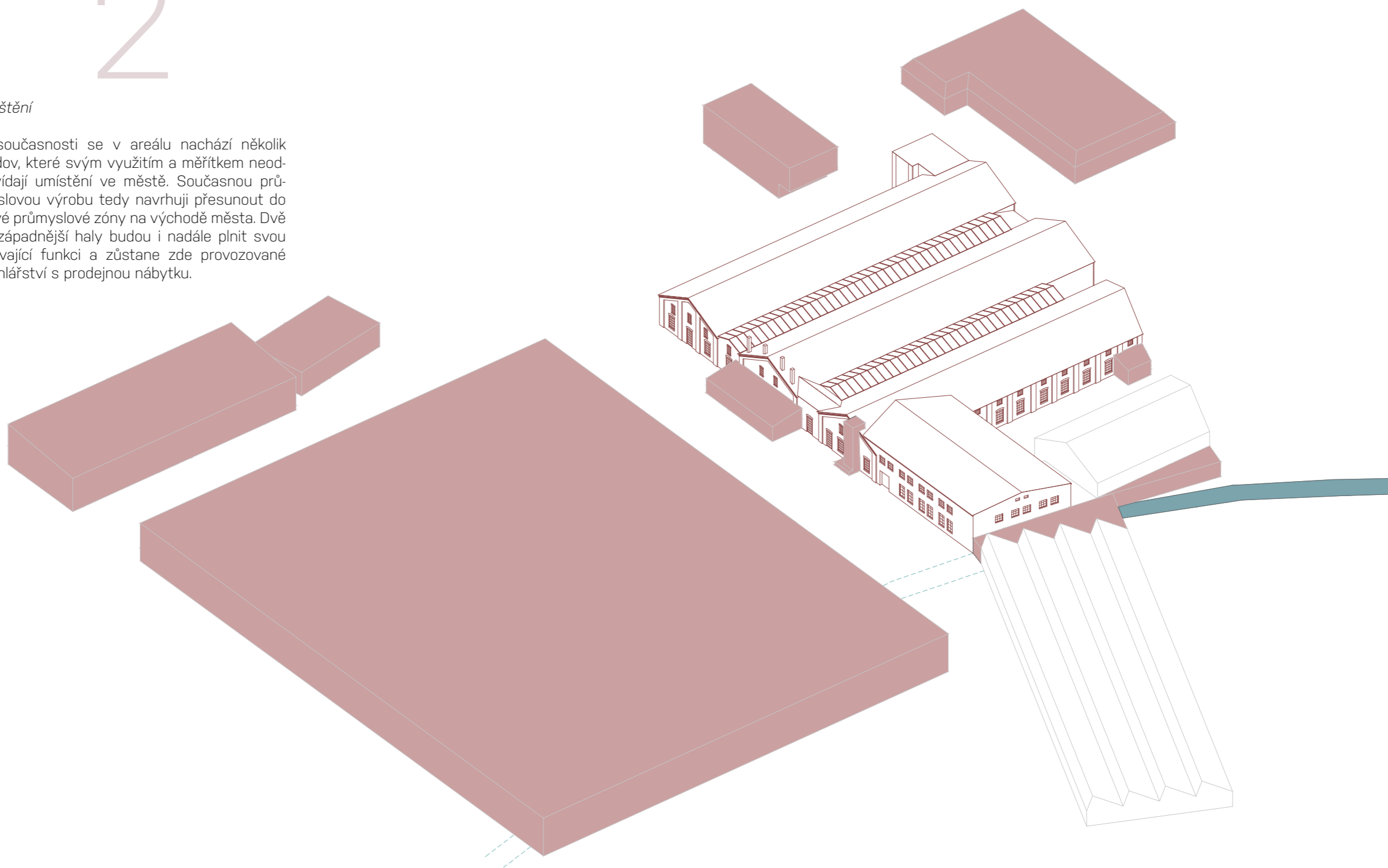
Na severní a východní straně fabriky se nacházely další objekty, které se dodnes nedochovaly. Je však zřejmé, že veškeré rozšiřování postupovalo zejména severním směrem. Břehnický potok byl téměř v celé délce areálu zatrubněn.



2

Očištění

V současnosti se v areálu nachází několik budov, které svým využitím a měřítkem neodpovídají umístění ve městě. Současnou průmyslovou výrobu tedy navrhuji přesunout do nové průmyslové zóny na východě města. Dvě nejzápadnější haly budou i nadále plnit svou stávající funkci a zůstanou zde provozované truhlářství s prodejnou nábytku.



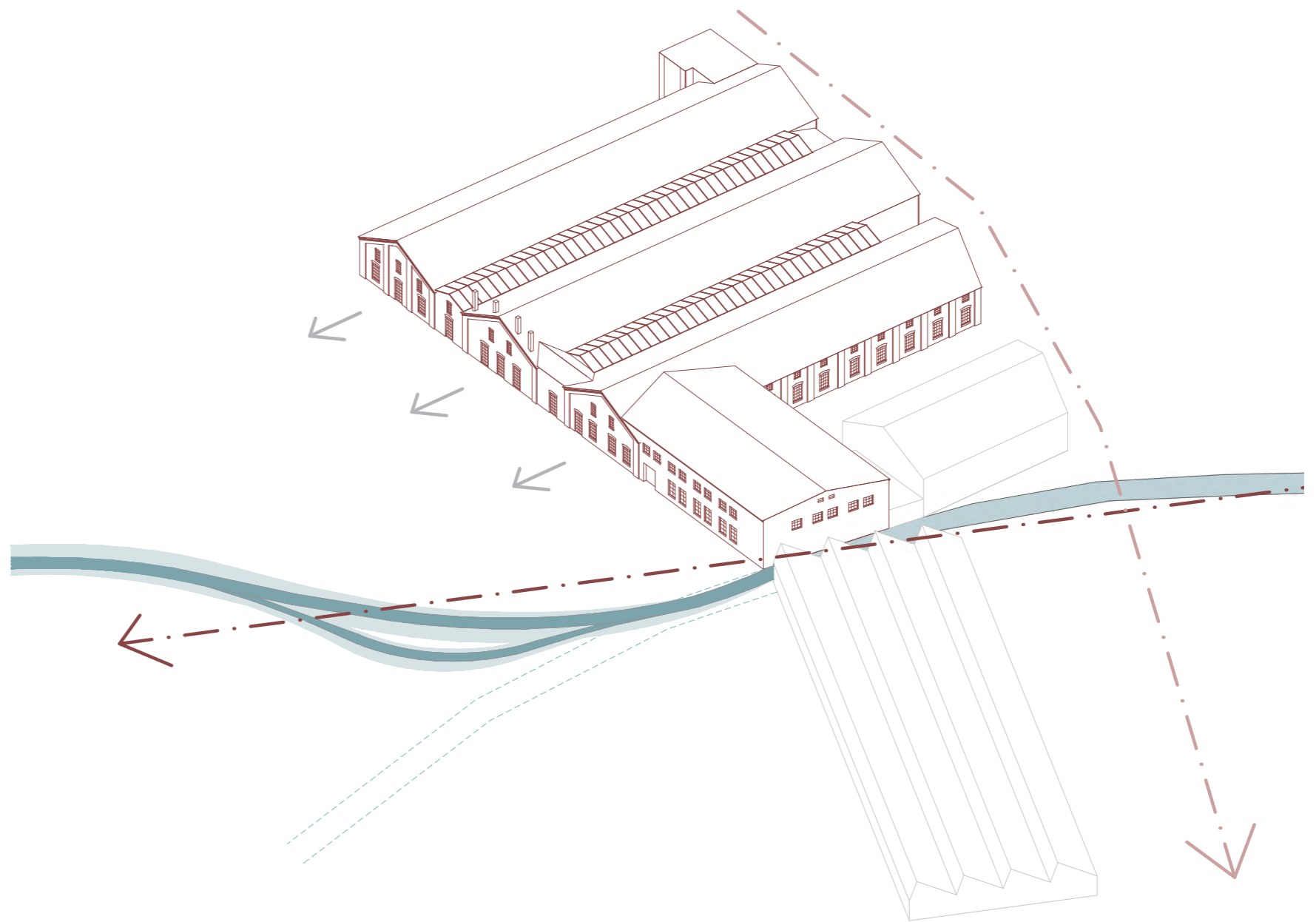
koncept

koncept

3

Osy - směr - rytmus

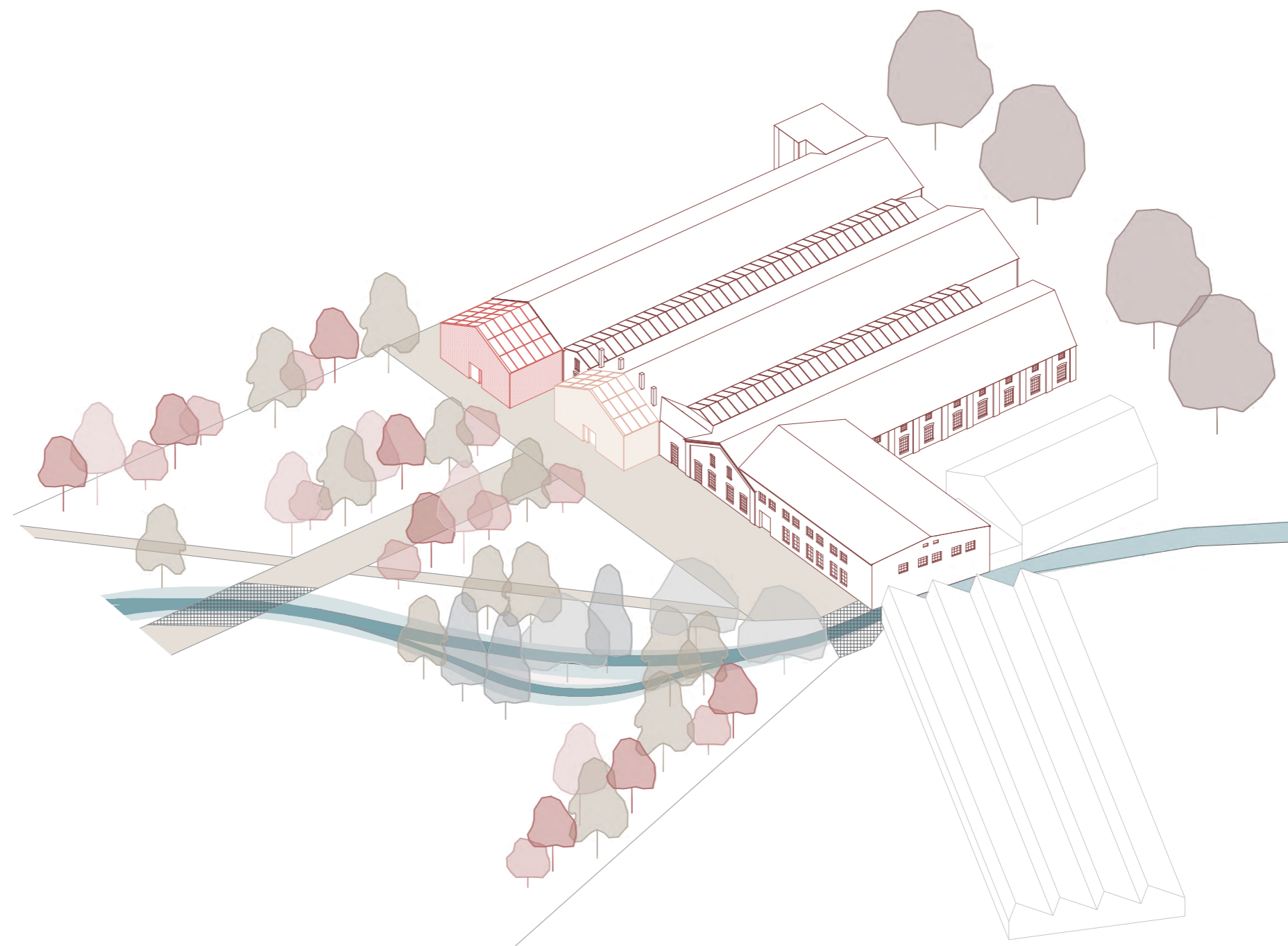
Důraz na obě již zmíněné osy - historickou a přírodní. Hlavní orientace fabriky se otočí směrem do areálu ve směru přírodní osy - potoka. Nové koryto potoka udává nový směr celého areálu. Zmeandrováním a rozšířením koryta potoka se tok zklidní a zároveň se eliminuje případné riziko záplav.

