

REKONSTRUKCE NÁDRAŽÍ VE VRŠOVICÍCH

Příspěvek k dějinám a obnově železniční architektury v Praze

JAN JAKUB OUTFATA

Klíčová slova — Praha – Nádraží Vršovice – 19. století – železniční architektura – celková rekonstrukce – problematika památkové ochrany

Železniční stavby se od 19. století staly nedílnou součástí našich měst. Spoluvytvářejí jejich historickou i urbanistickou strukturu a v neposlední řadě do nich přinášejí svůj specifický kolorit nepostrádatelných nádech tajemna a romantiky. Je tomu tak i v Praze, kterou rozvoj železniční dopravy potkal sítí jednotlivých tratí s řadou dochovaných historických staveb datovaných do časového rozmezí mezi druhou polovinou 19. století a první polovinou 20. století. Ty se pak staly jaksi samozřejmou součástí městského urbanismu. Pohříchu až dnes, v době kdy řada z těchto staveb často ustupuje prudké a mnohdy nelibostné transformaci, vyvolané současnými technickými požadavky a zasahující radikálně do jejich tradiční struktury a historické kontinuity, si mnohdy příliš pozdě uvědomujeme význam a hodnoty, které tyto objekty a areály představují.

Pozornost památkové péče a památková ochrana těchto staveb byla dlouho spíše sporadická. Teprve druhá polovina 20. století (po r. 1960) přinesla nové pohledy na tuto oblast. Souviselo to především se zvýšeným badatelským zájmem a následným objevením celkového významu a hodnot architektury 19. století, stojící do té doby stranou zájmu památkářské obce. Klíčové z tohoto hlediska je pak zejména symposium konané z iniciativy tehdejšího PSSPPOP v r. 1965. I tento pohled se ovšem týkal spíše „vysoké“ architektury a děl významných architektů, zatímco celá řada drobnějších staveb zůstávala bez zájmu a nepovšimnuta.

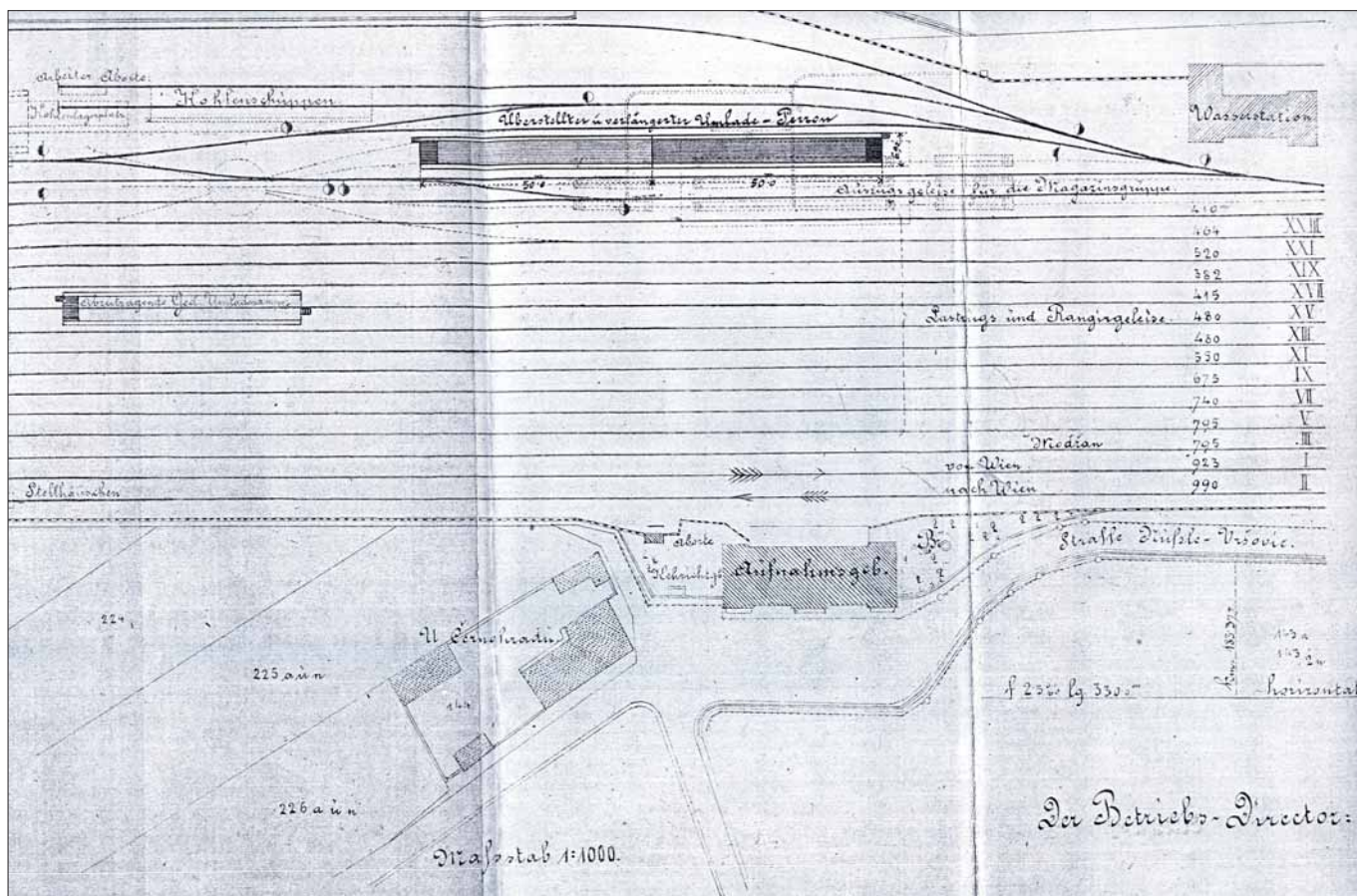
Dalším, kvalitativně novým podnětem bylo objevení a nové hodnocení významu industriálních památek včetně památek železničních, na jehož základě vzniklo také Výzkumné centrum průmyslového dědictví při ČVUT. Celá oblast železnice se tak objevuje jako širší, a tedy významný fenomén druhé poloviny 19. století, spojený s prudkým technickým rozvojem a industrializací země. Jednotlivé stavby i celé areály, které v této době vznikají, se stávají novým akcentem městského interiéru i novými dominantami v krajinném zvláště terénu (Hlavní nádraží, Masarykovo nádraží s Negrelliho viaduktem, soubor Buštěhradské dráhy v úseku Hlubočep na trati tzv. Pražského Semmeringu).

