

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 výplň objektů prováděnou v minulých letech. Dokumentace je obzvláště 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