

# ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ NAD ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP. 684 -



## STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM

### ZPRACOVALI:

Ing. Mgr. Jan Beránek (hlavní zpracovatel)  
Mgr. et Mgr. Jana Čevonová (archivní řešerše)  
Ing. arch. Eliška Racková, (ikonografie, archivní řešerše)  
Ing. Petr Macek, Ph.D. (zhodnocení, náměty)  
PhDr. Michal Patrný (stavební průzkum)  
Mgr. Jindřich Záhorka (stavební průzkum)  
Lucie Chotěborská (plánová příloha)  
Bc. Kamila Ungrádová (Inventarizace)  
Bc. Jana Marková (Inventarizace)  
Ing. Petr Kuneš (laboratorní analýza)  
Ing. Dagmar Michoinová, Ph.D. (laboratorní analýza)  
RNDr. Zdeněk Štaffen (petrografie)

### NPÚ, ú.p. – oddělení průzkumu

NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV – ÚSTŘEDNÍ PRACOVISŤE  
VALDŠTEJNSKÉ NÁMĚSTÍ 3, 118 01 PRAHA 1



NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV

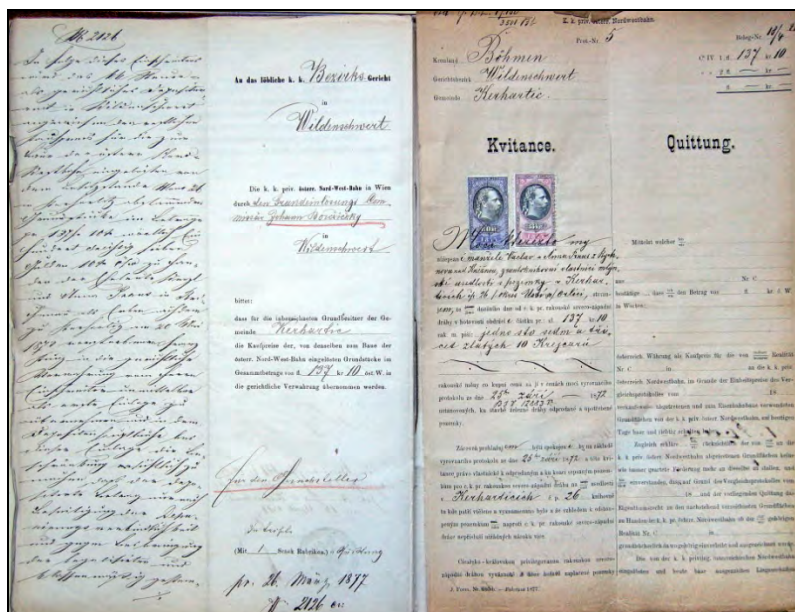
2011

# ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ NAD ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP. 684 -

REJSTŘÍKOVÉ ČÍSLO ÚSKP: 104023

## STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM

### svazek A



## I) TEXTOVÁ ČÁST

### ZPRACOVALI:

Ing. Mgr. Jan Beránek (hlavní zpracovatel)  
Mgr. et Mgr. Jana Čevonová (archivní řešerše)  
Ing. arch. Eliška Racková (ikonografie, archivní řešerše)  
Ing. Petr Macek, Ph.D. (zhodnocení, náměty)  
PhDr. Michal Patrný (stavební průzkum)  
Mgr. Jindřich Záhorka (stavební průzkum)  
Lucie Chotěborská (plánová příloha)

### NPÚ, ú.p. - ODDĚLENÍ PRŮZKUMŮ

NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV - ÚSTŘEDNÍ PRACOVIŠTĚ  
VALDŠTEJNSKÉ NÁMĚSTÍ 3, 118 01 PRAHA 1

2011

# OBSAH

## svazek A) Stavebně historický průzkum

### I. Textová část

	strana
Obsah	
I.1 Identifikační údaje	1 - 2
I.2 Anotace	3 - 5
I.3 Úvod	6 - 7
I.4 Dějiny objektu	8 - 37
I.5 Ikonografie	39 - 43
I.6 Seznam pramenů a literatury	44 - 59
I.7 Rozbor objektu	60 - 85
I.8 Stavební historie	86 - 97
I.9 Hodnocení objektu	98 - 105
I.10 Hodnotné prvky a detaily	106 - 108
I.11 Závady	109 - 113
I.12 Náměty	114 - 120

### II. Plánová a obrazová příloha

#### II.1 Historická dokumentace

II.1.1 Historické mapy a plány	35 příloh
II.1.2 Ikonografie	38 obrázků

#### II.2 Současná dokumentace

II.2.1 Fotodokumentace současného stavu	90 snímků
II.2.2 Grafické vyhodnocení průzkumu	28 plánů
Seznam plánů grafického vyhodnocení průzkumu	

## svazek B) Inventarizace uměleckořemeslných prvků a detailů

## svazek C) Protokol laboratorní analýzy

## svazek D) Petrografická analýza

## **I.1 - IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

**Předmět stavebně historického průzkumu:** výpravní budova železniční stanice

**Typ stavebně historického průzkumu:** standardní SHP spojený s inventarizací hodnotných uměleckořemeslných prvků a doplněný o dílčí průzkumy a analýzy (inventarizace prvků, technologická laboratoř, petrografie)

**Památkou od:** 27. 8. 2010

**Rejstříkové číslo památky:** 104023

**Vlastník památky:** České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha – Nové Město

**Kraj:** Pardubický

**Okres:** Ústí nad Orlicí

**Obec:** Ústí nad Orlicí

**Ulice, náměstí/umístění:** Nádražní ulice

**Katastrální území:** Ústí nad Orlicí 775274

**Číslo popisné:** 684

**Číslo parcelní:** st. 786

**Objednavatel:** Ministerstvo kultury – odbor památkové péče, Maltézské náměstí 471/1, 118 11 Praha 1 – Malá Strana

**Zhotovitel:** Národní památkový ústav, ústřední pracoviště – oddělení průzkumu, Valdštejnské náměstí 3, 118 01 Praha 1 – Malá Strana; detašované pracoviště K Starému Bubenči 4, 160 00 Praha 6

**Autorský tým:** *NPÚ*: Ing. Mgr. Jan Beránek (hlavní zpracovatel), Mgr. et Mgr. Jana Čevonová (archivní rešerše), Ing. arch. Eliška Racková (ikonografie, archivní rešerše), PhDr. Michal Patrný (stavební průzkum), Mgr. Jindřich Záhorka (stavební průzkum),

**I.1 - Identifikační údaje**

Lucie Chotěborská (plánová příloha) - všichni práce na svazku A – stavebně historický průzkum, Ing. Petr Kuneš (svazek C – laboratorní analýza), Ing. Dagmar Michoinová, Ph.D. (svazek C – laboratorní analýza) *Externisté:* Kamila Ungrádová (svazek B - inventarizace uměleckořemeslných prvků), Jana Marková (svazek B - inventarizace uměleckořemeslných prvků), RNDr. Zdeněk Štaffen (svazek D - petrografie)

**Datum provedení a zpracování průzkumu:** květen – červenec 2011

## I.2 - ANOTACE

Stavebněhistorický průzkum železniční stanice v Ústí nad Orlicí byl zpracován v měsících květnu – červenci roku 2011 oddělením průzkumu NPÚ, ú.p. na základě požadavku odboru památkové péče ministerstva kultury z jara téhož roku.

---

Systematický archivní průzkum výpravní budovy čp. 684 železniční stanice Ústí nad Orlicí v majetku Českých drah, a.s., dosud nebyl proveden. Přesto se podařilo zejména upřesnit dataci vzniku výpravní budovy a její plánové dokumentace. Byly dohledány informace o výkupech pozemků, některých stavebních povoleních a stavitelích základů stavby. Chybí však schválený projekt pro realizaci nadzemních částí budovy včetně smluv a účtů s jejich dodavateli.

K podstatnému rozšíření informací o výstavbě výpravní budovy může přispět studium fondů Rakouského státního archivu ve Vídni (Österreichisches Staatsarchiv Wien), zejména fondů Archiv der Republik a Allgemeines Verwaltungsarchiv. Kromě stavební dokumentace lze předpokládat dohledání podrobnějších údajů o činnosti stavebního ředitelství dotčené železniční společnosti, zejména údajů o činnosti architekta Rudolfa Freye. Údaje o mladší stavební historii budovy může obsahovat dosud nezpracovaný a proto nepřístupný fond Okresního úřadu Ústí nad Orlicí, údaje z jednání o umístění stavby rovněž nezpracovaný fond Obce Kerhartice nad Orlicí, uložené v SOkA Ústí nad Orlicí.

---

Přípravy ke stavbě železniční trati ve směru Ústí nad Orlicí – Kyšperk – Lichkov – Mittelwalde (a dále směr Kladsko) započaly již v rámci mírových jednání po prusko – rakouské válce, v letech 1866 – 67. Tato nová trať se připojovala ke starší trati Olomouc – Praha (zprovozněné již roku 1845) právě v Ústí nad Orlicí, a to západně od města. Protože starší ústecké nádraží (zvané dnes „zastávka“) leželo jižně od městského jádra, mimo tuto křižovatku, vyvstala nutnost vybudovat novou nádražní budovu, západně od města (již na katastru obce Kerhartice); jejím úkolem bylo obsluhovat obě tyto trati, náležící různým společnostem – ÖNWB (Rakouská severozápadní dráha) a StEG (Státní severní dráha). Z tohoto důvodu bylo nádraží vybudováno jako „ostrovní“, oboustranné.

Výstavba železničního spodku v úseku Ústí nad Orlicí – Kyšperk byla zahájena již roku 1871, přičemž se počítalo s dokončením v roce 1873. Již v tomto roce práce na

## I.2 - Anotace

výstavbě nového nádraží výrazně pokročily. V květnu roku 1874 byla trať uváděna jako dokončená z 99% – s výjimkou stanice Ústí nad Orlicí. Jisté je, že 2. 10. 1874 byly všechny budovy postaveny a provoz byl započat 5. 10.

Celá výpravní budova pochází z tohoto období, přičemž mladší stavební úpravy na ní změnilly jen málo. To se týká i jejího vnitřku, s dosud čitelným původním rozvrhem.

---

Nádražní budova se rozkládá na západním okraji katastru města Ústí nad Orlicí, odlehle od samotného centra města. Kromě samotné staniční budovy nádraží je v bezprostřední blízkosti rozmístěno ještě několik budov různého účelu související s nádražním provozem. Tyto budovy však nejsou součástí kulturní památky a tudíž nebyly součástí stavebně historického průzkumu a nejsou proto ani zahrnuty v tomto elaborátu. Samotná nádražní budova stojí na obdélném pozemku mezi dvěma kolejišti ve směru východ – západ. Rozkládá se na půdorysu písmene H a tvoří ji dvě příčná křídla, západní jednopatrové a východní dvoupatrové. Tyto budovy spojuje užší podélné přízemní křídlo obsahující na jižní i severní straně krytá nástupiště (severní Pražské, jižní Letohradské). Všechny budovy jsou zastřešeny sedlovými střechami velmi nízkého sklonu. Obě příčná křídla jsou částečně podsklepena. Hlavní přístupové východní křídlo je rizalitem otočeno ke komunikaci směřující od města. Zadní západní křídlo je řešeno jako jednopatrové v osovém zákrytu za vstupním křídlem.

---

Stylově typicky řešená výpravní budova Rudolfa Freye z roku 1874 zohledňuje funkčně i kompozičně atypickou „ostrovní“ urbanistickou situaci určenou dvojicí z boku přiléhajících železničních tratí. Objekt má zejména v rámci exteriéru zachovánu řadu dobových znaků i hodnotných detailů, které umožňují názornou představu o řešení železničních staveb ve třetí čtvrtině 19. století. Lze konstatovat, že výpravní budova nádraží v Ústí nad Orlicí dokládá podobu řady dnes již bohužel nedochovaných významných staveb tohoto typu, které zcela zásadně formovaly své okolí, a v dané době byly jedním z rozhodujících znaků dramaticky se měnící doby spojené s dopravním rozvojem.

---

Samotný objekt je doprovázen několika hodnotnými provozními budovami vytvářejícími odpovídající prostředí i zázemí hlavního objektu, jejichž ochrana by byla rovněž žádoucí.

## **I.2 - Anotace**

Základní přístup v péči o tuto kulturní památku by se měl vztahovat k podobě nádraží po jeho dokončení v roce 1874, který je navíc doložen poměrně bohatým plánovým i obrazovým materiálem z doby výstavby. Mladší zásahy jsou až na několik výjimek spíše rušivým doplňkem výchozí neoslohové stavby.

V rámci urbanistického řešení se zřejmě stává problémem střetu této historické památky s plánovaným novým řešením průběhu kolejíště. Společně s řadou dalších odborníků se však domníváme, že zachování původní výpravní budovy a zejména její zpřístupnění je nezbytné, zároveň však nesporně reálné.

Zásadní úvahy pro zásahy zejména v interiéru objektu se však musí odvíjet od koncepce nového využití. To lze nepochybně realizovat v řadě rovin – od funkčního využití stavby v rámci modernizovaného nádraží na straně jedné – až pro určitou formu expozice. Uvedená volba se pak logicky projeví v míře úprav, případných lokálních rekonstrukcí apod.



## I.3 - ÚVOD

Stavebně historický průzkum železniční stanice v Ústí nad Orlicí byl zpracován v měsících květnu – červenci roku 2011 oddělením průzkumu NPÚ, ú.p. na základě požadavku odboru památkové péče ministerstva kultury z jara téhož roku, přičemž pro tento účel byla ministerstvem poskytnuta účelová dotace 150.000,- Kč, z níž byly hrazeny materiální náklady na laboratorní rozborů na barevnost, petrografii a analýzu omítky, prováděné v technologické laboratoři NPÚ, externě zadané geodetické zaměření zkoumaného objektu a mzdové náklady na externí zpracování inventarizace uměleckořemeslných prvků a detailů. Prostředky byly poskytnuty na sklonku dubna, takže formálně průzkum započal v květnu tohoto roku.

Provedením zadaného úkolu pověřilo vedení NPÚ oddělení průzkumu ústředního pracoviště, s tím, že formálně úkol započne dnem poskytnutí dotace, k čemuž došlo na sklonku dubna. Na provedení průzkumu byla stanovena tříměsíční lhůta (květen – červenec). Avšak již v předstihu v průběhu dubna byl sestaven zpracovatelský tým a rozděleny úkoly a započalo se pracovat na archivní rešerši. V průběhu plnění průzkumu se ukázalo, že ani započatí archivního bádání v předstihu nebylo dostačující pro poznání a prostudování mnoha značně rozptýlených fondů (k této problematice viz úvod kapitoly I.4 Dějiny objektu).

Základ celého elaborátu tvoří svaz vlastního stavebně historického průzkumu (A). Jako další samostatné svazky jsou přiloženy inventarizace uměleckořemeslných prvků a detailů (B), protokol laboratorních výsledků (C) a samostatně provedená petrografie (D).

Průzkum byl koncipován jako nedestruktivní, standardní, tj. bez provádění sondáží. Odběry vzorků pro laboratorní analýzu barevnosti, skladby omítky a petrografie provedli pracovníci technologické laboratoře NPÚ, přičemž petrografie byla zpracována externě (svazek D jako příloha průzkumu). Odebrané vzorky poskytly cenné vstupní informace o původní barevnosti objektu a proměnách při mladších opravách. Nečetné odběry však nemohou verifikovat historickou barevnost v ploše fasády. Elaborát laboratorních výsledků byl s ohledem na specifičnost výstupů volen jako samostatná příloha celého průzkumu (svazek C – laboratorní analýza).

### I.3 - Úvod

Samostatně provedená inventarizace (svazek B) měla za úkol shromáždit základní informace o četnosti a kvalitě uměleckořemeslných prvků a detailů, jichž se zejména ve stavbách vzniklých v období historismů nachází celá řada. Jsou to právě tyto prvky, které spolu se stavebními konstrukcemi tvoří památkovou podstatu objektu. Z tohoto důvodu bylo důležité poznat typologii, distribuci, kvalitu i stav zachování prvků.

V době provádění průzkumu byl objekt výpravní budovy využíván jen částečně. Podstatnou část přízemí zabírají prostory spojené s funkcí drážního provozu a restaurační zařízení. Další jsou pak pronajaty k různým jiným účelům, což způsobovalo neustálé potíže s jejich zpřístupněním, prozkoumáním a dokumentováním. Některé prostory se přes opakovanou snahu nepodařilo zhlédnout a provést alespoň základní fotografickou dokumentaci. Oproti tomu jsou patra i podkrovní části obou křídel budovy zcela vyklizeny, přičemž nenastal vážnější problém s jejich zpřístupněním a možností řádně je zkoumat a dokumentovat.

Z hlediska zachování památky je objekt v relativně dobrém stavebně-technickém stavu, bez zjevných statických narušení. Problematičtější je otázka absence údržby v patrech objektu, stav fasády a také celé řady uměleckořemeslných prvků. Jako potencionální ohrožení původních prvků výzdoby středního přízemního křídla se jeví stav krytiny, resp. zjevné stopy po zatékání.

## I.4 - DĚJINY OBJEKTU

Systematický archivní průzkum výpravní budovy čp. 684 železniční stanice Ústí nad Orlicí v majetku Českých drah, a.s., dosud nebyl proveden. Existující studie se proto opírají o stručné údaje publikované k výstavbě železniční tratě z Ústí nad Orlicí do Letohradu,<sup>1</sup> při níž budova vznikla. Většina u nás dostupných pramenů se týká výstavby či rekonstrukce kolejišť nebo vedlejších budov železniční stanice Ústí nad Orlicí. Výpravní budova je uváděna pouze výjimečně. Nedostatečně jsou v prozkoumaných materiálech doloženy i pozdější stavební úpravy. Přesto se podařilo zejména upřesnit dataci vzniku výpravní budovy a její plánové dokumentace. Byly dohledány informace o výkupech pozemků, některých stavebních povoleních a stavitelích základů stavby. Chybí schválený projekt pro realizaci nadzemních částí budovy včetně smluv a účtů s jejich dodavateli.

Trat' postavila železniční společnost Rakouská severozápadní dráha<sup>2</sup> v první polovině 70. let 19. století a rozhodující dokumenty schvalovaly příslušné rakousko-uherské úřady sídlící ve Vídni. Při spisové rozluce s Rakousko-Uherskem po roce 1918 byly z Vídně předány vybrané spisy a plány převážně počínaje teprve 90. lety 19. století. Dokumentace z jednoho z nejdůležitějších fondů pro studium stavebních záležitostí železnic, fondu Generální inspekce rakouských drah bývalé c. k. generální inspekce rakouských železnic (pomocný orgán c. k. ministerstva obchodu, od roku 1856 dohlížela nad projekty drah na území tehdejšího Rakousko-Uherska), byla předána dokumentace mladší roku 1888. Starší materiály zůstaly uloženy ve Vídni.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Historie železniční trati Ústí nad Orlicí – Letohrad je podrobně zpracovaná v knize S. Hendrycha. – Stanislav Hendrych, *Stopou dějin železnic v Podorlicku*, Hradec Králové 1987. Další literatura viz přehledný seznam v knize M. Krejčířka – Mojmír Krejčířik, *Česká nádraží (Architektura a stavební vývoj) II*, Litoměřice 2005, s. 295-926.

<sup>2</sup> Literatury k dějinám železnic a železničních tratí Rakouské severozápadní dráhy – Österreichische Nordwestbahn [dále jen ÖNWB] existuje poměrně mnoho, přehledný seznam viz Krejčířik (pozn. 1).

<sup>3</sup> Za podnětnou konzultaci, cenné informace o archivních fondech a sbírkách týkajících se železničních záležitostí a upozornění na důležité publikace děkuji Zdeňku Hrdinovi. Srov. dále Miroslav Kunt, Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním, in: *Paginae historiae. Sborník Národního archivu* 4, Praha 1996, s. 227-262. – Miroslav Kunt – Tomáš Kalina, Rakousko – Vídeň, 14.-16.10.2002, in: Výroční zpráva Státního ústředního archivu v Praze za rok 2002, *Národní archiv*, <http://www.nacr.cz/sua/vz/mezinaro/kunt02.htm>, vyhledáno 5. 4. 2011. – Miroslav Kunt, Zpráva ze služební cesty, Rakousko, 5.10.-10.10.2003, in: Výroční zpráva Státního ústředního archivu v Praze za rok 2003, *Národní archiv*, <http://www.nacr.cz/sua/vz/mezinaro/2003/kunt.htm>, vyhledáno 5. 4. 2011.

#### I.4 - Dějiny objektu

Přístupné fondy a sbírky našich archivů a jiných institucí obsahují pouze malou část spisové a plánové dokumentace k nejstarším dějinám stavby. Jejich rozsah kromě výše uvedeného ovlivnily časté přesuny dokumentace v důsledku četných změn správy majetku.<sup>4</sup> Plán zkoumané výpravní budovy v Ústí nad Orlicí publikovaný M. Krejčíříkem v roce 2005 z archivu tehdejší Správy budov Správy dopravní cesty Českých drah, a.s., v Chocni<sup>5</sup> nebyl v současnosti nalezen a podle sdělení stávající Regionální správy majetku Českých drah, a.s., v Hradci Králové nebyla dohledána žádná stavební dokumentace týkající se budovy. Důležité informace a historickou plánovou dokumentaci obsahují album vzorových listů Rakouské severozápadní dráhy a Sběrka stavební dokumentace ŘSD HK, uložené v Archivu GŘ Českých drah, a.s. (dále jen AČD). Podstatné údaje jsou čerpány zejména z fondu Ředitelství pro tratě Severozápadní dráhy a fondu Ředitelství pro tratě bývalé Společnosti státní dráhy Vídeň, další z fondu Českého místodržitelství a z fondu Generální inspekce rakouských drah, všechny uloženy v Národním archivu v Praze (dále jen NA). S ohledem na uspořádání fondů NA týkajících se železničních záležitostí, z nichž ve většině podstatných jsou spisy řazeny v numericko-chronologických řadách a nelze proto vyloučit, že s postupným zpracováváním fondů budou zjištěny další informace. Průzkum v přístupných fondech Státního okresního archivu (dále jen SOKA) Ústí nad Orlicí a v archivu Stavebního úřadu Městského úřadu (dále jen MÚ) Ústí nad Orlicí provedla Eliška Racková. Zejména v archivu Stavebního úřadu MÚ a částečně ve fondu Archivu města Ústí nad Orlicí jsou podchyceny některé drobné úpravy, případně alespoň zaznamenány popisy stavu budovy z průběhu druhé poloviny 20. století.<sup>6</sup>

K podstatnému rozšíření informací o výstavbě výpravní budovy může přispět studium fondů Rakouského státního archivu ve Vídni (Österreichisches Staatsarchiv Wien), zejména fondů Archiv der Republik a Allgemeines Verwaltungsarchiv.<sup>7</sup> Kromě stavební dokumentace lze předpokládat dohledání podrobnějších údajů o činnosti stavebního ředitelství dotčené železniční společnosti, zejména údajů o činnosti architekta

---

<sup>4</sup> Ludmila Jaurys Kolmanová – Zdeněk Hrdina, *Ředitelství státních drah Hradec Králové ŘSD HK (1852)1919-1949(1952). Číslo pomůcky: HK E-4, F-S* (nepublikovaný inventář), České dráhy, a.s. – generální ředitelství, Praha 2009.

<sup>5</sup> Krejčířík (pozn. 2). – Za informaci o uložení plánu budovy publikovaném v této knize a upozornění na alba plánů Rakouské severozápadní dráhy [dále jen ONWB] s plány výpravní budovy v Archivu GŘ Českých drah a.s. [dále jen AČD] děkuji Mojžířovi Krejčíříkovi.

<sup>6</sup> Ve Státním okresním archivu [dále jen SOKA] Ústí nad Orlicí byly prozkoumány ještě fondy Okresní zastupitelstvo Ústí nad Orlicí a fond Okresní úřad Lanškroun, ovšem bezvysledně.

<sup>7</sup> Kunt – Kalina (pozn. 2). – Kunt, Zpráva... (pozn. 2).

#### I.4 - Dějiny objektu

Rudolfa Freye. (Návštěva vídeňského státního archivu přesahovala jak časové tak finanční možnosti této práce.) Údaje o mladší stavební historii budovy může obsahovat dosud nezpracovaný a proto nepřístupný fond Okresního úřadu Ústí nad Orlicí, údaje z jednání o umístění stavby rovněž nezpracovaný fond Obce Kerhartice nad Orlicí, uložené v SOkA Ústí nad Orlicí.

Publikované výroční zprávy společnosti Rakouské severozápadní dráhy jsou z hlediska výstavby konkrétních úseků trati či železničních stanice velice stručné. Vesměs obsahují pouze celkové souhrny nákladů na stavbu jednotlivých tras. Informace o jménech architektů budov a dodavatelích stavebních prací zcela chybí. Stejně je tomu v doprovodné propagační publikaci vydané společností pro Světovou výstavu ve Vídni v roce 1873. Kromě stručného vysvětlení důvodů umístění stanice v Ústí nad Orlicí na dnešním místě, západně od města, spočívá její přínos v popisu obecných principů projektování nádražních budov společnosti, které ovlivnily jejich uspořádání a výsledný vzhled. Zdrojem některých historických dat týkajících se ústeckého nového nádraží je úřední věstník *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der Oesterreichisch-ungarischen Monarchie*. K ústecké výpravní budově neexistuje samostatná publikace. Dosavadní literatura či nepublikované studie se budovou a její architekturou zabývají jen výjimečně. V důsledku absence archivní rešerše odvozují rok vzniku stavby od data zprovoznění železniční trati Ústí nad Orlicí – Letohrad 5. října 1874. Na základě již zmíněného plánu budovy publikovaného M. Krejčíříkem (2005) je její autorství připisováno architektu Rudolfovi Freyovi.<sup>8</sup>

**Ikonografická dokumentace zpracovaná Eliškou Rackovou je pojednána samostatně v následující kapitole I.5 - Ikonografie.**

---

<sup>8</sup> Krejčířík (pozn. 1), s. 70-71. – Michal Zlámaný, heslo železniční stanice Ústí nad Orlicí, *Registr stavebních děl – ČVUT v Praze, Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze*, <http://registr.cvut/>, vyhledáno 2. 6. 2011. – Národní památkový ústav, ústřední pracoviště [dále jen NPÚ-ÚP], odbor evidence, dokumentace a informačních systémů [dále jen EDIS], kartotéka ÚSKP, rejstř. č. ÚSKP 104023, čj. NPÚ-302/3048/2008 z 24. 4. 2008, Jana Čevonová, Návrh na prohlášení za kulturní památku: nádraží v Ústí nad Orlicí – staniční budova čp. 684. – Ibidem, čj. NPÚ-302/3094/2008 z 24. 4. 2008, Michal Zlámaný, Vyjádření k Návrhu na prohlášení za kulturní památku: Nádraží v Ústí nad Orlicí čp. 684. – Jana Čevonová, Nahnutý osud výpravní budovy, *Realit XV.*, 2008, č. 9, s. 54-55.

#### I.4 - Dějiny objektu

##### 1870 – 1872

Železniční stanice Ústí nad Orlicí, tzv. nové nádraží, vznikla spolu s výpravní (přijímací, staniční) budovou čp. 684 v souvislosti s budováním tratě soukromé společnosti Rakouská severozápadní dráha – Österreichische Nordwestbahn (dále jen ÖNWB). Trať směřovala z Ústí nad Orlicí (Wildenschwert) přes Kyšperk (Geiersberg, dnešní Letohrad) k hranici říše s Pruskem u kladského Mazilesí (Mittelwalde, dnešní Międzyzylesie). Zde se měla napojit na pruskou železniční síť a umožnit přímé železniční spojení Vídně s Vratislaví, resp. pobaltskými přístavy. Jak poukázal F. Musil (2009), nová železniční stanice v Ústí nad Orlicí tak byla východiskem „...*tehdy význačné mezinárodní tratě, nikoliv lokálky do Kyšperka (...), jak bývá často uváděno podle dnešního stavu.*“<sup>9</sup> K železničnímu spojení Ústí nad Orlicí s Pruskem v oblasti Kladska se Rakouské císařství, od roku 1867 Rakousko-Uhersko, zavázalo při mírových jednáních v letech 1866 – 1867 po prohrané prusko-rakouské válce.<sup>10</sup>

Společnost ÖNWB zahájila v zimě na přelomu let 1869 a 1870 první přípravy na stavbu tzv. doplňovací sítě (*Ergänzungsnetz*) svých tratí (sít' „B“) – na rozdíl od starší sítě společnosti, zprovozněné v roce 1871, zvané hlavní, stará, garantovaná nebo sít' „A“ (hlavní trať staré sítě vedla z Vídně přes Znojmo, Havlíčkův Brod, Kolín a Nymburk do Mladé Boleslavi). V květnu 1870 pak ÖNWB započala se zpracováváním prvních předběžných studií trati Wildenschwert – Mittelwalde.<sup>11</sup> Doplňující sít' měla prodloužit dosavadní trať z Nymburka přes Děčín k pruským hranicím a umožnit přímé spojení Vídně s Berlínem. Současně plánované spojení Vídně s Vratislaví počítalo kromě trasy z Ústí nad Orlicí do Mezilesí také s traťovým úsekem z Ústí nad Orlicí přes Litomyšl do Hlinska k odbočné trati staré sítě společnosti z Havlíčkova Brodu do Pardubic.

<sup>9</sup> František Musil, *Železnice a Ústí nad Orlicí, Vlastivěsné listy Pardubického kraje* 2009, č. 2. – Bericht des Verwaltungsrathes der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn, in: *Protokoll der ausserordentlichen General-Versammlung der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn, abgehalten zu Wien am 15. Mai 1871*, Wien 1871, příl. 2., s. 2: „...*Die Wildenschwerter Linie endlich mit ihren zwei Verbindungen in der Richtung nach Wien über Deutschbrod und in der Richtung nach Prag über Chlumetz bringt Glatzische und oberschlesische Steinkohlen in den Verkehr, deren Reichthum im Verein mit den obenerwähnten Braunkohlen des Erzgebirgbeckens ausreichen wird, dem so riesig gesteigerten Kohlenverbrauch mehr als zu genügen, und hierdurch die allgemeine Produktion und den Transport zu heben; die Wildenschwerter Linie eröffnet uns zugleich eine neue directe Verbindung mit Breslau und den Ostseehäfen.*“

<sup>10</sup> Hendrych (pozn. 1), zvl. s. 52-53. – Musil (pozn. 9).

<sup>11</sup> Geschäfts-Bericht des Verwaltungsrathes der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für das Jahr 1874, in: *Potokoll der sechsten (ordentlichen) General-Versammlung der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, abgehalten zu Wien am 25. Juni 1875*, Wien 1875, s. 7.

#### I.4 - Dějiny objektu

V koncesi pro doplňovací síť, kterou společnost ÖNWB získala 25. června 1870<sup>12</sup>, se zavázala vybudovat trať:

- ... a) Z Nymburka k říšské hranici u Děčína, s odbočkou do Prahy (v Lysé nad Labem);
- b) od říšské hranice u Dolní Lipky na vhodné místo brněnsko-pražské dráhy u Ústí nad Orlicí (Wildenschwert)
- c) z místa v bodu b uvedené linie k ÖNWB u Chlumce (trať Chlumeck nad Cidlinou – Letohrad);
- d) z vhodného místa v bodě b) uvedené linie k vhodnému bodu pardubicko-havlíčkobrodské linie ÖNWB (trať Ústí nad Orlicí – Hlinsko).<sup>13</sup>

Koncese pro stavbu trati obsahovala podmínku započít stavbu do tří měsíců, tj. do 25. září 1870.<sup>14</sup> Na podzim téhož roku předložila ÖNWB c. k. ministerstvu obchodu detailní projekt pro traťový úsek Wildenschwert – Geiersberg. Podle nařízení ministerstva č. 21278 z 5. listopadu 1870 byl v principu přezkoumán a schválen.<sup>15</sup> C. k. místodržitelství v Praze nařídilo proto uspořádat technicko-vojenskou prohlídku plánované tratě, která se uskutečnila již ve dnech 14. a 15. listopadu 1870.<sup>16</sup>

Stavební povolení č. 24025 z 8. března 1871 pro traťový úsek mezi Ústím nad Orlicí a Letohradem udělilo c. k. ministerstvo obchodu na základě blíže nespecifikovaného projektu.<sup>17</sup> Podle S. Hendrycha v knize *Stopou dějin železnic v Podorlicku* (1987) měly být práce na trati zahájeny 15. téhož měsíce 1871.<sup>18</sup>

---

<sup>12</sup> Protokoll... (pozn.9).

<sup>13</sup> Historisch-statistischer Bericht über die Entstehung und Entwicklung der Oesterreichischen Nordwestbahn, in: *Bricht über den Bau und den Bestand der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn mit Bezug auf die im eigenen Pavillon ausgestellten Gegenstände, Pläne und statistischen Ausweise (Fortschritts-Medaille für Gruppe XIII. und XVIII.)*, Wien 1873 (Wiener Weltausstellung 1873. Gruppe XIII. und XVIII.) [dále jen *Bericht...*], s. 70-71.

<sup>14</sup> *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampschiffahrt der oesterreichisch-ungarischen Monarchie* XII 15. 2. 1873, č. 19, s. 173. – S. Hendrych bez odkazu zmiňuje s toutéž podmínkou udělení stavebního povolení pro trať z Ústí nad Orlicí k říšské hranici z 3. 9. 1870 s povinností započít stavbu do 3. 12. 1870 – Hendrych (pozn. 1), s. 63.

<sup>15</sup> Národní archiv [dále jen NA], fond České místodržitelství I (1856 – 1883) [dále jen ČM I], inv. č. 4869, sign. 38/9/1/31, kart. 2069, č. 21278 z 5. 11. 1870.

<sup>16</sup> *Ibidem*, č. 12346 z 17. 11. 1870.

<sup>17</sup> *Ibidem*, č. 785 z 21. 2. 1872. – *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampschiffahrt der oesterreichisch-ungarischen Monarchie* [dále jen *Centralblatt...*] XII, 15. 2. 1873, č. 19, s. 173.

<sup>18</sup> Hendrych (pozn. 1), s. 64, pozn. 29 na s. 246.

#### I.4 - Dějiny objektu

Výstavba doplňovací sítě byla od června 1872 prováděna ve vlastní režii společnosti. Na rozdíl od hlavní sítě, pro jejíž realizaci uzavřela ÖNWB v roce 1869 a 1870 generální smlouvy se stavebním podnikatelem Georgem Bucherem. Jeho firma nazvaná „Generální stavební podnikatelství (*Generalbauunternehmung*) ÖNWB“ „...s funkcí vyššího dodavatele stavby“ měla, jak uvedl M. Krejčířík (1991), „...na základě projektových podkladů a rozpočtů dodaných dráhou zadávat jednotlivé stavební úseky formou veřejné soutěže stavebním podnikatelům, dohlížet na provádění prací a vést účetnictví. Generální podnikatelství odpovídalo stavebnímu řediteli Hellwagovi za provedení veškerých stavebních prací ve sjednaných termínech i v předepsané kvalitě a za nepřekročení rozpočtových nákladů“.<sup>19</sup>

Smlouvu č. 321 o zbudování železničního spodku (*Unterbau*) v úseku Wildenschwert – Geiersberg proto ještě 31. srpna 1871 uzavíral subdodavatel stavby Josef Tetřev z Ústí nad Orlicí s Georgem Bucherem. Smluvní termín dokončení stavby byl stanoven na 1. července 1873. Ve smlouvě (dochované ve dvou vyhotoveních) odkazované plánové přílohy („...*Situations-, Normal- und Detailpläne*“) nejsou u smlouvy založeny.<sup>20</sup> Lze předpokládat, že se v případě umístění stanice Ústí nad Orlicí nelišily od níže uvedeného situačního plánu ze stejné doby.

V Ústí nad Orlicí již v té době existovala olomoucko-pražská trať rovněž soukromé železniční společnosti c. k. Společnosti státní dráhy – k. k. Staatseisenbahn Gesellschaft (dále jen StEG; původně Severní státní dráha) zprovozněná v roce 1845, s nádražím na jižní straně města. Nová železniční stanice Ústí nad Orlicí společnosti ÖNWB byla situována v linii olomoucko-pražské trati západně od města, v katastru tehdy samostatné obce Kerhartice nad Orlicí, při jižním úpatí Kubincova kopce. Podle schematického situačního plánu z roku 1871 s návrhem budoucího nádraží v zmiňované lokalitě [plán 1 – II.1.1.3] byla před definitivním určením její polohy zvažována varianta umístit ji

---

<sup>19</sup> Geschäfts-Bericht des Verwaltungsrathes der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für das Jahr 1871, in: *Protokoll...* (pozn. 9), s. 2. – *Centralblatt...* (pozn. 17). – Historisch-statistischer Bericht... (pozn. 13), s. 80. – Geschäfts-Bericht des Verwaltungsrathes der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für das Jahr 1874, in: *Protokoll der sechsten (ordentlichen) General-Versammlung der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, abgehalten zu Wien am 25. Juni 1875*, Wien 1875, s. 8. – Mojmir Krejčířík, *Po stopách našich železnic*, Praha 1991 (Knihovna techniky a technologie železniční dopravy), s. 101.

<sup>20</sup> Archiv GŘ Českých drah, a.s. [dále jen AČD], Sběrka stavební dokumentace ŘSD HK [dále jen Sb SDHK], inv. č. 797, sign. XVI-10b, kart. 206, č. 321. – Ibidem, inv. č. 801, sign. XVI-10f, kart. 207, č. 321.



#### I.4 - Dějiny objektu

samostatně, mimo linii trati společnosti StEG. V situačním plánu označeném razítkem „*Generalbauunternehmung des Ergänzungsnetzes der Österr. Nordwestbahn*“ je severozápadně od města na pravém břehu Tiché Orlice, pod severovýchodním úpatím Kubincova kopce, v linii plánované trati do Letohradu, tužkou dokreslena plocha stanice s nápisem „*altes Projct*“.<sup>21</sup>

Existenci neprovedeného projektu pro polohu nádraží, odlišnou od stávající, uvádí bez udání pramene J. Vorel (1984). Projekt se měl týkat nejen „...výstavby stanice, ale i celé trati až do Mezilesí“. Předpokládal „...postavit z hlavní trati dvě odbočení na Kyšperk, a to od České Třebové v místech starého nádraží a od Prahy v místech dnešního nového nádraží. Kolejiště nové stanice mělo začínat v místě spojení těchto kolejí. Mělo ležet na území dnešní spodní části města a sahát až na louky za Ústím. Odtud měla trať pokračovat dále na Kyšperk.“<sup>22</sup>

Stručné vysvětlení definitivního umístění nové stanice je uvedeno v doprovodné publikaci společnosti ÖNWB pro Světovou výstavu ve Vídni *Bricht über den Bau und den Bestand der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn mit Bezug auf die im eigenen Pavillon ausgestellten Gegenstände, Pläne und statistischen Ausweise* (1873): *Novou dráhu nebylo lze vyústit ve stávající stanici Ústí nad Orlicí (Station Wildenschwert) patřící StEG kvůli její těsnosti a nezpůsobivosti k rozšíření – „...wegen Beschränktheit und Unerweiterungsfähigkeit“, proto muselo být naplánováno nové nádraží, ležící mezi vlaky obou drah. Dalším argumentem pro vybranou variantu bylo předpokládané pokračování trati do Hlinska: Nové, pro obě dráhy společné nádraží Ústí nad Orlicí leží stranou existující stanice a vyústění Třebovského potoka do Orlice a je situováno tak, že lze snadno provést prodloužení linie Letohrad – Ústí nad Orlicí („Geiersberg – Wildenschwert“) ve směru přes Litomyšl a Hlinsko k připojení na již provozovanou havlíčkobrodsko-pardubickou linii ÖNWB.*<sup>23</sup> Na jiném místě se mluví o úplném přeložení dosavadní ústecké

<sup>21</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, č. 509 z 20. 9. 1871.

<sup>22</sup> Jiří Vorel, Dějiny železnice Letohrad – Ústí nad Orlicí, in: Idem (ed.), *110 let železniční trati Letohrad – Ústí nad Orlicí*, Letohrad 1984, s. 3-16, zvl. s. 5.

<sup>23</sup> Historisch-statistischer Bericht... (pozn. 13), s. 80.

#### I.4 - Dějiny objektu

stanice – „...*gänzliche Verlegung einer Station, wie in Wildenschwert.*“<sup>24</sup> (Stavba z Ústí nad Orlicí do Hlinska byla o rok později odložena, k její realizaci nakonec nedošlo.<sup>25</sup>)

Výpravní budova definitivně situované nové železniční stanice Ústí nad Orlicí byla tedy od počátku projektovaná jako společná pro dvě drážní společnosti, ÖNWB a StEG. V situačním plánu stanice z roku 1872 [plán 2 – II.1.1.4]<sup>26</sup> došlo oproti výše zmíněnému plánu z roku 1871 k mírnému posunutí výpravní budovy západním směrem. Schematicky zakreslená budova má obdélný půdorys. Situovaná je podélně mezi kolejišti trati společnosti StEG na jižní a budoucí trati společnosti ÖNWB na severní straně.

Tento situační plán, resp. jeho další pare, byl pravděpodobně součástí projektu nového nádraží u Ústí nad Orlicí předloženého ve stejném roce ke schválení c. k. ministerstvu obchodu („...*Projektspläne mit der projektirten neuen Bahnhofsanlage nächst Wildenschwert, welche im Gemeindegebiete Kerhartiz gelegen ist*“). Následně se 19. srpna 1872 uskutečnila (dle nařízení c. k. ministerstva obchodu z 13. srpna a c. k. místodržitelství v Praze z 16. srpna 1872) politická prohlídka.<sup>27</sup> (Projednávalo bylo zejména přemostění Tiché Orlice včetně příjezdové cesty k nové stanici.) Na základě protokolu z této prohlídky z 19. srpna 1872<sup>28</sup> pak c. k. ministerstvo obchodu udělilo předloženému projektu 26. září 1872 stavební povolení (č. 24468/71).<sup>29</sup>

Zároveň ÖNWB přistoupila k vykupování pozemků pro stavbu dráhy. Převod většiny z nich, nacházejících se v katastrálním území obce Kerhartice, byl podle dochovaných výkupních elaborátů dohodnut zejména v září 1872 a v dubnu 1873.<sup>30</sup>

<sup>24</sup> Ibidem, s. 94.

<sup>25</sup> *Protokoll der zweiten (ordentlichen) General-Versammlung der Actionäre der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, abgehalten zu Wien am 27. Juni 1872, Wien 1872.* – Stanislav Hendrych, *Stopou dějin železnic v Podorlicku*, Hradec Králové 1987, s. 239.

<sup>26</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, č. 11084 z roku 1872.

<sup>27</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 800, sign. XVI-10e, kart. 208, č. 10081/72. – NA, fond ČMI, inv. č. 4869, sign. 38/9/1/31, kart. č. 2069, č. 5482 z 19. 8. 1872. – Ibidem č. 10081. – NA, fond Ředitelství pro tratě bývalé Společnosti státní dráhy Vídeň [dále jen ŘSSD/R], inv. č. 64, kart. 18, sign. Cah. 3a/43. – NA, fond Ředitelství pro tratě Severozápadní dráhy [dále jen ŘSD/R], inv. č. 99, kart. 312, č. 10081 z 21. 8. 1872.

<sup>28</sup> Ibidem.

<sup>29</sup> NA, fond ŘSSD/R, kart. 18, sign. Cah. 3a/43. – Ibidem, kart. 357, č. 20779.

<sup>30</sup> Srov. výkupní elaboráty – AČD Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205.

#### I.4 - Dějiny objektu

Ve stejné době zahájily konkurenční společnosti ÖNWB a StEG zdlouhavá jednání o budoucím společném provozu nové stanice. Společnost StEG zvažovala, zda na nové nádraží přesune odbavování cestujících pro svou linii nebo zda tuto službu bude nadále poskytovat na svém ústeckém nádraží.<sup>31</sup> V související korespondenci společností se v říjnu 1872 poprvé objevuje zmínka o existenci kresebné dokumentace týkající se výpravní budovy nového nádraží. 27. října 1872 zaslala společnost ÖNWEB generálnímu ředitelství StEG situační plán stanice společně se skicou přijímací budovy – „...*Situationsplan und die Skizze für das Aufnahmsgebäude den gemeinschaftlichen Station Wildenschwert...*“.<sup>32</sup>

### 1873

Pozemky pro novou výpravní budovu (původně louka, později stavební parcela č. 43 /35/ a zřejmě část pastviny parcelní číslo 33c), v katastrálním území obce Kerhartice nad Orlicí, koupila ÖNWB od společnosti StEG. K závěrečnému vypořádání vlastnictví došlo uzavřením smlouvy č. 88463/10415 z 2. dubna 1879 [geometrický plán 7]<sup>33</sup>, po dokončení nádraží.

Definitivní vyúčtování z 31. ledna 1877 uvádí pod položkou č. 26 („*Staatseisenbahn*“) mj. pozemek č. 72/24 (*im Plan für die Bahnanstalt*), 43 Bau (35) (*im Cataster*), ..., 14 Klfr. přepsáno na 20, 5 (*fl.*) 01 (*kr.*) ..., a pozemek č. 72/25 (*im Plan für die Bahnanstalt*), 33c (*im Cataster*), ..., 1093 Klfr. přepsáno na 1357, 116 *fl.* 65 *kr.* .... Jiné pare „definitivního vyúčtování“ z 31. ledna 1877 uvádí pod položkou 26 („*Staatseisenbahn*“) mj. pozemky: ... *Nachterhang* doplněno *Wiese (Eingelöstes Object)*, ..., další záznam je shodný s předchozím účtem,<sup>34</sup> stejně jako údaje ve smlouvě z 2. dubna 1879: „*Vertrag welcher im Nachhange zu dem §. 2 des am 30. September 1874 / 10 Jänner 1877 abgeschlossenen Vertrags zwischen der k. k. priv. österr. Staatseisenbahngesellschaft und der k. k. priv. österr. Nordwestbahn aus Anlass des Baues der Station Neu-Wildenschwert rücksichtlich der Vertheilung der hiezu verwendeten Grundflächen abgeschlossen worden ist, wi folgt: §. 1. – 1. die Grundflächen, welche die kk. priv. österr.*

<sup>31</sup> NA, fond ŘSD/R, inv. č. 100, kart. 313, č. 16580 z 28. 6. 1872, č. 7551 z 27. 10. 1872, č. 5384 z 6. 3. 1873, č. 4959 z 15. 3. 1973.

<sup>32</sup> NA, fond ŘSD/R, inv. č. 100, kart. 313, č. 7551 z 27. 10. 1872, č. 109086 z 2. 11. 1872, č. 14481 z 28. 11. 1872.

<sup>33</sup> AČD Sb SDHK, inv. č. 795, sign. XVI-9, kart. 205, smlouva č. 88463/10415/78 z 2. 4. 1879, č. 1226/79.

<sup>34</sup> AČD Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, definitivní vyúčtování z 31. 1. 1877 (celkový účet za pozemky v katastrálním území obce Kerhartice), dvě pare.

#### I.4 - Dějiny objektu

*Staats-Eisenbahn-Gesellschaft der k. k. priv. österr. Nordwestbahn gegen Zahlung der Selbstkosten in des Eigenthum übergeben hat, bestehen aus nachstehenden Parzellentheilen: a. In der Gemeinde Kerhartitz.“ ...Katastral Parzellen N: ...33c, Weise, 1357°, 4881 m2, 116 fl. 65 kr., ..., Bau Parc. 43 (:35:), Wiese, 20°, 72 m2, 5 fl. 1 kr.*<sup>35</sup>  
(Území stanice včetně pozemku výpravní budovy bylo později rozhodnutím zemského správního výboru ze dne 17. února 1919 připojeno ke katastrálnímu území obce Ústí nad Orlicí, resp. kvůli sporům s obcí Kerhartice rozhodnutím Zemského soudu civilního v Praze z 10. srpna 1927, včetně změny čísla pozemku pod výpravní budovou, tehdy čp. 55, z 50 na č. 786.<sup>36</sup>)

25. února 1873 uzavřela společnost ÖNWB smlouvu č. 685 o výstavbě železničního spodku (*Unterbau*) se stavebním podnikatelem Františkem Bonkou z Ústí nad Orlicí, a to pro 3,186 km dlouhý úsek z Kerhartic (stanice Ústí nad Orlicí) do Dolních Libchav (Niederlichwe) trasy Ústí nad Orlicí – Letohrad. Termín dokončení byl stanoven na 2. prosince 1873 a zároveň s hrubou stavbou tělesa dráhy měl Franz Bonka do 1. září 1873 provést první vyštěrkování a základy nádraží tak, aby mohlo být započato se stavbou železničního svršku (*Oberbau*).<sup>37</sup> Plány stavby nejsou ke smlouvě přiloženy.

Franz Bonka převzal započatou stavbu po výše zmíněném Josefu Tetřevovi, který snad již provedl část terénních úprav budoucího ústeckého nádraží. V konečném vyúčtování zrealizovaných prací č. 3438 z prosince roku 1874 a ledna roku 1875 na stavbě železničního spodku v úseku Kerhartice – Dolní Libchavy (na základě smlouvy z 25. února 1873 č. 685 a nedohledaného dodatku č. 3039 z roku 1874) je podepsán stavební podnikatel Johann Tetřev (viz dále).<sup>38</sup> Z dopisu z 5. února 1874 adresovaném stavebnímu ředitelství ÖNWB ve Vídni je patrné, že jejich stavební podniky byly provázány. Za stavební podnikatele „*Jos. & Joh. Tetřev & Fr. Bonka*“ jejich zmocněný zástupce Johann Tetřev žádá z důvodu přesídlení (odkud kam neuvádí) stavebního oddělení ÖNWB č. „(X)VIII Wildenschwert“ ředitelství ÖNWB o zasílání následných splátek pro „*Josef*

<sup>35</sup> AČD Sb SDHK, inv. č. 795, sign. XVI-9, kart. 205, smlouva č. 88463/10415/78 z 2. 4. 1879, č. 1226/79.

<sup>36</sup> SOkA Ústí nad Orlicí, fond Archiv města [dále jen AM] Ústí nad Orlicí, inv. č. 1261, kart. 258, čj. 803 z 27. 1. 1921, fol. 57. – Ibidem, čj. 905 žel. z 10. 8. 1927, fol. 39.

<sup>37</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 797, sign. XVI-10b, kart. 206, č. 685 z 25. 2. 1873.

<sup>38</sup> Ibidem, č. 3438/74

#### I.4 - Dějiny objektu

Tetřev, Josef Johann Tetřev, Franz Bonka & Johann Tetřev“ na adresu „Johann Tetřev in Wildenschwert“.<sup>39</sup>

Závěrečnému vyúčtování spodní stavby předcházela finální přehled objemu zrealizovaných prací č. 14115 z 15. prosince 1874 schválený Rudolfem Freyem a potvrzený Johannem Tetřevem. Vyplývá z něho, že další práce na základech nové výpravní budovy spočívaly v jejich hydroizolaci („*Chaussierungsarbeiten der Station Wildenschwert a. Grunbau. Beim Aufnahmsgebäude Nordwestbahnseite ... Staatsbahnseite ...*“), vyštěrkování tlučeným štěrkem („*Beschotterung mit Schlägelschotter*“) a lámaným štěrkem („*Beschotterung mit Grunbeschotter*“).<sup>40</sup> Zmíněné závěrečné vyúčtování č. 3438 pro úsek Kerhartice – Dolní Libchavy zahrnuje v účtu z 20. února 1875 zemní a výkopové práce pro přípravu plochy nového nádraží Ústí nad Orlicí – „...*Ausführung des Stationsplanumes in der Station Wildenschwert...*“ [plány 12 a 13 – II.1.1.14 a II.1.1.15].<sup>41</sup>

Podle pravidelně publikovaného přehledu postupu stavebních prací na rakousko-uherských železnicích v úředním věstníku *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der Oesterreichisch-ungarischen Monarchie* z 2. září 1873 za druhé čtvrtletí roku 1873 zemní práce na nádraží v Ústí nad Orlicí významně pokročily: „*Die Erdarbeiten am Bahnhofe Wildenschwert haben bedeutende Fortschritte gemacht.*“<sup>42</sup> Mezi obvyklým procentuálním vyjádřením hotových částí jednotlivých úseků tratí je takto podrobný údaj méně obvyklý.

Na stavbu budov (*Hochbau*) všech tří železničních stanic trati z Ústí nad Orlicí do Letohradu předložil nabídku Josef Tetřev. Od společnosti ÖNWB nakonec získal zakázku na pozemní stavby nádraží v Letohradě a nádraží Dolní Dobrouči (Liebenthal).<sup>43</sup> Na schůzce konané 30. ledna 1873 ve Vídni ohledně ceny těchto staveb argumentoval tím, že mu nebylo přiděleno provedení budov ve stanici Ústí nad Orlicí. Domníval se totiž,

<sup>39</sup> Ibidem, č. 2938/74.

<sup>40</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 796, sign. XVI-10a, kart. 206, č. 14115, potvrzení objemu zrealizovaných prací, výkaz „V.9. *Bettung und Beschotterung*“ z 15. 12. 1874.

<sup>41</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 797, sign. XVI-10b, kart. 206, č. 3438/74, účet „V.I. *Erdarbeiten, Anpflanzungen*“ z 20. 2. 1875.

<sup>42</sup> *Centralblatt...* XII, 2. 9. 1873, č. 98, s. 858.

<sup>43</sup> AČD -... viz 006 č. kol775

#### I.4 - Dějiny objektu

že mu tento podnik přinese vyšší zisky – „..., weil ihm die in seinem Offerte gleichfalls berücksichtigte Station Wildenschwert nicht übergeben wurde, während er glaubte, an dieser grösseren Station durch ihre günstigere Lage an der Bahn, einen grösseren Verdienst zu machen...“. K tomu přítomný inspektor stavebního ředitelství ÖNWB architekt Rudolf Frey konstatoval, že stavební práce na budovách v Ústí nad Orlicí by mohly začít mnohem později než stavby v Dolní Dobrouči a Letohradě, že by bylo třeba podstatně větších dodávek kamene a cihel ..., že řemeslnické práce pro Ústí nad Orlicí by musely být prováděny v Letohradě a dokonce i v Praze, zkrátka, že by okolnosti stanice Ústí nad Orlicí byly nesrovnatelně složitější, než v Dolní Dobrouči a Letohradě a, že újma způsobená nezískáním zakázky v Ústí nad Orlicí by pro podnikatele byla ulehčením a ne škodou – „...dass es Herrn Tetřev sehr wohl bekannt sein müsse, dass die Hochbauarbeiten in Wildenschwert noch viel später als die zu Liebenthal und Geyersberg begonnen können, dass die Steine und die Ziegel eine bedeutend grössern Zufuhr als in genannten Stationen hätten, dass die Handwerkerarbeiten für Wildenschwert in Geyersberg und sogar in Prag gemacht worden müssten, kurz, dass die Verhältnisse der Station Wildenschwert ungleich schwieriger seien, als die von Liebenthal und Geyersberg und, dass den Entgang von Wildenschwert für den Unternehmer eine Erleichterung und kein Schaden sei.“<sup>44</sup>

Ve zmiňované publikaci k vídeňské Světové výstavě (1873) společnost ÖNWB mimo jiné popisuje způsob provádění svých staveb včetně organizace prací. Pro výstavbu obou sítí fungovalo samostatné oddělení – stavební ředitelství.

Stavební ředitelství vedl od počátku projektování staré sítě ÖNWB v roce 1868 stavební ředitel, železniční inženýr Wilhelm Hellwag, který o rok dříve dokončil trať tyrolské Brennerbahn.<sup>45</sup> Helwagovým zástupcem byl vrchní inspektor, inženýr Eduard Gerlich, zároveň vedl sekci pro stavbu železničního spodku a výkup pozemků. Sekci pozemních staveb vedl od počátku inspektor, architekt Carl Schlimp. V roce 1873 ho ve funkci nahradil architekt Rudolf Frey, od roku 1873 uváděný jako inspektor. Wilhelm Hellwag, Eduard Gerlich a Rudolf Frey jsou v uvedených funkcích naposledy zmíněni k roku 1874, v následujícím roce bylo stavební ředitelství změněno na oddělení

<sup>44</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 787, sign. XVI-1, kart. 2017, č. 1936 z 30. 1. 1873.

<sup>45</sup> Historisch-statistischer Bericht... (pozn. 13), s. 9.

#### I.4 - Dějiny objektu

pro stavbu a udržování dráhy generálního ředitelství ÖNWB. (Wilhelm Hellwag a Eduard Gerlich stavěli od roku 1875 trať Gothardbahn spojující Itálii se Švýcarskem.) Vedoucím stavebního oddělení č. XVIII Wildenschwert je v roce 1870 a 1872 uváděn vrchní inženýr Josef Christ,<sup>46</sup> v roce 1873<sup>47</sup> je ve stejné funkci zmiňován vrchní inženýr Julius Christ.

Tvořivé a organizační schopnosti stavebního ředitele ÖNWB Wilhelma Hellwaga vyzdvihl I. Konta (1888). Na základě Hellwagova podnětu a pod jeho vedením byly pro urychlení výstavby vytvářeny normálie (vzorové listy, typové projekty) ÖNWB, čímž na podle I. Konta *na dlouhou dobu poskytl nejlepší předlohy pro všechny stavby železničního spodku, svršku, mostů a železničních budov, které měly inspirovat i jiné drážní společnosti.*<sup>48</sup> Jak dále poukázal I. Konta, W. Hellwag rovněž připravil jasný a přehledný systém účtování a kontroly velice rozsáhlé stavební činnosti s komplikovanou organizací dodavatelů.<sup>49</sup> Pro většinu opakujících se činností byly připraveny předtištěné formuláře. Součástí stavební smlouvy, do níž byly při podpisu v podstatě doplněny jen údaje o dodavateli a termíny prací, byl tištěný „sešit podmínek pro zadávání stavebních prací“ („*Bedingnisheft für die Vergebung von Bauarbeiten*“<sup>50</sup>), který vedle všeobecných podmínek doplňujících smlouvu obsahoval požadavky na všechny druhy prací týkající se příslušné smlouvy včetně požadavků na použité materiály. Příklady poskytují stavební smlouvy ÖNWB citované na jiném místě této práce, z nich v souvislosti s ústeckou výpravní budovu zejména smlouva ÖNWB s Josefem Tetřevem a Johanem Tetřevem o postavení o něco málo starších budov nádraží v Dolní Dobrouči a Letohradě. Přílohou smlouvy byly kromě sešitu podmínek normálie, podrobná předběžná kalkulace nákladů a přehled splátek.<sup>51</sup>

<sup>46</sup> Ignaz Kohn, *Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-ungarischen Monarchie [Eisenbahn-Jahrbuch...]* II, Wien 1869, s. 330. – Idem, *Eisenbahn-Jahrbuch...* III, Wien 1870, s. 338. – Idem, *Eisenbahn-Jahrbuch...* IV, Wien 1871, s. 379-381. – Idem, *Eisenbahn-Jahrbuch...* V, Wien 1872, s. 380-381. – Idem, *Eisenbahn-Jahrbuch...* VI, Wien 1873, s. 309-310. – Idem, *Eisenbahn-Jahrbuch...* VII, Wien 1874, s. 255-256. – Idem, *Eisenbahn-Jahrbuch...* VIII, Wien 1875, s. 294-295. – Idem, *Eisenbahn-Jahrbuch...* IX, Wien 1876, s. 356-357.

<sup>47</sup> NA, fond ČM I, inv. č. 4869, sign. 38/9/1/31, kart. 2069, č. 15162 z 6. 2. 1873.

<sup>48</sup> Ignaz Konta, *Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs vom Jahre 1867 zur Gegenwart*, in: *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie I/II*, Wien – Teschen – Leipzig, 1888, s. 1-426, zvl. s. 58. – Srov. Krejčířfk (pozn. 19), zvl. s. 101 an.

<sup>49</sup> Konta (pozn. 48).

<sup>50</sup> ETH-Bibliothek Zürich, Wissenschaftliche Sammlungen, sign. Rar8979q, K. k. priv. österreichische Nord-West-Bahn, *Bedingnisheft für Vergebung vo Bauarbeiten*, nedat. – Obdobné tištěné sešity podmínek měla i např. Franz Joseph-Orientbahn.

<sup>51</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 787, sign. XVI-1, kart. 201.

#### I.4 - Dějiny objektu

Podle vlastní charakteristiky ve zprávě k vídeňské výstavě budovala společnost pozemní stavby své dráhy *s maximálním zřetelem na všechny potřeby provozu dráhy, rozhodující pro jejich uspořádání byla účelnost a teprve na druhém místě byly zohledněny estetické požadavky, avšak s vyloučením veškeré opulence* („...mit Ausschluss aller Opulenz, ...“).<sup>52</sup>

Použitý stavební materiál závisel na místních možnostech. Kromě dolnorakouských byly na dalších úsecích hlavní trati společnosti *sokly, parapety, ostění dveří a oken a pásy (Gurten) obvykle zhotoveny téměř výhradně z kamene dostupného na daném místě, a to žuly, ostatní zdivo bylo postaveno z cihel. Kde nebylo použítí cihel pro režné zdivo (Rohbau) vhodné, tam byly užity pouze na lizény, římsy atd. a ostatní zdivo bylo omítnuto; pouze v nemnoha případech byly fasády omítnuty zcela, i v takovém případě však byly sokl a parapety zhotoveny z kamene. ... Každá pozemní stavba měla být postavena právě tak rychle jako solidně a rozsáhlé uplatnění režných staveb umožňovalo udržovat tyto stavby stále v dobrém stavu...*<sup>53</sup>

Přijímací budovy (*Aufnahmsgebäude*) pro hlavní síť ÖNWB popisuje následovně: *Velikost a uspořádání přijímací budovy byla závislá na dané lokalitě. Mezilehlé stanice byly zpravidla vybaveny budovou IV. třídy, její přesné uspořádání však mohlo variovat na základě místních potřeb. Hlavní rozdíl se zakládal na poptávce po restauračních prostorech. Společnost se držela pravidla, že kromě ranních-, poledních- a večerních stanic („...Frühstücks-, Mittags- und Abenstationen...“) budou restaurace pouze ve stanicích s odbočnými tratěmi nebo takových mezilehlých stanicích, které jsou vzdálené od obce .... Přijímací budovy měly sloužit především osobní a zavazadlové přepravě a výkonu provozních agend, k čemuž bylo přihlédnuto v uspořádání jejich půdorysu, teprve na druhém místě obsahovaly také byty pro zaměstnance dráhy. Podle toho se v přízemí nacházela vstupní hala s výdejem jízdenek a příjmem zavazadel. Velikost tohoto prostoru se ovšem řídila výhradně velikostí a významem stanice. ... Z vstupní haly se člověk dostal buď přímo, nebo prostřednictvím krátkého, dostatečně širokého pohodlného průchodu do čekárny a restaurace. Tyto prostory byly vysoké a světlé a každý z nich měl jeden přímý východ na nástupiště. Ve větších stanicích byly pro I. a II. třídu před čekárnami. ...*

<sup>52</sup> Historisch-statistischer Bericht... (pozn. 13), s. 46.

<sup>53</sup> Ibidem, s. 47.



#### I.4 - Dějiny objektu

Všechny veřejnosti přístupné prostory byly vybaveny jednoduše a s ohledem na své určení. Stěny byly, z důvodu ochrany před poškozením, opatřeny až do výše parapetů dřevěným táflováním, horní část stěn a podhledy byly vymalovány voskovými (Wachsfarben), podle významu stanice s větší či menší jednoduchostí, někdy byly vytapetovány mapami železnic.<sup>54</sup>

Provedení budov doplňující sítě (*Ergänzungsnetz*), pro jejichž provádění a zařízení se staly základem stejné principy a obecně stejné typy, jako u dokončené sítě, je popsána následovně: *Stavební materiál byl na celé trati doplňující sítě docela stejný, protože byl všude po ruce dobrý a pěkný pískovec. Na málo místech byli odkázáni ... na výlučně cihelné zdivo. ... Četné profesní práce byly prováděny místními řemeslníky dotčených stanic. Z důvodu mnoha přípojek, při nichž byly zohledňovány různorodé okolnosti a zájmy, byla však často porušena určitá uniformita, což se projevilo zejména velkou rozmanitostí přijímacích budov. Nádraží umístěná v kolejišti (*Inselbahnhöfe*) se kromě Ústí objevila ve Vysočanech a Všetatech, z nichž budova ve Vysočanech byla ... přístupná tunelem pod nádražím, ve Všetatech a Ústí byl příchod z čelní strany budovy. Přijímací budovy větších rozměrů a všechny v přípojných stanicích byly na straně dráhy opatřeny verandami.*<sup>55</sup>

#### 1874

V přehledu stavebních prací v *Centralblatt für Eisenbahnen...* z 2. dubna 1874 za měsíc leden 1874 je pro trať Wildenschwert – Reichsgrenze uvedeno, že stavby jsou – až na dokončení stanice Ústí nad Orlicí – hotovy: „...(*bis auf die Vollendung der Station Wildenschwert*) fertigt.“<sup>56</sup> Na konci I. čtvrtletí roku 1874 bylo v úseku Wildenschwert – Geiersberg dokončeno 97% stavby železničního spodku, 98% stavby svršku a 99% pozemních staveb.<sup>57</sup> Za květen 1874 je celá trať Wildenschwert – Reichsgrenze uváděna hotová z 99%, opět však až na dokončení stanice Ústí nad Orlicí: „...*Unter-, Ober- und Hochbau je 99 pCt. (bis auf die Vollendung der Station Wildenschwert ... fertig).*“<sup>58</sup>

<sup>54</sup> Ibidem, s. 47-48.

<sup>55</sup> Ibidem, s. 94.

<sup>56</sup> *Centralblatt...* XIII, 2. 4. 1874, č. 36, s. 298.

<sup>57</sup> Ibidem, 4. 7. 1874, č. 71, s. 616.

<sup>58</sup> Ibidem, 16. 7. 1874, č. 76.

#### I.4 - Dějiny objektu

Projekt výpravní budovy nové železniční stanice v Ústí nad Orlicí schválen v květnu 1874. 23. března 1874 předložila společnost ÖNWB c. k. generální inspekci rakouských drah blíže neznámou projektovou dokumentaci – kolejový plán přípojně stanice Ústí nad Orlicí spolu s plánem výpravní budovy.<sup>59</sup> Dopisem č. 1751 z 28. května 1874, došlým správní radě ÖNWB pod č. 10776/74, stavební oddělení generální inspekce tyto plány schválilo a jedno pare – opatřené schvalovací doložkou – v příloze tohoto rozhodnutí vrátilo společnosti: „...*Geleiseplan der Anschlussstation Wildenschwert sowie der Plan des Aufnahmsgebäudes daselbst, werden hiemit genehmigt und folgt im Pare dieser Pläne mit der Signirungsklausel versehen im Anschlusse zurück.*“<sup>60</sup> (Inspekce zároveň ÖNWB vyzvala, aby pokud možno co nejdříve ukončila spory se společností StEG dohodou o společném provozu v této stanici, k níž nakonec došlo 30. září 1874 /1976?/<sup>61</sup>)

Jednou z předloh pro schválený projekt byl pravděpodobně situační plán stanice z roku 1874 [plán 3 – II.1.1.6].<sup>62</sup> Zobrazuje okótovaný schematický půdorys výpravní budovy situované jako na starších plánech podélně mezi kolejišti obou drah. Sestává z podélné, 23 m dlouhé budovy, lemované souběžně s kolejemi 5 m širokými peróny. Na východní straně je zakončena 12,5 m, na západní straně 9 m širokým příčným křídlem. Šířka obou křídel je 21 m. Před hlavní průčelí východního křídla vystupuje mělký rizalit. Patrně ze stejné doby je schematictější situační plán úseku trati s oběma ústeckými nádražími, podepsaný Rudolfem Freyem [plán 4 – II.1.1.7].<sup>63</sup>

Nejstarší dohledané plány výpravní budovy v Ústí nad Orlicí jsou součástí alba litografií normálií – vzorových listů či typových projektů – budov doplňující sítě

<sup>59</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 800, sign. XVI-10e, kart. 208, složka „Protokoly“, č. 1751 z 28. 5. 1874..

<sup>60</sup> Ibidem, č. 1751 z 28. 5. 1874.

<sup>61</sup> AČD, Sb SDHK, kart. č. 207, inv. č. 801, složka „Kyšperk-Ústí n./Orl.“, spisová kniha, č. 2527/77. uvedeno datum smlouvy 30. 9. 1874, stejně tak je smlouva mezi ÖNWB a StEG ohledně zřízení staveb a dopravy ve společné stanici Ústí nad Orlicí datovaná v pomocné kartotéce uložené ve fondu Ministerstva železnic I, Praha, v NA pod označením „arch. č. 5/I/1 St.E.G.“ – smlouva nebyla v rámci zpracování této studie prohlédnuta. Na stejné datum odkazuje smlouva o vypořádání vlastnictví pozemků stanice z 2. 4. 1879 – AČD Sb SDHK, kart 205, inv. č. 795, č. 1226 z 2. 4. 1879. V mladších dokumentech, včetně služebního řádu schváleného v roce 1892, je uváděno datum 1876. – AČD, Sb SDHK, kart. 205, inv. č. 794, č. 4290. – AČD, Sb SDHK, kart. 205, inv. č. 794, č. 5565/92.

<sup>62</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, č. 10776/74.

<sup>63</sup> Ibidem, č. 13675/74.

#### I.4 - Dějiny objektu

společnosti ÖNWB, uloženého v Archivu GŘ Českých drah a.s.<sup>64</sup> Obsahuje 5 nedatovaných plánů budovy – litografií (vytištěných v litografickém ústavu J. Josta ve Vídni), značených na kameni *Ausgefertigt der Architect/Architekt R. Frey, Geprüft u./und genehmigt der Baudirector W. Hellwag* a nadepsaných *Gemeinschaftliche Aufnahmsgebäude in Wildenschwert*.

Vzorový list č. 5 obsahuje – půdorys přízemí, půdorys 1. a 2. patra východního křídla, půdorys 1. patra západního křídla [plán 5 – II.1.1.8] (v dalším pare se dochoval ve fondech NA – viz dále)<sup>65</sup>; list č. 5 A – východní pohled, západní pohled, severní pohled [plán 6 – II.1.1.9]<sup>66</sup>; list č. 5 B – podélný řez (severní pohled), podélný řez jižní částí východního křídla (severní pohled), půdorys sklepů a základů, půdorys podkroví východního křídla [plán 7 – II.1.1.10]<sup>67</sup>; list č. 5 C – příčný řez východní částí středního křídla (východní pohled), příčný řez západní částí středního křídla (východní pohled), příčný řez východní částí středního křídla (západní pohled), příčný řez západním křídlem (východní pohled) [plán 8 – II.1.1.11-12]<sup>68</sup>; list č. 5 D – půdorys konstrukce trámových stropů přízemí východního křídla, půdorys konstrukce trámových stropů 1. patra východního křídla, půdorys konstrukce trámových stropů východního křídla, půdorys konstrukce krovu východního křídla [plán 9 – II.1.1.13]<sup>69</sup>. V půdorysu přízemí na listu č. 5 jsou v dnešní místnosti č. 127 v západním křídle budovy dodatečně červeným perem dokreslena kamna či sporák.

Půdorysy, řezy a konstrukce stropů a krovu jsou okótované, v půdorysech je uvedeno funkční využití místností. Rozměry půdorysu přízemí budovy na listu č. 5 jsou shodné s rozměry budovy na výše uvedeném plánu z roku 1874, souvisejícím se schváleným projektem z 28. května 1874.

---

<sup>64</sup> AČD, album plánů staničních budov Rakouské severozápadní dráhy, nedat., označení „ÖNWB – normálie, budovy“ [dále jen „ÖNWB – normálie, budovy“], fol. 29-33. – Sběrka vzorových listů budov týkající se zkoumané železniční sítě je rovněž uložena ve sbírkách knihovny vysoké školy technické v Curychu (ETH-Bibliothek Zürich, Wissenschaftliche Sammlungen, Oesterreichische Nord-Westbahn Normalien).

<sup>65</sup> Ibidem, fol. 29. – Další pare listu č. 5 viz NA, fond ŘSSD/R, kart. 327, č. 24094 II, č. 6709/B a 25607/V z 13. 10. 1909.

<sup>66</sup> AČD, „ÖNWB – normálie, budovy“, fol. 30.

<sup>67</sup> Ibidem, fol. 31.

<sup>68</sup> Ibidem, fol. 32.

<sup>69</sup> Ibidem, fol. 33.

#### I.4 - Dějiny objektu

Vzorový list publikovaný [plán 10] M. Krejčíříkem (2005) se liší od předchozích výškovým formátem, nápisy jsou shodné.<sup>70</sup> Nese označení 5 A a obsahuje východní pohled, západní pohled, severní pohled (shodné s výše uvedeným listem 5 A z AČD) a půdorys přízemí budovy – kromě absence vyznačení rovin řezů je shodný s litografií půdorysu na výše uvedeném listu č. 5.

Podle životopisu Wilhelma Hellwaga (1959) byly vzorové listy ÖNWB (*Eisenbahnbaunormalien*) vzniklé v letech 1868 – 1875 vydány v roce 1876.<sup>71</sup> M. Krejčířík (2005) publikovaný plán datoval rokem 1874. Litografie či předlohy pro ně však mohly vzniknout i před tímto datem. Již několikrát zmiňovaná publikace pro Světovou výstavu, konanou ve Vídni od 1. května do 2. listopadu 1873, s předmluvou z května 1873, obsahuje v úvodní části kompletní katalog exponátů vystavených společností ve vlastním pavilonu. Mezi nimi jsou pod katalogovými čísly 58 a) a 58 c) v sekci budov uvedeny i plány – perspektiva a půdorys – výpravní budovy v Ústí nad Orlicí, jejich podoba není známa:

„...C. *Hochbau*. ... 58. a) *Anschlussbahnhof Všetat (Wildenschwert) Perspective*.

b) „ „ *Grundriss von Všetat*.

c) „ „ „ „ *Wildenschwert*. ...“<sup>72</sup>

Obsah, byť zřejmě neúplného alba v archivu Českých a normálií přiložených ke smlouvě na stavbu budov nádraží v Dolní Dobrouči a Letohradě naznačuje, že v oblasti pozemních staveb byly vzorové listy ve smyslu typových projektů používány zejména pro méně významné staniční budovy a pro vedlejší budovy nádraží. K uvedené smlouvě jsou přiloženy: vzorový list pro výpravní budovu III. třídy v Lysé na Labem (list č. 7) s studnu, Rudolfem Freyem navržené vzorové listy pro vedlejší budovu I. třídy (list č.26), pro perón a rampy (list č. 22) a vodárnu (listy č. 50 a 51). Podle seznamu příloh měla smlouva obsahovat ještě listy č. 7 A (pohledy a řezy výpravní budovou III třídy), list č. 14 (výpravní budova IV. třídy – zastávka), list č. 49 (toalety pro zaměstnance pro nádraží I a II. třídy), list č. 67 (zásobník na vodu – „*Hausbrunnen*“), list č. 19 (dřevěné skladiště zboží pro nádraží II. třídy), list č. 20 (totéž pro nádraží III. třídy), list č. 42 (vodárna pro nádraží II. třídy), list č. 33 (dvoukolejná remíza pro lokomotivy), list č. 29

<sup>70</sup> Krejčířík (pozn. 1), s. 71.

<sup>71</sup> Heslo Hellwag, Konrad Wilhelm, in: *Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950* 2, Wien 1959, s. 266-267, zvl. s. 267.

#### I.4 - Dějiny objektu

(dvanáctimetrová točna), list č. 44 (skladiště uhlí pro nádraží II., III. a IV. třídy a jednoduchý strážní domek s vedlejší budovou), list č. 46 (dvojitý strážní domek se dvěma byty pro jeho zaměstnance), list č. 45 (dvojitý strážní domek s bytem ostražky a druhým pro dozorce dráhy).<sup>73</sup> Pro velkou část výpravních budov v uzlových stanicích byl zpracován samostatný projekt založený na ověřeném funkčním uspořádání. Vzorové listy č. 6 a 6 A pro výpravní budovu nádraží doplňující sítě ÖNWB v Tišicích (Všetatech), na obdobném trojkřídlém půdorysu jako je ústecká budova, neobsahuje půdorysy, pohledy ani řezy středního křídla, neboť – jak uvádí text pod nápisem – mělo být shodné se středním křídlem ústecké budovy, na jejíž vzorový list odkazuje „*Wartsäle und Restauration wie in Wildenschwert. (Bl. 5.)*“.<sup>74</sup>

Popsané plány ústecké výpravní budovy vypracoval architekt Rudolf Frey, o jehož osobě je dosud známo jen velmi málo. Jak bylo uvedeno výše, v letech 1873 – 1874 vedl sekci pozemních staveb stavebního ředitelství ÖNWB. V rámci své činnosti hlavního architekta společnosti ÖNWB je podepsán – kromě již zmíněných – pod plány následujících budov doplňující sítě ÖNWB z dostupného alba normálií: list č. B 2 A (dům pro zaměstnance ve Vídni), list č. 8 (výpravní budova III. třídy – pod nadpisem doplněno perem „*Melnik, Adler-Kosteletz*“), list č. 9 C (výpravní budova IV. třídy B, fasáda pro nádraží v Žamberku), list bez č. s půdorysem stanice v Lichkově, list č. 11, 11 A (s plány na rozšíření výpravní budovy ve stanici Hradec Králové), list č. 58 (kotelna pro nádraží v Děčíně – „*Heizhausleitung*“), list č. 34 (ubytovna pro obsluhu vlaků pro nádraží v Nymburku), list č. 36 (kancelářská budova pro dopravní službu pro nádraží v Praze), listy č. 1, 1 B, 1 C (výpravní budova nádraží v Děčíně), list bez č. s plánem zastávky v Ústí nad Labem.<sup>75</sup>

---

<sup>72</sup> Katalog der auf der Weltausstellung 1873 im Pavillon der Oesterr. Nordwestbahn exponirten Objecte, in: *Bericht...* (pozn. 13), s. VIII.

<sup>73</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 787, sign. XVI-1, kart. 201.

<sup>74</sup> AČD, „ÖNWB – normálie, budovy“.

<sup>75</sup> AČD album normálií.

#### I.4 - Dějiny objektu

Rudolf Frey postavil pro ÖNWB v roce 1873 ve Vídni bytovou kolonii (Wien XXI, Koloniestrasse /Großjedlersdorf 2/, Nr. 32-48).<sup>76</sup> Nádraží v Děčíně vzniklo podle jeho plánů v letech 1873 – 1874 (stavební povolení vydáno 1. května 1873, stavba dokončena 4. října 1874).<sup>77</sup> V letech 1879 – 1883 byla podle jeho projektu ve Vídni postavena obří hala jatek (Rinderhalle, Wien III, Viehmarktgasse 5, Zentralviehmarkt und Fleischzentrum St. Marx) s progresivní železnou konstrukcí provedenou Guido Zampisem.<sup>78</sup> V roce 1882 byla podle jeho projektu obnovena původní dřevěná divácká tribuna vídeňského dostihového spolku (Wien II, Prater, Krieau), a zřízena při ní císařská lóže, v letech 1912 – 1913 byly nahrazeny novostavbou.<sup>79</sup>

Dokončení trasy z Ústí nad Orlicí do Letohradu bylo naplánováno na podzim roku 1874. Zpráva o stavebních pracích v *Centralblatt für Eisenbahnen...* z 8. září 1874 za druhé čtvrtletí roku 1874 uvádí úsek Wildenschwert – Geiersberg z 99% dokončený s poznámkou, že práce na tomto úseku jsou z velké části dokončeny a současné práce se omezují na sousední stavby nádraží Ústí nad Orlicí ... – „Die Arbeiten auf dieser Strecke sind zum grossen Theile vollendet und beschränken sich die gegenwärtigen Arbeiten auf die Nachbauten des Bahnhofes Wildenschwert und mindere Nachtragsarbeiten.“<sup>80</sup> Podle zprávy z 29. září 1874 byl shodný úsek trati v červenci téhož roku až na nádraží Ústí nad Orlicí hotov: „... (bis auf Bahnhof Wildenschwert ... fertig)“.<sup>81</sup>

Nařízením c. k. ministerstva obchodu č. 30387 z 18. září 1874 byla na 2. října 1874 svolána technicko-politická prohlídka dokončovaného traťového úseku Wildenschwert – Geiersberg. Protokol z prohlídky podává stručnou informaci o stavu budov – *byly zcela*

<sup>76</sup> Wolfgang Czerny – Ingrid Kastel – Ulrike Kirner-Mühlbacher et al., *Die Kunstdenkmäler Österreichs*. Wien X. bis XIX. und XXI. bis XXIII. Bezirk, Wien 1996, s. 638 (Dehio-Hanbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs).

<sup>77</sup> Rudolf Frey, Der Grenzbahnhof Tetschen der österr. Nordwestbahn, in: *Allgemeine Bauzeitung*, roč. 41, Wien 1876, s. 42-44, tab. 36-42.

<sup>78</sup> Guido Zampis, Die eisernen Hallen-Constructionen des neuen Wiener Central-Schlachtvieh-Marktes, in: *Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins*, roč. XXXV, Wien 1883, s. 84-97, tab. 14-16, zvl. s. 84, 97. – Friedrich Achleitner, *Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Ein Führer in vier Bänden III/1*, Wien: 1.-12. Bezirk, Salzburg – Wien 1990, s. 144. – Wolfgang Czerny – Robert Keil – Andreas Lehne et al., *Die Kunstdenkmäler Österreichs*. Wien II. bis IX. und XX. Bezirk, Wien 1993, s. 98 (Dehio-Hanbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs.), s. 98. – Denkmalpflege und Denkmalforschung – Berichte der zentralen Abteilungen des Bundesdenkmalamtes, *Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege* LXII, 2008, č. 2/3, s. zvl s. 499.

<sup>79</sup> Manfred Wehdorn – Ute Georgeacopol-Winischhofer, Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich. Wien – Niederösterreich – Burgenland I, Wien – Köln – Graz 1984, s. 22.

<sup>80</sup> *Centralblatt...* XIII, 8. 9. 1874, č. 98, s. 836.

<sup>81</sup> *Ibidem*, 29. 9. 1874, č. 106, s. 903.

#### I.4 - Dějiny objektu

*postaveny a prostory nutné pro provoz dráhy připraveny – „Die Hochbauten sind zur Ganze hergestellt. Die für den Betrieb nötigen Lokalitäten sind eingerichtet“.* Nové nádraží v Ústí nad Orlicí – Kerharticích mělo být výhledově nazváno „*Neu-Wildenschwert*“,<sup>82</sup> jak je v pozdějších dokumentech skutečně nazýváno. Později se označuje podle své tranzitní funkce – „Ústí nad Orlicí transito/trans./trs.“; tzv. staré nádraží se zpravidla nazývá, tak jako dnes, „Ústí nad Orlicí – město“.<sup>83</sup>

Na základě výsledků technicko-politické prohlídky 2. října 1874 udělilo hned následující den c. k. ministerstvo obchodu společnosti ÖNWB povolení k zahájení provozu na trati z Ústí nad Orlicí do Letohradu, a to s účinností od 5. října 1874.<sup>84</sup>

V následujících letech nebyla zaznamenána žádná stavební či související činnost týkající se výpravní budovy. Z mladší plánové dokumentace existuje v několika pare schematický půdorys, kromě podkroví všech podlaží budovy z roku 1899, s uvedením funkčního využití místností [plány 20-23 – II.1.1.20].<sup>85</sup>

#### 1908 – 1910

V letech 1908 – 1910 probíhala jednání o rozšíření prostor pro potřeby c. k. poštovního a telegrafního úřadu,<sup>86</sup> který měl dosud k dispozici východní místnost středního křídla budovy (*Postlocale*; nynější místnosti č. 114-118). Zprvu se plánovalo zadaptovat pro tento účel část sousední místnosti společnosti StEG (nyní místnost č. 117), jejíž jižní část dosud sloužila jako místnost pro zaměstnance (*Arbeiterkaserne*), v severní části, oddělené deskovou příčkou, byl sklad (*Magazin, Materialdepot, Inventardepot*). Zpracovaný projekt počítal s rozšířením severního prostoru.

Podle dochovaného plánu [plán 30 – II.1.1.25]<sup>87</sup> měla být odstraněna stávající desková stěna a postavena nová příčka, rozdělující původní prostor střední místnosti podélného křídla budovy (místnost č. 117) na dvě stejné části. Dále se předpokládalo

<sup>82</sup> NA, MČ I, inv. č. 4869, sign. 38/9/1/31, kart. 2069, č. 54073/74 z 2. 10. 1874. – NA, fond ŘSSD, kart. 18, sign. Cah. 3a/45.

<sup>83</sup> Státní okresní archiv Ústí nad Orlicí, fond Archiv města Ústí nad Orlicí, inv. č. 1261, kart. 258, čj. 823 z 11. 2. 1910, fol. 74. – Vorel (pozn. 22), s. 5. – Krejčířík (pozn. 1), s. 70.

<sup>84</sup> NA, ČM I, inv. č. 4869, sign. 38/9/1/31, kart. 2069, č. 31955 z 3. 10. 1874.

<sup>85</sup> AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, složka 16.

<sup>86</sup> NA, fond ŘSSD/R, kart. 327, č. 24094 II.

<sup>87</sup> Ibidem, půdorys přízemí východní části středního křídla budovy z roku 1909.

#### I.4 - Dějiny objektu

zazdění dveřního otvoru v západní stěně vedoucího do restaurace III. třídy (nyní místnost č. 119) a prolomení nového vstupu do východní místnosti středního křídla (v místě nynější místnosti č. 116) ve středu východní stěny nově navržené místnosti.

ÖNWB a StEG byly v roce 1909 s platností k 1. 1. 1908 zestátněny (zákon č. 46/1909). V roce 1909 zahájila svoji činnost státní c. k. ředitelství ÖNWB a c. k. ředitelství pro linie StEG.<sup>88</sup> Proto mezitím na základě nařízení c. k. ministerstva železnic ze 7. dubna 1909 probíhala jednání o sloučení provozu železniční stanice Ústí nad Orlicí pod c. k. rakouské státní dráhy, resp. c. k. ředitelství pro linie StEG, k němuž následně došlo k 1. listopadu 1909.<sup>89</sup> V této souvislosti vyvstala potřeba zadaptovat výše uvedenou střední místnost podélného traktu budovy (místnost č. 117) na dopravní a telegrafní kancelář provozovatele drah. Předběžný rozpočet v celkové výši 1 100 korun, přiložený k interní zprávě č. 6709/B a 25607/V z 13. října 1909<sup>90</sup>, předpokládal provedení následujících prací:

1. *Položení nové podlahy z 35 mm silných desek spolu s novým dřevěným obložěním („Polsterhölzern“) (4,7 x 9) ... 163.40 (korun).*
2. *Zhotovení nových kompletních dvoukřídlých vnitřních oken, kování, zasklení a nátěr ... 76.00 (korun).*
3. *Zhotovení kompletního zádveří spolu s kyvnými dveřmi („Pendeltüren“) spolu s kováním, zasklením a nátěrem ... 180.00 (korun).*
4. *Zazdění dveřního otvoru mezi restaurací III. třídy a dopravní kanceláří ... 15.00 (korun).*
5. *Oprava poškozených omítek na vícero místech zdi a stropu ... 30.00 (korun).*
6. *Dvouvrstvý olejový nátěr na vnitřní straně oken a dveří ... 25.00 (korun).*
7. *Výpomoc při přenosu telegrafního vedení ... 60.00 (korun).*
8. *Omytí staré výmalby stejně jako obnovu výmalby [(19 x 5.2) + (1.7 x 5.2)]2 + (4.7 x 9) ... 74.00 (korun).*
9. *Úklid po malování ... 8.0 (korun).*
10. *Pořízení nových násypných kamen („Regulir-Füllfens“) stejně jako kouřových trubek ... 150.0 (korun).*

<sup>88</sup> A. Špiritová, *Ředitelství pro tratě býv. Společnosti státní dráhy (dříve Výsadní rakousko-uherská společnost státní dráhy)*, nepublikovaný inventář č. 816 fondu č. 346 Národního archivu, Praha 1972, s. 7.

