

PARDUBICKÉ A PRAŽSKÉ NÁDRAŽNÍ DÍLNY V ROCE 1845

Jiří ŠKABRADA

Pro nedávný stavebně historický průzkum vnější provozní části Masarykova nádraží v Praze se jako jeden z problémů ukázala funkční interpretace zachované obrovské budovy někdejších hlavních strojních dílen.¹⁾ Tato stavba byla vyprojektována vrchním inženýrem státních drah Antonem Jünglingem a velmi rychle postavena spojenými silami firem bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny v průběhu roku 1845, přičemž z větší části fungovala již na počátku provozu na trati (slavnostní zahájení s příjezdem prvního vlaku od Olomouce přes Pardubice do Prahy se odehrálo 20. srpna).²⁾

Navzdory svým pohnutým stavebním dějinám je sice budova zachována v pozoruhodně autentickém stavu, ale nese samozřejmě stopy řady pozdějších úprav, a to od prvních let po „nárazu“ reálných požadavků provozu přes plynulou službu pro rychle se měnící lokomotivní a vozový park až po závěrečné socialistické období, kdy objekt funkčně živořil a stál zřejmě na pokraji zániku. Pochopení původního funkčního uspořádání stavby bude ale důležité pro její nastávající úpravy, protože objekt, resp. celý areál vnější provozní části nádraží se stal majetkem Národního technického muzea, které v něm hodlá umístit expozice své části – Železničního muzea.

1) Petr DOSTÁL – Jiří ŠKABRADA (a kol.): *Objekty Železničního muzea – NTM Praha, stavebně historický průzkum*, 2008. K průzkumu nebylo možné pro nedostatek času provést řádnou rešerši písemných pramenů, zejména předpokládaných existujících fondů ve vídeňských archivech. Práce se v tomto ohledu omezila na dokumentaci, shromážděnou a publikovanou již dříve Josefem Honsem (viz pozn. 2), a mapové podklady, které zachytily vcelku v dostatečné míře alespoň situační proměny zástavby nádražního areálu v průběhu 2. poloviny 19. století. Kromě schematických zobrazení na jednotlivých redakcích stabilního katastru je k dispozici několik situačních plánů – jeden z roku 1855 (Národní archiv, Ředitelství pro tratě bývalé společnosti státní dráhy, inv. č. 83, sign. XIII, kart. 55) a tři další situační plány z let 1862, 1865 a 1870 (Národní archiv, České místodržitelství, sign. 38/9/1/P/17–27, 155, kart. 2009).

2) Josef HONS, *Velká cesta (čtení o dráze olomoucko-pražské)*, Praha 2007 (první vydání Praha 1947).

Pro poznání původního funkčního i stavebního uspořádání objektu je naštěstí k dispozici klíčový pramen – plánová dokumentace v rozsahu půdorysu přízemí a tří řezů, publikovaná ve Vídni již v roce 1845 Christianem Friedrichem Ludwigem Försterem v 10. ročníku jeho časopisu Allgemeine Bauzeitung.³⁾ Tato dokumentace je součástí obrazových příloh obsáhlého článku, věnovaného počátku výstavby železničních tratí ve střední Evropě a zejména podrobnému popisu státní dráhy olomoucko-pražské a její právě dokončené výstavbě. Vzhledem k těsné termínové vazbě otištění tohoto materiálu na zahájení provozu, resp. projektovou přípravu objektů a jejich stavbu,⁴⁾ je bezpochyby nutné předpokládat, že podkladem těchto ilustrací se staly původní stavební plány inženýra Jünglinga.

