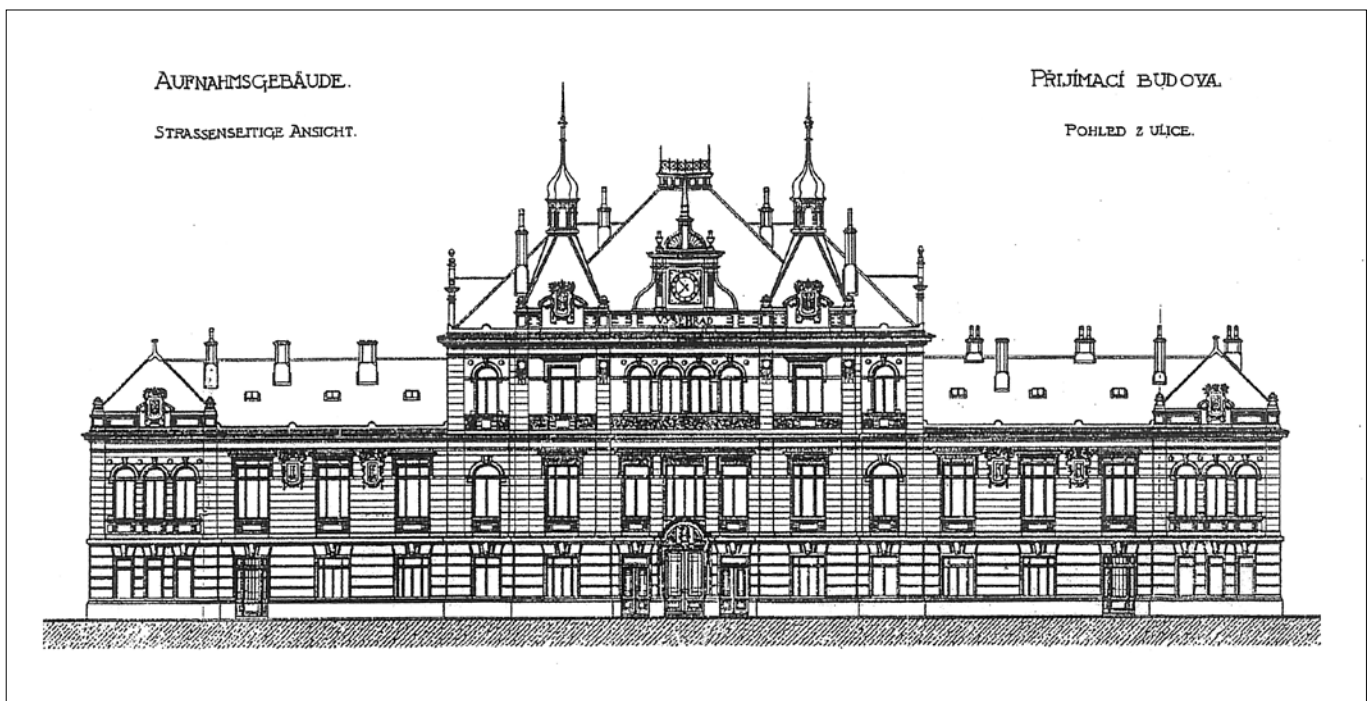
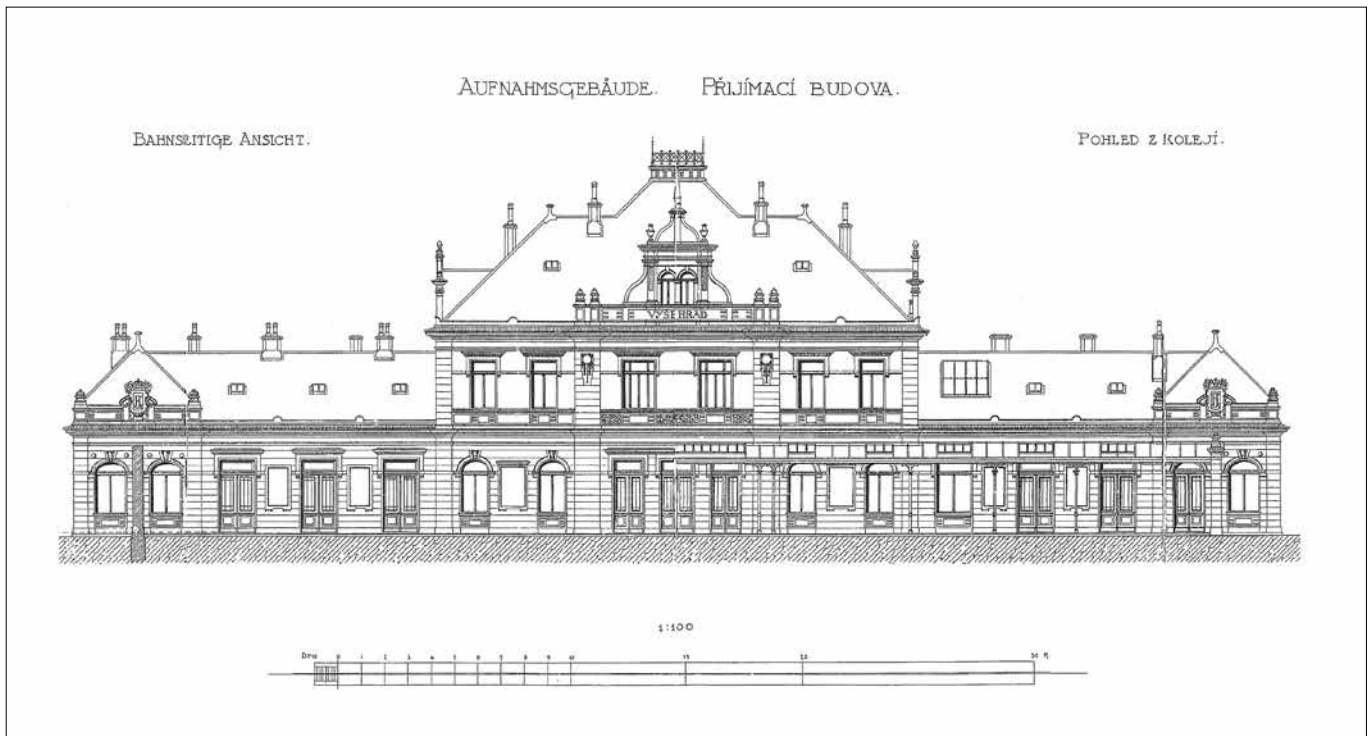
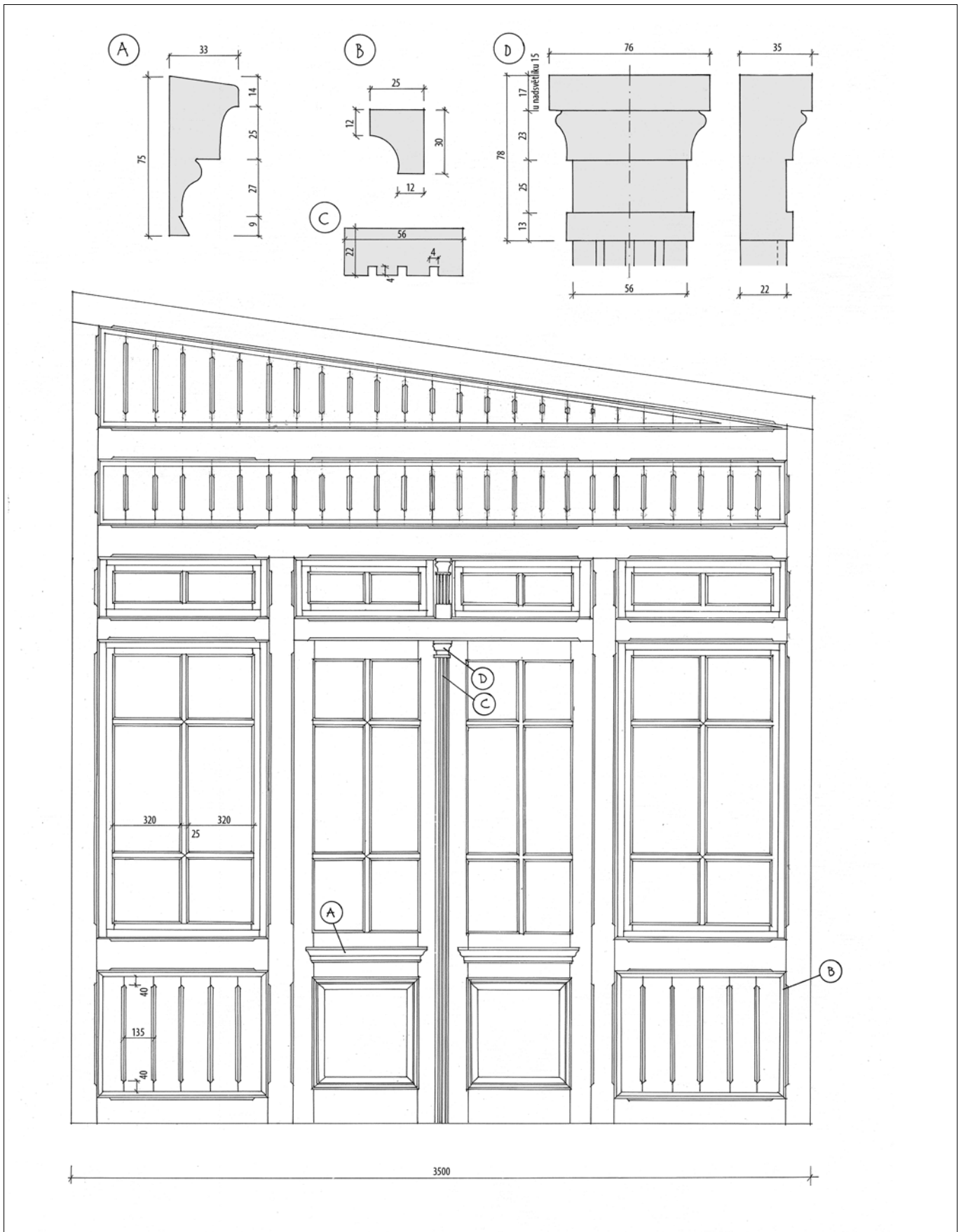


Obr. 2. Praha 2-Vyšehrad, čp. 86, Svobodova 2. Kopie původního plánu uliční fasády objektu z roku 1904 (uloženo v dokumentačních fondech NPÚ ÚOP PR, digitalizace a úprava autorka, 2015).

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).





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 plně dolní části postranních polí a dveřní klapačky v měřítku 1 : 1 (zaměření a digitalizace autorka, 2016).