

Průvodce
po průmyslových
a technických
stavbách Prahy

Tento průvodce vzácně přibližuje město z jeho dosud spíš jen zřídka zmiňované strany.

Do Prahy sice vstoupíme připomenutím několika známých památek, Karlova mostu, Klementina či Staroměstského orloje, ale to jen proto, abychom upozornili na kontinuitu a význam unikátních technických děl i hospodářských a výrobních staveb pro život a rozvoj metropole. Jsou spíš výchozím bodem na cestě za těmi, které většinou zůstávají mimo pozornost.

Nalezneme je v historickém centru, na Starém Městě či Malé Straně, ale tím, jak se s industrializací v 19. a 20. století město rozrůstalo, přibývalo jich stále v hojnější míře na někdejších pražských průmyslových perifériích, na Smíchově, v Holešovicích, Karlíně, Žižkově, Vysočanech, Libni. Dodnes lze pozorovat, jak léta provozovaná výrobní a obchodní činnost vtiskla ulicím i celým městským čtvrtím nezaměnitelnou atmosféru, jak se technické a industriální stavby staly významnými dominantami a orientačními body (i když někdy už jen názvem ulic). Jsou významnou historickou stopou, na fotografiích z následujících stránek vidíme, jak prostředí současného města dosud obohacují a zpestřují výjimečnou architekturou, bývají vyhledávanou místní zvláštností, turistickou atrakcí, mnohé se staly důležitými a veřejně přístupnými kulturními centry a galeriemi, jiné novými sídly úspěšných společností, ale stále dost jich přes nesporný historický význam nadále chátrá, například Pražské ledárny, Zlíchovský lihovar či Nuselský pivovar, a nezbývá než je zatím pozorovat jen zvenčí.

Průvodce po pražských technických stavbách ovšem může být vzhledem k jejich mimořádně velkému počtu jen stručným výběrem. Hesla pro přehlednost postupují podle jednotlivých pražských obvodů, od historického centra směrem k bývalým perifériím. Především nabízí atraktivní pohledy či alternativní turistické cíle, s uvedením přesné adresy a GPS, v závěru pak také s přehlednými rejstříky. Objevuje zajímavá a často až překvapivě působivá místa, upozorňuje ale i na ohrožené hodnoty.



Kamenný most (název Karlův od 19. století) nechal vybudovat Karel IV. na místě torza Juditina mostu z 12. století. Se stavbou, kterou prováděla huť P. Parlěře, se započalo v roce 1357, z téže huti pochází staroměstská mostní věž. Malostranskou stranu zdobí dvě věže: menší Juditina, románská, a vyšší vybudovaná v roce 1462 Jiřím z Poděbrad. Most délky 516 m má 16 oblouků, jejichž šířka kolísá mezi 16–23 m, a byl postaven na svou dobu z materiálů vynikajících soudržností. Z období 16.–19. století pochází sochařská výzdoba (M. B. Braun, F. M. Brokoff, M. V. Jäkl), starší je jen hlava tzv. Bradáče druhotně osazená v roce 1847 na Staroměstské straně, kde je též po všech opravách zachována největší část původní stavby.

- Adresa: Praha 1 – Staré Město, Křížovnické náměstí; Praha 1 – Malá Strana, Mostecká
- Památková ochrana: NKP, PPR
- Doprava: tram „Karlovy lázně“ 17, 18; metro A „Staroměstská“
- GPS: 50°5'11.362"N, 14°24'40.531"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.prague.eu/cs/objekt/mista/93/karluv-most>



K největším pražským jezuitským komplexům se řadí Klementinum vybudované v letech 1653–1726. Zde se od počátku nacházela astronomická plošina, kterou v roce 1751 nahradila současná věž s ochozem, barokní cibulovou bání a kovovou sochou Atlanta na vrcholu. Byla určená pro potřeby matematických, astronomických i meteorologických měření. Na vybavení, na svou dobu unikátním, se podílel fyzik J. Stepling a mechanik J. Klein, díky němuž bylo od roku 1775 zavedeno pravidelné meteorologické měření, nejstarší v Evropě. Z věže vysoké 52 m se též ohlašovalo pravé poledne, kdy dal zřízenec z ochozu signál dělostřelcům na Mariánských hradbách.

- Adresa: Praha 1 – Staré Město, Křížovnická 190, Karlova 1, Mariánské nám. 5
- Památková ochrana: NKP, PPR
- Doprava: tram „Staroměstská“ 17, 18; metro A „Staroměstská“
- GPS: 50°5'11.925"N, 14°24'59.295"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.klementinum.com/>

VODÁRENSKÁ VĚŽ STAROMĚSTSKÁ, STAROMĚSTSKÁ VODÁRNA



Postrach středověkých vodárenských věží, požáry, se nevyhnuly ani první pražské vodní věži postavené v blízkosti Karlova mostu a připomínané již v roce 1427. Pozdější osmibokou hrázděnou stavbu z roku 1554 nahradila v letech 1567–77 věž dnešní, která prošla mnoha pozdějšími úpravami, nejvýraznější podobu získala ve druhé polovině 19. století, kdy byla opatřena hodinami, neogotickým tvarem střechy a byla omítnuta. Technologické zařízení, o které se v poslední fázi provozu zasloužili prof. techniky F. J. Gerstner, vynálezce J. Božek i jeho syn R. Božek, se nedochovalo. Věž svému účelu sloužila do roku 1882. Dnes jsou zde kanceláře a klubovny.

- Adresa: Praha 1 – Staré Město, Novotného lávka 201/1
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Karlovy lázně“ 17, 18; tram „Staroměstská“ 17, 18; metro A, „Staroměstská“
- GPS: 50°5'7.998"N, 14°24'48.410"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně
- Web: www.vodarenskeveze.cz

MOST LEGIÍ, NOVÝ MOST FRANTIŠKA JOSEFA I., SMETANŮV, MOST PRVNÍHO MÁJE



Potřeba spojení centra s prudce se rozvíjejícím průmyslovým Smíchovem vedla v letech 1840–41 k výstavbě prvního pražského řetězového mostu v ose Národní třídy, vybudovaného firmou V. Lanny podle projektu ing. B. Schnircha. V letech 1898–1901 byl nahrazen kamenným mostem o devíti obloucích projektantů J. Janů a J. Soukupa. Vnitřní eliptické klenby oblouků přechází ve vnější segmentový tvar pomocí zborcených ploch cornes de vache (t.j. kravské rohy). Budky výběrčích, stožáry a další neobarokní výzdoba, doplněná o prvky secese, včetně národní symboliky červenobílého kamenného obkladu, jsou dílem arch. A. Balšánka. Autorem plastické výzdoby byl V. Amort. Most byl slavnostně otevřen 13. června 1901.

- Praha 1 – Staré Město, Národní; Praha 1 – Malá Strana, Vítězná
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Národní divadlo“ 6, 9, 17, 18, 22; tram „Újezd“ 6, 9, 12, 20, 22
- GPS: 50°4'52.689"N, 14°24'36.206"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano

ŠÍTKOVSKÁ VODÁRENSKÁ VĚŽ, NOVOMĚSTSKÁ VODÁRNA



Nejvyšší a největší renesanční vodárenskou věž, 35 m vysokou, najdeme v sousedství funkcionalistické kavárny uměleckého spolku Mánes, který se o zachování věže na konci 19. století zasadil (dosloužila v roce 1881). V roce 1495 zde stála dřevěná vodní věž, jejíž dřevěné i zděné náhrady z počátku 16. století neměly dlouhého trvání. V letech 1588–91 vznikla dnešní kamenná stavba, která se již v průběhu výstavby naklonila a vychýlení o 40 cm bylo zachováno i po statickém zajištění železobetonovým věncem v roce 1927. Při přestavbě v letech 1648–51 dostala dnešní střechu s helmicí. Dnes opravená věž měla v novodobé historii raritní využití – sídlila zde Státní bezpečnost, která sledovala Václava Havla.

PIVOVAR U FLEKŮ



Poutním místem řady pražských, českých, ale i zahraničních pivařů je nejstarší pražský Pivovar U Fleků. Zmiňovaný již na konci 15. století získal svůj věhlas až s novým majitelem Jakubem Flekovským a jeho ženou Dorotou po roce 1762. Proslulá černá „Flekovská třináctka“ se zde vaří od roku 1843. Dnešní podobu získal hostinec s pivovarem při úpravách v prvních letech 20. století. V roce 1991 byl pivovar navrácen předválečným majitelům, rodině Brtníků. Kromě tmavého ležáku a zdobených sálů je chloubou pivovaru i historická varna z počátku 20. století, chladicí štoky a kvasné kádě ve spilce. V pivovarském muzeu v bývalé sladovně jsou vystaveny staré pivovarské stroje, nářadí a nádoby.

- Adresa: Praha 1 – Nové Město, Masarykovo nábřeží
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Národní divadlo“ 6, 9, 17, 18, 22; tram „Myslíkova“ 14; metro B „Karlovo náměstí“
- GPS: 50°4'37.797"N, 14°24'49.420"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne
- Web: www.vodarenskeveze.cz

- Adresa: Praha 1 – Nové Město, Křemencova 11/1651
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Národní divadlo“ 6, 9, 17, 18, 22; tram „Myslíkova“ 14; metro B „Karlovo náměstí“
- GPS: 50°4'44.006"N, 14°25'0.866"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: www.ufleku.cz

PIVOVAR U MEDVÍDKŮ, U NEDVÍDKŮ, U ČERNÉHO MEDVĚDA



Historie domu U medvídků sahá hluboko do minulosti Starého města Pražského. Spolu se sousedním čp. 344, se kterým je dnes propojen, stojí částečně na základech původního opevnění historického jádra Prahy. Pivo se zde vařilo od středověku, nejčastěji se za letopočet vzniku uvádí rok 1466. Klenby bývalého humna a spilky v zadní části upomínají na renesanční přestavbu po roce 1597. Zásahu na zachování provozu v 19. století měla rodina sládků Venduláků. Poslední pivovarník, Karel Vendulák, patřil k iniciátorům zřízení průmyslového Měšťanského pivovaru v Holešovicích, kam se výroba v roce 1897 přesunula. Pivnici, kde se pivo vaří dodnes, zdobí nad portálem nápis „Zde slowe od starodawna u Nedwidků“.

- Adresa: Praha 1 – Staré Město, Na Perštýně 7/345
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Národní třída“ 6, 9, 18, 22; metro B „Národní třída“
- GPS: 50°4'58.316"N, 14°25'6.957"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: www.umedvidku.cz

PRAŽSKÝ ORLOJ, STAROMĚSTSKÝ ORLOJ

Nejlépe zachované středověké astronomické hodiny jsou umístěny na jižní straně věže Staroměstské radnice. Původní hodiny doložené v roce 1402 nahradil mechanickým hodinovým strojem s astronomickým číselníkem v roce 1410 Mikuláš z Kadaně ve spolupráci s astronomem Janem Šindelem. Rozsáhlé úpravy a výzdobu provedl v roce 1490 mistr Hanuš. Orloj byl mnohokrát opravován, včetně doplnění sochařské a malířské výzdoby, na které se nejprve podílela Parlérská huť, na konci 18. století byl doplněn o sošky apoštolů a při opravě 1865-66 zhotovil J. Mánes novou kalendářní desku se symboly zvěrokruhu. Obnovou prošel po 2. světové válce, když byl v květnu 1945 poničen.



- Adresa: Praha 1 – Staré Město, Staroměstské náměstí 3/1
- Památková ochrana: NKP, PPR
- Doprava: tram „Staroměstská“ 17, 18; metro A/B „Můstek“; metro A „Staroměstská“
- GPS: 50°5'13.216"N, 14°25'14.628"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.staromestskaradnicepraha.cz/>



První pražská tržnice byla na místě čtyř domů postavena podle projektu Jindřicha Fialky a otevřena v únoru 1897. Neorenesanční kancelářská a obytná budova s motivy z pražských trhů na fasádě je orientována do Rytířské ulice, domovní blok mezi Rytířskou a ulicí 28. října vyplňuje ocelolitinová pětিলodní bazilika vlastní tržnice, s kopulí v křížení lodí. Hlavní loď je souvisle prosklena v převýšené části, boční lodi osvětlují shora prosklené střechy továrního typu a z boku velká okna v průčelí. Konstrukci vyrobila firma Jindřicha Bittnera. Při rekonstrukci v osmdesátých letech 20. století byl prostor haly degradován vloženým podhledem. V tržnici je prodejna potravin a restaurace.

Potrubiň postha (systém ocelových rour, ve kterých jsou pod tlakem poháněna transportní pouzdra s dokumenty) byla poprvé uvedena do provozu v Londýně v roce 1853. V roce 1887 byl zprovozněn tento systém i v Praze. První trasa, dlouhá 5 km, ještě neveřejná, vedla z hlavní pošty v Jindřišské ulici přes Malé náměstí (dům U Rotta) na Pražský hrad. Rozvoj nastal na konci 20. let 20. století, kdy pětihvězdicovité uspořádání vedení s 24 stanicemi dosáhlo délky 55 km. Nejdéle fungující potrubní postha na světě ukončily povodně v roce 2002. Koncové stanice jsou na některých poštách zachovány (Josefská, Moravská, Pražský Hrad, centrála na Hlavní poště v Jindřišské ul.) a připravuje se její zprovoznění na vybraných úsecích.

- Adresa: Praha 1 – Staré Město, Rytířská 10/406
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Národní třída“ 6, 9, 18, 22; metro A, B, „Můstek“
- GPS: 50°5'3.036"N, 14°25'18.550"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano

- Adresa: Praha 1 – Nové Město, Jindřišská 14/909
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: Tram „Václavské náměstí“ 3, 9, 14, 24; metro A, B, „Václavské náměstí“
- GPS: 50°5'0.065"N, 14°25'39.669"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano (po domluvě)
- Web: www.prazskapotrubniposta.cz



Pražské podzemí, vedle trasy metra, skrývá unikátní síť kolektorů – podzemních tunelů, staveb pro vedení inženýrských sítí důležitých pro chod města. S budováním se začalo v 70. letech 20. století, ale na Pražském hradě byl v rámci Plečnikových úprav vybudován pro inženýrské sítě podzemní tunel již ve 20. letech 20. století. V historickém centru vedou kolektory v délce 18 km pod řadou památkově chráněných budov, pro které je vedení sítí v podzemí pro udržení autentických hodnot nutností. Kolektory se nachází v průměrné hloubce 20 m, jejich celková délka činí 90 km. Pro veřejnost byla vytvořena prohlídková trasa přístupná ze Senovážného náměstí.

