

PRAHA 2 - VYŠEHRAD
ŽELEZNIČNÍ STANICE VYŠEHRAD, STAVĚDLO 2
NEDESTRUKTIVNÍ STAVEBNĚ-HISTORICKÝ PRŮZKUM



identifikace objektu:	Svobodova ulice, p. č. 288, k.ú. Vyšehrad	
číslo ÚSKP:	50534/1-2274	
zadavatel:	Správa železniční dopravní cesty, Oblastní ředitelství Praha, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7	
zpracovatelé:	Mgr. Vladislava Říhová, Ph.D. Mgr. Zuzana Křenková, Ph.D.	
kontakt:	E: vlrihova@gmail.com	T: +420 777 021 178

OBSAH:

Textová část

I.	ANOTACE	1
II.	ÚVOD	2
III.	HISTORIE ZÁSTAVBY NÁDRAŽÍ VYŠEHRAD	3
IV.	POPIS A ROZBOR STAVBY	6
V.	STAVEBNÍ DĚJINY	8
VI.	PAMÁTKOVÉ HODNOTY A DOPORUČENÍ	9
VII.	SOUPIS ZDROJŮ	11

Přílohy

Obrazová příloha

HISTORICKÁ IKONOGRAFIE A SROVNÁVACÍ MATERIÁL
FOTODOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

Plánová příloha

VYHODNOCENÍ STAVEBNÍHO VÝVOJE
PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ OBJEKTU

I. ANOTACE

Nedestruktivní stavebně-historický průzkum je věnován drobné architektuře drážního domku, resp. stavědla, které je součástí západní strany areálu nádraží Vyšehrad. Stavba vznikla v předpolí železničního mostu vedoucího z Vyšehradu na Smíchov v souvislosti s rozšířením trati v roce 1901, kdy zde byla postavena druhá kolej a původní železniční most byl nahrazen novou konstrukcí.

Záměrem historické rešerše stavebně-historického průzkumu bylo získání základních informací o původu a vývoji stavby. Bohužel v době našeho průzkumu nebyly z důvodu uzavření badání přístupné archivní instituce. Využili jsme tedy už dříve publikovaných materiálů, které však jsou dostatečně průkazné, aby ukázaly, že stavědlo vzniklo v jedné fázi a bylo jen minimálně upravováno ve druhé polovině 20. století. V současnosti trpí řadou recentních zásahů zabezpečujících objekt proti vniknutí.

Budova je od roku 2000 chráněna jako nemovitá kulturní památka pod rejstříkovým číslem ÚSKP 50534/1-2274.¹

¹ Prohlášení za kulturní památku ze dne 19. 12. 2000.

<http://webgis.praha2.cz/mapa/nosync/pampece/3010.htm>; [železniční stanice Vyšehrad - Památkový Katalog \(pamatkovykatalog.cz\)](#) (vyhledáno 25. 9. 2020).

II. ÚVOD

Standardní nedestruktivní stavebně-historický průzkum stavědla 2 v areálu nádraží Vyšehrad byl vypracován na základě zadání Správy železniční dopravní cesty (Oblastní ředitelství Praha). Rešerše probíhala v říjnu až listopadu 2020. Jejím úkolem bylo určení stavebních dějin objektu a jeho památkových hodnot na základě vyhodnocení historické rešerše a průzkumu in situ. Získané informace a zhodnocení kontextu vzniku a proměny budovy do současného stavu by měly posloužit pro další úvahy o možných adaptacích stavby.

Objekt byl v době průzkumu neužívaný a v interiéru byl vyklizený. Jeho krovní konstrukce ani suterénní partie nebyly přístupné a nemohly být detailněji zhodnoceny.

Podkladem pro průzkum byl pasport stavby s názvem *Zaměření drážního domku Vyšehrad*, zpracovaný firmou KK architekti, Trstěnice u Litomyšle 56, 569 57. Zaměření bylo vyhotoveno v září 2020 v měřítku 1:50, posloužilo jako podklad plánové dokumentace vyhodnocení stavebního vývoje a památkových hodnot objektu v příloze tohoto stavebně-historického průzkumu.

Standardní nedestruktivní stavebně-historický průzkum nenahrazuje závazná vyjádření příslušných památkových orgánů a organizací ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.

Práce je duševním vlastnictvím autorů.

III. HISTORIE ZÁSTAVBY NÁDRAŽÍ VYŠEHRAH

Vzhledem k aktuální pandemické situaci vyhlášení nouzového stavu v období října a listopadu 2020 nebylo možné pro zpracování historické rešerše využít archivní fondy. Vytěžili jsme tedy publikované informace dostupné z různých zdrojů. Zástavbě a historii komplexu budov nádraží Vyšehrad se v posledních letech poměrně důkladně věnovaly dva odborné texty. První vznikl pro databázi *Industriální topografie*,² v níž heslo najdeme pod názvem *Železniční stanice Praha-Vyšehrad* a druhým je článek Doroty Havlíkové o dokumentaci dřevěné peronové stěny nádražní budovy, který shrnul aktuální údaje k vývoji celého nádraží.³

Stanice, později nádraží Vyšehrad, byla součástí Pražské spojovací dráhy. Byla vybudována v údolí potoka Botiče, který je dnes ve svém vyústění do Vltavy zatrubněný, ale až do 30. let 20. století protékal v otevřené stoce pod železničním náspem. Vznik nádraží těsně souvisí s dalšími okolnostmi budování pražského železničního uzlu ve druhé polovině 19. století.

