

VNĚJŠÍ, DÍLENSKÁ ČÁST AREÁLU MASARYKOVA NÁDRAŽÍ V PRAZE

JIŘÍ ŠKABRADA – PETR DOSTÁL – MARTIN EBEL – TOMÁŠ KYNCL

Pražské Masarykovo nádraží představuje shodou historických okolností náš nejstarší zachovaný a dosud fungující velký nádražní areál, jehož podstatné části existují z doby jeho prvotní výstavby pro zahájení provozu na olomoucko-pražské dráze v roce 1845.¹⁾ Dosavadní konkrétní vědomosti o zachovaných objektech ve zkoumaném areálu (a zejména v jeho dílenské části) nebyly ale rozhodně dostatečné. Obrazem tohoto stavu je informace obsažená v příslušném dílu relativně nedávno vydaného soupisu památek pro Prahu, kde jsou v textu o nádražním areálu čp. 1014 uvedeny o jeho vnější části pouhé tři řádky s výčtem budov, přičemž o jejich stáří, vývoji a hodnotě tu není ani slovo.²⁾ Podobná je obsažnost informace o objektech v příslušném dílu encyklopedie Technické památky.³⁾ V dosavadní literatuře jsou lépe zachyceny alespoň širší informace o vývoji počátků železniční dopravy, tedy i o okolnostech, které ovlivnily stavební vývoj areálu tohoto i dalších nejstarších nádraží u nás.

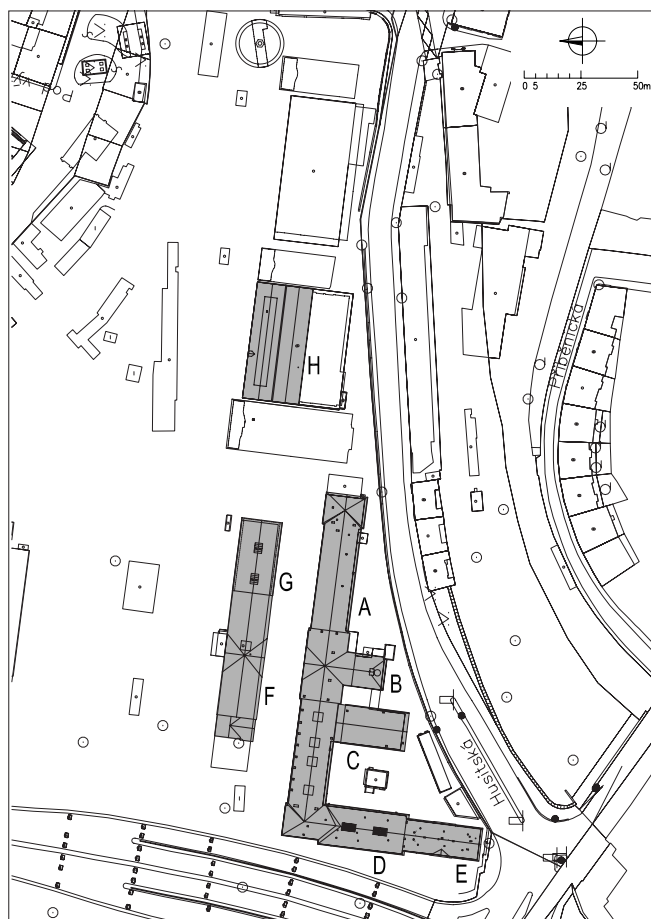
Průzkum areálu vnější – někdejší dílenské – části Masarykova nádraží v Praze byl zadán Národním technickým muzeem jako majitelem objektů v souvislosti s jejich přípravou k umístění zamýšlené expozice Železničního muzea.⁴⁾ V průběhu průzkumu – od letních měsíců roku 2008 – získala práce na specifické aktuálnosti díky zveřejnění politicko-podnikatelských snah pražského magistrátu o likvidaci částí nebo celého nádražního areálu (obr. 1).

PRAMENY A METODIKA PRÁCE

U průzkumu staveb tohoto druhu by měly být logickou pomůckou prameny písemné, ikonografické a mapové. Vzhledem k tehdejší státoprávní situaci jsou ale ve fondech uložených v českých archívech k dispozici pro nejstarší železniční, resp. nádražní stavby pouze písemnosti druhořadého charakteru. Stěžejní písemná a plánová dokumentace z 19. století ke sledovaným objektům, kterou bychom očekávali především ve fondech K. k. Generaldirektion für die Staatseisenbahnen, K. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen und der Verkehrsministerien; K. k. vereinigte

Hofkanzlei (nepodlehly archivní rozluce po vzniku ČSR), nebyla ale ani v těchto fondech nalezena. Ve výsledku jsme se proto mohli opírat výhradně o archiválie uložené v Národním archivu v Praze, především o zachovaný soubor situačních plánů.

Základem průzkumové práce se stal zevrubný terénní architektonický rozbor, který se při hodnocení poznatků opíral o relativně početné dendrochronologické odběry a rozborů konstrukčního dřeva z krovů a stropů. Početnější datování dřevěných prvků jsme předpokládali již při konci-



Obr. 1: Situace historických objektů někdejších dílen ve východní části Masarykova nádraží v Praze. Areál je dnes vymezen severně ležícím nádražním kolejištěm, od jihu vyvýšeným obloukem Husitské ulice a na západě linií nadjezdu Severojižní magistrály. A – hlavní budova někdejších strojních dílen z roku 1845 se soudobým jižním křídlem kotelní (B), přístavba haly parního bucharu (C) a obou částí západního křídla (D, E) ze začátku padesátých let, stavba tzv. lakovny (F) z první poloviny šedesátých let, současná halová budova lokomotivní remízy a montovny (H) a nejmladší vestavba (G) u západního konce lakovny z počátku osmdesátých let 19. století. Zaměření zpracovala firma INDESS spol. s r. o., Ing. Pelčík.

1) Pro Masarykovo nádraží běžně uváděné spojení „nejstarší pražské nádraží“ není zcela správné, resp. týká se pokročilejší parostrojní železnice: ke starší koněspřežné fázi náleželo nádraží v Dejvicích jako výchozí stanice trati z Prahy do Lán.

2) R. Bařková a kol., Umělecké památky Prahy (Nové Město, Vyšehrad, Vinohrady – Praha 1). Praha 1998, s. 534.

3) Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha 2003, s. 228, 230.

4) P. Dostál – J. Škabrada (a kol.), Masarykovo nádraží v Praze – vnější, dílenská část areálu: stavebně historický průzkum, pro Národní technické muzeum v Praze, 2008.

pování práce a tento úmysl se podařilo realizovat: Tomáš Kyncl provedl odběry ve třech postupných vlnách, přičemž se do určité míry podařil dokonce postup od základního datování objektu (zpravidla prostřednictvím zjištění doby kácení dřeva užitého v krovu) k upřesnění závažnějších pozdějších zásahů, jejichž existence vyplynula z poznatku terénního průzkumu.

V souladu s objednávkou byl rovněž proveden alespoň orientační restaurátorský průzkum povrchů, a to na fasádách tří hlavních objektů. Jeho výsledkem je základní informace o existenci původních omítek i jejich barevné úpravě. Několik sond bylo provedeno i v interiérech kancelářského patra západní přístavby budovy hlavních dílen, kde se poněkud překvapivě ukázal spíše ještě klasicistní charakter barevnosti původních dveří.

Podkladem k průzkumové práci bylo nově pořízené kvalitní digitální zaměření, využitě i pro barevné vyjádření poznatků průzkumu. V elaborátu jsme se zmiňovali pouze okrajově o novodobých objektech a zásazích, především typických úpravách z doby socialismu, v 2. polovině 20. století.

Profesní zaměření zpracovatelů a krátkost termínu způsobilý, že jsme se prakticky nezabývali charakteristikou výrazně „strojařských“ objektů, především velkou, v době průzkumu vlastně odkrývanou přesuvnou u lokomotivní montovny. Díky starší aktivitě jsme naproti tomu mohli průzkumové poznatky doplnit alespoň základními informacemi o nedávno zcela zlikvidované druhé, východní lokomotivní remíze.

SHRNUTÍ STAVEBNÍHO VÝVOJE AREÁLU

Areál vnější, dílenské části nejstaršího pražského nádraží má specifickou, nepříliš dlouhou minulost. Její prvotní etapu tvoří

1. rychlá a plánovitá výstavba těsně před zahájením provozu v roce 1845. Z této fáze výstavby se zachoval prakticky v úplnosti největší objekt někdejších hlavních strojních dílen a nepatrné zbytky dvou vozoven.

Protože realita a rychlý nárůst provozu zřejmě odhalily a přinesly řadu nedostatků a nových požadavků, proběhla v nádražním areálu v navazujícím období řada adaptací a dalších stavebních akcí. Jejich postup a periodizace v následujících desetiletích odpovídají vývoji organizace dopravy v pražském železničním uzlu, který se odehrával následovně: od počátku v roce 1845 byl provoz nové dráhy pronajat soukromé společnosti Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB), a to na pět let (do r. 1850). V návaznosti na pražské nádraží stavěla společnost severní státní dráhy (StEG) trať pražsko-drážďanskou s velkolepým a obtížným Negrelliho viaduktem – ta v roce 1850 dosáhla Ústí nad Labem a následujícího roku byla v Děčíně-Podmoklech propojena se sítí v Sasku. Dále byla 1. 1. 1849 předána do provozu nová větev severní dráhy Brno – Česká Třebová, čímž se zkrátilo spojení s Vídní.

Na olomoucko-pražské dráze nebyla kvůli obtížím při účtování smlouva o pronájmu provozu prodloužena, takže 1. května 1850 převzala státní správa provoz dráhy do svých rukou a zřídila na pražském nádraží Provozní ředitelství. Tato situace trvala pět let – do konce roku 1854. Právě tomuto vývoji odpovídá

2. velká vlna úprav a nové výstavby, koncentrovaná hned do počátku „pětiletky“ 1850–54: úpravy velké budovy hlavních strojních dílen (posílení provozu kováreny přístavbou haly pro parní buchar, prodloužení budovy na východní straně a vsazení dvoulodního řešení se zastropením hal v koncových dílech) a zejména dvou-dílná přístavba velkého západního křídla.⁵⁾

1. 1. 1855 byly státní dráhy prodány konsorciu francouzských firem, které se začalo nazývat Společnost státní dráhy – StEG. Pod tímto novým vlastníkem následovaly časem stavební aktivity, ovlivněné i zrušením hradeb v roce 1867–1869, roku 1871 karlínský spojovací viadukt, 1872 propojení se Západní dráhou, 1873 dostavba vnitřního nádraží (nárožní budova s novou restaurací).

Stavební zásahy do námi sledovaného souboru dílenských staveb, spadající do období činnosti nového vlastníka, se rozvinuly po zhruba pětileté stavební přestávce v šedesátých letech. Tato fáze představuje

3. etapu stavebního vývoje areálu. Úpravy spočívaly v dílčích adaptacích některých budov a postupné výstavbě nových objektů, spojené zpravidla s přestavbou či demolicí dosavadní stavby. V hlavní budově dílen byly provedeny zásahy v obou křídlech a zejména ve střední části, kde byl zkrácen vystupující střední rizalit a v patře osazena mohutná vodní nádrž (pravděpodobně v souvislosti se zrušením nejstarší lokomotivní výtopny). Do poloviny šedesátých let byla proti středové části hlavních dílen postavena mezi oběma halami vozoven patrová budova tzv. lakovny. V téže době se stavěla i dochovaná východní budova lokomotivní montovny, přiléhající k nejstarší lokomotivní remíze, a také nová remíza na východním okraji areálu, nedávno zbořená.

Touto etapou výstavby, kterou zachycují mapové záznamy ze šedesátých let, dosáhl areál svého stavebního maxima. Od té doby byl už spíše jen redukován v souvislosti s narůstajícím kolejištěm a také díky tomu, že opravárenské činnosti se mohly přesouvat do nových větších objektů v klidnějším okrajovém prostředí, především v nedalekých Bubnech. Do staršího areálu byla vzhledem k jeho pozici ve středu Prahy postupně koncentrována spíše úřednická činnost a ve 2. polovině 20. století také sociální a kulturní vybavení pro zaměstnance, což přispělo k zachování budov i při ztrátě jejich původní dílenské funkce. Tyto proměny ve spojení s typicky nízkou socialistickou stavební kulturou větších i drobných stavebních úprav a přístaveb pak poznamenaly

4. poslední, novodobou fázi vzhledu celého areálu do převzetí Národním technickým muzeem.

PRVOTNÍ VÝSTAVBA AREÁLU V ROCE 1845 A DOSTAVBA V LETECH 1850–1854

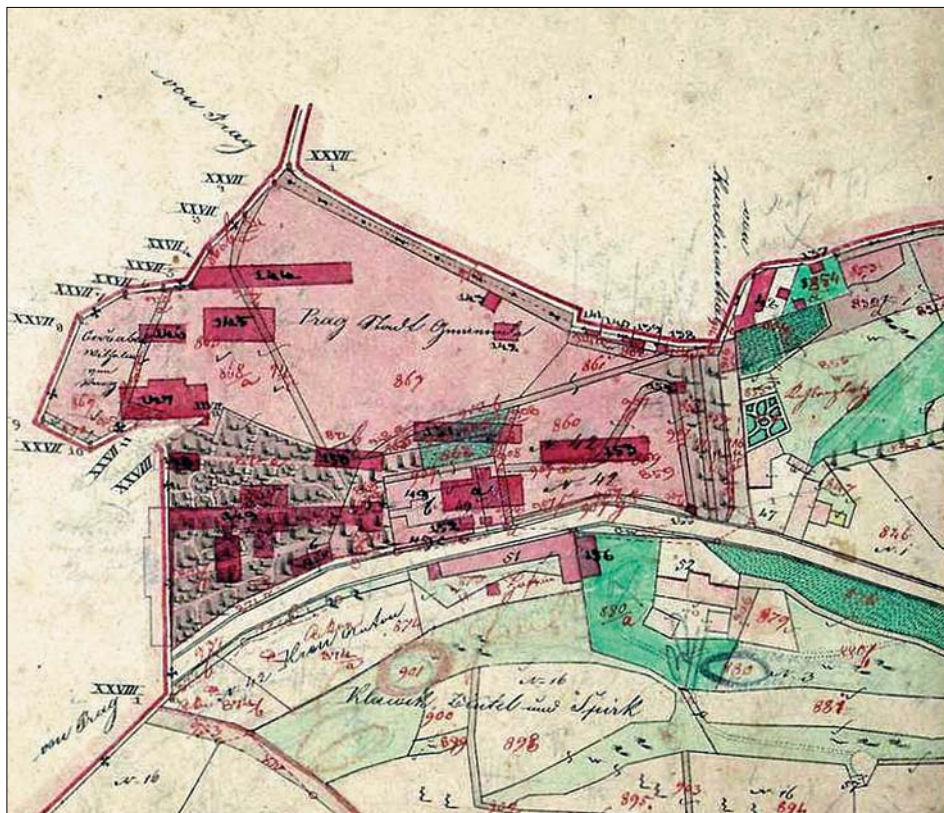
Okolnosti vzniku nádraží a charakteristiku prvotní výstavby areálu při zahájení provozu na trati v roce 1845 shrnul ve svém záslužném díle (včetně přehledu o dosavadní literatuře) Josef Hons.⁶⁾ Výchozí situaci plochy vně barokních novoměstských hradeb v prvních desetiletích 19. sto-

5) Výraznost této stavební vlny, o níž se dosud prakticky nevědělo, nás přiměla k jejímu odlišení v barevné legendě grafického znázornění stavebního vývoje areálu.

letí zachycuje několik mapových elaborátů včetně mapy stabilního katastru z roku 1840. Zajímavý průmět informací poskytuje indikační skica této mapy,⁷⁾ do níž byly dodatečně – nejspíše v padesátých letech – zakresleny do té doby provedené stavby. Vidíme tu před hradbami anglický park, náležející pražské obci, polnosti a dvorcovou situaci hospody Antona Krena na stavební parcele č. 49. Přes ně jsou pak překresleny červeně vybarvené obrysy objektů stavěných v první i druhé etapě výstavby nádražního areálu (obr. 2).

Zevrubnou informaci o počáteční výstavbě nádražního areálu poskytují dokumentační – obrazové a popisové – materiály vycházející pravděpodobně z původní projektové dokumentace, z nichž část publikoval ve Vídni již v roce 1845 Christian Friedrich Ludwig Förster v 10. ročníku *Allgemeine Bauzeitung*.⁸⁾ Dochovaných částí areálu se z této dokumentace týká vyznačení prvotní fáze velké budovy hlavních strojních dílen a k ní symetricky komponované dvojice menších vozoven, případně ještě fragment zdiva v objektu lokomotivní remízy.

Projektové práce na všech železničních budovách vnějšího nádraží – podobně jako u budov předcházejících nádraží stavěných na trase z Olomouce do Prahy – jsou dílem vrchního inženýra státních drah Antona Jünglinga. Projekt na vozovny vypracoval Jüngling ve Vysokém Mýtě a 12. srpna 1844 odeslal do Vídně, projekt dílen dokončil v Praze až 10. února 1845.⁹⁾ Postup prací na stavbě nového pražského nádraží byl kromobyčejně rychlý s ohledem na skutečnost, že ještě v lednu 1845 byla vyřizována agenda související s urychleným výkupem nemovitostí.¹⁰⁾ Výstavba objektů probíhala pod mimořádným časovým tlakem a její tempo a organizace byly předmětem obdivných dobových komentářů. Slavnostní zahájení provozu s příjezdem prvního vlaku do Prahy se odehrálo 20. srpna 1845, přičemž tato událost, stejně jako první všední dny na trati jsou zachyceny na dobových vedutách.¹¹⁾ Tento ikonografický materiál – s přihlédnutím k nepřesnostem, které mohly vznik-



Obr. 2: Výřez z tzv. indikační skici mapy stabilního katastru z roku 1840 pro Královské Vinohrady – severozápadní okraj. Severně od vídeňské silnice, na ploše s parkovou úpravou, polnostmi a dvorcem předměstské hospody Antona Krena, je růžově přebarvena plocha, na níž se rozvinula větší část dílenského areálu nádraží, situovaného východně od linie barokních novoměstských hradeb. Do plochy byly dodatečně, někdy v padesátých letech 19. století, zakresleny červeně objekty, vybudované do té doby v první a druhé etapě výstavby nádražního areálu. Obrysem byla zakreslena i větší část západní přístavby k budově hlavních strojních dílen, která přesahovala do katastrálního území Nového Města, resp. území barokních hradeb (hranice katastrů vedla po vnější linii opevnění) (NA, IS, Křm 143).

nout zjednodušováním, vazbou na předlohy apod. – rovněž umožňuje upřesňování představy o prvotní výstavbě objektů, resp. jejich dochovaných částech (obr. 3 – 6).

S prvními zkušenostmi provozu na nové trati se zřejmě ukázalo, že původní velikost některých objektů reálným požadavkům neodpovídá a také rejstřík provozů je potřeba doplnit. Důležitou a dosud jen málo známou první fází dostavby areálu zachytil situační plán z roku 1855, který je přílohou stavebních popisů tratí a železničních stanic.¹²⁾ Tento plán (obr. 7) již zachycuje přístavbu dvou nových křídel vybíhajících k jihu ze západního křídla strojírny, která je zakreslena pod číslem XVI. Výše zmíněná vozovna č. I má v popise z roku 1855 číslo XV, vozovna č. III je uvedena pod číslem XIV. Díky těmto popisům se dovídáme i některé detaily stavební charakteristiky dosavadních objektů – např. druh krytiny. Popis u objektů v rozsahu areálu vnějšího nádraží je následující (překlad z němčiny):

Nro XI. Výtopna pro 12 lokomotiv s 10 vodními jeřábky, dvojkolejná, krytá břídlíci má plochu 216 čtv. sáhů [776 m²], dále tři hromosvody.

Nro XII. Truhlářské dílny postavené z kamene, kryté břídlíci, 252 čtv. sáhů [906 m²], a 3 hromosvody.

Nro XIII. Montážní dílny stojí jižně od Nro XII, zaujímají posuvné plošiny, zvedací zařízení atd., jsou kryty anglickou břídlíci a mají plochu 278 čtv. sáhů [999 m²].

12) NA, ŘSSD (Ředitelství pro tratě bývalé společnosti státní dráhy), i. č. 83, sign. XIII, kt. 55.

6) J. Hons, Velká cesta, čtení o dráze olomoucko-pražské. Praha 2007. M. Hlavačka, Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Praha 1990. P. Schreier – J. Kofroň – V. Sosna, Masarykovo nádraží (150 let železnice v Praze). Praha 1995.

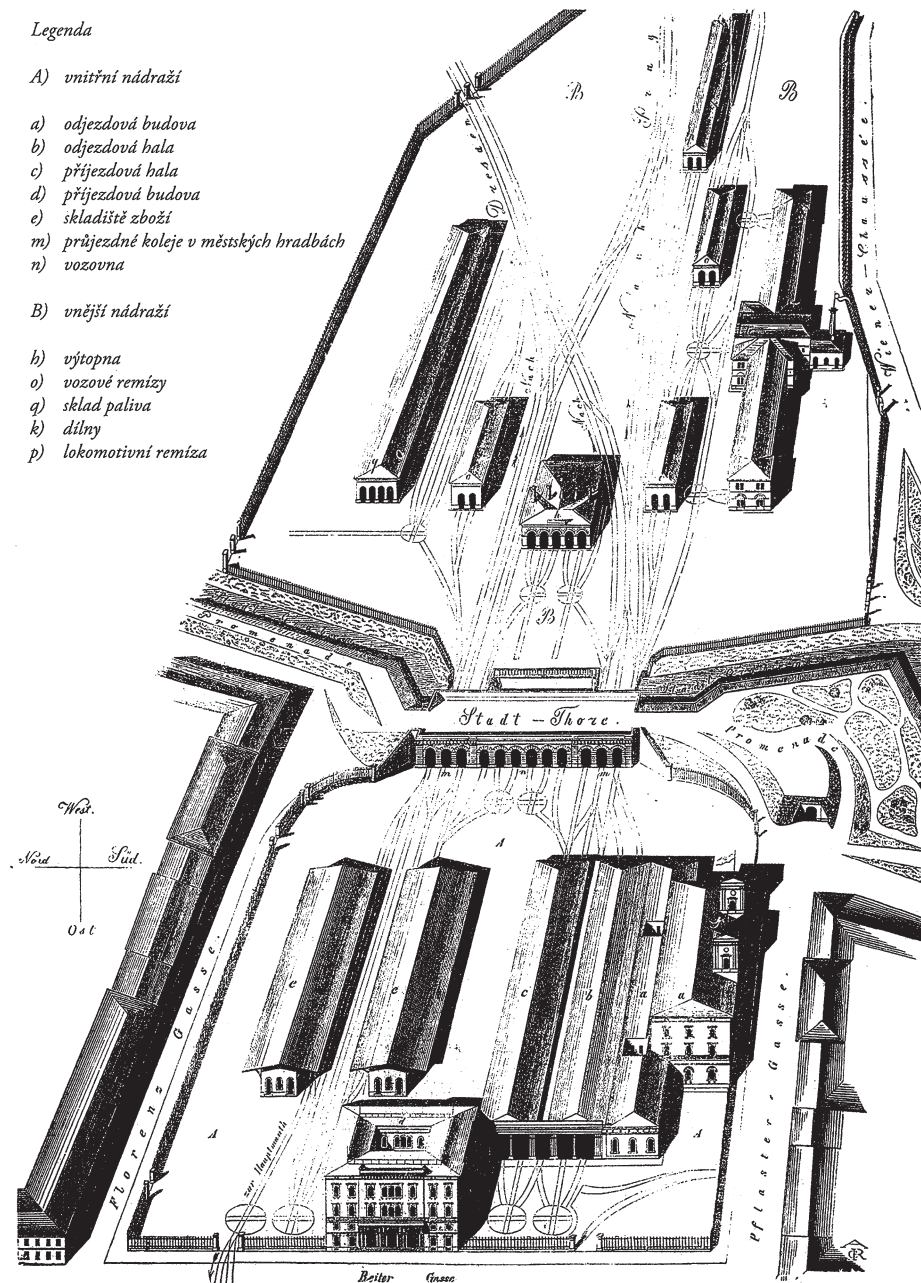
7) NA, IS, Křm 143.

