

Budova bývalého nádraží Praha-Těšnov

Novorenesanční budova nádraží bývalé rakouské Severozápadní dráhy (později ČSD) Praha-Těšnov čp. 562 v Praze-Karlíně náleží mezi architektonická díla druhu veřejných budov, vzniklá v minulém století. Jejich kulturně umělecká hodnota a význam byly až do nedávné doby podceňovány v důsledku zčásti dosud přežívajícího názoru o méněcennosti domněle netvůrčích tzv. epigonských pseudoslohů 19. století. Nadceňováním významu toliko jediné kompoziční složky — architektonického tvarosloví — která, zvláště laikovi, byla především zřejmá, byly až do nedávna přehlíženy a nedoceňovány celkové kompoziční hodnoty vznikající v době stavby těchto objektů novátorským pojetím řešení nových společenských účelů. Nedoceňován byl i význam a účín těchto budov v daném městském prostředí.

V současné době nastává pro tato architektonická díla kritická situace v případech, kdy jejich další existenci je možné z řady aspektů zpochybňovat. Není pak celkem obtížné nalézat řadu důvodů pro záměr demolice takového objektu. Nejčastěji to bývá úmysl vybudovat na místě existující budovy něco nového, přičemž se mnohdy nepřihlíží k otázce přiměřenosti nově zamýšleného účelu k poloze a povaze daného místa v celkovém obraze a funkci města. Ztráty kulturně umělecké a historické kvality objektu odsuzovaného ke zničení se přehlíží a nebývá zvažována ani prostá užitková a stavebně materiální hodnota existující budovy. V neprospěch hovoří spíše náklady na její obnovu a údržbu a starosti a práce s tím spojená. Zřetel komplexního celospolečenského prospěchu v udržení a využití další existence objektu jde stranou. V podvědomí záměru demolice se někdy potencionálně skrývá toliko prostá negativně tvůrčí tužba co nejsnazším, tj. ničivým způsobem dosíci změny. Konkrétní důvod demolice je přitom věcí vedlejší. Připomeňme si například zcela zbytečné zničení Krocínovy kašny na Staroměstském náměstí v roce 1862.

Takové nebezpečí hrozilo až donedávna budově bývalého pražského nádraží Těšnov. Stavba byla zbudována v letech 1872 až 1875 podle návrhu architekta Karla Schlimpa (narozeneho roku 1834 ve Velenicích u Žatce), působícího tehdy na škole architektury vídeňské techniky, kde dříve studoval u V. A. Eduarda van der Nülla a Augusta Siccardsburga. V době vzniku byla tato stavba podle zjištění historika železniční dopravy prof. ing. Josefa Honse považována „za nejkrásnější nádražní budovu střední Evropy“. Ve své původní podobě, až na několik nepodstat-

ných přídatků, se zachovala do současné doby, kdy v roce 1972 nádraží Praha-Těšnov přestalo sloužit železniční dopravě v důsledku postupné rekonstrukce pražského železničního uzlu, soustřeďující veškerou osobní dopravu do stanice Praha-hlavní nádraží.

Uměleckohistorická hodnota vlastní budovy byla až do nedávné doby přehlížena, zčásti i pro dosud v naší historiografii nezhodnocený význam tvorby jinonárodních architektů v českých zemích v 19. a 20. století. Tím se vysvětluje, že až do roku 1978 nebyla budova nádraží Praha-Těšnov zapsána ve Státním seznamu nemovitých kulturních památek.