V roce 1862 se otevřela železniční stanice Praha – Smíchov a začalo se rovnou uvažovat o jejím propojení s dalšími pražskými nádražími, především s nádražím císaře Františka Josefa (dnešním Hlavním nádražím). Řešením měla být tzv. Pražská spojovací dráha (*Prager Verbindungsbahn*). Její stavba byla součástí podmínek koncese společnosti BWB (*Böhmische Westbahn*, České západní dráhy), která sice pracovala na vytyčování trati, ale nebyla dostatečně tlačena k její realizaci. Plánovaná trať se tak v roce 1866 znovu ocitla v koncesních podmínkách jiného provozovatele a stavitele železnice.⁴ Vybudování trati pod Vyšehradem stalo součástí podmínek koncese KFJB (*Kaiser-Franz-Josephs-Bahn*, Dráhy císaře Františka Josefa).⁵

Plánovou dokumentaci Pražské spojovací dráhy zhotovil inženýr Jan Šebek. 14. 8. 1867 byly zahájeny práce na projektu, stavební povolení bylo vydáno 1. 9. 1869. Stavbu provádělo stavitelství bratří Kleinů a Vojtěch Lanna a financovala ji zmíněná KFJB. Samotné stavební práce byly zahájeny v roce 1870, kdy se také začal budovat viadukt vedoucí k mostu.⁶

15. 8. 1872 byla otevřena stanice Praha – Vyšehrad a byl zde zahájen provoz nákladní dopravy. Pražská spojovací dráha zaústila v tomto okamžiku do nového smíchovského nádraží B.E.B. (*Bustehrader Eisenbahn*, Buštěhradské dráhy), které jen krátce před tím, 3. července 1872, zahájilo provoz.

V souvislosti s otevřením stanice Vyšehrad zřejmě vznikla sporá jednopatrová výpravní budova, která byla v roce 1896 u východního průčelí vybavena přízemní hrázďenou přístavbou čekáren. Situační plán této stavby byl publikován u Mojžíry Krejčíříka.⁷ Je důležitým vodítkem pro určení stáří stavědla 2, neboť je z něj patrné, že v tomto roce rozhodně ještě nestálo.

V roce 1901 byla postavena druhá traťová kolej mezi hlavním nádražím a Smíchovem. Tato stavba souvislela s dostavbou druhého vinohradského tunelu a přinesla také zdvojkolejnění sledovaného úseku trati pod Vyšehradem. Stavitelem a provozovatelem byly v této době KkStB (*Kaiserlich-königliche Staatsbahnen*, Císařsko-královské státní dráhy). V této souvislosti byl v

² <http://www.industrialnitopografie.cz/karta.php?zaznam=V004036>

³ Dorota Havlíková, Ohrožená peronová stěna vyšehradského nádraží čp. 86 v Praze, *Staletá Praha*, roč. XXXII, 2016, č. 1, s. 98 – 112, dostupné on-line: <http://staletapraha.cz/media/2016-1/sp-2016-1-cl-05-havlikova-nadrazi-72dpi.pdf>

⁴ <http://www.industrialnitopografie.cz/karta.php?zaznam=V004036>;

Josef Hons, *Šťastnou cestu. Vyprávění o pražských nádražích*, Praha 1961, s. 99.

⁵ Hons 1961 (cit. v pozn. 4), s. 99; Havlíková 2016 (cit. v pozn. 3), s. 99.

⁶ Hons 1961 (cit. v pozn. 4), s. 102–103.

⁷ Mojžíra Krejčířík, *Česká nádraží (Architektura a stavební vývoj)*, IV. díl, první část, Praha 2013, s. 200.

roce 1901 vyměněn i původní jednokolejný železniční most mezi Smíchovem a Vyšehradem za nový dvoukolejný, který byl položen o půl metru výše než starší mostní konstrukce.⁸ Zároveň na obou zhlavích přibyla stavědla.⁹

Na nejstarších snímcích stanice Vyšehrad datovaných kolem roku 1900,¹⁰ z nichž jeden zachycuje dokonce srážku vlaků,¹¹ je patrná podoba původní výpravní budovy. Zároveň je na těchto fotografiích zachycena také drobná architektura drážního domku přisazeného k jihovýchodnímu nároží. Představuje stavbu svou vnější podobou a konstrukcí obdobnou stavědlu 2, pouze menší. Jsou zde využity stejné konstrukční prvky – hrázděné zdivo umístěné na podezdívce s kamenným obkladem, subtilní kovové příčle velkoplošných okenních otvorů nebo sedlová střecha. Obdobné stavědlo bychom v roce 1899 našli i na severním zhlaví Smíchovského nádraží, kde je zachytila historická fotografie.¹²

V roce 1903 bylo po dohodě mezi pražským magistrátem a železniční správou rozhodnuto o přeměně stanice Vyšehrad na ryze osobní. Nákladní dopravu v této době už neumožňovaly prostorové důvody. Zároveň byl zpečetěn také osud stávající zástavby a bylo rozhodnuto o demolici „*přijímací budovy s přístavbou, dále skladiště s rampou, silničních výtahů, domku potravní daně a hlídačského domku*“.¹³ Plány nové výpravní budovy jsou datované dubnem 1904 a nejsou signované.¹⁴ Dorota Havlíková zmiňuje možnou účast architekta Antonína Balšánka,¹⁵ Mojmír Krejčířík uvádí, že byly zhotoveny Janem Heindlem.¹⁶ Nádražní budova byla vyprojektována v neorenesančním slohu se secesními prvky. Odkazovala na autorovy mimodrážní projekty z tohoto období (např. na budovu Všeobecné živnostenské záložny v Náchodě nebo radnice v Sedlčanech). Provedení stavby měl na starosti votický stavitel Emanuel Vrzal, probíhala od dubna 1905 do července 1906.¹⁷ Plány budovy jsou dostupné ve skenech on-line na webu *Zachráníme nádraží Vyšehrad* a kromě nádražní budovy zachycují také hrázděnou čekárnu mezi kolejemi.¹⁸

Od května 1960 je stanice Vyšehrad pouze výhybnou, nikoliv nádražím. V tomto roce byla zrušena zdejší osobní zastávka.¹⁹ V roce 1987 byla budova nádraží opravena.²⁰ Dále ji však čekalo pouze chátrání.

