

Železnice v Olomouci v komparaci s umístěním brněnského železničního nádraží.

Památkově hodnotné železniční stavby v Olomouci

Alena BOROVCOVÁ

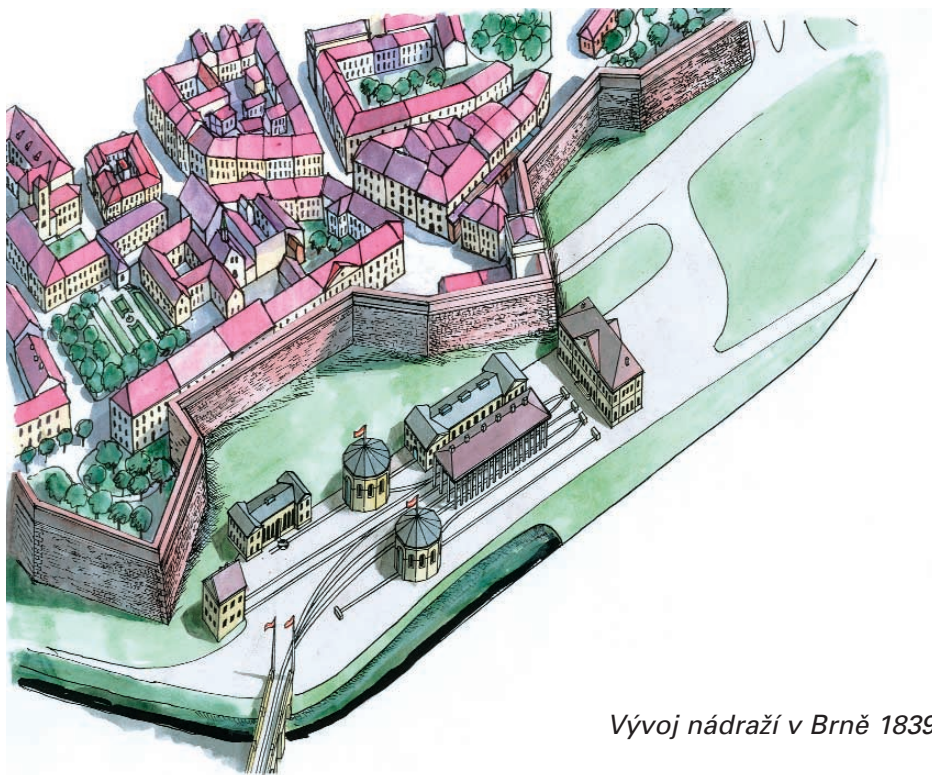
ANOTACE: Olomouc byla stejně jako Brno koncovou stanicí odbočky Severní dráhy císaře Ferdinanda i výchozím bodem Severní státní dráhy. Procházela jí první železnice z Vídně do Prahy. Později se stala sídlem ředitelství státních drah. Časté situování železničních nádraží v poloze vzdálené od městského jádra bylo ve většině měst popudem k budoucímu formování výstavní nádražní třídy i prostorem pro novou zástavbu.

Umístění nádraží v Brně

Brno bylo v době výstavby prvního železničního spojení v roce 1838 ještě pevnostním městem (brněnská pevnost byla zrušena v roce 1861). Fortifikační systém špilberské pevnosti se třemi úrovněmi paprscitých bastionů dokončenými v roce 1700 byl v 60. a 70. letech 18. století rozšířen novým barokním opevněním s osmi vnitřními bastiony (VI. bastionem byla obestavěna tzv. Židovská brána) a ve druhé čtvrtině 18. století nižším vnějším pevnostním pásem vně vodního příkopu.¹

První třetina 19. století byla obdobím, kdy středověké městské opevnění ztrácelo svůj význam. Staré hradby a prostorově nevyhovující brány byly postupně bourány. Prostor pevnostních pásem nahrazovaly nově navrhované parky následované formujícími se okružními třídami. V Brně vznikala od roku 1835 po likvidaci vnějšího fortifikačního pásma barokní pevnosti empírový parkový pás na koleštině. V tomtéž roce byla zbořena Židovská brána a nahrazena novou Ferdinandovou bránou. Inženýr Franz Benesch² ji navrhl jako nepřilíš zdobný, ale v prostém klasicistním duchu přece jen honosný triumfální oblouk se dvěma strážnicemi.

Společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda (dále KFNB³) zvažovala umístění svého koncového nádraží v Brně vně městských hradeb. Brněnský starosta Jan Ritschel přesvědčil vedení společnosti, aby nádraží přiblížila k městu i za cenu zvýšených nákladů, které si vyžádaly náročné terénní úpravy (včetně přeložení svrateckého náhonu). Trať byla vedena ze směru od Rajhradu přes údolí řeky Svratky 637 metrů dlouhým viaduktem obloukem na zvýšenou plochu opevnění a končila na fortifikačních pozemcích u VI. bastionu (příkop a koleštině mezi Františkovem a Ferdinandovou bránou). Kolmo ke kolejím byla postavena patrová výpravní budova navržená architektem Antonínem Jünglingem, jejíž empírové průčelí s trojú-



1

Vývoj nádraží v Brně 1839

helným štítem můžeme vidět na vyobrazení z roku 1840 (rok po zahájení provozu) v těsném sousedství Ferdinandovy brány.⁴ Přísně symetricky uspořádané nádraží bylo vybaveno dřevěnou halou nad kolejemi a kruhovými remízami a dílnami po stranách. Umístění nádraží v blízkosti městského centra bylo dopravně výhodným řešením, z hlediska dalšího urbanistického vývoje jižní strany okružní třídy představovalo omezení.

■ Poznámky

1 KUČA, Karel. *Brno: vývoj města, předměstí a připojených vesnic*. Praha : BASET, 2000. ISBN 80-86223-11-6. S. 69.

Obr. 1. *Brno (okres Brno-město), vizualizace podoby prvního nádraží Severní dráhy císaře Ferdinanda v Brně v roce 1839.* (Kresba Ing. arch. Jaroslav Staněk, 2015)

2 ZATLOUKAL, Pavel. *Příběhy z dlouhého století. Olomouc : Muzeum umění Olomouc, 2002. ISBN 80-85227-49-5. S. 156.*

3 Zkratka německého názvu společnosti k.k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

4 Kresba uložena v Moravské galerii v Brně publikována v knize: KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: Architektura a stavební vývoj, I. díl*. Litoměřice : Vydavatelství dopravní literatury, 2003. ISBN 80-902706-8-9. S. 44.

Obr. 2. Olomouc (okres Olomouc), dnešní pohled na město od polohy původního olomouckého nádraží. Dobový výhled rovinatou krajinou na vzdálené panorama města s věží dómu sv. Václava vystřídá průhled na regotizovaný dům mezi areálem bývalých městských jatek a panelovou zástavbou. (Foto: Alena Borovcová, 2015)

Umístění nádraží v Olomouci

Situace olomouckého nádraží, kterým končilo druhé odbočné křídlo Severní dráhy císaře Ferdinanda na území Moravy, by mohla zdánlivě vést k předpokladu totožného vývoje jako v Brně. Stavbu obou křídel projektoval inženýr Carl Ghega a realizovala firma bratří Kleinů. Také město Olomouc usilovalo o situování nádraží v blízkosti městského centra, tj. uvnitř vojenské pevnosti, kde by mohlo být postaveno z pevného stavebního materiálu. Do jedné logicky zasahovala i třetí strana, generální ženíjní ředitelství, které stavbu podmínilo finančně náročným přesunem muničního skladu, ročním nájmem pozemků i nutným postoupením drážních staveb v případě války.⁵ Vedení trati do města by vyžadovalo přemostění řeky Moravy, terénní úpravy a překonání fortifikačních překážek. Společnost KFNB nakonec zvolila levnější variantu v pevnostním předpolí na katastru obce Bělidla, která byla výhodná i možnostmi už tehdy projektovaného prodloužení trati směrem do Prahy. Přímo vedená trať od Grygova a dále katastrem obce Hodolany překonávala těsně před nádražím řeku Bystřici dřevěným mostem. Území podléhalo demoličním reverzům. Proto musely být objekty postaveny ze dřeva nebo hrázdného zdiva, aby mohly být v případě napadení odstraněny.

Poloha stanice je dnes identifikovatelná stálým místním označením Na špici,⁶ kde v místě křížení dvou cest stál stejnojmenný formanský hostinec (dnes hotel Senimo) a již zrušený hřbitov. Jednokolejná trať od Přerova se ve stanici větvila do čtyř kolejí, které procházely zastřešeným středem výpravní budovy a končily dvěma točnami. Čtvrtá kolej odbočovala k točné dřevěné výtopny se skladem koksu. Výpravní budova se od ostatních na tratích KFNB lišila nejen materiálem, ale i užitným architektonickým řešením.⁷ Nebyla oddělena od samostatné nástupištní sloupové haly, ale na její otevřený dřevěný krov ve střední ose navazovaly po obou podélných stranách nižší části s pultovými střechami, kde byly umístěny kanceláře, vestibul, čekárny, byty i sklady. Nádraží vzdálené od centra města téměř dva kilometry bylo přístupné dnešní Pasteurovou ulicí východní Hradskou bránou. Podobu i lokaci prvního olomouckého nádraží ukazují vyobrazení v dobovém tisku, který barvitě komentuje přípravu i průběh slavnostního příjezdu