- Adresa: Praha 1 – Nové Město, Senovážné náměstí 11/1985
- Památková ochrana: PPR
- Doprava: tram „Jindřišská“ 3, 9, 14, 24; metro C „Hlavní nádraží“
- GPS: 50°5'9.366"N, 14°25'51.842"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: www.kolektory.cz



Funkcionalistická transformační stanice postavená na minimálním pozemku v husté zástavbě Nového Města byla spuštěna 24. září 1929. Významný architekt F. A. Libra zjemnil utilitární průmyslovou stavbu s masivní nosnou železobetonovou konstrukcí elegantní předsaženou fasádou s pásovými okny. Trafostanici proslavila i patrně vůbec první veřejná kinetická a světelná plastika od Z. Pešánka, původně umístěná na vstupní markýze a dnes nenávratně ztracena. Její replika je umístěna před sídlem Pražské energetiky, a.s. na Praze 10. Až do 90. let 20. století sloužila budova původnímu účelu. V roce 2003 byla podle projektu L. Lábusa trafostanice citlivě přestavěna na polyfunkční dům s kanceláři a byty.

- Adresa: Praha 1 – Nové Město, Jeruzalémská 2/1321
- Památková ochrana: PPR
- Doprava: tram „Jindřišská“ 3, 9, 14, 24; metro C „Hlavní nádraží“
- GPS: 50°5'5.666"N, 14°25'52.837"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ne



Na první pražské nádraží, postavené v letech 1844–45, přijel první vlak 21. srpna 1845. Ing. Perner, pověřený stavbou Pražsko - olomoucké dráhy i provozním uspořádáním stanic, umístil větší provozní část za stávající hradby a menší, určenou pro vlastní dopravu, uvnitř zástavby. Koleje procházely 6 branami. Pozdně klasicistní podobu vtiskl budovám se střední prosklenou dvoranou s litinovými sloupy arch. A. Jüngling. V letech 1893–94 byla rozšířena odjezdová budova, k níž přibyl objekt pošty, dostavěné roku 1922 firmou V. Nekvasil. Další výraznou přestavbou prošly budovy v letech 1938–45, kdy došlo k sjednocení fasád v Hybernské ul. v duchu pozdního funkcionalismu. V roce 2011 proběhla obnova zastřešení a v provozních budovách vzniká Železniční muzeum.

- Adresa: Praha 1 – Nové Město, Hybernská 13/1014
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Masarykovo nádraží“ 3, 5, 14, 24, 26; metro B „Náměstí Republiky“
- GPS: 50°5'15.028"N, 14°26'0.275"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano



Třetí renesanční pražská vodárenská věž, postavená v roce 1658 na zbytcích starší věže poničené povodní, se specifickou dispozicí vložené střední kamenné části pro trubní systém, po jejímž obvodu stoupá schodiště, sloužila svému účelu, t.j. zásobování vodou Nového Města, do roku 1877. Technologické zařízení se nedochovalo, ale v roce 1831 je ještě zmiňován funkční stroj z roku 1649, který poháněla dvě vodní kola. Postupně opravovaná věž, která nyní slouží k výcviku hasičského sboru, vzdálená dnes několik desítek metrů od řeky, je též připomínkou regulace Vltavy na přelomu 19. a 20. století.

- Adresa: Praha 1 – Nové Město, Nové mlýny
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Dlouhá třída“ 5, 8, 24, 26
- GPS: 50°5'32.316"N, 14°25'41.891"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne
- Web: www.vodarenskeveze.cz



Nejkratší pražský most s celkovou délkou 170 m, je součástí nedokončeného záměru propojit Staroměstské náměstí s Letnou velkoměstským bulvárem (dnešní Pařížskou ulicí) a průkopem v letenském svahu. Ocelovou konstrukci mostu s plochými obloukovými nosníky na zděných pilířích navrhli architekt Jan Koula a konstruktéři Jiří Soukup a František Mencl. Stavbu v letech 1906–8 provedla stavební firma Müller & Kapsa, která poprvé u nás použila kesonové zakládání, a tři pražské mostárny: bratři Prášilové, Rustonka a Českomoravská továrna na stroje. Sochařskou výzdobu provedli A. Popp, L. Wurzel a K. Opatrný. Při úpravách v letech 1953–1956 byly zrušeny prostory plánované kavárny v mostní opěře.

V blízkosti Karlova mostu zakoupil pro stavbu cihelny pozemky v roce 1780 profesor techniky, významný stavební podnikatel a zemský stavební ředitel F. L. Herget. Dle plánů vypracovaných v roce 1781 F. Bretschneiderem byly vybudovány provozní budovy s pecí uprostřed. Klasicistní přestavbu v roce 1796 provedl stavitel J. Zoblel, nový vlastník areálu. K dalším úpravám provozních budov došlo v letech 1857–58 podle plánů A. Hellmycha a K. Předáka. V 90. letech 20. století budovy vyhořely. V roce 2002 byly adaptovány pro společenské využití. Sídlí zde restaurace, muzeum Franze Kafky, nádvoří zdobí kinetická plastika Davida Černého. Úpravy sice setřely průmyslovou minulost, ale silueta stavby zůstala zachována.

- Adresa: Praha 1 – Staré Město, Dvořákovo nábřeží; Praha 7 – Holešovice, nábřeží Edvarda Beneše
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Právnická fakulta“ 17; tram „Čechův most“ 5, 17; metro A „Staroměstská“ „Malostranská“
- GPS: 50°5'35.587"N, 14°25'1.197"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano

- Adresa: Praha 1 – Malá Strana, Cihelná 2/102
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Malostranská“ 12, 18, 20, 22; metro A „Malostranská“
- GPS: 50°5'17.499"N, 14°24'37.965"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano



Říčka Čertovka, která odděluje ostrov Kampa od Malé Strany, byla vykopána jako umělý kanál, který přiváděl vltavskou vodu k postupně stavěným mlýnům. Do dnešní doby se dochovaly tři. Zlomkovský mlýn, zmiňovaný již na začátku 15. století, byl několikrát přestaven, nejprve na obytné stavení a později na prádelnu s mandlovnou. Dnes je využíván Ministerstvem školství. Ve stejném období vznikl i nejnámější Velkopřevorský (Štěpánovský) mlýn s dochovaným mlýnským kolem a renesanční fasádou směrem k Čertovce. Mlýn byl v roce 1939 přestavěn na byty a sklady. Původní funkci nejstaršího, také mnohokrát přestavěného, Huťského mlýna připomíná novodobé mlýnské kolo. V současnosti je zde Mlýnská kavárna.

Mlýn na Kampě, který je pojmenován po svém majiteli z 15. století Václavu Sovovi z Liboslavě, založil ve středověku klášter benediktinek u sv. Jiří. Původní dřevěné konstrukce mlýna byly postupně nahrazeny kamennými, vodní kolo pohánělo rovněž pilu a brusírnou. V roce 1858 přestavěl František Odkolek mlýn na parní a budovu rozšířil o strojovnu s komínem. Na neogotických fasádách obytného křídla se podílel architekt Josef Schulz. Po požáru v roce 1896 byly budovy využívány pouze jako byty a truhlářské dílny. V 90. letech 20. století byl desítky let neudržovaný mlýn přeměněn Nadací Jana a Medy Mládkových na galerii výtvarného umění - Museum Kampa, které bylo otevřeno v roce 2001.

- Adresa: Praha 1 – Malá Strana, Nosticova 6/469, Velkopřevorské náměstí 7/629, Všehrdova 14/449
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Újezd“ 6, 9, 12, 20, 22; tram „Heličova“ 12, 20, 22
- GPS: 50°5'4.860"N, 14°24'26.093"E; 50°5'10.635"N, 14°24'26.844"E; 50°4'57.598"N, 14°24'24.371"E
- Konverze: částečně
- Přístupné: částečně

- Adresa: Praha 1 – Malá Strana, U Sovových mlýnů 2/503
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Újezd“ 6, 9, 12, 20, 22
- GPS: 50°5'2.634"N, 14°24'30.876"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.museumkampa.cz/>



Projekt 62 m vysoké rozhledny, vypracovali inženýři F. Prášil a J. Souček z Pražské mostárny, která dodala a smontovala ocelovou konstrukci za neuvěřitelně krátkou dobu pěti měsíců. Podnět k výstavbě dal Klub českých turistů po návštěvě Paříže. Pětkrát menší rozhledna je se svým vzorem, Eiffelovou věží, srovnatelná v úrovni vrcholů, které jsou téměř ve stejné nadmořské výšce. Rozhledna se stala symbolem Zemské jubilejní výstavy a na její slavnostní otevření 30. července 1891 návštěvníky přivezla současně vybudovaná 396 m dlouhá lanová dráha na vodní pohon, později v letech 1931–32 elektrifikovaná. Vedle vyhlídkové funkce od 50. let 20. století do vybudování vysílače na Žižkově sloužila též pro přenos televizního a rozhlasového vysílání.

- Adresa: Praha 1 – Malá Strana, Petřínské sady
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Újezd“ 6, 9, 12, 20, 22; lanová dráha „Újezd“
- GPS: 50°5'0.651"N, 14°23'42.266"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.prague.eu/cs/objekt/mista/116/petrinska-rozhledna>



Most, původně navrhovaný v prodloužení Myslíkovy ulice, se v ose sousední Resslervy ulice začal stavět v roce 1929. Železobetonovou konstrukci navrhl ing. F. Mencl, na architektonickém ztvárnění se podílel arch. V. Hofman. Most o šesti segmentových polích od 45 do 51 m a šířce 21 m má na obou předmostích rozšířeně nálevkovité vyústění. Při jeho realizaci byl na smíchovské straně odstraněn barokní tzv. Diezenhoferův pavilon (uvažovaný transfer se neuskutečnil). Původní záměr vést přes most tramvaj byl záhy opuštěn, neosvědčila se ani tehdejší novinka asfaltová dlažba. Současně s osvětlením fontány na Jiráskově náměstí byl most slavnostně otevřen 27. 10. 1933 v předvečer 15. výročí republiky.

- Adresa: Praha 2 – Nové Město, Jiráskovo náměstí; Praha 5 – Smíchov, Dientzenhoferovy sady
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Jiráskovo náměstí“ 14, 17; metro B „Karlovo náměstí“; tram „Arbesovo náměstí“ 6, 9, 12, 20; tram „Zborovská“ 4, 7, 10, 14, 16;
- GPS: 50°4'32.220"N, 14°24'41.539"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano



Mezníkem paroplavby na Vltavě se stal rok 1865, kdy akcionáři, mezi které patřili například V. Lanna, F. Ditrich, Č. Rott či firma Ruston, založili „Pražskou společnost pro paroplavbu na řece Vltavě“. Strojárna Ruston vyrobila pro společnost postupně 6 kolesových parníků, z nichž první, vyrobený v roce 1865, nesl název Praha (I). Do současnosti se zachovala dvě plavidla, i když podstatně mladší. Parník Vyšehrad (postaven 1938), dnes nejstarší a největší, je společně s parníkem Vltava (1940) poslední z kolesových parníků na Vltavě. Po náročné opravě slouží oba k vyhlídkovým plavbám.

- Adresa: Praha 2 – Nové Město, Rašínovo nábřeží
- Památková ochrana: MKP, PPR
- Doprava: tram „Palackého náměstí“ 3, 4, 7, 10, 16, 17; metro B „Karlovo náměstí“
- GPS: 50°4'28.164"N, 14°24'48.563"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: www.paroplavba.cz



Důvodem pro stavbu v pořadí třetího kamenného mostu v Praze, vybudovaného v letech 1876–78, byl rychle se rozrůstající Smíchov. Navrhl jej arch. B. Münzberger ve spolupráci s ing. J. Reiterem, který na světové výstavě v Paříži za projekt získal stříbrnou medaili. Sedm kleneb o světlosti od 27 do 30 m je obloženo v duchu národní symboliky modrou žulou, poprsní zdi jsou z červeného pískovce a kuželky zábradlí z bílého mramoru. Celková citlivá oprava mostu, zejména rozšíření pomocí betonových tvarovaných konzol (původní šířka 10,8 m nedostačovala), proběhla v letech 1950–51. Bombardováním v roce 1945 poškozená sochařská výzdoba z let 1889–95 od J. V. Myslbeka byla přenesena na Vyšehrad.

- Adresa: Praha 2 – Nové Město, Palackého náměstí; Praha 5 – Smíchov, Lidická
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Palackého náměstí“ 3, 4, 7, 10, 16, 17; tram „Zborovská“ 4, 7, 10, 14, 16; metro B „Karlovo náměstí“;
- GPS: 50°4'22.472"N, 14°24'44.136"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano



V roce 1871 překlenul Vltavu v pořadí druhý pražský železniční most, který jako součást Pražské spojovací dráhy umožnil dopravní spojení z nádraží císaře Františka Josefa (Hlavní nádraží) na Smíchov. Původní příhradovou konstrukci mostu o pěti polích délky 296 m dodala Harkortova strojirna v Duisburgu. V roce 1901 byl nahrazen starý most novým, o třech polích, dle projektu ing. J. Koláře, pilíře stavěla firma Gregersen a synové. Výměnu konstrukce provedenou v průběhu jednoho dne vysunutím původních nosníků na demontážní lešení a nasunutí nových příhradových poloparabolických vazníků řídil ing. F. Prášil. Most se dvěma visutými chodníky pro pěší o šíři 1,8 m a délce 298,4 m slouží dodnes svému účelu.

- Adresa: Praha 2 – Vyšehrad, Svobodova, Vnislavova ul., Rašínovo nábřeží; Praha 5 – Smíchov, Hořejší nábřeží
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Výtoň“ 3, 7, 17; tram „Plzeňka“ 6, 12, 14, 20
- GPS: 50°4'1.108"N, 14°24'48.559"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano



Pokračující výstavbě pražských nábřeží na přelomu 19. a 20. století bránila v jižní pravobřežní části Vyšehradská skála, která rovněž znemožňovala dopravní napojení rozvíjejícího se města za historické hranice. Radikálním řešením byla stavba prvního silničního pražského tunelu, který byl proražen v letech 1902–05. Pozoruhodné technické dílo navrhl ing. J. Kindl, historizující architektonické řešení věže a cimbuří je dílem architektů V. Dvořáka a F. Velicha. Od roku 1910 je tunelem délky 34 m, výšky 5 m a šířky 9 m vedena tramvajová trať. Přesto, že dopravní propojení nábřeží umožnilo rychlou industrializaci Podolí a Braníka, z hlediska dnešních potřeb je nedostačující a uvažuje se o jeho rozšíření.