<sup>89</sup> Ibidem.

<sup>90</sup> NA, fond ŘSSD/R, kart. 327, č. 24094 II, interní zpráva c. k. ředitelství pro linie StEG č. 6709/B a 25607/V z 13. 10. 1909 podaná sekcí III. (Bahnerghaltungs-Chef Prag) 3. a 5. oddělení ředitelství.



#### I.4 - Dějiny objektu

11. *Pořízení nové závěsné lampy ... 30.00 (korun).*
12. *Proražení střechy na jižní straně stávajícího skladu před novou dopravní kanceláří a zhotovení nového střešního okna tamtéž ... 150.00 (korun).*
13. *Obnova nutných nápisů kvůli přemístění dopravní a telegrafní kanceláře ... 30.00 (korun).*
14. *Na nepředvídatelné cca 10% ... 108.60 (korun).*

V příloženém půdorysu budovy [plán 11]<sup>91</sup>, litografii vzorového listu budov doplňující sítě společnosti ÖNWB č. 5 zhotovené do roku 1874, jsou tužkou dokresleny stávající příčky mezi výše zmíněnými poštovní místnostmi, místnostmi pro zaměstnance a skladem a v rozpočtu plánovaná zadržka vstupu v západní stěně původního prostoru.

S ohledem na nastalou situaci se poštovní a telegrafní úřad musel spokojit s náhradním řešením – s adaptací severozápadní místnosti č. 20 v přízemí východního křídla budovy (nyní místnost **112**), původně kancelář společnosti ÖNWB.<sup>92</sup> Navržená změna zahrnující zazdění vstupu ve východní stěně je vyznačena v půdorysu přízemí budovy, příloženém k interní zprávě č. 602/V a 150/B z 14. března 1910 [plán 32]<sup>93</sup>. Dopisem č. 130233-IXb z 14. července 1910<sup>94</sup> c. k. poštovní a telegrafní ředitelství nový návrh včetně předpokládaného rozpočtu c. k. ředitelství pro linie StEG odsouhlasilo. Podle rozpočtu z 12. března 1910 v celkové výši 60 korun, příloženého včetně půdorysu přízemí budovy s vyznačením plánované změny [plán 31 – II.1.1.26]<sup>95</sup> k tomuto dopisu, měla adaptace spočívat v zazdění dveří mezi místnostmi č. 19 a 20 (místnosti č. 111 a 112) a obnově výmalby v místnosti č. 20 (místnost č. 112):

1. *Zazdění dveřního otvoru mezi místnostmi 19 a 20 ... 30.- (korun).*
2. *Obnova výmalby v místnosti 20  $2 \times /3.37 \times 4.72/ \times 3.70 + 4.72 \times 3.37 \dots 19.70$  (korun).*
3. *Na nepředvídatelné cca 10% ... 5.00 (korun).*

<sup>91</sup> Ibidem, půdorys přízemí, půdorys 1. a 2. patra východního křídla, půdorys 1. patra západního křídla – vzorový list budov doplňující sítě ÖNWB č. 5, příloha interní zprávy č. 6709/B a 25607/V z 13. 10. 1909 podaná sekcí III. (Bahnerghaltungs-Chef Prag) 3. a 5. oddělení ředitelství.

<sup>92</sup> NA, fond ŘSSD/R, kart. 327, č. 24094 II.

<sup>93</sup> Ibidem, půdorys přízemí budovy č. 35815, příloha „C“ interní zprávy č. 602/V a 150/B z 14. 3. 1910, podaná sekcí III. (Verkehr-Chef Prag) 3. a 5. oddělení ředitelství.

<sup>94</sup> Ibidem, dopis c. k. poštovního a telegrafního ředitelství č. 130233-IXb z 14. 7. 1910 c. k. ředitelství pro linie StEG.

#### I.4 - Dějiny objektu

### 1918 – 1945

Od přelomu prvního a druhého desetiletí 20. století začaly dráhy uvažovat o přestavbě obou ústeckých nádraží, projektové přípravy probíhaly zejména v druhé polovině 20. let.<sup>96</sup> Tím lze zřejmě vysvětlit absenci zpráv o výraznějších stavebních úpravách budovy v následujících desetiletích. V odpovědi na dopis starosty města upozorňuje přednosta odboru pro udržování Tratě společnosti státní dráhy C. k. rakouských státních drah v Praze, čj. 1084 z 23. března 1913, ve věci nedostatečné údržby toalet, „...že s ohledem na řešení ještě otevřené otázky o přestavbě celé stanice nelze provést větší jejich adaptaci.“<sup>97</sup>

Zřejmě s později intenzívně plánovanou přestavbou, spíše než s úpravami stávající výpravní budovy, souvisí dopis Ministerstva železnic ČSR z 13. dubna 1920 adresovaný Městské radě v Ústí nad Orlicí ve věci „Přestavba nádraží v Ústí n/O“: „Pro úpravu nádraží v Ústí n/Orlicí byly již bývalou správou st. drah vypracovány potřebné náčrtky, o jichž vybavení z Vídně bylo několikrát žádáno. Jakmile tyto pomůcky dojdou, budou podrobeny novému studiu vzhledem na změněné poměry a podle potřeby přizpůsobeny po případě přepracovány.“<sup>98</sup>

Z dalších údajů, týkajících se činností předpokládaně souvisejících s úpravami výpravní budovy, následuje zpráva k roku 1922 v *Pamětní knize stanice Ústí nad Orlicí*, započaté v roce 1845 J. Nygrínem, ve kterém mělo být „...zavedeno elektrické osvětlení nádraží.“<sup>99</sup>

Plánovaná přestavba ústeckých nádraží pokročila v červnu roku 1930. Oddělení pro stavbu a udržování dráhy Ředitelství státních drah Praha – Jih Československých

---

<sup>95</sup> Ibidem, půdorys přízemí budovy, součást předběžného rozpočtu z 12. 3. 1910 v příloze dopisu c. k. poštovního a telegrafního ředitelství č. 130233-IXb z 14. 7. 1910 c. k. ředitelství pro linii StEG.

<sup>96</sup> SOkA Ústí nad Orlicí, fond AM Ústí nad Orlicí, inv. č. 1261, kart. 258.

<sup>97</sup> Ibidem, čj. 1084 z 23. 3. 1913, fol. 46.

<sup>98</sup> Ibidem, čj. 15837-IV/2 z 13. 4. 1920, fol. 158.

<sup>99</sup> NA, Sběrka staničních kronik [SSK], kart. 54, *Pamětní kniha stanice Ústí nad Orlicí* (založena 15. 8. 1945), s. 29.

#### I.4 - Dějiny objektu

státních drah připravilo projekt na rozšíření stanice Ústí nad Orlicí.<sup>100</sup> Projekt vypracoval Ing. Diviš. Stanice Ústí nad Orlicí – město měla být zrušena a nahrazena zastávkou s nákladním stánkem. Výpravní budova nového nádraží měla ustoupit rozšířenému kolejišti [plán 41 – II.1.1.30]. Měla ji nahradit prostornější novostavba situovaná blíž městu, na protější straně pražské trati. Projekty souvisejících pozemních staveb měly být teprve zpracovány a následně projednány samostatně.<sup>101</sup> (Realizace projektu započala postavením nového skladiště s vyvýšenou rampou a budovou kanceláří, umístěného proti jižnímu průčelí stávající výpravní budovy; stavební povolení ministerstva železnic uděleno 31. 7. 1931.<sup>102</sup>)

Z dalšího pokračování projektu, zejména výstavby nové výpravní budovy, dočasně sešlo.<sup>103</sup> Projekt projednávaný v letech 1942 – 1943 týkal již pouze úprav kolejiště.<sup>104</sup> Teprve v roce 1950 byla otázka rozšíření nového nádraží nakrátko opět otevřena.

#### od roku 1945 do současnosti

Zápis v *Pamětní knize stanice Ústí nad Orlicí* informuje, že v prosinci 1946 „...došlo konečně ke zřízení veřejných splachovacích záchodů ve staniční budově.“<sup>105</sup>

Podle dalšího zápisu v *Pamětní knize* bylo začátku června 1948 „...započato s úpravami přijímacích budov obou ústeckých nádraží.“<sup>106</sup>

Pouze stručná zpráva informuje o plánované stavbě nové výpravní budovy v roce 1950. Technická správa ČSD v Pardubicích vyzvala dopisem ze 7. března 1950 (věc: „*Ústí n/O stavba nové výpravní*“) Místní národní výbor Ústí nad Orlicí k účasti na „...projednání podkladů pro práce projekční nové výpravní v Ústí n/O...“ dne 10. března 1950 v kanceláři přednosty stanice, k němuž si vyžádala „...regulační plán přednádraží.“<sup>107</sup>

<sup>100</sup> AČD, ŘSD HK, inv. č. 1716, kart. č. 284, č. 719.

<sup>101</sup> Ibidem.

<sup>102</sup> NA, fond Ministerstvo železnic I, Praha, kart. 1203, č. 37109/1931.

<sup>103</sup> SOkA Ústí nad Orlicí, fond AM Ústí nad Orlicí, inv. č. 1261, kart. 258, čj. 9211 z 13. 11. 1934, fol. 7. – Ibidem, čj. 9542 z 23. 11. 1934, fol. 2.

<sup>104</sup> NA, fond Ministerstvo železnic I, Praha, kart. 4863, č. PV-179-Geh.-Taj./1943.

<sup>105</sup> NA, SSK, s. 39

<sup>106</sup> Ibidem, s. 47

#### I.4 - Dějiny objektu

V dopise z 26. října 1964 nový náčelník železniční stanice Ústí nad Orlicí upozorňuje Odbor pro výstavbu a vodní hospodářství Městského národního výboru (dále jen MěNV) Ústí nad Orlicí „...na naprosto neudržitelný stav budov a okolí železniční stanice a zastávky Ústí n. Orl. a Ústí n. Orl. město.“ v důsledku četných změn správy: „Přesto jsem již podnikal některá opatření stran zlepšení této situace, která však naráží na to, že stanice jako taková nemá žádnou možnost opravy těchto zařízení. Vše je odvislé od Traťových distancí a Elektroúseku Pardubice. U Traťových distancí je však situace komplikovaná tím, že zastávka Ústí n. Orl. – město patří k Traťové distanci Česká Třebová a stanice Ústí n. Orl. k Traťové distanci Pardubice. Několikrátými delimitacemi však se jednalo vždy o Ústí n. Orl. kdy nikdo nevěděl komu bude patřit a podle toho vypadá i údržba. Každá Traťová distance má budovný okrsek a to opět Česká Třebová a stanice patří do Chocně.“ Žádá proto o pomoc při „...zajištění zlepšení vzhledu i prostředí pro cestující...“ s poukazem na to, „...že se jedná o Okresní město, kde bude pořádána III. Okresní spartakiáda.“<sup>108</sup>

Dopisem z 5. listopadu 1964 pak o stavu stanice informuje také Oddělení služby dopravy a přepravy Provozního oddílu v České Třebové; zjistil „...závažné nedostatky na budovách a na nástupištích v Ústí n.O. i v Ústí n.O. město. Budovy jsou zchátralé a neudržované...“, jejich vzhled pokládá za „...nejhorší na hlavním tahu.“ Předpokládá, že „Se zřetelem na stáří budov ... nelze po stavební stránce počítat s adaptačními pracemi, neboť by byly naprosto neúnosné. Budovy jsou dožitě a žádná generální oprava stav nezlepší ani po stránce stavební, ani provozní.“ Žádá o podporu při zajištění opravy i další údržby budov, vzhledem k tomu, že „...podle informací z investičního odboru Správy severozápadní dráhy není do roku 1972 o přestavbě Ústí n.O. ani Ústí n. O. město uvažováno.“ K tomu zmiňuje blíže nespecifikovaný „Původní plán“, který má být „...odsunut po tomto roku.“ Závěrem znova zdůrazňuje, že „Nadcházející III. Celostátní spartakiáda a Okresní spartakiáda, která bude uspořádána ... v roce 1965 bude klást zvýšené požadavky na zlepšení vzhledu a kultury cestování“.<sup>109</sup>

---

<sup>107</sup> MÚ Ústí nad Orlicí, Stavební úřad, složka výpravní budovy železniční stanice Ústí nad Orlicí čp. 684, čj. 2428 z 8. 3. 1950.

<sup>108</sup> Ibidem, čj. Výst. 1278 z 29. 10. 1964.

<sup>109</sup> Ibidem, čj. 1305 z 6. 11. 1964.

#### I.4 - Dějiny objektu

1. února 1965 vydal Odbor pro výstavbu a vodní hospodářství MěNV Ústí nad Orlicí stavební povolení na čtyřvodičovou venkovní vrchní a kabelovou přípojku 3 x 380/220 V (projekt z 7. 12. 1964) pro výpravní budovu – viz situační plán [plán 43].<sup>110</sup>

30. dubna 1971 udělila Správa dráhy v Praze Československých státních drah – Severozápadní dráhy povolení k užívání blíže nelokalizované elektrické přípojky 35 kV včetně trafostanice v železniční stanici Ústí nad Orlicí.<sup>111</sup>

23. července 1973 proběhlo jednání o výběru staveniště pro nové veřejné toalety. Zápis obsahuje i informace o stavu výpravní budovy. *„Současný stav (toalet) je zcela nevyhovující a nachází se v nižší části výpravní budovy – směr Praha. Tato část budovy je zděná, neisolovaná a I. patro této budovy je ze zdiva hrázděného.“* Byly navrženy dvě varianty, obě počítaly s novým septikem. První předpokládala samostatnou novostavbu, druhá *„...provést rekonstrukci stávajícího pražského křídla, jehož stav je již stejně velmi špatný a bude nutno jej v krátké době rekonstruovat. Zvláště se jedná o I. patro, které je z hrázděného zdiva jehož dřevěné nosné součásti jsou poškozeny červotočem a hnilobou. Při této práci by bylo třeba z bezpečnostních důvodů celé křídlo uvolnit tj. vystěhovat dva byty a přízemí kuchyni Raj a skladů Raj a uzamčení čekárny pro cestující a jedné strany WC. ... Pražské křídlo je v rozměrech 10 m x 20,5 m x výška 10 m = 2 050 m<sup>3</sup> x 400 Kčs/m<sup>3</sup> = 820 tis. Kčs + náklady na septik a přívod pitné vody a kanalisace.“* Ohledně druhé varianty však bylo poukázáno na nutnost jejího projednání s odborem techniky a technologie a skupinou dlouhodobého výhledu Severozápadní dráhy v Praze, *„Neboť dle připravované studie na zvýšení výkonnosti traťového úseku Česká Třebová – Choceň by mohlo dojít k výstavbě výpravní budovy v jiném místě.“*<sup>112</sup> Zrealizována byla první varianta, samostatná stavba před západním průčelím výpravní budovy.<sup>113</sup>

Souhlasné rozhodnutí Okresního hygienika Okresního národního výboru z 6. prosince 1976 obsahuje popis adaptace toalet pro zaměstnance restaurace: *„Sociální zařízení zaměstnanců je přístupné z umývárny nádobí. Zařízení sestává z předsíně s umyvadlem, klosetu pro ženy, klosetu mužů, společné šatny a sprchového koutu. Větrání*

<sup>110</sup> Ibidem, složka týkající se elektrické přípojky pro železniční stanici Ústí nad Orlicí, zvl. čj. 80/1965-Rč. z 1. 2. 1965.

<sup>111</sup> Ibidem, čj. 381-71-7 z 30. 4. 1971.

<sup>112</sup> Ibidem, zápis z jednání 23. 7. 1973 ve věci přípravy stavby „žst. Ústí nad Orlicí, WC pro cestující“.

#### I.4 - Dějiny objektu

*všech prostorů je přirozené okny. Kanalizace bude napojena do nově vybudovaného septiku při WC pro cestující.*<sup>114</sup>

Na konci 80. let 20. století bylo započato s přípravami generální opravy stávající výpravní budovy, kterou měl provádět Drahstav Pardubice Správy dráhy v Praze Severozápadní dráhy Československých státních drah. Vyplývá to ze zápisu z místního šetření konaného 17. září 1987 a připojených dokumentů souvisejících s akcí nazvanou „GO výpravní budovy žst. Ústí nad Orlicí – hl. nádraží“.<sup>115</sup> Projednávaný návrh nebyl dohledán. Podle zápisu mimo jiné zahrnoval rozšíření prostor pro zaměstnance stanice a přesunutí restaurace do prvního patra východního křídla budovy.

Zástupci provozu drah požadovali v souvislosti s rekonstrukcí změny funkčního uspořádání místností. Zástupce SSZD v Praze, „...aby restaurace byla přemístěna do I. patra a současný prostor restaurace využit jako provozní místnosti ...“, zástupce SZD Pardubice „V rámci rekonstrukce výpravní budovy“ požadoval „uvolnění místvozmistrů, kde by byla umístěna telefonní ústředna, která je v releové místnosti a překáží v rozšíření zabezpečovacího zařízení.“ Zástupkyně OHS k možnostem zásobování pitnou vodou uvedla „ze stáv. vodovodu...“, k „Odkanalizování – do stávající kanalizace“, k „Vytápění ... – napojení na plyn nebo elektr. akumuláč. kamny, příp. etážové topení na pevná paliva pro prostory stanice a byt. jednotky.“ Podle zástupce ŽHS „...pracoviště zaměstnanců ČSD žst. Úst nad Orlicí neodpovídá hygienickým předpisům MZ ČSR ...“, doporučuje „využití prostorů užívaných RAJ ...“ a „umístit restauraci do I. patra nad vstupní částí VB.“ Zástupce požární ochrany souhlasil s návrhem „...v tom, že celé přízemí budovy bude pro potřeby žst. včetně sociálního zařízení, šatna a pod. a do 1. poschodí bude přemístěna restaurace nebo bufet.“<sup>116</sup>

Vedoucí projekčního oddělení Drahstavu Pardubice Ing. J. Macas rozšířil požadavky ostatních účastníků na dispoziční úpravy o výrazné stavební zásahy: „Z uplatňovaných požadavků účastníků místního šetření z hlediska dispozičního řešení (přemístění restaurace, rozšíření prostor pro dopravu, zvětšení kapacit pro SZD,

<sup>113</sup> Ibidem, čj. Výst. 1972 z 22. 8. 1975.

<sup>114</sup> Ibidem, čj. rozhodnutí 223.1-2619-MrEV/79 z 6. 7. 1976, došlo 7. 6. 1975.

<sup>115</sup> Ibidem, čj. 1049 z 23. 9. 1987.

<sup>116</sup> Ibidem, s. 1 zápisu.

#### I.4 - Dějiny objektu

*zachování sedmi bytů, a to vše s řádným ústředním event. etážovým vytápěním na tuhá paliva), spolu konstrukčními závadami budovy, vyplývají rozsáhlé stavební úpravy, které těžko nazvat generální opravou budovy. Z konstrukčního hlediska je nutné provést řádné izolace proti zemní vlhkosti a to po celém půdorysu objektu, výměnu všech stropních konstrukcí (jsou původní s dřevěnými nosnými prvky) včetně obou schodišťových konstrukcí. V neposlední řadě je nutné odbourat nejvyšší podlaží u obou průčelních budov (hrázděné zdivo) včetně konstrukce krovu a střechy. Dřevěné hrázdě a konstrukce krovu jsou konstrukčně propojeny a jsou vážně narušeny stářím.*<sup>117</sup>

Následně bylo o stanovisko k navrhované generální opravě požádáno lanškrounské pracoviště Krajského střediska státní památkové péče a ochrany přírody v Pardubicích. Další zprávy o chystaném projektu nebyly dohledány. Ve svém vyjádření Drahstavu Pardubice, čj. PP/La-417/87/Kk z 2. října 1987, upozornilo na památkovou hodnotu výpravní budovy a připustilo nastavení druhého patra východního křídla: „*Objekt výpravní budovy žst. Ústí n. O. – hl. nádraží je objektem památkového zájmu, i když není jmenovitě zapsán ve Státním seznamu nemovitých památek, jelikož je prakticky jedinou intaktně zachovanou budovou na trati Praha – Olomouc, která vývojově navazuje na původní výstavbu nádražních objektů této trati, vybudovaných v době založení dráhy. Z tohoto důvodu je nutné přistupovat ke GO (která v podstatě přerůstá v rekonstrukci) tak, aby v žádném případě nebyl porušen vnější architektonický výraz budovy a byla plně respektována její obrysová hmota, včetně původního tvaru střešních ploch, proto je zároveň nutné použít plošně členěných oken výškového rozměru a to tak, aby rozměry otvorových prvků byly v příslušném velikostním poměru k rozměrům fasád, a to i při změně podlažnosti. Nástavba vedlejší budovy je možná i vhodná za předpokladu použití sedlové střechy.*“ Odmítlo však návrh zcela měnící podobu příčných křídel: „*Zásadně se jeví jako nevhodné řešení, které by koncipovalo rekonstrukci jako dva kubické monobloky s plochými střechami, což je v každém případě architektonicky neúnosné.*“ V závěru vyjádření doplnilo, že *Vnitřních stavebních úprav se připomínky KSSPPOP Pardubice netýkají.*“ a doporučilo „...*při zpracování architektonické části projektové přípravy konzultační spolupráci se ...*“ Státním ústavem pro rekonstrukci památkových města a objektů.<sup>118</sup>

<sup>117</sup> Ibidem, s. 1-2 zápisu.

<sup>118</sup> Ibidem, čj. PP/La-417/87/Kk z 2. října 1987.

#### I.4 - Dějiny objektu

Na žádost z 29. prosince 1992 o vyjmutí bytu č. 14 v 1. patře, nad zavazadlovnu výpravní budovy, z bytového fondu za účelem změny užívání na provozní místnosti pro jednotky armády a železniční policie, kteří budou zajišťovat bezpečnost vojenských transportů ruské armády z Německa do Ruska, z důvodu, že „*Toto je možné pouze v uvedeném nevyužívaném bytu, protože se jiné volné prostory v žst nenacházejí.*“, vydal odbor výstavby a ÚP Městského úřadu v Ústí nad Orlicí 12. ledna 1993 povolení změny užívání.<sup>119</sup>

Stavební sekce Drážního úřadu, Oblast Praha, sdělila 28. května 2001 Správě dopravní cesty Českých drah s. o. svůj souhlas, čj. 13-4109/01-330-DÚ/La, se stavebními úpravami v interiéru výpravní budovy. Měla být „...*provedena výměna dožilé podlahové krytiny a svítidel ve výpravní budově, výměna výdejního okna, včetně provedení souvisejících truhlářských prací u pokladen.*“<sup>120</sup>

M. Krejčířík (2005) v druhém dílu knihy *Česká nádraží* upozornil na nerealizovaný projekt přestavby železniční stanice Ústí nad Orlicí, který v rámci modernizace 1. tranzitního koridoru vypracoval SUDOP PRAHA a.s. Patrně šlo o jednu z variant stále probíhajícího projektu stavby „*Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí*“ zpracovávaného SUDOP PRAHA a.s. Navrhovala rekonstrukci stávající výpravní budovy a její propojení podchodem pod tratí s novou odbavovací halou a příjezdovou cestou.<sup>121</sup> 9. října 2006 byl schválen nový *Územní plán města Ústí nad Orlicí*, který předpokládal v rámci modernizace železničního koridoru demolici stávající výpravní budovy.<sup>122</sup> V souladu s ním bylo v roce 2007 vydáno územní rozhodnutí pro jinou variantu výše zmíněného projektu, který počítal s demolicí budovy a jejím nahrazením novostavbou na protější straně pražské tratí.<sup>123</sup> V současné době probíhá změna uvedeného projektu podmíněná prohlášením výpravní budovy rozhodnutím Ministerstva kultury ČR čj. 6609/2009-OPP z 5. května 2010 (právní moci nabylo rozhodnutí 26. srpna 2010) za

<sup>119</sup> Ibidem, čj. 2553 z 31. 12. 1992. – Ibidem, čj. Výst.2553/92/93/Ma z 12. 1. 1993.

<sup>120</sup> Ibidem, čj. 2553 z 31. 12. 1992. – Ibidem, čj. čj. 13-4109/01-330-DÚ/La z 28. 5. 2001.

<sup>121</sup> Mojmír Krejčířík 2005, s. 70.

<sup>122</sup> *Ústí nad Orlicí*, Městský úřad, Územní plán, [http://www.ustinadorlici.cz/files/uzemni\\_plan/120\\_uno\\_cis\\_cely\\_text\\_s\\_obsahem\\_00.pdf](http://www.ustinadorlici.cz/files/uzemni_plan/120_uno_cis_cely_text_s_obsahem_00.pdf), vyhledáno 26. 7. 2011.

<sup>123</sup> *Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí*, <http://www.usti-chocen.cz/prujezd-zeleznicnim-uzlem-usti-nad-orlici-popis>, vyhledáno 26. 7. 2011.



**I.4 - Dějiny objektu**

kulturní památku,<sup>124</sup> zapsanou do Ústředního seznamu kulturních památek České republiky pod rejstříkovým číslem 104023.

---

<sup>124</sup> NPÚ-ÚP, EDIS, kartotéka ÚSKP, rejstř. č. ÚSKP 104023, čj. NPÚ-302/7049/2010 z 31. 8. 2010.

## **I.5 - IKONOGRAFIE**

Podobu staveniště Nového nádraží v Ústí nad Orlicí přibližují dvě retrospektivní kresby Františka Egerleho z 20. let 20. století, zachycující hospodu U Kutinů a strážní domek na místě dnešního nádraží (č. 1 a 2). Orientacním bodem objasňujícím prostorový vztah obou kreseb je propustek v železničním náspu zobrazený na obou kresbách. Zářez u strážního domku lze dobře ztotožnit se situací terénu na novějších zobrazeních, kdy byl ostroh pod strážním domkem srovnán na staveniště pro nádraží a zářez rozšířen (viz srovnání č. 2 a č. 28, resp. 29).

Z počátků stavební historie nádraží známe pouze dvě fotografie dochované v archivu Národního technického muzea (č. 3 a 4), z nichž první byla publikována v knize Mojžíra Krejčířika *Česká Nádraží - II. díl*. Fotografie zachycují výpravní budovu ještě s hrázděnou úpravou 2. patra hlavního východního křídla. Tyto dvě fotografie jsou vedle č. 19 patrně nejdůležitějším dokladem vzhledu výpravní budovy v době jejího stavebního dokončování. S fotografií je spojen zajímavý problém spočívající v odlišném členění 2. patra východního křídla oproti stávajícímu stavu, kdy je toto podlaží omítané a bez hrázdění. V současné době se hrázdění projevuje pouze ve štítech východního křídla, na fasádách 2. patra bylo zjevně nedlouho po dokončení budovy zakryto omítkou; důvod této úpravy bohužel neznáme – při případné opravě fasád by bylo vhodné ověřit, zda se hrázděná konstrukce či její relikty pod omítkou skutečně nacházejí. Stejným způsobem byla upravena i západní fasáda nižšího, západního křídla, u něhož však byla hrázděná konstrukce na ostatních fasádách ponechána. Jisté je, že se hrázdění na pohlednici č. 19 ve 2. patře východního křídla již neobjevuje, přičemž zde jsou omítány.

Rozsáhlou skupinou jsou dopisnice z období konce 19. století do 20. let 20. století. Dopisnice pocházejí ze sbírek Městského muzea v Ústí nad Orlicí (č. 11, 12, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 23), soukromých sběratelů Ing. Ludvíka Mátle (č. 7, 9, 10, 17, 25, 29) a Pavla Dvořáka (č. 13, 22, 28), další dopisnice ze soukromých sbírek byly publikovány v knize *Ústí nad Orlicí na pohlednicích* (č. 5, 6, 8, 14, 24, 26). Dopisnice jsou černobílé nebo kolorované, vyskytují se často v české a německé mutaci, některé snímky jsou použity vícekrát s různým ořezem (zjevně u č. 23 a č. 24). Datum vydání dopisnic je uvedeno pouze výjimečně, jejich datace většinou vychází z nejstarších známých přepisů, známých

### I.5 - Ikonografie

místních nebo životopisných souvislostí. Vzhledem k tomu mohou být některé fotografické záběry podstatně starší než jejich přípisy, muzejní praxe uvádí nejčastější pětiletý časový odstup mezi pořízením snímku a nejčastějšími přípisy na dochovaných exemplářích.

U dopisnice č. 8 není v publikaci uveden zdroj datace a letopočet 1900 se v podstatě vylučuje s četnými shodně datovanými zobrazeními. Podle vývoje okolí nádraží lze vznik snímku řadit až do let 1905 - 1910.

Datace dopisnice č. 21 uváděná k roku 1880 je krajně nevěrohodná už z hlediska použité typografie, zaretušovaný komín Sobotkovy továrny v pozadí dosvědčuje, že může pocházet z let 1890-1910. Málo spolehlivým vodítkem k dataci dopisnice je také červená fasáda 2. patra, která směřuje spíše do období po roce 1910. Nelze vyloučit, že jde o nově kolorovaný starší záběr.

Dalším faktorem je nespolehlivost zobrazení a korektury - tak zmizely světlíky nad perony na fotografiích č. 15, 16 a 17, ze kterých na kolorované dopisnici zbyl jen nejasný spodní okraj. Samostatnou kapitolou je barevnost na ručně kolorovaných černobílých fotografiích. Obecně je možno říci, že barvy na dopisnicích nejsou spolehlivým dokladem autentického stavu. Z tohoto hlediska je nutné jejich vypovídací schopnost kriticky posuzovat, zejména s ohledem na další dochovaný obrazový materiál.

Fasáda 2. patra východního křídla budovy je pak na časných zobrazeních buď černobílá, nebo barevně nevyhraněná. Teprve dopisnice č. 19 spolehlivě datovaná před rok 1907 poprvé jasně zobrazuje barevně odlišené režné zdivo spodních pater a okrově žlutou omítku 2. patra. Následující barevně pojednaná zobrazení na dopisnicích č. 18, 20, 21 a 22 ukazují 2. patro v červené úpravě se světlými nárožními lisénami navazujícími na nárožní bosáž spodních pater. Barevnost je třeba s ohledem na snímek č. 19 považovat za nedůvěryhodnou, přičemž bez restaurátorského průzkumu nelze tuto záležitost objasnit.

Dopisnice i fotografie z dalších let jsou již výlučně černobílé a výrazně strukturovaná omítky 2. patra neumožňuje odstíny šedé porovnávat.

Z let 1910 - 1920 (dle životopisných souvislostí) pochází maketa nádraží zhotovená pianistou Františkem Špindlerem (č. 27). Podle místní tradice zobrazuje stav v době výstavby nádraží, ve skutečnosti se však jedná o stav v době vzniku modelu. V porovnání s

### I.5 - Ikonografie

plány R. Freye vyniknou hlavně následující rozdíly: 2. patro východního křídla nemá hrázděnou úpravu, původní čekárna a restaurace III. a IV. třídy je podle popisů nade dveřmi předdělena na místnosti poštovního úřadu - přelístovatelny a dopravního a telegrafního úřadu. Z čekárny a restaurace I. a II. třídy je čekárna a restaurace II. a III. třídy. K funkčním a částečně i stavebním úpravám středního křídla došlo po roce 1909.

Pozměněno je rovněž přízemí východního křídla; vstup do původní kanceláře NWB je přemístěn ze severní fasády na místo okna na kryté nástupiště, okno ve střední ose je přestavěno na dveře do místnosti bývalé pokladny NWB. Dalšími vodítky k poznání proměn dispozice nádraží jsou prvky střechy - komíny a větrací komínky, obzvláště v porovnání s fotografiemi č. 19 a č. 35. Rozložení světlíků na střeše nástupiště odpovídá vyobrazení na dopisnici č. 19 z doby před rokem 1907. Na základě předchozích poznatků lze konstatovat, že model byl vytvořen pravděpodobně ve 2. desetiletí 20. století.

Kvalitním a spolehlivě datovaným materiálem jsou černobílé fotografie z roku 1929 ve sbírkách Městského muzea v Ústí nad Orlicí (č. 30, 31, 32, 33, 34, 35). Vznikly při návštěvě prezidenta T. G. Masaryka v Ústí nad Orlicí. Prezident přijel vlakem a tak vznikl konvolut fotografií, na nichž je zejména v detailech zachycena výpravní budova. Jde zejména o detailní snímky částí jižní fasády východního křídla budovy s původními výplňovými prvky a povrchovými úpravami. Ze stejného roku pochází i fotografie jižního průčelí, která je důležitým dokladem dokumentujícím vzhled jižního průčelí budovy na sklonku 20. let.

Mimořádně důležitým obrazovým pramenem je několik snímků z 20. a 30. let, které zabírají nádraží z dálky, vesměs ze svahů jihovýchodně od něj. Jde o identický snímek č. 28 a 29, který zabírá širší krajinný kontext nádraží. Čilý dopravní ruch potvrzuje snímek č. 36 z roku 1929, který zabírá výpravní budovu při pravém okraji a pak celou západní část nádraží i se seřadovacími kolejemi. Zvláště cenná je ovšem dvojice snímků č. 38 a 39. Snímek č. 38 pochází z doby kolem roku 1930 a zabírá údolí s Kerharticemi a nádražím od východu. Na snímku je zachycena textilní továrna rozkládající se jihozápadně od nádraží. Pod tratí stojí řada dřevěných elektrických stožárů. Snímek č. 39 je mimořádně hodnotný detailním záběrem soustředujícím se na areál nádraží. Pochází jistě z doby po roce 1935, patrně z tohoto roku. Na snímku je totiž zachycena novostavba nové zděné patrové budovy s navazujícím skladištěm s rampou, které se nacházejí těsně za jižní

### I.5 - Ikonografie

pražskou kolejí. Budova byla postavena v roce 1935 podle o několik let starších plánů. Záměrem bylo postavit zcela nové nádraží, k čemuž však již nikdy nedošlo.

Prostředí nástupišť a parteru nádraží dokumentují čtyři fotografie - výpravčí stojící na nástupišti z roku 1930 (č. 37), příjezd delegace Slovenskou strelou z roku 1939 (č. 40), odhalení pamětní desky padlým zaměstnancům ČSD v Ústí nad Orlicí z roku 1945 (č. 41) a odsun sudetských Němců z roku 1946 (č. 44). Před dlouhou odmlkou je posledním známým snímkem nádraží fotografie vítání prezidenta Beneše navracejícího se z exilu z roku 1945 (č. 42). Z hlediska zachycení detailu jižního průčelí nižšího západního křídla s navazujícím pražským perónem je hodnotný zejména snímek č. 40

Výpadek obvyklé fotodokumentace z archivů NPÚ zachycující vývoj podoby památek minimálně od 60. let zde bylo nutno nahradit jinými zdroji. Období od poloviny 70. let dokumentují četné fotografie bývalých zaměstnanců a železničních nadšenců, bohužel však zaměřené pouze na vozový park drah, bez větší výpovědní hodnoty pro stavební vývoj budovy nádraží. Především z technických důvodů existuje velmi málo snímků interiéru a severní letohradské strany nádraží. Ikonografie období mezi lety 1945 a 1975 není známa.

Z množství existujících fotografií byly vybrány snímky ze sbírky Pavla Dvořáka a Ing. Jiřího Vorla umožňující dané období překlenout.

Mezi snímky z roku 1945 (č. 42) a 1975 (č. 45) pravděpodobně došlo k výměně oken v horních podlažích. Výměna oken v přízemí proběhla složitěji, ven otvíravé okno v přízemí východního křídla je zachyceno ještě na fotografii z roku 1990 (č. 55).

V roce 1975 (č. 45) je 2. patro východního křídla určitě okrově žluté, původně barevně diferencovaný štít západního křídla je natřen jednotnou tmavou barvou. Opravou byly znehodnoceny ozdobné hlavice většiny komínů, byly instalovány komínové lávky. Před okna toalet v přízemí západního křídla byla umístěna zástěna používaná k vyvěšování politických hesel (č. 45, 47, 49, 55). Zástěna s hesly byla odstraněna až v nebo po roce 1990 (č. 55).

Veškeré zmiňované úpravy lze proto zařadit do období 1965-1975.

Výjimečný moment v životě nádraží zachycují fotografie č. 48 a 49. Snímek č. 48 je první barevná fotografie nádraží, pořízená roku 1981, kdy před nádražní budovu zastavil legendární Stříbrný šíp.

### I.5 - Ikonografie

Zatímco obrazových pramenů k exteriéru nádraží máme k dispozici celou řadu, jedinými snímky zachycujícími vnitřek výpravní budovy jsou snímky pořízené Ing. Vorlem při výměně kolejových desek v roce 1984 (č. 51 a 52).

Ikonografie nádraží v Ústí nad Orlicí v podstatě potvrzuje, že vnější vzhled budovy se v průběhu její existence pozměnil jen v menší míře. Bezesporu největším zásahem je odstranění hrázděné úpravy 2. patra vstupního východního křídla. Proměn doznaly i komíny, střešní krytina a v neposlední řadě také výplňové prvky (dveře a okna). Pokud jde o změny barevnosti fasád, byla již zmíněna problematika spolehlivosti (či spíše nespolehlivosti) barevných kolorovaných dopisnic. Laboratorní analýza provedená v rámci stavebně historického průzkumu však prokázala, že k zásadním proměnám došlo. Tomu by nasvědčovaly i rozdíly v koloritu dopisnic, oscilující na širší škále mezi šedými až po ostře červenou až oranžovočervenou barvou některých architektonických prvků členících výpravní budovu.

Při kritickém posouzení dochovaných ikonografických pramenů je přitom zřejmé, že jednotlivá časová období od konce 19. století mohou být odlišena víceméně jen podle změn okolí, nikoliv od budovy samotné.

## I.6 – SEZNAM PRAMENŮ, MAP A PLÁNŮ, IKONOGRAFIE, LITERATURY

### **Prameny:**

*(Případná zkratka užívaná v textu a seznamu map a plánů uvedena v hranatých závorkách.)*

*Archiv GR Českých drah a.s. [AČD]*

album kolejových plánů doplňovací sítě Rakouské severozápadní dráhy *Oesterr. Nordwestbahn. Geleise-Pläne des Ergänzungs-Netzes*, nedat., bez označení

album plánů staničních budov Rakouské severozápadní dráhy, nedat., označení „ÖNWB – normálie, budovy“

fond Ředitelství státních drah Hradec Králové [ŘSD HK]

inv. č. 630, kart. 115

inv. č. 1716, kart. č. 284.

fond Sběrka stavební dokumentace ŘSD HK [Sb SDHK]

inv. č. 787, sign. XVI-1, kart. 201

inv. č. 794, sign. XVI-8a, kart. 205

inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205

inv. č. 795, sign. XVI-9, kart. 205

inv. č. 796, sign. XVI-10a, kart. 206

inv. č. 797, sign. XVI-10b, kart. 206

inv. č. 798, sign. XVI-10c, kart. 207

inv. č. 799, sign. XVI-10d, kart. 208

inv. č. 800, sign. XVI-10e, kart. 208

inv. č. 801, sign. XVI-10f, kart. 207

*Městský úřad [MÚ] Ústí nad Orlicí, Stavební úřad*

složka výpravní budovy železniční stanice Ústí nad Orlicí čp. 684

*Národní archiv [NA]*

fond České místodržitelství I (manipulační období 1856 – 1883) [ČM I]

inv. č. 4869, sign. 38/9/1/31, kart. 2069

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

fond Generální inspekce rakouských drah [GI/R]

kart. 569

kart. 575

kart. 792

kart. 795

kart. 802

fond Ministerstvo železnic I, Praha [MŽ I]

kart. 1203

kart. 4863

fond Ředitelství pro tratě bývalé Společnosti státní dráhy Vídeň [ŘSSD/R]

kart. 18, sign. Cah. 3a/43

kart. 327, č. 24094 II

kart. 357, č. 20779

kart. 389

fond Ředitelství pro tratě Severozápadní dráhy [ŘSD/R]

inv. č. 99, kart. 312

inv. č. 100, kart. 313

fond Sběrka staničních kronik [SSK]

kart. 54, *Pamětní kniha stanice Ústí nad Orlicí* (založena 15. 8. 1945)

*Národní památkový ústav, ústřední pracoviště [NPÚ-ÚP]*

odbor evidence, dokumentace a informačních systémů [EDIS], kartotéka ÚSKP  
rejstř. č. ÚSKP 104023, čj. NPÚ-302/7049/2010 z 31. 8. 2010

*Státní okresní archiv [SOkA] Ústí nad Orlicí*

fond Archiv města Ústí nad Orlicí

inv. č. 1261, kart. 258



### Seznam historických map a plánů:

#### 1) Seznam historických map a geometrických plánů:

1. Mapa stabilního katastru, stav místa budoucí stanice Ústí nad Orlicí před výstavbou železničních tratí, 1839. – Reprodukce: *Archivní mapy. Prohlížení archiválií Ústředního archivu zeměměřičství a katastru*, <http://archivnimapy.cuzk.cz/>, vyhledáno 20. 7. 2011.
2. Topografická mapa tratě Ústí nad Orlicí – říšská hranice a okolí s vyznačením varianty budoucí tratě Ústí nad Orlicí, která ještě nepočítala se stávajícím umístěním nádraží („*Generalbauunternehmung / Ergänzungsnetz der oesterreichischen Nordwestbahn / Bauabtheilung XVIII. Wildenschwert / Topografische Detail-Karte / der Strecke / Wildenschwert – Reichsgrenze.*“ / , měřítko 1:28800, před červnem 1872. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 799, sign. XVI-10d, kart. 208, č. 377.
3. Mapa železniční stanice Ústí nad Orlicí a okolí z II. vojenského mapování, měřítko 1:28800, nejdříve 1874. – Reprodukce: *Prezentace starých mapových děl z území Čech, Moravy a Slezska*, <http://oldmaps.geolab.cz/>, vyhledáno 20. 7. 2011.
4. Geometrický plán tratě Ústí nad Orlicí – Letohrad („*GEIERSBERG-WILDENSCHWERT / KILOMETER 0-14,2*“), kolem 1873. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 799, sign. XVI-10d, kart. 208, č. 380.
5. Mapa železniční stanice Ústí nad Orlicí a okolí z III. vojenského mapování, měřítko 1:25000, 1876. – Reprodukce: *Prezentace starých mapových děl z území Čech, Moravy a Slezska*, <http://oldmaps.geolab.cz/>, vyhledáno 20. 7. 2011.
6. Geometrický plán („*Vermarktungs-Plan der / Station Wildenschwert / in der / Gemeinde Kerhartic*“) v příloze popisu mezníků hranic pozemků ÖNWB ve stanici Ústí nad Orlicí (vyrovnání s StEG) z 17. listopadu 1877, měřítko 1:440, do roku 1877. – AČD Sb SDHK, inv. č. 795, sign. XVI-9, kart. 205, smlouva č. 88463/10415/78 z 2. 4. 1879, č. 1226/79.
7. Geometrický plán v příloze smlouvy mezi ÖNWB a StEG o konečném vypořádání vlastnictví pozemků ve stanici Ústí nad Orlicí v katastrálním území Kerhartice nad Orlicí z 2. dubna 1879, zeleně vyznačeny pozemky koupené ÖNWB od StEG, růžově pozemky do roku 1879. – AČD Sb SDHK, inv. č. 795, sign. XVI-9, kart. 205, č. 1226 z 2. 4. 1879.
8. Topografická mapa Ústí nad Orlicí a okolí s vyznačením hranice Protektorátu Čechy a Morava, měřítko 1:75000, stav k. 1. 7. 1943. – Reprodukce: *Mapy ČSR*, <http://mapy.opevneni.cz/PCM-75000/Pxxxx.asp?id=P4057>, vyhledáno 26. 7. 2011.

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

2) Seznam historických plánů:<sup>1</sup>

1. Situační plán („*Situation der Umgebung von Wildenschwert*“) – návrh umístění stanice Wildenschwert, měřítko 1:2880, 1871. – AČD, Sb SDHK, . č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, č. 509 z 20. 9. 1871.
2. Situační plán („*Station Wildenschwert*“) – duplikát situačního plánu stanice Wildenschwert předložený společností ÖNWB ke schválení c. k. ministerstvu obchodu, vpravo dole perem potvrzení o shodě s originálem předloženým ministerstvu obchodu „*mit dem der kk H. M. vor- / legten Originales gleich / ...*“, měřítko 1:2880, 1872. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, č. 9, č. 11084/72.
3. Situační plán („*Situationsplan / der gemeinschaftlichen / Station Wildenschwert*“) – situační plán stanice Wildenschwert s okótovaným schematickým půdorysem výpravní budovy odpovídající dnešní dispozici, patrně jedna z předloh projektu nádraží schváleného c. k. generální inspekcí rakouských drah 28. května 1874, měřítko 1:000, 1874. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, č. 10776/74.
4. Situační plán („*Gemeinschaftliche Stationsanlage Wildenschwert*“) – situační plán úseku tratě s oběma ústeckými nádražími, podepsáno vlevo dole „*Frey*“, 1874. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, č. 13675/74.
5. Rudolf Frey, půdorys přízemí, půdorys 1. a 2. patra východního křídla, půdorys 1. patra západního křídla („*OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / (Ergänzungs Netz.) / GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE / IN WILDENSCHWERT. / HOCHBAU / NORMAL-BLATT N. 5.*“) – vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 (shodný s plánem č. 11), litografie, značeno na kameni vlevo dole „*Gepprüft u. genehmigt / der Baudirector, / W. Hellwag.*“, vpravo dole „*Ausgefertigt der Architect / R Frey.*“, měřítko 1:100, do roku 1874, v dnešní místnosti č. 127 dodatečně červeným perem dokreslena kamna či sporák. – AČD, album plánů staničních budov Rakouské severozápadní dráhy, nedat., označení „ÖNWB – normálie, budovy“, fol. 29.
6. Rudolf Frey, východní pohled, západní pohled, severní pohled („*OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / (Ergänzungs Netz.) / GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE / IN WILDENSCHWERT. / HOCHBAU. / NORMAL-BLATT N. 5 A.*“) – vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 A, litografie, značeno na kameni vlevo dole „*Gepprüft u. genehmigt / der Baudirector, / W. Hellwag.*“, vpravo dole „*Ausgefertigt der Architect / R Frey.*“,

<sup>1</sup> Dodatečně byly dohledány ještě situační plány z roku 1931 a 1939: Situační plán („*ČESKOSLOVENSKÉ STÁTNI DRÁHY. / ŘEDITELSTVÍ STÁTNIČ DRAH PRAHA-JIH / PROJEKT / NA STAVBU SKLADIŠTĚ S / VYVÝŠENOU RAMPOU A BU- / DOVOU KANCELÁŘÍ / V ÚSTÍ N/ORL.*“) – situační plán stanice s projektem nového skladiště proti jižnímu průčelí výpravní budovy, měřítko 1:1000, květen 1931. – NA, fond MŽ I, kart. 1203, č. 37109/31.; Situační plán („*Ředitelství drah v Praze / Stanice Ústí n/Orl*“) – situační plán stanice týkající se rozšíření kolejiště, měřítko 1:1000, září 1939. – NA, fond MŽ I, kart. 4863, č. PV-179-Geh.-Taj./1943.

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

měřítko 1:100, do roku 1874. – AČD, album plánů staničních budov Rakouské severozápadní dráhy, nedat., označení „ÖNWB – normálie, budovy“, fol. 30.

7. Rudolf Frey, podélný řez (severní pohled), podélný řez jižní částí východního křídla (severní pohled; „i-k“), půdorys sklepů a základů, půdorys podkroví východního křídla („OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / (Ergänzungs Netz.) / GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE / IN WILDENSCHWERT. / HOCHBAU / NORMAL-BLATT N. 5 B.“) – vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 B, litografie, značeno na kameni vlevo dole „Geprüft und genehmigt der / Baudirector / W. Hellwag.“, vpravo dole „Ausgefertigt der Architekt / R. Frey.“, měřítko 1:100, do roku 1874. – AČD, album plánů staničních budov Rakouské severozápadní dráhy, nedat., označení „ÖNWB – normálie, budovy“, fol. 31.
8. Rudolf Frey, příčný řez východní částí středního křídla (východní pohled; chybně označeno „g-h“, má být „e-f“), příčný řez západní částí středního křídla (východní pohled; „a-b“), příčný řez východní částí středního křídla (západní pohled; chybně označeno „e-f“, má být „g-h“), příčný řez západním křídlem (východní pohled; „c-d“) („OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / (Ergänzungs Netz.) / GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE / IN WILDENSCHWERT. / HOCHBAU / NORMAL-BLATT N. 5 C.“) – vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 C, litografie, značeno na kameni vlevo dole „Geprüft und genehmigt der / Baudirector / W. Hellwag.“, vpravo dole „Ausgefertigt der Architekt / R. Frey.“, dole uprostřed „Lith.Anst.v.J.Jost,Wien.“, měřítko 1:100, do roku 1874. – AČD, album plánů staničních budov Rakouské severozápadní dráhy, nedat., označení „ÖNWB – normálie, budovy“, fol. 32.
9. Rudolf Frey, půdorys konstrukce trámových stropů přízemí východního křídla, půdorys konstrukce trámových stropů 1. patra východního křídla, půdorys konstrukce trámových stropů východního křídla, půdorys konstrukce krovu východního křídla – vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 D, text nahoře uprostřed („OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / (Ergänzungs Netz.) / GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE / IN WILDENSCHWERT. / HOCHBAU / NORMAL-BLATT N. 5 D.“), litografie, značeno na kameni vlevo dole „Geprüft und genehmigt der / Baudirector / W. Hellwag.“, vpravo dole „Ausgefertigt der Architekt / R. Frey.“, dole uprostřed „Lith.Anst.v.J.Jost,Wien.“, měřítko 1:100, do roku 1874. – AČD, album plánů staničních budov Rakouské severozápadní dráhy, nedat., označení „ÖNWB – normálie, budovy“, fol. 33.
10. Rudolf Frey, východní pohled, západní pohled, půdorys přízemí („OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / (Ergänzungs Netz.) / GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE / IN WILDENSCHWERT. / HOCHBAU / NORMAL-BLATT N. 5 A.“) – vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 A, litografie, značeno na kameni vlevo dole „Geprüft u. genehmigt / der Baudirector, / W. Hellwag.“, vpravo dole „Ausgefertigt der Architekt / R Frey.“, měřítko 1:100, do roku 1874. – Reprodukce: Mojmír Krejčířík, *Česká nádraží (Architektura a stavební vývoj) II*, Litoměřice 2005, s. 71.

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

11. Rudolf Frey, půdorys přízemí, půdorys 1. a 2. patra východního křídla, půdorys 1. patra západního křídla („*OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / (Ergänzungs Netz.) / GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE / IN WILDENSCHWERT. / HOCHBAU / NORMAL-BLATT N. 5.*“) – vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 (shodný s plánem č.5), litografie, značeno na kameni vlevo dole „*Gepprüft u. genehmigt / der Baudirector, / W. Hellwag.*“, vpravo dole „*Ausgefertigt der Architect / R Frey.*“, měřítko 1:100, do roku 1874, dodatečně tužkou dokresleny příčky ve východní místnosti středního křídla a zazdívka vstupu v západní stěně. – NA, fond ŘSSD/R, kart. 327, č. 24094 II, č. 6709 z 13. 10. 1909.
12. Situační plán („*K. k. priv. oest. Nordwestbahn / Bauabtheilung VIII. Wildenschwert / Loos I<sup>a</sup> / Situation der Station Wildenschwert für Darstellung der Transportweiten der bewegten Erdmassen. / R.R. V<sub>1</sub>, V<sub>2</sub>V<sub>3</sub>*“) – situační plán stanice s vyznačením vzdáleností přesunu zeminy při výkopových pracích, který byl součástí vyúčtování stavby (účet „*R.R. V<sub>1</sub>, V<sub>2</sub>V<sub>3</sub>*“<sup>2</sup>), vlevo dole perem „*Ausgestellt der Loosbauführer: Kuba[.] / Geprüft: Frey*“, vpravo dole perem „*Die Richtigkeit der im vorstehenden Plane ersichtlichen Dimensionen mit der wirklichen Ausführung anerkennt / Wildenschwert den 20. Feber (1)875 / Der Bauunternehmer: Johann Tetřev*“), měřítko 1:1000, 1875. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 798, sign. XVI-10c, kart. 207, č. 4.
13. Situační plán („*K. k. priv. oest. Nordwestbahn / Bauabtheilung VIII. Wildenschwert. / Loos I<sup>a</sup> / Situation der Station Wildenschwert. / R.R. V<sub>1</sub>, V<sub>9</sub>*“) – situační plán stanice, který byl součástí vyúčtování prací na základech nádraží včetně výpravní budovy (účet „*R.R. V<sub>1</sub>, V<sub>9</sub>*“<sup>3</sup>), vlevo dole perem „*Ausgestellt der Loosbauführer: Kuba[.] / Geprüft: Frey*“, vpravo dole perem „*Die Richtigkeit der im vorstehenden Plane / ersichtlichen Dimensionen anerkennt / Der Bauunternehmer / Johann Tetřev / Wildenschwert den 20. Feber (1)875*“, měřítko 1:500, 1875. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 798, sign. XVI-10c, kart. 207, č. 6.
14. Situační plán („*Anschluss-Station Wildenschwert*“) – situační plán stanice v příloze služebního řádu schváleného 16. ledna 1892, 1891. – AČD, Sb SDHK, kart. inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, č. 4290.
15. Situační plán („*OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / STATION WILDENSCHWERT*“) – situační plán stanice ze souboru kolejových plánů ÖNWB (shodný s plány 16, 17), litografie, značeno na kameni dole uprostřed „*Techn art. Anstalt v. Chr. Höller, Wien*“, měřítko 1:1000, 1892. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, složka č. 17.
16. Situační plán („*OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / STATION WILDENSCHWERT*“) – situační plán stanice ze souboru kolejových plánů ÖNWB (shodný s plány 15, 17), litografie, značeno na kameni dole uprostřed „*Techn art. Anstalt v. Chr. Höller, Wien*“, měřítko 1:1000, 1892, upraven 1898. – AČD, album

<sup>2</sup> V<sub>1</sub> – „*Erdarbeiten, Anflanzungen*“; V<sub>2</sub> – „*Strassen und Wegbauten*“; V<sub>3</sub> – „*Fluss und Uferschutzbauten*“. – AČD, fond ŘSD HK, inv. č. 630, kart. 115, složka „*Súčtování spodní stavby*“, č. 3438/75.

<sup>3</sup> Ibidem – V<sub>1</sub> – „*Erdarbeiten, Anflanzungen*“; V<sub>9</sub> – „*Bettung (Besschotterung)*“.

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

- kolejových plánů doplňovací sítě Rakouské severozápadní dráhy *Oesterr. Nordwestbahn. Geleise-Pläne des Ergänzungs-Netzes*, nedat., bez označení, fol. 38.
17. Situační plán („*OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / STATION WILDENSCHWERT*“) – situační plán stanice ze souboru kolejových plánů ÖNWB (shodný s plány 15, 16), litografie, značeno na kameni dole uprostřed „*Techn art. Anstalt v. Chr. Höller, Wien*“, měřítko 1:1000, 1892, upraven 1898. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, složka č. 11.
  18. Situační plán („*OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN / STATION WILDENSCHWERT*“) – situační plán stanice, fotolitografie, značeno na kameni dole uprostřed „*Photolith. v. Chr. Höller in Wien*“, měřítko 1:2000, 1892, upraven v říjnu 1908. – NA, fond GI/R, inv. č. 141, kart. 569, č. 23602/5.
  19. Situační plán („*K. k. priv. österr Nordwestbahn. / Station Wildenschwert / Herstellung eines Eiskellers – Lageplan*“) – situační plán v projektu lednice před sz. nárožím výpravní budovy, měřítko 1:1000, červen 1898. – NA, fond GI/R, inv. č. 141, kart. 569, č. 23602/2.
  20. Půdorysy všech podlaží („*K. k. priv. oesterr. Nordwestbahn / Gemeinschaftliche Aufnahmsgebäude Wildenschwert*“) – půdorysy s vyznačením funkčního využití místností, měřítko 1:200, 1899. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, složka č. 16, 1. pare.
  21. Půdorysy všech podlaží („*K. k. priv. oesterr. Nordwestbahn / Gemeinschaftliche Aufnahmsgebäude Wildenschwert*“) – půdorysy s vyznačením funkčního využití místností, měřítko 1:200, 1899. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, složka č. 16, 2. pare.
  22. Půdorysy všech podlaží („*K. k. priv. oesterr. Nordwestbahn / Gemeinschaftliche Aufnahmsgebäude Wildenschwert*“) – půdorysy s vyznačením funkčního využití místností, měřítko 1:200, 1899. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, složka č. 16, 3. pare.
  23. Půdorysy všech podlaží („*K. k. priv. oesterr. Nordwestbahn / Gemeinschaftliche Aufnahmsgebäude Wildenschwert*“) – půdorysy s vyznačením funkčního využití místností, měřítko 1:200, 1899, červenou tužkou doplněna čísla místností. – MÚ Ústí nad Orlicí, Stavební úřad, složka výpravní budovy železniční stanice Ústí nad Orlicí čp. 684.
  24. Situační plán („*K. k. priv. oesterr. Nordwestbahn / Station Wildenschwert / Aufstellung eines Wagenkastens – Lageplan*“) – situační plán části stanice v projektu vozové skříně na brikety východně od sv. nároží výpravní budovy, měřítko 1:1000, leden 1901. – NA, fond GI/R, inv. č. 141, kart. 569, č. 23602/3.
  25. Situační plán („*K. k. priv. oesterr. Nordwestbahn / Station Wildenschwert. / Umstellung des Stations-Nebengebäudes – Situation*“) – situační plán části stanice v projektu přestavby vedlejší nádražní budovy před západním průčelím výpravní

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

- budovy, měřítko 1:1000, únor 1901. – NA, fond GI/R, inv. č. 141, kart. 575, č. 25925.
26. Situační plán („*PLÁN NA POSTAVENÍ SKLADIŠTĚ NA UHLÍ NA NÁDRAŽÍ SEV. ZÁP. DRÁHY PRO CT. F<sup>mu</sup> ‚JAN HERNYCH & SYN‘ v ÚSTÍ NAD ORLICÍ*“) – situační plán části stanice v projektu skladiště uhlí, měřítko 1:1000, srpen 1905. – NA, fond GI/R, inv. č. 141, kart. 569, č. 23602/4.
27. Situační plán („*Priv. österr.-ung. / Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. / Zugförderungs- u. Werkstätten-Dienst. / Legeplan der ‚Washington‘ – Starklichlampen / in der Station / Wildenschwert transito.*“) – situační plán stanice pro instalaci osvětlení nástupiště lampami typu „Washington“, měřítko 1:1000, srpen 1908. – NA, fond GI/R, inv. č. 144, kart. 795, č. 30309/2.
28. Situační plán („*Bahnverwaltung ÖNWB. / Linie Geiersberg-Wildenschwert. / Situation Wildenschwert.*“) – situační plán kolejíště trati bývalé ÖNWB ve stanici, březen 1908. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, složka č. 17.
29. Situační plán („*Station Wildenschwert transito. / Aufstellung eines Wagenkastens als Inventar-Magazin für den Stationsdienst.*“) – situační plán s projektem vozové skříňe jv. od výpravní budovy, měřítko 1:1000, 22. březen 1909. – NA, fond ŘSSD/R, kart. 327, č. 209.
30. Půdorys přízemí východní části středního křídla („*Station Wildenschwert. / Aufnahmsgebäude. / Erdgeschos.*“) – návrh na adaptaci střední místnosti podélného křídla budovy pro potřeby c. k. poštovního a telegrafního úřadu, měřítko 1:100, 1909. – NA, fond ŘSSD/R, kart. 327, č. 24094 II.
31. Půdorys přízemí („*K.K. DIREKTION FÜR DIE LINIEN DER ST. E. G. / STATION WILDENSCHWERT*“) – půdorys přízemí s funkčním využitím místností, návrh na adaptaci sz. místnosti východního křídla pro potřeby c. k. poštovního a telegrafního úřadu, součást předběžného rozpočtu z 12. března 1910 v příloze dopisu c. k. poštovního a telegrafního ředitelství z 14. července 1910 c. k. ředitelství pro linie StEG, březen 1910. – NA, fond ŘSSD/R, kart. 327, č. 24094 II, č. 130233-IXb z 14. 7. 1910.
32. Půdorys přízemí („*Station Wildenschwert Trans.*“) – půdorys přízemí s funkčním využitím místností, návrh na adaptaci sz. místnosti východního křídla pro potřeby c. k. poštovního a telegrafního úřadu, příloha „C“ interní zprávy c. k. ředitelství pro linie StEG, č. 602/V a 150/B z 14. z března 1910, 1910. – NA, fond ŘSSD/R, kart. 327, č. 24094 II, č. 602/V a 150/B z 14. 3. 1910.
33. Situační plán („*WEICHENSICHERUNGSANLAGE IN DER STATION WILDENSCHWERT – LAGEPLAN*“) – schematický situační plán v projektu zabezpečení výhybek, 1910. – NA, fond GI/R, kart. 792, č. 29008/3.
34. Situační plán („*K. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft / ... / Projekt / über die Herstellung direkter Einfahrten und über / den Umbau von Geleisen in der Vorfahrstation / Wildenschwert / Situationsplan – STATION*“)

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

- WILDENSCHWERT (TRANS.)* – situační plán v projektu rekonstrukce kolejíště, 1910. – NA, fond GI/R, kart. 802, č. 33174/2.
35. Situační plán („*K. k. Direktion f. d. Linien d. Staatseisenbahn Gesellschaft. / WEICHENSICHERUNGSANLAGE IN DER STATION WILDENSCHWERT. / LAGEPLAN.*“) – schematický situační plán v projektu zabezpečení výhybek, 1911. – NA, fond GI/R, kart. 792, č. 29008/4.
36. Situační plán („*K. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft / Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau / ... / Situations-Plan über die Bahnhofzufahrtstrasse in Wildenschwert.*“) – situační plán stanice s vyznačením pozemků dráhy, měřítko 1:1440, 29. 12. 1911, c. k. ředitelství pro linie StEG, oddělení udržování staveb a výstavby. – NA, fond ŘSSD/R, kart. 357, č. 20779.
37. Situační plán – situační plán úseku tratě se stanicemi Ústí nad Orlicí a Ústí nad Orlicí město, měřítko 1:2880, do roku 1911. – NA, fond ŘSSD/R, kart. 357, č. 20779, č. 93891.
38. Situační plán stanice („*STATION WILDENSCHWERT (TRANS.)*“) – situační plán s vyznačením pozemků pro potřeby dráhy k vyvlastnění, měřítko 1:1000, do roku 1913. – NA, fond ŘSSD/R, kart. 389, č. 20494/II.
39. Situační plán („*Stanice Ústí nad Orlicí*“) – situační plán stanice (shodný s plánem č. 40), prosinec 1922. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, složka č. 337/a.
40. Situační plán („*Stanice Ústí nad Orlicí*“) – situační plán stanice (shodný s plánem č. 39), prosinec 1922. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205, složka č. 27.
41. Situační plán („*Pochozí operát. / PROJEKT / na rozšíření a přestavbu stanice / ÚSTÍ n./Orlicí. / SITUACE*“) – situační plán stanice s návrhem celkové rekonstrukce stanice, týkající se mj. nahrazení výpravní budovy stojící v místě plánovaného kolejíště novostavbou na jiném místě, červen 1930. – AČD, fond. ŘSD HK, inv. č. 1716, kart. 284, č. 719.
42. Situační plán („*Stanice Ústí nad Orlicí*“) – situační plán stanice a okolí, 1938. – AČD, Sb SDHK, inv. č. 794, sign. XVI-8b, kart. 205.
43. Situační plán („*NÁVRH ČTYŘVODIČOVÉ PŘÍPOJKY PRO ŽST / ÚSTÍ N/ORL.*“) – schematický situační plán vedení el. přípojky k východnímu průčelí výpravní budovy, měřítko 1:2880, 19. 12. 1964. – MÚ Ústí nad Orlicí, Stavební úřad, složka výpravní budovy železniční stanice Ústí nad Orlicí čp. 684.

**Seznam ikonografické dokumentace:**

1. Kresba („*Hospoda u Kutinů, za starších dob též „u Poláků“ zvána, zbořena následkem stavby dráhy ke Kyšperku. / Dle paměti načrtl / Fr. Egerle / v Ústí n./Orlicí / 23.12.1923“*) – dvoulist s několika verši o hospodě a kresbou – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, 19-A-160.
2. Kresba („*Zářez ostrohu vybudovaný v letech 1844-1845. v místech dnešního Nového nádraží. kreslil F. Egrle.*“) – kresba podlepená kartonem, se strojepisným popiskem, nedatovaná – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, 19-A-171.
3. Fotografie – černobílá fotografie nádraží od SV, před dokončením, pravděpodobně 1874 – Národní technické muzeum, fond č.800 – Sběrka fotografií, P18132.  
Reprodukce: Mojmír Krejčířík, *Česká nádraží (Architektura a stavební vývoj) II*, Litoměřice 2005.
4. Fotografie – černobílá fotografie nádraží od JV, kolem 1874 – Národní technické muzeum, fond č.800 – Sběrka fotografií, P18133.
5. Dopisnice („*Pozdrav z Kerhartic u Ústí n./Orl.*“) – dopisnice s litografií celkového pohledu na Kerhartice se Sobotkovou továrnou a nádražím od východu, 1900 (datace převzata z publikace). – Reprodukce: *Ústí nad Orlicí na pohlednicích*, Ústí nad Orlicí 2009.
6. Dopisnice („*Expresní pozdrav z Ústí n. Orl. / Ant. Bibus v Ústí n. Orl. - Zákonem chráněno.*“) – v kompozici dopisnice použita černobílá kolorovaná fotografie nádraží od JZ, 1900 (datace převzata z publikace), vyobrazení totožné s dopisnicí č.7 (česká jazyková verze). – Reprodukce: *Ústí nad Orlicí na pohlednicích*, Ústí nad Orlicí 2009.
7. Dopisnice („*Eilgruss aus Wildenschwert*“) – v kompozici dopisnice použita černobílá kolorovaná fotografie nádraží od JZ, vyobrazení totožné s dopisnicí č.6, 1900 (datace převzata z publikace *Ústí nad Orlicí na pohlednicích*, Ústí nad Orlicí 2009) – sbírka Ing. Ludvíka Mátle.
8. Dopisnice („*Ústí nad Orlicí s nádražím.*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží od jihozápadu, 1900 (datace převzata z publikace). – Reprodukce: *Ústí nad Orlicí na pohlednicích*, Ústí nad Orlicí 2009.
9. Dopisnice („*Pozdrav z Ústí n./Orl. / Část náměstí / Nové nádraží*“) – autor litografie F. Hoblík, Pardubice. M.j. nádraží od JV. Přípis 20.VI.1900 – sbírka Ing. Jiřího Mátle
10. Dopisnice („*Pozdrav z Ústí n. O. / Nákladem A.Pacholika*“) – dopisnice s černobílou fotografií nádraží od jihovýchodu, přípis 1900 – sbírka Ing. Ludvíka Mátle. Shodný záběr v jiném vydání na dopisnici č. 24.



**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

11. Dopisnice („*Nové nádraží v Ústí nad Orlicí / Nákladem A. Grögera. Fotografa v Bystřici.*“) – dopisnice s černobílou fotografií nádraží od jihovýchodu, přepis 20.listopadu 1900 – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F4238. Duplikáty dopisnice č.12 a č.13.
12. Dopisnice („*Nové nádraží v Ústí nad Orlicí / Nákladem A. Grögera. Fotografa v Bystřici.*“) – dopisnice s černobílou fotografií nádraží od jihovýchodu, před 1900 – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F6933. Duplikáty dopisnice č.11 a č.13
13. Dopisnice („*Nové nádraží v Ústí nad Orlicí / Nákladem A. Grögera. Fotografa v Bystřici.*“) – dopisnice s černobílou fotografií nádraží od JV, před 1900. – sbírka Pavla Dvořáka. Duplikáty č.11 a č.12.
14. Dopisnice („*Kerharticev*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží od severovýchodu, přepis 16.října 1901. – Reprodukce: *Ústí nad Orlicí na pohlednicích*, Ústí nad Orlicí 2009. Duplikáty č.15, č.16, č.17.
15. Dopisnice („*Kerhartice*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží od severovýchodu, před 1901 – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F4335. Duplikáty č.16, č.14, č.17.
16. Dopisnice („*Kerhartice*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží od severovýchodu, přepis 10/10 1901 – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F4336. Duplikáty č.15, č.14, č.17.
17. Dopisnice („*Kerhartice*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží od SV, přepis 1902 – Sbírk Ing. Ludvíka Mátl. Duplikáty č.15, č.16, č.14.
18. Dopisnice („*Ústí n. Orlicí / Nové nádraží / A. Bibus, Ústí n. O. - 1904.*“) – čistá dopisnice s černobílou fotografií nádraží od jihovýchodu – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F4378-1.
19. Dopisnice („*ÚSTÍ n. Orl. - Nové nádraží.*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží od severovýchodu, 1907 – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F4378-2.
20. Dopisnice („*Kerhartice*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží a Sobotkovy továrny od severovýchodu, po r.1908 – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F4379.
21. Dopisnice („*Ústí n. Orl. / Nádraží sev. záp. dr.*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží od východu, totožnou s německou verzí č.22, pravděpodobně kolem 1910 – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F4314.
22. Dopisnice („*Bahnhof Neu-Wildenschwert*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží od východu, totožnou s českou verzí dopisnice č.21, pravděpodobně kolem 1910 – sbírka Pavla Dvořáka.

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

23. Dopisnice („*Pozdrav z Ústí n. O. / Nákladem A. Pacholika knihkupce, Fotografie V. Jandery*“) – dopisnice s černobílou fotografií nádraží od jihovýchodu, před 1911 (datace převzata z *Ústí nad Orlicí na pohlednicích*, Ústí nad Orlicí 2009.) – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F4273. Shodný záběr v jiném vydání na č.24, č.10.
24. Dopisnice („*Nové Ústí n. O. / A.P.1880 S & T 1770*“) – dopisnice s černobílou fotografií nádraží od jihovýchodu, 1911 (datace převzata z publikace).. – Reprodukce: *Ústí nad Orlicí na pohlednicích*, Ústí nad Orlicí 2009. Shodný záběr v jiném vydání na č.23, č.10.
25. Dopisnice („*WILDENSCHWERT, Bahnhof*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží od JV, přepis 1911 – sbírka Ing. Ludvíka Mátle. Duplikát č.26.
26. Dopisnice („*WILDENSCHWERT, Bahnhof*“) – dopisnice s černobílou kolorovanou fotografií nádraží od jihovýchodu, před 1911, v publikaci datováno 1915. – Reprodukce: *Ústí nad Orlicí na pohlednicích*, Ústí nad Orlicí 2009. Duplikát č.25.
27. Maketa – model nádraží (bez pražského nástupiště), František Špindler, mezi 1910-1920 – Městské muzeum Ústí nad Orlicí.
28. Dopisnice („*Ústí n./Orl, Partie*“) – dopisnice s černobílou fotografií údolí s nádražím od jihovýchodu, vydal Antonín Pacholík, knihkupectví v Ústí nad Orlicí r.1922 – sbírka Pavla Dvořáka. Duplikát č.29.
29. Dopisnice („*Ústí n./Orl, Partie*“) – dopisnice s černobílou fotografií údolí s nádražím od JV, vydal Antonín Pacholík, knihkupectví v Ústí nad Orlicí r.1922 – sbírka Ing. Ludvíka Mátle. Duplikát č.28.
30. Fotografie – Vítání T.G. Masaryka v Ústí nad Orlicí 21.června 1929, vlevo v pozadí JV nároží staniční budovy – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F2501-1.
31. Fotografie – Vítání T.G. Masaryka v Ústí nad Orlicí 21.června 1929 před hlavním vstupem z východu – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F2501-2.
32. Fotografie – Vítání T.G. Masaryka v Ústí nad Orlicí 21.června 1929 před hlavním vstupem z východu – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F6864.
33. Fotografie – Vítání T.G. Masaryka v Ústí nad Orlicí 21.června 1929 před hlavním vstupem z východu – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F6353.
34. Fotografie – Vítání T.G. Masaryka v Ústí nad Orlicí 21.června 1929 před hlavním vstupem z východu – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, 6353a.
35. Fotografie – pohled na staniční budovu od jihu, 1929 – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F5583.

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

36. Fotografie („~~ÚSTÍ n. Orlicí~~ / Kerhartice n./Orlicí“) – černobílá fotografie údolí s nádražím od JV, kolem 1929 – sbírka Pavla Dvořáka.
37. Fotografie – výpravčí na pražském nástupišti, černobílá fotografie, 1930 – sbírka Pavla Dvořáka.
38. Fotografie („KERHARTICE. / foto / SLEZÁK.“) – černobílá fotografie Kerhartic se Sobotkovou továrnou a nádražím zcela vpravo, kolem 1930 – archiv Pavla Dvořáka
39. Fotografie („foto Slezák. / Ústí n. Orlicí / Nové Nádraží“) – fotografie nádraží s novým skladištěm od jihovýchodu, kolem 1935 – archiv Pavla Dvořáka.
40. Fotografie – černobílá fotografie příjezdu delegace vozem Slovenská strela před západním křídlem staniční budovy, 1939 – archiv Pavla Dvořáka.
41. Fotografie – odhalení pamětní desky padlým zaměstnancům ČSD v Ústí nad Orlicí, černobílá fotografie, 1945 – Městské muzeum Ústí nad Orlicí, F609.
42. Fotografie („Nádraží Ústí n.O.16.5.1945 / Vítání prez.Dr.Ed.Beneše navracejícího se z exilu“) – sbírka Ing. Ludvíka Mátlá.
43. Filmový dokument *Návrat domů* – cesta Eduarda Beneše v r. 1945, záběry z nádraží v Ústí nad Orlicí, 1945 – odvysíláno v rámci pořadu Hledání ztraceného času, díl 84. Připravil K. Čáslavský a P. Vantuch.
44. Fotografie – odsun sudetských Němců, 1946 – sbírka Ing. Ludvíka Mátlá.
45. Fotografie – železničáři zdraví československou spartakiádu 1975, staniční budova od jihozápadu, černobílá fotografie, autor Pavel Dvořák, 1975 – sbírka Pavla Dvořáka.
46. Fotografie – černobílá fotografie nádraží od JV, autor Ing. Jiří Vorel, 1978 - sbírka Ing. Jiřího Vorla.
47. Fotografie – černobílá fotografie staniční budovy od J, autor Ing. Jiří Vorel, 1979 – sbírka Ing. Jiřího Vorla.
48. Fotografie – barevná fotografie vozu Stříbrný šíp na pražském nástupišti od JV, autor Pavel Dvořák, 7.10.1981 – sbírka Pavla Dvořáka.
49. Fotografie – černobílá fotografie vozu Stříbrný šíp na pražském nástupišti od JZ, 7.10.1981 – sbírka Pavla Dvořáka.
50. Fotografie – černobílá fotografie nádraží od JV, autor Ing. Jiří Vorel, 1983 – sbírka Ing. Jiřího Vorla.
51. Fotografie – černobílá fotografie, výměna kolejových desek v r. 1984, autor Ing. Jiří Vorel – sbírka Ing. Jiřího Vorla.

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

52. Fotografie – černobílá fotografie, výměna kolejových desek v r. 1984, autor Ing. Jiří Vorel – sbírka Ing. Jiřího Vorla.
53. Fotografie – černobílá fotografie, staniční budova od JZ, 1985, autor Ing. Jiří Vorel – sbírka Ing. Jiřího Vorla.
54. Fotografie – černobílá fotografie staniční budovy od JV, autor Ing. Jiří Vorel, 1986 – sbírka Ing. Jiřího Vorla.
55. Fotografie – černobílá fotografie staniční budovy od JZ, autor Ing. Jiří Vorel, 1990 – sbírka Ing. Jiřího Vorla.
56. Fotografie – černobílá fotografie staniční budovy od SV, autor Ing. Jiří Vorel, 1993 – sbírka Ing. Jiřího Vorla.

### **Seznam literatury:**

(Uvedeny pouze tituly pojednávající o výpravní budově, nikoliv pouze o železniční stanici.  
Další použitá literatura cit. v textu.)

#### 1) Nepublikované rukopisy:

Jana Čevonová, Návrh na prohlášení za kulturní památku: nádraží v Ústí nad Orlicí – staniční budova čp. 684, Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, odbor evidence, dokumentace a informačních systémů, kartotéka ÚSKP, rejstř. č. ÚSKP 104023, čj. NPÚ-302/3048/2008 z 24. 4. 2008.

Michal Zlámaný, Vyjádření k Návrhu na prohlášení za kulturní památku: Nádraží v Ústí nad Orlicí čp. 684, Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, odbor evidence, dokumentace a informačních systémů, kartotéka ÚSKP, rejstř. č. ÚSKP 104023, čj. NPÚ-302/3094/2008 z 24. 4. 2008.

#### 2) Literatura:

**Bericht... 1873:** *Bricht über den Bau und den Bestand der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn mit Bezug auf die im eigenen Pavillon ausgestellten Gegenstände, Pläne und statistischen Ausweise (Fortschritts-Medaille für Gruppe XIII. und XVIII.),* Wien 1873 (Wiener Weltausstellung 1873. Gruppe XIII. und XVIII.).

**Čevonová 2008:** Jana Čevonová, Nahnutý osud výpravní budovy, *Realit* XV., 2008, č. 9, s. 54-55.

**Krejčířík 2005:** Mojmir Krejčířík, *Česká nádraží (Architektura a stavební vývoj) II,* Litoměřice 2005.

**Musil 2009:** František Musil, *Železnice a Ústí nad Orlicí, Vlastivěsné listy Pardubického kraje* 2009, č. 2.

**Nygrín 1945:** Jindřich Nygrín, *100 let železnice Olomouc – Praha a město Ústí nad Orlicí. Historický nástin dopravy osob a zboží od dob nejstarších a vývoj železnic v Ústí nad Orlicí,* Ústí nad Orlicí 1945.

**Krejčí – Schneider a kol. 2007:** Ivan Krejčí – Pavel Schneider a kol., *Velká obnova. Čtení o znovuzrození dráhy olomoucko-pražské,* Praha 2007.

**Vorel 1984:** Jiří Vorel (ed.), *110 let železniční trati Letohrad – Ústí nad Orlicí,* Letohrad 1984.

**Ústí nad Orlicí 2009:** *Ústí nad Orlicí na pohlednicích,* Ústí nad Orlicí 2009.

**I.6 – Seznam pramenů, map a plánů, ikonografie, literatury**

3) Internetové zdroje:

**Zlámaný 2005:** Michal Zlámaný, heslo železniční stanice Ústí nad Orlicí, *Registr stavebních děl – ČVUT v Praze, Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze*, <http://registr.cvut/>, vyhledáno 2. 6. 2011.

## **I.7 - ROZBOR OBJEKTU**

### **CELKOVÁ SITUACE**

Nádražní budova se rozkládá na západním okraji katastru města Ústí nad Orlicí, odlehle od samotného centra města. Kromě samotné staniční budovy nádraží je v bezprostřední blízkosti rozmístěno ještě několik budov různého účelu související s nádražním provozem. Tyto budovy však nejsou součástí kulturní památky a tudíž nebyly součástí stavebně historického průzkumu a nejsou proto ani zahrnuty v tomto elaborátu. Samotná nádražní budova stojí na obdélném pozemku mezi dvěma kolejišti ve směru východ – západ. Rozkládá se na půdorysu písmene H a tvoří ji dvě příčná křídla, západní jednopatrové a východní dvoupatrové. Tyto budovy spojuje užší podélné přízemní křídlo obsahující na jižní i severní straně krytá nástupiště (severní Pražské, jižní Letohradské). Všechny budovy jsou zastřešeny sedlovými střechami velmi nízkého sklonu. Obě příčná křídla jsou částečně podsklepena. Hlavní přístupové východní křídlo je rizalitem otočeno ke komunikaci směřující od města. Zadní západní křídlo je řešeno jako jednopatrové v osovém zákrytu za vstupním křídlem.

### **EXTERIÉR**

Celkově je exteriér budovy pojat v jednotném historizujícím formálním aparátu střídající režné zdivo, hrázděné zdivo s hrubou pískovanou omítkou a kamenným soklem. Okna jsou ve většině případů původní dvojitá, špaletová, dvoukřídlá členěná do šesti tabulek. Původní dveře jsou většinou dřevěné, rámové konstrukce v dřevěných profilovaných zárubních. Dveře jsou buď plné s děleným na různý počet kazet, nebo s prosklenou horní částí. Povrchy před oběma nástupišti jsou mlatové pochozí plochy, před východní stranou východního křídla je dlažba ze žulových kostek, stejně tak jako před částí západní strany západního křídla. [foto 1 – 4]

### **Východní křídlo**

Východní křídlo je dvoupatrové s hlavním průčelím na východní straně a přiléhajícím spojovacím přízemním křídlem na západní straně. Budovu obíhá průběžný sokl z pískovcových kvádrů s hrubě zpracovaným povrchem. Sokl je dělen na předstupující trnož a jednoduchou hranolovou předstupující římsu. Sokl je přerušován vstupy a odvětrávacími okénky sklepních prostor. Plocha 1. a 2. patra, kromě přízemí

### **I.7 - Rozbor objektu**

západní fasády, je z pohledových červených režných cihel s nárožní armaturou z bosovaných kvádrů vyvedených v omítce. Kvádrování je provedeno střídavě z dlouhých a krátkých kvádrů s bosovanou plochou rámovaných třikrát odstupněným páskem s oblounem. Obdélná okna a vstupy mají pískovcové šambrány s předstupujícím parapetem a nepatrnými ušima. Nad překladem je shodná suprafenestra nebo supraporta složená s bosovaných klenáků shodné podoby jako na nárožích. Přízemí a patro je odděleno pískovcovou profilovanou římsou. Stejně tak 1 a 2 patro, římsa je zde však jednodušší. Plocha 2. patra je z hrubé vytahované omítky rámované hladkým vtačeným okrajem. Kolem oken je štuková šambrána s vytaženou vnější hranou a s ušima a parapetem jako v dolních podlažích. Poslední patro tvoří vestavba do krovu projevující se v exteriéru třemi trojúhelnými štíty na průčelích kromě západního. Toto patro je z hrázděného zdiva a od 2. patra ho oddělují vystupující zhlaví stropních trámů natřené stejnou červenou barvou jako trámy hrázdění. Předstupující střecha je zdobena ve svém vrcholu vyřezávaným štítem s dekorativní vyřezávanou výplní mezi hambalkem a krokvi. Na severní a východní straně jsou dva vyřezávané vegetabilní motivy dělené středovým věšadlem s jehlanovitým zakončením. Na jižní straně je tento motiv pouze malovaný. Ve štítech je vždy jedno okno s truhlíkem na květiny místo parapetní římsy. Nad střechu vystupuje celkem 7 komínů z režného zdiva s ozdobným ukončením pod krycí deskou. [foto 5 – 9]

### **Rozbor jednotlivých fasád východního křídla**

#### ***Západní fasáda [foto 5, 9]***

Přízemí západní fasády je děleno v exteriéru jedním obdélným oknem se šambránou bez suprefenestry v poslední jižní ose. Plocha západní fasády přízemí je hladká natřená žlutou barvou, šambrána a římsa soklu je bílá. První patro je pětiosé, přičemž dvě boční okna jsou zazděná. Tři zbylé jsou čtvercová končící u profilu střechy spojovacího přízemního křídla. Plocha druhého patra je z hrubé vytahované omítky bez lizenového rámce. Kolem oken chybí šambrány, okna mají pouze jednoduché parapetní římsy. Celek ukončuje profilovaná korunní římsa.

#### ***Východní fasáda [foto 6]***

Hlavní průčelí obrácené směrem k silnici od centra města je pětiosé, s tříosým osovým rizalitem. V rizalitu je ve střední ose široký vstup vyplněný dvoukřídlymi dveřmi rámového konstrukce s prosklenou horní částí osazené do dřevěných zárubní



### I.7 - Rozbor objektu

**(Inventarizace – karta D1).** Zbylé okenní otvory přízemí jsou vyplněny shodnými typy čtyřkřídlých špaletových jednoduchých oken **(Inventarizace – karta O1)**. Nad patrovou římsou je na umělém materiálu současný nápis ÚSTÍ NAD ORLICÍ. Patro má pětici shodných dvoukřídlých, dvojitých špaletových oken **(Inventarizace – karta O6)**. V místech průběhu patrové římsy mezi 1. a 2. patrem je zasekána drážka neznámého určení (pravděpodobně pro uložení elektrických kabelů). Okna 2. patra jsou shodná, dvoukřídlá, dvojitá špaletová okna **(Inventarizace – karta O6)**. Poslední podlaží má v celém povrchu hrázděného zdiva opadanou omítku. Barevné řešení je šedě natřený sokl, červeně natřená plocha režného zdiva s kamennými šambránami a ostěními přízemí a 1. patra spolu s armaturou nároží. 2. patro má plochu omítky bílou se žlutě natřenými šambránami a lizénami. Dřevěné prky jsou natřeny červeně. Okna přízemí mají hnědý nátěr, ve zbytku fasády zelený.

#### **Jižní a severní fasáda [foto 7 – 8]**

Tyto fasády jsou shodné trojosé, liší se pouze v prostoru přízemí, kde na jižní straně jsou na krajních osách dva shodně řešené vstupy a ve střední ose okenní otvor. Naproti tomu na severní fasádě je vstup pouze v krajní východní ose, zbylé dvě osy jsou okna. Nicméně střední osa, má pod parapetem patrně původní pískovcové ostění sahající až k terénu, na kterém je jeden schodištní stupeň. Zbylá patra jsou shodná, popsána výše. Okna pater odpovídají východní fasádě. Na jižní fasádě jsou v přízemí oba vstupy vyplněny dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce, zčásti zasklené osazené v dřevěných zárubních **(Inventarizace – karta D3)**. Na severní straně v přízemí jsou shodné dveře jako popsané výše **(Inventarizace – karta D2)**. Na severní fasádě nad soklem je umístěna litinová tabulka s nadmořskou výškou (Inventarizace).

