

Dosud vyšlo:

KLÁT, Jaroslav, MATĚJ, Miloš. *Národní kulturní památka díl Michal / Petr Cingr v Ostravě*. Ostrava: NPÚ, ú. o. p. v Ostravě, 2006. ISBN 80-85034-34-4.

KLÁT, Jaroslav, MATĚJ, Miloš. *National cultural heritage site Michal / Petr Cingr coal mine, Ostrava*. Ostrava: NPÚ, ú. o. p. v Ostravě, 2007. ISBN 978-80-85034-00-4.

KUČOVÁ, Věra, MATĚJ, Miloš. *Industriální soubory v Ostravě vybrané k nominaci na zápis do Seznamu světového dědictví UNESCO*. Ostrava: NPÚ, ú. o. p. v Ostravě, 2007. ISBN 978-80-85034-01-1.

KUČOVÁ, Věra, MATĚJ, Miloš. *Industrial complexes in Ostrava to be nominated for inscription on the UNESCO World Heritage List*. Ostrava: NPÚ, ú. o. p. v Ostravě, 2007. ISBN 978-80-85034-02-8.

RYŠKOVÁ, Michaela. *Sdílné město / A Communicative Town (Krnovské textilky v pohledu památkové péče / The Krnov-based textile factories from the point of view of monument preservation)*. Ostrava: NPÚ, ú. o. p. v Ostravě, 2008. ISBN 978-80-85034-44-8.

MATĚJ, Miloš, KLÁT, Jaroslav, KORBELÁŘOVÁ, Irena. *Cultural Monuments of the Ostrava-Karviná Coalfield*. Ostrava: NPÚ, ú. o. p. v Ostravě, 2008. ISBN 978-80-85034-41-7.

MATĚJ, Miloš, KLÁT, Jaroslav, KORBELÁŘOVÁ, Irena. *Kulturní památky ostravsko-karvinského revíru*. Ostrava: NPÚ, ú. o. p. v Ostravě, 2009. ISBN 978-80-85034-52-3.

ISBN


NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV
ÚSTAVNÍ SPRÁVA NÁRODNÍHO
DĚDICTVÍ
V OSTRAVĚ



Alena Borovcová KULTURNÍ DĚDICTVÍ SEVERNÍ DRÁHY CÍSAŘE FERDINANDA

KULTURNÍ DĚDICTVÍ SEVERNÍ DRÁHY CÍSAŘE FERDINANDA

Alena Borovcová

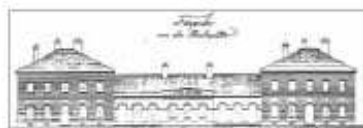




Lipník n. Beč. Partie - Jezerské mosty - Helštýn.



Napajedla, první výpravní budova, dnes obytný dům, stav v roce 1899.



Ostrava hlavní nádraží, plán první výpravní budovy z roku 1845, kopii poskytl Mojmír Krejčířík.

n. M., Studénka a Ostrava hl. n. jsou tyto stavby zbořeny. V –Suchdole nad Odrou je budova, rozšířená postranními přístavbami, zachována naproti současné výpravny, –Ostravě-Svinově tvoří provozní část výpravní budovy.

Ve stanicích Ostrava hl. n. a Bohumín byl použit typ patrových křídel s přízemním traktem. Zatímco ostravská výpravna je dnes snesena, v –Bohumíně zůstala součástí později několikrát rozšiřované stavby.

Patrový typ s valbovou střechou a klasicistní fasádou zopakoval ve svých projektech pro společnost KFNB i architekt Ernest Ehrenhausť u výpravních budov v –Lipníku nad Bečvou, Hájí ve Slezsku, kde jsou zachovány v původní dispozici, a také v –Opavě-východ, která byla později rozšířena. V –Brodku u Přerova

a rakouském Deutsch Wagramu⁵ (1851) navrhl hmotově identické patrové stavby s dvojitým sdrůženým oknem na straně dráhy a romantizujícími prvky odlišné členěných fasád.

Romantické prvky použil i inženýr Schmidt⁶ u projektu výpravní budovy v Petrovích u Karviné z roku 1856, která je dnes zcela přestavěná. V původní podobě je realizace jen drobně varčovaného projektu dochována v polské stanici Chybiě.

Období rozšiřování prvních výpraven

Výstavba druhé koleje a zvyšující se kapacitní nároky, které daleko předčily původní předpoklady, byly v 70. letech 19. století příčinou rozšiřování většiny prvních výpravních budov. Patrový typ byl po obou stranách prodloužen, přízemní střední trakt zvýšen nástavbou (Břeclav, Ostrava hl.n.). Výpravnu ve Starém Městě u Uherského Hradiště prodloužily postranní rizality stejně jako v Hodoníně. V Moravském Pisku zůstal střední přízemní trakt zachován, ale patrová jednoosá křídla byla zvětšena do podoby patrových sedmicosých křídel s vystupujícími schodišťovými věžemi na drážní straně. V Napsjedlech a Hulíně byly původní výpravny adaptovány pro obytné účely a nahrazeny novostavbami. Specifickým vývojem prošla stanice Olomouc, kde byla prostorná výpravna postavena v roce 1870.

Na přelomu 80. a 90. let 20. století se začíná vývoj ubírat dvěma směry. V souvislosti s vydáním zákona o místních dra-



Rakousko, Deutsch Wagram, zádná výpravní budova roku 1851 nahradila provozní dřevěnou předchůdky. Stavba byla rozšířena symetrickou přístavbou, výpravo od středního rizalitu lze rozoznat tři osy původní ústřední fasády, pohled z přednádraží, stav v roce 2009.



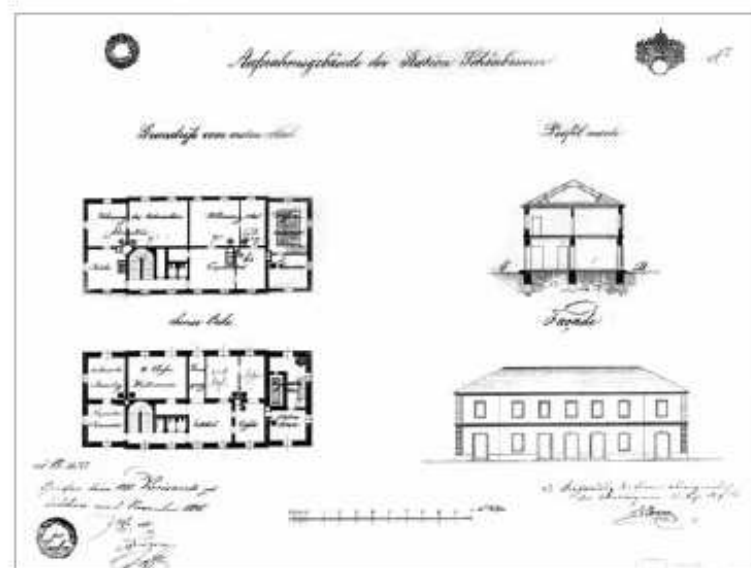
Chybiě, Polsko, výpravní budova, stav v roce 2009.



Břeclav, první výpravní budova, dnes provozní lázeň, pohled z přednádraží, stav v roce 2011.



Hodonín, první výpravní budova, dnes provozní lázeň. Vlastivědné muzeum v Olomouci, Sběrka fotografií a pohlednic, č. F 9971, datace 1899.



Svinec, plán první výpravní budovy, Österreichisches Staatsarchiv in Wien, Historisches Planarchiv, Stationsplan des Stationsplatzes Schönbrunn, Teschen im 2. November 1845.

4 KREJČÍŘÍK, Mojmír. Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj. I. díl. Litoměřice 2003, s. 158.

5 Původní plán výpravní v Deutsch Wagramu publikován v disertační práci: EBNER, Joseph. Der Bau der KFNB zwischen Wien und Brünn und ihre Hochbauten. Dissertationarbeit an der Technische Universität in Wien. Wien, 1984, s. 34.
6 KREJČÍŘÍK, Mojmír. Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj. I. díl. Litoměřice 2003, s. 110.



Staré Město u Uherského Hradiště, výhled původní výpravní budova rozšířená kolmými štíty s obloženými výhy, vpravo stavba připojená v roce 1902. Sběrka Mojžíš Leitínský, 1908 až 1914.



Polsko, Bialsko-Biala, výpravní budova, pohled z přednádraží, foto Miloš Matěj, 2008.