8) Die k. k. Staatseisenbahn von Olmütz nach Prag, in: Allgemeine Bauzeitung, 10, Wien 1845, s. 437 – celý rozsah!

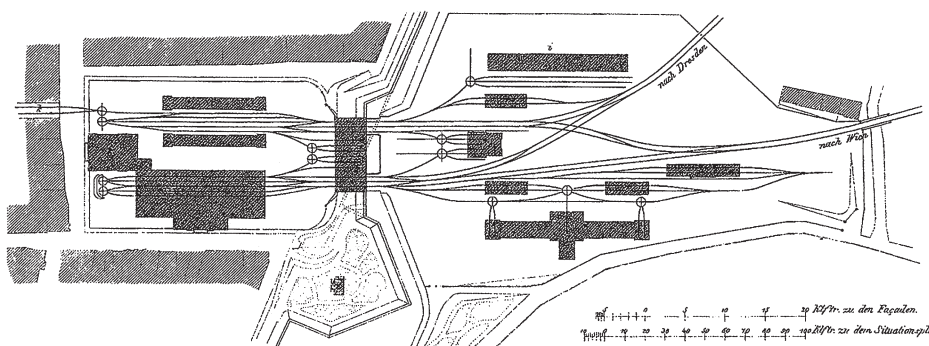
9) J. Hons, o. c. v pozn. 6, s. 204, obr. 136, s. 205, obr. 137, s. 210, obr. 142.

10) NA, PG, per. 1841–1845, sign. 25/4c, kt. 2038.

11) Především nejznámější publikoval J. Hons, o. c. v pozn. 6, s. 204, 205.



Obr. 3: Nadhledová perspektiva celého nádražního areálu při zahájení provozu na trati v roce 1845. Vpředu západní odbavovací část nádraží, vzadu – za linií barokních hradeb s novými příjezdy – východní díleňská část (Muzeum hlavního města Prahy, sb. grafiky, č. 132 479).



Obr. 4: Výřez z půdorysné situace nádražního areálu z roku 1845 – východní díleňská část. Shora dlouhý objekt skladu paliva, pod ním vozová remíza, výtopna, dvojice dalších vozoven, upravo od nich lokomotivní remíza a dole velké dílny (Fürster, 1845, list 707, výřez).

Nro XIV. Malé truhlářské dílny jsou přízemní se sedlovou střechou a kryty břidlicí, mají plochu 126 čtv. sáhů [453 m²], dále dva hromosvody.

Nro XV. Malé vozové zámečnictví je přízemní se sedlovou střechou a kryté anglickou břidlicí, má plochu 126 čtv. sáhů [453 m²], dva hromosvody (v současnosti lakovna).

Nro XVI. Budova hlavních dílen – jednopatrová, břidlicová střecha, výstupek krytý plechem se zaskleným světlíkem. Plocha 794 čtv. sáhů [2854 m²].

Jižně sousedí budova parního bucharu s valbovou střechou a s plechovou krytinou, plocha 123 čtv. sáhů [442 m²].

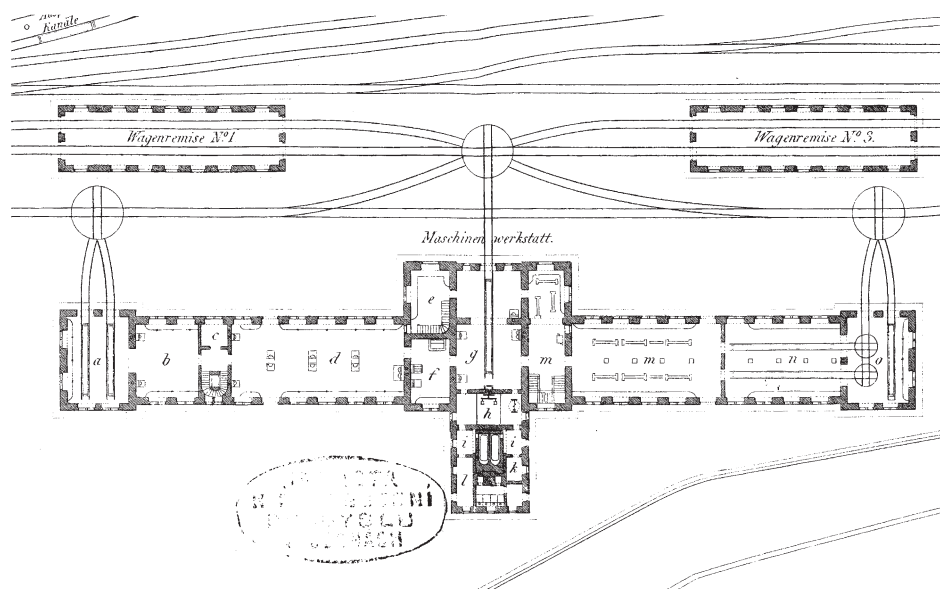
Západně sousedí budova skladiště materiálu, která je jednopatrová s břidlicovou střechou – 305 čtv. sáhů [1096 m²]. Celkem je zde 12 hromosvodů a sklepní prostor.

Západně vedle posuvné plošiny je na dřevěných sloupech volná střecha s břidlicovou krytinou k umístění osobních vozů k opravě. Plocha – 131 čtv. sáhů [490 m²]. Jižně vedle opěrné zdi je volná střecha na prknech, která slouží ke skladištním účelům – 174 čtv. sáhů [625 m²]. Dále se zde nachází po levé straně směrem k Vídeňské ulici skleník – 8 čtv. sáhů [29 m²]. Také na pravé straně jsou následující budovy: Kovárna pro kolejová vozidla, postavená pouze ze dřeva, krytá prkny, 34 čtv. sáhů [122 m²], vedle ní je provizorní budova pouze ze dřeva se šindelovou střechou – dílna pro skladištního truhláře se dvěma byty – 28 čtv. sáhů [101 m²]. Vedle tohoto provizoria je dům hlídače No 1 postavený z kamene a s břidlicovou krytinou, plocha 17 čtv. sáhů, 4 čtv. stopy [62 m²].

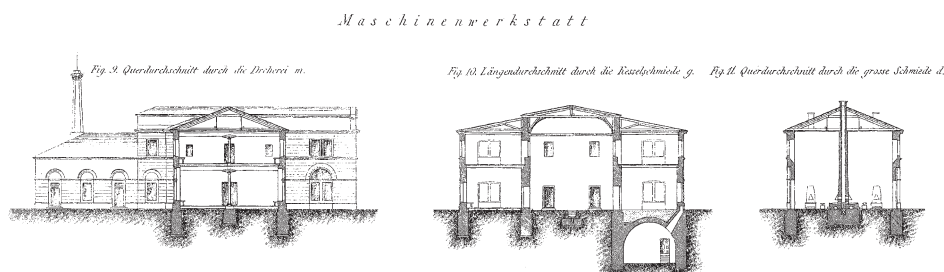
Roku 1879 vznikl projekt na zvýšení komínu v kotelně (Kesselhaus) hlavních dílen. Uniká nám, proč bylo magistrátní povolení vydáno až po čtyřech letech – roku 1883. Plán se nedochoval, údaj o faktickém zvýšení ve spisu chybí.¹³⁾

13) NA, ČM, sign. 38/9/1/P/155, kt. 2009.

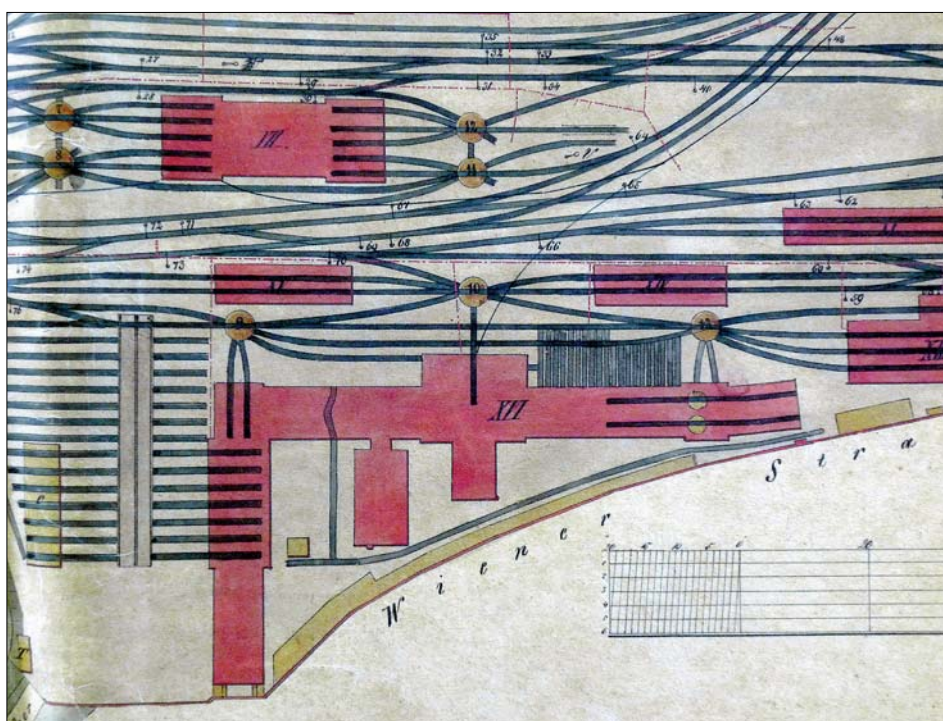
Obr. 5: Púdorys vozoven (nahore) a velké budovy strojních dílen na dokumentaci, publikované roku 1845. V levém – západním křídle je kolárství (a) a vedle vozové zámečnictví (b), dále komora na uhlí (c) se schody do patra k truhlárně nad vozovým zámečnictvím a dále vysoký prostor velké kovářny (d). Ve střední širší části se vlevo nachází kovářna na měď (e) a za ní kovářna na pružiny (f), nad nimi modelárny, uprostřed kovářna na kotle (g) a za ní strojovna (h) s provozy, lemuujícími dvojicí parních kotlů – výtopnami (i), komorou na uhlí (k), skladem železa (l) a čtveřicí záchodů. V pravém pruhu středního dílu je soustružna (m) a za ní schody ke kanceláři dílenského mistra v patře. Soustružna (v přízemí i v patře) vyplňuje rovněž přilehlou část východního křídla. V jeho východní polovině fungovala strojní zámečnická dílna (n) a v koncovém dílu montážní hala (o). Vysoké halové prostory přes obě podlaží zaujímaly určité provozy kovářny (potvrzeno řezem), východní koncový díl a snad i strojní zámečnická dílna. (Förster, 1845, list 707, výřez).



Obr. 6: Řezy budovou strojních dílen, publikované roku 1845. Vlevo řez soustružnou (m) s pohledem na střední část objektu. V jeho pravé části vystupuje později redukovaný rizalit, vlevo navazuje nižší výběžek s kotelnou a komínem. Uprostřed řez středním dílem budovy s původní konfigurací krovů a dnes neznámým sklepem, vpravo řez vysokým prostorem kovářny v západním křídle. (Förster, 1845, list 707, výřez).



Obr. 7: Plán z roku 1855, který zachycuje nádraží po skončení první etapy do-staveb. U budovy hlavních strojních dílen (XVI) ještě existuje původní výraznější střední rizalit, a přistavěna je již hala parního bucharu a dvoudílné západní křídlo. (NA, ŘSSD, i. č. 83, sign. XIII, kt. 55, foto M. Ebel).





Obr. 8: Budova strojních dílen – hlavní severní průčelí (všechny snímky J. Škabrada, 2008 – 2009, není-li uvedeno jinak).

HLAVNÍ STROJNÍ DÍLNY

Jedná se o mimořádně rozsáhlou zděnou patrovou budovu se základním půdorysným tvarem protáhlého obdélníka o rozměrech cca 160×15 m, se symetrickým pětídílným členěním s rozšířenou střední částí a také koncovými úseky. Zastřešení má na obou dlouhých křídlech plochý sedlový tvar, na koncích s valbovými, resp. stanovými tvary a uprostřed s hřebenem situovaným kolmo (obr. 8). V této části napojený nižší jižní výběžek s kotelnou má zastřešení valbové s vystupujícím továrním komínem. K této původní stavbě, v zásadě (až na dílčí dodatečné úpravy) existující v době zahájení provozu v roce 1845, byly později v její západní části napojeny směrem k jihu dvě, resp. tři přístavby: hala pro buchar v sousedství kotelny a západní křídlo, navazující na západní koncovou část, složené ze dvou souvisejících, ale napohled odlišných částí.

Hlavní – severní – průčelí má celkem 27 os stejnorodých otvorů. V přízemí jsou to velké otvory s půlkruhovým ukončením umístěné v mělkých vpadlinách, jejichž oblouky lemují vystupující omítkové pásy. V patře jsou otvory menší, upravené z původních dvojic oken zachovaných ve větší míře na jižním průčelí. Rozmístění otvorů odpovídá symetrickému hmotovému členění stavby: ve střední části stavby je vystupující část trojosá a její postranní části mají po jedné ose, dlouhá postranní křídla mají devět os a koncové rizality po dvou osách. Toto rozvržení původně korespondovalo s funkčním rozlišením otvorů v přízemí, kde byly uprostřed jednotlivých částí objektu vstupy nebo dokonce kolejové vjezdy: jeden kolejový ve střední části, po jednom vstupním uprostřed obou devítiosých křídel a opět s kolejemi v obou otvorech koncových částí.

Na některých místech je možné lépe než jinde pod opadanou novodobou vrchní omítkou sledovat zbytky původní skladby zdiva a povrchové úpravy. Patrné jsou tu armovací kusy, provedené z tesaného pískovce šedé barvy, a na nich spodní části žlábkových „spár“ iluzivního kvádrování, resp. pásování, které pokračovalo dále na ploše zdiva (a je

lépe zachováno na jižním průčelí). Skladba kvádrů neodpovídá vnějšímu členění, protože kámen se ve vnějším výrazu neuplatňoval – byl v rámci povrchových úprav opatřen tenkým štukovým potahem. Z tesaného pískovce byly dále provedeny vjezdové portály a sokl, zatímco pro běžné zdivo se užíla lomová opuka s cihlovými armaturami u otvorů.

Úseky méně narušeného členění průčelí jsou zachovány na zadním, jižním průčelí, přičemž na východním rizalitu zde byla původní omítaná úprava nedávno opravena či obnovena. Vidíme tu vodorovně vystupující pásy v obou podlažích s kvádrovanými obloukovými lemy nad spodními okny. Římsa v patře těchto oblouků má základní profil čtvrtkruhový se spodním útlým oblounem a horní přetaženou, nahoře sešikmenou krycí deskou. Parapetní římsa v patře je zjednodušená, základ profilu korunní římsy tvoří deska podložená esovitou simou a nahoře ukončená odsazeným oblounem. Obdobné členění vykazuje i střední vystupující část průčelí, zatímco obě postranní křídla mají řešení „lehčí“, s hladkou plochou horního podlaží (obr. 9).

Střední část budovy

Osovým nástupem s ocelovými vraty je přístupný halový prostor přizpůsobený pro horní osazení velké mísovité nádrže na vodu. Projmuté dno nádrže zhotovené z dílů ze silného plechu spojovaných pomocí nýtů tvoří vlastně zastropení místnosti. Obvod nádrže je podepřen půdorysným osmiúhelníkem s půlkruhovými arkádami. Podpory arkád mají formu polopilířů (ve dvou případech na straně proti vstupu pilířů) pětibokého tvaru, který reaguje na přistavení ke stěně a směry dosednutí arkádových pasů (obr. 10).

Na západní straně střední části budovy tvoří dnes někdejší místnost měřárny a opravný per jediný prostor uzavřený trámovým stropem. O druhotnosti stropu svědčí i průvlak pod trámy zapuštěný na obou koncích blízko nad záklenky někdejších okenních otvorů. Stropní průvlak je podepřen sloupky vybavenými dvojicemi pásků a sedlem, přičemž sestava je zpevňována šrouby se šestibokými matkami. První sloupek od vstupu poskytl dendrochronologické datum ze zimy na přelomu let 1851/52. Na podlaze jsou patrné zbytky staré dlažby, jejíž kameny mají tvar plochých valounů.

V západní stěně je více pozůstatků po někdejších zařízeních. V jižní třetině stěny je nízko nad podlahou patrný segmentový základnek, související asi s někdejší výhni. Dále ke středu stěny začíná nad zemí svislý rizalit, v němž se zřejmě skrývají komínové sopouchy. Severní polovina stěny začíná zazdívkou někdejšího prostupu do velké kovárny v západním křídle. Dále je ve výšce 1 m nad podlahou zazděný otvor se střežovitým uzavřením ze dvou cihel, související asi opět s nějakým výrobním topeništěm. Dále vpravo je patrný pruh, odpovídající zřejmě odsekanému navázání někdejší stěny mezi dvěma zdejšími místnostmi, a mezi tímto pruhem a dnešní obvodovou stěnou zazdívkou otvoru, který je tu zakreslen na projektovém plánu.

V jednom z příčných řezů v publikovaných plánech z roku 1845 je právě pod touto částí objektu zakreslen sklep. Pokud tu byl skutečně vybudován v celém rozsahu tohoto prostoru nebo alespoň jeho přední části, mohl by dokonce zasahovat až před budovu, jejíž původně vysunutá střední část byla dodatečně redukována. V dnešní situaci nejsou žádné znaky existence sklepa patrné.

Východní díl středního úseku stavby je výrazně změněn mladšími úpravami. V jeho jižní části je ale zachováno původní schodiště do patra. Visutá ramena schodů z tesaného pískovce jsou vetknuta do západní a východní stěny, zatímco při jižní stěně je umístěna dlouhá podesta podepřená zřejmě trámem (je skrytý pod omítaným „přebalem“). Viditelnými trámovými sestavami jsou totiž podepřeny okraje velké podesty nad chodbou: na severní straně je to zazubená sestava dvou trámů, na vnitřním okraji u schodiště dokonce rámová sestava se dvěma trámy a třemi hraněnými sloupky vybavenými tesařským okosením. Pokus o dendrochronologické datování této dřevěné konstrukce nevyšel – zjištěný poslední letokruh 1842 nebyl letokruhem posledním.



Obr. 9: Budova strojních dílen – část jižního průčelí (vlevo) a přístavba haly někdejšího bucharu.

Zábradlí schodů tvoří prefabrikované litinové sloupky s jednoduchými motivy patky a hlavice, na dřiku ještě vybavené dvěma prstenci. Stabilitu zábradlí zajišťují esovitě tvarované železné opěrky, madlo je dřevěné, profilované. Na jižní stěně byl prostor schodiště přes podestu osvětlen velkým otvorem s půlípsovým ukončením, jehož výplň je dnes patrná zvenčí, z přístavky bývalé kovárny. Na vnitřní straně stěny je v tomto otvoru vsazen další úsek zábradlí se stejnými litinovými sloupky.

Zmíněný vnější přístavek je členěn na dva prostory a jeho zastropení tvoří omítnutý podhled konstrukce mírně šikmé pultové střechy se svétlíkem. Značnou část severní stěny větší místnosti tvoří výplň zmiňovaného velkého otvoru u schodiště. V jeho spodní části je viditelná lícová strana dřevěného děštění koncipovaného jako profilovaná rámová konstrukce se svisle obdélnými výplněmi na krajích užšími. V horní části pod půlípsovým obloukem je zasklení v dřevěném mřížovém rástru, jehož příče jsou ale v tomto případě opatřeny profilací. Zajímavým prvkem výbavy tohoto objektu je dřevěná trámková konstrukce pro zavěšování břemen přisazená nahore ke stěně hlavní budovy. Dřevo má strojně opracované, spoje jsou šroubové se šestihrannými matkami i hlavami.

Patro střední části budovy je přístupné zmíněným hlavním schodištěm, které ústí do někdejší haly – před síně před kanceláří dílovedoucího. Zábradlí halové podesty se zahýbá i nad první výstupní rameno, kde komunikace sloužila pro přístup kolem vysoké kotlářny do prostoru na druhé, západní straně středního dílu, kde byla umístěna modelárna.

Hala u schodiště je dnes zmenšena pruhem novodobé přístavby hygienického zařízení a před síně před kanceláří. Dveřmi s plechovou zárubní, natlačenými k příčce od kancelářské před síně, se v západní stěně haly vstupuje do prostoru nad vestibulem, tedy k někdejší vodní nádrži. Prostor s nádrží je nezastropený, otevřený do krovu, s omítnutými stěnami. Na otvorech je patrné, že výška podlahy, kte-



Obr. 10: Budova strojních dílen – dno nádrže někdejšího vodojemu, které tvoří zastropení vstupního prostoru.



Obr. 11: Budova strojních dílen – dno někdejší vodní nádrže v patře nad vstupní halou.

rá se musela podřídit umístění nádrže, vyšla výše, než by odpovídalo umístění otvorů (obr. 11).

Z nádrže je po odřezání boků zachováno dno s obvodovým lemem a výběhy stěn. Úseky podlahy kolem nádrže, v koutech prostoru větší, jsou dlážděné topinkami a cihlami. Při východní polovině jižní stěny stoupá dřevěné žebříkové schodiště do krovu, jihozápadní kout vyplňuje novodobá vestavba nákladního výtahu.



Obr. 12: Budova strojních dílen – podpůrná stolice a ocelové vyvšení vazného trámu krovu nad kotelnou.

Kotelna

Součástí střední části objektu je od počátku výběžek jižního křídla s kotelnou. Tato část původní stavby byla nejvíce postižena novodobými zásahy – průběžnými proměnami vnitřního zařízení a také přístavbami, které zatarasily prakticky celý obvod stavby. Těmito zásahy zmizelo téměř veškeré starší vnitřní členění objektu, v němž zůstal stát pouze základový blok komína (umístěný nicméně poněkud odlišně – jižněji – oproti projektovanému stavu). Zajímavostí spodní části komína je stažení tohoto cihelného bloku železnými táhly, jejichž svislé kotevní části jsou vsazeny při nárožích a staženy v několika výškových úrovních. Horní část komína má mírně kónický válový tvar. Zhruba ve dvou třetinách dnešní výšky existuje zřejmě původní ukončení provedené z kamenných tesaných kusů jako fabionová římsa s horní deskou.

V konstrukci ploché sedlové střechy s valbovým ukončením na jižní straně, kde proniká zastřešením válcové těleso komína, převládají prvky tradiční hambalkové soustavy. Základem tří plných vazeb je trojúhelník vazného trámu s krokviemi a rozpěrou – hambalkem. Pod konci hambalků jsou jako podélné ztužení vloženy nízké stojaté stolice se sloupky, vaznicemi a páry šikmých pásků. Stolice jsou zapřeny vzpěrami rovnoběžnými s krokviemi, přičemž mezi tyto vzpě-



Obr. 13: Budova strojních dílen – skladba dřevěné konzoly pod patou trámového stropního nosníku v hale ve východní části přízemí.



Obr. 14: Budova strojních dílen – průhled halovým dvoulodím v přízemí východního křídla směrem ke střední části budovy.

ry a krokve jsou vloženy další podélné prvky. V patě prázdných vazeb je absence vazného trámu řešena tradičním systémem výměna – krátče. Spoje jsou čepové, jištěné kolíky. Ve vrcholové části krovu jsou v plných vazbách krokve ještě sepyaty párem kleštín. Dendrochronologický rozbor zjistil (u hambalků ve dvou vazbách) kácení dřeva v zimním období 1843/44 a 1845/46 (obr. 12).

Východní křídlo

Halový prostor východního křídla, zkrácený vestavbou v cca šestině délky na východním konci, nejví na první pohled stopy svého někdejšího členění. Na okna s parapety jsou upraveny i otvory v někdejší příčné ose (páté v pořadí). Celý prostor je uspořádán jako dvoulodní hala s litinovými sloupy se sedly, do nichž jsou vsazeny příčné trámové nosníky, na něž jsou zase v podélném směru položeny trámy pro podlahu patra (obr. 13, 14). Konstrukce na obou stranách zmíněné někdejší příčné komunikační osy se nicméně vyznačuje určitými odlišnostmi: v západní polovině jsou sloupky tenčí (průměr cca 25 cm), zatímco ve východní polovině jsou silnější (cca 35 cm), přičemž v obou částech mají sloupky i poněkud jiný tvar hlavic (ve vyvrtaných otvorech v jednom ze sloupů je patrné, že jejich dřívky jsou duté, s tloušťkou stěny cca 5 cm). Na

Obr. 15: Patro budovy strojních dílen – halový prostor ve východním křídle, pohled k východu.