K podstatným vlastnostem železničního stavitelství zejména v 70. a 80. letech 19. století, tj. v době největšího rozvoje železnice u nás, patřila daná jednotící koncepce těchto staveb, budovaných podle jednotného vzoru a opakující společné architektonické rysy. Tyto v zásadě jednotně řešené budovy lze sledovat například na určitých železničních tratích vzniklých uceleně v určitém období (Česká Severozápadní dráha, Buštěhradská dráha). Sjednocený specifický styl drážní architektury jako jeden z příznačných a základních rysů dobové architektonické produkce nesnižuje pro dnešek její památkovou a historickou hodnotu. Teprve na přelomu 19. a 20. století se objevuje řada individuálně řešených nádražních budov, zvláště u významově akcentovaných stanic.

Zájmem a cílevědomým úsilím NPÚ Praha se stalo sledování a vyhledávání těchto staveb spolu s celou oblastí industriální architektury, z nichž celá řada byla následně navržena či prohlášena za kulturní památky. K jediným třem nádražím a železničním stavbám, které byly na území Velké Prahy zapsány jako kulturní památky v roce 1962 v době vzniku Státního seznamu památek (Masarykovo nádraží s Negrelliho viaduktem v Karlíně, Hlavní nádraží a jeden z viaduktů Buštěhradské dráhy v Hlubočepích), přibyla v následujících letech řada dalších chráněných nádražních budov a železničních staveb, jako nádražní viadukt v Řeporyjích (1997), nádraží Dejvice (1999), nádraží Vyšehrad (2001), Satalice (2002), Vršovice (2002), viadukt v Podbabě (2002), původní hradlo na Karlínském viaduktu (2002), železniční most s viadukty pod Vyšehradem (2004),¹ Buštěhradská dráha a nádraží v Jinonicích (2006), areál nádraží v Bubnech (2004)² nebo viadukt v Uhříněvsi (2007).

1 V současné době v důsledku požadavků přestavby železniční trati probíhá řízení o zrušení ochrany u kamenných viaduktů z r. 1872 v údolí Botiče pod Vyšehradem.

2 Po opuštění od ochrany v r. 2008 zůstal z areálu nádraží chráněn jen jediný objekt věžového vodojemu.



Obr. 1. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, Project für die Überstellung u. Veränderung des Umladeperons in der Station Nusle-Vršovic, situace, 1893, archiv MČ Praha 10. Situace zachycuje přijímací budovu (Aufnahmegebäude) před přestavbou 1898–1899, vpravo nahoře objekt vodárny (Wasserstation).

Řada objektů je v současné době navržena na prohlášení za kulturní památku, např. nákladové nádraží Žižkov (1996), nádraží v Bubenči (2001), most přes kolejiště ve Vršovcích (2004), bývalá zastávka Cibulka (2007), viadukty v Hloubětíně a Kyjích (2008), nádraží v Hlubočepích (2008), výtopna Zlíchove (2008) nebo drážní vodojem v Běchovcích (2009), přičemž řada dalších návrhů se v současné době připravuje.