Polsko, Bialsko-Biala, výpravní budova, vestibul, foto Miloš Matěj, 2008.

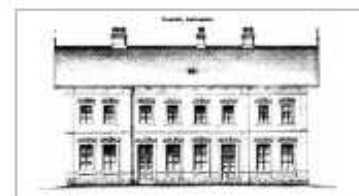
staveny sice odlišné, ale rozdělením hmoty do třech tříosých patrových pavilonů spojených přízemními trakty velmi podobné stavby. V Bialsku-Bialé byly restaurovány původní nástěnné malby s iluzivním kvádrováním a vegetabilními motivy.

Typové projekty z režného cihelného zdiva

Architekt Anton Dachler, s jehož jménem je spojeno i zavedení režného cihelného zdiva, vypracoval první normalizované projekty pro Dráhu moravskoslezských měst (Kojetín–Bílsko). Další typové projekty byly uplatněny nejen na lokálních drahách stavených společností KFNB, ale i na hlavní trati.

Užitě režné cihelné zdivo je monochromní nebo kombinuje odstíny světlých a tmavých vystupujících prvků a ploch v barvě červeně, oranžově nebo žlutobíle. Podle místních podmínek se uplatňují i kamenné prvky v podobě šambrán, záklenek, parapetů apod.

Výpravní budova (Normalplan No 42, plány datovány 1887 a 1896) je obdélného půdorysu s postranními dvousými rízlity. Obdélná okna v šambránách s ušima završoval přímý kamenný záklenek. Průchozí vestibul s pokladním okénkem byl současně čekárnou III. třídy, I. a II. třída měly čekárnu společnou. V přízemí budovy byla situována dopravní kancelář, místnost přednosty, c.k. pošta, dělnická kasárna a příslušenství. V patře dva dvoupokojové a jeden třípokojový byt s kuchyní společným příslušenstvím na chodbě. U všech realizací na hlavní trati ve stanicích Otrokovice, Jistebník, Prosenice a Šakvice byly kombinovány červené plochy, světlé vystupující prvky říms a lisén s kamennými záklenkami. V –Jistebníku a –Prosenicích jsou stavby zachovány v téměř autentické podobě, ovšem bez původních oken a bedněných štítů. V Šakvicích byla budova rozšířená přízemním přístavkem omítnuta



Typový projekt výpravní budovy, Normalplan No 42. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Station Radwanitz, Aufnahmgebäude, No 42, půdorysy, pohled 1887, půdorys 1896, trať 3.



Otrokovice, výpravní budova byla postupně rozšířována, režné zdivo omítnuto. V rámci staršího tranzitního koridoru došlo k nástavbě přízemního křídla vpravo, stav v roce 1999.



Typový projekt výpravní budovy IV. třídy. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Aufnahmgebäude CLIVc., Normalplan No 34, Wien 1891, trať Opava–Hradec.



Mladáče, výpravní budova zastávky na trati Opava–Horní Benešov, uliční strana, 2012.



Olomouc, výpravní budova. Sběrka Mojžíř Leitínský, 1940.



Břeclav, výpravní budova, pohled z přednádraží, stav v roce 2011.



Hranice na Moravě, výpravní budova, stav v roce 2012.

Ke zdařilým realizacím patří bezesporu přestavba olomoucké výpravní budovy realizovaná v letech 1936–1939, kterou projektoval architekt Antonín Parkman, žák Jana Kotěry.¹³ Původní boční věže jsou patrné po stranách vestibulu, který výrazně vstoupil do přednádražního prostoru.

Přestavbou, i když ne tak výraznou, prošla i výpravní budova v Břeclavi, kde sloupová hala přistavěná na uliční straně v polovině 60. let 20. století dala stavbě odlišný charakter a také jistou novou kvalitu. Úvaha o případné rehabilitaci členění fasád výpravní budovy se dostává do roviny diskuze o respektování a hodnotě jednotlivých etap.

V letech 1946–1948 byla postavena v Hranicích na Moravě druhá výpravní budova podle projektu architekta Jiřího Žalmana z roku 1939.

Nový přístup v řešení výpravních budov představují 60. léta 20. století, pro které je charakteristická výrazná hala akcentovaná mohutným proskleným průčelím obráceným do přednádraží. V interiéru byla koncipována jako otevřený prostor

13 KREJČÍŘÍK, Mojžíř. *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj*. I. díl. Litoměřice 2003, s.120.



Ostrava hl. n., výpravní budova, pohled z přednádraží a vestibul, stav v roce 2012.



Ostrava hl. n., výpravní budova a kašna, pohled z přednádraží, stav v roce 2012.



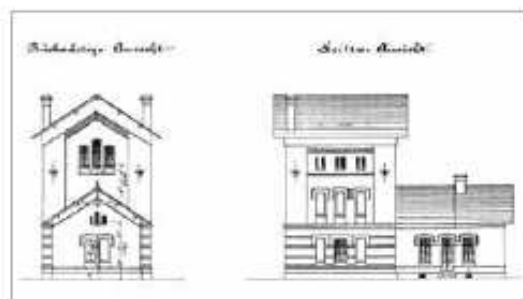
Ostrava hl. n., výpravní budova, vestibul, stav v roce 2012.

s galeriemi, kde se schodiště stávají architektonickými výrazovými prostředky (Ostrava-Vitkovice, Havířov). Hala je místem pobytu cestujících, velikost čekáren je minimalizována.

Hala v pořadí třetí výpravní budovy stanice Ostrava hl. n., kterou projektovali architekti Lubor Lacina a Vlasta Douša¹⁴, byla postavena v letech 1967–1975 na lichoběžníkovém půdoryse vycházejícím z tvaru kolejíště. Prosklené průčelí zdobila vertikální pole s vitrážemi znázorňujícími období dějin Ostravy. Ve středu kruhového otvoru přístřešku uliční strany byla umístěna kašna s měděnou plastikou. Cestující jsou z důvodu nemožnosti stavby podchodu v poddolovaném území k vlakům vedeni nadchody. Na vestibul byl napojen podlouhlý trakt s kanceláři, který hmotově vyvážila dominantní věžová stavba pošty. V jednotlivých etapách rekonstrukce byly v roce 2006 odstraněny původní vitráže a v roce 2007 aplikovány nové obklady.¹⁵

14 DANDA, Josef. *Náše železniční nádraží*. Praha 1988, s. 53.

15 ŠNEJDAR, Ivan – BEDNÁŘOVÁ, Eva. Hala stanice Ostrava-hlavní nádraží dostala nový kabát. *Konstrukce*, 2007, č. 4, s. 25–26.



Vyškov, vodárna. Vlevo: Projekt vodárny, v patře věže byly umístěny dvě obdélné nádrže. Archiv ČD Olomouc, Štírka mluva a plátná, Station Wischau, Wasserstation, trat Pterov-Brno, nadstavba. Vpravo: Vyškov, stanice na trati bývalé Moravskoslezské severní dráhy, vodárna se jezdí od dráhy jako samostatná věž, obytné přízemní křídlo navazuje na zadní stranu. Fasáda sice postrádá původní členění, ale celková dispozice a okenní otvory jsou zachovány. Foto Mojmir Letánský, 2012.



Přerov, bývalá vodárna z roku 1855 patří k nejstarším objektům tohoto nádrže. Stavba je situována naproti výpravní budově za kolejemi, v areálu bývalého lokomotivního depa. Objekt si přes novou využití a vnější úpravy, které nezachytávají z historického stavu, zachoval podstatně identifičtelné znaky vodárny i řady pro něj charakteristických obdélných okének, stav v roce 1999.



Nezamyslice na trati bývalé Moravskoslezské severní dráhy, vodárna ve stanici je dnes využívána jako obytný dům. Na fasádě věže je zachován stavebník. Foto Mojmir Letánský, 2012.