- Adresa: Praha 2 – Vyšehrad, Rašínovo nábřeží; Praha 4 – Podolí, Podolské nábřeží
- Památková ochrana: NKP, PPR
- Doprava: tram „Výtoň“ 3, 7, 17; tram „Podolská vodárna“ 3,17
- GPS: 50°3'48.722"N, 14°24'58.116"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano



Torzo jednoobloukového románského mostu, nacházející se v blízkosti kněžiště dnešního kapitulního chrámu sv. Petra a Pavla bylo součástí přemyslovského románského paláce. Mostní konstrukce, vybudovaná z opukového kvádříkového zdiva s ukázkou zdiva opus spicatum (kameny skládané do klasu) při úpatí oblouku, se datuje do období 11. století, případně 1. poloviny 12. století. Nejstarší mostní památku v Praze dnes kryje železobetonová deska a bezpečnostní mříž.



Secesní nádraží průjezdného typu, postavené v letech 1901–09 arch. J. Fantou, s díly sochařů K. Šimanovského, Č. Vosmíka, S. Suchardy, L. Šalouna, nahradilo neorenesanční budovu z r. 1871. Budova délky 214 m a šířky 28 m je tvořená odjezdovou halou s půlkruhovým centrálním prostorem a bočními křídly s věžemi, jižní nese symbol železnice: okřídlené kolo. Kolejiště kryje prosklená ocelová dvoulodní hala, 230 m dlouhá, s rozpětím oblouků 33 m a výškou 18 m, vyrobena mostárnou S. Bondyho podle projektu ing. J. Marjanka a R. Kornfelda. Nová odbavovací hala se stanicí metra, postavená podle projektu architektů A. a J. Šrámkových v letech 1972–77, prošla modernizací. Obnova historických budov se připravuje.

- Adresa: Praha 2 – Vyšehrad, Štůlcova
- Památková ochrana: NKP, PPR
- Doprava: tram „Ostrčilovo náměstí“ 6, 7, 18, 24; tram „Výtoň“ 3, 7, 17; metro C „Vyšehrad“
- GPS: 50°3'51.100"N, 14°25'7.242"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.praha-vysehrad.cz/>

- Adresa: Praha 2 – Vinohrady, Wilsonova 8/300
- Památková ochrana: KP, PPR, PZ - Vinohrady, Žižkov, Vršovice
- Doprava: tram „Hlavní nádraží“ 5, 9, 26; metro C „Hlavní nádraží“
- GPS: 50°4'59.520"N, 14°26'7.251"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: www.prahamhd.vhd.cz/Draha/hlavak.htm



Současně s výstavbou hlavního nádraží a jeho spojením se Smíchovem započala výstavba druhého pražského železničního tunelu. S ražbou pod dosud nezastavěným územím Vinohrad se začalo v roce 1869 pod vedením ing. Krousského. Při stavbě v té době pozoruhodného technického díla, 1 140 m dlouhého tunelu, bylo užito dynamitu. První vlak tudy projel už dva roky po zahájení prací, avšak tunel záhy vykazoval řadu závad způsobených zejména tlakem nadloží na nepříliš dokonalou obezdívku. Během 2. světové války byly vybudovány dva sousední tunely a následovalo proražení 300 m dlouhého úseku třetího tunelu. Oprav, které se chystaly od roku 1903, se původní tunel dočkal až v letech 1945–48 zároveň s dokončením třetího průrazu.

Aktuální využití budovy jako výstavního a prodejního centra interiérového designu a umění je výsledkem již druhé rekonstrukce z roku 2013, která vrátila bývalé hale původní otevřený prostor. Vinohradská tržnice byla postavena podle projektu Antonína Turka na místě továrny na mlýnské stroje v roce 1903. Ocelová konstrukce velkorysá, bazilikální trojlodní haly je obehnána neorenesanční zděnou obálkou s výraznou plastickou bosáží a půlkruhovými okny ve štítech. Původní klimatizační zařízení se strojovnou se uchovalo dodnes a je jako technická památka součástí obnovené stavby. Záchrana a první rekonstrukce zchátralého a opuštěného objektu na nákupní centrum proběhla již v roce 1994.

- Adresa: Praha 2 – Vinohrady, km 184,25 – 185,40
- Památková ochrana: PZ - Vinohrady, Žižkov, Vršovice
- Doprava: tram „Muzeum“ 11, 13;
- GPS: 50°4'45.463"N, 14°25'59.718"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne

- Adresa: Praha 2 – Vinohrady, Vinohradská 50/1200
- Památková ochrana: KP, PZ - Vinohrady, Žižkov, Vršovice
- Doprava: tram „Vinohradská tržnice“ 11, 13; tram „Šumavská“ 10, 16
- GPS: 50°4'36.392"N, 14°26'32.075"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano
- Web: www.pavilon.cz



Veřejností rozporuplně vnímaná nejvyšší stavba Prahy, 216 m vysoká telekomunikační věž, byla podle projektu architekta Aulického a statiků Kozáka a Béma postavena v letech 1985–92. Na anténním nástavci jsou umístěny vysílače řady televizních a rozhlasových stanic i mobilních operátorů. Na třech nosných tubusech věže (nejvyšší s průměrem 6,4 m a dva nižší s průměrem 4,8 m), jsou ve třech výškách nad sebou instalovány kabiny s trojramenným půdorysem. Pro neopakovatelný pohled na Prahu a okolí je navštěvována nejen restaurace a kavárna, ale především vyhlídka ve výšce 93 m. Nejvyšší kabina slouží technice. Černá miminka sochaře Davida Černého se vzhůru po tubusech plazí od roku 2000.

- Adresa: Praha 3 – Žižkov, Mahlerovy sady
- Památková ochrana: PZ - Vinohrady, Žižkov, Vršovice
- Doprava: tram „Jiřího z Poděbrad“ 11, 13; tram „Olšanské náměstí“ 5, 9, 26; metro A „Jiřího z Poděbrad“
- GPS: 50°4'51.746"N, 14°27'4.050"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.towerpark.cz/>



Rozměrná patrová budova na výrobu kancelářského zboží byla postavena ve třech etapách. První etapu v roce 1911 navrhl Bruno Bauer, významný autor průmyslových budov v Rakousko–Uhersku. Realizaci železobetonové konstrukce s rozponem 8 metrů provedla v témže roce firma Bohumíra Hollmanna. V nárožní osmiboké věži, zdobené secesními dekory, byla umístěna vzorkovna a kanceláře vedení. Ve druhé etapě z roku 1926 byla budova prodloužena o dalších šest polí pro umístění litografické tiskárny. Ve třetí etapě byl k továrně v roce 1931 přistavěn třípodlažní sklad. Výroba kancelářského zboží zde přetrvala až do roku 2000. Od roku 2005 je adaptovaná budova pronajímána pro různé účely.

- Adresa: Praha 3 – Vinohrady, Vinohradská 190/2405, 188/1630
- Památková ochrana: OP
- Doprava: tram „Želivského“ 5, 13, 26; metro A „Želivského“
- GPS: 50°4'41.361"N, 14°28'25.904"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně



Významnou pražskou funkcionalistickou stavbu vyprojektovali v roce 1930 Karel Caivas a Vladimír Weiss. Exkluzivní nosnou železobetonovou konstrukci hřibových stropů na zatížení 2 tuny/m² realizovala firma Skorkovský. Obří budova velkokapacitního koncového nádraží se skladovou plochou 30 000 m² ve dvou paralelních křídlech, s napříč položenou správní budovou, sloužila od roku 1936 až do roku 2002 rychlé překládce a skladování zboží. Unikátní je především organizační, technická i architektonická jednota areálu, který je i přes dlouhodobou absenci údržby v dobrém technickém stavu. V poslední době je památkově chráněné nádraží využíváno jako alternativní scéna pro různé kulturní akce.



Výstavbu moderní továrny Microphona ve Strašnicích dokončili bratři Knotkové, výrobci telefonů, telefonních ústředěn a signalizačních přístrojů, v roce 1931. V roce 1933 rozšířili továrnu o architektonicky výrazný šestipodlažní železobetonový výrobní objekt se zaobleným nárožím. Modernistická budova byla určena pro výrobu prvních českých rozhlasových přijímačů. Během okupace se ve firmě vyráběly letecké palubní přístroje, v prosinci 1945 byla továrna znárodněna a stala se součástí n. p. Tesla. Tesla Strašnice Praha, a. s. nástupce firmy po roce 1990, ukončila činnost v roce 2007. Dnes je celý areál podle projektu Ian Bryan architects s.r.o. adaptovaný na administrativní centrum.

- Adresa: Praha 3 – Žižkov, Jana Želivského 2/2200
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Nákladové nádraží Žižkov“ 9, 10, 11, 16, 26; bus „Mezi Hřbitovy“ 124; metro A „Želivského“
- GPS: 50°5'3.919"N, 14°28'16.977"E
- Konverze: ne
- Přístupné: částečně
- Web: <http://www.nakladovenadrazizikov.cz/>

- Adresa: Praha 3 – Strašnice, U Nákladového nádraží 8/3153
- Památková ochrana: OP
- Doprava: bus 133 „Červený dvůr“
- GPS: 50°5'4.157"N, 14°28'49.110"E
- Konverze: ne
- Přístupné: částečně



Čtvrtá pražská plynárna, která nahradila tři předcházející (Holešovickou, Smíchovskou a Žižkovskou), byla Obcí pražskou otevřena v roce 1927. V té době nejmodernější a největší provoz v Evropě, s francouzskou a anglickou technologií, realizovaly podle návrhu architekta Josefa Kalouse české firmy. Vzrůstající spotřeba plynu si vyžádala dvě rozšíření, v roce 1930 a 1944. V sousedství areálu vznikla také kolonie dělnických domů. Výroba svítiplynu byla zastavena až v roce 1975. Soubor administrativních a výrobních budov, realizovaný v jednotném architektonickém pojetí, je dnes průběžně renovován a upravován. Vedle administrativních prostorů je v areálu zřízeno také muzeum plynárenství.

Geometrická, přísně rastrovaná fasáda se šikmými ateliérovými okny posledního podlaží a s vodojemem v nárožní věži je charakteristickým znakem funkcionalistické továrny ETA. Podle projektu Karla Bukovského realizovala sedmipodlažní budovu stavební firma Bukovský a Kottland v roce 1926. Železobetonový skelet s minimem vnitřních sloupů, umožnil vytvořit volný nečleněný vnitřní prostor. Hlavní reprezentativní schodiště má díky dynamickému půdorysu téměř palácový charakter. Výroba byla v budově ukončena v roce 2006. Továrna byla bez výrazných zásahů přestavěna v roce 2014 na byty a komerční plochy s názvem Liberty Building, na volné části pozemku byly realizované bytové domy.

Adresa: Praha 4 – Michle, U plynárny 44/500

Památková ochrana: OP

Doprava: tram „Plynárna Michle“ 6, 11

GPS: 50°3'22.241"N, 14°27'53.321"E

Konverze: částečně

Přístupné: ano

Web: www.ppas.cz/o-spolecnosti/plynarenske-muzeum

Adresa: Praha 4 – Nusle, Bartoškova 22/1411

Památková ochrana: OP

Doprava: tram „Horky“ 6, 11; bus „Kloboučnická“ 124, 139, 188

GPS: 50°3'45.672"N, 14°26'59.565"E

Konverze: ano

Přístupné: částečně

NUSELSKÝ PIVOVAR, AKCIOVÝ PAROSTROJNÍ PIVOVAR A SLADOVNA



Pivovar byl u Botiče založený již v baroku, na přelomu 17. a 18. století, ale jeho dnešní monumentální podoba pochází až z přestaveb ve druhé polovině 19. století. V té době již jako Akciový parostrojní pivovar a sladovna vařil 15 000 hl piva ročně a řadil se tak na první místo mezi pražskými pivovary. Výroba byla ukončena v roce 1960 a od té doby jsou prostory využívány náhradním programem, zpočátku jako sklad a stáčírna vína. Do pivovarské zahrady byla ze světové výstavy Expo 1967 v Montrealu přemístěna stále fungující Koliba U Pastýřky. Jen provizorně udržované budovy pivovaru čekají na další využití, v přípravě je projekt přestavby na polyfunkční areál s byty a službami.

- Adresa: Praha 4 – Nusle, Bělehradská 13,17/1676,1677
- Památková ochrana: KP, PZ - Nusle
- Doprava: tram „Otakarova“ 7,24
- GPS: 50°3'57.869"N, 14°26'20.198"E
- Konverze: ne
- Přístupné: částečně

VODÁRNA A FILTRAČNÍ STANICE, VODÁRNA PODOLÍ



Monumentální stavba nové vodárny, vybudovaná v letech 1924–1926 podle plánů architekta A. Engela, nahradila starou vodárnu v Podolí, která zásobovala město od roku 1885. Úprava vltavské vody spočívala v několikanásobné filtraci systému Puech-Chabal. Ztvárnění fasád v klasicizujícím duchu kontrastuje s moderními železobetonovými žebry kleneb v interiéru provedených dle výpočtů významných odborníků prof. F. Kloknera a dr. B. Hacara. V 50. letech 20. století byla dokončena druhá půlka symetricky komponovaného areálu. Po celkové rekonstrukci provedené na konci 20. století slouží jako zásobní zdroj pitné vody a je zde Muzeum pražského vodárenství.

- Adresa: Praha 4 – Podolí, Podolská 17/15
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Podolská vodárna“ 3, 17, bus „Podolská vodárna“ 121
- GPS: 50°3'25.628"N, 14°25'14.119"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.pvk.cz/voda-hrou/muzeum-prazskeho-vodarenstvi/>



Dnes nevyužívaný branický pivovar založilo v roce 1898 třináct sládků sdružených do akciové společnosti Společenský pivovar pražských sládků. Ve stylu české neorenesance pivovar navrhl architekt Jan Herain a v roce 1900 jej postavila firma Nekvasil. Technologii pivovaru dodala firma Novák & Jahn, strojní chlazení firma Ringhoffer. Denní kapacita varny byla 600 hl piva. Znak pivovaru na fasádě sladovny představující patrona pivovarníků sv. Václava v modrém poli se dvěma anděly vytvořil Mikoláš Aleš. Po roce 1990 byla do pivovaru instalována moderní technologie. Výroba piva byla v roce 2006 přenesena do pivovaru Staropramen. Na jaře 2007 byl pivovar opuštěn a čeká na další využití.

- Adresa: Praha 4 – Braník, Údolní 1/212
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Nádraží Braník“ 3; bus „Nádraží Braník“ 106, 121, 253
- GPS: 50°1'47.034"N, 14°24'33.690"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne



V nejchladnějším místě pražského meandru Vltavy byly v letech 1909–11, jako společný podnik pražských restaurátérů, postaveny ledárny k celoročnímu zásobování restaurací ledem. Areálu dominuje budova lednice – sklad na 20 tisíc tun ledu – který se v zimních měsících naplňoval ledem dopraveným dvěma eskalátory ze zamrzlé hladiny řeky. Budovu s vnitřní železobetonovou konstrukcí a mnoha technickými vymoženostmi, které zajistily neobvyklou funkci stavby, realizovala karlínská stavební firma Nekvasil. Architekt Josef Kovařovič vtiskl budovám elegantní secesní detaily. Od roku 1954, kdy přestala Vltava zamrzat, je monumentální areál využíván jen náhradním programem a čeká na další osud.