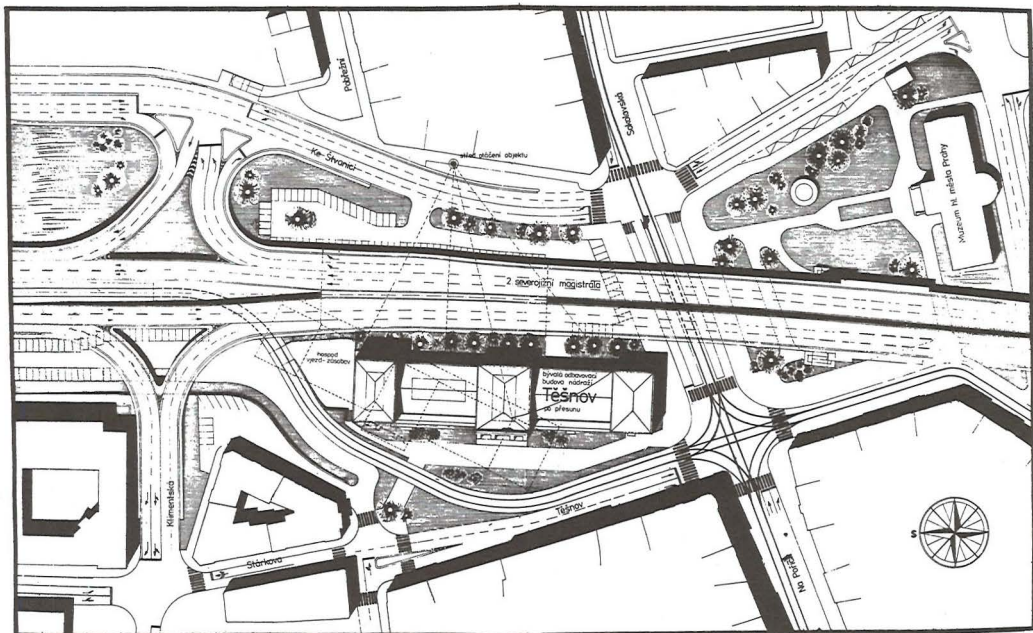
Na jaře 1971 bylo orgány výstavby města doporučeno zachování středu a jižního křídla budovy při současné demolici severního křídla, která byla nutná k provedení přeložky inženýrských sítí. Jako optimální řešení v budoucnu byl přijat námět posunu zachovaného torza budovy do polohy rovnoběžné s trasou magistrály a rekonstrukce severního křídla budovy. Bylo navrženo také nové vhodné využití budovy nádraží, a to pro druhou budovu Muzea hl. města Prahy.

Budova bývalého nádraží Praha-Těšnov je v oblasti pražské chráněné památkové rezervace a tvořila a tvoří s přiléhající zástavbou Těšnova a Petrské ulice úzce spjatý, pro tuto část města charakteristický celek. Hmota budovy nádraží uzavírá východním směrem průhled Petrskou ulicí a i po posunu a dostavbě budovy by tuto urbanisticky význačnou funkci plnila.

Budova sama byla a svou zachovanou větší částí zůstává osobitou a na území Československa ojedinělou ukázkou novorenesanční veřejné budovy pro potřeby osobní dopravy. Střed budovy, nejvýraznější a výtvarně nejbohatší část kompozice, byl vytvořen rozlehlou a vysokou, shora osvětlenou vstupní odjezdovou dvoranou. Pravé (jižní) křídlo bylo určeno reprezentačnímu salónu a čekárnám I. a II. třídy, situovaným podle prostorné, bazilikálně osvětlené chodby.

Vyšší čtyřpodlažní hmota budovy, ukončující křídlo, byla v přízemí využita jako restaurace cestujících, přístupná i veřejnosti. Je řešena jako vznosný bohatě osvětlený prostor se stropem děleným soustavou trámů, nesenou čtyřmi kandelábrovými štíhlými litinovými sloupy. Druhé a třetí podlaží obsahuje prostorné a dobře osvětlené místnosti (spíše sály), určené správě dráhy.