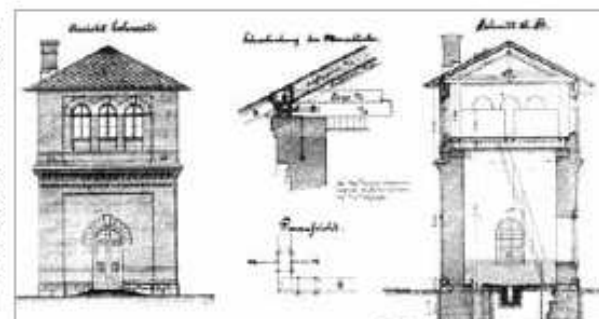
dárnou, v Přerově²³ stávající areál výtopny rozšířila. Stavby sice nejsou identické, ale celkovým architektonickým řešením dvoupatrové střední věže se sedlovou střechou a přízemními křídly a zejména dvěma fasádami úzkých obdélných oken vykazují společné znaky. Také autenticky dochované vodárny ležící na vlastní trati Moravskoslezské severní dráhy ve stanicích Nezamyslice, Rousínov a Vyškov uplatňují na fasádě dvoupatrové věže trojice úzkých obdélných oken, střední okno nejvyššího patra je vyšší. Autostrvi těchto projektů lze podle výrazových prostředků totožných s výpravními budovami této trati přičíst projekční kanceláři²⁴ vedené architektem Theodorem Hoffmannem.

Zatímco fasády posledně jmenovaných staveb jsou řešeny poměrně střídavě, u v pořadí druhých, dnes již zbořených

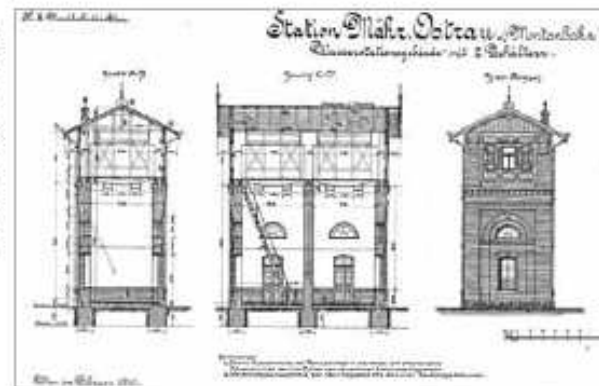
23 Pasport budov uvádí u výstavby vodárny rok 1855 (Archiv bývalého Stavebního oddělu SDC v Přerově), celkovou přestavbou a rozšířením prošel areál výtopny v Přerově až roku 1869. (Kol. 150 let Severní dráhy císaře Ferdinanda. Olomouc 1991, s. 24.)

24 KREJČÍŘÍK, Mojmir. Česká nádrže. Architektura a stavební vývoj. I. díl. Litoměřice 2003, s. 124.

Typový projekt vodárenské věže z režimního císařského zářiva z roku 1892 byl opakovaně realizován ve stanicích Studénka, Opava-východ a v polské Cevětmi. Archiv ČD Olomouc, Štírka mluva a plátná, Bahnhof Troppau, Wasserstationgebäude, Spezialplan No 466, Wien, 1892, traf 37, f. 6.



Typový projekt vodárny se dvěma nádržemi z roku 1910 realizovaný v areálu výtopny bývalé Banské dráhy v Ostravě. Archiv ČD Olomouc, Štírka mluva a plátná, Station Mähr. Ostrava, Montanbahn, Wasserstationgebäude mit 2 Behältern, im Februar 1910.



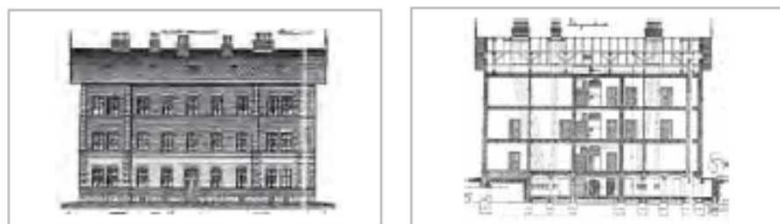
Rakouška, Vídeň, nádrže, které dnes nese označení Wien-Praterstern, unikátní vodárna sestávající ze čtverce sručených věží z režimního císařského zářiva. Foto Květa Jordánová, 2012.



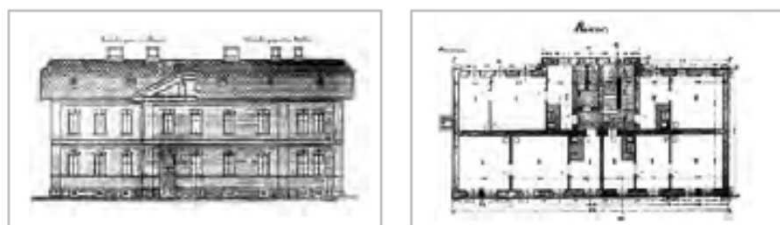
Trzebinia v Polské republice na trati bývalé KPNB, výtopny vodojem. Téměř identická realizace režimního typového projektu je dochována v komplexu výtopny bývalé Banské dráhy v Ostravě, stav v roce 2011.



Typový projekt služebního obytného domu. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, *Bedienstetten-Wohnhaus, Station Hallein, KFNB, Normalplan Serie X/c No 85, Wien im August 1887.*



Jednoduchý služební obytný dům. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, *Einfaches Bediensteten-Wohnhaus, Type B, Wien im Februar 1888, traf 3.*



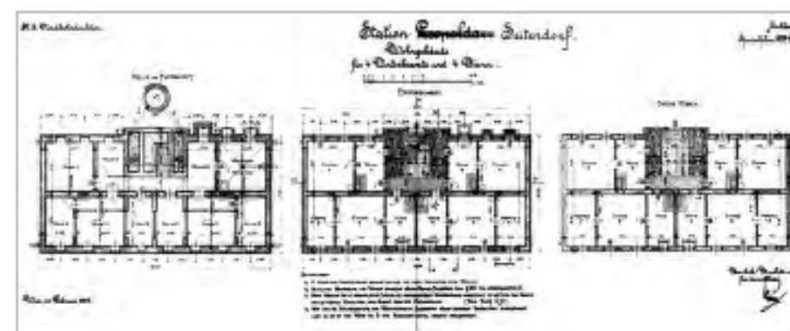
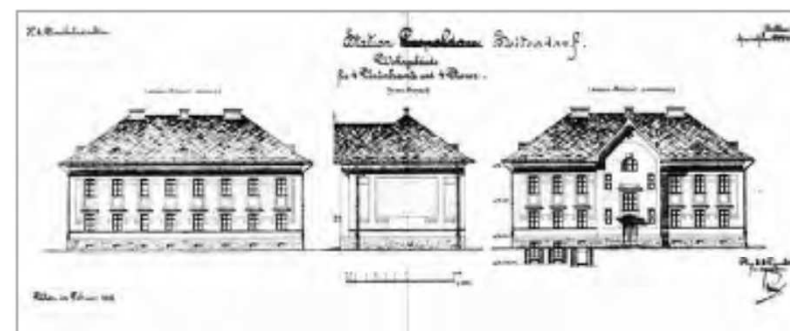
Obytný dům určený pro 8 rodin (Jistěbník a Grygov). Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, *Station Stiebnitz, Bedienstetenwohnhaus für 8 Familien, Wien 1896, traf 3, f. 38.*



Břeclav, obytný dům u lokomotivního depa, postavený podle typového projektu X/c No 85, stav v roce 1999.



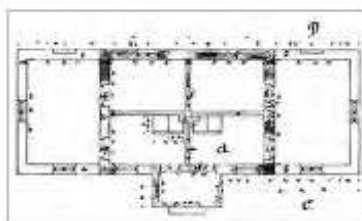
Ostrava-Svinov, služební obytný dům ustoupil koncepci otevřeného přednádraží s prosklenou přístavbou vjezdové budovy. Foto Mojmir Leitínský, 2003.



Obytný dům pro osm rodin navržený architektem Franzem Bobrowským. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, *Station Seitendorf, Wohngebäude für 4 Unterbeamte und 4 Diener, Spezialplan No 2011, Wien 1908.*



Přesto, že byly obytné domy (v tomto případě typ pro osm rodin Franze Bobrowského) realizovány podle stejného typového projektu, liší se použitými detaily, např. motivy kořového zábradlí. Zleva Brzenc-Prývoz, Drahotule, Hladě Živčice, Hučínovice a Nedačovice, stav v roce 1999.



