

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
FILOZOFICKÁ FAKULTA
KATEDRA DĚJIN UMĚNÍ

**NÁDRAŽNÍ BUDOVY NA TRASE STARÉ
MĚSTO U UHERSKÉHO HRADIŠTĚ –
LUHAČOVICE**

bakalářská diplomová práce

TEREZA RICHTEROVÁ

Vedoucí práce: prof. PhDr. Rostislav Švácha, CSc.

Olomouc 2019

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci vypracovala samostatně za použití citovaných pramenů a literatury.

V Olomouci dne 17. 6. 2019

.....
Tereza Richterová

Tato bakalářská diplomová práce na téma „*Nádražní budovy na trase Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice*“ obsahuje 108 331 znaků včetně mezer.

Ráda bych poděkovala vedoucímu své bakalářské práce, Rostislavu Šváchovi, za jeho všestrannou ochotu, odborné vedení práce, trpělivost a cenné rady. Velké díky patří také Mojžíru Krejčíříkovi, bez něhož by byla problematika nádražních budov dodnes neobjasněna. Za poskytnutí informací děkuji zaměstnancům Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, zvláště pak Věře Bébarové. Za vstřícnou spolupráci děkuji Slováckému muzeu v Uherském Hradišti, Martině Trousilové z muzea J. A. Komenského v Uherském Brodě a Aleně Borovcové. V neposlední řadě patří velký dík mé rodině a přátelům za jejich trpělivost a bezmeznou podporu.

Děkuji.

OBSAH

ÚVOD DO PROBLEMATIKY ŽELEZNICE A NÁDRAŽNÍCH OBJEKTŮ	- 9 -
1 STAV BĀDÁNÍ.....	- 10 -
2 BUDOVY PRO ŽELEZNICI Z TYPOLOGICKÉHO, STYLOVÉHO A PROVOZNÍHO HLEDISKA	- 13 -
3 DĚJINY MÍSTNÍCH DRAH A ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ NA VYBRANÉM ÚSEKU STARÉ MĚSTO – LUHAČOVICE	- 19 -
3.1 Místní dráhy	- 19 -
3.2 Dějiny trati Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice	- 19 -
4 TYPOLOGIE NÁDRAŽNÍCH BUDOV NA SLEDOVANÉ TRATI.....	- 23 -
4.1 Staré Město u Uherského Hradiště.....	- 24 -
4.2 Uherské Hradiště	- 26 -
4.3 Kunovice.....	- 31 -
4.4 Vésky.....	- 33 -
4.5 Popovice u Uherského Hradiště	- 34 -
4.6 Hradčovice	- 36 -
4.7 Havřice	- 37 -
4.8 Uherský Brod.....	- 39 -
4.9 Újezdec u Luhačovic.....	- 42 -
4.10 Biskupice u Luhačovic	- 44 -
4.11 Polichno	- 44 -
4.12 Luhačovice	- 45 -
5 VÝZNAM ŽELEZNICE PRO URBANISMUS PŘÍLEHLÝCH OBCÍ.....	- 47 -
5.1 Železniční trať a její význam	- 47 -
5.2 Fenomén nádražní ulice a její typické vybavení	- 50 -
ZÁVĚR.....	- 54 -
SUMMARY	- 56 -

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	- 56 -
SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY.....	- 57 -
Archivní prameny.....	- 57 -
Literatura.....	- 58 -
Internetové zdroje.....	- 61 -
SEZNAM OBRAZOVÉ PŘÍLOHY.....	- 62 -
Obrazová příloha.....	- 71 -

ÚVOD DO PROBLEMATIKY ŽELEZNICE A NÁDRAŽNÍCH OBJEKTŮ

Železnice změnila svět. Od dvacátých let 19. století se začala železniční síť poprvé rozvíjet v Anglii nejprve jako koněspřežná dráha. Železnice se stala symbolem průmyslové revoluce a počátku nového věku, rozvoje těžkého průmyslu, strojů a zásobování po dráze. Účel železnic byl původně spatřován zejména v přepravě zboží, v menší míře v přepravě osob. První parostrojní železnici na našem území se stala Severní dráha císaře Ferdinanda, jenž spojovala ostravsko-karvinskou oblast s hlavním městem rakouského císařství. Hlavním záměrem k vybudování dráhy se stala doprava uhlí a železné rudy, což navrhnul František X. Riepl již v roce 1829.¹ Nákladní doprava poskytovala hlavní zdroj příjmu, na dopravu osobní, v té době ne zcela vyvinutou, bylo nahlíženo jako na podřadnou složku dopravy. S nárůstem výhod pozemní dopravní sítě vzrůstal i zájem o osobní přepravu, která se v následujících letech stala luxusním prvkem železnice. Za tímto účelem se začaly stavět první výpravní budovy určené veřejnosti. Vznikl nový druh architektury, který byl nucen se neustále vyvíjet v rámci zkvalitňování dopravy a vzrůstajících potřeb cestujících, ale i traťových zaměstnanců.

Provoz na železnici byl podmíněn pokrokem technických i hospodářských podmínek státu v rámci probíhající proměny pozemních staveb na nádraží. Později přineslo zejména zrychlení a zjednodušování správy jednotný typ výpravních budov, ve kterých se proměňovaly všechny předešlé zkušenosti, zásady a styly architektury.

Jen obtížně lze hledat předobrazy železničních objektů, což také platí pro ostatní stavby, které vznikaly v průmyslové době, například obchodní domy, výstavištní haly, skladiště, vodojemy, průmyslové objekty, haly, kasárny apod. Na čistě účelných stavbách byly vynechány ozdobné prvky, nebo se vyskytovaly jen v omezené míře. Právě změna ve stylových hodnotách architektury posunula nádražní stavitelství do popředí nových stavebních dějin.

Práce si klade za cíl osvětlit problematiku vybraných stanic a určit jednotlivé typy výpravních budov na trase Staré Město – Luhačovice se záměrem analyzovat a porovnat objekty, které byly novými výpravkami nahrazeny. Hlavním záměrem je tedy přiblížit tento typ průmyslových staveb a poukázat na výjimečnost architektury, třebaže nevykazuje z dnešního pohledu patřičný umělecký ráz.

¹ Alena Borovcová, *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*, Ostrava 2016, s. 9.

1 STAV BĀDÁNĪ

Mnoho autorů se již železničním provozem a dráhou zabývalo v nesčetném množství publikací a článků. Zájem o architekturu samotných výpravních budov v našich zemích se však zvyšuje až od počátku nového tisíciletí.

Historii evropských železnic přehledně sepsal Miloslav Štěpán (1958). Autor zmapoval vývoj drah na českém území v letech 1824-1948.² O něco zajímavější je publikace od Stanislava Antonického (1977), který se zabývá geografickými podmínkami jednotlivých evropských zemí s informacemi o vývoji jejich železniční dopravy, hospodářském významu a frekvenci železniční sítě.³ Podobného ražení jsou publikace zahraničních autorů z let osmdesátých, kteří mapují vývoj architektury a přehled kultury dopravy ve státech dnešní střední Evropy – v Německu,⁴ Rakousku,⁵ a Maďarsku.⁶ Stejným způsobem postupuje v devadesátých letech i Steven Parissien, který se však věnuje světovým železnicím a popisuje jejich dějiny a architekturu.⁷

V první polovině 20. století vycházela i řada periodik zabývajících se dráhou a technickými novinkami ze světa železnic. Stať Karla Špačka v *Technickém obzoru* pojednává o kritikách provozu drah místních v oblasti táborsko-bechyňské tratě: „Na provoz lokálek je mnoho stesků: jezdí se pomalu a zřídka, posunování ve stanicích je nepříjemno, zastávky jsou dlouhé, dovozní veliké atp.“⁸ Autor ale vysvětluje, že jde o lokálky, nikoli o hlavní tratě světového významu. A že kritika vzniká zejména u osob, které jsou zvyklé jezdit po hlavních tratích a musí občas využít i drah místních. Ostatní ale oceňují význam lokálek a se strachem vzpomínají na doby, kdy se dostali z místa na místo jen s obtížemi. *Technický obzor* vycházel již od roku 1893 v českém jazyce v paralele se starším periodikem *Technische Blätter*.⁹

² Miloslav Štěpán, *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*, Praha 1958.

³ Stanislav Antonický, *Evropské železnice*, Praha 1977.

⁴ Ulrich Krings, *Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus*, München 1985.

⁵ Mihály Kubinszky, *Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte*, Wien 1986.

⁶ Mihály Kubinszky, *Alte Bahnhöfe in Ungarn*, Corvina 1985.

⁷ Steven Parissien, *Bahnhöfe der Welt. Eine Architektur – und Kulturgeschichte*, Knesbeck 1997.

⁸ Karel Špaček, Rozvoj českých železnic místních, zemí podporovaných, *Technický obzor* XVI, 1908, č. 18, s. 127.

⁹ *Technische Blätter. Vierteljahrschrift des Deutschen Polytechnischen Vereins in Böhmen*, Prag 1893-1913.

Z velkého počtu železničních periodik je nutno zmínit alespoň časopisy *Železniční revue*¹⁰ a *Železničář*,¹¹ pojednávající o technických a architektonických novinkách ze světa železnic. K relevantnějšímu průzkumu vývoje průmyslové architektury se bezprostředně váže seznámení s dobovými periodiky věnujícími se architektuře, a sice *Architektonickým obzorem* či časopisem *Architekt SIA*, v němž lze nalézt hned několik článků, zabývajících se pozemními stavbami v areálu nádraží, ale i podílem architekta na úkolech železničního plánování.

Kateřina Bečková, předsedkyně Klubu Za starou Prahu, se zabývá ve své publikační činnosti stavebními proměnami Prahy v devatenáctém a dvacátém století, a to i v souvislosti s tématem nádraží a železničních tratí.¹² Pavel Schreier ve svých publikacích vypráví o zrodu a proměnách železniční dopravy poetičtěji a seznamuje čtenáře o osobnostech, které významně zasáhly do rozvoje tohoto fenoménu.¹³

Výpravní budovy a jejich umělecký význam je ve 20. století řešen s určitou korektností a vždy jen okrajově. Veškeré informace, pokud jsou dochovány, lze najít v technických zprávách jednotlivých stanic, popisech projektů a v samotných dobových návrzích, které se nacházejí v archivu Správy železniční dopravní cesty.¹⁴

Přehlednou publikací, zabývajících se typy staveb převážně z devatenáctého století od monumentálnějších po nejmenší, které měly rozhodující vliv na rozvoj moderní architektury, je kniha od historika umění Nikolause Pevsnera.¹⁵

Významnou osobností železniční problematiky se stal architekt Josef Danda, jenž se věnoval vedle své architektonické práce i publikační činnosti. Přispíval do výše zmíněných architektonických periodik a také vydal svou vlastní publikaci¹⁶ zabývajících se vývojem výpravních budov od koněspřežné dráhy po rok 1985. Následně je srovnává s přelomovými stavbami velkých evropských měst.

