

OHROŽENÁ PERONOVÁ STĚNA VYŠEHRADSKÉHO NÁDRAŽÍ ČP. 86 V PRAZE

DOROTA HAVLÍKOVÁ

Cílem materiálu není uměleckořemeslné zhodnocení výpravní budovy, ale popis a prostorové zasazení dokumentované peronové stěny. K tomu je nezbytné zmínit i vývoj budovy a alespoň okrajový popis architektonického řešení a uměleckořemeslné výbavy interiéru i exteriéru. Budova nádraží přestala plnit svou funkci pro cestující veřejnost na počátku šedesátých let 20. století a od té doby pomalu chátrá. Některé uměleckořemeslné prvky z objektu nenávratně mizí. Proto bylo shledáno důležitým zdokumentovat prvek, který je pro centrum Prahy neobvyklý a jehož zachování do budoucna je nejisté. Tím prvkem je prosklená stěna peronu navazující na jižní fasádu objektu.

THE ENDANGERED PLATFORM PARTITION AT THE VYŠEHRAD RAILWAY STATION NR. 86 IN PRAGUE

The aim of this material study is not the arts and crafts evaluation of the dispatcher building, but description and spatial definition of a documented platform partition. This requires a mention of the building development and a marginal description, at least of its architectural form and arts and crafts fittings, of its interior and exterior. The station became redundant in the early 1960s and slowly deteriorated since that time. Some arts and crafts fittings have irretrievably disappeared unfortunately, which is the reason for documenting a glassed panelled partition of a platform connected to the south façade of the building. This feature is unusual in the Prague centre and its future preservation is uncertain.

Klíčová slova — Praha – nádraží – výplň – prosklená stěna

Key words — Prague – railway station – panelling – glassed panelled partition

Práce navazuje na dokumentaci ohrožených výplní objektů prováděnou v minulých letech. Dokumentace je obzvlášť důležitá u dlouhodobě nevyužívaných a chátrajících objektů, kde časem dochází k nevratnému zániku informací, výplňových prvků, v nejhorším případě celého objektu. V minulých letech byly dokumentovány barokní fasádní okenní výplně Velkopřevorského paláce maltézských rytířů na Malé Straně na Velkopřevorském náměstí (BARTOŠOVÁ/HAVLÍKOVÁ 2013). Dalším dlouhodobě neudržovaným a chátrajícím historicky hodnotným objektem dnešního širšího centra Prahy je budova vyšehradského nádraží čp. 86 ve Svobodově ulici v Praze 2-Vyšehrad. Tato skutečnost je o to smutnější, že drážní budova je při nejednom pohledu z ulic Albertova součástí siluety národní kulturní památky Vyšehrad a v místní zástavbě je urbanistickou a kompoziční dominantou prostoru Svobodovy ulice. Vyšehradské nádraží je ojedinělý případ individuálně řešené a architektonicky velice kvalitní výpravní budovy s vysokou mírou autenticky dochovaných původních uměleckořemeslných prvků. Kvalita návrhu i provedení se blíží hodnotě pražských hlavových stanic. Budova je bohužel dlouhodobě v havarijním stavu a dochází k zániku mnoha autentických prvků. Předmětem průzkumu a dokumentace byla východní dřevěná prosklená stěna z doby výstavby nádraží v letech 1904–1905, která z východu vymezuje prostor peronu u jižní obvodové stěny výpravní budovy. Stejná stěna vymezuje peron i ze západní strany. Zachování tohoto exteriérového prvku je vzhledem ke špatnému technickému stavu nádraží nejisté, objekt není využíván a prosklené stěny každým rokem ubývá. Při plánované celkové rekonstrukci vyšehradského nádraží je její budoucnost nejistá. Prosklená stěna byla zdokumentována včetně všech detailů profilací díky torzu dochovaných fixních, avšak odnímatelných částí výplně. Součástí dokumentace je i průzkum historické barevnosti výplně. Dokumentace může v budoucnu sloužit jako podklad při zhotovení repliky stávající původní stěny.

Proč vznikla budova nádraží a proč na tomto místě

Abychom pochopili význam stávající nádražní budovy pod Vyšehradem, její architektonické řešení, umístění a důvod vyřazení z funkce v roce 1960, je nutné objasnit souvislosti spojené s vývojem železniční dopravy v Praze. Ta vznikala v době, kdy bylo město ještě po celém obvodu chráněno mohutnou barokní fortifikací, která výrazně omezovala možnosti průniku železniční tratě do města a téměř eliminovala prolomení linie jinou trvalou stavbou.

K výstavbě první pražské stanice parostrojní železnice zvané c. k. Státní nádraží – tedy dnešního Masarykova nádraží – došlo v letech 1844–1845 v místě mezi Novou (Horskou) a Poříčskou branou. Toto nádraží vzniklo jako hlavové (koncové) nádraží Severní státní dráhy, která spojovala Prahu s Vídní přes Olomouc a Přerov. Umístění nádraží a kolejiště navrhl roku 1842 Jan Perner

(FRAGNER/SKŘIVAN 2012, 16). U návrhu drážních budov by bylo možné uvažovat o architektu Antonínu Jünglingovi, který byl pověřen jejich výstavbou, jeho autorství však není kvůli chybějící signatuře jednoznačně doloženo (STRACH 219). I na protest fortifikační správy proti narušení hradeb Perner umístil nádraží na obě strany městského opevnění s drážní budovou uvnitř města, v opevnění mezi baštami svatého Kryštofa a Mikuláše vytvořil šest bran pro vlaky; tyto brány se na noc zavíraly (FRAGNER/SKŘIVAN 2012, 16).



Obr. 1. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Celkový pohled na nádražní budovu ze Svobodovy ulice (foto J. Růžicková, 2004).

Další stanicí vybudovanou v roce 1862 bylo nádraží zvané dnes Praha-Smíchov.¹ Situace v Praze se zjednodušila zrušením pevnostního statusu města v roce 1866, hradební i demoliční pásmo však přestalo existovat až v roce 1875. V té době, roku 1866, koncesi ke stavbě nové trati mezi Vídní a Prahou získala Dráha císaře Františka Josefa.² Koncová nádraží v Praze a ve Vídni navrhli architekti Vojtěch Ignác Ullmann a Antonín Viktor Barvītius. Výstavba samotné budovy nádraží Františka Josefa I. – dnešního hlavního nádraží – probíhala až v letech 1869–1875 podle návrhu výše zmíněných architektů. V letech 1901–1909 byla výpravní budova nově vystavěna architektem Josefem Fantou v dnešním secesním stylu.

Vybudování tratě pod Vyšehradem bylo součástí podmínek při udělení koncese KFJB (HONS 1961, 99), trať měla propojit nádraží Dráhy císaře Františka Josefa – dnešní hlavní nádraží – se smíchovským nádražím. Část tratě byla vedena Nuselským údolím přes železniční most do smíchovského nádraží. S budováním se začalo v roce 1866, trať byla zprovozněna v roce 1872. Pod Vyšehradem byla zřízena výhybna, která byla zprovozněna v roce 1882, osobní doprava na spojovací dráze byla zahájena 1. října 1888 (FRAGNER/SKŘIVAN 2012, 19). V roce 1901 začala úprava kolejíště v úseku pod Vyšehradem na dvukolejní (trvala do 1955). Na původní jednokolejní provoz reagovalo i řešení hrázdné čekárny na kolejíšti orientované otevřeným vstupem na peron pouze na severní straně (směrem k výpravní budově). Důležitým mezníkem pro vyšehradské nádraží byl rok 1905, kdy objekt zastávky nahradila dnešní reprezentativní výpravní budova postavená v neorenesančním stylu s výraznou secesní výzdobou (obr. 1).

