

objektem pravidelné restaurátorské péče, ideálně vždy v rozmezí cca tří let, v jejímž rámci by mělo docházet k podrobným prohlídkám a vyhodnocení aktuálního stavu památky. V těchto časových intervalech lze závčas odhalit případné vznikající problémy a jejich odstraněním pak předejít možné rozsáhlejší lokální degradaci objektu.

Príspevek vznikl v rámci Institucionální podpory na dlouhodobý koncepční rozvoj výzkumné organizace (DKRVO), financované Ministerstvem kultury, jako výstup výzkumného cíle Tematické průzkumy památek (99 H 3010 110).

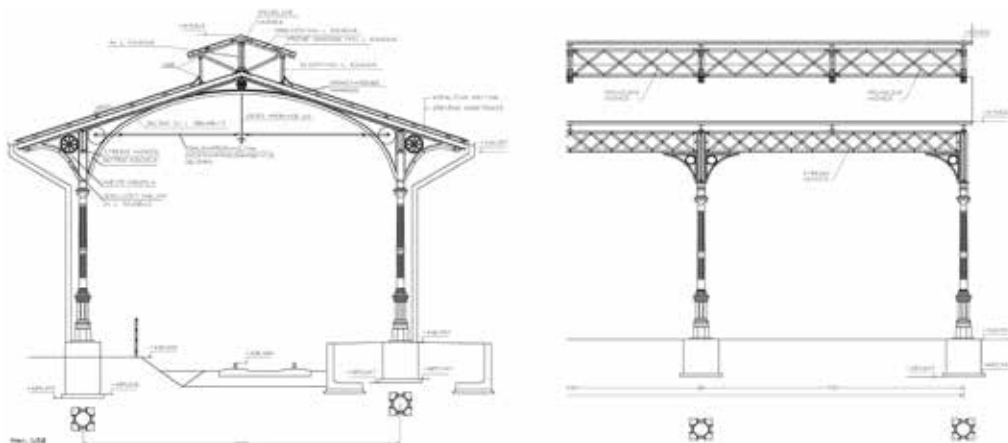
- 1 K tomu naposledy KOVAŘÍK, Viktor, Katalog II. II/03 Rytina se zpodobněním sloupu se sochou Panny Marie s Ježíškem (Madony plzeňské) na náměstí Republiky v Plzni a Katalog II. II/04 Sloup se sochou Panny Marie s Ježíškem (Madony plzeňské) na náměstí Republiky v Plzni, in: *Nad slunce krásnější. Plzeňská madona a krásný sloh*, JINDRA, Petr – OTTOVÁ, Michaela (edd.), Plzeň 2020, s. 384–387.
- 2 KOVAŘÍK, Viktor – ZAHRADNÍK, Pavel, Mariánský sloup na náměstí Republiky v Plzni. Ke vzniku a opravám památky ve světle archivních pramenů, *Památky západních Čech*, 2014, sv. 4, s. 69–84; ADAMCOVÁ, Kateřina – GLÁSEROVÁ LEBEDOVÁ, Zdeňka – KOVAŘÍK, Viktor – NEJEDLÝ, Vratislav – ZAHRADNÍK, Pavel, *Mariánské, trojiční a další světecké sloupy a pilíře v Plzeňském kraji*, Praha 2015, s. 252–256 a 272–290 (zde kompletní bibliografie).
- 3 K tomu např. MERGL, Jan, *Plzeňské pohledy a veduty čtyř století*, Plzeň 1995, č. k. 64, 69.
- 4 ŽIAKOVÁ, Pavla, *Restaurátorský průzkum. Mariánský sloup. Plzeň, náměstí Republiky*, Praha 2018. Součástí průzkumu jsou i níže uvedené průzkumy: KUNEŠ, Petr, *Plzeň. Mariánský sloup. Průzkum povrchových úprav a charakterizace materiálů*, a ŠTAFEN, Zdeněk, *Plzeň. Mariánský sloup. Petrografický průzkum*. Archiv restaurátorky Pavly Žiakové a Správa veřejného statku města Plzně.
- 5 ŽIAKOVÁ, Pavla, *Restaurátorský záměr. Mariánský sloup. Plzeň, náměstí Republiky*, Praha 2018. Archiv restaurátorky Pavly Žiakové a Správa veřejného statku města Plzně.
- 6 *Decades quatuor sacrorum anagrammatum, metrico artificio elaboratorum, honori urbis Plsnae dedicatae*, dostupné online: https://books.google.cz/books/about/Decades_quatuor_sacrorum_anagrammatum_me.html?id=jM1dAAAACAAJ&redir_esc=y [24. 03. 2022].