#### **Západní křídlo**

Jde o jednopatrovou podsklepenou budovu se sedlovou střechou. Exteriér západní budovy je pojat shodně jako východní. Přízemí západní, jižní a severní fasády je řešeno shodně jako u východního křídla. S obíhajícím kamenným soklem, režným zdivem plochy fasády a kamennými šambránami kolem okenních a vstupních otvorů a s nárožní bosáží. Jižní a severní fasáda je řešena shodně jako dvouosá s nad sebou umístěnými okny. Přízemí jsou to čtyřkřídlá špaletová jednoduchá otvíravá dřevěná okna **(Inventarizace – karta O1)**, patro dvoukřídlá, dvojitá špaletová dřevěná okna **(Inventarizace – karta O6a)**.

### I.7 - Rozbor objektu

Patrová římsa je složena ze zhlaví vystupujících trámů, patro je z hrázděného zdiva. Od štítu ho oddělují opět vystupujících zhlaví trámů stropní konstrukce. Štít je bedněný s motivem vlny na spodním okraji. Ve střední ose štítu je jedno menší dvoukřídlé dvojité otevíravé špaletové okno (**Inventarizace – karta O14**). Ve vrcholu štítu je dekorativní vyřezávaná výplň mezi hambalkem a krokve. Střecha je pokryta eternitem a vyrůstají z ní dva komíny shodného pojetí jako u východního křídla. [foto 13 – 19]

#### Rozbor jednotlivých fasád západního křídla

##### *Západní fasáda* [foto 13, 16, 18]

Přízemí i patro je šestiosé. Přízemí obsahuje dva shodné vstupy, jeden v jižní krajní ose a jeden ve čtvrté, směrem od jihu. Třetí vstup byl i v krajní severní ose, jak dokládá pískovcové ostění jdoucí až na úroveň terénu. Vstup v jižní krajní ose má výplň dvoukřídlými dveřmi rámové konstrukce s částí zasklené, včetně nadsvětlíku. (**Inventarizace – karta D6, D7**). Okna jsou čtyřkřídlá, dvojitá (**Inventarizace – karta O4**), kromě okna v krajní severní ose, které je menší obdélné, kryté novodobou mříží. Pod oknem ve druhé ose od severní strany je v soklu okno do sklepa a před ním železné dvířka pro spouštění sudů do sklepního prostoru bývalé lednice. K těmto dvěma krajním severním osám přiléhá také pultová střecha z vlnitého plechu na železných I profilech. Nad patrovou římsou je 1. patro s plochou fasády provedenou v hrubé omítce. Kolem oken je štuková šambrána shodného tvaru jako u 2. patra východního křídla.

##### *Východní fasáda* [foto 27]

Přízemí je členěno soklem a celkem čtyřmi vstupními shodnými otvory otvírajícími se po dvou na každé nástupiště. Vysoké a štíhlé vstupy mají štukové šambrány s horníma ušima a obíhajícím páskem na vnější straně. Plocha fasády je žlutá, bíle jsou pojednány šambrány a římsa a trnož soklu. Výplně tvoří jednokřídlé dveře rámové konstrukce s proskleným nadsvětlíkem osazené v dřevěných zárubních (**Inventarizace – karta D5**). 1. patro je zčásti zakryto střechou spojovacího přízemního křídla. Je vystaveno z hrázděného zdiva a obsahuje celkem šest okenních otvorů různé velikosti. Okna budou popsána v kapitole o interiéru.

### **Podélné spojovací křídlo**

#### ***Jižní strana (pražské nástupiště) [foto 20 – 23]***

Jižní fasáda obsahuje celkem osm okenních a vstupních os. Všechny otvory jsou půlkruhové. Čtyři z otvorů jsou okna umístěná v profilovaných štukových šambránách protažených až k soklové trnoži. Tím vytváří v soklu budovy oddělené rámy. Šambránu lemuje vystupující lišta. Okna jsou shodná dvoukřídlá, špaletová, otevíravá s půlkruhovým zakončením (**Inventarizace – karta O3, O3a, O3b**), liší se pouze dochováním kování. Ve dvou krajních západních, 5 a 8 ose od západu jsou vstupy. Vstupy mají stejné šambrány jako okna a všechny mají shodné výplně dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce zčásti zasklené s proskleným nadsvětlíkem (**Inventarizace – karta D4**). Fasádu ukončuje nevýrazná římsa. Přetažená nízká sedlová střecha kryjící prostor nástupiště spočívá celkem na pěti hranolových pilířích, které jsou dřevěné, usazené v litinové patce. Profilované sloupy jsou zakončeny dekorativní vyřezávanou výplní mezi pásky a vaznicí (**Inventarizace – karta S1, S2**). Tyto „hlavice“ nesou profilovanou vaznici, ze které vystupují profilované zhlaví krokví střechy. Mezi pilíři je železné zábradlí sestávající ze čtvercových polí, ještě dále dělených s dominantním čtvercem pootočeným o 90°. Samotná střecha je na spodní straně pokryta dřevěnými prkny na pero a drážku. Podlaha je pokryta jednobarevnými cementovými dlaždicemi žluté barvy. Dřevo je natřené hnědě. Plocha fasády je žlutá s bílou trnoží a římsou soklu a rámováním otvorů. Před západním okrajem nástupiště je v zemi upevněna výlevka s vodovodním kohoutkem (**Inventarizace – karta výlevka**).

#### ***Severní strana (letohradské nástupiště) [foto 24 – 26]***

Severní nástupiště je, pokud se týká podoby otvorů a zastřešení, řešeno včetně podpěr shodně jako jižní. Rozdíl je pouze v počtu vstupů, které jsou pouze tři. V krajní východní ose, čtvrté ose od východu a sedmé ose. Vstupy jsou vyplněny dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce zčásti zasklené s proskleným nadsvětlíkem (**Inventarizace – karta D4**), okna jsou dvoukřídlá, špaletová, otevíravá s půlkruhovým zakončením (**Inventarizace – karta O3**). Podlaha je pokryta cementovými velkými dlaždicemi šedé barvy. Přibližně uprostřed probíhá kanalizace krytá železnými poklopy. Při západní straně je do nástupiště vestavěna velmi nevzhledná „klec“ z trámku, prken a pletiva.

## **INTERIÉR**

Celkově je přízemí řešeno v současné době jako trojkřídlé. Východní křídlo slouží jako pokladny, úschovna a pro potřeby elektroinstalačních zařízení. Spojovací křídlo slouží jako dispečink a zázemí personálu spolu s restaurací. Západní křídlo je využíváno z velké části pro technické zázemí restaurace a jako krytá čekárna.

### **Východní křídlo**

#### ***Sklepy***

Pod východním křídlem se nachází sklep, jehož větší rozsah je dán rozšířením o část sloužící za kryt civilní obrany. Je přístupný z interiéru přízemí, z prostoru **113**. Vstup je vyplněn jednokřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce do tesařské obkládané zárubně s pěti kazetami na křídle, natřené hnědou barvou. Za dveřmi je zděné schodiště končící v malém prostoru **001**. Všechny prostory sklepení jsou klenuté stlačenou segmentovou klenbou, s podlahami pokrytými cementovou stěrkou. Za průchodem klenutým na pas je obdélný sklep **002**, který končí na východě výklenkem s odvětrávacím oknem. Sklep je přepažen laťovou konstrukcí vymezující sklepní kóje, se zadní částí přístupnou dřevěnými dveřmi [**foto 28**] (**Inventarizace – karta D44**). V severní stěně je vstup do úzké chodby **003**, která pokračuje na západě prostorem **004**, ze kterého vede vstup do malé místnosti **005**. V této místnosti je v severní stěně vybudovaný průduch krytý železnými dveřmi. Odtud je vstup do novější části krytu civilní obrany, který se rozkládá pod zbytkem půdorysu budovy. Vstup je vyplněn těžkými železnými dveřmi [**foto 29**]. Uvnitř místnosti se nachází systém vzduchotechniky a pozůstatky tří přístrojů souvisejících z jeho funkcí [**foto 30**]. Stěny jsou omítnuté a vybělené.

#### ***Přízemí***

##### **Prostor 101 [**foto 32**]**

Prostora, chodba, původně propojovala vestibul **101** s příčnou chodbou **102** ve východní části středního křídla, která zase propojovala obě nástupiště. Spojení se vstupní nádražní halou odpovídá i náročnější architektonické členění stěn pomocí pilastrového řádu, který rámuje vstup z haly do chodby. Později byla místnost rozdělena na menší prostor **109** a **103**. Hala je z exteriéru přístupná hlavním vstupem s dvoukřídlými dveřmi rámové konstrukce s prosklenou horní částí. Dveře jsou osazené do dřevěných zárubní (**Inventarizace – karta D1**). Po stranách vstupu je místnost osvětlena dvěma shodnými

### I.7 - Rozbor objektu

čtyřkřídlými špaletovými jednoduchými okny obdélného tvaru (**Inventarizace – karta O1**). Plochoštopá místnost má předstupující fabionovou římsu, která obíhá celý půdorys. Západní stěna má kolem vstupu do prostoru **102** štukové rámování s jednoduchým vystupujícím páskem, po jeho stranách se nachází dvojice pilastrů se společným vysokým nečleněným soklem. Pilastry vynášejí kompletní kladí a zalamovanou římsu. V této stěně se nachází nově prolomené neotvíravé a nedělené jednoduché okno do pokladen **107** (**Inventarizace – karta O14**). Stejně okno pokladny je i v jižní stěně. Severní stěna obsahuje jeden vstup vyplněný jednokřídlými dřevěnými dveřmi dělenými do tří kazet v jednoduchých dřevěných zárubních (**Inventarizace – karta D10**). Dlažba je z jednobarevného teraca, stěny jsou do výše cca 150 cm natřeny žlutou barvou, zbytek je bílý.

#### **Prostor 102 [foto 33 – 34]**

Jedná se o dvě chodby na půdorysu písmene T umožňující přístup ze vstupní haly na nástup na schodiště do patra a především do příčné chodby spojující obě nástupiště. První část chodby je přístupná z haly dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce s prosklenými křídly a proskleným nadsvětlíkem (**Inventarizace – karta D8**). Na severní straně je vstup do prostoru nástupu na schodiště do pater. Na jižní straně jsou dva vstupy do místností **107** a **108**. Vstupy jsou vyplněny shodnými novodobými jednoduchými jednokřídlými plochými dveřmi v železných zárubních (**Inventarizace – karta D12**). Chodba má pod stropem vlys a římsu, dlažba je z teraca. V podlaze je umístěn kryt kanálu. Spojovací chodba mezi nástupišti má stejný vlys s římsou obíhající místnost pod stropem. Při severní straně se ve východní stěně nachází okno, osvětlující rameno schodiště do patra. Nad oknem je štukový obdélný rám, ve kterém je umístěno kulaté zasklené okno. Shodné kulaté okno je i na jižní straně východní stěny. Mezi okny nad vstupem do chodby k vestibulu je obdélný štukový rám. V ose západní stěny se těsně pod stropem nachází vstup do prostoru krovu spojovacího středního křídla. Na severní a jižní straně jsou půlkruhové vstupy na nástupiště vyplněny dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce zčásti zasklené s proskleným nadsvětlíkem (**Inventarizace – karta D4**). Dlažba je z teraca. Ve stropě jsou patrné dva zaslepené otvory po zrušených světlicích.

### **Prostor 103 [foto 35]**

Prostor byl v době provádění průzkumu nepřístupný. Z exteriéru jde o menší prostor osvětlení jedním čtyřkřídlým špaletovým jednoduchým otevíravým dřevěným oknem (**Inventarizace – karta O1**) ve východní stěně a přístupný dveřmi v protilehlé stěně (**Inventarizace – karta D11**). Stěny jsou v horní části po celém obvodu prosklené. V jižní stěně je vstup vyplněný dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce s částečnou skleněnou výplní umístěné v dřevěných zárubních.

### **Místnosti 104, 105, 106, 107, 108**

Všechny místnosti nebyly v době provádění průzkumu přístupné. Prostor 104 je osvětlen jedním čtyřkřídlým špaletovým jednoduchým otvíravým dřevěným oknem (**Inventarizace – karta O1**) a přístupný dveřmi (**Inventarizace – karta D3**). Pravděpodobně se z něho lze dostat i do prostoru **103**. Místnost **105** je osvětlena výše popsaným jedním oknem (**Inventarizace – karta O1a**), v současné době slouží jako pokladna a je z ní pravděpodobně přístup do obou sousedních prostor **104** a **106**. Místnost **106** je osvětlena jedním čtyřkřídlým špaletovým jednoduchým otvíravým oknem v západní stěně, vybavené vnitřní dřevěnou okenicí rámové konstrukce (**Inventarizace – karta O2**) a přístupná dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce, zčásti zasklenými osazenými v dřevěných zárubních (**Inventarizace – karta D3**). Prostory **108** a **107** jsou dvě oddělené malé místnosti přístupné dveřmi (**Inventarizace – karta D12**) z chodby **102**. Všechny prostory jsou plochostropé.

### **Prostor 109 [foto 36]**

Tento úzký prostor vznikl předělením místnosti **101**. Přístupný je jednokřídlými dřevěnými dveřmi dělenými do tří kazet v jednoduchých dřevěných zárubních (**Inventarizace – karta D10**). Úzká prostora je ještě rozdělena příčkou na dva menší prostory. Jižní stěna je v horní části prosklená. Při západním konci severní stěny se nalézá vstup do místnosti **111**.

### **Prostor 110**

Prostor je z exteriéru přístupný vstupem od severu. Vstup je vyplněn dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce, zčásti zasklenými a osazenými v dřevěných zárubních (**Inventarizace – karta D2**). Místnost osvětluje jediné okno ve východní stěně,

### **I.7 - Rozbor objektu**

keré je čtyřkřídlé špaletové, jednoduché otvíravé (**Inventarizace – karta O1**). Místnost naposledy sloužila jako bufet a je zcela naplněna nábytkem, který znemožňuje podrobný průzkum. Nicméně v jižní stěně je patrná nika původního vstupu do prostoru **101**.

#### **Prostor 111 [foto 37]**

Místnost je vyplněna skříněmi a policemi elektrozařízení. Osvětluje ji jedno čtyřkřídlé špaletové jednoduché otvíravé okno v severní stěně (**Inventarizace – karta O1**). V severním konci západní stěny je prostý vstup bez výplně do prostoru **112**. Podlaha je pokryta PVC, pod kterými jsou dřevěná prkna položená na sraz.

#### **Prostor 112**

Místnost je vyplněna skříněmi a policemi elektrozařízení. Osvětluje ji jedno čtyřkřídlé špaletové jednoduché otvíravé okno v severní stěně (**Inventarizace – karta O1**). V západní stěně je patrný zazděný otvor vstupu na nástupiště. Podlaha je pokryta PVC, pod kterými jsou dřevěná prkna položená na sraz.

#### **Prostor 113 [foto 38]**

Tento menší prostor tvoří 1. podesta schodiště do patra. Je přístupná z chodby k vestibulu **102** dvoukřídlými dveřmi rámové konstrukce, které jsou zčásti zasklené a osazené do tesařských zárubní (**Inventarizace – karta D9**). Za dveřmi jsou tři schodištní stupně z pískovce. Ve východní stěně je patrná nika po zazděném otvoru vstupu. Podlaha je z litého teraca.

### ***1. patro***

1. patro má v podstatě symetrickou dispozici, kterou narušuje pouze prostor schodiště. Prostor je funkčně rozdělen do dvou bytů, z nichž severní je menší, právě o prostor schodiště k němu z jihu přiléhající. Celé patro je plochostropé, s výjimkou schodiště, které má segmentovou cihelnou klenbu.

#### **Schodiště 201**

Prostor jednoramenného, dvakrát zalomeného schodiště **201** je obdélný, dělený vřetenovou zdí; je vložen mezi obě bytové jednotky, severně od hlavní západo-východní

### I.7 - Rozbor objektu

osy budovy. Schodiště je zděné, stupně, odpočívadla i podesty kryje lité teraco. Zábradlí tvoří jednoduché průběžné dřevěné madlo, osazené na kovových konzolkách při vnější zdi.

V úrovni 1. odpočívadla je schodiště osvětleno okny z přízemní chodby **102 (Inventarizace – karta O2, O6)**.

1. patro je funkčně rozděleno na dva byty, „severní“ **202 – 208, 210** a „jižní“ **209, 211 – 218**. Z podesty v 1. patře se vstupuje přímo k západu do „severního“ bytu, jižně navazuje na podestu krátká chodba, oddělená zděným segmentovým pasem s okosenými hranami. Její podlahu rovněž tvoří lité teraco, na jejím jižním konci se nachází vstup do „jižního“ bytu 1. patra.

#### Prostory 202 – 208

Prostor „severního“ bytu tvoří místnosti **202 – 208, 210**. Do bytu vstupujeme ze schodišťové podesty **201** jednokřídlými dveřmi v dřevěné zárubni (**Inventarizace – karta D20**) s profilovaným okrajem, ve špaletě členěné kazetovými výplněmi. Křídlo dveří je novodobé, členěné horizontálně do čtyř stejných polí. Celé dveře kryje červenohnědý nátěr.

Dveřmi vstupujeme do prostoru předsíně **202**, s podlahou tvořenou prkny krytými linem (stejně jako v celém bytě). Směrem k jihu vedou z předsíně jednokřídlé novodobé dveře do koupelny **208**; jsou členěny horizontálně do čtyř polí s horní prosklenou částí, osazené v hladké dřevěné zárubni (**Inventarizace – karta D26**).

Prostor koupelny **208** je novodobě adaptován, má keramickou dlažbu a kachlové obklady stěn, směrem do chodby (k západu) jej osvětluje malé čtvercové okénko (**Inventarizace – karta O13**).

Na prostor předsíně východním směrem navazuje někdejší kuchyně **203**, oddělená od předsíně dřevěnou stěnou, v horní části prosklenou, novějšího původu, s jednokřídlými, rovněž prosklenými dveřmi v ose. Stěny kuchyně jsou částečně obloženy kachlíky, při severní stěně stávala linka. Část stěn obložena dřevěným laťováním. Od východu osvětluje kuchyni velké dvojkřídlé šestidílné původní okno (**Inventarizace – karta O6**), osazené v mělké obdélné nise, sbíhající k podlaze (stejně jsou řešena původní okna v celém patře).

K jihu vedou jednokřídlé, třemi polí členěné novodobé dveře v hladké dřevěné zárubni (**Inventarizace – karta D26**) do obdélné místnosti **207**, jež je od východu opět osvětlena obdélným dvoukřídlým špaletovým oknem (**Inventarizace – karta O6**).



### I.7 - Rozbor objektu

Směrem k severu procházím z kuchyně **203 [foto 47]** do rohové místnosti **204**. Dveře do místnosti jsou jednokřídlé, rámové, členěné do pěti kazet, vložené do dřevěné zárubně s profilovaným okrajem (**Inventarizace – karta D24**). Bíle natřeny. Samotnou místnost **204** osvětlují dvě původní dvoukřídlá špaletová okna (**Inventarizace – karta O6**), od severu a východu, původní průchod směrem k západu do místnosti **205** je dnes zazděn.

Do místnosti **205 [foto 48]** vstupujeme od jihu z předsíně **202** dveřmi v dřevěné zárubni (**Inventarizace – karta D22**), s profilovaným okrajem, ve špaletě členěné kazetovými výplněmi. Křídlo dveří je rámové, členěné pěti kazetami; celek je natřen bíle. Místnost je osvětlena jedním obdélným dvoukřídlým oknem (**Inventarizace – karta O6**) od severu. Ve východní stěně býval průchod do sousední místnosti **204**, dnes je zazděný, vyznačuje jej pouze zbylá profilovaná dřevěná zárubeň. V západní stěně se nachází vstup do další rohové místnosti **206**.

Vstupujeme sem jednokřídlými dveřmi v profilované dřevěné zárubni, horní část dveří vyplňuje křížem dělené prosklení, dolní část člení dvojice vertikálních kazet (**Inventarizace – karta D23**). Původní mosazné kování s klikou, bílý nátěr. Místnost **206 [foto 49]** osvětluje od severu opět jedno velké obdélné dvoukřídlé okno v mělké nise (**Inventarizace – karta O6**).

#### Prostor 210

K „severnímu“ bytu patří ještě oddělený záchod, místnost **210**, přístupná od východu z jižního ramene chodby při schodišti. Je přístupna jednokřídlými dveřmi s prosklenou horní částí (**Inventarizace – karta D27**), osazenými v hladké dřevěné zárubni. Hnědý nátěr. Místnost nemá okno, podlahu tvoří PVC.

#### Prostory 209 a 211 - 218

Prostor „jižního“ bytu tvoří místnosti **209 [foto 50]**, **211 – 218**. Celý byt je velmi výrazným způsobem nově adaptován, všechny původní dveřní výplně byly odstraněny a nahrazeny novodobými typizovanými dveřmi v kovových zárubních (**Inventarizace – karta D12, D28, D29**). Obytné, vzájemně propojené místnosti **215, 216, 217, 218** osvětluje od východu a od jihu celkem pět původních velkých dvoukřídlých šestidílných oken (**Inventarizace – karta O6**), osazených v mělkých nikách sbíhajících k podlaze. Podlahy jsou zde dřevěné, kryté PVC. Obdélná místnost **214**, přístupná od východu

### I.7 - Rozbor objektu

z předsíně **209**, má podlahu krytou PVC, od západu ji osvětluje jedno mírně obdélné dvoukřídlé okno, novějšího původu, čtyřdílné, osazené v mělké špaletě (**Inventarizace – karta O7**). V horní části severní stěny místnosti se nachází příčně obdélné pevné světlíkové okno, novějšího původu; osvětluje sousední chodbu **211**. Ta je jinak rovněž přístupna od východu z předsíně **209**, má podlahu krytou PVC a vstupujeme z ní dále k severu do místnosti **212** (nově adaptované WC) a k západu do prostoru nově adaptované koupelny **213**, jež má stěny do výše cca 150 cm obloženy bílými kachlíky a podlahu tvoří keramická dlažba. Původní velké okno v západní stěně bylo z větší části zazděno a pouze v horní části ponechán obdélný větrací otvor, uzavřený jednoduchým vyklápěcím okénkem (**Inventarizace – karta O8**).

## 2. patro

Dalším ramenem schodiště vystupujeme do 2. patra. Schodiště je zde zalomeno pouze jednou, odpočívadlo není dělené a pokrývá je – stejně jako stupně schodiště – lité teraco. Schodiště, stejně jako prostor podesty **301 (foto 56 - 57)** ve 2. patře, kryje segmentová klenba. Dispozice 2. patra je velmi podobná 1. patru, není však úplně stejná. Zde se patro dělí na tři byty, jeden větší „severní“ **302 – 307** a dva menší „jižní“ **314 – 319** a **308 – 313**.

### Prostory 302 – 307

Vstup do „severního“ bytu tvoří jednokřídlé dveře rámové konstrukce, natřené červenohnědě a osazené v dřevěné, červenohnědě natřené zárubni s profilovaným okrajem (**Inventarizace – karta D22**). Plochu dveří člení 5 kazet, natřených světle hnědou barvou. Vnitřní strana dveří je natřena bíle, kování je novodobé. Vstupujeme se jimi do prostoru předsíně **302**.

Obdélná předsíň má podlahu tvořenou dřevěnými prkny.

Směrem k východu pokračujeme do někdejší kuchyně **303 (foto 58)**, oddělené od předsíně dřevěnou stěnou s prosklenou horní částí. Spodní část člení obdélné kazetové výplně; uprostřed stěny jednokřídlé rámové dveře členěné pěti kazetami, z nichž dvě horní jsou prosklené (**Inventarizace – karta D31**). Celek je bíle natřen. Podlahu zde tvoří rovněž dřevěná prkna (stejně jako v celém bytě), při severní stěně je podlahu zpevněná – stávala zde kuchyňská linka. Od východu je kuchyň osvětlena velkým obdélným

### I.7 - Rozbor objektu

dvoukřídlým špaletovým oknem (**Inventarizace – karta O6**), osazeným v mělké nice sbíhající k podlaze; vnitřní hrany niky lemují dřevěné obložky s profilovanými okraji.

K severu pokračujeme z kuchyně jednoduchými jednokřídlými, bíle natřenými dveřmi, členěnými třemi výplňovými poli (**Inventarizace – karta D32**) v hladké zárubni, do místnosti **304**. Od východu ji osvětluje opět velké obdélné okno v nice s obložkou (**Inventarizace – karta O6**), v západní stěně se nacházejí jednokřídlé dveře, v profilované dřevěné zárubni, členěné pěti kazetami, bíle natřené (**Inventarizace – karta D22**). Dnes se nepoužívají, chybí jim kování.

Severní část místnosti byla zřejmě dodatečně oddělena příčkou, za níž vznikl malý pokojík **305** (zřejmě určený pro služku). Vedou do něj od jihu úzké obdélné dveře v hladké zárubni, členěné třemi výplňovými poli (**Inventarizace – karta D33**). Bíle natřeny. Také pokojík **305** je osvětlen od severu jedním velkým oknem v nice s obložkou (**Inventarizace – karta O6**).

Vrátíme-li se do předsíně **302**, pokračujeme dále k severu do dvou obytných místností **306** a **307**.

Do místnosti **306** [foto 59] vstupujeme od jihu jednokřídlými rámovými dveřmi (**Inventarizace – karta D22**), členěnými pěti kazetovými výplněmi; zasazeny jsou do dřevěné zárubně s hladkou špaletou a profilovaným okrajem, bíle natřeny. Místnost je osvětlena od severu jedním obdélným dvoukřídlým oknem v mělké nice s obložkou (**Inventarizace – karta O6**). Původní průchod směrem k východu do místnosti **304** je dnes zaslepen.

Do východní rohové místnosti **307** vstupujeme jednokřídlými dveřmi v profilované dřevěné zárubni, horní část dveří vyplňuje křížem dělené prosklení, dolní část člení dvojice vertikálních kazet (**Inventarizace – karta D23**). Natřeny bíle, původní mosazné kování s klikou. Místnost je osvětlena dvěma okny, od severu a západu – jsou obdélná, dvoukřídlá (**Inventarizace – karta O6**), osazená do mělkých nik, které ovšem na rozdíl od předchozí místnosti nemají dřevěné obložky na vnitřních hranách. Na stropě místnosti jsou pod novějším bílým nátěrem patrné pozůstatky dekorativní malby – strop zřejmě obíhal silný modrošedý rámec s bílými a tmavočervenými okraji; vně rámce byla plocha stropu tmavě okrová, uvnitř světle zelená.

Jak již bylo uvedeno výše, v jižní část 2. patra se nachází dva menší byty – jeden při jihozápadním a druhý při jihovýchodním nároží. Oba byty mají po třech velkých

### I.7 - Rozbor objektu

místnostech, jihozápadní byt je propojen s vlastním příslušenstvím (koupelna, toaleta), příslušenství jihovýchodního bytu je odděleno přístupovou chodbou **301**.

#### Prostory 314 – 319

Vstup do jihozápadního bytu se nachází v jižním čele chodby **301**. Tvoří jej jednokřídlé rámové, červenohnědě natřené dveře, osazené v dřevěné, červenohnědě natřené zárubni s profilovaným okrajem (**Inventarizace – karta D22**). Plochu dveří člení 5 kazet, natřených světle hnědou barvou. Obdobně je členěna i plocha špalety zárubně. Vnitřní strana dveří je natřena bíle, kování je novodobé.

Dveřmi vstupujeme směrem k jihu do malé obdélné předsíně **314**. Podlaha je dřevěná, částečně krytá PVC, s tejně jako v celém bytě, s výjimkou sociálního zařízení.

Na jižním konci předsíně se nachází nově zrekonstruovaný prostor toalety **315**, s podlahou tvořenou cementovou mazaninou. Je přístupný obdélnými dveřmi v hladké zárubni, členěnými třemi výplňovými poli (**Inventarizace – karta D35**). Jsou bíle natřeny. Téměř stejné dveře, ovšem s profilovanými výplněmi (**Inventarizace – karta D36a**) vedou dále k západu do někdejší kuchyně **316**. Příčky oddělující předsíň a toaletu byly do původně větší místnosti vloženy později.

V jihovýchodním koutě místnosti stávala kuchyňská linka, podlaha je zde zpevněna plechem. Od západu místnost osvětluje velké obdélné dvojkřídlé okno v mělké nice (**Inventarizace – karta O6**). Dále k severu z někdejší kuchyně pokračujeme do někdejší spíže **317**, upravené na koupelnu.

Koupelna je přístupná obdélnými dveřmi v hladké zárubni, členěnými třemi výplňovými poli (**Inventarizace – karta D35**). Jsou bíle natřeny. I tuto místnost od západu osvětluje původní velké obdélné dvojkřídlé okno v mělké nice (**Inventarizace – karta O6**).

Dále k jihu z někdejší kuchyně pokračujeme do dvou pokojů, **318** a **319**.

Do místnosti **318** vstupujeme novějšími dveřmi, obdélnými, v hladké zárubni, členěnými třemi profilovanými výplňovými poli (**Inventarizace – karta D36**). Místnost je rohová, osvětlená od západu a jihu dvěma původními okny, velkými, obdélnými, dvojkřídlými, osazenými v mělkých nikách sbíhajících k podlaze (**Inventarizace – karta O6**). V severovýchodním koutě místnosti stávala kamna, dosud je zde zaslepený komínový otvor. Směrem k východu pokračujeme do sousedního pokoje **319**.

### I.7 - Rozbor objektu

Vstupujeme do něj jednokřídlými rámovými dveřmi (**Inventarizace – karta D22**), členěnými pěti kazetovými výplněmi; zasazeny jsou do dřevěné zárubně s hladkou špaletou a profilovaným okrajem, bíle natřeny. Pokoj **319** je obdélný, osvětlený od jihu jedním původním obdélným dvoukřídlým oknem v mělké nice (**Inventarizace – karta O6**).

Vrátíme se do chodby **301** a pokračujeme prohlídkou „jihovýchodního“ bytu.

#### Prostory 308 – 310

Směrem k západu se nachází sociální zařízení „jihovýchodního“ bytu – předsíňka **308** a dvojice toalet **309** a **310**. Z chodby sem vstupujeme jednokřídlými rámovými dveřmi (**Inventarizace – karta D34**), členěnými pěti kazetovými výplněmi, z nichž dvě horní jsou prosklené. Zasazeny jsou do dřevěné zárubně s hladkou špaletou a profilovaným okrajem, značně narušený šedomodrý nátěr. Podlahu místnosti pokrývá PVC, od západu ji v horní části stěny osvětluje z místnosti **317** malé obdélné okénko bez výplně. Severně se pak z místnosti vstupuje do dvou malých prostorů toalet **309** a **310**, úzkými obdélnými dveřmi v hladkých zárubních, jsou členěny vždy třemi výplňovými poli (**Inventarizace – karta D33**). Bíle natřeny.

#### Prostory 311 – 313

Směrem k východu vstupujeme z chodby do někdejší kuchyně **311** [foto 60]. Vstup tvoří jednokřídlé rámové, červenohnědě natřené dveře, osazené v dřevěné, červenohnědě natřené zárubni s profilovaným okrajem (**Inventarizace – karta D22**). Plochu dveří člení 5 kazet, obdobně je členěna i plocha špalety zárubně. Původní kování nahrazeno plastovou klikou. Místnost je obdélná, od východu osvětlená jedním původním obdélným dvoukřídlým oknem v mělké nice (**Inventarizace – karta O6**). Rám okna je natřen červenohnědě. Podlahu tvoří dřevěná prkna, částečně pokrytá PVC (stejně jako v celém bytě). Směrem k jihu pak pokračujeme do obytné místnosti **312**.

Vstup tvoří jednokřídlé rámové dveře (**Inventarizace – karta D22**), členěné pěti kazetovými výplněmi; zasazeny jsou do dřevěné zárubně s hladkou špaletou a profilovaným okrajem, tmavozeleně natřeny, kování novodobé. Také místnost **312** je obdélná, přibližně stejně velká jako **311**, od východu osvětlená jedním původním obdélným dvoukřídlým oknem v mělké nice (**Inventarizace – karta O6**). Rám okna je natřen červenohnědě. Dále k jihu pokračujeme do poslední, rohové místnosti **313**.

### **I.7 - Rozbor objektu**

Vstup tvoří jednokřídlé rámové, tmavozeleně natřené dveře, osazené v dřevěné, rovněž tmavozeleně natřené zárubni s profilovaným okrajem (**Inventarizace – karta D22**). Plochu dveří člení 5 kazet, obdobně je členěna i plocha špalety zárubně. Původní kování je vytrženo. Místnost je osvětlena od východu a jihu původními okny, velkými, obdélnými, dvojkřídlými, osazenými v mělkých nikách sbíhajících k podlaze (**Inventarizace – karta O6**).

Vrátíme se do chodby a pokračujeme směrem k severu, ke schodišti do podkroví. Vstup na něj uzavírají jednokřídlé rámové, tmavohnědě natřené dveře, osazené na křížových páskových pantech ve zděné špaletě (**Inventarizace – karta D37**). Plochu dveří člení 5 kazetových výplní s profilovanými okraji.

#### ***Podkroví a krov***

#### **Schodiště 401**

Do podkroví se vstupuje po jednou zalomeném schodišti, jehož stupně pokrývá lité teraco. Odpočívadlo pokrývá diagonálně kladená kamenná dlažba, osvětleno je v její úrovni horní částí obdélného okna v mělké nise (**Inventarizace – karta O6**). Vřetenová zeď schodiště zde přechází v parapet, završený širokou římsou s plochým okrajem. Ze schodiště vstupujeme do prostoru podkroví, v jehož střední části se nachází původní obytná vestavba. Podélné stěny střední chodby jsou zděné, ostatní konstrukce příček hrázděné nebo dřevěné, omítané. [foto 61, 62]

#### **Prostor 401 [foto 62]**

Na schodiště navazuje chodba **401**, která propojuje prostor podkroví v severojižním směru. Chodba je plochostropá, přibližně v polovině její délky se ve stropě nachází světlíkové okno, osazené v rozevřené omítané dřevěné špaletě, uzavřené vyklápěcím proskleným rámcem. Podlahu chodby tvoří cementová mazanina.

#### **Prostor 402**

Ještě před zakončením posledního ramene schodiště se v severní stěně nad ním nachází vstup do severozápadního podkrovního prostoru **402**, uzavřený jednoduchými hladkými svlakovými dveřmi ze svisle kladených prken, osazených v hladké dřevěné

### I.7 - Rozbor objektu

zárubni (**Inventarizace – karta D39**). Obdélný prostor má dlažbu z naplocho kladených cihel (konstrukce krovu bude popsána níže).

Nalevo od výstupu ze schodiště, na severním konci chodby **401** se vedle obdélného komínového tělesa nachází vstup do obytné místnosti **403** při severním štítu.

#### Prostor 403

Vstup tvoří jednoduché novodobé dveře v kovové, černě natřené zárubni (**Inventarizace – karta D12**). Místnost je obdélná, s rovným nízko posazeným stropem, podlahu tvoří prkna pokrytá PVC. Od severu místnost osvětluje jedno obdélné okno v mělké zděné špaletě, dvojkřídlé, šestidílné (**Inventarizace – karta O15**). V jihovýchodním koutě stávala na plechové podložce kamna. V ose východní stěny se nachází vstup do podkrovního prostoru **404**, uzavřený původními obdélnými jednokřídlými rámovými dveřmi, zasazenými do hladké dřevěné zárubně (**Inventarizace – karta D40**). Plochu dveří člení čtyři horizontální kazetové výplně, původní krabicový zámek s klikkou. Bílý nátěr. [foto 63]

#### Prostory 404 a 405

Podkrovní prostor **404** při severovýchodním nároží má podlahu z naplocho kladených cihel, přechází jižním směrem přímo do dalšího podkrovního prostoru **405**, jež je dlážděn stejně. Jeho severní stěnu člení obdélné komínové těleso. V západní stěně prostoru se nacházejí obdélné rámové dveře, zasazené do hladké dřevěné zárubně (**Inventarizace – karta D40**). Plochu dveří člení čtyři horizontální kazetové výplně a původní krabicový zámek s klikkou. Dveře mají hnědý nátěr. [foto 64]

Dveřmi se vrátíme do chodby **401**. Jižním směrem z východní stěny chodby vystupuje obdélné těleso komína s okosenými hranami; hned za ním se východním směrem nachází vstup do obytné místnosti **406**, při východním štítu budovy.

#### Prostor 406

Vstup je uzavřen novodobými dveřmi v kovové, černě natřené zárubni (**Inventarizace – karta D12**). Obdélná místnost je plochostropá, podlahu tvoří dřevěná prkna. Od východu místnost osvětluje jedno obdélné okno v mělké zděné špaletě, dvojkřídlé, šestidílné (**Inventarizace – karta O15**). [foto 65]

Vrátíme se do chodby **401** a v jižním směru se ve východní stěně nachází další vstup do podkroví, uzavřený obdélnými rámovými dveřmi, zasazenými do hladké dřevěné zárubně (**Inventarizace – karta D40**). Plochu dveří člení čtyři horizontální kazetové výplně, původní krabicový zámek s kličkou. Hnědý nátěr.

### **Prostory 407 – 409**

Dveřmi procházíme do podkrovního prostoru **407**, dlážděného kamennými kostkami; jeho jižní stěnu člení obdélné komínové těleso. Směrem k jihu prostor přímo přechází do jihovýchodního nárožního podkrovního prostoru **408 [foto 66]**, dlážděného stejně. Do jihozápadního koutu prostoru je vestavěna drobná obdélná komora **409**, dřevěné omítané konstrukce. Od severu je přístupná jednoduchými svlakovými dveřmi (**Inventarizace – karta D43**) ze svisle kladených prken, osazenými v hladké dřevěné zárubni. Původní krabicový zámek, červenohnědý nátěr. Podlahu komory **409** tvoří betonová mazanina.

### **Prostor 410**

Hned vedle vstupu do komory se v západní stěně podkroví nachází vstup do obytné místnosti **410**, uzavřený obdélnými rámovými dveřmi, zasazenými do hladké dřevěné zárubně (**Inventarizace – karta D40**). Plochu dveří člení čtyři horizontální kazetové výplně, původní krabicový zámek s kličkou. Bílý nátěr. Místnost **410** se nachází při jižním štítu budovy, je plochostropá, zrcadlově opakující obdobnou místnost **403** při severním štítu. Podlahu tvoří dřevěná prkna pokrytá PVC, v severovýchodním koutě se na plechové podložce nacházela kamna. Od jihu místnost osvětluje jedno obdélné okno v mělké zděné špaletě, dvojkřídlé, šestidílné (**Inventarizace – karta O15**). V severní stěně místnosti se nachází vstup do jižního konce chodby, opět uzavřený obdélnými rámovými dveřmi, zasazenými do hladké dřevěné zárubně (**Inventarizace – karta D40**). Plochu dveří člení čtyři horizontální kazetové výplně, původní krabicový zámek s kličkou. Na vnitřní straně bílý nátěr, na straně do chodby červenohnědý. V jihozápadním koutě chodby **401** se vedle dveří nachází další obdélné komínové těleso s okosenou hranou.



### **Prostory 411 a 412**

V západní stěně chodby **401** se při jihozápadním koutě nachází zdvojené dveře do podkrovních prostor **411** a **412**, se dvěma protisměrně otevíravými křídly a společnou hladkou dřevěnou zárubní. Oba vstupy uzavírají jednoduché, hladké svlakové dveře (**Inventarizace – karta D42**), zavěšené na páskových pantech; červenohnědý nátěr. Jižními dveřmi vstupujeme do podkrovního prostoru **411** nad jihozápadním nárožím, s dlažbou tvořenou kamennými kostkami; severními dveřmi do podkrovního prostoru **412**, s dlažbou z naplocho kladených cihel. Oba prostory odděluje dřevěná příčka na půdoryse písmene „L“.

### **Prostory 413 a 414**

Další, velmi podobné zdvojené dveře, se nacházejí ve východní stěně chodby **401** o něco severněji. Opět mají společnou hladkou dřevěnou zárubeň a jsou protisměrně otevíravé. Jižní dveře jsou svlakové (**Inventarizace – karta D42**), zavěšené na páskových pantech; mají červenohnědý nátěr. Severní dveře, jsou odlišné – rámové konstrukce (**Inventarizace – karta D41**), členěné čtyřmi vertikálními kazetovými výplněmi, v horní části dveří obdélné světlíkové okénko, dělené uprostřed páskem. Jsou stejně červenohnědě natřeny. Jižními dveřmi vstupujeme do malé obdélné komory **413**, s dřevěnými omítanými stěnami a podlahou z cementové mazaniny. V jižní stěně malé obdélné, dovnitř otevíravé okénko v dřevěném rámcí a zárubni, okrově natřené. Severními dveřmi vstupujeme do prostoru někdejší toalety **414**, přiléhající k jižní obvodové zdi hlavního schodiště; podlahu i zde tvoří cementová mazanina. Obě místnosti mají šikmé podstřešní stropní podhledy.

Krov budovy je sedlový, z doby výstavby budovy v letech 1873 - 1874. Tvoří jej soustava krokví celkem v 18 vazbách, s prahovými vaznicemi na nízké podezdívce. Při obou štítech jsou krokve vzájemně propojeny horizontálními spojkami. V rozsahu chodby **401** spojují krokve hambalky, položené na koruně obvodových zdí chodby. Úsek krovu při východním štítu navazuje na hlavní konstrukci v pravém úhlu, konstrukčně je řešen obdobně. Celá plocha krovu má podbití ze širokých dřevěných desek. **[foto 67]**

### **Přízemní podélné spojovací křídlo**

#### **Prostor 114, 115, 116, 117, 118**

Tyto prostory vznikly předělením původně jednoho velkého prostoru čekárny a restaurace. Prostor **117** **[foto 39]** je přístupný vstupem z jižní strany dvoukřídlymi

### I.7 - Rozbor objektu

dřevěnými dveřmi rámové konstrukce zčásti zasklené s proskleným nadsvětlíkem (**Inventarizace – karta D4**). Místnost je osvětlena třemi dvoukřídlými, špaletovými, otvíravými okny s půlkruhovým zakončením (**Inventarizace – karta O3**). V západní stěně jsou dřevěné profilované zárubně původního vstupu do prostoru **119** [foto 40]. Strop je opatřen podhledem z minerálních desek. Podlaha je pokryta PVC. Úzký prostor **118** je přístupný dveřmi (**Inventarizace – karta D12**) a osvětlen dvěma půlkruhovými okny typu (**Inventarizace – karta O3**) a (**Inventarizace – karta O3b**). Podlaha je pokryta PVC. Menší prostor **114** obsahuje v severní stěně vstup na nástupiště vyplněný výše popsanými dveřmi (**Inventarizace – karta D4**). Je přístupný novodobými jednoduchými jednokřídlými plochými dveřmi v železných zárubních z prostoru **117** (**Inventarizace – karta D12**). Vede z něho také vstup do prostoru **116**, kde se nachází moderní kotelna. Podlaha prostoru **114** je z teraca. Prostor **115** je osvětlen jedním výše popsaným půlkruhovým oknem (**Inventarizace – karta O3**), podlaha je z PVC. Ve východní stěně je patrná nika původního vstupu do prostoru **102**.

#### **Prostor 119 [foto 40]**

Rozlehlá prostora dnes slouží jako restaurace. Je přístupná z jižní strany obdélným vstupem s půlkruhovým záklenkem vyplněným dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce zčásti zasklené s proskleným nadsvětlíkem (**Inventarizace – karta D4**). Po východní straně vstupu je dvoukřídlé, špaletové, otvíravé okno s půlkruhovým zakončením půlkruhové okno (**Inventarizace – karta O3**). Protilehlá severní stěna obsahuje dnes zaslepený vstup na severní nástupiště, po stranách s dvojicí oken (**Inventarizace – karta O3**). V jihozápadním rohu je vestavěna drobná předsíň kryjící průchod z jižního nástupiště do prostoru **121**. V západní stěně je vstup do místnosti **125**. Vstup je opatřen dřevěnými zárubněmi a profilovaným obložením niky, zárubně vrcholí supraportou ve tvaru kompletního kladí. Dveře jsou dvoukřídlé rámové konstrukce s kazetami (**Inventarizace – karta D14**). Vše je natřeno hnědou barvou. Strop je opatřen podhledem z minerálních desek. Podlaha je z PVC.

#### **Prostor 120**

Malý prostor tvoří zádveří čekárny **121**. Z jižního nástupiště je vstup osazen dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce zčásti zasklené s proskleným nadsvětlíkem (**Inventarizace – karta D4**). Ve východní stěně je vstup do prostoru **119**

### **I.7 - Rozbor objektu**

vyplněný dvoukřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce zčásti zasklené (**Inventarizace – karta D13**). Vstup do prostoru **121** je pravoúhlý bez výplně.

#### **Prostor 121 [foto 41, 42]**

Velká obdélná místnost při schodišti na jižní straně západního křídla v jeho šířce je plochostropá, osvětlená dvojicí obdélných oken v západní obvodové zdi. Podlaha je kryta novodobými dlaždicemi. Plochý omítaný strop je odsazen od profilované štukové římsy, obíhající celý obvod místnosti. Římsa a patrně i rámy vnitřních dvojítych oken jsou původní.

#### **Prostor 124 [foto 43]**

Menší, skoro čtvercová místnost při jihozápadním nároží západního křídla je dnes nepřístupná. V severní části východní zdi se nachází užší vysoká nika zaklenutá segmentem, v níž se původně nacházela kamna (nedochovala se). Strop je podobně jako jiné místnosti v přízemí obou příčných křídel plochý, s nevýrazným fabionkem tzv. „na flašku“.

#### **Podkroví (podstřeší) [foto 80 - 82]**

Při doměřování objektu prováděném až 29. 7. 2011 byl objeven pod dodatečně vloženým podhledem místností č. 114, 117, 116, 115 a 118 původní strop podélného křídla, zdobený ornamentální výzdobou a kovovými zpevňující táhly ukotvenými v konzolkách. Velmi pravděpodobně jde o prvky a výdobu z doby výstavby výpravní budovy v letech 1873 - 1874. Ornamentální malba je kromě stropu zachována i na obvodovém zdivu v horní části nad mladším podhledem.

Vzhledem k pozdnímu nálezů zmíněných prvků a výzdoby nebylo možné provést podrobnější dokumentaci spojenou s inventarizací, ani uvést nálezy do patřičných souvislostí.

### **Západní křídlo**

#### ***Sklepy***

Sklepení je složeno ze tří navzájem propojených místností položených ve směru sever jih. Přístupné je z interiéru přízemí z prostoru schodiště **126** dřevěnými jednokřídlými dveřmi rámové konstrukce (**Inventarizace – karta 016**). Za nimi je

### **I.7 - Rozbor objektu**

vyzděné schodiště, které končí prostorem **010**, na který navazuje úzký prostor **011** vedle ramene schodiště, přístupný po dvou schodištních stupních. Oba prostory stejně jako všechny ostatní v tomto sklepení jsou klenuté plochými segmentovými klenbami. Pravoúhlý vstup je vyplněný jednokřídlými železnými dveřmi (**Inventarizace – karta D47**) vede do prostoru **012 [foto 31]**, který je též klenutý segmentovou klenbou dělenou jedním pasem. V západní stěně je výklenek umožňující skládání materiálu z exteriéru. Posledním prostor **013** sloužil původně jako lednice a též má v západní stěně výklenek pro skládání potravin. Do obdélného prostoru **013** zaklenutého segmentovou klenbou vede vstup vyplněný jednokřídlými železnými dveřmi (**Inventarizace – karta D48**). Všechny prostory jsou opatřeny podlahami z cementové stěrky, stěny jsou obílené.

### ***Přízemí***

#### **Prostor 121**

Jde o velkou místnost sloužící jako čekárna. Místnost obíhá pod stropem štuková římsa a osvětlují ji dvě shodná čtyřkřídlá, dvojitá okna ve špaletě v západní stěně (**Inventarizace – karta O4**). Podlaha je teraca, stěny jsou do výše cca 150 cm natřeny modře zbytek bíle. **[foto 41 – 42]**

#### **Prostor 122**

Jedná se o úzkou místnost přístupnou pravoúhlým vstupem z jižního nástupiště vyplněného jednokřídlými dveřmi rámové konstrukce s proskleným nadsvětlíkem osazené v dřevěných zárubních dveřmi (**Inventarizace – karta D5**). V severozápadním rohu vystupuje komínové těleso.

#### **Prostor 123**

V době zhotovení průzkumu byla místnost nepřístupná. Přístupná je pravoúhlým vstupem z jižního nástupiště vyplněného jednokřídlými dveřmi rámové konstrukce s proskleným nadsvětlíkem osazené v dřevěných zárubních dveřmi (**Inventarizace – karta D5**) a osvětlená čtyřkřídlým špaletovým jednoduchým otvíravým dřevěným oknem (**Inventarizace – karta O1**).

#### **Prostor 124**

Rohová místnost je přístupná vstupem v západní stěně vyplněným dvoukřídlými dveřmi rámové konstrukce s částí zasklené, včetně nadsvětlíku (**Inventarizace – karta D6**). Osvětlená byla dnes zakrytým výše popsáním oknem v jižní stěně (**Inventarizace – karta O1**). V severovýchodním rohu je segmentový výklenek pro kamna. Podlaha je z prken uložených na sraz. Stěny jsou malovány válečkovým dekorem, strop je bílý. **[foto 43]**

#### **Prostor 125**

Jde o obdélnou místnost předělenou v současné době diagonální stěnou nesahající až ke stropu. V jižní stěně jsou dřevěné profilované zárubně dnes zaslepeného vstupu do prostoru **121**. V západní stěně se nacházejí dva vstupy. Jeden směřuje na podestu schodiště do patra a do sklepení. Vstup je vyplněn jednokřídlými dřevěnými dveřmi rámové konstrukce zčásti zasklenými (**Inventarizace – karta D15**). Druhý vstup vede do místnosti **127**, tento vstup je bez výplně.

#### **Prostor 126**

Úzký prostor je vlastně chodbou umožňující nástup na schodiště do patra od západního vstupu z exteriéru. Vstup je vyplněn dvoukřídlými dveřmi rámové konstrukce s částí zasklené, včetně nadsvětlíku (**Inventarizace – karta D7**). Na protilehlé straně je potom výše zmíněný vstup do místnosti **125**. Na jižní straně od vstupu z exteriéru je vchod na klesající schodiště do sklepení. **[foto 44]**

#### **Prostor 127**

Prostor je osvětlen jedním čtyřkřídlým otvíravým oknem v západní stěně (**Inventarizace – karta O4**). V jižní stěně jsou dřevěné profilované zárubně bývalého vstupu do prostoru schodiště. V severní stěně je vstup do prostoru **128** vyplněný jednokřídlými dveřmi rámové konstrukce s částí zasklené (**Inventarizace – karta D17**). Podlaha je z vícebarevné šamotové dlažby s okrajem z dekorativního motivu pletence. **[foto 45]**

### **Prostor 128 a 129**

Původně celistvá místnost byla rozdělena vestavěnou malou místností **129**, přístupnou jednoduchými jednokřídlými dveřmi v železných zárubních (**Inventarizace – karta D18**). Prostor **128** je osvětlen jedním oknem v severní stěně s čtyřkřídlým špaletovým jednoduchým otvíravým dřevěným oknem (**Inventarizace – karta O1**). V západní stěně je pravoúhlá nika původního vstupu z exteriéru z výplní jednoduchým čtvercovým oknem (**Inventarizace – karta O5**).

### **Prostor 130, 131, 132, 133**

Původně dvě menší místnosti byly rozděleny novodobými příčkami ze sololitu na několik drobnějších prostor s minerálními podhledy a podlahou pokrytou PVC. Prostor **130** [foto 46] je osvětlen jedním oknem v severní stěně čtyřkřídlým špaletovým jednoduchým otvíravým dřevěným oknem (**Inventarizace – karta O1**). Okno je zčásti v interiéru zaslepeno. Ve východní stěně jsou dřevěné profilované zárubně původního vchodu na nástupiště. Do prostoru **131** je vstup vyplněn dveřmi jednoduchými jednokřídlými dveřmi v železných zárubních (**Inventarizace – karta D18**), stejně jako do prostoru **132** a **133** dveřmi (**Inventarizace – karta D19**) a (**Inventarizace – karta D12**).

### **Patro**

Patro budovy má v podstatě symetrickou dispozici, kterou narušuje pouze vložený trakt schodiště. Prostor je funkčně rozdělen do dvou bytů, z nichž severní je menší, právě o prostor schodiště k němu z jihu přiléhající. Celé patro je plochostropé.

Prostor jednoramenného, jednou zalomeného schodiště **219** je obdélný, je vložen mezi obě bytové jednotky, severně od hlavní západovýchodní osy budovy. Schodiště je dřevěné, světle natřené hnědo-béžově, stupně mají mírně předsazená hranolová čela. Podlahy odpočívadel tvoří dřevěné desky, kryté kobercovou tkaninou. Podhled schodiště je omítnutý. Zábradlí je rovněž dřevěné, tvoří je jednoduše profilované madlo spočívající na tyčkách oválného řezu. Jednotlivá ramena zábradlí zakončují dřevěné hranolové pilířky, vyřezávané do podoby sloupků s hranolovými hlavicemi završenými profilovanou římsou. Hrany pilířků jsou okosené, patky jednoduché, hranolové, s obíhající římsičkou. Paty pilířků přecházejí v patrech pod úrovní podesty do krátkého věšadla, zakončeného okosením a jednoduchou osmibokou bambulkou.

### I.7 - Rozbor objektu

Odpočívadlo schodiště mezi přízemím a patrem je osvětleno v úrovni podlahy nesvětelným oknem západního vstupního portálu budovy, v dřevěné obložce s profilovanými okraji, natřené stejnou barvou jako schodiště. V horní části stěny se pak nachází dolní polovina dvoukřídlého okna, jehož horní část osvětluje v úrovni podlahy odpočívadlo mezi 1. patrem a podkrovím **320**. Okno je osazeno v hladce omítnuté špaletě, má jednoduchou dvoukřídlou šestidílnou výplň (**O6 vnitřní**).

Na podestě schodiště v úrovni 1. patra **219** se ve východní stěně nachází vstup do obou výše zmíněných bytů. Vstup do severního bytu tvoří jednokřídlé rámové, hnědě natřené dveře, osazené v dřevěné, hnědě natřené zárubni s profilovaným okrajem (**Inventarizace – karta D 22**). Plochu dveří člení 5 kazet, natřených světle hnědou barvou. Vnitřní strana dveří je natřena bíle.

Dveřmi vstupujeme do obdélné předsíně **220**, osvětlené od východu jedním oknem, dvojkřídlým, čtyřdílným, v dřevěné jednoduše profilované obložce (**Inventarizace – karta O9**). Podlaha místnosti je dřevěná, krytá linem (stejně je tomu v celém bytě). Jihovýchodní kout místnosti vyplňuje obdélná dřevěná komora **221**, z vnější strany omítnutá, přístupná od severu jednoduchými dveřmi z vertikálně složených prken s jednoduchým zámkem, v hladké dřevěné zárubni (**Inventarizace – karta D30**). Bíle natřeno. Prostor komory je osvětlen od východu jedním malým obdélným okénkem v jednoduchém dřevěném rámcí (**Inventarizace – karta O10**).

Naproti komoře se v severní stěně předsíně nacházejí dveře do někdejší toalety **222**, obdélné místnosti, osvětlené od východu jedním obdélným oknem ve dvojdílném, vertikálně děleném jednokřídlém rámcí (**Inventarizace – karta O11**). Podlahu zde tvoří sololit. Dveře jsou rámové, jednokřídlé, s plochou členěnou do pěti kazet, zasazené do jednoduše profilované dřevěné zárubně; bíle natřené (**Inventarizace – karta D24**).

Další tři místnosti bytu **223**, **224**, **225** jsou zcela novodobě adaptovány. Propojují je jednoduché novodobé dveře v kovových, černě natřených zárubních (**Inventarizace – karta D12**), mezi místnostmi **223** [foto 52] a **224** [foto 53] obdobné dveře, členěné vertikálně do tří polí, s horní částí prosklenou (**Inventarizace D25.a**). Severovýchodní kout místnosti **223** je do výše cca 130 cm obložen bílými kachlíky, ve východní stěně je osazeno umyvadlo; bývala zde kuchyňská linka. Okna místností, dvoukřídlá, šestidílná (**Inventarizace – karta O6 vnitřní**), jsou osazena v mělkých nikách, s hladkými parapety mírně ustupujícími až k úrovni podlahy.

### I.7 - Rozbor objektu

Druhý, jižní byt 1. patra, sestává z místností **226 – 231**. Je zcela nově adaptován. Podlahy tvoří cementová mazanina, krytá linem, v koupelně **228** je keramická dlažba. Všechny dveře, včetně hlavních vstupních byly nahrazeny novými, typizovanými, v kovových zárubních. Původní průchod v příčce mezi místnostmi **229** a **231** byl zazděn, ponechána obdélná nika. Prostor komory **227** osvětluje malé okénko (**Inventarizace – karta O10**), předsíň **226** [**foto 54**] obdélné dvoukřídlé okno v dřevěné zárubni (**Inventarizace – karta O9**). V koupelně obdélné, vertikálně dělené okénko (**Inventarizace – karta O11**). Ve všech ostatních místnostech stejná okna jako v severním bytě (**Inventarizace – karta O6 vnitřní**), rovněž osazená v mělkých nikách, sbíhajících k podlaze.

#### *Podkroví a krov*

Poslední rameno schodiště vystupuje jedním zalomením s odpočívadlem **320** do prostoru podkroví **321** [**foto 68**]. Vstupujeme sem jednokřídlými dveřmi v hladké dřevěné zárubni, svlakové konstrukce, složenými z vertikálně kladených desek (**Inventarizace – karta D38**). Kovový srdčitý štítek zámku, kroucené kovové oko pro visací zámek. Tmavohnědý nátěr.

Podlahu podkrovního prostoru tvoří naplocho kladené cihly, otevřeným prostorem prostupují dvě obdélná tělesa komínů.

Prostor podkroví je na severu i jihu zakončen štítovými stěnami, v osách prolomenými obdélnými okénky s jednokřídlými, šestidílnými výplněmi (**Inventarizace – karta O14**). V jihozápadním koutě prostoru podkroví se nachází dřevěná vestavěná kolna, pro jejíž stavbu byly použity staré vývěsní štíty z obou nástupišť nádraží, z doby před rokem 1918; nesou nápisy „OUSTÍ NAD ORLICÍ TRANSITO WILDENSCHWERT“, provedené černou barvou na dřevěných deskách. [**foto 69**]

Krov je původní, sedlový, z doby výstavby budovy v 70. letech 19. století. Tvoří jej soustava krokví celkem ve 22 vazbách, s prahovými vaznicemi na podezdívce, podepřená průběžnou hřebenovou vaznicí, nesenou celkem čtyřmi hranolovými sloupky se šikmými vzpěrami; v prostoru vstupních dveří jsou obě vnitřní vzpěry, které by překážely, vynechány. Z boků jsou sloupky ještě podepřeny pod úrovní krokví šikmo kladenými vzpěrami. Mezi krokvy podbití z prken.



## I.8 - STAVEBNÍ HISTORIE

Vyhodnocení stavebního vývoje objektu v grafické podobě s vyznačením jednotlivých stavebních fází je součástí plánové přílohy elaborátu (II.2.2). Vzhledem ke skutečnosti, že nemohly být detailním způsobem rozpoznány stavební zásahy v úzkém časovém intervalu, zvolili jsme dvě základní epochy pro grafické vyhodnocení. Dle metodiky SHP byla oranžová barva použita na konstrukce pocházející z doby výstavby nádraží v období historismů 2. poloviny 19. století, a dále stejným způsobem označeny všechny zásahy až do počátku 20. let 20. století. Mladší stavební úpravy, pokud je bylo možné rozlišit a jednoznačně prokázat, byly ve shodě s doporučenou metodikou SHP barveny žlutou barvou. Komentář ke konkrétně vroceným stavebním úpravám, které dnes nelze ve stavbě rozeznat, se opírá o výsledky archivního průzkumu, pokud byly nalezeny relevantní doklady.

---

Přípravy ke stavbě železniční trati ve směru Ústí nad Orlicí – Kyšperk – Lichkov – Mittelwalde (a dále směr Kladsko) započaly již v rámci mírových jednání po prusko – rakouské válce, v letech 1866 – 67. Tato nová trať se připojovala ke starší trati Olomouc – Praha (zprovozněné již roku 1845) právě v Ústí nad Orlicí, a to západně od města. Protože starší ústecké nádraží (zvané dnes „zastávka“) leželo jižně od městského jádra, mimo tuto křižovatku, vyvstala nutnost vybudovat novou nádražní budovu, západně od města (již na katastru obce Kerhartice); jejím úkolem bylo obsluhovat obě tyto trati, náležící různým společnostem – ÖNWB a StEG. Proto bylo nádraží vybudováno jako „ostrovní“, oboustranné.

Rozvrh krajiny před výstavbou první dráhy zachytila mapa stabilního katastru z roku 1839 [II.1.1.1]. Po výstavbě první tratě z Olomouce do Prahy prořala dráha jižní svahy kopce rozkládajícího se západně od města. Retrospektivním dokladem vzhledu první železniční tratě jsou dvě kresby [II.1.2 - obr. 1, 2].

Výstavbu železničního spodku v úseku Ústí nad Orlicí – Kyšperk zahájila ústecká firma Tetřev roku 1871, dle smlouvy mělo být dílo dokončeno k 1. červenci 1873. V plánech z roku 1871 [II.1.1.3] je prvně zakresleno budoucí nádraží v dnešních místech,

### I.8 - Stavební historie

přičemž zde neschází zmínka, že původně bylo zvažováno umístit je jinde, jako samostatnou stavbu Severozápadní dráhy, západně od města na pravém břehu Tiché Orlice [II.1.1.2].

Další situační plán stanice pochází z roku **1872**. Oproti plánu z předchozího roku je zde výpravní budova mírně posunuta západním směrem. Ve stejném roce byly plány stanice předloženy ke schválení c. a k. ministerstvu obchodu [II.1.1.4]; nedlouho po prohlídce staveniště, konané dne **19. srpna 1872**, bylo pak předloženému projektu stavební povolení uděleno. Jedním z podkladů projektu byl patrně i plán [II.1.1.5, II.1.1.6] s okótovaným schematickým půdorysem hlavní budovy. V rámci dalších jednání o společném provozu stanice oběma výše zmíněnými společnostmi, se v korespondenci dne **27. října 1872** prvně objevuje zmínka o konkrétní kresebné dokumentaci (skice) výpravní budovy; tato dokumentace bohužel nebyla doposud nalezena.

Další smlouva o výstavbě železničního spodku v úseku Kerhartice – Dolní Libchavy (tentokrát s ústeckou firmou Bonka, jež byla ovšem s firmou Tetřev obchodně propojena) byla uzavřena v **únoru 1873**. Termín dokončení byl stanoven na 2. prosinec téhož roku, s tím, že již 1. září bude provedeno první vyštěrkování a základy nádraží tak, aby mohla být zahájena výstavba železničního svršku.

V průběhu roku 1873 tak práce na výstavbě nového nádraží velmi výrazně pokročily. Již počátkem roku bylo zřejmě vypsáno ofertní řízení na stavby výpravních budov na nové trati z Ústí do Kyšperka; nabídku na stavbu budovy v Ústí podala firma Tetřev. Nakonec tuto stavbu ovšem nezískala, byly jiskřeny stavby výpravních budov v Dolní Dobrouči a Kyšperku. Schůzka ohledně ceny těchto staveb se konala ve Vídni **30. ledna 1873**.

V první polovině roku **1874** byla stavba nové trati ÖNWB Ústí nad Orlicí – říšské hranice pozvolna dokončována; v **květnu 1874** je trať uváděna jako dokončená z 99% – s výjimkou stanice Ústí nad Orlicí. Přesně v této době (**28. květen 1874**) byl teprve schválen definitivní projekt nového ústeckého nádraží, včetně výpravní budovy, předložený společností ÖNWB 23. března t.r. Z tohoto roku se dochoval situační plán, který signaloval přímo hlavním architekt společnosti Rudolf Frey [II.1.1.7]. Nelze proto vyloučit, že jde o část původní dokumentace.

Plány vlastní výpravní budovy však, jak již bylo zmíněno, nebyly dosud nalezeny. S velkou pravděpodobností se však shodovaly s těmi, které jsou otištěny v tzv. „**Albu normalíí ÖNWB**“, jehož jeden výtisk je uložen v archivu GŘ ČD [II.1.1.8 – II.1.1.13].

### I.8 - Stavební historie

Jako architekt je zde uveden **Rudolf Frey**, jako stavební ředitel **Wilhelm Hellwag**. Plány zahrnují půdorysy, řezy a pohledy, jsou okótované, detailně popsány, včetně využití místností a základního zařízení. V průběhu následující výstavby došlo ovšem k některým (více či méně podstatným) změnám, a to především ve vnitřních dispozicích budovy.

Samotná výstavba ústecké výpravní budovy pak probíhala zřejmě poměrně rychle; dne **8 září 1874** se ve zprávě o stavebních pracích na trati uvádí, že je celá dokončena, práce pokračují pouze na sousedních stavbách nádraží v Ústí nad Orlicí. Dne **2. října 1874** se konala prohlídka dokončeného traťového úseku; bylo konstatováno, že příslušné budovy jsou „zcela postaveny“ a všechny prostory, nutné pro provoz dráhy, připraveny. Následně tak bylo společnosti ÖNWB vydáno **povolení k zahájení provozu na trati Ústí nad Orlicí – Kyšperk, s účinností ode dne 5. října 1874.**

V **prosinci 1874** a **lednu 1875** pak bylo provedeno vyúčtování stavebních prací, provedených firmou Tetřev na stavbě traťového spodku.

Jak již bylo výše uvedeno, došlo při stavbě výpravní budovy k určitým změnám oproti plánům, které známe z alba normalií. K těmto změnám se nedochovala žádná plánová dokumentace, ani pramenné zmínky; vycházíme zde tedy z porovnání realizované stavby s původním plánem:

- Oproti původnímu návrhu byly nad všemi obdélnými okny i vstupy přízemí a 1. patra východního křídla ve fasádách budovy provedeny štukové bosované klenáky.
- Obdélná sklepní místnost pod západním křídlem, se vstupem naproti rameni schodiště, označená X, nebyla realizována.
- Prostor **113** schodiště do patra byl vybudován v odlišné podobě – obdélný, bez okosených vnitřních koutů, s obdélnými odpočívadly. Stejně bylo změněno schodiště ve všech podlažích budovy, včetně suterénu.
- Vstup do plánované restaurace a čekárny III. a IV. třídy z Letohradského nástupiště nebyl zřízen v 5., ale v 6. ose od západu; souviselo to zřejmě s faktem, že dispozice restauračních prostor byla od počátku změněna – restaurační a čekárenská místnost **121** pro I. a II. třídu byla zřízena v přízemí západního křídla, kde byl původně plánován „Dámský salon“. Restaurace a čekárna pro III. třídu (IV. třída není nadále zmiňována) pak byla přesunuta na místo plánované I. a II. třídy (**119**, zde je restaurace dosud).

### I.8 - Stavební historie

- Prostor ve spojovacím křídle, v němž byla plánována restaurace a čekárna III. a IV. třídy (**114 – 118**) byl zřejmě od počátku rozdělen příčkou na dvě části. V západní části, o něco menší, byla zřízena místnost **117** pro pracovníky Státní dráhy; ve východní části pak úřadovna pošty.\*
- Rozsáhle byla změněna dispozice bytů v patře západního křídla, včetně vstupního schodiště. To oproti původnímu projektu vede až do podkrovní, kam měl být původně přístup pouze jednoramenným žebříkovým schodištěm. Záchody obou bytů v patře, navrhované při východních nárožích, byly přesunuty blíže ke středu dispozice (**222 a 228**), po stranách vstupních předsíní (**220 a 226**), které zhruba z poloviny zaujaly prostor plánované vstupní haly při schodišti.

Z doby těsně po dokončení výpravní budovy se zachovaly dva snímky, chované ve sbírkách Národního technického muzea [**II.1.2 - obr. 3, 4, 5**]. Jakkoliv je budova již stavebně dokončena, ze snímku jednoznačně vyplývá, že není dosud dokončena pokládka kolejí. Můžeme je proto celkem snadno odvodit, že byly pořízeny nejpozději do konce září roku 1874.

Při srovnání nejstarších fotografií s mladšími obrazovými prameny však narážíme na zajímavý problém. V plánové dokumentaci, zejména v plánech [**II.1.1.9**], stejně jako na nejstarších dvou snímcích je 2. patro východního křídla výpravní budovy provedeno v hrázděném zdivu. V současné době se hrázdění projevuje pouze ve štítech východního křídla, na fasádách 2. patra bylo zjevně nedlouho po dokončení budovy zakryto omítkou; důvod této úpravy bohužel neznáme – při případné opravě fasád by bylo vhodné ověřit, zda se hrázděná konstrukce pod omítkou skutečně nachází. Stejně byla upravena i západní fasáda nižšího, západního křídla; zde byla ovšem hrázděná konstrukce na ostatních fasádách ponechána. V této podobě je výpravní budova zachycena na situačním plánu z roku **1899** [**II.1.1.20**], ale také na kolorovaných dopisnicích datovaných do stejné doby, zejména [**II.1.2 - obr. 10, 13**].

---

\* Nejnovější překvapivé zjištění původního členění podstřešního prostoru spojovacího křídla nad prostorami **114 – 116 a 118**, uskutečněné dne 29. 7. 2011 již po sepsání této kapitoly, prokázala, že tento předpoklad není správný. Na základě nalezeného původního řešení místností bez stropů s průhledem do krovu lze vyvodit, že v rámci výstavby byl dodržen původně plánovaný půdorysný rozvrh [**foto 80 - 82**]. Jinou otázkou ovšem zůstává, kdy došlo k dalším úpravám, neboť na výkresech ze sklonku 19. století již nacházíme zcela přeřešenou dispozici, která nutně musela kolidovat s koncepcí do krovu otevřených prostor a vedla ke zřízení rovných podhledů.

### I.8 - Stavební historie

Odůvodněně proto můžeme předpokládat na výpravní budově poměrně zásadní stavební úpravy, které musely proběhnout ještě během prvních 25 let existence objektu. O to více je s podivem, že v období mezi lety 1874 – 1908 není v písemných pramenech zaznamenána stavební či související činnost týkající se výpravní budovy. Oproti původnímu plánu došlo, jak již bylo shora v jednotlivých bodech konstatováno, k mnoha odchýlkám. Avšak v případě hrázdění a dispozice středního křídla tomu tak nebylo a jednoznačně ke stavebním úpravám došlo nedlouho po zprovoznění stavby. Z jakého důvodu se tak stalo, můžeme za současného stavu poznání pouze spekulovat.

Složitá je i **problematika původní barevnosti a jejích proměn v čase**. Laboratorní analýza se soustředila na vývoj barevnosti pláště budovy, dále na základní průzkum povrchových úprav dveří a oken, litografické určení kamene užitého v soklové části stavby a na rozbor omítkové malty (**viz svazek C – Laboratorní analýza**).

Pokud se týká nátěru kamenného soklu, pak jako spodní byly nalezeny černé a černošedé nátěry. To dobře odpovídá barevnosti modelu budovy z let 1910-20 [**II.1.2 - obr. 17**], jenž má nároží malována šedočerně s nádechem do zelené. Odlišný výsledek poskytl vzorek z ostění okna v přízemí, kde byly jako spodní nátěry v hnědých tónech. Nicméně není zcela prokazatelné, zda byly natírány kamenné prvky již od počátku, nebo až při mladších opravách.

Kamenná ostění půlkruhových oken a portálů na nástupištích měly ve spodních partiích nátěry béžové až smetanovém tónu, což opět konvenuje jak s již zmíněným modelem, tak i se současným stavem, který zjevně respektuje tradici.

Mimořádně zajímavý je rozbor úlomků malty z nárožního kvádrování, které ve spodní vrstvě nese nátěr okrovo hnědého odstínu, další pak byla silná a pravidelná vrstva oranžovo-růžového odstínu, který se rovněž vyskytuje na pohlednicích z doby kolem roku 1900, či v 1. desetiletí 20. století. Omítka byla každopádně natírána již od počátku. I vzhledem k prokázané oranžovorůžové barvě je třeba rehabilitovat výpovědní možnosti kolorovaných pohlednic, které zřejmě nebudou daleko od skutečnosti. Barevnost fasád lze stručně rozdělit do tří etap: původní fasáda natřena v okrovo hnědém odstínu, pak následoval zmíněný oranžovo růžový odstín a stávající hnědo okrový.

### I.8 - Stavební historie

Pokud jde typ omítky, pak jde o velmi tvrdou omítku s vysokým obsahem hydraulického vápna typu „kufštejn“. To přesně odpovídá jeho nástupu a rozšíření ve 2. polovině 19. století.

Hrázděná konstrukce byla natírána hnědě, případně mladšími již zmíněnými oranžovými nátěry. Podobně byly natírány sloupky na nástupištích. Okna v podstřeší byla patrně již od počátku natřena zelenou barvou.

Litinové sokly sloupků byly natírány červenohnědým suříkem a následně i ostře žlutou barvou, patrně však nikoliv původně.

Velmi zajímavé a v podstatě jednotné jsou výsledky analýz barevnosti interiérových výplňových prvků, oken a dveří. Ty byly natírány tmavě a světlehnědými nátěry, velmi pravděpodobně s fládrem. Ukazuje se, že všechny prvky byly původně opatřeny světle- či tmavě hnědým nátěrem s fládrem, což odpovídá době vzniku výpravní budovy v 70. letech 19. století. Veškeré bílé či smetanové nátěry jsou druhotné.

Souhrnem lze říci, že původní barevnost s tmavým fládrem byla potvrzena u výplňových prvků a s jistou dávkou opatrnosti u omítky, která je z hydraulického vápna. Omítka měla původně okrově hnědý tón, později oranžově růžový, který podle ikonografických pramenů převládal na přelomu 19. a 20. století. Nejednoznačná je situace u kamenného soklu, jehož černošedý nátěr by mohl potvrzovat model stanice z rozmezí let 1910-20.

Petrografická analýza naproti tomu jednoznačně potvrdila, že nazelenalý pískovec je místního původu. Jde o glaukonitický pískovec z blízkých místních zdrojů, což potvrzuje i dobová nařízení společnosti Rakouské severozápadní dráhy, aby bylo v co největší míře využíváno místního materiálu.

---

První doložené, stavebně však nepříliš rozsáhlé úpravy proběhly na sklonku 1. desetiletí 20. století. Šlo o drobnou úpravu dispozice výpravní budovy, která je doložena dvěma plánky z let **1909** a **1910** [II.1.1.25, II.1.1.26]. Místnost **117** pro pracovníky Státní dráhy ve spojovacím křídle byla rozdělena příčkou na dvě zhruba stejné poloviny; severní část byla prolomením vstupu připojena k sousední poštovní úřadovně. Zároveň byl zazděn portál do sousední restaurace a čekárny III. třídy.

V přízemí severní fasády východního křídla (při Letohradském nástupišti) byl exteriérový vstup, původně vedoucí do místnosti **112**, přesunut k sousední místnosti **111**;

### I.8 - Stavební historie

dnes je i zde zrušen, jeho horní část přeměněna v okno. Zároveň byl zazděn původní vstup mezi místnostmi **111** a **112**.

Průběžně pravděpodobně probíhaly různé další drobné adaptace, zejména úpravy bytů a odbavovacích prostor; nebyly však zřejmě zásadního rázu a přímo je nemáme nijak doloženy.

V průběhu 1. světové války se zřejmě další úpravy výpravní budovy zastavily. Až z roku **1922** pochází zmínka, že na nádraží bylo zavedeno elektrické osvětlení.

Oproti výpravní budově se stavební činnost realizovala především v rámci areálu nádraží, což nepochybně souvisí s rozvojem dopravy, zřejmě v přímé úměře na rozvoji průmyslu. Ačkoliv se zde zabýváme výhradně stavebními dějinami výpravní budovy, musíme alespoň ve stručnosti připomenout okolní zástavu, související jednoznačně s drážním provozem.

Již na nejstarších situačních plánech z doby výstavby nádraží jsou v jeho areálu zakresleny dvě velká skladiště [**II.1.1.4**, **II.1.1.5**, **I.1.1.6**]. Jednou z nich je dodnes (!) zachované dlouhé přízemní skladiště s nákladovou rampou, situované na konci „ostrůvku“ mezi kolejemi západně od výpravní budovy (parcela č. 791). Tato stavba byla původně zamýšlena jako zděná, provedená později ve dřevě na zděné vyvýšené nákladové rampě (parcela č. 791) [**II.1.2** - **obr. 72, 73**]. Její stáří by mohla určit pouze dendrochronologická analýza dřevěných konstrukcí. Vzhledem ke skutečnosti, že se objevuje již na nejstarších situačních plánech, byla vystavěna již při vzniku nádraží.

Druhou stavbou stejného účelu je široký obdélný sklad na rampě po straně severní letohradské dráhy (parcela č. 787) [**II.1.2** - **obr. 70, 71**]. Mimořádně dimenzovaná a tesařsky kvalitně provedená stavba s mohutným zápražím, přesahem střechy, rovněž může pocházet z doby vzniku nádraží, nicméně na některých plánech není zakreslena. Datem ante quem je rok 1891, kdy je zakreslena na situačním plánu ze stejného roku [**II.1.2** - **obr. 16**].

Velice zajímavá stavba se již od počátku existence výpravní budovy nacházela v ose za jejím západním křídlem. Podle označení v situačních plánech šlo o prádelnu [**II.1.1.5**, **II.1.1.6**, **I.1.1.7**]. Nacházela se jen mírně jižně od stávajícího novodobého přízemního objektu pro vlakové čety, v místě dnešní zahrádky. Parková či zahradní úprava se zde ostatně vyskytovala již na počátku a nepochybně byla součástí původního projektu. Později byl objekt prádelny několikrát přestavěn a dispozičně odsunut. Po jeho severní straně

### I.8 - Stavební historie

vznikla na sklonku 19. století zahlobená lednice, sama prádelna pak byla radikálně přestavěna na multifunkční objekt slučující původní funkci, zázemí pro vlakové čety a rovněž depot [I.1.1.5, I.1.1.16-18, I.1.1.22]. Z této stavby se nic nezachovalo, později ve 2. polovině 20. století byla nahrazena stávající nevhlednou budovou na půdorysu písmene „L“ a přisazena blíže západnímu křídlu historické výpravní budovy.

Dalšími stavbami jako hradly, předpokládanou vodárnou a dalšími drážními budovami a specifickými drážními zařízeními (např. signalizací) jsme se již nezabývali. Situační plány však dokládají, že areál nádraží byl postupně zastavován větším počtem skladišť a úložných prostor, jako byly sklady na uhlí, na zboží, překladiště, kolny ad. [II.1.1.17, II.1.1.24].

Od doby, kdy byla soukromá dráha někdy po roce 1909 zestátněna, byla během několika let realizována různá technická vylepšení a zabezpečení drážního provozu (signalizační systém elektrifikován, nádraží osvětleno, došlo k úpravám kolejiště atd.).

Patrně i do souvislosti se zestátněním dráhy lze klást stavební úpravy prováděné v letech 1908 – 1911 na samotné výpravní budově (viz předchozí text).

Stav nádraží v období po vzniku I. republiky jednoznačně určuje zachovaný situační plán z roku 1922 [II.1.1.29].

Již na počátku století se začaly objevovat názory, že výpravní budova, umístěná v kolejišti, přestává vyhovovat narůstajícímu železničnímu provozu; s tím pak souvisely úvahy, že by bylo vhodné původní budovu zbourat a postavit novou, na jiném místě mimo kolejiště. 1. světová válka tyto plány odsunula, ale po jejím skončení se za nějaký čas objevily znovu. Kolem poloviny 20. let se Ředitelství státních drah začalo touto myšlenkou znovu intenzivně zabývat, a posléze zadalo i práce na přípravě tohoto projektu. Podle dochovaného projektu, zpracovaného ing. Divišem roku 1930, mělo být celé nádraží zcela přestavěno [II.1.1.30]. Stará výpravní budova měla být zbořena a nová postavena na jižní straně kolejiště; s ní pak měla ještě sousedit patrová administrativní budova a k ní přiléhající obdélné skladiště s vyvýšenou rampou.

Nakonec byla postavena pouze tato administrativní budova se skladištěm – stavební povolení bylo vydáno dne **31. července 1931**. Nová budova skladiště s administrativním zázemím se dochovala dodnes ve víceméně intaktním stavu (parcela č. 366) [II.1.2 - obr. 75]. Výsledkem velkorysé koncepce byla zřejmě ještě výstavba hradla s raným



### I.8 - Stavební historie

funkcionalistickým tvaroslovím ve východní části nádraží (parcela č. 1282) [II.1.2 - obr. 74].

Z neznámého důvodu bylo upuštěno od demolice staré a stavby nové výpravní budovy – není vyloučeno, že to bylo z důvodu hospodářské krize, i Ředitelství státních drah bylo zřejmě přinuceno poněkud šetřit.

Následně byly v interiérech staré výpravní budovy provedeny některé dílčí modernizační zásahy. Nemáme je nijak písemně doloženy, můžeme je pouze dovodit z některých dochovaných prvků – jedná se především o dílčí adaptace bytů v patrech východního křídla budovy. Do některých místností byly vloženy nové příčky (např. místnosti **209/214**, **304/305** a podobně), především byly upravovány toalety a kuchyně. Staré dveřní výplně v některých případech nahrazeny novými, jednoduššími rámovými dveřmi s trojicí obdélných výplní (např. **304**, **316** a podobně).

Není vyloučeno, že větší část sklepních prostor pod východním křídlem, upravená na kryt CO, prošla těmito úpravami již na sklonku 30. nebo počátkem 40. let. Nádraží leželo na poměrně důležité křižovatce, v místech kde se na páteřní trať připojovala odbočka směr Kladsko – tedy rovněž do oblasti Lichkov – Králíky, kde byla na sklonku 30. let budována jedna z klíčových součástí pevnostního systému ČSR; například jedním z hlavních úkolů mohutné dělostřelecké tvrze Bouda západně od Králík bylo palebně kontrolovat prostor nádraží v německém Mittelwalde (Miedzylesie), ležící vlastně na stejné trati. Je proto možné, že v těchto širších souvislostech byly výpravní budovy na této strategicky významné trati obdobně vybavovány, nemáme o tom však přímé pramenné doklady.

Není také vyloučeno, že kryt byl zřízen až počátkem 40. let, jako protiletectký. Každopádně byl v poválečném období nově zařízen a vybaven filtroventilačním zařízením, které je doposud udržováno ve víceméně funkčním stavu.

Znovu byl projekt rozšíření kolejiště ústeckého nádraží projednáván v letech **1942 – 1943**, výpravní budovy se však netýkal; souhlas s rozšířením nádraží vydal Říšský drážní úřad dne **18. listopadu 1942**. Zplnomocněnec říšských drah v Praze pak vydal dne **15. ledna 1943** souhlas s „generálním návrhem na rozšíření stanice Ústí nad Orlicí“, jinak blíže nespecifikovaným. Jeho realizaci již probíhající válečné události nedovolily.

### I.8 - Stavební historie

V **prosinci 1946** byly ve výpravní budově zřízeny veřejné splachovací záchody (v pamětní knize je doslova uvedeno že „konečně“). V **červnu 1948** údajně započaly jakési úpravy výpravních budov obou ústeckých nádraží, není zde však specifikováno, jakého druhu měly být.

Roku **1950** byla znovu nakrátko oživena myšlenka stavby nové výpravní budovy. Jednání na toto téma proběhlo mezi Technickou správou ČSD v Pardubicích a Místním národním výborem v Ústí nad Orlicí v **březnu 1950**, neznáme ovšem jeho výsledek. Každopádně v dalších pár desetiletích tento záměr již připomínán není.

Další zprávy o osudech nádražních budov pocházejí až z roku **1964**, kdy je opětovně poukazováno na jejich velmi špatný a zchátralý stav – budovy jsou označeny jako „...*dožilé, a žádná generální oprava stav nezlepší ani po stránce stavební, ani provozní*“. Tento problém začal být řešen především proto, že se v Ústí nad Orlicí měla konat v následujícím roce III. Okresní spartakiáda. Nevíme ovšem, zda bylo skutečně přikročeno k nějakým rekonstrukčním pracím, případně v jakém rozsahu.

V dalších letech (**1965, 1971**) máme zprávy pouze o různých technologických úpravách – kabelové přípojky, trafostanice a podobně; výpravní budovy se tyto zásahy zřejmě ve větší míře nedotkly.

V roce **1973** bylo navrženo postavit západně od výpravní budovy samostatnou přízemní budovu veřejných toalet; došlo k tomu poté, co byl zamítnut návrh na rekonstrukci stávajících toalet, v přízemí západního křídla výpravní budovy. Stavba pak byla realizována v následujících letech, pravděpodobně do roku **1975**.

V této souvislosti je opětovně konstatován velmi špatný stav budovy, zejména hrázdných konstrukcí, které jsou napadeny červotočem a hnilobou. Následně se opět objevuje zmínka o jakési připravované studii, která počítá s případnou výstavbou nové výpravní budovy v jiném místě.

Roku **1976** byly nově adaptovány toalety pro zaměstnance nádražní restaurace (**130 – 133**). Je pravděpodobné, že ve stejném období (nebo o něco později?) probíhala i adaptace prostoru nádražní restaurace, jinak písemně nedoložená; ve výčepu **119** byl zřízen

### I.8 - Stavební historie

sádrokartonový stropní podhled se svítidly a zazděn původní severní vstup na Letohradské nástupiště. V jihozápadním koutě výčepu byl příčkou vydělen samostatný vstupní prostor z Pražského nástupiště **120** do sousední čekárny **121**, adaptované z části původní nádražní restaurace.

Adaptace se v tomto období dotkly zřejmě i prostoru někdejší poštovní úřadovny ve spojovacím křídle (**114 – 116** a **118**), které byly rozděleny příčkami a adaptovány na zázemí zaměstnanců dopravní kanceláře (kuchyňka, kotelna, odpočinková místnost, toalety).

V roce **1987** bylo započato s projektovou přípravou generální rekonstrukce výpravní budovy. Dle návrhu podniku Dražstev Pardubice měla být pojata skutečně důkladně – provedení celkové izolace, výměna všech stropních konstrukcí, schodišť, odbourání hrázděných pater a podobně.

V reakci na tento návrh rekonstrukce výpravní budovy konstatovalo Krajské středisko památkové péče a ochrany přírody v Pardubicích (pracoviště Lanškroun) dne **2. října 1987**, že výpravní budova je objektem památkového zájmu, i když není přímo zapsaná jako kulturní památka. Doporučuje proto zachovat její vnější architektonický ráz, přičemž ovšem připouští možnost nástavby západního křídla o patro (za předpokladu zachování sedlové střechy). Vysloveně je konstatováno, že vnitřních stavebních úprav se tyto připomínky netýkají. Následně je doporučeno spolupracovat na architektonické části projektové přípravy rekonstrukce se SÚRPMO.