Obr. 16: Patro budovy strojních dílen – východní část halového prostoru ve východním křídle.



dnešní plynulé výškové úrovni betonové podlahy je také vidět, že u obou polovin prostoru byla původně poněkud odlišná výška podlah, protože v západní části jsou patky sloupů „utočené“, zatímco ve východní alespoň vršky patek vyčnívají.

Příčné stropní nosníky jsou zhotoveny ze dvou trámů ve většině případů (až na jeden) s přiložením a sešroubováním ve vzdálenostech cca 80 cm, přičemž mezi šrouby jsou do styku trámů vloženy ztužující hmoždinky ve tvaru dvojího rybinového rozšíření (ze šroubů jsou dole viditelné čtvercové zapuštěné hlavy). Jediný odlišně provedený nosník – první na východ od někdejší osy s vjezdem – má zazubené sprážením trámů. Dendrochronologicky se podařilo datovat dobu smýcení kmenů pro dva trámy z těchto nosníků, po jednom ze západní a východní části prostoru. Data jsou v obou případech stejná – zimní období mezi roky 1870 a 1871.

V koncovém východním úseku haly je situována novodobá vestavba obsahující hygienické zařízení a schody do patra. Starý trámový strop tu existuje přinejmenším v jižní polovině, kde je stále viditelný; dva poslední litinové sloupy jsou tu patrné jako obliny ve stěně u střední chodby. Schody do patra jsou tu novodobé, betonové. Z jižní místnosti této vestavby se dá vejít do hrázdné přístavby před jižním průčelím, jejíž stěny jsou omítnuté a strop je vybaven překližkovým (?) podhledem.

Patro východního křídla je přístupné ze dvou konců prostoru – od hlavního schodiště ve střední části budovy a právě zmíněným novodobým pomocným schodištěm z východního konce. Větší část prostoru funguje jako volný halový prostor s dvoulodním řešením, zmenšený pouze dílčími vestavbami v okrajových částech. Podobně jako v přízemí jsou tu diferencovány stropní konstrukce v obou částech prostoru: v západní části jsou pod čtyřmi příčnými trámovými nosníky litinové sloupy (s tenčími stěnami než dole – jen cca 4 cm), zatímco ve východní části je pod trámy s poněkud odlišným záklopem pět sloupů dřevěných (obr. 15, 16).

Odlišné je i konkrétní provedení trámových nosníků zhotovených spřažením dvou trámů nad sebou a jejich pravidelným sešroubováním. Kontakt trámů je sice ve všech případech zazubený, ale trámy nad západní polovinou mají střežovitou osu systému nad podporou, zatímco ve východní části jsou tyto osy (chytřejí) vždy nad středy obou polovin volného rozpětí nosníku. Dendrochronologicky se podařilo datovat (prostřednictvím sedla nad jedním z dřevěných sloupků) pouze podpůrnou konstrukci zastropení východní poloviny prostoru – kmen byl kácen v zimním období 1868/69.

V širší koncové části křídla byly v celém přízemí při novodobých úpravách vestavěny umývárny. Ze starého uspořádání tu zůstaly viditelné podpůrné části stropů – tři litinové sloupy se sedly členící prostor na nesymetrické dvoulodi a nad nimi trámové nosníky umístěné tentokrát v podélném směru (obr. 17). Nosníky jsou opět vytvořené z dvojic trámů spojovaných šrouby, jejichž zapuštěné hlavy jsou patrné na spodku trámů. K severní stěně je přiložen ještě další spřažený trámový nosník uprostřed podepřený omítnutou konzolou. Trám



Obr. 17: Východní část budovy strojních dílen – dvoulodní hala s novodobou vestavbou (foto P. Dostál).

z jižního nosníku poskytl dendrodatum ze zimního období mezi roky 1851 a 1852.

Patro koncové části východního křídla je řešeno jako jediný prostor krytý plochým stropem s omítnutým podhledem u stěn s oblibným ukončením. Kromě dvou novodobých technických prostupů existuje v místnosti pouze jeden svislý prvek, a to podpůrný dřevěný sloupek s pásky a dvojím sedlem v severojižní ose poblíž severní stěny. Všechny prvky této konstrukce jsou na patřičných místech vybaveny tesařským okosením, konce sedel mají zaoblené konce s odsazením. Podpora zřejmě souvisí s nějakými problémy, které se mohly ukázat ve funkci krovu při vynášení zastropení tohoto poměrně velkého prostoru.

Západní křídlo

Většina západního křídla byla v minulosti řešena jako vysoký halový prostor přes obě podlaží (obr. 18). Tento charakter křídla v zásadě zůstal, ale s řadou mladších zásahů. Z původního dispozičního členění setrval střední příčný komunikační pruh, protože v páté ose otvorů jsou i dnes vjezdy zčásti se zachovaným kamenným ostěním. Východní polovina křídla má zhruba polovinu své plochy zaplněnou novodobými vestavbami, při nichž byly adaptovány i výplně většiny otvorů. V jižní stěně ve třetí ose od východu a zčásti i na dalších místech je v zaddvkách oken na jižní stěně stále patrný někdejší systém s členěním na dva menší otvory dole, oddělené pilířkem, přičemž překlad je usazen ve stejné linii jako u dochovaného kamenného provedení nad vraty.

V západní polovině křídla oddělené v přízemí dodatečnou stěnou zmizelo původní členění se schodištěm. Za zmíněnou dělicí stěnou navazují dvě vestavěné oddělené místnosti; třetí takový prostor je ještě vydělen v jihozápadním koutu prostoru. Oproti původnímu stavu bylo zrušeno i vysoké halové uspořádání, protože sem byl vložen dřevěný strop nesený pěti příhradovými vazníky, jejichž konce jsou zasunuty do drážek v severní a jižní stěně. Vazníky (tzv. Howeovy) mají spodní a horní pásnici provedené ze sekaných trámů, na jejichž



Obr. 18: Budova strojních dílen – halový prostor v západním křídle.

vnitřních stranách spočívají lichoběžníkové dřevěné příložky. Přes ně jsou protaženy šrouby, které mají nahoře čtvercové hlavy a dole šestiboké matky s kulatými podložkami. Ztuzujícím prvkem jsou ondrejské kříže volně vložené mezi příložky. Dřevo přílozek a křížů je řezané, profily trámů v diagonálách jsou dosti různé. Pokud jsou trámy pásnic nastavené, jsou tu dřevěné příložky s dosti složitým tvarováním nebo silné ocelové plechy stažené pomocí svorníků. První dva vazníky od východu jsou proříznuté, protože až sem pronikla novodobá konstrukce jeřábové dráhy ze sousední haly. Pro dřevo vazníků bylo zjištěno dendrodatum smýcení ze zimního období 1892/93 (obr. 19).

Celé patro západního křídla dosud existuje jako součást někdejšího vysokého halového prostoru volného přes obě podlaží a otevřeného do krovu. Členěno je pouze okenními otvory – devíti osami v severní a jižní stěně. Rytmus okenních otvorů neodpovídá systému řazení vazeb v krovu. V pravidelném rytmu rozmístění krovových vazníků existuje jediná anomálie – větší mezera mezi třetí a čtvrtou okenní osou od západu. Tuto situaci asi můžeme vykládat jako odezvu někdejšího řešení půdorysu obou podlaží, protože v projektovém plánu jsou v oblasti třetí osy zakresleny příčné stěny se schodištěm.

Prostor koncové části západního křídla je dnes rozdělený oddělením větší přední části, za níž se nachází menší díl se zvláštním vstupem zvenčí a částečným patrovým předělením. Zachována tu je stropní konstrukce, která dříve celý prostor dělila na symetrické dvoulodí se čtyřmi litinovými sloupky se sedly, do nichž jsou vsazeny trámové nosníky, tentokrát omítnuté (obr. 20). Strop mezi podlažími tu podle popisu z roku 1845 existoval od počátku, ale zřejmě bez podpor. Ty sem byly pravděpodobně vloženy v téže době jako v symetrické východní koncové části objektu – tedy na počátku padesátých let.

Zajímavostí přední části prostoru je dlažba provedená z několika druhů barevných šamotových dlaždic asi z přelomu 19. a 20. století. Dlaždice sem byly pravděpodobně položeny druhotně a určitě v době, kdy v těchto místech už neprobíhaly těžké montážní práce (mezi dlaždicemi se dá rozpoznat 6 vzorů pro plochu a 5 pro obvodové pásy).



Obr. 19: Budova strojních dílen – vazník z dodatečného zastropení části velké kovářny v západním křídle objektu.

Při jižní vestavěné stěně stoupá novodobé ocelové schodiště do vloženého patrového prostoru situovaného nad hygienickým příslušenstvím v části odděleného zadního dílu. V jeho nezastavěné části nad volnou sloupovou podporou se zachoval strop ve starší úpravě: trámový nosník je pouze natřený a v ploše záklopu prosvítají pruhy o šířce 25 – 30 cm, v nichž se možná skrývají vysoké fošny vzniklé půlením masivních hrubě hraněných trámů. Na jižní stěně volného stropního nosníku jsou přes dřevěné mezičlánky připevněny tři velké ocelové háky závěsného zařízení tvarované z pásových profilů s rozšířenými lemy.

Patro koncové části je dnes přístupné od jihu – tedy ze sousedící přístavby západního křídla, přesněji z jeho patra s kanceláři. Prostor je rozdělen mladšími příčkami, které v jeho jižní části vyčlenily chodbu s funkcí před síně a tři další místnosti, z nichž dvě jsou neosvětlené. Strop je rovný s omítnutým podhledem, čtyři okna (po dvou v severní a západní stěně) se segmentově zaklenutými nikami mají otvory sdružené do dvojic.

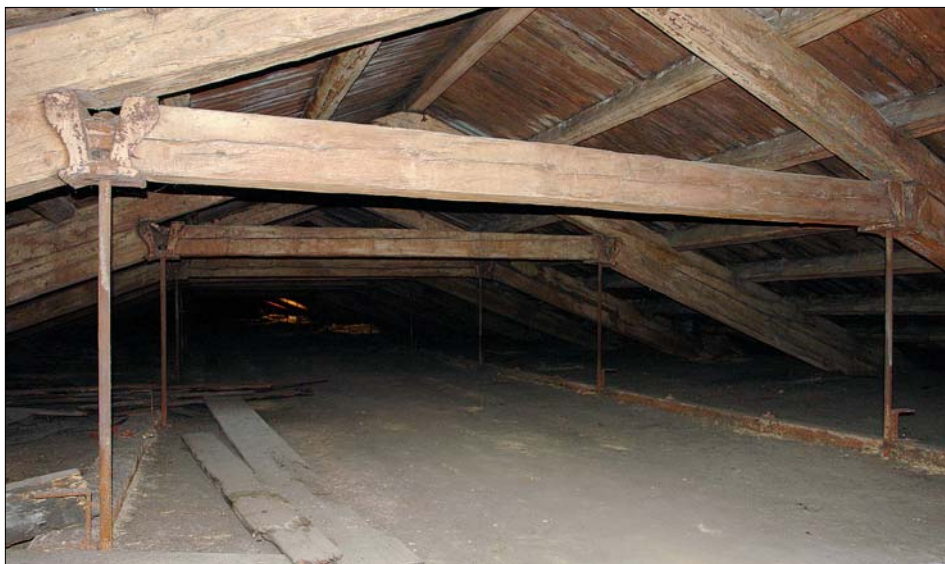
Krovy

S výjimkou již zmíněného krovu nad kotelnou má celá hlavní budova někdejších strojních dílen krovu vazníkového typu s vlašskými krokvi ve dvou variantách skladby. V obou případech jsou nízké trojúhelníky krokvi s vazným trámem uvnitř podloženy horní částí lichoběžníku se dvěma postranními šikmými sloupky a horní rozpěrou (obr. 21). Na většině rozsahu budovy – tedy nad oběma dlouhými bočními křídly a ve variantě nad koncovými částmi – je tento systém vybaven ve styku sloupků a rozpěry litinovými styčníky sloužícími pro zavěšení svislých táhel vyvěšujících vazný trám (obr. 22). Ve střední části budovy, později přestavěné, je použit stejný typ skladby v jednodušším provedení bez styčníků opět ve dvou variantách – s dvojicemi svislých táhel nebo bez nich.

Vazníky krovu nad východním křídlem jsou řazeny v celkem pravidelném rozestupu kolem 290 cm s výjimkou jednoho téměř čtyřmetrového rozestupu zhruba uprostřed křídla,



Obr. 20: Budova strojních dílen – horní část litinového sloupu se sedlem a omítnutým dřevěným průvlakem v zastropění halového prostoru v koncové západní části objektu.



Obr. 21: Budova strojních dílen – průhled krovem nad východním křídlem objektu.



Obr. 22: Budova strojních dílen – detail litinového styčnicku s vyvěšením táhla v krovu nad východním křídlem objektu.

tedy v místě někdejšího funkčního rozdělení, kde existují konstrukční odlišnosti i ve spodních podlažích. Dendrochronologický rozbor dřeva krovu potvrdil kácení bezprostředně před stavbou budovy – v zimě 1844 až 1845 – a také použití staršího materiálu, káceného již v zimním období 1842/43.

V krovu východního křídla byly provedeny rozsáhlé novodobé výměny materiálu, při nichž byla nahrazena více než polovina konstrukčního dřeva. Stalo se tak zřejmě při výměně krytiny, která byla provedena – jak bylo v době socialismu běžné – po dlouhém období zanedbávané údržby. Měněny byly všechny viditelné části konstrukce – tedy krokve, sloupky, rozpěry i vlašské krokve, a to pomocí místy jen hrubě odpovídajících profilů tvarovaných strojním řezáním. Část silnějších profilů – sloupků a krokví – je vyměněna jen zčásti s použi-

tím jednoduše zazubeného plátového napojování. Pro vzájemnou soudržnost prvků byly u těchto nových částí používány kramle. Dendrochronologické datování tohoto mladého dřeva se nepodařilo.

Nad východní koncovou částí je krov střechy ve tvaru nízkého jehlanu konstruován z vazníků téhož typu sesazených do složitého systému základního půdorysného kříže doplněného rohovými diagonálami. Tato těžká a komplikovaná soustava je pro vynášení skrytých stropních trámů nad prostorem patra ještě doplněna osovým trámovým věšákem, jehož masivní dřív je vybaven pod dosednutím rozpěr profilovaným náznakem hlavičky (obr. 23). Věšák vynáší stropnice pomocí dvojice kovaných trmenů, jejichž horní části, připevněné pomocí šroubů se čtvercovými hlavami a maticemi, jsou patrné na spodní části vě-

šákového sloupku. Dřevo pro stavbu tohoto krovu bylo káceno v zimě 1844/45.

Konstrukce jehlanového tvaru byla při stavbě provedena jako úplná – tedy i na západní straně, kde k ní dosedla konstrukce východního křídla –, přičemž pro možnost průchodu byly jen proříznuty tři vlašské krokve. Krokve dosedajícího krovu východního křídla jsou nad konstrukcí koncové části podloženy jednoduchou stolicí s hřebenovou vaznicí. Na východní straně krovu koncové části je ale valbové ukončení překryto nástavbou, která mění tvar střechy na sedlový s koncovým štítem. Tato konstrukce je zbytkem přístavby, která prodloužila koncovou část východním směrem. Dřevo z krovu této úpravy poskytlo dendrochronologické datum ze zimy na přelomu let 1852/53.

Krov nad západní koncovou částí přístupný jen po dlouhé lávce vedené od střední části stavby nad celým západním křídlem má stejný systém jako nad východním koncem včetně středního věšákového sloupku. Návaznost s krovem západního křídla je tu organičtější s vlašskými krokvemi pečlivěji napojovanými podle zalamovaných tvarů vzájemně dosedajících střech. Dendrochronologické datování odebraných vzorků se tu nepodařilo, ale dá se předpokládat, že by poskytlo stejná data jako na symetrické části východní.



Obr. 23: Budova strojních dílen – krov nad koncovou částí východního křídla objektu.

Konstrukce krovu nad západním křídlem je stejná jako nad křídlem východním, přičemž tu existují právě jen vazníky bez zastropení nad patrem (obr. 24). Do konstrukce se tu neprováděly mladší zásahy, takže je ve velkém rozsahu zachován původní ručně sekaný materiál. Staré je tu v převážné většině plochy i bednění z prken kladených kolmo na vlašské krokve, tedy po spádnici. Narozdíl od protějšího východního křídla je v autentickém stavu zachována i vrcholová vlašská krokev, která se směru všech dosedajících částí podřizuje svým pětibokým profilem. Dva odebrané vzorky konstrukčního dřeva poskytl stejné dendrochronologické datování – kmeny byly smýceny v zimě 1844/45.

Snahou při osazování krovových vazníků zřejmě bylo podepření jejich konců pomocí šikmých vzpěr opřených do obvodových stěn. Protože rytmus rozložení vazníků krovu neodpovídá rytmu okenních otvorů ve stěnách, bylo to možné jen v několika případech, protože více než polovina vazníků dosedá nad záklenky oken a pro umístění vzpěr tu není dost místa. Pod konci dvou vazníků jsou osazeny jednotlivé vzpěry a u dalších dvou dokonce jejich rozkročené dvojice, ve všech případech dole podložené profilovanými konzolami tesařskými z kamene (u vazníků v západní části křídla ale podpěry nejsou, přestože tam místo pro ně existuje).

Součástí krovu nad tímto křídlem je i konstrukce čtyř světlíků, z nichž tři východní původně přisvětlovaly vysokou halu velké kovárny. Světlíky, které vzhledem k charakteru provozu asi sloužily převážně k větrání, mají sedlový tvar odpovídající tvarování střechy. Rohové sloupky jejich rámové konstrukce vycházejí z konstrukce



Obr. 24: Budova strojních dílen – krov nad západním křídlem objektu.



Obr. 25: Budova strojních dílen – krov nad někdejší vodojemem ve střední části objektu.



Obr. 26: Budova strojních dílen – detail ocelové výbavy vazníku v krovu nad střední částí objektu.

krovu jako patní vzpěry dvou sousedících vazníků. Plátový a kolíkový zajištěný spoj těchto sloupků vždy přechází přes krokve a končí v rozpěře. Situace světlíků nicméně zčásti koliduje se situací vysokých osových komínů procházejících podle původního projektového plánu prostorem haly, protože nejvýchodnější by procházel právě světlíkem. Okrajovými částmi krovu prostupují tělesa komínů, jejichž sopouchy zřejmě existují v obvodových stěnách. Tyto sopouchy nepochybně nahradily původní komínová tělesa umístěná (podle zmíněného projektového plánu) volně uprostřed haly.

Krov nad střední částí budovy je vybudován pomocí zjednodušených vazníků o dvojím rozponu jako kolmá křížová sestava dvou plochých sedlových střech. Konstrukce nese stopy poměrně výrazné přestavby, již tato část budovy prošla při redukci původně výraznějšího severního vysunutí středního rizalitu: na řadě dřevěných prvků jsou patrné neobsazené dlaby (mnohdy zakryté dřevěnými plombami) a jsou tu i nesystémové tesařské značky. Některé z těchto stop umožňují odhadnout původní funkci a umístění prvků – například na rozpěrách jsou plátové dlaby po osazení vlašských krokví a současně čepové dlaby s kolíkovými otvory pro vsazení rozpěr. Starší krov tedy náležel podobnému vlašskému typu, ale používal ješ-

tě tradičně zapojenou hambalkovou rozpěru podobně jako nejbližší stejné široký krov nad křídlem s kotelnou.

V ose budovy se nad její střední částí za štíty nachází jádro sestavy tvořené v přední části čtyřmi a v zadní části, oddělené stěnou, jedním vazníkem o rozponu cca 12 m. Zmíněné čtyři vazníky se nacházejí nad nezastropeným prostorem s „vanou“ – dnem někdejší vodní nádrže – a jsou výrazně vybaveny železnými součástmi – zpevňujícími pásy, šrouby a svislými táhly pro nadlehčení vazného trámu upevněného tentokrát nahoře pouhým provlečením horní částí sloupku (obr. 25, 26). Tři odebrané vzorky dřeva z krovu (dva z nich se stopami prvotního umístění v poněkud odlišné konstrukci) poskytly data z doby těsně předcházející prvotní výstavbě budovy – jedenkrát z léta 1844 a dvakrát ze zimy 1844/45.

V navazujícím jižním dílu prostoru je vazník pouze jeden, a to jedno-dušší bez ocelových závěsů. Toto řešení umožňují vlašské krokve, jejichž konce jsou položeny na obou štítových stěnách. Průchod ve stěně mezi oběma částmi krovu je široký téměř 3 m a má půlelpsový, téměř segmentový záklenek (obr. 27).

Napojení krovu obou dlouhých bočních křídel vůči kolmému hřebenu nad středem objektu se odehrává pouze pomocí vnějšího tvaru daného vlašskými krokvi protaženými přes oddělující stěny (v takto vzniklých úsecích pak nebyly osazeny vlašské krokve na středním krovu). Pro dosednutí šikmo seříznutých konců zmíněných vlašských krokví z vedlejších krovvů byly na středním krovu v klesajících diagonálách usazeny široké fošny s profilem 22 × 8 cm, zpracované (jako jediné masivní prvky v konstrukci) řezáním.

Ve stěnách oddělujících postranní části krovu jsou opět široké postupové otvory s půlelpsovými záklenky. Jejich umístění odpovídá zjevně původnímu osovému umístění ve stěně, která byla (před odbouráním severního rizalitu) v tomto směru delší: dnešní tvar zastřešení dosedá k těmto otvorům nesymetricky. V každém z obou postranních dílů jsou dva vazníky téhož typu jako uprostřed, ale v jednodušším provedení bez táhel (tedy stejně jako poslední jmenovaný



Obr. 27: Budova strojních dílen – vazník v jižním dílu krovu střední části objektu.

vazník v jižní části středního dílu), a to navzdory většímu rozpětí téměř 16 m. Dendrochronologická data byla získána pomocí odběrů v západním a východním úseku – kmen pro trám z východního krovu byl kácen již v létě 1841, v západním krovu vyšlo „standardně“ zimní období 1844/45.

Jižní halová přístavba pro buchar

Objekt, který sloužil pro umístění dodatečně instalovaného parního bucharu, měl charakter volné výrobní haly a byl socialistickou adaptací změněn na kulturní sál s pódii ve své koncové, jižní části. Tato adaptace se příliš nedotkla základního členění s velkými půlkruhově zaklenutými nikami oken.

Průčelí tohoto křídla je replikou členění přízemí hlavního objektu. Opět tu bylo použito vodorovné pásování na nosných úsecích mezi velkými okenními otvory ukončenými nahoře půlkruhovými vpadlinami s vyzdívkou, která je pravděpodobně dodatečná. Vystupující omítkový lem těchto oblouků je – tak jako na hlavní budově – členěn motivem klenáků. V obou bočních stěnách bylo rovnoměrně umístěno pět těchto velkých oken, v jižní stěně byl zřejmě jen otvor

jediný, nebo – spíše – jeho náznak existující vnější nikou. Spodní část této stěny člení vodorovné pásování, které sem přechází z bočních stěn, nahoře ve štítu je drobné kruhové okno v nice se šikmými boky.

Profil sálového prostoru má tvar lichoběžníka, jehož horní ukončení vzniklo vložením omítnutého podhledu do konstrukce krovu (obr. 28). Z té je patrný rytmus sedmi vazníků a některé prvky jejich skladby, které umožňují alespoň rámcovou představu celkového uspořádání. Po stranách vystupují z lichoběžníkového tvaru podhledu pravděpodobně spodní části krokví. Horní část podhledu je zřejmě připevněna k vodorovným rozpěrám – tedy vlastně hambalkům. Pod jejich středem vystupuje z podhledu podélný trámový pruh s konci železných závěsů ve tvaru obráceného plochého komolého kužele (horní konec závěsu je ve styku krokví nejspíše upevněn do litinového styčnicku).



Obr. 28: Přístavba bucharu u budovy strojních dílen – sálový prostor s viditelnou částí krovu.

Dendrochronologický rozbor datoval smýcení kmene pro jednu z kroků do zimního období 1848/49.