Z hlediska památkové péče představují objekty železničního stavitelství a architektury specifický druh staveb těsně spojený a svázaný s jejich původní funkcí. S tím souvisí i dlouho přezívající pohled na příslušnou architekturu jen z hlediska užitnosti a funkce, který ne vždy citlivě ovlivnil stavební zásahy do řady historických nádražních budov. Tato kontinuita funkce ovšem na druhé straně ve velké řadě případů zejména u drobnějších nádražních budov umožnila, byť s dílčími úpravami a korekcemi spíše technického rázu, přežití a zachování těchto staveb do dnešní doby ve více či méně autentické podobě.

Jednou ze základních okolností, které zvláště v současné době zasahují do osudu historické nádražní architektury, je zánik nebo radikální změna její původní funkce. Tyto změny, spojené často s novými developerskými a územními záměry, jsou velkým nebezpečím nejen pro vlastní nádražní budovy svým způsobem ještě použitelné pro nové účely, ale zejména pro stavby povýtce technického určení, architektonicky ovšem tvořící důležité součásti nádražních areálů, jako jsou např. budovy dílen, strážní domky, drážní vodárny a remízy či stavby viaduktů, které přestaly sloužit svému účelu. Příkladem, kdy tato situace nepříznivě zasáhla do dalšího osudu těchto staveb, může být pův. dvojnádraží Buštěhradské železnice a Společnosti státní dráhy v Bubnech, řada objektů Pražské spojovací dráhy nebo budova zrušeného nádraží Vyšehrad. Pokud dojde ke zrušení funkce Masarykova nádraží, lze rovněž počítat s vážnými problémy při jeho náhradním využití. Zrušením původní funkce je kriticky ohroženo také nákladové nádraží na Žižkově.³

K momentům, které ztěžují efektivní ochranu a zachování jednotlivých objektů a zejména celých areálů, podobně jako u dalších industriálních celků v Praze, přispívá ryze ekonomický přístup typický nejen pro řadu investorů a developerů, ale i urbanistů a představitelů státní správy

3 Vynikající stavba arch. Karla Caivase z r. 1936, zachovaná vč. technologického vybavení překladiště s původními portálovými jeřáby, má ustoupit nové výstavbě.

chárajících tato území jako lukrativní stavební parcely či velká rozvojová území, plochy určené pro novou výstavbu. Je to patrné na záměrech demolice nádraží na Žižkově, v Bubnech či na osudu historického dvojnádraží České západní a Bušetěhradské dráhy na Smíchově z let 1860 a 1872.⁴

Řada problémů při obnově a modernizaci historických nádražních budov, které – alespoň u budov památkově chráněných – musíme v současné době řešit, je spojena i s požadavky celkové technické a technologické úpravy a modernizací tratí s ohledem na současné provozní nároky a normy. Často i při zachování funkce mohou být nutné úpravy spojeny s těžko řešitelnými problémy. Tyto problémy lze aktuálně sledovat například při úpravě některých vstupních částí železniční haly Hlavního nádraží ve vztahu k jejich historickým konstrukcím.⁵

K objektům, které významným způsobem dokládají kvality a význam železniční architektury a stavitelství a které zároveň dobře ukazují možnosti jejich citlivé obnovy, patří nádraží v Praze-Vršovicích. Původní nádražní budovy jsou významným dokladem neorenesančního železničního stavitelství s jeho kvalitou a významem, i funkční mnohotvárnosti historické železniční architektury. Celý areál nádraží, který získal svou podobu v poslední čtvrtině 19. století, svědčí o prudkém rozvoji železnice v Praze i celých Čechách. Původní nádraží na dráze císaře Františka Josefa I. na trati Praha – České Budějovice vzniklo v l. 1880–1882 pod názvem Nusle-Vršovice, od r. 1912 Vršovice-Nusle a od 1941 nese dnešní název.

První úvahy o postavení nádraží v Nuslích se objevily v r. 1873 spolu s projektem Pražské spojovací dráhy vedoucí přes stanici Vyšehrad do nádraží České západní dráhy na Smíchově. Záměr byl však realizován až v závěru 70. let 19. století. Nuselské nádraží bylo určeno nákladní i osobní dopravě. Původní přijímací budova nádraží ve směru Praha – Tábor (součást trati Františka Josefa I.) byla postavena jako jednopatrová, architektonicky řešená podle předpisové typologie rakouských státních drah, kterou podle části odborné literatury navrhl v 80. letech 19. století vrchní architekt rakouských státních drah Hartwig Fischel (např. POLÁK 2005, 201). Součástí nádraží v tomto rozsahu byla i stavba drážního vodojemu čp. 305 v areálu, plocha seřadovacího nádraží (vpravo od osobního) a starší část výtopny s točnou pod Bohdalcem již v katastru Michle. Část plochy pro seřadovací nádraží byla vytvořena návozem materiálu z tehdy bouraných barokních hradeb (POLÁK 2005, 199).