Text článku sice obsahuje popis funkčního členění objektu, ale ten je velmi stručný, podaný pouze jako vysvětlivky k legendě, vepsané (písmeny) do půdorysu. Pro přesnější představu o organizaci provozu chybí především znázornění konkrétního způsobu provázání křídel s dílnami na zjevné „srdce“ objektu – kotelnu, umístěnou v důležité osové pozici v jižním výběžku ze středního dílu budovy. Sám objekt nám v tomto ohledu příliš nepomůže, protože důležitý spojovací prostor u kotelny (v plánu *h* – *strojovna*) se zachoval prázdný a kotelna sama je nejvíce postiženou částí objektu – její prostor je „vykuchaný“ novodobými úpravami a zaplněný sestavou novodobých kotlů, které už sloužily pouze k vytápění celého areálu. V prostoru kotelny se pod autentickým krovem z původní stavby zachovaly už jen úseky obvodových stěn a těleso mohutného komína, dodatečně zvýšené.

Určitým vodítkem pro pochopení původního fungování provozu v budově jsou alespoň schématické záznamy dvou základních strojních zařízení, zakreslené v půdorysu v ploše strojovny: vpravo značka pro parní stroj s klikovou hřídelí a v ose proti dvojici kotlů zřejmě velké kolo setrvačnicku.⁵⁾ Tato situace – s ohledem na tehdejší způsob pohonu dílenských zařízení parním strojem – napovídá, že v dílnách existoval transmisní pohon s pásovými – řemenovými převody k jednotlivým strojům a zařízením.

K bližšímu pochopení situace napomáhá další z několika Försterem publikovaných plánů jednotlivých nádraží na trati, a to nádraží v Pardu-

3) *Die k. k. Staatseisenbahn von Olmütz nach Prag*, in: Allgemeine Bauzeitung 10, Wien 1845, s. 413–438.

4) Projekt pražských dílen předložil ing. Jüngling teprve v únoru 1845 – viz J. HONS, *Velká cesta*, s. 211.

5) Za konzultaci při identifikaci záznamů strojního zařízení a příslušné terminologie děkuji ing. Janu Anderlemu.

bicích. Tato stanice byla po pražském nádraží na celé trati druhá největší, a tudíž vybavená podobnými dílnami: v tehdejší kategorizaci náleželo nádraží v Praze do první a pardubické do druhé kategorie (teprve do třetí kategorie náležela na olomoucko – pražské trati nádraží dvě, a to v Zábřehu a České Třebové).⁶⁾

Dílenská budova pardubického nádraží, umístěná vůči odbavovací budově na protější straně kolejiště, měla s pražským objektem v zásadě podobnou symetrickou skladbu s kotelnou, umístěnou rovněž v ose, v tomto případě dokonce v plošném středu dispozice (v Pardubicích byl objekt dílen koncipován do sestavy typu „T“, takže na kotelnou navazovala – oproti pražským dvěma křídly – tři křídla). Půdorysné zakreslení tohoto objektu se od záznamů dílenských budov v jiných lokalitách odlišuje tím, že je v něm konkrétní způsob propojení kotelny a dílenských křídel zakreslen podrobněji.⁷⁾ Vyznačena je tu především transmisní hřídel s hnanou řemenicí, vedená v ose jižního křídla, a to včetně kolmých, tečkovaně značených řemenových převodů k pracovním pultům pod okny na západní straně. V kolmé západo – východní linii tu zřejmě běží na obě strany od kotlů druhá linie transmisní hřídele, pohánějící zařízení v dalších druzích dílen: v západním křídle jsou vyznačeny kovářské výhně, přičemž dvoučárkové značky pro napojení řemenů jsou logicky umístěny u každého z pěti oken v jižní stěně, kde zřejmě stály kovářské buchary (podle jejich zakreslení v řezu, který je součástí publikované dokumentace pražských dílen).

Ve strojovně pod kotelnou vidíme na ose hlavní řemenice opět kolo setrvačníku, a vedle vpravo parní stroj s klikovou hřídelí. Podrobněji zakreslená je tu vzájemná vazba obou zařízení řemenovým převodem (čárkovaně) z klikové hřídele parního stroje k setrvačníku. Názornější je tu i zakreslení řady dalších jevů, od systému řemenic s vyznačením zřejmě všech míst s napojením řemenových pohonů až po odtok odpadové vody od kotlů do zařízení, které asi fungovalo jako vsakovací studna.