Slavná minulost nádraží...

Železnice vznikly hlavně jako dílo soukromých společností. Po zavedení osobní železniční dopravy je viditelná, zejména u velkých výpravních budov, snaha každé společnosti o vytvoření

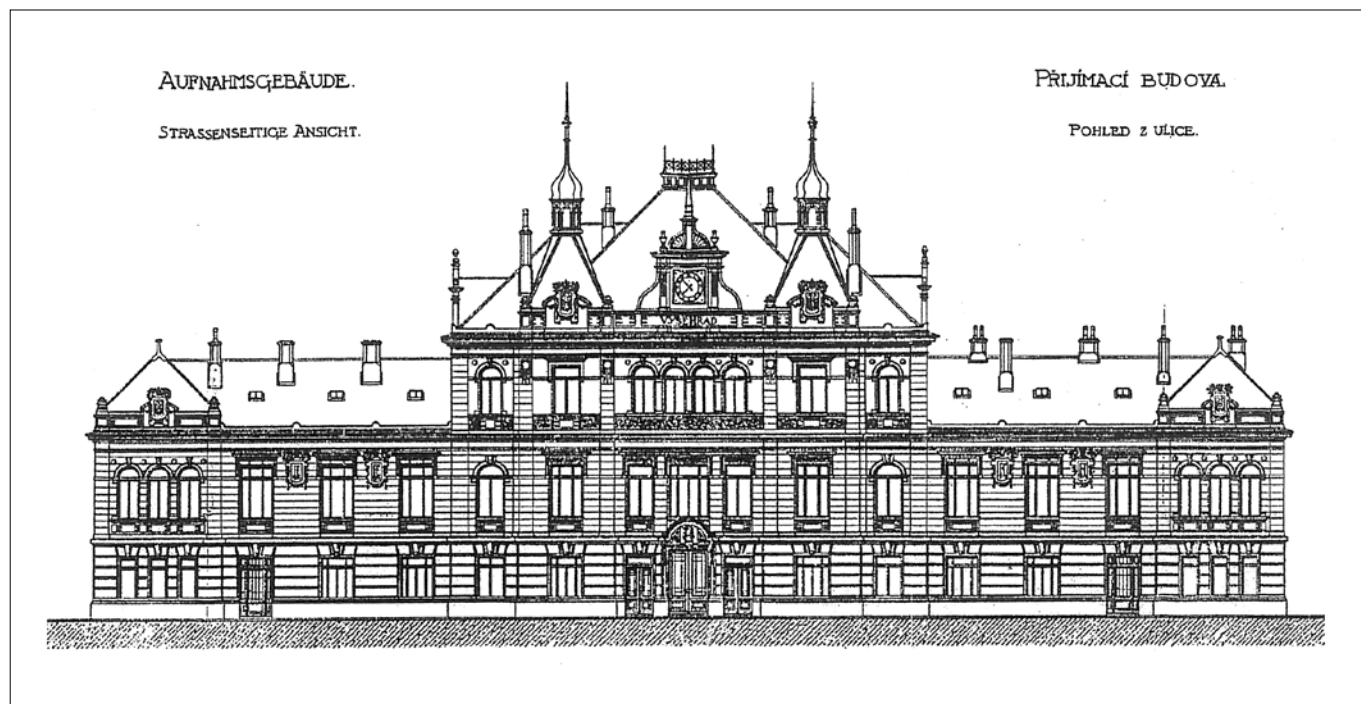
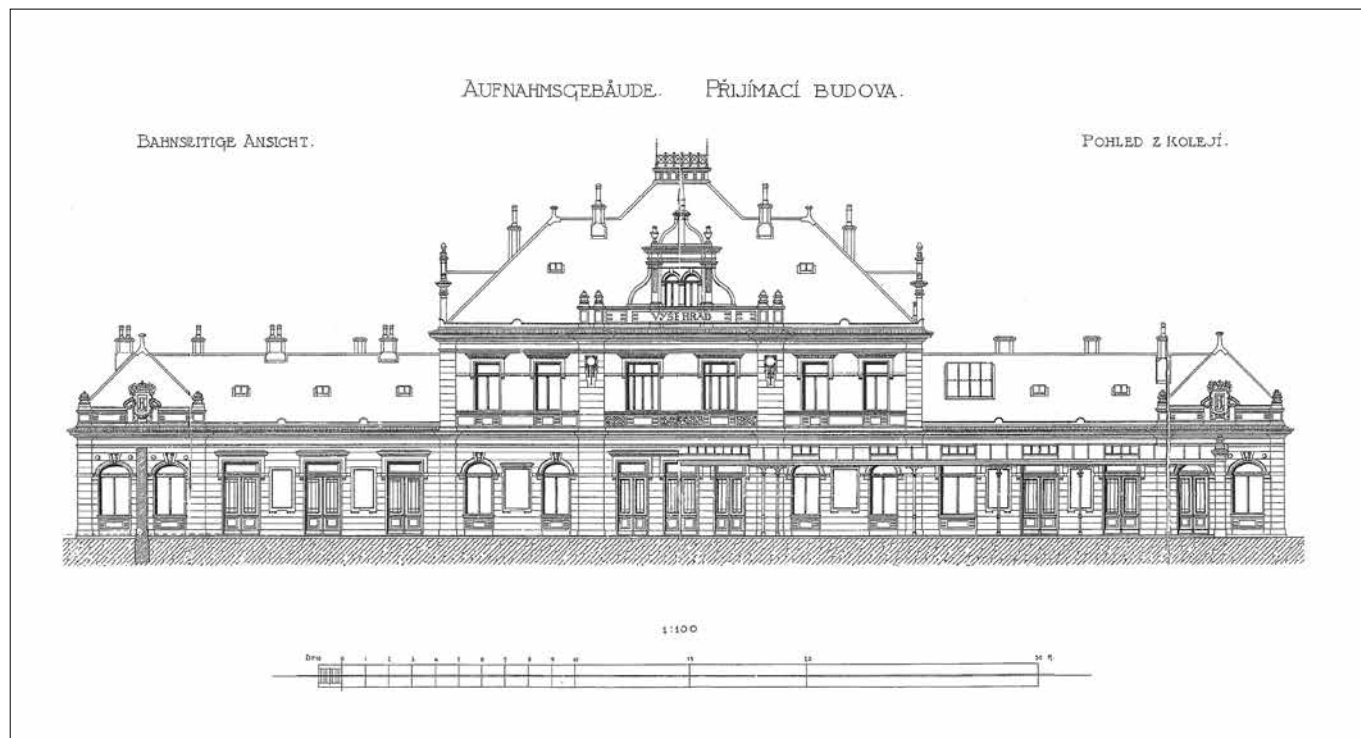
¹ Provoz nádraží zahájila společnost České západní dráhy (Böhmische Westbahn, zkratka BWB). Původní odbavovací budova z 19. století ležela severněji. V letech 1953 až 1956 byla zbořena a nahrazena novou budovou, kterou navrhli architekti Jan Zázvorka starší a Ladislav Žák.

² Německý oficiální název zní k.k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, zkratka KFJB.

Obr. 2. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Kopie původního plánu uliční fasády objektu z roku 1904 (uloženo v dokumentačních fondech NPÚ ÚOP PR, digitalizace a úprava autorka, 2015).