2

prvního vlaku z Přerova do Olomouce dne 17. října 1841 jako významnou společenskou událost.⁸ V pohledu od nádraží k městu bylo vidět zemědělské pozemky bez zástavby a v pozadí olomoucké panorama s jednou věží dómu sv. Václava. Hledáme-li stejný pohledový úhel dnes v přibližně totožné pozici pozorovatele, tj. v úrovni dnešního nákladového nádraží, ulice Jeremenkovy a hotelu Senimo, je prostor zastavěn vpravo areálem dnes bývalých městských jatek s dominantní halou dobytčí tržnice z režného cihelného zdiva (dnes supermarket) a vlevo výškovou panelovou zástavbou. Mezi nimi je z celého panoramatu v průhledu viditelný jen závěr katedrály sv. Václava. I ta ovšem prošla od roku 1841 proměnou. V letech 1883–1893 byly kostelní lodě a presbytář neogotizovány a postaveno západní průčelí se dvěma věžemi a velká věž podle projektu Gustava Merrety.⁹

Severní státní dráha, olomoucké a brněnské dvojnádraží

Projekční kancelář Severní dráhy císaře Ferdinanda se už v době stavby své kmenové trati z Vídně do Bochnie zabývala přípravou projektu prvního železničního spojení Vídně s Prahou prodloužením trati z Olomouce. Záměry společnosti změnil císařský dekret z 19. prosince 1841, na základě kterého stát převzal výstavbu nejdůležitějších tratí do vlastní režie. Nově vytvořené ředitelství státních drah ve Vídni převzalo od KFNB projekční práce. Spojení Vídně s Prahou zajistila Severní státní dráha vedená tratěmi z Brna i z Olomouce, které se setkaly v České Třebové, dále do Prahy a Podmokel (Děčína), kde se počítalo s napojením na saskou dráhu.¹⁰

Napojení Severní státní dráhy v Olomouci bylo provedeno zrušením točen ukončujících koleje KFNB. V úrovni hostince Na Špici bylo

postaveno provozní zázemí a nákladní nádraží státní dráhy (skladisko, pošta, obytný dům, výtopna, hrázdná vodárna). Osobní nádraží zůstalo společné pro obě společnosti.

V Brně byla situace komplikovanější. Napojení kolejí Severní státní dráhy pro úsek Brno – Česká Třebová musela ustoupit výpravní budova postavená kolmo ke kolejím. Nová výpravní Antonína Jünglinga z roku 1848 už byla koncipována jako dvě dvoupatrové stavby dvou společností spojené společným vestibulem.

■ Poznámky

5 KOUDELA, Miroslav. 150 let železnice Přerov – Olomouc a umístění prvního olomouckého nádraží. In: *Ročenka okresního archivu v Olomouci*. Olomouc : Okresní archiv v Olomouci, 1991, s. 165–174. Bez ISBN. S. 169.

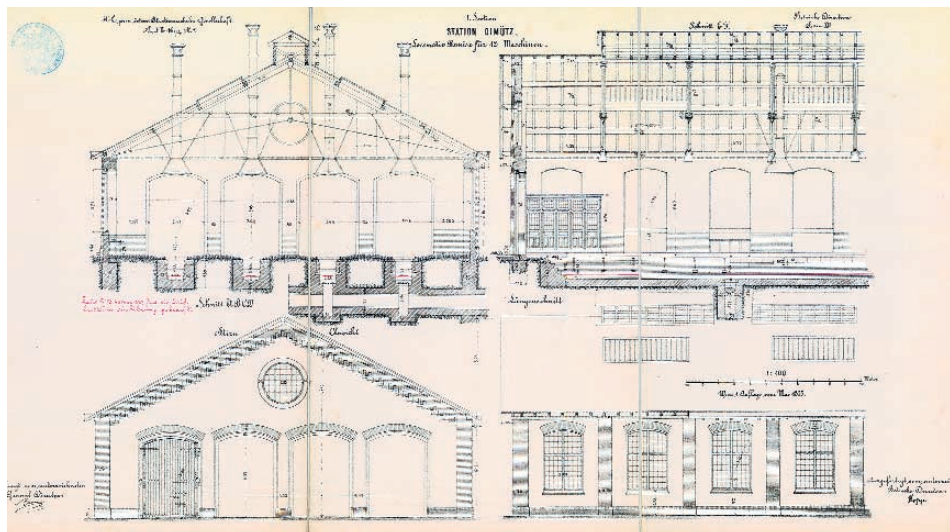
6 Označení „Spitz“ je uvedeno i v indikační skice. Ustálené pojmenování „Na špici“ vzniklo špatným výkladem původního názvu, který nevycházel z tvarování terénu v místě styku cest, ale byl odvozen od německého Zum Spitz, tedy hostince U Špiců. Jiný výklad vychází z vývsného štítu s bílým psem – špicem. TICHÁK, Milan. *Vzpomínky na starou Olomouc a její předměstí*. Olomouc : Burian a Tichák, 2013. ISBN 978-80-8727-19-4. S. 150; viz také Hospoda Na Špici. *Olomoucký deník* ze dne 9. 8. 2009.