Na základě návrhu, který byl podán dne 29. 2. 2000, bylo nádraží Praha-Vyšehrad prohlášeno 19. 12. téhož roku Ministerstvem kultury České republiky za nemovitou kulturní památku. Ochranu získala část areálu železniční stanice Praha-Vyšehrad tvořená hlavní budovou čp. 86 (parc. č. 286 v k. ú. Vyšehrad), hrázděnou čekárnou (parc. č. 287) a strážním domkem (parc. č.

⁸ Hons 1961 (cit. v pozn. 4), s. 104.

⁹ Milan Polák, *Praha a železnice. Nádraží, nádražíčka a zastávky*, Praha 2010, s. 210.

¹⁰ Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha, Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*, Praha 2009, s. 100.

¹¹ <https://vysehradskej.cz/pod-vysehradem-se-srazily-vlaky/> (vyhledáno 25. 9. 2020).

¹² Ivo Mahel, *Zmizelá Praha, Nádraží a železniční tratě*, 3. díl, Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby v jižní části Prahy, Praha 2014, s. 108.

¹³ Krejčířík 2013 (cit. v pozn. 7), s. 201.

¹⁴ Havlíková 2016 (cit. v pozn. 3), s. 101.

¹⁵ Tamtéž.

¹⁶ Krejčířík 2013 (cit. v pozn. 7), s. 201.

¹⁷ Tamtéž.

¹⁸ [Historická stavební dokumentace budovy z r. 1904 – Zachráníme nádraží Vyšehrad \(zachranimenadrazivysehrad.cz\)](https://zachranimenadrazivysehrad.cz/)

¹⁹ Havlíková 2016 (cit. v pozn. 3), s. 105.

²⁰ Krejčířík 2013 (cit. v pozn. 7), s. 203.

288).²¹ V návrhu se uvažovalo také o možnosti prohlášení kolejiště s ohradní kamennou zdí a s pozemkem parc. č. 284/1. V této věci se MKČR přiklonilo k názoru, že z důvodu závažných provozních obtíží v kontextu zásadní rekonstrukce dráhy v rámci výstavby tzv. III. koridoru, nelze tuto součást nádraží zahrnout do areálu kulturní památky.

V roce 2007 byla nádražní budova prodána soukromému investorovi.²² Samotné stavědlo 2 zůstalo v péči Správy železniční dopravní cesty. V roce 2008 byla zbořena budova hrázdné čekárny mezi kolejemi.²³ Ze všech staveb v areálu nádraží bylo stavědlo využíváno nejdéle, ještě v roce 2013 je zdokumentováno jako funkční.²⁴ V této době se již jednalo o zřízení výhybny ovládané dálkově ze stanice Praha-Smíchov, díky jejíž realizaci ztratilo stavědlo 2 svou funkci.²⁵

²¹ Strážní domek má jinou funkci než stavědlo, došlo zde v omylu v identifikaci objektu, ale budova je přesně identifikována parcelou, na níž stojí.

²² Společnost TIP Estate (později přejmenované na REAL Estate), Havlíková 2016 (cit. v pozn. 3), s. 106.

²³ <http://webgis.praha2.cz/mapa/nosync/pampece/3010.htm> (vyhledáno 25. 9. 2020).

²⁴ <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1064826-nad-nadrazim-vysehrad-se-stahuji-mracna> (vyhledáno 25. 9. 2020).

²⁵ [Konec výhybny Praha-Vyšehrad tak, jak jí známe - ŽelPage \[www.zelpage.cz\]](https://www.zelpage.cz)
<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1064826-nad-nadrazim-vysehrad-se-stahuji-mracna> (vyhledáno 25. 9. 2020).

IV. POPIS A ROZBOR STAVBY

Stavědlo je situováno na parcele č. 288 v k. ú. Vyšehrad. Jde o drobnou funkční stavbu, která se nachází v těsném kontaktu s kolejištěm v blízkosti nástupu na železniční most vedoucí přes Vltavu. Objekt na obdélném půdorysu o rozměrech cca 5 x 3,5 metrů je přízemní, vybudovaný na současné úrovni kolejiště.

Stavba spočívá na masivním kamenném soklu. Ten tvoří větší lomové kameny, které ukončuje linie pravidelně formované kamenné římsy profilované na okraji okosením. Obvodové zdivo nad soklem kombinuje omítané zděné a hrázděné partie s prosklenými plochami. Budova je zastřešena sedlovou střechou s plechovou krytinou. V severozápadní části se nad střechou uplatňuje cihelný komín. Plocha trojúhelných štítů na západě a východě je provedena z dřevěných fošen s ozdobným půlkruhovým zakončením ve spodní části a vyřiznutými kroužky v horní. Lišty, kryjící styk fošen, jsou po stranách vyžlabené, trámy krovu dekorativně ohraněné a ukončené výžlabky. Stejně jako štíty jsou fošny s půlkruhovým zakončením ve spodní části formovány i podstřešní partie jižní a východní fasády.

Jižní průčelí směrem ke kolejišti definuje pásový okenní otvor, na který navazují okna na kratších fasádách stavby. Rozměrnou okenní plochu tvoří subtilní kovový rám členěný do deseti obdélných polí ve třech řadách nad sebou. Spodní řada polí byla nejspíše vždy zazděná, výše byla pole prosklená. Kovový rám okenního pole je přesně vetknut mezi hranolové trámy v nárožích objektu. Ze spodu a shora jej vymezují úseky hrázděného zdiva, pročleněného vždy do pěti úzkých obdélných polí. Dřevěné partie konstrukce byly pohledové, opatřené původně zeleným nátěrem. Trámy disponují dekorativním okosením hran. Zděné části byly omítnuté, v linii pod střechou členěné jednoduchým vystupujícím obdélným zrcadlem. Zatímco ve spodní části omítky zmizely, pod střechou jsou zachovány ve všech pěti polích.