¹⁰ *Železniční revue*, vycházející v Praze mezi léty 1919-1942.

¹¹ *Železničář*, vycházející v Praze v letech 1952-1990.

¹² Kateřina Bečková, *Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*, I-IV. díl, Praha 2009.

¹³ Pavel Schreier, *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*, Praha 2009.

¹⁴ Veškeré použité materiály jsou uloženy v archivu Správy železniční dopravní cesty v Olomouci (neseřazeno).

¹⁵ Nikolaus Pevsner, *A History of Building Types*, London 1976.

¹⁶ Josef Danda, *Naše železniční nádraží*, Praha 1988.

V novém tisíciletí zažívá literatura tzv. boom v zájmu o výpravní budovy. Vzniká několik publikací pojednávajících o kulturně-historickém vývoji nádražních budov na našem území. Za specialistu na tuto problematiku lze s jistotou označit Mojmíra Krejčířika, železničního historika, který publikuje od roku 2003 sérii knih *Česká nádraží*.¹⁷ Autor jednotlivě mapuje železniční dráhy a jejich přidružené tratě a popisuje vznik a přestavby výpravních stanic.

Je nutno zmínit také památkářku Alenu Borovcovou, která se rovněž zabývá výpravami ležícími na bývalé Severní dráze císaře Ferdinanda. Osvětluje historii této trati a věnuje se problematice uspořádání výpravních stanic a jejich typologii. Nezapomíná ani na další objekty, které jsou důležitou součástí celého areálu nádraží.¹⁸

¹⁷ Mojmír Krejčířik, *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj*, I-IV. díl, Litoměřice 2003-2015.

¹⁸ Viz Borovcová (pozn. 1).

2 BUDOVY PRO ŽELEZNICI Z TYPOLOGICKÉHO, STYLOVÉHO A PROVOZNÍHO HLEDISKA

Nejprve je nutno osvětlit problematiku pojmenování nových typů objektů a nádraží obecně. Z hlediska dispozičního se používal výraz *posthof* pro uspořádání preindustriálního cestovního provozu koňskými povozy. Později se vyvinulo slovo *bahnhof*, které lze podle Krejčířka přeložit i jako *náměstí na dráze*.¹⁹ Vedle *nádraží* se používaly i výrazy *stanice*, *zastávka* či *cílová stanice*. Tyto termíny se brzy užívaly ve všech evropských jazycích.

V souvislosti s přesným označením budovy, ve které se nachází správa a služby pro provoz železnice, se pojem pro tyto objekty hledal obtížněji. Nejužívanější termíny se uplatnily ve výrazech jako například *výpravní budova*, *výpravna*, *příjmací stanice* či *příjezdová/odjezdová budova*. Nesprávné označení *nádražní budova* se pro výpravnu užívá často, i když lze v tomto pojmenování hledat rozdíly. Nádražní budovou je myšleno obecné pojmenování různých objektů nacházejících se v areálu nádraží. Může jít o zastávky s jednoduchým zázemím pro cestující, další budovy nezbytné pro provoz nádraží, nebo také o dopravní bez osobního provozu (nákladová, odstavná či seřadovací nádraží²⁰). Oproti tomu termín *výpravní budova*, který se zavedl do odborného názvosloví Zemským výborem království Českého koncem devadesátých let 19. století a nahradil tak termíny z němčiny, vystihl podstatu výpravny jakožto poskytovatele přepravních služeb, dopravního řízení a sociálního zázemí železničních zaměstnanců.²¹

Budovy a peróny se dělily do různých kategorií podle typových odlišností celého objektu. Podle půdorysů se rozlišovaly na *hlavové stanice*, kdy byl příjezd i odjezd vlaků možný jen ze stejného směru; vlaky odtud odjížděly pouze do stejného směru, ze kterého přijely. *Průjezdné stanice* umožňovaly příjezd i odjezd vlaků z obou směrů; vlaky odtud odjížděly i přijížděly obousměrně. *Ostrovní a sdružené stanice* byly kombinací hlavové a průjezdné stanice, vyskytující se nejčastěji v křížení traťových sítí a umístované mezi oboustranně ležící koleje.²²

První provozní budovy na vyvíjející se kolejové trati sestávaly z jednoduché, někdy i dřevěné konstrukce či měly podobu strážního domku s dalšími důležitými

¹⁹ Mojmir Krejčířik, *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj*, I. díl, Litoměřice 2009, s. 6-7.

²⁰ Antonín Bláha, *Průvodce po železnici*, Praha 1977, s. 274.

²¹ Viz Krejčířik (pozn. 19), s. 6.

²² Viz Krings (pozn. 4), s. 15-16.

prostory pro obsluhu tratě (například sklady, hostince se stájemi, dílny, hospodářské a obytné budovy).²³ První koněspřežná dráha na českém území byla trasa vedoucí z Českých Budějovic do Lince (1827-1836), které dominoval od poloviny třicátých let empírový styl.²⁴ Následující léta (1838-1851) již probíhal plnohodnotný rozvoj výpravních budov, na jejichž stavbu byly použity anglické vzory. Za tímto účelem podnikali architekti studijní cesty do Anglie a dalších zemí.²⁵ Přestože stavby v klasicistním stylu jen kvetly, dnes se lze jen stěží s těmito příklady setkat. Hlavní prvek budov sestával z rozdělení prostoru na část veřejnou pro cestující a část provozní přístupnou jen zaměstnancům železnice. Po vstupu do veřejné části budovy byl cestující směřován k pokladnám a k odbavení zavazadel v přízemí, odkud dále pokračoval do čekárny podle zakoupené vozové třídy – I., II. či III. V čekárně následně předložil jízdenku ke kontrole a po příjezdu vlaku mohl po výzvě železniční obsluhy opustit prostor směrem k nástupišti. Cestující, který přijel do stanice, odevzdal jízdenku a odešel k východu okolo budovy, později průchodem v prodlouženém přístřešku nástupiště.²⁶

Rozdíl velikostí stanic, například mezi místní zastávkou a hlavním nádražím, vykazoval přesně stanovené parametry funkčnosti. Hlavní a důležitá nádraží sloužila především k reprezentaci města, naopak menší zastávky a stanice vybudovaly železniční společnosti účelně. U tratí s nízkou četností provozu se kvůli hospodárnosti a nízké potřebě nestavěly komplikované objekty. U větších zařízení se mezi výpravní budovou a první kolejí vytvořilo zastřešení ve formě verandy z dřevěné konstrukce. Mnohokrát sloužila tato část nástupiště jako restaurace. Klád se důraz na striktní oddělení vchodu do budovy a východu z nástupiště a nádraží.

Styl klasicismu a empíru formoval vzhled budov až do poloviny padesátých let 19. století. Stavby podle svého dispozičního uspořádání představovaly vždy podélný půdorys s valbovou střechou. Hlavní prvky, tvořící jednotnou strukturu

²³ Inspirací pro organizaci dopravy se stal provoz pošty v rámci vzdálenosti stanic. Dřívější úsek, který musel být absolvován pro doručení poštovních zásilek, měl vzdálenost patnáct kilometrů. Konešpřežná dráha zvládala vzdálenost i dvacet kilometrů mezi poštovními úřady. Nastupující parostrojní dráha dokázala překonat i třiceti kilometrovou trasu mezi stanicemi. Zastávky byly poté zasazeny do třiceti kilometrového úseku ve vzdálenosti sedmi kilometrů. Viz Alena Borovcová, *Kulturní dědictví severní dráhy císaře Ferdinanda*, Národní památkový ústav, Ostrava 2017, s. 23.

²⁴ Viz Krejčířík (pozn. 19), s. 15.

²⁵ Martin Jacura – Karel Hájek – Vojtěch Novotný, *Výpravní budovy a jejich uspořádání. Od konešpřežné dopravy až po současnost*, <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/vypravni-budovy-a-jejich-dispozicni-usporadani-i-od-konesprezne-drahy-po-soucasnost>, vyhledáno 20.4.2018.

²⁶ Viz Jacura – Hájek – Novotný (pozn. 25).

staveb, se vyznačovaly především symetrií, členěním hmot pomocí pilastrů a použitím rustiky či bosáže. Výraz budovám poskytovalo orámování oken šambránami s klenáky, frontony nebo nadokenními římsami. Inspirace přicházela zejména z klasické chrámové architektury, kterou převáděly dobové tendence do vznešené republikánské antiky, rozvíjející se od 18. století ve Francii.

Od čtyřicátých let 19. století nastupuje romantismus s prvky rané severoitalské gotiky, které se promítají do architektury budov a výrazně ovlivňují jejich vzhled. Fasádu člení lizény, jednoduchá a sdružená okna zdobí segmentové nebo sedlové nadokenní římsy. Atika nebo nápodoba gotického cimbuří je zdobena zubovými, stupňovými či obloučkovými vlysy. Místy se objevovalo i rezné zdivo kombinované se stupňovitými vlysy, kordovanými římsami z lomového kamene a ostěním oken z cihelného zdiva.²⁷

Druhá polovina 19. století do roku 1880 se vyznačuje výstavbou uhelných drah zejména soukromými společnostmi. Drážních podniků bylo tehdy několik a podle toho se měnil i vzhled jednotlivých stanic. Každá společnost disponovala částečně odlišnými návrhy. Od šedesátých let 19. století začaly vznikat typové plány, tj. normované typové objekty v kombinaci s dalšími požadavky, které měla výpravna splňovat. Tyto projekty poprvé použila Rakouská společnost státních drah podle francouzských vzorů.²⁸

I přes svou typizaci si ale každá stavba udržuje specifický ráz, který je odrazem myšlenek architekta, nebo jej modifikovalo vnitřní uspořádání objektu. Velikost stanice, nároky na provoz a prestiž daného místa stanovily použití konkrétního typového plánu. Určité odlišnosti byly vítány, protože zlepšovaly orientaci cestujících při příjezdu do stanice. Snaha o nezaměnitelný typ, podle kterého bylo možné rozeznat stanici od dalších veřejných budov, zintenzivnila použití tradičních prvků, které architekti kombinovali s moderními složkami. Jak také píše historici Jacura, Hájek a Novotný: *„pomocí elementárních prvků architektonického tvarosloví (odstíny omítek, hrázděné zdivo, lizény, vlysy, římsy, pásová rustika soklové kvádrování a provedení štítů) [se] podařilo stavitelům výpravních budov v šedesátých a sedmdesátých letech 19. století vytvořit specifickou drážní architekturu.“*²⁹

²⁷ Viz Krejčířík (pozn. 19), s. 15.

²⁸ Viz Borovcová (pozn. 23), s. 50-55.

²⁹ Viz Jacura – Hájek – Novotný (pozn. 25).

