



Obr. 10. Karlův Hrádek u Purkarce, archeologický výzkum, foto: autor, 2021

- 1 KOVÁŘ, Daniel, *Tvrze, hrady a zámky Českobudějovicka*, České Budějovice 2011, s. 170–174.
- 2 NPÚ, ÚOP v Českých Budějovicích, specializovaná spisovna plánové dokumentace, PD 10373, *Karlův Hrádek u Purkarce, konzervace a zajištění zříceniny, I. etapa*, MURUS – Monumenta renovamus, s. r. o., České Budějovice, září 2013.
- 3 NPÚ, ÚOP v Českých Budějovicích, specializovaná spisovna plánové dokumentace, PD 12382, *Karlův Hrádek, Purkarec – konzervace a zajištění zříceniny*, Ateliér Heritas, s. r. o., České Budějovice, říjen 2018.
- 4 Citovány formulace Josefa Štulce z metodické publikace SOKOL, Jan – DURDÍK, Tomáš – ŠTULC, Josef, *Ochrana, údržba a stavební úpravy zřícenin hradů*, příloha časopisu Zprávy památkové péče, Praha 1998, s. 6.

Obnova historické budovy školy ve Vimperku

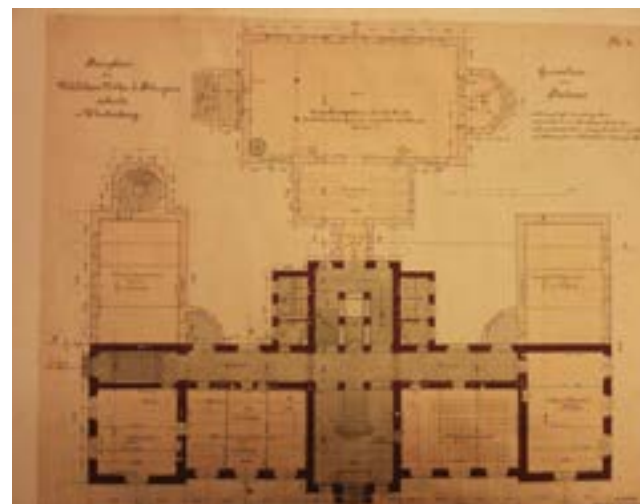
Petr Kotrba

Základem moderní památkové péče je úcta k historickému originálu. Zachování autentických materiálů, konstrukcí, prvků, úprav povrchů, dispozice či urbanistického konceptu je jejím primárním úkolem. Přijmeme-li tento předpoklad, pak při hodnocení záměrů obnovy památek není možné formálně ani metodicky rozlišovat např. mezi zámekem, kostelem, venkovskou usedlostí či budovou školy. Nemovité kulturní památky jsou evidovány v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky. V současné době je v něm zachyceno více než 41000 objektů, z toho je 294 škol. Pro srovnání s objekty jiného charakteru lze uvést, že na území ČR je evidováno např. 1098 zámků, 670 hradů a zřícenin, 308 radnic či 231 klášterů.

V roce 2018 byla ukončena obnova budovy základní školy ve Vimperku (Pražská čp. 167). Velkoryse koncipovaná budova je nemovitou kulturní památkou od roku 2008. Je situována na hranici vimperské městské památkové zóny a zůstává pohledově exponovanou dominantou městského parku v sousedství historického centra. Budova bývalé dívčí měšťanské školy byla postavena v letech 1897–1899 vimperským stavitelem Franzem Tickem dle návrhu významného českoněmeckého architekta a pedagoga na Vyšší průmyslové škole v Plzni Victora Schwerdtnera (1846–1926).¹ Jednalo se mimo jiné o autora