V místech okrajových částí rozpěr pak ještě z podhledu vystupují dvojice poměrně subtilních ocelových závěsů (s profilem cca 3×3 cm, snad kovaných) zajišťujících jednoduchým způsobem – koncovými háčky – před průhybem spodní ocelové táhlo. Tento prvek má tyčový profil cca 5 cm a je utažen dvěma šroubovými napínáky ve tvaru dutých pouzder osmibokého profilu umístěnými vždy poblíž (vně) zmíněného háčkového vyvšení (obr. 29). V koncích spodních táhel, tedy v patách kroků, se dají rovněž očekávat litinové styčníky. Na vaznicích jsou v podélném směru položeny vlašské krokve, jejichž profilované konce vyčnívají přes okraje štítu. Podobné konce podpírají i přecházející boční okraje střechy, ale nemohou to být – kvůli mnohem hustšímu rytmu – konce vazníkůvých kroků, nýbrž samostatné kratší prvky.

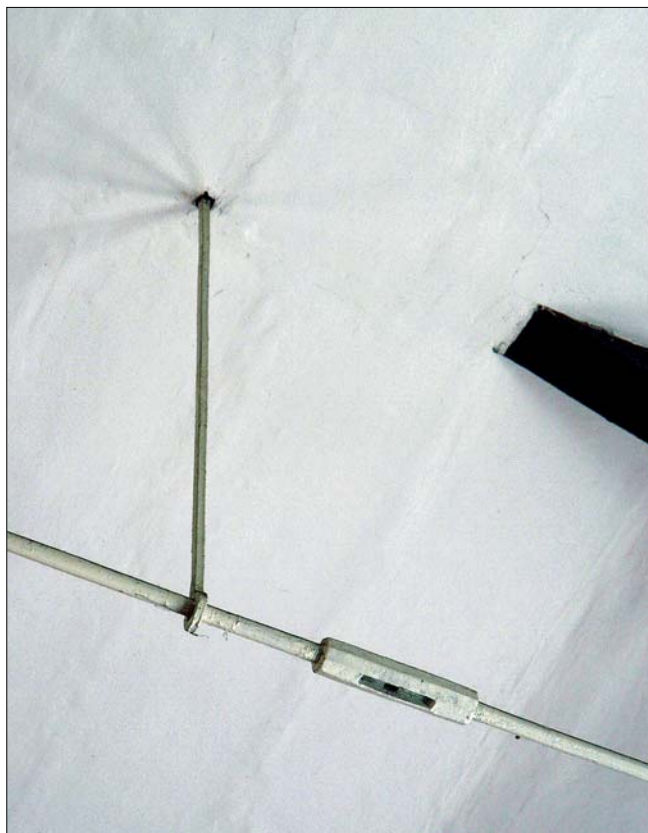
Shrnutí stavebního vývoje

Celý objekt hlavního křídla s osovým výběžkem kotelny – jak spolehlivě dokládají písemné zprávy v kombinaci s mapovými a ikonografickými prameny – náleží k počáteční fázi stavební výbavy prvního pražského nádraží: stavba byla projektována a postavena neuvěřitelně rychle v průběhu roku 1845 (od února, kdy byl předán projekt, přičemž se bezpochyby dokončovala ještě po srpnovém zahájení provozu – což může naznačovat i dendrodatum 1846 u dřeva z krovu kotelny). Kromě představy o původní struktuře budovy, kterou známe díky zmiňované bezprostředně publikované původní dokumentaci, byla v dosavadní literatuře uvedena i osoba navrhujícího projektanta, jímž byl Antonín Jüngling, v té době pracující pro Společnost severní státní dráhy.

Pro charakter budovy byla určující možnost přímého vjezdu lokomotiv a vagonů do tří zdůrazněných úseků ve středu a v koncových dílech budovy. Tato okolnost určila výšku přízemí a velikost vjezdových portálů, z čehož vyplynulo základní řešení fasád v přízemí (v okenních otvorech byly ve spodní části otvoru umístěny dvojice oken se středním pilířkem stejně jako v patře). V řešení patra se oproti širokým otvorům v přízemí uplatnily sdružené dvojice menších obdélných oken použité i tam, kde byl vnitřní prostor koncipován na výšku obou podlaží.

Pro detailnější porozumění původnímu vnitřnímu uspořádání je možné použít srovnání s menšími (nezachovanými) díly v České Třebové a zejména v Pardubicích, jejichž prvotní dokumentace byla rovněž publikována již v roce 1845 a je v některých ohledech lépe srozumitelná.¹⁴⁾

Pozdně klasicistní ztvárnění průčelí zapadá zcela do souběžného architektonického kontextu. V tomto ohledu je k dispozici zajímavé srovnání s prakticky identickým řešením průčelí nedalekého honosného Desfourského paláce (čp. 1023/II v uli-



Obr. 29: Budova strojních dílen – detail zavěšení a šroubového utažení spodního táhla v krovu nad halou někdejšího bucharu.

ci Na Florenci č. 21 – obr. 30), stavěného v letech 1845–47 podle projektu stav. Nevoleho a Jos. Krannera.¹⁵⁾

Dendrochronologie i záznamy přístaveb na poměrně často zhotovovaných pozdějších situačních plánech umožňují dosti přesně mapovat i mladší vývoj budovy. První vlna adaptací se odehrála – jistě ve světle konkrétních zku-

15) R. Bařková a kol., o. c. v pozn. 2, s. 536.



Obr. 30: Detail průčelí Desfourského paláce (čp. 1023/II) v ulici Na Florenci č. 21. Ztvárnění průčelí objektu, který vznikl v těsné blízkosti nádraží bezprostředně po jeho stavbě v letech 1845–47, je téměř identické s řešením průčelí hlavních strojních dílen.

14) J. Škabrada, Pardubické a pražské nádražní dílny v roce 1845, Východočeský sborník historický 17, Pardubice 2010, str. 177–185.

šeností s prvními lety provozu dráhy – už v první polovině padesátých let. Mezi roky 1850 a 1855 byly provedeny

- přístavba jižní haly pro parní buchar (s fasádou, která vlastně představuje zjednodušenou kopii členění průčelí původní stavby), a

- vložení zastropení s litinovými sloupy v obou koncových částech na východní straně spojené ještě s prodlužující přístavbou, do níž byly protaženy koleje. Tato úprava je zajímavá tím, že mírná excentricita v umístění sloupů reaguje na pozici dvou točen, které tu byly dány kvůli otáčení lokomotiv nebo vozů pro zajíždění do haly.

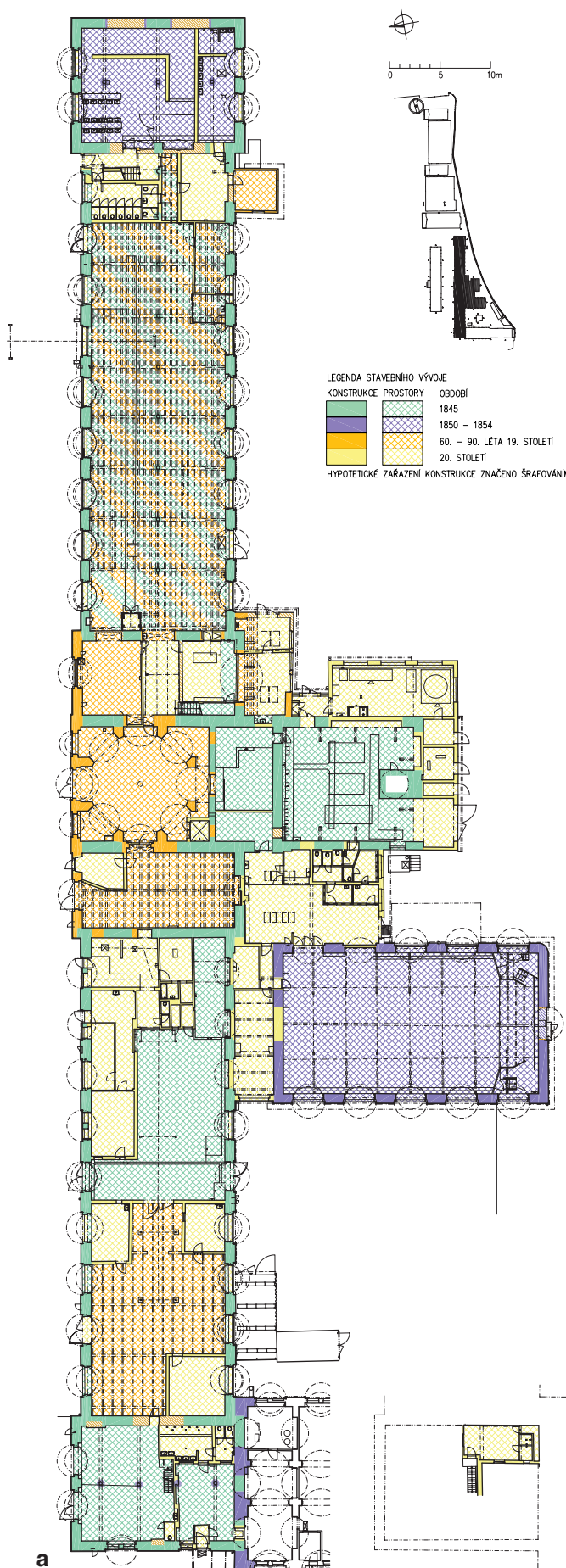
V šedesátých letech proběhla závažná přestavba střední části budovy, jejíž původní stav známe díky půdorysnému i řezovému zachycení na plánu z roku 1845. Důvodem této adaptace byla potřeba rozšířit plochu kolejiště před budovou, resp. nahradit točny pokročilejším zařízením, a zřejmě také nově instalovat nebo přemístit vodní nádrž pro napájení lokomotiv. Ta byla dosud součástí původní výtopny s vodojemem, která asi začala překážet uprostřed velké plochy kolejiště, do něhož přibyl provoz mezitím otevřené pražsko-dráždanské dráhy (úmysl výtopnu zlikvidovat naznačuje už plán z počátku šedesátých let, na plánu z roku 1865 je ještě zakreslena a na plánech ze sedmdesátých let již neexistuje). Výsledkem bylo ubourání vystupující části středního dílu budovy s upravenou replikou původního průčelí. K této úpravě tedy zřejmě náleží i působivé osazení vodní nádrže v patře a nepochybně také přestavba krovu (způsob podepření vodní nádrže je blízký řešení, které bylo použito na začátku sedmdesátých let v novém železničním areálu v Holešovicích-Bubnech) (obr. 32).

Při úpravách krovu nad přestavěným středem objektu byla provedena zjednodušená varianta vazníků z bočních křídel s použitím dřeva z původní konstrukce. Ta (podle dlabů z prvotní vazby) zřejmě nebyla provedena podle projektového plánu, nýbrž odpovídala spíše blízké konstrukci nad kotelnou.

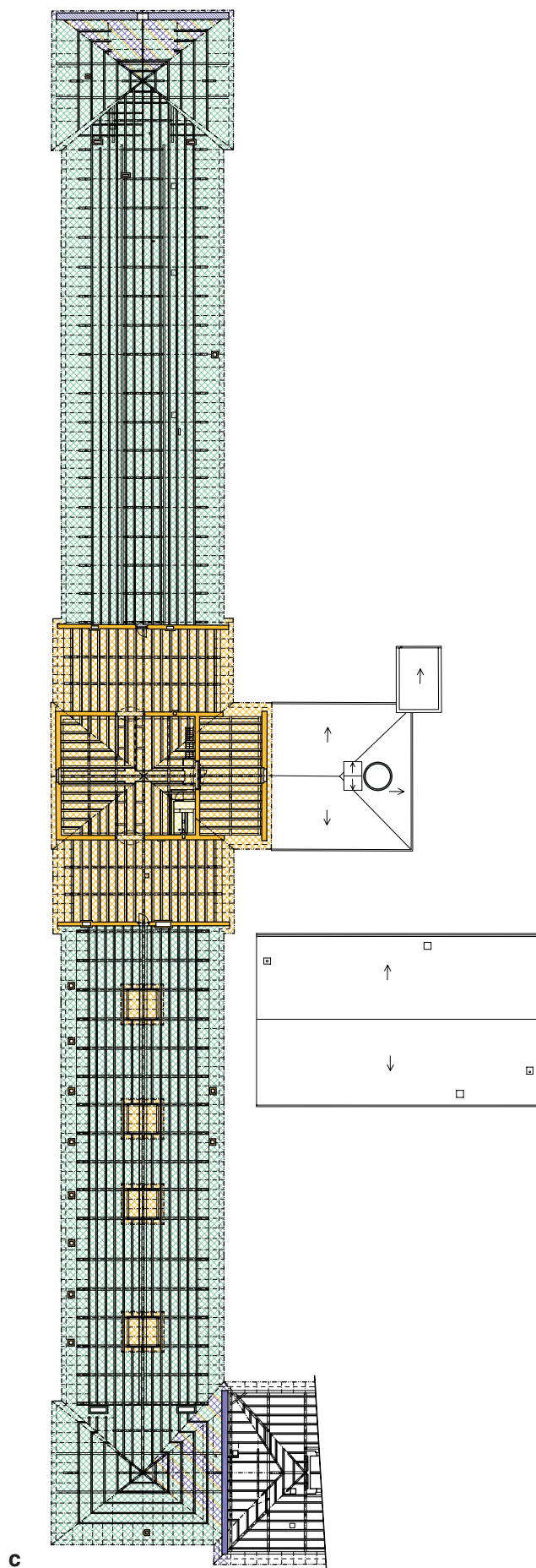
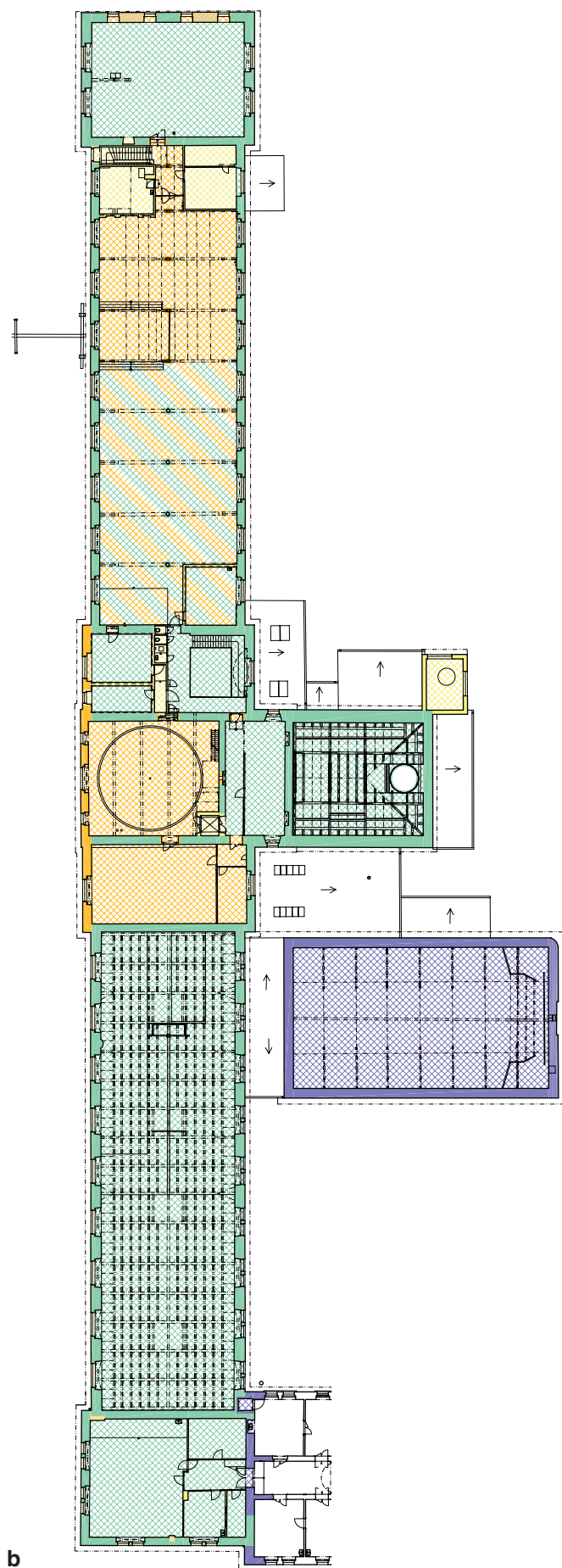
K přestavbě středu budovy náležely i úpravy přiléhajících bočních úseků. Složitější byla situace v těchto místnostech na západní straně, kde prakticky zmizel prostor dosavadní měděné kovárny se zalomenými schody do patra a zřejmě také do sklepa (pokud tu byl podle projektu proveden). Zbytek prostoru byl jistě propojen se zadní kovárnou pro opravy per a nová místnost byla vybavena dřevěným zastropením se sloupky, z nichž jeden poskytl dendrodatum 1851/2 (pravděpodobně tu bylo použito starší dřevěné).

Do počátku šedesátých let zřejmě náleží i zřízení přístavku v koutu u kotelny na straně se schodištěm. Schodiště, které mělo zřejmě být podle projektu provedeno jako visuté v typologickém schématu jistě navazující na typ užitý nedlouho předtím např. v paláci Kinských na Staroměstském náměstí, bylo buď od počátku, nebo dodatečně podepřeno systémem mohutných trámů a osvětleno velkou, ve fasádě netypickou arkádou. Tato anomálie zřejmě souvisí právě s uvedeným přístavkem, jímž byl velký otvor ke schodišti překryt.

V sedmdesátých letech zřejmě proběhly dosti rozsáhlé úpravy ve východním křídle, které bylo od počátku vertikálně členěno na dvě podlaží a horizontálně rozděleno na dva díly (včetně existence dělicí stěny se dvěma otvory, jejichž umístění odpovídalo liniím kolejí ve východní části křídla).



Obr. 31: Budova strojních dílen: a – přízemí, b – patro, c – krov. Zaměření zpracovala firma INDESS spol. s r. o., Ing. Pelčík, 2004.





Obr. 32: Arkádové podpory a dno vodní nádrže ve vodojemu nádražního areálu v Praze - Bubnech.

V půdorysu z roku 1845 jsou schematicky zachyceny podpory sloupů dvoulodního řešení, jejichž litinové provedení včetně charakteristického tvaru sedla je potvrzeno řezem vedeným západní polovinou křídla. Přesto poskytl jeden ze stropních nosníků datování pro začátek sedmdesátých let, což naznačuje úpravy či výměny při zachování dosavadního systému. Pro jejich případné bližší objasnění by bylo potřebné provést rozsáhlejší datovací odběry.

Ve východní části východního křídla byl prostor patra původně snad uzavřen jednoduchým stropem s viditelnými trámy a záklopem s hliněnou mazaninou. Někdy kolem roku 1870 – tedy asi ve stejné době jako při právě zmíněných úpravách v přízemí – sem bylo vloženo další zastropení s dvoulodní dřevěnou podpůrnou konstrukcí. Komín kotelny byl zvýšen nadezděním v osmdesátých letech.

V západním křídle došlo na konci 19. století k úpravám, které se dotkly jeho západní části s dvoupodlažním ře-

šením a vloženým úsekem se schodištěm. Toto členění bylo vybouráno a v rozsahu čtyř oken-
ních os – tedy až ke střední ose, která si nadále podržela funkci průjezdu s vraty – byla vložena nová konstrukce z příhradových vazníků na celý šířkový rozpon budovy. Ze závěru 19. století také zřejmě pochází hrázděný přístavek připojený k jižní stěně východního křídla.

S výjimkou několika sdrúžených oken v těžko přístupných partiích jižní stěny vysokého prostoru někdejší velké kovárny, kde přetrvávají stará neotevírává okna, byla většina otvorů vybavena snad už v 1. polovině 20. století novými dřevěnými okny s dosti pečlivým provedením. I tuto budovu pak postihlo

množství dílčích typicky socialistických zásahů používajících vesměs ocelové profily a plechy se svařovanými spoji. Zejména výběžek s kotelnou prakticky zcela zmizel v novodobých přístavcích. Přitom byly zčásti měněny i dosavadní obvodové stěny, jejichž někdejší členění se dá ve změní novodobého zařízení kotelny sledovat jen obtížně.

ZÁPADNÍ KŘÍDLO – DÍLNY, KANCELÁŘE A SKLADY

Obě části západního křídla vznikly jako přístavba k hlavní budově strojních dílen. Severní část do značné míry opakuje vnitřní strukturu i vnější členění starší stavby, k níž byla napojena, zatímco jižní část je odlišná vzhledem i vnitřním uspořádáním včetně vertikálního členění (obr. 33). Přesto spolu stavby těsně souvisejí, což je nejlépe patrné z komunikačního schématu: kancelářské patro v napohled star-



Obr. 33: Dvoulodná západní přístavba k budově strojních dílen – pohled od jihozápadu na hlavní západní průčelí.

ší severní části je přístupné po schodišti umístěném až v jižním objektu. Těsnou vazbu obou částí budovy potvrdila i dendrochronologie.

Severní budova obsahuje vysoké přízemí koncipované jako trojlodní hala s křížovými pilíři a pasy. Všechny otvory v západním průčelí fungovaly původně jako vjezdy, do nichž vedly kolejové úseky z velké přesuvny, která vyplňovala prostranství západně od budovy. Nad dílenským přízemím se nachází patro řešené v dispozici navazujícím způsobem – tedy jako trojtrakt se střední chodbou a řadami kanceláří po stranách. Specifické je osvětlení kancelářské chodby dvěma velkými světlíky.

Menší – užší a kratší – jižní budova byla určena zejména pro sklady materiálu, ale její horní podlaží bylo zřejmě opět vyhrazeno kancelářím. Objekt je (při jen o málo větší výšce) dvoupatrový, navíc v celém rozsahu podsklepený, koncipovaný svým vnějším symetrickým výrazem palácového typu dosti honosně. V koncových částech své dispozice obsahuje schodiště, u severního schodiště je v přízemí ještě průjezd pro velký hospodářský dvůr, který vlastně výstavbou tohoto křídla u dílenských budov vznikl. Půdorysné členění zbývajících částí tří podlaží tohoto křídla je nepravdělně dvoutraktové. Shodné krovy v obou objektech pokračují ve vlašské vazníkové koncepci předcházejících objektů, tentokrát v ještě jednodušší variantě.

Severní část křídla

Členění celého vnějšího – západního průčelí je doslovným opakováním řešení fasády starší dílenské budovy: v přízemí je sedm velkých půlkruhově zaklenutých ostění někdejších vjezdů, do nichž byly dodatečně vsazeny dvojice vertikálně obdélných oken a nahoře velká okna půlkruhového tvaru. I v patře je řešení otvorů standardní – tedy s dvojicemi menších oken nad každým velkým otvorem v přízemí. Fasáda je pokryta – stejně jako na hlavní budově dílen – omítkou v šedé cementové barvě. Při této úpravě byla – rovněž stejně jako na starším objektu – otlučena nebo zjednodušena plastická výzdoba.

Na protilehlém východním průčelí, obráceném do dvora, se z historického členění a výzdoby dochovalo více. Rozvrh otvorů je stejný, ale v přízemí zůstalo na pilířových motivech mezi nikami oken vodorovné pásování s ukončujícími římsami a na obloukových pásech lemujících horní část otvorů motiv kvádřování. V patře existují pod dvojicí oken sdružené parapetní římsy podepřené profilovanými konzolami. Římsa je opět zjednodušená, ale její úplná profilace (dokonce s okapničkou na základní desce) se zachovala na lépe chráněném místě v krátkém zlomu k navazující jižní části křídla (obr. 34). Sokl pod zdívkou je proveden z vysokých pískovcových kvádrů, omítky je stejná jako na protilehlém průčelí. Na povrchu je více opadaných míst, takže je např. vidět jádro konzol připravené z cihel vysunutých ze zdiva.

V přízemí je možné navzdory novodobým úpravám (naposled pro kuchyni a jídelnu) rozpoznat pravidelné schéma původní výstavby s trojlodním řešením s pilíři nesymetricky křížového půdorysu, které vznikly ponecháním částí vnitřních stěn, jejichž ramena přecházejí do systému půlkruhových pasů (obr. 35). V půdorysu podpor jsou delší ramena v přič-



Obr. 34: Dvoudílná západní přístavba k budově strojních dílen – detail s nejlépe zachovanou profilací římsy ve zlomu styku obou částí budovy na východním průčelí.

ném směru, což omezuje roztlak konstrukce směrem k volným průčelím, a tudíž posiluje stabilitu budovy.