Mezi léty 1880 až 1918 se započalo s výstavbou drah místních. Nádraží se dříve umísťovalo na periferii města či na místo dřívějších hradeb. Jeho postupná integrace a také stoupající význam výpravních budov vytvářely pomyslný vstup či bránu do města. V této době se uplatňovala především novorenesance v kombinaci s klasicistními, romantizujícími či eklektickými prvky na fasádě. Na počátku 20. století, kdy se rozvíjel secesní styl,³⁰ se rozšiřoval zájem o ornamentální prvky a dekorativismus. Drážní architektky ovlivnily na počátku 20. století secesní budovy stanic městské dráhy ve Vídni podle návrhů Otto Wagnera. V českých zemích inspirovaly motivy historizujících slohů s prvky secese velká nádraží v Brně, Plzni či Mariánských Lázních.³¹ Architektonickému ztvárnění vnějšku budovy se podřizovalo i vnitřní uspořádání prostor, často na úkor účelu. Stavby jsou rozpoznatelné především díky zvýraznění centrálního prostoru ve formě dominantního vestibulového traktu, který korespondoval s vedlejšími křídly, ukončenými vystupujícími rizality. Zaujetí stylem ale netrvalo dlouho a zakrátko se do popředí draly purizující styly první poloviny 20. století.

Typické uspořádání stanic malých měst či vesnic se skládá z čekárny, služební místnosti, kanceláří a v případě potřeb dalších prostor. Přízemí většinou sloužilo provozu a potřebám cestujících, naopak ve vyšších patrech se umístily bytové jednotky pro zaměstnance dráhy. Dispoziční uspořádání velkých výpravních budov se muselo podrobit zákonům vnitřního provozu a řazení prostoru bylo podřízeno cestujícím se zavazadlem.³² Hlavní změna proběhla v rozšíření čekacích prostor, které se začaly měnit podle obsazení čekáren, rozdělených podle tříd. Nejdříve se vytvořila větší chodba v částech mezi jednotlivými čekárnami, poté byla větší část těchto prostor zrušena a nahrazena prostorným vestibulem. Hlavní pozitivum hal spočívalo v přímé cestě od vchodu do budovy až k východu na nástupiště bez složitějších tras, jež musel cestující vykonat. Ze zrušených místností vznikaly další prostory s rozšířenou nabídkou služeb (například obchody, kadeřnictví, informace, směnárny), nechyběla ani nádražní restaurace, která se vyvíjela již od poloviny 19. století.

³⁰ Výpravní budova Hlavního nádraží v Praze postavená podle návrhu Josefa Fanty mezi léty 1901-1909; Speciální typ výpravní budovy podle projektu Franze Borowského (Spezialplan NO 2303) z prvního desetiletí 20. století (patrová budova se středním dvouosým rizalitem a takéž patrová budova s či bez přízemního křídla, např. stanice Huštěnovice). Viz Alena Borovcová (pozn. 23), s. 63-69.

³¹ Viz Krejčířík (pozn. 19), s. 17.

³² Josef Danda, Podíl architekta na úkolech železničního plánování, *Architekt SIA*, 1944, s.141.

Období první republiky se vyznačovalo rozšiřováním stálých výpravních stanic o přístavky nebo celé budovy. Probíhaly zde dva proudy architektonického pojetí stavby. Ve dvacátých letech se uplatňovala geometrická moderna s kubistickými reminiscencemi a s použitím lidových fasádních motivů. Většina objektů (zejména velké výpravní budovy) ale přísluší k novému pragmatickému funkcionalismu, s interiérem ve formě prostorného halového vestibulu dosahujícího mnohdy výšky dvou pater. Takovým příkladem je hlavní nádraží v Hradci Králové³³ či vůbec první funkcionalistická budova v Poděbradech.³⁴ Funkcionalismus, který razil myšlenku nadřazení funkce vůči formě, vyměnil dekorativní prvky za ostré úhly a přímé linie a kladl důraz na strukturu povrchů a využití moderních materiálů. Jednotnou úpravu fasád zajišťoval brizolit (také březolit), který zůstával v oblibě až do osmdesátých let 20. století. Tvrdost linií a pravých úhlů se snažili architekti zjemnit vsazením pilířů kruhového průřezu do stavby, zaoblením nároží či použitím kruhových oken, plastik a emblémů.³⁵

Otázku purizace výpravních budov lze zodpovědět konstatováním faktu, že bohatě zdobené objekty nezapadaly do dobového vkusu. Jejich technický stav již neodpovídal dobovým požadavkům a bylo nutno přikročit k opravám a modernizaci objektů. Ve výpravních budovách (malých měřítek) nebyla navíc spatřována žádná umělecká hodnota. O architektonickém pojetí výpraven uvažuje i Danda, který mluví o železnici jako o jednom z nositelů myšlenky prostorového plánování, což se týká nejen výpravní budovy, ale i celého areálu nádraží, trasy tratě, tunelů a mostů, které mají být upraveny jednotnou výtvarnou vůlí. Vzhled nádraží má vzdorovat nepříznivému prostředí kouře a prachu, a také má být schopné začlenit se do každého prostředí.³⁶

I po druhé světové válce přežíval funkcionalismus jako jeden z hlavních architektonických stylů. Odolával někdy i nástupu socialistického realismu. V šedesátých letech následují ozvuky tzv. bruselského stylu, v letech sedmdesátých a osmdesátých však nastává doba „prefabrikovaná“, kdy se na většinu staveb používá průmyslově zpracovaných konstrukcí. Architektonický účinek vytváří

³³ Výpravní budova v Hradci Králové byla postavena podle projektu Václava a Jana Reichlových z roku 1928-1929, slavnostně otevřena v roce 1935.

³⁴ Poděbradskou hlavní stanici navrhl architekt Vojtěch Krch v roce 1929.

³⁵ Viz Krejčířík (pozn. 19), s. 19.

³⁶ Viz Danda (pozn. 32), s. 144.

zejména souhra skleněných průčelí a železobetonových skeletů, mnohdy opláštěných uniformními závěsovými stěnami.

V proskleném vestibulu, který udává vzhled budovy, se nacházejí po okrajích veškeré služby výpravní budovy. Ve větších objektech se zachoval provoz klasické restaurace, mnoho takových podniků však tehdy zaniklo ve prospěch rychlého odbavení cestujících. Právě vlivem stále narůstajícího provozu, změn odbavování cestujících a zkvalitňování služeb se také častěji upravovalo dispoziční řešení pomocí dostaveb, nástaveb a rekonstrukcí. Po druhé světové válce již tyto změny nerespektovaly původní architektonické tvarosloví a značně poškodily velký počet výpraven.³⁷ V druhé polovině 20. století se vytrácí požadavek na oddělený vchod a východ do budovy.

Po roce 2000 probíhaly zejména rekonstrukce a inovace stanic. Více prostor, dříve navržených pro provozní účely, bylo využito ke komerčním službám. Nová pojetí stanic spočívají v propojení s městskou hromadnou dopravou v rámci integrovaných dopravních systémů. Mnoho menších zastávek a výpraven pak bylo hromadně rušeno a zavíráno. Naopak některé objekty se podařilo zachránit a přestavět například na kulturní centra.

³⁷ Viz Krejčířik (pozn. 19), s. 20.

3 DĚJINY MÍSTNÍCH DRAH A ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ NA VYBRANÉM ÚSEKU STARÉ MĚSTO – LUHAČOVICE

3.1 Místní dráhy

V šedesátých a sedmdesátých letech 19. století nastala železniční stavební horečka. Naopak v letech 1875 až 1885 přichází dočasný úpadek, který lze pozorovat i u množství železnic místních. Důvodem poklesu byla podle Karla Špačka³⁸ nedostatečná kvalita stavebních společností. Proto také sílila nedůvěra k podnikatelům zabývajících se stavbou drah. Státní správa ovšem železnici podporovala. Přispívala na výstavbu nejenom důležitých spojnic a hlavních tras, které byly pro soukromé společnosti atraktivní z hlediska výnosnosti a vytíženosti dráhy, ale uvědomovala si i potřebu drah místních. Tyto lokální dráhy se přibližovaly k důležitým průmyslovým podnikům v menších městech, podporovaly infrastrukturu regionu a spojovaly hlavní železniční trasy.

Na výstavbě lokálních drah se podílel stát formou finanční zápůjčky, akcií a státního příspěvku, dále společnosti specializující se na stavbu lokálek, ale i místní zájemci, obec a okresy, ve kterých se měla daná trať vyskytovat. Karel Špaček dále zmiňuje, že vliv na stavbu místních drah uplatňovalo i Ministerstvo vojenství, jenž si mnohdy „*nadiktovalo požadavky, které hlavní podnik neobyčejně zatížily nejen po stránce výloh stavebních, ale i provozních. Například místní dráha Rakovnicko-bečovská, která byla vyčíslena na 8.500 000 K, byla provedena za 1.000 000 K a peníze které se ušetřily, byly použity pro účel obranný.*“³⁹ Tato skutečnost mohla být jedním z důvodů postupně klesajícího uměleckého výrazu nádražní architektury (viz 4 Typologie nádražních budov na sledované trati).

3.2 Dějiny trati Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice

Každý úsek železniční trati se obvykle vyvíjel postupně a skládal se z více částí, které vznikaly déle než tři čtvrtě století. První parostrojní železnici probíhající Moravou se stala Dráha císaře Ferdinanda (Kaiser Ferdinands-Nordbahn, KFNB) z projektu Františka Riepla. Dráha vedla z Vídně k solným dolům v okolí Wieliczky a Bochnie do Haliče (Polsko) s odbočkami do Brna, Olomouce a Opavy. Trať získala oprávnění

³⁸ Karel Špaček, Rozvoj českých železnic místních, zemí podporovaných, *Technický obzor XVI.*, 1908, s. 114.

³⁹ *Ibidem*, s. 126.

ke stavbě v roce 1836 a byla financována vídeňským bankéřem Salomonem Mayerem Rotschildem. Stavbou byl pověřen generální inspektor Alois Negrelli, stavební inženýr horské dráhy Semmering Karel Ghega a Jan Perner. Úsek vedoucí z Břeclavi do Starého Města u Uherského Hradiště (otevřena 1. 5. 1841) a dále pak do Přerova (otevřena 1. 9. 1841) postavila společnost bratří Kleinů. Stavba hlavní dráhy byla dokončena roku 1888 a poté se přikročilo ke stavbě místních drah, které společnost dovršila až roku 1898. Po zestátnění v roce 1906 spravovalo c. k. Ředitelství severní dráhy ve Vídni celou severní dráhu do roku 1918.⁴⁰

Realizace staničních budov byla svěřena do rukou původně technickému úředníkovi Dvorního stavebního úřadu ve Vídni, architektu Antonu (Antonínu) Jünglingovi. Na doporučení stavebního rady Francesconiho mu Ředitelství severní dráhy císaře Ferdinanda zadalo vypracovat plány pro výpravní budovy na trase Vídeň-Brno.⁴¹ Jüngling s velkým nadšením úkoly přijal a nastoupil do služby dráhy jako architekt. Následně navrhnul budovy i na dalších tratích Rakousko-Uherska.⁴²

Již od šedesátých let 19. století se uvažovalo o projektu Českomoravské transversální (spojovací) dráhy, jež je dnes souhrnem lokálních traťových úseků vedoucích z Domažlic přes Písek, Tábor a Jihlavu do Brna.⁴³ Spotřeba uhlí a železa podnítila v padesátých a šedesátých letech další stavbu drah, avšak vlivem finančních problémů a válkami zasažených krajín byl projekt této dráhy odložen. Původně velkolepý návrh propojení mezinárodních hlavních tratí z jižního Ruska do severní Francie, který se rovněž týkal protnutí Čech, Moravy a Uher, byl opakovaně odložen. Po poměrně složitém procesu výstavby jednotlivých úseků České Budějovice-Jihlava-Brno, které trvaly až do roku 1889, se stala nově vybudovaná trať transversální. Vlárská dráha, budována mezi léty 1883-1888, se totiž mohla mezitím připojit ke spojovací dráze.