Východní fasáda je rozčleněna do tří os. Vstup do stavby je situován ve střední ose. Výška soklu je ve vstupu překonána pěti kamennými schodišťovými stupni. Podezdívka schodiště je cihelná, postranní partie schodiště jsou vyskládány z pravidelně přitesaných bloků. Ty mají na stranách zaslepené otvory po původním kotvení kovového zábradlí. Současné zábradlí z tyčoviny je kotveno shora. Pravá strana schodiště je poškozená. Spodní díl postranní partie chybí (uložen je nedaleko vstupu), zábradlí je vyjmuto z kotvení a o konstrukci schodiště je pouze opřeno. Dveřní výplň vstupu je novodobá. Nad vstupem se uplatňuje poškozený okenní otvor v kovovém rámu o dvou vedle sebe umístěných téměř čtvercových polích.

Levou osu východní fasády vyplňuje pásové okno stejné konstrukce, jako byla popsána v hlavním průčelí. Kovový rám ze subtilních profilů je členěn do šesti obdélných polí v trojici řad nad sebou. Spodní linie je zazděná světlými cihlami, výše byly otvory prosklené. Rám je vetknut mezi dřevěné trámy v nároží a vedle vstupu a trámy hrázděných úseků zdiva v horní a spodní části. Spodní hrázděnou partii z velké části kryje představený rozvaděč elektřiny. Horní hrázděný úsek je rozčleněn do dvou polí s reliéfně vystupujícími v omítce vytaženými obdélníky, odpovídajícími šířkou levé a střední ose.

Pravá osa východního vstupního průčelí je nad soklem vyzděna z cihel a omítnutá. Pročleněna je jednoduchou pásovou rustikou, kterou pod střechou doplňuje složitější plochý lineární profil tvořící korunní římsu. Pásové i římsa jsou vytaženy v omítce a ve stejné podobě člení i celé severní průčelí stavby skryté pod náletovou zelení.

Západní průčelí objektu formuje na pravé straně rozměrný kovový rám o devíti obdélných polích ve třech řadách nad sebou. Jako u jižní a východní fasády je spodní trojice polí zazděná, horní řady byly prosklené. Rám ve spodní a horní části doplňují úzké hrázděné úseky zdiva rozčleněné vždy do dvou polí. V žádném se nezachovalo autentické omítkové řešení. Levou

třetinu průčelí tvoří zděný úsek se zbytky hladké omítky. Lze předpokládat, že původní členění zde bylo shodné s protější stranou.

Původní barevnost průčelí je patrná na místech s ofouklou omítkou a na dřevěných konstrukcích, které byly překryty deskami s označením stanice, nebo nebyly opatřeny novým nátěrem (např. pod střechou). Zatímco omítky byly původně provedeny ve světle okrové barvě, pohledové se uplatňující dřevěné prvky měly zelený nátěr.

Interiér stavby tvoří drobný plochostropý prostor. Okenní otvory s novodobými poškozenými vnitřními výplněmi jsou zazděné cihelnými a pórobetonovými tvárnicemi. V prostoru se nezachovalo nic z původního vybavení provozu. Šlo zřejmě o jeden ze dvou závislých výhybkářských přístrojů obsluhujících příslušné výhybky, který doplňoval druhý ve stavědle 1 na opačném zhlaví stanice a řídící přístroj v hlavní výpravní budově. Lze předpokládat, že zbytky systému se zachovaly v prostoru pod prkennou podlahou stavby, který však není přístupný stejně jako krov.

V. STAVEBNÍ DĚJINY

Stavební dějiny drážního domku se jeví nekomplikované, přestože jeho výstavbu aktuálně nelze dokumentovat jednoznačnými pramennými zprávami. Na situačním plánu stanice Vyšehrad z roku 1896 objekt stavědla zachycen není, což potvrzuje publikované tvrzení, že byl vybudován až v roce 1901.²⁶ Stavba vyrostla v návaznosti na osazení nového železničního mostu. Ten byl vystavěn o 50 cm výš než most původní, což si vyžádalo i úpravu nástupního prostoru. Provoz stanice byl v této době navíc zdvoukolejněn. Vedle sledovaného objektu bylo vybudováno i stavědlo 1 na opačném zhlaví stanice. Obě stavědla byla nejpravděpodobněji vybavena závislými výhybkářskými přístroji obsluhujícími příslušné výhybky, které doplňoval řídicí přístroj v hlavní budově.

Stavědlo bylo postaveno v historizujícím duchu, nejspíše podle typových plánů, tzv. železničních normálií. Jednotlivé drážní společnosti měly podobné objekty přesně definované a multiplikovaly je v různých stanicích. Tímto způsobem se stavěly například výpravní budovy definované podle velikosti nádraží. V Rakousko-Uhersku se podobný systém navrhování staveb na železnici uplatnil poprvé na trati Szegedin – Temešvár v roce 1856. V českém prostředí typizaci zavedla např. Buštěhradská železnice na konci 60. let 19. století.²⁷ Jednotlivé dráhy měly své vlastní sady plánů. Zde musíme počítat s tím, že starší obdobnou stavbu drážního domku na Vyšehradě pravděpodobně stavěla KFJB, která byla v roce 1884 zestátněna. Při nové výstavbě nádraží (včetně stavědla) na počátku 20. století tak už byly provozovatelem KkStB (*Kaiserlich-königliche Staatsbahnen*, Císařsko-královské státní dráhy). Pro pozdější období fungování této drážní společnosti (přejmenované na Císařsko-královské rakouské státní dráhy), existují on-line dostupné typové listy staveb včetně stavědla.²⁸ Výkres však představuje mladší typ konstrukce, která zde nebyla užita.

Jednoduchá stavba drážního domku kombinující omítnuté zděné a hrázdné partie s rozměrnými prosklenými plochami oken v kovových rámech se zachovala v autentickém stavu. Novodobým zásahem je řešení zábradlí vstupního schodiště, které bylo původně kotveno odlišným způsobem. Nová je rovněž dveřní výplň a vevnitř osazené okenní výplně a obklad vnitřních prostor izolací. Tyto úpravy jsou dílem 2. poloviny 20. století, případně jsou zcela recentní, jako např. druhotné zazdívky okenních otvorů pórobetonovými tvárnicemi.