7 BLATNÝ, Petr; LONDIN, Vladimír. *140 let železnice v Olomouci*. Olomouc : Správa státní dráhy, 1981. Bez ISBN.

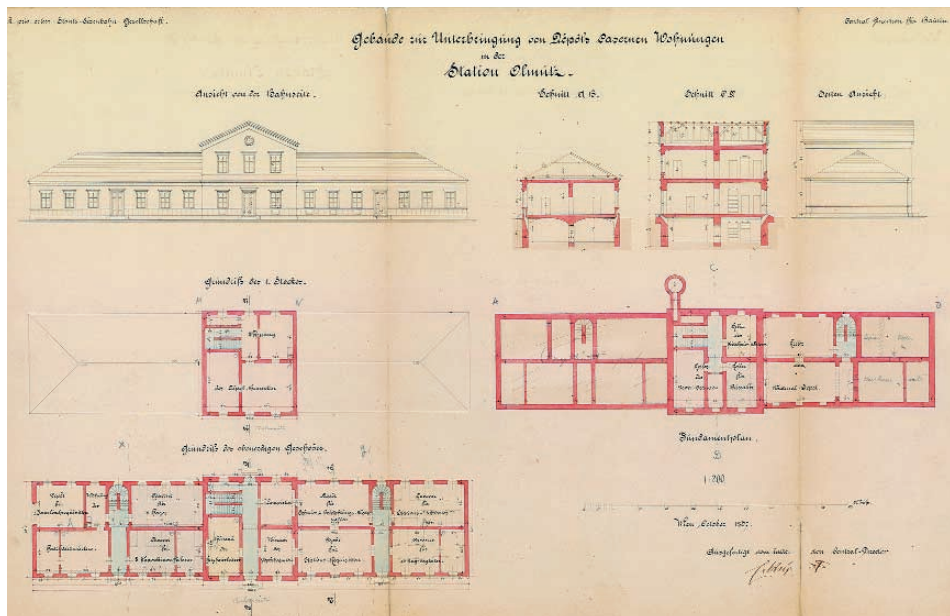
8 Die Eröffnung der k.k. Staats-Eisenbahn von Olmütz nach Prag. *Jurende's Mährischer Wanderer*, 1846, č. 35, s. 351–360. Bez ISSN.

9 ZATLOUKAL, Pavel. *Historismus: Architektura 2. poloviny 19. století na Moravě a ve Slezsku*. Olomouc : Krajské vlastivědné muzeum v Olomouci, 1986. Bez ISBN. S. 46.

10 BOROVCOVÁ, Alena. Systematická dokumentace a vyhodnocení stavebního a technického fondu železniční dopravy: Severní státní dráha s vazbou na Rakouskou společnost státní dráhy. *Zprávy památkové péče*. 2014, roč. 74, č. 6, s. 490–496. ISSN 1210-5538.



3



4



5

lem s hodinovou věží. Severní státní dráha postavila své vlastní provozní zázemí v přímém prodloužení a obloukem severovýchodním směrem vedla viadukty v roce 1849 zprovozněnou trať na Českou Třebovou.¹¹

V roce 1855 odkoupila Severní státní dráha soukromá Rakouská společnost státní dráhy (dále StEG¹²).

Obr. 3. Olomouc (okres Olomouc), projekt podélné lokomotivní remízy pro 12 strojů v areálu výtopny Rakouské společnosti státní dráhy. Station Olmütz, Locomotiv Remise für 12 Maschinen, 1875 (ve fondu totožný projekt datovaný 1867). Archiv ČD, Sběrka smluv a plánů, trať 34, f. 4.

Obr. 4. Olomouc (okres Olomouc), projekt kasáren areálu výtopny Rakouské společnosti státní dráhy. Gebäude zur Unterbringung von Depots Casernen Wohnungen, Station Olmütz, 1867. Archiv ČD, Sběrka smluv a plánů, trať 34, f. 31.

Obr. 5. Olomouc (okres Olomouc), kasárna sloužící k pobytu i ubytování zaměstnanců výtopny StEG, současný stav. (Foto: Alena Borovcová, 2015)

Přesun olomouckého osobního nádraží

Původní olomoucké nádraží sloužilo až do přelomu 60. a 70. let 19. století, kdy bylo téměř celé zbořeno. Rozšiřované kolejiště, do kterého se měly připojit nově budované trati, potřebovalo větší prostor.

Nové osobní a seřazovací nádraží KFNB bylo posunuto do dnešní polohy jižním směrem na levý břeh řeky Bystřice na katastr Hodolan, kde byla postavena nová společná výpravní budova, obytné domy pro železniční zaměstnance (StEG) a naproti výpravně za kolejištěm areál výtopny KFNB vybavený vodárnou, podélnou výtopnou a správní budovou.