Vzrůstající požadavky na nové nádraží Nusle-Vršovice a zvýšená dopravní kapacita vyvolaly ovšem brzy potřebu rozšíření výpravní budovy i ploch a vybavení nákladní části nádražního



Obr. 2. Praha 10-Vršovice, čp. 305, nádraží, bývalá vodárna s vodojemem, celkový pohled. U jednotlivých částí budovy je patrné odlišené architektonické členění fasád, stav 2002 (foto K. Fink).



Obr. 3. Praha 10-Vršovice, čp. 305, vodárna, detail fasád, stav 2007 (foto Z. Pospíchalová).

4 Návrh na prohlášení areálu smíchovského nádraží za památku podaný v r. 2000 skončil roku 2005 jeho neprohlášením.

5 Problémem tu je jak zcela nové dispoziční řešení nové haly při Vrchlického sadech, tak také řešení nových přístupů k nástupištím a jejich vyústění v prostoru historické příjezdové haly obsahující řadu nových prvků, které nerespektují původní architektonické a uměleckořemeslné detaily.

Obr. 4. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, fasáda ke kolejišti po obnově 2009, celkový pohled (foto P. Havlík).



Obr. 5. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, restaurované desky s označením nadmořské výšky na nástupišti, stav 2009 (foto P. Havlík).

areálu. Tak byla v r. 1899 upravena a rozšířena starší stavba výpravní budovy především v tom, že obě krajní křídla byla zvýšena o druhé patro a na stranách přibyla dvě přízemní boční křídla. Byl tak dotvořen dnešní stavební celek budovy, jejíž fasáda byla patrně souběžně upravena v neorenesančním duchu. V zadní části areálu nádraží byla přistavěna i druhá symetrická část výtopny s druhou točnou v oblasti pod Bohdalcem (POLÁK 2005, 201sq.).

Základní podoba nádražní budovy z doby výstavby budovy po r. 1880 je zachycena na situaci objektu a kolejiště z roku 1893,⁶ (obr. 1) kde je zřetelně patrna hlavní budova již ve své hmotě s třemi rizality a krytým nástupištěm. Zobrazen je tu rovněž objekt vodárny čp. 305 ve své dnešní podobě. U výpravní budovy nejsou ovšem zakresleny boční přístavky pocházející z konce 90. let. Celkový charakter původní stavby dokresluje rovněž fotografie Vršovic, patrně z r. 1898 (RAIS/TUREK 1898, obrázek na str. 137), zachycující ještě celé jednopatrovou stavbu nádraží se štíty nad rizality členěnými uprostřed okulem, další detaily fasád nejsou zcela zřetelné. Motiv trojice vertikálních oken v horním patře rizalitů z nástavby z let 1898–99 stejně jako nadpraží dvou okének přímo pod štíty věží vykazuje naopak ve srovnání s klasickým okulem u původní stavby již slohové rysy secese. Srovnání je dobře patrné na uliční fasádě, kde původní stav s okulem je dochován ve štítu nižšího středního vstupního rizalitu.

Je patrné, že přístavba z l. 1898–99 výrazně zvýšila monumentalitu a členitost budovy důrazem na schodištvé věže (rizality) i na rozšíření o boční přízemní části. Slohově velmi čistý neorenesanční charakter architektonických prvků s výraznými profilovanými archivolty a záklenků oken a vstupů zejména v přízemí v zásadě odpovídá typu, který známe z nádražních budov ze 70. a 80. let 19. století, zejména z některých staveb Severozápadní nebo Buštěhradské dráhy,⁷ ale i slohově je často uplatňovaným prvkem v architektuře této doby. Na budově ve Vršovicích nejsou použity zejména výrazné prvky segmentových nadpraží oken a výrazných bosovaných nároží, které jsou příznačné pro další nádražní budovy na této trati a pocházejí z 80. let 19. století, jako např. v Hostivaři nebo v Uhříněvsi. Slohový vývoj nádražní budovy dobře dokládá rovněž autenticky dochovaná stavba drážního vodojemu čp. 305 v areálu vršovického nádraží (obr. 2, 3), současná s původní stavbou hlavní budovy a zachycená již na situaci 1893.⁸ V závislosti na funkčním určení jsou zde u administrativní části stavby uplatněny čistě neorenesanční prvky a členění, totožné s hlavní budovou, zatímco fasádu střední provozní části člení široké ploché segmentové záklenky, běžné u řady železničních staveb této doby. Z těchto skutečností lze zároveň soudit, že neorenesanční charakter hlavní budovy byl dán již její stavbou v 80. letech.