Výrazná bohatost středního rizalitu zdůrazněného korintským řádem, bohatě členěného a doplněného sochařskou výzdobou, je zesílena jednoduchým členěním nižších křídelních spojek a krajních čtyřpodlažních objektů, kde se plastické zdůraznění omezuje na výrazně vyvinutou ukončující římsu a bosáž podnože. Výtvarné hodnotě exteriéru budovy odpovídá umělecká kvalita vnitřků. Monumentálně působí odjezdová hala s horním osvětlením a obnaženou věšadlovou konstrukcí stropu. Mimořádně bohatě jsou vybaveny interiéry salónu a čekáren: štukovou výzdobou stěn, říms a stropů, závěsnými lustry a raménkovými svítidly, malířskými dekorativními a figurálními vlysy a výmalbou stěn. Sochařská výzdoba středního rizalitu (ukončující sousoší a postavy nad čtveřicí sloupů), provedená v litině, je dobře za-

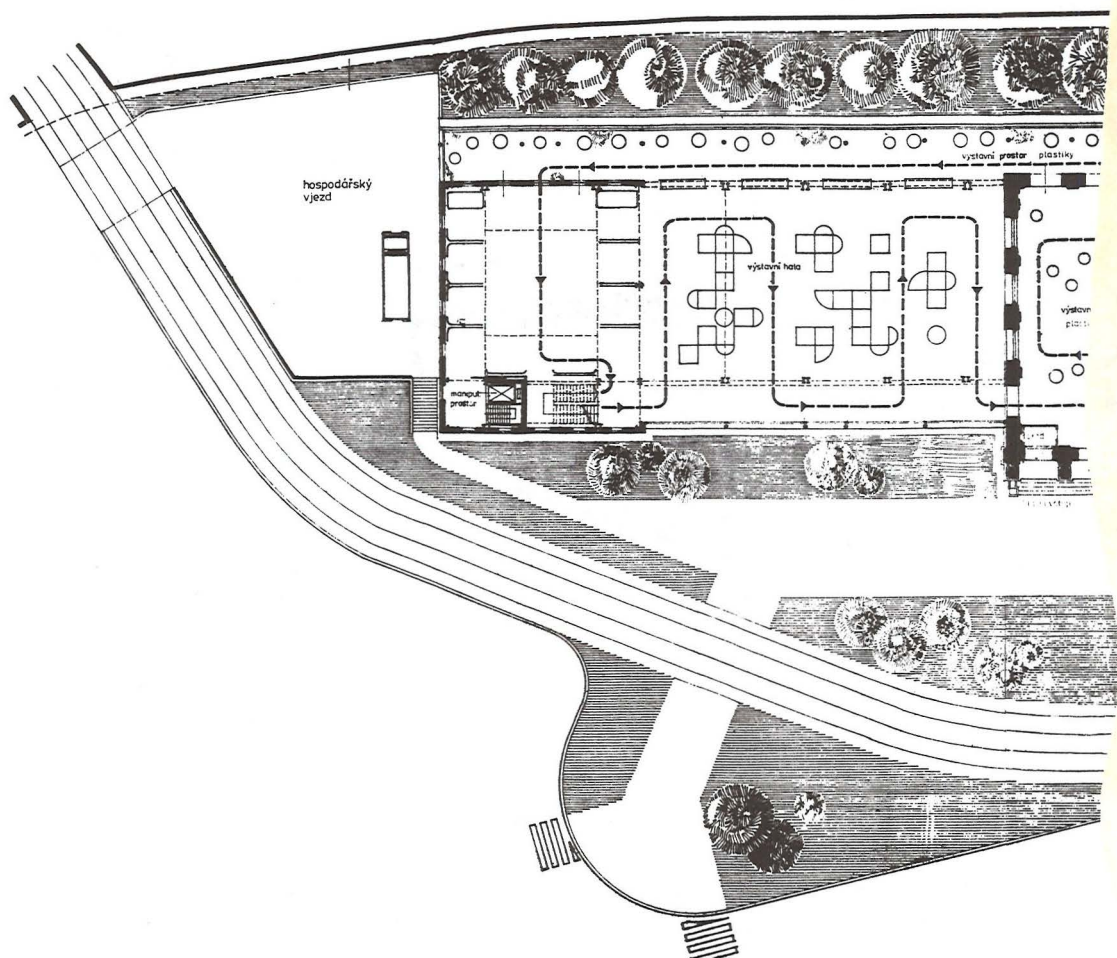


Nádraží Těšnov, varianta 1 — budova po posunu a dostavbě — situace

chována, její výtvarná úroveň odpovídá kvalitní dekorativní figurální plastice z údobí novorenesance.