Obr. 3. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Kopie původního plánu jižní fasády objektu orientované ke kolejišti, rok 1904 (uloženo v dokumentačních fondech NPÚ ÚOP PR, digitalizace a úprava autorka, 2015).

veřejné reprezentační architektury. Vývoj kompozice těchto objektů v Praze reaguje na tendence celkového vývoje v monarchii a v případě společnosti KFJB je důležité si všimnout vazby na vídeňské koncepty. Propojení s Vídní fungovalo i prostřednictvím jednotné zakázky společnosti KFJB pro zpracování architektonických návrhů koncových stanic vídeňského a pražského nádraží významnými soudobými architekty. Výstavní architektura původní budovy nádraží Františka Josefa I. (dnešní hlavní nádraží), součást velkorysého dopravního konceptu, odpovídala požadované kvalitě veřejných budov Prahy třetí čtvrtiny 19. století. Monumentalita výpravních budov pražských nádraží tehdy dosáhla vrcholu novostavbou Severozápadního nádraží na Těšnově (1872–1875, zbořeného po etapách do roku 1985), dílem českého rodáka architekta Karla Schlimpa. Budova dominovala prostoru díky honosné odjezdové hale s římským triumfálním obloukem zakončeným bohatou sochařskou výzdobou (PRAHL/ŠÁMAL 2012, 92).



Přínos v utváření nádražních architektur přinesla radikální výstavba ústředního nádraží Františka Josefa I. v letech 1901–1909 podle návrhu Josefa Fanty. Preference objednatelů nádraží vedly ke kompromisu mezi aktuálním secesním stylem a obecněji převažující neobarokní konvencí. „Menší“ výpravní budovy byly stavěny podle univerzálních typových výkresů. Budova vyšehradského nádraží se liší, je výsledkem architektonické zakázky, a i když původní plány jsou bez signatury, spoluúčast na návrhu secesní budovy se někdy připisuje českému architektovi Antonínu Balšánkovi, který se podílel na výstavbě mnoha významných veřejných staveb počátku 20. století (např. Nadační dům Svatoboru, Praha 5-Malá Strana, čp. 596, Újezd 9, most Legií v Praze, tehdy most Císaře Františka Josefa I., za nějž byl vyznamenán rytířským řádem Františka Josefa I., Muzeum hlavního města Prahy, spolupráce na Obecním domě v Praze). Jeho stavby vynikají dokonalým řemeslným provedením, které je znatelné i na výzdobě výpravní budovy pod Vyšehradem. Někdy je za autora návrhu považován architekt Jan Heindl (autor budovy Všeobecné živnostenské banky v Náchodě nebo radnice v Sedlčanech).³ Architektonický návrh budovy má mnohem větší ambice než typizované projekty ostatních staničních budov. V kompozici hmot s dominujícími postranními věžemi rizalitu uprostřed, výraznými neorenesančními štíty, uspořádáním dispozice ve dvou podlažích s monumentální vstupní a odbavovací halou propojených balustrádovým otevřeným schodištěm se jednoznačně snaží přiblížit reprezentaci koncových stanic.

Dne 1. 7. 1904 byly schváleny plány novostavby, datované dubnem 1904 bez signatury autora (obr. 2 a 3),⁴ stavba byla ukončena v roce 1905 (HILMERA 1998). I bez doloženého autorství návrhu nádražní budovy je zřejmé, že se jedná o architektonicky významný objekt, který je dokladem vysokých nároků kladených společnostmi na veřejné stavby v počátku 20. století.

Popis výpravní budovy

Nádraží sestávalo (kromě technických stanovišť) z hlavní budovy při Svobodově ulici a hrázdně čekárny (obr. 4), umístěné mezi dnešní první a třetí staniční kolejí, propojené s hlavní budovou podchodem. Jednalo se pravděpodobně o historicky první podchod v Praze. Hlavní budova pozůstává z monumentálnější třípodlažní části uprostřed dvou navazujících dvoupodlažních křídel orientovaných podél Svobodovy ulice. Všechna křídla jsou kryta sedlovými a valbovými střechami. Uliční fasádu centrálně umístěné vstupní haly ukončuje dvouetážový neorenesanční štít s vějířovitým reliéfem zakončený hrotnicí, nad postranními rizality vystupují z atiky segmentem završené štítky, nesoucí mezi reliéfy vavřínových ratolestí čabrakovitě ukončené desky (původní císařský monogram je zachován pod stávající hladkou omítkou); za nimi hmota nárožních rizalitů kulminuje čtyřbokými věžičkami s osmibokými lucernami s nevelkou cibulí. Přízemí je horizontálně bosované, s volutovými klenáky v překladech pravoúhlých oken a portálů (obr. 5–7) s výjimkou hlavního vstupu uprostřed, kde je v lunetě, kryté klenutou secesní markýzou, nad portálem erb s reliéfním znakem železnice – okřídleným kolem. V prvním patře zdobeném pásovou rustikou s ploše bosovanými pilíři na obou nárožích každého rizalitu jsou nad pravoúhlými okny rovné římsy na štíhlých volutových konzolách s rostlinným ornamentem ve vlysu, na parapetech obdélníkovém. Hladkou plochu kordonem odděleného druhého patra rámuje na rizalitech bosované pilíře nesoucí pod vrcholem na čabrakách roztřepených okrajů věnce a visuté svazky květů. Výraznými prvky středních částí i bočních křídel jsou erbovní desky, osazené na segmentem završené římsě



Obr. 4. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Pohled z peronu na hrázdnou čekárnu zbořenou v roce 2007 (foto J. Růžicková, 2007).

3 Za údaje o A. Balšánkovi a J. Heindlovi autorka vděčí sdělení PhDr. Ladislavu Špačkovi z roku 2011, srvn. též STRACH 1898.

4 Složka čp. 86, Vyšehrad. Stavební archiv OÚ Praha 2, složka s plánovou dokumentací.

Obr. 5. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Okno prvního patra uliční fasády s volutovou suprafe-nestrou, na fotografii okno západně od prostředního rizalitu (foto autora, 2011).



Obr. 6. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Jediné originální okno na schodišti osazené v prvním patře východní fasády uličního prostředního rizalitu (foto autorka, 2011).



Obr. 7. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Dveře vstupu ze Svobodovy ulice do zázemí drážní kanceláře v přízemí západního křídla (foto autorka, 2011).



Obr. 8. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Erbovní deska atikového štítu uličního rizalitu s českým zemským znakem (foto J. Růžičková, 2002).



atikových štítů rizalitů, před něž vystupují na pozadí rozvinutých ratolestí znaky obklopené stuhami – na levém rizalitu je pražský, na pravém český zemský znak (obr. 8) – a věnci s rozvinutými ratolestmi čabraky s roztřepenými obloukovými okraji umístěnými mezi okny prvního patra (obr. 9; HILMERA 1998).

Štukové výzdoby každým rokem ubývá, dlouhodobě zavlhlé omítky opadávají v celých plochách. Plastická výzdoba erbovních desek je zalita vrstvou nátěrů. Byly zhotoveny metodou *alla prima*, na zděné jádro byla nanášena vrstva jádrové omítky, poté byl nanášen materiál na bázi románského cementu, armován železem a modelován do konečného tvaru. Všechny vertikální prvky fasád (pilastry a atikové štítky) jsou ukončeny čůčky, piniovými šiškami nebo jehlany. Tyto prvky jsou zhotoveny jako výdusky, pravděpodobně byl použit materiál na bázi kufšteinského vápna. Některé čůčky jsou zhotoveny vcelku z jednoho dutého kašírovaného kusu, jiné jsou sloučeny ze dvou dutých kašírovaných částí, pravděpodobně pro lepší manipulaci. Na prvcích jsou patrné zbytky fasádního nátěru, dochovaného jen fragmentárně. Erby s korunou jsou, kromě korunních římsy, nejvíce poškozenými prvky na fasádě budovy nádraží.