V zásadě secesní cítění doby kolem r. 1900 se výrazněji uplatnilo spíše v některých detailech na výše zmíněných prvcích horního patra schodištvých věží (rizalitů) a zřetelně i na pojetí nosných

6 Stavební archiv MČ Praha 10, čp. 304, 305.

7 Např. nádraží v Praze-Jinonicích, 1872.

8 Viz pozn. 6.

sloupků nástupiště, jejichž vylehčená secesně citěná konstrukce (obr. 4) nahradila starší konstrukci z 80. let, u níž při nedostupnosti původních plánů⁹ *per analogiam* předpokládáme klasické litinové sloupky s hlavicemi a nástavcem jako u většiny nádražních staveb z této doby.

V r. 1913 byl postaven ocelový most s parabolickou příhradovou konstrukcí přes kolejíště nádraží v Moskevské ulici, vyprojektovaný a postavený strojírnou bratří Prášilů, který dodnes plní svou funkci. V poválečném období prodělala budova některé architektonicky nepřilíživé úpravy, jako byla především rozsáhlá přízemní přístavba před vstupní fasádou, odstraněná při rekonstrukci, a zjednodušující zásahy u oken v patře. Tato přístavba není doložena dochovanou projektovou dokumentací, avšak podle mapy z let 1958–60 v měřítku 1:2000 uložené v archivu MČ Prahy 10¹⁰ je zřejmé, že budova byla v této době dochována a zakreslena v původním rozsahu úprav z let 1898–99 doloženém zachovanou situací z r. 1893,¹¹ tj. bez citované přístavby, jejíž datum vzniku nelze spolehlivě doložit.

Na nedostatek historických dokladů narážíme rovněž u přízemního přístavku na pravé straně fasády k nástupišti se sedlovou střechou a nízkým trojúhelným štítem, který byl rovněž odstraněn při rekonstrukci nádraží. Pro jeho historický původ mluví jak jeho stavební charakter, blízký tradičnímu typu drobných provozních staveb ze závěru 19. století, jak je patrné např. na archívním snímku z r. 1968 (BEČKOVÁ 2009, obr. 109), tak i fakt, že lokalizací historicky navazoval na starší drobnou stavbu, zachycenou na jeho místě již na situaci z r. 1893 (viz obr. 1) i v r. 1911.

Osud historické budovy nádraží měla uzavřít koncepce přestavby pražského železničního uzlu schválená v r. 1960 (HONS 2005, 74sq.). V rámci této koncepce (mimo například postavení nové odbavovací haly Hlavního nádraží, plánované zrušení Masarykova nádraží či novostavby nádraží v Libni) měla být zcela přestavěna i stanice Vršovice spolu s realizací nové budovy situované vpravo v prostoru před dnešní budovou v Ukrajinské ulici. Tuto situaci se zákresem nové stanice zachycuje výše citovaná mapa z r. 1960, včetně nově řešené úpravy okolí.¹² Poté, co tento záměr nebyl uskutečněn, došlo k některým úpravám stávající nádražní budovy, především vybudování krytých vnějších nástupišť.

Z dosud uvedených skutečností i z dostupných, byť omezeně dochovaných mapových podkladů vychází tedy určitá základní představa o stavebním architektonickém vývoji budovy. Jejím jádrem je hlavní patrová stavba z doby po 1880 se středním rizalitem a krajními schodišťovými věžemi



Obr. 6. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, hlavní průčelí před obnovou, s přístavbou čekárny. Na fasádě přízemí patrný stopy po původním architektonickém členění, stav 2002 (foto K. Fink).



Obr. 7. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, hlavní průčelí po obnově fasád 2009, celkový pohled, stav 2009 (foto K. Fink).

⁹ Tyto plány se zatím nepodařilo dohledat.

¹⁰ Archiv MČ Praha 10, nedatovaná mapa označená jako PRAHA 13 nemohla vzniknout po r. 1960, kdy bylo zavedeno nové číslování obvodů 1–10.

¹¹ Archiv MČ Praha 10, situace k projektu pro přestavbu a prodloužení překladového peronu v areálu nádraží z r. 1893 (Project für die Überstellung u. Verlängerung.....) – viz pozn. 6.

¹² Nové příjezdové komunikaci měl padnout za oběť například i pozoruhodný objekt bývalé rafinerie cukru čp. 216 z r. 1902 – viz BERAN/VALCHÁŘOVÁ 2007, 137.

Obr. 8. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, obnovený prostor haly s hlavním vstupem po obnově 2009 (foto P. Havlík).



Obr. 9. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, hala před obnovou s průhledem do zbožené přístavby čekárny, stav 2002 (foto K. Fink).



(rizality), ovšem bez jejich horního patra a bez bočních přízemních přístaveb, doplněných v letech 1898–99. Z charakteru dnešního interiéru lze soudit, že řada původních interiérových prvků byla doplněna právě v této době. Přístavba čekárny a drobná přístavba při nástupišti z doby po 1960 byly zbořeny při poslední rekonstrukci, která v zásadě obnovila stav objektu z přestavby z l. 1898–99.