²⁶ Krejčířík 2013 (cit. v pozn. 7).

²⁷ Mojmír Krejčířík, *Česká nádraží (Architektura a stavební vývoj)*, I. díl, 2003, s. 22.

²⁸ [Stellwerke braucht die Eisenbahn - Landschaftsbau - Kleinbahnsammlerforum](#) (vyhledáno 25. 9. 2020).

VI. PAMÁTKOVÉ HODNOTY A DOPORUČENÍ

Drážní domek – stavědlo 2 je hodnotnou součástí areálu nádraží Vyšehrad a spolu s výpravní budovou je chráněn jako nemovitá kulturní památka (r. č. ÚSKP 50534/1-2274). Součástí chráněného souboru byla dále budova čekárny, která však byla zdemolována. Stavba se nachází na území Pražské památkové rezervace. Objekt je jako kulturní památka chráněn ve své celistvosti, tzn. jeho památkovou podstatu tvoří veškeré historické vodorovné a svislé konstrukce, architektonické detaily a doplňky včetně zbytků původního vybavení.

Drobná architektura vyrostla dle typového projektu v roce 1901 a zachovala se v relativně autentickém stavu. Jde o klasickou drážní architekturu budovanou dle unifikovaných plánů a užívající tak mnohokrát opakovaná konstrukční i formální řešení, známá i z jiných drážních staveb obdobného typu. Je dokladem drážní stavební praxe počátku 20. století a historického řízení traťového provozu. Přestože nejde o výjimečné architektonické dílo, v kontextu nádraží má své podstatné místo a hodnotu. Cenná je i v širším kontextu, zejména s ohledem na skutečnost, že se většina drážních staveb tohoto typu nezachovala.

Objekt je v horším stavebně technickém stavu, který je způsoben zanedbanou údržbou a aktivitou vandalů. Zatímco soklová partie objektu se jeví relativně v pořádku, vstupní schodiště je naopak poškozené. Kamenný segment pravé postranní konstrukce je vylomený stejně jako mladší zábradlí. Oba prvky se však v místě zachovaly. Dřevěné prvky hrázděné konstrukce stavby, zejména části bezprostředně navazující na soklovou partii, jsou značně degradované. V lepším stavu se jeví dřevěné štíty objektu. Omítky stavby jsou degradované, z části opadané nebo znehodnocené graffiti. Komínové těleso se rozpadá vlivem destrukce malty ve spárách. Na stavbě chybí severní střešní žlab spolu se svodem. Venkovní výplně okenních otvorů jsou převážně vytlučené, vnitřní nové výplně jsou deponované v interiéru stavby. Stavba je v současnosti zajištěna proti vandalům. Veškeré otvory jsou zazděny ve vnitřním lici prosklení tvárnicemi. Tento zabezpečovací zásah považujeme za utilitární a snadno odstranitelný.

Stavební obnova objektu by se měla soustředit na návrat k původní podobě objektu včetně barevného řešení detailů stavby. Je třeba ovšem podotknout, že rekonstrukční práce lze zahájit až ve chvíli, kdy se podaří vyřešit složitou situaci hlavní budovy nádraží. V současném stavu, kdy je areál bez využití a chátrá, není účelné ani možné provést celkovou obnovu objektu stavědla. Investici do památkové rekonstrukce stavby za současné situace považujeme za předčasnou. Dokonce nelze ani doporučit demontáž zazdívek otvorů. Naopak považujeme za nutné provedení základních zabezpečovacích prací, které zamezí či zpomalí pokračující degradaci stavby.

Především je třeba odstranit zeleň, těsně přiléhající ke stavbě. Vzrostlá vegetace negativně působí na stavebně technický stav budovy. Způsobuje zavlhčení objektu, devastaci omítek a soklové části stavby. Obnovit je třeba rovněž žlaby a svody okapů tak, aby nedocházelo k zavlhčení stavby a zatékání vody do bezprostřední blízkosti objektu. Přestože se nezdá, že by zatékalo do interiéru, bylo by vhodné provést revizi střešní krytiny a závětrných lišt a obnovit spárování komínového tělesa, čímž se zvýší jeho životnost.

Na stavební zajištění objektu a stavebně technický průzkum by měla navázat citlivá rekonstrukce stavby. Stavebnímu zásahu by měla přecházet restaurátorská sondáž, která určí původní barevné řešení jednotlivých partií objektu. Z odhalených situací se zdá, že stavba v původní podobě kombinovala světle okrová omítková pole se zeleně natřenými dřevěnými částmi. Obnova by se měla soustředit na návrat k původní podobě objektu. Bude třeba restaurovat či nahradit dožilé dřevěné prvky hrázdění, obnovit omítky a jejich dekorativní řešení včetně původní struktury. Okenní otvory by měly být obnoveny a vstup opatřen

jednoduchou dřevěnou, v horní části prosklenou výplní. Schodiště lze obnovit s použitím zachovaného kamenného prvku. Zvážit lze podobu zábradlí, jehož řešení včetně kotvení je nepůvodní. Jak již bylo řečeno, obnova stavby však musí být realizována v kontextu celého památkově chráněného areálu. Rovněž je třeba vyřešit adekvátní funkci a zabezpečení budovy, která je v současnosti zcela bez využití.

VII. SOUPIS ZDROJŮ

Literatura:

Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha, Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*, Praha 2009.

Dorota Havlíková, Ohrožená peronová stěna vyšehradského nádraží čp. 86 v Praze, *Staletá Praha*, roč. XXXII, 2016, č. 1, s. 98 – 112, dostupné on-line: <http://staletapraha.cz/media/2016-1/sp-2016-1-cl-05-havlikova-nadrazi-72dpi.pdf>

Josef Hons, *Šťastnou cestu. Vyprávění o pražských nádražích*, Praha 1961.