Do uličního průčelí měly být v horní části štítu osazeny hodiny jedné ze dvou věží v té době (1904) bourané výpravní budovy nádraží Františka Josefa I. (dnešní hlavní nádraží). Jsou zakresleny v původních plánech z roku 1904 a do dnešní doby se nedochovaly.⁵

Ze strany kolejí je budova nižší o jedno podlaží. Tento rozdíl je způsoben zvýšenou niveletou kolejiště. Zadní fasáda je proto jednopatrová, na křídlech přízemní a v prostší podobě opakuje architektonické prvky z uličního průčelí. Před celým přízemkem kryje peron pultová střecha na litinových sloupech s postranními dřevěnými prosklenými stěnami.

Vstup do vestibulu je v přízemí ze Svobodovy ulice s přímým propojením podchodem s hrázděnou čekárnou v kolejišti nebo prostorným monumentálním dvouramenným schodištěm s odbavovací halou v patře se vstupem na peron. Budova je navržena velkolepě, s dominantním prostranstvím odbavovací haly s trojicí čtyřbokých pilířů vymezujících prostor otevřeného balustrádového schodiště a nesoucích strop na rovných, bohatě profilovaných překladech (obr. 10, 11). Povrch podlah všech významných prostor je krytý slinutou zdobenou dlažbou s bordurou (obr. 12), v některých místnostech (čekárna, sociální zázemí) pak



dlažbou betonovou, kladenou diagonálně do šachovnice, po obvodu ohraničenou tmavým lemováním. Vstupní vestibul i odbavovací hala s chodbou a vstupy do čekáren jsou vybaveny vysokými dvoukřídlými dveřmi s vyloženou supraportou (obr. 13). Mírně temný vstupní vestibul byl vybaven dvěma přepážkami pokladen vpravo od hlavního vstupu, naproti umístěným nástupem na dvouramenné balustrádové schodiště a vstupem do podchodu na ose vestibulu, kterým se procházelo pod kolejemi, do hrázděné čekárny. Ostatní plochu přízemí tvořilo zázemí provozu (označené v původních plánech jako „depo zavazadel“, „manipulace se zavazadly a výdej zavazadel“, „prádelna“) se sociálním zařízením pro cestující vlevo za balustrádovým schodištěm. Na levo od vstupu se nachází vedlejší točité schodiště do prvního patra (obr. 14) s odbavovací halou a do druhého patra s kanceláří a bytem přednosta stanice a na půdu. V exteriéru se toto točité schodiště prokresluje do hmotového řešení uličního průčelí, jsa umístěno do věžovitého rizalitu vyšší střední části. Obdobné točité schodiště sloužící k obsluze dopravní kanceláře v prvním patře a zázemí budovy v přízemí je umístěno v západním křídle. Obě schodiště jsou kamenná, visutá, s litinovým dekorativním zábradlím (obr. 15). Dominantním centrálním prostorem budovy je světlá prostorná odbavovací hala s výrazným stropem s profilovanými průvlaky vytvářejícími tři obdélná zapuštěná pole, podepřená třemi pilíři balustrádového schodiště (obr. 10, 11). Z odbavovací haly se třemi dvoukřídlými, částečně prosklenými dveřmi s leptaným ornamentálním dekorem vstupuje na peron (obr. 16). Naproti vstupu na peron jsou v uličním traktu odbavovací haly osazeny vysoké dvoukřídlé plné kazetové dveře vstupu do kanceláře přednosta stanice, později upravené na prodej jízdenek s dodatečně proraženým výdejním okénkem, a vstup na točité schodiště propojující přízemí s bytem přednosta stanice (obr. 17) a půdou. Vedle balustrádového schodiště se prochází přímou chodbou do tří vytápěných čekáren na konci východního křídla a do sociálního zařízení pro veřejnost, umístěného mezi čekárny a balustrádové schodiště.

Obr. 9. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Věнец s rozvinutými ratolestmi čabraky s roztřepenými obloukovými okraji (foto J. Růžičková, 2002).

5 SA Praha 2. Srvn. na obr. 3.

Toalety mají horní prosklené osvětlení zprostředkováno ateliérovým střešním oknem. Chodby a čekárny v přízemí i patře osvětlují špaletová okna uliční fasády, špalety jsou zdobeny kazetovou výplní, stejně jako táfování parapetních zdí. Výplně jsou původní z doby výstavby nádraží a jsou zachovány v kompletním, i když zchátralém stavu, stejně jako interiérové i exteriérové dveře, slinuté dlažby, schodiště a jeho výzdob. Pouze do jednoduchých oken chodeb byla dodatečně vložena vnitřní okenní křídla kvůli zlepšení tepelně izolačních vlastností fasádních okenních otvorů. Na uliční fasádě lze rozlišit šest typů okenních výplní, odlišných jak tvarem, tak dělením. U všech fasádních výplní, okenních i dveřních, je viditelné dělení na horní a dolní část, oddělenou



Obr. 10. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Balustrádové schodiště propojující vstupní vestibul v přízemí a odbavovací halu v patře (foto M. Kracík, 2013).

Obr. 11. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Odbavovací hala v patře s balustrádovým schodištěm a bohatě zdobenými průvlaky stropní konstrukce (foto M. Kracík, 2013).

Obr. 12. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Slinutá dlažba odbavovací haly řešená v okrovém a černém odstínu se zdobnou bordurou (foto autorka, 2011).

Obr. 13. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Pohled do odbavovací haly z chodby k čekárnám s viditelným řešením profilovaných supraport a kazetových dveří vstupu na schodiště a do kanceláře přednosta stanice (foto autorka, 2009).



vyloženým profilovaným poutcem, v patrech navazujících na jemně zvýrazněnou kordonovou římsu nesoucí záklenky okenních šambrán či ortogonálních suprafenester v neorenesančním tvarosloví. Různorodost fasádních výplní s profilovanými klapáčkami, subtilními okenními rámy a dekorativními leptanými skly dveří hlavních vstupů posouvají budovu vyšehradského nádraží v kvalitě uměleckého řemesla k výstavným nádražním budovám. Na všech truhlářských prvcích jsou viditelné vrstvy původního řešení ve fládru imitujícím dub. Působení objektu v době vzniku muselo být v zástavbě vznikajících pavlačových domů Vyšehradské ulice či ulice Na Slupi velkolepé.

Výstavností a uměleckořemeslnou úrovní interiérové výzdoby i truhlářských prvků se vyšehradské nádraží přiblížilo k Masarykovu nebo těšnovskému nádraží. U všech zmíněných objektů byly kladeny vysoké nároky na reprezentaci a působení architektury, kvalita uměleckého řemesla byla dotažena do vysoké úrovně odpovídající době vzniku každého z objektů.

... a smutná přítomnost s nejistou budoucností

Zrušení osobní zastávky v místě vyšehradského nádraží v roce 1960 rozhodlo o osudu výpravní budovy a hrázdné čekárny.

V roce 2001 ministerstvo kultury prohlásilo objekt vyšehradského nádraží kulturní památkou a nádraží bylo zařazeno do Ústředního seznamu kulturních památek pod rejstříkovým číslem 50534/1-2274.

Od roku 2001 probíhají jednání mezi památkáři, stavebním úřadem a majitelem s cílem stanovení podmínek neodkladné rekonstrukce. Výsledkem je ale jen pokračující devastace objektu. V roce 2003 byly České dráhy, s. o., zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, transformovány. Vznikly tak dvě nástupnické společnosti: České dráhy, a. s., a Správa železniční dopravní cesty, s. o. (SŽDC). Výsledkem bylo, že nádraží mělo najednou v podstatě dva vlastníky: České dráhy, a. s., vlastnily pozemky

Obr. 14. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Pohled na část visutého schodiště z přízemí na půdu při pohledu z podesty prvního patra (foto autorka, 2012).