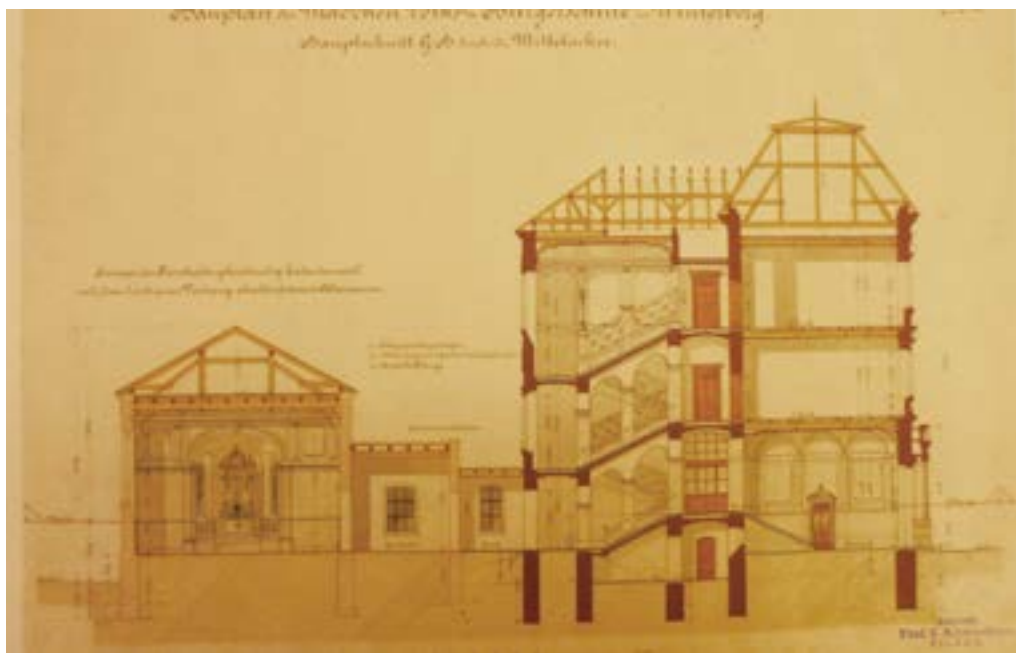


↑ Obr. 1. Vimperk, měšťanská dívčí škola, plán uliční fasády, Victor Schwerdtner, 1897, zdroj: SOKA Prachovice, Archiv města Vimperk, Dívčí měšťanská škola, školní kronika 1896–1915, příloha



← Obr. 2. Vimperk, měšťanská dívčí škola, půdorys přízemí, Victor Schwerdtner, 1897, zdroj: SOKA Prachovice, Archiv města Vimperk, Dívčí měšťanská škola, školní kronika 1896–1915, příloha

budovy Městského (dnes Jihočeského) muzea v Českých Budějovicích, luteránského evangelického kostela tamtéž či obecné školy v Nové Bystřici.² Z císařského otisku mapy stabilního katastru z roku 1837 lze vyčíst, že prostor dnešního parku byl tehdy částí dále neurbanizované volné krajiny. Výstavbou budovy školy tak byl v daném prostoru položen



↑ Obr. 3. Vimperk, měšťanská dívčí škola, řez, Victor Schwerdtner, 1897, zdroj: SOKA Prachatice, Archiv města Vimperk, Dívčí měšťanská škola, školní kronika 1896–1915, příloha

zásadní urbanistický základ městského parku a nástupního prostoru potenciální promenády podél řeky Volyňky. Rozvoj školství ve druhé polovině 19. století byl významným impulsem pro masivní výstavbu chybějící infrastruktury školních budov, obvykle doprovázený zásadními urbanistickými vstupy do autentické struktury nejenom historických center měst a obcí.

Budova školy ve Vimperku byla postavena pro školské potřeby a k tomuto účelu slouží doposud. Město Vimperk, vlastník objektu, před několika lety zahájilo jeho postupnou rekonstrukci, která spočívala zejména ve výměně oken (2008–2016) a obnově střešního pláště a fasády (2017–2018). Došlo rovněž k obnově omítek v interiéru (2016–2018), kde se na chodbách a schodištích dochovaly fragmenty původní zdobné výmalby s geometrickými a rostlinnými motivy. Ta byla s ohledem na náročný provoz objektu plně restaurována jen v části prostorů, například na stropě vstupní haly. K financování projektu regenerace objektu město kromě vlastních zdrojů využilo i dotace z externích veřejných zdrojů (Ministerstva kultury ČR a Jihočeského kraje).

Obnova střešního pláště proběhla standardním způsobem, zahrnujícím zachování původní konstrukce krovu, její tesařskou opravu, chemickou sanaci a nahrazení stávajících dožilých azbestocementových šablon vláknocementovými českými šablonami v grafitovém odstínu. Rovněž obnova fasády byla realizována metodicky nijak nevybočujícím postupem, koncentrovala se na odstranění nesoudržných vrstev a jejich nahrazení novou vápennou omítkou s hladkou štukovou povrchovou úpravou. Většina plastických prvků fasády (římsy, šambrány a podobně) byla zachována, případně doplněna či obnovena v profilaci shodné s původní. Koncept řešení barevnosti a tektonického členění fasády se opíral o výsledky průzkumu dochovaných vrstev fasádních nátěrů a jejich konfrontaci s dokumentací původního architektonického návrhu. S ohledem na velký rozsah plochy fasády, náročnou dostupnost pro běžnou údržbu i exponovanost nepříznivým povětrnostním vlivům byl aplikován tomuto odolnější silikátový fasádní nátěr, který je stejně jako vápno na minerální bázi. Ostatně doba vzniku stavby koresponduje s obdobím, kdy se silikátové nátěrové hmoty začaly aplikovat na stavby (silikát byl patentován roku 1878).