I tato připravovaná rekonstrukce skončila – stejně jako řada předchozích – ve stádiu příprav a ke zpracování vlastního projektu již zřejmě nebylo přikročeno.

V dalším období, v **90. letech 20. stol.** a na **počátku 21. stol.**, probíhaly některé vnitřní úpravy výpravní budovy, zejména v bytech obou křídel. Rozsáhle byl adaptován zejména byt **226 – 231** v jižní části 1. patra západního křídla, kde byly vyměněny všechny vstupní výplně za novodobé, typizované; stejným způsobem byly tyto výplně nahrazeny i v místnostech **223** a **224** ve stejném křídle. Podobným způsobem byl adaptován i prostor velkého bytu **209, 211 – 218** v jižní části 1. patra východního křídla, kde byly rovněž všechny vstupní výplně nahrazeny novými. Žádnou z těchto úprav nemáme písemně doloženou, není vyloučeno, že byly prováděny bez patřičných povolení, čili tzv. „na černo“.

### **I.8 - Stavební historie**

Jediný prozatím známý doklad o stavebních úpravách v tomto období pochází ze **srpna 2001**, kdy byly prováděny v prostoru dopravní kanceláře a pokladen v tomto rozsahu: výměna dožilé podlahové krytiny a svítidel, výměna výdejního okna a příslušné truhlářské práce. Do prostoru dopravní kanceláře byl vložen nový stropní podhled se svítidly.

V současné době jsou všechny obytné prostory v patrech výpravní budovy vyklizeny, využíváno je pouze přízemí, a ani to ne zcela. Stav prostor a zázemí restaurace je téměř neudržitelný, pokud má být provoz zachován, je nutný urychlený zásah.

Je zjevné, že budova potřebuje nejen naléhavou rekonstrukci, ale z velké části i náplň – nevyužívané prostory rychle chátrají a vážně hrozí, že pokud se k nějakému zásahu nepřikročí co nejdříve, nemusela by se jej v této ještě poměrně zachovalé podobě dočkat.

## **I.9 - HODNOCENÍ OBJEKTU**

Výpravní budova nádraží v Ústí nad Orlicí č.p. 684, parcelní číslo 786 z roku 1874 je zapsána do státního seznamu nemovitých památek pod číslem 104023.

Hodnocení tohoto objektu spočívá v posouzení řady aspektů. Přestože se jednotlivá hlediska prolínají, je nutno posouzení hlavní nádražní budovy v Ústí nad Orlicí rozčlenit do několika oddílů.

### **I. Obecná situace**

Sledované nádraží je v první řadě nesporně třeba spojovat se situací 19. století, kdy proběhla jedna z nejzásadnějších proměn společnosti, což se pochopitelně odrazilo ve skladbě i podobě stavebních objektů. Jestliže se dobový prudký rozvoj průmyslu odrazil ve vzniku řady továrních celků, které se s postupem let stávají předmětem památkové ochrany, je současně provázen zcela nezbytným rozvojem dopravy. Je obecně známým faktem, že to byla právě železnice, která tuto roli v rozhodující míře převzala.

Její využívání přesahuje do současnosti. Proto byl charakter vlastní dopravní cesty nutně zcela zásadně proměněn, zejména s ohledem na prudký rozvoj technologií. Zde je ochrana pochopitelně velice problematická. Vztáhnout ji proto lze spíše na zcela okrajové tratě, které pak slouží téměř výhradně turistickému ruchu. Jedině nádražní budovy, a to především jejich hlavní (výpravní) budovy mohou do značné míry i nyní uspokojovat potřeby provozu. Stávají se tak nejhmatatelnějším dokladem dané doby, jejich představ a cílů. Bylo by proto pochopitelné, že jak společnost, tak správci i vlastníci drah by tyto objekty odpovídajícím způsobem chránili. Potvrzovali by tak význam i kontinuitu tohoto ekologického způsobu dopravy.

Tomuto přístupu bohužel současná situace neodpovídá. Nádraží jsou ve velké většině utilitárně přestavována, i když by mohla vytvářet velice zajímavé prostředí, jehož dopad by byl nesporně i ekonomický. Památkově chráněna jsou zejména velká nádraží velkých měst, jejichž podoba se od běžných nádražních budov odlišuje. Tyto dobové „brány“ do města i světa získávaly monumentální podobu demonstrující ambice rozvíjejících se sídel. Řada prvků proto odpovídala spíše tomuto účelu, přidané role objekty proměňovaly v náročně řešené palácové stavby, jako je nádraží v Děčíně (navržené architektem Rudolfem Freyem, autorem ústeckoorlického nádraží), s triumfálními vstupy

### **I.9 - Hodnocení objektu**

(zbořené nádraží Těšnov v Praze, navržené hlavním architektem společnosti ÖNWB Karlem Schlimpem) [II.1.1.32], dominantními nadsazenými střechami svých hal (nádraží v Plzni) a podobně. Vlastní budovy byly navíc doplňovány od počátku ceněnými krytými nástupišti, jejichž inženýrské konstrukce se stávaly nejen určitou atrakcí a demonstrací dobových možností, ale přímo symbolem doby.

I méně výstavná nádraží podstatně formovala podobu podstatné řady českých měst. Svým umístěním určeným optimálním vedením tratě a náklady na výkup pozemků často zcela proměňovala urbanistickou situaci (např. nádraží v Táboře s typickou „nádražní“ ulicí).

Ochrana zásadních komponentů spojených s novou dobou byla ale hrubě zanedbána, protože ve srovnání s výše uvedenými monumentálními objekty neobstála venkovská nádraží především z uměleckého hlediska. Problémem byla i jejich typovost, opakování určitých motivů, čemuž se budeme podrobněji věnovat níže. I když se proto dochovaly až do druhé poloviny minulého století mnohdy v intaktním stavu, byly naprosto necitlivě adaptovány (např. „Horní nádraží“ v Litoměřicích, které dokonce díky svému unikátnímu stavu sehrálo roli ve významných filmech).

Již z tohoto obecného pohledu je zřejmé, že ochrana tohoto typu objektů je na našem území nedostatečná. Proto lze jen přivítat každý objekt, který by tuto zřetelnou mezeru v rámci druhového a typového spektra našeho památkového fondu doplnil.

Hodnota nádraží však spočívala v jiných oblastech. Podstatné je spojení s technikou, která je nyní naštěstí znovu objevována a doklady jejího vývoje se stávají atraktivní i pro širokou veřejnost.

#### **Poznámka:**

Mimo tento spíše nahodilý přístup vycházející z lokální situace by si ale uvedený druh budov (přesněji areálů) zasluhoval souborné hodnocení, které by zohlednilo veškeré kvality těchto zajímavých a většinou působivých a malebných staveb. Teprve ucelený komplexní průzkum umožní odpovědně posoudit, které z dochovaných budov si naši pozornost zaslouží. Velká suma prací již byla na tomto poli vykonána, památkově skutečně poučený a zejména obecně platný pohled však doposud postrádáme.

## **II. Nádraží menších sídel**

### I.9 - Hodnocení objektu

Jak již bylo uvedeno, velká nádraží se od podoby méně významných lokalit mnohdy podstatně odlišovala. Byla projektována spíše jednotlivě, s účastí špičkových architektů i techniků. Při projektování většiny nádražních budov však byla jejich projekce pochopitelně spojena s rozhodující částí práce, kterou bylo budování vlastní trati. Jejich autory ale rozhodně nelze podceňovat. Až nečekaně často se zde objevují dodnes zvučná jména, a to jak v oblasti techniky, tak umění.

Tato část, zejména díky rozsáhlým terénním pracím, byla nejnákladnější, a proto pro stavitele i nejlukrativnější. Pokud stavitel získal takovou zakázku (obzvláště státní), jeho prestiž i bohatství podstatně stoupl (např. ing. Hannauer vytvořil právě stavbou dopravních staveb materiální základnu pro následné budování pražských činžovních domů a pro funkcionalistickou tvorbu svého syna).

Projekty budov byly rovněž spojeny s určitými standardy, zpracovanými centrálně ve Vídni. Tento fond bude nutno ještě detailněji zkoumat. Právě na něj lze odkázat při hledání základních rysů sledovaných objektů. Samozřejmě, prvotní je dokonalé rozvržení provozu, k němuž se ale zcela samozřejmě připojuje řešení výtvarné.

V době vrcholného rozvoje to byla podoba označovaná spíše posměšně jako „C&K Bahnhof Styl“, což ale současně vyjadřuje jeho výraznost, originalitu a vliv.

Mimo uvedené vzorové projekty se na podobě projevovaly především dva základní trendy. Jedním byl dobově obecně platný vliv neorenesance, která byla umocněna nečekaným způsobem. Obrovské náklady na budování tratí umožnily i u takovýchto budov materiálově náročně technologie. Zejména mimořádné náklady na budování kamenných terasních a skarpových zdí, mostů apod. způsobily, že i další budovy tohoto nákladného materiálu až rozmařile využívaly. Zejména kamenné, dokonale provedené bosování, se stalo až určitým znakem těchto staveb. Jestliže u řady objektů byly historizujícímu pojetí blízké technologie právě pro finanční náročnost opouštěny, nádražní objekty je využívaly velice často. Nejednalo se pouze o hlavní budovy, ale i o řadu zcela běžných doprovodných staveb.

Jen na okraj je možné zmínit, že právě výstavbou řady těch nejdrobnějších nádraží se styl rozšířil do celého mocnářství a měl dokonce určitý vliv na proměnu nejen městské, ale i lidové architektury.

### **I.9 - Hodnocení objektu**

Určující podíl na těchto stavbách má jejich technologické vybavení, které však díky již uvedeným proměnám prošlo většinou zásadní modernizací a my se proto setkáváme jen s ojedinělými, o to však cennějšími torzy.

Při hodnocení nádražní budovy je zcela zásadní, že se jedná o nejviditelnější, přesto pouhou součástí vysoce funkčního a vždy sofistikovaně propojeného celku. Hlavní objekt ztrácí podstatnou část svého smyslu bez navazujících součástí, z nichž je třeba zmínit sklady, někdy samostatné sociální zázemí a bezprostřední vybavení trati, jako např. hradla, nádrže na vodu (vodárnu) apod.

### **III. Nádraží v Ústí nad Orlicí**

Výše uvedené, pochopitelně v různém stupni důležitosti i dochování, obsahuje konkrétní hodnocené nádraží. Výpravní budova v Ústí nad Orlicí jich obsahuje značnou řadu, jak dokázaly předchozí kapitoly.

Nyní je třeba podrobněji sledovat vzhled stavby, která reagovala jak na obecné předpoklady a vzorové projekty, tak na zcela konkrétní situaci. Rakouská severozápadní dráha - Österreichische Nordwestbahn (ÖNWB) zbudovala nádraží v poměrně ojedinělé pozici, kdy se v místě stýkaly (resp. rozbíhaly) dvě trati (viz dějiny objektu v kapitole I.4). Toto umístění vyvolalo velice zajímavé řešení. Základem bylo i jinde v obdobných případech užívané řešení (např. Suchdol nad Odrou, Praha-Vysočany, Kolín nebo právě Všetaty, v nichž nádraží pro dráhu rovněž navrhoval Rudolf Frey) [II.1.1.33, II.1.1.34] s dvojicí protilehlých nástupišť po obou stranách hloubkového středního křídla. To bylo sevřeno mezi krajní příčná křídla vytvářející v půdorysu podobu u písmene „H“ s protaženou střední částí.

Celkové architektonické řešení však ojediněle přistoupilo na zdůraznění nástupní části, která byla pohledově akcentována. Z provozních důvodů to nemohla být část s „čestným dvorem“, ale fasáda jednoho z bočních křídel. Právě proto nebyla obě krajní křídla řešena symetricky. Přední křídlo je vyšší, ve směru přístupu opatřené středním risalitem určujícím hloubkovou osu symetrie. Útvary s nástupišti se tak dostaly do postranních členěných průčelí.

Tak byla vytvořena kompozice přibližující se až nečekaně těsně, i když s největší pravděpodobností patrně mimoděk, slavným renesančním (a následně i neorenesančním) objektům vycházejícím z italské renesanční vily Poggio a Caiano. Podstatná zde ale byla



### I.9 - Hodnocení objektu

samozřejmě zmíněná funkčnost řešení dokládající, že i přes poměrně jasně dané vzory mohli autoři, zde stavební ředitel uvedených drah Wilhelm Helwag a v tomto případě zejména od roku 1873 ve funkci hlavního architekta ÖNWB působící architekt Rudolf Frey, citlivě a operativně reagovat na danou situaci.

Mimo pozoruhodné hmotové řešení je objekt pojímán v typickém stylu, charakterizujícím řadu dobových nádraží. Základem je neorenesanční výraz vycházející zejména z florentské renesance, který však byl aplikován na budovu provedenou v „alpském stylu“. Tyto stavby inspirované lidovou architekturou nejvyšších evropských velehor se objevily nejdříve v rámci romantických zámeckých zahradních staveb. Zde stály v řadě dalších stylově rozrůzněných složek shromažďujících vlivy různých oblastí, často s důrazem na jejich bizarnost. Navíc zde přistupoval obnovený zájem o přírodu a nezkažený život v jejím prostředí.

Alpské domky s charakteristickou předsunutou a zejména velice nízkou sedlovou střechou následně našly až nečekaně širokou odezvu. Tento typ stavby byl v našem případě doplněn mimo uvedený výchozí renesanční motiv o další prvky, kterými je zejména hrázdění, známé již z uvedených zahradních objektů. Jeho kombinace s rezným cihelným zdívem a v omítce provedeným mohutným nárožním bosováním pro nás dnes vytváří představu typického dobového nádražního objektu.

Při detailnějším pohledu můžeme sledovat eklektické vrstvení dalších složek. Například dekorativní řešení vzpěr obou nástupišť spojuje lidový ornament vycházející ze sedlového oblouku. Tento gotizující detail je užit na vlastních šikmých prvcích, kdežto výplně jsou pojaty ve výrazně klasicizujícím tvarosloví s palmetami a dalšími vzory.

Z tohoto pohledu je patrně nejzajímavějším prvkem dřevěné schodiště v zadním křídle. Jeho nosné části vystupující jako visuté svorníky evidentně prokazují znalost anglických manýristických schodišť, která byla díky hnutí Arts and Crafts rozšířena do celé Evropy. Zde se však užívala v daleko náročnějších a reprezentativnějších místech. Objasnění místního užití by si zasloužilo podrobnější průzkum spojený s tvorbou Rudolfa Freye. Mimořádný výkon předvedl tento architekt na budově nádraží v Děčíně.

Na druhou stranu v případě nádražní budovy v Ústí nad Orlicí nemůžeme předpokládat žádný náročnější umělecký záměr. Přesto je výsledek typickým dokladem schopnosti architektů 2. poloviny 19. století spojit řadu různých motivů do nového,

### I.9 - Hodnocení objektu

k eklektismu již mířícího celku. Ze stavby, která je samozřejmě v prvním plánu stavbou účelovou, se tak stává zajímavý doklad dobové tvorby i v rovině výtvarné.

Dokladem dokonale provozně řešené stavby je dispozice, kde v centru ještě není větší nástupní hala mající reprezentační roli, ale sestava čekáren dokládající sociální skladbu společnosti druhé poloviny 19. století. Oddělení dle cestovních tříd (zde I., II. a III., IV.) spojených se samostatnými restauracemi dokládá velice názorně dobové třídní rozdíly **[II.1.1.8]**.

Pro nádraží dané doby je charakteristické i užívání stavebních materiálů. I když v tomto případě není použití kamene až natolik rozšířeno, přece jen dokládá kvalitu a solidnost zmíněnou při celkovém přehledu železničního stavitelství.

Požadavky společnosti ÖNWB na účelnost stavby, její snadné udržování a opravy a maximální využití místního materiálu i kvalifikovaných dodavatelů jasně ukazují na cíl stavět co nejrychleji a nejefektivněji, přitom však solidně a s vysokou užitnou hodnotou. Dokládají to i tzv. normalie, alba vzorových plánů staničních budov různých tratí této společnosti. Zde se nacházejí plány celé řady výpravních budov, na nichž nás na první pohled zaujme uniformita půdorysných řešení a standardizace tvaroslovného rejstříku **[srovnej II.1.1.9 a II.1.1.33]**.

Nejde však jen o usnadnění výběru „osvědčených“ motivů či dokonce normativní požadavky na stylovou polohu. Nezanedbatelným faktorem je patrně i požadavek na osobitý architektonický projev každé železniční společnosti, která se tím vymezuje a prezentuje. Na první pohled prvoplánová uniformita je tak spíše specifikem té které železniční společnosti a v tom smyslu i puncem nezaměnitelné originality.

Při porovnávání jednotlivých realizací po autorské stránce proto nepřekvapí, že stavby v lokalitách z mnoha ohledů prvořadě důležitosti (Praha, Děčín, Litoměřice, Nymburk, Hradec Králové aj.) **[II.1.1.35]** jsou excelentními individualizovanými výkony reprezentativní soudobé architektury při použití čistého tvaroslovného rejstříku, zatímco stavby méně důležitých zastávek na příslušné trati jsou od téhož tvůrce „normalizované“, provedené vhodnou kombinací vzorníkových příkladů a dokonale eklektické použitím diametrálně odlišných prvků. Výsledkem však často je, jako v případě výpravní budovy v Ústí nad Orlicí, mimořádně malebná architektura podtrhující zvláštní bod, místo v údolí sevřeném strmými svahy okolních kopců, jehož osu akcentuje liniová dopravní komunikace **[II.1.2.16]**.

### I.9 - Hodnocení objektu

---

Součástí prvotního nádraží jsou mimo hlavní výpravní budovy další dvě stavby. Nízký přízemní protáhlý sklad s přední dekorativně pojatou dřevěnou částí obsahující patrně původně kancelář celkovým řešením i detailem náleží do prvotního souboru budov (parcela č. 791). Jedná se ale především o další větší dřevěný sklad, který opět v „alpském stylu“ dokládá výstavnost a důraz na detail u vysloveně technické stavby (parcela č. 787). Především mohutnou konstrukci předložené střechy kryjící kamenný základ a nákladovou rampu je nutno považovat za velice kvalitní technickou památku. Stav budovy je navíc velice dobrý, vyžaduje pouze průběžnou péči.

Další dvojice staveb již dokládá proměny nádražního provozu v meziválečné době. Stavby projektované na počátku 30. let minulého století dokládají péči věnovanou i nadále doprovodným technickým stavbám. Kancelářská budova (s navazujícími sklady) kombinuje omítané části s cihelnými (parcela č. 366). Objekt lze označit jako funkcionalistický, i když některé znaky odkazují současně na období moderny. Drobný, vnitřní skladbou podmíněný detail (např. rozvržení oken), dokládá znalého tvůrce.

K této etapě náleží i výstavné hradlo (parcela č. 1282). Jeho funkcionalistické řešení nebylo doposud dle našeho mínění dostatečně zhodnoceno. Například jemně zalamovaná schodišťová deska vytváří společně s řadou dalších prvků vysoce působivý celek. V něm se právě zdůrazněná funkčnost přetavuje do vysloveně estetické roviny. Bohužel právě v tomto případě nejsou naše znalosti natolik úplné, abychom zodpovědně posoudili, nakolik zásadní, případně jedinečná je takováto stavba. Komplexní průzkum doposud proveden nebyl.

---

Závěrem je třeba říci, že nádraží v Ústí nad Orlicí je zajímavým a hodnotným dokladem jedné z méně probádaných složek našeho architektonického bohatství, které je třeba dále zkoumat. Mimo uvedené kvality pak bude možné připojit řadu dalších charakteristik. Upřesnit bude třeba obecné a výjimečné stránky tohoto v první řadě technického díla, které však nepostrádá znaky kvalitního, umělecky ztvárněného architektonického díla.

#### **Poznámka:**

Přes veškeré odborné pohledy je ale nutno zdůraznit, že veřejnost tyto stavby již sama objevila a ocenila. Stavby tohoto typu ji zajímají, stávající se cílem návštěv. Jedná se

**I.9 - Hodnocení objektu**

jak o velice populární technické památky, tak o možnost intenzivního zažití dob „starého Rakouska“.

Právě proto, že jde o silně emocionální rovinu, jsou stavby tohoto typu stále více vyhledávány a jejich osud pozorněji sledován. To ostatně velice dobře dokládá nedávná historie posuzovaného ústeckého nádraží. Proto lze oprávněně a podloženě tvrdit, že po odpovídající obnově se sledované nádraží může stát poměrně známým a navštěvovaným objektem.

## **I.10 - HODNOTNÉ KONSTRUKCE, PRVKY A DETAILY**

Výpravní budova byla postavena v letech 1873-74. Dodnes si zachovala většinu původního architektonického členění exteriéru. V interiéru do značné míry původní půdorysný rozvrh a početný soubor původních nebo i mladších hodnotných uměleckořemeslných prvků a detailů. Všechny mladší stavební úpravy nebo nežádoucí utilitární zásahy měly jen drobnější charakter a nepotlačily charakter stavby pocházející z období historismů.

Památkové hodnocení v grafické podobě s vyznačením hodnotných prvků a detailů je součástí plánové přílohy elaborátu (II.2.2). Typ a výčet prvků je součástí svazku B tohoto elaborátu – Inventarizace uměleckořemeslných prvků a detailů.

### **CELKOVÁ SITUACE**

Památkovou podstatu výpravní budovy tvoří její stávající hmota a z větší části dochovaná původní dispozice ve všech podlažích včetně původního exteriérového členění. Jde o samostatně stojící trojkřídlou budovu umístěnou mezi dvěma kolejišti (typ ostrovního nádraží). Prostory v přízemí jsou využívány pro drážní provoz, patra mají funkci obytnou (v současnosti bez využití). Mimořádnou hodnotu představuje již zmíněný exteriér výpravní budovy, s vysokým stupněm zachování původních fasád, včetně režného zdiva, kamenných a dřevěných prvků a dalších detailů. V interiéru přízemí se z části dochovalo umístění původních provozů, avšak zde již byly interiéry oproti původnímu stavu podstatným způsobem pozměněny. Patra byla ve shodě s původní funkcí využívána stále k obytným účelům, avšak i zde došlo k řadě úprav, vážících se na změny nároků na bydlení, přičemž došlo ke snížení památkové hodnoty některých místností. Nicméně v patrech obou bočních křídel výpravní budovy je zejména v komunikačních prostorách dochován soubor původních konstrukcí i uměleckořemeslných prvků a detailů, jako jsou schodiště, zábradlí, podlahy a další prvky.

### **Exteriér**

- celková hmota výpravní budovy, včetně výšky a tvaru střech

**I.10 - Hodnotné konstrukce, prvky a detaily**

- členění a vzhled všech fasád, všech tří křídel včetně rozmístění okenních a vstupních otvorů
- obě nástupiště v podobě otevřených verand

**Interiér**

- v přízemí jde o zachování prostoru spojovací chodby na obě nástupiště a restaurace se zázemím spolu se schodišti do pater východního a západního křídla
- v patrech jsou hodnotná obě schodiště

**HODNOTNÉ PRVKY**

**Exteriér**

**Zděné prvky**

- pískovcový sokl, šambrány oken a vstupů, nárožní armování, patrová římsa, plocha režného zdiva, plocha hrubé omítky, plocha hrázděného zdiva
- komínová tělesa nad západním a východním křídlem
- barevnost fasád; jde o vrstvy barevných nátěrů jak na architektonických prvcích, tak i na výplňových plochách (stěnách) stavby

**Dřevěné prvky**

- dekorativní prořezávané výplně hambalků ve štítech,
- hrázděné zdivo včetně zhlaví trámů vytvářející patrovou římsu
- dřevěné podpěry střechy obou nástupišť spolu s dekorativními výplněmi mezi vaznicí a pásky

**Kovové prvky**

- výlevka na západní straně jižního nástupiště
- litinová tabulka s uvedením nadmořské výšky
- zábradlí na straně pražského nástupiště, u něhož nelze vyloučit, že jde o prvek pocházející již z 19. století

**Interiér**

**Podlahy**

- dlažba krovu v prostorech krovu **321, 402, 404, 405, 412, 407, 408, 411**
- keramická podlaha s ornamentem v prostoru **127**

### **Zděné prvky**

- římsa obíhající pod stropem místnosti **101, 102, 121**
- členění západní stěny místnosti **101**
- omítky a výmalba; patrně jen fragmentárně dochované (nezbytné je provedení restaurátorského průzkumu); jde o původní omítky, výmalbu a uměleckořemeslné doplňky, které se nacházejí v podstřeší středního křídla (přínejmenším nad místnostmi **114, 115, 116, 118**)

### **Dřevěné prvky**

- vnitřní okenice v prostoru **106**
- okna v prostorech **102, 106, 118, 119, 121, 127, 203, 204, 205, 206, 207, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 223, 224, 225, 226, 229, 230, 231, 303-307, 311, 315, 318, 319, 320, 321**
- dveře v prostorech **110, 102, 117, 119, 120, 125, 202, 204, 205, 206, 219, 301, 302, 303, 306, 307, 311, 312, 315, 318, 319, 320, 402, 403, 405, 407, 408, 410.**
- druhotně použité dřevěné cedule s názvem nádraží v prostoru **321**

### **Kovové prvky**

- táhla nalezená v podstřeší/podkroví středního křídla; jde o prvky, které se původně pohledově uplatňovaly, s dekorativně kroucenými závlačemi kolem věšadla (přínejmenším nad místnostmi **114, 115, 116, 118**)
- patrně litinové či ocelové konzolky po obvodových zdech u věšadel středního křídla s původně otevřeným krovem (přínejmenším nad místnostmi **114, 115, 116, 118**)

### **Zámečnické prvky**

Okna a dveře v řadě ve většině místností s původním členěním mají několik druhů kování zámků, klik a kliček oken, zapuštěných závěsů atd. Jejich taxativní výčet je součástí svaku B) Inventarizace uměleckořemeslných prvků a detailů, na který opět odkazujeme.

## I.11 - ARCHITEKTONICKÉ, URBANISTICKÉ A PAMÁTKOVÉ ZÁVADY

Závady lze z několika hledisek rozdělit do tří kategorií. Do první náleží *závady stavebně-technického charakteru* (sem náleží především statické poruchy), do druhé *urbanistické závady a narušení celkového charakteru*, včetně dispozice, komunikačních schémat a vztahových hodnot a do třetí patří *dílčí narušení, poškození či absence autentického hodnotného prvku a detailu*.

### **Závady stavebně-technického charakteru**

Tento typ závad se u výpravní budovy nádraží v Ústí nad Orlicí neprojevuje ve viditelné podobě. Poškození statické povahy může objasnit pouze sondáž provedená příslušným odborníkem. Budova je po stavebně-technické stránce zachovalá, bez zjevných narušení, které by ji ohrožovaly jako celek či snižovaly její památkovou hodnotu.

### **Urbanistické závady, narušení celkového charakteru a vnitřní dispozice**

V rámci kontextu železniční stanice jako celku v podstatě nenajdeme výraznější urbanistické závady. Pokud jde o bezprostřední okolí výpravní budovy, pak zjevně nejvýraznější nevhodný urbanistický prohřešek představuje zděná přízemní budova v bezprostřední blízkosti západního jednopatrového křídla výpravní budovy, sloužící pro vlakové čety a jako hygienické zázemí nádraží (parcela č. 785).

Další objekty v areálu více či méně souvisí s proměnou drážního provozu a jako takové nejsou hodnoceny – viz plánová příloha II.2.2.3.1.

Z hlediska narušení vnitřní dispozice v jednotlivých podlažích objektu nejvíce utrpělo přízemí, oproti původnímu funkčnímu členění využívané dnes odlišným způsobem. V patrech obou křídel pak došlo k poškození původní dispozice i výbavy v některých částech obou bočních křídel, kde se již původně nacházely byty drážních zaměstnanců. Rekonstrukce bytu v tomto případě vždy znamenala podstatné přeřešení původního členění bytu a úplné setření původního vzhledu po stránce materiálové (podlahy, stropy, výplňové prvky a jejich zámečnické detaily).



### **Dílčí narušení a poškození**

Dílčí poškození či absence původních prvků a detailů najdeme na mnoha místech celé budovy, a to jak na exteriéru stavby, tak i v jejím vnitřku (viz následující výčet). Problematické jsou dílčí mladší stavební úpravy, vedené ryze utilitárním způsobem bez ohledu na původní konstrukce, prvky nebo výzdobné detaily. Jde především o vložené příčky, které nejenom pozměnily původní dispoziční a komunikační rozvrh, ale vedly rovněž k odstranění hodnotných, povětšinou původních uměleckořemeslných prvků (především podlahy a výplňové prvky), ale také o podhledy, zakrývající původní konstrukci pohledově otevřeného podstřeší u středního křídla.

---

Na vnějšku výpravní budovy, která je z větší části zachována v podobě pocházející z doby její výstavby, jsou památkové závady nejvíce spojeny se zanedbáním celkové údržby svrchních omítek fasád, které na mnoha místech opadávají. Zásadní problém představuje rovněž degradace kamenného (pískovcového) obkladu soklu budovy. Kámen je destruován v ploše a na mnoha místech i do hloubky.

Z hlediska původní barevnosti je možno na základě rozboru nečetného souboru odebraných vzorků prohlásit, že je dochována zřejmě na podstatné části vnějších ploch, včetně stratigraficky mladších vrstev z různých oprav. Bližší specifikaci rozsahu ať již původních či mladších omítek a jejich barevnosti si však nutně vyžádá provedení podrobného restaurátorského průzkumu (viz kapitola I.12 - Náměty).

V interiéru byla řada původních prostor značně pozměněna. V přízemí došlo k vestavbě příček, dělících nevhodně původní rozlehlejší prostory. Spolu s tím byly zřízeny i novodobé zcela nevhodné stropní podhledy (které na druhou stranu skryly původní členění, dekorativní výmalbu i uměleckořemeslné prvky z doby výstavby objektu). Byly zrušeny původní podlahy, kryté keramickou či cementovou dlažbou s glazurou a nahrazeny buď cementovým teracem nebo krytinou z PVC. Stěny pozbyly dřevěného obložení a jednoduché malované výzdoby. Nelze však vyloučit, že pod stávajícími svrchními vrstvami omítek se nachází výmalba starší, což se zdá být potvrzeno u nepozměněných bytů drážních zaměstnanců v patrech budovy.

Do mnoha vstupů zejména v přízemí veřejných a dopravních prostor byly instalovány nevhodné dveře v kovových zárubních. V patrech došlo k také ke značným druhotným zásahům, jako jsou vestavby příček, záchodů a koupelen, zřízení nových vstupů

**I.11 - Architektonické, urbanistické a památkové závady**

a zaslepování původních, pokrytí podlah z dřevěných prken krytinou z PVC (viz zmíněné přestavby bytů). Vestavby v podkroví ani samotného krovu se pozdější nevhodné zásahy příliš nedotkly, neboť byly vždy užívány jako úložné prostory jednotlivých bytů.

## **VÝČET ZÁVAD**

### **Exteriér**

- v exteriéru je závadou chybějící omítka v hrázděném štítu východní fasády východního křídla a dále opadávající omítka 2 patra shodného křídla
- na střeše podélného křídla lze považovat za především funkční závadu chybějící světlíky osvětlující prostor **102**
- závadou je také nevhodná střešní krytina podélného spojovacího křídla, kde původní plech byl nahrazen (?) barvenou lepenkou

### **Interiér**

#### **Východní křídlo**

##### **Přízemí**

Obecně jsou v interiéru přízemí použity nevhodné materiály na podlahách (PVC, cementová mazanina). Vstupy v přízemí mají nevhodné novodobé výplně, vesměs s kovovými rámy.

- nevhodné rozdělení původně vstupní haly prostoru **101** vestavbou prostoru **103 a 109**
- zaslepení okenního otvoru v západní stěně místnosti **112**
- zaslepení vstupního otvoru v jižní stěně prostoru **110**
- zrušení vstupu ve východní stěně prostoru **113**
- zaslepení okenního otvoru v západní stěně prostoru **106**
- nevhodné výplně vstupních otvorů v místnostech **103, 104, 105, 106, 107, 108**

##### **1. patro**

- vestavby záchodů v prostorech **210, 211, 212, 213**
- nevhodné výplně vstupních otvorů v místnostech **210, 211, 212, 213, 214, 215, 217, 218**

**I.11 - Architektonické, urbanistické a památkové závady**

**2. patro**

- příčka mezi prostory **304 a 305**
- vestavba prostoru **315** do chodby

**Podkroví**

- nevhodné výplně vstupních otvorů v prostoru **403 a 406**

**Podélné křídlo**

- zaslepení světlíků ve stropu prostoru **102**
- rozdělení původně jednotného volného prostoru na menší místnosti **114 až 118**
- zřízení nevhodného stropního podhledu v prostorech místností **114 - 117** (s tím souvisí zaslepení střešního okna)
- zaslepení vstupu v západní stěně prostoru **117**
- nevhodná vestavba prostoru **120** do místnosti s restaurací **119**
- zaslepení vstupu na severní (letohradské) nástupiště v prostoru **119**
- zřízení nevhodného stropního podhledu v prostoru **119**
- špatný stav dřevěných sloupků podpírajících střechy obou nástupišť
- nejednotný vzhled dlažby obou nástupišť
- absence kovového zábradlí na severním (letohradském) nástupišti
- hyzdící dřevěná vestavba v západní části severního nástupiště
- nevhodné výplně vstupů v prostorech **115, 116, 117, 118**

**Západní křídlo**

**Přízemí**

Obecně jsou v interiéru přízemí použity nevhodné materiály na podlahách (PVC, cementová mazanina) stejně tak jsou nevhodné výplně vstupů v kovových zárubních.

- zaslepení vstupu v západní stěně prostoru **128**
- zaslepení vstupu ve východní stěně prostoru **130 a 133**
- nevhodné výplně vstupů v prostorech **129, 130, 131, 132, 133**

**Patro**

- vestavba prostoru 221 do místnosti 220

**I.11 - Architektonické, urbanistické a památkové závady**

- vestavba prostoru 227 do místnosti 226
- nevhodné výplně vstupů v prostorech **220, 221, 223, 224, 225, 226, 227**

## I.12 - NÁMĚTY

Následující doporučení se skládají ze dvou základních složek:

I) Náměty k prohloubení a upřesnění dosaženého poznání, které významným způsobem přispějí nejenom k objasnění stavebního vývoje objektu, ale rovněž se stanou základním podkladem pro další péči o objekt.

II) Náměty pro vlastní péči o objekt, tj. obnovu, rekonstrukci, rehabilitaci atd.

### **NÁMĚTY K PROHLoubENÍ A UPŘESNĚNÍ DOSAŽENÉHO POZNÁNÍ:**

1) **Doplnit archivní rešerši o výsledky navazujícího průzkumu dosud nepřístupných fondů jak na území ČR (SOKA Ústí nad Orlicí), tak i v Rakousku (Österreichisches Staatsarchiv Wien).** Zejména v případě zahraničního archivu lze důvodně předpokládat existenci původních mapových a plánových podkladů z doby výstavby dráhy i nádraží. Mimoto nejsou dostatečným způsobem probádány fondy soukromé železniční společnosti ÖNWB, takže víme jen málo o způsobu jejího fungování, procesních záležitostech a způsobu výstavby tratí a nádraží (k možnostem dalšího poznání a limitům viz kapitola I.4).

2) **Provést doplňkovou sondáž a zjišťující restaurátorský průzkum exteriérových omítek a uměleckořemeslných prvků a detailů v interiéru objektu,** které se musí uskutečnit před započítím jakýchkoliv stavebních prací. Odebrané vzorky musí být laboratorně zpracovány. Doporučujeme rovněž provedení restaurátorského průzkumu potenciální barevnosti interiérů, zejména ve veřejných prostorech v přízemí výpravní budovy.

3) **Odebrat vzorky na dendrochronologickou analýzu u vybraných dřevěných historických budov v areálu nádraží,** které umožní určit dobu jejich vzniku a rovněž zjistit stav dřevěných konstrukcí. Jde o výpravní budovu čp. 684 a dřevěné stavby (skladiště) na parcelách č. 787 a 791.

4) **V případě započítí stavebních prací při případné rekonstrukci objektu provádět operativní průzkum a dokumentaci (OPD).** OPD je jednou ze základních forem průzkumu nemovitého památkového fondu, jehož výsledky často zásadním způsobem

### I.12 - Náměty

korigují naše znalosti o proměnách vzhledu a stavební historii zkoumaných objektů. Jeho výsledky nepochybně zpřesní nebo zkorigují výsledky elaborátu stavebně historického průzkumu. Při provádění doplňkového průzkumu lze očekávat nové a překvapivé nálezy. Důkazem toho je nejnověji objevené členění krovu, resp. omítaného podhledu u středního křídla budovy, který byl pohledově akcentován. Kromě původních omítek s výmalbou se nad novodobými podhledy dochovaly také dřevěné a kovové uměleckořemeslné prvky a detaily, včetně původní povrchové úpravy.

## **NÁMĚTY PRO OBNOVU A DALŠÍ PÉČI O OBJEKT:**

### **Vlastní objekt**

Přístup k nemovité památce vychází z předešlých částí stavebně historického průzkumu. Nádraží lze ve zkratce charakterizovat takto:

*Stylově typicky řešená hlavní (výpravní) budova W. Hellwaga a R. Freye z roku 1874 zohledňuje funkčně i kompozičně atypickou „ostrovní“ urbanistickou situaci určenou dvojicí z boku přiléhajících železničních tratí. Objekt má zejména v rámci exteriéru zachovánu řadu dobových znaků i hodnotných detailů, které umožňují názornou představu o řešení železničních staveb ve třetí čtvrtině 19. století. Lze konstatovat, že výpravní budova nádraží v Ústí nad Orlicí dokládá podobu řady dnes již bohužel nedochovaných významných staveb tohoto typu, které zcela zásadně formovaly své okolí, a v dané době byly jedním z rozhodujících znaků dramaticky se měnící doby spojené s dopravním rozvojem.*

Samotný objekt je doprovázen několika hodnotnými provozními budovami vytvářejícími odpovídající prostředí i zázemí hlavního objektu, jejichž ochrana by byla rovněž žádoucí. Zájem památkové péče se již projevil zapsáním výpravní budovy do ústředního seznamu kulturních památek.

Základní přístup by se měl vztahovat k podobě nádraží po jeho dokončení v roce 1874, který je navíc doložen poměrně bohatým plánovým i obrazovým materiálem z doby výstavby. Mladší zásahy jsou až na několik výjimek spíše rušivým doplňkem výchozí neoslohové stavby.

### I.12 - Náměty

V rámci urbanistického řešení se zřejmě stává problémem střetu této historické památky s plánovaným novým řešením průběhu kolejíště. Společně s řadou dalších odborníků se však domníváme, že zachování původní výpravní budovy a zejména její zpřístupnění je nezbytné, zároveň však nesporně reálné.

Zásadní úvahy pro zásahy zejména v interiéru objektu se však musí odvíjet od koncepce nového využití. To lze nepochybně realizovat v řadě rovin – od funkčního využití stavby v rámci modernizovaného nádraží na straně jedné – až pro určitou formu expozice. Uvedená volba se pak logicky projeví v míře úprav, případných lokálních rekonstrukcí apod.

V rámci dlouhodobých zkušeností památkové péče lze zdůraznit obecně platný poznatek, kdy nejvhodnějším řešením je vždy náplň odpovídající původnímu účelu stavby. Toto využití je nejen adekvátní pohledu památkové péče, odpovídá rovněž hledisku provoznímu a v neposlední řadě i finančnímu.

### **Exteriér**

Vnější plášť budovy se zachoval v téměř neporušené podobě. Opravit bude třeba pouze drobná lokální poškození omítkových i dřevěných prvků. Hodnotné dveřní a okenní výplně je třeba v případě zachování opravit, maximálně repasovat (viz seznam hodnotných prvků a jejich výčet a rozbor ve svazku B - Inventarizace uměleckořemeslných prvků a detailů). Další prvky je nutné tomuto vzhledu co nejtěsněji připodobnit.

Zejména ošetření dekorativních dřevěných prvků nástupišť bude třeba provést pod dozorem a patrně za přímé účasti restaurátora a technologa. Právě prostory nástupišť vytvářejí jednu z nejvýraznějších součástí stavby. Zde by byla vysoce žádoucí maximální rekonstrukce, a to včetně dlažeb a dalších detailů (včetně již zmiňovaných výplní).

Významnou součástí exteriéru je nesporně jeho barevnost. Žádoucí je doplňující podrobný průzkum s určením barevnosti nejen kamenných a cihelných prvků, ale i prvků dřevěných včetně výplní, které celkovému výrazu dodají odpovídající výraz. Vodítkem pro další odběry jsou výsledky analýz, zpracovaných technologickou laboratoří NPÚ, které jsou součástí tohoto elaborátu (svazek C - Protokol laboratorní analýzy), a jehož stručné výsledky zde uvádíme:

Ve stručném souhrnu byla prokázána původní barevnost výplňových prvků (oken a dveří), které byly již původně natírány tmavým i světlejším fládrem. Smetanově bílé nátěry

### I.12 - Náměty

jsou pozdější. Exteriérová omítka, zejména v nárožní bosáži je z hydraulického vápna (kufštejn). Vlastní omítka měla původně okrově hnědý tón, později oranžově růžový, který podle ikonografických pramenů převládal na přelomu 19. a 20. století. Nejednoznačná je situace u kamenného soklu, jehož černošedý nátěr by mohl potvrzovat model stanice z rozmezí let 1910-20.

Petrografická analýza naproti tomu jednoznačně potvrdila, že nazelenalý pískovec je místního původu. Jde o glaukonitický pískovec z blízkých místních zdrojů, což potvrzuje i dobová nařízení společnosti Rakouské severozápadní dráhy, aby bylo v co největší míře využíváno místního materiálu.

Tyto základní výsledky by měly být v případě plánované rekonstrukce doplněny o další podrobný restaurátorský a laboratorní průzkum. Jakýkoliv projekt obnovy by měl respektovat zjištěnou původní barevnost, včetně výplňových prvků.

Obnovená krytina není vůbec ideální, nicméně vyhovuje základnímu charakteru budovy. Nad středním křídlem by bylo vhodné obnovit falcovaný plech (pokud se nenachází pod stávající novodobou krytinou). Otázkou otevřenou je obnova původní krytiny obou obytných křídel, jejichž střechy jsou v současnosti kryty eternitovými šablonami (nelze vyloučit, že původně zde byla břidlice). Dobově zcela běžným řešením by byla lepenka, pobíjená na bednění na krokvicích krovu. Tomu ale neodpovídá „čistota“ bednění na rubu v podkroví. Otázce původní a mladší střešní krytiny bude ještě nutno věnovat pozornost.

### Interiér

V interiéru došlo k razantnějším úpravám, jejichž negativním výsledkem je především téměř úplná ztráta prvotního technického vybavení a také částečné změny v původní dispozici. Ty se však odrazily pouze ve vybudování vložených příček, případně v úpravách otvorů, což lze poměrně jednoduše navrátit do prvotního stavu. Zejména hlavní prostory by si zasloužily určitou restituci, možná i s užitím časově odpovídajícího vybavení. Tato možnost však navazuje na již v úvodu zdůrazněné nové využití objektu.

Některé interiéry budou vyžadovat citlivější přístup (např. hodnotné dřevěné schodiště i krov západního křídla). Určitým problémem jsou upravované podlahy, kde ale případný návrat ke vhodnějším materiálům opět vyplyne z koncepce nového využití.



### I.12 - Náměty

Mimořádně důležitým nálezem z doby těsně před dokončením průzkumu bylo objevení prostor nad omítanými podhledy středního spojovacího křídla. Ukázalo se přitom, že místnosti zde byly původně otevřeny přímo do krovu, resp. do podbíjeného, omítaného a malovaného podhledu s dekorativně tvarovanými kovovými táhly. Horní část stěn nese iluzivní rámy malované podle šablony. V případě rekonstrukce budovy doporučujeme podhledy kompletně odstranit, stropy restaurovat a přizpůsobit této výzdobě i stěny (u nich je nutné provést restaurátorský průzkum na vytipovaných místech).

Jak již bylo řečeno, základní hodnoty stavby se koncentrují do doby vzniku nádraží v 70. letech 19. století. Některé další prvky jsou ale rovněž zajímavé a hodné ochrany. Zmínit lze například v suterénu východního křídla později umístěný kryt. I když značná část dobře dochovaného zařízení pochází až z doby po druhé světové válce, soubor dnes lze oprávněně považovat za technickou památku. Navíc její stav nevyvolává potřebu větších výdajů, pouze ohled při plánování nových zásahů.

Určitým fakultativním námětem je zpětné umístění na půdě dochovaných starých tabulí se jménem stanice, či jejich kopií. I když se jedná o pozdější prvek, jejich archaická podoba by ráz stavby účinně umocnila.

### Areál

I když se průzkum týkal výhradně vlastní výpravní budovy, zapsané jako kulturní památka, bylo vícenásobně zdůrazněno, že podstatný je zde funkčně propojený soubor staveb. Na základě výsledků předloženého stavebně historického průzkumu doporučujeme rozšířit památkovou ochranu stávající kulturní památky o další objekty nádraží s prokazatelně památkovými hodnotami.

Zejména jde velký, poměrně dobře dochovaný sklad s mohutnou dřevěnou konstrukcí, který je dnes již poměrně ojedinělým dílem (parcela č. 787). Nesporně jde o technickou památku ilustrující původní provozní funkce v rámci areálu nádraží, stejně jako je tomu v případě další protáhlé skladové budovy (parcela č. 791), s dekorativně ve dřevě provedenou východní částí. Obě stavby by měly být dle našeho mínění chráněny společně s hlavním objektem.

Složitější otázkou je ochrana další dvojice staveb, dokládající nedokončenou proměnu areálu ve 30. letech 20. století. Kancelářská část budovy (parcela č. 366) a rovněž

### I.12 - Náměty

velice kvalitně řešené hradlo (parcela č. 1282) dokládají vysokou úroveň utilitárních staveb z období první republiky. U těchto objektů doporučujeme zvážit památkovou ochranu.

Ochrana by byla logická, protože dokládá proměny užívání stavby, stejně jako samo posuzované nádraží, které je nástupcem památkově chráněné budovy staršího nádraží v Ústí nad Orlicí město z roku 1845.

S otázkou širší památkové ochrany souvisí i otázka řešení povrchů. V bezprostřední blízkosti nádraží by bylo vhodné zachovat, či obnovit klasické dlažby, které by působení této nesporně velice zajímavé technické památky výrazně umocnily.

Naopak z hlediska urbanistických závad je patrně nejproblematictější nevhodně umístěná přízemní budova veřejných záchodů se zázemím pro vlakové čety (parcela č. 785), která stojí v blízkosti západní fasády západního jednopatrového křídla výpravní budovy a zčásti tak zakrývá průčelí historické budovy. S ní souvisí nevzhledná a účel postrádající střecha z vlnitého plechu spojující obě stavby. Přízemní objekt stejně jako střechu doporučujeme odstranit.

Před západní fasádou západního křídla a po jižní straně přízemního přístavku se dnes nachází neudržovaná zahrádka. Původně se zde rovněž nacházelo prostranství se zahradní úpravou, sloužící pravděpodobně k odpočinku cestujících. Po zbourání přízemního přístavku pro vlakové čety by bylo vhodné nějakým způsobem zohlednit původní funkci této části areálu jako klidové zóny.

Součástí úprav nádražního areálu byla původně i zeleň, která se uplatňovala především stromořadími před oběma nástupišti a při cestě směrem k městu. Stromy, mezi kterými byl plaňkový plot, byl také ohraničen prostor dnešního parkoviště před hlavním průčelím východního křídla. V případě rehabilitace plochy a rovněž příjezdové komunikace by bylo vhodné odstranit obě přízemní budovy bez architektonických kvalit po straně koncové části komunikace (parcely č. 1283 a 3597).

#### **Poznámka:**

V rámci námětů je nutno upozornit i na obecnější problém. Jestliže doposud postrádáme adekvátní informace o našem památkovém fondu, pak toto zjištění o to více platí pro stavby posledních dvou století. Právě nejasnost počtu, rozmístění, zejména však kvalit, či stavu dochování nám brání správně, odpovědně a efektivně rozhodovat. To platí i

### **I.12 - Náměty**

o tomto typu technicko-dopravních památek, přestože se jimi v posledních dvou desetiletích zabývá část odborné literatury (je třeba připomenout publikace M. Krejčířka, zejména pak jeho edici zabývající se výpravními budovami – viz seznam literatury v kapitole I.6).

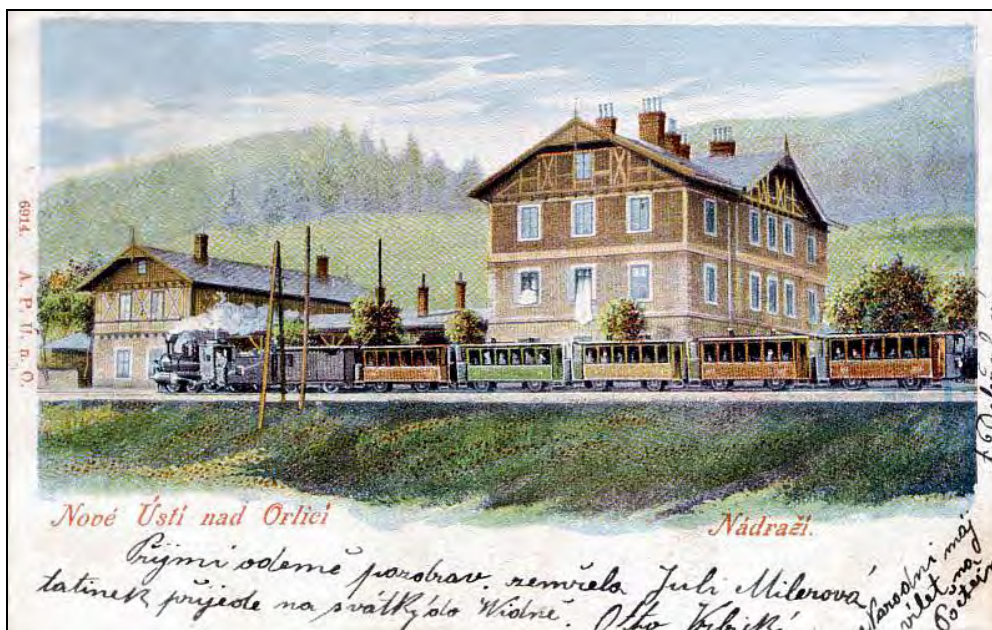
V tomto případě by proto bylo nanejvýš žádoucí navázat užší spolupráci zejména s Výzkumným centrem průmyslového dědictví při ČVUT, jednotlivými badateli zabývajícími se drážní problematikou a rovněž s často velice aktivními sdruženími, zabývajícími se o historii a ochranu železničních památek. Pouze komplexní a týmově pojaté poznání a posouzení by mohlo podstatným způsobem objasnit řadu doposud jen tušených otázek a také napomoci zodpovědně a efektivně jednat především v případech ohrožení památek tohoto druhu.

# ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ NAD ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP. 684 -

REJSTŘÍKOVÉ ČÍSLO ÚSKP: 104023

## STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM

### svazek A



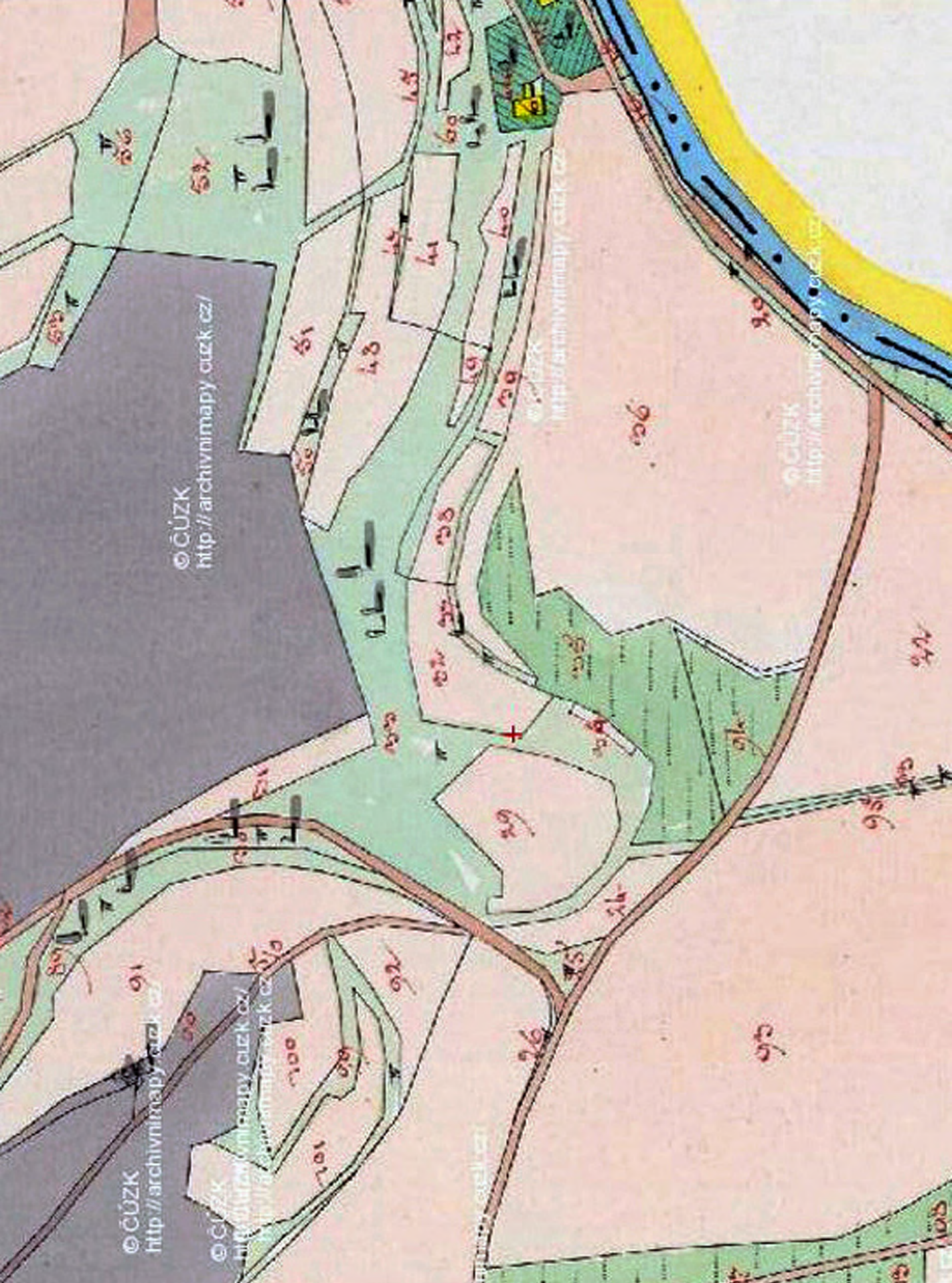
## II) PLÁNOVÁ A OBRAZOVÁ ČÁST

### ZPRACOVALI:

Ing. Mgr. Jan Beránek (hlavní zpracovatel)  
Mgr. et Mgr. Jana Čevonová (archivní řešerše)  
Ing. arch. Eliška Racková (ikonografie, archivní řešerše)  
Ing. Petr Macek, Ph.D. (zhodnocení, náměty)  
PhDr. Michal Patrný (stavební průzkum)  
Mgr. Jindřich Záhorka (stavební průzkum)  
Lucie Chotěborská (plánová příloha)

### NPÚ, ú.p. – ODDĚLENÍ PRŮZKUMŮ

NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV - ÚSTŘEDNÍ PRACOVISŤE  
VALDŠTEJNSKÉ NÁMĚSTÍ 3, 118 01 PRAHA 1

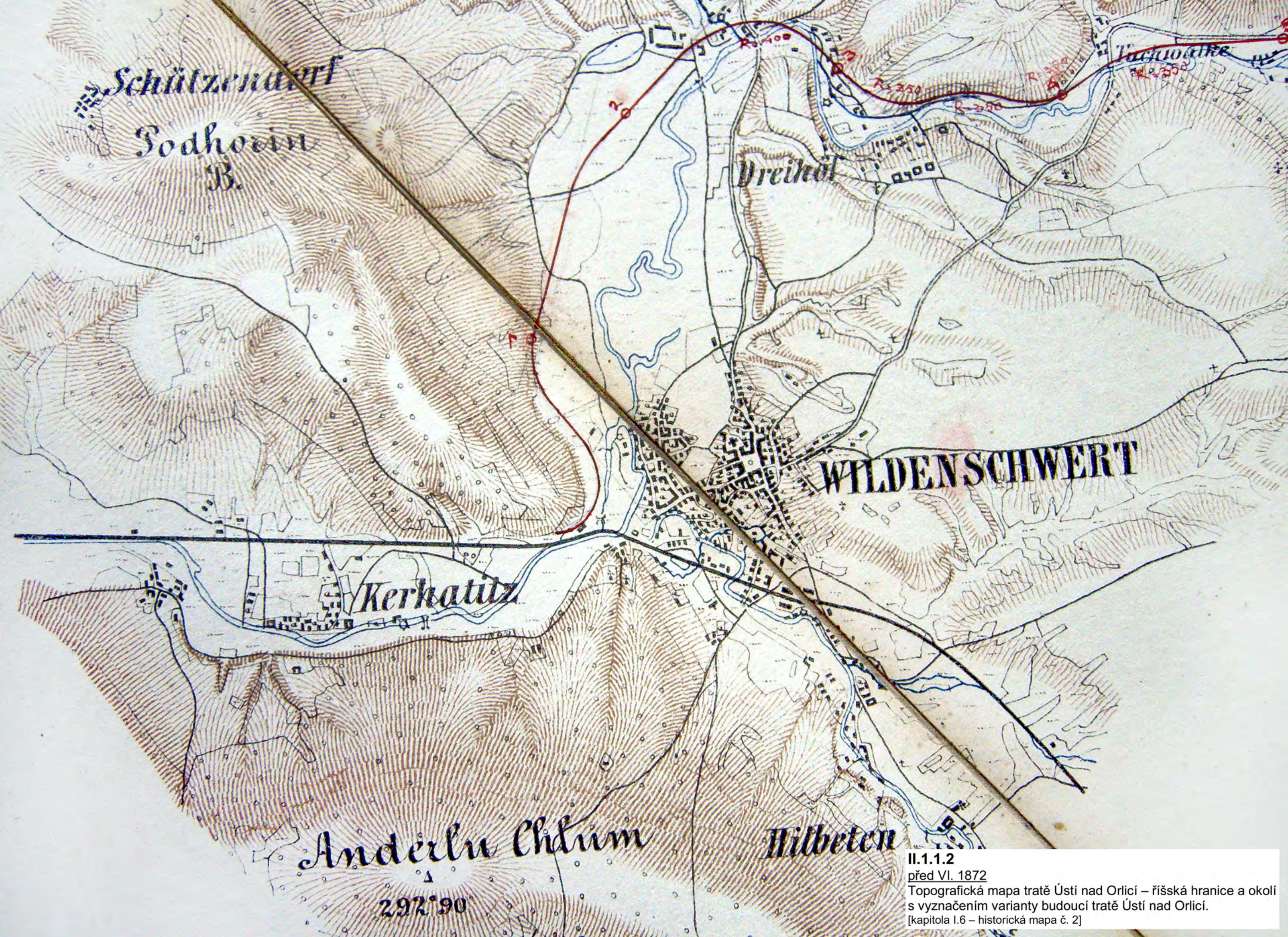


### II.1.1.1

1839

Mapa stabilního katastru v místě budoucí stanice Ústí nad Orlicí před výstavbou železničních tratí.

[kapitola I.6 – historická mapa č. 1]



Schützenau Dorf  
Sodhorin  
B.

Dreihöl

**WILDENSCHWERT**

Kerhatitz

Anderlu Chlum

Hilbeten

292°90'

II.1.1.2

před VI. 1872

Topografická mapa tratě Ústí nad Orlicí – říšská hranice a okolí s vyznačením varianty budoucí tratě Ústí nad Orlicí.

[kapitola I.6 – historická mapa č. 2]

Bergang

R<sub>a</sub> 450.

Gem. Aufnahmegebäude

Gem. Umkle-Balke

Güterschuppen

— } Gleise der Staatsbahn.

— } dtt. der Elbbal-Bahn

- - - } dtt. Gemeinschaft

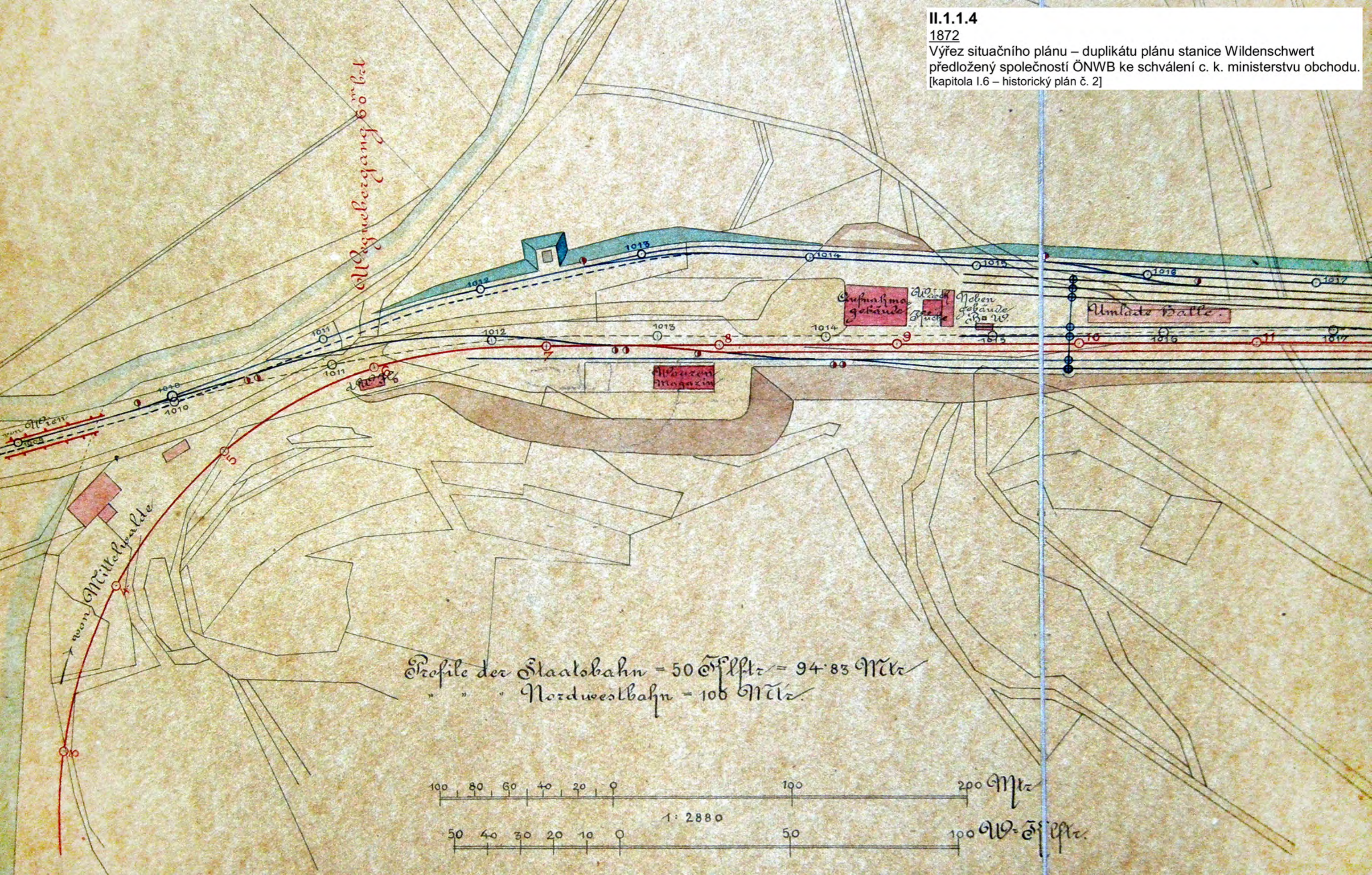
II.1.1.3  
1871

Výřez situačního plánu – návrh umístění stanice Wildenschwert.  
[kapitola I.6 – historický plán č. 1]

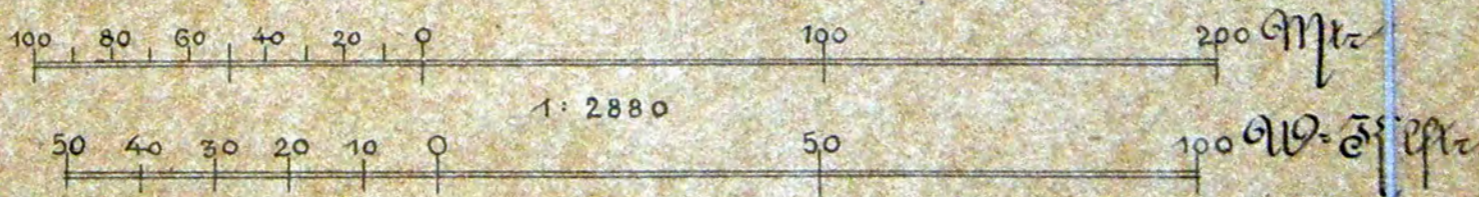
II.1.1.4

1872

Výřez situačního plánu – duplikátu plánu stanice Wildenschwert předložený společností ÖNWB ke schválení c. k. ministerstvu obchodu. [kapitola I.6 – historický plán č. 2]

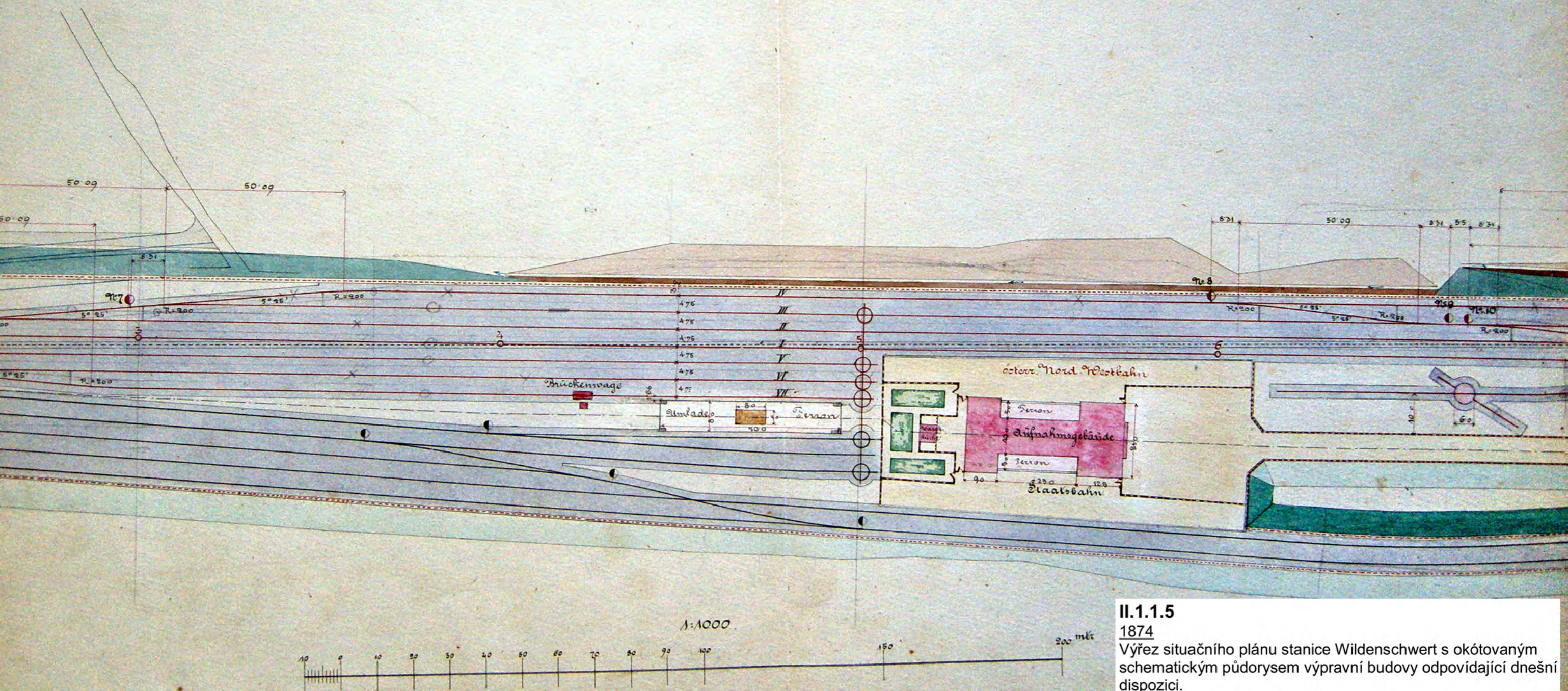


Profile der Staatsbahn = 50 Eff. ftz. = 94.83 Mtr  
" " " Nordwestbahn = 106 Mtr.





# Station Wildenschwert.



II.1.1.5

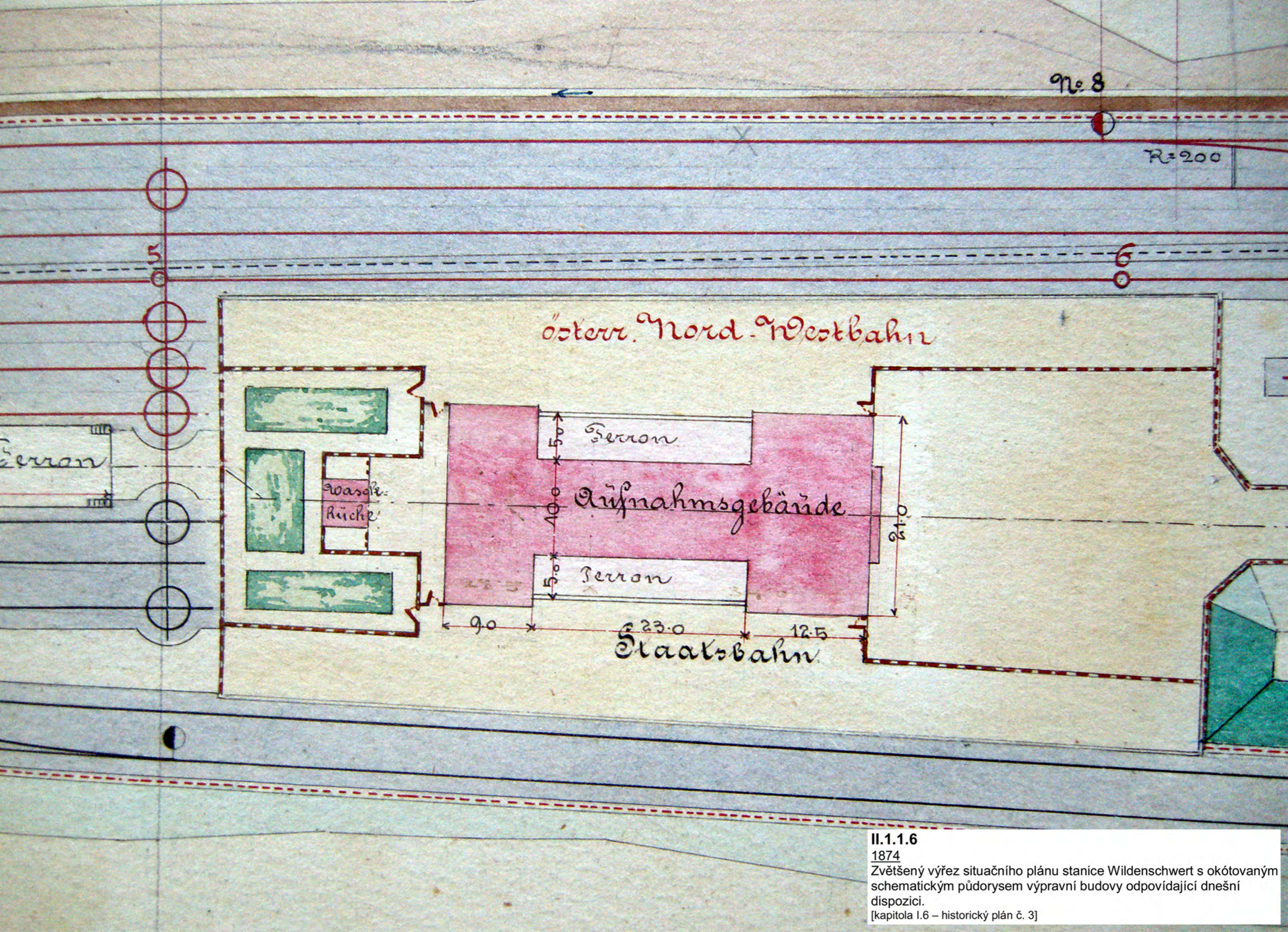
1874

Výřez situačního plánu stanice Wildenschwert s okóvaným schematickým půdorysem výpravní budovy odpovídající dnešní dispozici.

[kapitola I.6 – historický plán č. 3]

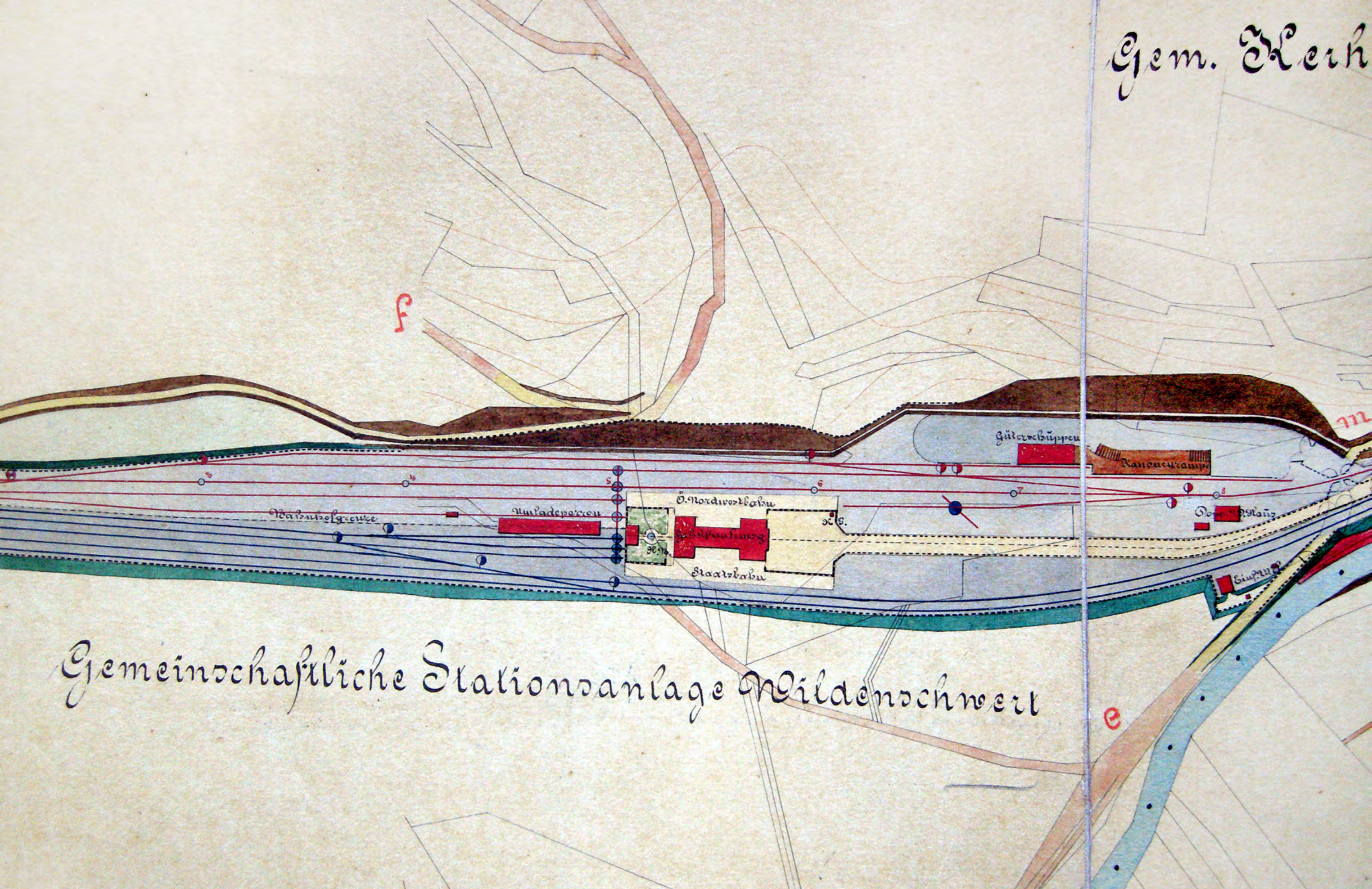
№ 8

R=200



**II.1.1.6**  
 1874  
 Zvětšený výřez situačního plánu stanice Wildenschwert s okóvaným schematickým půdorysem výpravní budovy odpovídající dnešní dispozici.  
 [kapitola I.6 – historický plán č. 3]

Gem. Lerk



Gemeinschaftliche Stationsanlage Wildenschwert

II.1.1.7

1874

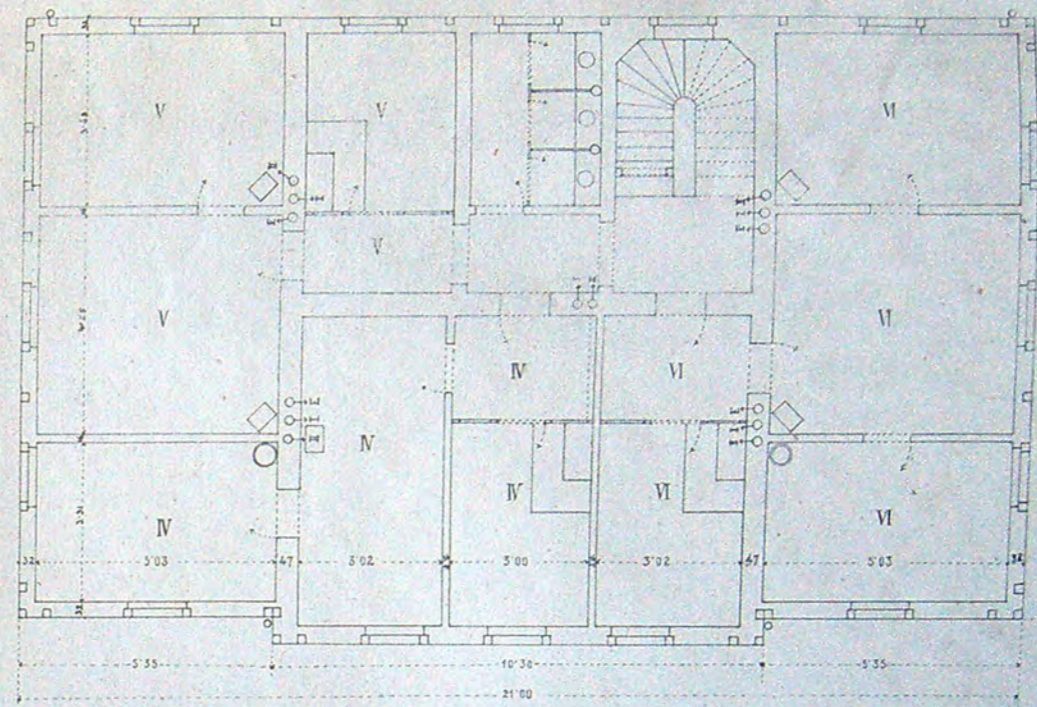
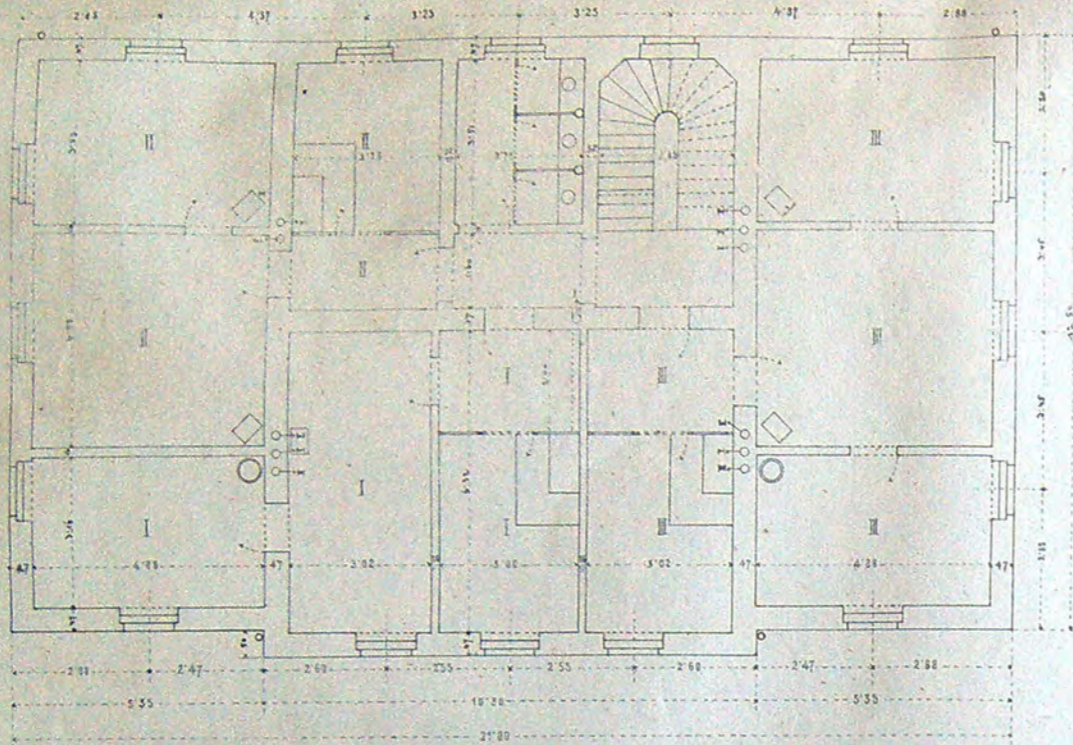
Zvětšený výřez situačního plánu úseku tratě s oběma ústeckými nádražími. Autor Rudolf Frey.

[kapitola I.6 – historický plán č. 4]

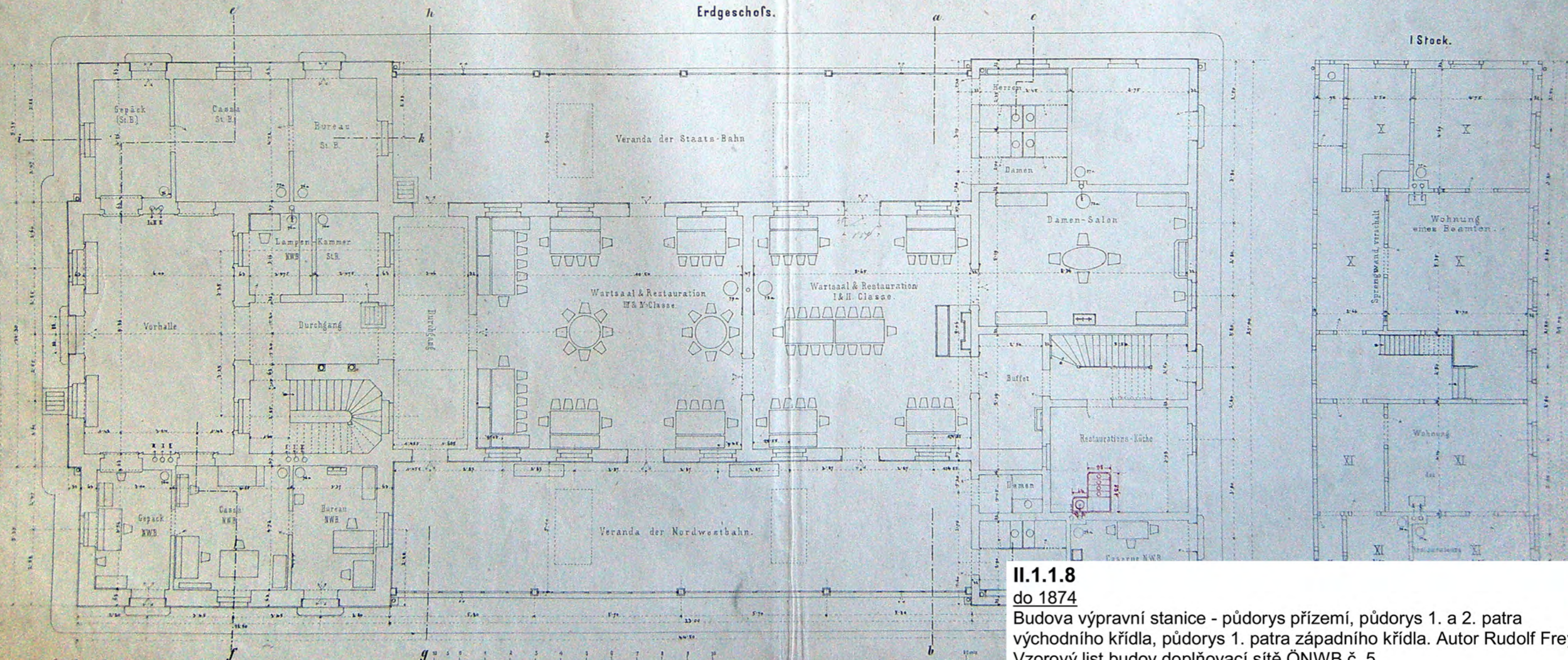
I Stock.

GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE  
IN WILDENSCWERT.

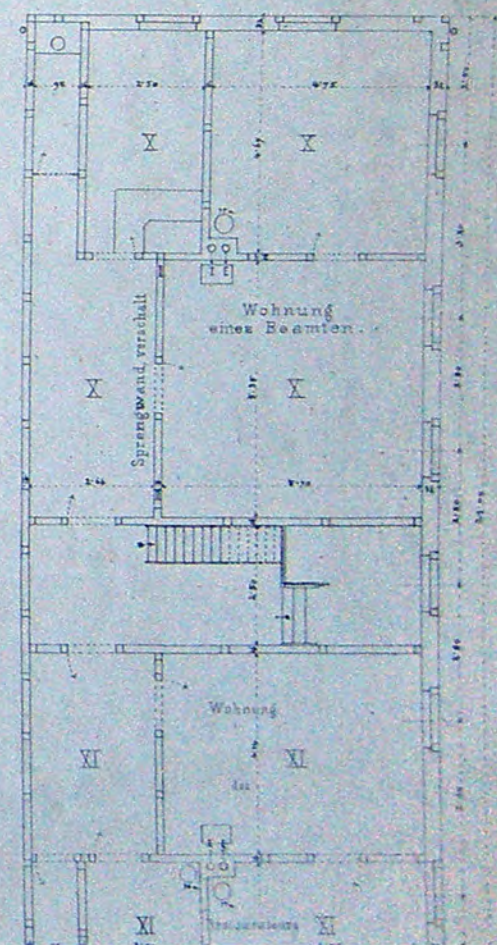
II Stock.