Obr. 15. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Detail litinového zábradlí visutého schodiště s kotvením kuželek do bočních ploch kamenných stupňů (foto autorka, 2012).



Obr. 16. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Trojice dveří vstupu z odbavovací haly na peron. Boční tabule prosklení jsou zdobena leptanými skly (foto J. Maloušek, 2000).

Obr. 17. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Interiér bytu přednosty stanice v jižním traktu druhého patra s viditelnou enfiládou (foto autorka, 2013).



pod ním a SŽDC vlastnila samotnou budovu. V té době došlo ke sporu, zda budova patří Českým drahám nebo Správě železniční dopravní cesty. V roce 2006 bylo potvrzeno, že pozemky pod nádražím patří Českým drahám a budovy patří SŽDC. O objekt usilovala v roce 2007 městská část Praha 2 – nabízela Českým drahám bezúplatný převod. Chtěla zde vybudovat kulturní a společenské centrum. V roce 2007 budovu a okolní areál koupila za 42,5 milionu Kč firma TIP Estate se sídlem ve Vraném nad Vltavou. Stavební úpravy památky pojala tato firma formou demolice památkově chráněné hrázdné čekárny na ostrůvku mezi kolejemi (v polovině února 2008), bez projednání s památkáři či Drážním úřadem. Společnost se v roce 2012 přejmenovala na REAL Estate. Na objektu je prováděna minimální údržba provizorního charakteru, která právně prokáže, že majitel o objekt „pečuje“. V důsledku dlouhodobého špatného stavu střešního pláště a nefunkčního odvodnění střechy dochází k rozsáhlému zatékání do interiéru a masivní devastaci dřevěných i zděných konstrukcí, okenních a dveřních výplní, ale i omítek a štukové výzdoby. Při obnově objektu bude velice obtížné zachování originálů *in situ*, a tím i autenticity kulturní památky.

Dokumentace prosklené stěny peronu

Do dnešního dne neexistuje podrobná pasportizace uměleckořemeslné výbavy interiérů a exteriérů budovy. V rámci výzkumného úkolu byla provedena podrobná dokumentace prosklené stěny, která ohraničuje peron z východní strany (obr. 18, 19) a již lze zcela oprávněně považovat za jeden z nejohroženějších prvků vyšehradského nádraží. Kromě velice špatného technického

Obr. 18. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Pohled na rubovou (vnější) stranu východní peronové prosklené stěny, pohled od kolejiště (foto autorka, 2011).



stavu dřevěné konstrukce, která se s postupujícím časem mění v torzo, jsou obě stěny i zastřešení peronu vystavěny na pozemku kolejistě parc. č. 284/1, který byl při prohlášení objektu za kulturní památku v roce 2001 vyjmut z památkové ochrany. Je-li peron s peronovými prosklenými stěnami součástí památky a je-li žádoucí je zachovat *in situ*, může být v budoucnu předmětem právního výkladu.

Obě peronové stěny jsou řešeny stejně, dokumentována

byla východní z důvodu lepšího přístupu. Dřevěná stěna rozměru 3500 × 3920 mm pozůstává ze čtyř svislých a pěti horizontálních polí tvořených nosnou rámovou konstrukcí. Prostřední dvě pole tvoří dvoukřídlé dveře otvíravé ven z peronu, boční pole jsou fixní. U všech polí je pouze střední část prosklená, a to v celé šířce, dolní zhruba třetina je plná s čtvercovým vpadlým polem se svisle pobíjenými prkny, u dveřních křídel nahrazených jednoduchou kazetou. Čtvercové pole po obvodu rámuje profilovaná lišta. Nade dveřmi probíhá pás čtyř fixních dvoudílných nadsvětlíků uchycených k rámu obrtlíky, ostatní horní část ukončená krokví pultové střechy je plná stejného řešení výplně jako již popsaná dolní část. Každé prosklené pole dělí do kříže orientované příčle profilu 45/25 mm na osm tabulek (2 × 4). U fixních bočních polí a nadsvětlíků je zasklení vloženo do obdélného profilovaného rámu (profil 45/44 mm), do něhož jsou pevně vloženy příčle. Na dělení prosklené části reaguje i pás dvoudílných nadsvětlíků, který je ukončen dřevěným „překladem“ navazujícím na náznak kordonové římsy vedené v úrovni pat záklenků okenních otvorů. Prosklené rámy a nadsvětlíky jsou odnímatelné, uchycené k rámové konstrukci stěny obrtlíky. Na dokumentované stěně již chybějí všechny příčle, z nadsvětlíků se v autentické podobě kompletně zachoval pouze jeden (obr. 20). Prkna výplní šířky 130 mm mají zhranění, které začíná 40 mm od rámové konstrukce. Zhranění je oboustranné a je provedeno i na všech částech pevného rámu stěny. Lícová strana



Obr. 19. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Lícová strana východní peronové prosklené stěny, pohled z peronu (foto J. Růžicková, 2002).