Budova bývalého nádraží Praha-Těšnov je i ve svém současném stavu cenným dokladem údobí architektonické novorenesance v její vyspělé fázi. Příklady osobitě pojatých architektur veřejných budov z této doby jsou v Praze poměrně méně početné než v jiných evropských městech, a proto tím více vystupuje naléhavost jejich zachování, a to včleněním do současného života třeba i v jiné než původní funkci.

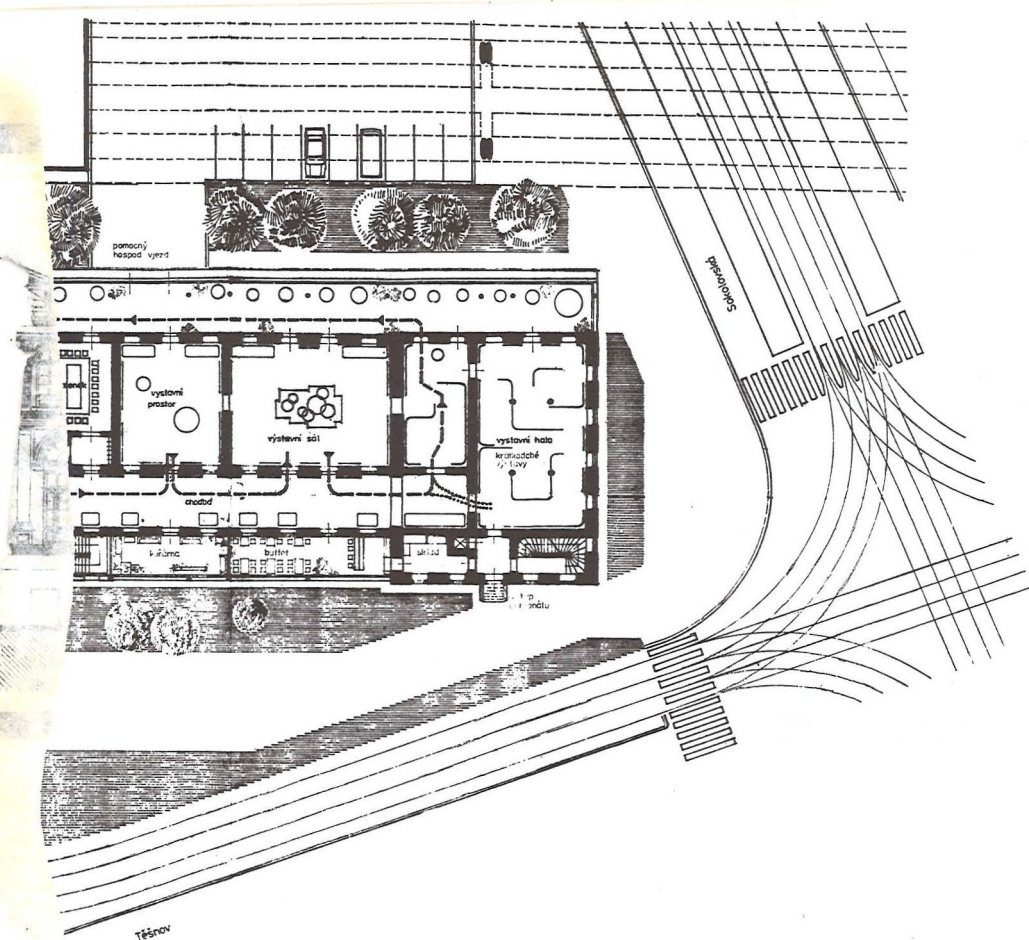
Základním požadavkem státní památkové péče pro regeneraci uvažované budovy bylo zachovat její původní tvářnost co nejvíce v celku i detailu, byť jen v částečně pozměněné poloze, ale v podstatě v zachovaných prostorových vztazích. Z hlediska sémantické kvality je součástí urbanistické formy vztah situace objektu k jejímu prostředí. Tato druhá budova Městského muzea hl. města Prahy bude v nejbližším sousedství stávající muzejní budovy, navržené architektem Antonínem Balšánkem a zbudované v letech 1896 až 1898. V nové poloze, po přesunu dochované části a po rekonstrukci severního křídla, bude tvořit s existující zástavbou Těšnova urbanistický soubor, tvořící uzávěr městské památkové rezervace oproti tělesu uliční magistrály a rozložený okolo nově vytvořené plochy charakteru náměstí lichoběžníkového půdorysu délky 120 m a šířky 25 až 65 m. Prostor objektu bude tedy v plné shodě s jeho novým účelem.