Vlárská dráha, kterou vybudovala Rakouská společnost státních drah (k. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, StEG), vedla z Židenic do Trenčianské Teplé s odbočkami do Kunovic, Starého Města u Uherského Hradiště, Veselí nad Moravou a Vlárského průsmyku.

⁴⁰ Viz Krejčířik (pozn. 19) s. 29.

⁴¹ Ibidem, s. 29.

⁴² Antonín Jüngling projektoval například staniční budovy Severního nádraží císaře Františka Josefa ve Vídni (1838), výpravní budovy v Břeclavi (1839), Hodoníně (1841), Přerově (1841), ale i původní objekt v Olomouci (1841), který nahradila budova z roku 1936, vyprojektovaná architektem Antonínem Parkmanem.

⁴³ Jiří Ropek, Československá spojovací dráha, in: *Železniční revue* XX, 1938, č. 12, s. 177.

Dne 1. 4. 1883 byla otevřena dráha vedoucí z Uherského Hradiště do Uherského Brodu, vystavěna Rakouskou společností místních drah (Österreichische Lokaleisenbahn-gesellschaft, ÖLEG). Na této trase se nacházely zastávky Uherské Hradiště – Nordbahn,⁴⁴ Kunovice, Vésky, Popovice, Hradčovice, Havřice a Uherský Brod. Tuto dráhu poté odkoupila Rakouská společnost státních drah (StEG) a v roce 1888 postavila úsek Uherský Brod – Újezdec u Luhačovic s připojením se k již zbudované Vlárské dráze, pokračující na Slovensko.

Město Uherské Hradiště tehdy trpělo absencí nádraží umístěného na hlavních tratích. Propojení mezi Starým Městem a Uherským Hradištěm zajišťovaly formanské vozy, které přepravovaly náklady pro průmyslové podniky a živnostníky. V roce 1883 proto vznikla železniční spojka mezi Starým Městem a Kunovicemi přes Uherské Hradiště v rámci výstavby tratě Uherské Hradiště – Uherský Brod Rakouskou společností místních drah (ÖLEG). Ta si postavila svou vlastní budovu situovanou kolmo k nádraží Severní dráhy císaře Ferdinanda. Vybudování dráhy mělo značný vliv na oživení a rozvoj hospodářského života a především obchodu.

Trať Újezdec u Luhačovic – Luhačovice byla zbudována jako projekt *Lokalbahn Aujezd – Luhatschowitz*.⁴⁵ a slavnostně otevřena 12. 10. 1905. Stanice Újezdec u Luhačovic byla otevřena jako součást dráhy do Luhačovic (1905) po připojení k Vlárské dráze (1888) za účelem dopravy do luhačovických lázní. Vítanou inovací jistě dráha byla, což dokazuje například postavení pošty u nádraží. *„Pošta v Újezdci byla zřízena roku 1888, když se postavila dráha Brno – Trenčianská Teplá. Byl to domek, kterému se říkalo „U Franků“. Stál v prostorách restaurace U Balajků před nádražím. Vedle domku byl chlív, kde měl stáj poštovní dostavník, který vozil poštu do Luhačovic. Večer přijížděl k vlaku, vyzvedl poštu do lázní Luhačovic, přenocoval do rána, odebral poštu u ranního vlaku a odjížděl do Luhačovic. Tak to bylo den co den, až do postavení dráhy z Újezda do Luhačovic roku 1905.“*⁴⁶

Luhačovice se staly proslulými lázněmi už v době baroka a od konce 19. století jejich význam prudce stoupal. Trpěly však absencí železniční tratě. Významnou událostí bylo vytvoření lázní jako akciové společnosti v roce 1902 a tím i rozvoje železnice. Začalo se tehdy uvažovat o výstavbě lokální trati pro zvýšení

⁴⁴ Viz kapitola 4.1.

⁴⁵ Jan Kozumplík, *Výstavba lokálních železnic na jihovýchodní Moravě* (bakalářská diplomní práce), Historický ústav FF MU, Brno 2008, s. 28.

⁴⁶ Petr Suchánek (rec.), Historie pošty, http://www.ujezdeculuhacovic.wz.cz/historie_posta.html, vyhledáno: 29. 3. 2019

komfortu turistů a lázeňských hostů. Ředitel lázní MUDr. František Veselý oslovil Cyrila Seiferta, který zasedal v železniční radě a byl zároveň lázeňským akcionářem, aby se zasloužil o vybudování nové tratě. Stavba byla dokončena až v roce 1905, jelikož celý projekt zpomalil výkup pozemků, kterými měla trať vést. Majitelé pozemků nakonec přesvědčil starosta z Biskupic. Vystavěná trať umožnila přímé linky z Prahy, Brna a Olomouce.⁴⁷ Touto etapovitou stavbou, spadající do let 1841-1905, tedy vznikla sledovaná trať Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice.

⁴⁷ Alois Šimšalík, Sto let železnice do Luhačovic, <http://www.luhacovice.cz/5867n-sto-let-zeleznice-do-luhacovic>, vyhledáno: 10. 1. 2019.

4 TYPOLOGIE NÁDRAŽNÍCH BUDOV NA SLEDOVANÉ TRATI

Typologie nádražních budov byla vždy závislá na potřebách železnice, a tím se proměňoval i její vzhled. Hlavní slovo v projektování výpraven měl zpočátku inženýr jako inovátor průmyslových budov, později se podílel i architekt v roli dekorátéra, který vkládal do techničnosti a účelnosti uměleckou hodnotu.

Vzhled budov na sledované trase přímo souvisí s vývojem staveb v tehdejší Rakousko-Uhersku. Jejich počátek výstavby se datuje od osmdesátých let 19. století (mimo Staré Město - 1841) a jejich forma tudíž podléhala standardizaci, která se vyvíjela od šedesátých let 20. století. Ve výzkumu je tedy důležité zaměřit se na existující typové plány, které se používaly při stavbách velkého množství výpravních budov.

Sledovaný úsek tvoří soubor tří železničních tratí, postavených v různých časových údobích různými železničními podniky, a odtud plyne i určitá nepřehlednost v typologii výpravních budov. V osmdesátých a devadesátých letech 19. století existovaly na Severní dráze císaře Ferdinanda dva typy objektů, a sice patrová budova obdélného půdorysu s valbovou střechou (například Přerov, Břeclav) a postranní patrová křídla spojená přízemním podlouhlým traktem (Hulín, Staré Město – původní typ z roku 1841).

Rakouská společnost místních drah (ÖLEG), provádějící stavbu tratě Uherské Hradiště – Uherský Brod, používala na všech svých místních drahách v Čechách a na Moravě jednotnou typovou řadu takzvaných provozních budov tří velikostí – jednopatrových staveb se sedlovými střechami různé délky a šířky, vždy s přistavěným skladištěm z hrázděného zdiva s nakládkovou rampou (autorem těchto typů byl dle slov Mojžíra Krejčíříka architekt Eduard Wach). Provozními budovami na zvolené trase byly vybaveny jen stanice Uherské Hradiště, Kunovice a Hradčovice.

Celou trať (Staré Město – Uherský Brod) odkoupila Rakouská společnost místních drah (ÖLEG) od Rakouské společnosti státní dráhy (StEG) a v Kunovicích postavila novou výpravní budovu podle vlastního typového plánu.⁴⁸

Ve stanicích Uherské Hradiště a Uherský Brod nahradila Správa československých drah ve druhé polovině dvacátých let 20. století dosavadní

⁴⁸ Budova I. třídy pro místní dráhy, která sloužila i jako obytná budova a byla později ještě několikrát rozšiřována.

provozní budovy Rakouské společnosti místních drah (ÖLEG) novými výpravními budovami v neovernakulárním stylu z projektu Ředitelství státních drah v Brně.

Typovou výpravní budovu III. třídy postavila Rakouská společnost státních drah (StEG) také v železniční stanici Újezdec u Luhačovic, kterou nahradila nová v sedmdesátých letech 20. století. V Biskupicích u Luhačovic a v Luhačovicích použili projektanti typové plány Zemského výboru království Českého z roku 1897 – pro zastávku v Biskupicích typ LV/H a výpravnu v Luhačovicích typ LX/H. Podrobnější informace jsou uvedeny v následujících podkapitolách.

4.1 Staré Město u Uherského Hradiště

Původní výpravní budovu navrhl v roce 1841 rakouský železniční architekt Antonín Jüngling jako jednopatrovou blokovou stavbu s valbovou střechou. Výpravní budova byla postavena jako typ průjezdné stanice na Severní dráze císaře Ferdinanda. Zvyšováním kapacitních nároků se v sedmdesátých letech 19. století přistoupilo k výstavbě druhé koleje a k rozšíření přízemního traktu o nástavbu s vytvořením postranních rizalitů s trojúhelníkovými štíty. Ty stavbu sjednotily a vytvořily typ výpravny (Hochbau Specialplan No. 1570), která se v různých obměnách používala u dalších staničních budov. Výzdoba gotizujícími prvky v romantickém duchu byla provedena podle návrhu Theodora Hoffmanna.⁴⁹ Gotizující prvky se objevovaly zejména na rizalitech, jejich štítech a nárožních pilířích v podobě lomeně zakončených ústupků. Zaoblená okna ve dvou patrech nad sebou zasadil architekt do pravouhlého ostění ukončeného rovnými nadokenními římsami. Na objektu se objevují i slepé okenní šambrány dotvářející estetický výraz budovy.

Prostory v budově sloužily především jako ústředna pro provoz železnice. V pravé rizalitové části od nástupiště byla poté zřízena restaurace a v části levé telegrafní kancelář a pošta. V roce 1883 byla vybudována veranda ve středním traktu, stojící na litinových sloupcích a sloužící jako ochrana před povětrnostními vlivy.

Vedle budovy ve vlastnictví Severní dráhy císaře Ferdinanda existovala ještě výpravna situovaná kolmo ke stanici severní dráhy, vedená souběžně s dnešní ulicí Nádražní. Vlastní staniční budovu [28] si pro vlastní jednokolejnou trať postavila

⁴⁹ Krejčířík (pozn. 19), s. 54.