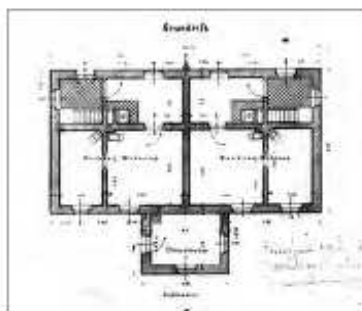
Jak dokazuje tento projekt, vznikaly dvojité strážní domky také rozšířením jednoduchého strážního, v tomto případě v úseku Píseň–Lipná. Společný vchod ústil do předstí, odkud vedly dva samostatné vstupy do bytů. Archiv ČD v Olomouci, Sběrka smluv a plánů, Plan für die Erweiterung des Wächterhauses No 125 zu einem Doppelwächterhaus in der Strecke Píseň–Lipná, Streckenleitung Píseň im Oktober 1872, taf 3, f. 50.



Suchbát nad Odrou, dvojité strážní domky, stav v roce 2002.



Běloušín, dvojité strážní domky je v autentické podobě dochován v blízkosti zastávky, stav v roce 2000.



Projekt dochovaného, ale již stavbně upraveného strážního domku v Hladkých Životících. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Doppeltes Wächterhaus mit Dienstraum, Typen – Blatt Nr. 108/H, k.k. Österreich, Staatsbahnen, datace podpisů 1904 a 1910, tr. 3, f. 38.

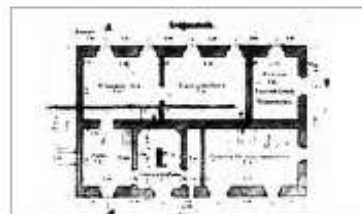
Životice kolem roku 1910,⁵⁰ tedy po zestátnění trati KFNB. Ve středním kolmém křídle na straně dráhy byla služební místnost s vlastním vchodem. (Objekt snesen.)

Projekt dvojitého strážního domku pro dva zřízence⁵¹ z roku 1910 (po zestátnění KFNB) byl realizován např. v Běloušíně (také na tratích, které původně nepatřily KFNB, např. v úseku Opava–západ–Vávrovovice při přejezdu ulice Krmovské) se od předchozích lišil celkovou dispozicí i komfortním zázemím v domě. Dva samostatné vstupy na zadní straně vedly do síně, ze které se vcházelo do kuchyně, jednoho ze dvou pokojů, sociálního zařízení a společného prostoru schodiště, které vedlo do sklepa pod obytnou místností a na půdu. V pohledu od dráhy je zachována dispozice s kolmým křídlem, v tomto případě je nahradil dvousosý rizalit s okny větších obytných místností, který završuje hrázdný pološtit s vysokou polovalbovou střechou.

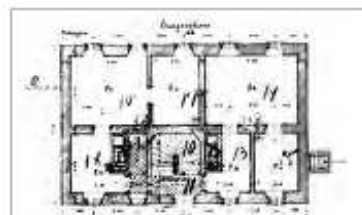
Troj- a čtyřnásobné strážní domky

Trojnásobné a čtyřnásobné strážní domky byly stavěny pouze ve stanicích, v blízkosti výpravní budovy. Jejich název byl odvozen od celkového počtu bytů.

Trojité staniční strážní domky (Normalplan No 21 a, leden 1888)⁵² z neomítaného cihelného zdiva měl uliční podélnou stranu čtyřosou, drážní pětiosou. V přízemí byl jeden dvoupokojový byt strážníka s kuchyní, jedna místnost kasáren pro zřízence a sklad údržby dráhy. V patře dva



Typový projekt trojitého staničního strážního domu z režného cihelného zdiva. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Dreifaches Stations-Wächterhaus, Normalplan No 21a. Wien im Jänner 1888, taf 3.



Typový projekt čtyřnásobného staničního strážního domu z režného cihelného zdiva. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Station Radwanitz, Vierfaches Stations-Wächterhaus, Normalplan No 21b. Wien im August 1894, taf 29, f. 1.

50 Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Kreuzungstation Seitendorf, situace, 1911, taf 3, f. 8.

51 Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, obytný dům pro dva zřízence neb strážníky, vzorný list pro pozemní stavby č. 5400, ve Vídni v dubnu 1910, taf 3.

52 Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Dreifaches Stations-Wächterhaus, Normalplan No 21a. Wien im Jänner 1888, taf 3.



Bohumín, elektromechanický stávkový přístroj ve stávkově 1, dnes smeseno, stav v roce 1999.



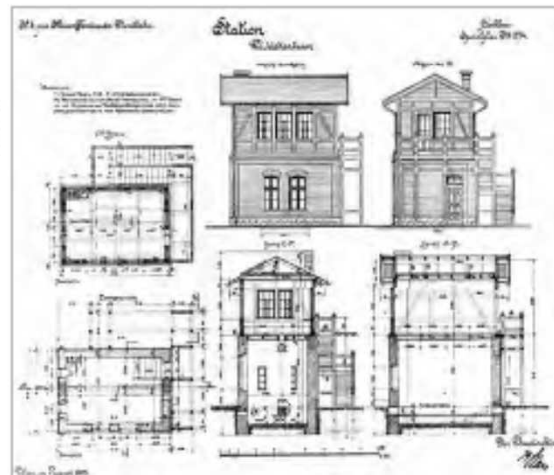
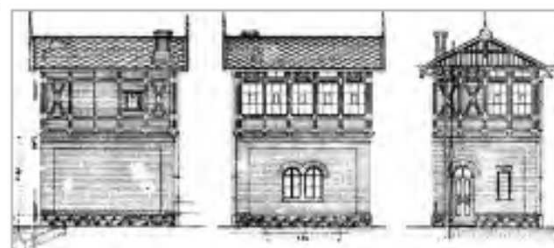
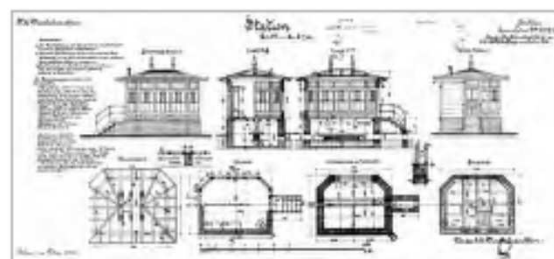
Přerov, elektrodynamické zabezpečovací zařízení ve stávkově 2, stav v roce 1999.



Hulín, řídicí přístroj 1 v dopravní kanceláři v roce 2000.



Přerov, kolejová deska ového zabezpečovacíh řízení ve stávkově 16 v roce 2000.



Moravská Nová Ves, stávkově 2, stav v roce 2000.

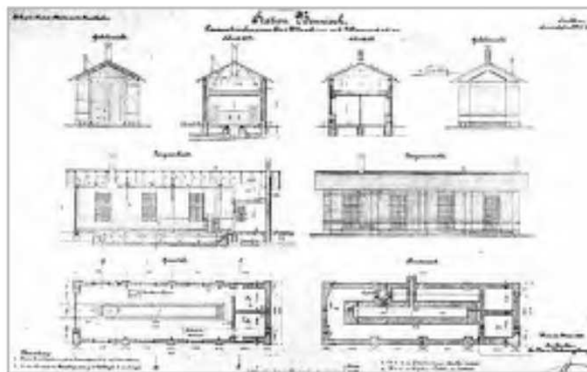


Přerov, stávkově 5, v roce 2012 smeseno. Foto Mojmir Leitínský, 2010.

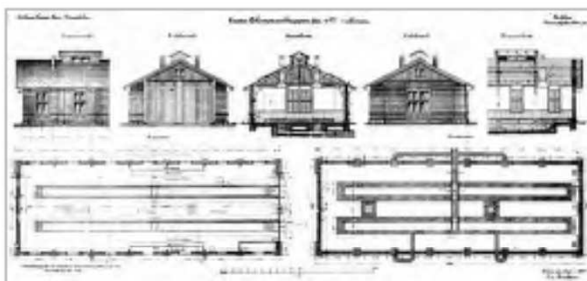


Brno, stávkově 5, stav v roce 2012.

Typový projekt lokomotivní remízy pro jeden stroj s vodárnou. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Station Bennisch, Locomotivschuppen für 1 Maschine mit Wasserstation, Spezialplan No 308, Wien im März 1891, trať 29, f. 1.