Vzhledem k halovému charakteru přízemí a mladším úpravám otvorů a průčelí nejsou patrné detaily původního komunikačního schématu. Kromě vjezdů ve všech osách západní stěny se vzhledem k vazbě na starší dílenské křídlo také jistě vstupovalo odtud, tedy z koncového západního dílu, a to bezpochyby přinejmenším uprostřed do užšího středního pásu haly. Na protilehlém jižním konci, za nímž přiléhalo schodiště, byl přístup možný v jihozápadním poli, tedy z logického místa před nástupem na uvedené schody (zde se také v zádívce uchovala horní část obložené dřevěné dveřní zárubně). Propojovací otvor mohl být i v protilehlém dílu do prostoru za schody, ale nikoli (kvůli schodům) v dílu středním.

V obdélných polích, vymezených systémem arkád, existuje plochý strop s omítaným povrchem, se zaoblenými okraji. Konstrukce stropu byla v době průzkumu odhalena destruktivními sondami stavebně-technického průzkumu shora, tedy přes podlahy prvního patra. Podstatu tvoří trámy, jejichž konce položené na ústupek zdiva byly výrazně opálené (obr. 36). To bezpochyby znamená, že ke stropu nad přízemím od počátku patřil omítaný podhled (v mladším objektu lakovny tomu tak totiž nebylo).

V jednom z koutů jihozápadní půdorysné buňky (do jejíž části je vložena velká lednice) je viditelná pata nosného pilířového útvaru provedená z pískovcových kvádrů, které dole vystupují jako rozšíření



Obr. 35: Severní část přístavby k budově strojních dílen – pilíře a pasy trojlodního řešení halového prostoru v přízemí (foto P. Dostál).



Obr. 36: Severní část přístavby k budově strojních dílen – pohled shora na detail konstrukce stropu nad přízemím s opálenými konci trámů.

sokl. Bez výraznějších odkryvů není patrné, zda v některých vnitřních pilířích nebyly od začátku vedeny komínové či větrací sopouchy, protože tu (ale většinou v přizdívaných rizalitech) ústí vybírací dvířka.

Sklepy

Pod budovou existuje sklepní prostor, který dnes není spojitou součástí nadzemní stavby.¹⁶⁾ Přístupný je z přístřešku při východním průčelí křídla zčásti zavaleným sestupem. Za prostupem s nízkým segmentovým záklenkem pod obvodovou stěnou se nachází největší prostor o velikosti obdélníka s rozměry cca 5 × 4 m, s delší osou kolmou k linii průčelí, zaklenutý cihlovou segmentovou klenbou. V jeho vnitřní čelní stěně je další segmentově ukončený prostup, jímž je přístupný druhý,

16) Na sklep nás při průzkumu upozornil místní zaměstnanec NTM pan Kryštof, který nám zprostředkoval kopii článku J. Polanecké uveřejněného v létě roku 2006 v listu Prahy 3 Hlas trojky. V článku se rekapituluje situace z roku 1979, kdy byly ohledány tehdy přístupné suterénní prostory „v podzemí závodní jídelny“ se sestupem „pod dřevěnou sklápěcí deskou v podlaze uprostřed kuchyně“. Prezentován je tu i půdorys sestavy dvou nepřiléhajících velkých prostor, z nichž jedna má dosti bizarní obrys s oblými částmi obvodu. V textu je pak líčen charakter zdíva sugerující jeho údajně starobylý, středověký původ.

menší a opačně – kolmo – situovaný prostor s půdorysně oblým jižním ukončením. Jeho horní uzavření je složitější – zhruba za zmíněným vstupem je tu široký cihlový segmentový pas, za nímž směrem k jihu – tedy nad částí s půdorysně oblým závěrem – navazuje nepravidelná klenba, pod níž je vložen nosník z ocelových profilů. V severní stěně je další, tentokrát nejširší segmentově zaklenutý prostup směřující do nejmenšího prostoru s tříčtvrťkruhovým půdorysem. Tento prostor je nepřístupný, zavalený shora stavební ssutí (při adaptacích kuchyně byl zřejmě tehdejší horní přístup využit jako odpadní jáma a následně překryt úpravou podlahy). Zdivo stěn všech prostorů je provedeno z lomové opuky a opatřeno bílým vápenným náterem nebo hrubou omítkou (obr. 37).

Patro

Kancelářské prostory, jimiž je vyplněné celé první patro budovy (a k němu napojená již zmíněná koncová část dílen), jsou přístupné od jihu, ze schodiště druhé části jižního křídla. Vstup z podesty schodů směřuje do střední chodby mezi kanceláři. Chodba, široká cca 3 m, je krytá plochým stropem, který má omítnutý podhled se zaoblenými okraji. Z bočních stěn se vstupy do kanceláří vystupují čtyři protilehlé dvojice mělkých rizalitů, které přecházejí do příčných půlkruhových pasů. Obě dvojice pasů vymezují v chodbě plochy, nad nimiž je situována dvojice světlíků. V jižním světlíku ještě vystupují další dva výraznější protilehlé rizality, které náleží komínovým či větracím sopouchům vedeným z přízemí (obr. 38).

Oba boční trakty jsou dnes dělené na jednotlivé kanceláře příčnými stěnami v pravidelném rozestupu cca 5 m. Dělicí stěny mají různou tloušťku (převažuje 33 cm – tedy celá cihla s omítkou, dvě stěny mají tloušťku zhruba poloviční a jedna je velmi tenká – zřejmě „monierka“). Ze třetí dělicí stěny od jihu ve východním kancelářském traktu vystupuje výrazný rizalit novodobého komínového či větracího tělesa.

Rozmístění vstupů do kanceláří z chodby je dosti pravidelné – s výjimkou střední dvojice jsou dveře situovány v protilehlých párech. V kancelářských traktech se jeví výraznější pravidelnost na západní straně, kde jsou dveře ve čtyřech dělicích stěnách v souvislé enfiládové řadě, zatímco na východní straně je rozmístění více různorodé. Některé vstupy jsou z jedné či obou stran překryté novodobou bandáží.

Dveře z chodby do kanceláří a mezi kanceláři jsou vesměs dvoukřídlové navazující na deštěné prostory s profilovanými obložkami. Ve velkém prostupu na severním konci chodby křídla chybí, jinde prozrazuje různost spodních a horních částí závěsů dodatečné přemísťování křídel. Většina dveří z chodby je vybavena ještě závěsy pro další křídla otevíraná do chodby, která tu ale nejsou. Son-



Obr. 37: Severní část přístavby k budově strojních dílen – zavalený sklepní prostor.

dou na jedné ze starší vrstvy dveří byl restaurátorským průzkumem jako nejspodnější vrstva zjištěn světlý okrový nátěr, tedy nikoli později obvyklé tmavé fládrování.

V kování a zpracování dveří se projevuje několik typů, které náleží původní výstavbě a dalším úpravám v průběhu 2. poloviny 19. století i později: mezi zapuštěnými závěsy tu existuje několik případů žaludových tvarů, většina „bambulkových“ (tedy s kuzelem a koncovou kuličkou) i novodobé segmentové konce z 20. století. Zámky byly od počátku zapuštěné, přičemž jejich vnější kování se – logicky – měnilo nejčastěji: zachovalo se jen minimum mosazných klíčových štítků (s odsazenými oblými konci) a žádná starší klika. Jedinou výjimkou je venkovní zámek na dveřích trezorového (?) kumbálku v severní kanceláři východního traktu (tato enkláva vznikla úpravou prostoru, který vlastně vybyl mezi vystupujícím zděvem rizalitu koncové části starších hlavních dělen a přisazenou stěnou širší jižní přístavby). Tyto jednodřevové dveře jsou zavěšeny na skříňových závěsech, mají na lici profilované křížové členění a na rubu oplechování. Kliky jsou mosazné, pozdně klasicistní.

Krov

Podkrovní prostor je přístupný – stejně jako první patro – z jižní strany, od vyústění přilehlého schodiště na začátku jižní části křídla. Vstup ve štítové, či spíše protipožární dělicí stěně je vybaven obdélným ostěním z tesaného kamene. Do ostění jsou vsazeny železné háky s čepem ukončeným kuličkami určené pro dvoukřídlové dveře. Hned za vstupem je z druhé strany štítové stěny opřena skládka 13 kusů dveřních křídel vesměs z 2. poloviny 19. století. Na podlaze je položena dlažba z tzv. topinek – dlaždic o rozměru cca 19 × 19 cm.

Základní vazba krovu, užitá ale jen mimo světlíky, představuje plochý trojúhelník vazného trámu s krokviemi propojenými rozpěrou – tedy hambalkem – a vybavený ještě dvojicí šikmých patních vzpěr. Vazby při okrajích světlíků jsou ještě doplněny ukončením vaznic ze stolic lemujících boky světlíků a pod nimi svislými sloupky. Vazby, dosedající ke středu světlíků, mají tvar trojúhelníku, jehož svislou část tvoří zmíněná stolice opřená dole do výměny mezi vaznými trámy. K těmto příčným součástem schématu pak ještě patří podélné prvky – pozednice pod konci vazných trámů a vlašské krokve – zazubené s krokviemi oboustranně o cca 2 cm. Spojky prvků jsou čepové, povrch dřeva je (dost hrubě) sekaný, a to včetně vlašských krokví. Stará je i větší na svisle kladeného bednění přibíjeného kování hřebíky. Pod spárami bedněních prken se zachovaly stopy po lištách a místy i lišty přibíjené zespodu rovněž kování hřebíky. Zajímavost bednění tvoří dosti časté paralelní šikmé zkosení obou boků prken využívané při jejich kladení jako vazba s polodrážkou.

U paty krovu navazují na poslední vlašskou krokev okapové krokve, opřené dole zřejmě o vnější hranu zdvojené pozednice. Spojky stolic a výměn u světlíků jsou jištěné kramlemi, přičemž pro kontakt sloupků s výmě-



Obr. 38: Severní část přístavby k budově strojních dělen – průhled chodbou kancelářského patra se světlíky (foto P. Dostál).

nami byly vykovány speciální rozvidlené kramle pro obkročení sloupku. Na severní straně byl krov původně ukončen valbovým tvarem, který byl pak doplněn do plynulého sedlového tvaru dosedajícího (podobně jako z druhé strany od hlavních dělen) k dodatečně vyzděné dělicí protipožární zdi. Dendrochronologické datování všech základních prvků konstrukce krovu je jednoznačné – dřevo pro krov (včetně konstrukce dále zmíněných světlíků) bylo káceno v rozmezí od zimy 1849–1850 přes léto 1850 do zimy 1850–1851 (obr. 39).

Ke konstrukci zastřešení patří i oba světlíky procházející krovem jako dvě obdélné místnosti se zděnými omítnutými stěnami, zesílenými v nárožích a uprostřed kratších stěn. Nepravidelně rozmístěné delší rizality v podélných stěnách obsahují komínové či větrací sopouchy (jsou vybaveny dvířky pro čištění). V každé z těchto podélných stěn jsou otvory dvou oken a uprostřed na straně do světlíku mělká nika naznačující třetí okno (u jižního světlíku jsou tyto niky částečně překryty již zmínovanými mladšími komínovými tělesy).

Okna ve stěnách světlíků jsou dvoukřídlová, šestitabulková, osazená vůči podkroví jako vnější a ven otevíravá, zavěšená na zapuštěných závěsech s konci žaludového tvaru. Zavírání obstarávají lité kliky, jimiž se druhé křídlo přitahuje ke klapáče vybavené svislými



Obr. 39: Severní část přístavby k budově strojních dělen – krov se světlíky.



Obr. 40: Severní část přístavby k budově strojních dílen – konstrukce světlíku nad kancelářskou chodbou (foto P. Dostál).

mi zástrčkami. Na profilu klapačky vystupují dvě okrajové oblíny. Do spodního prvku okenních rámu je zašroubované (?) lité očko s napojeným dlouhým háčkem pro zajištění křídla v otevřené poloze. Na vnitřní straně stěny je do hrany okenního otvoru vložen ještě další rám zrcadlově korespondující s rámem okna, vybavený rovněž podložkou.

Horní konstrukce světlíků, bezpochyby rovněž autentická, má tvar plochého sedlového zastřešení s obvodovým lemem a hřebenovým prvkem. Tato konstrukce je provedena ze sekaných trámů a zasklena tabulemi skla s drátěnou vložkou do dělicích prvků, které jsou zřejmě rovněž dřevěné. Roztlaku konstrukce zabráňuje v každém světlíku trojice příčných železných, snad kovaných táhel čtvercového profilu (obráz. 40).

Jižní část křídla

Hlavní, západní průčelí je koncipováno do symetrické trojdílné sestavy s devíti osami (3 – 3 – 3) ve třípodlažním uspořádání, přičemž přízemí spolu s výrazně nižším patrem jsou dohromady jen o málo vyšší oproti vysokému přízemku sousedící severní části křídla. Symetrickost rozvrhu průčelí podporuje i rozmístění větších otvorů zčásti (zřejmě už od počátku) iluzivních: vjezdových portálů v osách bočních dílů a vstupního portálu ve střední ose. Levý vjezd má za sebou průjezd a postrádá kamenné ostění (jsou tu žulové odrazníky ve zjevně nikoli autentickém umístění). V pravém „vjezdu“ zůstalo profilované ostění se segmentovým ukončením provedené z tesaného pískovce – jeho plocha je zčásti zazděná a jsou v něm umístěny dveře s dalším provizorním zamřížováním. Podobnou historizující profilaci má obdélný střední portál s oknem, který je opět zčásti zazděný.

Přízemí

Princip řešení půdorysu je poměrně složitý v závislosti na komunikačním schématu se severním okrajovým schodištěm a přilehlým průjezdem. Druhé schodiště je umístěno na opačném, jižním konci dispozice a je situováno podélně zhruba uprostřed průčelí. Větší, střední část půdorysu je rozdělena mladšími příčkami na trojtrakt se střední chodbou, ale z půdorysu je patrné starší jednodušší členění dvoutraktové se silnou podélnou střední zdí, na kterou navázaly dva páry velkých příčných půlelipsových pasů. Větší prostor u severního páru pasů měl snad více otevřený charakter s pravděpodobně volnou podporou s půdorysem křížového pilíře, protože jsou tu i v podélné střední zdi pasy – menší, půlkruhové směrem k jihu a polovina většího, segmentového směrem k severu.

Komínová tělesa jsou pro většinu půdorysu situována ve střední zdi s výjimkou jižního konce, kde je více linií po stranách schodů. S komínem souvisí i výběžek zmiňovaného křížového pilíře směrem

do chodby – sopouch zřejmě neměl pilíř oslabit (situace ale může být i dílem mladší úpravy). S komínem souvisí i dvojí sešíkmení na konci střední zdi před průjezdem.

Severní schodiště má dvouramennou sestavu s masivní střední zdí se segmentovými pasy u konců ramen a se segmentovými klenbami nad podestami. Průjezd je dnes zcela holý, na západním konci jeho severní stěny jsou patrné stopy pasu, který by mohl naznačovat někdejší nástup k patě schodiště. Schody na opačné, jižní straně mají systém podobný – jsou opět dvouramenné se segmentovými pasy a s rovným zastropením podest. Plocha kolem schodů je zaplněna novodobými příčkami, zastavěna a nepřístupná je i prostor při jihozápadním nároží, který byl původně pravděpodobně volný (kvůli zachování velkého portálu, jehož nika je dnes z poloviny zastavěna).

Sklepy

Podsklepen je prakticky celý půdorys budovy s výjimkou oblasti jižního schodiště, ale dva z prostorů jsou dnes nepřístupné (pod východní částí průjezdu a u středu západní strany). Ve sklepech je lé-



Obr. 41: Jižní část přístavby k budově strojních dílen – původní dveře u schodů v mezipatře (foto P. Dostál).

pe patrný typologický a konstrukční systém budovy s dvoutraktovým řešením větší střední části. Zdivo stěn je provedeno (kromě příměsí cihel) převážně z lomové opuky přisekané většinou do podoby různě velkých kvádrů, pasy a klenby jsou cihlové. V sestupu schodů je patrný rub stupňů tesaných z pískovce. Profily kleneb u větších místností jsou vesměs jen mírně stlačené půlelipsoidové, menší průchody mají záklenky segmentové, u větších jsou záklenky půlkruhové. Výseče při obvodových stěnách mají vesměs pětiboký půdorysný tvar, výjimečně se vyskytuje tvar trojboký. Celý suterén je zjevně součástí jednorázové výstavby – v půdorysu ani ve zdivu není patrný kontakt se starším objektem. I mladších zásahů je jen minimum – omezeny jsou vlastně (kromě nánosů na podlahách) jen na zazdivky uzavírající dva zmíněné nepřístupné prostory.



Obr. 42: Jižní část přístavby k budově strojních dílen – původní dveře u schodů na půdu na jižním schodišti.

Mezipatro

Toto podlaží s charakterem jakéhosi nízkého mezipatra bylo zvlášť výrazně postiženo novodobými zásahy provedenými zřejmě poměrně nedávno – možná až v posledních desetiletích 20. století. Ze starého stavu se kromě obou schodišť, dvojích dveří a rozvrhu okenních otvorů zachoval jen princip dispozičního řešení znejasněný řadou mladších vestaveb. Autentický je snad i tvar okenních nik s mírně skloněným rovným uzavřením, stejným jako v přízemí i horním podlaží. Stropy mají rovný omítnutý podhled s oblým ukončením (obr. 41).

Patro

U severního schodiště je patrné, že bylo koncipováno zejména pro přístup do patra severního objektu s kanceláři, protože do dalšího podlaží jižního křídla se musí vystupovat po dalším pomocném schodišťovém rameni. Toto rameno i pokračující schody do podkroví (s přístupem pouze do krovu severní budovy) už mají stupně bez novodobých obkladů, s viditelným provedením z tesaného pískovce, s profilovaným čelem. U mezipodesty zmíněného pokračujícího výstupu do podkroví zůstaly osazeny dvojce dvoukřídlové dveře náležející bezpochyby k původní výbavě budovy. První jsou zavěšeny v tenké dřevěné zárubni s nadsvětlíkem pomocí štíhlých zapuštěných závěsů s bambulkovými konci, druhé na venkovních zdobených křížových závěsech v kamenném tesaném ostění. Křídla mají rámovou konstrukci, druhé dveře mají na lícové straně stropu po utrženém klíčovém štítku erbového tvaru a jsou na straně k půdě oplechované. Stupně posledního schodišťového ramene směrem do podkroví už jsou jednodušší, bez profilovaného čela.

Koncová, jižní část se schodištěm je členěna podobně jako ve spodnějším podlaží; do bočních místností tu vystupují již zmíněné výrazné komínové rizality. Pozoruhodným prvkem jsou dvoukřídlové dveře v osové situaci v patě schodů k podkroví, podobně jako v téže situaci u protějšího schodiště. Osazeny jsou v kamenném ostění prostřednictvím zdobených vnějších křížových závěsů. Křídla mají rámovou konstrukci vždy s trojicí

výplní, přičemž v horních výplních jsou kruhová zasklená okénka. Klíčový štítek má erbový tvar, zámek je krabicový, na oplechované rubové straně jsou dvě zdobené zástrčky (obr. 42).

Krov

Konstrukce krovu obsahuje deset vazníkových vazeb téhož typu jako v sousedním severnějším objektu – tedy s vazným trámem, krokvi, rozpěrou a šikmými patními vzpěrami, s čepovými spoji (obr. 43). Dřevo (včetně vlašských krokví) je hrubě sekané, prkna starého bednění mají opět paralelně sešikmené boky (tentokrát bez spodního lištování). Vazby krovu jsou rozmístěny rovnoměrně s výjimkou koncové jižní části, kde je poslední rozteč výrazně menší kvůli schodišti.

Na protější, severní straně je situace složitější, protože je tu protipožární stěnou oddělen pruh se schodištěm. Krajiní vazník při štítové stěně sousedícího objektu nemá kvůli vstupu do vedlejšího podkroví vazný trám – je tu výměna se vzpěrou umístěnou nad schody. I v tomto krovu jsou v jeho patkách v návaznosti na poslední vlašskou krokev umístěny krátké prvky ve směru krokví. Za nízkým štítem ve



Obr. 43: Jižní část přístavby k budově strojních dílen – prostor vazníkového krovu.



Obr. 44: Přístavba u budovy strojních dílen: a – sklepy, b – přízemí, c – mezipatro, d – patro, e – krov. Zaměření zpracovala firma INDESS spol. s r. o., Ing. Pelčík, 2004.

středu západního průčelí je lehkou konstrukcí natvarováno zastřešení plochého sedlového tvaru. Okno ve středu jižního štítu má opět druhý, bezpochyby původní rám s polodrážkou i na vnitřní hraně zdiva. Dendrochronologické datování všech základních prvků konstrukce krovy je znovu jednoznačné a stejné jako u severní části křídla – u odebraných vzorků bylo dřevo káceno v zimě 1849–1850 a v létě roku 1850.

Shrnutí stavebního vývoje

Plocha, na níž se nachází objekt, byla v okamžiku dokončení prvotní stavební fáze areálu v roce 1845 nezastavěná. Tento stav ale trval jen krátce, protože – podle dendrochronologie a plánu z roku 1855 – západní křídlo bylo postaveno na samém počátku padesátých let, nejspíše v roce 1851–52, tedy vzápětí po opětovném převzetí provozu do státní správy.

Stavba navenek složená ze dvou objektů, odlišných vzhledem, typologií i výškou a počtem podlaží, byla ve svém vnitřním uspořádání koncipována jako jediný, vzájemně provázaný organismus. Severní díl byl navržen funkčně i výtvarně jako pokračování hlavních dílen, k nimž byl přisazen: v přízemí zajížděly vozy z nové velké přesuvny přímo do velké trojlodní haly, zatímco v patře odpovídal spodnímu řešení trojtrakt se střední chodbou (osvětlenou dvěma velkými světlíky) a postranními řadami kanceláří. V této části budovy bylo pravděpodobně umístěno Provozní ředitelství, existující v nádražním areálu právě od počátku padesátých let.

Schodiště pro přístup do kancelářského patra bylo umístěno až na začátku sousedního, napohled zcela odlišného dílu budovy, který je navíc v celém rozsahu podsklepený. Za schodištěm následuje průjezd do dvora a k této situaci bylo vlastně symetricky dokoňováno průčelí palácového typu se středním rizalitem a více méně nefunkčním osovým portálem. Rizalit byl ukončen tehdy oblíbeným nízkým štítem podobným tomu, který v té době zřejmě ještě existoval na vysunutém středním dílu hlavní dílenské budovy. Ve dvou nižších podlažích byly zřejmě situovány zejména sklady materiálu, i když i zde – nejspíše v nejvyšším třetím podlaží – byly asi rovněž umístěny kanceláře. Krovy jsou v obou částech budovy téhož typu, postavené z materiálu káceného v téže době.

Ve stávajícím objektu mohou být staršího původu pouze části sklepních prostor zachovaných pod jižní částí severního dílu křídla. Původ a stáří tohoto sklepa nicméně rozhodně nejsou tak dramatické, jak naznačil zmíněný článek z roku 2006 o nálezech z roku 1979. Charakter zdiva, typického pro pražskou stavební produkci v 1. polovině 19. století, i orientace objektu naznačují spíše těsný vztah k nadzemní budově, a to zejména u východního většího prostoru. V souvislosti s horní stavbou byly rozhodně provedeny cihlové segmentové klenby a záklenky prostupů. Starší, ale spíše ne o mnoho, mohou být oba oblé útvary, u většího, jižního objektu se zbytkem zaklenutí. Jejich neobvyklý půdorys bezpochyby náleží specifické, spíše technické funkci někdejší stavby – jámám pro vápno, odpadním jímkám nebo jinému účelu, souvisejícímu nejspíše s nejstarší vrstvou výstavby areálu v roce 1845. Spíše teoretickou starší možností tohoto typu by představovalo podobné technické zařízení pro někdejší stavbu blízkých barokních hradeb. Vznik objektu v mezidobí mezi stavbou hradeb a výstavbou nádražního areálu je prakticky vyloučený kvů-

li nutnosti udržování volné, nezastavěné plochy před hradbami.