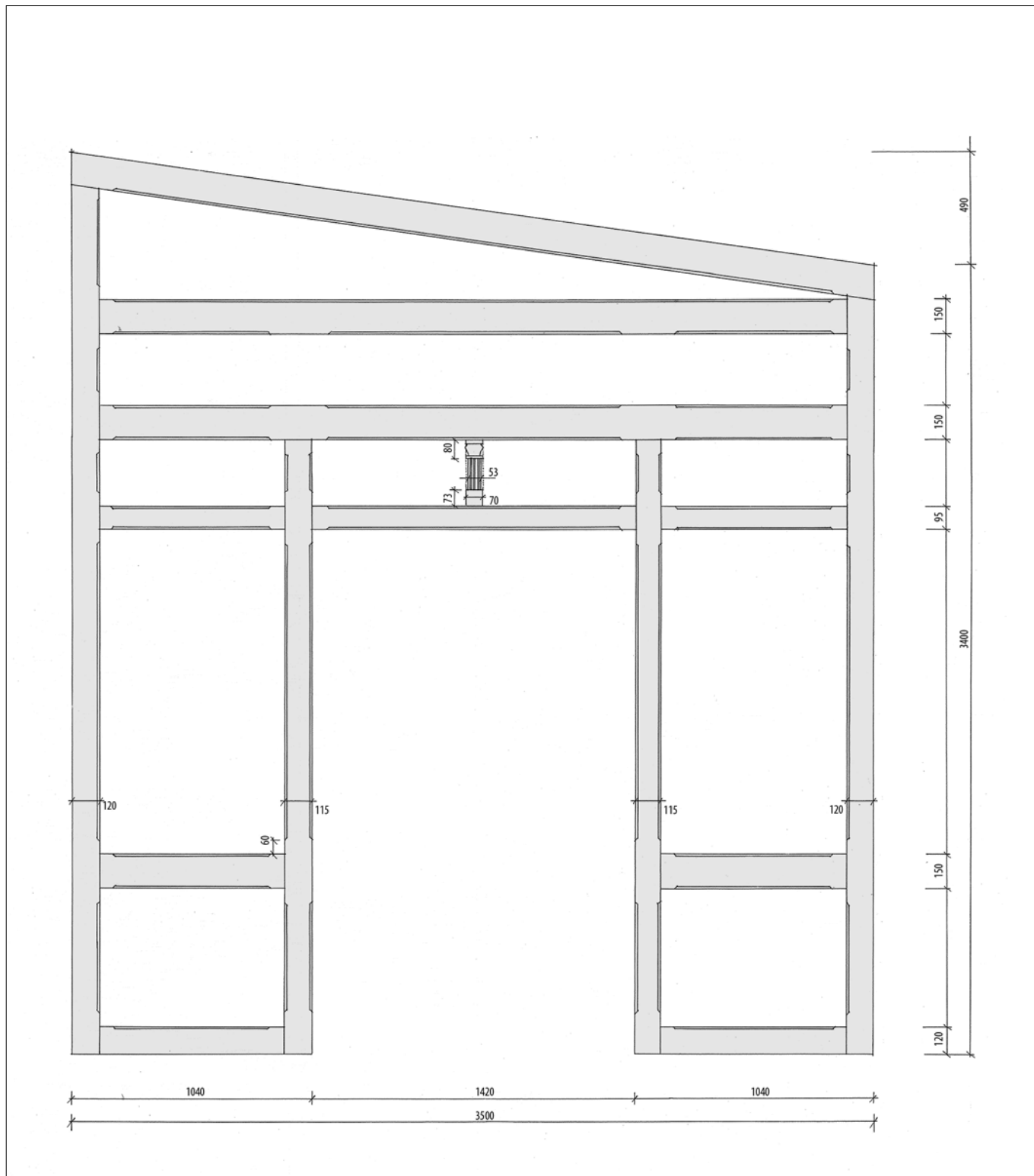


Obr. 20. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Rubová strana prostředního nadsvětlíku východní peronové prosklené stěny, na svislých vlysech půlobrtlíky na uchycení k rámové konstrukci stěny (foto autorka, 2015).

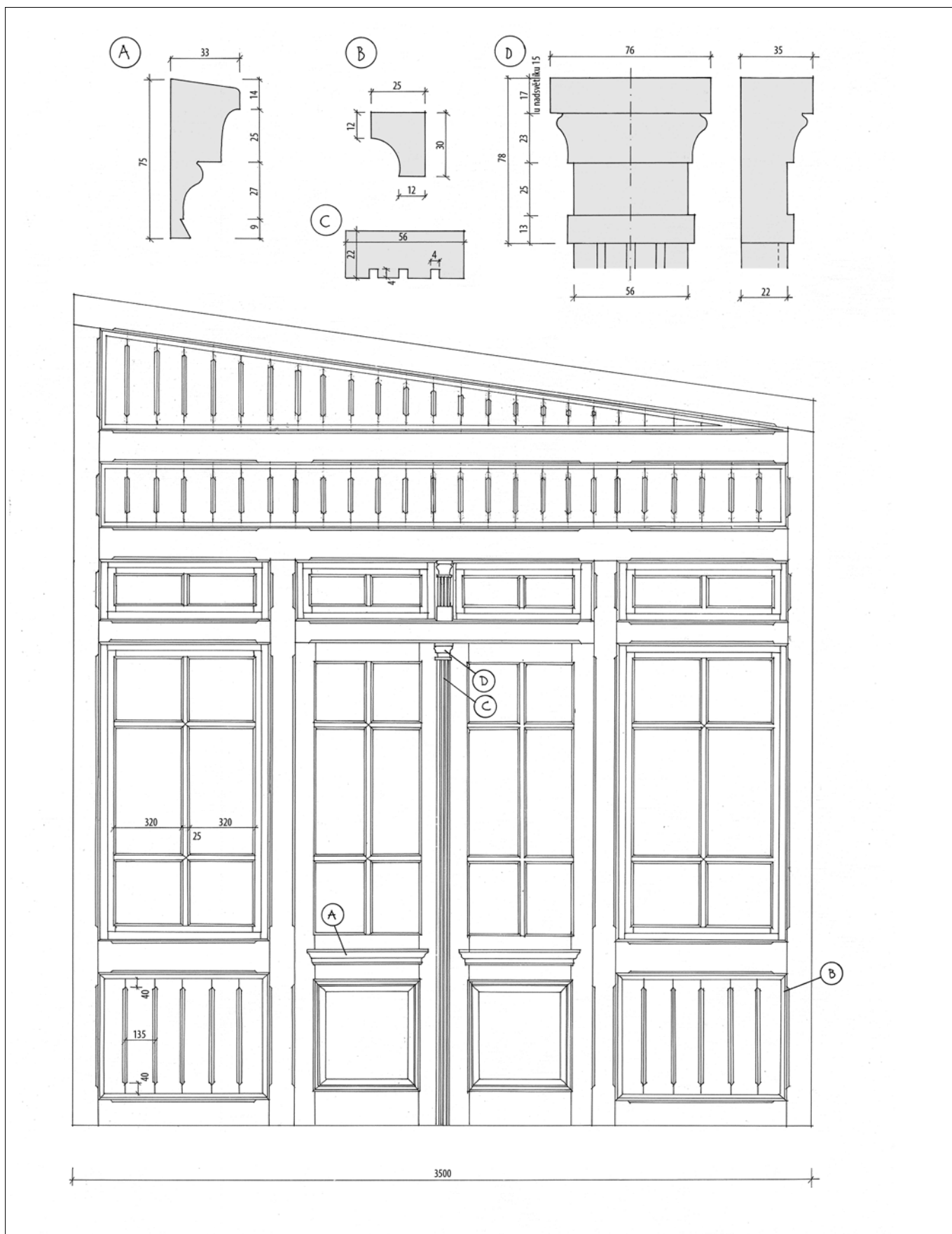


Obr. 21. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Detail klapačky dveřních křídel a stejně zdobeného pevného sloupku nadsvětlíku, lícová strana východní peronové prosklené stěny (foto autorka, 2015).

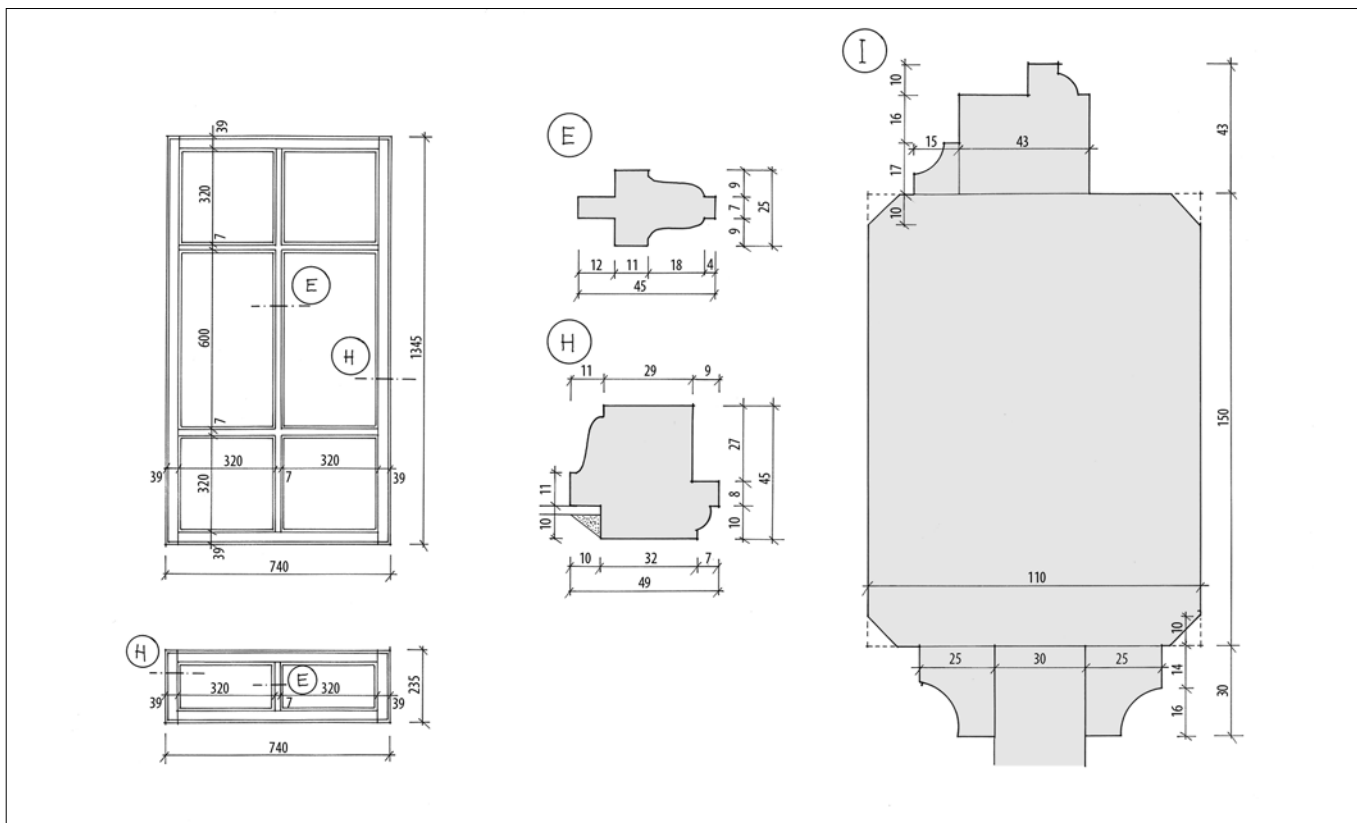
výplně je orientována směrem na peron, rubová vně objektu ke kolejišti. Nasvědčuje tomu provedení klapáček dveří, zdobených trojitou kanelurou, z lícové strany obohacenou profilovanou hlavicí a patkou. Na dveřní klapáčku vertikálně navazuje prostřední pevná stojka mezi nadsvětlíky stejného zdobení (obr. 21). Uměleckořemeslné provedení prosklené stěny se vymyká běžné strohé produkci podobných prvků jiných výpravních budov. Kvalita provedení spočívá v detailu ozdobných prvků, jako jsou kanelované klapáčky dveří doplněné o profilovanou hlavicí a patku