Nádražní budova se do ulice uplatňuje monumentálně koncipovanou fasádou, ve středu zdůrazněnou trojosým rizalitem zakončeným štítem, na stranách lemovanou převýšenými příčně zastřešenými nárožními partiemi, které o patro vystupují nad střední část budovy. Hmotu budovy do ulice doplňuje na pravé straně nižší přízemní trojosá přístavba, na straně ke kolejišti jsou předstupující přístavby symetricky po obou stranách nástu-

piště. Přízemí včetně přístavků u nástupišť člení v ploše pásová bosáž odpovídající pilastrovému členění nároží v patrech hlavní budovy. Okenní a dveřní otvory přízemí jsou výrazně členěny záklenským lemovaným širokou profilovanou archivoltoou ve vrcholu s klenákem. Fasáda prvního patra vychází z kordonové římsy a probíhající podokenní římsy oblomené v místech okenních parapetů. Mírně segmentová okna pater mají profilovaná orámování, v horním patře schodištvých věží (rizalitů) uliční fasády jsou situovány trojice prostě zaříznutých vertikálních oken.

Sedlová střecha střední části budovy mírně předstupuje na vysazených trámech s dekorativním zakončením. Plochoštopé interiéry v hlavních vstupních prostorách jsou vnitřně členěny výraznou obíhající podstropní římsou.

U hlavní budovy probíhá mezi oběma přístavky zastřešené nástupišť nesené zdvojenou litinovou konstrukcí a nástavci s vloženými kruhovými motivy (obr. 4). V prostoru krytého nástupišť je dochována původní tabulka s označením nadmořské výšky (obr. 5).

Provozní budova s vodojemem čp. 305 je situována na protilehlé straně kolejiště proti hlavní budově čp. 304 (obr. 2, 3). V přízemí byl kotel pro vytápění a eventuální ohřev vody v nádrži. Vodojem byl napájen, stejně jako výtopy, drážním vodovodem s průmyslovou vltavskou vodou. Vodojem sloužil pro parní provoz a po jeho ukončení byl využíván pouze jako drážní vodovod, dnes plní funkci skladiště (JÁSEK/BENEŠ 2000, 58–59).

Drobnější objekt provozní budovy je výrazně architektonicky členěn především s ohledem na funkční určení jeho jednotlivých částí, z nichž dominuje zvýrazněná hmota vodojemu. Nižší střední partii členěnou třemi dodatečně vyzděnými segmentovými vstupy a nadokenními římsami zakončují na obou nárožích méně převýšené části, z nichž levá krajní je svou architektonickou skladbou – kordonová římsa, nárožní pilastry a okulus ve štítu stavby – analogická neorenesančnímu členění hlavní budovy. Předsazená střecha je nesená trámy s dekorativním zakončením. Pravá nárožní část s bývalým vodojemem je řešena odlišně, horní patro budovy je předsazeno pásem drobných dekorativních krakorců zdobených obloučkovým vlysem, který nese patro ukrývající vlastní vodojem. V zadní části vystupuje nad střechu široký polygonální komín z režných cihel za-

končený římsou. Interiér provozní budovy je dochován s původními prvky stavebního vybavení i technologie včetně vlastního vodojemu. Tato stavba teprve čeká na svou opravu.

K dnešní rehabilitaci architektonických a historických hodnot výpravní budovy nádraží i jejích interiérů přispěla velkou měrou její rekonstrukce provedená v několika navazujících etapách zahrnujících i projektovou přípravu v letech 2003–2009. Z předložených variant rekonstrukce, které předpokládají zachování přístavby před hlavním průčelím nebo jeho nahrazení transparentní novostavbou pohledově nekonkurující původní budově, byla zvolena varianta třetí odstraňující přístavbu a začleňující její stávající funkce do rámce vnitřně rehabilitované historické budovy (obr. 6, 7). Vycházela tak z původního stavu a charak-



Obr. 10. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, hlavní vstup a vstupní rizalit po obnově 2009 (foto P. Havlík).

teru budovy z let 1898–99 a byla vedena snahou očistit architekturu i její veřejný interiér od pozdějších rušivých a degradujících zásahů (obr. 8, 9). Současně s ní proběhla i modernizace přílehlého kolejiště a jeho funkční propojení s historickou budovou. Positivem a podmínkou úspěchu této rehabilitace byla především těsná spolupráce investora a projektanta se zástupci památkové péče, která umožnila citlivou obnovu vlastní architektury a pláště stavby i obnovu interiéru včetně příznačných autentických prvků jeho vybavení a mobiliáře.¹³

Důležitým a nejpatrnějším výsledkem a přínosem rekonstrukce exteriéru nádraží byla obnova původního stavu hlavní fasády při ulici, kde byla zbořena dodatečná novodobá rušivá přízemní přístavba, a celé průčelí se tak opět uplatňuje sjednoceně ve své monumentální symetrické kompozici s dominujícím středním trojosým rizalitem, v jehož ose je umístěn hlavní vstup (obr. 10). Součástí obnovy fasády bylo dále doplnění chybějících prvků architektonického členění osekávaných při předchozích novodobých úpravách, především u hlavního vstupu (kamenné stupně) a u bočních křídel, okenní orámování profilovanými šambránami v patře provedenými ve shodě s dochovanými prvky na fasádě obrácené ke kolejišti (obr. 2).