S existujícím podzemním objektem se musela vyrovnat přístavba západního křídla na začátku padesátých let. Tehdy byl jižní, větší prostor upraven (zřejmě i půdorysně) vložením úseku segmentové klenby, propojen stejným typem záklenku s menším, severním prostorem a propojen opět stejným způsobem s větším, východním prostorem, pravděpodobně novým nebo alespoň nově zaklenutým. Nevíme, zda byl již tehdy proveden dnes existující vnější nástup, který je novodobě upravený (zřejmě pro spouštění soudků).

Mladší zásahy v budově probíhaly poněkud odlišně od ostatních budov areálu, kde se dlouho udržela v zásadě původní dílenská a skladová funkce. V tomto křídle se velká halová dílna v přízemí severní části nakonec proměnila v závodní kuchyni s jídelnou a prakticky všechny další prostory postupně sloužily jako kanceláře. To znamenalo řadu úprav, vestaveb a změn od výměn kování či celých dveří až po instalaci hygienického vybavení. Novodobými výměnami byly poškozeny prakticky všechny výplně okenních otvorů a standardním zjednodušením prošly i úpravy po- vrchů.

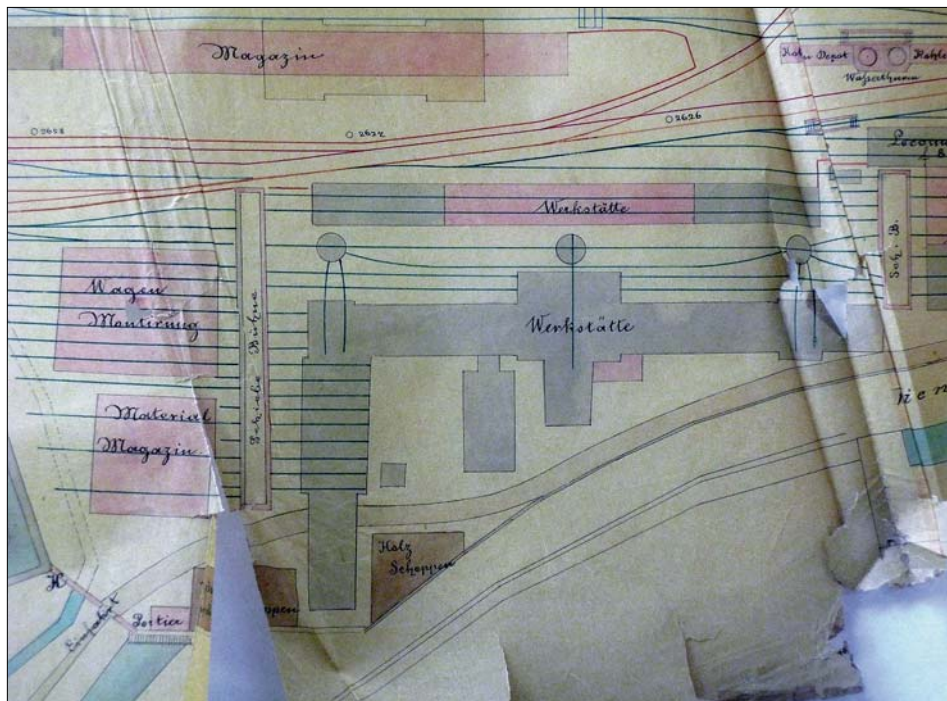
ŠEDESÁTÁ LÉTA 19. STOLETÍ

Nádraží mělo být od počátku šedesátých let rozšířeno (projekty byly předloženy v roce 1861), rozšíření však komplikovaly náležité souhlasy úřadů, především vojenských s ohledem na nutnou demolici části hradeb. Ministerstvo financí vydalo povolení ještě roku 1861, ministerstvo obchodu na samém začátku roku 1862. Jednoznačné grafické podklady pro tuto přestavbu nejsou zatím k dispozici, s největší pravděpodobností však s tímto rozšířením souvisí nedatovaný a nepodepsaný plán na pauzáku (s kolkovými známkami bez data) s podpisem stavebního ředitele C. von Rupperta.¹⁷⁾ Podle tohoto plánu měly být ve sledovaných budovách dílen provedeny dílčí úpravy i větší do- stavby. U budovy hlavních dílen měl být k jihovýchodnímu nároží středního bloku připojen drobný přístavek ve tvaru „L“. Obě vozovny naproti dílnám měly být spojeny nově ve- stavěnou budovou v jeden objekt na plánu označený schématicky rovněž jako dílny. Růžově – tedy jako nová stavba – je vyznačena rovněž dodnes zachovaná část lokomotivní remízy, která vyplnila plochu mezi dvěma již existujícími staršími budovami. Rozsáhlejší stavební úpravy byly plánovány i v jiných částech vnějšího a také vnitřního nádraží (obr. 45).

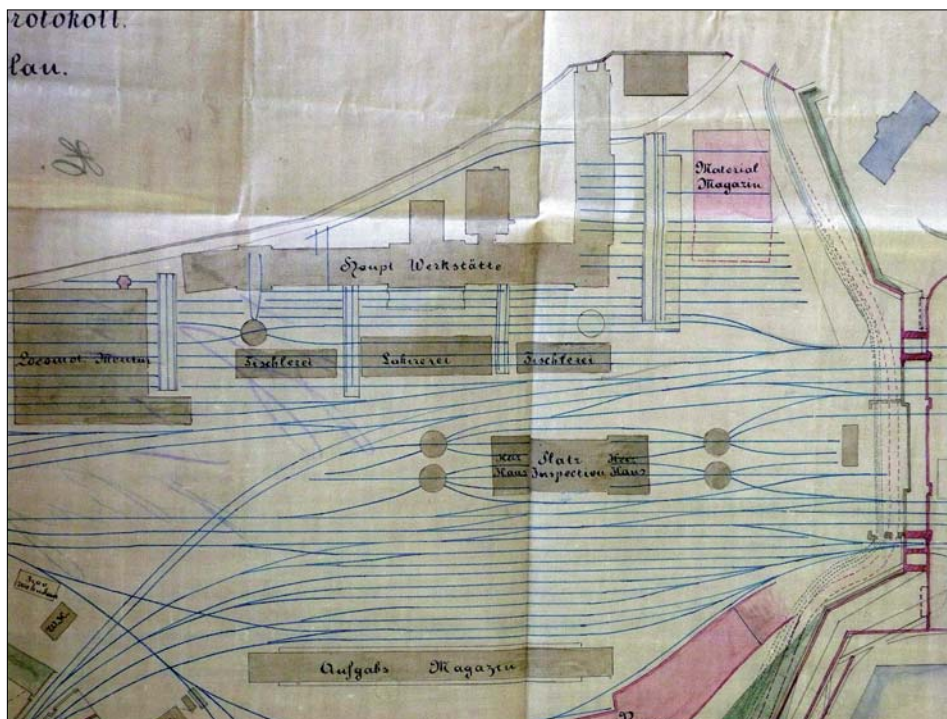
Podle pozdější situační dokumentace i podle konfrontace s dochovaným stavem je zřejmé, že stavební akce předpokládané na počátku šedesátých let se nerealizovaly v celém rozsahu, případně byly provedeny poněkud odlišně. Výsledný stav zachycuje další důležitý situační plán od ústředního stavebního ředitele C. von Rupperta, který je si- ce nedatovaný, avšak má potvrzovací doložku s datem 18.–19. prosince 1865.¹⁸⁾ Plán (provedený na plátně) situo- vaný proti všem zvyklostem obráceně (jih na horní straně) uvádí ve sledovaném areálu následující objekty: jižní velkou budovu jako hlavní dílny (*Hauptwerkstätte*), obě vozovny

17) Plán na pauzáku: NA, ČM, sign. 38/9/1/P/17–27.

18) Plán na plátně: NA, ČM, sign. 38/9/1/P/155, kt. 2009.



Obr. 45: Výřez ze situačního plánu pražského nádraží z počátku šedesátých let 19. století, který podepsal ústřední stavební ředitel C. v. Ruppert. Na plánu je šedě vyznačena stávající a růžově zamýšlená výstavba. Budova lakovny mezi oběma vozovkami je zakreslena poněkud odlišně od později realizovaného stavu. (NA, ČM, sign. 38/9/1/P/17-27, kt. 2009, foto M. Ebel).



Obr. 46: Výřez ze situačního plánu pražského nádraží z roku 1865. Na tomto plánu je již zachycena budova lakovny v reálné situaci (plán je oproti zvyklostem orientován obráceně, severem dolů). (NA, ČM, sign. 38/9/1/P/155, kt. 2009, foto M. Ebel).

jako truhlárny, přičemž mezi nimi již stála volně nová lakovna. Na tomto plánu jsou všechny objekty ve zkoumané části areálu zakresleny šedou barvou, tedy jako již existující (obr. 46).

K plánu je dochován protokol z 18. prosince 1865.¹⁹⁾ Podle tohoto zápisu vydalo ministerstvo obchodu dne

19) Protokol: NA, ČM, sign. 38/9/1/P/27, kt. 2009.]

19. ledna 1862 (č. 4530) výnos, kterým povolilo rozšíření pražského nádraží. Proti schváleným plánům došlo k určitým změnám, které se námi sledovaných budov nedotýkají;²⁰⁾ ze změn zapsaných v protokolu však alespoň vyplývá upřesnění vrocení výše uvedeného plánu na pauzáku do roku 1862.

V dalších letech pokračovalo intenzivní jednání o rozšíření nádraží na úkor pražských hradeb. V letech 1867 bylo úředně povoleno odstranění $\frac{2}{3}$ kurtiny při severní straně, likvidace další třetiny měla být řešena následně.²¹⁾ Jednání o rozšíření na jižní straně probíhalo od roku 1869, demolici opevnění při jižní části nádraží lze předpokládat roku 1871 (event. krátce poté).²²⁾

V dubnu 1880 zažádala privilegovaná společnost státní dráhy o rozšíření lakoven vozů na pražském nádraží (přesné místo není uvedeno). Projekt ve spisu není zachován. Výnos ministerstva obchodu pouze přikazoval, aby budova měla na stranách k přízemním lakovnám požární zdi.²³⁾ Pokud se spis týká lakoven ve sledovaném areálu, mohlo by se jednat o zastavění dosavadních mezer mezi objekty původních vozoven a lakoven.

VOZOVÉ DEPO – BÝVALÁ LAKOVNA

Podélná budova leží v délce cca dvou třetin rovnoběžného objektu hlavních dílen. Jádrem objektu tvoří patrová stavba bývalé lakovny s nízkou sedlovou střechou korespondující svým symetrickým rozvrhem s řešením protilehlé stavby dílen: k jejímu střednímu rizalitu se obrací svým motivem kolmého křídla se štítem (obr. 47). Na západním konci je k budově napohled neorganicky – v kolmém směru

– napojen nižší objekt s ještě plošší sedlovou střechou. Jeho stavba vyplnila někdejší mezeru mezi západní vozovnou a lakovnou a zůstala tu i po zboření vozovny, využívané po-

20) Především je uváděno jiné řešení staveb – rampy na děla při ulici na Florenci a na opačné straně nerealizaci kruhové vozovny, nýbrž rozšíření stávající.

21) NA, ŘSSD. i. č. 64, sign. Cah 3/b, kt. 19.

22) NA, ČM, sign. 38/9/1/1/P/27, sign. 38/9/1/1/P/29, kt. 2009.

23) NA, ČM, sign. 38/9/1/P/17-27, kt. 2009.



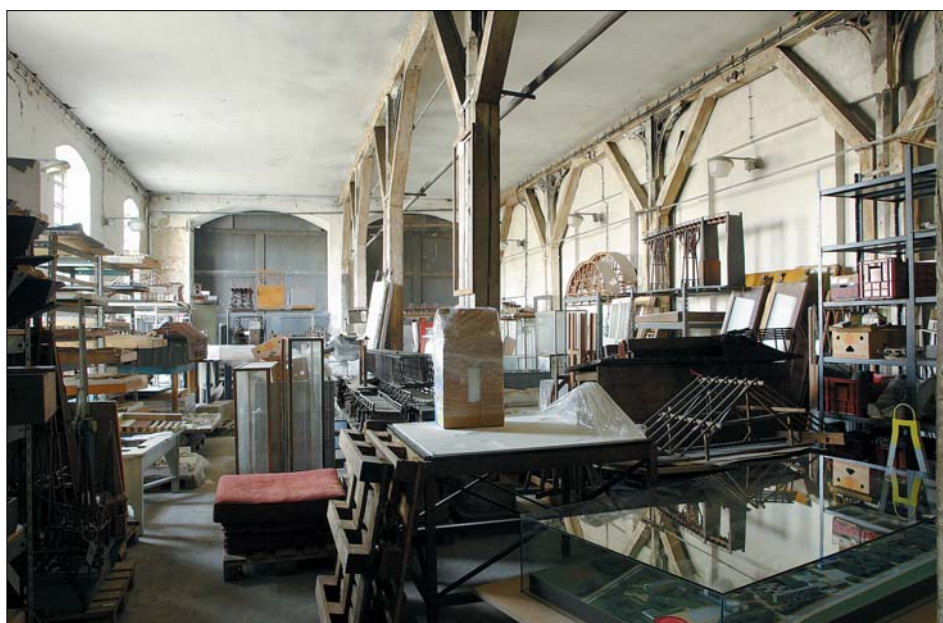
Obr. 47: Celkový pohled na křídlo s lakovnou; vlevo vestavba mezi lakovnou a někdejší západní vozovnou.

zději pro zámečnické opravy, případně truhlárnu. Podobnou, ale jinak končící návazností na starší situaci se vyznačuje část tvořící východní křídlo objektu, kde na lakovnu plynule navazuje nižší hala někdejší vozovny, přestavěné a rozšířené na truhlářskou dílnu. Ke střednímu dílu lakovny byl ještě ze zadní, severní strany přistavěn novodobý patrový objekt hradla, dnes nefunkční, ale zachovaný včetně svého vybavení, a zatím nepřístupný (jeho vnitřky byly nepřístupné i při posledním zaměrování objektu).

Výrazným motivem na průčelí jsou vystupující pásy z tesaných pískovcových kvádrů, které lemují obvod každé ze tří částí včetně horního ukončení a vystupujícího soklu. Z kamene je na průčelí ještě provedena dvojice římsových pásů – dělicí a parapetní římsa – a ke druhému z nich ještě shora přisazené úseky parapetních říms pod okny. U parapetních říms naznačuje jejich větší šířka oproti otvorům oken existenci někdejší výzdoby ostění. Z tesaného kamene je ještě provedeno ostění osového vstupního portálu se segmentovým ukončením – s barokizující obvodovou profilací a odsazenými uchy. Autenticitou součástí výrazu průčelí jsou ještě vlašské motivy pod okraji krovů – čela vlašských krokví nad štítem středního rizalitu a drobnější hustěji řazené prvky na bočních křídlech.



Obr. 48: Přizemí lakovny – prostor západního křídla, pohled k západu.



Obr. 49: Přizemí lakovny – prostor východního křídla, pohled k východu.



Obr. 50: Přizemí lakovny – detail hlavičky litinového sloupu s konzolami a průvlakem stropu.

Přizemí

Vnitřní dělení objektu odpovídá jeho vnějšímu rozčlenění na střední díl a dvě postranní křídla (obr. 48, 49). Dalším klíčovým hlediskem dispozičního uspořádání byly podélné průtahy kolejí pro zatahování vozů, a to ve třech paralelních liniích, z nichž zadní dvě navazovaly na šířku někdejších původních vozoven a přední zřejmě nebyla průjezdná, nýbrž dosahovala z obou boků pouze ke střednímu dílu.

Střední díl budovy je ve směru k zadní stěně oddělen dvojicí segmentově zaklenutých arkád, pod nimiž procházely přes celou budovu koleje navazující původně na kolejistiště v postranních vozovnách. Arkády spočívají na štíhlých pilířích, přičemž stejné útvary pro opření arkádových oblouků vystupují i ze zadní stěny.

Na zmíněné pilíře arkád a také k nároží místností ve vstupním dílu budovy dosedají linie sloupových podpor s dřevěnými trámovými průvlakami, které člení zadní část středního dílu na dvoulodí a obě postranní křídla na tři lode. Nosné sloupky nebyly použity u koncových stěn a podpor, takže v třídlílném řešení střední části jsou sloupky dva, v obou křídlech se čtyřmi díly tři sloupky (ve dvou řadách). Sloupky jsou litinové a mají osmiboký průřez, který se nahoře mění „tesařským“ detailem odsazeného výběhu okosení na profil čtvercový. Z něho vybíhá sedlová podpora průvlaku ve tvaru profilovaných konzol s oblou podporou s vloženým kruhem. Horní částí obou konzolových ramen procházejí prostupy pro zastrčení podních částí šroubů, jimiž je shora přitážen trámový průvlak (viditelné jsou spodní části šroubů se šestibokými matkami) (obr. 50).

Mezi průvlakami (jejichž skladba, celková výška ani vazba na záklop nejsou patrné) je rovný omítaný povrch záklopu provedený přes prkna s rákosovou bandáží. Skladba zastropení se objevila v destruktivních sondách provedených v době průzkumu kvůli stavebně-technickému posouzení (obr. 51). Ukázalo se, že dřevěný strop původně fungoval jako pohledový – s hladkými trámy vzdálenými od sebe méně než 90 cm, vybavenými tradičním okosením s výběhy. Fošna s takto tvarovanou spodní hranou kryla

vždy na stěně i plochu mezi dosednutím trámů. Záklop je proveden z širokých desek přibíjených hřebíky. Provedení záklopu se v detailech odlišuje v obou křídlech budovy – zatímco v západním křídle jsou desky široké 30 cm, silné 4 cm a uprostřed své spodní strany vybavené podélným tvarováním esovitého profilu (dvojice žlábků se středním oblounem), ve východním křídle jsou desky ještě širší i silnější, bez spodní drážky. Liší se i hřebíky, jimiž jsou desky přibíjeny: v západním křídle jsou ještě tradičně kované, ve východním už vyráběné strojně.

Patro

Konstrukční a typologický rozvrh patra je velmi zřejmý mladšími vestavbami kanceláří. Princip rozvrhu odpovídá členění přízemí, takže je tu rovněž patrné střední jádro se schodištěm a dvě postranní křídla. Kromě komunikačního úseku se schody jsou všechny tři díly budovy původně rovněž členěné jako trojlodní haly s liniemi podpor, tentokrát dřevěných.

Podle viditelných částí konstrukce se vlastně jedná o poměrně subtilní tesařské stolice se třemi sloupky, překladem a dvojicí pásků, vybavené tradičním základním tesařským dekorem – tedy okosením s výběhy, s čepovými spoji, jištěnými pomocí kolíků. Trojúhelníkové plochy u pásků byly – snad od počátku – opatřeny pobitím ze svisle kladených palubek. Sondy do konstrukce stropu shora ukázaly, že trámová konstrukce byla v tomto případě od počátku opatřena omítaným podhledem (obr. 52).

Schodiště ve střední části dispozice je v úrovni 1. patra již zachováno bez mladších zásahů – tedy u kamenných stupňů včetně vystupujícího profilu na volném boku (první stupeň má zaoblené konce) a s původním zábradlím z litinových prefabrikátů. Z někdejšího předpokládaného prostoru horní haly zbyvá dnes volná jen část středního traktu vedle schodiště, nad kterou je v krovu umístěn světlík. Nejstarší dveře z celého tohoto úseku existují v této linii v západní stěně středního dílu za deštěným prostupem: jsou dvoukřídlové s mosaznou klikou hruškového tvaru. Jinak představují všechny dveře v této části patra různorodou sestavu jednokřídlových dveří, mezi nimiž



Obr. 51: Pohled shora do konstrukce původně pohledového trámového stropu nad přízemím lakovny.



Obr. 52: Lakovna – detail trámové konstrukce z trojlodního členění prostoru patra.

převažuje produkce 20. století – z doby socialismu i starší meziválečná, na níž je patrná snaha o soulad se staršími rámovými dveřmi z 2. poloviny 19. století. Podobná je situace u kování, kde kromě novodobých závěsů existují i závěsy s variantami ukončení bambulkového a dokonce i tvar blízký žaludovému, tedy z doby kolem poloviny 19. století.

Horní úsek schodiště se zachoval v nejvíce autentickém stavu (s výjimkou sníženého podhledu, který překryl i přisvětlovací otvor ze strany světlíku). Vyústění schodiště je vůči prostoru krovu obezděné, vybavené rámovými dveřmi s jedním širokým křídlem děleným ještě závěsy pro otevření poloviny křídla. Dveře jsou pomocí dekorativně zpracovaných venkovních závěsů křížového typu upevněny do obdélného ostění tesaného z kamene. Do krovu obrácená strana dveří je oplechovaná, strana ke schodům má profilované výplně a klapačku (obr. 53, 54).

Krov

Konstrukce střechy je koncipována jako kolmý průnik dvou krovů s podobnými variantami vaznicového systému, které se nicméně v některých detailech liší. Oba krovy jsou vybaveny stojatými stolicemi umístěnými dosti blízko středu, což vede k nutnosti podepření krokví ještě pod vnějšími třetinami rozpětí. Stolice mají standardní sestavu se sloupky a dvojicí pásků a jsou vzájemně prová-

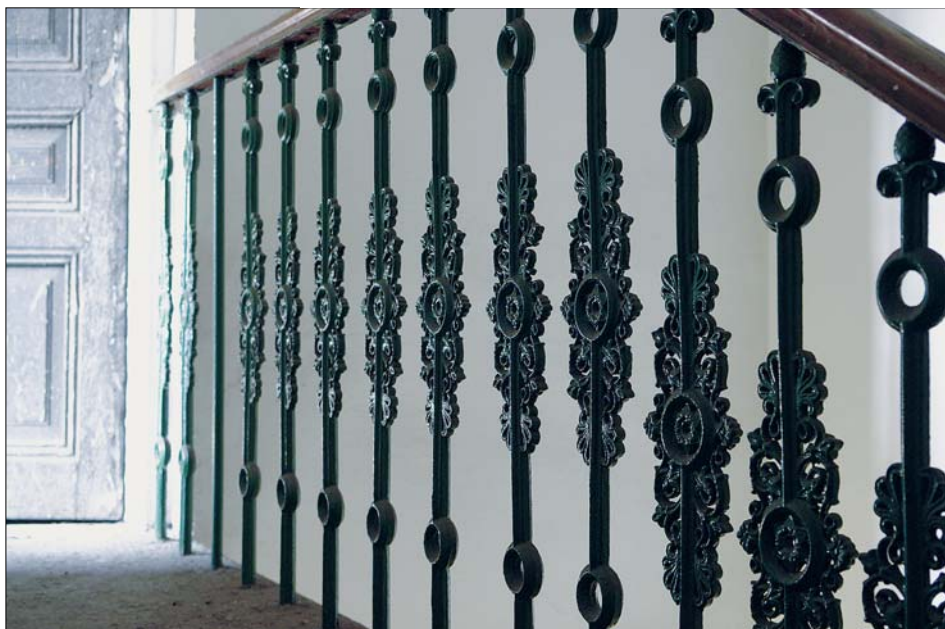
zány dvěma způsoby – u dlouhých krovů nad oběma křídly pomocí párů kleštín, ve střední části budovy rozpěrami mezi vaznicemi (obr. 55, 56).

Stolice jsou stabilizovány pomocí vzpěr rovnoběžných s krokve, přičemž tyto vzpěry jsou využity k upevnění vaznic pro zmíněné další podepření krokví. To je provedeno tak, že jsou na vzpěry shora připevněna profilovaná sedla pro zasazení šikmo natočených vaznic. Propojení je zajištěno pomocí šroubů, z nichž dole pod krokví vyčnívají spodní konce s matkami (matky jsou šestiboké, střední pro upevnění vaznice vyšší, dvě postranní pro sedlo nižší). Pro zajištění spoju slouží (zřejmě od počátku) i hodně pomocných kramlí. Krokve, osedlané přes pozednici, přesahují nad římsou přes okraj zdíva svými profilovanými konci. Masivnější části konstrukce (sloupky, pásky u sloupků) byly připraveny tradičním sekáním, zatímco zbývající prvky (vzpěry, vaznice, kleštiny) jsou již řezané.

Ve střední části, zajišťující složitě propojení obou systémů, stojí ještě uprostřed dvě čtveřice podpůrných sloupků, nad nimiž funguje v liniích diagonál pod úžlabími křížení s páry masivních kleštín. V konstrukci jsou tu rovněž patrné stopy kontaktu s nějakým technickým zařízením. V obou plných vazbách, stojících nad příčnými stěnami vymezujícími střední díl budovy, se projevuje ještě další anomálie. Kvůli čtveřici původních komínů, které stojí vedle sloupků, tu nemohly být umístěny vzpěry. Probíhající vnější vaznice musely tudíž být podepřeny odlišně, a to vyzdáním pilířků.