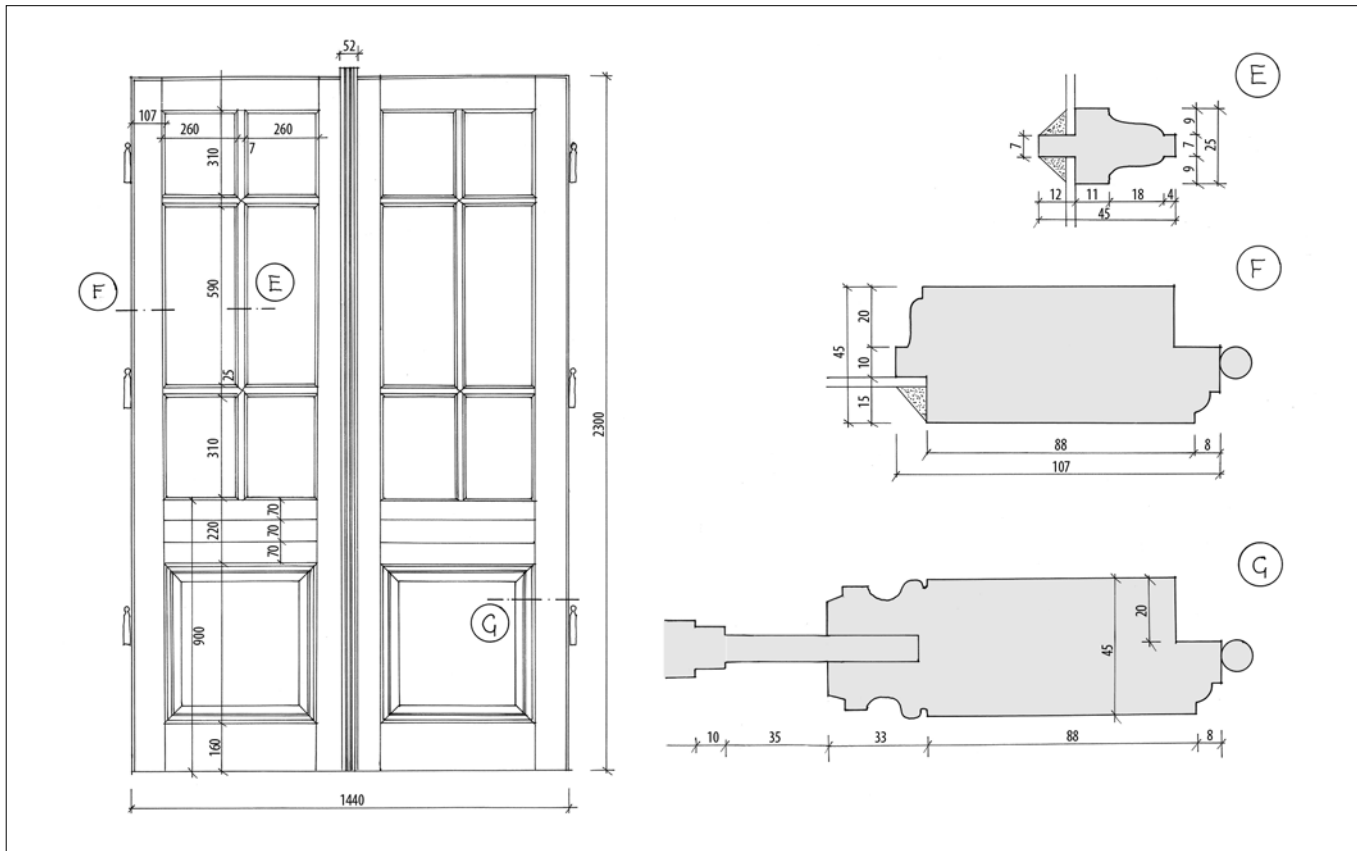
Obr. 22. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Výkres rámové konstrukce prosklené východní peronové stěny, originál v měřítku 1 : 10 (zaměření a digitalizace autorka, 2016).



Obr. 23. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Výkres celkového pohledu na lícovou stranu prosklené stěny, originál v měřítku 1:10 a detail profilace římsičky dveřního křídla, obvodové lišty výplně plné dolní části postranních polí a dveřní klapačky v měřítku 1:1 (zaměření a digitalizace autorka, 2016).



Obr. 24. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Výkres odnímatelného proskleného rámu postranních polí a nadsvětíku prosklené východní peronové stěny, originál je v měřítku 1:10 včetně detailů profilace příčle a rámu v měřítku 1:1, řez části přechodu dolní plné konstrukce a pevného rámu pro osazení odnímatelného proskleného pole (zaměření a digitalizace autorka, 2016).



Obr. 25. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Výkres rubové strany dvoukřídlových dveří, originál je v měřítku 1:10 včetně detailů profilace příčle, rámu a kazetové výplně v měřítku 1:1 (zaměření a digitalizace autorka, 2016).

či pevná stojka prostředního nadsvětlíku s obdobným řešením. Běžný detail historických dřevěných konstrukcí – sražení hran neboli zhranění – je zde použit téměř na všech prvcích včetně prkenné výplně polí dolní i horní části a vytváří cílený sjednocující estetický jemný detail. Dalším prostorovým prvkem jsou vystupující profilované římsičky interiérové strany dveří osazené nad kazetou každého dveřního křídla a samotná profilace příčlí se „zvonovitým“ profilem. Výplň tak působí plasticky a elegantně. Stěna měla krycí barevný nátěr. Dodnes je viditelné souvrství několika barevných nátěrů na obou stranách. Nejstarší nátěr vnější strany je šedý, provedený v celé ploše, na vnitřní straně je vidět nejstarší vrstva okrového nátěru. Následně již byla výplň oboustranně barevně sjednocena v zeleném odstínu, nalezeném v několika variantách na více vrstvách až po vrstvu stávající.