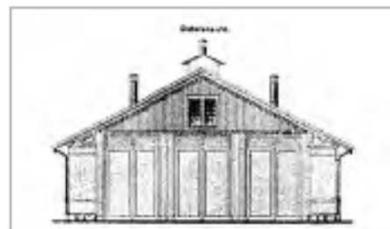
Typový projekt lokomotivní remízy pro čtyři stroje. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Generaler Lokomotivschuppen für 4 Maschinen. Wien, Normalplan No 134, Juni 1887, trať 3, f. 37



s otevřením trati Brno–Přerov v roce 1869, kdy původní výtopna brněnského nádraží musela ustoupit rozšiřovanému kolejišti a Horní Heršpice se pak staly hlavní výtopnou KFNB pro Brno.⁷⁰ Zděná omítaná stavba se segmentově ukončenými vjezdovými vraty má i přes přístavbu podél okapové strany vysokou vypovídací hodnotu. Identická stavba je zachována v areálu depa v Přerově jako revizní hala.

Podle projektu státní dráhy (No 1676) z roku 1875 byla postavena autenticky dochovaná podélná výtopna v Olomouci, která náležela k části dvojnádraží patřící Severní státní dráze (později StEG). Užítými plastickými prvky z neomítaných cihel představuje už přechod k následující etapě režného cihelného zdiva, které

70 Kd. 160 let železnice v Brně, 1839–1999. Brno 1999, s. 32.



Typový projekt lokomotivní remízy pro 9 strojů. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Locomotivschuppen für 9 Maschinen, Normalplan No 136a, Wien im März 1887, trať 16, f. 6.



Fulnek, remíza, stav v roce 2011.

vu z ocelových příhradových nosníků je osvětlen hřebenovým světlíkem.

Nejstarší kruhové remízy postavené podle typových projektů z režného cihelného zdiva byly realizovány v 90. letech 19. století v různých velikostních variantách na tratích, které stavěla společnost KFNB v –Brně-uhelném nádraží, –Frýdku-Místku, Kroměříži, polské stanici Trzebnia, v uzlových stanicích Břeclav a Přerov.

Kruhová remíza v Přerově z roku 1896 byla původně půdorysně menší, s patnácti kolejemi. K prodloužení délky stání musela být po vnějším obvodovém plášti rozšířena přístavbou s pultovou střechou. V letech 1942–1943 byla zvětšena do tvaru půlkruhu s dalšími osmi kolejemi.⁷² V roce 1962 došlo k celkové přestavbě, při které byla původní sedlová střecha nahrazena střechou segmentovou a fasády omítnuty.

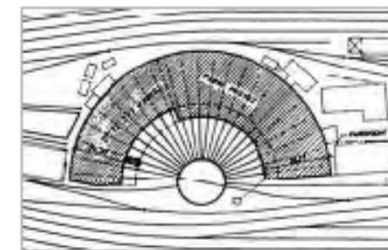
Stavebními úpravami prošla i dvojice půlkruhových remíz v Břeclavi z let 1896 a 1901.⁷³ U mladší, severní remízy jsou z části zachována původní segmentová okna s kamennými základy, režné zdivo je omítnuto.

Podobný typ kruhové remízy z režného cihelného zdiva byl realizován ve stanici –Bohumín podle projektu Košicko-bohumínské dráhy, která zde měla své nádraží.

Kruhové remízy v uzlových stanicích (Břeclav, Přerov, Olomouc, Ostrava hl. n., Bohumín-depo I) procházely v souvislosti s technickým vývojem lokomotiv často celkovou přestavbou. Např. v Olomouci byla v letech 1926–1934 prováděna rekonstrukce železničního uzlu. Ředitelství ČSD v Olomouci se rozhodlo všechny

72 Archiv bývalého Depa kolejových vozidel v Přerově, Heizhauserweiterungsbau – přístavba výtopy, Přerov, Juni 1942, neuspořádaný fond.

73 GERŠIC, Miroslav – ŠKOLL, Jaroslav – PRŮŠA, Zdeněk. Kapitoly z historie brněnského železničního uzlu. Brno, 1989, s. 13.



Přerov, půdorys kruhové remízy, výřez. Archiv bývalého Depa kolejových vozidel Přerov, Obnova zastřešení a úprava kruhové remízy, květen 1962, neuspořádaný fond.



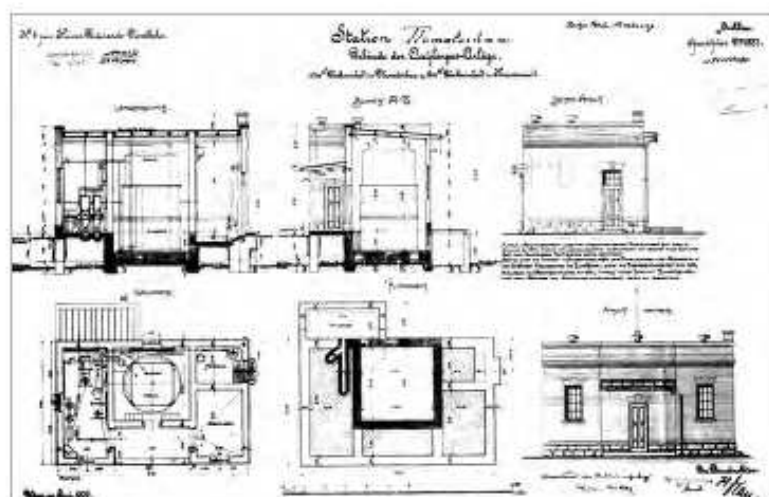
Olomouc, motorová remíza naproti výpravní budovy za kolejemi, foto Mojmir Leitnský, 2008.



Kroměříž, kruhová remíza, stav v roce 2011.



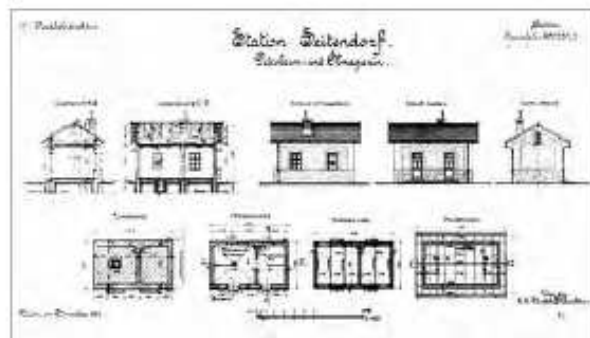
Trzebnia (Polsko), kruhová remíza, stav v roce 2010.



Typový projekt acetylenovny z roku 1906. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Station Thumathau, Gebäude der Acetylen-Anlage, (Glockenhalt 10.00 a 12.00 m³), Spezialplan No 1873, Wien 1906, trať 3, f. 27.



Typový projekt vedlejší budovy pro stanici osvětlit. Archiv Státního oddělení SDC Viseň na Moravě, Station Lidarzewitz, Nebengebäude für die Stationsleitung, Spezialplan No 2279, Wien 1909, neupřádaný fond.



Typový projekt skladu petroleje a oleje. Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Station Seitendorf, Petroleum- und Ölmagazin, Spezialplan No 2523, Wien 1911, trať 3, f. 38.

přístroje, kde je prostřednictvím čistících látek (nejčastěji chlórového vápna) zba-ven nečistot (amoniaku, sirovodíku), které jinak snižují svítivost plamene. Vycištěný plyn je přes plynoměr veden do plynojemu nebo rozváděn do lamp. Některá zařízení mají mezi vyvíječem a čistěčem ještě chla-dič. Přístroje jsou většinou v samostatné místnosti (označené jako Apparaturraum), stejně jako sklad karbidu. V suterénu je v pláncové dokumentaci vyznačena vápen-ná jáma.

Typový projekt acetylenovny označe-ný jako typ III (Normalplan No 185) byl v rozšířené verzi realizován ve stanicích –Lipník nad Bečvou a –Studénka v sou-sedství vodojemu, kde je dnes v havarijním stavu.

Typový projekt acetylenovny z roku 1906 (Spezialplan No 1873) patří k nej-častěji realizovaným. V dispozičně dob-rém stavu je zachován ve stanicích –Brodek u Přerova, s menší přístavbou v Říkovicích. V Thumačově byl bohužel adaptován na WC, omítnut a rozšířen přístavbou. Zcela v původní dispozici, ovšem s bílým nátěrem rezné fasády, je dochován v ra-kouské stanici Deutsch-Wagram v úseku hlavní trati Vídeň–Břeclav.

Acetylenovna, realizovaná v Kojetíně, je dosud zachována, opuštěná, rozšířená přístavbou nižšího omítaného křídla.