Mojmír Krejčířík, *Česká nádraží (Architektura a stavební vývoj)*, I. díl, 2003.

Mojmír Krejčířík, *Česká nádraží (Architektura a stavební vývoj)*, IV. díl, první část, Praha 2013.

Ivo Mahel, *Zmizelá Praha, Nádraží a železniční tratě, 3. díl, Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby v jižní části Prahy*, Praha 2014.

Milan Polák, *Praha a železnice. Nádraží, nádražíčka a zastávky*, Praha 2010.

Elektronické zdroje:

(vyhledáno 25. 9. 2020)

Památkový katalog (katalogový záznam památky)
[železniční stanice Vyšehrad - Památkový Katalog \(pamatkovykatalog.cz\)](http://pamatkovykatalog.cz)

Katalog kulturních nemovitých památek na území městské části Praha 2 (karta památky)
<http://webgis.praha2.cz/mapa/nosync/pampece/3010.htm>

Industriální topografie (databázový záznam)
<http://www.industrialnitopografie.cz/karta.php?zaznam=V004036>

Vyšehradскеj.cz (fotodokumentace srážky vlaků ve stanici Vyšehrad, 1901)
<https://vysehradskej.cz/pod-vysehradem-se-srazily-vlaky/>

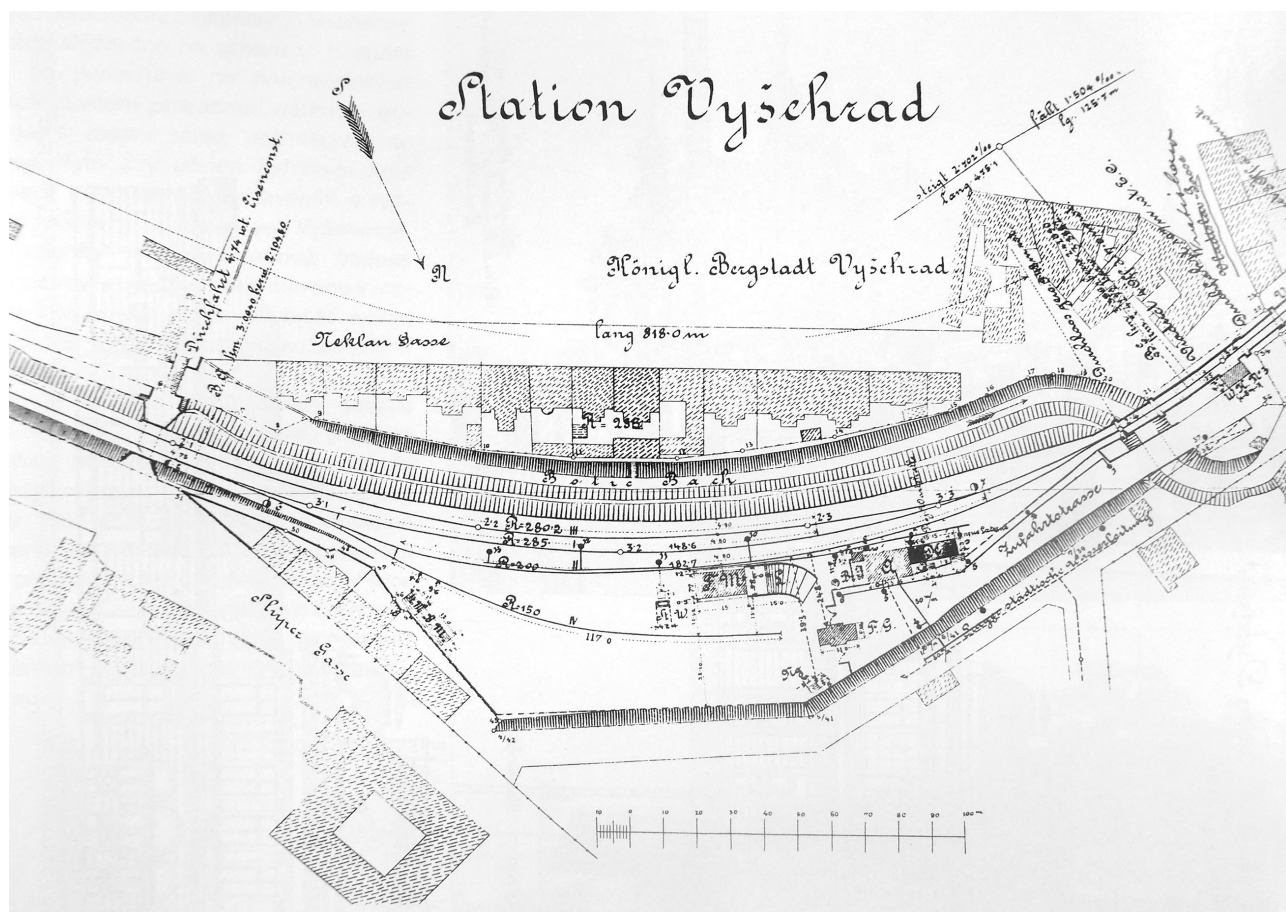
Zachranimenadrazivysehrad.cz (skeny historické stavební dokumentace nádražní budovy)
[Historická stavební dokumentace budovy z r. 1904 – Zachráníme nádraží Vyšehrad \(zachranimenadrazivysehrad.cz\)](http://zachranimenadrazivysehrad.cz)

ČT24 (fotodokumentace z roku 2013)
<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1064826-nad-nadrazim-vysehrad-se-stahuji-mracna>

ŽelPage.cz (článek Konec výhybny Praha-Vyšehrad tak, jak jí známe)
[Konec výhybny Praha-Vyšehrad tak, jak jí známe - ŽelPage \(www.zelpage.cz\)](http://www.zelpage.cz)

Kleinbahnsammler.at (sken typového listu stavědla Rakouských státních drah)
[Stellwerke braucht die Eisenbahn - Landschaftsbau - Kleinbahnsammlerforum](http://kleinbahnsammlerforum.at)

**OBRAZOVÁ PŘÍLOHA - HISTORICKÁ IKONOGRAFIE
A SROVNÁVACÍ MATERIÁL**



1896, situační plán stanice Vyšehrad, na kterém je patrné, že budova stavědla 2 ještě nestála;
Zdroj: Mojmír Krejčířík, *Česká nádraží (Architektura a stavební vývoj)*, IV. díl, první část, Praha 2013, s. 200.