Nádraží Těšnov, varianta 1 — půdorys přízemí — využití k výstavním účelům

Hmotně prostorová struktura objektu bude ve variantě I., tj. posunu a rekonstrukci severního křídla, odpovídat plně původní formě bývalé nádražní budovy. Její kompoziční pojetí ústřední dvorany spojené dvojicí nižších křídel sálových místností s vyššími hmotami koncových budov kancelářských účelů vytvořilo v principu symetrický pavilónový soubor, pro nádražní budovu netypický do té míry, jako je např. budova Severního nádraží v Paříži (I. J. Hittorf), a proto schopný vyjadřovat i některé jiné funkce veřejné budovy než svůj původní účel.

Vhodnost využití budovy pro výstavní a muzejní účely dokládají příklady z ciziny, například úprava budovy nádraží Orsay v Paříži (z konce 19. století) pro sbírky umění 19. století aj.



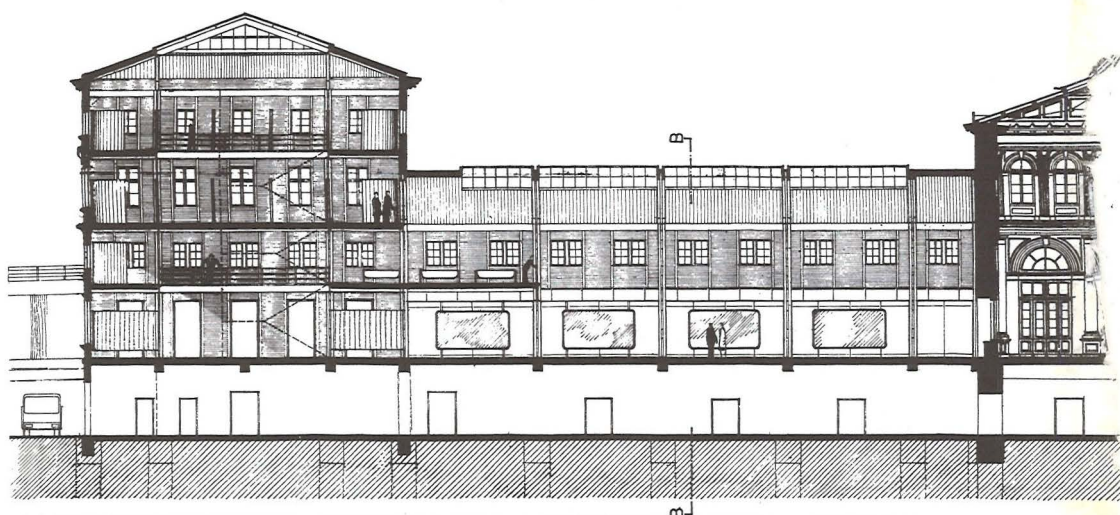
architektonická
služba - zařízení
čtvu - praha
studie využití bývalé odbavovací budovy
nádraží praha - těšnov
nový stav

autor: prof. ing. arch. J. Štursa
ing. arch. I. Lejčák
investor: PSMPCP Praha
datum: 1997
č. zak.: 4468