- Adresa: Praha 4 – Braník, Ledařská 3/7, U Ledáren 5/238
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Pobřežní cesta“ 3, 17
- GPS: 50°1'57.034"N, 14°24'21.579"E
- Konverze: ne
- Přístupné: částečně



Zásobování vodou na počátku 20. století vyřešila obec Vršovice výstavbou čerpačích stanic v Braníku. Projekt i realizace byly svěřeny vodárenskému odborníkovi ing. K. Kressovi, jehož firma na podzim 1906 začala se stavbou a hloubením studní. Systém, který sestával ze tří částí – čerpačích stanic v Braníku, výtlačného potrubí a vodojemu na Zelené Lišce v Michli, doporučil významný odborník v oblasti vodárenství J. V. Hráský. Architektonickou podobu objektům vtiskl architekt prof. Jan Kotěra. Provoz zde skončil v 60. letech 20. století. V roce 2011 podle projektu ateliéru Plán plus byla dokončena konverze dochovaných objektů pro potřeby dětských zájmových kroužků. Povodní v roce 2013 poškozený areál čeká na zprovoznění.

Unikátní secesní vodárenská věž v Praze Michli vybudovaná v letech 1906–07 podle projektu arch. J. Kotěry (technologie dodala firma K. Kress), kterou doplňuje ještě podzemní vodojem, strojovna a obytný dům, byla zásobována vodou z nové čerpačích stanic v Braníku. Systém zásobování vodou města Vršovic, navržený vodárenským odborníkem J. V. Hráským, fungoval do 70. let 20. století. Do současnosti slouží jen podzemní vodojem. Vodárenská věž, 42 m vysoká železobetonová konstrukce s cihelnými vyzdívkami, oblou střechou s lucernou a nádrží o obsahu 400 m³, je dnes zakonzervovaná.

- Adresa: Praha 4 – Braník, Vltavanů 229
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Nádraží Braník“ 3, 17
- GPS: 50°1'41.778"N, 14°24'13.102"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano

- Adresa: Praha 4 - Michle, Hanusova 5/365
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: bus „Zelená liška“ 121; metro C „Budějovická“
- GPS: 50°2'58.888"N, 14°26'42.860"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne



Železobetonový most zlidověl pod názvem „most Inteligence“, což vypovídá o době po roce 1948, kdy část inteligence byla nucena pracovat v dělnických profesích. Přestože řešení obchvatu nákladové dopravy v Praze (návrhy od 20. let 20. století, ing. Chlumecký) nebylo dokončeno, se stavbou dvojkolejného mostu dlouhého 921 m, původně navrženého se dvěma tunely pro spojkou Vršovice – Radotín, se započalo v roce 1949. Most o 15 polích délky 53,3 m byl dokončen v roce 1954, ale zprovozněn byl až 30. května 1964 jen jako jednokolejný, neboť se nepodařilo celkový záměr (západní úsek s tunelem) dokončit. Málo provozovaný most s chodníkem pro pěší slouží turistice.

- Adresa: Praha 4 – Braník; Praha 5 – Malá Chuchle
- Památková ochrana: ne
- Doprava: tram „Nádraží Braník“ 3, 17; bus „Malá Chuchle“ 129, 241, 244, 314, 318
- GPS: 50°1'36.848"N, 14°23'49.250"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano



Jedna z posledních dochovaných vápenných pecí, realizovaných podle patentu profesora pražské techniky Jiřího Pacolda, byla postavena na konci 19. století. Tělesa dvou dvojic pecí jsou z lomového kamene armovaná zdobnými cihelnými římsami a stažená ocelovými pásy. U paty jsou kryté vybírací otvory, na vrcholu celkem čtyři komíny. Vápenec byl z nedalekého lomu na druhé straně silnice ručně dopravován kolejovou dráhou. Zavážecí lávka mezi pecemi a sousedním svahem se nedochovala. Provoz byl ukončen před rokem 1939 a po roce 1945 zůstala znárodněná vápenka bez provozu a údržby. Zchátralá byla po roce 1990 vrácena rodině bývalých majitelů.

- Adresa: Praha 5 – Velká Chuchle, V dolích 205/19
- Památková ochrana: KP
- Doprava: bus „Velká Chuchle“ 172, 244
- GPS: 50°0'52.194"N, 14°22'16.900"E
- Konverze: ne
- Přístupné: částečně



Dvojici impozantních viaduktů vybuodovala společnost Buštěhradské dráhy jako součást trati Hostivice – Smíchov v letech 1871–72. Náročnou trať s výškovým rozdílem 180 m na 15 km vyměřil ing. V. Ast. První z viaduktů (dolní), trasovaný částečně v oblouku délky 115 m, má sedm kamenných kruhově klenutých polí, mezi něž byl vložen příhradový vazník, v roce 1924 nahrazený současným plnostěnným o rozpětí 17,75 m, kterým překonává ve výšce 25 m Prokopské údolí. Druhý (horní) kratší viadukt přes Dalejský potok, délky 92 m, leží v oblouku celý. Má pět klenutých polí o světlosti 14,7–15,7 m a výšce téměř 20 m. Díky hlubokým zářezům i technické dokonalosti mostů, srovnatelným s rakouským Semmeringem, se této trati přezdívá Pražský Semmering.

- Adresa: Praha 5 – Hlubočepy, Na srpečku, Hlubočepská
- Památková ochrana: KP
- Doprava: bus „Michnovka“ nebo „Hlubočepská“ 120,
- GPS: 50°2'18.132"N, 14°23'46.824"E; 50°2'29.150"N, 14°23'26.473"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: www.cd.cz/zazitky/kam-na-vylet/321-vyhlihdkova-jizda-po-prazskem-semmeringu



V roce 1939 byla v ústí romantického Prokopského údolí podle projektu architekta F. A. Libry postavena skvělá funkcionalistická budova továrny Hydroxygen. Hmotové i dispoziční řešení monobloku bylo zcela přizpůsobeno požadavkům rizikové výroby svářecího plynu. Na střední, převýšenou část, kde docházelo k vývinu plynu reakcí karbidu s vodou, navazovala horem osvětlená hala plnírny tlakových lahví a v zadním patrovém traktu administrativa. Výroba byla ukončena již v roce 1948. Podle projektu architektů Prajera a Hrona byla zchátralá stavba v roce 2000 adaptována pro výrobce samolepicích materiálů. Objekt ve výborném stavu je aktuálně ve vlastnictví společnosti Hydroxygen.

- Adresa: Praha 5 – Hlubočepy, Hlubočepská 418/70
- Památková ochrana: KP
- Doprava: bus „Hlubočepská“ 120
- GPS: 50°2'27.884"N, 14°23'12.129"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ne
- Web: www.hydroxygen.cz



Zlíčovskou sklárnu, která patřila k největším v monarchii, založil Josef Inwald roku 1878. Jako jedna z prvních skláren se podílela na výrobě baněk pro obloukové lampy a žárovky firmy Františka Křižíka. Mezi dvěma válkami se sklárna proslavila výrobou broušeného i lisovaného skla. Po roce 1935 byla výroba ukončena a budovy byly používány pro jiné účely. V posledních zachovaných objektech sklárny byl v roce 2007 spuštěný projekt MeetFactory, založený umělcem Davidem Černým již v roce 2001. Mezinárodní neziskové centrum současného umění utvářejí čtyři dramaturgické linie - divadelní a hudební program, výstavní galerie a residenční program pro ubytování zahraničních umělců.

Jen průčelí do Nádražní ulice s původními sladovnickými humny v podzemí se dochovalo z doby založení Akcionářského pivovaru na Smíchově v roce 1869. Pivovar byl neustále modernizován, v roce 1913 byla firmou Novák & Jahn instalována největší varna v Čechách – na 250 hl. K zásadní rekonstrukci došlo mezi dvěma válkami, stavební firma A. Lanna rozšířila pivovar o novou čtyřpodlažní budovu se strojovnou, varnou a spilkami s chladicími štoky, sklepy byly vybaveny kovovými tanky. Roční výstav v té době dosahoval 860 000 hl piva, ale plánovaná hranice výroby 1 mil. hl ročně byla překročena až v roce 1960. Od roku 1992 je Pivovar Staropramen součástí společnosti Pražské pivovary, a.s.

Adresa: Praha 5 – Smíchov, Ke Sklárně 3213/15

Památková ochrana: OP

Doprava: tram „Lihovar“ 6, 12, 14, 20

GPS: 50°3'11.693"N, 14°24'29.526"E

Konverze: ano

Přístupné: ano

Web: www.meetfactory.cz

Adresa: Praha 5 – Smíchov, Nádražní 43/84

Památková ochrana: PZ - Smíchov

Doprava: tram „Na Knížecí“ 6, 12, 14, 20; metro B „Anděl“

GPS: 50°4'6.760"N, 14°24'23.596"E

Konverze: ne

Přístupné: částečně

Web: www.staropramen.cz



Z proslulého závodu, který založil František Ringhoffer v roce 1852 - původně jako kotlárnu mezi ulicemi Kartouzskou a Plzeňskou - se dochovalo jen torzo průčelí haly z roku 1916 a dva obytné domy - tzv. klasicistní zámeček a secesní vila od arch. O. Polívky, který se podílel i na architektonickém ztvárnění hal. V 70. letech 19. století vyráběl závod, který sestával z řady specializovaných objektů, až 3 500 vagonů ročně, transportovaných od roku 1880 vlečkou na Smíchovské nádraží. Demolicí z důvodu výstavby obchodního centra Nový Smíchov, do kterého byla integrována část původního průčelí, zaniklo i unikátního strojní vybavení. Dva lisy (f. Škoda 1915, 1916), jsou dnes uloženy v depu metra na Zličíně.

Elegantní projekt konverze bývalé tržnice na Městskou knihovnu, navržený ateliérem ATREA, byl v roce realizace nominován na cenu za architekturu, Grand Prix 2003. Byla tak zhodnocena již nefunkční budova ústřední tržnice pro drobný prodej potravin, kterou roku 1905 na pozemcích zrušené botanické zahrady navrhl architekt Alois Čenský, autor i sousedního Národního domu. Secesní budova trojlodní tržnice s vyvýšenou střední lodí a bazilikálním osvětlením byla funkčně rozdělena na tržní halu s administrativními a obytnými plochami v čele a na sklep s chladírnou a strojovnou od firmy Ringhoffer. Železnou konstrukci dodala firma Fanta a Jireš. Po roce 1990 byl do tržnice umístěn supermarket.

- Adresa: Praha 5 – Smíchov, Plzeňská 233/10
- Památková ochrana: KP, PZ - Smíchov
- Doprava: tram „Anděl“ 4, 6, 7, 9, 10, 12, 14, 16, 20; metro B „Anděl“
- GPS: 50°4'19.118"N, 14°24'6.817"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano

- Adresa: Praha 5 – Smíchov, náměstí 14. října 83/15
- Památková ochrana: PZ - Smíchov
- Doprava: tram „Anděl“ 4, 6, 7, 9, 10, 12, 14, 16, 20; metro B „Anděl“
- GPS: 50°4'26.472"N, 14°24'24.372"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano
- Web: www.mlp.cz/cz/kontakty/pobocky/smichev/?knihovna

VODÁRENSKÁ VĚŽ PETRŽILKOVSKÁ, MALOSTRANSKÁ VODÁRNA



Nedostatečné podmínky pro zásobování Malé Strany vodou vedly v roce 1502 po dohodě s mlynářem J. Petržilkou k výstavbě nejnižší pražské vodárenské věže. Dnešní kamennou podobu získala pravděpodobně mezi lety 1582–96. Za zmínku stojí uvést počín Albrechta z Valdštejna, který zde nechal v roce 1629 postavit nový čerpací stroj a pro svůj nový palác a zahradu na Malé Straně tak získal bezplatnou dodávku vody. V roce 1840 přibyl k původním dvěma čerpacím strojům třetí, postavený R. Božkem. Svému účelu sloužila věž do roku 1886. Dnes je spojena prosklenou lávkou se sousedním objektem a slouží pro kancelářské účely.

- Adresa: Praha 5 - Smíchov, Nábřežní 90/4, Dětský ostrov
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Arbesovo náměstí“ 6, 9, 12, 20
- GPS: 50°4'33.944"N, 14°24'33.430"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně
- Web: www.vodarenskeveze.cz

PLAVEBNÍ KOMORA A POMNÍK SPLAVNĚNÍ VLTAVY



Výstavba zdymadla mezi Dětským ostrovem a smíchovským nábřežím byla jednou z posledních akcí rozsáhlého inženýrského projektu Vltavsko-labské cesty, díky kterému byla splavněna Vltava od Troje do Labe, ale který také zásadním způsobem ovlivnil charakter pražských vltavských nábřeží. 180 metrů dlouhou plavební komoru, která vyrovnává rozdíl hladin dvou pražských jezů, postavila stavební firma František Schön a synové mezi lety 1911–22. Na upravenou severní špičce ostrova byla v roce 1924 umístěna plastika alegorie Vltavy a jejích čtyř přítoků od sochaře Josefa Pekárka. Architektonické řešení zdymadla kombinující různé typy kamenného zdiva je dílem Františka Sandra.

- Adresa: Praha 5 - Malá Strana, Janáčkovo nábřeží
- Památková ochrana: PPR
- Doprava: tram „Újezd“ 6, 9, 12, 20, 22
- GPS: 50°4'47.484"N, 14°24'31.490"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.pvl.cz/vodohospodarske-informace/vodni-dila/vltavska-vodni-cesta/vodni-dilo-smichov>



Součástí hospodářského dvora Břevnovského kláštera byl pravděpodobně původně dřevěný větrný mlýn, který po přestavbě na počátku 18. století nahradil zděný typ holandského mlýna s otočnou střechou. Za rok výstavby je možno považovat letopočet 1722, který je patrný ve zdivu. V roce 1840 k němu přibyl typově stejný mlýn, avšak vyšší, se šesticí lopatek oběžného kola. Svému účelu sloužily do konce 19. století. V roce 1912 byl mladší zbořen. Původní mlýn koupil pražský restaurátér J. J. Černožorský, přistavěl k němu neobarokní obytnou budovu a do roku 1927 zde provozoval letní restauraci. V 90. letech 20. století byl areál opraven a přeměněn na penzion.