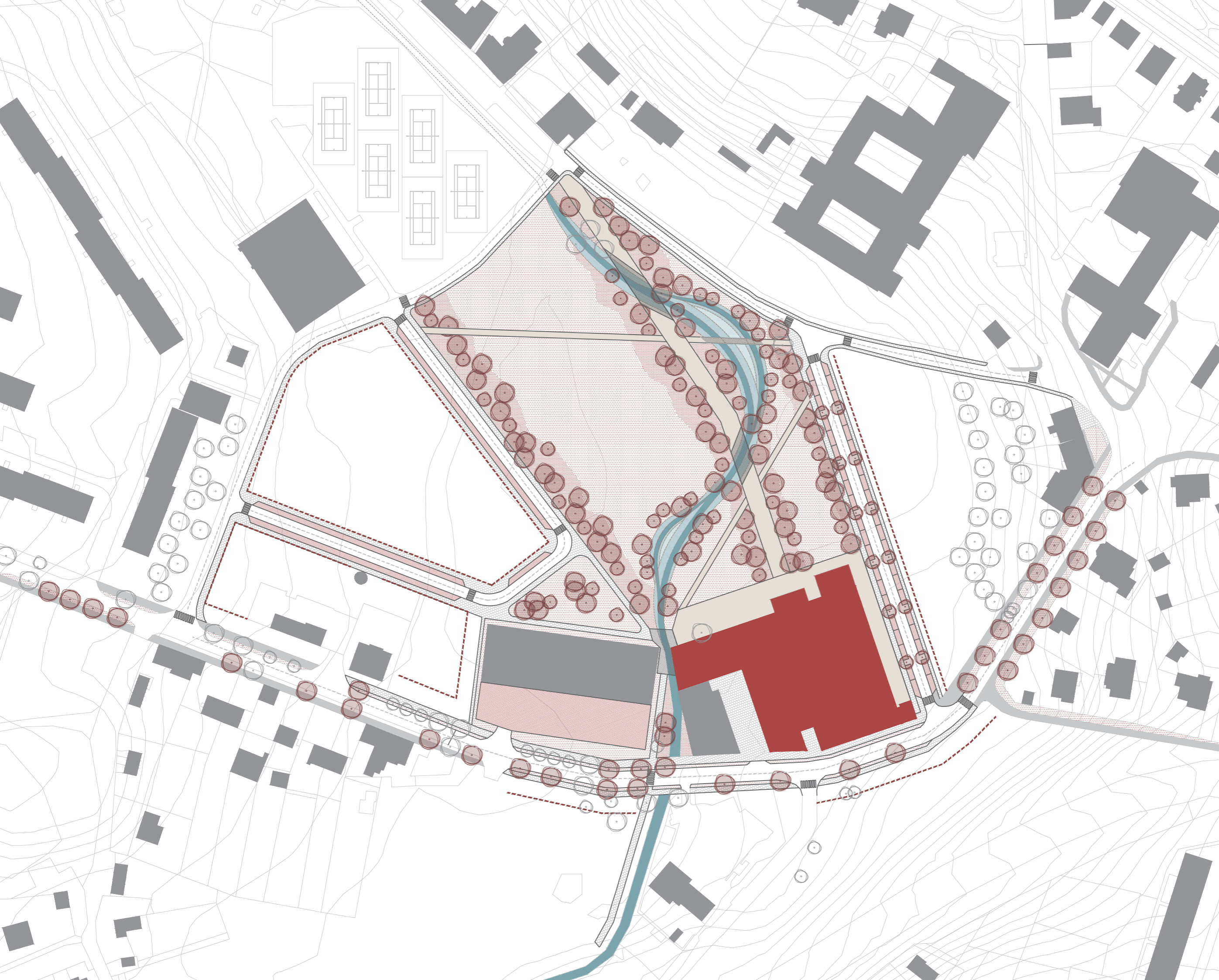


4

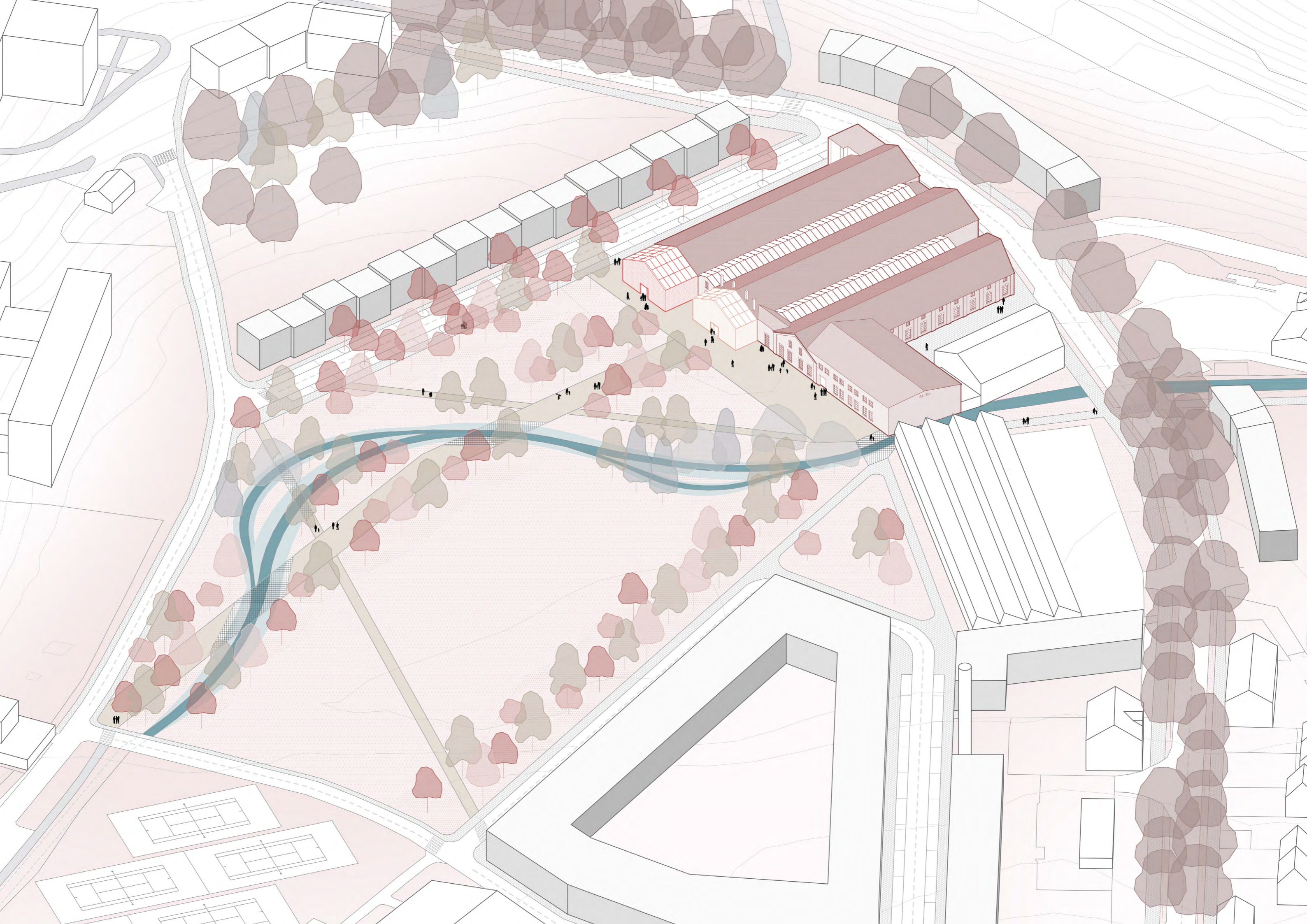
Nová podoba

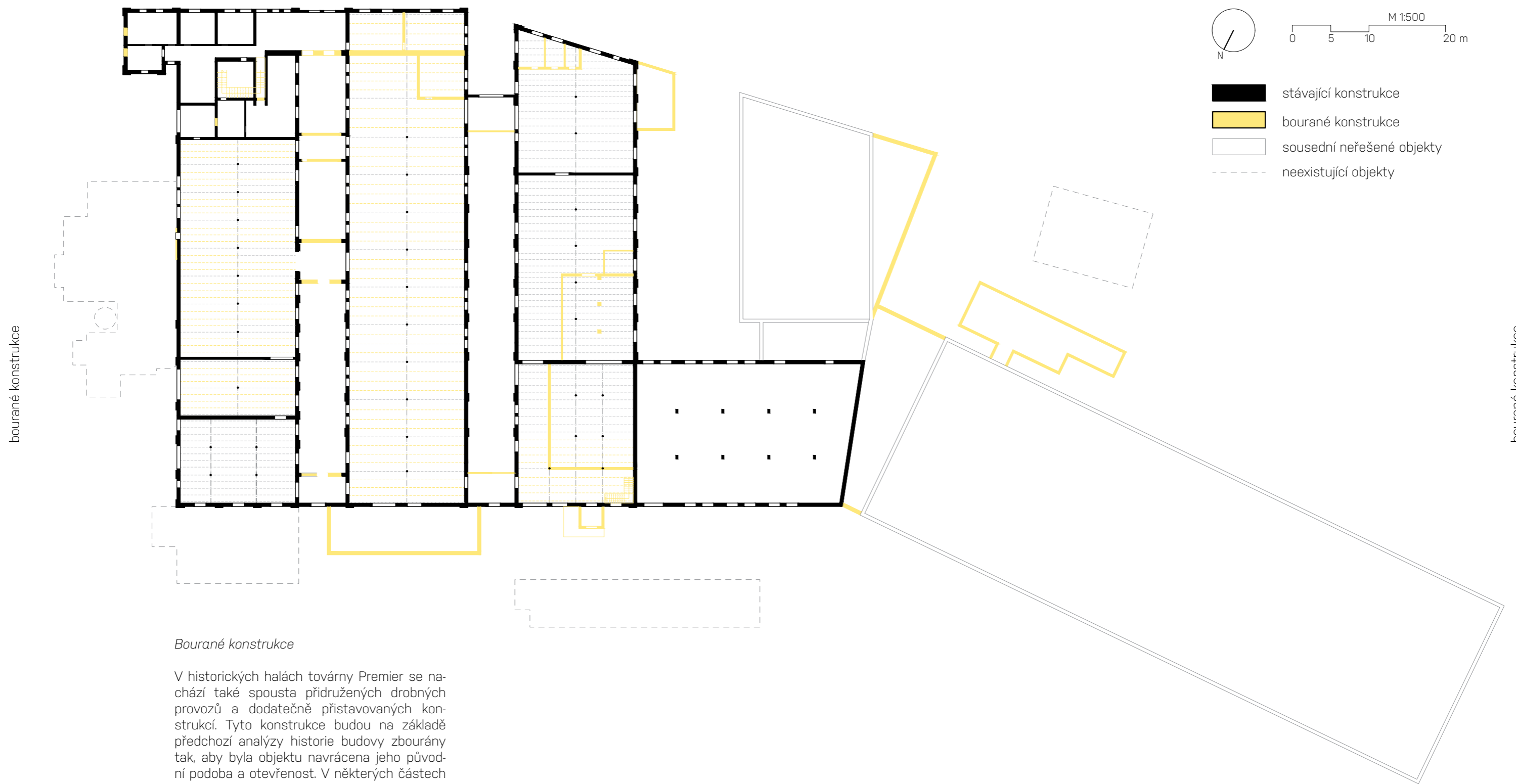
Přírodní osa bude prodloužena a navázána na volnočasový areál Krajinka a Poohří. Severním směrem od historických průmyslových hal je navržen nový park, který svou osovostí podporuje rytmus fasády fabriky. Dvě nové přístavby směrem do parku vytváří nový prostor - rozhraní mezi interiérem a exteriérem - starým a novým - průmyslově surovým a krajinně romantickým, zároveň dotváří podobu severní fasády zjizvené předešlými přístavbami.





-  PREMIER
-  travnatá plocha
-  mlát
-  parkování zatravněvací dl.
-  dlažba
-  stávající chodník
-  stavební čára
-  navrhované stromy





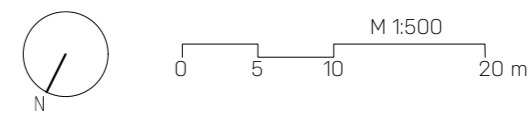
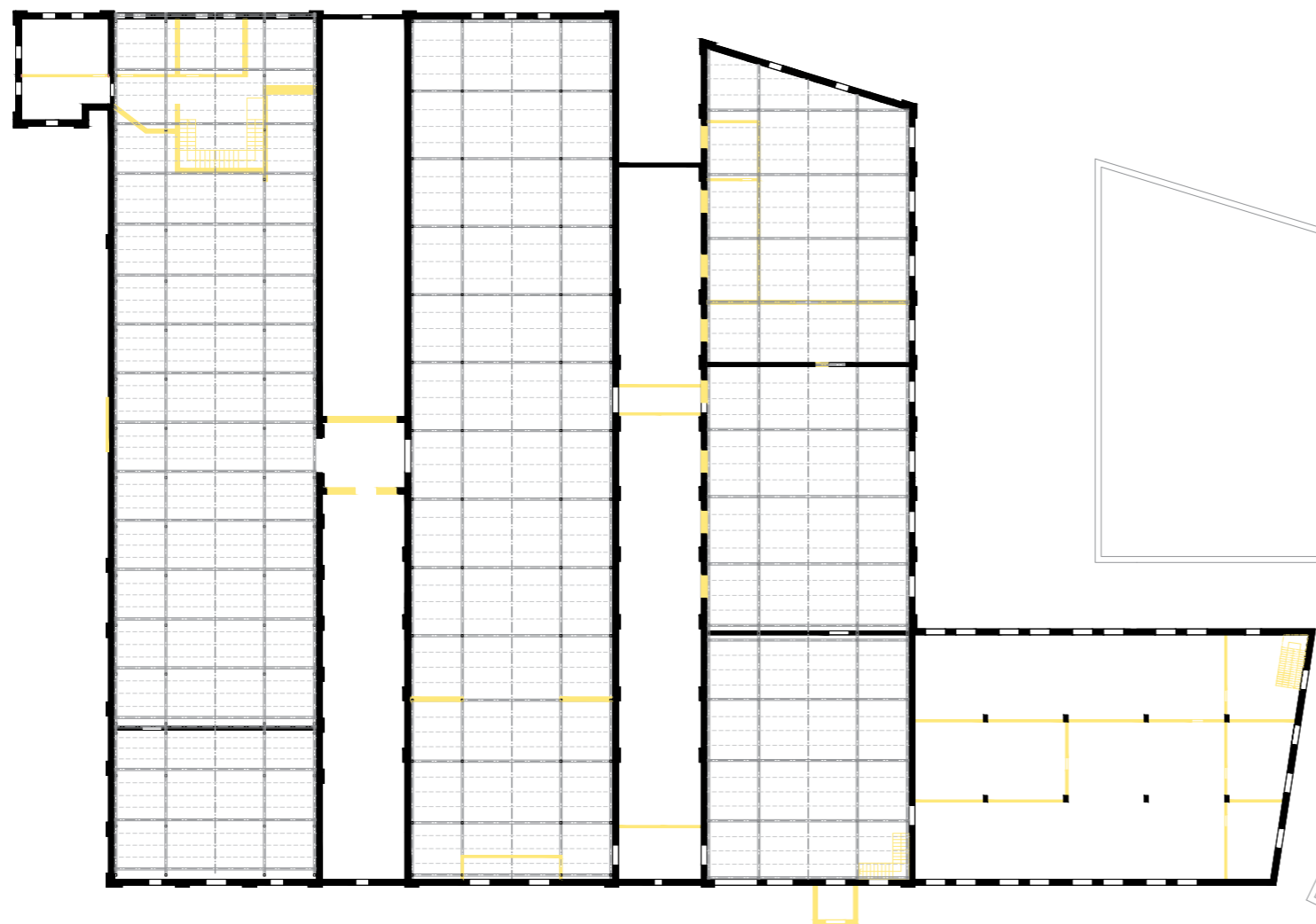
bourané konstrukce





bourané konstrukce

Bourané konstrukce

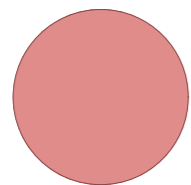
V historických halách továrny Premier se nachází také spousta přidružených drobných provozů a dodatečně přistavovaných konstrukcí. Tyto konstrukce budou na základě předchozí analýzy historie budovy zbourány tak, aby byla objektu navržena jeho původní podoba a otevřenost. V některých částech dojde také k propojení podlaží jednotlivých hal odebráním podlahy 2.NP, vzniká tak otevřený halový prostor s dominantním prvkem původního krovu.

bourané konstrukce



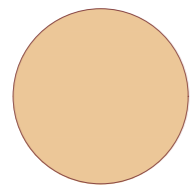
-  stávající konstrukce
-  bourané konstrukce
-  sousední neřešené objekty
-  neexistující objekty

bourané konstrukce



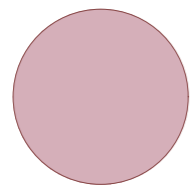
Muzeum

- odkaz na historii objektu
- výroba kol světového významu - Premier, Es-ka
- multifunkční výstavní prostory