Erdgeschofs.



I Stock.



**II.1.1.8**  
do 1874  
Budova výpravní stanice - půdorys přízemí, půdorys 1. a 2. patra východního křídla, půdorys 1. patra západního křídla. Autor Rudolf Frey. Vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5. [kapitola I.6 – historický plán č. 5]

GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE  
IN WILDENSCHWERT.

II.1.1.9

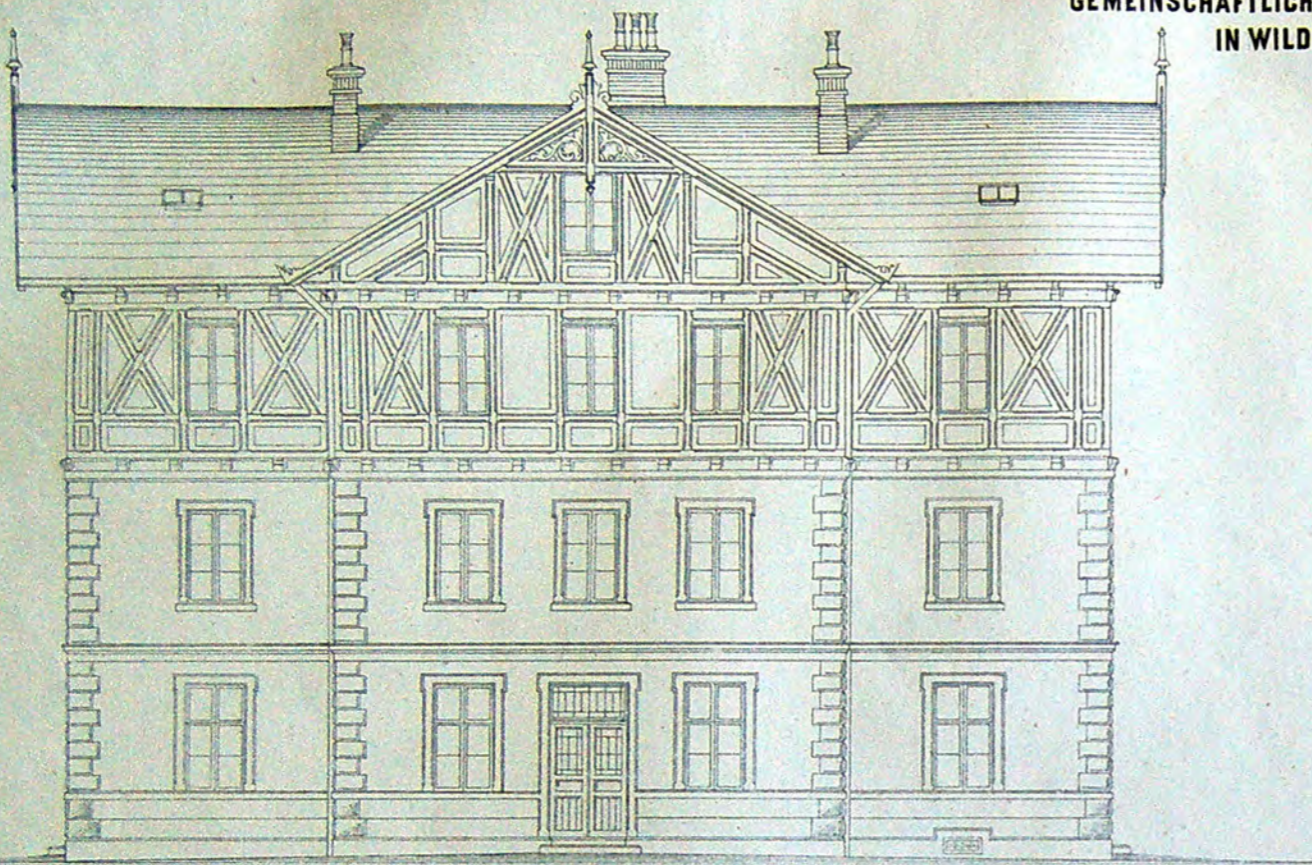
do 1874

Budova výpravní stanice - východní pohled, západní pohled, severní  
pohled. Autor Rudolf Frey.

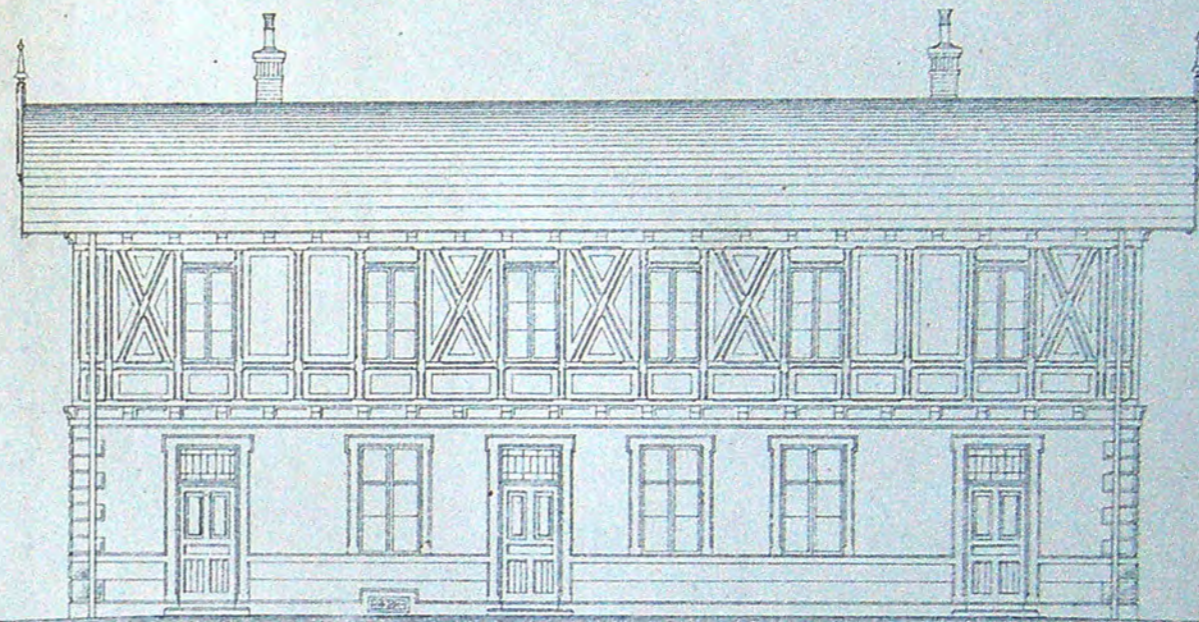
Vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 A.

[kapitola I.6 - historický plán č. 6]

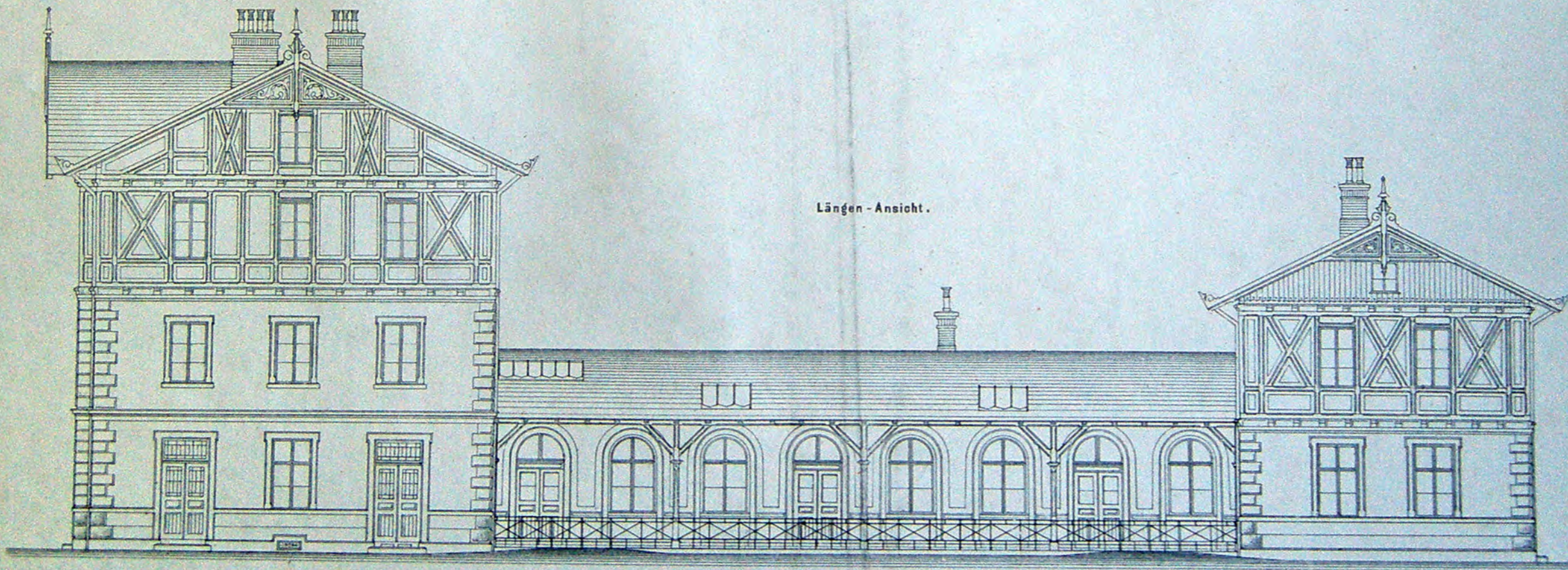
Vorder-Ansicht.



Ansicht vom Nebengebäude.



Längen - Ansicht.



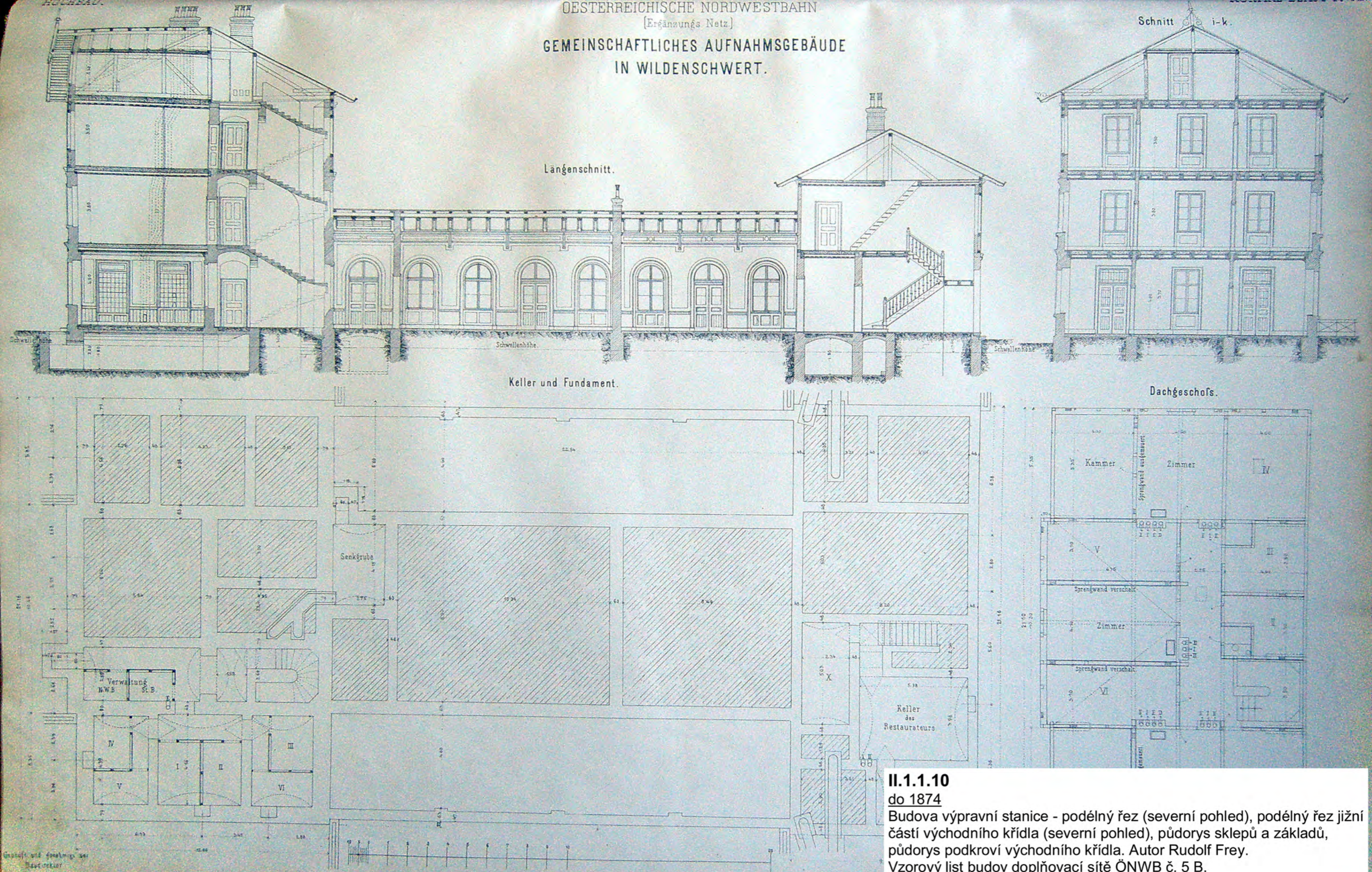
OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN  
(Ergänzungs Netz.)  
GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE  
IN WILDENSCHWERT.

Schnitt i-k.

Längenschnitt.

Keller und Fundament.

Dachgeschofs.



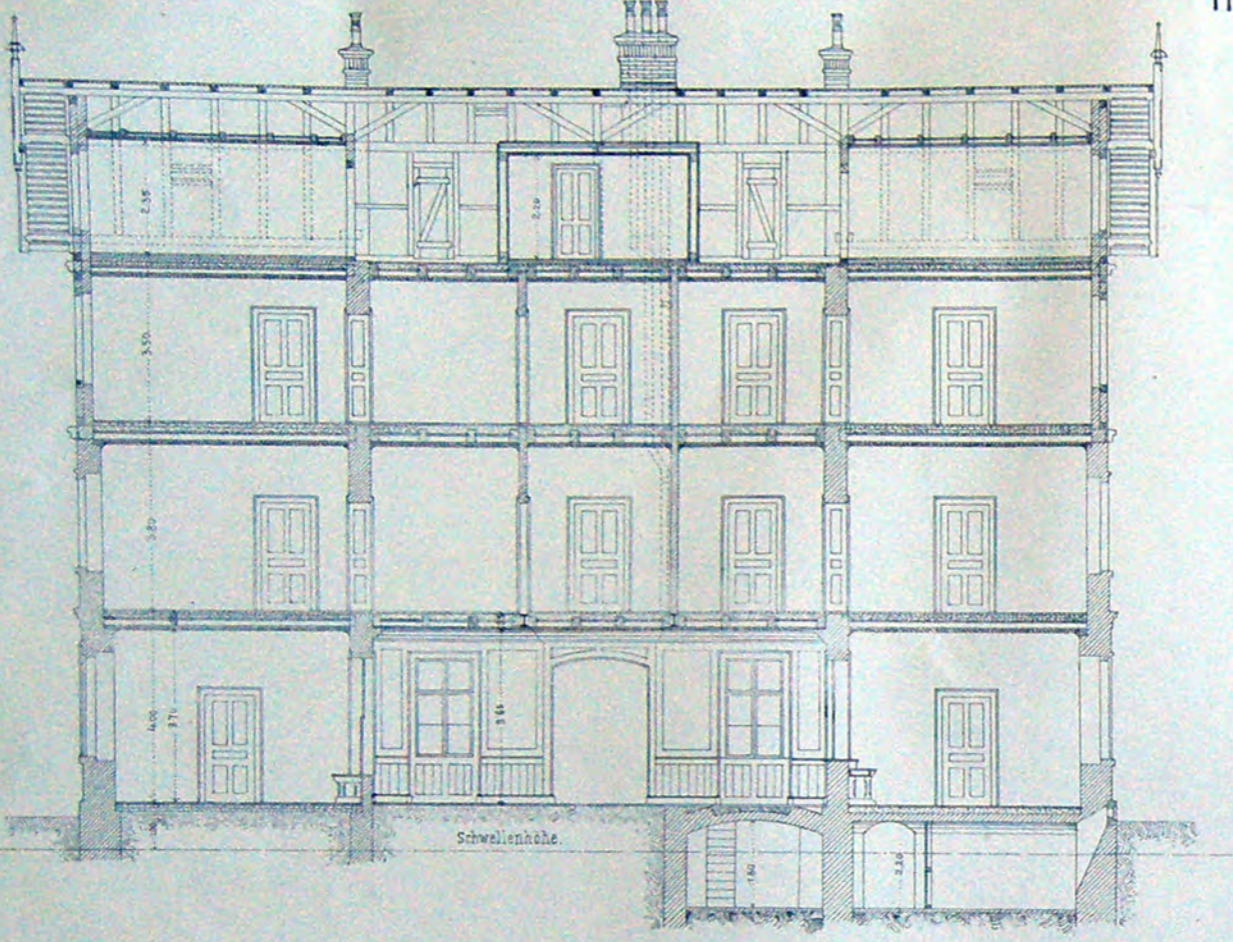
II.1.1.10

do 1874

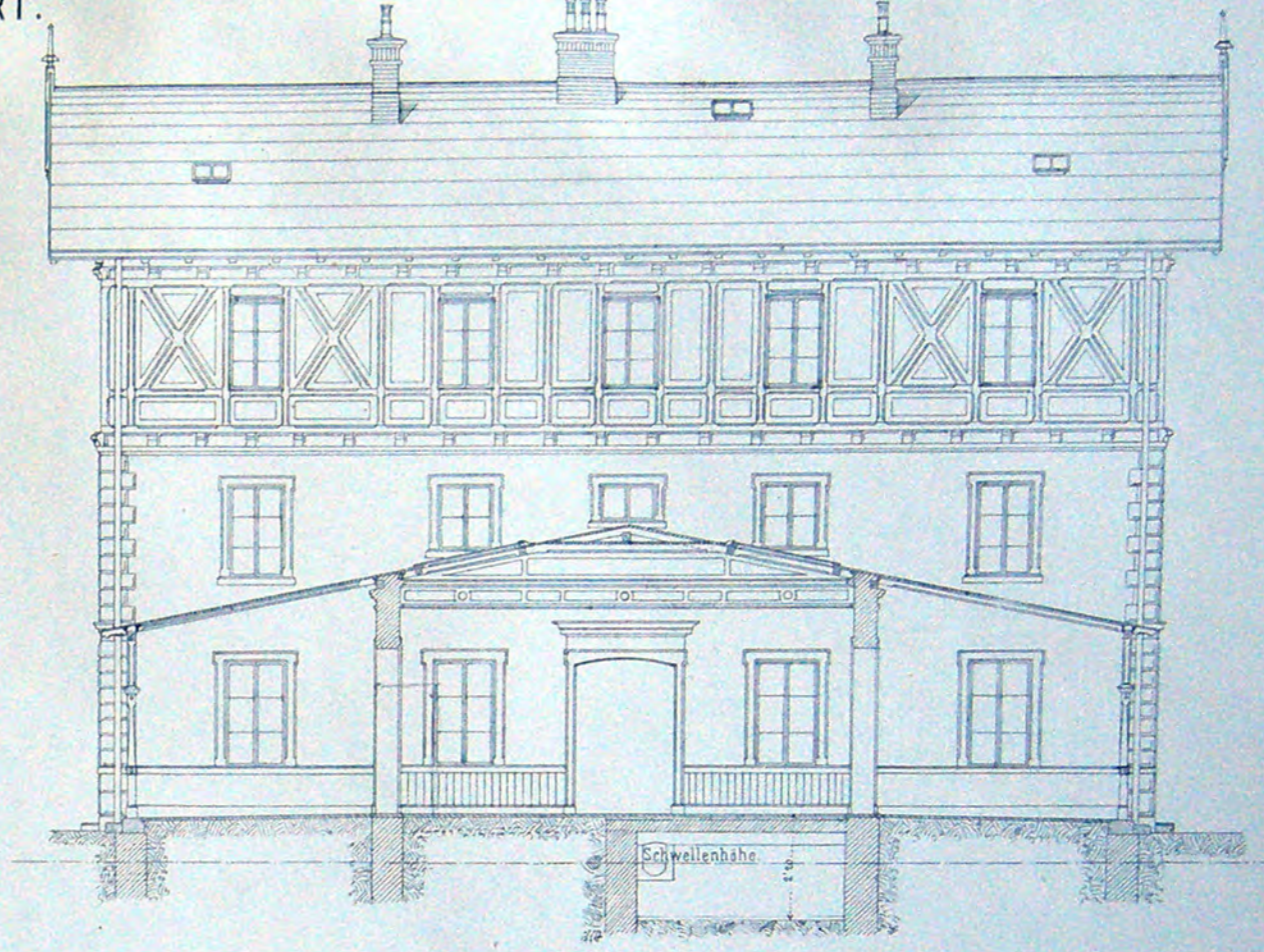
Budova výpravní stanice - podélný řez (severní pohled), podélný řez jižní částí východního křídla (severní pohled), půdorys sklepů a základů, půdorys podkroví východního křídla. Autor Rudolf Frey.  
Vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 B.  
[kapitola I.6 – historický plán č. 7]

GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE  
IN WILDENSCHWERT.

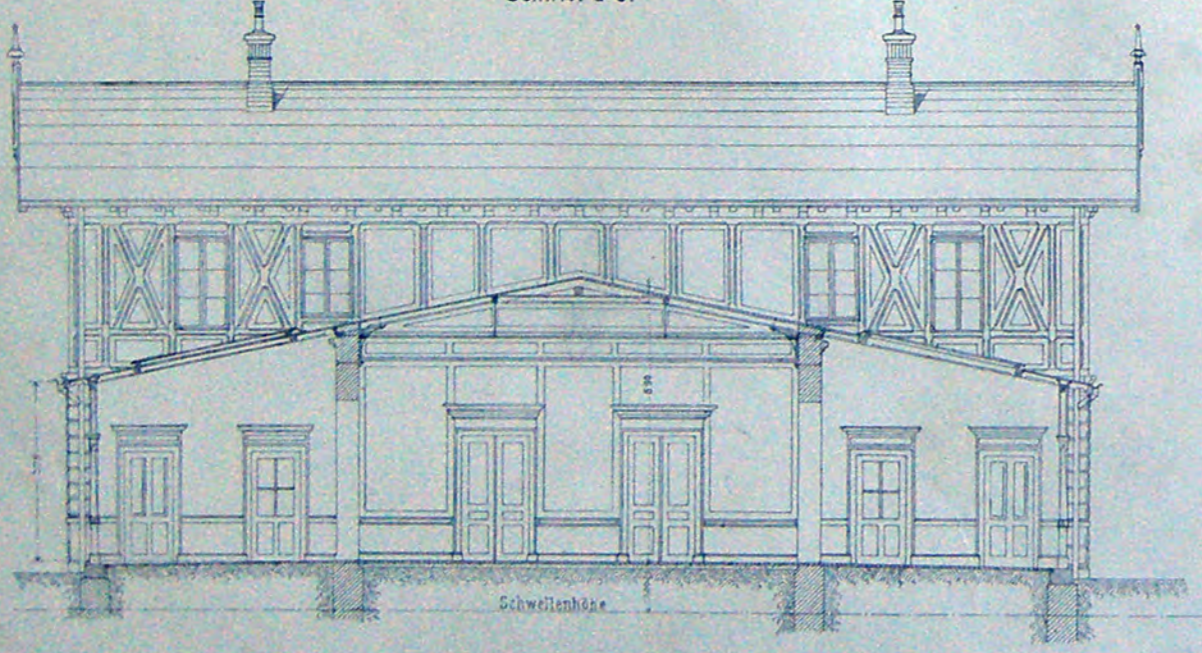
Schnitt g-h.



Schnitt e-f.



Schnitt a-b.



Schnitt c-d.



**II.1.1.11**

do 1874

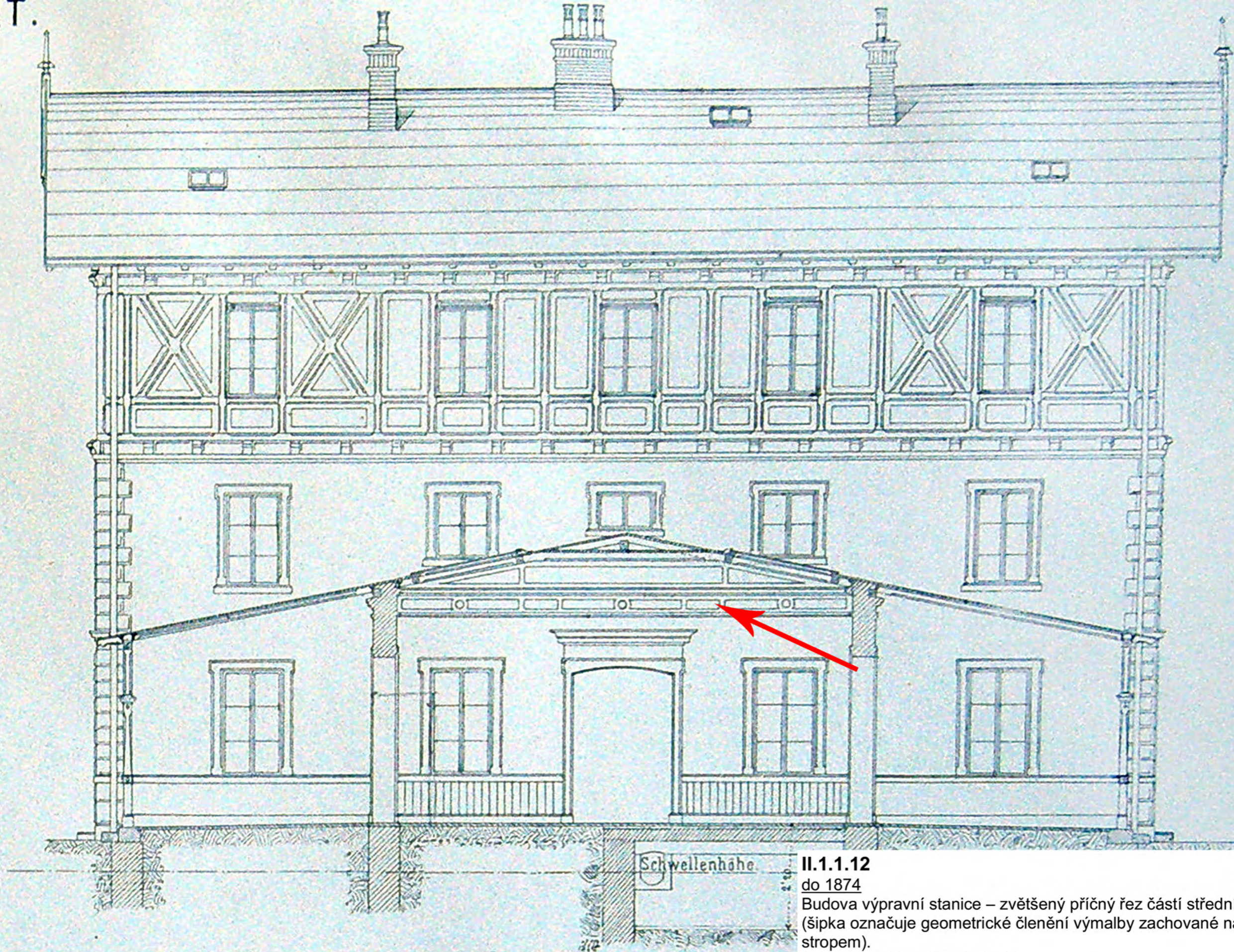
Budova výpravní stanice - příčný řez východní částí středního křídla, příčný řez západní částí středního křídla (východní pohled), příčný řez východní částí středního křídla (západní pohled), příčný řez západním křídlem (východní pohled).

Autor Rudolf Frey. Vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 C. [kapitola I.6 – historický plán č. 8]

Geprüft und genehmigt der  
Baudirektor  
W. Hellwag



Schnitt e-f.



II.1.1.12

do 1874

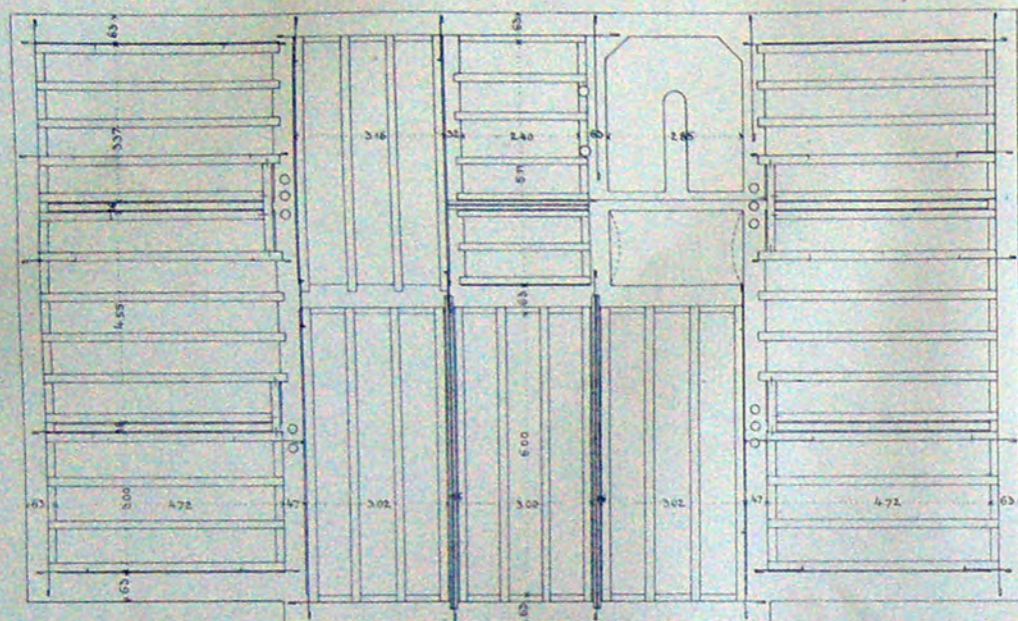
Budova výpravní stanice – zvětšený příčný řez částí středního křídla (šipka označuje geometrické členění výmalby zachované nad stávajícím stropem).

[kapitola I.6 – historický plán č. 8]

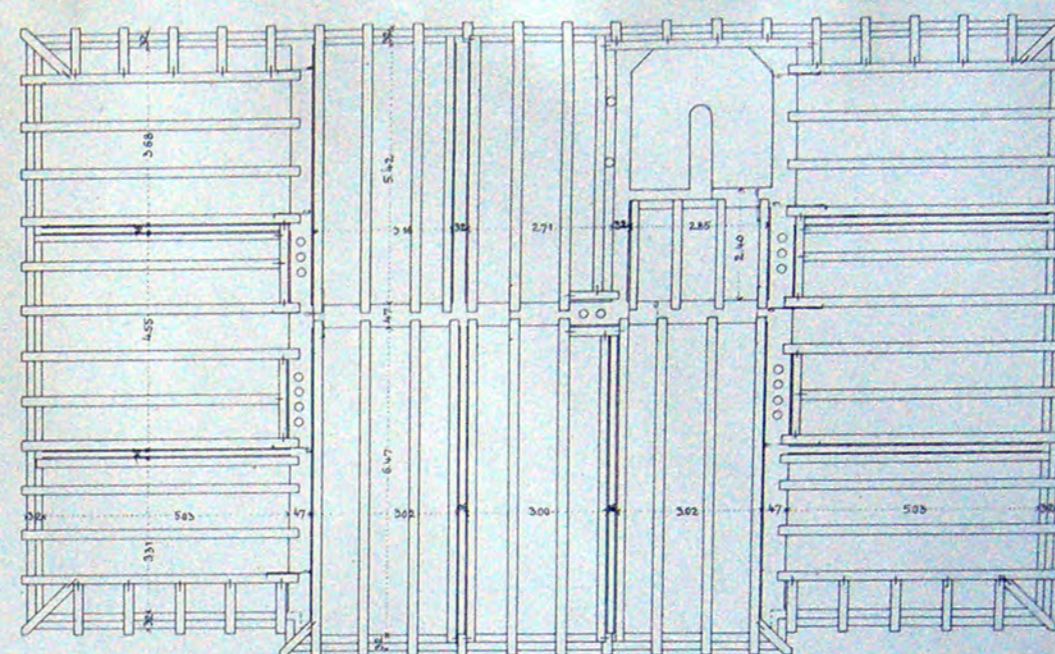


OESTERREICHISCHE NORDWESTBAHN  
[Ergänzungs Netz.]  
GEMEINSCHAFTLICHES AUFNAHMSGEBÄUDE  
IN WILDENSCHWERT.

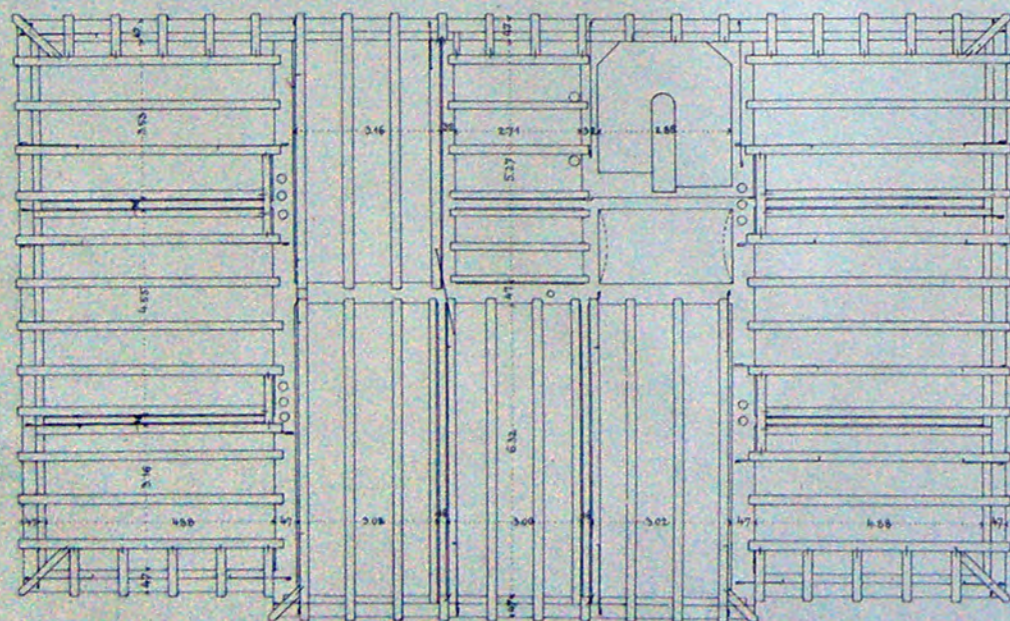
Gebälk von Ebenerd.



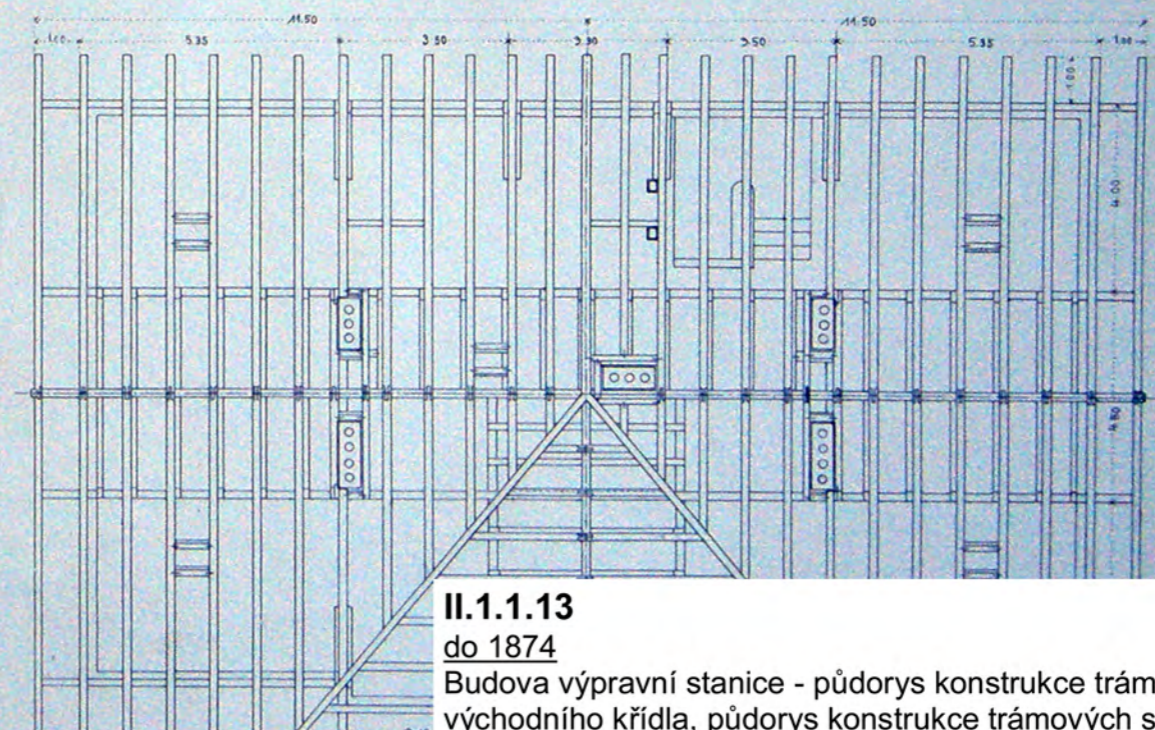
Gebälk vom II. Stock.



Gebälk vom I. Stock.



Sparrenplan



II.1.1.13

do 1874

Budova výpravní stanice - půdorys konstrukce trámových stropů přízemí východního křídla, půdorys konstrukce trámových stropů 1. patra východního křídla, půdorys konstrukce trámových stropů východního křídla, půdorys konstrukce krovu východního křídla.

Autor Rudolf Frey.

Vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB č. 5 D.

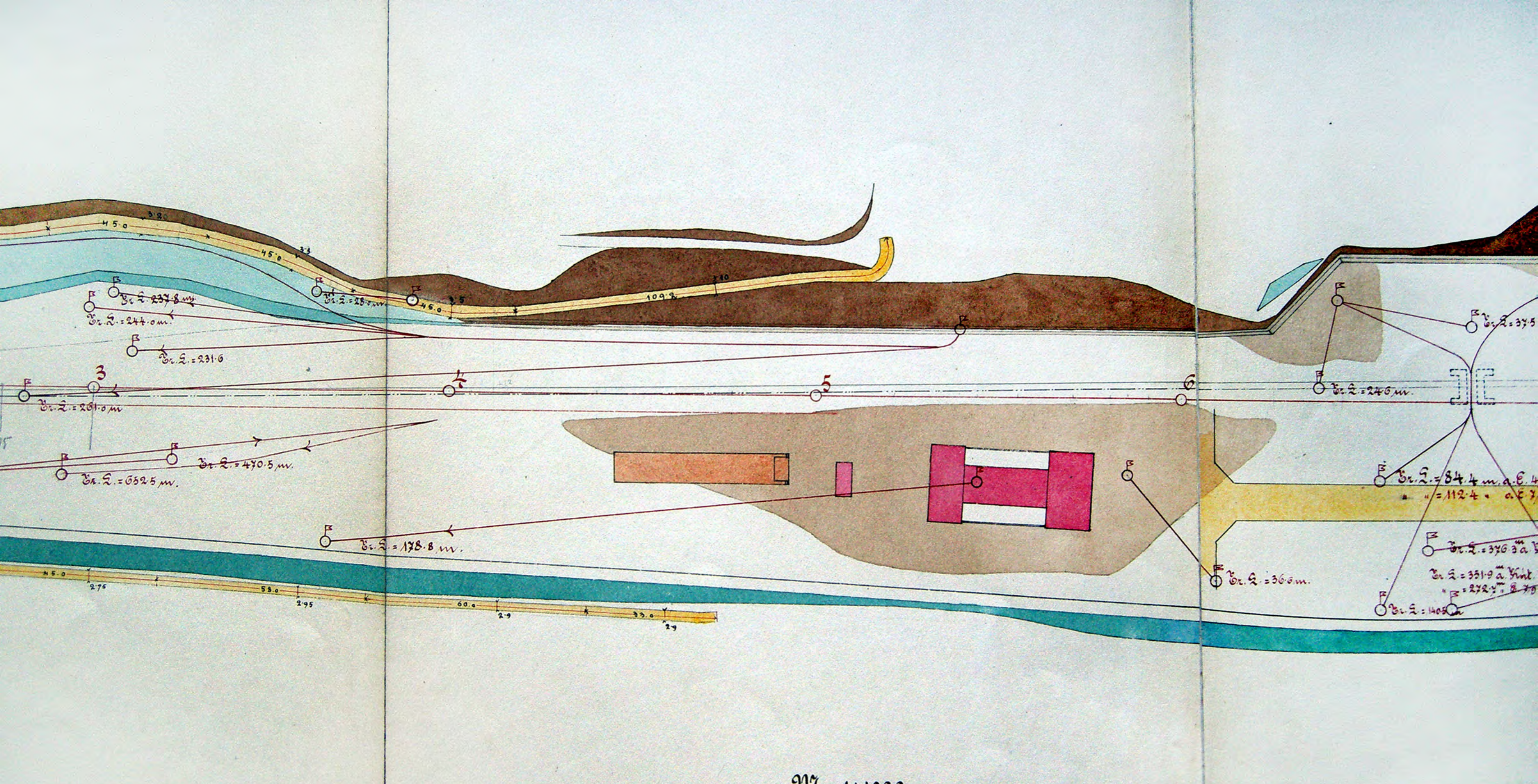
[kapitola I.6 – historický plán č. 9]

Geprüft und genehmigt der  
Baudirektor  
W. Hellwag



1:100

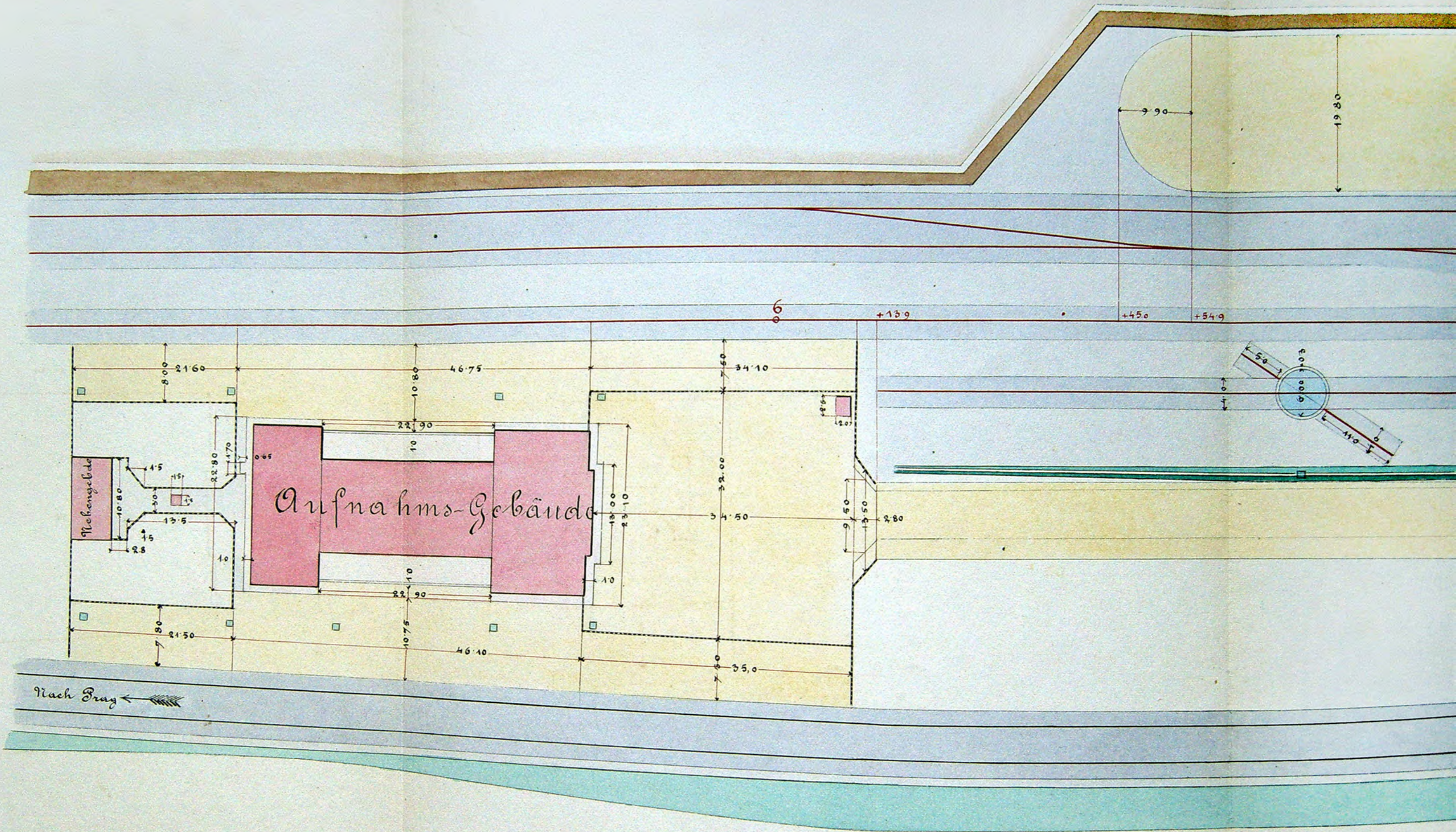
Lith. Anst. J. Jan. Wien



II.1.1.14

1875

Výřez situačního plánu stanice s vyznačením vzdáleností přesunu zeminy při výkopových pracích, který byl součástí vyúčtování stavby. [kapitola I.6 – historický plán č. 12]



*Stationsplan der Lokomotivfabrik; Entwurf  
 G. v. S.*

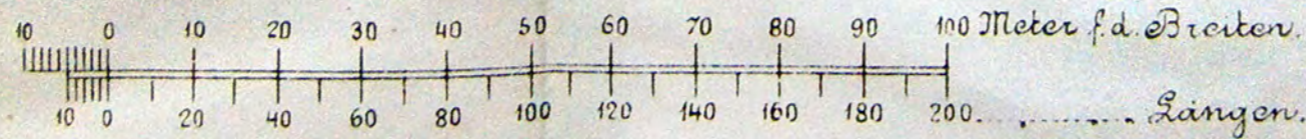
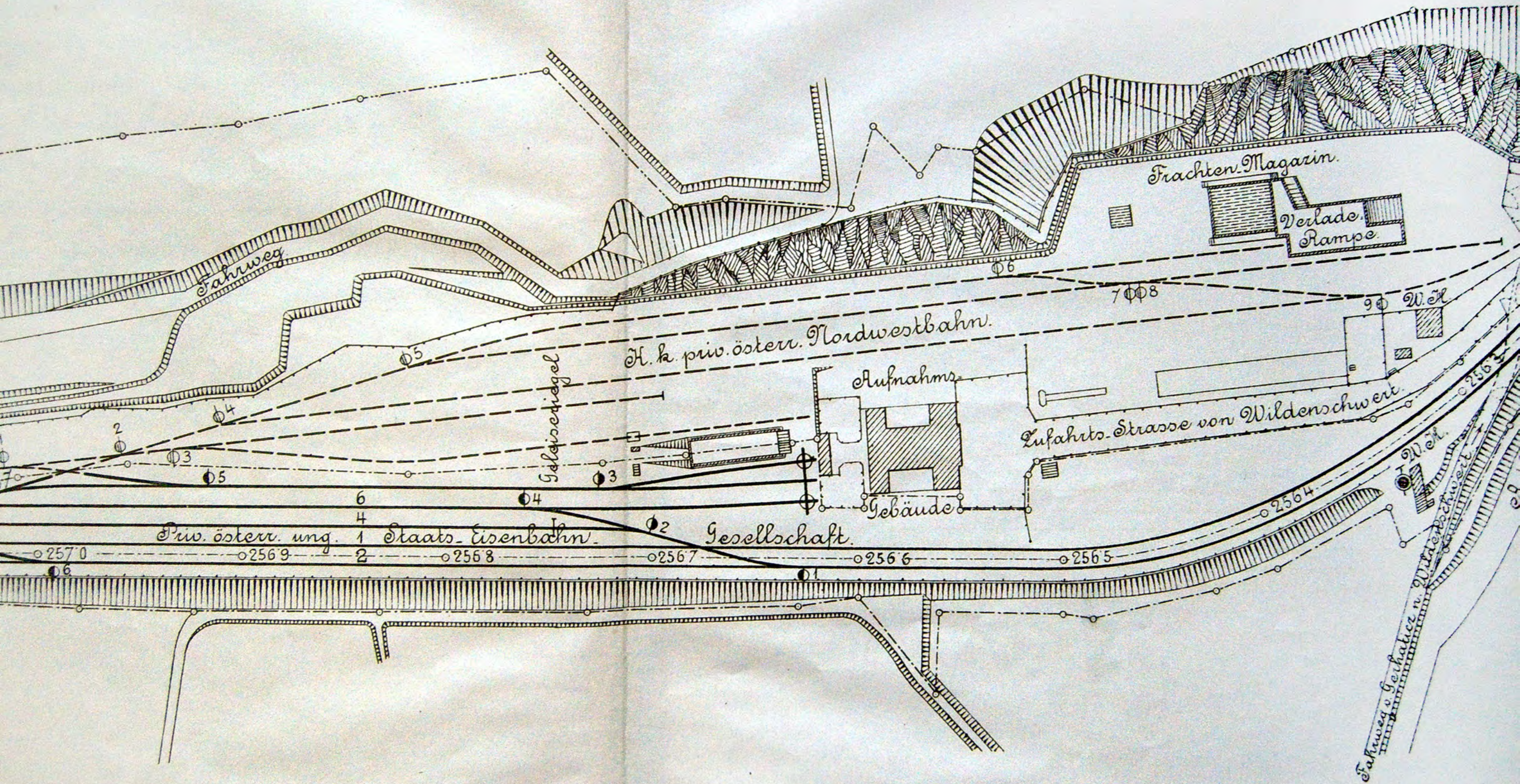
**II.1.1.15**

**1875**

Výřez situačního plánu stanice, který byl součástí vyúčtování prací na základech nádraží včetně výpravní budovy.

[kapitola I.6 – historický plán č. 13]

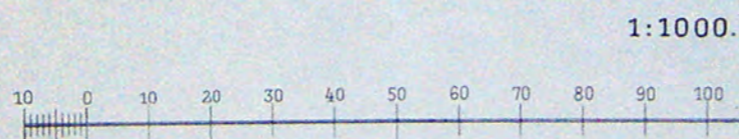
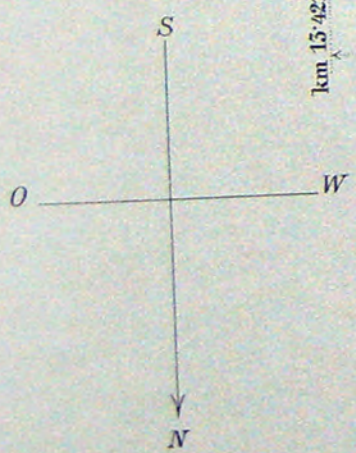
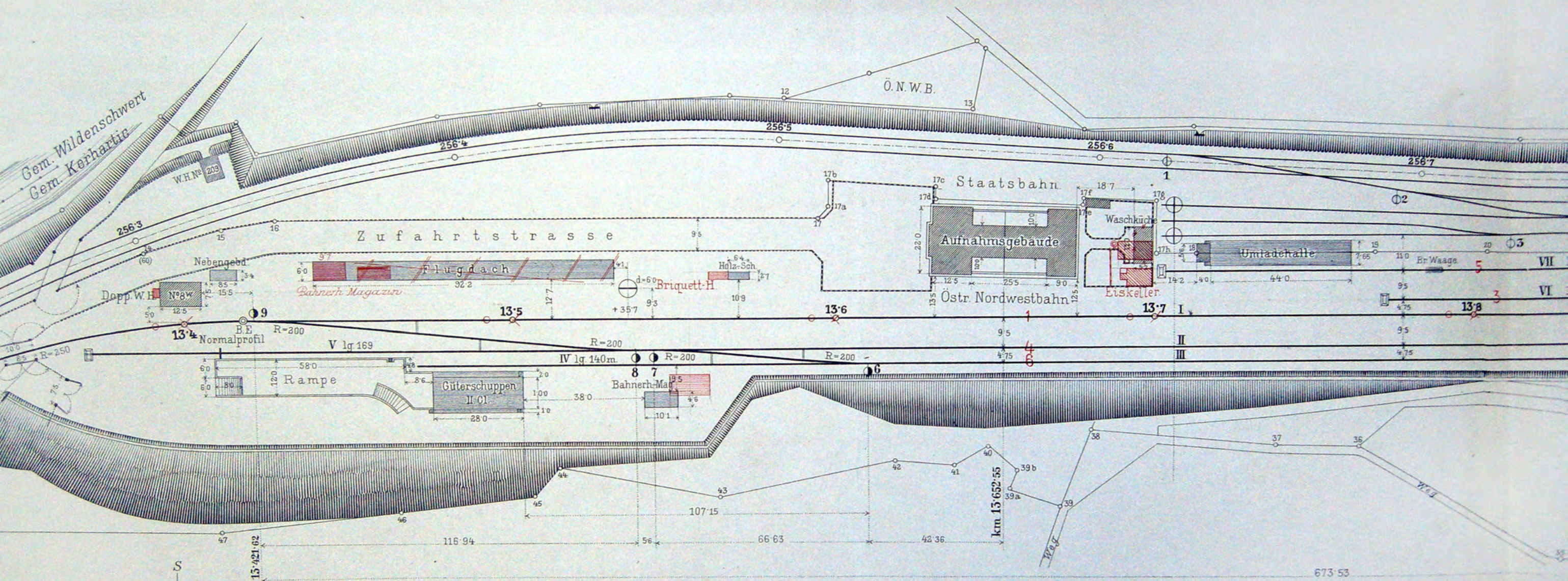
# Anschluss-Station Wildenschwert.



**II.1.1.16**  
 1891  
 Výřez situačního plánu stanice v příloze služebního řádu schváleného 16. ledna 1892.  
 [kapitola I.6 – historický plán č. 14]

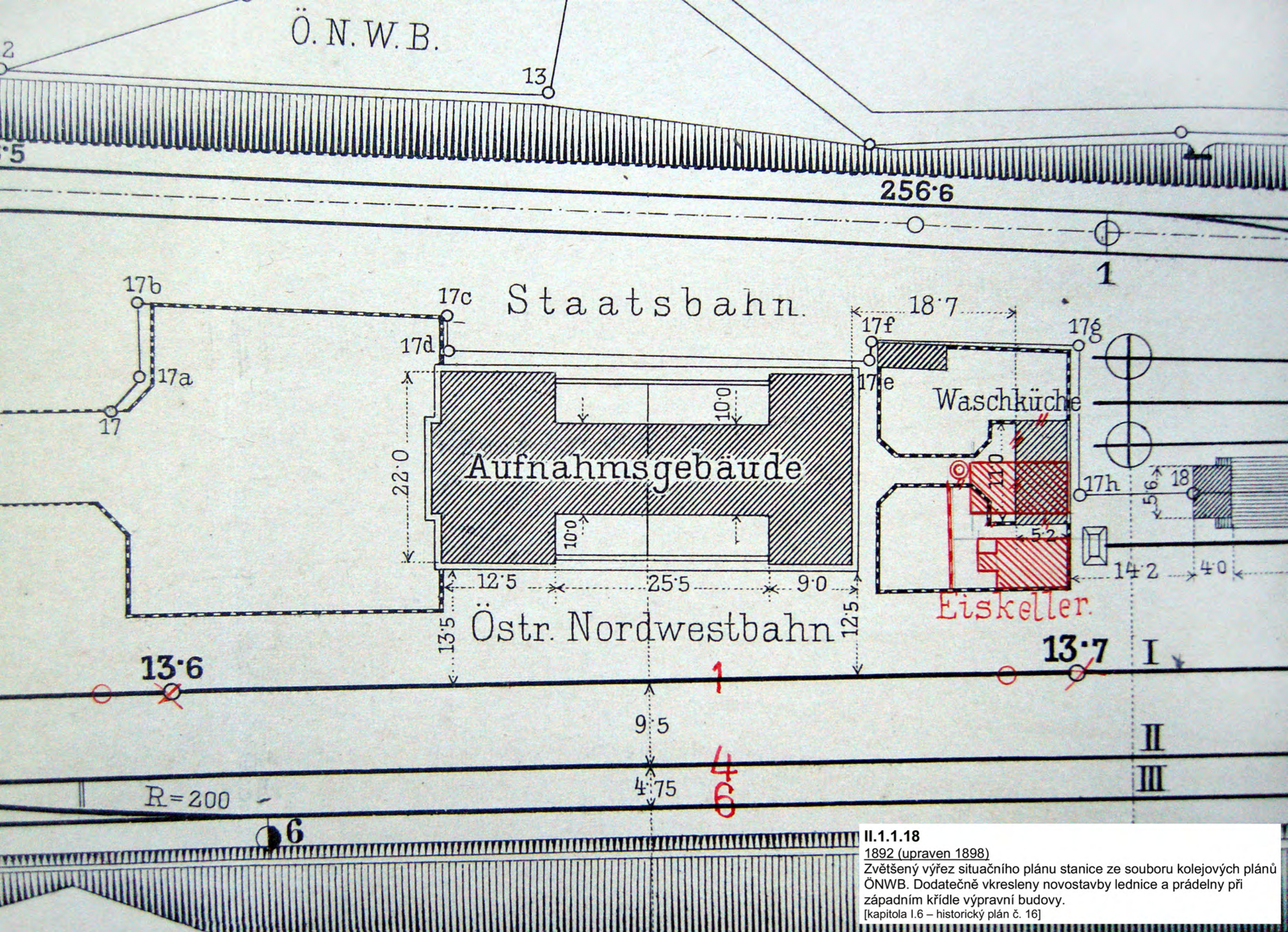
# STATION WILDENSCHWERT.

lang 674m  $\rightarrow$  steigt 1:600.



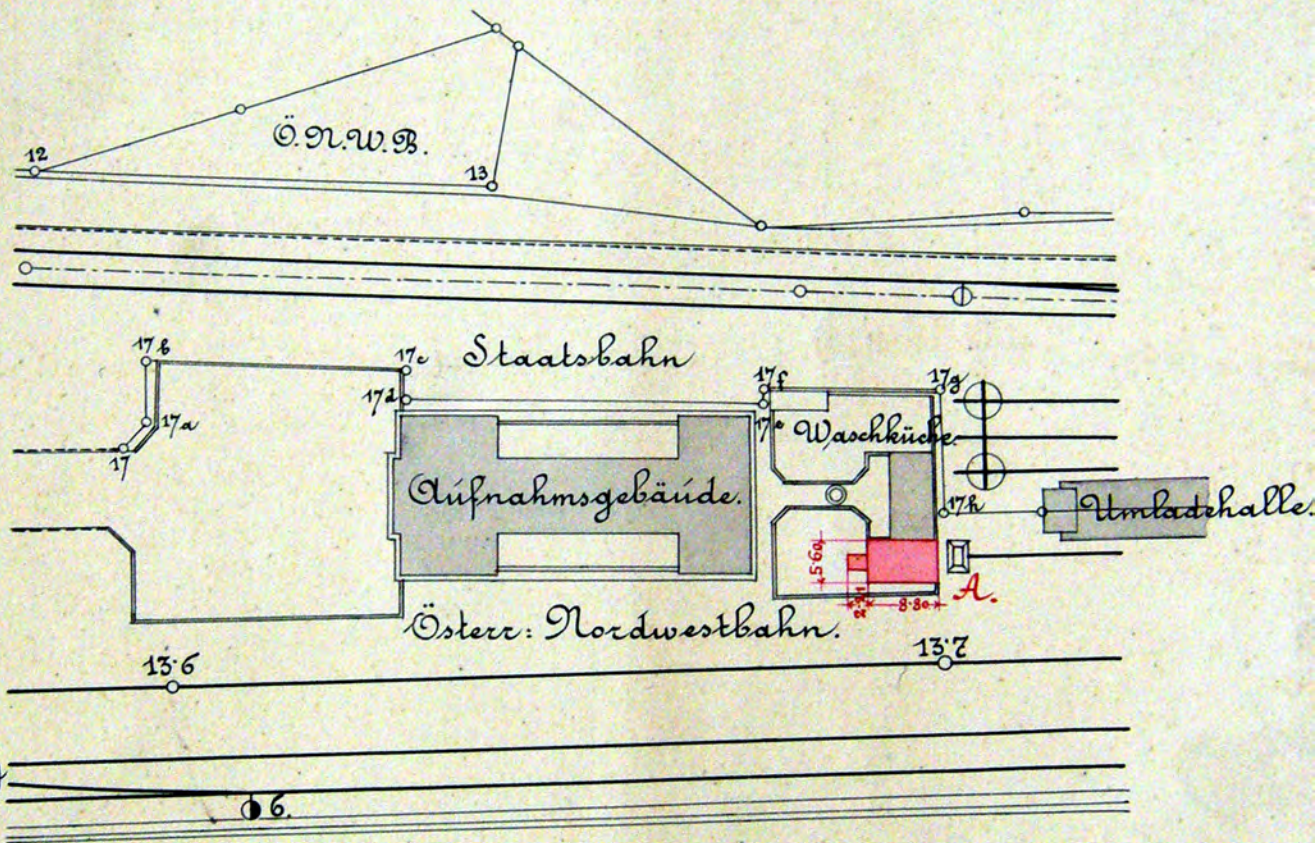
**II.1.1.17**  
 1892 (upraven 1898)  
 Výřez situačního plánu stanice ze souboru kolejových plánů ÖNWB.  
 Dodatečně vkresleny nové skladištní budovy.  
 [kapitola I.6 – historický plán č. 16]

1892.



**II.1.1.18**  
 1892 (upraven 1898)  
 Zvětšený výřez situačního plánu stanice ze souboru kolejových plánů ÖNWB. Dodatečně vkresleny novostavby lednice a prádelny při západním křídle výpravní budovy.  
 [kapitola I.6 – historický plán č. 16]

# Lageplan.



1 : 1000.

II.1.1.19

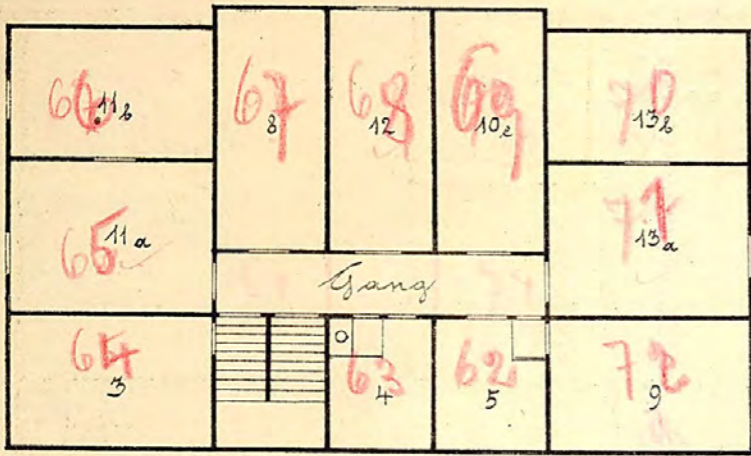
1898

Situační plán v projektu lednice při severozápadním nároží výpravní budovy.

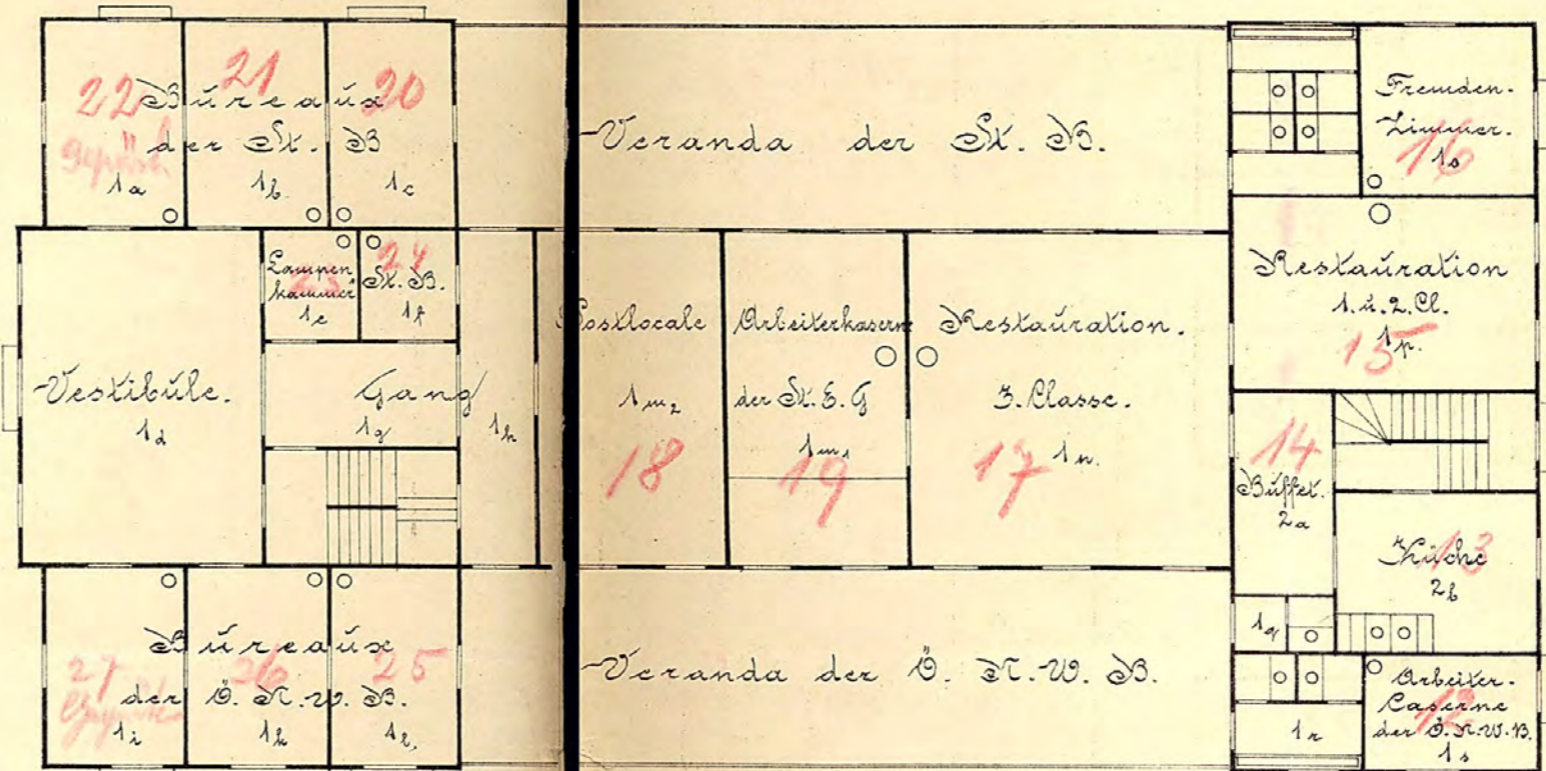
[kapitola I.6 – historický plán č. 19]

# Gemeinschaftliches Aufnahmgebäude Wildenschwert.

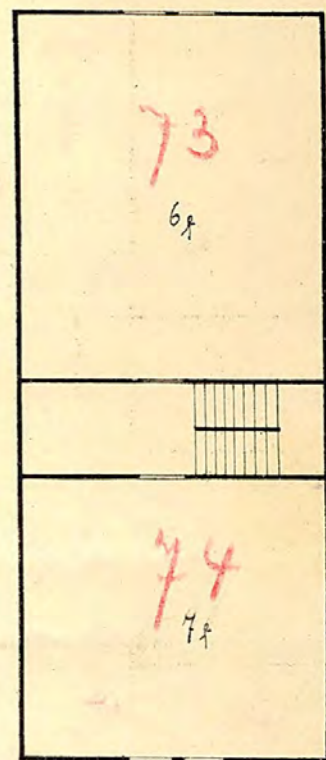
Dachgeschofs.



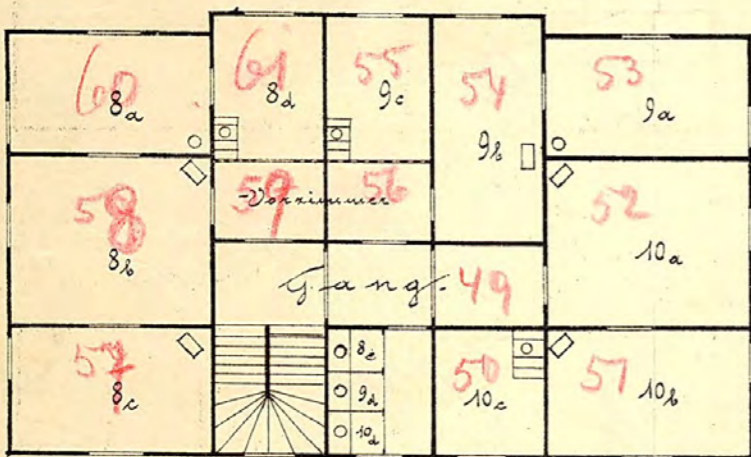
Erdgeschofs.



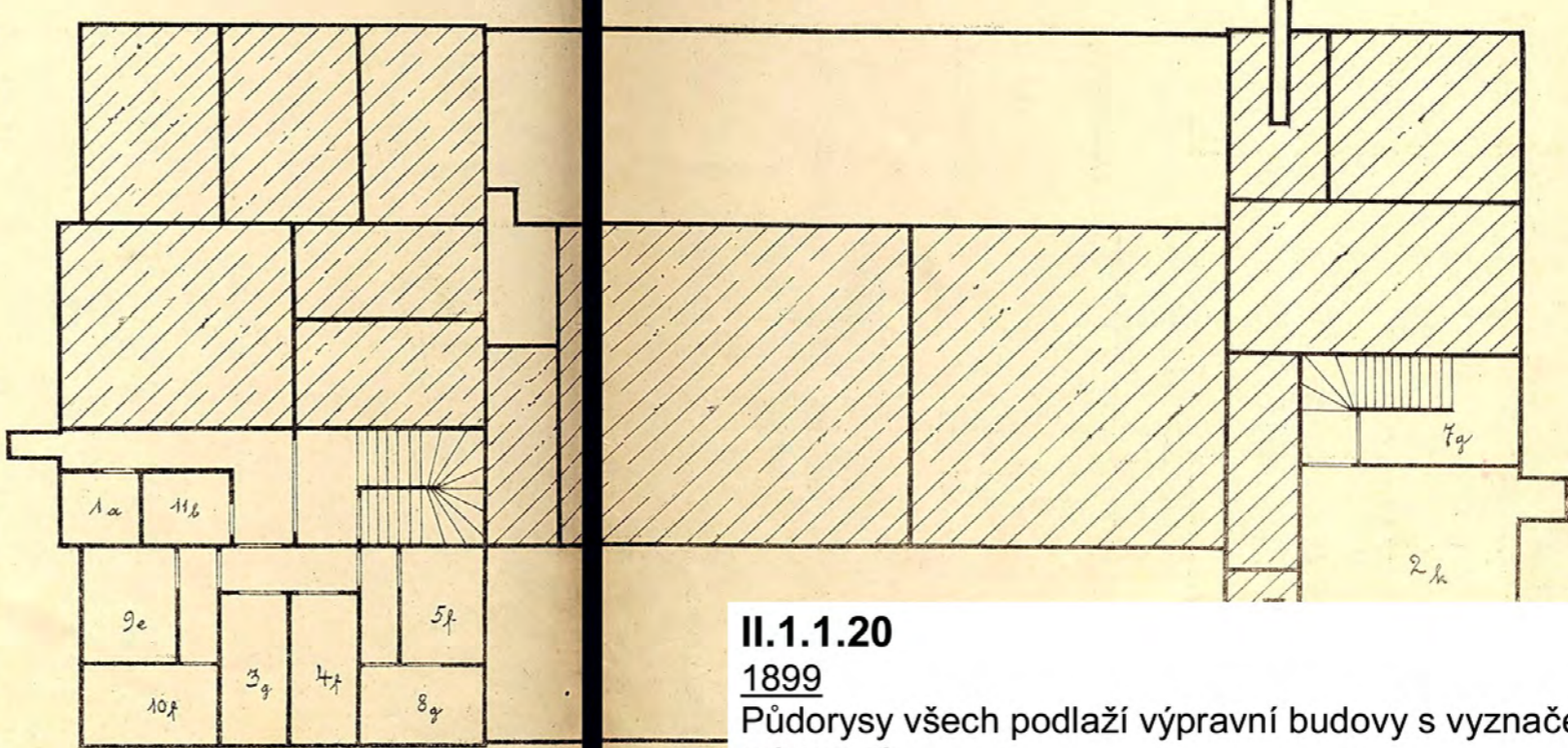
Dachgeschofs.



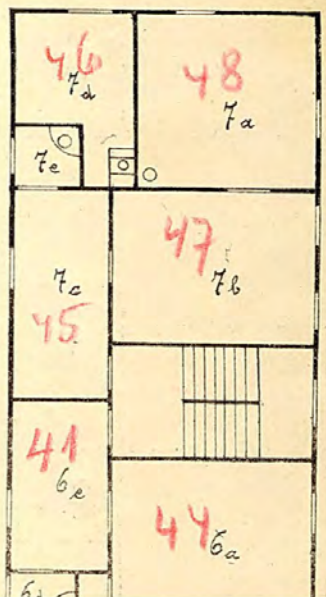
2. Stock.



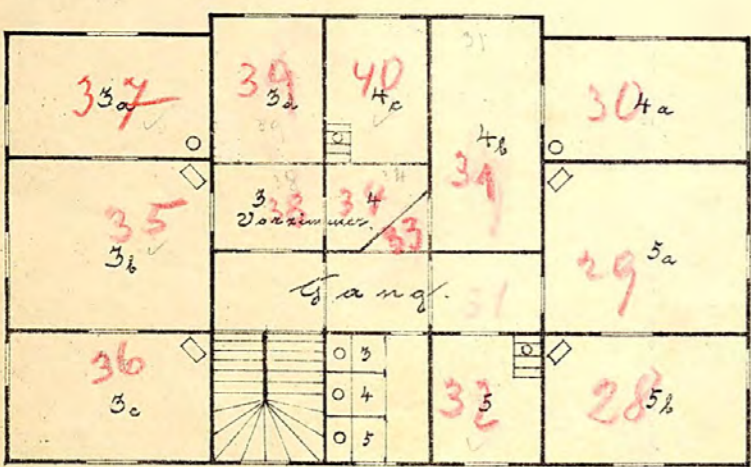
Kellergeschofs.



1. Stock.



1. Stock.



II.1.1.20

1899

Půdorys všech podlaží výpravní budovy s vyznačením funkčního využití místností.

[kapitola I.6 – historický plán č. 23]



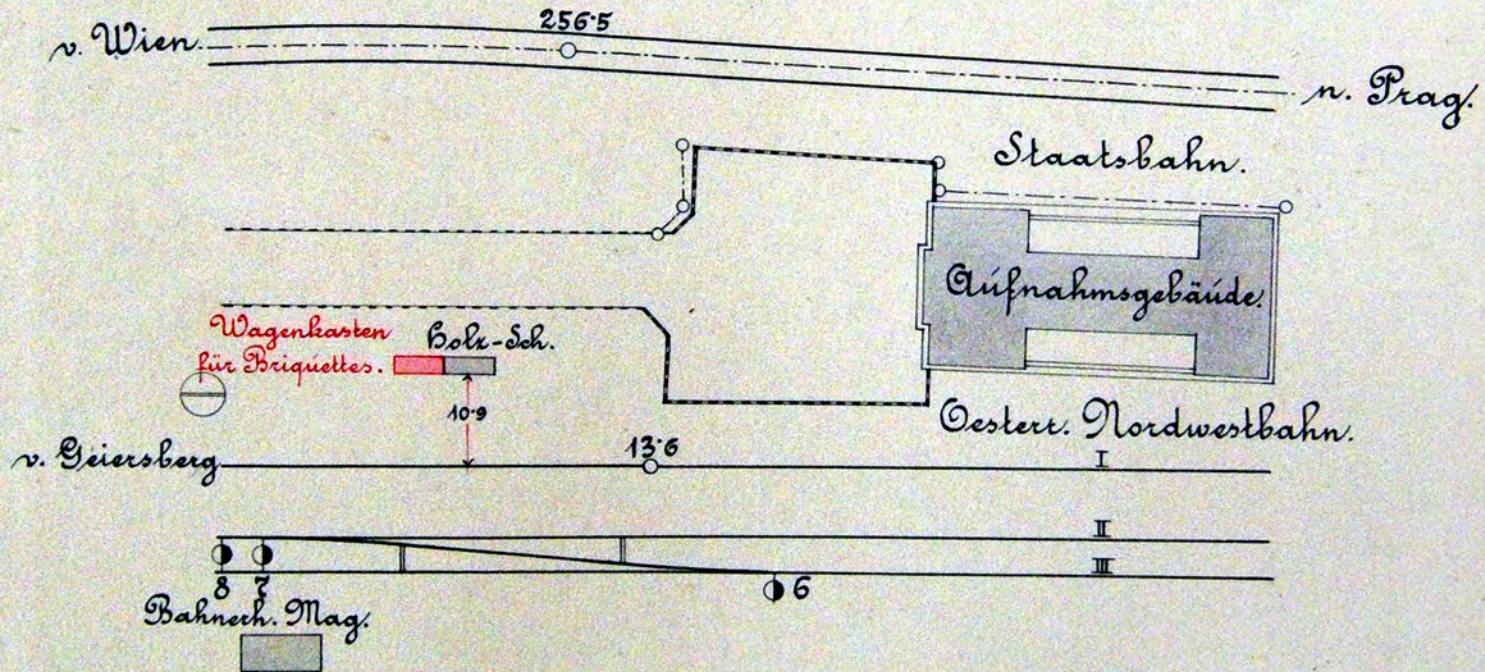
II.1.1.21

1901

Situační plán části stanice v projektu vozové skříně na brikety východně od výpravní budovy.

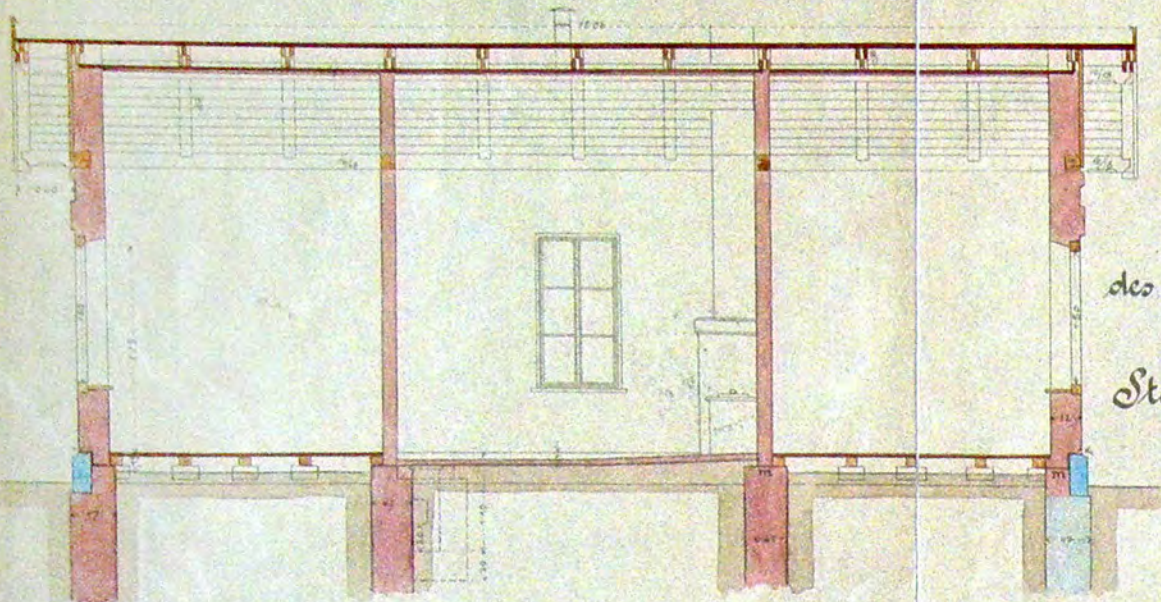
[kapitola I.6 – historický plán č. 24]

# Lageplan.



M. = 1:1000.

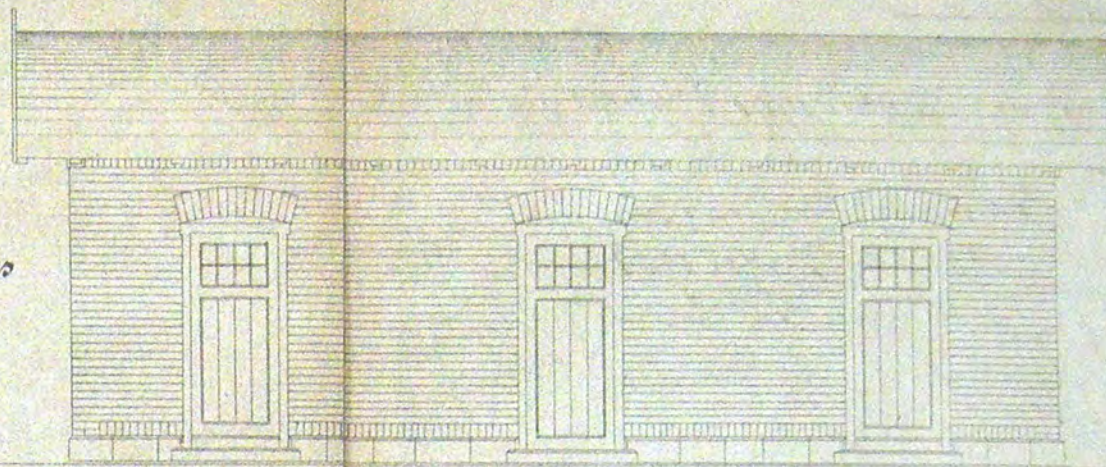
Längenschnitt.



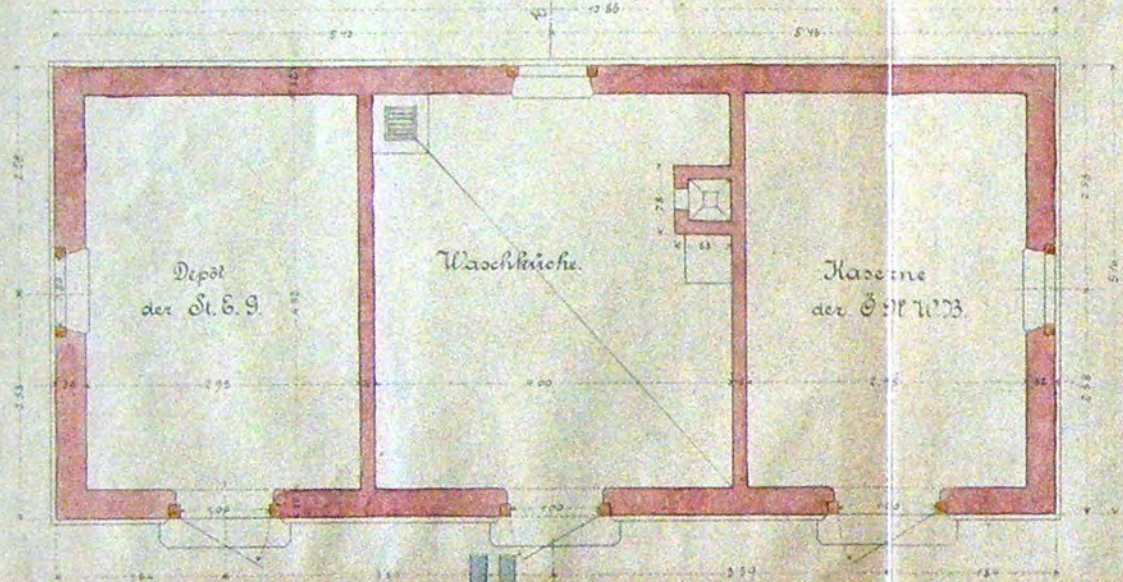
H. & NW österr. Nordwestbahn.

Umstellung  
des Stations-Nebengebäudes  
in der  
Station Wildenschwert.

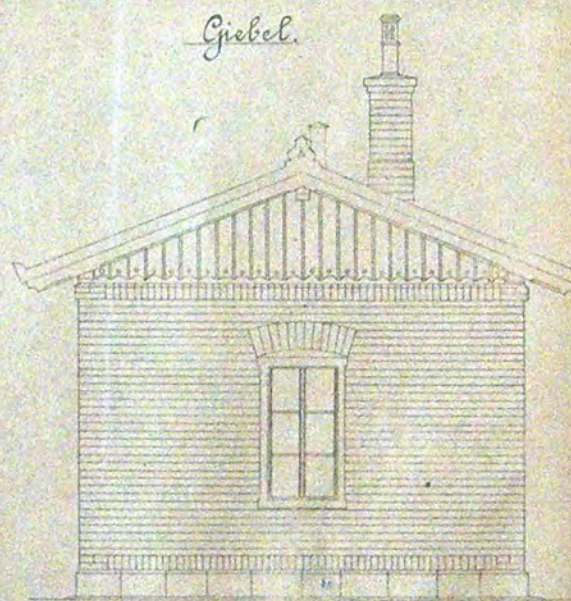
Längensicht.



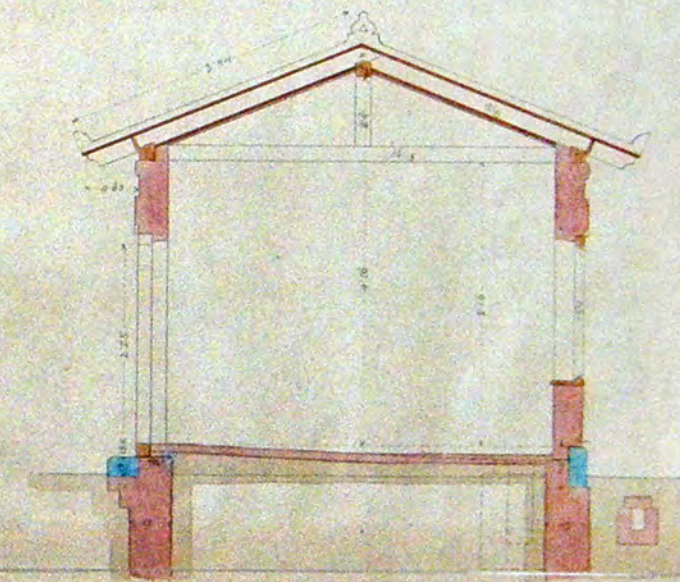
Grundriss.