- Adresa: Praha 6 – Břevnov, U Větrníku 40
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Větrník“ 1, 2, 18
- GPS: 50°5'17.213"N, 14°21'4.564"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně



Od roku 1891, kdy u příležitosti Jubilejní výstavy vyjela z Letné první tramvaj, se tramvajová síť rychle rozšiřovala (na poč. 20. století měla již 17 linek a 55 km kolejí). Nedílnou součástí byly vozovny. V pořadí třetí – Střešovická – byla postavena v roce 1909 jako typová, s celodřevěnou nosnou konstrukcí, v roce 1923 byla doplněna o čtvrtou loď a ve 30. letech byly haly již s ocelovými vazníky prodlouženy. Svému účelu sloužila až do roku 1992, kdy byla zahájena její adaptace na Muzeum městské hromadné dopravy v Praze. Od roku 1993 jsou zde vystaveny na čtyři desítky historických vozidel a mnoho dalších exponátů, které též slouží pro historické jízdy Prahou.

- Adresa: Praha 6 - Střešovice, Patočkova 460/4
- Památková ochrana: KP, PZ – vilová kolonie Ořechovka
- Doprava: tram „Vozovna Střešovice“ 1, 2, 18, 25; bus „Vozovna Střešovice“ 143, 174, 180
- GPS: 50°5'39.250"N, 14°23'23.529"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: www.dpp.cz/muzeum-mhd/



Romantickou zříceninu připomínají zbytky stavby vinného lisu na vrchu Baba nad Dejvicemi. Praha zažila největší vinný rozmach za vlády Karla IV. Nařízení z roku 1358 pěstovat víno na příhodných pozemcích podporoval i Rudolf II., za jehož vlády dosáhlo pěstování vína svého vrcholu. K mnoha vinným stavbám a stovkám vinic (800 ha uváděno v 18. století) patřil také vinný dům s lisem vybudovaný v druhé polovině 17. století. Do dnešní podoby byla později opuštěná stavba upravena v roce 1858 v duchu tehdejšího romantismu. Dnes je staticky zajištěna jako jedna z připomínek historie vinařství v Praze.



Pro rozvíjející se autobusovou dopravu, která spojovala především okrajové části Prahy, byly jako první svého druhu u nás postaveny v Podbabě moderní halové garáže s opravami pro 100 autobusů. Do budovy, navržené architektky Janem Žákem a Jaromírem Krejcarem, a postavené firmou Ing. Viktora Beneše v roce 1932, bylo při zahájení umístěno 76 autobusů a šest vyhlídkových autokarů. Železobetonová hala, jejíž střecha o rozponu 68,4 m je nesena třemi ocelovými parabolickými příhradovými vazníky, sloužila běžné údržbě a odstavení vozů určených k opravě až do ukončení provozu v dubnu 2005. Budovu se v roce 2012 podařilo zachránit v podobě otevřeného parkoviště sousedícího obchodního domu.

- Adresa: Praha 6 – Dejvice, Na Ostrohu
- Památková ochrana: KP, PZ - Baba
- Doprava: bus, „U Matěje“ 131
- GPS: 50°7'7.798"N, 14°23'26.262"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano

- Adresa: Praha 6 – Dejvice, Podbabská 1542
- Památková ochrana: OPP
- Doprava: tram „Nádraží Podbaba“ 5, 8
- GPS: 50°6'40.573"N, 14°23'33.633"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano



Podle projektu významného odborníka W. H. Lindleye, který v roce 1894 navrhl nejprve pražskou stokovou síť, byla v letech 1901–6 postavena kanalizační čistírna. V místě, kde Vltava opouští pražskou kotlinu, vybudovala stavební firma Bělský areál, složený z provozní budovy a sedimentačních nádrží. O mimořádné architektonické i technické úrovni stavby svědčí především stavební řešení podzemních prostorů z režného zdiva. Čistírna pracovala až do roku 1967, kdy byla na Císařském ostrově zprovozněna čistírna nová. V autenticky dochované budově, včetně technologie a funkčních parních strojů, dnes sídlí Muzeum Stará Čistírna, které pořádá prohlídky pro veřejnost a různé společenské akce.

Mezi autenticky zachované železniční stanice trati Státní severní dráhy z pražského Masarykova nádraží do Děčína, budované od roku 1845, patří stanice v Bubeneči. Typovou budovu s dopravní kanceláří, pokladnou, čekárnou a krytým peronem navrhl Ant. Jungling, osvědčený autor stanic na pražsko - olomoucké dráze i prvního pražského (Masarykova) nádraží. Součástí stanice byly dvě dnes zrušené vlečky (do Císařského mlýna a zbourané sladovny v Podbabě). Ze stejného roku jako stanice (1850) je kamenný viadukt vyúsťující z nádraží. V současné době je stanice mimo provoz.

- Adresa: Praha 6 – Bubeneč, Papírenská 199/6
- Památková ochrana: NKP, OP
- Doprava: bus, „Goetheho“ 131
- GPS: 50°6'36.433"N, 14°24'7.873"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: www.staracistirna.cz

- Adresa: Praha 6 – Dejvice, Goetheho 61/4
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: bus, „Goetheho“ 131
- GPS: 50°6'26.192"N, 14°24'16.303"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://prahamhd.vhd.cz/Draha/bubenech.htm>



Historie nádraží sahá do roku 1832, kdy zde byla stanice koněspřežní železnice, která měla propojit Prahu s Plzní. Záměr se z důvodů obtížnosti trasování neuskutečnil, jedinou připomínkou je provozní budova naproti dnešní stanici. V roce 1853 odkoupila chátrající trať končící u Lán společnost Buštěhradské dráhy. V letech 1863–69 ji přebudovala na parostrojní provoz ze stanice Kladno - Výhybka do stanice Bubny. Stavbu provedl podnikatel J. Hable. Nové nádraží, otevřené v roce 1863, bylo po 10 letech rozšířeno a přestavěno do současné podoby. Součástí budovy je prezidentský salonek se samostatným vstupem z ulice, který používal prezident republiky při cestách z Pražského hradu do své rezidence v Lánech.

- Adresa: Praha 6 – Dejvice, Václavkova 169/1
- Památková ochrana: KP, PZ – Dejvice, Bubeneč, horní HolešoviceP
- Doprava: tram „Hradčanská“ 1, 5, 8, 18, 20, 25, 26; bus „Hradčanská“ 131, 174; metro A, „Hradčanská“
- GPS: 50°5'49.790"N, 14°23'58.711"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: - <http://prahamhd.vhd.cz/Draha/dejvice.htm>



Prodloužení Buštěhradské dráhy z nádraží Bruska (Dejvice) do Buben v letech 1866–68 si vyžádalo výstavbu prvního pražského železničního tunelu a nad ním stojícího strážního domku. Stavbu prováděl smíchovský podnikatel Jakub Hable v horní části Královské obory (Stromovky) pod nově vybudovanou Mécseryho silnicí z roku 1863. Zděný tunel s kamennými podkovovitými portály a parapety nese neorenesanční tvarosloví, stejně tak i strážní domek, který byl původně spojený dnes zadděným schodištěm s vnitřkem tunelu. Svému účelu slouží tunel dodnes.

- Adresa: Praha 7 – Bubeneč, Nad Královskou oborou, Stromovka
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Letenské náměstí“ 1, 8, 12, 25, 26
- GPS: 50°6'12.950"N, 14°25'6.979"E
- Konverze: ne
- Přístupné: částečně



Přes kilometr dlouhá štola pro napájení rybníků v královské oboře Stromovka vodou z Vltavy, jejíž plán vytvořil I. Phendler, byla z podnětu císaře Rudolfa II. vyražena v letech 1581–93. Stavbu tohoto unikátního horního díla prováděli pomocí pětice šachtic (dochovaly se dvě, v Čechově a Kostelní ul.) kutnohorští havíři pod vedením Lazara Erckerta ze Šreknfelzu. Při ústí štoly na vltavském břehu bylo postaveno stavidlo a domek poddůlního, který byl pověřen údržbou. Ústí štoly v Královské oboře bylo opatřeno kamenným bosovaným portálem, který nese letopočet MDLXXXIII. Od roku 1859 pohánělo nově vodotrysky vodní kolo, posléze nahrazené turbínou pro výrobu elektřiny. Štola není v současné době přístupná, shlédnout je možné oba portály.

Se stavbou nejmladšího technického objektu situovaného v sousedství Výstaviště ve Stromovce, pražského Planetária (projektor pro promítání hvězd a planet), se započalo v roce 1958 podle návrhu architekta J. Fragnera. Promítací kupole o průměru 23 m byla v době svého vzniku největší a přístrojové vybavení nejmodernější nejen ve střední Evropě. Po komplexní rekonstrukci, která proběhla v roce 1991, při níž byl instalován nový promítací systém Cosmorama, patří stále mezi světovou špičku. Planetárium s pravidelnými pořady a přednáškami slouží svému účelu jako kulturně vzdělávací centrum.

- Adresa: Praha 7 – Bubeneč, Holešovice, Královská obora, nábřeží Edvarda Beneše 338/10
- Památková ochrana: KP, PPR, OP
- Doprava: tram „Letenské náměstí“ 1, 8, 12, 25, 26; tram „Čechův most“ 5, 17
- GPS: 50°6'17.043"N, 14°25'10.057"E, 50°5'41.394"N, 14°25'26.141"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne

- Adresa: Praha 7 – Bubeneč, Královská obora 233
- Památková ochrana: OP
- Doprava: tram „Výstaviště Holešovice“ 12, 17, 24; metro C „Nádraží Holešovice“
- GPS: 50°6'19.176"N, 14°25'38.721"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.planetarium.cz/>



Sybolem Jubilejní výstavy v roce 1891 a zároveň největším exponátem se stal Průmyslový palác vybudovaný podle plánů architekta B. Münzbergera stavitelem F. Viškem. K úspěchu stavby přispělo i použití ocelové nosné konstrukce dodané a smontované První českomoravskou továrnou na stroje v Libni za spolupráce s ing. F. Prášilem. Montáž na ploše 12 780 m² byla provedena za neuvěřitelně krátkou dobu - 142 dní. Úpravu historizujícího pláště s bohatou štukovou i sochařskou výzdobou v letech 1952–1954 provedl arch. P. Smetana, který též přeměnil výstavní halu ve společenský sál pro 4 000 osob. Palác stále slouží výstavním účelům. Připravuje se obnova západního křídla, které vyhořelo v roce 2008.

Chloubou Letenské pláně se stala na dlouhou dobu čtyřboká šestipodlažní neorenesanční vodárenská věž s vyhlídkovým ochozem vybudovaná v roce 1888 spolu s podzemním vodojemem a přečerpávací stanicí podle plánů arch. F. Fialky. Technologické vybavení včetně reservoáru dodala firma Breitfeld-Daněk. Do vnitřní roury procházející středem věže a reservoárem o objemu 197,1 m³ se podařilo schovat komín parního stroje. Vodárenská věž sloužila do roku 1913, podzemní vodojem ukončil provoz v roce 1926 a byl zbořen v roce 1978. Poté byla věž upravena k bydlení. Po rekonstrukci (1978) sloužila jako klubovny Domu mládeže. Dnes je v ní známá Čajovna ve věži.

- Adresa: Praha 7 – Bubeneč, U Výstaviště 416
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Výstaviště Holešovice“ 12, 17, 24; metro C „Nádraží Holešovice“
- GPS: 50°6'24.189"N, 14°25'47.413"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano

- Adresa: Praha 7 – Bubeneč, Na výšinách 1000/1
- Památková ochrana: KP, PZ – Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice
- Doprava: tram „Letenské náměstí“ 1, 8, 12, 25, 26
- GPS: 50°6'0.520"N, 14°25'11.720"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.cajovnavezezi.cz/>



Po řadě celonárodních techniku prezentujících výstav se na sklonku 19. století objevily snahy podpořené národnostní a společenskou atmosférou o zřízení speciálního muzea pro vystavení exponátů. Napomohla až průmyslová výstava v roce 1908, při jejíž příležitosti bylo Technické muzeum zřízeno. Základem sbírek se staly exponáty vystavené v roce 1910 ve Schwarzenberském paláci. Nová budova, spolu se sousedním objektem určeným pro zemědělské muzeum, byla realizována v letech 1938–41 podle plánů arch. M. Babušky. Částečně začala svému účelu sloužit až po 2. světové válce a plně od roku 1999. Mezi nejvýznamnější expozice, obnovené po roce 2011, patří vedle dopravní haly expozice hornictví a hutnictví.

Ojedinelá dřevěná stavbička, nejstarší dochovaný kolotoč na světě, stojí nedaleko Národního technického muzea. Kolotoč, od něhož se zachovaly stavební plány z roku 1892, stával původně u vinohradského zájezdního hostince Na Kravíně. Roku 1894, kdy jezdil ještě poháněn lidskou silou, jej nechal majitel Josef Nebeský přenést na Letnou ke stanici lanovky a první elektrické dráhy, zřízené Františkem Křížíkem k Jubilejní výstavě 1891. Ve 30. letech byl kolotoč opatřen elektrickým pohonem a vycpané koníky potažené pravou koňskou kůží doplnila čtyři autička. Fungoval do konce 20. století. Současný vlastník, Národní technické muzeum, připravuje jeho obnovu.

- Adresa: Praha 7 - Holešovice, Kostelní 1320/42
- Památková ochrana: KP, PZ – Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice
- Doprava: tram „Letenské náměstí“ 1, 8, 12, 25, 26; tram „Strossmayerovo náměstí“ 1, 8, 12, 17, 24, 25, 26
- GPS: 50°5'51.188"N, 14°25'29.396"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: www.ntm.cz

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, při objektu Letenské sady 341
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Letenské náměstí“ 1, 8, 12, 25, 26; tram „Strossmayerovo náměstí“ 1, 8, 12, 17, 24, 25, 26
- GPS: 50°5'47.688"N, 14°25'29.712"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne
- Web: www.ntm.cz



Jako exponát č. 27 zdobil litinový pavilon knížete Hanavského pražskou Zemskou jubilejní výstavu v roce 1891. Litinovou konstrukci podle návrhu arch. O. Hiesera a modeláře Z. E. Fialy odlily Komárovské železářny pod vedením technického ředitele J. Jakoubka. Litinová konstrukce barokního tvarosloví v kombinaci se zdívkou, použité stavební prvky i expozice litinových výrobků uvnitř přestavovaly vzorkovou kolekci dosahující maxima stavebních a dekorativních možností produkce železáren. Po skončení výstavy daroval kníže Hanavský pavilon městu Praze a to jej v roce 1898 přemístilo na Letnou a zařídilo jako vyhlídkovou restauraci. V letech 1967–1971 byl pavilon rekonstruován do původní podoby a obnoven provoz restaurace.