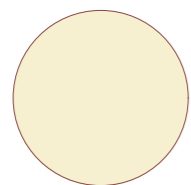
Tržnice

- otevřenost
- přehlednost
- variabilita



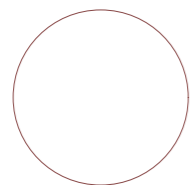
Sdílené dílny

- pro veřejnost
- kroužky pro děti
- možnost prodeje výrobků



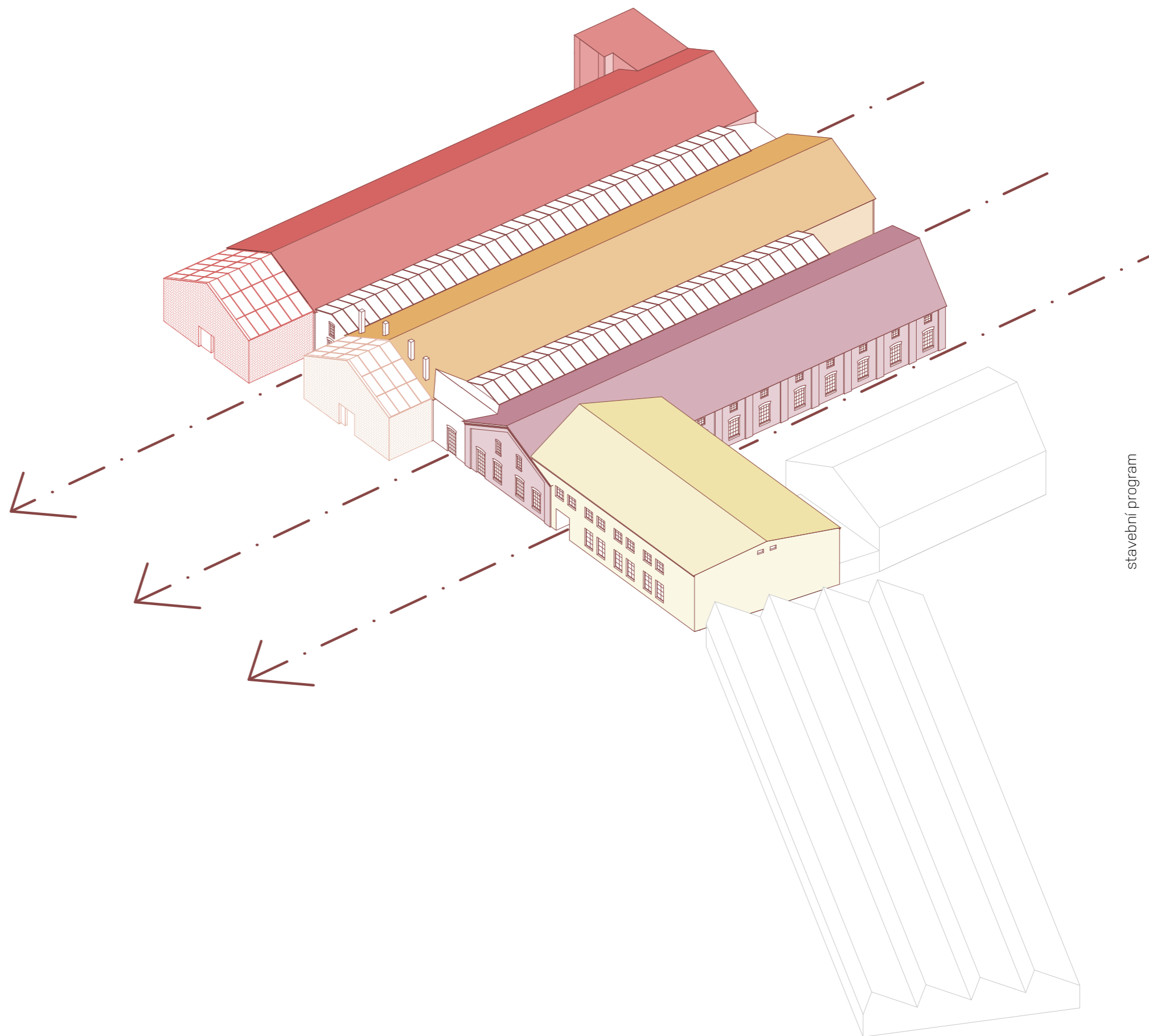
Coworking

- krátkodobý i dlouhodobý pronájem pracoviště
- pro jednotlivce i firmy



Pasáž

- propojení
- prostupnost



návrh 1:NP



Muzeum

- 1.1 přístavba
- 1.2 foyer
- 1.3. pokladna
- 1.4 WC ženy
- 1.5 WC muži
- 1.6 WC invalidé
- 1.7 úklid
- 1.8 promítací sál
- 1.9 šatna
- 1.10 výstavní prostor
- 1.11 depozitář
- 1.12 technická místnost
- 1.13 archiv
- 1.14 chodba
- 1.15 badatelna
- 1.16 kancelář
- 1.17 kancelář
- 1.18 kancelář
- 1.19 kuchyňka
- 1.20 hygienické zázemí zam.

Tržnice

- 1.21 přístavba
- 1.22 tržnice
- 1.23 WC ženy
- 1.24 WC muži
- 1.25 WC invalidé, úklid

Kavárna

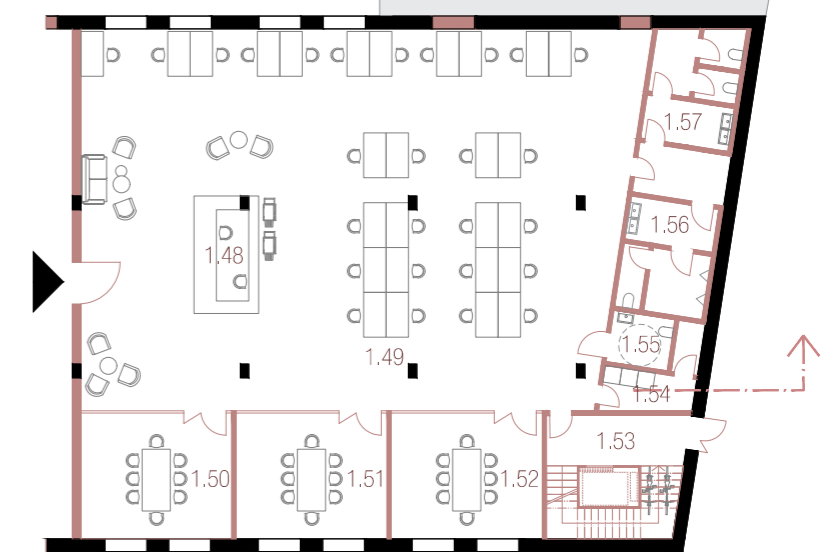
- 1.26 odbytová plocha
- 1.27 bar
- 1.28 sklad
- 1.29 úklid
- 1.30 kuchyně
- 1.31 šatna
- 1.32 WC ženy
- 1.33 WC muži
- 1.34 WC invalidé

Dílny

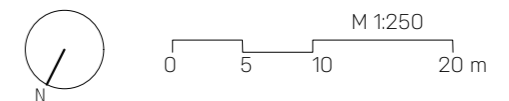
- 1.35 conceptstore
- 1.36 CHÚC A
- 1.37 kuchyňka
- 1.38 šatna
- 1.39 úklid
- 1.40 sklad
- 1.41 WC invalidé
- 1.42 technická místnost
- 1.43 WC muži
- 1.44 WC ženy
- 1.45 3D tisk
- 1.46 lakovna
- 1.47 dílny

Administravita

- 1.48 recepce
- 1.49 coworking
- 1.50 zasedací místnost I
- 1.51 zasedací místnost II
- 1.52 zasedací místnost III
- 1.53 CHÚC A
- 1.54 kuchyňka, úklid
- 1.55 WC invalidé
- 1.56 WC muži
- 1.57 WC ženy

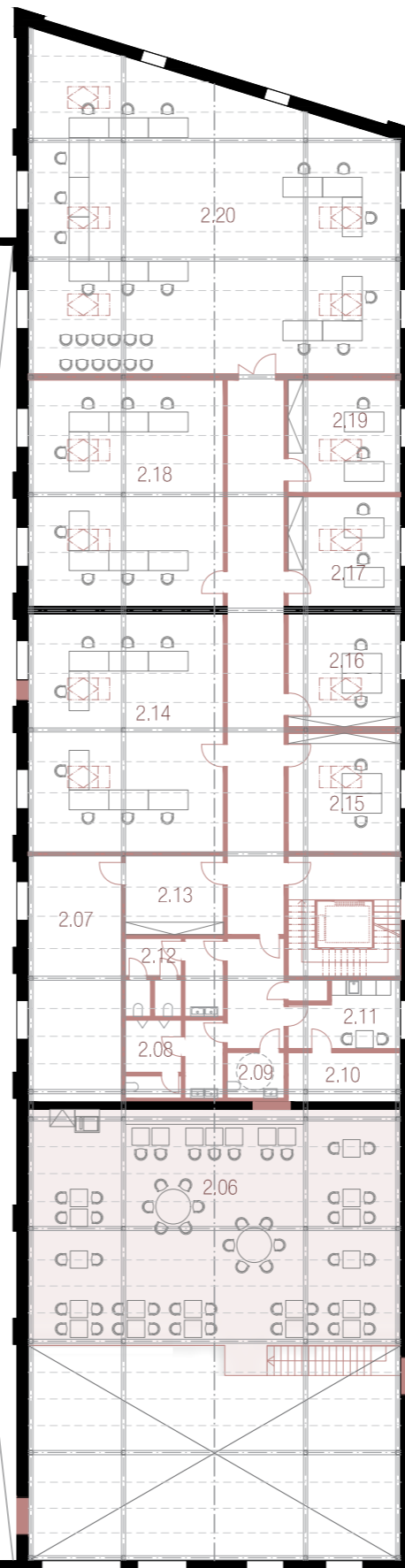
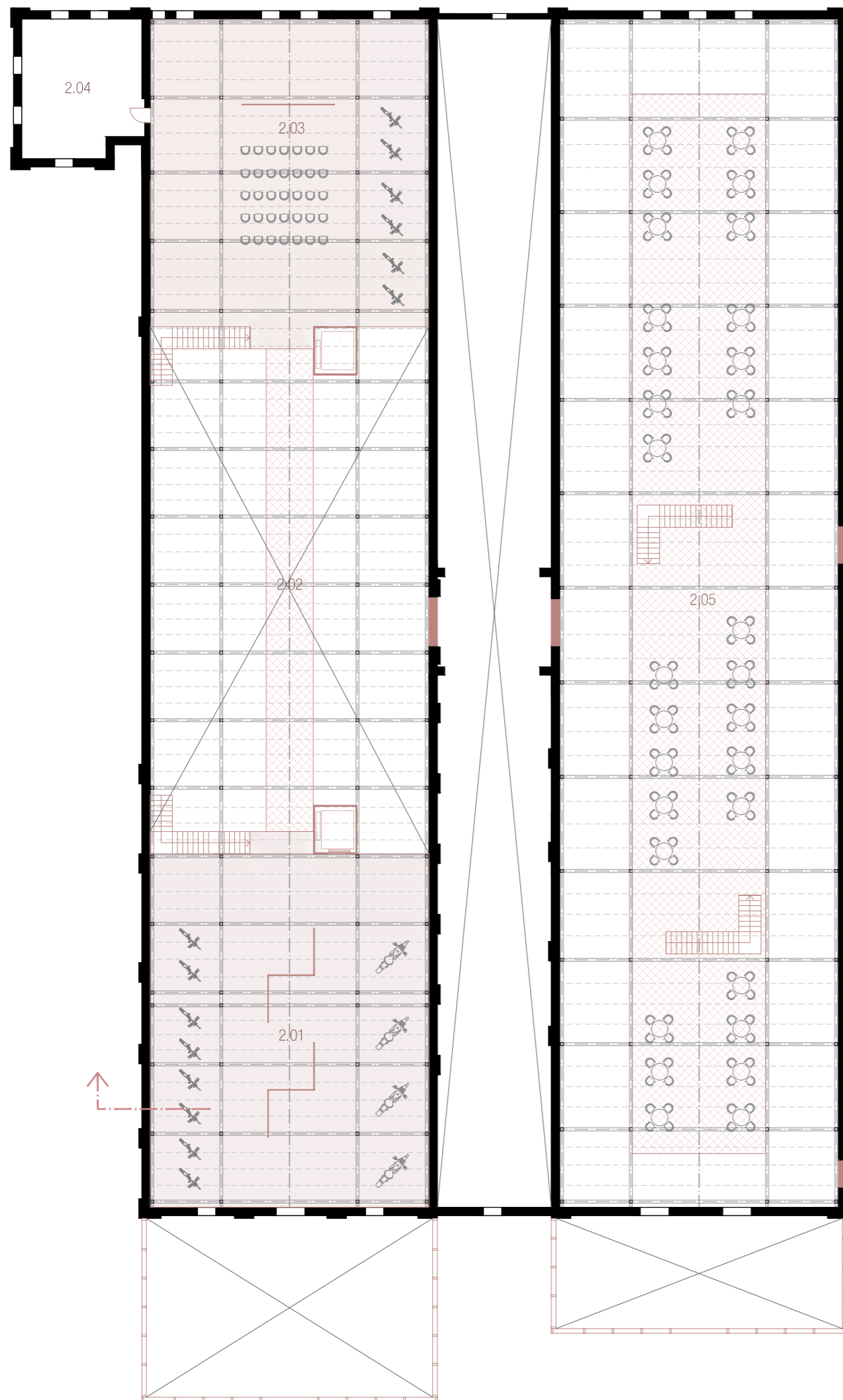


návrh 1:NP



- stávající konstrukce
- nové konstrukce

návrh 2.NP



Muzeum

- 2.01 výstavní prostor
- 2.02 lávka
- 2.03 multifunkční sál
- 2.04 výstavní prostor

Tržnice

- 2.05 terasa

Kavárna

- 2.06 odbytová plocha

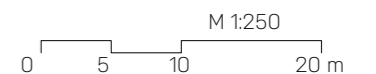
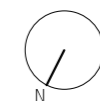
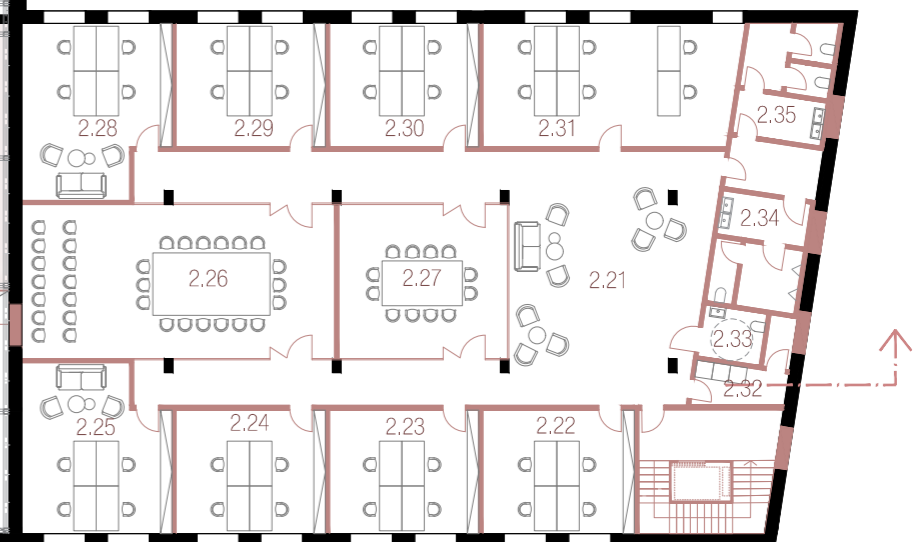
Dělny

- 2.07 sklad nábytku
- 2.08 WC muži
- 2.09 WC invalidé
- 2.10 technická místnost
- 2.11 kuchyňka/úklid
- 2.12 WC ženy
- 2.13 sklad nářadí
- 2.14 učebna I
- 2.15 kabinet I
- 2.16 kabinet II
- 2.17 3D tisk
- 2.18 učebna II
- 2.19 učebna III
- 2.20 hlavní ateliér

Administravita

- 2.21 čekací hala
- 2.22 kancelář I
- 2.23 kancelář II
- 2.24 kancelář III
- 2.25 kancelář IV
- 2.26 zasedací místnost I
- 2.27 zasedací místnost II
- 2.28 kancelář V
- 2.29 kancelář VI
- 2.30 kancelář VII
- 2.31 kancelář VIII
- 2.32 kuchyňka, úklid
- 2.33 WC invalidé
- 2.34 WC muži
- 2.35 WC ženy

návrh 2.NP



stávající konstrukce

nové konstrukce





řez

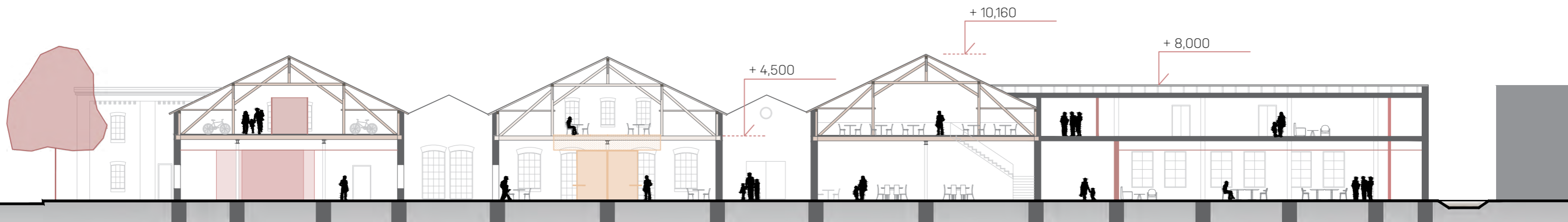
V první hale, kde se nachází muzeum, je z části zachováno 2. podlaží, které slouží jako výstavní prostor.