Na místě původního nádraží na pravém břehu Bystřice postavila KFNB své skladiště a StEG podle plánové dokumentace z roku 1867 zcela nové provozní zázemí výtopny s podélnou remízou pro dvanáct strojů, vodárnou a kasárenami zaměstnanců výtopny a strážníků.¹³ U objektů vodárny a remízy se čtyřmi segmentovými vjezdy se uplatnil typický rukopis projekční kanceláře StEG, která na svých tratích zavedla jako první typizované projekty.

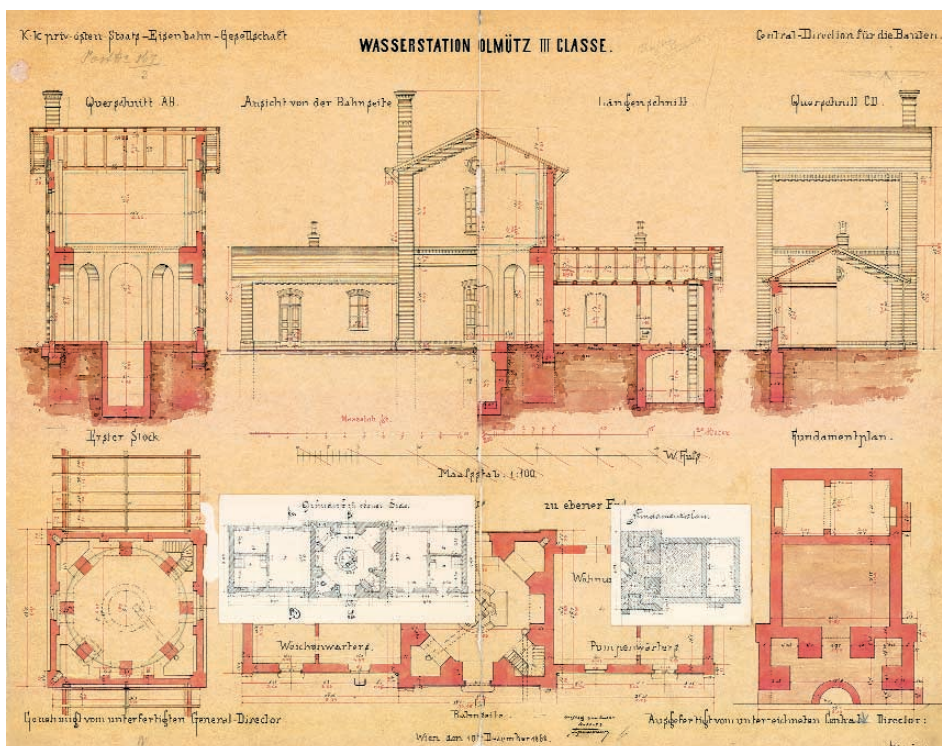
Drážní objekty s plasticky utvářenými fasádami začaly formovat dnešní ulici Jeremenkovu rovnoběžnou s kolejištěm, která v návaznosti na ulici Pasteurovu sloužila po dlouhou dobu jako příjezdová cesta k nádraží. Do této

■ Poznámky

11 BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava : Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012. ISBN 978-80-85034-66-0.

12 Zkratka německého názvu společnosti k. k. privilegierter österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

13 Plány: Locomotiv Remise für 12 Maschinen in der Station Olmütz; Wasserstation für die Station Olmütz; Gebäude zur Unterbringung von Depots Casernen Wohnungen in der Station Olmütz, 1867. Archiv Českých drah v Červené, Sběrka smluv a plánů, trať 34, f. 31.



Obr. 6. Olomouc (okres Olomouc), projekt vodárny v areálu výtopny Rakouské společnosti státní dráhy. Wasserstation Olmütz III. Classe, 1868. Archiv ČD, Sbírká smluv a plánů, trať 34, f. 31.

Obr. 7. Plán rozšíření obytné a administrativní budovy StEG v Olomouci. Vergrößerung des Beamtenwohnhaus in Olmütz, 1871. Archiv ČD, Sbírká smluv a plánů, trať 34, f. 31.