Původně vojenskou plovárnu v místě dnešní Strakovy akademie založil setník Arnošt z Pfuolu v roce 1809 jako první v tehdejší Rakousku. S omezeními sloužila též pro veřejnost, pro kterou byla v roce 1840 vybudována v sousedství samostatná tzv. Občanská plovárna podle návrhu arch. J. Krannera. K empírové budově, která poskytovala zázemí, patřila dřevěná plata určená plavcům. V současné době nejstarší pořiční lázně v Praze slouží jako restaurace a kasino.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Letenské sady 173
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Chotkovy sady“ 5, 12, 18, 20; tram „Čechův most“ 5, 17
- GPS: 50°5'37.225"N, 14°24'45.386"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://hanavsky-pavilon.cz/>

- Adresa: Praha 1 - Holešovice, U plovárny 337/1
- Památková ochrana: KP, PPR
- Doprava: tram „Čechův most“ 5, 17; tram „Malostranská“ 5, 12, 18, 20, 22; metro A „Malostranská“
- GPS: 50°5'35.162"N, 14°24'54.005"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně



Stále funkční elektrárna je součástí vodního díla regulace a splavnění Vltavy z let 1907–1914. Architektonické řešení cípu ostrova s pozdně secesní budovou elektrárny a s věžovou přístavbou bylo provedeno podle návrhu Aloise Dlabáče stavební firmou Kapsa a Müller. Francisovy turbíny s generátory, které ročně vyprodukovaly až 5,8 mil. kWh, dodala pražská strojírna Kolben–Daněk. Elektrárna pracovala nepřetržitě do roku 1972. V letech 1984–1987 proběhla zásadní rekonstrukce, při které byly místo původního strojního vybavení nainstalovány tři horizontální Kaplanovy turbíny s výkonem 5,4 MW. Na severní opěrné zdi je jako industriální plastika umístěné torzo původní Francisovy turbíny.

Stavba jedné ze čtyř pražských plavebních komor byla spojena s rozsáhlými úpravami vltavského koryta mezi Helmovským jezem a Negrelliho viaduktem. Odstraněno bylo několik ostrovů, upravena niveleta ostrova Štvanice a vybudovány nábrežní zdi. V letech 1907–11 postavila firma Lanna v pravém rameni řeky dvě souběžné plavební komory, každou o šířce 11 metrů. Větší má dvě části dlouhé 97 a 72 metrů, menší má délku 55 metrů. V roce 1912 byl na ostrově dokončen dům pro plavidelníka od architekta Františka Sandra. V roce 1989 byl mezi komory umístěn velín zdymadla ve stylu high-tech od architektů Kulíka, Loudy a Stýbla. V sousedství plavebních komor je provozovaný tréninkový vodácký kanál.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Ostrov Štvanice 1340
- Památková ochrana: PZ – Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice
- Doprava: tram „Těšnov“ 14; tram „Vltavská“ 1, 14, 25; bus „Vltavská“ 156; metro C „Vltavská“
- GPS: 50°5'40.092"N, 14°25'58.009"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Ostrov Štvanice 867
- Památková ochrana: PZ – Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice
- Doprava: tram „Těšnov“ 14; tram „Vltavská“ 1, 14, 25; bus „Vltavská“ 156; metro C „Vltavská“
- GPS: 50°5'42.361"N, 14°26'16.811"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano

ÚSTŘEDNÍ JATKA A DOBYTČÍ TRH, HOLEŠOVICKÁ TRŽNICE



Areál městských jatek realizovaný v jednotném neorenesančním stylu, s různými typy pokročilých střešních konstrukcí a s fasádami kombinujícími režné cihly a omítku, byl slavnostně otevřen 1. července 1895. Podle projektu jateční kanceláře, kterou vedl Josef Srdínko, budovy realizovala firma Aloise Elhenického. Ústřední osa, do které je umístěna budova masné burzy se sálem a restaurací a správní budova, je zdůrazněna dvojicí soch Čeňka Vosmíka a Bohuslava Schnircha. Výškovou dominantou území je vodárenská věž. Po přesunu výroby do nových masokombinátů je areál od roku 1983 využíván především jako tržnice se sklady a obchody. Některé haly byly adaptovány pro různé kulturní účely.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Bubenské nábřeží 306/13
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Pražská tržnice“ 1, 14, 25; metro C „Vltavská“
- GPS: 50°5'58.903"N, 14°26'49.490"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano

TOVÁRNA NA VODOMĚRY ADOLF R. PLESKOT, AP ATELIÉR A GALERIE



První česká továrna na vodoměry vznikala postupně od roku 1910, kdy Adolf R. Pleskot přesunul svůj podnik založený 1884 do Holešovic. Výroba se několikrát rozšiřovala a k původnímu nárožnímu obytnému domu byl v roce 1912 přistaven další trakt s kotelnou a komínem, v roce 1915 patrové skladiště a nakonec v roce 1926 největší budova, slévárenská hala. Železobetonovou halu s pěti příčnými eliptickými oblouky provedla firma Josef Černý a spol. podle projektu stavitele Josefa Vajshajtla. Jednotný architektonický vzhled, kombinující režné zdivo se štukovým dekorem, si továrna udržela i po citlivé přestavbě z druhé poloviny 90. let na sídlo ateliéru a galerie architekta Josefa Pleskota.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Komunardů 1529/5
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Tusarova“ 1, 14, 25; tram „Maniny“ 1, 3, 10, 12, 25
- GPS: 50°6'4.183"N, 14°26'58.739"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně



Již několika změnami funkce prošla budova prvních patrových garáží v Praze, postavených v roce 1928 pro Josefa Škopka podle projektu Bedřicha Adámka stavební firmou Josef Blecha. Železobetonový skelet s trémovými stropy realizovala firma Brázdil a Ješ. Ve dvou podzemních a sedmi nadzemních podlažích bylo 120 stání a dva výtahy pro auta, myčka a vybavení pro zaměstnance. Od konce 30. let byla do budovy umístěna lehká výroba, na konci 60. let se do ní vrátily garáže Taxislužby Praha. V roce 1998 byl objekt přestavěn pro potřeby reklamní agentury. Jednu z prvních konverzí tohoto typu v Praze ohleduplně navrhl architekt David Chisholm. Dnes je budova využívána jako kanceláře.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Na Maninách 1040/14
- Památková ochrana: OP
- Doprava: tram „Maniny“ 1, 3, 10, 12, 25; tram „Dělnická“ 1, 14, 25
- GPS: 50°6'7.455"N, 14°27'9.801"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ne



Spojením dvou původních kovožávodů ve dvoře holešovického bloku vznikl v letech 2003-7 atraktivní kulturní prostor La Fabrika se dvěma sály a foyerem s barem. Díky zdařilé konverzi, kterou navrhl architekti Lukáš Ježek, Tomáš Novotný a Tomáš Zmek z atelieru KAVA, si adaptované prostory zachovaly původní industriální charakter. Jednu část, slévárnu Karla Bendelmayera, z původní koželuzny v letech 1906–7 zásadně přestavěl stavitel Šafařík. Až do konce osmdesátých let 20. století slévárna fungovala jako součást ČKD. Druhá část, původní výroba heverů Františka Richtera ve dvoře sousedního činžovního domu, sloužila kovovýrobě až do devadesátých let 20. století.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Komunardů 1001/30
- Památková ochrana: OP
- Doprava: tram „Dělnická“ 3, 10, 12, 14, 25; tram „Maniny“ 1, 3, 10, 12, 25; bus „Osadní“ 156
- GPS: 50°6'13.486"N, 14°27'0.830"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano
- Web: www.lafabrika.cz



V přestavěných průmyslových budovách sídlí dnes respektovaná platforma současného umění galerie DOX. Nejprve byla na nově rozparcelovaném holešovickém pozemku v roce 1901 postavena strojírenská továrna Rossemann & Kühnemann, s klasickými fasádami kombinujícími cihly, omítku a vysoká tovární okna. V další etapě, v letech 1928–39, postavila podle projektu Františka Troníčka firma Nekvasil rohový kancelářský dům a železobetonovou výrobní budovu v Osadní ulici již pro zámečnickou firmu Páv. Původní tovární budovy adaptoval a doplnil novými intervencemi architekt Ivan Kroupa v roce 2008. Architektonicky atraktivní mix historie a současnosti dobře koresponduje s novým posláním areálu.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Poupětova 793/1
- Památková ochrana: OP
- Doprava: tram „Ortenovo náměstí“ 3, 10, 12, 24; bus „Osadní“ 156
- GPS: 50°6'24.401"N, 14°26'49.321"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano
- Web: www.dox.cz



Z původní pražské železářské firmy Bondy, založené v roce 1829, vznikla v roce 1919 Ferra, a.s. Po stabilizaci na trhu přikročila společnost k rozsáhlým investicím. Nejprve realizovala v roce 1928 sídlo firmy, kancelářský a obchodní dům Ferra, a v roce 1931 moderní sklad železa v Holešovicích. Podle projektu architekta Josefa Kříže vznikl areál s výraznými fasádami z režného zdiva, s celkovou skladovací plochou 12 600 m². Subtilní nýtované ocelové konstrukce nesou střechu jak velké haly se dvěma jeřáby a s půdorysnou plochou 107,5 × 88 m, tak i menšího skladu s půdorysem 50 × 22,5 m, který navazuje na administrativu. Autenticky dochovanému areálu aktuálně hrozí demolice velké haly.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, U Pergamenky 1455/11
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Ortenovo náměstí“ 3, 10, 12, 14, 24; bus „U Vody“ 156
- GPS: 50°6'36.166"N, 14°26'50.468"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne



Dvě hlavní rozměrné budovy původně sloužily jako přádelna bavlny Leopolda Mahlera. Starší, třípodlažní, pochází z roku 1889, vnitřní konstrukce kombinuje litinové sloupy a zděné stropy. K přádelně patřila také kotelná a strojovna. Významní projektanti střeoevropských textílek, curyšská kancelář Sequin & Knöbel, navrhli druhou, čtyřpodlažní přádelnu s nárožní věží, obsahující schodiště a vodojem pro zásobování sprinklerového hasicího systému. Spolu s administrativou a vrátnicí budovu v roce 1903 realizovala stavební firma Aloise Richtera. Při rozsáhlé rekonstrukci obou přádelen pro Českou poštu bylo do čtyřpodlažní budovy vloženo další patro a výrazně poškozeny původní fasády.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Ortenovo náměstí 542
- Památková ochrana: OP:
- Doprava: tram „Ortenovo náměstí“, 3, 10, 12, 14, 24
- GPS: 50°6'33.570"N, 14°26'58.439"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ne



Populární nápoje národního podniku Pražské cukrárny a sodovkárny Aro-cola a Citro-cola, se vyráběly v bývalé továrně zakladatele firmy Ferdinanda Zátky. Jednu z prvních sodovkáren ve střední Evropě, ve které se produkovalo také nejvíce sodových vod v rakouském mocnářství, založil v Karlíně již v roce 1879. Po padesáti letech, v roce 1929, byla výroba přesunuta do moderního závodu na výrobu sodovky a hořčice v Holešovicích. Nárožní budovu s ústřední dvoupodlažní halou se železobetonový skeletem navrhl Oldřich Brabec. Výroba nápojů zde probíhala až do roku 1999. Pro reklamní agenturu byla opuštěná továrna v roce 2003 přestavěna podle projektu ateliéru Jiran–Kohout.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Přívozni 1054/2
- Památková ochrana: OP
- oprava: tram „Ortenovo náměstí“, 3, 10, 12, 14, 24; bus „V Přístavu“ 156
- GPS: 50°6'34.630"N, 14°27'7.865"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně

PRVNÍ PRAŽSKÝ MĚŠŤANSKÝ PIVOVAR, A7 HOLEŠOVICKÝ PIVOVAR



První pražský měšťanský pivovar byl slavnostně otevřen v roce 1897, projekt i technologické zařízení dodala firma Novák & Jahn, stavbu provedla firma V. Nekvasil, elektrické stroje dodaly závody Ringhoffer a Křižík. V pivovarské zahradě stálo od roku 1902 populární divadlo Uranie, navržené architektem Osvaldem Polívkou, které v roce 1946 vyhořelo. Pivovar byl uzavřen v roce 1998, výroba piva Měšťan byla ale přesunuta do Smíchovského pivovaru. Areál opuštěného pivovaru byl v letech 2006–9 podle projektu architektů D. R. Chisholma a V. Másla zdařile adaptován na multifunkční městské centrum, využívající pro obchody, kanceláře a byty jak původní budovy pivovaru, tak i novostavby.

AKCIOVÝ PARNÍ MLÝN, CLASSIC 7 BUSSINESS PARK



Ve své době největší parní automatický mlýn v Čechách s kapacitou 210 tun pšenice denně byl v Holešovicích spuštěn v roce 1910. Technologii, včetně projektu stavby, dodala firma Amme, Giesecke & Koenegen se sídlem v Braunschweigu. Fasádu šestipodlažní trojtraktové budovy s kovovými sloupy a dřevěnými stropy navrhl v duchu wagnerovské moderny architekt Bohumil Hypšman. Paralelní, osmipodlažní železobetonové skladiště na mouku, provedla v roce 1911 firma Eduarda Asta. V několikrát modernizovaném a elektrifikovaném mlýnu byla činnost definitivně ukončena v 90. letech. Díky skvělé adaptaci podle projektu CMC architects jsou mlýn i skladiště od roku 2011 využity jako kancelářské budovy.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, U Průhonu 800/13
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „U Průhonu“ 3, 10, 12, 14; metro C „Nádraží Holešovice“
- GPS: 50°6'18.838"N, 14°27'4.021"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ano
- Web: <http://www.pivovary.info/historie/pa/holesovice.htm>

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Jankovcova 1037/49
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „U Průhonu“ 3, 10, 12, 14; tram „Maniny“ 1,3,10, 12, 25; bus „V Přístavu“ 156
- GPS: 50°6'27.860"N, 14°27'14.116"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně
- Web: www.classic7.cz



Největší pražský přístav s celkovou plochou 84 560 m², vyhloubený mimo přírodní tok Vltavy, byl vyprojektovaný v letech 1890–1909. Secesní celnici, dům správce a další budovy navrhl v roce 1906–8 architekt František Sander. Na přístav navázalo seřadovací nádraží, zprovozněné roku 1906. Po přeložení toku Vltavy postavila v roce 1928 firma Skorkovský na vnější kose přístavního bazénu areál Veřejných skladišť, a. s. Skvělá funkcionalistická stavba architekta Františka Bartoše se železobetonovými hříbovými konstrukcemi slouží svému účelu dodnes. Přístav je postupně transformován na rezidenční území, první etapu s byty a kanceláři s názvem Prague Marina navrhli architekti A.D.N.S.