Řada z těchto chybějících prvků, zejména původní půlkruhové záklenky a šambrány nadpraží oken v přízemí a původní pásová rustika, byla obrysově čitelná i při pozornějším pohledu na fasádu před její obnovou v rozdílné struktuře povrchu a barevném charakteru omítek v těchto místech.

Nedílnou součástí rekonstrukce budovy je i obnovený střešní plášť respektující plně původní charakter a integritu plochy střešních bez dodatečných rušivých vikýřů. Doplněno a obnoveno bylo rovněž zčásti porušené či chybějící členění na bočních fasádách včetně fasád původních bočních přízemních přístavků z r. 1899 a fasáda objektu obrácená ke kolejišti¹⁴ včetně odstranění

¹³ Postup projektu i vlastní realizace jsou doloženy ve spisové složce v NPÚ Praha, vč. všech odborných vyjádření k průběhu prací. Za cenné konzultace a připomínky děkuji Miloši Tinsovi (NPÚ Praha).

¹⁴ Obnoveny a znovu provedeny v původní formě a profilaci byly i některé další fyzicky dochované prvky architektonického členění, které ale byly součástí uvolněné či narušené omítky v těchto místech, především u bočních přístavků a na střední části fasády v patře.

Obr. 11. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, obnovený prostor odbavovací haly s pokladnami, stav 2009 (foto P. Havlík).



Obr. 12. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, obnovený prostor odbavovací haly s průhledem k nástupištím, stav 2009 (foto P. Havlík).



dalších trojdílných oken v horním patře schodišťových věží. Na obnovu pláště navazuje důsledná oprava a repase okenních a dveřních výplní, úprava a doplnění novými prvky, provedenými dle původních vzorů (detaily jejich profilace a kování). Byla rovněž provedena obnova zastřešení původního nástupiště repasí ocelových trámových prvků a nosných pilířků, došlo k výměně dřevěného podhledu nástupiště včetně původní profilace příslušných částí.

V interiéru vstupních prostor čekárny a haly s pokladnami byla odstraněna mladší vložená příčka, a tím obnoven původní prostor vymezený jednotným štukovým podstropím, orámováním a římsou, která byla opravena a spolu s ní byly doplněny i další poškozené původní štukové prvky (obr. 8).

Rovněž byl restaurován prostor pokladen s původními výplňovými prvky výdejních okének, zábradlím a madly. Interiér s repasovanými dveřními a okenními výplněmi nebo jejich replikami byl doplněn výměnou některých dodatečně novodobě nahrazovaných typizovaných dveří historickými replikami a v soklové zóně stěn bylo obnoveno dřevěné obložení (obr. 9, 11). Interiér doplňuje nová dlažba s motivy kruhových geometrických dekorativních růžic, která v duchu původní architektury výtvarně a pohledově sjednocuje celý prostor. Hala je doplněna systémem jednotně řešeného osvětlení prostřednictvím prvků, které vycházejí z dochovaného původního vzoru a plně odpovídají charakteru a poslání objektu (obr. 12).

Repasován byl rovněž prostor schodišť, přičemž původní zábradlí bylo sejmuto a po opravě znovu osazeno. Nové vstupní dveře z uliční fasády byly provedeny jako kopie historických dveří zachovaných v budově.

V citlivém prostoru krytého nástupiště na fasádě budovy byla restaurována původní dekorativně orámovaná deska s uvedením nadmořské výšky z poslední čtvrtiny 19. století a plně odpovídající typu známému i z jiných pražských nádraží této doby.¹⁵ Při obnově byla restaurována původní deska s německým textem, její dodatečná česká verze byla umístěna samostatně nad ni, v konstrukční náznakové formě (obr. 3).

Interiér nástupiště autentickým způsobem doplňují restaurované nádražní hodiny z meziválečného období (obr. 13). Kladem celého pojetí interiéru je i umístění původních dřevěných lavic na nástupišti a v prostoru čekárny, kde zmíněné prvky plně korespondují s charakterem prostoru a dotvářejí jeho přirozené prostředí a atmosféru.