V prostřední hale je navržena tržnice. Je zde jeden hlavní prostor, který je převýšen otevřením stropu přes obě podlaží. V krovu je vytvořena pobytová terasa z tahokovu.

V místě kavárny je třetí hala opět částečně převýšena. Vzniká tak loftový obytný prostor kavárny s výhledem do parku.

Návrh coworkingového centra zachovává původní konstrukce a pouze doplňuje nové, které obě podlaží rozčlení na menší funkční celky.

řez



Jižní fasáda

Stav

Jižní fasáda je orientována do Americké ulice. Byla vždy hlavní reprezentativní tvář továrny a její podoba z režného zdiva je dochována téměř v původní podobě. Ulice je však v tomto místě přibližně o 500 mm výš a fasáda je od ulice oddělena oplocením.

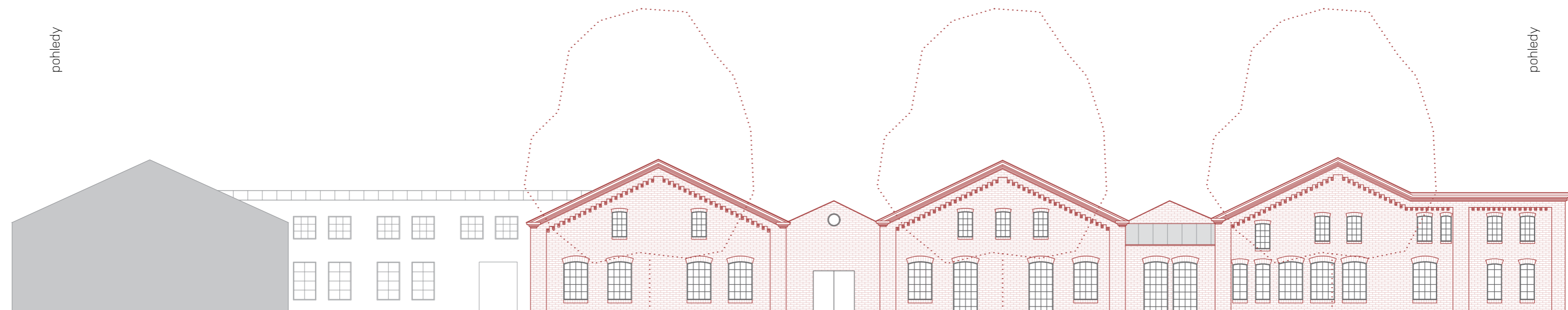
Návrh

V návrhu se zachovává původní reprezentativní podoba jižní fasády. Všechna okna jsou nahrazena novými, které odpovídají původnímu návrhu z 19. století. Terén ulice je strovnán tak, aby fasáda přímo komunikovala s ulicí. Na protější straně ulice je doplněna dubová alej - vždy na osu haly je vysazen dub, který umocňuje osovost celého návrhu.



pohledy

pohledy



Jižní pohled
navrhovaný



stávající

Severní fasáda

Stav

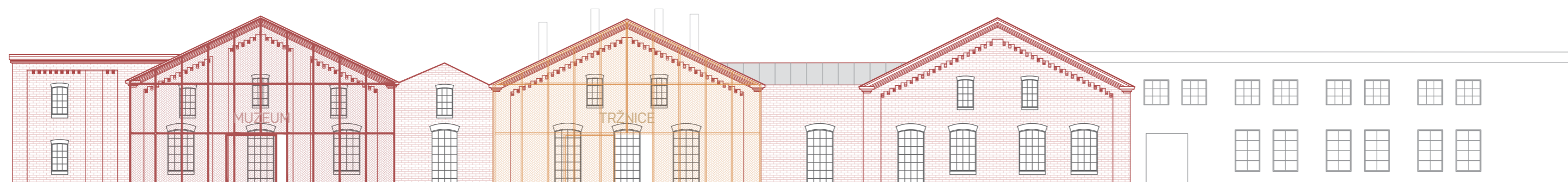
Oproti jižní fasádě je severní fasáda značně poničena a neodpovídá původní podobě. Po celou historii sloužila severní strana k dalšímu rozšiřování provozů, bylo zde tedy v přistavěno několik dalších doplňujících objektů, které na fasádě zanechaly značné jizvy.

Návrh

Návrh se snaží obnovit původní podobu fasády a vytvořit reprezentativní fasádu. Vzhledem k přístavbám a značnému poničení jsou severním směrem do parku vybudovány dvě nové přístavby. Přístavby jsou tvořeny z ocelové svařované konstrukce a opláštěním z tahokovu, který tvoří jemný přechod mezi interiérem a exteriérem - fabrikou a parkem.

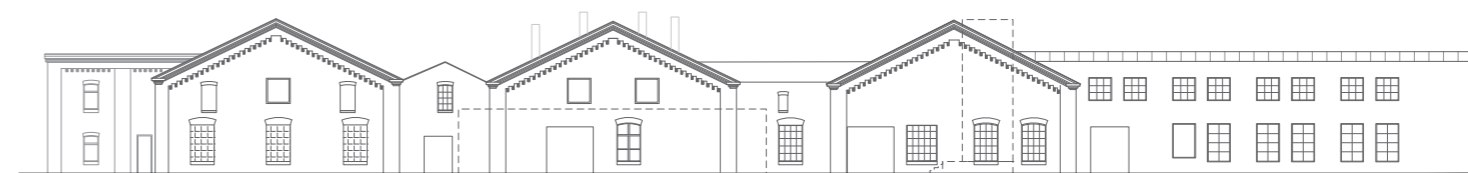


pohledy



pohledy

Severní pohled
navrhovaný



stávající

Východní fasáda

Východní fasáda proběhla výraznou rekonstrukcí. Téměř všechny otvory byly nahrazeny novými a většina byla zazděna. Celá fasáda je omítnuta do firemních barev majitele.

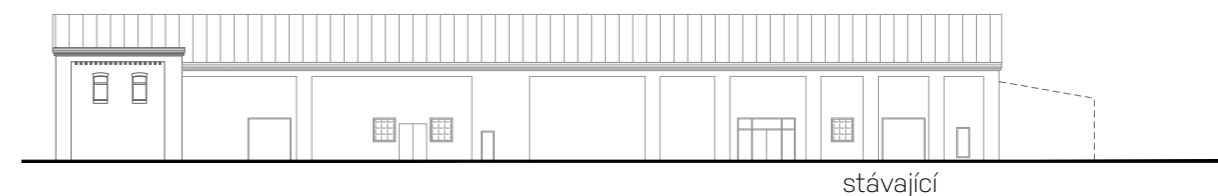
V návrhu obnovují původní podobu a členění fasády. Je zde obnovena podoba režného zdiva.

pohledy

Západní fasáda

Západní fasáda je dochována v původní podobě. V návrhu jsou pouze vytvořeny dva nové vchody do objektu.

Východní pohled



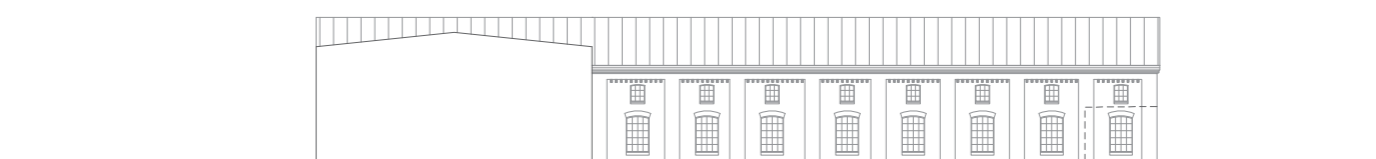
stávající



navrhovaný

pohledy

Západní pohled



stávající



navrhovaný



Park

Součástí konverze areálu továrny je návrh parku v severní části areálu. O ohledem na předešlé analýzy přírodních podmínek a geomorfologie parcely je v návrhu přesně specifikován výběr dřevin a travin.

V celé ploše parcely se nachází nivní sediment a jedná se o vlhké půdy. Do parku navrhuji tedy vegetaci vhodnou do těchto podmínek.

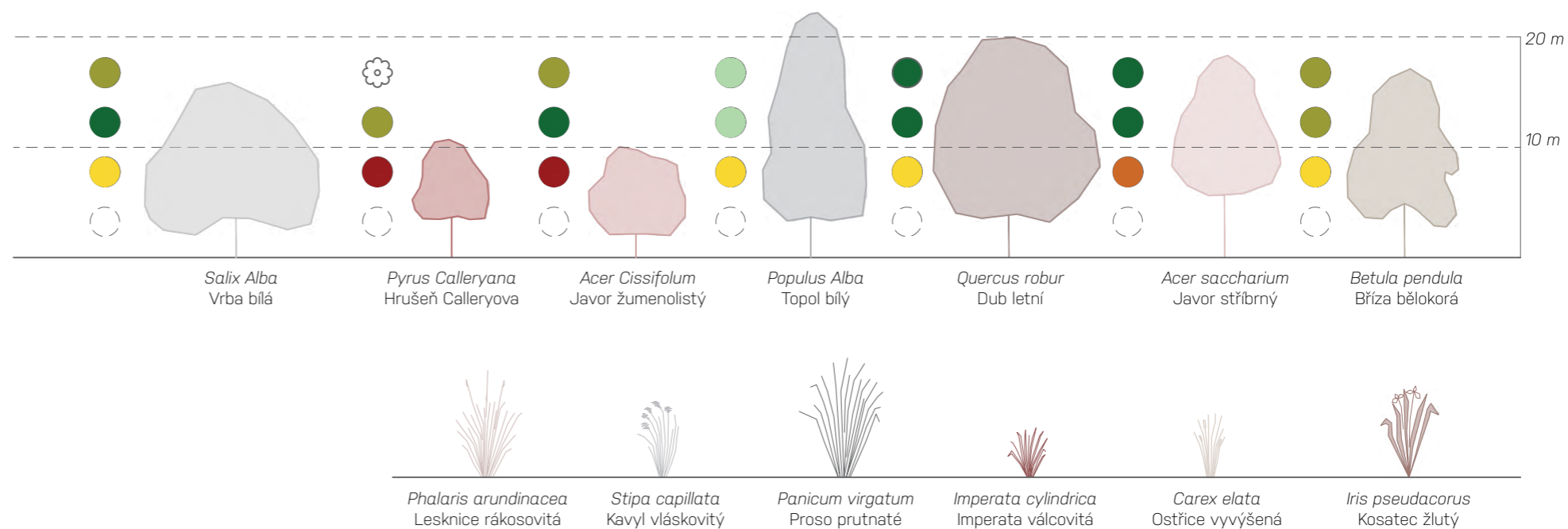
Významným prvkem celého parku je nové koryto potoka, které je výrazně zmeandrované tak, aby se tok potoka v areálu zpomalil.

Celkově jsou vybírány dřeviny a traviny s jemným habitem, aby tvořily kontrast s industriálními fasádami z režného zdiva.

Návrh parku reaguje na osovost a rytmus industriálních hal. Na prostřední halu navazuje hlavní cesta, která areál spojuje s volnočasovým areálem Krajinka. Vegetace je vysázena do osových pásů tak, aby vytvářela průhledy na jednotlivé haly.

V jižní části směrem do ulice Americká je obnovena historická dubová alej, která lemují celou tuto historickou osu.

detaily



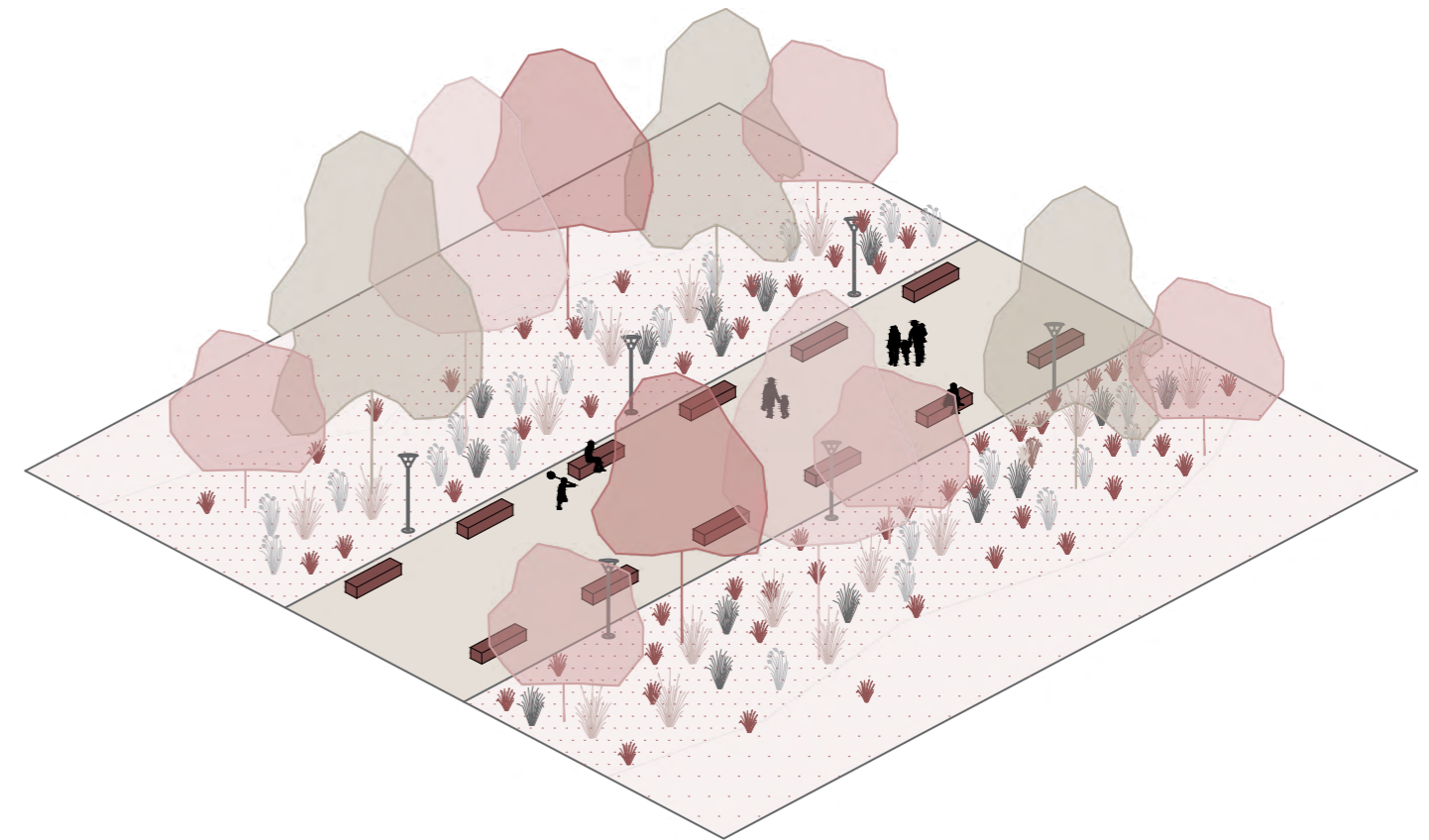
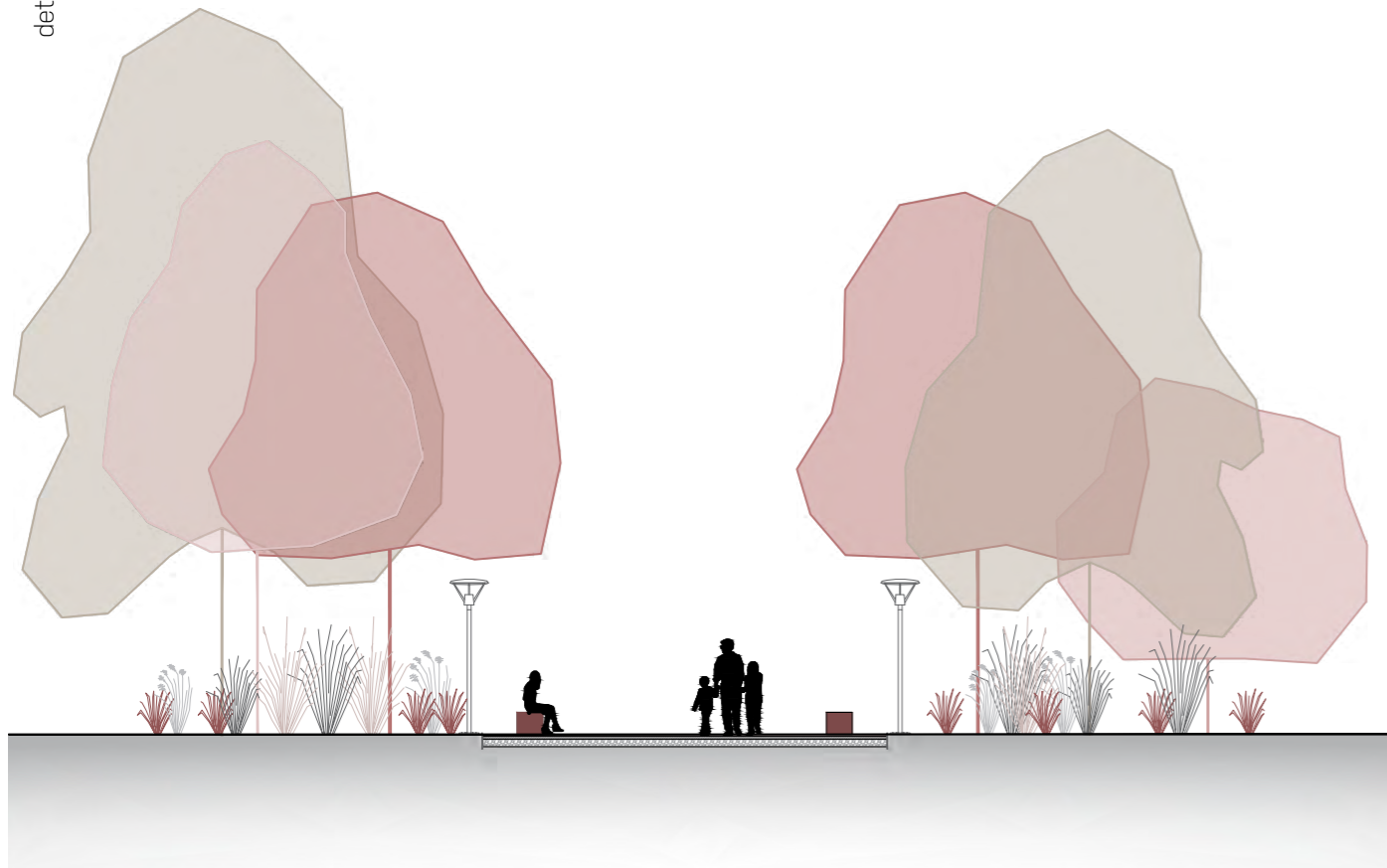
Park - hlavní cesta