Rakouská společnost místních drah (ÖLEG) v roce 1883,⁵⁰ protože se nedohodla se Severní dráhou císaře Ferdinanda (KFNB) o společném užívání její výpravní budovy. Svou trať zaústila do nádraží severní dráhy obloukem, který tam dodnes existuje jako vlečková kolej.⁵¹

Se stále sílící dopravní frekvencí musela Společnost severní dráhy zvětšit prostor čekárny přízemní přístavbou, přičemž toto řešení již v roce 1902 nedostačovalo. Zastupitelé obce Starého Města žádali od roku 1902 ministerstvo železnic o rozšíření nedostačující budovy a o zvětšení prostoru pro cestující, dopravní kancelář a poštu. Přítomní dále navrhovali, aby byla provedena změna názvu stanice z původního Uherského Hradiště na Staré Město u Uherského Hradiště.

Aby nebyl přerušen provoz nádraží, navrhli architekti novou budovu pro odbavení cestujících v těsné blízkosti stávajícího objektu. Nová stavba, [1-3] započata roku 1904, byla od kolejiště několik metrů oddálena, tudíž vznikl prostor pro nástupištní verandu, sloužící dnes jako hlavní vchod na nástupiště.

Oba objekty sjednotila neoklasicistní fasáda [4]. Přístavba byla stejně jako původní budova sestavena ze dvou postranních rizalitů spojených střední částí doplněnou o mezanin z pohledu nástupiště. Přízemí zdobené pásovou bosáží prolamovala okna s naznačenými klenáky. Mezi těmito arkádovými okny přetnutými rovným kladím vynikaly pilastry toskánského stylu. V rizalitech nad okny se nacházely trojice oken se dvěma sloupky. Štítový výrazňovalo architektonické orámování s okny v jejich středu. V budově byly umístěny čekárny pro cestující podle tříd spojené s restaurací. V tomto období se dispozičně uplatňovala chodba, která spojovala všechny prostory s vestibulem a směřovala cestující k vchodu na nástupiště [5].

Stoupající nároky železničního průmyslu a změny v provozu vedly k modernizaci stanice. Generální opravy výpravní budovy v roce 1966 byly provedeny ve třech etapách na základě projektového úkolu z roku 1965, který iniciovala Traťová distance Staré Město. Práce se týkaly zejména zkvalitnění sociálních a provozních podmínek [6-8].

V budově se zpočátku nacházely jen prostory provozního hlediska (kanceláře, ústředna, administrativní místnosti a pošta). V pozdějším přepracování

⁵⁰ Viz kapitoly 4.2 *Uherské Hradiště*, 4.3 *Kunovice* a 4.6 *Hradčovice*.

⁵¹ Z e-mailové korespondence s Mojmírem Krejčířkem z 11. června 2019.

vznikl požadavek rozšířit prostory o osobní pokladny, vestibul a čekárny pro cestující, kulturní místnost a nové prostory sociálního charakteru. Zbylé místnosti spadaly pod správu plánované restaurace a jídelny. V patře byly vyprojektovány kanceláře a sklady pro potřeby Československých drah a místnosti pro restauraci a jídelnu. Nový vestibul, vytvářející jednotný prosvětlený prostor, umožňoval volný pohyb cestujících. Při vstupu do centrálního prostoru se po pravé straně nacházela místa komerčních služeb, za nimi pak osobní pokladny a úschovna zavazadel. Na protější straně byla umístěna čekárna, koutek pro matky s dětmi a dále pak kulturní místnost. Další části pojala prostorná restaurace s jídelnou a bufetem. Nad čekárnou v přízemí se počítalo s šatnami pro muže a ženy a archivem, nad kulturní místností se sklady. Půdní prostory byly zastřešeny plechovou krytinou. Část střešní a stropní konstrukce se snesla a provedla se nová.

Již zmíněné generální opravy v šedesátých letech proměnily celkový ráz budovy. Modernizace zbavila původní fasádu ze sedmdesátých let 19. století architektonických detailů ve formě gotizujících a neoklasicistních prvků [9]. Tu zahalila březolitová omítka, škrábaná v odstínu šedé s přetínajícími horizontálními pruhy terakotové barvy v okenních částech. Proběhla také změna členění oken, která společně se úpravou fasády a prodloužením verandy ovlivnila charakteristický vzhled budovy [10].

V roce 1970 proběhla výstavba autobusového nádraží v prostoru přednádraží železniční stanice v rámci opravy kanalizace, čímž se sjednotil celkový ráz areálu. V rámci zkvalitňování provozu stanice v prvním desetiletí 21. století, která poslední léta trpěla nedostatkem kvality služeb pro cestující a zaměstnance, bylo přikročeno k modernizaci přednádražního prostoru. Větších oprav dosáhla samotná staniční budova v roce 2018, kdy se provedla nová fasádní úprava v odstínu žluté a také výměna oken a dveří.

Celkový vzhled budovy byl postupně proměňován především určitou purizací fasády v polovině 20. století. Tato proměna sice vedla ke sjednocení obou budov, ale naopak ztratila svůj umělecký ráz a reprezentativní charakter.

4.2 Uherské Hradiště

Výpravní budovu z roku 1883 postavila Rakouská společnost státních drah. Společnost používala na všech svých místních drahách v Čechách a na Moravě

jednotnou řadu takzvaných provozních budov tří velikostí navrženou architektem společností Eduardem Wachem.⁵² Výpravna v Uherském Hradišti byla vyprojektována jako jednopatrový objekt se sedlovou střechou s přistavěným skladištěm z hrázděného zdiva s nakládkovou rampou [28].

Symetrie hrála hlavní úlohu v projektování těchto typů staveb. V přízemí se nacházela čekárna, kancelář přednosta stanice, předsíně a schodiště vedoucí do druhého patra. Tam byla soustředěna část obytná, stejně jako v půdních prostorech.

Již od dvacátých let 20. století se město pokoušelo o zlepšení dopravních podmínek, jelikož objekt z roku 1883 již provozu neodpovídal.⁵³ Po četných urgencích schválilo ministerstvo železnic projekt nového nádraží mezi Starým Městem (Uherské Hradiště) a Kunovicemi.⁵⁴ V roce 1926 schválilo Ředitelství státních drah v Brně návrh na rozšíření nádraží s poznámkou, že se pouze čeká na uvolnění peněz Ministerstvem financí.⁵⁵ „Dne 1. května 1929 rozhodlo městské zastupitelstvo, aby byla zastavěna plocha na periférii města mezi jatkami, nádražím a cestou k nemocnici.“⁵⁶ Výpravní budovu, postavenou v roce 1929, provedl stavební podnik Otakara Jedličky z Uherského Hradiště [11]. Slavnostní otevření proběhlo 12. října 1930 za přítomnosti ministra železnic Rudolfa Mlčocha, prezidenta Ředitelství státních drah Ing. Václava Pokorného a divizního generála Weisse.⁵⁷

Nová výpravní budova je navržena jako dvoupodlažní objekt, částečně podsklepený [12-13]. Prostory jsou členěny na části veřejné (vestibul s čekárnou), části soukromé (dopravní kancelář, kancelář přednosta, úschovna zavazadel, výdejna jízdenek). Dále jsou zde umístěny prostory pro komerční služby (prodejna tisku, potravin, restaurace, sklad) [15]. Kotelna, uhelna a hygienický kout pro muže i ženy s předsíněmi se nacházejí v suterénu. V prvním patře jsou situovány čtyři bytové jednotky s vlastním sociálním zařízením [16]. Podkroví čítá jeden byt na straně s vystupujícím štítovým rizalitem [17]. Sedlová střecha se třemi vikýři z obou stran, ukončená na protilehlých stranách pravoúhle zkosenými štíty, v roce 2003 byla pokryta novou střešní krytinou z pálených tašek místo původní bobrovky.

⁵² Mojmír Krejčířík, *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj*, V. díl, (připravovaná publikace).

⁵³ Uherské Hradiště. Město a okres, *Národohospodářská propagace Československa*, řada A, svazek XI., Uherské Hradiště 1934, s. 23.

⁵⁴ Moravský zemský archiv – Archiv města Uherské Hradiště, *Pamětní kniha královského města Uherské Hradiště 1910-1932*, inv. č. 1, kart. 1, s. 145.

⁵⁵ *Ibidem*, s. 277.

⁵⁶ *Ibidem*, s. 313.

⁵⁷ *Středostavovské zájmy*, 1930, 18.10., s. 329.

Fasáda objektu se vyznačuje hladkou štukovou omítkou v okrové barvě, provedenou v technice probarvování dvouvrstvé omítky. Podle stratigrafického průzkumu z roku 2004 bylo zjištěno, že jsou sgrafita na fasádě novodobá a aplikovaná na starou omítku [19]. Dobová fotografie naznačuje, že se výzdoba sgrafitem aplikovala zřejmě v menším měřítku a s jinými motivy dekoru [23]. Při dalších opravách v padesátých letech 20. století byl obnoven okrový odstín fasády a sjednoceny odstíny kordonové římsy a parapetů. V době zhotovování nových sgrafit se provedla změna barevnosti okenních rámců z hnědé na bílou [20]. Dřevěné zábradlí bylo již při prvních opravách zaměněno za nové s odlišným tvarováním, ovšem se zachováním zelené barevnosti.⁵⁸ Okrové lišty ve štítu ze strany od nástupiště byly po okrajích zvýrazněny hnědo-červenou barvou a dřevěné bednění opakovaně v barvě světlého okru. Dvojitá okna dominovala celému obvodu, do dominantnějšího střešního vikýře byl vložen pás obdélných oken a do menších vikýřů okna jednoduchá půlkruhová.

Otázka výzdoby budovy nabývá při pečlivém zkoumání mnoha zajímavých aspektů. Podle kroniky města⁵⁹ malířskou výzdobu navrhla a provedla Rozka Falešníková z Tasova,⁶⁰ příbuzná regionálního malíře a folkloristy Antoše Frolky. *„Pod Frolkovým vlivem se vracela ke starobylým lidovým předlohám. Metodou fresky ozdobila na přelomu dvacátých a třicátých let nádražní budovy v Uherském Brodě, Uherském Hradišti a Luhačovicích a v padesátých letech vytvořila sgrafita [opět] na budovách v Uherském Hradišti, Luhačovicích, Vnorovech, Veselí nad Moravou a v Bzenci-Přívoze.“*⁶¹ Původní výzdoba sgrafity (1930-1937) se nacházela v přízemí v oblasti žudra z pohledu přednádraží [24] a také mezi okny na nástupišti [26]. Ornamentální výzdobu obnovila Rozka Falešníková ještě v padesátých letech 20. století kvůli špatnému stavu sgrafit na žádost traťové distance Kyjov v rámci

⁵⁸ Stratigrafický průzkum fasády nádražní budovy Uherské Hradiště, Martin Číhalík, duben 2004.

⁵⁹ *Kronika města Uherské Hradiště...* (pozn. 54), s. 329.