Obr. 8. Olomouc (okres Olomouc), administrativní a obytná budova (StEG) byla v roce 1871 rozšířena přístavbami kolmých křídel ve směru dnešní ulice Jeremenkovy, ve štítech jsou zachovány terakotové rozviliny, pohled od dráhy, současný stav. (Foto: Alena Borovcová, 2015)

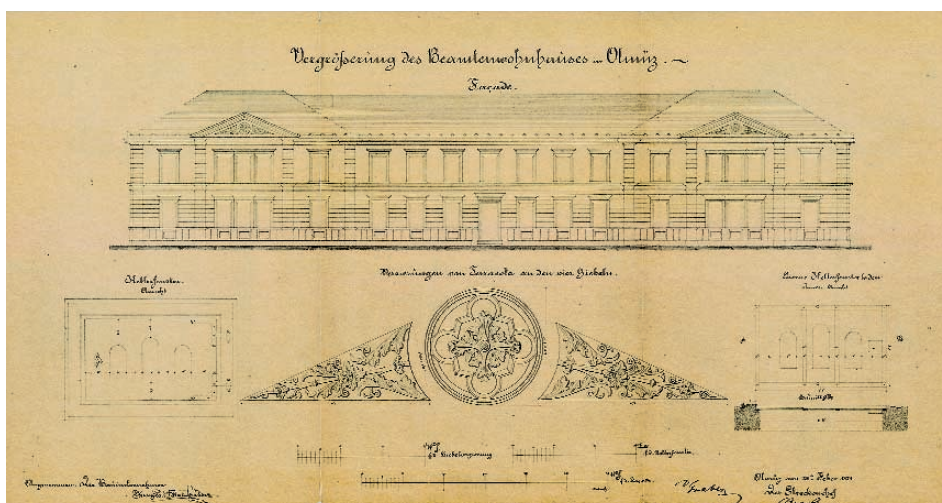
stavební etapy patří i patrová administrativní a obytná budova (StEG), která byla v roce 1871 rozšířena přístavbou kolmých postranních křídel. Trojúhelné štíty novorenesanční fasády zdobí dodnes na drážní straně terakotové rozviliny.¹⁴

V roce 1870 zahájila v Olomouci provoz Moravskoslezská severní dráha společnosti KFNB (větve Nezamyslice–Olomouc–Šternberk). Moravskoslezská ústřední dráha (Olomouc–Krnov, Opava–Glucholazy) postavila samostatné nádraží v Bělidlech v roce 1872 a do kolejí zapojila manipulační kolej odbočující před areálem nové výtopny společnosti StEG. Vedle těchto tratí byly do kolejí postupně zapojovány vlečky průmyslových podniků (četných sladoven, pivovaru, solných skladů ad.).

Nová zděná výpravní budova byla postavena v letech 1869–1870. Na střední vestibul navazovaly po stranách symetricky předsazené schodišťové věže a dále dva hmotově odlišné trakty. Výšku reprezentativně pojaté novorenesanční stavby s bohatě plasticky dekorovaným interiérem vestibulu ještě korigovaly požadavky vojenských úřadů.¹⁵

Olomouc se snažila uvolnit z pevnostního okleštění po prusko-rakouské válce v roce 1866. Přestože byla vojenská pevnost oficiálně zrušena císařským dekretem teprve roku 1886, městská rada už projednávala regulační plány na rozšíření města v místě fortifikací.

Bourání hradeb začalo demolicí Hradské brány v roce 1876, kterou se přicházelo z města k prvnímu nádraží. Demolici brány provádě-



■ Poznámky

¹⁴ Vergrößerung des Beamten-Wohnhauses in Olmütz, 1871. Archiv Českých drah v Července, Sbírká smluv a plánů, trať 34, f. 31.

¹⁵ Olmütz, Aufnahmegebäude, půdorys, pohled, detaily plastického členění, 1869. Archiv Českých drah v Července, Sbírká smluv a plánů, trať 34.

Obr. 9. Olomouc (okres Olomouc), v pořadí druhá výpravní budova olomoucké železniční stanice postavená v letech 1869–1870 v nové poloze osobního nádraží v Hodolanech, pohled z přednádraží, pohlednice z roku 1924, Soukromá sbírka Mojžíra Leštinského.

Obr. 10. Olomouc (okres Olomouc), výpravní budova železniční stanice Olomouc-město, pohled z ulice. (Foto: Alena Borovcová, 2015)

nou firmou bratří Kleinů zahájil prvním zásekem krumpáčem starosta Olomouce Josef von Engel, a poté následovala, jak jinak, velká slavnost. Město se mohlo začít rozvíjet směrem k svým předměstím, která volnými pozemky i blízkostí železnice nabízela možnosti městské zástavby i situování průmyslových podniků. Zatímco v Brně se uplatnil systém okružní třídy, celkový urbanistický projekt Olomouce zpracovávaný od roku 1885 byl založen na mřížovém systému blokové zástavby oživeném radiálami a náměstími.¹⁶ Diagonálně, na střední osu výpravní budovy byla vedena nová třída k nádraží v Hodolanech, dnes Masarykova. Její zdoluhavá výstavba byla dokončena až roku 1888. Prostor před nádražím zůstal nadlouho pustý. Zástavba Masarykovy třídy až k přednádraží, kde od roku 1899 jezdila z města elektrická dráha, byla dokončena až v 60. letech 20. století. Teprve v roce 1963 se začala budovat třída Kosmonautů vedená přímo na osu výpravní budovy, která figurovala v regulačních plánech už v době bourání hradeb.¹⁷

Ve výčtu tratí připojených k olomouckému nádraží nelze pominout ani místní dráhu do Čelechovic na Hané Rakouské společnosti místních drah (ÖLEG), která měla od roku 1883 vlastní budovu zastávky naproti výpravně a druhé nádraží s názvem Olomouc-město vybavené zděnou výpravní budovou a skladem ve městě (dnes ulice Boženy Němcové).