Hlavní cesta parku značí hlavní osu celého areálu. Mlatová cesta široká 8 metrů navazuje na mlatový předprostor před přístavbami fabriky a napopuje jej na volnočasový areál Krajinka a Poohří.

Cesta je po obou stranách lemována zelení - okrasnými travinami a stromy s jemným habitem. Zeleň vytváří hlavní pohledovou osu na prostřední halu fabriky. Lavičky jsou odsazeny od okraje cesty tak, aby umožňovaly pohled nejen do středu cesty ale také do zeleně.

Celá hlavní cesta je osvětlena.

detaily



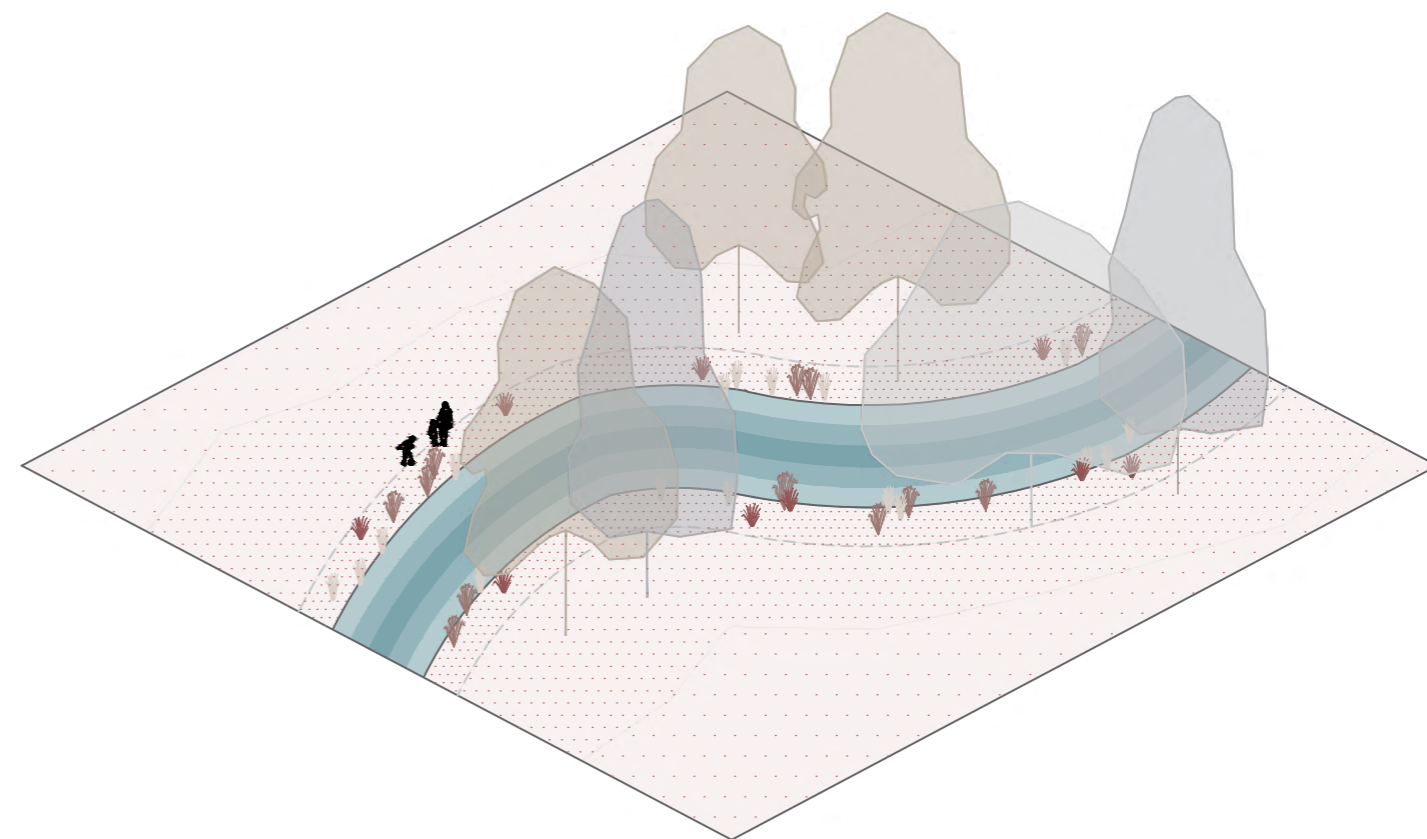
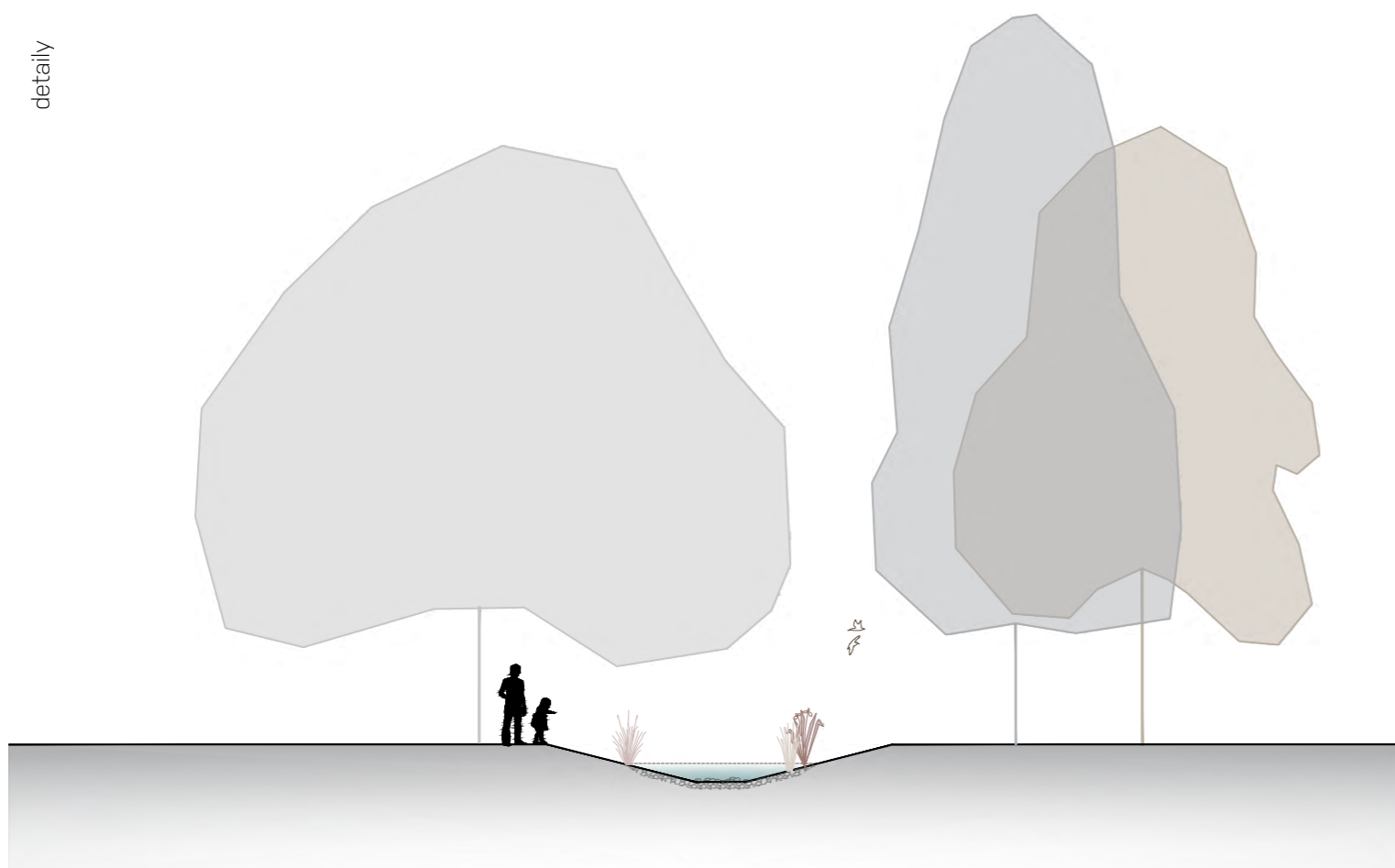
Park - potok

Přírodní osa je ztvárněna novým korytem potoka, který protéká celým areálem. Nové koryto je výrazně zmeandrováno a rozšířeno tak, aby byl tok potoka v areálu zpomalen.

Potok je tvořen jako dešťová zahrada. Koryto je nadimenzováno tak, aby v případě záplav nedošlo k jeho rozliti do parku. Naopak v případě sucha bude koryto potoka tvořit linii zeleně.

V okolí potoka jsou vysázeny stromy a traviny, kterým nevádí případné zaplavení vodou - vrba bílá, topol bílý a bříza bělokorá.