Lze proto konstatovat, že rekonstrukce vršovického nádraží optimálním způsobem zhodnotila jeho kvality a je příkladem, který by mohl být svým citlivým přístupem i nadějí pro podobná řešení do budoucna. Obnova historické budovy je zároveň součástí úpravy celého prostoru nádraží s kolejíštěm a vnějšími nástupišti, které svým technickým a funkčním řešením adekvátně vyjadřují



Obr. 13. Praha 10-Vršovice, čp. 304, nádraží, restaurované exteriérové hodiny na nástupišti, neznámá firma, 30. léta 20. stol., stav 2009 (foto P. Havlík).

¹⁵ Např. na nádražích Bušetěhradské dráhy v Jinonicích a na Zličíně (1872) nebo na dvojnádraží Turnovské a Rakouské severozápadní dráhy ve Vysočanech (1872–73). Tyto typizované desky se samostatně vyjímatelným polem s vlastním číselným údajem byly ve své textové části – Seehöhe 206. 625. Meter – různým způsobem následně zčešťovány a v původní neupravené formě se většinou nedochovaly.

specifickou funkci industriálního prostředí. Tato funkčně i architektonicky zdůvodněná heterogenita a odlišnost forem historické budovy a nových částí vytváří smysluplný celek představující moment postupného historického narůstání a architektonického vývoje celku.

Odtud vychází i další příznivý aspekt, a to jak z památkového hlediska, tak také z pohledu objektu jako industriálního areálu. Je to důraz na situaci „technologického toku“, tedy plynulé kontinuity funkce, který v tomto případě rovněž nelze pominout. V jeho rámci jsou chronologicky zachovány jak čistě historické a památkové hodnoty stavby, tak i novější prvky technologického charakteru umožňující a zajišťující zachování a pokračování železniční funkce, a tím i zpětné zhodnocení technických památkových kvalit této architektury pro budoucí generace.

LITERATURA

- HONS 1961 — Josef HONS: Šťastnou cestu. Vyprávění o pražských nádražích. Praha 1961.
JÁSEK/BENEŠ 2000 — Jaroslav JÁSEK / Jaroslav BENEŠ: Pražské vodní věže. Praha 2000.
POLÁK 2005 — Milan POLÁK: Praha a železnice. Nádraží, nádražička a zastávky. Praha 2005.
RAIS/TUREK 1898 — Karel RAIS / Antonín TUREK (eds.): Politický a školní okres Vinohradský a paměti i rozvoj národních jeho škol. Vydáno péčí C. K. okresní školní rady na Král. Vinohradech. Královské Vinohrady 1898.
BERAN/VALCHÁŘOVÁ 2007 — Lukáš BERAN / Vladislava VALCHÁŘOVÁ (eds.): Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy. Průvodce. Rozšířené vydání, Praha 2007.
BEČKOVÁ 2009 — Kateřina BEČKOVÁ: Zmizelá Praha. Nádraží a železniční tratě (zaniklé, proměněné a ohrožené stavby), Praha 2009.

SUMMARY

Reconstruction of the railway station at Vršovice

Contribution to the history and reconstruction of railway architecture in Prague

Keywords — Prague – Vršovice railway – 19th century – railway architecture – general reconstruction – problems of heritage preservation

The author summarises general problems of industrial architecture – historic railways and railway buildings, their state and possibilities of so far limited heritage management and actual efforts of NPÚ Prague in this field. He names a number of these specific objects, which recently were proclaimed or proposed a heritage monument. He also mentions some building and technological problems including a necessary modernisation of their practical utilisation, which make their preservation difficult. One of the objects, which is a good example of the quality and importance of the railway architecture and also of its sensible reconstruction, is the railway station at Vršovice in Prague. The original building from the 1880s with Neo-Renaissance annex in 1898–99, was supposed to be replaced by a new building, which was not realised. The historic railway station building therefore survived with some degrading recent additions and interventions from after 1960. Also other late 19th century objects from the whole station complex survived intact, mainly the former water works and the heating plant. The author discusses in detail the reconstruction in 2003–2009, which included the substance restitution of the building by clearing out the later additions, the renovation of the facade with a partial reconstruction of the architectural elements and the renovation of the interior including the restoring of the original art – technical features. This renovation completed under close cooperation with the NPÚ Prague can be perceived as one of the most successful actions of this type lately in Prague.

English by Linda and Patrick Foster

Příspěvek je výstupem institucionálně financovaného výzkumného záměru MK 0750323304 (2007–2011) „Odborné poznávání, vědecké hodnocení, dokumentování a evidence kulturního dědictví 19. a 20. století“, dílčího úkolu 401 „Územní plošný a oborový výzkum industriálního dědictví“.

Jan Jakub OUTRATA
Národní památkový ústav v hl. m. Praze
Na Perštýně 12, 110 00 Praha 1
outrata@praha.npu.cz