⁶⁰ Rozálie Falešníková (23. 2. 1900 Tasov – 2. 7. 1983 Otrokovice), Byla oceněna mistryní umělecké výroby, folkloristka a zasloužila se o založení Školy lidového umění v Hroznové Lhotě, která zprostředkovala žákům techniku vyšívání, sgrafita a fresky, malbě na skle a dřevě, aj. Do malířských technik ji zasvětil švagr malíř Antoš Frolka z Kněždubů.

⁶¹ Marta Toncrová, heslo Rozálie Falešníková, in: Pavla Vošahlíková, *Biografický slovník Českých zemí, EP-FE*, 16. sešit, Praha 2013, s. 55.

oslav sedmisetletého výročí založení města.⁶² Ornament doplnil také horní patro budovy [25-26].

Při vstupu od přednádraží do vestibulu [21] se po pravé straně nacházejí tři pokladní přepážky, vedle pak úschovna zavazadel [22], na pravé straně naproti pokladnám šatna a vrátnice, odkud vede chodba do čekárny III. třídy. Vedle zúženého vchodu na nástupiště se po obou stranách dříve nacházely čekárny – II. kategorie a pro děti školou povinné. Za pokladnami a šatnou jsou instalována dvouramenná schodiště vedoucí do druhého patra. V části provozní se nacházela kancelář přednosta, telegraf a sociální zařízení pro zaměstnance. Vnitřní výzdobu provedl Theodor Zapletal dle návrhu Rozky Falešnickové. Malby se nacházejí v interiéru po celém obvodu vestibulu ve formě motivů ze stylizovaných úponků, lidových ornamentů a nápisů.⁶³

Kateřina Lopatová se ve své bakalářské práci zabývá mimo jiné i výpravní budovou, o které cituje z pamětní knihy města,⁶⁴ že architektem stavby je jistý Dvořák.⁶⁵ Dále se ale podrobnostmi o architektovi nezabývala. V první řadě je nutno podotknout, že nebyly zkoumány další aspekty architektonické výstavby a nelze se tedy opírat o informaci z jediného zdroje. Při identifikaci samotného jména „Dvořák“ se naskýtá mnoho výkladů v objasnění této osobnosti. Mohl to být Bóža Dvořák z Pardubic, jehož monografie vznikla v rámci bakalářské práce⁶⁶ ve stejném roce jako práce Kateřiny Lopatové. Pavel Panoch v ní analyzuje důležité architektonické realizace. Také zmiňuje, že z dob studií byla jeho vášní lidová architektura a zájem o umělecké a národopisné otázky. Dvořák napsal i stat'⁶⁷ do sborníku *Národopisné výstavy Československé*, která se konala v Praze v roce 1895.⁶⁸ Ve sborníku se Dvořák intenzivně zabýval lidovým stavitelstvím, což se

⁶² Sbírkový fond Slováckého muzea v Uherském Hradišti, Pozůstalost Rozky Falešnickové, inv. č. H 5109.

⁶³ Nápis: *Okolo Hradišťa voděnka teče, ide k nám šohajek cosi nēnese* z pohledu od vchodu z nástupiště; *V dobrém jsme sa zešli v dobrém sa rozejdem* při pohledu od vchodu do budovy z přednádraží.

⁶⁴ *Ibidem*, s. 262.

⁶⁵ Kateřina Lopatová, *Meziválečná architektura v Uherském Hradišti* (diplomní práce), Katedra dějin umění, Olomouc 1995, s. 5.

⁶⁶ Pavel Panoch, *Život a tvorba pardubického rodáka a ochránce památek Boži Dvořáka* (diplomní práce), Katedra dějin umění, Olomouc 1995.

⁶⁷ Boža Dvořák, *Modely staveb a obydlí lidu československého*, in: *Národopisná výstava Československá*, Praha 1895, s. 145-150.

⁶⁸ *Národopisná výstava lidu československého 1895* ukazovala komplexní stavební tradici nejen českého a slovenského lidu, ale i vývoj řemesel a života na venkově.

promítalo i do jeho realizací. Typické znaky některých jeho staveb tvoří fasáda s plastickou, dekorativní a sgrafitovou výzdobou či historizující vlivy renesance nebo romantismu.⁶⁹ Do architekta zájmu se dostává i secese. Zájem o lidovou kulturu vychází také z dobového náhledu na vlastenectví, národní uvědomění a hledání vlastního výtvarného jazyka.

Jelikož v kronice, na kterou odkazuje Lopatová, se její autor zmiňuje jen o „*plánu architekta Dvořáka z ředitelství státních drah*,“⁷⁰ nelze přítomnost architekta z Pardubic jednoznačně potvrdit. Jeho architektonický styl přece vykazuje jisté rysy podobající se stylu výpravních budov v Uherském Hradišti i Uherském Brodu.

Autorství budovy v Uherském Hradišti, ale i v Uherském Brodě, se zabýval i Mojmír Krejčířík, který provedl archivní průzkum a zjistil, že architektem obou objektů je Miloš Fikr,⁷¹ jelikož (...) „*projektová dokumentace z listopadu 1925 nese podpis (šifru). Obě budovy [Uherské Hradiště i Uherský Brod] jsou přitom zcela identické, pouze zrcadlově obrácené. Projekt rozšíření stanice Uherské Hradiště schválilo ministerstvo železnic 25. 5. 1926.*“⁷² O rozšíření výpravní budovy a skladiště se jednalo za přítomnosti starosty města Františka Beneše. Krejčířík dále zjistil, že výpravní stanice měla podle situačního plánu odlišný půdorys než později postavený objekt. Ředitelství státních drah v Brně se rozhodlo použít projekt výpravní budovy v Uherském Brodě, která byla již vyprojektována. V závěru zprávy Krejčířík píše, (...) „*protože město (snad po intervenci arch. Dvořáka) naléhalo na ministerstvo, aby nádraží bylo ve folklorním slohu, stejně jako v Brodě, dalo*

⁶⁹ Prvky pseudoromantismu a novorenesance použil např. ve vile Františka Messanyho v Pardubicích z počátku 20. století či přízemní dům pro pardubického spisovatele JUDr. Josefa Štolbu, kde Mikoláš Aleš vytvořil sgrafitovou výzdobu fasády.

⁷⁰ *Kronika města Uherské Hradiště...* (pozn. 54), s. 329.

⁷¹ V roce 1916 vytvořil návrh na školní čtvrt' pod Petřínem, u stávající skupiny škol stadion, hřiště, učebny myšlenkou „školy v lese“. Zřízení škol na volném vzduchu – Viz *Architektonický obzor XV.*, 1916, s. 78. V roce 1920 vytvořil návrhy na stavbu měšťanských škol v Modřanech společně s Juliem Schmiedlem s důrazem na letním vyučování, umístění k průčelí školy. – Viz *Stavitel I.*, 1919-1920, s. 186. I. cena za návrhy na stavbu sokolovny v Dřevohosticích (9. 9. 1920) – Viz *Stavitel II.*, 1920-21, s. 32. Návrh na úpravu zahrady „Rajské“ a „Na Valech“ na Pražském hradě s Juliem Schmiedlem (1920) – Viz *Architektonický obzor XIX.*, 1920, s. 73-74. Soutěžní návrh obecných a měšťanských škol v Táboře (R.U.A. 1923) Fikr – Ondřich Pinkava – Josef Tkalců – *Časopis československých architektů XXII*, 1923, s. 166-188.

⁷² Zpráva Ing. Mojmíra Krejčíříka, nepublikovaný strojopis, Archiv Správy železničních dopravních cest v Olomouci.

*ministerstvo pokyn brněnskému ředitelství použít brodský projekt. Tato snaha by mohla vést k rozšíření názoru, že Dvořák byl autorem projektu.*⁷³

Na počátku třicátých let se začal rozvíjet nový architektonický styl funkcionalismus. „*Od roku 1928 začaly se v Uherském Hradišti stavěti domy s rovnou betonovou střechou.*“⁷⁴ Autor projektu ale navrhnul výpravnu v neovernakulárním stylu, který se vyvíjel jako reakce na chladnost internacionálního modernismu.⁷⁵ Prvky charakterizující tento styl se na výpravně objevují například v podobě roubených vikýřů, dřevěným bedněním, stěn s malovanými ornamenty a žudrem [18]. Architektura nádražní budovy se ale neobešla bez kritických článků, vycházejících v mnoha periodikách. „*Ráz budovy přizpůsoben úmyslně zvláštností zdejšího kraje, nenalezl však u občanů souhlasu.*“⁷⁶ Naopak v *Národohospodářské propagaci Československa* najdeme patřičnou chválu na uherskohradištské nádraží: „*Z nádraží, vybudovaného v roce 1931 a vyzdobeného za polemik mezi těmi, kdož pravili, že nádraží je služba dnešku a praksi, že nádraží má býti železo, beton, sklo, technika, a mezi těmi, kdož jsou přesvědčení, že i nádraží může slušeti svéráz, malůvky, vede přímo na náměstí Královská ulice* [27].“⁷⁷ I když výpravna neodpovídala módním trendům doby, stala se budovou neobyčejnou a mimořádnou, přinášející nové podněty do nádražní architektury.

4.3 Kunovice

První kunovická výpravna byla postavena podle stejného typového plánu jako nádražní budova v Uherském Hradišti z roku 1883 taktéž Rakouskou společností místních drah (ÖLEG). Půdorys objektu [28] vykazuje stejné uspořádání prostor

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ Viz Lopatová (pozn. 65), s. 6.

⁷⁵ Neovernakulární styl se vracel k tradičním stavebním materiálům a zasazoval je do přírodního prostředí. Vznikl ve dvacátých a třicátých letech 20. století jako odezva romantických představ venkovské architektury. Inspiračními motivy mohla být architektura Dušana Jurkoviče a anglická neovernakulární architektura. Viz Jan Sommer (rec.), Neovernakulární architektura. Novinka v památkovém slovníku?, *Monudet*, https://npu.fandom.com/wiki/User_blog:Sommerjan/Neovernakul%C3%A1rn%C3%AD_architektura_Novinka_v_pam%C3%A1tkov%C3%A9m_slovn%C3%ADku%3F, vyhledáno: 20. 5. 2019.

⁷⁶ *Naše Slovácko*, 1930, 11.9., s. 2.

⁷⁷ *Uherské Hradiště. Město a okres...* (pozn. 54), s. 9.

jako staniční budova v Uherském Hradišti a Hradčovicích.⁷⁸ Výpravnu v Kunovicích lze interpretovat jako jednopatrovou budovu se sedlovou střechou a připojeným skladištěm z hrázděného zdiva s nakládkovou rampou. V přízemí se nacházela chodba vedoucí ke schodišti a jednoduchému sociálnímu zařízení, naproti do čekárny a kanceláře přednosta stanice. Druhé patro a půda sloužily jako prostory pro staniční obsluhu. Později se její funkce změnila na obytnou budovu.

Po odkoupení tratě Rakouskou společností státní dráhy (StEG) v roce 1884⁷⁹ postavila společnost novou výpravnu II. třídy pro místní dráhy.⁸⁰ Stavba trvala do roku 1887 a nahradila původní budovu od Rakouské společnosti místních drah (ÖLEG). Ta byla adaptována na obytný objekt a dodnes stojí na veselském zhlaví kunovické stanice.⁸¹ Kolem roku 1896 vznikla oboustranná přístavba nové budovy II. třídy pro místní dráhy [29].