Obnova litinového přístřešku nad peronem horního nádraží v Karlových Varech

Lubomír Zeman, Národní památkový ústav,
územní odborné pracoviště v Lokti

Od roku 2015 do roku 2018 probíhala v Karlových Varech rekonstrukce železniční stanice Karlovy Vary. Přestože byla budova téměř 75 let v provizorním a značně zanedbaném stavu, byla cenným dokladem historického vývoje Karlových Varů a svědkem jejich závratné cesty mezi nejvýznamnější lázeňská centra světa.

Původní výpravní budova horního nádraží byla postavena v letech 1869–1870 společností Buštěhradské dráhy (Buschtährader Eisenbahn) na území tehdy samostatné obce Rybáře. Na stavbě jedné části Buštěhradské dráhy z Března do Karlových Varů se podílelo několik tehdejších špičkových odborníků železničního stavitelství, například Jan Muzika; plány k jednotlivým nádražním budovám vypracoval uznávaný odborník Josef Chvála. Výpravní budova karlovarského nádraží měla tři dvoupodlažní pavilony spojené dvěma přízemními spojovacími částmi. Jako řada ostatních nádraží Buštěhradské dráhy dostala pozdně klasicistní ráz, jehož charakteristickými prvky, kromě pásové rustiky, bosovaných nároží a pilastrů, byla zejména arkádová průčelí. Monumentálnost opticky podtrhovala půdní nadezdívka s drobnějšími okny. Na rozdíl od jiných železničních stanic Buštěhradské dráhy bylo karlovarské nádraží řešeno v majestátní formě s mohutným edikulovým štítem završujícím střední pavilon. Nad hlavním vstupem do budovy ve směru od města byl zvýšen litinový tříosý přístřešek. Pavilonové sekce byly zastřešeny valbovými střechami, propojovací koridory kryly sedlové střechy. Kolem roku 1900 byla výpravní budova rozšířena ještě o dvě



Obr. 1. Karlovy Vary, horní nádraží, litinový přístřešek, zaměření, zdroj: SUDOP PRAHA a. s., zpracovali: Václav Marvan, Jan Halgáš, Stanislav Dvořák, 2015

krajní jednopatrové části. Měla dvě čekárny, menší pro cestující 1. a 2. třídy, větší pro cestující 3. a 4. třídy.

Dne 19. září 1870 byl slavnostně zahájen provoz mezi Karlovými Vary a Chebem, provoz na úseku Karlovy Vary – Ostrov byl otevřen 9. prosince 1871.

Nástupiště přímo u výpravní budovy bylo původně kryto jednoduchým přístřeškem s pultovou střechou vynášenou litinovými sloupy. V roce 1891 bylo nástupiště 1. a 2. koleje zastřešeno větším krytým přístřeškem, který dodaly strojírna a železárny Samuela Bondyho z Prahy. V roce 1898 pak byla vybudována i první železná lávka přes kolejiště.

Železniční stanice měla pro Karlovy Vary zásadní význam. Stavbou a otevřením nádraží v Karlových Varech došlo k vzájemnému spojení nejvýznamnějších světových lázní v Evropě. Karlovy Vary se staly oblíbeným cílem lázeňských hostů především ze západní Evropy a dosáhly vskutku světového postavení. Výstavba železnice podnítila v následujících letech výrazný stavební rozmach lázeňského města a nová zástavba se šířila směrem k nádraží Buštěhradské dráhy. Velký rozvoj zaznamenaly i Rybáře, které byly povýšeny na město.