6) Viz *Die k. k. Staatseisenbahn von Olmütz nach Prag*, s. 435–436.

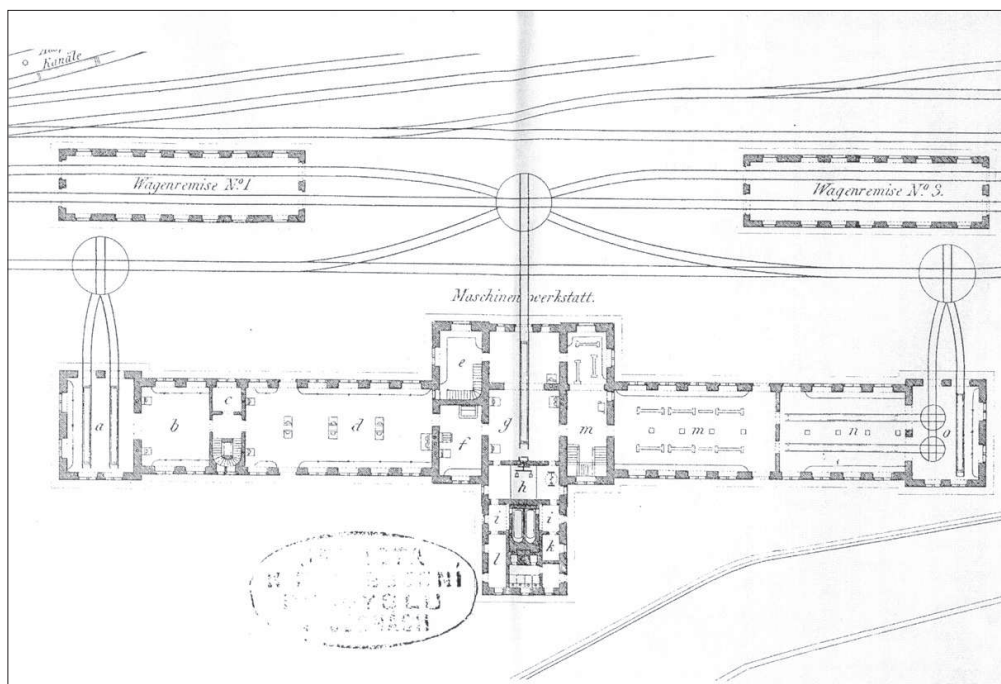
7) Podrobnější záznam pardubických dílen oproti pražským může být odrazem situace ve zpracování původních stavebních plánů: pardubické dílny, projektované a budované (vzhledem k postupu stavby trati od východu) dříve, byly do té doby mezi těmito zařízeními největší, což mohlo být důvodem relativně pečlivého zpracování jejich návrhu. Naopak pražské dílny – dosti podobné, jen o něco větší – se připravovaly a realizovaly v mimořádném chvatu, takže návaznost na pardubickou projektovou přípravu i realizaci mohla být důvodem k jednoduššímu provedení jejich dokumentace.

Pokud aplikujeme tyto poznatky na půdorys pražských dílen, můžeme se zřejmě domnívat, že tu byl otáčivý pohyb nezakreslené transmisní hřídele, která směřovala od parního stroje v ose budovy k severu přes setrvačnickové kolo, převeden do kolmých směrů západových, a to nejspíše ve dvou liniích při jižní a severní stěně s okny. Osové umístění jediné hřídele totiž není pravděpodobné, protože (díky publikovaným řezům a jejich srovnání s půdorysem) víme, že v ose největší haly velké kovárny v západním křídle (v půdorysu značeno „*d*“) byly tři dvojice volně stojících výhni připojené k tubusům vysokých komínů a podobně ve východním křídle („*m*“ a „*n*“ – soustružnická a strojní zámečnická dílna) znamenají čtveřice čtverečků linií dodnes zachovaných litinových sloupů, tvořících podpory dvoulodního systému zastropení těchto halových prostor. V západním křídle tu podobně jako na pardubickém půdorysu vidíme dvoučárkové značky, které mají asi opět vyznačovat místa napojení řemenů na hřídel, kreslené tentokrát přímo do linií hran pracovních pultů před okny.