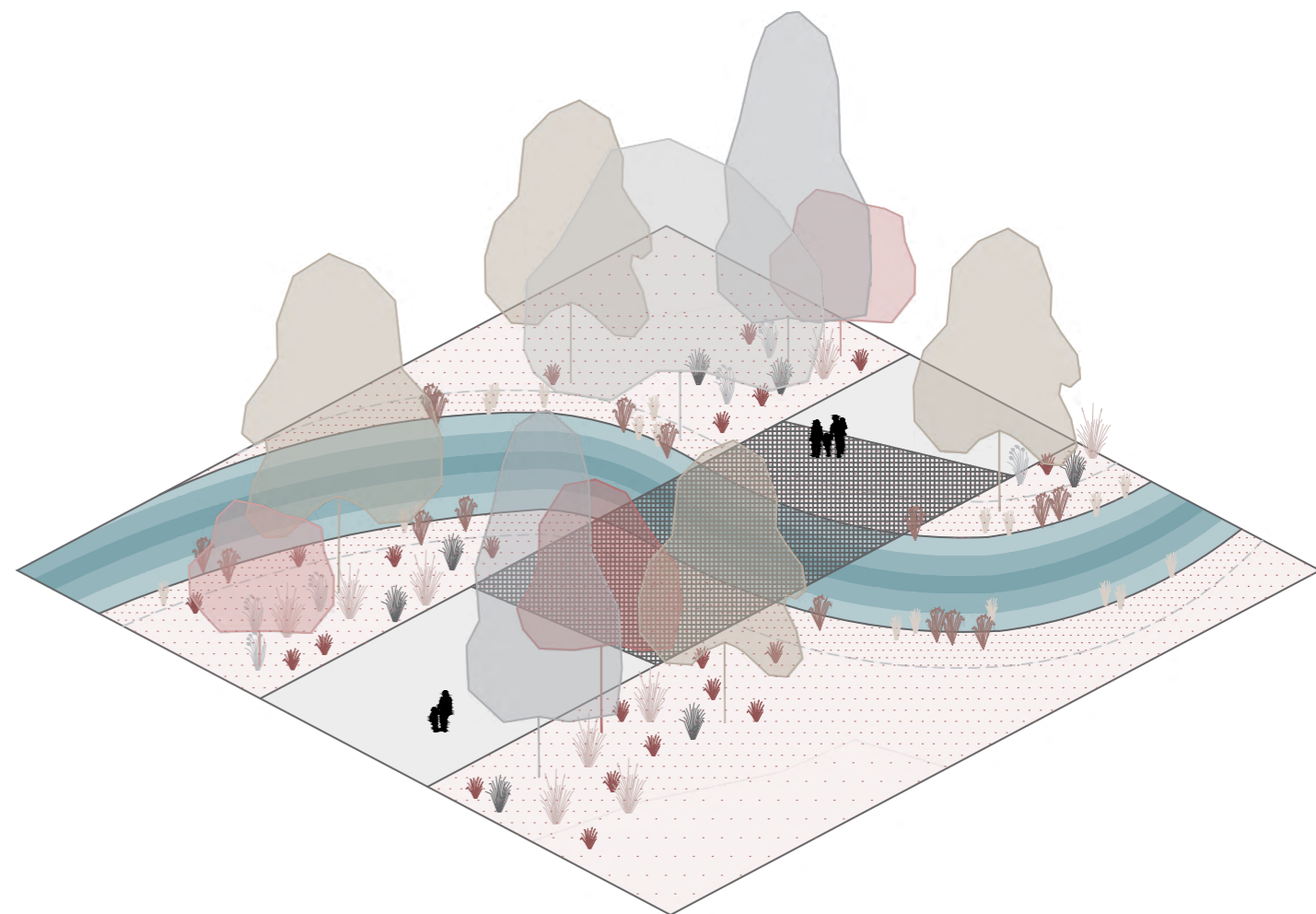
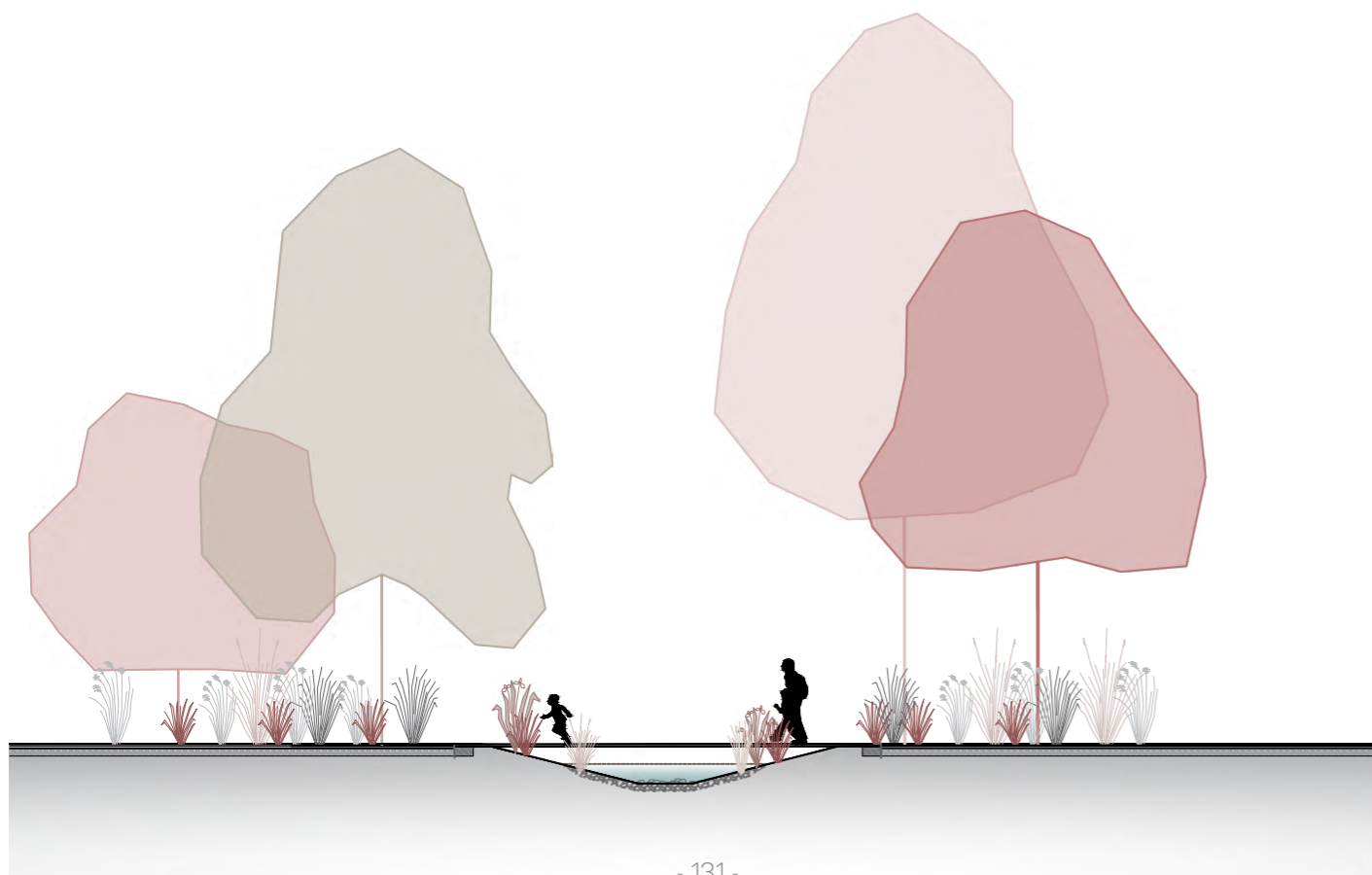
details



Park - přechod přes potok

V místě křížení cest a potoka je navržen přechod z mřížoviny, který zdůrazní prolnutí obou prvků. Chodec bude mít neustálý kontakt s přírodní složkou a zároveň v případě zaplavení nedojde k poničení lávky.

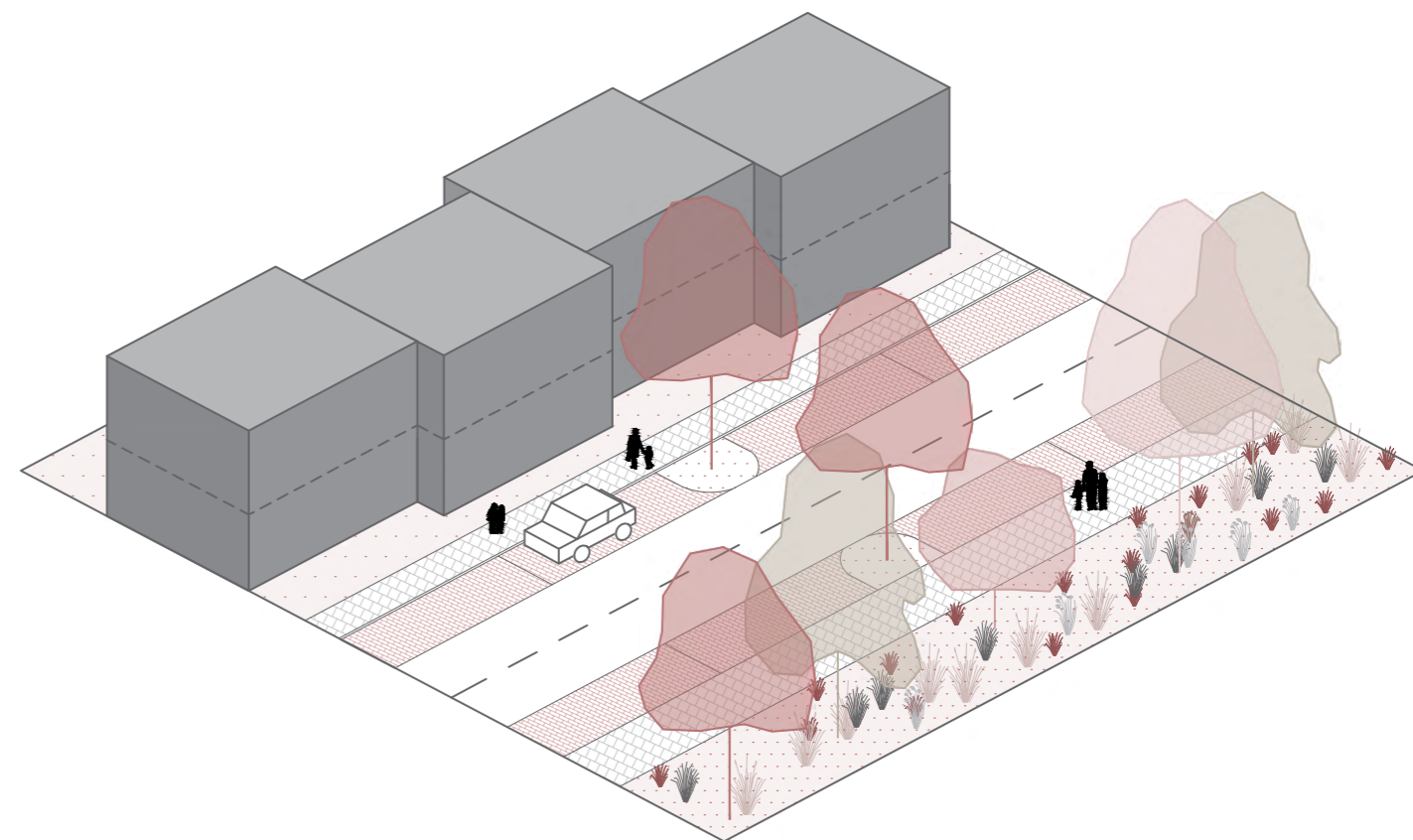
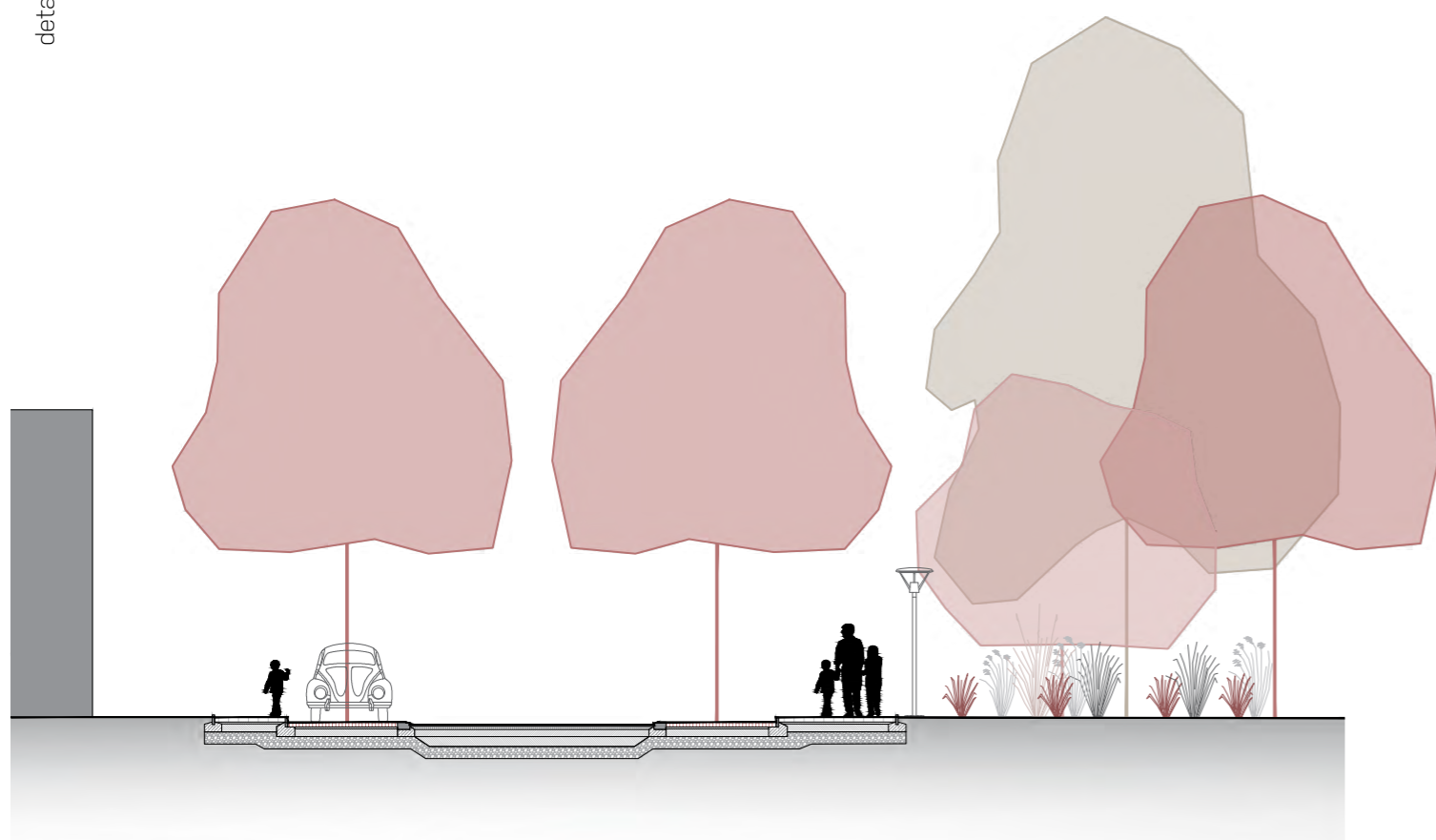
details



Východní ulice - návaznost na park

Ve východní části parku je navržena nová ulice s možností výstavby dvoupodlažních řadových domů. Nová ulice zajišťuje prostupnost celým areálem pro chodce i auta. Po obou stranách ulice je navrženo podélné parkování pro rezidenty i návštěvníky areálu. Parkování je tvořeno zatravněvací dlažbou.