Lampárny

Další dva typové projekty jsou spojeny s olejovými a petrolejovými lampami. Oba byly vytvořeny v rámci jednotného sou-boru typových projektů architekta Franze Bobrowského (✓Typologie – výpravní bu-dovy, ✓Typologie – obytné domy).

Přízemní lampárna s valbovou stře-chou (Spezialplan No 2279) obsahovala sklad lamp, sklad petroleje, příruční sklad a místnost kasáren. Projekt z roku 1909 byl realizován ve stanicích –Drahotuše, Bze-nec-Přívov a Nedakonice.



Lipník nad Bečvou, bývalá acetylenovna stav v roce 2011.



Rakowitz, Deutsch Wagram, bývalá acetylenovna, postavená podle typového projektu No 1873, stav v roce 2010.

Ve stanicích –Hladké Životice byl po-staven jen sklad oleje a petroleje (Spezial-plan No 2523). Lampárna byla umístěna ve výpravní budově. Lampárny a plynárny jsou stavebním druhem, který ztratil svoji původní funkci.

V dochovaných objektech acetylen-oven byla technická zařízení z důvodu adaptací většinou odstraněna. Nebezpeč-nost těchto plynojemů dokazuje případ plynárny v Nezamyslicích, která měla být nově využita pro traťový úsek, a při de-montáži plynojemu došlo k výbuchu.⁷⁹

⁷⁹ Informaci poskytl Mojmír Lešinský.

KATALOG ŽELEZNIČNÍCH STANIC SEVERNÍ DRÁHY CÍSAŘE FERDINANDA

Bohumín (Oderberg / Bohumín)

Úsek hlavní trati z Lipníka do Bohumína byl uveden do provozu v roce 1847, o rok později byla otevřena spojovací trať pruské Vilémovy dráhy z Bohumína do dnešní stanice Chalupki.¹ Výstavba hlavní trati KFNB pokračovala až otevřením dalšího úseku z Bohumína do současné stanice Czechowice–Dziedzice v roce 1855.²

Bohumínské nádraží nebylo situováno na pozemku města, ale v bažinatém terénu lesa v obci Šunychl.³ Budovy projektované inženýrem Karlem Hummlem⁴ byly uspořádány symetricky, semknuté kolem výpravní budovy a spolu s kolejistěm obehnaný plotem. Výpravní budova, s areálem vytopy na severní straně (Typologie – vodárny), byla poněkud vzdálena od kolejí. Naproti za kolejemi stály dvě budovy skladisté. Cestující chránili při nástupu do vlaku samostatný přístřešek se sedlovou střechou nesený sloupy.⁵ Už v roce 1855

byla stanice rozšířena o tři obytné domy, skladištní budovy spojil po snesení točený úzký krček.⁶

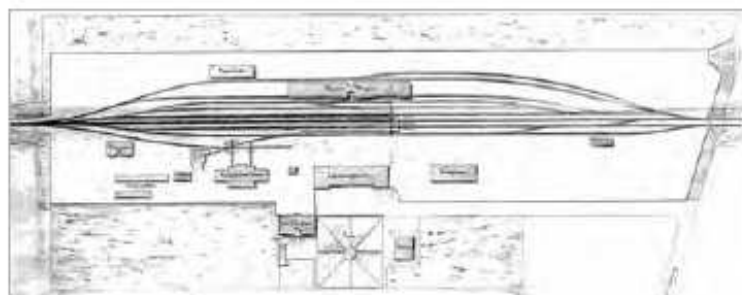
V roce 1867 začala se stavbou trati Košicko-bohumínská dráha (KBD), která v roce 1869 uvedla do provozu úsek Bohumín–Těšín. KBD měla v Bohumíně vlastní koncovou stanici s výpravní budovou a výtopnou, ale pro nákladní přepravu využívala kolejistě KFNB. Cestující přecházeli z nádraží KBD k nádraží KFNB po přechodové lávce nad kolejistěm.⁷ Později uzavřely obě společnosti smlouvu o společném užívání výpravní budovy KFNB.

V dalších letech byly kolejistě a stavební fond v několika etapách rozšiřovány. Nedostatečná kapacita stanice vedla roku 1909 ke stavbě tzv. zevního nádraží ve Vrbiči.⁸

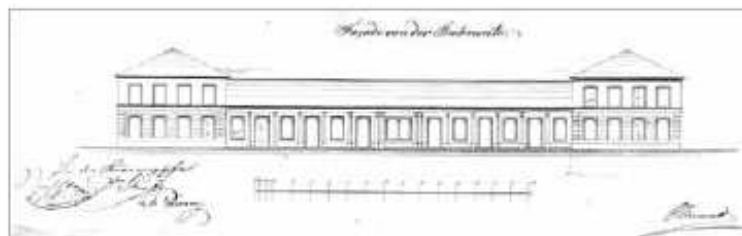
V současném vyhodnocení dochovaných památkově cenných objektů a zařízení stanice Bohumín a jejího zevního nádraží nelze mluvit o jednotném souboru, ale naopak o funkčně a architektonicky

1 Spojovací trať Annaberg–Oderberg s pruskou „Wilhelmseisenbahn“ byla otevřena 1. 9. 1848. BUFE, Siegfried. *Eisenbahnen in Schlesiens. Ostdeutsche Eisenbahngeschichte*. Band 4, Eggelham 1993, s. 7 a 12.
2 Úsek Oderberg–Dziedzitz byl otevřen 11. prosince 1855. HORN, Alfred. *Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn*. Band 2. Wien 1971, s. 21.
3 Lokace nádraží, která způsobila rozvoj průmyslu a čilou stavební činnost, vedla sloučením obcí Šunychl, Kopytov a Bohumín roku 1924 ke vzniku města Nový Bohumín. BEDNÁŘ, Josef a kol. *120 let železnice v Novém Bohumíně*. Bohumín 1967, s. 10.
4 KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Architekti našich nádraží. Železničář*, roč. II., 1995, č. 11, s. 2.
5 Österreichisches Staatsarchiv in Wien, Historisches Planarchiv, Stations-plan des Stationsplatzes Oderberg, Oderberg, 1847.

6 Österreichisches Staatsarchiv in Wien, Historisches Planarchiv, Stations-plan des Stationsplatzes Oderberg, Oderberg, Februar 1855.
V literatuře se uvádí, že jeden z obytných domů (zřejmě v přednádraží) byl určen pro pruské železniční a celní úředníky. ČEPELÁK, Bohumil – GROBELNÝ, Anđelín. *Bohumín, studie a materiály k dějinám a výstavbě města*. Ostrava 1970, s. 210.
7 BEDNÁŘ, Josef a kol. *120 let železnice v Novém Bohumíně*. Bohumín, 1967, s. 14.
Lávka byla rovnoběžná s tehdy úrovněným přejezdem přes koleje, dnes nadjezd – ulice Čs. armády. Archiv ČD Olomouc, Sbírka smluv a plánů, Station Oderberg, situace, Wien im Oktober 1890, trať 3, f. 79.
8 BEDNÁŘ, Josef a kol. *120 let železnice v Novém Bohumíně*. Bohumín 1967, s. 12–13.



Bohumín, situační plán nádraží v roce 1855, kdy byly postaveny obytné domy v přednádraží, vpravo od výpravní a v areálu vytopy na levé straně výpravní, výřez. Österreichisches Staatsarchiv in Wien, Historisches Planarchiv, Stations-plan des Stationsplatzes Oderberg, Oderberg, Februar 1855.



Bohumín, výpravní budova, plán, pohled z dráží strany, výřez. Původní podoba výpravní, jejíž hmota je součástí stávající, postupně rozšiřované stavby. Österreichisches Staatsarchiv in Wien, Historisches Planarchiv, Station Oderberg, Aufnahme – Gebäude, den 22. April 1846.



Bohumín, výpravní budova po prvním rozšíření v letech 1868–1870, pohled z ulice. Sbírka Mojmír Letánský, pohlednice, 1904 prošlo poštou.



Bohumín, výpravní budova ... pohled z ulice. Sběrka Mojmír Lešinský, pohlednice, 1910–1914.



Bohumín, výpravní budova, pohled z ulice. Kolmá křídla se šitými výpravci a ve středu, spojená nižším traktem, určují polohu a již přestavěnou hmotou polohu původní výpravnice. Severní trakt, vlevo od středního kolmého křídla, rozšířily stavbu v letech 1901–1904. Stav v roce 2012.