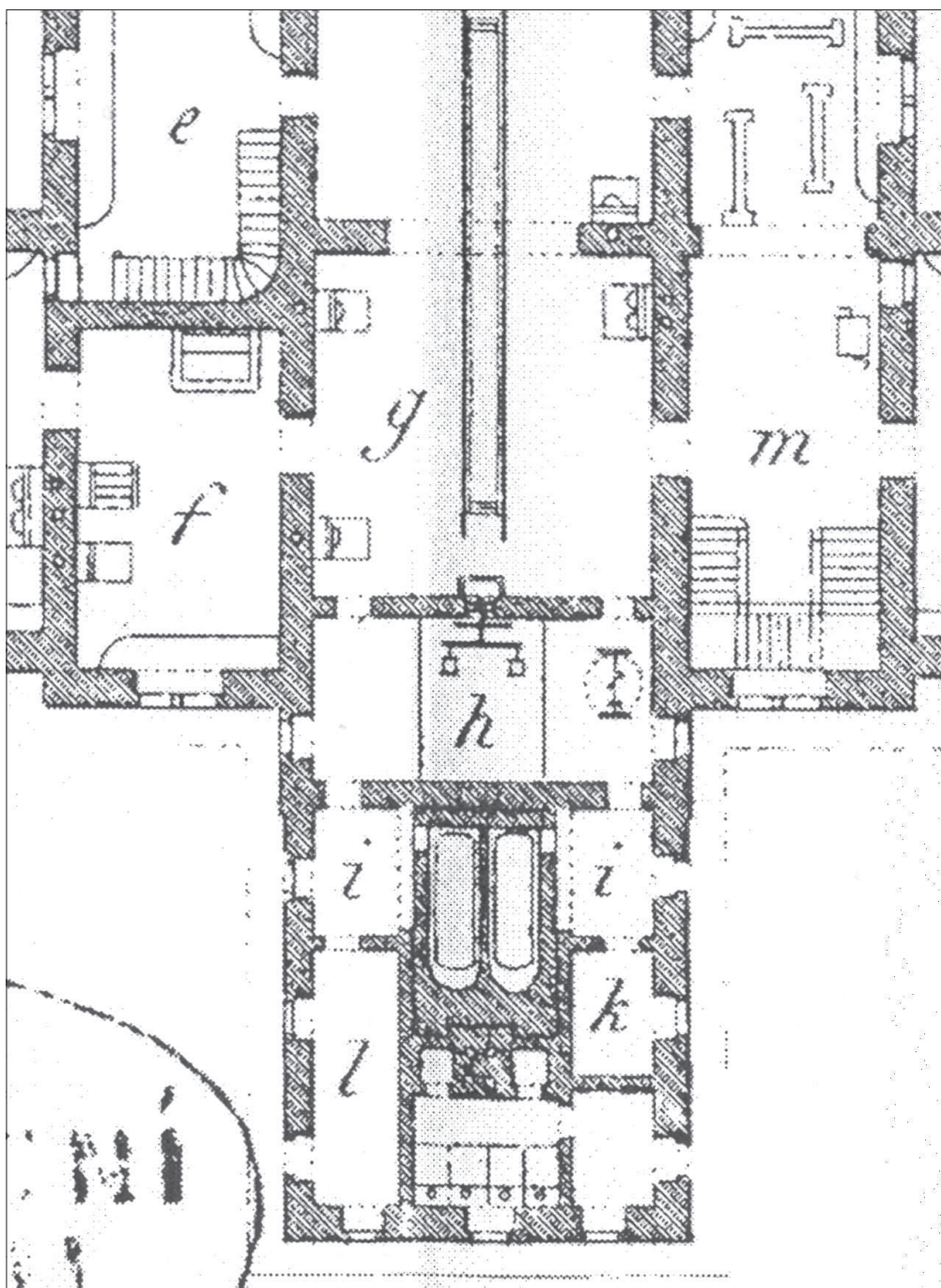
Pokud nedojde k nálezům původních podrobnějších projektových plánů pro dílenskou budovu pražského nádraží v archivních fondech, existujících ve Vídni, zůstanou zřejmě plány, publikované v roce 1845, významným zdrojem poznání původního provozu v těchto objektech. Mezi nimi bude mít půdorys dávno zaniklého nejstaršího pardubického nádraží díky svému podrobnějšímu zakreslení zvláštní význam. Jeho další srovnávací studium pomůže pochopit původní systém provozu v zachované budově strojních dílen nejstaršího nádraží v Praze, což může být využito při koncipování nastávajícího muzejního využití této významné památky.