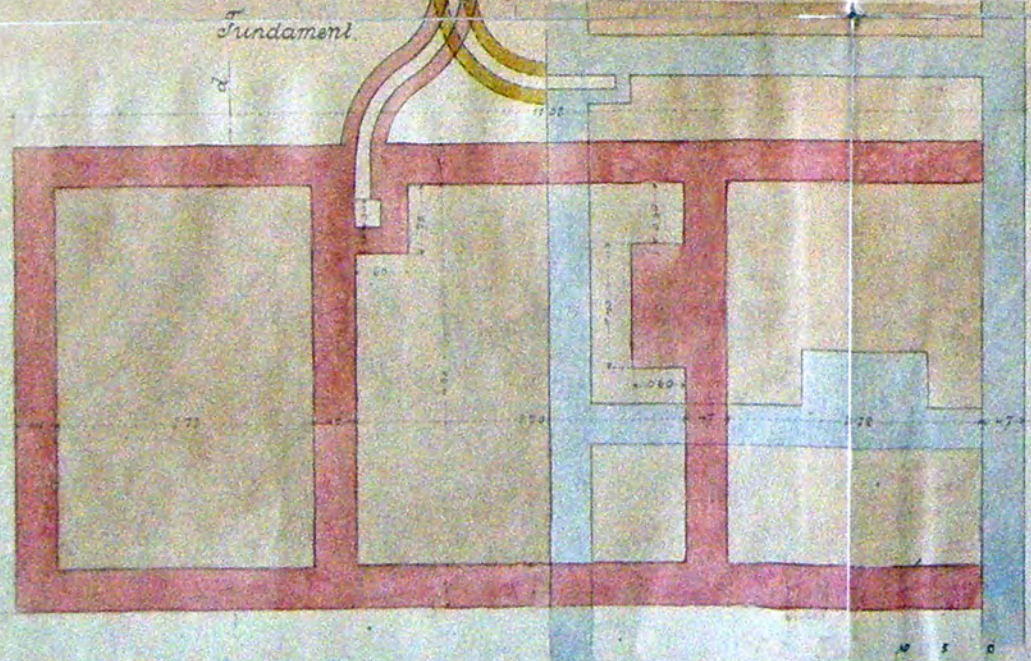
Giebel.



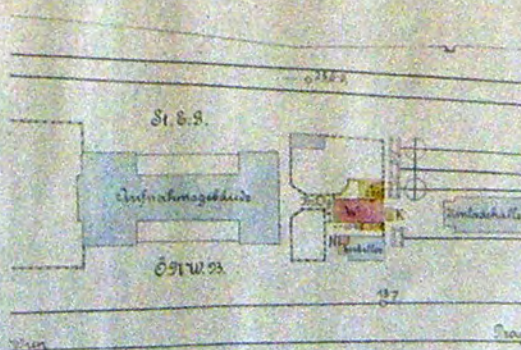
Querschnitt ab.



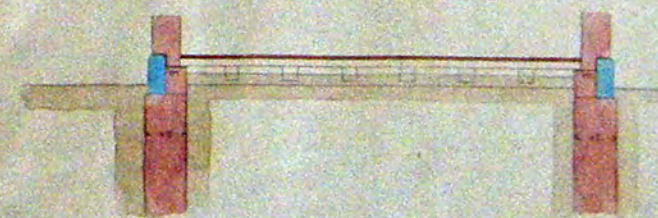
Fundament



Situation.  
1:1000.



Querschnitt cd



V = Neues Stations-Nebengebäude  
N = Kuchentisch  
K = Abstellplatz

M 1:50

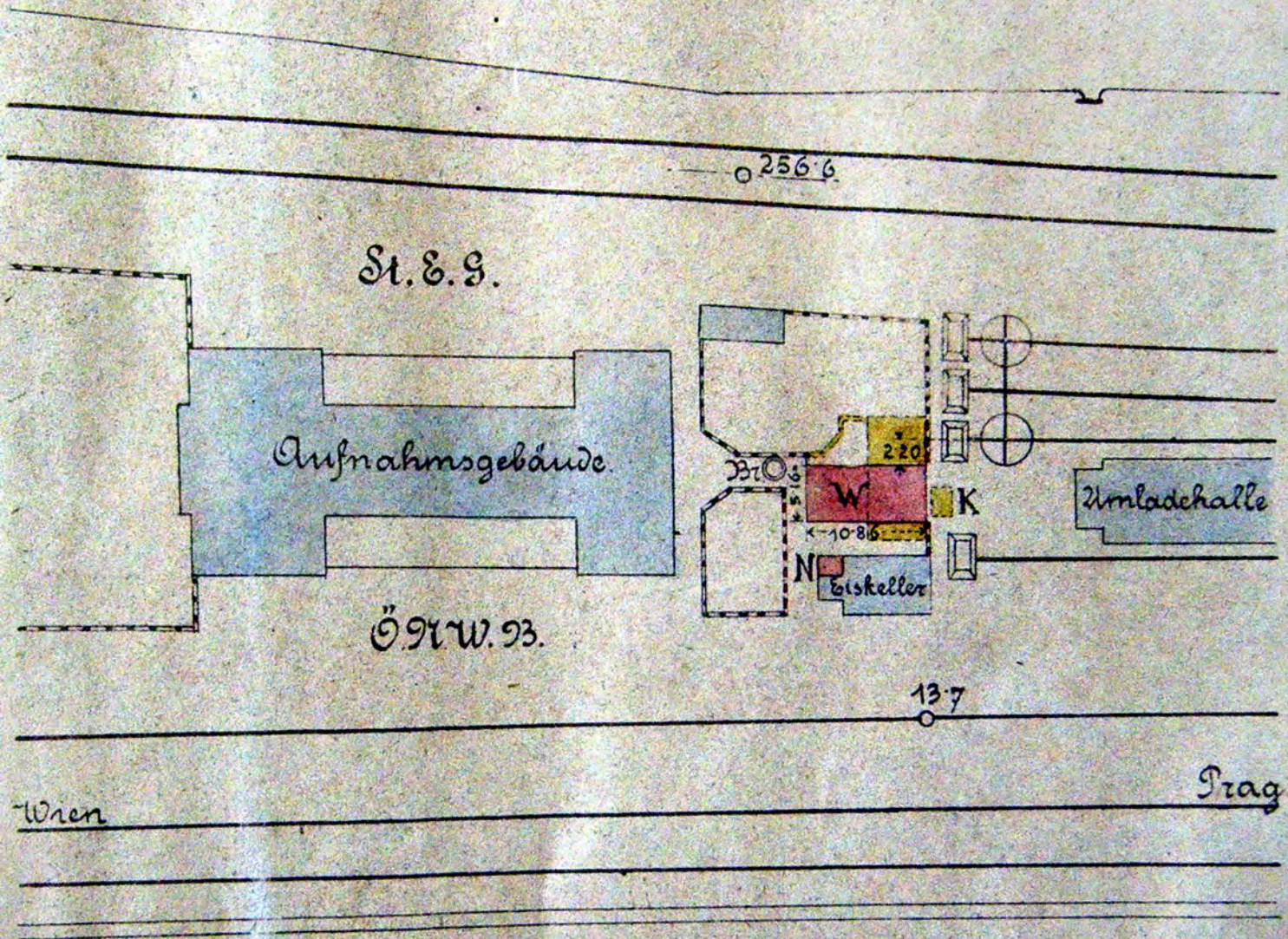
II.1.1.22  
1901

Situční plán části stanice v projektu přestavby vedlejší budovy před západním průčelím výpravní budovy.

[kapitola I.6 – historický plán č. 25]

# Situation.

1:1000.



W: Neues Stations-Neubau.

N: » Kehrichtgrube

K: abzweigend. » »

M=1:50.

II.1.1.23

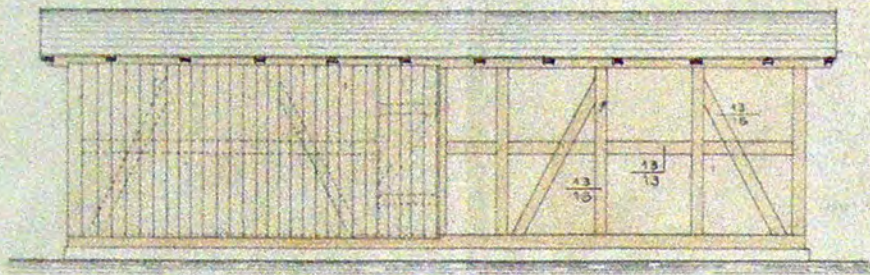
1901

Zvětšený výřez situačního plánu části stanice v projektu přestavby vedlejší budovy před západním průčelím výpravní budovy.

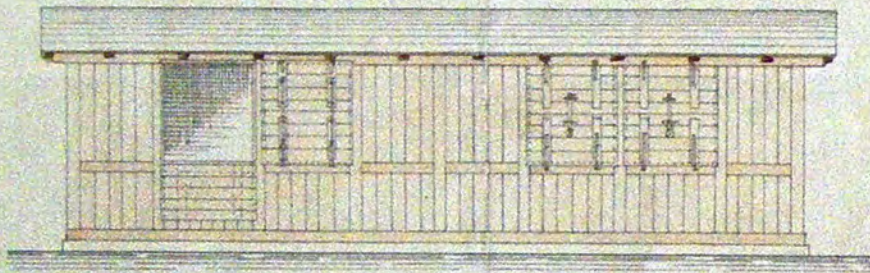
[kapitola I.6 – historický plán č. 25]

PLAN

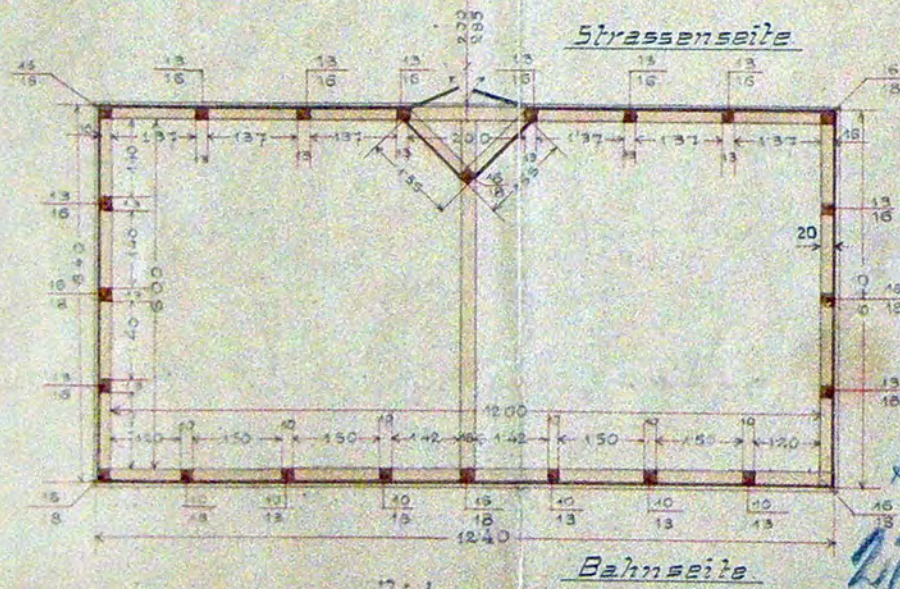
ZUR ERBAUUNG EINES KOHLENMAGACINES IN DER BAHNSTATION DER ÖSTERR. NORDWESTBAHN,  
FÜR DIE FIRMA „JOH. HERNYCH & SOHN IN WILDENSCHWERT.  
NA POSTAVENÍ SKLADIŠTĚ NA UHLÍ NA NADRAŽÍ SEV. ZAP. DRÁHY,  
PRO CT. F. „JAN HERNYCH & SYN“ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ.



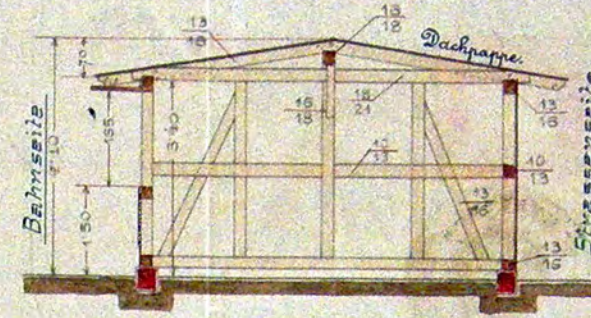
Pohled zezadu.  
Ansicht von rückwärts.



Pohled z předu.  
Vordere - Ansicht

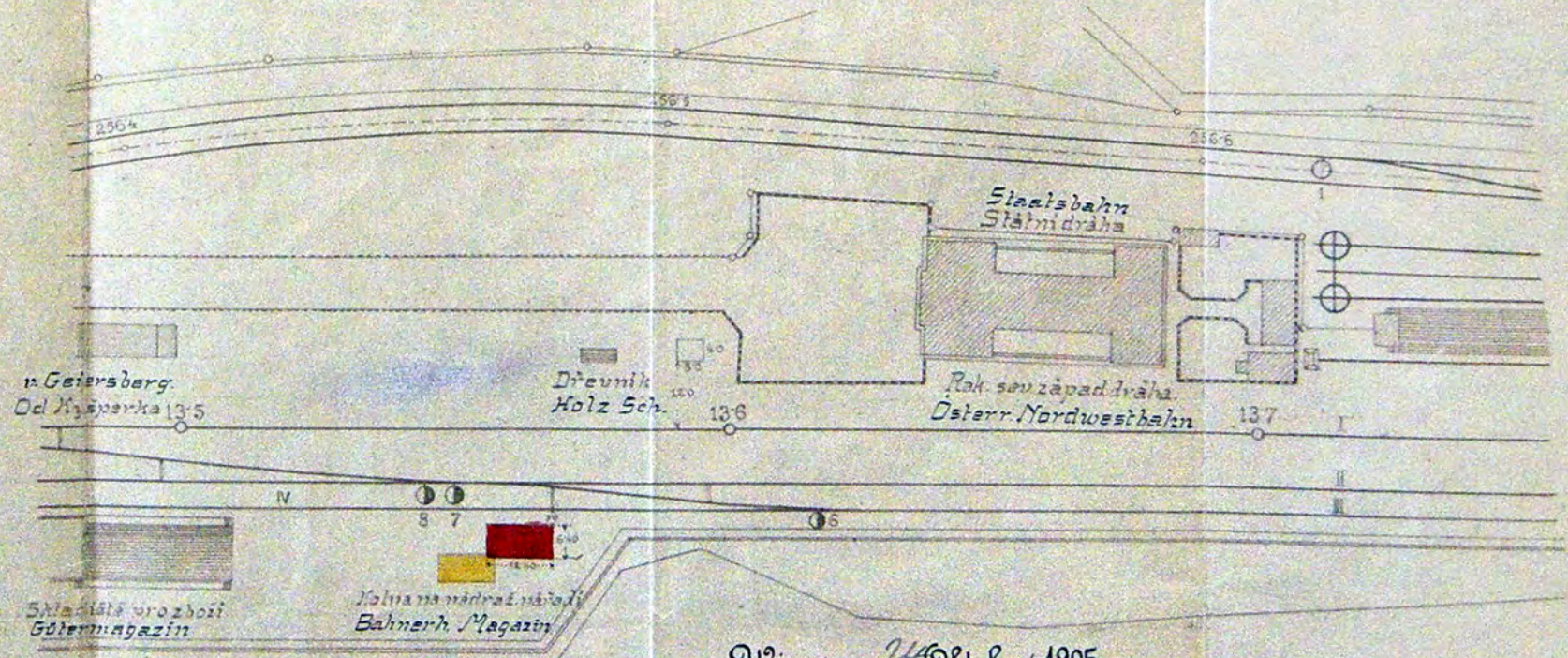


Grundriss



Rez průřez.  
Quer-Schnitt

Situace 1:1000.  
Situation 1:1000.



Wien, am 24. Oktober 1905.  
Der Bau-Direktor

*W. Müller*

*Jan Hernych*  
stavitel



Ústí nad Orlicí, v srpnu 1905.  
Wildenschwert, im August 1905.

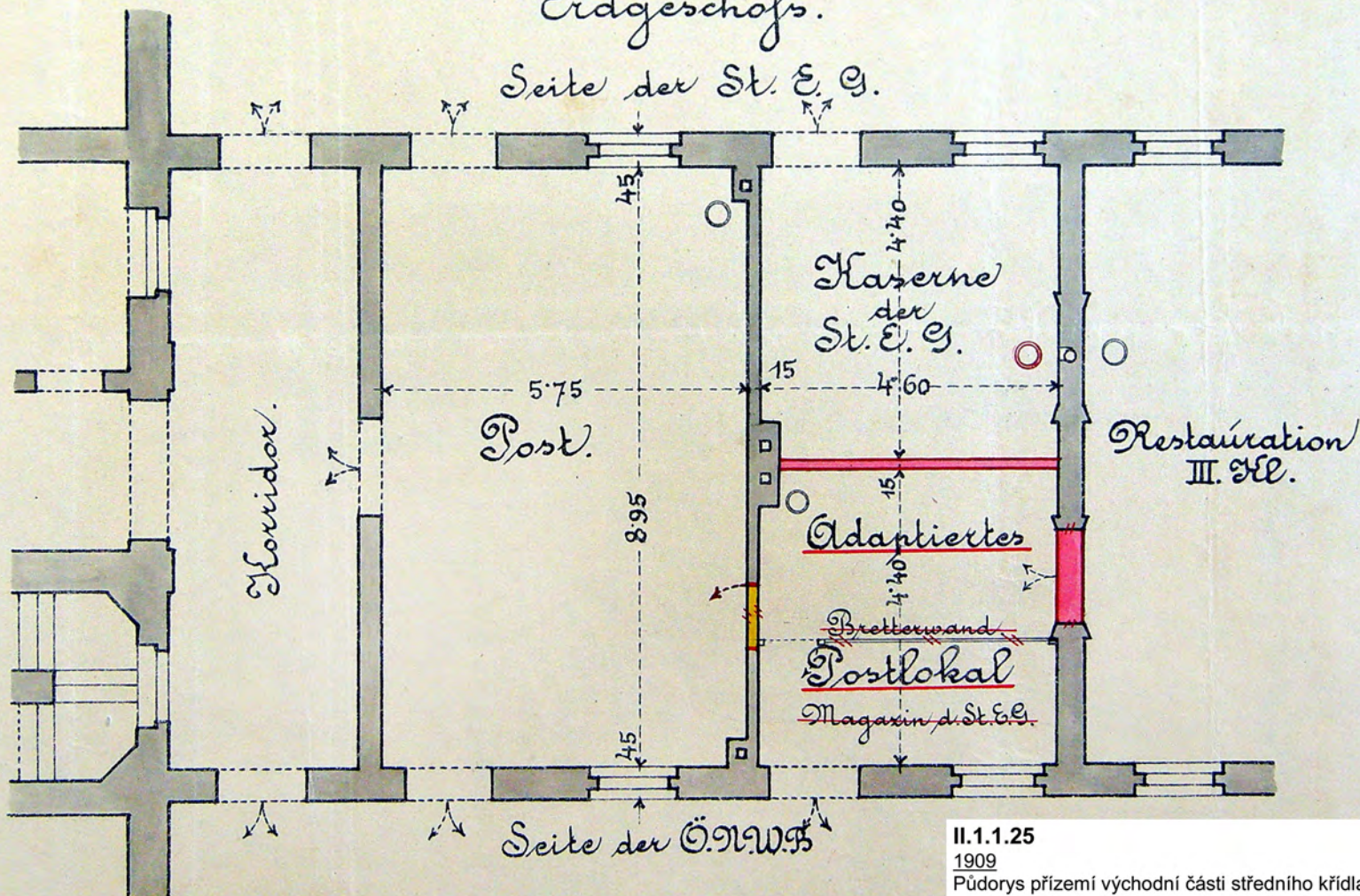
II.1.1.24  
1905  
Situční plán části stanice v projektu skladiště uhlí.  
[kapitola I.6 – historický plán č. 26]

# Station Wildenschwert.

## Aufnahmegebäude.

Erdgeschoss.

Seite der St. E. G.



M. = 1:100.

II.1.1.25

1909

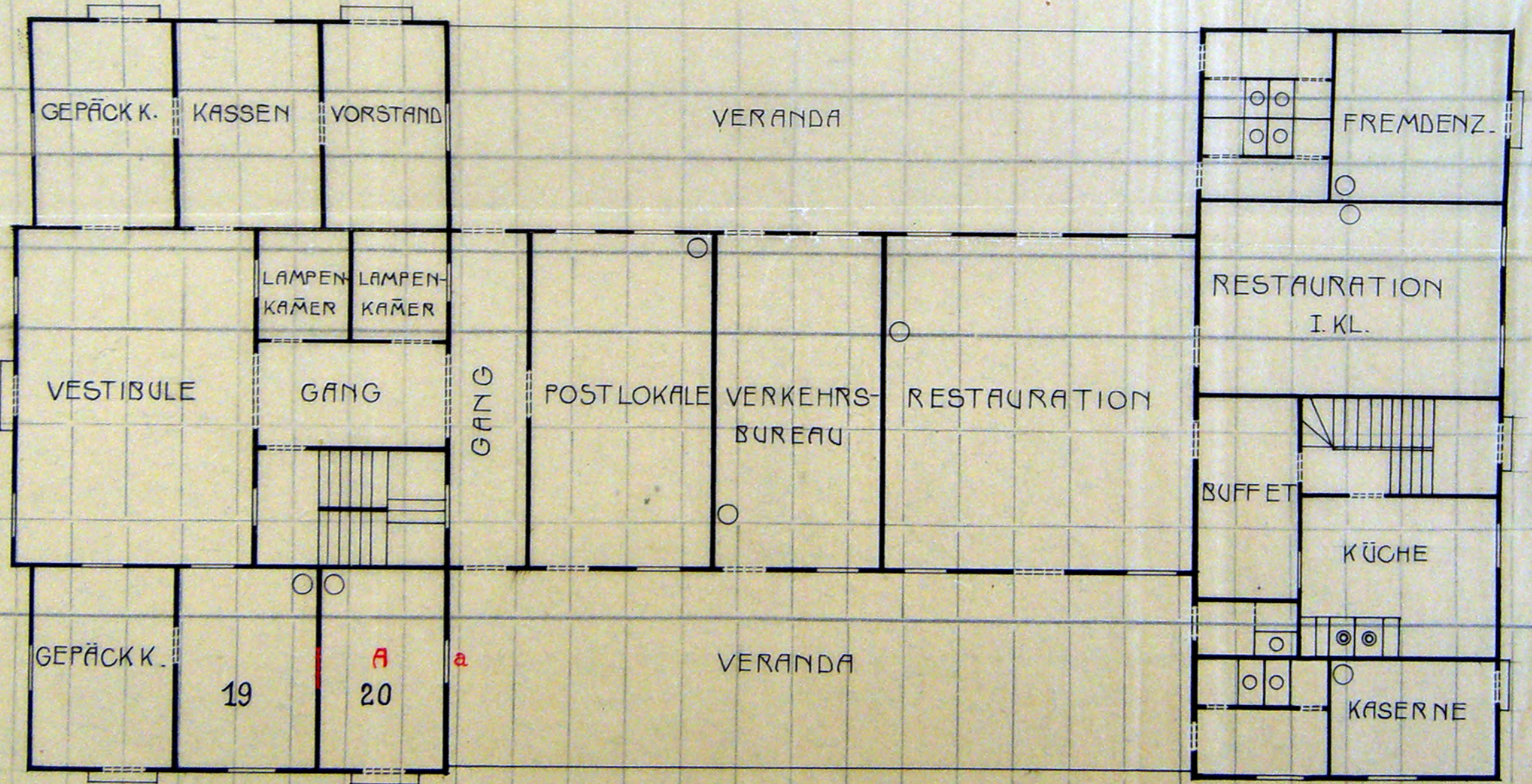
Půdorys přízemí východní části středního křídla výpravní budovy – návrh na adaptaci střední místnosti pro potřeby c. k. poštovního a telegrafního úřadu.

[kapitola I.6 – historický plán č. 30]

STATION WILD

WIEN

ST. E. G. SEITE



Ö. N. W. B. SEITE

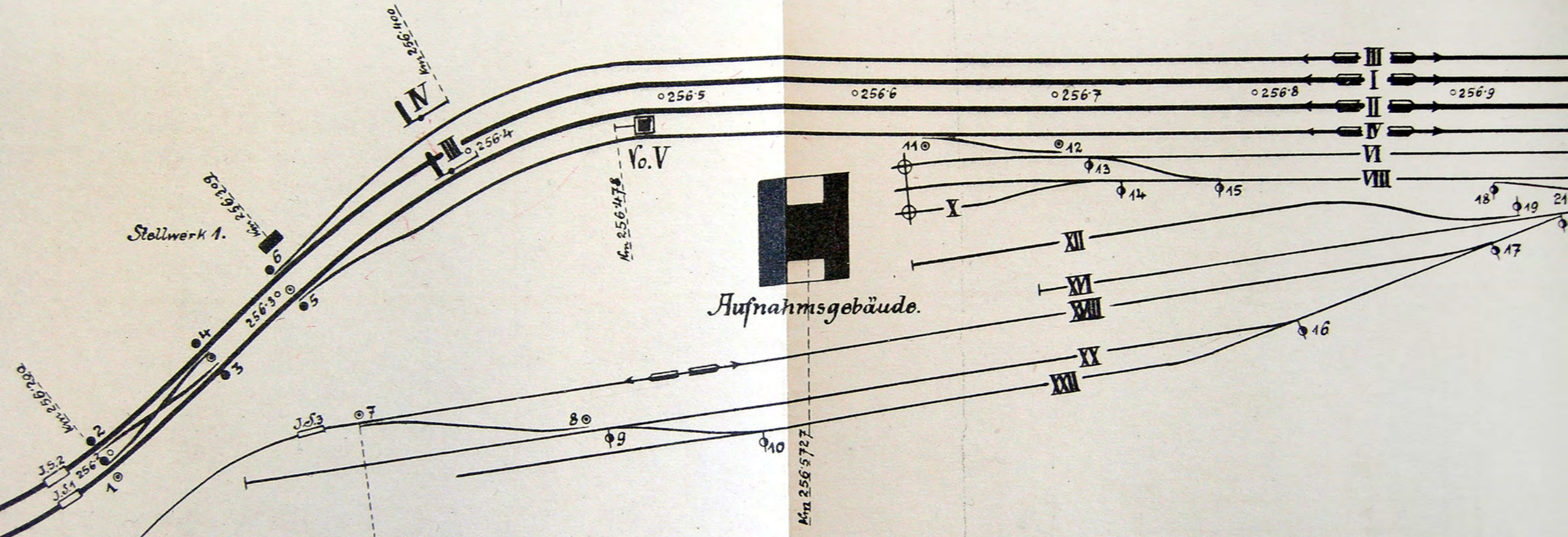
II.1.1.27

1910

Schematický situační plán v projektu zabezpečení výhybek.

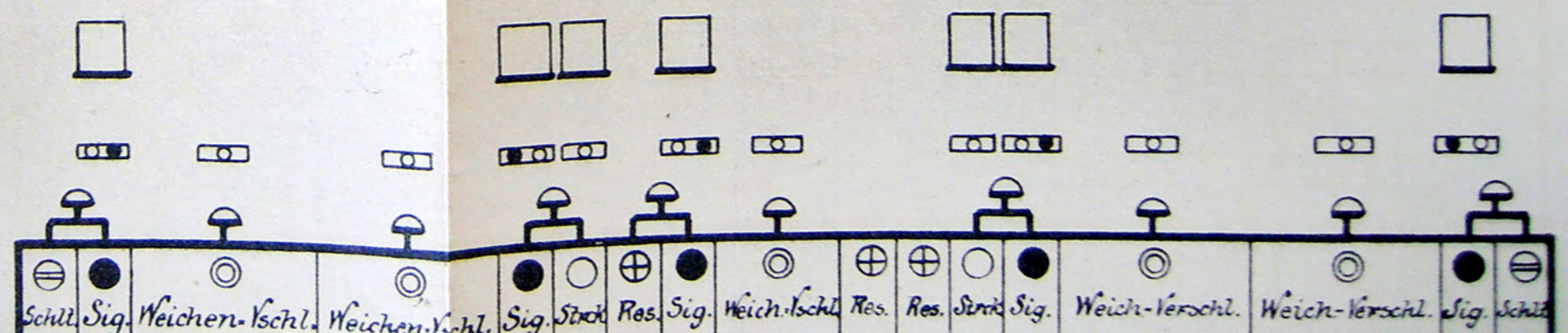
[kapitola I.6 – historický plán č. 33]

# CHENSICHERUNGSANLAGE IN DER STATION



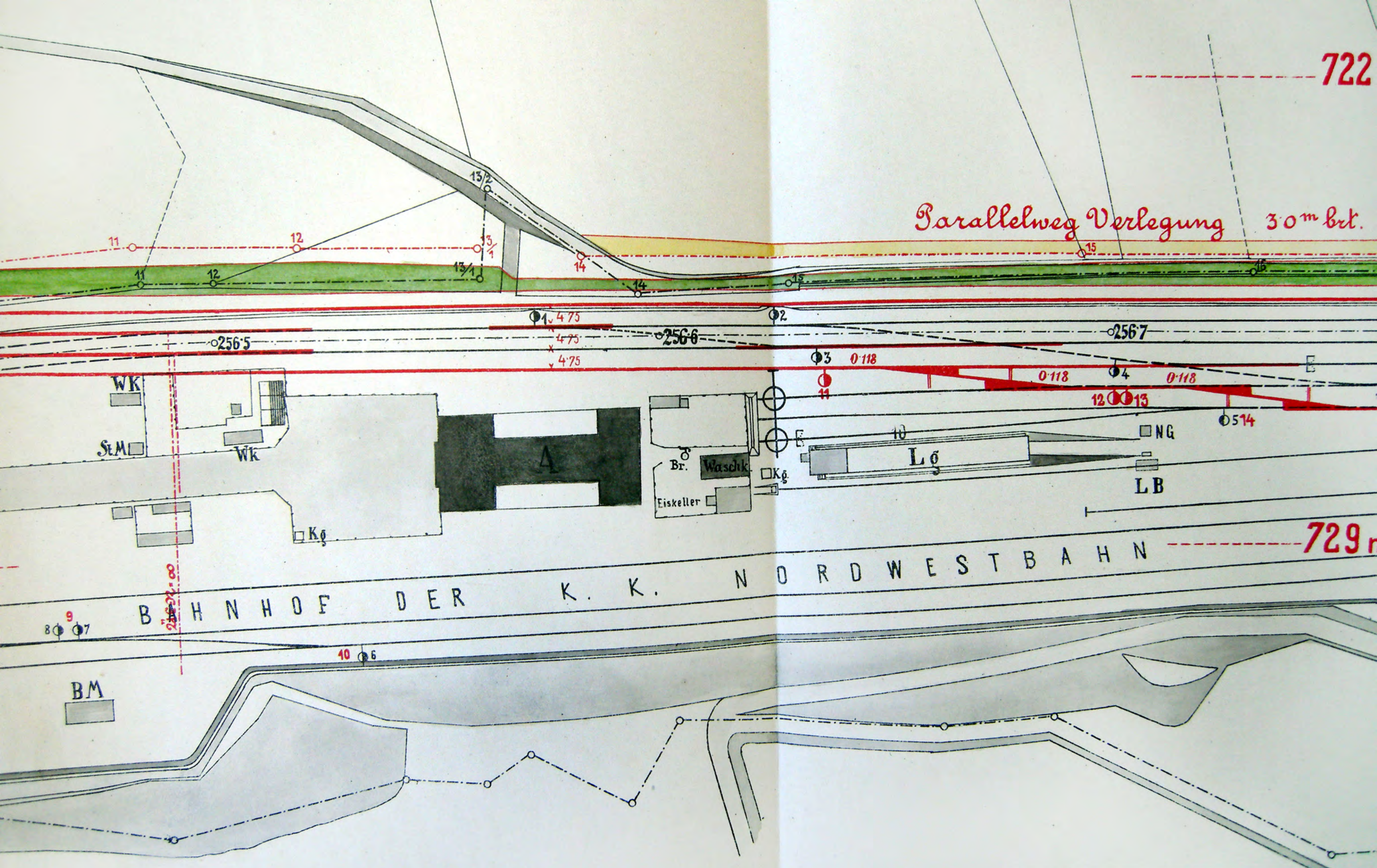
## VERSCHLUSSTAFEL.

Stationsblockwerk.



722

Parallelweg Verlegung 30m brt.



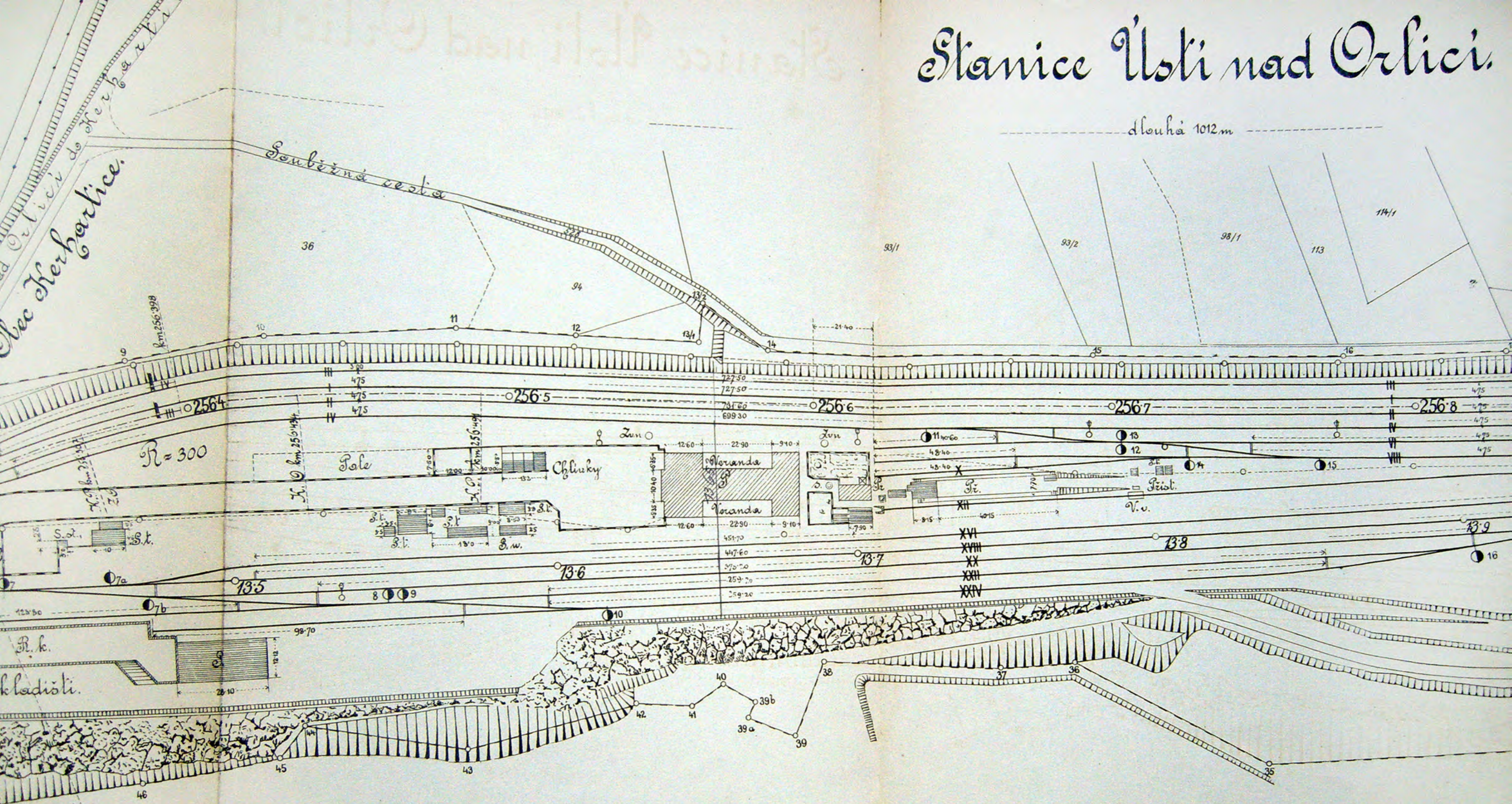
729

**II.1.1.28**  
 1910  
 Situační plán v projektu rekonstrukce kolejiště.  
 [kapitola I.6 – historický plán č. 34]



# Stanice Ústí nad Orlicí.

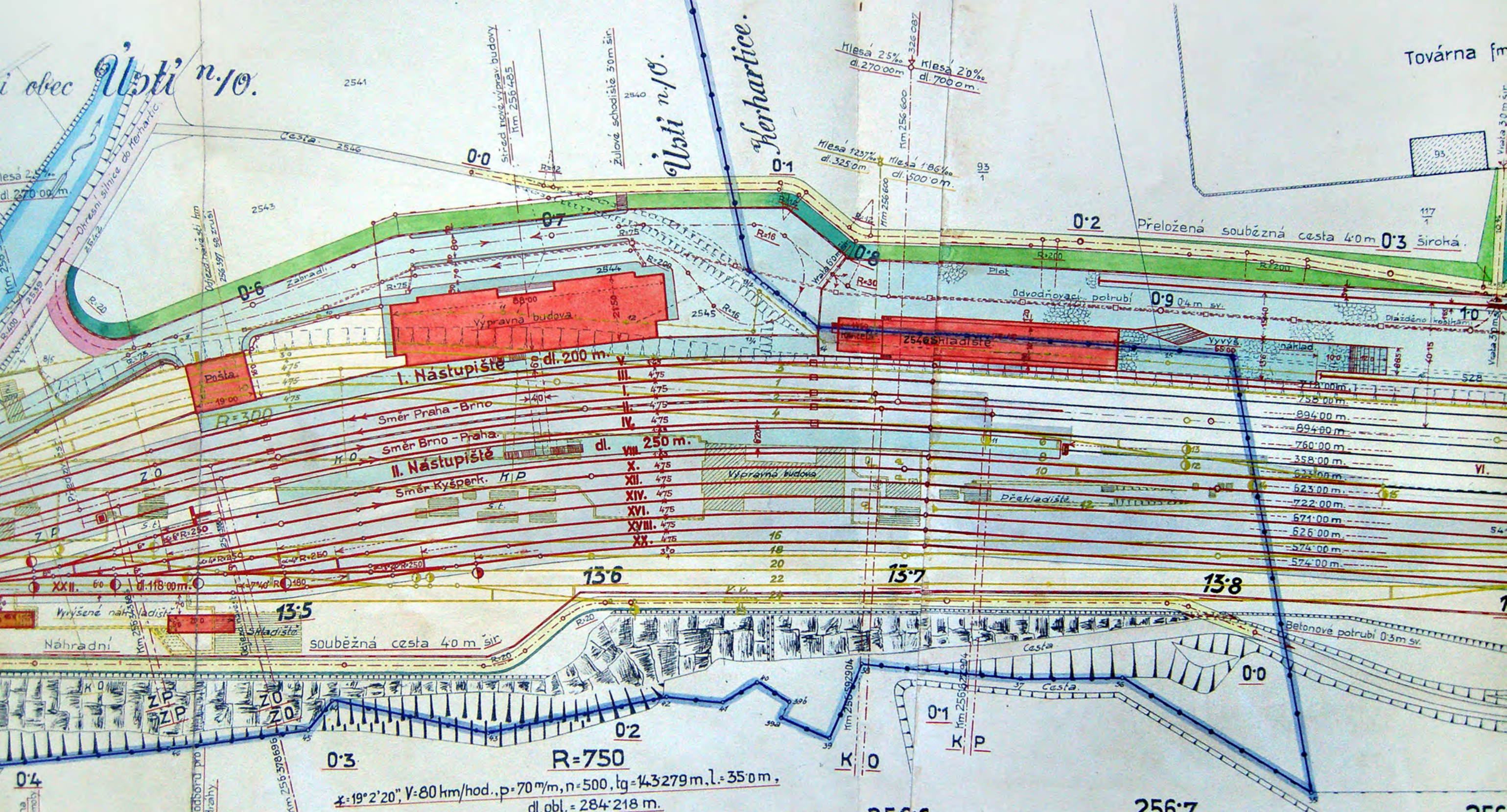
dlouhá 1012 m



Měřitko  
1:1000  
Stav v prosinci 1922.

II.1.1.29  
1922  
Situační plán stanice.  
[kapitola I.6 – historický plán č. 40]

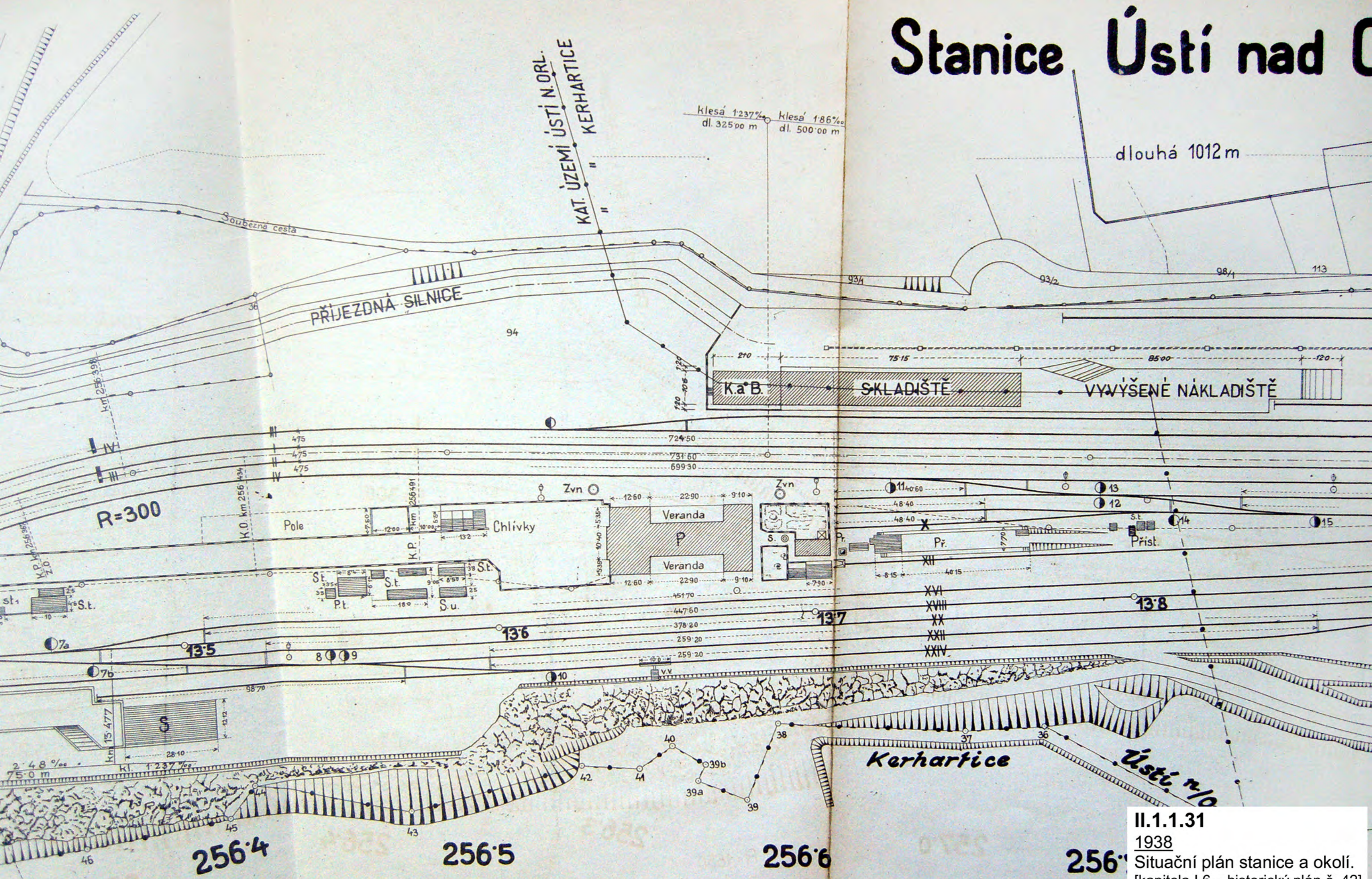
# STANICE ÚSTÍ n/0. M=1:1000.



Katastrální obec Kerhartice.

**II.1.1.30**  
1930  
Situační plán stanice s návrhem celkové rekonstrukce stanice, vč. nahrazení výpravní budovy stojící v místě plánovaného kolejíště novostavbou na jiném místě.  
[kapitola I.6 – historický plán č. 41]

# Stanice Ústí nad O



dlouhá 1012 m

klesá 1:237‰  
dl. 325'00 m

klesá 1:86‰  
dl. 500'00 m

KAT. ÚZEMÍ ÚSTÍ N. ORL.  
KERHARTICE

Soubežná cesta

PŘÍJEZDNÁ SILNICE

K.a.B. SKLADIŠTĚ VYVÝŠENÉ NÁKLADIŠTĚ

R=300

K.O. km 256'434

Pole

Chlívky

Zvn

Zvn

Př.

Přist.

135

136

137

138

Kerhartice

Ústí n/O

256'4

256'5

256'6

256'7

II.1.1.31  
1938  
Situační plán stanice a okolí.  
[kapitola I.6 – historický plán č. 42]

Straßenfakade

II.1.1.32

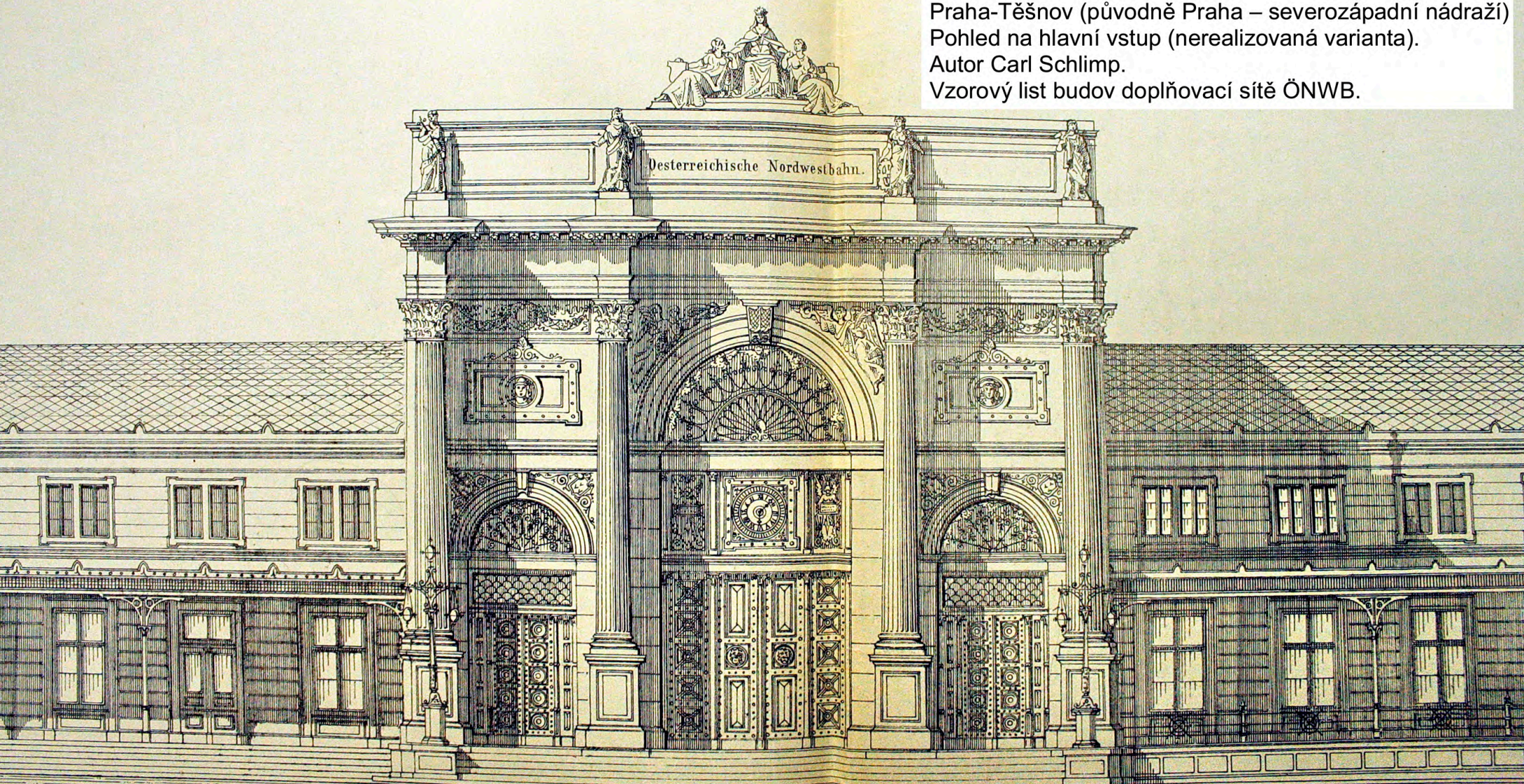
před 1872

Praha-Těšnov (původně Praha – severozápadní nádraží)

Pohled na hlavní vstup (nerealizovaná varianta).

Autor Carl Schlimp.

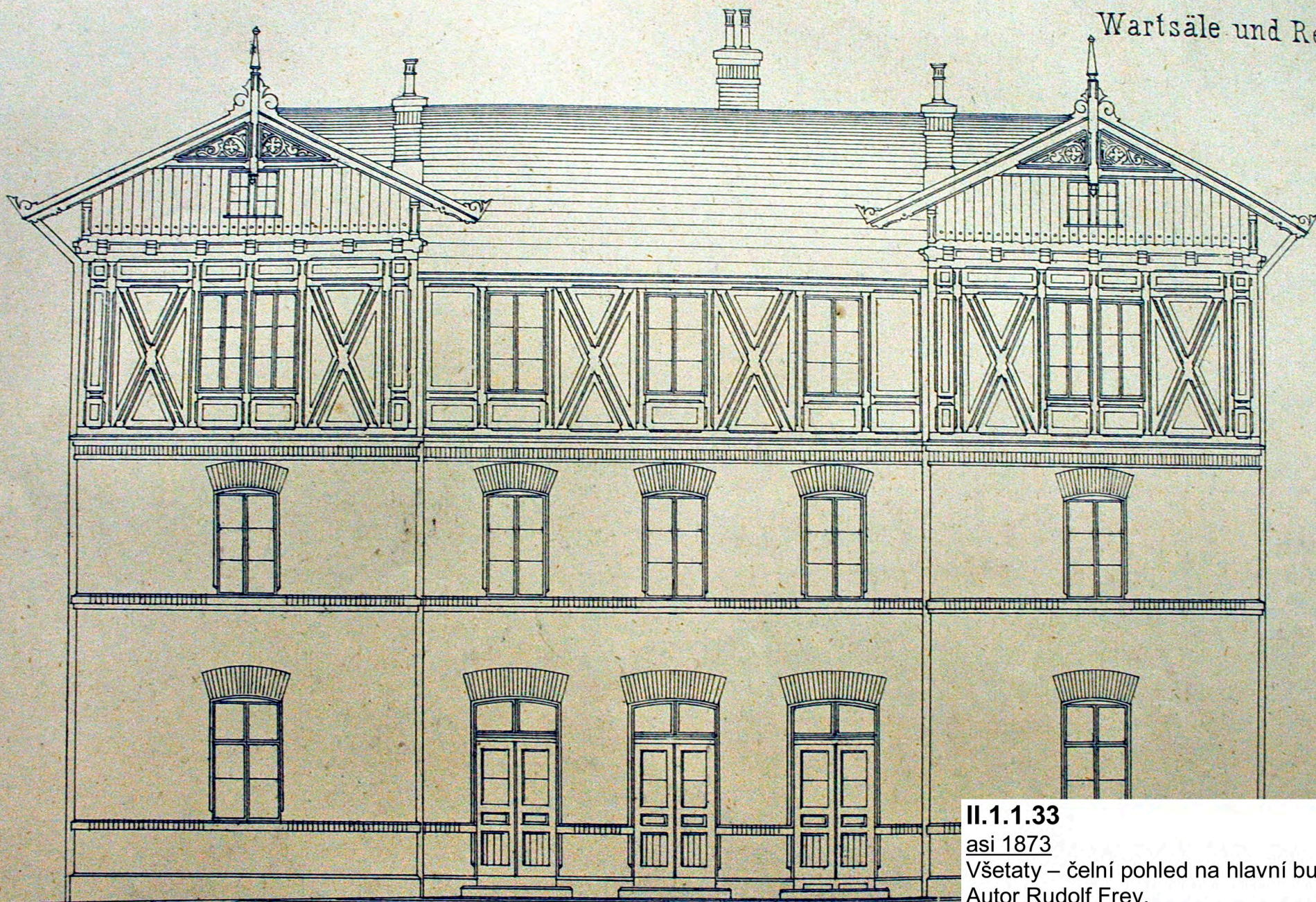
Vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB.



Vordere-Ansicht

GEMEINSCHAFTLICHES

Wartsäle und Restaura



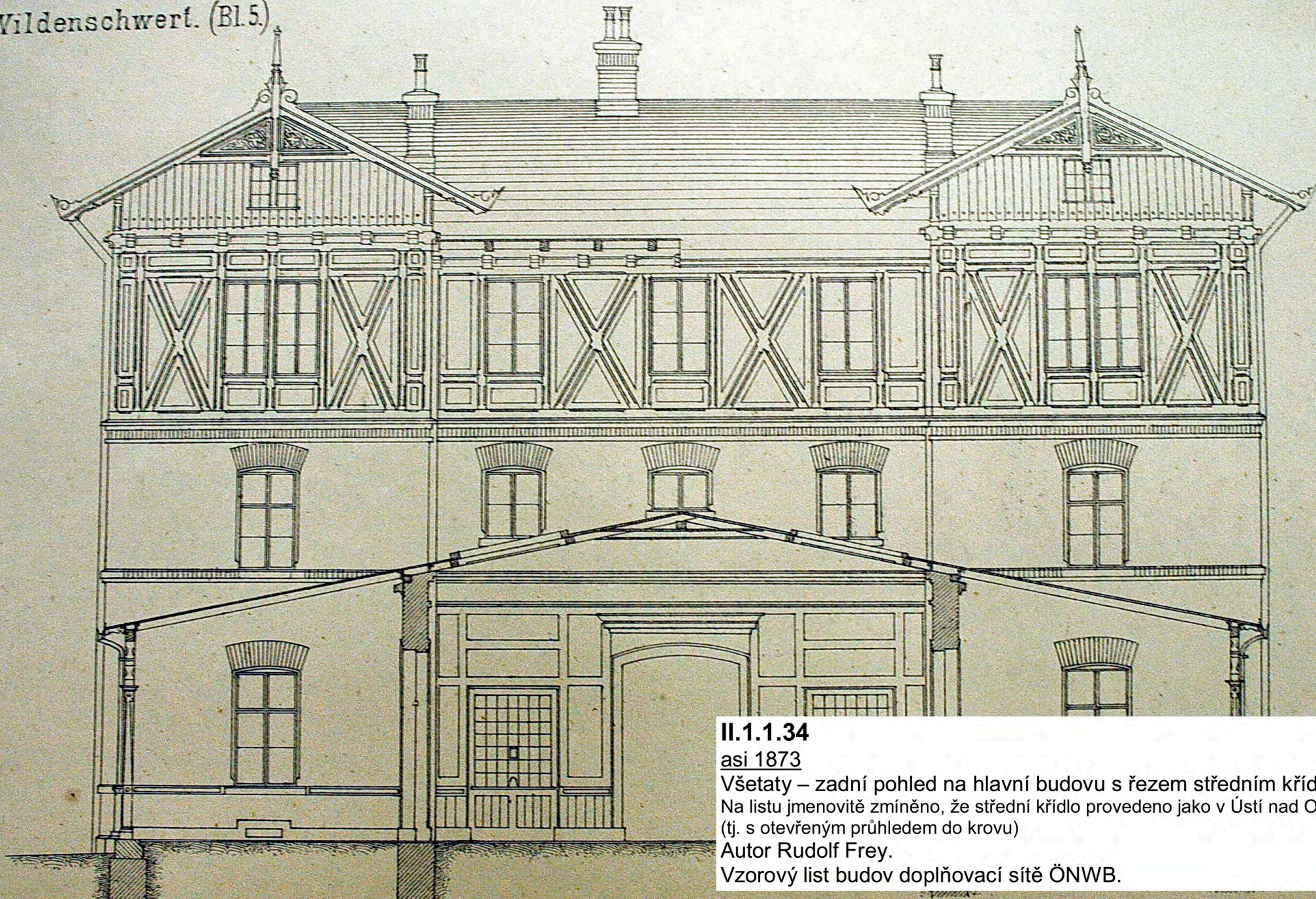
II.1.1.33

asi 1873

Všetaty – čelní pohled na hlavní budovu.

Autor Rudolf Frey.

Vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB.



**II.1.1.34**

asi 1873

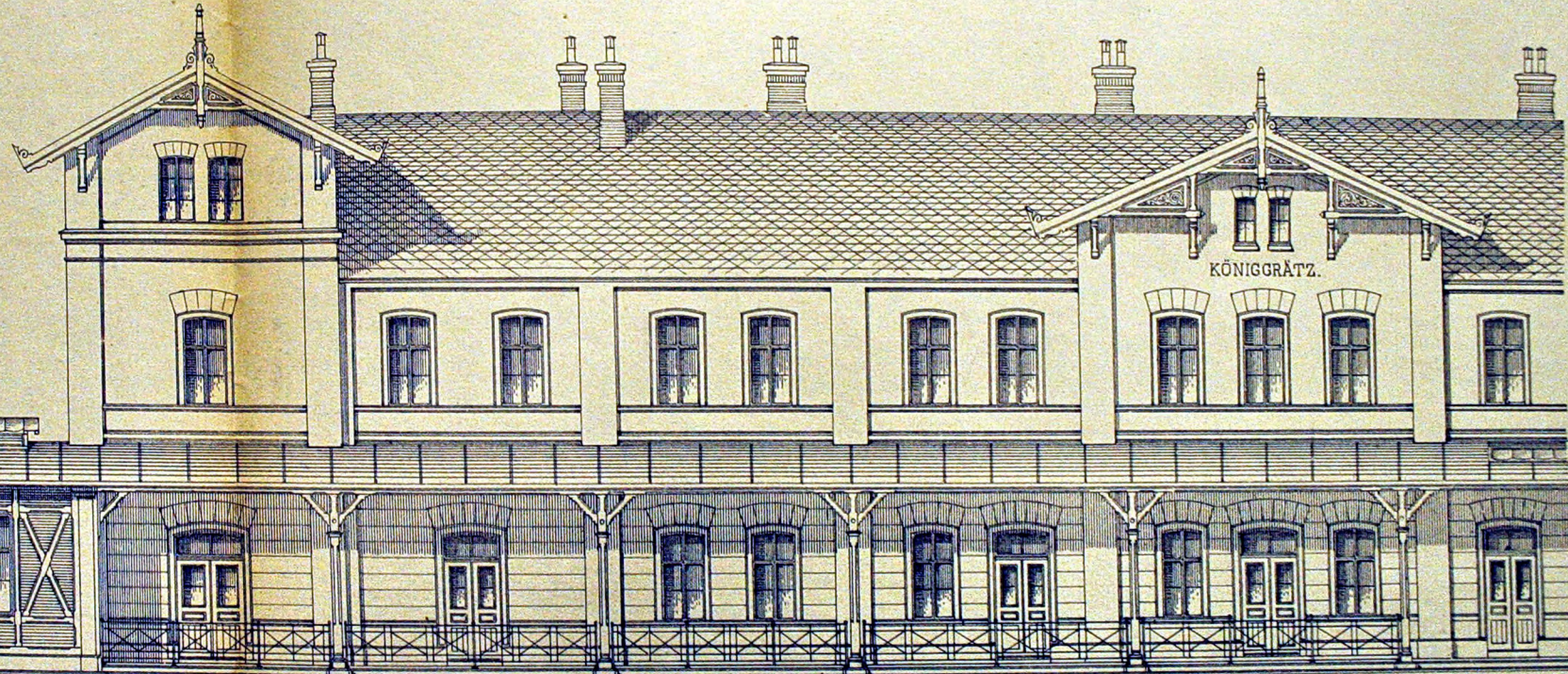
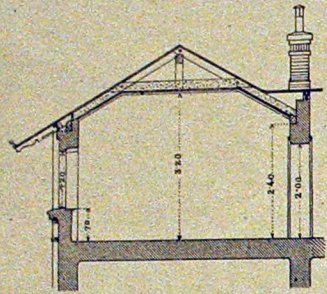
Všetaty – zadní pohled na hlavní budovu s řezem středním křídlem.  
Na listu jmenovitě zmíněno, že střední křídlo provedeno jako v Ústí nad Orlicí (!)  
(tj. s otevřeným průhledem do krovu)

Autor Rudolf Frey.

Vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB.

Ansicht von der Bahn

Schnitt AB.



Geprüft. genehmigt.  
der Baudirector,  
W. Hellwag.

II.1.135

?

Hradec Králové – výpravní budova v pohledu od trati.  
Autor Rudolf Frey.  
Vzorový list budov doplňovací sítě ÖNWB.



1 : 100

## II.1.2 - IKONOGRAFIE



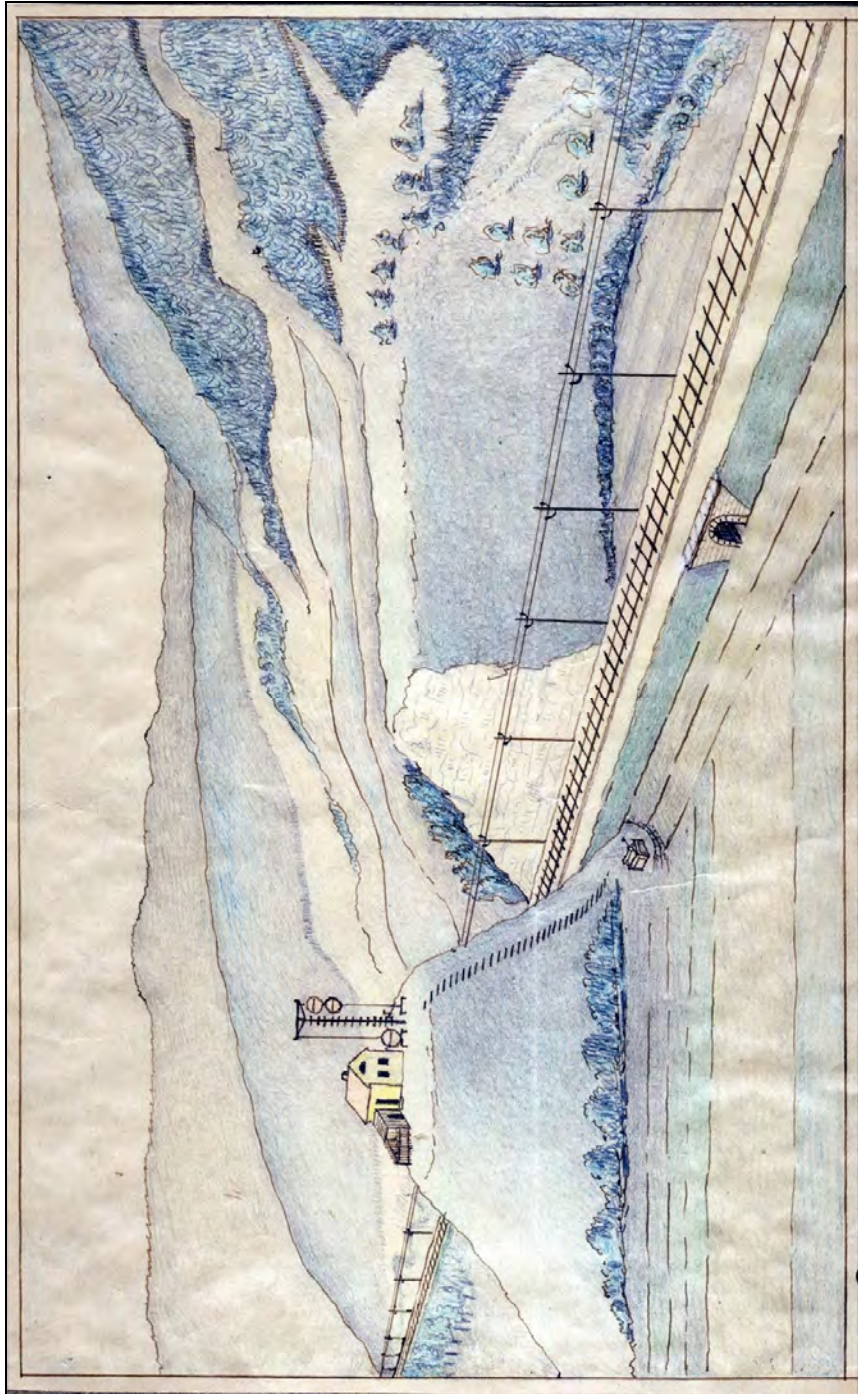
**Obr. 1**

Rok 1923, retrospektivní kresba. Kresba František Egerle. *Hospoda u Kutinů pod Kubincovým kopcem, zaniklá v roce 1855* (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. 19-A-160). [dle seznamu v kapitole I.6 jde o položku č. 1]

Náčrtek v pohledu od východu (s mírným odklonem k severu) zachycuje širší urbanistické, resp. krajinářské souvislosti. V popředí za řekou je patrná budova hostince.



II.1.2 - Ikonografie

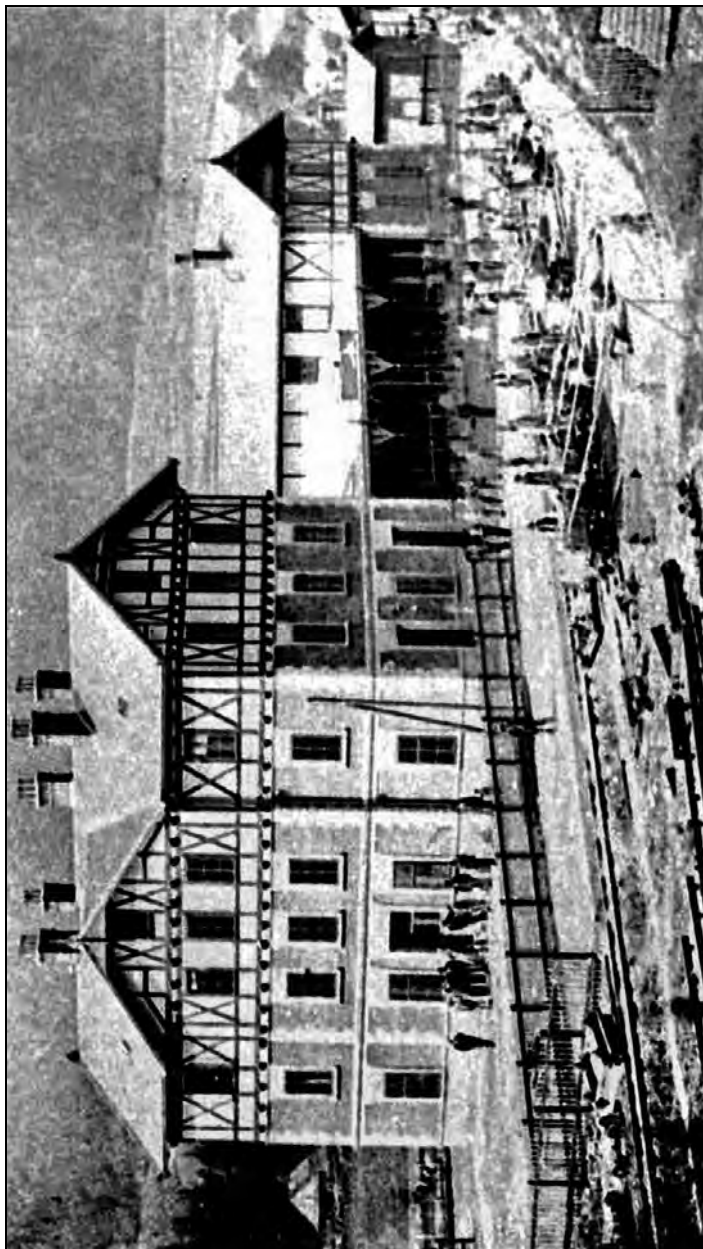


**Obr. 2**

Rok 1923, retrospektivní kresba. Kresba František Egerle. *Zářez v ostrohu, zbudovaný v letech 1844-1845 v místech dnešního nádraží (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. 19-A-171).* [kapitola I.6 – položka č. 2]

Kresba zachycuje první železniční trať vystavěnou mezi Olomoucí a Prahou v místě stávající výpravní budovy, zbudované v letech 1873 – 1874. Budova byla později postavena přibližně v místě jižního zakončení hřbetu, jehož průsekem byla trať vedena (na snímku vlevo, s domkem s návěstidly). Orientačním bodem objasňujícím prostorový vztah této a předchozí kresby je propustek v železničním náspu zobrazený na obou kresbách. Zářez u strážního domku lze dobře ztotožnit se situací terénu na novějších zobrazeních, kdy byl ostroh pod strážním domkem srovnán pro výstavbu nového nádraží.

### II.1.2 - Ikonografie



#### Obr. 3

Rok 1874. Autor fotografie neznámý. *Budova nádraží před dokončením* (reprodukce: *Mojmír Krejčířík, Česká nádraží – architektura a stavební vývoj II., Litoměřice 2005, s. 70*). [kapitola I.6 – položka č. 3]

Vzhled výpravní budovy v době těsně před jejím dokončením zachytila dvojice dobových fotografií, chovaných ve sbírce Národního technického muzea. Tato fotografie ukazuje budovu od severovýchodu, v popředí s východním křídlem. Na snímku je dokončována pokládka kolejí dráhy do Letohradu.

S fotografií je spojen zajímavý problém spočívající v odlišném členění 2. patra východního křídla oproti stávajícímu stavu, kdy je toto podlaží omítané a bez hrázdění. V současné době se hrázdění projevuje pouze ve štítech východního křídla, na fasádách 2. patra bylo zjevně nedlouho po dokončení budovy zakryto omítkou; důvod této úpravy bohužel neznáme – při případné opravě fasád by bylo vhodné ověřit, zda se hrázděná konstrukce pod omítkou skutečně nachází. Stejným způsobem byla upravena i západní fasáda nižšího, západního křídla, u něhož však byla hrázděná konstrukce na ostatních fasádách ponechána.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 4**

Rok 1874. Autor fotografie neznámý (přefoceno z originálu). *Budova nádraží před dokončením* (Národní technické muzeum, fond č. 800 – Sběrka fotografií, inv. č. P18133). [kapitola I.6 – položka č. 4]

Druhá z fotografií, zachycující vzhled výpravní budovy v roce 1874. Pohled od jihovýchodu na státní trať směřující do Prahy. Podobně jako na straně severní i zde je zřetelně vidět hrázděné zdivo 2. patra východního křídla (na snímku vpravo). Hrázdění obíhá rovněž patro západního křídla (na snímku vlevo). Identická dispozice, hmotové řešení i členění fasád měla výpravní budova nádraží ve Všetatech, rovněž náležející společnosti ÖNWB.

**II.1.2 - Ikonografie**



**Obr. 5**

Rok 1874. Zvětšený detail předchozího obrázku. [kapitola I.6 – položka č. 4]

Za současného stavu nelze bez sondážního průzkumu jak na exteriéru stavby, tak i ve zdivu interiéru 2. patra jednoznačně rozhodnout, zda jde o retušovanou „fikci“ hrázdění 2. patra, nebo o skutečné provedení. Nelze rovněž vyloučit, že alespoň v úrovni 2. patra šlo o falešnou konstrukci napodobující hrázdění. Na mladších fotografiích z konce 19. století již hrázdění 2. patra není zachyceno.

II.1.2 - Ikonografie

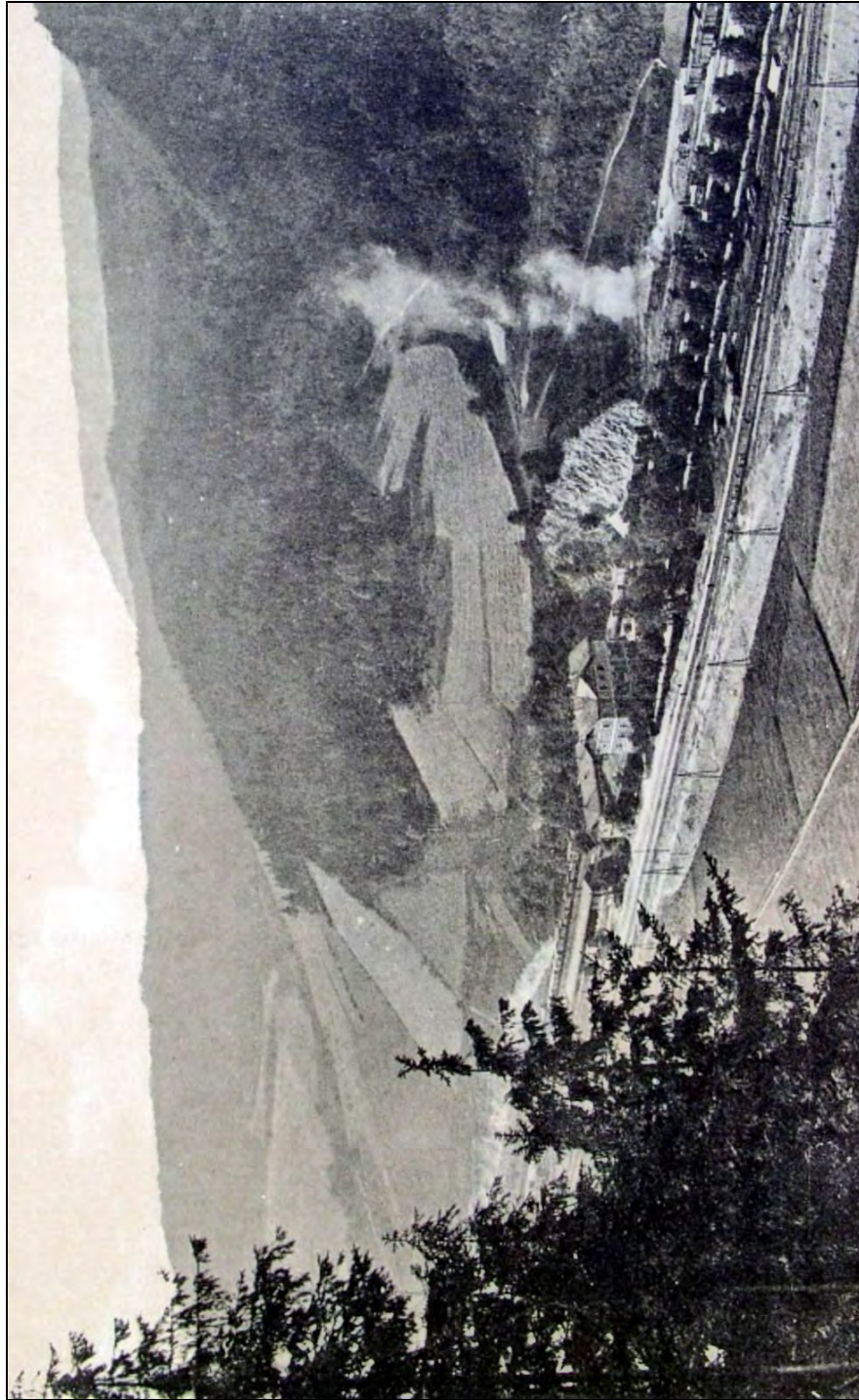


**Obr. 6**

Před rokem 1900. Kolorovaná dopisnice. Autor fotografie neznámý. *Nádraží v Ústí nad Orlicí s dráhou do Letohradu (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. F4314).* [kapitola I.6 – položka č. 21]

Pohled na dokončené nádraží od severovýchodu. Na snímku koleje dráhy směřující do Letohradu. Koleje oddělují výpravní budovu (vlevo) a nákladovou budovu na konci rampy severně od ní (na snímku vpravo). V pozadí částečně retušovaný komín textilky v Kerharticích.

**II.1.2 - Ikonografie**

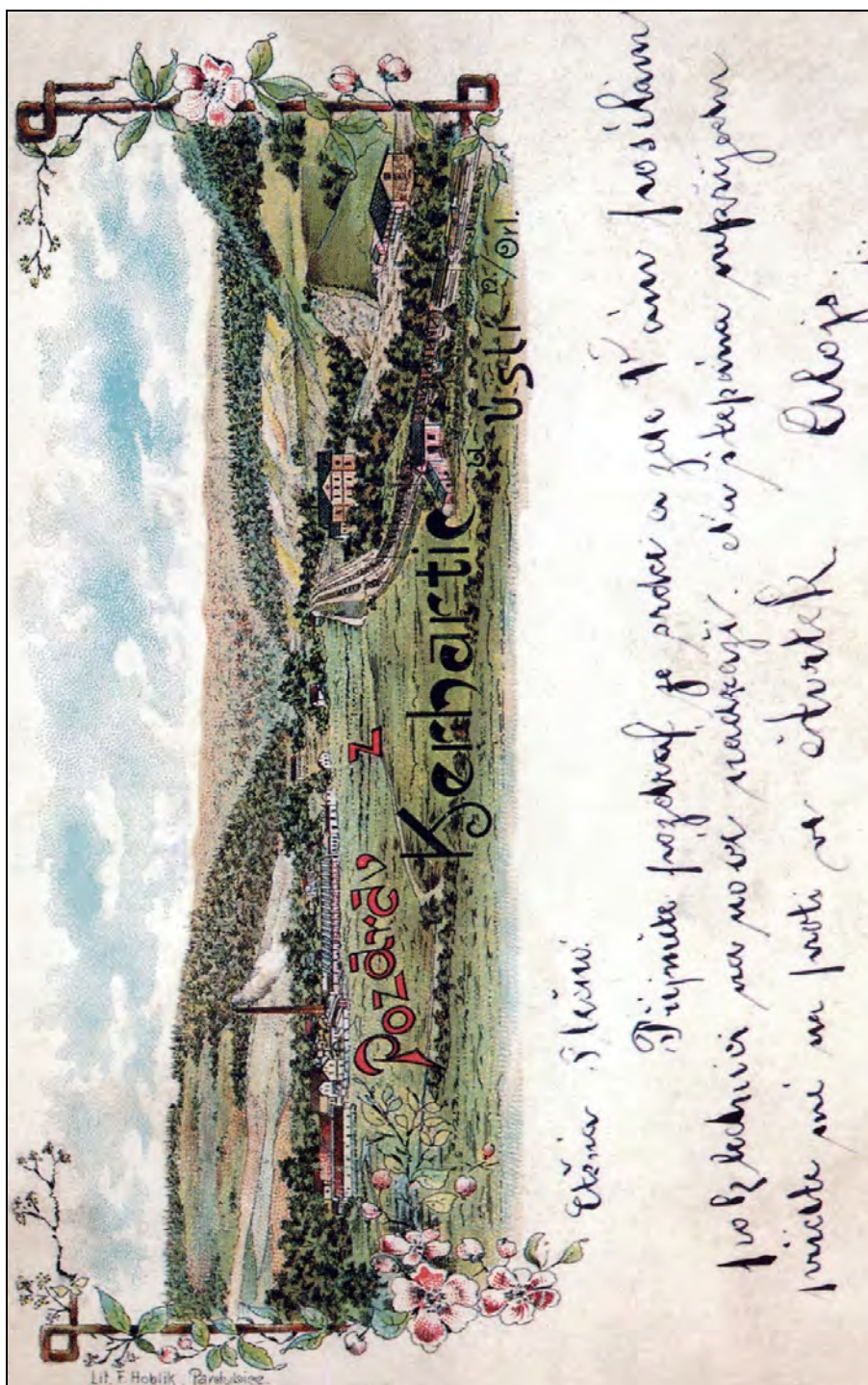


**Obr. 7**

Rok 1922. Autor fotografie neznámý. *Nádraží v Ústí nad Orlicí od jihovýchodu (archiv Pavla Dvořáka, neinventarizováno)*. [kapitola I.6 – položka č. 28]

První celková fotografie nádraží v širším krajinném výřezu je cenná také výškovým stanovištěm fotografa. Na snímku je velmi dobře vidět zářez ve hřbetu, jímž byla původně proražena nejstarší dráha. Pro vznik nádraží v letech 1873/4 bylo nutné planýrovat zbytek ostrohu po jižní straně trati (srovnej s obr. 2).

II.1.2 - Ikonografie

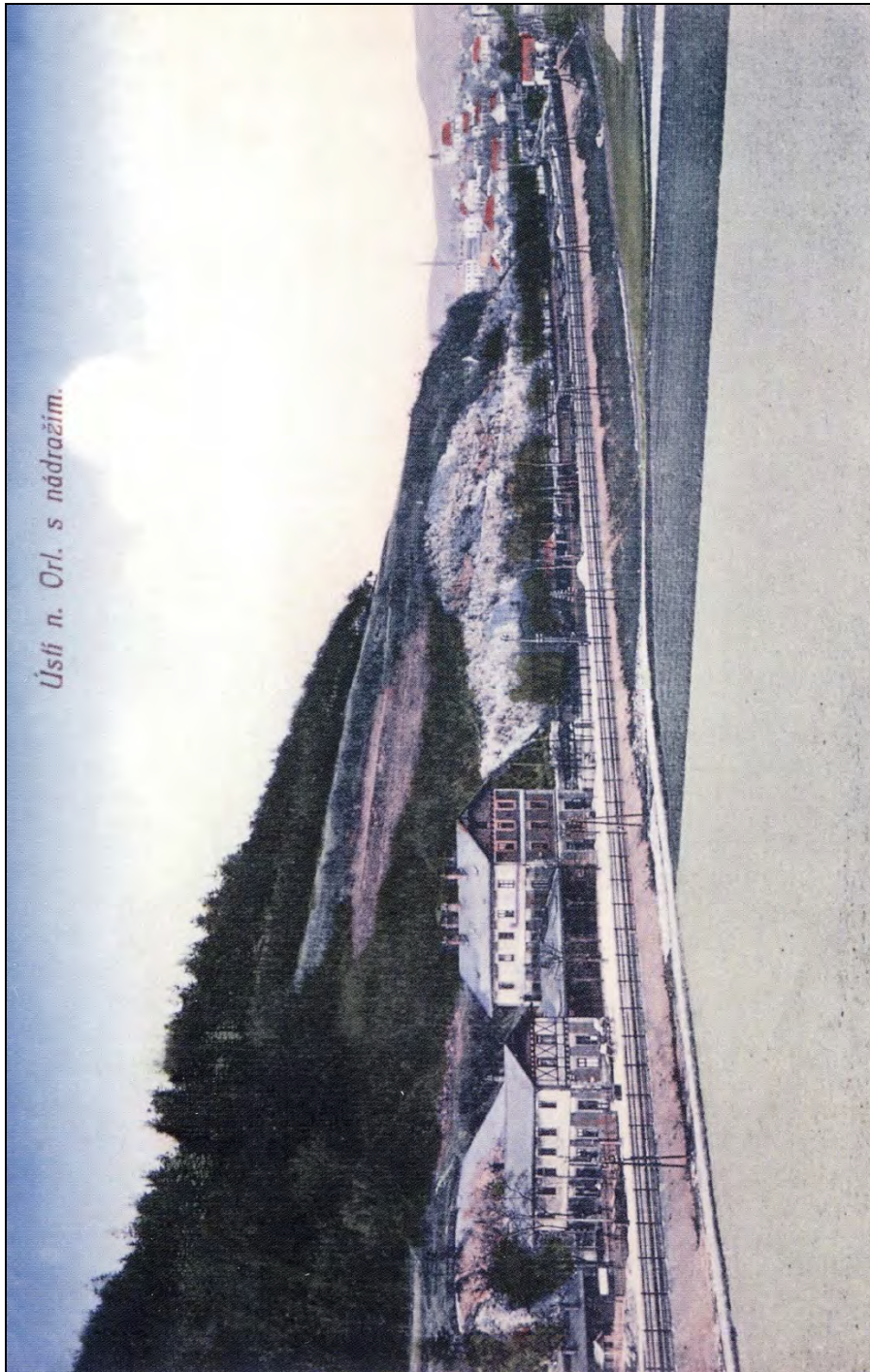


**Obr. 8**

Asi kolem roku 1900. Kolorovaná dopisnice. Litografie F. Hoblík (Pardubice). *Nádraží na litografii pozdravu z Kerhartic u Ústí nad Orlicí (převzato z: Ústí nad Orlicí na pohlednicích, Ústí nad Orlicí 2009).* [kapitola I.6 – položka č. 5]

Pohled na nádraží od východu. První „veduta“ nádraží spolu s obcí Kerhartice a již existující textilkou po jižní straně pražské trati.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 9**

Před rokem 1900 (nelze vyloučit větší stáří). Kolorovaná dopisnice. Autor fotografické předlohy neznámý. *Ústí nad Orlicí s nádražím* (převzato z: *Ústí nad Orlicí na pohlednicích, Ústí nad Orlicí 2009*). [kapitola I.6 – položka č. 8]

Pohled na nádraží od jihozápadu. Fotografická předloha vznikla podle kontextu vegetace v okolí nádraží a jeho ohrazení plotem jistě před rokem 1900. Pokud lze soudit z nevelkého záběru výpravní budovy, pak již zde není zachyceno hrázdění 2. patra východního křídla (vpravo), ani hrázdění na západní fasádě nižšího jednopatrového západního křídla (vlevo).