Ve dnech 12. září 1944 a 14. a 17. dubna 1945 byly na Karlovy Vary podniknuty spojenecké nálety, které způsobily škody pouze v severní části města. Při těchto náletech však byla značně poškozena železniční stanice. Výpravní budovu se podařilo následně provizorně opravit, ale krytý litinový přístřešek byl zkrácen na poloviční délku. V tomto stavu se železniční areál dochoval až do roku 2015.

Na základě poznání rychlého operativního průzkumu a stavebněhistorického průzkumu nelze tvrdit, že stávající budovy vznikly až po roce 1945.¹ Z výše uvedených důvodů byl proto iniciován návrh na prohlášení celého areálu za kulturní památku, který byl posléze redukován pouze na krytý přístřešek prvního nástupiště. Na tento návrh ale Ministerstvo kultury ČR nijak nereagovalo a řízení nezahájilo. Litinový přístřešek tak nebyl nikterak chráněn. Když v roce 2015 začala demolice historické výpravní budovy železničního nádraží,² mohl být bez problému zlikvidován. Přesto se začalo uvažovat, jak jej alespoň částečně zachránit. Navrhované přemístění přístřešku před novou nádražní budovu ve formě krytí autobusových zastávek by ale znamenalo jeho podstatné změny, zmenšení a redukci počtu sloupů včetně dalších částí konstrukce.

Zástupci vlastníka, Správy železniční dopravní cesty (dnes Správa železnic), přišli ovšem již v průběhu výstavby nové výpravní budovy, realizované podle projektu Petra Franty, s návrhem přemístit historický přístřešek nad kusou kolej severovýchodním směrem od nové budovy. To znamenalo zachování přístřešku na „svém“ místě u peronu a zároveň umožňovalo jeho plné zachování bez negativních zásahů. Přestože z daného právního hlediska nevyplývala žádná nutnost konzultací s orgány státní památkové péče, vstoupili zástupci investora do jednání s pracovníky Národního památkového ústavu



Obr. 2. Karlovy Vary, horní nádraží, litinový přístřešek při demontáži, foto: autor, 2017

v Lokti a bylo domluveno, že přístřešek bude zachován a opraven formou repase. odborné konzultace pak probíhaly na místě až do znovupostavení konstrukce přístřešku na jeho nové místo. Zároveň bylo umožněno i doplňování podrobné operativní dokumentace během rozebírání konstrukce.

Krytý přístřešek byl zhotoven z ocelolitinové konstrukce a zastřešen sedlovou střechou s bazilikálním světlíkem. Konstrukci neslo deset (původně dvacet) dvojic litinových sloupů. Každý sloup byl rozčleněn na polygonální podstavec (který má dvakrát odstupňovaný plintus – stylobat, vpadlé kazety, torus, římsu profilovanou klasickým kymatem), kanelovaný dřík s atickou patkou (obsahující dva oblouny – trochilus a výžlabek – torus) a hlavici v korintském řádu. Hlavice pak vynášely v podélném směru dvojici pravoúhlých litinových konzol a v příčném směru dvojici šikmých ocelolitinových konzol, které byly spojeny nýtováním. Pro odlehčení byly konzoly projmuty a uprostřed doplněny kruhovými otvory – v podélném směru byly volné a v příčných vazbách doplněné rozetovou kružbou. Zbýlé plochy konzol vyplňovala rozvilinová dekorace. V podélném směru konzoly podepíraly příhradové ocelové nosníky, nýtované, s diagonálami do ondřejských křížů. Světlík zajišťoval bazilikární přisvětlení a přirozené odvětrání prostoru pod přístřeškem. Na úvodním poli ze směru od Chebu byly na krytí nosného pilířku příhradových nosníků osazeny karyatidy. Nepochybně byly původně i ve směru od Prahy. Po očištění patky a následném odkrytí spodních vrstev terénu se ukázalo, že sloupy byly zakotveny do velkých žulových kvádrů (90 × 90 × 70 cm) a zasazeny pomocí mohutných kovaných čepů do vpadliny s vyžlabenými středními poli. Důmyslně zde byl proveden i odvod srážkové vody ze zakotvených svodů pomocí půlkruhové vpadliny na kraji kvádrů. Při zemních pracích na nových nástupištích byl nalezen jeden sloup v torzálním stavu (byl přeražený a obsahoval spodní část dříku sloupu s podstavcem), který byl zřejmě při opravách v roce 1945 ponechán svému osudu a zasypán.