Bohumín, výpravní budova, vstup z vestibulu do podchodu, v bohaté štukové výzdobě se výrazně uplatňuje motiv okřídleného kola, stav v roce 2011.

odlišných jednotlivostech nebo souborech, které prezentují konkrétní vývojové etapy: výpravní budova s ostrovními nástupišti, přechodová lávka, výtopna KBD s vodojemem, soubor staveb s administrativní budovou lokomotivního depa, soubory obytných domů v Bohumíně-přednádraží a ve Vrbici, administrativní a kasárenská budova.

Původní výpravní budovu⁹ navrhoval inženýr Karl Hummel jako zděnou stavbu sestávající ze dvou kolmých čtyřosých křídel spojených přízemním traktem

9 Österreichisches Staatsarchiv in Wien, Historisches Planarchiv, Station Oderberg, Aufnahmegebäude, den 22. April 1846.

Bohumín, přechodová lávka nad kolejištěm zvaná celní, starší část, v pozadí vlnitostechy střešných nástupišť, pohled od severu, stav v roce 2010.



s přístřeškem podél drážní strany. V letech 1868–1870 nebyla postavena druhá výpravní, jak tvrdí starší literatura¹⁰, ale jen rozšířena přístavkami podél drážní strany. Současně byly upraveny střešy kolmých křídel na sedlové a vstup z ulice do vestibulu, nově se sedlovou střešou, završen rovnou atikou na vrcholu štítu.¹¹ Projekt přestavby navrhoval architekt Theodor Hoffmann.¹² Dnešní podobu získal objekt po celkové přestavbě a rozšíření v letech 1901–1904, kdy byl symetricky prodloužen přístavbou na severní straně.¹³ Původně krajní severní křídlo se tak stalo středem, v němž byl po celkové přestavbě

umístěn prostorný reprezentativní vestibul napojený na nový podchod vedoucí ke dvěma ostrovním nástupišťům. V celkovém architektonickém a výtvarném řešení fasády kombinoval architekt Eduard Krammer¹⁴ prvky původní (tvary oken, pásová rustika přízemí) se secesními. Motiv okřídleného kola, které se stalo také součástí městského znaku Nového Bohumína, se uplatnil na vrcholech štítů i ve vestibulu zdobeném štukami, kazetovým stropem a výmalbou se secesními motivy.

Při rekonstrukci v letech 1994–1995¹⁵ byla stavba rehabilitována do stavu poslední přestavby z roku 1904. Dobový názor na vzhled interiéru zanechal dnes ne příliš kladně hodnocenou časovou vrstvu v podobě travertinových obkladů stěn vestibulu a bočních chodů a mosazných dveří a výdejných a pokladních okének.

Nástupišťe postavená v letech 1901 až 1904 spolu s podchodem kryjí vlnitostechy střešy nesené, stejně jako přístřešek podél drážní strany výpravní, litinovými sloupy.

10 Mýlné tvrzení o stavbě druhé výpravní v roce 1860 uvádí: ČEPELÁK, B. – GROBELNÝ, A. *Bohumín, studie a materiály k dějinám a výstavbě města*. Profil, Ostrava 1970, s. 210.

11 BEDNÁŘ, Josef a kol. *120 let železnice v Novém Bohumíně*. Bohumín, 1967, s. 12–13.

12 KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží. Studie a materiály k dějinám a výstavbě města*. Ostrava 1970.

13 Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Vergrößerung und Umgestaltung des Aufnahmegebüdes, Strassenansicht, Spezialplan KPFB No 1375, Wien im März 1901, trať 3, f. 80. Na fasádě je datace 1902–1904.

14 KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj*. I. díl. Litoměřice 2003, s. 109.

15 Spisová agenda Národního památkového ústavu, ú.o.p. v Ostravě. Při rekonstrukci se zřídila štítová strana jižního kolmého křídla uliční strany.



Bohumín, kruhová remíza s obytnou částí postavená podle projektu Kotíčka-Bohumínské dráhy, stav v roce 2010.



Bohumín, stavědlo 4, pohled od dráhy, stav v roce 2004.



Bohumín, obytný dům č.p. 397, pohled od jihu, stav v roce 2012.



Bohumín, kancelářská budova, původní také kasárna, pohled od jihu, stav v roce 2012.

Otvor kolem schodišť ústících na nástupiště je ohraničen litinovým zábradlím. V letech 2002–2005 došlo k modernizaci stanice.¹⁶ Chybějící fragmenty sloupů a zábradlí byly doplněny kopiemi a natřeny. Na nástupišťích byly postaveny transparentní, prosklené výťahové šachty. Pro nové ostrovní nástupiště navrženo originální zastřešení, které je moderní, ale současně koresponduje s historickými nástupišti.

Ocelová přechodová lávka nýtovaná příhradové konstrukce byla postavena nad kolejistěm roku 1870 a vedla od výpravní k celnímu skladišti. V letech 1901–1902 byla prodloužena stavbou druhé lávky nad kolejistěm za celním skladištěm. Obě spojoval průchod skladištní budovou.¹⁷ V roce 2005 došlo k demolici skladiště. V místě zbourané budovy byly postaveny nové příhradové bárky a pro spojení lávek nové vyrovnávací mostní pole šroubované konstrukce.¹⁸

Na tzv. levém přednádraží, jihovýchodně od osobního nádraží, leží areál výtopny KBD, bývalého depa II, který tvoří kruhová remíza, točna a vodojem stojící samostatně jižně od remízy. Kruhová remíza z režného cihelného zdiva¹⁹ měla ve své původní podobě čtvrtkruhový půdorys s osmi vjezdovými vraty, východní štít o třech polích završovalo kruhové okno, jihozápadní štít prolamovala okna obytné části.²⁰ Ve 40. letech 20. století byla na vý-

chodní straně rozšířena do tvaru půlkruhu přístavbou z režného cihelného zdiva.²¹ V prvním desetiletí 21. století došlo k demolicí přistavěné části. Původní stavba zůstala zachována. Funkční součástí kruhové remízy je točna, která je konstrukčním řešením s užitím královského čepu cenným dokladem technického vývoje točen z konce 19. a počátku 20. století. Typově i architektonicky unikátní vodojem postavený v roce 1907 vzhledem ke špatnému stavebnímu stavu způsobenému požárem nebyl prohlášen kulturní památkou. (✓Typologie – vodojem)

V roce 1943,²² v období, kdy byl Bohumín součástí Velkoněmecké říše, byla ve stanici postavena patrová stavědla vybavená mechanickým a elektrodynamickým zabezpečovacím zařízením. Jedno bylo realizováno také ve Vrbici. Objekt označovaný jako St 8 byl stavědlem ústředním, orientovaným kolmo ke kolejím. Pro stavby různých velikostních variant bylo typické neomítané cihelné zdivo, vysoká valbová střeška, vnitřní terasové schodiště, v přízemí úzká obdélná okénka a v patře řada čtvercových oken podél delší drážní strany přesahující přes nároží. Hmotově nejodlišnější je stavědlo 4, které je koncipováno jako úzká třípatrová věž. Současně se stavědly byla v areálu lokomotivního

depa severně od výpravní budovy postavena věžová sedmipatrová administrativní budova, v jejímž nejvyšším patře byl umístěn vodojem odlišný řadou úzkých okének. (✓Typologie – vodojem) V roce 2002 došlo v rámci akce „Optimalizace žst. Bohumín“ ke snesení stavědel 1 a 8. Zbývající stavědla 3, 5, 4, 9 a 10 tvoří spolu s administrativní budovou depa časově a architektonicky jednotný a z hlediska hodnocení stavebního fondu této trati, také jedinečný soubor. (✓Typologie – stavědla)

Komplex obytných domů situovaný západně od výpravní vymezují ulice Nádražní, Čs. armády a 9. května. V úhlu ulic Čs. armády a Nádražní je zachován nejstarší drážní dvoupatrový omítaný dům s postranními rizality č.p. 135 z roku 1870.²³ Pro soubor budov postavených kolem roku 1909 je charakteristické užití režného cihelného zdiva. Urbanistický celek semknutý kolem dvora sestává z realizací dvou typových projektů. Typu dvoupatrového domu na půdorysu písmene T umístěného ve dvoře, č.p. 384, a v jeho zrcadlovém zdužení při ulici Nádražní, č.p. 297 a 239.²⁴ Druhý typ, dvoupatrové domy s valbovou střeškou a středním rizalitem podél ulice 9. května, č.p. 394, 395, 396, 397, a jeden, č.p. 765, při ulici Nádražní. Totožný typový projekt ve třech velikostních variantách byl v roce 1909 uplatněn také u zaměstnaneckých domů ve Vrbici (zevní nádraží), kde řadu čtyř objektů doplňují dva patrové domy s valbovými střechami

Wohnungs-Anbau. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn, nedatováno, trať 3.