II.1.2 - Ikonografie

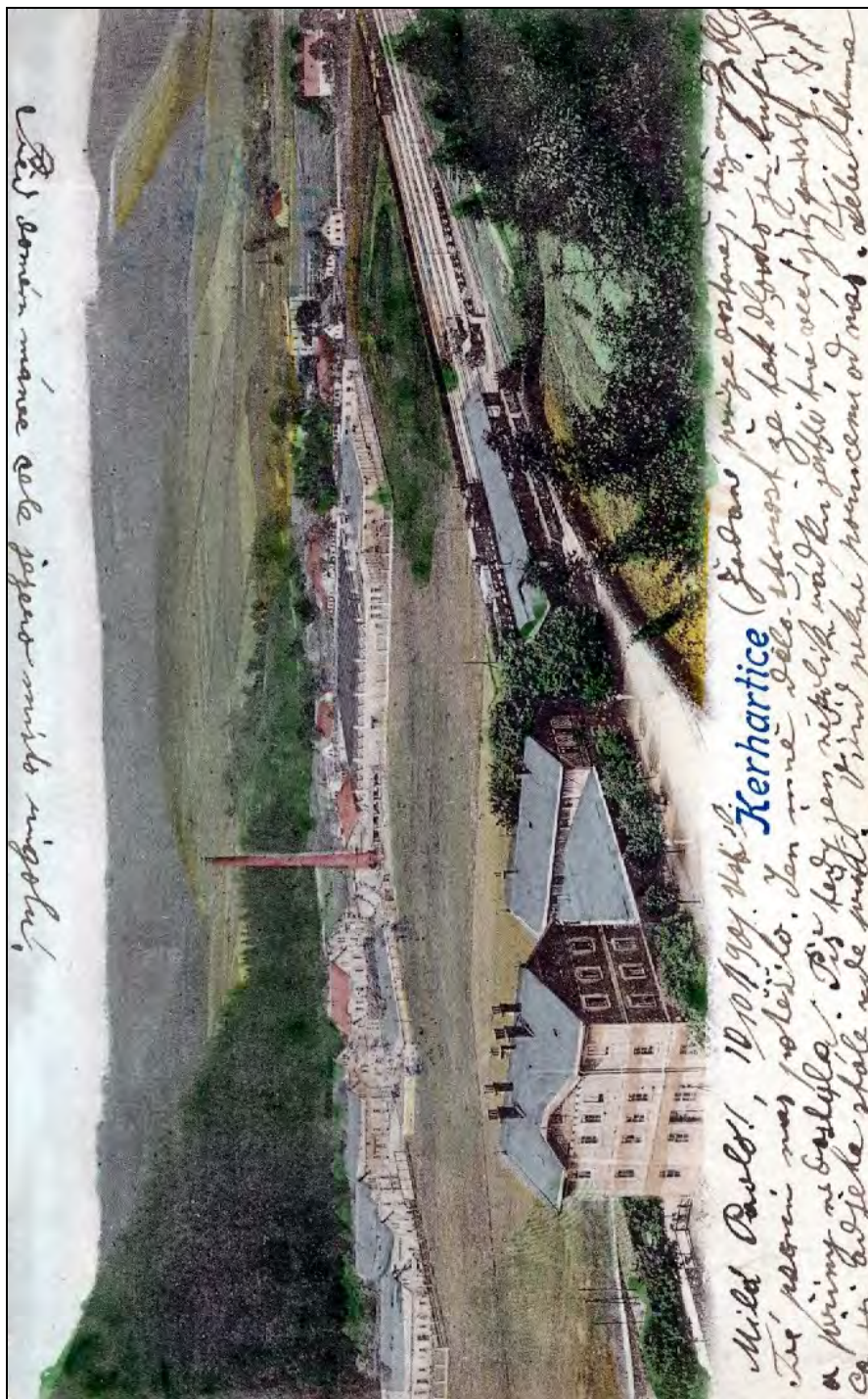


**Obr. 10**

Před rokem 1900. Dopisnice. Autor fotografické předlohy A. Grögr (Bystřice). *Ústí nad Orlicí s nádražím* (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. F6933). [kapitola I.6 – položka č. 12]

Pohled na nádraží od jihovýchodu. Jde o mimořádně důležitý obrazový pramen pro poznání vzhledu výpravní budovy v době na přelomu 19. a 20. století, již zjevně bez hrázdění 2. patra východního křídla (na snímku vpravo).

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 11**

Před rokem 1900 (datace nejistá). Kolorovaná dopisnice. Autor fotografické předlohy neznámý. Ústí nad Orlicí s nádražím (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. F4336). [kapitola I.6 – položka č. 16]

Pohled na nádraží od severozápadu, ze svahu nacházejícím se severně od nádraží. V pozadí tkalcovna a přádelna v katastru Kerhartic, postavená v letech 1887-8 jihozápadně v blízkosti nádraží. Vzhledem k retuším dopisnice není její vypovídací schopnost příliš dobrá.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 12**

Rok 1904. Kolorovaná dopisnice. Autor fotografické předlohy neznámý (vydavatel A. Bibus). *Ústí na Orlicí Nové nádraží* (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. F4378-1). [kapitola I.6 – položka č. 18]

Celkový pohled od jihu na výpravní budovu a západní přízemní skladiště, pocházející z doby výstavby nádraží.

II.1.2 - Ikonografie

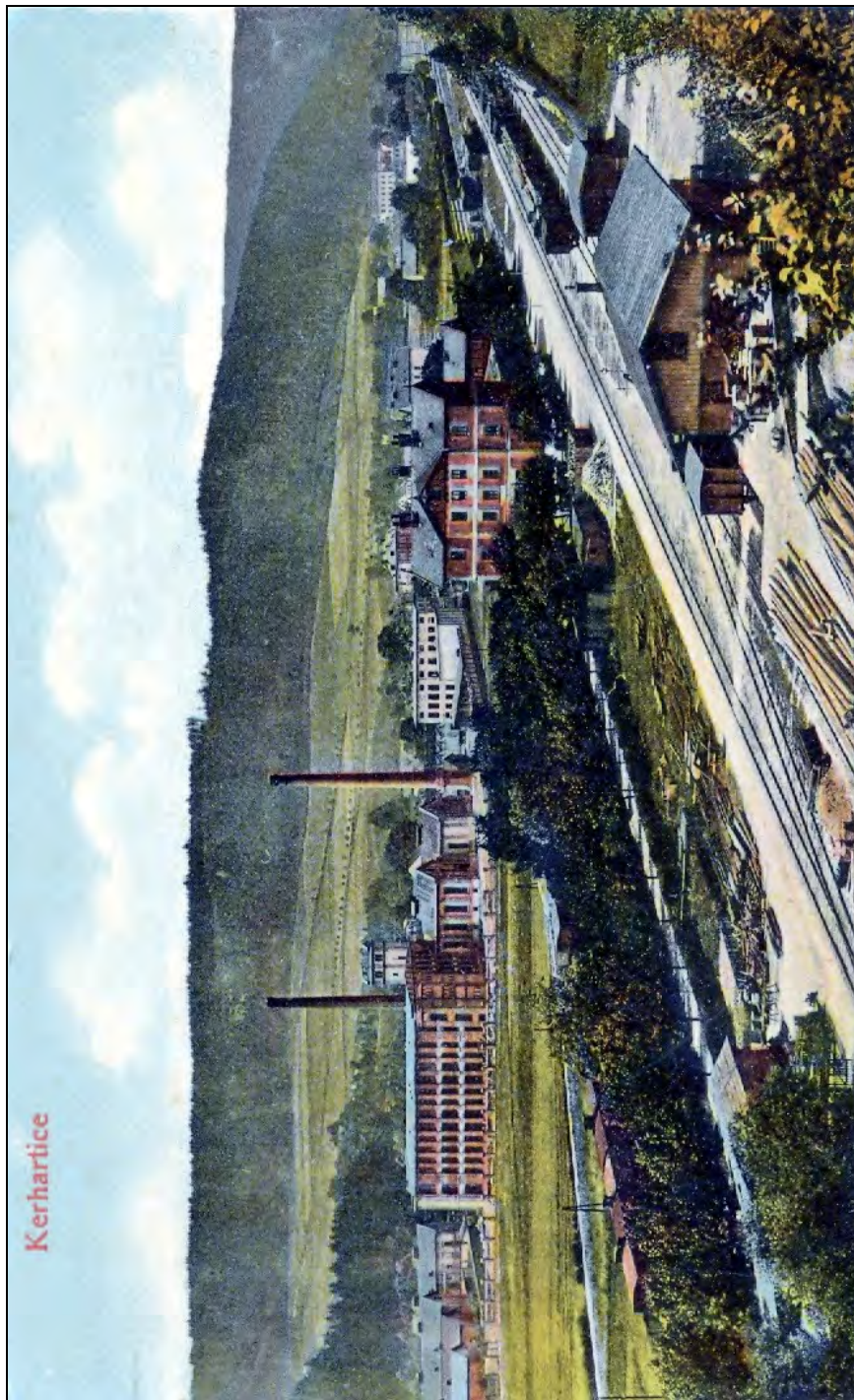


**Obr. 13**

Před rokem 1907. Kolorovaná dopisnice. Autor fotografické předlohy neznámý. *Ústí nad Orlicí – Nové nádraží* (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. F4378 - 2). [kapitola I.6 – položka č. 19]

Mimořádně cenný obrazový pramen pro poznání vzhledu výpravní budovy v 1. desetiletí 20. století. Jde o pohled na výpravní budovu od severovýchodu. Teprve tato dopisnice spolehlivě datovaná před rok 1907 poprvé zobrazuje barevně odlišené režné zdivo spodních pater a okrově žlutou omítku 2. patra a dokládá tak zánik výše zmíněné hrázděné konstrukce východního křídla. Na snímku jsou jasně patrná osvětlovací střešní okna nad nástupištěm se střechou s falcovaného plechu a také řešení nástupiště s předsazeným stromořadím a železným plotem na hraně perónu.

II.1.2 - Ikonografie

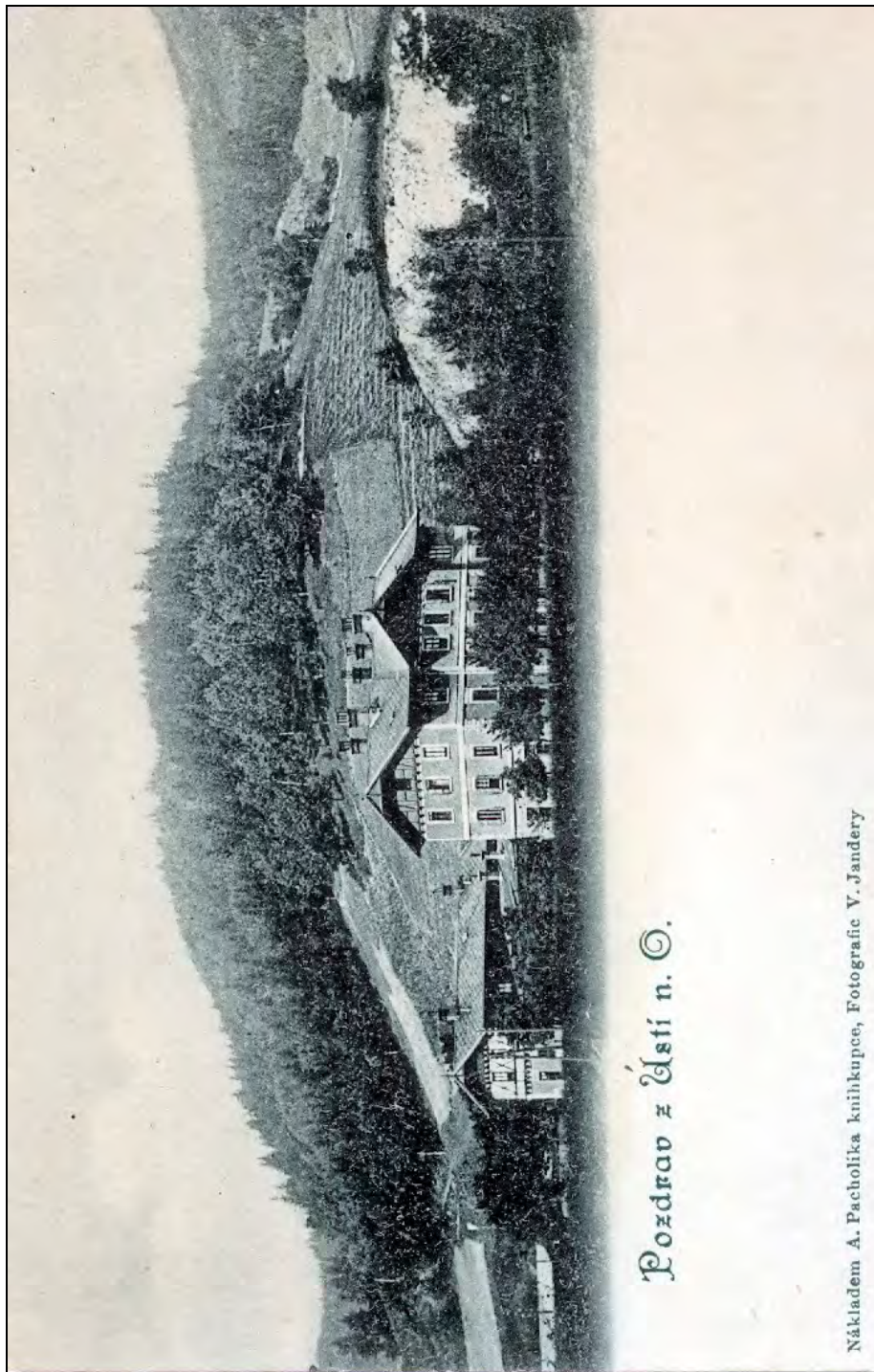


**Obr. 14**

Rok 1908. Kolorovaná dopisnice. Autor fotografické předlohy neznámý. *Kerhartice (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. F4379)*. [kapitola I.6 – položka č. 20]

Pohled na výpravní budovu od západu. Barevnost výpravní budovy druhotně kolorovaného snímku není důvěryhodná, fotografie je však cenná zachycením urbanistické situace jihozápadně od nádraží.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 15**

Rok 1911. Dopisnice. Autor fotografie V. Jandera (nákladem A. Pacholika). *Pozdrav z Ústí nad Orlicí* (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. F4273). [kapitola I.6 – položka č. 23]

Pohled na výpravní budovu od jihovýchodu. Vpravo je vidět zářez ve svahu, jenž původně sáhl jižním směrem až za dnešní pražskou trať.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 16**

Rok 1911. Kolorovaná dopisnice. Autor fotografie Podlipný a Slezák (vydavatel A. P. Ú). *WILDENSCHWERT, Bahnhof* (převzato z: *Ústí nad Orlicí na pohlednicích, Ústí nad Orlicí 2009*). [kapitola I.6 – položka č. 25]

Dálkový pohled zachycuje celé nádraží od jihu. Barevnost patrně neodpovídá realitě, nicméně snímek je cenný zachycením zástavby nádraží. Zcela vlevo se nachází dlouhé skladiště (nyní na parcele č. 791) z doby výstavby nádraží. Mezi ním a výpravní budovou pak nízký přístavek ve tvaru písmene L (prádelna, prostory pro vlakové čety a depot), postavený již na místě původní prádelny, která stávala v ose proti západnímu křídlu výpravní budovy. Vpravo se pak nachází nezaměnitelná výpravní budova, jejíž kolorování nevyznívá příliš přesvědčivě. Nicméně je třeba zmínit, že laboratorní analýza potvrdila existenci oranžovočerveného nátěru.

### II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 17**

Rozmezí let 1910 – 1920. Dřevěný model výpravní budovy od Františka Šindlera. (*Muzeum Ústí nad Orlicí*).[kapitola I.6 – položka č. 27]

Mimořádně cenný materiál ukazující podobu výpravní budovy ve 2. desetiletí 20. století. Podle místní tradice zobrazuje stav v době výstavby nádraží, ve skutečnosti se však jedná o stav v době vzniku modelu. V porovnání s plány R. Freye vyniknou hlavně následující rozdíly: 2. patro východního křídla nemá hrázděnou úpravu, původní čekárna a restaurace III. a IV. třídy je podle popisů nade dveřmi předělena na místnosti poštovního úřadu - přelístovatelny a dopravního a telegrafního úřadu. Z čekárny a restaurace I. a II. třídy je čekárna a restaurace II. a III. třídy. K funkčním a částečně i stavebním úpravám středního křídla došlo po roce 1909. Pozměněno je rovněž přízemí východního křídla. Rozložení světlíků na střeše nástupiště odpovídá vyobrazení na dopisnici č. 19 z doby před rokem 1907. Zajímavé a pravděpodobně autentická je barevnost modelu, neboť šedočerný nátěr bosovaných nároží byl zjištěn vizuálně již při sondáži a následně laboratorně potvrzen.



II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 18**

Rok 1929. Autor fotografie neznámý. *T. G. Masaryk na nádraží v Ústí nad Orlicí (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. F2501).* [kapitola I.6 – položka č. 32]

Fotografie ukazuje prezidenta při vítání pravděpodobně před hlavní vstupem východního křídla. Z hlediska stavebního poznání objektu je však důležitější záběr na původní členění vnějších oken po stranách hlavního vstupu. Levé křídlo asi původních dveří se pak nachází nad hlavou prezidenta Zakladatele.

**II.1.2 - Ikonografie**

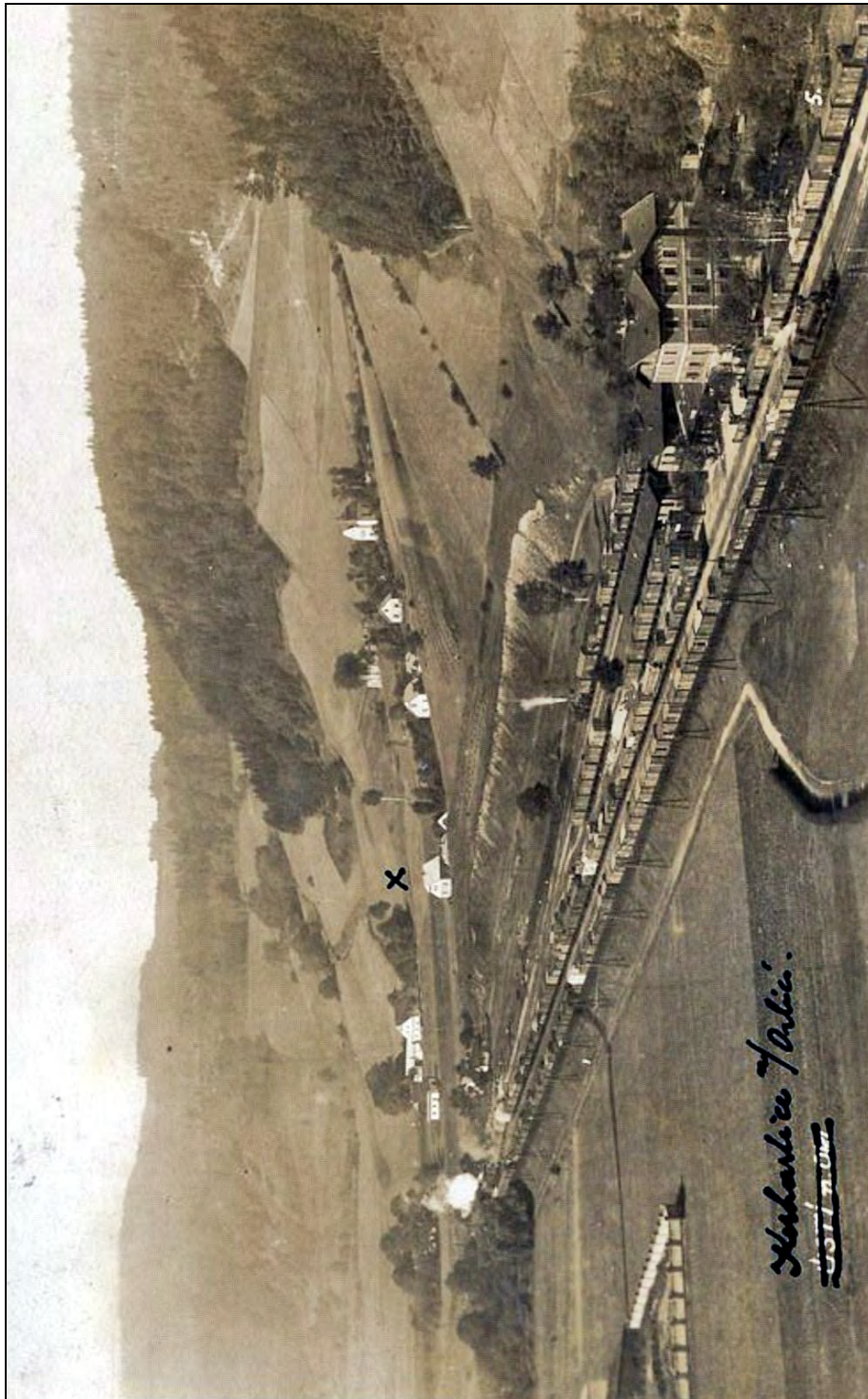


**Obr. 19**

Rok 1929. Autor fotografie neznámý. *Nádraží v Ústí nad Orlicí (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. F5583).* [kapitola I.6 – položka č. 35]

Pohled zachycuje celek výpravní budovy od jihu. Na snímku je vidět plaňkové oplocení areálu. Velice ostrý snímek jasně ukazuje hrubou stříkanou omítku 2. patra východního křídla i režné cihelné zdivo spodních podlaží. Jde o zachycení v podstatě současného stavu budovy, tehdy ovšem řádně udržované a opravované.

II.1.2 - Ikonografie

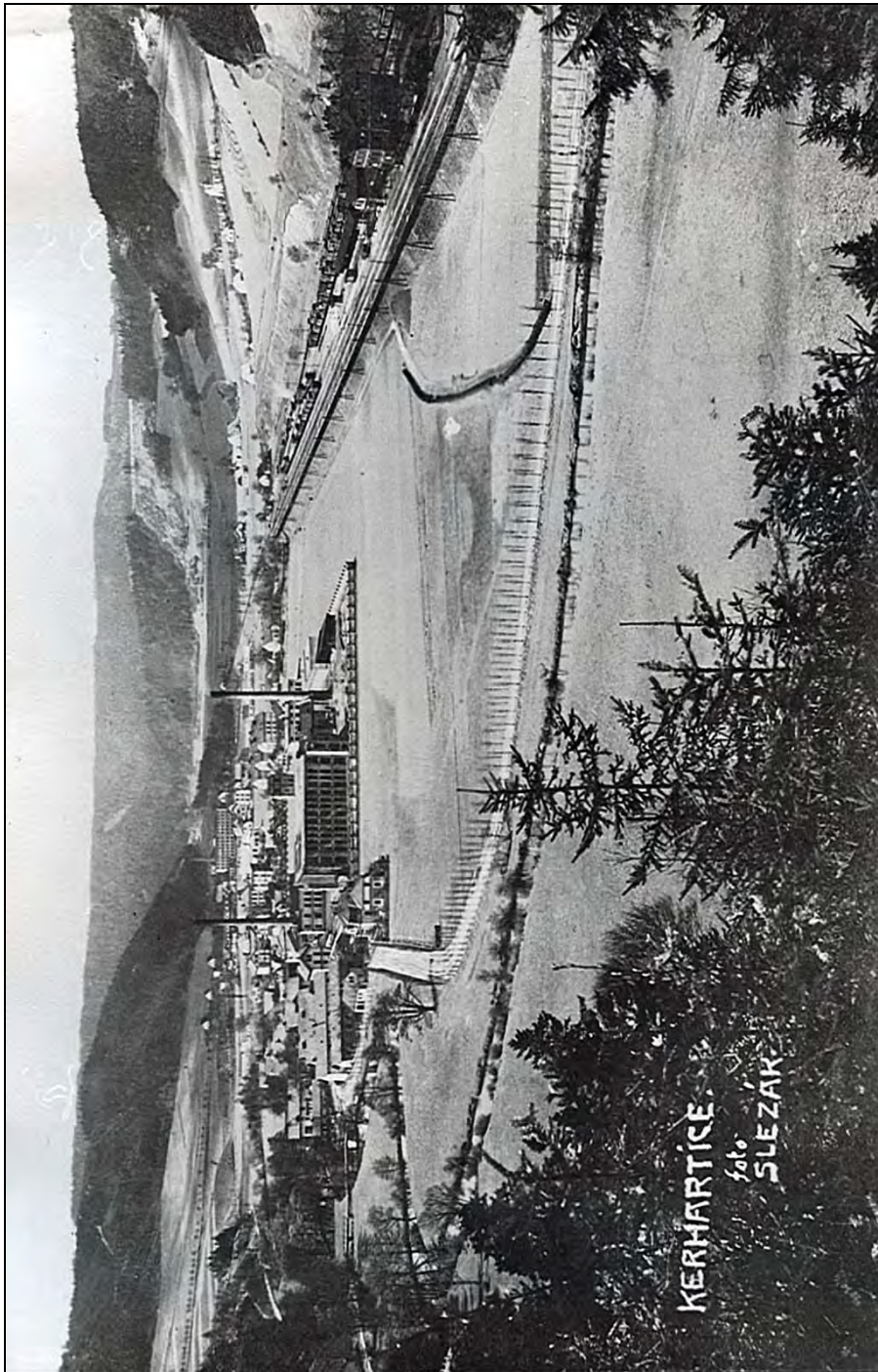


**Obr. 20**

Kolem roku 1929. Autor fotografie neznámý. *Kerhartice nad Orlicí s nádražím* (archiv Pavla Dvořáka, neinventarizováno). [kapitola I.6 – položka č. 36]

Čilý dopravní ruch zachycuje tento snímek z roku 1929, který zabírá výpravní budovu při pravém okraji a pak celou západní část nádraží i se seřadovacími kolejemi.

II.1.2 - Ikonografie

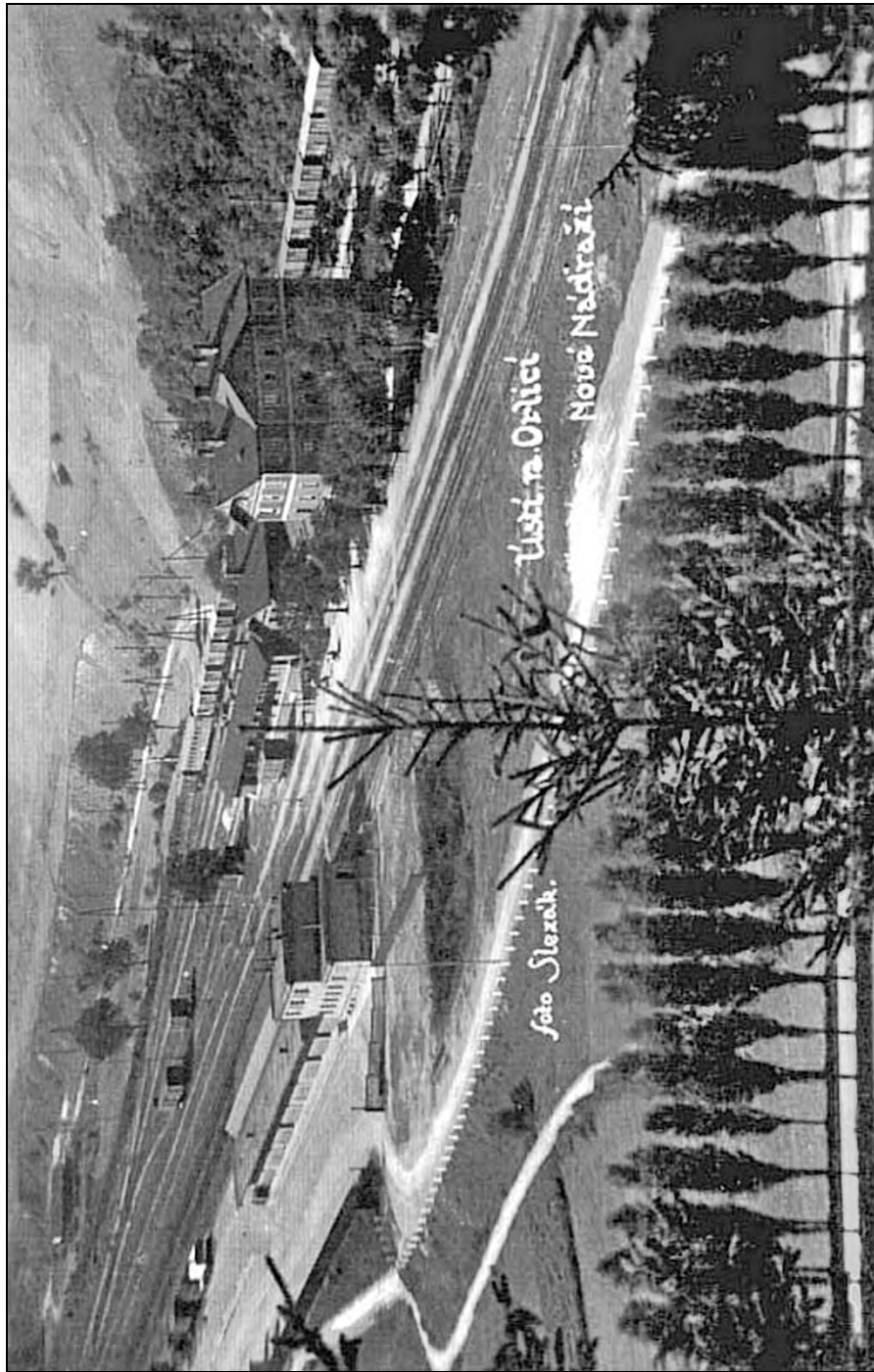


**Obr. 21**

Kolem roku 1930, jistě před 1935. Autor fotografie Slezák. *Kerhartice* (archiv Pavla Dvořáka, neinventarizováno). [kapitola I.6 – položka č. 38]

Snímek z doby kolem roku 1930 zabírá údolí s Kerharticemi a nádražím od východu. Na snímku je zachycena textilní továrna rozkládající se jihozápadně od nádraží. Pod tratí stojí řada dřevěných elektrických stožárů.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 22**

Po roce 1935, možná v tomto roce. Autor fotografie Slezák. Ústí nad Orlicí – Nové nádraží (*archiv Pavla Dvořáka, neinventarizováno*). [kapitola I.6 – položka č. 39]

Snímek je mimořádně hodnotný detailním záběrem soustředujícím se na areál nádraží. Pochází jistě z doby po roce 1935, patrně z tohoto roku. Na snímku je totiž zachycena novostavba nové zděné patrové budovy s navazujícím skladištěm s rampou, které se nacházejí těsně za jižní pražskou kolejí. Budova byla postavena v roce 1935 podle o několik let starších plánů. Záměrem bylo postavit zcela nové nádraží, k čemuž však již nikdy nedošlo.

**II.1.2 - Ikonografie**



**Obr. 23**

Rok 1939. Autor fotografie neznámý. Fotografie označena jako „Delegace“ (archiv Pavla Dvořáka, neinventarizováno). [kapitola I.6 – položka č. 40]

Fotografie zachycuje „Slovenskou strelu“, stojící na pražském nástupišti. Po její straně je patrné jižní průčelí západního křídla výpravní budovy s rezným cihelným zdivem v přízemí a hrázděným zdivem patra, mezi trámy s hrubou stříkanou omítkou.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 24**

Rok 1945. Autor fotografie neznámý. *Odhalení pamětní desky padlým zaměstnanců ČSD v Ústí nad Orlicí (Muzeum Ústí nad Orlicí, inv. č. F609).* [kapitola I.6 – položka č. 41]

Pamětní deska je umístěna na stejném místě i v současnosti. Snímek, ač černobílý, ukazuje bílý nátěr ostění oken a vstupů a světle béžové nátěry stěny. Situace je v podstatě identická se současností.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 25**

Rok 1975. Autor fotografie Pavel Dvořák. *Železničáři zdraví československou spartakiádu* (archiv Pavla Dvořáka, neinventarizováno). [kapitola I.6 – položka č. 45]

Snímek zachycuje jižní průčelí výpravní budovy v pohledu od jihozápadu v době konání Československé spartakiády. Situace identická se současností, vyjma výplňových prvků, vnějších oken, která jsou alespoň u bližšího západního křídla v této době zřejmě ještě původní, nevyměněná.



II.1.2 - Ikonografie

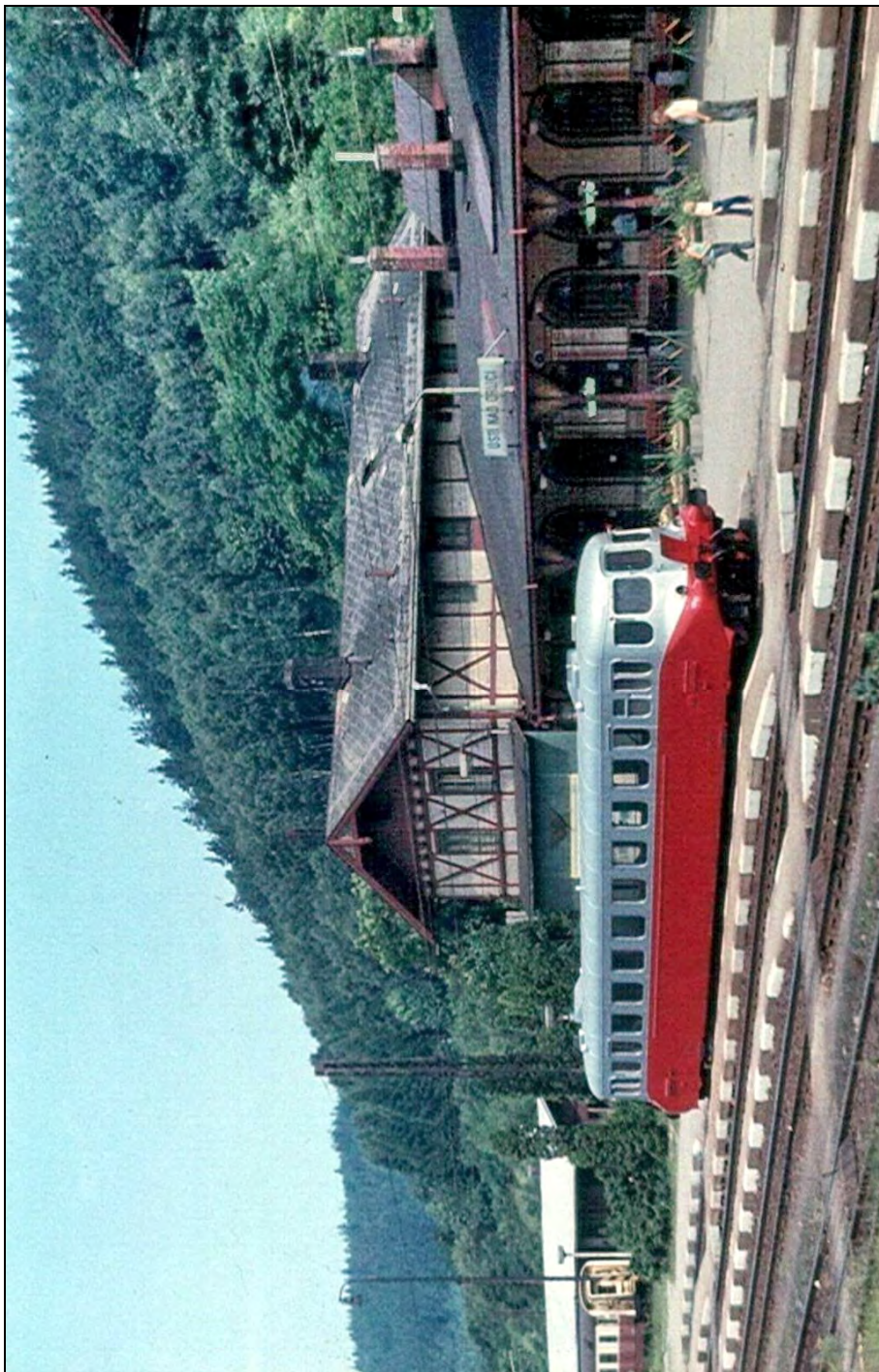


**Obr. 26**

Rok 1979. Autor fotografie Ing. Jiří Vorel. *Nádraží v Ústí nad Orlicí od jihu* (fotoarchiv Ing. Jiřího Vorela, neinventarizováno). [kapitola I.6 – položka č. 47]

Pohled na výpravní budovy od jihu. Zimní idyla.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 27**

Rok 1981. Autor fotografie Pavel Dvořák. *Stříbrný šíp stojí v Ústí nad Orlicí (archiv Pavla Dvořáka, neinventarizováno)*. [kapitola I.6 – položka č. 48]

Pohled na západní křídlo výpravní budovy od jihovýchodu. Na kolejích pražské dráhy stojí „Stříbrný šíp“. Jde o první skutečně barevnou fotografii výpravní budovy (a vlaku) v Ústí nad Orlicí.

**II.1.2 - Ikonografie**



**Obr. 28**

Rok 1983. Autor fotografie Ing. Jiří Vorel. *Nádraží v Ústí nad Orlicí od jihovýchodu (fotoarchiv Ing. Jiřího Vorla, neinventarizováno)*. [kapitola I.6 – položka č. 50]

Zimní pohled na výpravní budovu od jihovýchodu.

**II.1.2 - Ikonografie**



**Obr. 29**

Rok 1984. Autor fotografie Ing. Jiří Vorel. *Interiér místnosti dispečinku (fotoarchiv Ing. Jiřího Vorla, neinventarizováno)*. [kapitola I.6 – položka č. 51]

První fotografie zachycující interiér výpravní budovy, v tomto případě místnosti výpravy vlaků při výměně kolejových desek.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 30**

Rok 1985. Autor fotografie Ing. Jiří Vorel. *Velký říjen ukázal cestu k budování socialismu* (fotoarchiv Ing. Jiřího Vorla, neinventarizováno). [kapitola I.6 – položka č. 53]

Snímek zachycuje výpravní budovu od jihozápadu. „Nástěnková“ doba s rozměrným paravánem na propagační hesla před jižním průčelím západního křídla výpravní budovy.

**II.1.2 - Ikonografie**



**Obr. 31**

Rok 1990. Autor fotografie Ing. Jiří Vorel. *1. - 9. květen – zdravíme slavné májové dny* (fotoarchiv Ing. Jiřího Vorla, neinventarizováno). [kapitola I.6 – položka č. 55]

Snímek zachycuje výpravní budovu od jihozápadu již v době po změně režimu. Podle hesla na „nástěnce“ se však zdá, že do Ústí nad Orlicí dosud změny nedorazily. Mezi komíny hlavního východního křídla se nacházejí lávky, podobně jako již na některých o něco starších snímcích.

**II.1.2 - Ikonografie**



**Obr. 32**

Rok 1993. Autor fotografie Ing. Jiří Vorel. *Nádraží v Ústí nad Orlicí od severovýchodu (fotoarchiv Ing. Jiřího Vorla, neinventarizováno).*

Skorodnešek. Fotografie zachycuje pohled na hlavní vstupní průčelí východního křídla.

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 33**

Letohrad (Kyšperk). Nádraží Rakouské severozápadní dráhy na trati Kyšperk – Ústí nad Orlicí. Z hlediska architektonického členění jde o velmi příbuznou stavbu k Ústí nad Orlicí. Dispozičně je to jiný typ. U šambrán, ostění, nárožního bosování, ve tvaru střechy a prořezávaném ornamentu pod vaznicí najdeme mnoho styčných bodů (jde o nádraží stejné železniční společnosti). zdroj: <http://www.nadraziletohrad.wz.cz/galerie/pohlednice.jpg>; vyhledáno 27. 7. 2011



**Obr. 34**

Letohrad (Kyšperk). Nádraží Rakouské severozápadní dráhy na trati Kyšperk – Ústí nad Orlicí. zdroj: <http://www.nadraziletohrad.wz.cz/galerie/pohlednice.jpg>; vyhledáno 27. 7. 2011

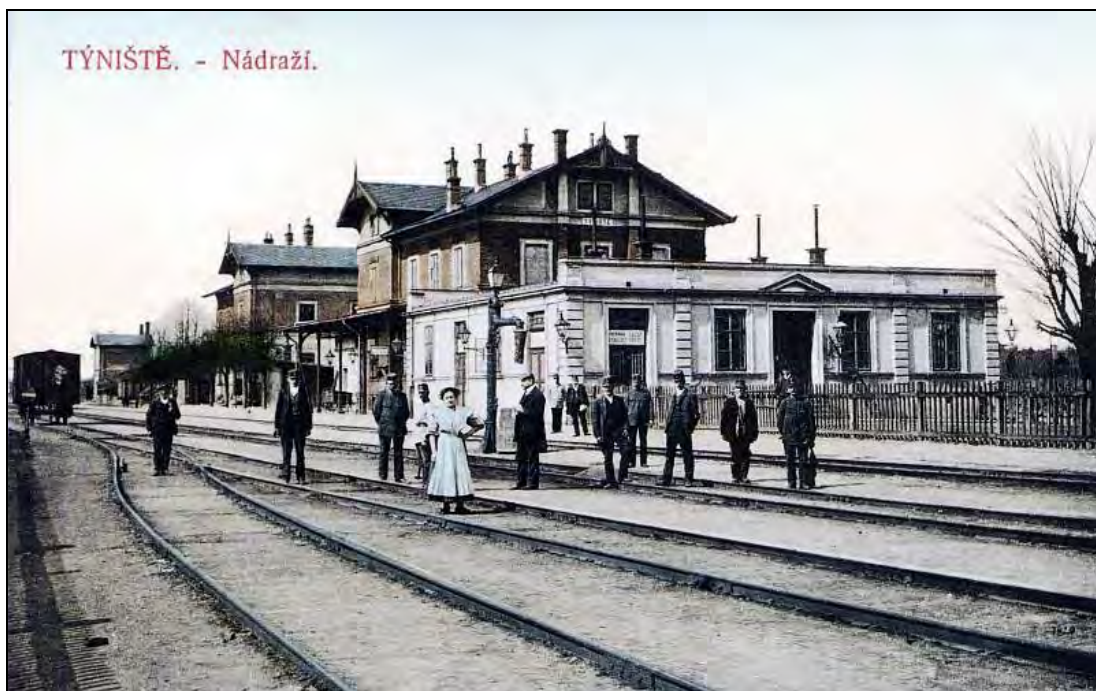


**II.1.2 - Ikonografie**



**Obr. 35**

Žamberk. Kombinace režného cihelného zdiva a omítaných architektonických prvků.  
zdroj: <http://www.nadraziletohrad.wz.cz/galerie/pohlednice.jpg>; vyhledáno 27. 7. 2011



**Obr. 36**

Týniště nad Orlicí. Dispozičně i architektonicky obdobná stavba ÖNWB.  
zdroj: <http://www.nadraziletohrad.wz.cz/galerie/pohlednice.jpg>; vyhledáno 27. 7. 2011

II.1.2 - Ikonografie



**Obr. 37**

Týniště nad Orlicí. Mnohé prvky a detaily jsou identické, patrně provedené podle normalí.  
zdroj: <http://www.nadraziletohrad.wz.cz/galerie/pohlednice.jpg>; vyhledáno 27. 7. 2011



**Obr. 38**

Rychnov nad Kněžnou. Shoda panuje nejenom v užití hrázdění a stejné střechy, ale i stejných komínů.  
zdroj: <http://www.nadraziletohrad.wz.cz/galerie/pohlednice.jpg>; vyhledáno 27. 7. 2011

## II.2.1 - FOTODOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU



**Foto 1** Celkový pohled na výpravní budovu nádraží od jihozápadu (pražské nástupiště). Foto 6/2011.



**Foto 2** Celkový pohled na výpravní budovu nádraží od severozápadu (letohradské nástupiště). Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 3** Celkový pohled na výpravní budovu nádraží od severovýchodu (letohradské nástupiště). Foto 6/2011.



**Foto 4** Celkový pohled na výpravní budovu nádraží od jihovýchodu (pražské nástupiště). Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu



Foto 5 Pohled na východní křídlo výpravní budovy od severozápadu. Foto 6/2011.



Foto 6 Pohled na východní průčelí východního křídla s hlavním vstupem. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 7** Pohled na jižní průčelí východního křídla s původními vstupy. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 8** Pohled na severní průčelí východního křídla. Ve střední ose přízemí je patrný druhotně zrušený vstup, předělaný na okno. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 9** Pohled od jihozápadu na východní křídlo výpravní budovy. Na fotografii jsou vidět obě patra západního průčelí. Přízemí tohoto průčelí je řešeno s rozdílnou úpravou povrchů. Foto 6/2011.



**Foto 10** Pohled na přízemí severního průčelí východního křídla. Na fotografii je vidět celkové řešení plochy fasády z režného zdiva, kamenným soklem, šambrán oken a ostění vstupu. Nad okny i vstupy jsou nástavce s bosovaných kvádrů, stejně jako na nárožích. Jediný vstup dnes vede do zrušeného bufetu Jarka. Foto 6/2011.



Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 11** Pohled na obě patra a podkroví jižního průčelí východního křídla. Řešení 1. patra je shodné jako v přízemí. Druhé patro má plochu z hrubé stříkané omítky, profilované šambrány oken jsou hladké. Podkroví je z hrázděného zdiva. Foto 6/2011.



**Foto 12** Detailní pohled na hrázděnou konstrukci podkroví východního průčelí východního křídla. Na celé ploše chybí hrubá omítka, shodná se severním průčelím. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 13** Celkový pohled od jihozápadu na západní křídlo výpravní budovy. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 14** Severní průčelí západního křídla, jedno z nejzachovalejších u výpravní budovy. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 15** Jižní průčelí západního křídla. Snímek pořízen v době odběru vzorků pro laboratorní rozbor barevnosti, struktury omítky a petrografie. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 16** Pohled na západní fasádu západního křídla od jihu. V popředí jihozápadní nároží křídla.  
Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 17** Pohled na východní fasádu patra západního křídla z 2. patra interiéru východního křídla. Komín procházející střechou středního křídla je novodobý. Za ním světlík sedlového tvaru. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu



**Foto 18** Detail poslední jižní osy západního průčelí západního křídla. Vidíme, že fasáda je řešena shodně jako u východního křídla. Režné zdivo je na této straně bez doplňujících červených nátěrů.  
Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 19** Detail 1. patra a podkroví jižní fasády západního křídla. Na fotografii je vidět bedněný štít se zhlavími trámů tvořících patrové římsy. Pozednice hrázděné konstrukce je osazena na zhlaví stropních trámů spodního podlaží. Zhlaví jsou dekorativně profilována. Foto 6/2011.



**Foto 20** Celkový pohled na jižní (pražské) nástupiště. Symetricky je řešeno i protilehlé severní nástupiště (letohradské). Foto 6/2011.



Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 21** Pohled západním směrem na kryté jižní nástupiště. Okna a vstupy do středního křídla mají kamenná ostění s půlkruhovými záklenky. Foto 6/2011.



**Foto 22** Pohled na východní stěnu v přízemí západního křídla jižního nástupiště. Na fotografii jsou vidět dva vstupy původně zpřístupňující záchody. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu



**Foto 23** Pohled na západní fasádu v přízemí východního křídla v ploše jižního nástupiště. Dlažba perónu novodobá. Zábradlí snad původní, z doby výstavby budovy. Foto 6/2011.



**Foto 24** Celkový pohled na severní (letohradské) nástupiště. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 25** Pohled na kryté severní nástupiště směrem k západu. Na konci jsou patrné vstupy do ke dvěma původním záchodům (pánskému a dámskému). Řešení je shodné s jižním nástupištěm. Foto 6/2011.



**Foto 26** Pohled na kryté severní nástupiště směrem k východu. Na severním nástupišti chybí původní zábradlí. Dlažba rovněž novodobá, byť odlišná od jižního perónu. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 27** Pohled zastřešení přízemního spojovacího křídla. U komína je vidět prosklený světlík, který původně přiváděl světlo do haly a dnes je v interiéru zaslepený. Střeška nad středním křídlem je kryta barvenou lepenkou. Pod ní je patrné pravidelné zvlnění starší střešní krytiny, snad plechové (nezkoumáno). Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 28** Prostor **002**. Pohled směrem k východu do sklepního prostoru. Po levé straně vestavěná dřevěná kóje. Na konci se nachází ústí odvětrávacího otvoru. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 29** Prostor 005. Detail bezpečnostních jednokřídlých železných dveří do prostoru krytu civilní obrany. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 30** Sklepní prostora 009. Pohled na mechanismus ručního přívodu kyslíku do krytu CO. Foto 6/2011.



**Foto 31** Sklepní prostora 008. Pohled na západní stěnu s výklenkem pro spouštění potravin a nápojů pro restauraci. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 32** Prostor 101. Pohled na západní stěnu bývalé vstupní haly se vstupem do prostoru 002. Na fotografii vidíme původní rámování vstupu pilastry, vynášejícími římsu, která obíhá celý obvod místnosti. Foto 6/2011.



Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 33** Prostor 102. Pohled směrem ke vstupní hale 101. Vlevo je vstup ke schodišti vedoucímu do pater východního křídla. Pod stropem obíhá štuková římsa. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 34** Prostor 102. Pohled do interiéru spojovací chodby mezi oběma nástupišti. Na pravé straně je vidět obdélné a menší kruhové okno osvětlující vnitřní schodiště. U stropu na proavé straně je jednoduchý obdélný vstup do prostoru krovu spojovací křídla. Na stropě je vidět zaslepený otvor po jednom ze světlíků. Podle nejnovějších nálezů v podstřeší středního křídla (**foto 80 – 82**) je zřejmé, že stávající strop byl vložen druhotně a zároveň že původně i v průchodu byl otevřený průhled do krovu. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 35** Prostor 103. Pohled na malou místnost sloužící jako úschovna, vestavěnou do vestibulu 101 a v současné době nepřístupnou. Na pravé straně je vidět okénko do prostoru taktéž nepřístupných pokladen. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 36** Prostor 109. Pohled do úzkého prostoru vzniklého předělením vstupní haly 101. Pod stropem je vidět průběžná římsa.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 37** Prostor 111. Pohled na proražený průchod do sousední místnosti 112. Původní vstup se nachází za velkou skříní. Foto 6/2011.



**Foto 38** Prostor **113**. Detail nástupu na první podestu schodiště ve východní křídle. V pozadí vidíme okna přisvětlující schodiště z prostoru **102**. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**

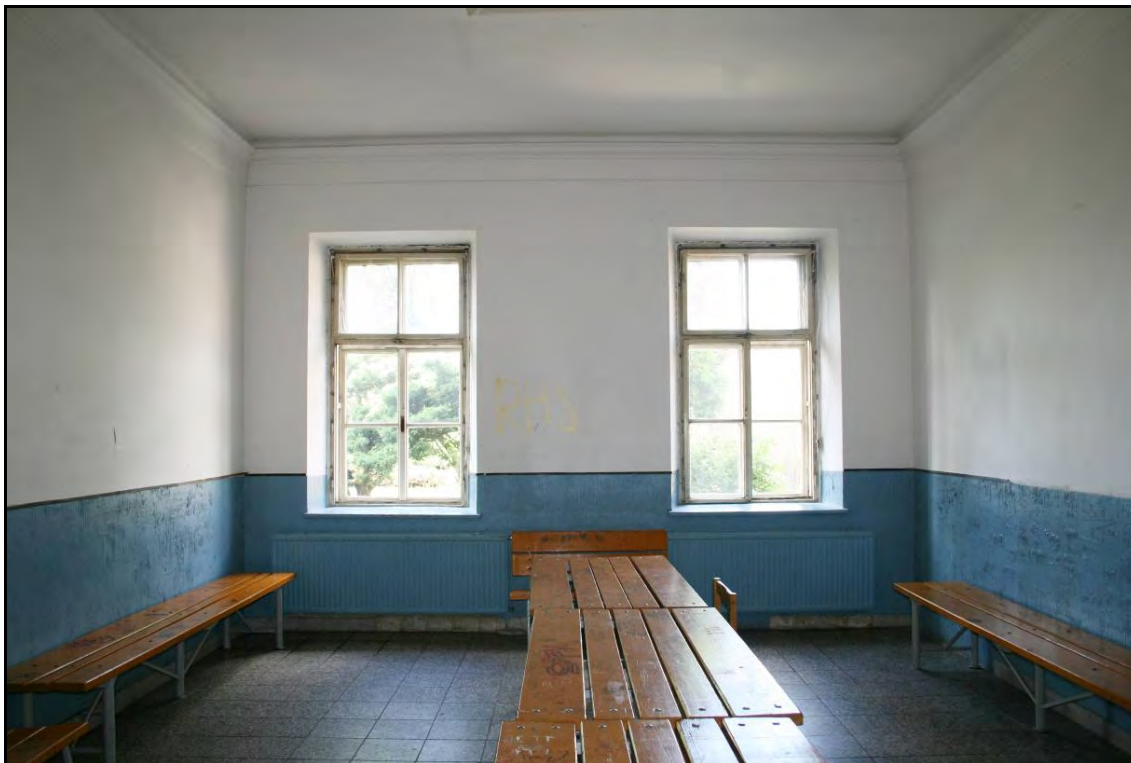


**Foto 39** Prostor 117. Pohled na jižní stěnu se vstupem z pražského nástupiště. Místnost má novodobý pohled, nad nímž se nachází původní průhled do krovu z doby výstavby výpravní budovy. Prostor dnes slouží jako dopravní kancelář.



**Foto 40** Místnost 119. Pohled na severní stěnu místnosti, která slouží jako restaurace. Ve střední ose vidíme původní vstup na severní letohradské nástupiště, dnes zaslepený. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 41** Prostor 121. Pohled na západní stěnu. Na fotografii je vidět profilovaná římsa obíhající místnost pod stropem. Místnost slouží v současné době jako čekárna. Foto 6/2011.



**Foto 42** Prostor 121. Detail profilované štukové římsy, nepochybně původní, z doby výstavby objektu. Foto 6/2011.



Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 43** Prostor 124 v nižším západním křídle budovy. Pohled do severovýchodního rohu, na niku, kde původně stála kamna. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 44** Prostor 126. Pohled ze schodiště na vstup z prostoru 125. V horní části snímku je vidět vysutý věšadlový sloupek konstrukce schodiště. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 45** Prostor 127. Pohled směrem k východu na vstup do prostoru dnešní restaurace (místnost 119). Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 46** Prostor 130. Pohled na profilované dřevěné zárubně původního vstupu z nástupiště. Vstup je dnes zaslepený. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 47** Prostor 203. Pohled směrem k západu na dělicí stěnu bývalé kuchyně. Foto 6/2011.



**Foto 48** Prostor 205. Pohled na východní, původní vstup ze sousední místnosti, dnes zaslepený. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 49** Prostor 206. Pohled na severovýchodní roh s oknem a vstupem z místnosti 205. Foto 6/2011.



**Foto 50** Prostor 209. Pohled směrem ke schodišti. Na fotografii jsou zachyceny nově vestavěné prostory po obou stranách bytu. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 51** Prostor **219**. Pohled na dřevěné schodiště do 2. patra. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 52** Prostor 223. Pohled směrem k východu na zbytek po kuchyňském koutu. Na fotografii jsou patrné nové dveře v železných zárubních. Foto 6/2011.



**Foto 53** Prostor 224. Pohled směrem k západu. Opět novodobé dveře v železných zárubních. Vnitřní dvoukřídlá okna však pocházejí z doby výstavby výpravní budovy. Foto 6/2011.



Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**

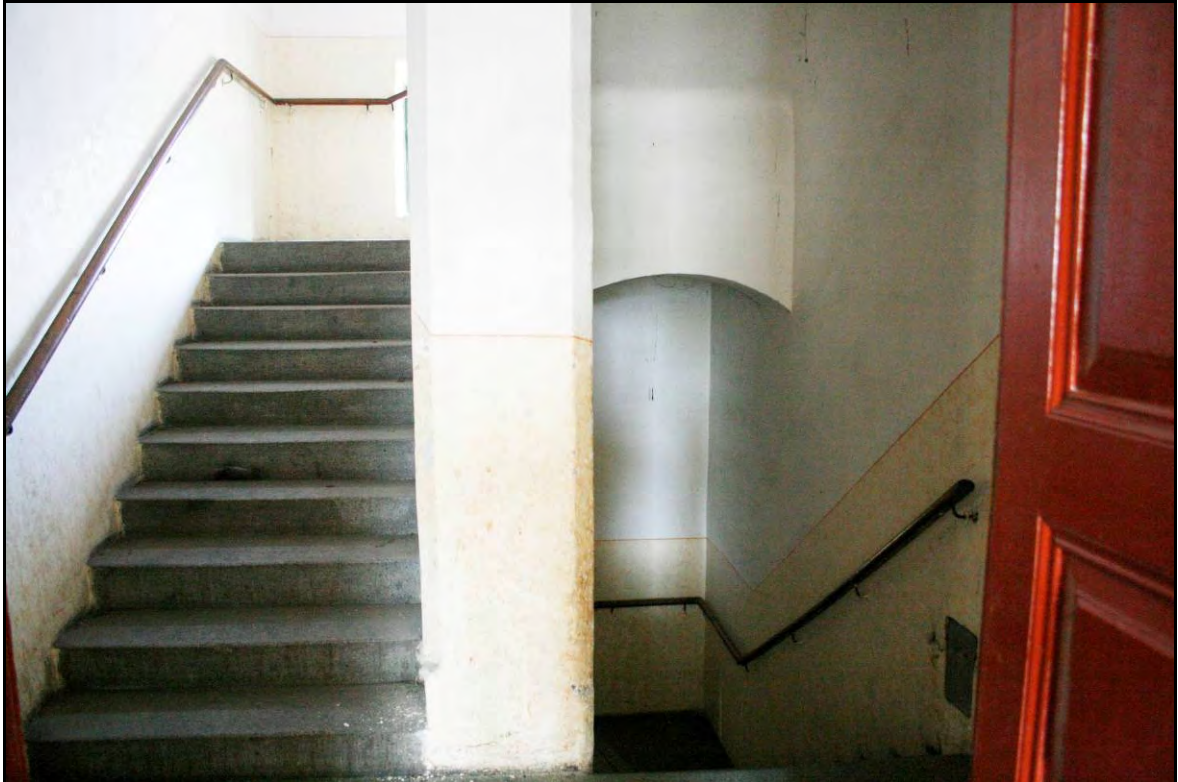


**Foto 54** Prostor 226. Pohled na nově upravenou místnost s vestavěnou koupelnou po levé straně při východní zdi křídla. Foto 6/2011.



**Foto 55** Prostor 229. Pohled na západní stěnu s dvojicí oken a akumulčními kamny. Vnitřní okna jsou původní. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 56** Prostor **301**. Pohled na střední zeď dvouramenného schodiště ve východním křídle výpravní budovy. Schodiště je autentickou konstrukcí z doby vzniku objektu. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 57** Prostor 301. Pohled směrem ke schodišti. Ve vstupech se nacházejí původní dveře rámové konstrukce, osazené do novodobých zárubní. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 58** Prostor 303. Pohled na dělicí dřevěnou prosklenou stěnu bývalé kuchyně. Foto 6/2011.



**Foto 59.** Prostor 306. Pohled na východní stěnu obytné místnosti se zaslepeným vstupem do místnosti 304. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 60** Prostor **311**. Pohled směrem k západu, ke vstupu z chodby. Po pravé straně je vidět umístění kuchyně. Podlahy místnosti jsou prkenné, stropy rovné, omítané, podobně jako i v dalších obytných prostorech výpravní budovy. Foto 6/2011.



**Foto 61** Závěr schodiště před vstupem do podkroví východního křídla. Stupně jsou kamenné.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 62** Prostor 401. Pohled do hlavní chodby, ze které se vstupuje do obytných prostor vestavěných do prostoru krovu. Na fotografii jsou zachyceny dveře ke dvěma záchodům. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 63** Prostor 403. Pohled na severovýchodní roh jedné z obytných místností vložených do krovu. Foto 6/2011.



**Foto 64** Prostor 405. Pohled do volné části krovu na východním křídlem, využívané dříve ke skladování. Foto 6/2011.



Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 65** Prostor 406. Pohled na východní stěnu místnosti, původně snad obytné. Foto 6/2011.



**Foto 66** Prostor 408. Pohled do podkroví východního křídla. Na krokvích nabité prkenné deštění. Krokve jsou osazené na pozednice. Foto 6/2011.



**Foto 67** Prostory 413 a 414, sloužící jako záchody. Jsou přístupné z chodby 401. Foto 6/2011.



**Foto 68** Prostor 321, podkroví západního křídla. Krov nízké sedlové střechy je původní, vaznicový, nepochybně z doby výstavby budovy. Tvoří jej soustava krokví s prahovými vaznicemi na podezdívce, podepřená průběžnou hřebenovou vaznicí, nesenou hranolovými sloupky se šikmými vzpěrami. Z boků jsou sloupky ještě podepřeny pod úrovní krokví šikmo kladenými vzpěrami. Na krokvích nabíjena prkna na sraz.



**Foto 69** Prostor 321. V jihozápadním koutě podkroví se nachází dřevěné vestavěné kóje, pro jejichž stavbu byly použity staré vývěsní štíty z obou nástupišť nádraží, z doby před rokem 1918. Štíty nesou nápisy „OUSTÍ NAD ORLICÍ TRANSITO WILDENSCHWERT“, provedené černou barvou na dřevěných deskách. Foto 6/2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 70** Dřevěné skladiště s nákladovou rampou na parcele č. 787. Pohled od jihozápadu. Jde o budovu postavenou nejpozději v 1. desetiletí 20. století. Čelní západní strana pobita čtvercovými eternitovými šablonami (patrně jde o mladší úpravu).



**Foto 71** Dřevěné skladiště s nákladovou rampou na parcele č. 787. Pohled od jihovýchodu. Skladiště je v dobrém stavebně technickém stavu.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 72** Dřevěné skladiště s nákladovou rampou na parcele č. 791. Pohled od jihovýchodu. Budova se nachází v ose za západním křídlem výpravní budovy na ostrůvku mezi pražskou a letohradskou tratí. Na snímku západní část je dřevěné konstrukce, následuje zděný střed a dlouhá západní část se skladištěm s bedněnými stěnami.



**Foto 73** Dřevěné skladiště s nákladovou rampou na parcele č. 791. Pohled od jihozápadu. Pohled na západní část skladiště s bedněnými stěnami.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 74** Hradlo na parcele č. 1282 ve východní části nádraží, postavené patrně na počátku 30. let 20. století. Stavba nese prvky purismu a raného funkcionalismu.



**Foto 75** Kancelářská budova na parcele č. 366 se nachází po jižní straně pražské trati. Byla postavena na počátku 30. let a je jedním z několika dokladů nedokončené funkcionalistické přestavby nádraží (vedle hradla). Na jednopatrovou kancelářskou budovu navazuje dlouhé přízemní zděné skladiště ze stejné doby.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 76** Parková úprava v ploše před západní fasádou západního jednopatrového křídla výpravní budovy. Dnes je toto zákoutí neupravené, po severní straně ukončené přízemním přístavkem, jenž slouží jako zázemí pro vlakové čety a veřejné WC. Původně se v celém rozsahu plochy nacházela zahrádka, později lednice a prádelna.



**Foto 77** Přízemní přístavek na parcele č. 785 pro vlakové čety a WC. Přístavek zohyzďuje historickou výpravní budovu, s níž je spojen plochou střechou vytvářející jakýsi průchod.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 78** Přízemní přístavek na parcele č. 785 pro vlakové čety a WC. Pohled od severovýchodu. Přístavek doporučujeme při případné rekonstrukci výpravní budovy odstranit bez náhrady.



**Foto 79** Přízemní budovy lemují obě strany komunikace ústící do plochy parkoviště před hlavním průčelím východního dvoupatrového křídla výpravní budovy. Budovy jsou bez hodnoty a při případné úpravě nádraží by měly být odstraněny.



Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 80** Pohled jihozápadním směrem na původní strop podélného křídla s původní ornamentální výzdobou a kovovými zpevňující táhly z doby výstavby. Strop na snímku se nachází nad dnešním pohledem místností **114**, **115**, **116** a **118**. V pozadí příčka oddělující od prostoru **117**. Foto 29. 7. 2011, kdy byl objekt těsně před odevzdáním průzkumu doměřován.



**Foto 81** Pohled severovýchodním směrem do koutu svíraného severní obvodovou zdí středního křídla (na snímku vlevo) a stěnou oddělující průchod **102** a **115** (na snímku vpravo). Při pravé straně je vidět horní nadsvětličková část vstupu z průchodu do původní čekárny III. a IV. třídy, která byla podobně jako sousední čekárna pro cestující I. a II. třídy otevřena do krovu, bohatě zdobeného omítaným a amlovaným podhledem. Foto 29. 7. 2011, z doby doměřování objektu.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 82** Detail dekorativní výmalby stěn severovýchodního kout nad mítností 115. Výmalba provedená patrně podle šablon se nachází pod i nad obíhající štukovou profilovanou římsou. Do omítaného podhledu s malovaným dekorativním rámem zasahují krokve nízké sedlové střechy středního křídla. Foto 29. 7. 2011.

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 83** Nádraží Všetaty. Velmi podobný projekt ve srovnání Ústí nad Orlicí ukazuje na stejného architekta. Podle normalií vytvořil návrh Rudolfg Frey, přičemž obě nádraží jsou v podstatě zcela současná. Podobnost dispoziční a především hmotová je zřejmá. Obnovená budova však z podstatné části postrádá původní architektonické členění, které je velmi dobře zachováno v případě výpravní budovy v Ústí nad Orlicí.

zdroj: <http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/vsetaty.jpg>; vyhledáno 27. 7. 2011



**Foto 84** Všetaty – opačná strana shodně „ostrovně“ koncipovaného nádraží na přípoji dvou tratí.

zdroj: <http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/vsetaty-1.jpg>; vyhledáno 27. 7. 2011

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 85** Žichovice. I v rozdílných částech Čech můžeme spatřit z tvaroslovného hlediska příbuzné budovy. Avšak typický prvek kombinující cihelné zdivo s hrázděným najdeme jen u Rakouské severozápadní dráhy.

zdroj: <http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/zichovice.jpg>; vyhledáno 27. 7. 2011



**Foto 86** Chomutov – seřadovací nádraží. Typický a poměrně zřídka příklad celohrázděné nádražní budovy, v tomto případě citlivě opravené a udržované.

zdroj: [http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/chomutov\\_seradovaci\\_nadrazi.jpg](http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/chomutov_seradovaci_nadrazi.jpg); vyhledáno 27. 7. 2011  
zdroj

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**



**Foto 87** Litoměřice. Další z kvalitních realizací výpravní budovy na trati Rakouské severozápadní dráhy.

zdroj: [http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/litomerice\\_horni\\_nadrazi.jpg](http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/litomerice_horni_nadrazi.jpg); vyhledáno 27. 7. 2011



**Foto 88** Suchdol nad Odrou. Nádraží „ostrovního“ typu po zdařilé rekonstrukci.

zdroj: [http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/suchdol\\_nad\\_odrou-1.jpg](http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/suchdol_nad_odrou-1.jpg); vyhledáno 27. 7. 2011

Železniční stanice Ústí nad Orlicí – výpravní budova čp. 684  
Stavebně historický průzkum 2011 (NPÚ, ú.p.)  
**II.2.1 - Fotodokumentace současného stavu**

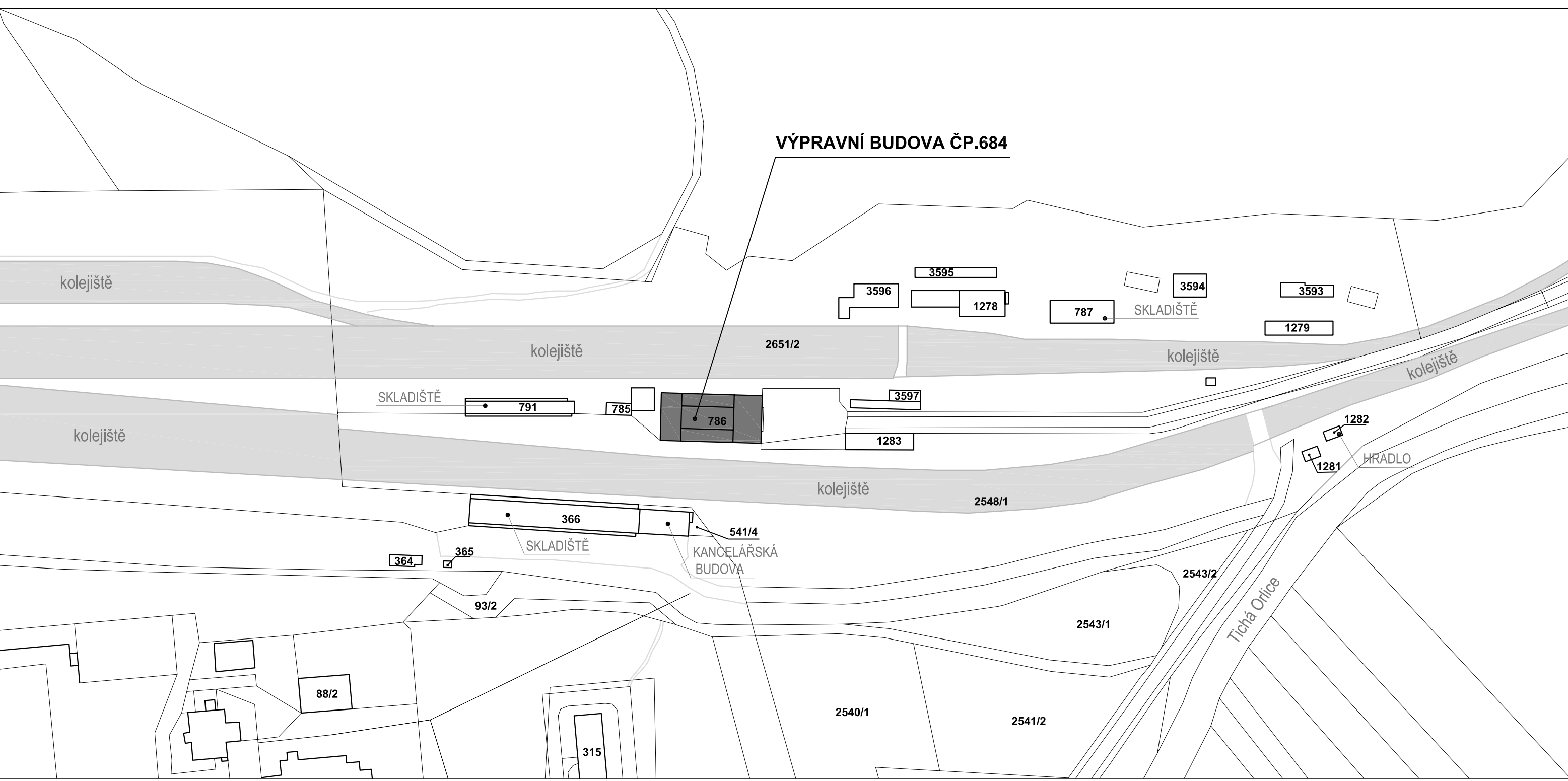


**Foto 89** Varnsdorf. Příklad kvalitní architektury z období historismů, v současnosti chátrající.  
zdroj: [http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/varnsdorf\\_stare\\_nadrazi.jpg](http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/varnsdorf_stare_nadrazi.jpg); vyhledáno 27. 7. 2011

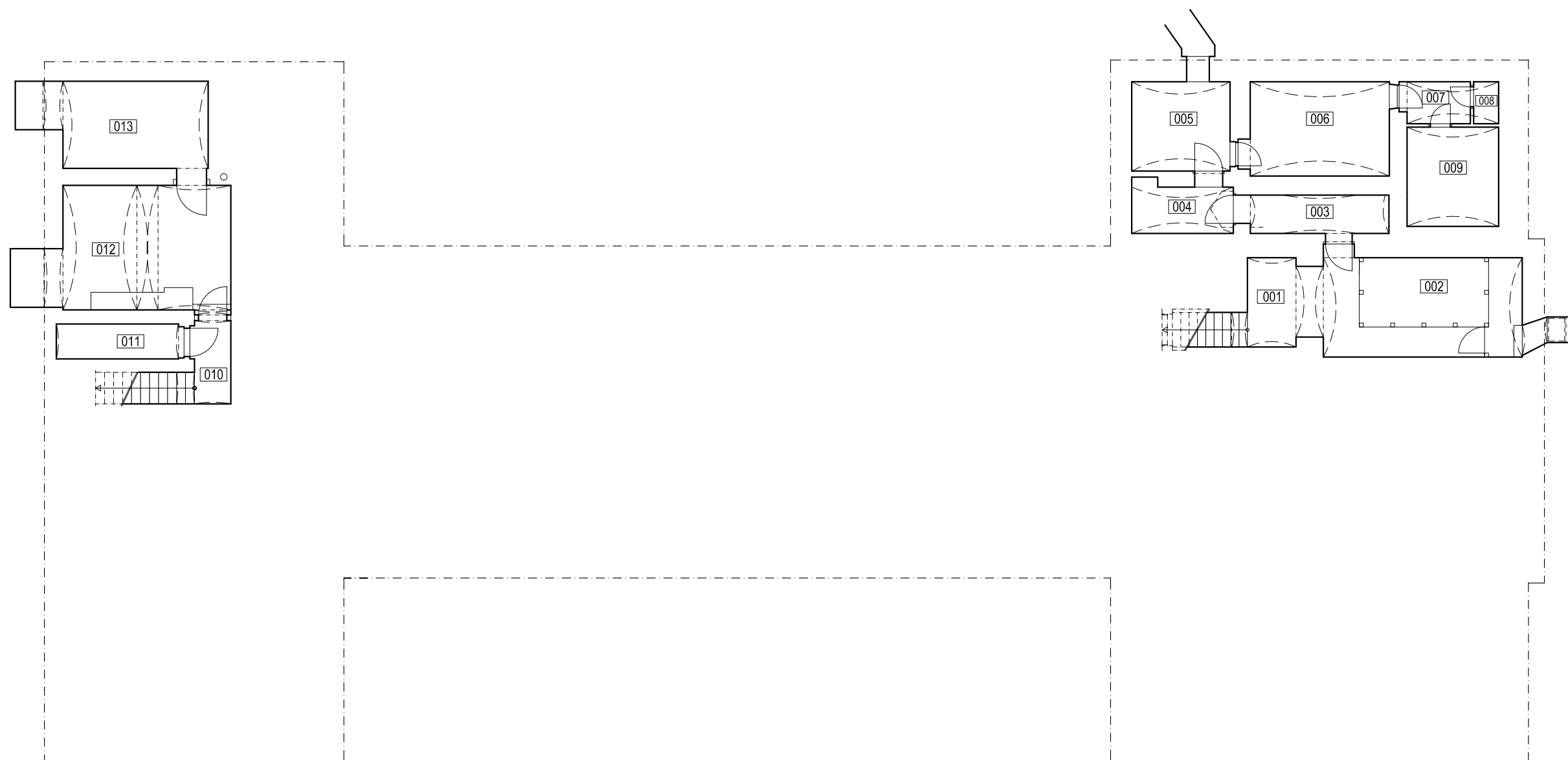


**Foto 90** Rychnov u Jablonce nad Nisou. Nádraží po opravě.  
zdroj: [http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/rychnov\\_u\\_jablonce\\_nad\\_nisou.jpg](http://www.vlak.wz.cz/fotoalbum/rychnov_u_jablonce_nad_nisou.jpg); vyhledáno 27. 7. 2011

VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684

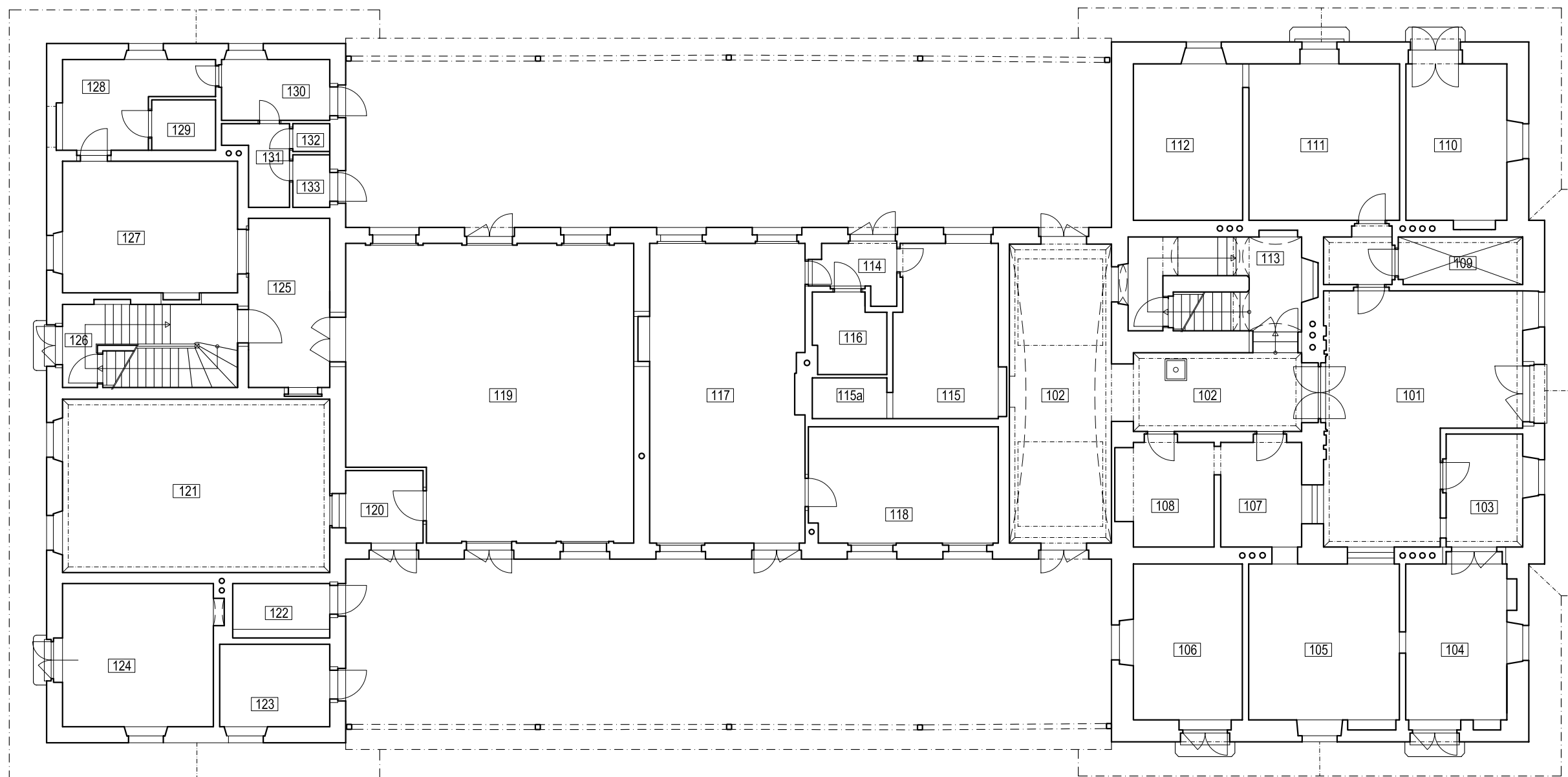


ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STÁVAJÍCÍ STAV</b>	<b>SITUACE</b>	<b>II.2.2.1.1</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011 NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK		M 1:1750 A3

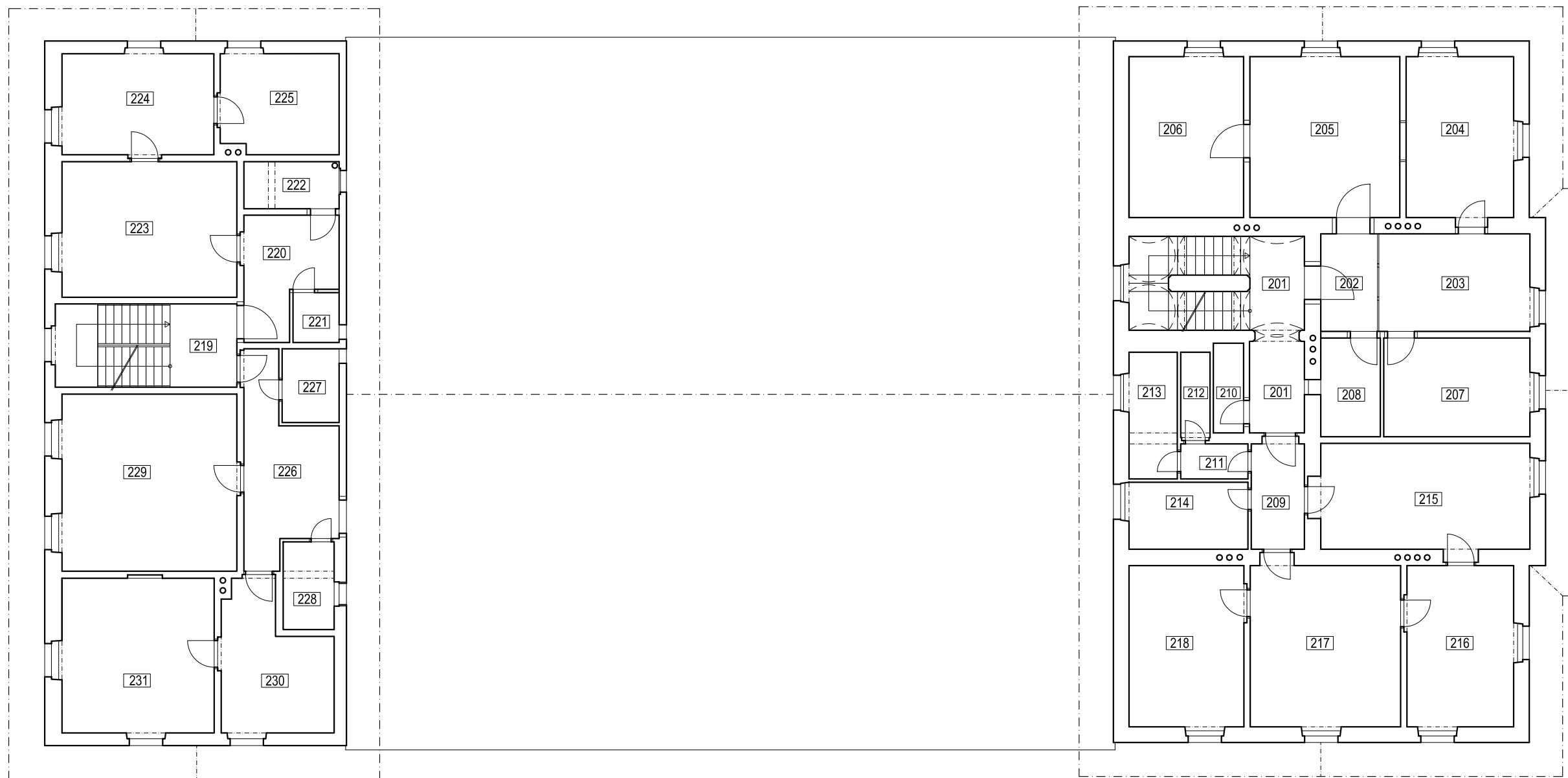


ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STÁVAJÍCÍ STAV</b>	<b>SKLEPY</b>	<b>II.2.2.1.2</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3

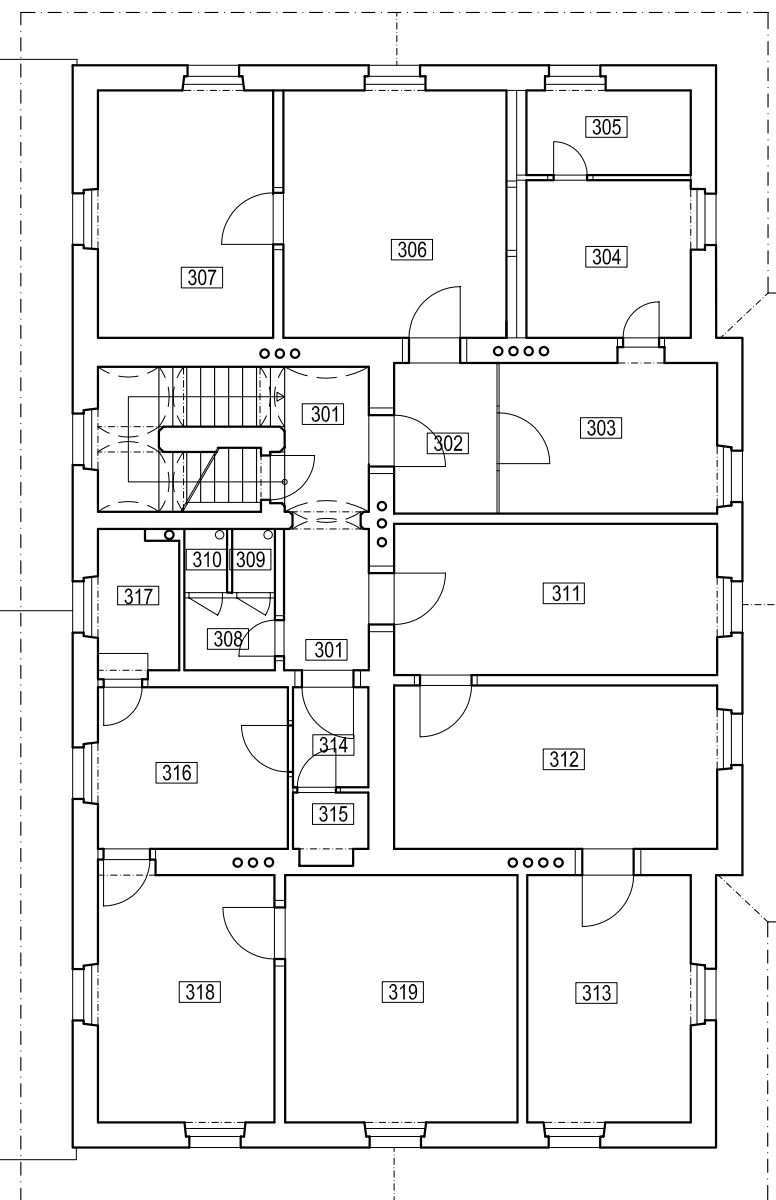
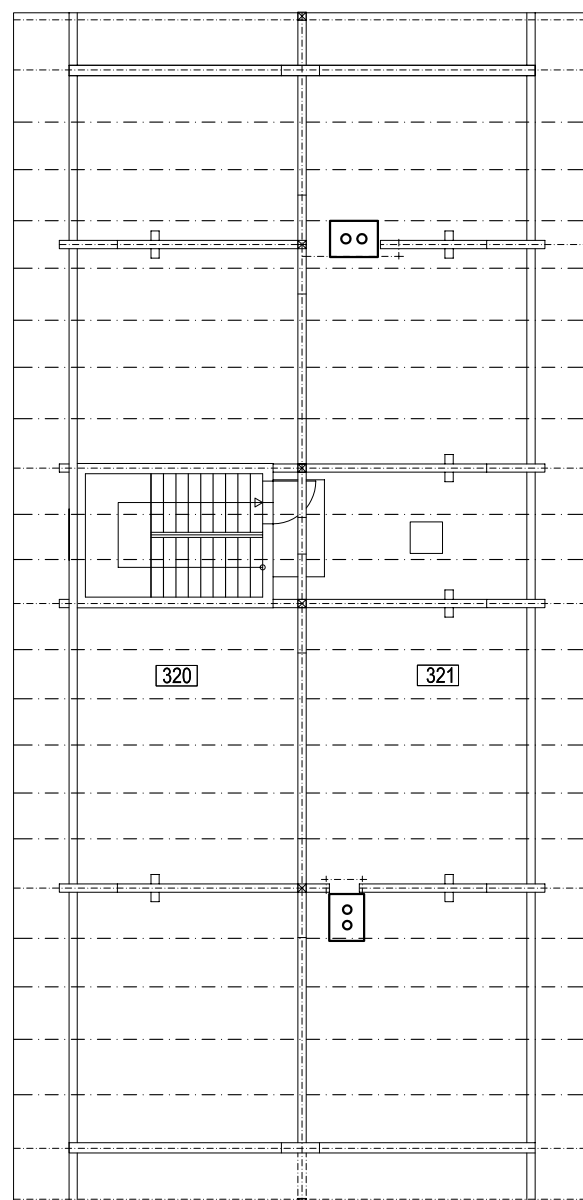