1/23

1:200

Tektonika a měřítko ústřední dvorany odpovídá co do rozměrů i způsobem členění a výrazovým detailem velkoprostorovému, shora osvětlenému výstavnímu sálu pro velké muzejní plastické i obrazové exponáty. Jižní spojovací bazilikálně osvětlené křídlo bývalých čekáren, reprezentačního salónu (hl. 10,8; v. 8,2 m) a chodby bočně osvětlené (š. 5 m, v. 7,3 m) má rozměrové parametry vhodné pro obvyklé muzejní exponáty jednotlivé i větších rozměrů. Novorenesanční interiérové členění a plastický i barevný dekor v této části budovy mají ráz vnitřkové výzdoby veřejných, případně muzejních pražských budov ze druhé poloviny 19. století. Mimořádně pozoruhodný je prostor bývalé restaurace (š. 9,2 m, d. 16,5 m, v. 7,6 m), bohatě osvětlený, jehož strop je nesen čtyřmi kandelábrovými litinovými sloupy. Tato síň



Nádraží Těšnov, varianta 1 — podélný řez budovou po dostavbě

s možností samostatného přístupu zvenčí splňuje dispozičně i výtvarně požadavky prostoru pro případné pořádání samostatných výstav.

Studie rekonstrukce severního křídla vychází z požadavku zachování původního hmotového i vnějškového výrazu nyní odstraněné části budovy. Vnitřní prostorové řešení se přitom zaměřuje na potřeby muzejního účelu budovy a vytváří výstavní síň velkých rozměrů s horním osvětlením. Rozdělení hmoty ukončující budovy po výšce ve dva sály s galériemi obíhajícími kolem ústředního prostoru respektuje její vnějškové členění okny ve dvakrát dvě podlaží. Tektonicky ve shodě s muzejním účelem by se jevil prostor bývalého nástupiště, oproti vnějšku omezený prosklenou stěnou a vytvářející tak samostatnou výstavní galérii, členěnou rytmicky sledem původních litinových sloupů.

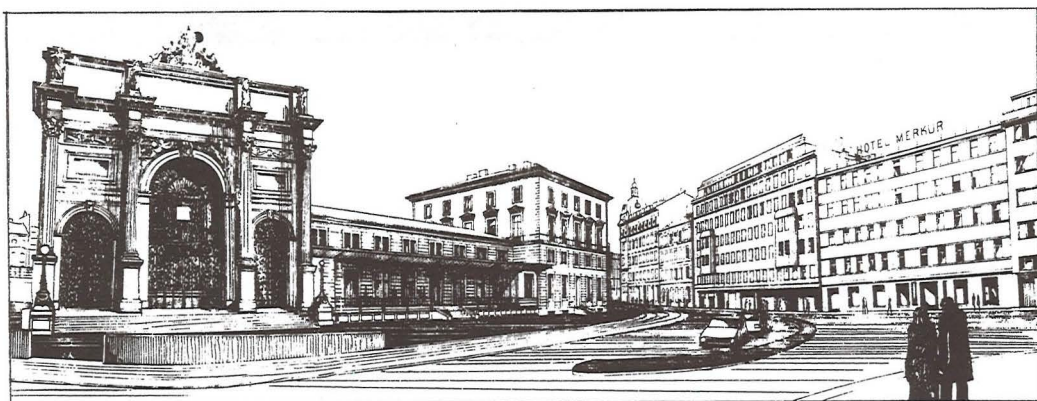
Otázka přiměřenosti zachovaných děl užitého a výtvarného umění novému účelu objektu je zodpovězena blíže stanovenou náplní funkce pražského městského muzea, kterou je podle směrnic vedení muzea expozice dějin Prahy v údobí první průmyslové revoluce v 19. a na počátku 20. století (s dalším pokračováním až do současnosti). Za těchto předpokladů je předním exponátem budova sama, její architektonická tvářnost i konstrukční detaily, uměleckořemeslné truhlářské a zámečnické práce, dekorativní výmalba stěn, štukatura, lustry aj. Malířská díla, jako vlysy znaků českých měst a portrétů významných představitelů vývoje železniční dopravy, se přimykají k zaměření dobové náplně muzejních exponátů. Podobně je tomu s rozměrnými dekorativními litinovými objekty sloupů, osvětlovacích kandelábrů a se