Zestátnění tratí

V roce 1884 vznikly Císařsko-královské státní dráhy (kkStB, dále státní dráhy), které přebíraly postupně zestátněované soukromé rakouské železniční společnosti. V roce 1894 převzaly Moravskoslezskou ústřední dráhu. Význam Olomouce jako důležitého dopravního uzlu potvrzuje umístění ředitelství státních drah v Olomouci v roce 1895, které sídlilo v novostavbě situované v blízkosti Terezké brány v ulicích Vídeňská a Nerudova.¹⁸ Autenticky dochovaná reprezentativní stavba uzavřené čtyřkřídlé dispozice s bohatě zdobenou historizující fasádou evokuje spojení s železničí jen jediným detailem, okřídleným kolem na klenáku vstupního portálu z ulice Vídeňské.



9



10

Severní dráha císaře Ferdinanda byla zestátněna v roce 1906, Společnost státní dráhy v roce 1908.

Přestavba olomouckého uzlu

Po převratu v roce 1918 převzal československý stát železniční síť na svém území. Československé státní dráhy rozšířily své administrativní prostory novou pětipatrovou budovou ředitelství (ulice Nerudova a Remešova), která byla se starým ředitelstvím spojena koridorem. Moderní architektura postavená podle projektu architekta Vojtěcha Krcha z roku 1924 je dekorována stylizovanou železniční symbolikou opět v podobě okřídlených kol nad vstupem z ulice Nerudovy. Na pohledově exponovaném nároží u třídy Svobody je situována volná plastika výhybkáře přehazujícího výhybku.

Severojižní orientace železniční dopravy směřující k Vídni se po roce 1918 otočila k východu. Znovu byla otevřena otázka zdvoukolejnění trati Přerov – Olomouc – Česká Třebová. Nové dopravní poměry posílily význam této trati, která se stala hlavním dopravním tahem na východní Slovensko a dále do Podkarpatské

■ Poznámky

16 ZATLOUKAL, P., cit. v pozn. 9. S. 63.

17 TICHÁK, Milan. *Olomoucké přednádraží: jak vypadalo v minulosti*. [online] Dostupné z: http://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/olomoucke-prednadrazi-jak-vypadalo-v-minulosti.html [cit. 20. června 2015].

18 Projekt für den Bau des k.k. Eisenbahn-Betriebs Directions Gebäudes in Olmütz. Archiv Českých drah v Červené, Sběrka smluv a plánů, trať 34.



11



12



13



14

Obr. 11. Olomouc (okres Olomouc), ředitelství státních drah v Olomouci bylo postaveno v roce 1895 v blízkosti Těrzské brány. (Foto: Alena Borovcová, 2015).

Obr. 12. Olomouc (okres Olomouc), nová budova ředitelství Československých státních drah z roku 1924, nároží ulice Nerudovy a Vídeňské. (Foto: Alena Borovcová, 2015)

Obr. 13. Olomouc (okres Olomouc), ředitelství státních drah detail klenáku s okřídleným kolem nad vstupem z ulice Vídeňské. (Foto: Alena Borovcová, 2015)

Obr. 14. Olomouc (okres Olomouc), jeden z řady obytných domů v ulici Polívkova při nádraží Olomouc-město. (Foto: Alena Borovcová, 2015)

Rusi. V roce 1925 byl schválen rozsáhlý projekt přestavby olomouckého železničního uzlu, který byl po etapách realizován až do počátku 2. světové války.

Osobní a nákladní přeprava byly odděleny do vlastních kolejových skupin, podélná výtopna KFNb za kolejemi osobního nádraží byla nahrazena kruhovou remízou s novou vodárnou a kotelnou, bylo zrušeno místní nádraží a kolej čelechovické trati zaústěna k pátému nástupišti, postaveno bylo nové skladiště rychloboží a hodolanský nadjezd. Severně od nádraží při ulici U podjezdu vznikl rozsáhlý areál

ál Depa kolejových vozidel. V poslední etapě projektu byla realizována ostrovní nástupiště s tunelovými podchody a rozšířena výpravní budova.¹⁹

Původně novorenesanční výpravní budova přestavěná v letech 1936–1939 podle projektu architekta Antonína Parkmana²⁰ zcela změnila architektonický výraz plochými střechami i glazovaným kabřincovým obkladem. Prostor vestibulu byl výrazně zvětšen přesunutím do přednádraží a prosvětlen svislými pásy oken. Monumentálnost vstupu s okřídleným kolem sochařky Jeleny Mandičové na vrcholu akcentují hodinové věže po stranách. Ve spojovacím prostoru mezi hodinami a vestibulem jsou vsazeny obdélné reliéfy sochaře Josefa Fialy s postavami pracujících (muž s pluhem, žena se srpem, sadařka apod.) jako evokace úrodné Hané.