Obr. 53: Lakovna – detail kování a oplechování dveří ve vstupu do krovu.



Obr. 54: Lakovna – vyústění schodů s litinovým zábradlím u dveří na půdu.



Obr. 55: Krov lakovny – konstrukce nad křídlem.



Obr. 56: Krov lakovny – konstrukce nad střední částí budovy se světlíkem a dveřmi u schodiště.

Dendrochronologický rozbor konstrukčního dřeva z krovu lakovny určil kácení kmenů na zimní období mezi roky 1862 a 1863 a (z větší části) do následující zimy 1863–64. Vzhledem k neobvykle ranému užití kleštin byl odebrán vzorek i z tohoto prvku a poskytl dendrodatum ještě o rok starší – kmen byl smýcen v zimě na rozhraní let 1861 a 1862. Na dvou místech se v konstrukci krovu uplatnily novodobé zesilující zásahy, a to v západním křídle v severní části první plné vazby od štítu a ve střední části třetí vazby.

Ze severní strany přiléhá k bloku schodiště konstrukce světlíku formovaná jako obdélná místnost s hrázděnými stěnami. Trámky pro rámové jádro konstrukce jsou sekané, výplně jsou vyzděny z cihel a opatřeny omítkou s růžovým nátěrem. V severním dílu západní stěny světlíku je v omítkě proveden datovací nápis s příjmením (Lhoták?) a datováním, jehož důležitá pravá část je bohužel nečitelná. Nápis byl podle svižného provedení vyryt spíše do ještě měkké omítky.

Uprostřed stěn je vždy ve vnějším lici na úrovni podlahy vsazené okno otevíravé směrem do krovu. Okna jsou dřevěná, dvoukřídlová, šestitabulková, s tmelovým zajištěním skel, zavíraná pomocí litých zaoblených kliček, jimiž se křídla nahoře přitahují k rámu.

Klapačka má profil s postranními obloučky, zapuštěné závěsy mají konce s esovitě prohnutou variantou kuželů s bambulkovými konci. Vnitřní prostor světlíku je nahoře, poněkud pod úrovní povrchu střechy, uzavřen v jejím sklonu sedlovou konstrukcí se zasklením. Z konstrukce je patrná trámková hřebenová vaznice a na obou bocích paralelní systém ocelových či litinových „krokví“, do nichž jsou upevněny tabulky skla se vzájemnými koncovými překryvy.

Všechny čtyři štíty jsou provedeny z cihlového zdiva se zesilujícími polopilířky, které tu byly připraveny i pro podložení dosedajících konců vaznic. V každém štítu je vždy jedno kruhové okno, z nichž nejvíce autentické provedení se nachází ve štítu východním. Tady zůstal vnitřní ústupek s oběma osazenými dřevěnými rámy, z nichž vnější nese výplň s mřížovým členěním, s otevíravou vnitřní částí. Toto křížové členěné křídlo je zavěšeno na zapuštěných závěsech s variantou bambulkových konců a zavírá se přitahováním lité kličky téhož typu jako okna ve světlíku. Pomocný rám s jednoduchou profilací a železným propojením k vnějšímu rámu je osazen i ve vnitřní hraně ústupku.

Západní přístavba

Tento objekt se navenek projevuje napohled nelogickou sestavou zastřešení typu „T“, ale srozumitelnou při situaci někdejší vestavby tohoto objektu mezi lakovnu a později zbořenou západní vozovnu. Ta byla na severní straně o něco užší, což je na jedné straně důvodem provizorní slepé tvárnosti větší části západní stěny (s velkými posuvnými plechovými vraty) a na druhé straně příčinou pokračování architektonické výzdoby hlavního jižního průčelí „za roh“, na přilehlou zbývající menší část západního průčelí. Na nároží tu vystupuje (v odezvě na řešení nároží lakovny) motiv pilíře provedený snad pod omítkou rovněž z tesaného kamene. Nad ním spočívá nárožní část kamenné římsy, která pak postupuje v rozsahu někdejší volné části objektu ve zjednodušeném omítnutém tvaru.

V západní stěně, ukončující halové trojlodí bývalé lakovny, se zachovaly (v různém stupni znejasnění) niky někdejších tří vjezdů. Z utváření vnějšku štítové stěny zůstaly na středních pilířích části soklu a nahoře římsový vlys (vytržená část římsy se povaluje na zastrožení vozovny, která tu po zboření vozovny zůstala jako součást vestavby zachována. Portál má na své vnitřní hraně polodrážku pro vrata včetně zapuštěných háků pro jejich zavěšení (spodní část boků ostění je odsekaná) (obr. 57).

Střední vjezdový otvor – jediný dodnes funkční pro vjezd, tedy s koleje – je vybourán na maximální profil a opatřen plechovými vraty.

ty. V sousedství, v koutu místnosti s hygienickým příslušenstvím tu zřejmě existuje i jihovýchodní nároží vozovny signalizované úsekem zesíleného zdiva. Se třetím jižním vjezdem vestavba už nepočítala, protože je tu stěna s oknem, resp. jeho zachovanou horní částí.

Krov nad nevelkým objektem je poměrně komplikovaný vzhledem ke složité prostorové situaci, v níž bylo nutné podélné připojení ke dvěma stávajícím hmotám a současně napojení kolmého krovu s jižním štítem. Oba krovy nízkého sedlového tvaru jsou vaznicové. Základem nosné soustavy severního podélného krovu je hřebenová vaznice a po stranách dvě vaznice šikmo vzepřené, přičemž na jižní straně je provedení odlišné kvůli napojení jižního krovu. Zmíněná hřebenová vaznice je podepřena vazníkem typu jednoduchého věšadla s železným třmenem, u sloupku nahoře ještě se dvěma vzpěrami typu „V“. Kmen pro spodní trám tohoto vazníku byl podle dendrochronologického rozboru pokácen v zimě na rozhraní let 1878 a 1879 (obr. 58). Pro upevnění nosných prvků krovu v obou starších průčelích tu byly vytvořeny vyztužené konzolky (obr. 59).

Jižní krov obsahuje kromě vrcholové vaznice a pozednic ještě dvě vaznice svislých stolic. V příčném směru funguje v plné vazbě princip dvojitého věšadla, takže jsou paty sloupků vybaveny třmenem. Ten je proveden páskem plochého železa provlečeným přes vazný trám a přibitým dvojicí hřebů z boku k patě sloupku. Pata krovu funguje na principu půdní nadezdívky, takže krokev pokračuje přes pozednici volným zakončením s ozdobnou profilací. Jako spojovací prvek v napojení obou krovů jsou použity páry masivních kleštín. Dřevo krovu má hladký povrch – bylo zřejmě řezané a hoblované. Podle dendrochronologického rozboru bylo dřevo pro stavbu krovu (přesněji pro jeden ze sloupků stojaté stolice) káceno v zimním období 1879–1880 (obr. 60).

U hřebene jižního krovu v blízkosti napojení obou konstrukcí existuje zařízení pro kyvné sklápění dvou párů bedněných polí. Tento větrací a snad i osvětlovací systém musel asi fungovat v kombinaci s konstrukcí nějakého vyvýšeného světlíku. Ten je dnes odstraněn, takže nad otevíravými úseky probíhá bednění střešní krytiny.

Východní vozovna

Také z prostoru východní přístavby jsou na někdejší volném východním čele lakovny patrné zachované úseky průběžné kamenné římsy a dvouvrstvého vlysu navazující na



Obr. 57: Západní vestavba u lakovny – zachované kamenné ostění vjezdu do západní stěny lakovny.



Obr. 58: Západní vestavba u lakovny – severní krov.



Obr. 59: Západní vestavba u lakovny – jižní krov.



Obr. 60: Západní vestavba u lakovny – sklápěcí kryty pod někdejším světlíkem(?) ve styku obou částí krovu.



Obr. 61: Prostor východní vozovny – průhled směrem k západu, k lakovně.

členění podélných průčelí. Někdejší vjezdové otvory, zvětšené vybouráním ostění do velikosti jejich segmentově uzavřených nik, jsou z této strany v nové době buď vyplněné zazdívkou (jižní portál), nebo překryté provizorními plechovými výplněmi. Na zazděný jižní portál navazuje vestavěná místnost, ale jinak je celý halový prostor volný, se dvěma pásy kolejí v podlaží, pod nimi s montážními jámami. Mezi kolejemi a při jižní stěně stojí rámy novodobé ocelové konstrukce s pojezděm jeřábovým zařízením pro zdvihání a přemisťování břemen. Podpory jsou provedeny z dvojic profilů tvaru „U“ spojených pomocí navařených pásek, horní část konstrukce je svařovaná a nýtovaná.

U východní přístavby jsou odlišné stáří a původ podélných stěn patrné jak na odlišném počtu okenních otvorů, tak na různých tloušťkách stěn. Starší severní stěna je silnější, přičemž hustší sestava oken na západním konci náleží dodatečnému zaplnění mezery mezi starší vozovnou a mladší lakovnou. I nerovnoměrnost umístění následujících okenních otvorů odpovídá jejich rozmístění v původní vozovně, jak vyplývá z konfrontace s půdorysem původního stavu z ro-

ku 1845. Zřejmě při vsazování posledních oken – dřevěných z 20. století – byly na bocích otvorů odsekány ústupky užších ostění, které zůstaly jen u segmentových záklenků.

Mladší jižní stěna je tenčí, s pravidelným rozvrhem okenních otvorů. Okna na této stěně si i při vsazení posledních oken z 20. století zachovala ústupek mezi ostěním vlastního otvoru a širší vnitřní nikou. Ve všech oknech jsou provedeny nové provizorní bezpečnostní zazdívky z plynosilikátových tvárníc do zhruba dvou třetin výšky otvorů.

Zastřešení nesou příčně kladené dřevěné příhradové vazníky. Jejich systém odpovídá rytmu otvorů v jižní stěně, resp. úsekům stěn mezi okny s vnějšími zesilujícími pásy. Vazníky jsou na obou stěnách osazeny na laticový ústupek, před nímž na vnější straně plynule pokračuje nadezdívka, která se navenek neprojevuje (obr. 61).

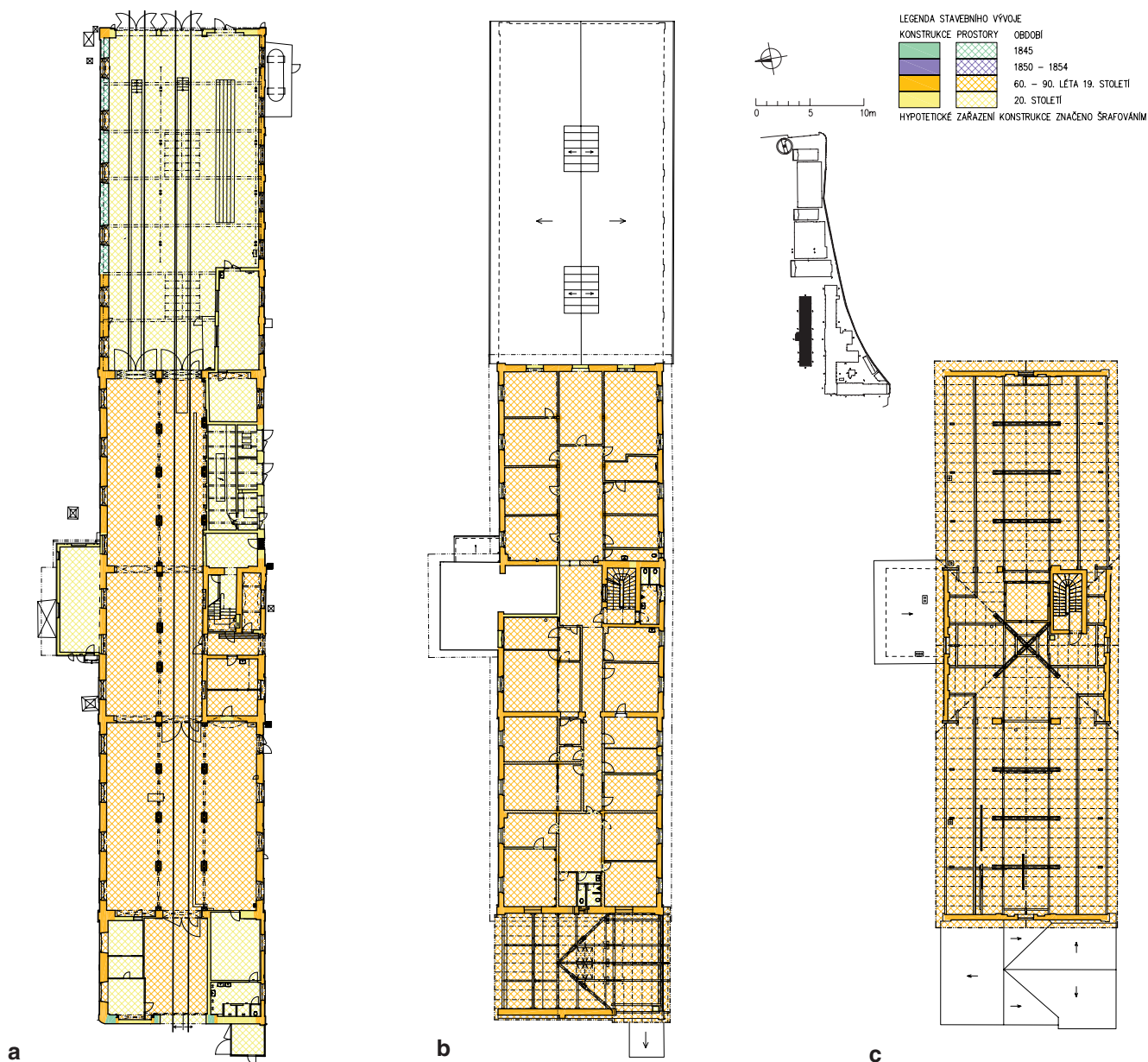
Vazníky jsou sbíjené z prken – horní a dolní pásnice ze čtyř vrstev, svislice a diagonály ze tří vrstev, vždy s mezerami. Ve spodním styčnicku svislice a diagonál probíhají šikmé prvky z jednoho směru pokadě tak, že jejich konce vyčnívají pod spodní okraj pásnice. Tyto styčníky jsou ještě zpevněny příložkami nad pásnici. Podhled střechy je pokryt deskami heraklitu (cement – dřevěné hobliny). Horní prosvětlení zajišťují dva světlíky tvaru sedlových střech osazené v hřebeni. Světlíky mají ocelovou konstrukci s celkovým zasklením.

Shrnutí stavebního vývoje

Větší část plochy, na níž se areál lakovny rozkládá, byla v první fázi výstavby nádraží nezastavěná, protože tu existovalo kolejiště s točnou pro manipulaci s vozy zajíždějícími ve dvou paralelních liniích do postranních pavilónů obou vozoven (byla tu v ose i točna umožňující

vjezd do osového vjezdu ve středním dílu hlavní dílenské budovy). Vozovny rovněž určily další funkci objektů v těchto místech, protože i mladší objekty v tomto pruhu sloužily dále zejména opravám vagonů a procházely jimi linie kolejí.

Patrová budova tzv. lakovny byla vestavěna do mezery mezi oběma vozovnami (podle dendrochronologie a údajů situačních plánů) těsně před rokem 1865 – nejspíše v roce 1864 – a ve svém původním stavu zůstala zachována s jen minimálními mladšími zásahy. Byla širší než vozovny, takže jí procházely tři kolejové linie. Vjezdy byly vybaveny velkými tesanými portály se segmentovým ukončením, z nichž se zachoval jediný (v jihozápadní ose). V sedmdesátých letech 19. století, kdy po bocích lakovny ještě stály obě původní vozovny v izolovaných pozicích, sloužily jejich prostory specializované činnosti při opravách vagonů – západní vozovna se uvádí jako truhlárna a východní jako dílna zámečnická.



Obr. 62: Lakovna a vozovna: a – přízemí, b – patro, c – krov. Zaměření zpracovala firma INDESS spol. s r. o., Ing. Pelčík, 2004.

Zmíněný jihozápadní vjezd v lakovně se zachoval proto, že do mezery mezi západní vozovnou a lakovnou byl někdy těsně po roce 1880 vestavěn spojovací objekt, jehož zastřešení i architektonizované jihozápadní nároží reagují na tehdejší situaci. V tomto objektu se po zboření západní vozovny zachovala její východní stěna s dalším kamenným segmentovým portálem. To zřejmě ukazuje, že v souvislosti se stavbou lakovny byly asi nahrazeny stejnými ostěními původní vjezdy ve vozovnách, které byly (podle vyobrazení) menší a půlkruhově ukončené.

Odlišná od staršího stavu je i dnešní situace východního křídla, kde stojí v místě někdejší vozovny objekt směrem k východu kratší a směrem k jihu širší, bezprostředně navazující na půdorys lakovny. Znamená to, že někdejší východní vozovna byla zbořena a nahrazena stávající budovou. Ze staré vozovny ale zůstala odpovídající část severní stěny, jak je zřejmé z rozsahu soklového zdiva z tesaných

kvádrů a také z nepravidelnosti v rozvrhu okenních otvorů, která odpovídá situaci oken ve vozovně, jak ji známe z dokumentace publikované v roce 1845. Tato přestavba se odehrála někdy v závěru 19. století. Ve 2. polovině 20. století pak byl tento objekt vybaven novým krovem ze sbíjených vazníků.

Zmíněné minimální mladší zásahy do původního stavu v objektu lakovny představuje především úprava spodní části schodiště a provizorní zesílení subtilní vnitřní konstrukce, při němž byly všechny litinové sloupky opatřeny trámkovými příložkami. Ve všech částech objektu byly pak zejména ve 2. polovině 20. století prováděny různé vestavby (zejména pro nová hygienická zařízení) a upravovány – zvětšovány, nebo naopak zazdívány – otvory a měněny jejich výplně, a to zpravidla typicky socialistickým, vůči dosavadnímu řešení neurvalým způsobem. Zjednodušená byla i tvářnost okenních otvorů osekáním jejich obvodových lemů.



Obr. 63: Lokomotivní remíza – východní průčelí s otvory vjezdů.



Obr. 64: Lokomotivní remíza – dvoulodní prostor s konstrukcí zastřešení.

LOKOMOTIVNÍ REMÍZA A MONTOVNA

Jde o jednopodlažní objekt obdélného půdorysu se zděnými stěnami a dvojicí nízkých sedlových střech s novodobou plechovou krytinou. Vnějšík budovy je členěn velkými otvory a nikami – obdélnými a segmentově ukončenými vraty pro vjezd lokomotiv v čelních stěnách a půlkruhově ukončenými okny a nikami ve stěnách podélných. Vnitřní prostor je otevřený do krovů, úžlabí střech spočívá na průvlakové linii devíti litinových sloupů, které dělí vnitřní prostor na dvoulodí. Severní loď je poněkud širší – cca 13 oproti 12 m.

Zmíněná řada litinových sloupů dělí prostor na dvě lode, jimiž průběžně procházely v linii vjezdových vrat čtyři pruhy kolejí (ty jsou ještě zachyceny na zaměření z roku 2004). Patky sloupů dnes skrývá novodobá vrstva betonu. Profil dřívků sloupů je osmiboký, v horní části s přišroubovanými koutovými úseky, na něž dosedají krokve vazníků a z nichž vycházejí spodní ocelová táhla se středním šroubovým utahováním v dutém pouzdru. U obvodové stěny končí táhlo v obdobném styčnicku fungujícím rovněž jako patka pro usazení konce vazníku. Vazníky prošly novodo-

bou, úpravou, která je dobře čitelná podle použitého dřeva – k původní sestavě patří kromě uvedených prvků pravděpodobně ještě trámkové stojky, jejichž spodní části byly odříznuté a zapojené do systému nových spodních pásnic provedených spolu se ztužujícími diagonálami z prken. K původnímu zastřešení patřily i podélné trámkové tzv. vlašské krokve, zčásti rovněž nahrazené novým materiálem. Kolmo na tyto krokve, tedy spádově, byl z jejich spodní strany přibitý podhled z prken s lištovanými spárami. Ten se po zmíněných novodobých úpravách, spojených nepochybně s položením poslední dochované krytiny, zachoval jen na dvou nevelkých úsecích zastřešení, a to v oblasti severozápadního a severovýchodního nároží budovy. Dendrochronologický rozbor ukázal u dvou původních prvků krovu (horní pásnice a vlašské krokve) shodné datum smýcení, a to zimní období 1861/62.

Zastřešení jižní zbořené haly mělo rovněž formu vlašských vazníků, jejichž krokve byly zhruba uprostřed délky propojeny párem kleštín. Ztužení a eliminaci roztlačení obstarával trojčlípý systém ocelových táhel s horním pevným litinovým styčnickem ve styku krokví a středním styčnickem kloubovým pod zpevněným středem kleštín.²⁴⁾

Západně od objektu se rozkládá plocha velké přesuvny, zavezená a v době průzkumu postupně odkrývaná.

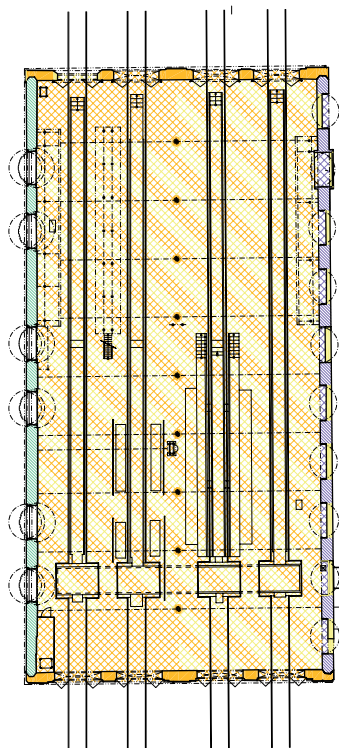
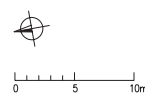
Dochovaná stavba představuje větší část objektu zmenšeného nedávnou demolicí o širší třetí jižní halu (do oblasti jihovýchodního nároží objektu totiž dosedla „noha“ estakádového vedení nových kolejí z Hlavního nádraží). Stavba svým umístěním, charakterem i funkcí plynule navazuje na objekt lokomotivní remízy, který tu vznikl již pro zahájení provozu v roce 1845. Původní objekt byl ale situován severněji a zasahoval dále k západu, směrem k východní vozovně. Jeho zbytkem tedy může být (spíše teoreticky) pouze severní stěna dochované stavby. Těto eventualitě by mohl nasvědčovat nepravidelný vztah kvádrového soklu vůči mělkým nikám oken a také odlišné rozmístění otvorů uzavřených půlkruhově – tedy tvarem užívaným u prvotní etapy výstavby zdejších budov. Nejstarší situační vyobrazení areálu se ale shodují v tom, že jižní stěna nejstarší remízy byla půdorysně zalomená, s poněkud vystupujícím střed-

24) Popis podle fotografie krovu, pořízené při návštěvě objektu v říjnu roku 2003 (podobně u následujícího popisu zbořené východní lokomotivní remízy).



Obr. 65: Lokomotivní remíza – hlavice litinového sloupu pod úžlabím střeš.

LEGENDA STAVEBNÍHO VÝVOJE
 KONSTRUKCE PROSTORY OBDOBÍ
 1845
 1850 – 1854
 60. – 90. LÉTA 19. STOLETÍ
 20. STOLETÍ
 HYPOTETICKÉ ZARÁZENÍ KONSTRUKCE ZNAČENO ŠRAFOVÁNÍM



Obr. 67: Lokomotivní remíza – přízemí. Zaměření zpracovala firma INDESS spol. s r. o., Ing. Pelcák, 2004.



Obr. 66: Lokomotivní remíza – krov nad zbořenou jižní částí objektu.

ním rizalitem, zatímco stávající severní stěna objektu má linii přímou.