detaily

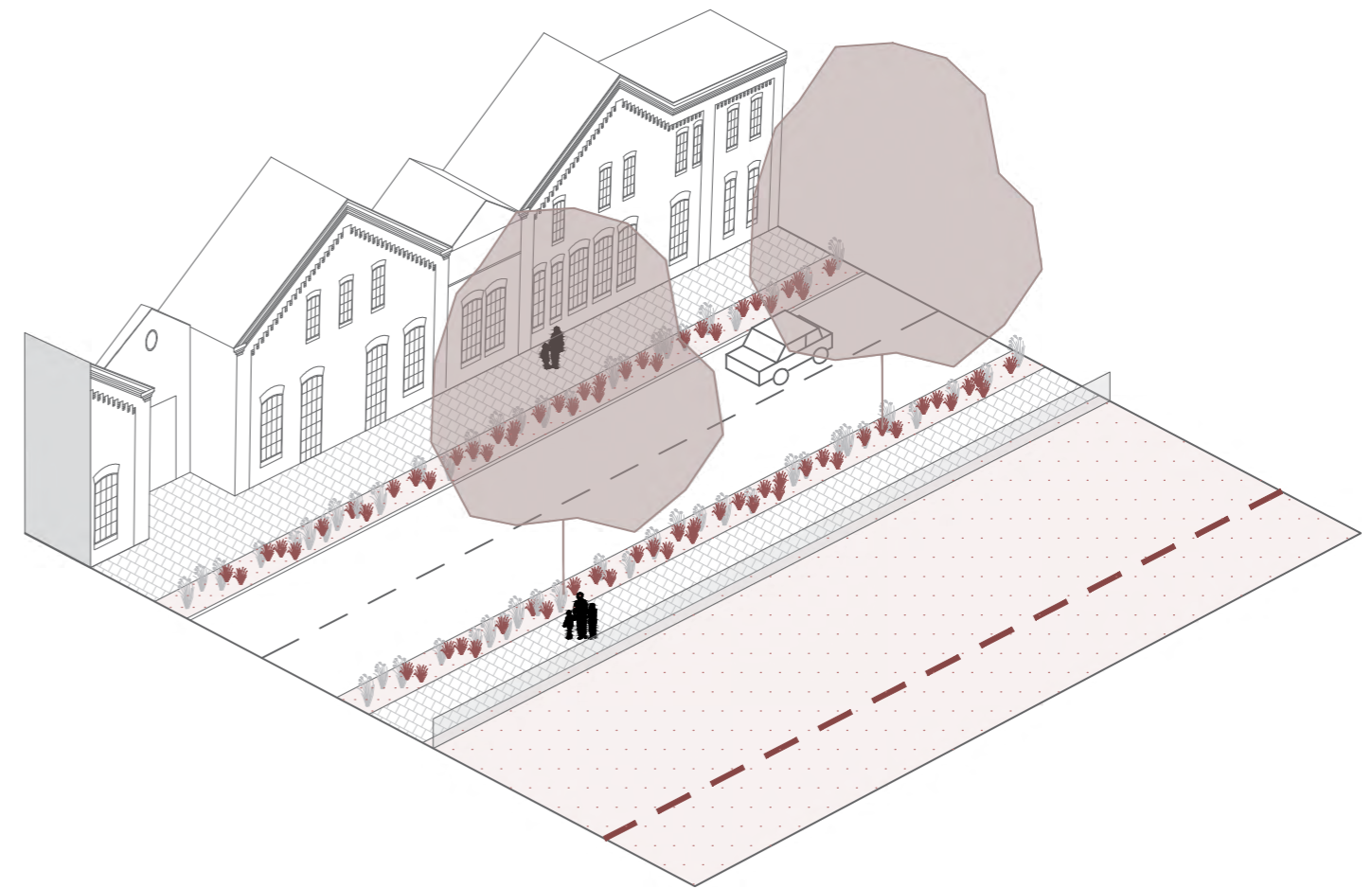
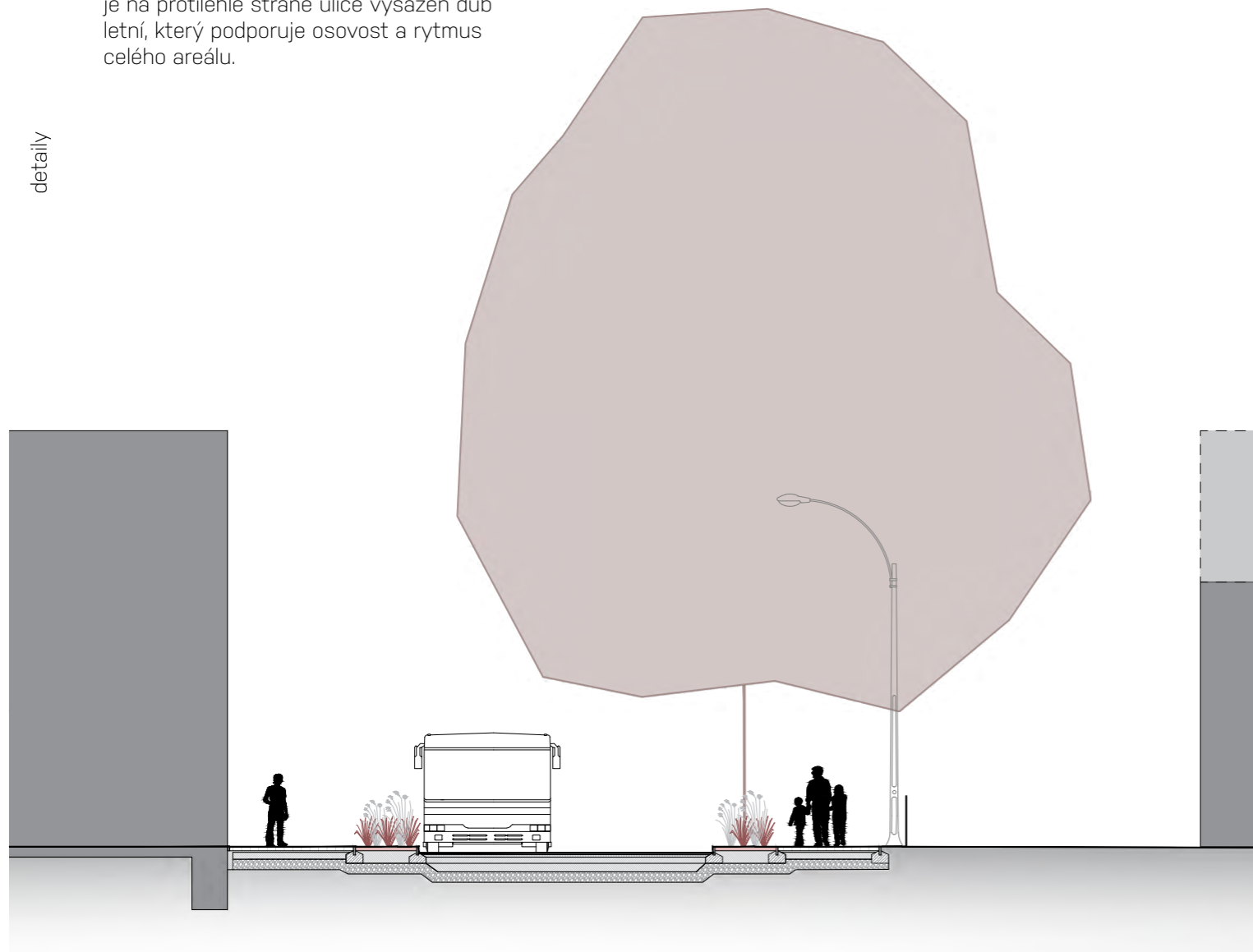


Ulice Americká

Návrh pozměňuje současnou podobu ulice Americká, která je významnou historickou osou. Zúžením silnice dojde ke zpomalení provozu. Dále je zde po obou stranách rozšířen chodník a terén srovnán do jedné roviny tak, aby zde nevznikala terénní bariéra mezi fabrikou a ulicí. Chodníky jsou od silnice odděleny zelenými pásy, kde jsou vysázeny okrasné traviny.

V celé délce této osy je obnovena historická dubová alej. S ohledem na velikost koruny a odstupové vzdálenosti je v místě fabriky alej přerušena. Na ose každé haly je na protilehlé straně ulice vysazen dub letní, který podporuje osovost a rytmus celého areálu.

detaily

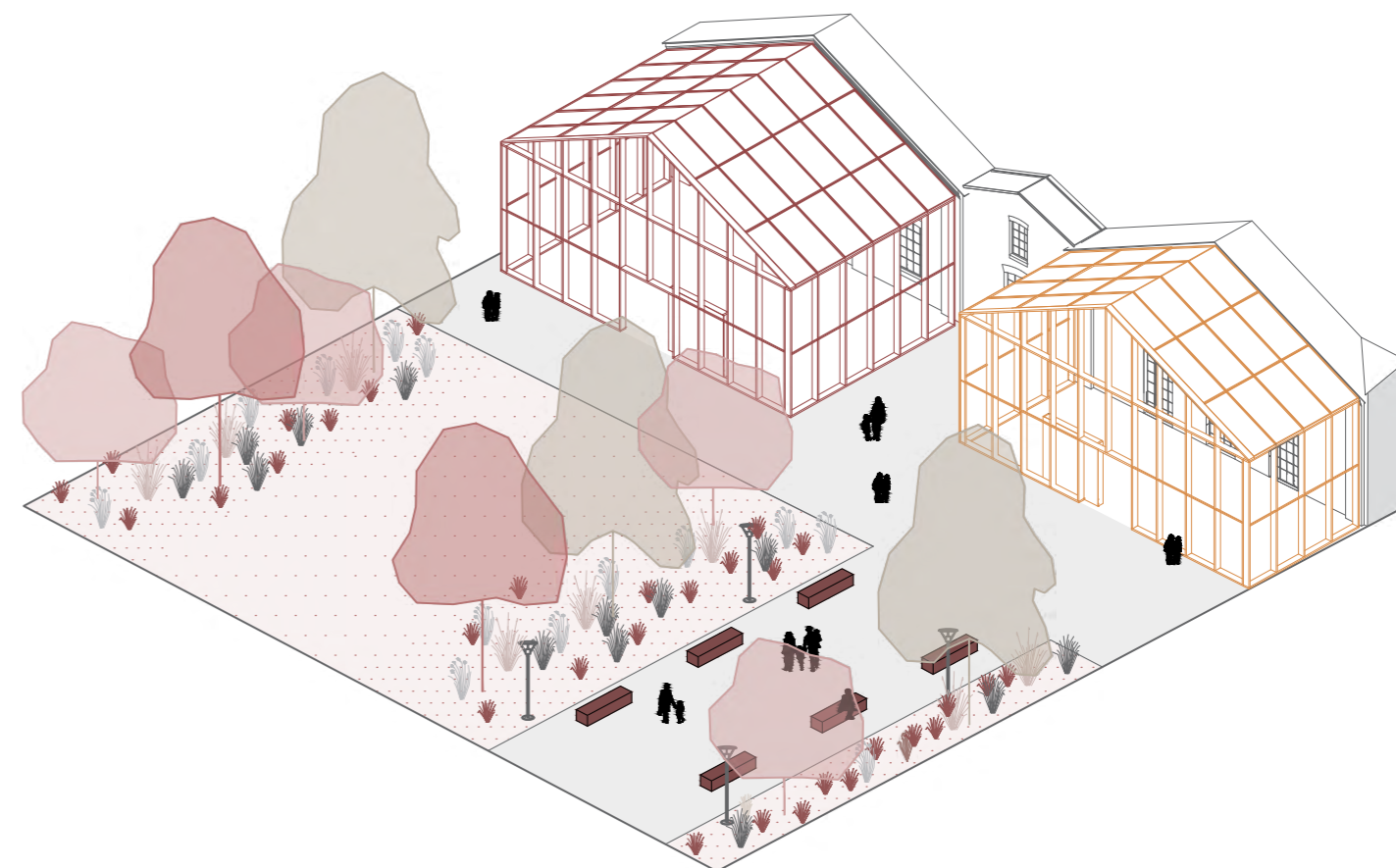
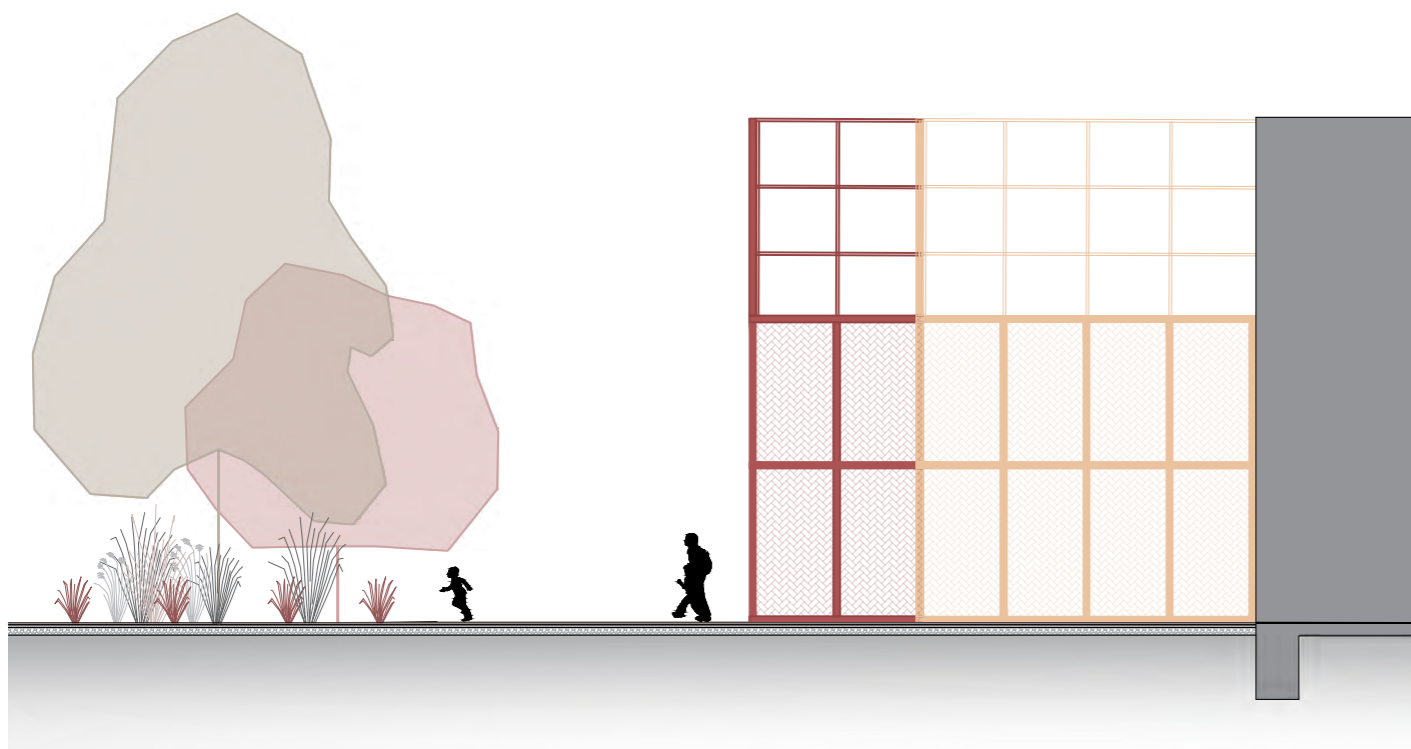


Přístavby na severní straně

Na severní straně historických budov jsou navrženy dvě nové přístavby, které vytváří nový poloveřejný prostor. V celé šíři je navržen mlatový předprostor, který v letních měsících bude sloužit k venkovním akcím. Zároveň tvoří rozhraní mezi industriální architekturou a nově navrženým parkem.

Přístavby jsou tvořeny svařovanou ocelovou konstrukcí, která je opláštěna barevným tahokovem. Tahokov vytváří ideální rozhraní mezi interiérem a exteriérem a zároveň podtrhuje industriální identitu objektu. Obě přístavby jsou zastřešeny skleněnou konstrukcí.

details



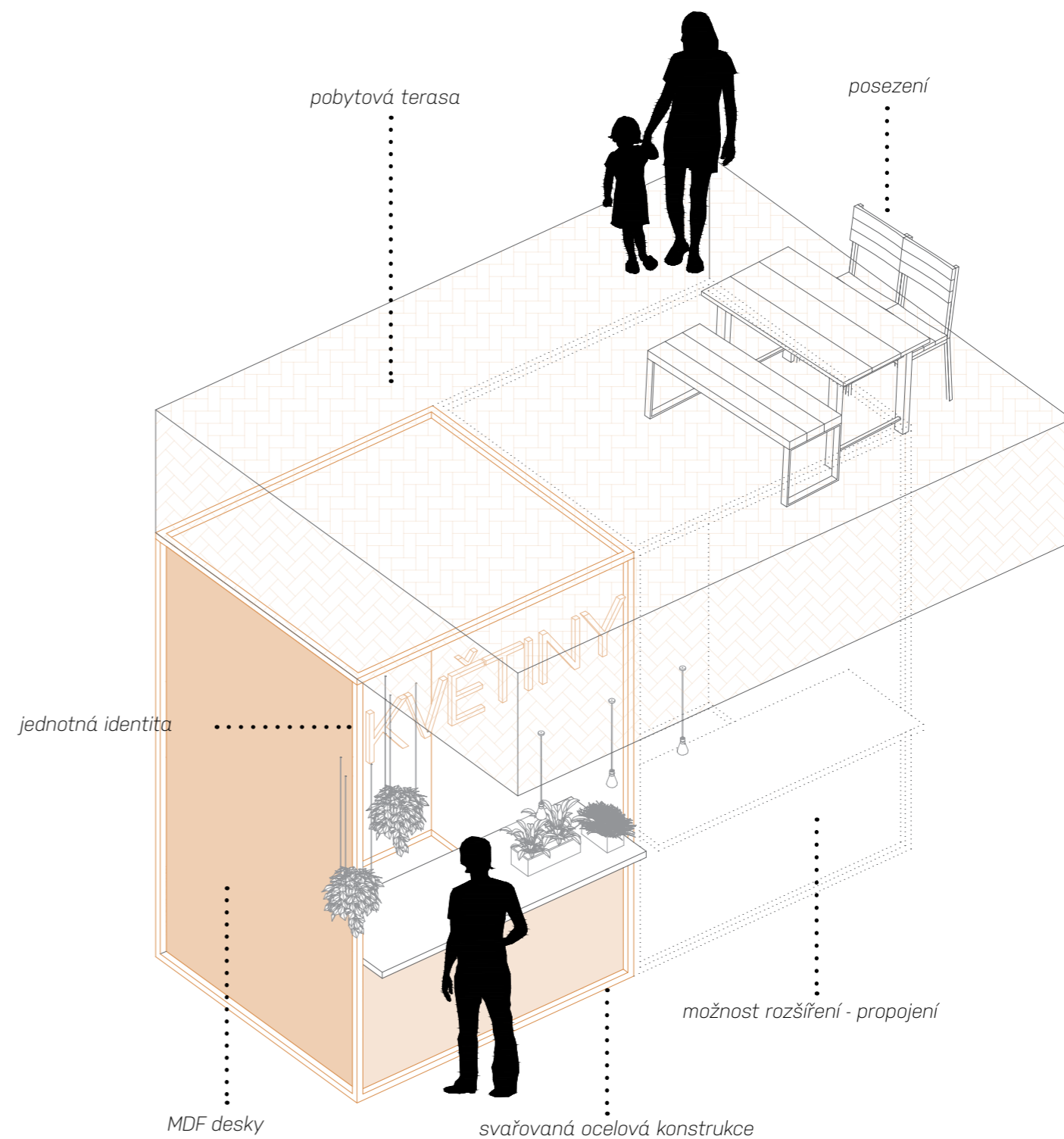
Tržnice - stánky - terasa

Tržnice je složena z variabilních modulárních stánků, které jsou tvořeny svařovanou ocelovou konstrukcí - stejně jako přístavby.