1928, pohled na západní část nádraží Vyšehrad s budovou stavědla 2; Zdroj: Ivo Mahel, *Zmizelá Praha, Nádraží a železniční tratě*, 3. díl, Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby v jižní části Prahy, Praha 2014, s. 96.



2009, stavědlo 2, foto: Jan Suchý;

Zdroj: https://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Praha_Vysehrad_St2.jpg.



2013, stavědlo 2, foto: Jan Langer; Zdroj: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1064826-nad-nadrazim-vysehrad-se-stahuji-mracna>.



2013, stavědlo 2, foto: Jan Langer; Zdroj: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1064826-nad-nadrazim-vysehrad-se-stahuji-mracna>.



Výpravní budova stanice Vyšehrad kolem roku 1900 v popředí s typovou stavbou obdobnou stavědlu 2; Zdroj: Kateřina Bečková, Zmizelá Praha, Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby, Praha 2009, s. 100.



Smíchovské nádraží před rokem 1899 v popředí se stavbou obdobnou stavědlu 2; Zdroj: Ivo Mahel, Zmizelá Praha, Nádraží a železniční tratě, 3. díl, Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby v jižní části Prahy, Praha 2014, s. 108.



2007, budova hrázdné čekárny nádraží Vyšehrad; Zdroj: <http://zachranimenadrazivysehrad.cz/fotodokumentace-stavu-z-roku-2007/>.

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA - FOTODOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU



Pohled k SZ.



Pohled k V.



Pohled k S.



Pohled k SV.



V průčelí se schodištěm a vstupem.



Část S průčelí s pásovou rustikou, římsou a kamenným obkladem soklu.



Schodiště u V průčelí, pohled k JZ.



Kamenný prvek schodiště v druhotné poloze.



JZ nároží soklové části.



Detail V průčelí a schodiště.



Detail konstrukce okenní výplně v Z části J průčelí.



Okno Z průčelí.



Detail kovové konstrukce okenní výplně Z průčelí.



Detail zazdívky výplně nad oknem Z průčelí.



Detail zazdívky se zachovanými omítkami a členěním v podobě obdélného zrcadla nad oknem J průčelí.



Detail kamenického opracování horní části soklu SV nároží.



Detail římsy v Z části S fasády.



Detail kamenného soklu S fasády.



Detail vrstev barevných úprav v Z části S průčelí.



Z štít.



S průčelí, komín a část střechy, pohled k J.



Detail úpravy dřevěných konstrukcí ve vrcholu Z štítu.



Detail úpravy dřevěných konstrukcí Z štítu.



Detail úpravy dřevěných konstrukcí Z štítu.



Pohled k JZ.



Pohled k JV.



Pohled k V.