Další objekt, který vznikl alespoň zčásti na tomto místě před dnešní stavbou, a to právě v rozsahu dnes zbořené

jižní části, je zachycen na plánu z roku 1855 pod pořadovým číslem XIII (v legendě je označen jako montážní dílna). Západní čelo této budovy již stálo (oproti původní remíze) v nové, dodnes existující linii. Dnešní objekt tedy vznikl jako vestavba mezi těmito staršími budovami. Takto – jako zamýšlená vestavba – je vyznačen na situačním plánu z počátku šedesátých let, zatímco na věrohodném plánu z roku 1865 je již zaznamenána existující srostlice všech tří budov. Ve stávající budově tedy může být pozůstatkem staršího jižního objektu dnešní jižní obvodová stěna: této možnosti by mohlo nasvědčovat půlkruhové ukončení jejich otvorů, charakteristické pro objekty z první fáze výstavby i části první vlny dostaveb.

Výstavba existující budovy tedy proběhla – podle dendrochronologie střešních vazníků a ve shodě s mapovými záznamy – v první polovině šedesátých let 19. století. Budova byla nadále označována jako lokomotivní montážní



Obr. 68: Zbořená východní lokomotivní remíza – krov nad užší severní částí budovy (stav v roce 2003).



Obr. 69: Zbořená východní lokomotivní remíza – krov nad širší jižní částí budovy (stav v roce 2003).

dílny či montovna. Nejstarší, severní remíza ještě nějakou dobu stála, zkrácená o zmíněnou západní část vystupující z nové linie průčelí (tuto situaci zachycují plány ze sedmdesátých let 19. století).

Pozdější úpravy objektu montážních dílen se omezily na úpravu střešní konstrukce – adaptaci vazníků, likvidaci světlíků a výměnu krytiny spojenou s odstraněním větší části plochy původního bednění. Ve 2. polovině 20. století byly rovněž provedeny úpravy okenních otvorů (dílní zvětšení a nové výplně) a také vjezdů (včetně osazení typicky provizorních plechových vrat). Poslední adaptací bylo nedávné zazdění arkád po demolici přiléhající jižní části objektu (obr. 63–66).

ZBOŘENÁ VÝCHODNÍ LOKOMOTIVNÍ REMÍZA

Zděná přízemní budova byla složená ze dvou paralelních halových prostorů s nízkými sedlovými střechami, jejichž hřebeny byly orientovány ve směru západ–východ. Severní hala byla užší, jižní širší a nad oběma částmi existovaly otevřené krovové konstrukce odlišných typů. Nad širší, jižní částí byl použit vazníkový krov téhož typu jako nad nedávno zbořenou jižní halou západně sousedící lokomotivní montovny – tedy s krokviemi, jedním párem vodorovných klestín a trojcípým systémem ocelových táhel s horním pevným a středním kloubovým styčником. Pro severní, užší krov byla použita kombinace vazníků a vaznicové soustavy: jádro plných vazeb tvořil nosník ve tvaru jednoduchého věsadla. Nad polovinami rozpětí obou vazníkových boků ležely vaznice, na kterých spočívaly páry krokví. Mezi plnými vazbami vždy spočívaly tři, resp. čtyři páry krokví prázdných vazeb zakotvené dole do tradičního systému krátkých s výměnami. Systém byl doplněn (možná dodatečně) na obou bocích šikmými páry vzoěr, zapřenými níže do paty nadezdívky (obr. 68, 69).

Budova byla zbořena asi v roce 2005, pokud je známo bez dokumentace a průzkumu. Nepatřila k nejstarší skupině objektů – její vznik a vývoj je možné sledovat od počátku šedesátých let 19. století. Na spolehlivém plánu z roku 1865 je jako existující zachycena užší, severní část budovy a širší, jižní část jako právě postavená, stavěná či zamýšlená.

Plány ze sedmdesátých let 19. století pak už zachycují celou budovu. Takto datovanému postupnému vzniku objektu odpovídaly i oba typy krovů, které představovaly – jak bylo u budov pražského nádraží obvyklé – progresivní příklady moderních konstrukčních trendů.

ZÁVĚR

Dílenská část nejstaršího pražského nádraží představuje soubor mimořádně hodnotných industriálních objektů převážně z doby kolem poloviny 19. století. Toto období je ve stavební činnosti charakteristické nástupem nových materiálů a konstrukcí, jejichž možnosti i ztvárnění se tehdy prověřovaly právě na technických stavbách. Významným druhem těchto budov byly stavby pro tehdy budovanou že-

lezniční síť, přičemž pražské nádraží bylo mezi těmito nejstaršími objekty největší a časem shodou okolností jediné, jehož původní objekty se zachovaly: demolice ve starší i nové době byly totiž postiženy významné objekty ze starších fází výstavby mimo Prahu (Pardubice, Česká Třebová) i v Praze (Těšnov).

Hlavní, unikátně zachovaná dílenská budova je založena na klasicistním, ve skladebném principu vlastně ještě barokním konceptu symetrické pětidílné sestavy hmotově odlišných pavilonů a křídel obsahujících zejména velkorysé halové prostory s jedno- i vícelodním řešením, zpravidla s použitím subtilních litinových sloupů a dřevěných trámových nosníků. Takto, s dosažením velké prostorové i výtvarné působivosti, jsou koncipovány i velkorysé prostory dalších objektů převážně ze šedesátých let 19. století.

Nové, ve své době progresivní trendy představovalo v užitých materiálech kromě litiny i použití oceli a také kombinace s tradičním materiálem – dřevem – v konstrukcích předalpského, takzvaně vlašského původu, jejichž uplat-

nění od té doby výrazně poznamenává vývoj konstrukční i vnějškové podoby architektury na našem území. V tomto ohledu je ve zdejších objektech unikátní zejména kolekce krovů převážně vlašského vazníkového typu, užívající u nás pravděpodobně jako první průmyslově vyráběné litinové styčníky a ocelová táhla se šestibokými tvary šroubových hlav a matek. Setkání těchto technických prvků se zcela klasicistním charakterem nejstarší vrstvy staveb je mimořádně pozoruhodné, možno říci fascinující. Ve zdejších objektech mají své průkopnické příklady i další konstrukční zvyklosti běžné v pozdějším období 2. poloviny 19. století, jako užití jednoduše zpracovaných párů kleštín v krovech nebo strojní řezání dřeva (budova lakovny z poloviny šedesátých let, jejíž vnějškově náročné materiálové provedení se zřejmě stalo vzorem pro ztvárnění mnoha mladších nádražních budov).

Areal zachovaných budov vnější, provozní části Masarykova nádraží v Praze bezpochyby naplňuje kritéria pro prohlášení za národní kulturní památku.

DER ÄUSSERE TEIL DES MASARYK-BAHNHOFSAREALS IN PRAG – DIE WERKSTÄTTEN

Der Werkstättenteil des ältesten Prager Bahnhofs stellt einen Komplex von außerordentlich wertvollen, überwiegend aus der Zeit um die Mitte des 19. Jahrhunderts stammenden Industriebauten dar. Diese Periode ist in der Bautätigkeit mit dem Erscheinen neuer Materialien und Konstruktionen charakterisiert, deren Möglichkeiten und Formbildung bereits damals an den technischen Bauten (überwiegend empirisch) nachgeprüft wurden. Den bedeutenden Bautyp bildeten die damaligen Bauten für das neuentstehende Eisenbahnnetz, wobei der Prager Bahnhof unter diesen Objekten das größte und im Laufe der Zeit eigentlich auch das einzige war, dessen ursprüngliche Gebäude erhalten blieben: mit Demolierungen sowohl in der älteren als auch der jüngsten Zeit wurden mehrere bedeutende Einrichtungen aus den älteren Entstehungsphasen außerhalb Prags (Pardubice, Česká Třebová [Pardubitz, Böhmisches Trübau]) und die etwas späteren in Prag (Bahnhof Praha-Těšnov) betroffen.

Das unikal erhaltene Werkstätten-Gebäude aus dem J. 1845 ist auf dem klassizistischen, im Kompositionsprinzip eigentlich noch barocken Konzept der fünfteiligen Anlage der in Massen unterschiedlichen Pavillons und Flügel mit großzügigen ein- und mehrschiffigen Hallenräumen, in der Regel mit Anwendung subtiler Eisenguss-Säulen und hölzerner Balkenträger angelegt. Auf diese Weise, die große räumliche und gestalterische Wirksamkeit erreichend, sind auch die großzügigen Räume weiterer Gebäude vor allem aus den 1860er Jahren erfasst.

Die neuen, in ihrer Zeit progressiven Trends stellte unter den verwendeten Materialien außer dem Gusseisen auch der Stahl und die Kombination mit dem traditionellen Material dar – dem Holz in den Konstruktionen zisalpiner, sog. welscher Herkunft, deren Durchsetzung seit dieser Zeit die Entwicklung des Konstruktions- und des äußeren Ausdrucks der architektonischen Werke in böhmischen Ländern ausdrucksvoll bezeichnet. In dieser Hinsicht ist in den behandelten Gebäuden vor allem die Kollektion der Dachstühle „welschen“ Bindertyps bedeutend, die wohl zum ersten Mal in den böhmischen Ländern die industriell hergestellten Eisenguss-Knoten und Eisenzugstangen mit sechseckigen Schraubenköpfen und Muttern verwendeten. Die Begegnung dieser technischen Erzeugnisse mit dem rein klassizistischen Charakter der ältesten Bauten ist außerordentlich merkwürdig, es lässt sich faszinierend sagen.

In den zu behandelnden Bauten findet man auch die weiteren bahnbrechenden Beispiele und Konstruktionsgewohnheiten, die für die späteren Jahre der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts geläufig waren, wie z. B. die Anwendung der Zangenpaare im Dachwerk oder des Maschinesägeschnittholzes. Diese Innovationen erschienen im Bau der sogenannten Lackierwerkstatt, deren äußere anspruchsvolle Form- und Materialausführung offenbar zum Muster für Gestaltung einer Menge späterer Bahnhofsbauwerke wurde. In der Untersuchung ist es gelungen auch die Einordnung

des wohl höchst wirkungsvollen Motivs des ganzen Areals zu präzisieren – das Aufstellen des Wassertanks über das Vestibül des Gebäudes der Maschinenhauptwerkstätten. Dieser Eingriff in den 1860er Jahren stellte einen Teil der Adaptierung dar, bei der man (um der Ausdehnung der anliegenden Gleisanlage wegen) den ursprünglich mehr vorspringenden Mittelrisalit teilweise abgerissen hat.

ABBILDUNGEN

Abb. 1: Prag 1 – Neustadt, Lageplan der historischen Bauten einstiger Werkstätten im östlichen Teil des Masaryk-Bahnhofs. Das Areal ist heute von Norden mit der Bahnhofs-Gleisanlage, von Süden mit der Stützmauer der Hutská Gasse und von Westen mit der Linie der Brücke der Nord-Süd-Magistrale beschränkt. A – Hauptgebäude der einstigen Maschinenwerkstätten, 1845, mit dem zeitgenössischen Südflügel des Kesselhauses (B), Zubau der Dampfhammerhalle (C) und beider Teile des Westflügels (D, E) aus dem Anfang der 1850er Jahre, Bau der sog. Lackierwerkstatt (F) aus der ersten Hälfte der 1860er Jahre, das zeitgenössische Gebäude der Lokomotiv- und Montagehalle (H) und der jüngste Einbau (G) am westlichen Ende der Lackierwerkstatt vom Anfang der 1880er Jahre.

Abb. 2: Sogen. Indikationsskizze des Stablen Katasters für Königliche Weinberge, 1840, Ausschnitt, nordwestlicher Rand. Nördlich von der Wiener Landstraße, an der Fläche mit der Parkanlage, Äckern und dem Hof des Vorstadtwirtschaftshauses von Anton Kren, ist die Fläche rosarot gefärbt, an der sich der größere Teil der Bahnhofswerkstätten entwickelte, östlich von der Linie der die Neustadt umgebenden Barockschanzen. Die aus der ersten und zweiten Ausbaustufe des Bahnhofsbereichs stammenden Bauten wurden wohl in den 1850er Jahren nachträglich rot eingezeichnet. Mit Umriss zeichnete man auch den größeren Teil des westlichen Zubaus zum Gebäude der Maschinen-Hauptwerkstätten ein, der in die Katastralgemeinde Neustadt, bzw. in den Bereich der Barockbefestigung übergriffen hatte (die Grenze zwischen den Katastralgemeinden führte an der Außenlinie der Befestigung). NA (Nationalarchiv), IS, Křm 143.

Abb. 3: Prag, Staatsbahnhof in der Hibernergasse. Übersicht-Perspektivansicht des ganzen Bahnhofsbereichs bei der Eröffnung im J. 1845. Im Vordergrund der westliche Teil des Bahnhofs zur Abfertigung, im Hintergrund – hinter der Fortifikationslinie mit neuen Bahntoren – der östliche Teil mit den Werkstätten. Museum der Hauptstadt Prag, grafische Sammlung, Nr. 132 479.

Abb. 4: Grundriss-Lageplan des Bahnhofsbereichs, 1845 – östlicher Teil mit den Werkstätten. Von oben das lange Brennstofflagergebäude, darunter die Wagenremise, Lokschuppen, zwei weitere Wagenschuppen, rechts von ihnen Lokremise und unten große Werkstätten. Förster, 1845, Blatt 707, Ausschnitt.

Abb. 5: Grundriss der Wagenschuppen (oben) und des großen Maschinenwerkstätten-Gebäudes in der 1845 veröffentlichten Dokumentation. Im linken – westlichen Flügel befindet sich die Wagnerwerkstatt (a) und neben ihr die Wagenschlosserei (b), weiter die Kohlenkammer (c) mit einer Treppe ins Obergeschoss zur Tischlerei über der Wagenschlosserei und ferner der ho-

he Raum der großen Schmiede (d). Im breiteren Mittelteil links befindet sich die Kupferschmiede (e), dahinter die Federschmiede (f), über ihnen die Modellwerkstätten, in der Mitte die Kesselschmiede (g), hinter ihr der Maschinenraum (h) mit Betrieben an Seiten von zwei Kesseln – den Lokschruppen (i), der Kohlenkammer (k), dem Eisenlager (l) und vier Aborten. Im rechten Streifen im Mittelteil war die Dreherei (m), hinter ihr Treppe ins Obergeschoss zur Werkmeisterkanzlei. Die Dreherei (im Erd- und Obergeschoss) füllt auch den anliegenden Ostflügelteil aus. In seiner östlichen Hälfte fungierte die Maschinenschlosserei (n) und im Abschlussteil die Montagehalle (o). Die hohen Hallenräume über beide Geschosse nahmen bestimmt die Schmiedebetriebe ein (durch Schnitt bestätigt), den östlichen Abschlussteil wohl auch die Maschinenschlosserei. Förster 1845, Blatt 707, Ausschnitt.

Abb. 6: Schnitte über das Gebäude der Maschinenwerkstätten, aus der 1845 veröffentlichten Dokumentation. Links Schnitt über die Dreherei (m) mit Blick zum Gebäudemittelteil. An seiner rechten Seite springt der später reduzierte Risalit vor, links schließt der niedrigere Auslauf des Kesselhauses mit Schornstein an. In der Mitte der Schnitt über den Mittelteil des Gebäudes mit ursprünglicher Dachstuhl-Konfiguration und einem heute unbekannten Keller, rechts Schnitt über den hohen Raum der Schmiede im Westflügel. Förster 1845, Blatt 707, Ausschnitt.

Abb. 7: Plan des Bahnhofs nach dem Abschluss der ersten Etappe der Ausbauten, 1855. Am Gebäude der Maschinen-Hauptwerkstatt (XVI) noch der ursprüngliche ausdrucksvollere Mittelrisalit, zugebaut sind schon die Dampfhammerhalle und der zweiteilige Westflügel. NA (Nationalarchiv), RSSD, Inv.-Nr. 83 Sign. XIII, Karton 55. Foto M. Ebel.

Abb. 8: Gebäude der Maschinenwerkstätten – nördliche Hauptfassade. Abb. 9: Gebäude der Maschinenwerkstätten – Teil der Südfassade (links) und Zubau der einstigen Dampfhammerhalle.

Abb. 10: Gebäude der Maschinenwerkstätten – der Tankboden vom einstigen Wasserbehälter als heutige Überdeckung des Eingangsraums.

Abb. 11: Gebäude der Maschinenwerkstätten – der Wassertankboden im Obergeschoss oberhalb der Eingangshalle.

Abb. 12: Gebäude der Maschinenwerkstätten – Dachkonstruktion über der Schmiede, stützender Stuhl und Stahlhängewerk des Binderbalkens.

Abb. 13: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Erdgeschoss, Ostteil – Zusammensetzung der Holzkonsole unter dem Deckenbalkenträgerfuß.

Abb. 14: Gebäude der Maschinenwerkstätten – zweischiffige Halle im Ostflügel Erdgeschoss, Blick zum Gebäudemittelteil hin.

Abb. 15: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Ostflügel, Obergeschoss – Hallenraum, Blick ostwärts.

Abb. 16: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Ostflügel, Obergeschoss – Hallenraum, Ostteil.

Abb. 17: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Ostteil – zweischiffige Halle mit neuzeitlichem Einbau. Foto P. Dostál.

Abb. 18: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Westflügel – Hallenraum

Abb. 19: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Westflügel – Binder aus der nachträglichen Überdeckung eines Teils der großen Schmiede.

Abb. 20: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Westteil – Überdeckung des Hallenraums, Oberteil einer Eisenguss-Säule mit dem Sattel und dem verputzten Holzunterzugbalken.

Abb. 21: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Ostflügel – Durchblick über die Dachkonstruktion.

Abb. 22: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Ostflügel – Eisenguss-Knoten mit der Zugstangenabhängung in der Dachkonstruktion, Detail.

Abb. 23: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Ostflügel – Dachstuhl über dem Flügelende.

Abb. 24: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Westflügel – Dachkonstruktion.

Abb. 25: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Mittelteil – Dachkonstruktion über dem einstigen Wasserbehälter.

Abb. 26: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Mittelteil – Detail der Eisenausstattung des Dachbinders.

Abb. 27: Gebäude der Maschinenwerkstätten, Mittelteil – Dachbinder im südlichen Teil der Dachkonstruktion.

Abb. 28: Dampfhammerzubau beim Gebäude der Maschinenwerkstätten – saalförmiger Raum mit dem sichtbaren Teil der Dachkonstruktion.

Abb. 29: Gebäude der Maschinenwerkstätten – Dachkonstruktion über der Halle des einstigen Dampfhammers, Das Aufhängungs- und Schraubenzugsdetail von der unteren Zugstange.

Abb. 30: Prag I-Neustadt, Palais Desfours Nr. 1023/II, Florenz 21. Detail der Gestaltung eines Baus, der in dichter Nachbarschaft des Bahnhofs unmittelbar nach seiner Vervollendung in Jahren 1845-1847 entstand (Arch. J. A. Kranner); sie ist nahezu identisch mit der des Maschinenwerkstätten-Hauptgebäudes.

Abb. 31: Gebäude der Maschinenwerkstätten: a – Erdgeschoss, b – Obergeschoss, c – Dachkonstruktion

Abb. 32: Prag-Bubny, Bahnhofsbereich, Arkadenstützen und Tankboden im Wasserbehältergebäude.

Abb. 33: Zweiteiliger westlicher Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten – westliche Hauptfassade, Südansicht.

Abb. 34: Zweiteiliger westlicher Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten – Ostfassade, Detail der besterhaltenen Profilierung im Winkel zwischen zwei Gebäudeteilen.

Abb. 35: Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten, nördlicher Teil – Erdgeschoss, Pfeiler und Gurtbogen des dreischiffigen Hallenraums. Foto P. Dostál.

Abb. 36: Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten, nördlicher Teil – Erdgeschoss, Detail der Deckenkonstruktion mit abgebrannten Balkenenden, Blick von oben.

Abb. 37: Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten, nördlicher Teil – zugeschütteter Kellerraum.

Abb. 38: Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten, nördlicher Teil – Flur mit den Büroräumen, Durchblick mit den Oberlichtern. Foto P. Dostál.

Abb. 39: Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten, nördlicher Teil – Dachkonstruktion mit Dachreitern.

Abb. 40: Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten, nördlicher Teil – Dachreiterkonstruktion über dem Flur mit den Büroräumen.

Abb. 41: Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten, südlicher Teil – Zwischengeschoss, ursprüngliche Tür bei der Treppe. Foto P. Dostál.

Abb. 42: Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten, südlicher Teil – südliche Treppe, ursprüngliche Tür bei der Dachraumtreppe.

Abb. 43: Zubau zum Gebäude der Maschinenwerkstätten, südlicher Teil – Dachraum der Dachbinderkonstruktion.

Abb. 44: Zubau beim Gebäude der Maschinenwerkstätten: a – Keller, b – Erdgeschoss, c – Zwischengeschoss, d – Obergeschoss, e – Dachkonstruktion.

Abb. 45: Prager Bahnhof, Lageplan vom Anfang der 1860er Jahre, signiert von dem Zentralbaudirektor C. v. Ruppert, Ausschnitt. Grau – bestehende Bauten, rosa – beabsichtigter Ausbau. Das Lackierwerkstattgebäude zwischen beiden Wagenhallen etwas unterschiedlich vom später verwirklichten Zustand eingezeichnet. NA, ČM, Sign. 38/9/1/P/17-27, Karton 2009. Foto P. Dostál.

Abb. 46: Prager Bahnhof, Lageplan, 1865, Ausschnitt. Dieser Plan nimmt die Lackierwerkstatt in der realen Situation auf (Plan umgekehrt, mit dem Norden nach unten orientiert). NA, ČM, Sign. 38/9/1/P/155, Karton 2009. Foto M. Ebel.

Abb. 47: Der Flügel mit der Lackierwerkstatt, Gesamtansicht; links der Einbau zwischen der Lackierwerkstatt und der einstigen westlichen Wagenremise.

Abb. 48: Lackierwerkstatt, Erdgeschoss – Westflügel, Innenraum nach Westen.

Abb. 49: Lackierwerkstatt, Erdgeschoss – Ostflügel, Innenraum nach Osten.

Abb. 50: Lackierwerkstatt, Erdgeschoss – Kapitell einer Eisenguss-Säule mit Konsolen und dem Deckenunterzug, Detail.

Abb. 51: Raum über dem Erdgeschoss der Lackierwerkstatt, blick von oben in die Konstruktion der Balken, - ursprüngliche Sichtbalkendecke.

Abb. 52: Lackierwerkstatt, Obergeschoss – Detail der Balkenkonstruktion der dreischiffigen Raumlagerung.

Abb. 53: Lackierwerkstatt – Dachraumtür, Detail vom Beschlag und der Blechverkleidung.

Abb. 54: Lackierwerkstatt – Ausmündung der Treppe mit dem Eisenguss-Geländer bei der Dachraumtür.

Abb. 55: Lackierwerkstatt – Dachkonstruktion über dem Flügel.

Abb. 56: Lackierwerkstatt – Dachkonstruktion des Gebäudemittelteils mit dem Dachreiter und der Tür bei der Treppe.

Abb. 57: Westlicher Einbau bei der Lackierwerkstatt – Westwand der Lackierwerkstatt, erhaltenes Einfahrts-Steingewände.

Abb. 58: Westlicher Einbau bei der Lackierwerkstatt – nördliche Dachkonstruktion.

Abb. 59: Westlicher Einbau bei der Lackierwerkstatt – südliche Dachkonstruktion.

Abb. 60: Westlicher Einbau bei der Lackierwerkstatt – klappbare Deckel unter dem einstigen Oberlicht(?) in der Berührung beider Dachkonstruktionsteile.

Abb. 61: Östliche Wagenremise, Innenraum – Blick nach Westen, zur Lackierwerkstatt hin.

Abb. 62: Lackierwerkstatt und Wagenremise: a – Erdgeschoss, b – Obergeschoss, c – Dachkonstruktion.

Abb. 63: Lokremise – Ostfassade mit den Einfahrtsöffnungen.

Abb. 64: Lokremise – zweischiffiger Raum mit der Bedachungskonstruktion.

Abb. 65: Lokremise – Kapitell einer Eisenguss-Säule unter der Dachkehle.

Abb. 66: Lokremise – Dachkonstruktion über dem abgerissenen Südteil des Objekts.

Abb. 67: Lokremise – Erdgeschoss.

Abb. 68: Die abgerissene östliche Lokremise – Dachkonstruktion über dem schmäleren Nordteil des Gebäudes (2003).

Abb. 69: Die abgerissene östliche Lokremise – Dachkonstruktion über dem breiteren Südteil des Gebäudes (2003).

(Übersetzung J. Noll)