Mostní provizorium (použité původně při stavbě mostu u Národního divadla), postavené mezi Holešovicemi a Libní v roce 1903, nahradil v letech 1924–28 poslední kloubový betonový most realizovaný v Praze. Most, vybudovaný za spolupráce stavebních firem B. Hlavy a K. Skorkovského, vyprojetoval ing. F. Mencl. Arch. P. Janák použil na výzdobu betonové konstrukce, zábradlí a schodišť kubistické tvarosloví. Uměleckou výzdobou se most řadí mezi špičková meziválečná architektonická díla. Problematickou je jeví jeho nedostatečná šířka. V dlouhodobém plánu se uvažuje o náhradě mostu jeho širší replikou.

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, při ulici Jankovcova
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: bus „Přístav Holešovice“ 156; tram „Maniny“ 1, 3, 10, 12, 25
- GPS: 50°6'22.579"N, 14°27'23.603"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně

- Adresa: Praha 7 – Holešovice, Jankovcova, Zenklova
- Památková ochrana: OP
- oprava: tram „Libeňský most“ 1, 3, 10, 12, 25; tram „Maniny“ 1, 3, 10, 12, 25; bus „Přístav Holešovice“ 156
- GPS: 50°6'12.178"N, 14°27'44.344"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano



Za první známou stavbu mostu betonové konstrukce v Praze je považován můstek přes Rokytku s jedním segmentovým obloukem o rozpětí 13,5 m. Z betonu je provedeno též kuželkové zábradlí. Most byl postaven ing. A. Losem v roce 1896 v rekordním čase 35 dní. V roce 1909 byla podél mostu přistavěna další již železobetonová konstrukce. Most slouží svému účelu.



Ve svahu pod areálem nemocnice Na Bulovce stojí opuštěná automatická transformační a usměrňovací stanice Elektrických podniků. Technickou budovu pro elektrické napájení nových tramvajových tratí do Kobylis a Ďáblic dokončila firma Františka Strnada podle návrhu architekta Eduarda Hniličky v roce 1940. Nosný ocelový skelet je doplněný vyzdívkami z dutých cihel. Nezdobná, racionální architektura stupňovité stavby, kombinující plně a prosklené plochy, jednoznačně vyjadřuje svoji původní funkci. V roce 1968 byly vyměněny usměrňovače a po roce 1996 byla činnost celé stanice i rozvodny přemístěna. Dnešní vlastník budovy připravuje její konverzi.

- Adresa: Praha 8 – Libeň, Elsnicovo náměstí, Zenklova
- Památková ochrana: KP, OPP
- Doprava: tram „Divadlo pod Palmovkou“ 3, 10
- GPS: 50°6'24.918"N, 14°28'14.374"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano

- Adresa: Praha 8 – Libeň, V Holešovičkách 1879/56
- Památková ochrana: OP
- Doprava: tram „Vychovatelna“ 3, 10; bus „Vychovatelna“ 201, 295
- GPS: 50°7'2.424"N, 14°27'55.056"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne



Čtyřpodlažní, 42 m vysokou vodárenskou věž, která byla součástí káranského vodovodu, realizoval v roce 1903–04 F. Schaffer. Architektonickým ztvárněním, které spočívá ve střídání kyklopského zdíva na osmibokém soklu a režného zdíva na kuželovitém dříku s omítanou horní částí vodní nádrže s vikýří a věžičkou na střeše, připomíná romantický maják. Svému účelu přestala sloužit koncem 60. let 20. století. Po roce 2010, kdy byla provedena změna využití (atelier Faber Project), slouží k obytnému účelu.

- Adresa: Praha 8 – Libeň, Davidkova 2166/86a
- Památková ochrana: KP
- Doprava: bus „Na Slovance“ 295; metro C „Ládví“
- GPS: 50°7'28.262"N, 14°28'22.539"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ne



První a jediný kulový tlakový plynajem v Praze, o celkové hmotnosti 270 t a síle plechu 14 mm, byl postaven roku 1932 jako součást Michelské plynárny. Sloužil k vyrovnávání denních rozdílů mezi výrobou a spotřebou svítiplynu a k posílení zásobování Libně a Vysočan. Stavbu realizovala firma T. Keclíka, konstrukci dodalo Vítkovické horní a hutní těžařstvo a strojní zařízení vyrobila Českomoravská Kolben-Daněk. Tato kulovitá stavba o průměru 20 m sloužila svému účelu do roku 1945, kdy byl poškozen nýtovaný plášť. V roce 1949, byl objekt předán Výzkumnému a zkušebnímu leteckému ústavu, který zde provádí aerodynamické pokusy a měření.

- Adresa: Praha 8 – Libeň, V Mezihoří 2228/2a
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Palmovka“ 8,16,25; metro B „Palmovka“
- GPS: 50°6'2.839"N, 14°28'30.840"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně

VOZOVNA KARLÍN, PRODEJNA AUTOMOBILŮ



Areál bývalé vozovny byl založený v roce 1875 pro první pražskou koněspřežnou tramvaj. Budovy byly několikrát zásadně přestavěny, nejprve v roce 1893 dřevěné stavby nahradily zděné umožňující umístění 25 vozů a 113 koní. Po zavedení elektrických tramvají byly v roce 1900 i tyto objekty nahrazeny jednodílnou halou vozovny s ocelovým krovem pro celkem 29 vozů. Budova administrativy byla dvojnásobně rozšířena a u vjezdu byla postavena samostatná vrátnice. V roce 1951 byly tramvaje přesunuty do nové vozovny v Hloubětíně a budovy nadále využívané jako garáže. V roce 1997 byl autenticky dochovaný areál citlivě adaptovaný na prodejnu automobilů podle návrhu architekta Pavla Mansfelda.

ČKD KARLÍN



Rozsáhlý karlínský blok vymezený ulicemi Thámova, Křížíkova, Šaldova a Pernerova byl v průběhu minulých 170 let více než ze dvou třetin zastavěn průmyslovými podniky. Po ukončení výrobních aktivit byly čtyři hlavní objekty užívané především ČKD Karlín adaptovány pro nové funkce významnými evropskými architekty. Nejprve byla bývalá kotelna a strojovna z roku 1898 přestavěna na kanceláře a studia (Machinenhouse-ateliér QARTA, 2003, Kotelna Karlín-Claudio Silvestrini, 2004), následně bývalá lisovna řepkového oleje z roku 1864 na obytný dům (Cornlofts-Baumschlagel & Eberle, 2009) a nakonec byla hala kotláreny z roku 1906 využita pro vydavatelství Economía (Ricardo Bofill, 2014).

- Adresa: Praha 8 – Karlín, Šaldova 278/36
- Památková ochrana: KP, PZ - Karlín
- Doprava: tram „Urxova“ 3,8; metro B „Křížíkova“
- GPS: 50°5'42.104"N, 14°27'17.594"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ne

- Adresa: Praha 8 – Karlín, Pernerova 635/57
- Památková ochrana: PZ - Karlín
- Doprava: tram „Urxova“ 3,8; metro B „Křížíkova“
- GPS: 50°5'29.985"N, 14°27'21.178"E
- Konverze: ano
- Přístupné: částečně

SOUSTRUŽNA BREITFELD, DANĚK A SPOL., ČKD DUKLA, CORSO KARLÍN



Charakteristický štít do Křížikovy ulice stále připomíná 140 m dlouhou průmyslovou halu, která patřila nejprve společnosti Götzl & Daněk a byla roku 1906 upravena na soustružnu a výpravnu pro Akciovou společnost strojírní, dříve Breitfeld, Daněk a spol. Navazující akciová společnost ČKD užívala halu jako střižnu plechu až do osmdesátých let. Začátkem devadesátých let bylo v opuštěné hale inscenováno několik alternativních divadelních představení. V roce 2000 byla hala pod názvem Corso Karlín výrazně přestavěna pro komerční účely. Španělsí architekti Ricardo Bofill a Jean-Pierre Carniaux vložili mezi původní masivní obvodové zdi zcela prosklený hranol čtyřpodlažní administrativní budovy.

- Adresa: Praha 8 – Karlín, Křížikova 237/36
- Památková ochrana: PZ - Karlín
- Doprava: tram „Křížikova“ 3, 8; metro B „Křížikova“
- GPS: 50°5'30.454"N, 14°27'5.302"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ne

NEGRELLIHO VIADUKT, KARLÍNSKÝ VIADUKT



Karlínský viadukt, dnes nazývaný Negrelliho, vybudovala Společnost státní dráhy jako součást tratě do Drážďan. První pražský železniční most patřil svou délkou 1 111 m ve své době mezi evropskou špičku. Do provozu byl uveden 1. června 1850. Při dokončení měl 87 kamenných převážně kruhových pískovcových oblouků, z toho 8 segmentových žulových nad řekou a dva průchody pro pěší. Stavbu provádělo 3 000 dělníků a při výkopu základů ve dně řečiště byla prvně použita dvě parní čerpadla pro odčerpání vody. Později byly některé oblouky nahrazeny novými konstrukcemi. Obdiv zaslouží stavitel Ing. A. Negrelli, kterému se otevřenými oblouky podařilo zachovat klasickou pozemní dopravu nově se rozrůstajících průmyslových čtvrtí Karlína a Holešovic.

- Adresa: Praha 8 – Karlín, P7 - Holešovice
- Památková ochrana: KP, PZ - Karlín, OPP
- Doprava: tram „Florenc“ 3,8; metro C/B „Florenc“; tram „Vltavská“ 1, 14, 25; bus „Vltavská“ 156; metro C „Vltavská“
- GPS: 50°5'42.137"N, 14°26'28.896"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne



Vysočanský mlýn a pekárnu akciové společnosti Odkolek, sídlící od poloviny 19. století v Sovových mlýnech na Kampě, navrhl v duchu české architektonické moderny významný průmyslový architekt Hubert Gessner. Továrnu, uvedenou do provozu v roce 1913, zrealizovala stavební firma Matěje Blechy, strojní zařízení dodala strojírna G. Luther AG z Brunšviku. Produkci 147 t chleba týdně byla největší svého druhu v Rakousku-Uhersku. Po požáru roku 1918 byl areál rozšířen, další stavební úpravy následovaly ve 30. letech. Pod různými názvy pekárna fungovala až do konce 90. let. Na pozemku továrny připravuje aktuální majitel s architekty Capelli & Associati projekt sídliště.

O výstavbě nové tramvajové vozovny v oblasti Lehovce se uvažovalo již od roku 1929, k realizaci došlo ale až po válce. Nejmladší pražská vozovna byla uvedena do provozu 10. března 1951 a nahradila tramvajové vozovny v Karlíně a Libni. Poválečný nedostatek konstrukční oceli vedl k novátorskému návrhu konstrukce zastřešení. Pět lodí vozovny, každá o šířce téměř 19 m a délce 113 m, je zastřešena 5 cm silnými betonovými skořepinami ve tvaru zborcených ploch, konoidů, tvořících na sever obrácené svislé světlíky. V Československu první konstrukci tohoto typu navrhli konstruktéři Dr. ing. Wünsch a C. F. Lopata, stavbu provedl závod Armabeton. Vozovna pro 200 vozů je v provozu beze změn.

- Adresa: Praha 9 – Vysočany, Ke Klíčovu 279/1
- Památková ochrana: KP
- Doprava: tram „Špitálská“ 16; bus „Vysočanská“ 140, 158, 185, 195, 302, 375; metro B „Vysočanská“
- GPS: 50°6'46.527"N, 14°30'18.376"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne

- Adresa: Praha 9 – Hloubětín, Na obrátce 102/16
- Památková ochrana: ne
- Doprava: tram „Nový Hloubětín“ 16; tram „Kbelská“ 16, 25; bus „Nový Hloubětín“ 110
- GPS: 50°6'31.797"N, 14°31'48.522"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne
- Web: www.prazsketramvaje.cz



Neobvyklá nosná železobetonová konstrukce hřibových stropů s vysokou únosností vyplňuje rozsáhlou jednopatrovou budovu tvaru písmene E. Ústřední skladiště pro Ministerstvo pošt a telegrafů realizovala v letech 1931–1932 podle návrhu architekta Josefa Kalouse firma ing. Skorkovského, specializovaná na betonové konstrukce. Druhé patro budovy bylo nastaveno v 50. letech, kdy se skladiště stalo součástí automobilových závodů Praga. Komín s vodojemem, který zásoboval užitkovou vodou celý areál, postavila firma Nekvasil v letech 1934–1935. Skladová budova je dnes využívána náhradním programem, v části jsou obchody. Komínový vodojem, poslední svého druhu v Praze, je již mimo provoz.

Již z dálky je viditelná neobvyklá konstrukce zastřešení klíčovských garáží. Na dvou dvojicích šikmých oblouků, spojených ve vrcholu, je ocelovými táhly zavěšena vodorovná střecha, zakrývající již bez podpor halu o ploše 120x90 m. Jedinečnou konstrukci navrhl ing. Josef Zeman. Garáže byly uvedeny do provozu 5. března 1973 pro autobusy městské dopravy obsluhující severní a východní části Prahy. Kromě 180 autobusových stání v hale jsou v areálu dílny pro opravy vozidel a velké odstavné plochy, které umožňují odstavení více než 300 autobusů, běžné délky i kloubových. Garáže, které prošly v roce 1992 rekonstrukcí, slouží stále Dopravnímu podniku hl. m. Prahy.

- Adresa: Praha 9 – Vysočany, Kolbenova 923/34
- Památková ochrana: KP
- Doprava: tram „Kolbenova“ 16; metro B „Kolbenova“
- GPS: 50°6'37.629"N, 14°30'39.404"E, 50°6'33.844"N, 14°30'43.541"E
- Konverze: ne
- Přístupné: částečně
- Web: http://fabriky.cz/kominy/kominy_vodojemny.htm

- Adresa: Praha 9 – Vysočany, Čakovická 65/4
- Památková ochrana: ne
- Doprava: bus „Letňanská“ 140, 158, 185, 195, 302, 375; bus „Klíčovská“ 151; metro C „Prosek“
- GPS: 50°7'12.248"N, 14°30'38.569"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne



Vodárenská věž byla postavena v roce 1891 ve starším vodárenském areálu podle projektu arch. A. Turka a ing. J. Franzla. Původní napájení ze staré vodárny v Podolí pomocí v sousedství stojící čerpací stanice nahradila v roce 1914 voda přiváděná z Káraného. Reprezentativně pojednaná neorenesanční stavba s bohatou uměleckou výzdobou (městské znaky Královských Vinohrad) o sedmi podlažích je opatřena střešní terasou, která sloužila současně jako rozhledna. Po ukončení provozu v roce 1926 byla přestavěna na bydlení.