Rekonstrukce fasády přinesla několik zajímavých poznatků. V době stavby byla v suterénu objektu, v úrovni parapetu oken, na celou šíři zdiva a po jeho celém vnějším obvodu



↑ Obr. 4. Vimperk, Pražská čp. 167, základní škola, uliční fasáda na počátku obnovy, foto: autor, 2017

aplikována živičná izolace. S ohledem na rozsah vlhkostních map v soklové části zdiva bylo zřejmé, že při stavbě provedená živičná hydroizolace je i přes své stáří z větší části funkční, a proto nebyl důvod na tomto stavebně-technickém řešení něco měnit. Přesto byla na základě požadavku investora v soklové části zdiva použita trasová sanační omítka. Účinnost tohoto opatření prověří čas. S ohledem na mocnost soklového zdiva a míru jeho kontaminace minerálními solemi lze předpokládat, že účinnost technologie bude těmito faktory výrazně limitována. V době realizace původní živičné hydroizolace se nejednalo o nějaký novátorský experiment, historicky byla aplikace živice jako hydroizolace zdokumentována již i na výrazně starších objektech. Jako standardní technologické řešení se však začala používat spíše až na počátku 20. století, což bylo dáno dosaženou mírou poznání fyzikálních vlastností potřebných surovin, jejich dostupností, specifikací technologie výroby a vlastní aplikace. Problémy s hydroizolací staveb se do té doby řešily spíše praxí ověřenými postupy a za pomoci v té době dostupných a známých technologií. Zejména se jednalo o udržování stabilních vlhkostních poměrů staveb, tj. jejich průběžným temperováním, odvětráním okny nebo průduchy v podlaze, stěnách, druhotně i komínovými průduchy. Mnohému jistě dopomohla i průběžná údržba, lokální obnova vápenných omítek a nátěrů, které absorbovaly minerály obsažené ve vztlínající zemi vlhkosti. Dosažení potřebného udržitelného vlhkostního režimu se často přizpůsobovala nejenom konstrukční řešení staveb (včetně zřizování záchytných jímek – studní) či úpravy terénu v jejich okolí, ale i struktura a dispozice objektů. Kupříkladu větrané sklepy či suterény plnily nepřímo i funkci vložené vzduchové hydroizolační vrstvy. Jistou míru vlhkosti navíc nelze u historických objektů a jejich konstrukcí vnímat pouze negativně. Přílišné vysušení historických konstrukcí s sebou nese riziko urychlení degradace použitých materiálů.

V průběhu snímání nesoudržných vrstev omítek fasády vimperské školy se podařilo zjistit, že některé stávající okenní otvory byly původně koncipovány jako dveřní, včetně položení kamenného prahu, a teprve následně dozděny do dnešní podoby a funkce. Některé otvory byly dokonce zazděny zcela. Tyto úpravy byly zřejmé zejména v parteru a patře objektu. Původní záměr předpokládal – jak je ostatně patrné i z původní projektové dokumentace – výrazně rozsáhlejší objekt. Směrem do parku byla projektována dvě

krajní křídla budovy a ve střední části byla hlavní budova propojena spojovací chodbou se samostatnou budovou tělocvičny a kaplí. K realizaci další etapy již nedošlo a zasklené otvory tak zůstanou pouhou upomínkou příprav na dokončení původního ambiciózního návrhu.

V obecné rovině je možné shrnout, že každá stavba (a památka tím spíše) je i jistou formou interaktivní edukační pomůcky, která nám pomáhá pochopit, jak se v době jejího vzniku žilo, jak lidé uvažovali, kde hledali inspiraci pro své návrhy, jaké řemeslné zručnosti či technologické úrovně dosáhli. V garanci uchování a zprostředkování tohoto poznání nejenom odborné veřejnosti pak lze spatřovat nezastupitelný smysl moderní památkové péče.