Datování poslední velké přestavby výpravní budovy obestírá mnoho otázek. Zvýšení budovy o celé patro proběhlo podle Krejčířika v letech 1921-1922, jejíž vzhled se uchoval dodnes.⁸² Dvoupatrová budova už ale, podle pohlednice z let 1898-1900, existovala [30]. *Zprávy* o renovacích a přístavbách z druhé poloviny 20. století a z počátku nového tisíciletí uvádějí taktéž jiné datování. Podle *zprávy* z roku 1987 je nynější objekt složen z původní nádražní budovy z roku 1929 a k ní se připojily pozdější přístavby.⁸³ *Zpráva* z roku 2002 uvádí rok 1910.⁸⁴

Dvoupodlažní cihelný objekt s půdními obytnými prostory stál na obdélném půdorysu s valbovou střechou a vprostřed kolmo umístěným vystupujícím štítovým rizalitem. Nástupiště chránila veranda. Výzdobu nelze určit, protože se původní návrhy nedochovaly. Při porovnání s typovými plány, z nichž budova vycházela, lze ale rozpoznat jejich typické znaky. Omítnutou fasádu prolomila symetricky uspořádaná obdélná okna v půlkruhových rámech včetně dveří, zdobených cihlovými či štukovými klenáky. Nároží flankovalo kvádřikové zdivo.

⁷⁸ Plán výstavby výpravní v Kunovicích z roku 1885 zmiňuje i stanice v Uherském Hradišti a Hradčovicích, které vykazují stejný vzhled, jsou jen zrcadlově obrácené.

⁷⁹ Zdeněk Hudec, *Atlas drah České republiky 2006-2007*, Praha 2006.

⁸⁰ Dle slov Mojžíra Krejčířika z e-mailové korespondence z 1. 2. 2019.

⁸¹ Viz Krejčířik (pozn. 51).

⁸² *Ibidem*.

⁸³ Technická zpráva objektu „*Nádraží Kunovice – současný stav*“, září 1987, Uherské Hradiště, Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci.

⁸⁴ Podle zprávy k rekonstrukci výpravní budovy Kunovice v roce 2002, Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci.

Objekt sestával z přízemního vestibulu, na nějž navazovala pokladna a prostor pro odbavení zavazadel. Za nimi se umístila dopravní kancelář, telefonní ústředna, kancelář náčelníka a sklady. Jednopodlažní přístavby přízemních, částečně podsklepených objektů z roku 1968 rozšířily prostory o další kanceláře a sociální zařízení. Ve druhém patře se situovaly služební byty stejně jako v půdních prostorech [31-32].

Generální opravy v šedesátých letech zbavily fasádu zdobných prvků. Okna a dveře byla vyměněna za typizovaná. Střecha zůstala na původním objektu sedlová, přístavby ale pokrývá střecha plochá či sedlová s mírným sklonem.

V roce 2001 vznikl požadavek na využití stávajících prostor v budově, a sice prostorů pro provoz bufetu s přílehlou přípravnou, skladem a dřevěným schodištěm, zpřístupňujícím podsklepenou část. V prostorech se nacházely také dvě kanceláře, sklad a čajovna. Projektantem se stal Jaroslav Mikulík z Buchlovic.

Poslední rekonstrukce budovy proběhla v roce 2002 v rámci soutěže, v níž zpracovala projektovou dokumentaci nejlevnější stavební firma. Ta provedla generální opravy celé budovy, prodloužila zastřešení perónu, vyměnila střešní krytinu a zrenovovala fasádní omítku. Ta se dnes vyznačuje strohou světle okrovou barvou se soklem pod úrovní oken v odstínu hnědé [33-35].

Stanice se stala odstraněním neoklasicistních prvků poměrně nevýraznou a strohou stavbou, která sice odpovídá technickým požadavkům nádraží, postrádá ale uměleckou hodnotu. Předfunkcionalistické historizující slohy se totiž považovaly za nevkusný přežitek minulosti a vznikalo úsilí dodat budovách odpovídající vzhled současné doby.⁸⁵ Úpravy poté vedly k necitlivým moderním přístavbám, kvůli nimž ztrácela nejen kunovická stanice architektonický význam.

4.4 Vésky

Důvod výstavby nynější stanice posílilo odstranění nevyhovujícího dřevěného objektu zastávky, nevhodně situovaného v blízkosti přejezdu [36]. Jejich podoba není známa. Území také údajně trpělo záplavami při povodních kvůli nedaleko ležící řece Olšavě. V roce 1974 byl proveden geologický průzkum, ve kterém bylo zjištěno, jakým způsobem se musí stavba orientovat, aby se předešlo možným posunům zemin. Situování stavby náleželo k dalším závazným podmínkám. Nebylo totiž

⁸⁵ Viz Krejčířfk (pozn. 19), s. 20.

přípustné, aby objekt stál na zájmovém území výstavby dálničního tahu D1 Brno – Uherské Hradiště – Starý Hrozenkov. V této době se kladl důraz na funkci a bezpečný chod stanice, proto musela čekárna splňovat dané normy a předpisy. Její umělecký význam klesá na úkor účelnosti.

Stavba trvala od května 1975 do listopadu 1976. Projekční kancelář Správa Střední dráhy Olomouc, Projekční středisko dráhy Olomouc, zaměstnávala inženýry,⁸⁶ kteří se kolektivně podíleli na projektech stanic především v sedmdesátých a osmdesátých letech. Ve spolupráci vznikl návrh jednostupňového projektu cihlového objektu s plochou střechou, skládajícího se z podélného traktu a ukončeného čtvercovou dvoupatrovou obytnou částí. Strop podpíraly moderní železobetonové prefabrikované konstrukce. Fasádu tvořila březolitová škrábaná bílá omítka s kabřincovým soklem [39-42].

Budova se skládá z provozní části s jednoduchým uspořádáním čekárny, služební místnosti pro výdej jízdenek, kanceláří, skladů a sociálních zařízení pro zaměstnance a cestující [37]. Část obytné jednotky sahá do druhého podlaží. V přízemí se nachází prádelna, sušárna, kotelna, uhelna a sklep. V prvním patře je umístěn třípokojový byt s kuchyní a spíží, předsíní a sociálním zařízením [38].

Budova je výjimečná, v porovnání s předchozími styly výpravních budov, svou inovativností v použití moderních materiálů a technologií. Je jakýmsi předstupněm architektury čekárny v Popovicích, u které se již propojily všechny novotvary vytvářející pospolitost a harmonii celku. Prosklený vstup do čekárny, jednoduché členění stěn a světelné nápisy jsou typickými prvky charakterizující architekturu této doby.

4.5 Popovice u Uherského Hradiště

V letech 1979-1981 byla provedena novostavba nynější stanice Popovice u Uherského Hradiště, a to na místě bývalé čekárny, která již neodpovídala požadovaným provozním i estetickým podmínkám trati. Jednostupňový projekt vznikl na základě schválení projektového úkolu z prosince 1978. Dodavatelem stavby byl Okresní stavební podnik Staré Město, investorem se stala Správa střední

⁸⁶ Například inženýr Josef Indra či Gabriela Divínová.

dráhy v Olomouci⁸⁷ a objednavatelem Dražstev Břeclav – Stavební odbor Veselí nad Moravou.

Novostavba byla postavena tři a půl metru od původních objektů – čekárny, dřevěného skladu, zděného sklepu ve svahu a dřevěného WC, které byly po dokončení výstavby zdemolovány [46]. Původně se stavba měla nacházet v úrovni dvou metrů pod terénem. Kvůli vysoké hladině podzemní vody se návrh změnil na nepodsklepený objekt. Podle souhrnné zprávy stavba odpovídá současnému architektonickému řešení obce.⁸⁸

Objekt se dělí na dvě části: provozní – přízemní stavba s podélným nosným systémem, a bytová, navazující na provozní část v podobě dvoupatrové stavby na čtvercovém půdorysu [51-52]. Staniční budova se výrazně podobá zastávce ve Věskách. Připomíná ji zejména stejný půdorys, plochá střecha a členění provozní a obytné části.

Nové stavební materiály pronikaly i do nádražních budov. Na obvodové zdivo a nosné stěny se použily struskopemzobetonové prefabrikované panely,⁸⁹ jejichž podklad tvoří betonové pásy se šterkopískovým posypem. Venkovní vápenocementovou žlutou omítku lemuje sokl, tvořený červeným obkladem – kabřincem.⁹⁰

Z průčelní strany vedou dva vchody do provozní části a jeden hlavní do čekárny pro cestující. Část provozní obsahuje sklady, služební místnost, čekárnu, kancelář pro zaměstnance, sociální zařízení pro cestující a místnosti pro komerční účely. V bytové části se sníženým přízemím se nachází kotelna, uhelna, prádelna, sušárna, sklad potravin a komunikační prostor se schodištěm. V prvním patře je zřízen třípokojový byt s obývací místností, kuchyní se spíží, dvěma pokoji, koupelnou a toaletou. Celé stavbě dominuje prosklená čekárna z nástupištní strany.

Z architektonického hlediska se budova odlišuje od typického nádražního stavitelství použitím nového půdorysného typu, nových stavebních materiálů s využitím moderních technologií. Důraz je kladen zejména na kontrasty hmotového

⁸⁷ Správa střední dráhy, dnes Správa železničních dopravní cesty.

⁸⁸ Souhrnná technická zpráva z května 1978: „*Popovice – čekárna*“, Ing. Divinová, Archiv správy železničních dopravních cest v Olomouci, s. 3.

⁸⁹ Použití struskobetonových prefabrikovaných panelů bylo hlavním požadavkem dodavatele Okresního stavebního podniku Staré Město u Uherského Hradiště.

⁹⁰ Kabřinec se vyráběl z glazovaného či neglazovaného cihlářského jílu, který měl za úkol imitovat povrch cihly a byl považován za konečnou úpravu fasádního soklu.

členění objektu, použití horizontálních a vertikálních linií, které opticky prodlužují a zvyšují stavbu. Projektanti vhodně zvolili jednoduché členění objektů, které nenarušují strukturu zástavby v obci a vhodně zapadají do kopcovitého terénu [47-50]. Rušícím elementem je možná jen výrazná barva na fasádní omítce, čímž na sebe budova poutá velkou pozornost. Podle mého názoru je tento rozšiřující se trend výrazných omítek velký nešvar dnešní doby a výrazně poškozují původní smysl navržené architektury [53-55].

4.6 Hradčovice

Výpravní budova je mezilehlou stanicí III. třídy [28], vytvořená podle typové řady takzvaných provozních budov tří velikostí z návrhů Eduarda Wacha.⁹¹ Nejmenší typ jednopatrové budovy se sedlovou střechou, přistavěným skladištěm s nakládkovou rampou postavila Rakouská společnost místních drah (ÖLEG) v roce 1883. Stanice je situována téměř kolmo k okresní silnici vedoucí z Uherského hradiště do obce Hradčovice [56].