- Adresa: Praha 10 – Vinohrady, Korunní 725/66
- Památková ochrana: KP, PZ – Vinohrady, Žižkov, Vršovice
- Doprava: tram „Vinohradská vodárna“ 10, 16; metro A, „Jiřího z Poděbrad“
- GPS: 50°4'30.665"N, 14°26'56.517"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne



Narůstající potřeby nákladního provozu na pražském hlavním nádraží vyústily koncem 70. let 19. století ve výstavbu stanice Nusle–Vršovice na vršovické straně. Na straně nuselské se nachází rozsáhlé, asi kilometr dlouhé kolejiště nákladového a seřadovacího nádraží s množstvím skladišť, ramp a uhelných složišť. Jednoduchá jednopatrová staniční budova se zastřešeným nástupištěm neseným soustavou litinových sloupů získala svoji podobu při přestavbě v letech 1899–1903. V roce 1919 bylo v prostoru mezi Vršovicemi a Starými Strašnicemi uvedeno do provozu nové seřadovací nádraží. Rekonstrukce chátrající staniční budovy, při které byla uvedena do původního stavu, byla ukončena v roce 2008.

- Adresa: Praha 10 – Vršovice, Ukrajinská 304/2b
- Památková ochrana: KP, OP
- Doprava: tram „Nádraží Vršovice“ 7, 24; bus „Nádraží Vršovice“ 193
- GPS: 50°3'53.103"N, 14°26'52.459"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano



Hlavním výrobním artiklem společnost Waldes a spol., založená v roce 1902, byl velmi módní stiskací knoflík – patentka, kterou zakladatel Jindřich Waldes nazval KOH-I-NOOR (česky „Hora světla“), podle údajně největšího diamantu na světě. Do nově postavené továrny pro 600 zaměstnanců ve Vršovicích firma přesídlila v roce 1906. Areál se dále rozrůstal, nejprve o pětipodlažní výrobní budovu při ulici Kavkazská a později o největší stavbu areálu, šestipodlažní budovu se schodišťovou věží. Stavbu s dvoutraktovým železobetonovým skeletem a symetrickou neoklasicistní fasádou navrhl v roce 1920 architekt Jindřich Pollert. Areál, dochovaný v dobrém technickém stavu, je stále v provozu.

- Adresa: Praha 10 – Vršovice, Vršovická 478/51
- Památková ochrana: OPP
- Doprava: tram „Koh-i-noor“ 4, 7, 22, 24; bus „Koh-i-noor“ 101, 124, 139
- GPS: 50°4'4.533"N, 14°27'41.347"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne
- Web: www.kin.cz



Dnešní rozsáhlé hostivařské průmyslové území vznikalo postupně na rovinatých pozemcích severně od hostivařského železničního nádraží. Jako první byly v této lokalitě postaveny továrny podle projektu významného architekta průmyslových staveb Bohumila Hypšmana. Nejprve strojírna ing. Otakara Podhajského v roce 1913, jejíž železobetonovou halu montovny se segmentovou střechou a prosklenými štíty realizovala firma Skorkovský. Továrna byla v několika etapách rozšířena a po znárodnění přešla pod TOS Hostivař. Haly druhé továrny, původně sklárny přestavěné pro firmu C. T. Petzold, mají stejné segmentové střechy, ale velkorysejší řešení. Oba areály jsou dnes využívány jako sklady a administrativa.

- Adresa: Praha 15 – Hostivař, U Pekáren 233/1, U Pekáren 260/3
- Památková ochrana: ne
- Doprava: tram „Nádraží Hostivař“ 22, 26; bus „Sklářská“ 101, 125, 181, 183; bus „U Továren“ 111, 329
- GPS: 50°3'19.795"N, 14°32'19.592"E; 50°3'23.739"N, 14°32'19.707"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne



Další hostivařská továrna, automatický mlýn a pekárna s výrazným architektonickým řešením, je také dílem architekta Bohumila Hypšmana. Budovám, dekorovaným motivy kruhů a čtverců ve stylu geometrické moderny, dominuje elegantní silo složené ze čtyř železobetonových válců a ukončené požární nádrží. Areál, dokončený v roce 1922, obsahuje ještě čtyřpodlažní budovu mlýnice, strojovnu a přízemní pekárnu, dříve spojenou s mlýnem ocelovým mostem. Výroba zde byla ukončena za hospodářské krize a v roce 1933 byly budovy částečně adaptovány na laboratoře Akademie věd a filmové ateliéry, které zde sídlí doposud. V roce 1995 byl mlýn přestavěn na kancelářskou budovu.

- Adresa: Praha 15 – Hostivař, U Pekáren 1309/4
- Památková ochrana: ne
- Doprava: tram „Nádraží Hostivař“ 22, 26; bus „Sklářská“ 101, 125, 181, 183; bus „U Továren“ 111, 329
- GPS: 50°3'24.235"N, 14°32'21.463"E
- Konverze: ano
- Přístupné: ne



Další realizací Bohumila Hypšmana v hostivařském areálu továren je drobná přízemní stavba sušárny ovoce Dr. Čapka z roku 1920. V roce 1927 zakoupila sušárnu Československá tabáková reže pro skladování tabáku a přestěhovala sem ústřední pražské tabákové skladiště z Hyberského kláštera. Nová dvojice skladovacích budov a zkušebny tabáku byla zprovozněna v roce 1933. Dvě čtyřpodlažní skladové budovy, propojené středním článkem, tvoří půdorys tvaru písmene H. Skladová plocha každého podlaží obou částí je 1200 m², nosnost podlah 800kg/ m². Spolu se skladištěm byly postaveny také dva bytové domy – dělnický a úřednický. Dobře udržovaná budova plní stále svoji původní skladovou funkci.

- Adresa: Praha 15 – Hostivař, U továren 256/14
- Památková ochrana: ne
- Doprava: tram „Nádraží Hostivař“ 22, 26; bus „Sklářská“ 101, 125, 181, 183; bus „U Továren“ 111, 329
- GPS: 50°3'22.456"N, 14°32'23.988"E
- Konverze: ne
- Přístupné: částečně



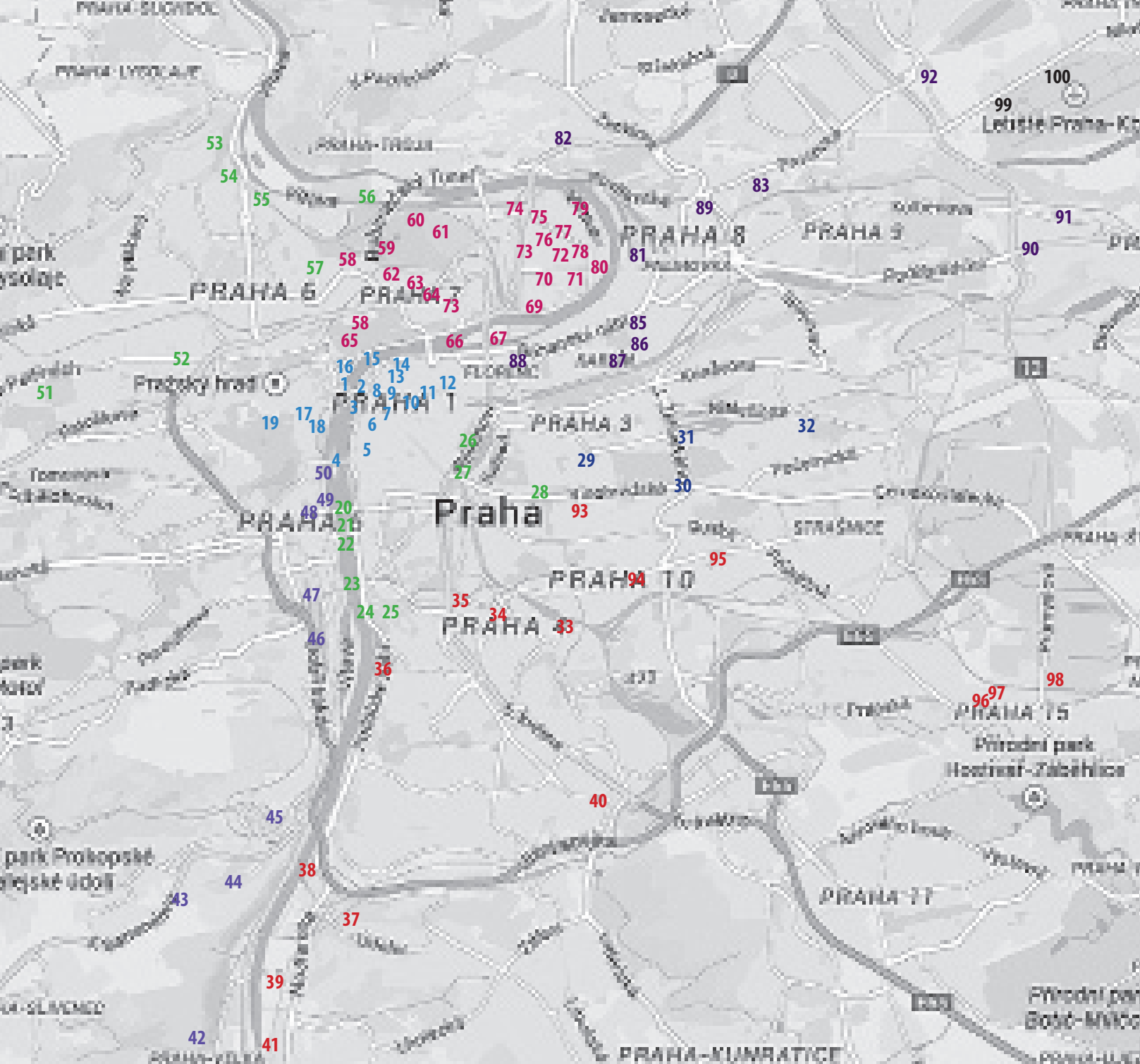
Věžový vodojem, který plnil zároveň funkci leteckého majáku, byl na prvním pražském civilním letišti Praha–Kbely postaven podle projektu architekta Otakara Novotného v roce 1928. Konstrukce věže je železobetonová, šestiboký skelet nese válcovou baň s prstencovým vodojemem zdobeným reliéfy s leteckými motivy sochaře Jana Laudy. Nad vodojemem je terasa a vrchol stavby ukončuje letecký maják s ochozem. Za prosklenou fasádou skeletu je skryté schodiště, výtah a technické sítě. Vodojem zásoboval nejprve letiště, později byly na jeho distribuční síť připojeny i další objekty. V 70. letech, kdy jeho funkci nahradil jiný způsob zásobování z pražského vodovodu, byl vyřazen z provozu.

- Adresa: Praha 19 – Kbely, Mladoboleslavská
- Památková ochrana: KP
- Doprava: bus, „U Vodojemu“ 185, 259, 269, 302, 375, 376, 378
- GPS: 50°7'21.099"N, 14°31'42.172"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ne
- Web: <http://militarymuseum.cz/>



Letiště bylo zřízeno v Praze–Kbelích v roce 1919 a sloužilo vojenskému letectvu i civilní dopravě. Dřevěné odbavovací budovy v jihozápadní civilní části letiště (dnes umístěné v pražské ZOO) navrhl v roce 1920 architekt Josef Gočár. Postupně zde vzniklo také šest hangárů zastřešených železobetonovými parabolickými nosníky a navigační věž. Civilní letecká doprava byla v roce 1937 přemístěna na nové letiště v Ruzyni, vojenské letiště dále slouží armádě. V areálu prvního československého letiště bylo v roce 1968 jako expozice Vojenského historického ústavu založeno Letecké muzeum. Vysokým počtem letadel (275) a unikátností a kvalitou sbírek se řadí k největším muzeím tohoto typu v Evropě.

- Adresa: Praha 19 – Kbely, Mladoboleslavská
- Památková ochrana: KP
- Doprava: bus, „Letecké muzeum“ 185, 259, 269, 302, 375, 376, 378
- GPS: 50°7'31.147"N, 14°32'13.022"E
- Konverze: ne
- Přístupné: ano
- Web: <http://militarymuseum.cz/>



TYPOLOGIE OBJEKTŮ - REJSTŘÍK:

Elektrárny a transformační stanice – 12, 67, 82
Garáže a vozovny – 52, 54, 71, 85, 90, 92
Letiště – 99, 100
Mlýny – 17, 18, 51, 78, 89, 97
Mosty, viadukty a tunely – 1, 4, 15, 20, 22, 23, 24, 25, 27, 41, 43, 58, 80, 81, 88,
Muzea – 36, 52, 55, 63, 100
Nádraží -13, 26, 31, 56, 57, 94
Pivovary – 6, 7, 35, 37, 46, 77
Plavební komory a přístav – 50, 68, 79
Plynárna a plynojem – 33, 84
Továrny – 16, 30, 32, 34, 44, 45, 47, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 86, 87, 95, 96
Tržnice – 9, 28, 48, 69
Vodárny, vodárenské věže a čistírna – 3, 5, 14, 36, 39, 40, 49, 55, 59, 62, 66, 83, 91, 93
Výstavní pavilony - 65, 61
Ostatní – 2, 8, 10, 16, 19, 21, 29, 38, 42, 53, 60, 63, 64, 91, 98

PAMÁTKOVÁ OCHRANA – ZKRATKY:

NKP – Národní kulturní památka
KP – Kulturní památka
MKP – Movitá kulturní památka
PPR – Pražská památková rezervace
PZ – Památková zóna
PR – Památková rezervace
OP – Ochranné pásmo Pražské památkové rezervace

LITERATURA:

Při přípravě bylo využito podkladů Výzkumného centra průmyslového dědictví FA ČVUT, shromážděných v rámci řešení výzkumného projektu Industriální topografie České republiky (DF11P01OVV016) v programu NAKI (národní a kulturní identity) Ministerstva kultury ČR.

BERAN, Lukáš – VALCHÁŘOVÁ, Vladislava Valchářová – VORLÍK, Petr – KYNČLOVÁ, Blanka (eds.), Industriální topografie / Hlavní město Praha [DVD-ROM]. V Praze: ČVUT, Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury, ©2013. ISBN 978-80-01-05394-2

HLUŠIČKOVÁ, Hana (ed.), Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, díl III. (P-S), Praha 2003

Text

Eva Dvořáková (hesla 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 36, 39, 40, 41, 43, 47, 49, 51, 52, 53, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 80, 81, 83, 84, 88, 93)

Tomáš Šenberger (hesla 6, 9, 12, 15, 17, 18, 24, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 42, 44, 45, 46, 48, 50, 54, 55, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 82, 85, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)

Předmluva Benjamin Fragner

Fotografie Petr Hrubeš

Grafická úprava Martin Pálka

Vydalo Hlavní město Praha – Odbor památkové péče
Magistrátu hl. m. Prahy, www.praha.eu

Fotografie na přebalu Nákladové nádraží Žižkov

Fotografie na předsádce Staré Město

1. vydání © Hlavní město Praha 2015, neprodejné