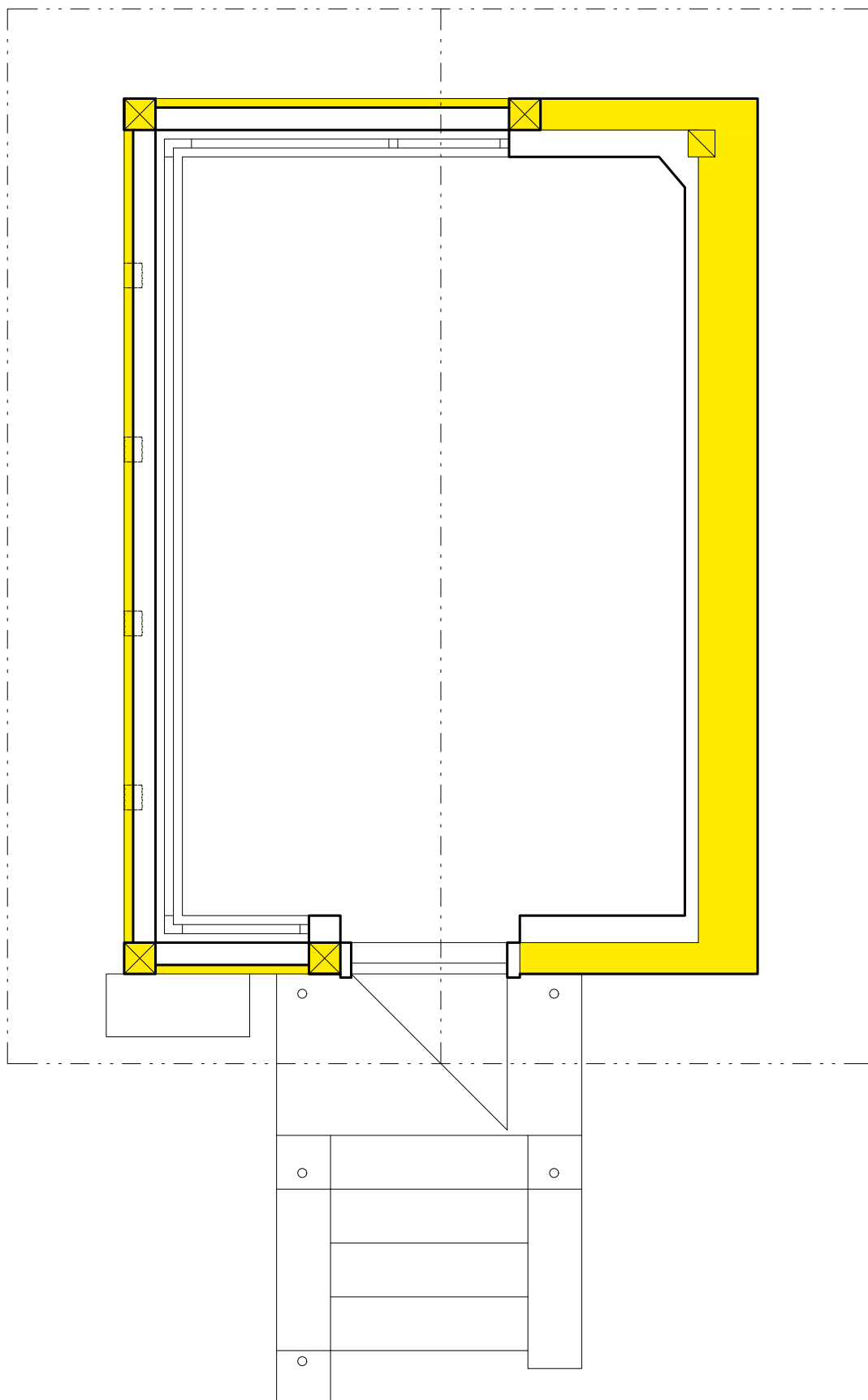


Současné řešení zastropení, pohled k Z.



Centrální část podlahy s otvory pro technické vybavení stavědla, pohled k Z.

PLÁNOVÁ PŘÍLOHA – VYHODNOCENÍ STAVEBNÍHO VÝVOJE



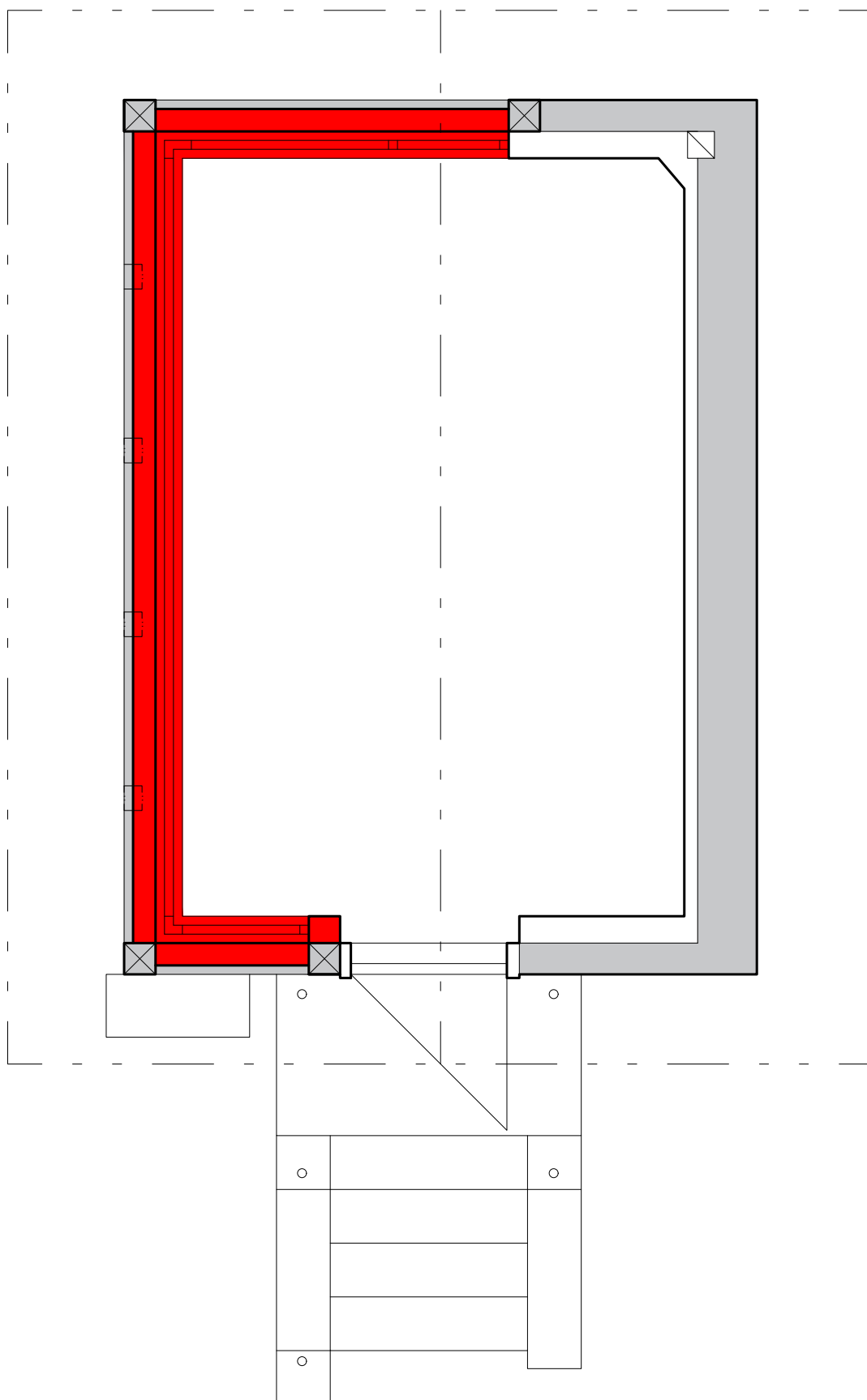
Legenda:

- 1901
 2. polovina 20. století



Nádraží Praha - Vyšehrad, stavědlo 2	
I. NP	schematický plán
Standardní nedestruktivní stavebně-historický průzkum	
vyhodnocení stavebního vývoje	
Vladislava Říhová, Zuzana Křenková	říjen 2020

PLÁNOVÁ PŘÍLOHA – PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ OBJEKTU



Legenda:

- konstrukce tvořící památkovou podstatu stavby
- konstrukce neutrální
- konstrukce rušivé



Nádraží Praha - Vyšehrad, stavební část 2	
I. NP	schematický plán
Standardní nedestruktivní stavebně-historický průzkum	
památkové hodnocení objektu	
Vladislava Říhová, Zuzana Křenková	říjen 2020