Jednotlivé buňky lze libovolně propojovat a poskytnout tak prodávajícím ideální podmínky pro prodej jejich produktů. Uzavření buněk je tvořeno pomocí MDF desek, které lze libovolně použít a vytvořit ideální otevřenost - uzavřenost mezi jednotlivými stánky.

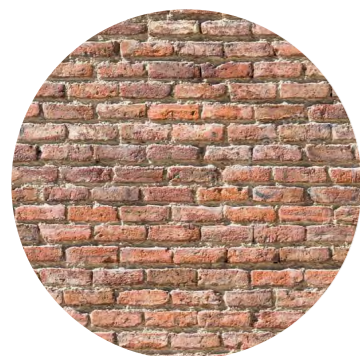
Podlaha 2.NP je tvořena ocelovou konstrukcí s barevným tahokovem. Konstrukce vytváří stánkům markýzy, na které lze zavěsit osvětlení či nabízený sortiment. Zároveň slouží jako pobytová terasa, která zpřístupňuje krov haly.

details



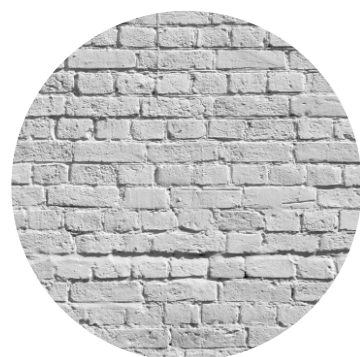


Stávající materiály



Režné zdivo

zachování fasády z režného zdiva, které je typické pro průmyslovou architekturu Chebska



Bílé cihly

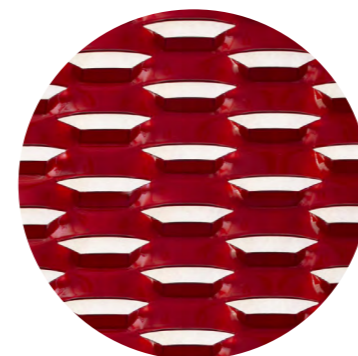
zachování motivu bílých cihel v interiéru



Dřevo

odhalení původních dřevěných krovů, které budou novou dominantou celého interiéru

Nové materiály



Tahokov

barevný tahokov jako obklad nově navržených přístaveb a prvkem v interiéru tvoří industriální „krajku“, která jasně odlišuje nově navržené od starého



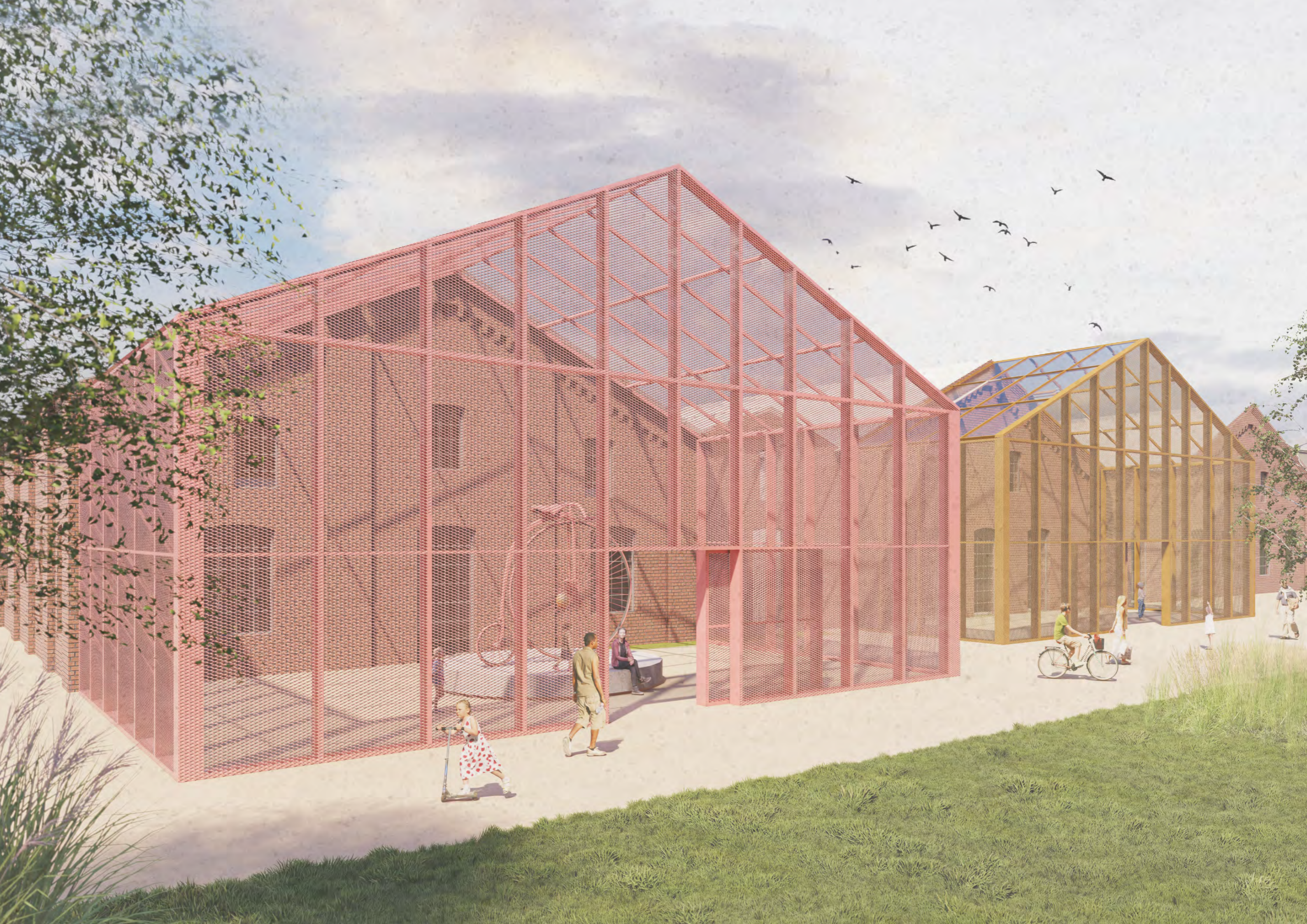
Mlat

v nově navrženém parku jsou všechny cesty tvořeny z mlátu



Žulová dlažba

nové chodníky kolem celého areálu budou vydlážděny žulovou dlažbou, aby byla zachována drobná textura a přírodní barevnost





KVĚTINY KERAMIKA



KVĚTINY KERAMIKA
UZENINY KERAMIKA

„Premier-Liliput“
 2½—4 PS
 mit Kickstarter und Kuppelung!



Verlangen Sie Katalog und Offerte!

„PREMIER“
 -Fahrräder -Kinderwagen




seit 49 Jahren die führende Marke!

„PREMIER“
 Fahrrad- u. Maschinenfabriks-A.-G.
 EGER (Čechoslovakei).

„Preisträger“ im Bergrennen am 13. April 1913
 „Königsal-Jilovischt“

Der Schlager für 1913
 der
 Kleine Sport-Wagen

...: Premier :...



Motor: 4 Zylinder Benz Motor wassergekühlt
 Uebertragung: Kasten mit Kugellager, Ein-
 scheidung D. R. P. angemeldet
 Leistung: über 30 PS, effizient 14-12 PS
 Geschwindigkeit: 3 Sprünge im Kilometer
 über 100 km/h

Preis Mark 3565.
 leicht mit Viereck, abschließbare
 Windschilde, Belegungsflappen

Konkurrenzlos

Benzin-Automobile
 Elektromobile
 Lastwagen jeder Ausführung



Braun-Premier-Werke A.-G., Nürnberg

PREMIER "HELICAL" CYCLES
 are the **LIGHTEST**
 and **STRONGEST**
 MACHINES IN
 THE WORLD.



Cadogan Price!
 Premier Cadogan!
 Liberal Terms!

THE PREMIER CYCLE COMPANY LIMITED,
 14, HOLLOWAY ROAD, LONDON, N. 7.





Závěr

Téma diplomního projektu, které se dotýká mého rodného města, pro mne byla velká výzva. Přestože jsem téměř celý život kolem tohoto areálu chodila až podrobnějším seznamováním a analyzováním tématu jsem si uvědomila o jak krásnou průmyslovou stavbu se jedná. Věřím, že zvolený přístup ke konverzi tohoto areálu byl správnou volbou a poskytne majiteli areálu, městu i jeho obyvatelům nový pohled na samotnou továrnu Premier i na podobné průmyslové objekty v okolí. Pevně věřím, že se tyto stavby podaří zachovat a a vdechnout jim nový život a smysl.

Ráda bych poděkovala Borisovi Redčenkovi a Víťovi Dandovi za odborné konzultace mé diplomové práce a vedení v tomto i v předešlém semestru.

Další poděkování patří všem, kteří mi byli ochotni poskytnout důležité informace a materiály k továrně Premier, které mi pomohly v tvorbě této práce.

Největší děkuji chci vyjádřit své rodině za podporu během celého studia.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: *Linda Kozlová*

datum narození: 2.6. 1996

akademický rok / semestr: 2020-2021 / letní
obor: *Architektura a urbanismus*
ústav: 15118 – ústav nauky o budovách
vedoucí diplomové práce: *doc. Ing. arch. Boris Redčenkov*

téma diplomové práce:
Konverze bývalé továrny Premier v Chebu

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
Zadání práce navazuje na diplomní seminář zpracovaný na průmyslovou architekturu města Cheb. Cílem práce je zachování hodnotné architektury jednoho z nejzachovalejších průmyslových areálů z konce 19. století v Chebu a jeho nové využití.

2/
Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program
Pro-D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení
Konkrétní stavební program je součástí zpracování diplomové práce a bude se odvíjet od zpracovaných analýz v průběhu semestru

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování
Autorská zpráva, schémata, situace v návaznosti na město, širší vztahy 1:2000, situace návrhu 1:500, řezy, půdorysy, pohledy (měřítko dle rozsahu), axonometrie, vizualizace,
Po dohodě s vedoucím DP lze tuto část upravit dle potřeb diplomové práce

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)
model
portfolio
poster
CD dle požadavků FA ČVUT

Datum a podpis studenta
24.2.2021

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

01-03-2021

Kozlová
20.2.2021
YU

registrováno studijním oddělením dne

15.2.2021
W

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: *Linda Kozlová*
AR 2020/2021, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) *KONVERZE BÝVALÉ TOVÁRNY PREMIER V CHEBU*

(AJ) *CONVERSION OF THE PREMIER FACTORY IN CHEB*

JAZYK PRÁCE: **ČESKÝ**

Vedoucí práce: *doc. Ing. arch. Boris Redčenkov* Ústav: 15118 Ústav nauky o budovách

Oponent práce: *Ing. arch. Ivan Boroš*

Klíčová slova
(česká):

Anotace
(česká):

Diplomová práce se zabývá tématem konverze bývalého průmyslového areálu Premier v Chebu. Cílem práce je najít nové využití pro chátrající průmyslové objekty a zpřístupnění celé lokality pro obyvatele města.

Anotace (anglická):

The thesis deals with the topic of conversion of the industrial complex Premier in city Cheb. The aim of the thesis is to find a new use for a dilapidated industrial buildings and make it accessible to city residents.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 20.5.2021

podpis autora-diplomanta

Kozlová

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolio a CD.

ZDROJE

Soukromý archiv KOVO Engineering s. r. o.

Státní oblastní archiv v Plzni

Video archiv Milana Daňka

Historické plány z fondu Archiv města Cheb

oficiální facebooková stránka města Cheb

historický dokument: Válečné události Cheb 1945; MATĚJÍČEK Luděk, 2011

Charta průmyslového dědictví TICCIH. V Praze: České vysoké učení technické, Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury, c2013. ISBN 978-80-01-05235-8.

BERAN, Petr a Jaroslav VÍT. Historie a současnost podnikání na Chebsku a Ašsku. Žehušice: Městské knihy, 2006. ISBN 80-86699-38-2.

BOHÁČ, Jaromír. Cheb. Cheb: Město Cheb, 2007. ISBN 978-80-254-1913-7.

BOHÁČ, Jaromír. Zmizelé Čechy: Cheb. Litomyšl: Paseka, 2008. ISBN 978-80-7185-899-7.

PLEVNÝ, Martin. Cheb stavební vývoj města. Cheb: Muzeum Cheb, 2020. ISBN 978-80-7185-899-7.

SCHREINER, Lorenz. Kunst in Eger : Stadt und Land. Wien ; München : Langen Müller, 1992. 643 stran: il., mapy. Příspěvky od: H. Glassl, W. D. Hamperl, E. Hubala, F. Jahnel, L. Schreiner, E. Schremmer, M. Tietz-Strödel, H. u. W. Weiß. ISBN 3-7844-2385-X.

MATĚJÍČEK, Luděk. Chebská křídla. Svět křídel, 2013. ISBN 978-80-87567-35-7.

ŠAMÁNKOVÁ, Eva. Cheb. Praha: Odeon, 1974. ISBN 01-502-74-09/13.

DVOŘÁKOVÁ, Dita. Industriální topografie: Karlovarský kraj. Praha: Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT, 2012. ISBN 978-80-01-04919-8.

ZEMÁNKOVÁ, Helena. Tvořit ve vytvořeném: nové funkční využívání uvolněných objektů. Brno: Vysoké učení technické, 2003. ISBN 80-7204-281-5.

FRAGNER, Benjamin. Industriální stopy: architektura konverzí průmyslového dědictví v České republice 2000-2005. Praha: Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT, 2005. ISBN 80-239-5440-7.

Interaktivní encyklopedie města Chebu [online]. 2013 [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: <http://encyklopedie.cheb.cz/cz/>

Industriální topografie: průmyslová architektura a průmyslové stavby [online]. Praha: VCPD FA ČVUT, 2020 [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: <http://www.industrialnitopografie.cz/index2.php>

PRÖKL, Vincent. Kronika obce Cheb: díl IV [online]. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: <http://www.portafontium.eu/iipimage/30260633>

Zaniklé obce [online]. 2019 [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/>

Společenství sběratelů pivety [online]. 2001 - 2016 [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: <http://pivety.com/>

Archdaily [online]. 2021 [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: <https://www.archdaily.com/>

Archiweb [online]. archiweb, 2021 [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/>