Stěna byla fotograficky zdokumentována, na místě byla vyhotovena skica na milimetrový papír, z níž byl zpracován výkres vnitřní strany rámové konstrukce (obr. 22) a celkového pohledu na prvek z vnější strany v měřítku 1 : 20 (obr. 23), výkres fixního proskleného pole dolní části a nadsvětlíku (obr. 24) a výkresy detailů profilací příčle, klapáčky a rámu dveřního křídla v měřítku 1 : 1 (obr. 23–25). Základní rozměry byly zaměřeny skládacím metrem i digitálním měřidlem, profilace jednotlivých prvků posuvným měřítkem – šuplétou s přesností na 0,1 cm.

PRAMENY

SA Praha 2 — Složka čp. 86, Vyšehrad. Stavební archiv OÚ Praha 2, plánová a spisová dokumentace (1891 až současnost).

LITERATURA

- BARTOŠOVÁ/HAVLÍKOVÁ 2013 — Veronika BARTOŠOVÁ / Dorota HAVLÍKOVÁ: Historické okenní výplně barokních vikýřů Velkopřevorského paláce čp. 485 na Malé Straně v Praze. Staletá Praha 29, 2013/1, 83–90.
- HILMERA 1998 — Jiří HILMERA: Čp. 86/IV. In: Růžena Batková a kol.: Umělecké památky Prahy. Nové Město, Vyšehrad, Vinohrady (Praha 1). Praha 1998, 760.
- HONS 1961 — Josef HONS: Šťastnou cestu. Vyprávění o pražských nádražích. Praha 1961.
- FIALA 1932 — Ctibor FIALA: Železnice v republice Československé: Historie a vývoj železnice v zemích československých. Praha 1932, 43–45.
- FRAGNER/SKRIVAN 2012 — Benjamin FRAGNER / Tomáš SKRIVAN: Pražská nádraží ne/využitá. Praha 2012, 14–22.
- PRAHL/ŠÁMAL 2012 — Roman PRAHL / Petr ŠÁMAL: Umění jako dekorace a symbol. Výzdoba reprezentačních staveb Prahy v éře historismu, secese a moderny. Praha 2012, 92–95.
- STRACH 1898 — Hermann STRACH: Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Teil 1. Wien 1898, 357.

SUMMARY

The Vyšehrad railway station is a unique example of an individually designed dispatcher building of a very high architectural quality with a large number of authentically preserved original arts and crafts features. Quality of the project as well as its realisation is similar to the Prague main stations. Unfortunately the building has been deserted for a long time resulting in the decay of many authentic features. After several years of negotiations between the owner and the heritage management there has been no movement towards saving this cultural monument, to the contrary a half-timbered waiting block has been already demolished without permission.

The author of this material study evaluated a glass panelled partition adjacent to the south façade as one of the most endangered and most unusual features of the joiner's art. This partition has been documented, drawn at the scale of 1 : 10, with details of 1 : 1 and a simplified survey of the historic colouring was undertaken. This documentation can be used in the future as a base for a replica of the original wall.

Fig. 1. Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. General view of the railway station from Svobodova street (photo J. Růžicková, 2004).

Fig. 2. Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Copy of the original plan of the street façade of the building from 1904 (archived in the documentation funds of NPÚ ÚOP PR, digitalisation and editing by the author, 2015).

Fig. 3. Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Copy of the original plan of the south façade of the building oriented to the railway, 1904 (archived in the documentation funds of NPÚ ÚOP PR, digitalisation and editing by the author, 2015).

- Fig. 4.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. View from the platform to the half-timbered waiting block demolished in 2007 (photo J. Růžicková, 2007).
- Fig. 5.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Window of the 1st floor of the street façade with a voluted suprafenestra, on the photograph the window to the west from the median risalit (photo by the author, 2011).
- Fig. 6.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. The last original window in the staircase situated on the 1st floor of the east façade of the street median risalit (photo by the author, 2011).
- Fig. 7.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. The door of the entrance from Svobodova street into the utility railway office on the ground floor of the west wing (photo by the author, 2011).
- Fig. 8.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Panel with Bohemian coat of arms on the segment vaulted attic gable end of the street risalit (photo J. Růžicková, 2002).
- Fig. 9.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Wreath with unrolled pelmet boughs with fringed curved edging (photo J. Růžicková, 2002).
- Fig. 10.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Balustrade staircase joining the entrance vestibule on the ground floor and the check-in hall on the first floor (photo M. Kracík, 2013).
- Fig. 11.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. The check-in hall on the first floor with a balustrade staircase and richly decorated ceiling timber (photo M. Kracík, 2013).
- Fig. 12.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Sintered floor tiling of the check-in hall designed in ochre and black tone with a decorative border (photo by the author, 2011).
- Fig. 13.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. View into the check-in hall from the corridor to the waiting blocks. Visible are profiled supraportas and cassette doors of the entrance to the staircase and into the office of the stationmaster (photo by the author, 2009).
- Fig. 14.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Part of a hanging staircase from the ground floor into the attic viewed from the landing of the 1st floor (photo by the author, 2012).
- Fig. 15.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Detail of cast iron banister of the flying staircase with the spindles anchored into the sides of the stone steps (photo by the author, 2012).
- Fig. 16.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Three entrance doors from the check-in hall onto the platform. Side glass panes are decorated by etching (photo J. Maloušek, 2000).
- Fig. 17.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Interior of the station master flat in the south wing of the 2nd floor with apparent enfilade (photo by the author, 2013).
- Fig. 18.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. The back (outer) face of the east platform glazed partition, view from the railway (photo by the author, 2011).
- Fig. 19.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Front face of the east platform glass panelled partition, view from the platform (photo J. Růžicková, 2002).
- Fig. 20.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Back face of the centre fanlite of the east platform glass panelled partition, half swivels on vertical friezes for attaching to the frame of the partition (photo by the author, 2015).
- Fig. 21.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Detail of a central strip on the door wings and identical decoration on the jamb of the fanlites, front face of the east platform glass panelled partition (photo by the author, 2015).
- Fig. 22.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Drawing of the frame construction of the east platform glass panelled partition at scale of 1 : 10 (drawing and digitalisation by the author, 2016).
- Fig. 23.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Drawing of the general view of the front face of the east platform glass panelled partition at the scale of 1 : 10 and detail of the ledge moulding of the door wing, the peripheral moulding of the panelling in the bottom part of the side fields, and of the door central strip in 1 : 1 (drawing and digitalisation by the author, 2016).
- Fig. 24.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Drawing of a detachable glass panelled frame of the side fields and the fanlite of the east platform glass panelled partition at the scale of 1 : 10 including details of the rung and frame moulding at 1 : 1, partial section between the bottom panelled construction and the fixed frame for the attachment of detachable glass panelling (drawing and digitalisation by the author, 2016).
- Fig. 25.** Prague 2-Vyšehrad, No. 86, Svobodova 2. Drawing of the back face of the double winged door at 1 : 10 including moulding details of the rung, frame and cassette panels at 1 : 1 (drawing and digitalisation by the author, 2016).

Translated by Linda and Patrick Foster

Práce vznikla v rámci plnění výzkumného cíle NPÚ „Výzkum nemovitých památek v ČR. Aplikace nových metodik průzkumu a dokumentace – ohrožené druhy památek a jejich vybrané exempláře“ financovaného z institucionální podpory Ministerstva kultury na dlouhodobý koncepční rozvoj výzkumné organizace.

Ing. arch. Dorota HAVLÍKOVÁ
památkář, územní garant
NPÚ, ÚOP SČ v Praze
havlíkova.dorota@npu.cz