↑ Obr. 5. Vimperk, Pražská čp. 167, základní škola, uliční fasáda po obnově, foto: autor, 2019

← Obr. 6. Vimperk, Pražská čp. 167, základní škola, detail zazděného dveřního otvoru a původní živěné izolace, foto: autor, 2017



1 Schwerdtnerovy plány jsou uloženy ve Státním okresním archivu Prachatic, Archiv města Vimperk, Dívčí měšťanská škola, školní kronika 1896–1915, příloha (plány, stavební deník z let 1897–1899), *Bauplan Mädchen Volks- und Bürgerschule in Winterberg*, Pilsen 1897. Prameny zachytil MÜLLER, Jan, *Vimperk, Pražská čp. 167 – základní škola. Historický průzkum*, Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích, PD 8809.

2 Srov. VOSTŘELOVÁ, Věra – LAŠTOVIČKOVÁ, Věra – VYBÍRAL, Jindřich, *Cizí dům? Architektura českých Němců 1848–1891 / Ein fremdes Haus? Die Architektur der Deutschböhmen 1848–1891*, Praha 2015, katalog je dostupný online na <https://cizidum.umprum.cz/cz/home/architect/605> [1. 10. 2019]. Je zde mylně uvedeno, že se Schwerdtnerův plán týkal vimperské chlapecké školy.

Pohřební kočár na židovském hřbitově v Jindřichově Hradci

Blanka Rozkošná

Kočáry, jak je dnes chápeme, se vyvinuly nejspíše v Uhrách, v písemných pramenech je tento typ jednoduchého lehkého vozu s natáčivou přední osou, dvířky a stupátky poprvé doložen roku 1487 v obci Kocs nedaleko dnešního Györu, kudy vedla cesta z Budapešti do Vídně. Odtud se také nejspíše dochovalo označení tohoto vozu jako kočár (německy *Kutsche*, francouzsky *coche* nebo anglicky *coach*).¹ S jejich používáním je spojeno zrychlení dopravy osob, které trvalo po dobu následujících čtyř století.² Od pozdního středověku se stavěly pro potřeby panovníků a jejich doprovodu slavnostní zdobené kočáry určené k reprezentaci. V Evropě jsou dva nejstarší zcela dochované slavnostní kočáry prezentované v pevnosti nad městem Coburg v Bavorsku.³ Nejstarším kočárem v Čechách je zlatý eggenberský vůz z roku 1638, který je možné vidět na zámku Český Krumlov.⁴

Bohatě zdobené, nádherné, ale těžké karosy vyráběné v 17. a 18. století vystřídaly v 19. století moderní lehčí kočáry, vznikaly nové tvary cestovních i městských vozů a stavěly se také kočáry pohřební. Pohřební vozy se v prostředí venkovských židovských obcí vyskytovaly běžně a prakticky se používaly ještě v meziválečném období. Některé jsou proto známy z fotografií – například v Polné. V důsledku válečných a zejména poválečných událostí většina z nich zanikla, sloužily k různým účelům, většinou byly zničeny, nelze vyloučit ani jejich vývoz do zahraničí. Do současnosti se v Čechách dochovalo jen pět exemplářů židovských pohřebních vozů. Vedle kočáru jindřichohradeckého jde o pohřební kočár z Brandýsa nad Labem (za kulturní památku byl prohlášen koncem roku 2011), který byl postaven nejspíše ve druhé polovině 19. století.⁵ Jsou to jediné dva kočáry dochované v autentické podobě a na původních místech. Kočár nacházející se původně na židovském hřbitově v Hořicích v Podkrkonoší byl počátkem devadesátých let 20. století převezen do márnice v Heřmanově Městci, kde je vystaven dodnes. Byl velmi poškozený a v současné době se jedná z velké míry o repliku původního kočáru. V moravském Mikulově je možné vidět v obřadní síni židovského hřbitova židovský pohřební kočár, který je zapůjčený ze slovenské Senice.

Další dva pohřební kočáry se nacházejí ve sbírkách Památníku Terezín. Jeden z nich původně patřil židovské obci v Bzenci, odkud pochází druhý, není známo. Pohřební kočáry byly za války z jednotlivých židovských obcí převáženy do terezínského ghetta, kde z nich byly odstraňovány zdobné prvky, a následně sloužily jako univerzální dopravní prostředek nejen pro převoz zemřelých, ale i pro dopravu starých a nemocných. Užívaly se též pro zavazadla a potraviny. Taženy bývaly lidmi.⁶



Obr. 1. Fotografie pohřebního kočáru zaslaná ve firemní nabídce plzeňské firmy Václava Brožíka židovské obci v Berouně, nedatováno, zdroj: NTM, Archiv pro dějiny průmyslu, obchodu a technické práce, rkp. Zdenka Chyliková, Václav Brožík a synové v Plzni