Výzdoba vestibulu poškozeného v květnu 1945 byla dokončena v roce 1960. Jeho konkávní závěr zdobí sgrafitový figurální motiv tří skupin v lidových krojích a nápis „Rozkvétá kraj, má milovaná zem, když dělníci a ženci svou práci tvořivou ji vění“ Viléma Zlamala. Nad pokladnami po stranách jsou vsazeny fi-

gurální reliéfy s technickými atributy Járy Šolce.²¹

Obytné domy drážních zaměstnanců v Olomouci

Olomouc jako významný železniční uzel i sídlo ředitelství poskytovala ubytování železničním zaměstnancům. Bloky moderních bytových domů v blízkosti nádraží významně zformovaly architektonický výraz ulic Jeremenkova, Divišova a Polívkova ad.

V historii vývoje olomouckého železničního uzlu se profilují dvě výrazné stavební etapy. První z nich, prezentující období konce 60. a počátku 70. let 19. století, zastupuje autenticky

■ Poznámky

19 Technická zpráva k projektu přestavby a rozšíření hlavního nádraží v Olomouci. Trať Česká Třebová – Přerov, říjen 1924. Archiv Českých drah v Července, Sběrka smluv a plánů, trať 34, f. 9.

20 Plán adaptace a přístavby hlavního nádraží v Olomouci, výpravní budova, 1932. Dále Výpravní budova Olomouc hl. n., stav změn, půdorys, 1937. Archiv Českých drah v Července, Sběrka smluv a plánů, trať 34, f. 12.

21 KREJČÍŘÍK, M., cit. v pozn. 4.



15



16



17

Obr. 15. Olomouc (okres Olomouc), výpravní budova adaptovaná v letech 1936–1939 podle projektu architekta Antonína Parkmana, pohled z přednádraží, fotografie z roku 1940. Soukromá sbírka Mojmir Lešinského.

Obr. 16. Olomouc (okres Olomouc), výpravní budova, centrální vestibul s hodinovými věžemi po stranách, pohled z přednádraží. (Foto: Alena Borovcová, 2015)

Obr. 17. Olomouc (okres Olomouc), vestibul výpravní budovy s kazetovým stropem a sgrafity Viléma Zlamala. (Foto: Alena Borovcová, 2015)

dochovaný areál výtopy Rakouské společnosti státní dráhy s lokomotivní remízou, vodárnou a kasárnami pro zaměstnance výtopy, jehož objekty dnes patří ve stanici k nejstarším. Typizované projekty remízy a vodárny jsou nesporným hmotným dokladem produkce projekční kanceláře StEG, nejen v Olomouci, ale v rámci celé železniční sítě této společnosti.

V pořadí druhá výpravní budova vlastně spadá do obou etap. V letech 1869–1870 byla realizována v nové poloze osobního nádraží v Hodolanech jako reprezentativní stavba s novorenesanční fasádou. V historii stanice nejvýraznější stavební produkce 20. a 30. let 20. století, pro kterou byla charakteristická kombinace omítaných fasád s cihelnými prvky nebo kaštinovým obkladem, proměnila celkový vzhled výpravní. Potřeba rozšíření budovy a jejího napojení na podchod k ostrovním nástupištím nebyla řešena aditivním doplňováním přístaveb nebo dokonce demolicí. Projekt zachoval ve svém jádru původní stavbu a ve vnějším výrazu nabídl řešení, které vycházelo z utváření průčelí formovaného střední halou s hodinovými věžemi po stranách, které bylo charakteristické pro architekturu výpravních budov uzlových nádraží. V dalším vývoji lze toto řešení považovat za přechod mezi vestibulem

s dvouvěžím a následným vývojem preferujícím vícepodlažní halu v kontrapostu s vertikálou hotelu (nebo obytného domu) a prostorným přednádražím. I když lze namítat, že byl přestavbou zcela ztracen původní, historizující vzhled olomoucké výpravní, přineslo moderní architektonické pojetí, doplněné četnými výtvarnými díly v interiéru i exteriéru, také novou kvalitu. Kvalitu nazíranou a hodnocenou s časovým odstupem a v kontextu převážně individuální architektonické produkce výpravních budov 20. století.

Článek vznikl v rámci výzkumného cíle Průzkumy a prezentace architektury 19. a 20. století, financovaného z institucionální podpory Ministerstva kultury dlouhodobého koncepčního rozvoje (DKRVO) výzkumné organizace NPÚ.