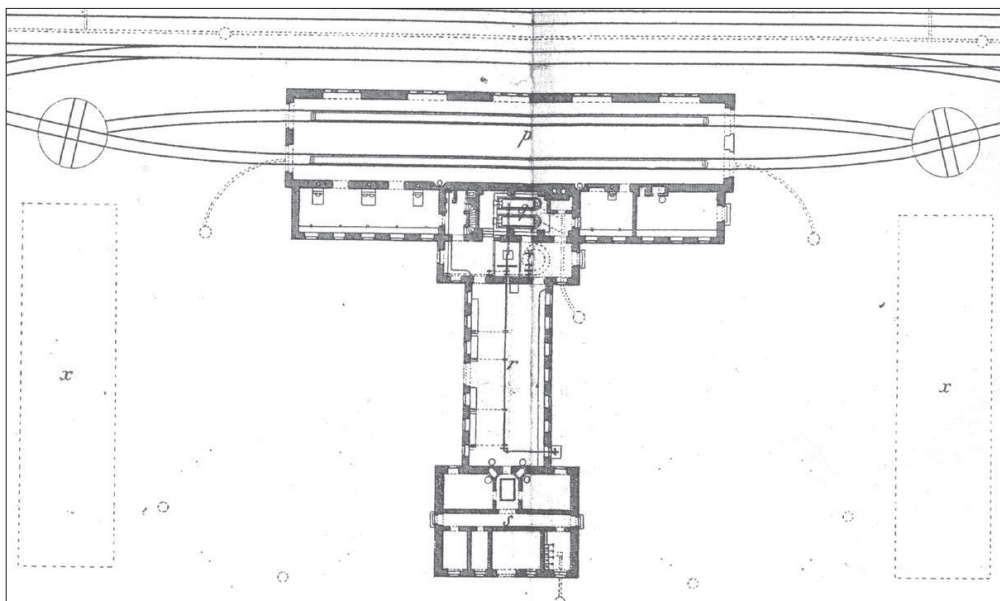
Obr. 1: Praha – Masarykovo nádraží, fotografie dnešního stavu hlavního křídla budovy někdejších strojních dílen ve východní, provozní části areálu, postavených k zahájení provozu na olomoucko-pražské dráze v roce 1845 (pohled od severozápadu z estakády II. severojižní magistrály nad kolejíštěm nádraží). Za střední částí budovy vyčnívá komín nad jižním výběžkem s kotelnou, v pozadí na terénní hraně linie činžovních domů na západním okraji Žižkova.