- 16 Akce Optimalizace železničního uzlu Bohumín.
- 17 V roce 1961 byla lávka zvýšena z důvodu instalace trolejového vedení. BEDNÁŘ, Josef a kol. *120 let železnice v Novém Bohumíně*. Bohumín 1967, s.15.
- 18 Spisová agenda Národního památkového ústavu, ú.o.p. v Ostravě.
- 19 Kronikář stanice datuje původní podélnou výtopnu KBD rokem 1868, stavbu tzv. nové kruhové výtopny klade do roku 1902. BEDNÁŘ, Josef a kol. *120 let železnice v Novém Bohumíně*. Bohumín 1967, s.16.
- 20 Archiv ČD Olomouc, Sbirka smluv a plánů, Ringförmige Locomotiv-Remise mit

- 21 BOROVCOVÁ, Alena. *Inventarizace bývalé trati Severní dráhy Ferdinandovy z hlediska památkové péče*. Ostrava: Památkový ústav v Ostravě, 1999, IV. část, výstup výzkumu.
- 22 V dostupných archívech se nedochovala plánová dokumentace těchto staveb. Z hlediska stylového pojetí architektury lze odkazovat na vlivy německého expresionismu, který lze datovat přelomem 30. a 40. let 20. století také v souvislosti s okupací. Konkrétní datum výstavby uvádí pouze kronikář stanice J. Bednář v ličení poměně ve vilečném období. BEDNÁŘ, Josef a kol. *120 let železnice v Novém Bohumíně*. Bohumín 1967, s. 35.

- 23 Typový projekt Archiv ČD Olomouc, Sbirka smluv a plánů, Bediensteten – Wohnhaus. Station Hallein. KFNB, Normalplan Serie X/c No 85, Wien im August 1887.
- 24 Typový projekt Archiv ČD Olomouc, Sbirka smluv a plánů, Bahnhof Schönbrunn, Bediensteten – Wohnhaus. Normalplan No 159 (půdorys), No 160 – pohledy a řezy, Wien im September 1897, trať 3, f. 9.



Bohumín, klad listů k mapám v měřítku 1:5 000 na stránkách 79–81.

na podlouhlém obdélném půdoryse.²⁵ (Typologie – obytné domy)

Kancelářská a kasárenská budova byla postavena severně od výpravní v prvním desetiletí 20. století. Cihelné režné zdivo je kombinováno v oranžových plochách a bílých plastických prvcích. Štíty krajních a na severní straně středního rizalitu opakují v obdélných atikách na vrcholech štítů tvarosloví užitá v výpravní budovy.

Legenda k mapám na stránkách 79–81

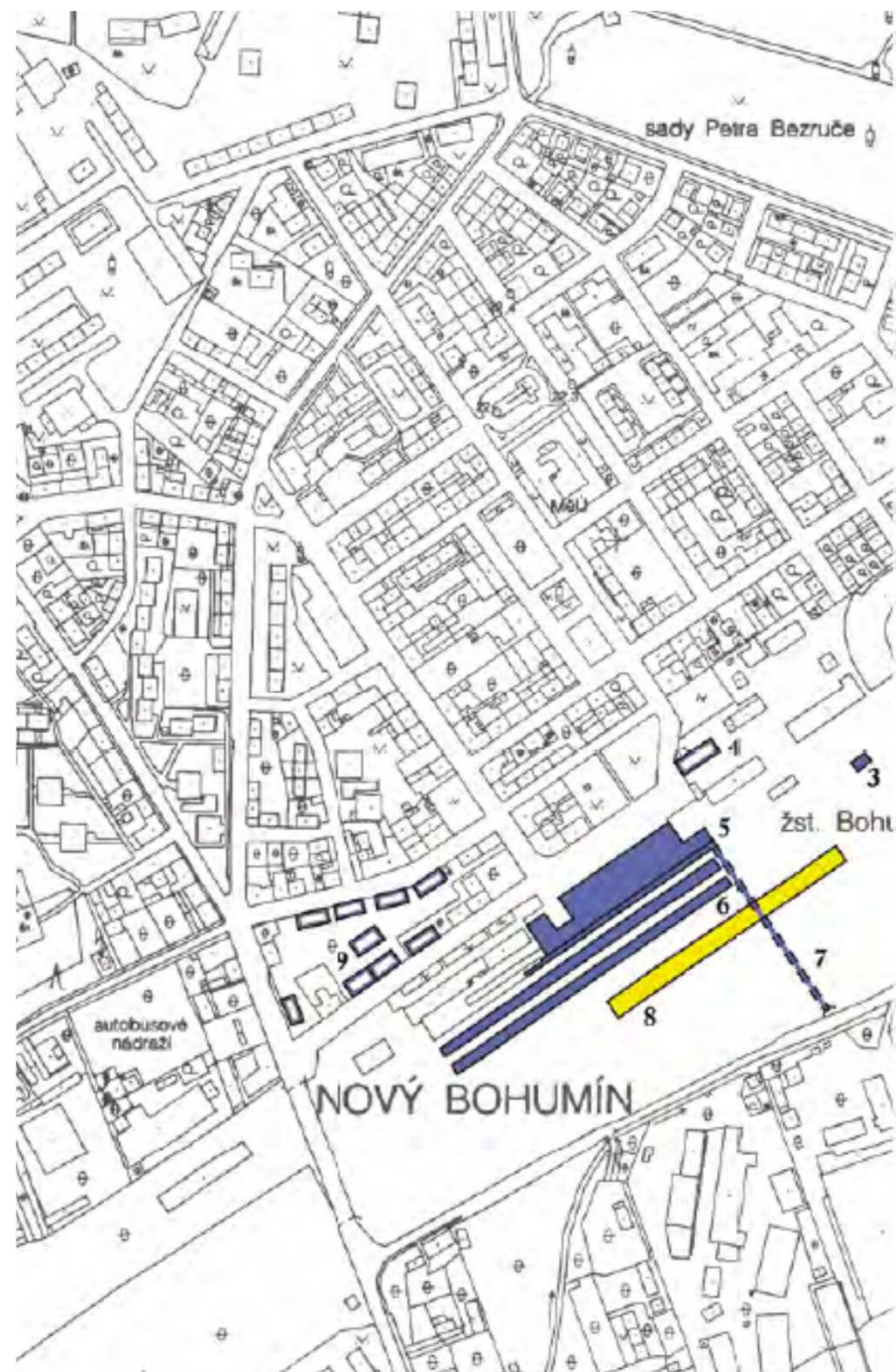
Bohumín
1:5 000

- Kulturní památka
- Zájem památkové péče
- Zamíklá stavba

- 1 Starodělo 3
- 2 Starodělo 4
- 3 Starodělo 5
- 4 Administrativní budova
- 5 Výpravní budova
- 6 Ostrovní nástupiště
- 7 Celní skladoviště
- 8 Obytné domy
- 9 Tělnice
- 10 Kruhová remíza KBD
- 11 Vádrna
- 12 Starodělo 9
- 13 Starodělo 10
- 14 Přechodová lávka

²⁵ BEDNÁŘ, Josef a kol. 120 let železnice v Novém Bohumíně. Bohumín, 1967, s. 16. Plán dle provedení: Archiv ČD Olomouc, Sběrka smluv a plánů, Obytné domy v Bohumíně, 1925, trať 3.

Mapový podklad © Český úřad zeměměřičký a katastrální



KRITÉRIA VÝBĚRU

Objekt, který prezentuje některou vývojovou etapu daného stavebního druhu a to z hlediska dobového technického řešení, slohového a architektonického pojetí.



Rajhrad, výpravna a vodárna

KRITÉRIA VÝBĚRU

Vybraná realizace typového projektu



KRITÉRIA VÝBĚRU

Zachování vybraných stavebních druhů, které ztratily svou původní funkci a je např. dokladem parostrojního provozu.