Po rozebrání a demontáži konstrukce byly všechny díly převezeny do dílny firmy OK-BE v Dublovicích, kde se provedlo očištění a otryskání všech částí. Po aplikaci protikoroziční ochrany byla celá konstrukce opatřena povrchovým nátěrem, a to podle poznatků z průzkumu povrchových úprav. Tímto průzkumem byla určena stratigrafie nátěrových vrstev, přičemž jako nejspodnější (původní) vrstva byl zjištěn nátěr v barvě šedomodré (podobný nátěr v tomto tónu byl nalezen i na konstrukci Sadové kolonády



Obr. 3. Karlovy Vary, horní nádraží, litinový přístřešek po obnově nad kusou kolejí, foto: autor, 2019

v Karlových Varech, ovšem jako sekundární). Na této vrstvě se pak nacházely další vrstvy nátěrů, od odstínu vagonové zelené až po poslední nátěr v tónech ostře žluté a červené (na podstavcích sloupů). V září 2018 se jednotlivé části konstrukce znovu začaly vztyčovat nad kusou kolejí, vedle dost diskutabilní novostavby výpravní budovy na karlovarském Horním nádraží. Protože se přenesený přístřešek připojil těsně k novému krytému peronu, byly obě karyatidy, aby byly viditelné, osazeny na nosníky ze směru příjezdu vlaků od Chomutova (Prahy). Oproti předpokladu musel být ale přístřešek celkově zkrácen o jednu vazbu, neboť dva sloupy byly v natolik špatném stavu, že již nebylo možné jejich opětovné osazení. Dochovanou část konstrukce doplnily nové příhradové nosníky s diagonálami do ondřejských křížů, protože původní byly značně degradovány a poničeny už koncem druhé světové války. Rovněž světlík a bednění střech byly vyměněny a provedeny nově dle původního stavu. Podařilo se doplnit přístřešek o po vzhledové stránce dobové osvětlení, které vychází z historických předloh svítidel, jež se v Karlových Varech používaly.³ V ose kolejiště bylo pietně vztyčeno zachráněné torzo sloupu, ponechané v barvách, které celá konstrukce nesla po svá poslední léta, když stála před starou výpravní budovou, a na něž byli všichni pamětníci zvyklí.

Zachráněný a obnovený přístřešek peronu na železničním nádraží v Karlových Varech, pocházející z roku 1891, je jedním z významných příkladů dekorativních litinových halových staveb v lázeňském městě, pro něž byly tyto konstrukce tak charakteristické. Je velmi kvalitní ukázkou produkce strojíren a železáren Samuela Bondyho v Praze, řešené s ohledem na význam lázeňského města Karlovy Vary. Zároveň zůstává poslední připomínkou kdysi vzhledu nádraží, spojeného se světovým věhlasem Karlových Varů. Správě železnic a všem realizátorům je třeba poděkovat za to, že se v Karlových Varech opět mohla zaskvěť historická litinová konstrukce z 19. století ve své původní podobě i barevnosti.

- 1 Z původního nádraží Buštěhradské dráhy se zachoval krajní pavilon ve své hmotě i detailech interiéru, nižší západní sekce a o patro snížená východní sekce. Krytý přístřešek peronu se dochoval v poloviční délce.
- 2 Horní nádraží v Karlových Varech měla původně opravit podle záměru z roku 2004 italská firma Grandi Stazioni podle projektu architekta Patrika Kotase. Od projektu ale v roce 2010 odstoupila.
- 3 Původní osvětlení na litinových kandelábrech bylo na počátku 20. století nahrazeno novými plynovými svítlíky, zavěšenými na podélných nosnících. Z plynového osvětlení se zachovalo pouze přírodní plynové potrubí.