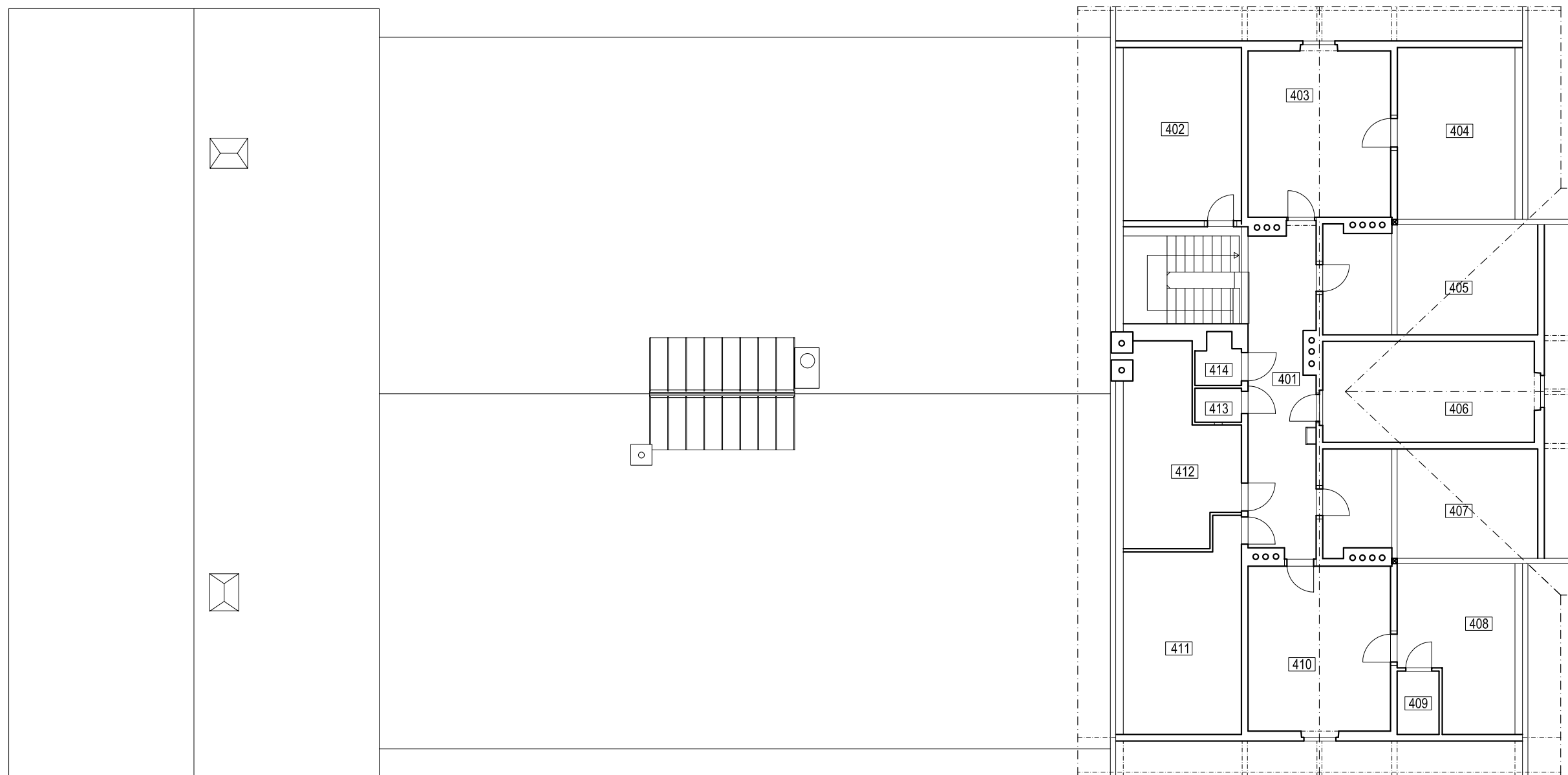
ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STÁVAJÍCÍ STAV</b>		<b>PŘÍZEMÍ</b>
		<b>II.2.2.1.3</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3



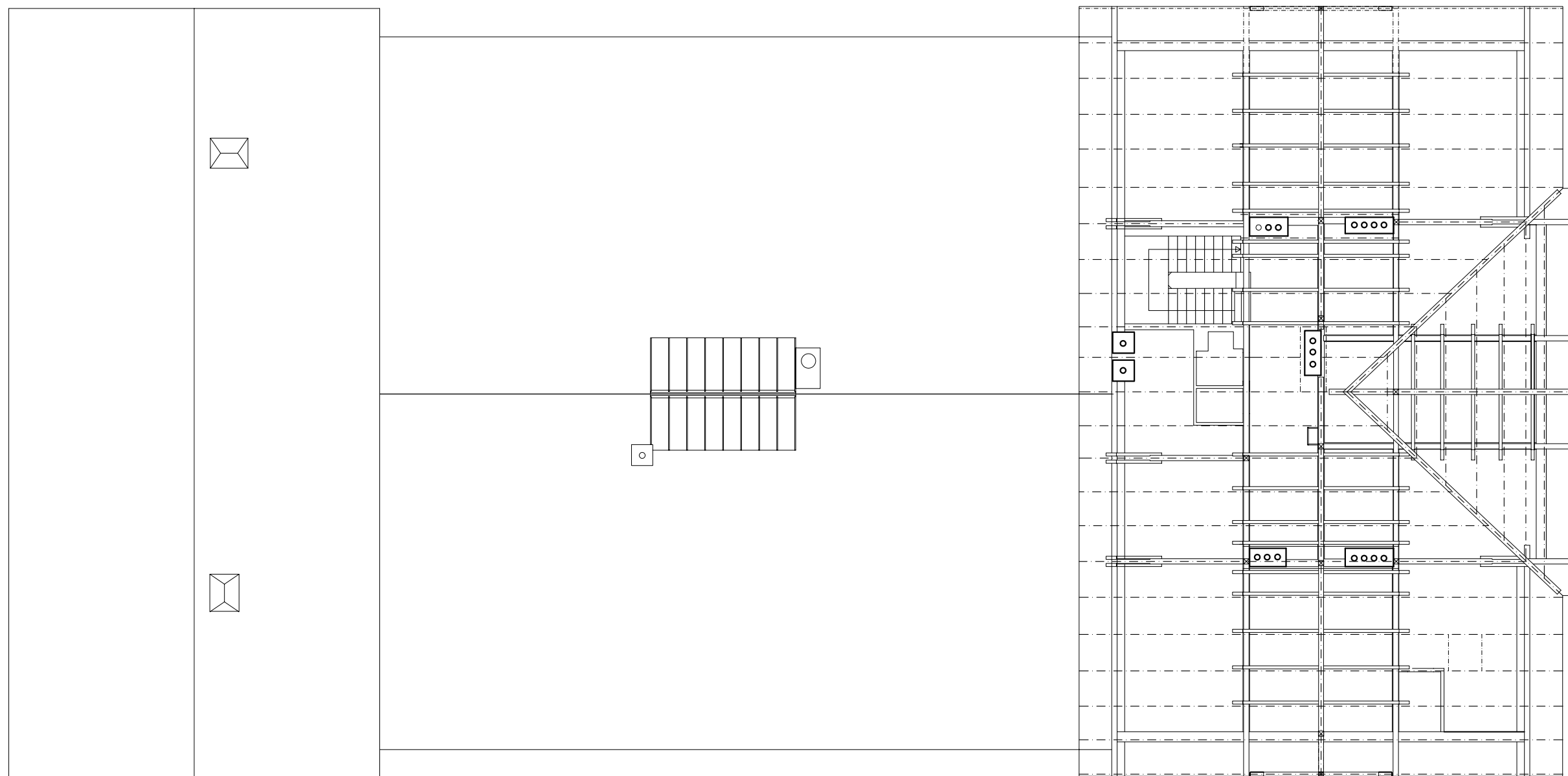
ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STÁVAJÍCÍ STAV</b>	<b>I. PATRO</b>	<b>II.2.2.1.4</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STÁVAJÍCÍ STAV</b>	<b>II. PATRO</b>	<b>II.2.2.1.5</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STÁVAJÍCÍ STAV</b>	<b>PODKROVÍ</b>	<b>II.2.2.1.6</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STÁVAJÍCÍ STAV</b>	<b>STŘECHY</b>	<b>II.2.2.1.7</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3

**VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684**

kolejiště

kolejiště

2651/2

kolejiště

kolejiště

kolejiště

SKLADIŠTĚ

PŮVODNÍ

791

785

786

3597

1283

kolejiště

2548/1

366

541/4

SKLADIŠTĚ ROK 1935

KANCELÁŘSKÁ  
BUDOVA

364

365

93/2

88/2

315

2540/1

2541/2

2543/1

2543/2

Tichá Orlice

1282

ROK 1935

HRADLO

1281

STAVBY BEZ HODNOTY NEBARVENY



0m

200m

ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684

REJSTR. Č. ÚSKP 104023

**STAVEBNÍ VÝVOJ**

**SITUACE**

**II.2.2.2.1**

STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011 NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK

M 1:1750 A3



**LEGENDA K VYHODNOCENÍ STAVEBNÍHO VÝVOJE OBJEKTU**

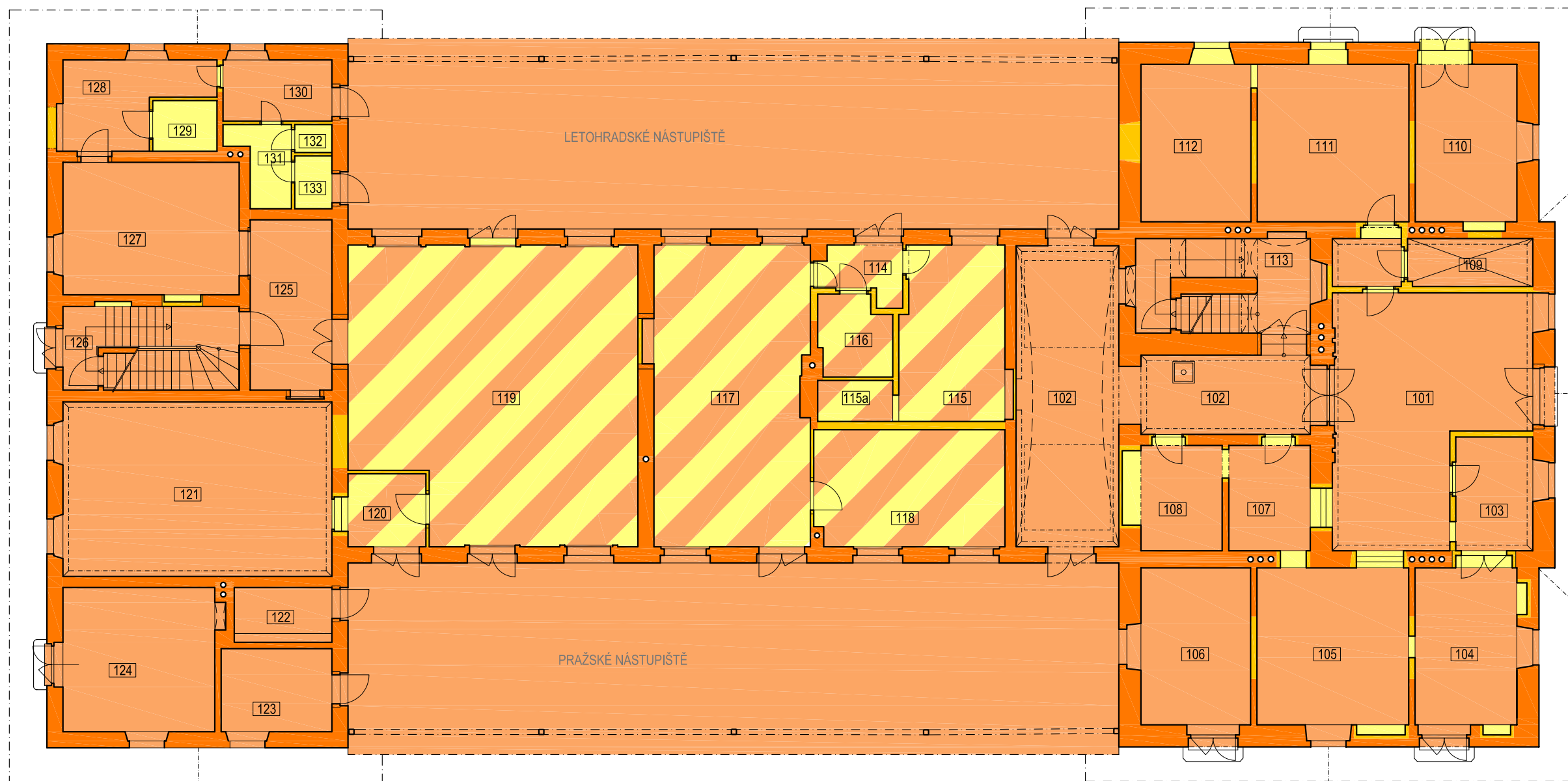
Konstrukce a prostory  
- 1874 - 1918



Konstrukce a prostory novodobé  
- po roce 1918

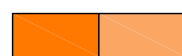


ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STAVEBNÍ VÝVOJ</b>	<b>SKLEPY</b>	<b>II.2.2.2.2</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3



**LEGENDA K VYHODNOCENÍ STAVEBNÍHO VÝVOJE OBJEKTU**

Konstrukce a prostory  
- 1874 - 1918

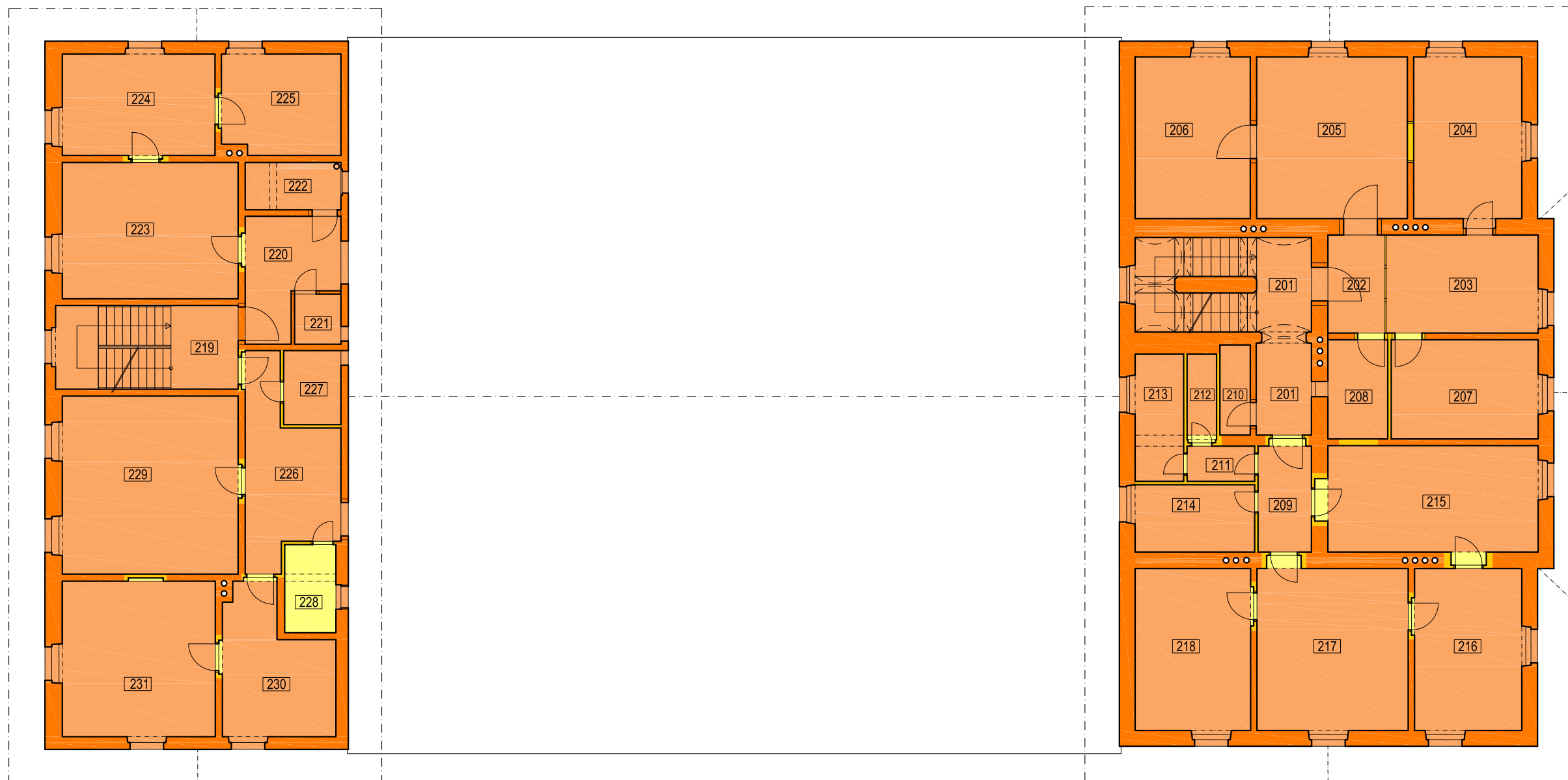


Konstrukce a prostory novodobé  
- po roce 1918



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STAVEBNÍ VÝVOJ</b>		<b>PŘÍZEMÍ</b>
		<b>II.2.2.2.3</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3





**LEGENDA K VYHODNOCENÍ STAVEBNÍHO VÝVOJE OBJEKTU**

Konstrukce a prostory  
- 1874 - 1918



Konstrukce a prostory novodobé  
- po roce 1918



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684

REJSTR. Č. ÚSKP 104023

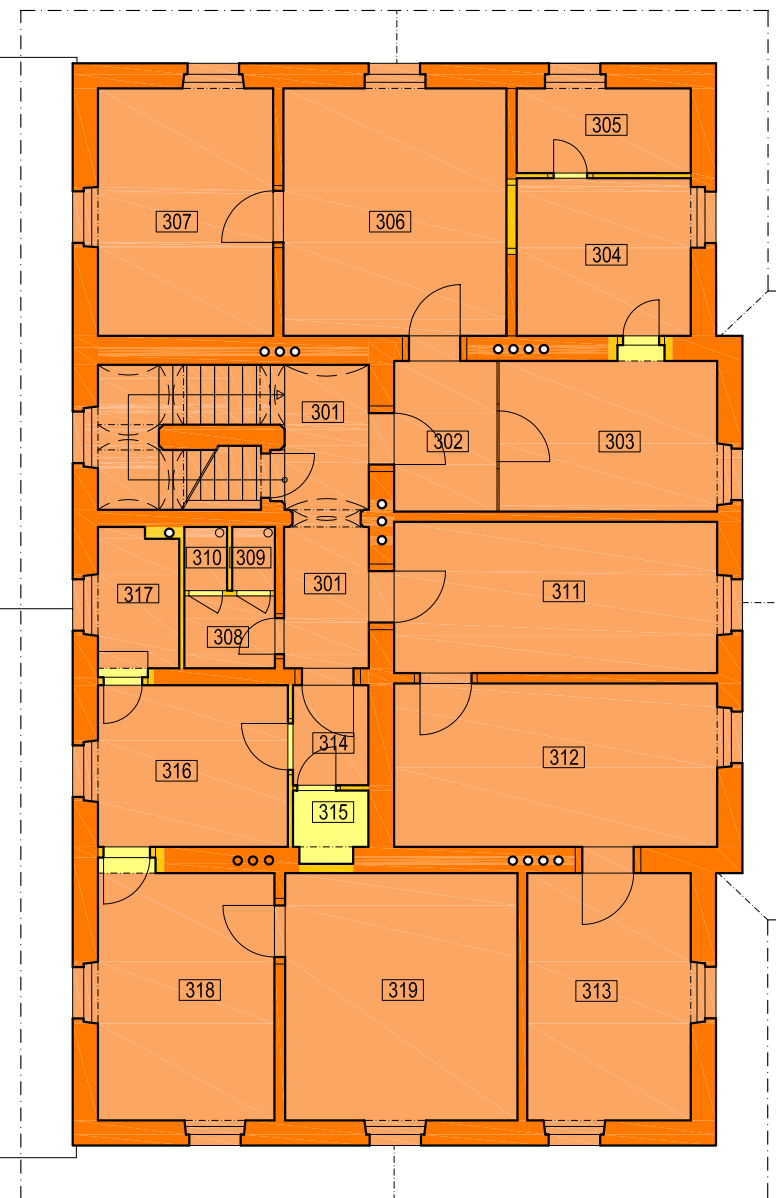
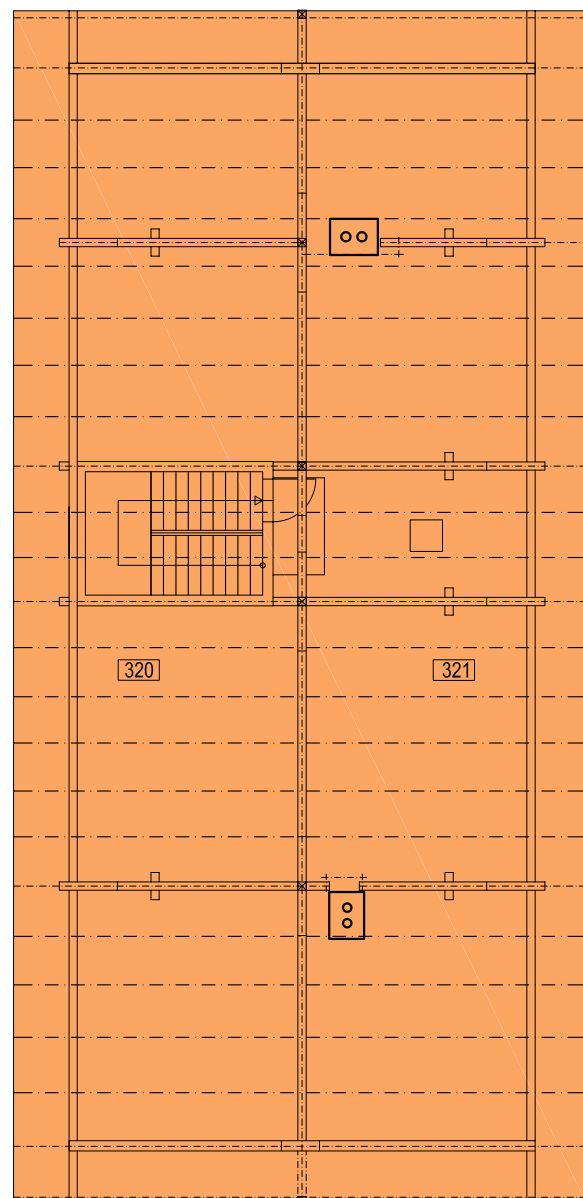
**STAVEBNÍ VÝVOJ**

**I. PATRO**

**II.2.2.2.4**

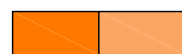
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011 NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK

M 1:150 A3



LEGENDA K VYHODNOCENÍ STAVEBNÍHO VÝVOJE OBJEKTU

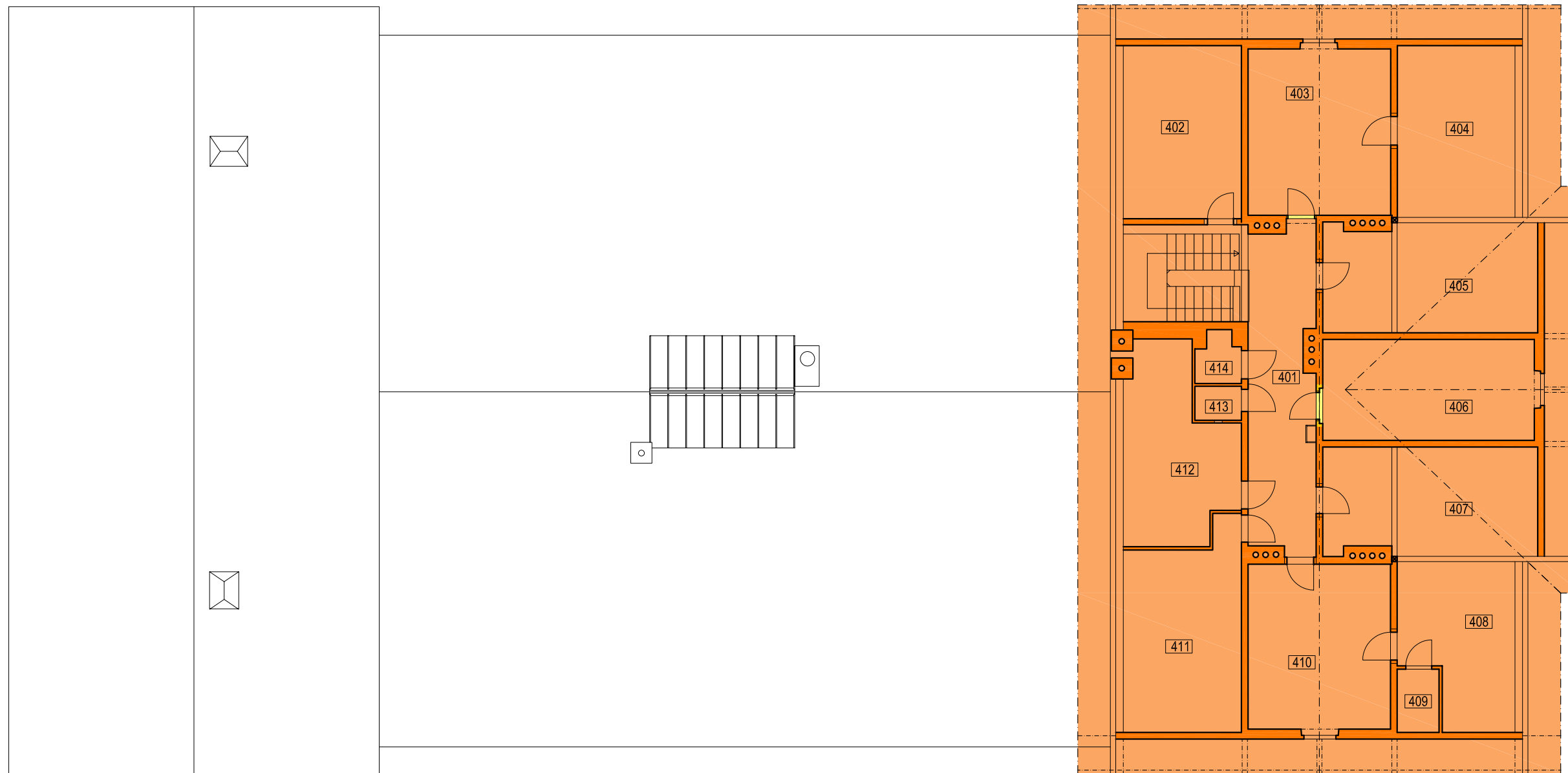
Konstrukce a prostory  
- 1874 - 1918



Konstrukce a prostory novodobé  
- po roce 1918



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STAVEBNÍ VÝVOJ</b>	<b>II. PATRO</b>	<b>II.2.2.2.5</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3



LEGENDA K VYHODNOCENÍ STAVEBNÍHO VÝVOJE OBJEKTU

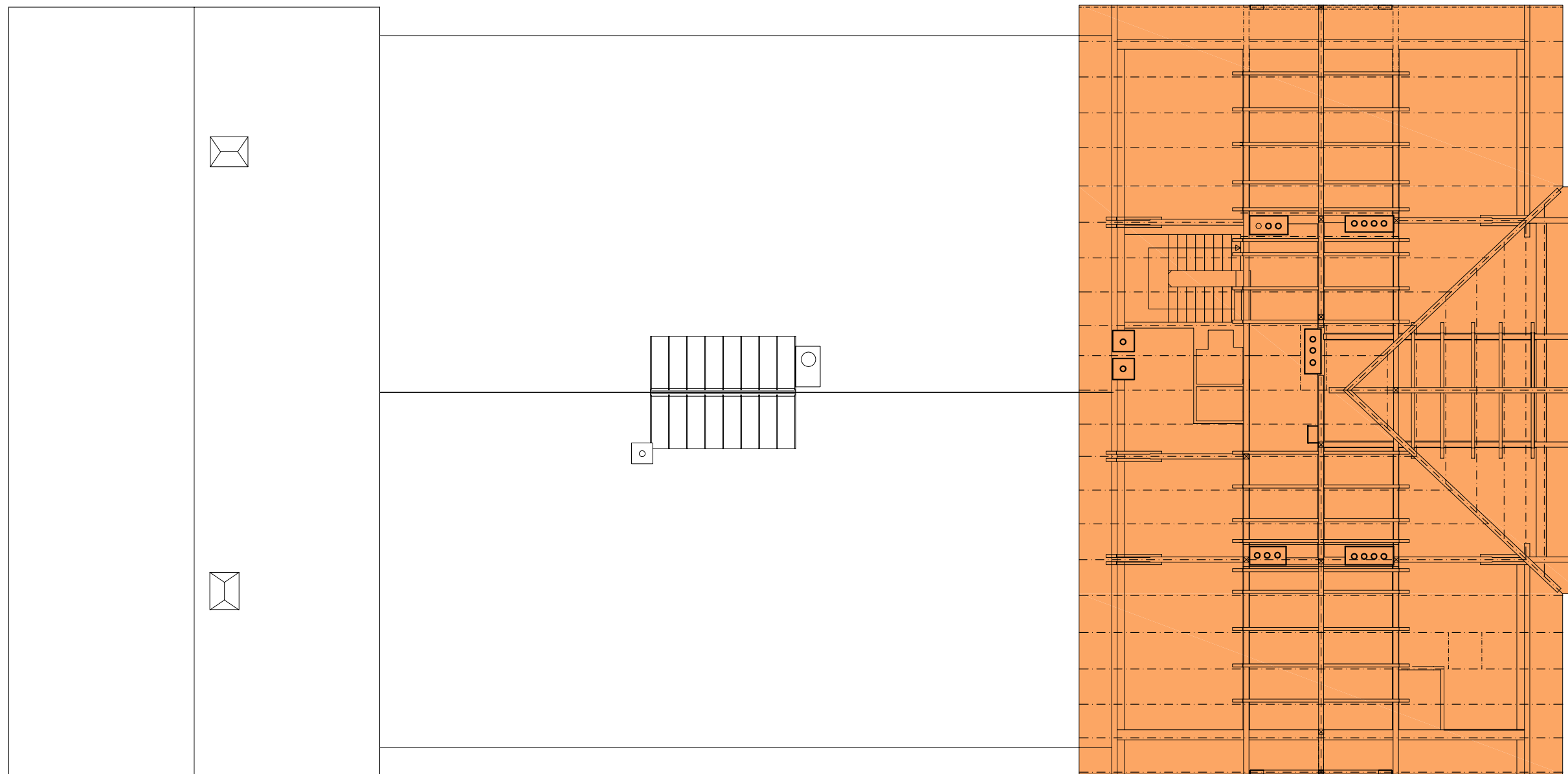
Konstrukce a prostory  
- 1874 - 1918



Konstrukce a prostory novodobé  
- po roce 1918

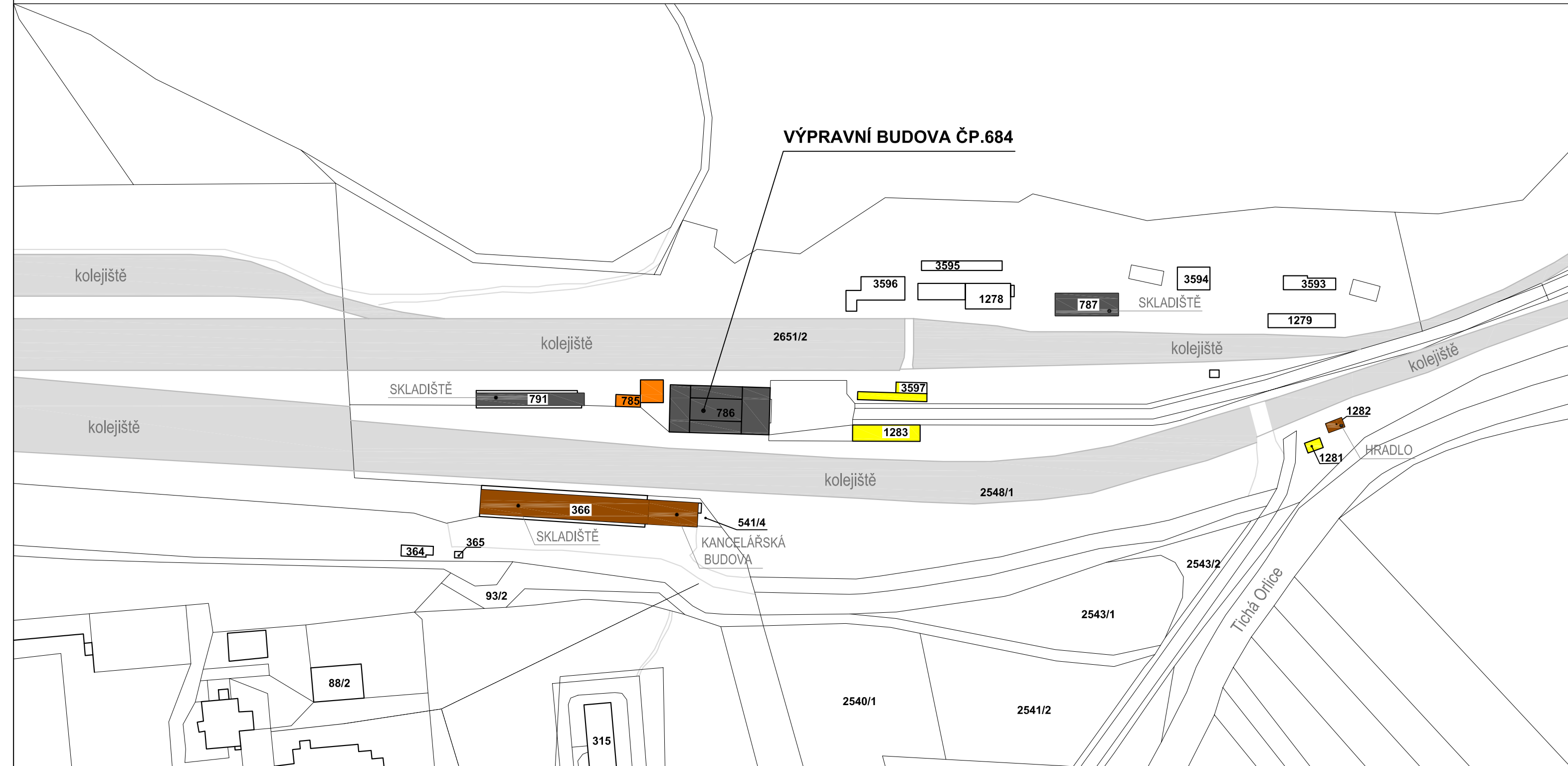


ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STAVEBNÍ VÝVOJ</b>	<b>PODKROVÍ</b>	<b>II.2.2.2.6</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3

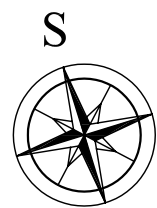


ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>STAVEBNÍ VÝVOJ</b>	<b>STŘECHY</b>	<b>II.2.2.2.7</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3

**VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684**



VYHODNOCENY POUZE OBJEKTY  
HODNOTNÉ A ZÁSADNĚ RUŠIVÉ



0m

200m

ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684

REJSTR. Č. ÚSKP 104023

**PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ**

**SITUACE**

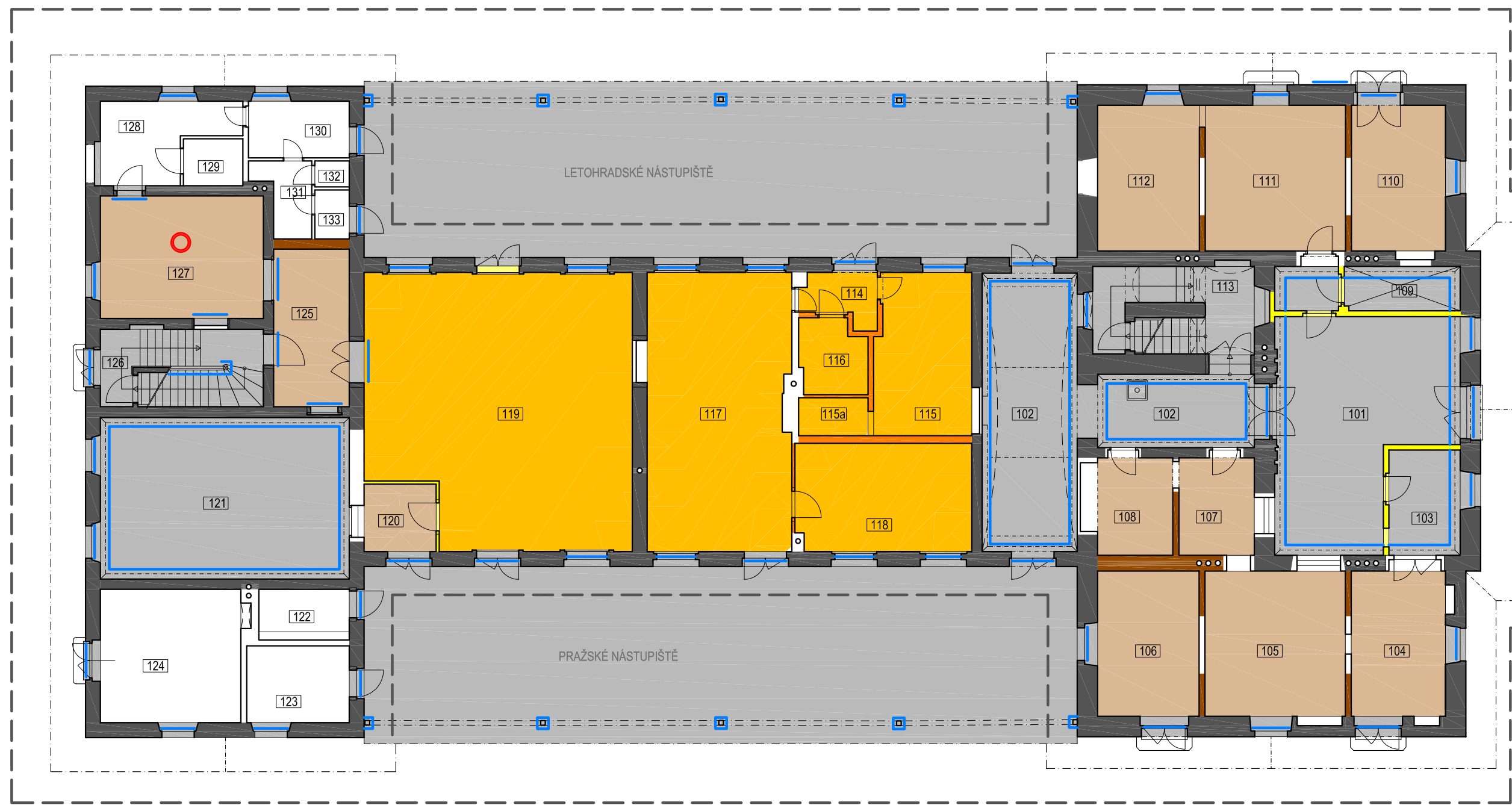
**II.2.2.3.1**

STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011 NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK

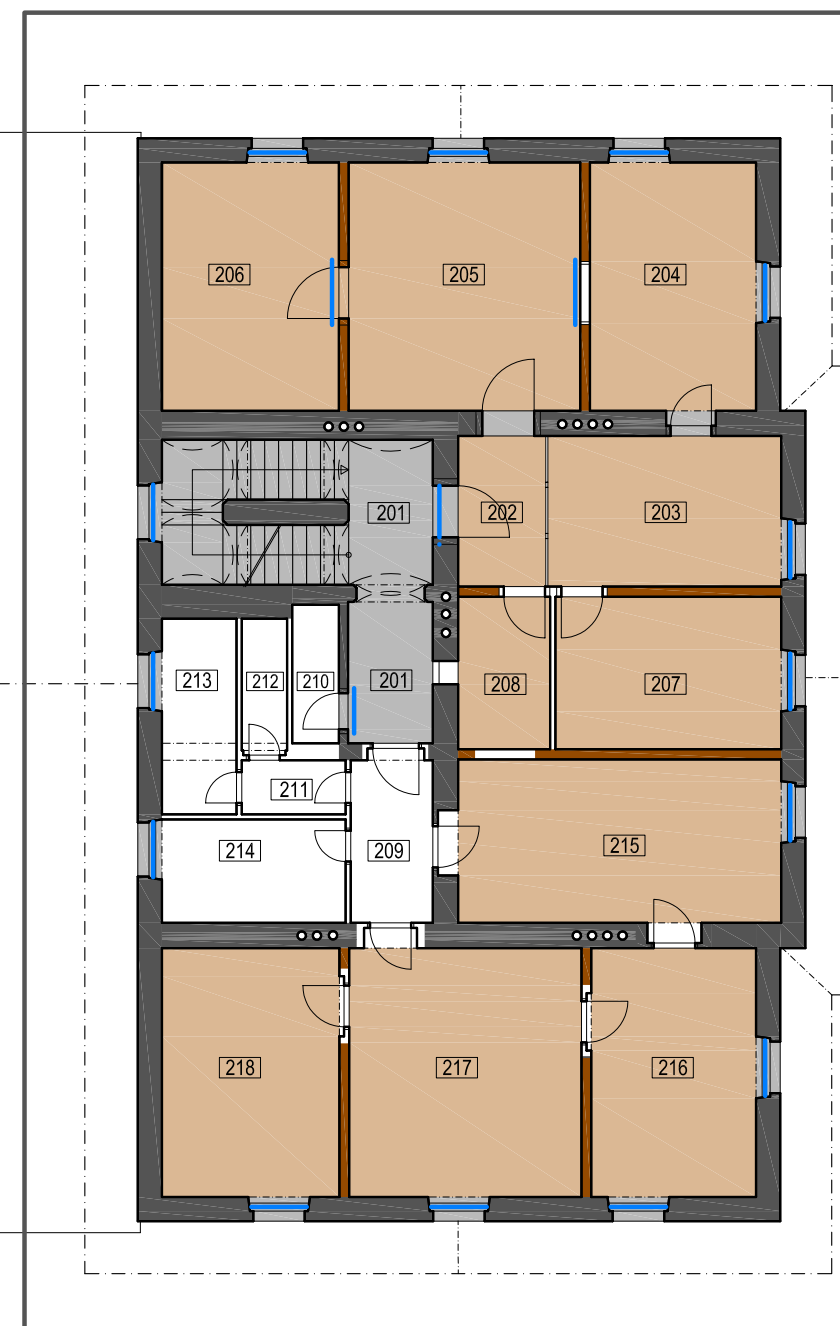
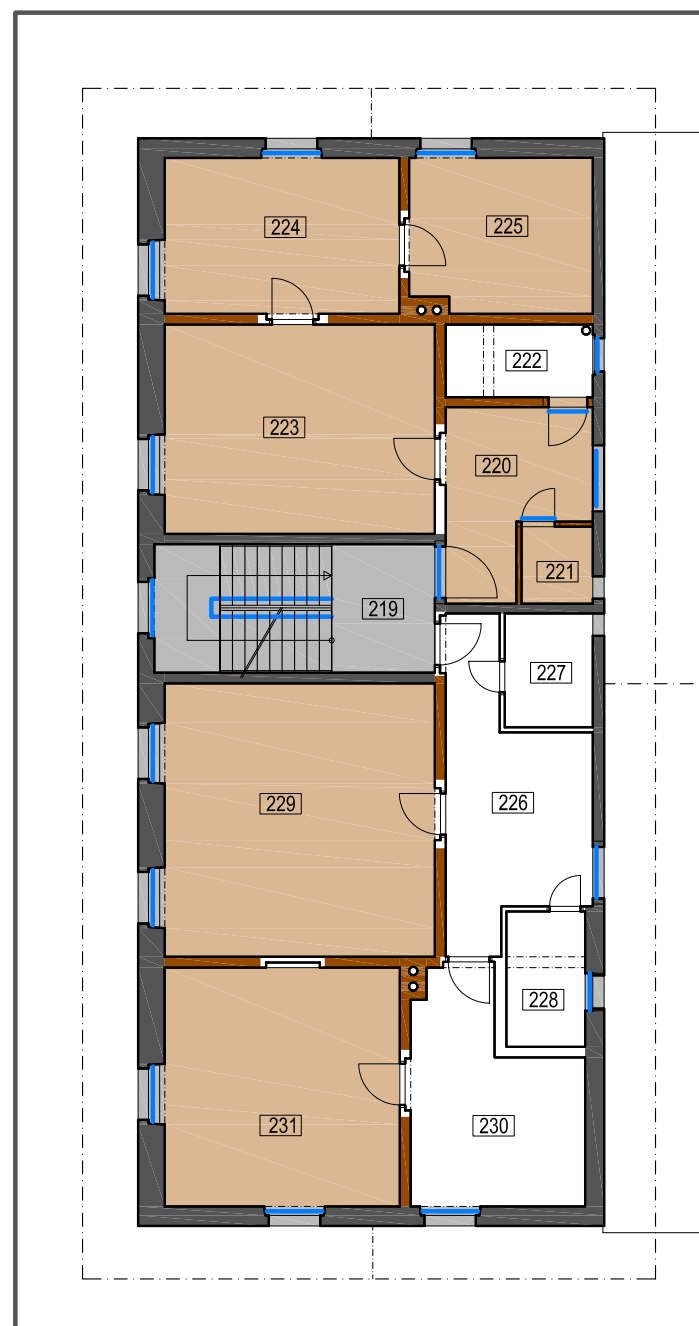
M 1:1750 A3



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ</b>	<b>SKLEPY</b>	<b>II.2.2.3.2</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3

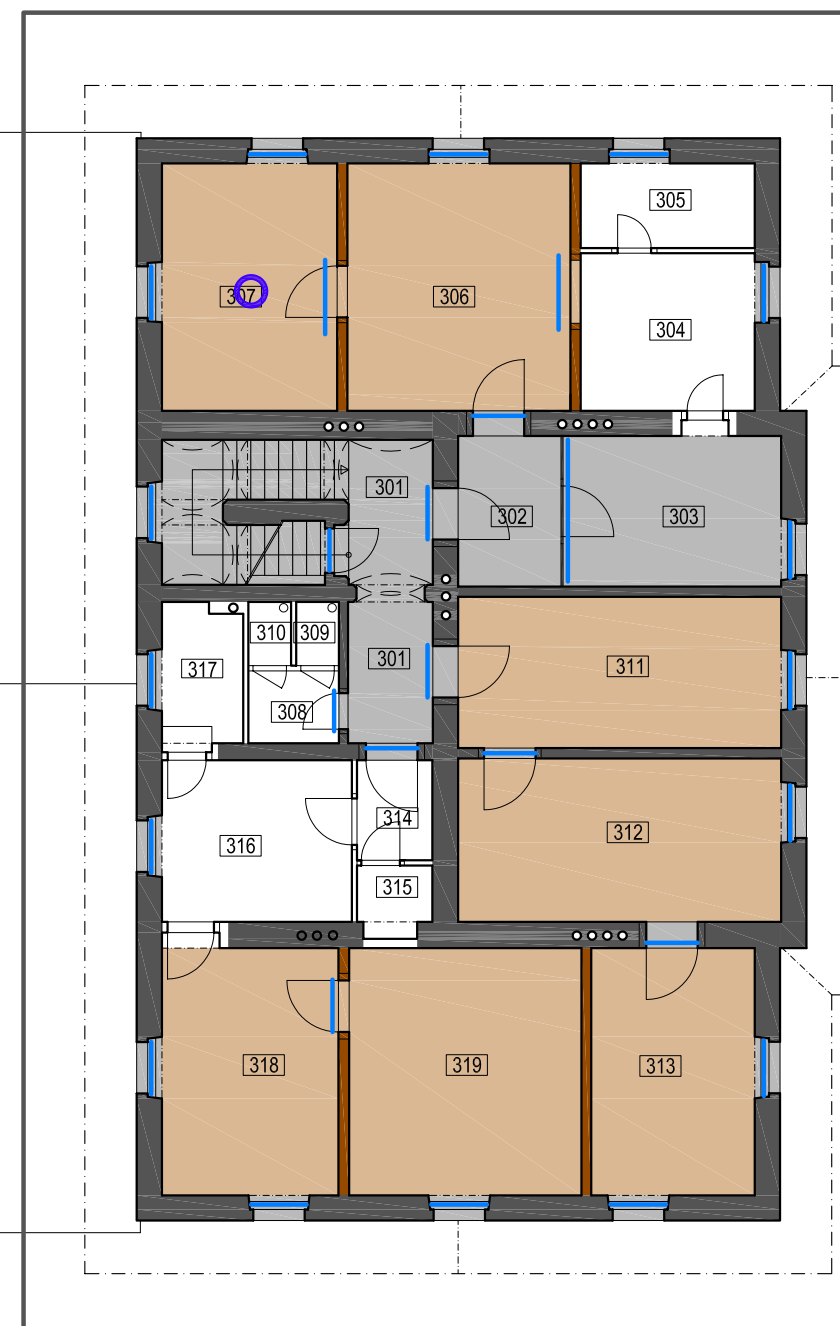
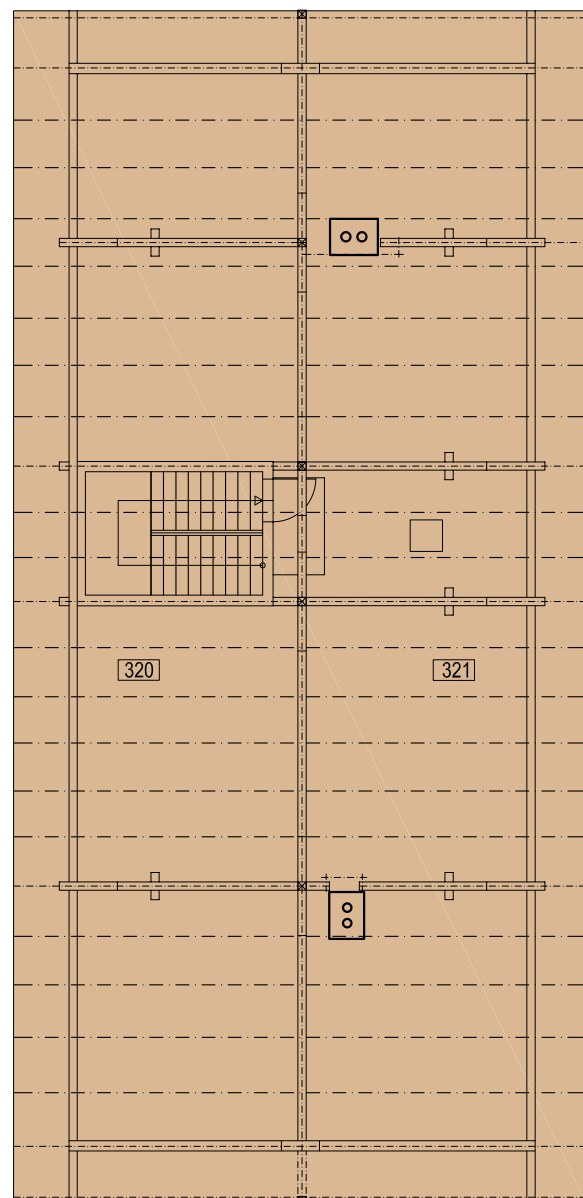


ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ</b>	<b>PŘÍZEMÍ</b>	<b>II.2.2.3.3</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3

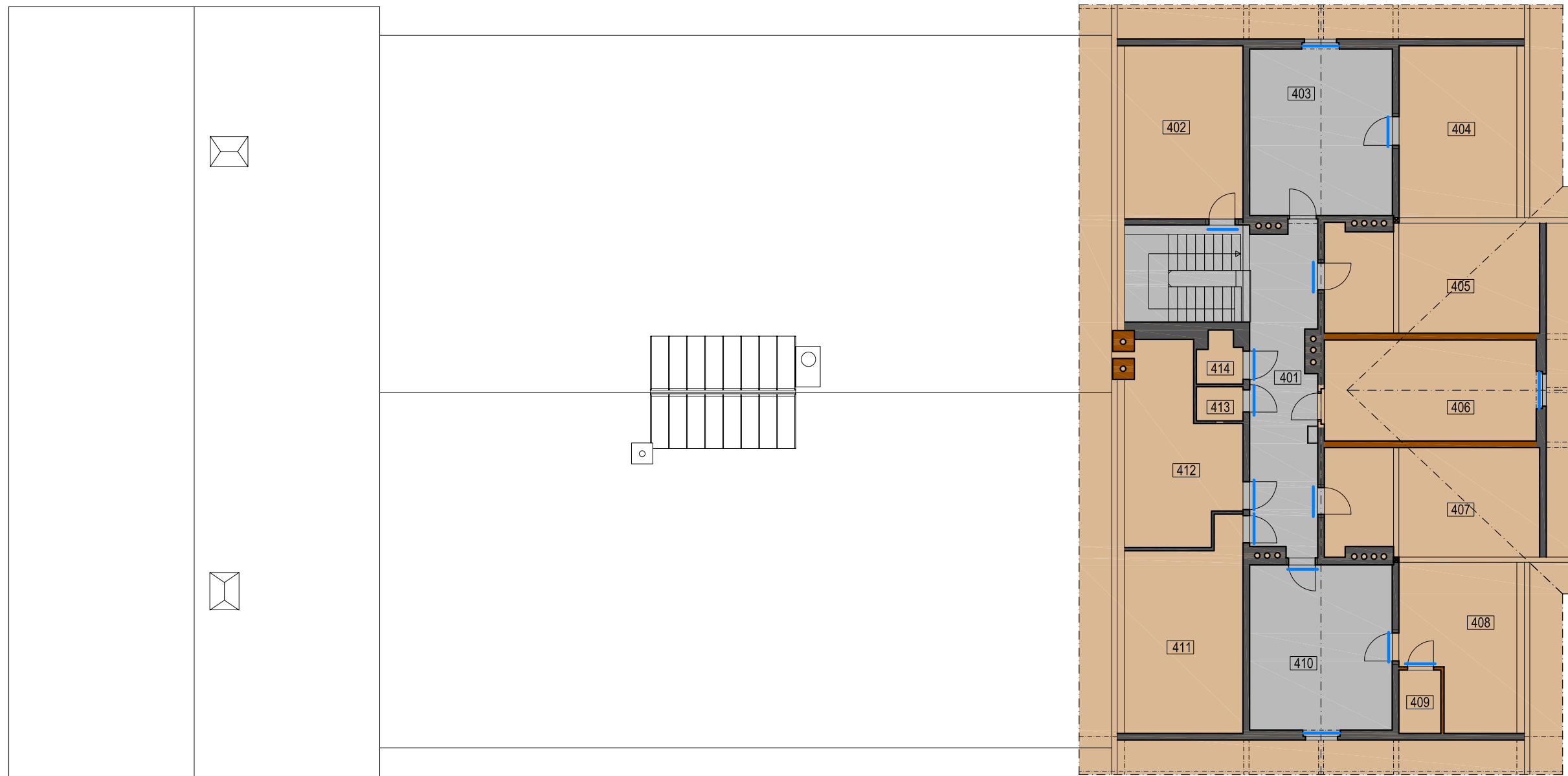


ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ</b>	<b>I. PATRO</b>	<b>II.2.2.3.4</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3

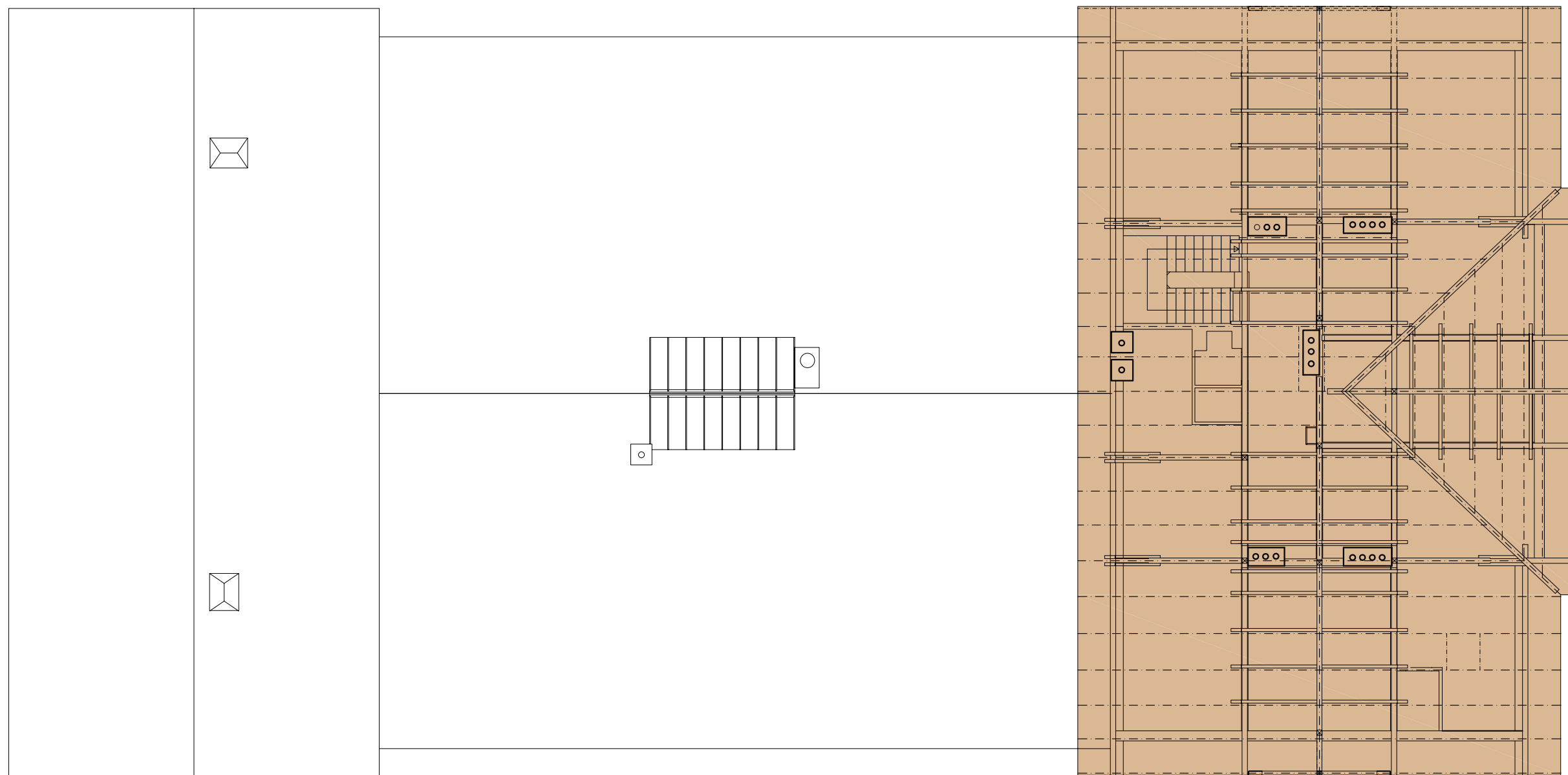




ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ</b>	<b>II. PATRO</b>	<b>II.2.2.3.5</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ</b>	<b>PODKROVÍ</b>	<b>II.2.2.3.6</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ</b>	<b>STŘECHY</b>	<b>II.2.2.3.7</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3

# LEGENDA K PAMÁTKOVÉMU HODNOCENÍ OBJEKTU

Konstrukce a prostory tvořící památkovou podstatu objektu



Konstrukce a prostory památkově hodnotné



Konstrukce a prostory neutrální



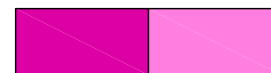
Konstrukce a prostory částečně rušivé



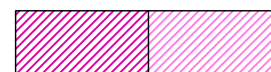
Konstrukce a prostory zásadně rušivé



Konstrukce a prostory navržené k obnově



Konstrukce a prostory, u kterých je možno připustit obnovu



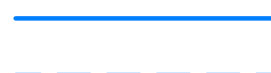
Hodnotná průčelí

- zachovaná  
- narušená



Hodnotné prvky (svislé konstrukce)

- zachované  
- narušené



Hodnotné prvky (stropy a klenby)

- zachované  
- narušené

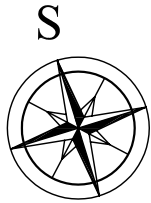
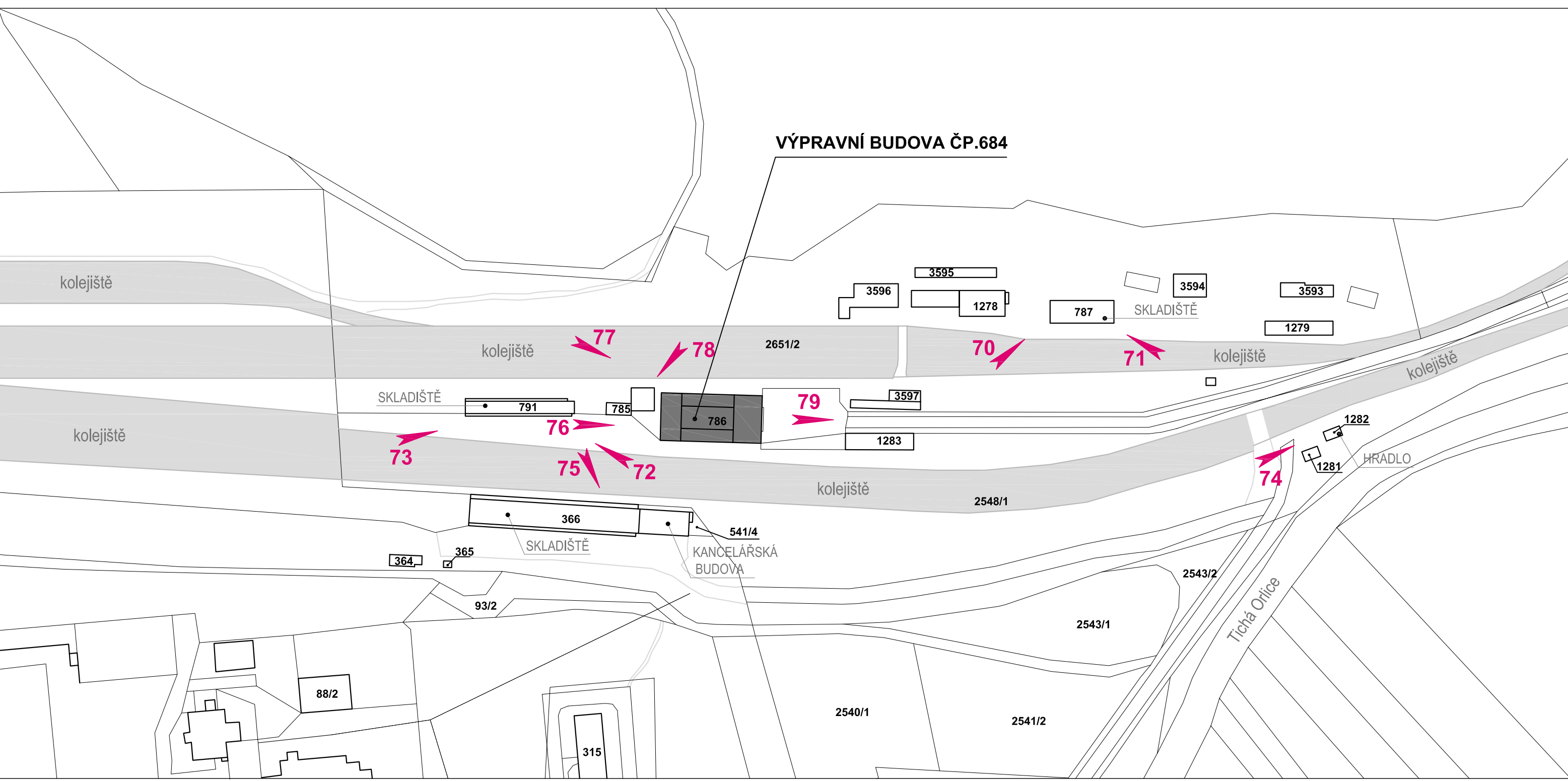


Hodnotné podlahy

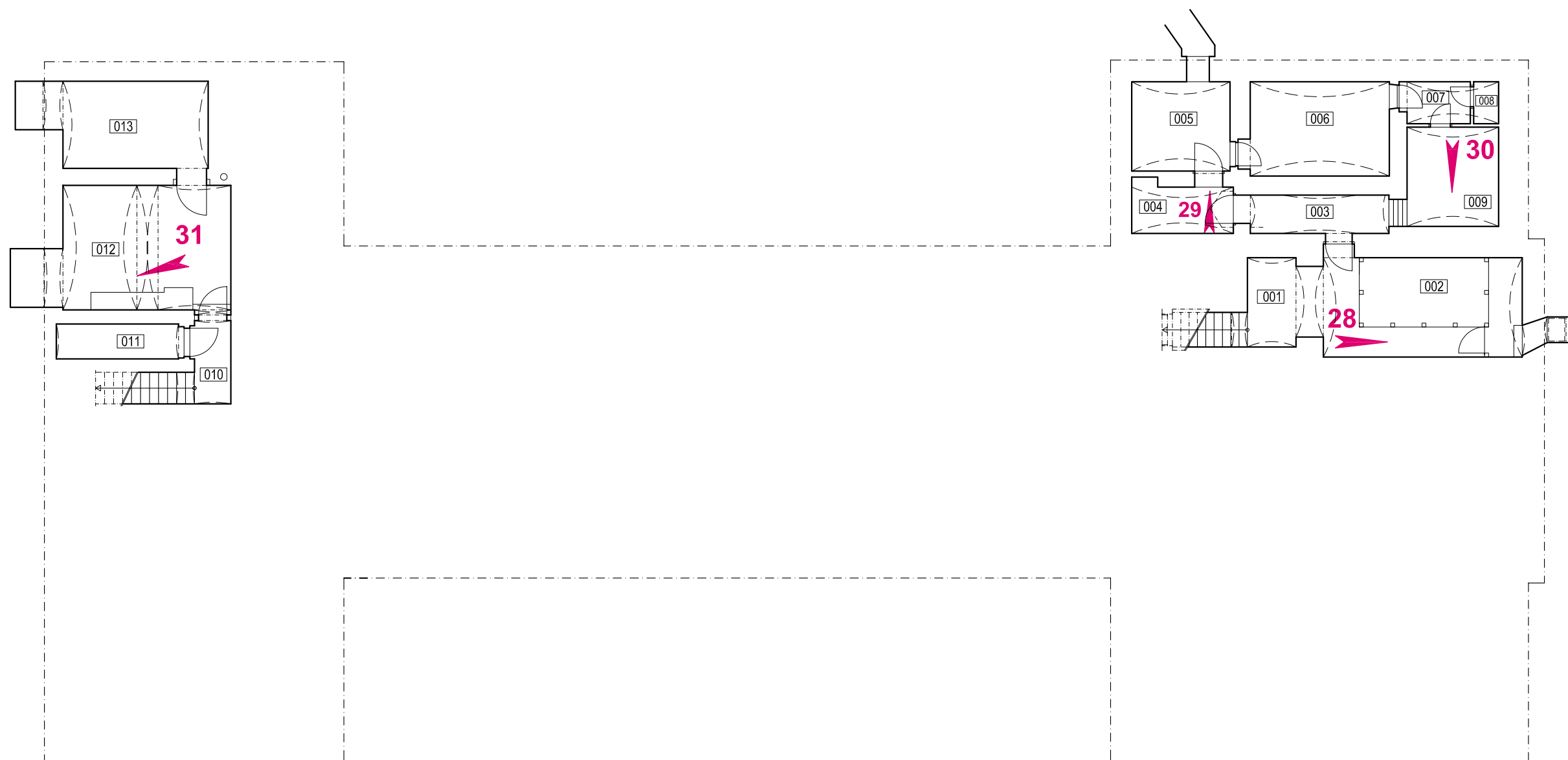
- zachované  
- narušené



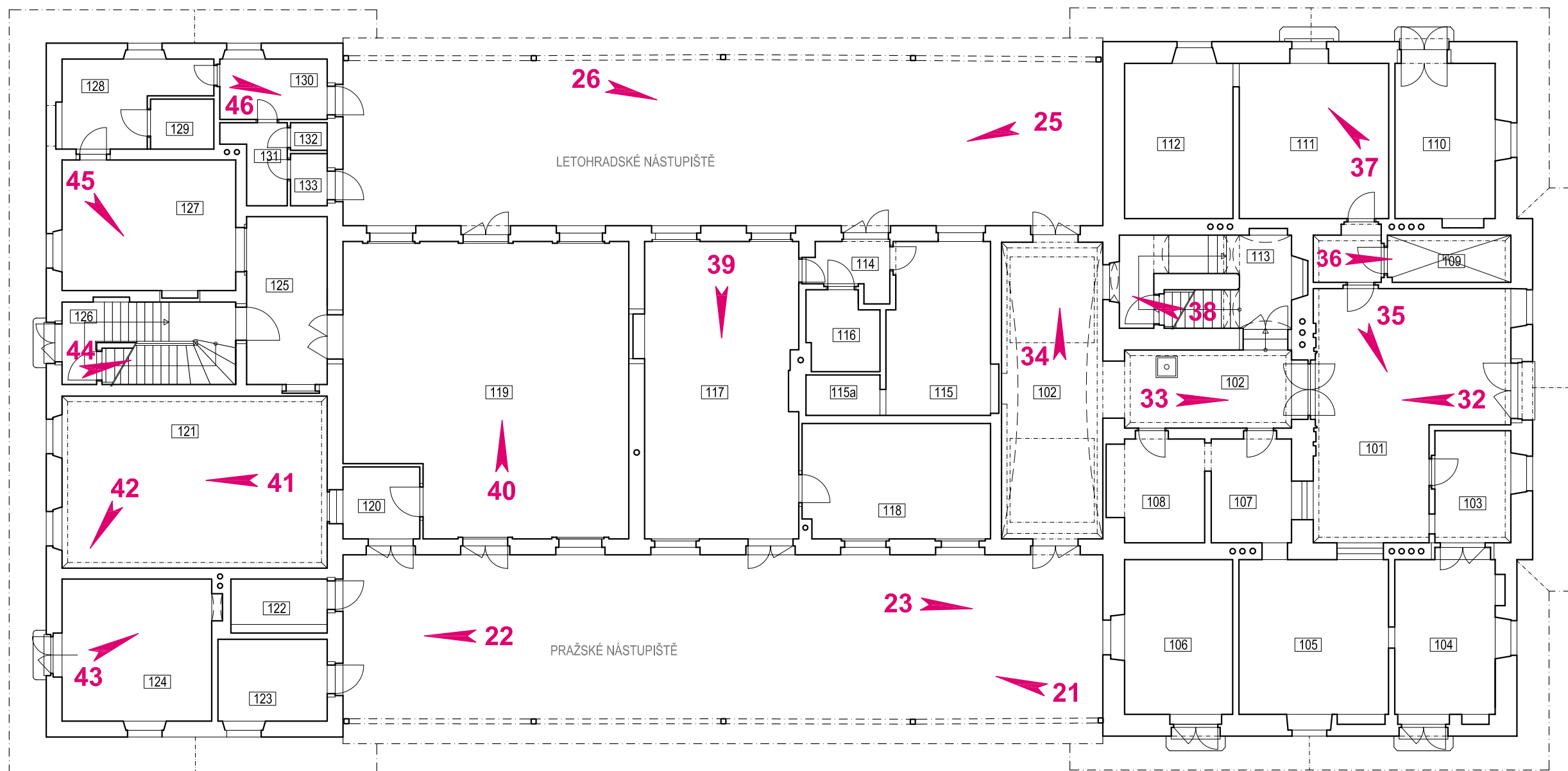
VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>SITUOVÁNÍ SNÍMKŮ</b>		<b>SITUACE</b>
<b>II.2.2.4.1</b>		
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:1750 A3



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>SITUOVÁNÍ SNÍMKŮ</b>	<b>SKLEPY</b>	<b>II.2.2.4.2</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011 NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK		M 1:150 A3



18

1  
13  
16

15

20

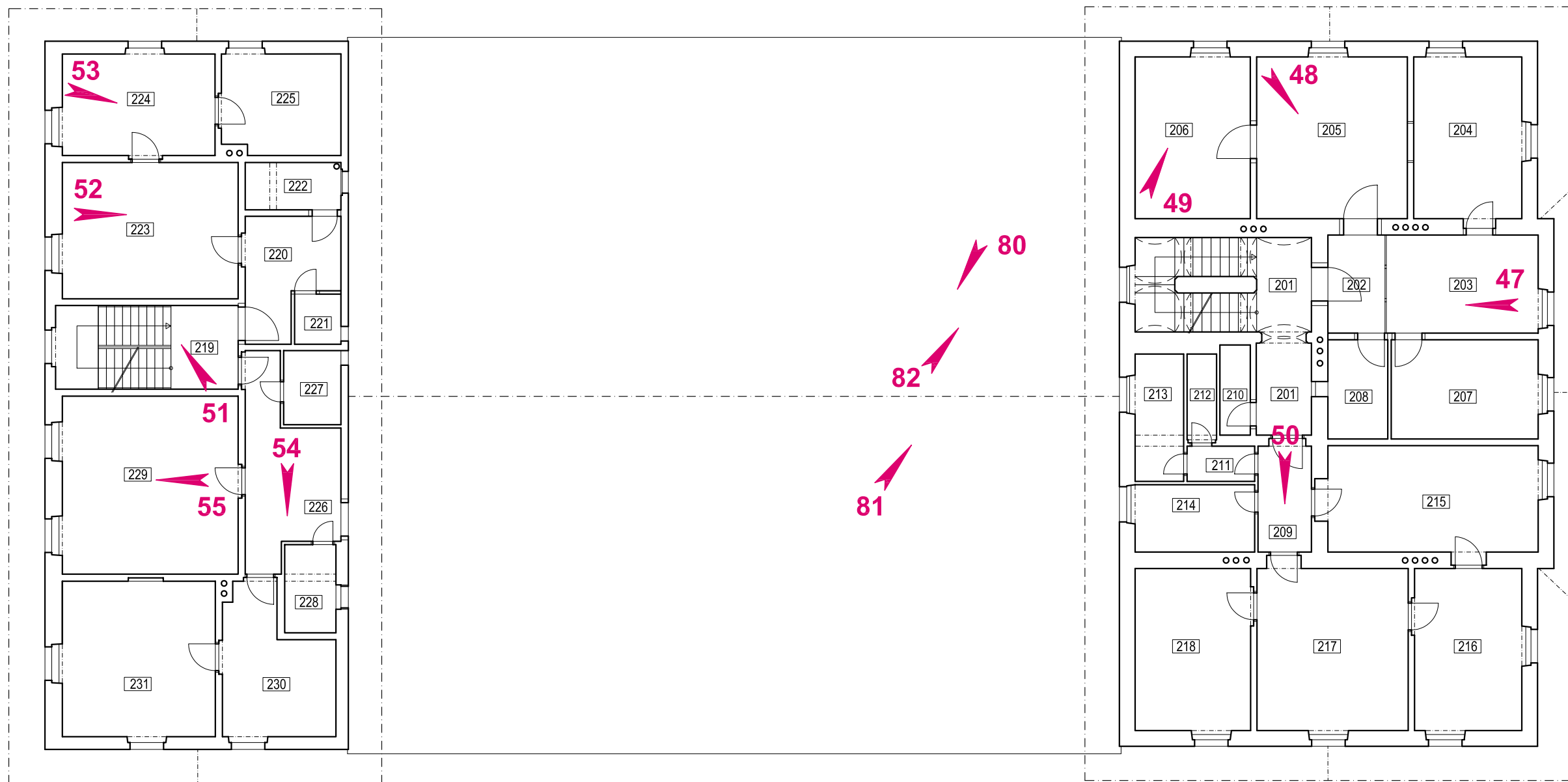
9

7

4

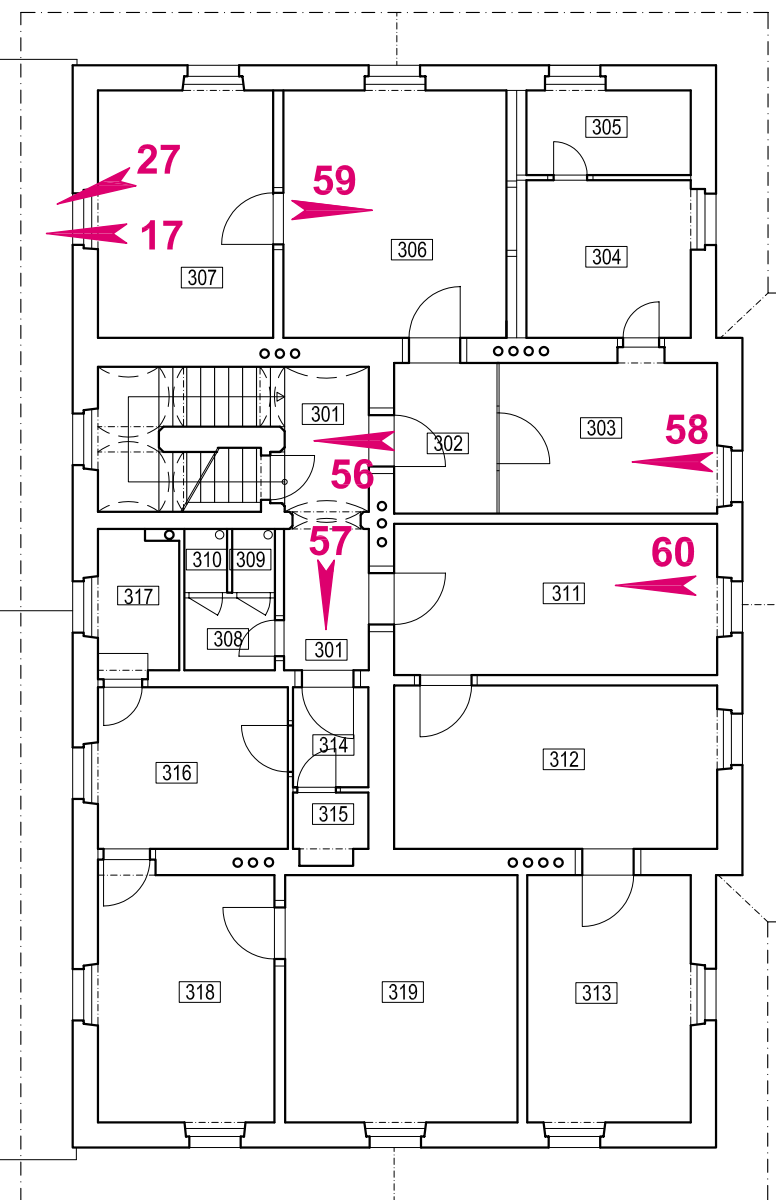
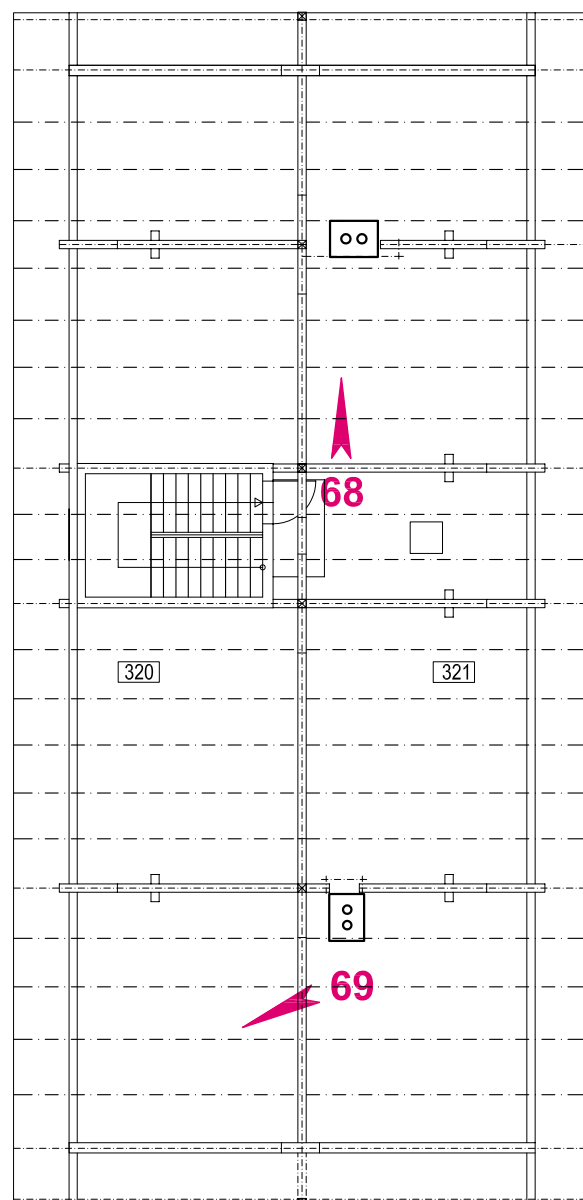


ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>SITUOVÁNÍ SNÍMKŮ</b>		<b>PŘÍZEMÍ</b>
		<b>II.2.2.4.3</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3

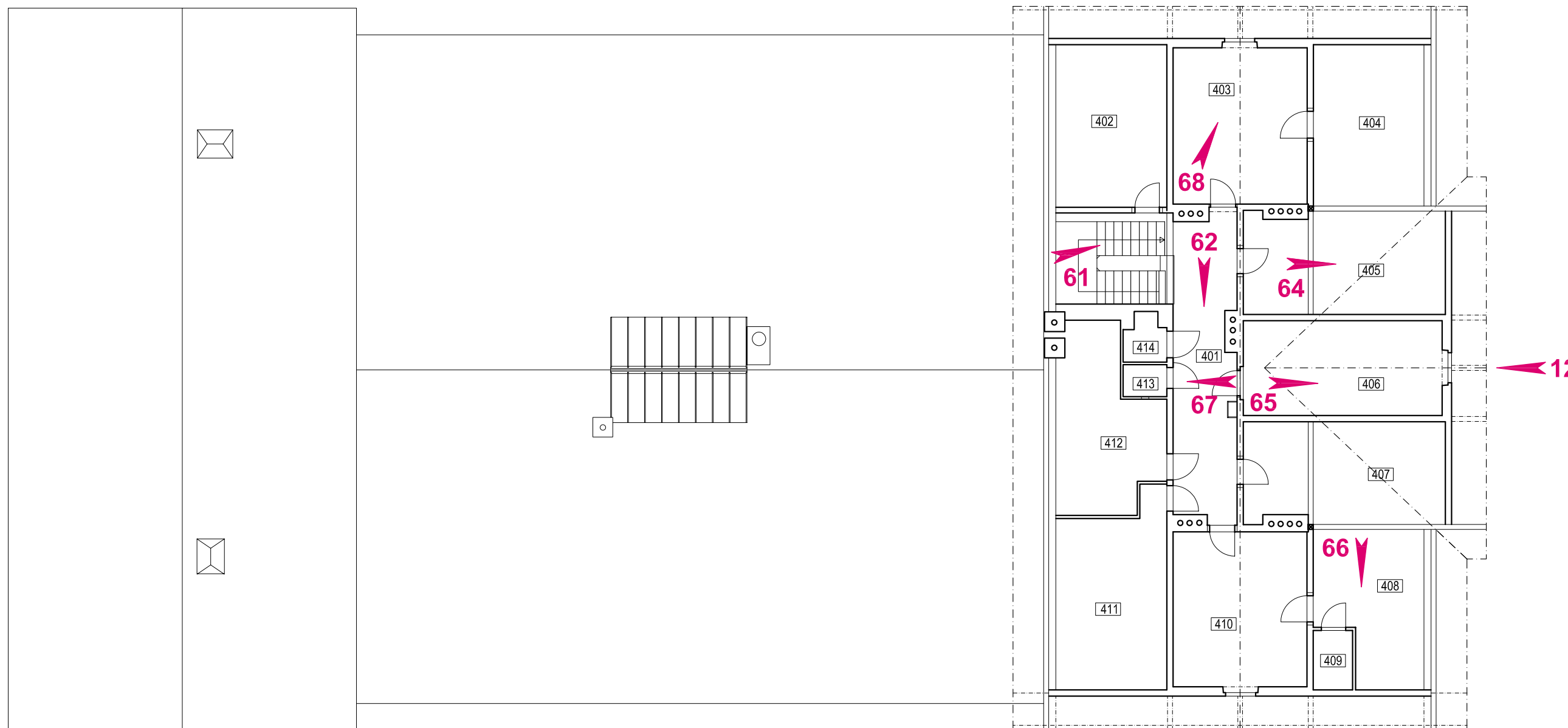


ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>SITUOVÁNÍ SNÍMKŮ</b>		<b>I. PATRO</b>
		<b>II.2.2.4.4</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3





ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>SITUOVÁNÍ SNÍMKŮ</b>	<b>II. PATRO</b>	<b>II.2.2.4.5</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3



ŽELEZNIČNÍ STANICE ÚSTÍ N. ORLICÍ - VÝPRAVNÍ BUDOVA ČP.684		REJSTR. Č. ÚSKP 104023
<b>SITUOVÁNÍ SNÍMKŮ</b>	<b>PODKROVÍ</b>	<b>II.2.2.4.6</b>
STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM 2011	NPÚ-ÚP, PRAHA 1, VALDŠTEJNSKÉ NÁM. 3, ODD. SHP, VED. ING. MGR. J. BERÁNEK	M 1:150 A3

# SEZNAM PLÁNŮ GRAFICKÉHO VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

## 1. Stávající stav

- II.2.2.1.1 – Stávající stav, situace (A3 měřítko 1: 1750)
- II.2.2.1.2 – Stávající stav, sklepy (A3 měřítko 1: 150)
- II.2.2.1.3 – Stávající stav, přízemí (A3 měřítko 1: 150)
- II.2.2.1.4 – Stávající stav, I.patro (A3 měřítko 1: 150)
- II.2.2.1.5 – Stávající stav, II.patro (A3 měřítko 1: 150)
- II.2.2.1.6 – Stávající stav, podkroví (A3 měřítko 1: 150)
- II.2.2.1.7 – Stávající stav, střechy (A3 měřítko 1: 150)

## 2. Stavební vývoj

- II.2.2.2.1 – Stavební vývoj, situace (A3 měřítko 1:1750)
- II.2.2.2.2 – Stavební vývoj, sklepy (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.2.3 – Stavební vývoj, přízemí (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.2.4 – Stavební vývoj, I.patro (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.2.5 – Stavební vývoj, II.patro (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.2.6 – Stavební vývoj, podkroví (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.2.7 – Stavební vývoj, střechy (A3 měřítko 1:150)

## 3. Památkové hodnocení

- II.2.2.3.1 – Památkové hodnocení, situace (A3 měřítko 1:1750)
- II.2.2.3.2 – Památkové hodnocení, sklepy (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.3.3 – Památkové hodnocení, přízemí (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.3.4 – Památkové hodnocení, I.patro (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.3.5 – Památkové hodnocení, II.patro (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.3.6 – Památkové hodnocení, podkroví (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.3.7 – Památkové hodnocení, střechy (A3 měřítko 1:150)

Legenda k památkovému hodnocení

## 4. Situování snímků

- II.2.2.4.1 – Situování snímků, situace (A3 měřítko 1:1750)
- II.2.2.4.2 – Situování snímků, sklepy (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.4.3 – Situování snímků, přízemí (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.4.4 – Situování snímků, I.patro (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.4.5 – Situování snímků, II.patro (A3 měřítko 1:150)
- II.2.2.4.6 – Situování snímků, podkroví (A3 měřítko 1:150)