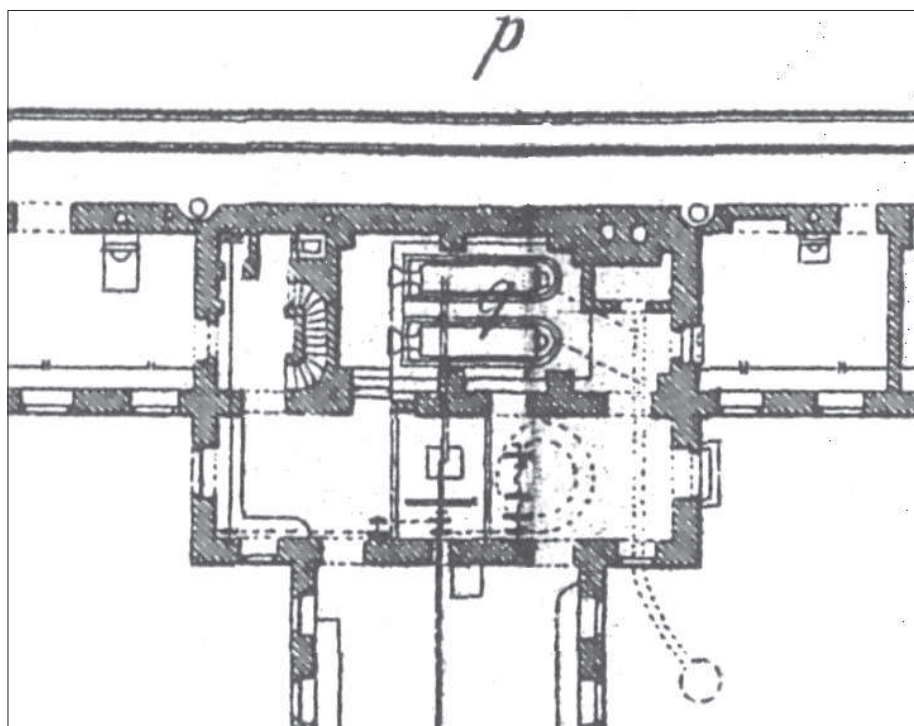
Obr. 2: Půdorys původního stavu pražských nádražních dílen, publikovaný v roce 1845. Symetrická kompozice s dlouhým západním a východním křídlem s halovými dílnami a s osovým jižním výběžkem, obsahujícím kotelnu se strojovnou. Vystupující střední část s osovým severním vjezdem pro lokomotivy byla později redukována (půdorysy a jejich detaily na obrázcích č. 2–5 převzaty z ilustrací edice z roku 1845 – viz pozn. č. 3).



Obr. 3: Detail půdorysu pražských nádražních dílen z roku 1845 – jižní výběžek s kotelnou a strojovnou.



Obr. 4: Půdorys původního stavu nádražních dílen v Pardubicích. Objekt byl situován naproti severně ležící dvoraně odbavovací budovy, oddělen od ní dvěma kolejemi ve východo-západním směru. Jádrem objektu dílen byla kotelna se strojovnou, umístěná v centru dispozice.



Obr. 5: Detail půdorysu někdejších dílen pardubického nádraží – střední část s kotelnou a strojovnou, s podrobnějším zakreslením systému strojního vybavení.

PARDUBICE AND PRAGUE RAIL WORKS IN THE YEAR 1845

By a happy coincidence, the large building in the area of Prague's Masarykova station retained preserved much of the former engineering workshop built there to serve the first long haul journeys (from Vienna to Prague via Olomouc) in the year 1845. There is partial documentation for this building published in a technical magazine in Vienna dating back to 1845. The problem with this documentation is that it provides a simple, somewhat schematic design. A better understanding of the building's former service and technical equipment may be found through a comparison with other currently published documentation for the building workshops at the Pardubice station, which are of a similar size. This building was constructed slightly earlier and was initially expected to be more extensive than the workshop building in Prague, but was built in a hurry at the last possible moment before the inauguration of the tracks. The comparison with the Pardubice workshop will now prove important for the upcoming renovation of the Prague building, which belongs to the National Technical Museum and has become the central building in the imminent Railway Museum.