sochařskou výzdobou exteriéru budovy, které jsou dokladem technických způsobů a schopností umělecké kovovýroby ve druhé polovině 19. století. Zde se ovšem všude jeví shoda zachovaných prvků budovy s jejím novým účelem.

Varianta II. studie nového využití objektu, podaná ve třech subvariantách a vycházející z ponechání části budovy v její dosavadní poloze, přičleňuje k existujícímu objektu architektonické novotvary síňového velkoprostorového rázu, lišící se rozsahem podle jednotlivých subvariant. Společnou zásadou jejich základního kompozičního pojetí je vyjádření tektonického principu lehké ocelové konstrukce, sestávající z rourových sloupů představených obvodové stěně z panelových nenosných dílů, v horní části prolomených okny. Sedlová střecha, svým sklonem a krytinou odpovídající původní zachované budově, je v horní části obdobně prosklena. Výraz přiznané soudobé konstrukce z oceli a vnějškového betonu koresponduje s tektonickým charakterem novorenesance původní budovy, aniž by napodoboval historické tvarosloví.

Hmotově prostorový účín novotvarů se prosazuje oproti původní budově v míře odstupňované podle té či oné subvarianty. Tím, že výškově odpovídají její nejnižší složce, tj. spojovací části bočního křídla, ponechávají těžiště výrazu co do účinku hmot zachované původní budově, jejíž hlavní úloha je vyjádřena i tvarovou bohatostí a sochařskou výzdobou novorenesanční hmoty ústředního sálu. Hmotově rozčleněné pavilónové pojetí kompozice této varianty využití budovy odpovídá zásadně původnímu pojetí dřívějšího celku budovy těšnovského nádraží. Zaměřuje však je-



dřec posunem

po posunu a dostavbě



Varianta 1 — pohledy na prostor Těšnova v současném stavu a po posunu a dostavbě

ho symetrii asymetrickým uspořádáním, odpovídajícím uplatnění soudobě řešených novotvarů.

Dochovaná část budovy těšnovského nádraží má 2227 m² podlahové plochy výstavních sálů, obnovené severní křídlo a sklepy vhodné pro lapidárium mají celkem 4798 m², náklad na posun a dostavbu by činil kolem 50 miliónů korun, zatímco nová budova stejné velikosti by stála nejméně 70 miliónů korun. Jde tedy o úsporu, nehledě k zisku kulturně umělecké hodnoty památky. Případnou smyčku elektrické dráhy lze nahradit objížděkou Havlíčkovou ulicí, staveniště transformovny je již současně hledáno na území Karlína. Namítaná eventualita zachování jen střední části budovy zbavuje objekt umělecky cenných prostorů v jižním křídle, a kdyby byla realizována, působila by tristním dojmem torza.

Definitivní — doufejme — tečkou za otazníkem osudu zachování budovy bývalého nádraží Praha-Těšnov je její zapsání do Státního seznamu nemovitých kulturních památek, které bylo provedeno v roce 1978.

(květen, 1980)