Nepodsklepený objekt je proveden tradičními technologiemi z nosných příček vyzděných pálenými cihlami s klasickým dřevěným trámovím a krovem. Fasádu prolamují okna (dříve obohaceno o klenáky), symetricky uspořádaná v patrech nad sebou [57]. V provozní části vedle čekárny, umístěné téměř ve středu přízemí, vede schodiště do prvního patra. Při vstupu do čekárny je na protější straně umístěna výdejna jízdenek, napravo místnost pro výpravčího a náčelníka stanice [58]. Přístavek je využit zejména pro skladování zboží a zavazadel. Ve druhém patře se nachází bytová jednotka s kuchyní a dvěma pokoji [59]. Podkroví čítá dvě místnosti. Výpravna se skládá z hlavní středové dvoupatrové části a pozdějších bočních přístaveb ze třicátých let 20. století.

Rekonstrukci staré budovy v roce 1994 uspořádal stav železniční stanice po železniční nehodě v roce 1988, která silně narušila statické vlastnosti budovy [60]. Byl zničen přístavek, místnost pro dopravní obsluhu, čekárna a část půdních prostor. Původně se uvažovalo o odstranění budovy a postavení nové v blízkosti poničené výpravny. Vznikl projekt nové stanice a začalo se i s výstavbou.

Navržená novostavba železniční stanice měla být umístěna vpravo od starší výpravny v úrovni nástupištní plochy [61]. Stavbu navrhla Anna Ledererová

⁹¹ Viz Krejčířík (pozn. 51).

společně s kolektivem architektů z Projekčního střediska Olomouc jako jednopodlažní horizontální objekt s plasticky členěným průčelím, výraznou okapovou římsou a přístřeškem. Obdélný objekt nesl sedlovou střechu se štítem s dřevěným obkladem v barvě palisandru. Fasádní omítka v barvě světle béžové měla kontrastovat s šambránami okolo oken a dveří v bílé barvě [62]. Objekt měl být rozdělen, po vzoru předchozích železničních budov, na část provozní a veřejnou. Oproti zastávkám ve Věskách a Popovicích tvoří stavba jednolitý blok připomínající venkovskou stodolu. Vnitřní prostory inovovali projektanti v umístění pokladen a úschovny zavazadel situovaných po bocích prostorné odjezdové haly [63]. Po opravě poškozené výpravní se počítalo s využitím prostor v podobě bytů pro železniční zaměstnance.⁹²

Po několika měsících byla ale stavba přerušena pro nedostatek financí a pokračovalo se na rekonstrukci původní budovy.⁹³ Změnou dispozice ve starém objektu se propojily pokladny s čekárnou a vznikla nová dopravní kancelář. Vnější fasádu pokrývala vápenná hladká bílá omítka [64-65]. Kvůli opravám budovy postavila Správa střední dráhy nový přístavek v části zbourané dopravní kanceláře. Záchranou staré výpravní se zachoval původní typ, vybudovaný Rakouskou společností místních drah (ÖLEG) z konce 19. století. Lze si tedy vytvořit představu o podobě zaniklých stanic na zmíněné trase.

4.7 Havřice

Do roku 1957 zde stála dřevěná budka se zvonem, kterým se ohlašoval příjezd vlaku. Budka se zřítila po pádu stromu zasaženého bleskem [66]. Představení železnice Uherský Brod, místní národní výbor Havřice a traťová distance Kyjov rozhodli o nové budově. Počátek stavby se datuje k 2. srpnu 1956. V té době trpěla zastávka také absencí osvětlení a přístřešku. Novostavba počítala s jednoduchým rozmístěním jednotlivých prostor, které by přineslo kvalitu pro cestující i provoz dráhy [69]. Pro uspokojení potřeb se do stavby navrhly obvyklé prostory čekárny,

⁹² Souhrnné řešení stavby, Technická zpráva Hradčovice – výpravní budova z roku 1991, Projektové středisko Olomouc, Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci.

⁹³ Technická zpráva stavební k projektu *Žst. Hradčovice, stavební úpravy a přístavba výpravní budovy*, (nečíslováno), Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci.

výdejny jízdenek, místnosti pro zavazadla, příruční sklad na palivo a sociální zařízení [68]. Stavba byla dokončena 27. září 1957.⁹⁴

Ze zápisu o kolaudačním řízení vyplynuly některé změny oproti projektu. Neprovedlo se zamýšlené výdejové okno pro zavazadla a ve volných plochách čelní a boční strany budovy se provedly ornamenty technikou sgrafita. Objednavatelem ozdobné omítky se stala společnost Bratislavské dráhy, odbor investiční výstavby v Bratislavě, a dodavatelem Okresní stavební podnik pro zemědělskou a místní výstavbu a opravy v Uherském Brodě.

Autor projektu navrhl jednopodlažní objekt se zešíkmenou střechou, s půdorysem postupně se zmenšujících bloků, v jejichž nejmenší části vzniká přístřešek podpíraný sloupkem. Pod přístřeškem se nachází vchody do budovy. Atiku vystupující střechy zakrývalo laťové obložení, které poukazovalo na venkovskou architekturu Slovácka. Sloupek ve tvaru „V“, dekorující přístřešek, připomíná podpěry verandy na nádraží v Uherském Hradišti a Uherském Brodě [67]. Analogicky odkazuje na předchozí velmi zdařilé realizace výpravních budov. Návrhy motivů sgrafit na průčelí se nedochovaly.

V roce 2013 byl objekt pro svůj špatný stav snesen. Jaromír Slavíček popisuje stav chátrající budovy: *„V posledních letech však toto nádražíčko posmutnělo. I nadále sice z něho odjíždějí a odjíždějí lidé do světa, ale samotná budova podléhala stále více zkáze, což se až příliš okatě projevovalo na jejím vzhledu. Omítka stanice se časem pokryla nevkusnými „uměleckými“ díly sprejerů, obkladové dřevo objektu trouchnivělo.“*⁹⁵

Na místě původní budovy stojí od roku 2014 jednoduchý přístřešek z prefabrikovaných železobetonových panelů, ceněný pro svou rychlou a snadnou montáž a dlouhou životnost. Panely se nainstalovaly na betonový podklad a sestavily dohromady do tvaru „U“. Přístřešek byl postaven firmou ŽPSV a.s. z Uherského Ostrohu [70].

⁹⁴ Zápis z jednání místního národního výboru Havřice k projednání projektu čekárny v Havřicích, Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci.

⁹⁵ Jaromír Slavíček, *Sbohem, havřícké nádražíčko!*, https://slovacky.denik.cz/zpravy_region/sbohem-havricke-nadrazicko-20131104.html, vyhledáno 9.1.2019.

4.8 Uherský Brod

Původní objekt z roku 1883 vznikl podle normovaného typu takzvaných provozních budov tří velikostí Rakouské společnosti místních drah (ÖLEG) podle plánu Eduarda Wacha, stejně jako u stanic Uherské Hradiště – Nordbahn a Hradčovice [28]. Typ podsklepené výpravny s přistavěným skladištěm z hrázděného zdiva s nakládkovou rampou byl rozšířen pozdější přístavbou z přelomu osmdesátých a devadesátých let 19. století. První dvoupatrová přístavba protáhla budovu směrem na východ. Ze západní strany přibyla přízemní stavba, která nejspíše sloužila jako kancelář výpravčího. Původní výpravna stála jihovýchodně na předměstí blízko starého židovského hřbitova. Po výstavbě nového nádraží ve dvacátých letech 20. století se využívala jako skladiště a následně se přestavěla na služební byty. V osmdesátých letech 20. století byly budovy odstraněny.⁹⁶

Podle edičního plánu z roku 1927 lze určit uspořádání místností v budově [28]. Vedle přízemního přístavku se čtvercovou dispozicí se nacházely dvě místnosti spojené kuchyní, z níž vedl prosklený otvor do předsíně a dále pak ke schodišti. Z přízemního přístavku bylo možno projít do další kuchyně a dále pak ke schodišti a k suché toaletě. Východní přístavba zahrnovala další čtyři místnosti, z nichž dvě sloužily jako nákladní pokladna. Patro a půda fungovaly jako obytné prostory [72]. Vzhledem k zastaralé koncepci prostoru bylo rozhodnuto o výstavbě zcela nové budovy.

Kronika města nás informuje o tom, že „23. ledna [1923] došlo k vyvlastňovacímu řízení o pozemcích, jichž třeba k rozšíření tratě a postavení nového nádraží [v jihozápadní části města].“⁹⁷ Počátky nové výpravní budovy spadají podle kroniky⁹⁸ k polovině roku 1926. O otevření nové staniční budovy informuje krátký článek ve *Slováckých novinách*: „Nové nádraží bylo za účasti úřadů slavnostně otevřeno minulou středu [21. 10. 1927]. A byla odevzdána nová trať do Vláře, jenž byla milionovým nákladem zbudována podle řeky Vláry.“⁹⁹ Podle

⁹⁶ Radek Tomeček, Historie brodského nádraží, in: Jaromír Slavíček, *Romantika Vlárské dráhy*, Uherský Brod 2016, s. 85-86.

⁹⁷ Za účasti místních obyvatel, Zemského výboru a zástupců Technické správy brněnského ředitelství státních drah, kteří se vyjádřili o výhodách nové budovy v rámci praktičnosti pro doby přítomné i budoucí. Vznikalo též úsilí o výjezd vlaku z Luhačovic do Uh. Brodu bez přestupu a vybudování restaurace na nádraží. – Viz Moravský zemský archiv – Archiv města Uherský Brod, *Kronika města Uherský Brod*, 1918-1948, inv. č. 201, kart. 118, s. 130.

⁹⁸ „19. července začali zedníci kopati sklepy a základy pro novou nádražní budovu, která bude největší na trati vlárské.“ – Ibidem, s. 179.

⁹⁹ Slavnostní otevření nového nádraží, in: *Slovácké noviny*, 1927, 21. 10., č. 43 s. 3

Mojmíra Krejčířka stál za návrhem staniční budovy architekt Miloš Fikr, stejně jako v případě výpravny v Uherském Hradišti.¹⁰⁰

Podle jeho návrhu vznikl dvoupodlažní podsklepený objekt se sedlovou zvalbenou střechou vaznicové soustavy na obdélníkovém půdorysu. Budova je tradičně postavena z cihelného zdiva s kombinovanými stropy železobetonovými v přízemí a dřevěnými trámovými v prvním patře. Střechu pokrývá bobrovka. Štíty jsou obity zbarvenými dřevěnými latěmi složenými do trojcípů. Atypicky vystupující kubistické rizality na severní straně ukrývají samostatná schodiště do druhého patra. Hlavní vchod zvýrazňuje dřevem obkládaný štít nad předsazeným balkonem a prolamují ho dva obloukovité okenní rámy na způsob žudra [74-78]. Budova je průchozí přes odbavovací halu ke krytému nástupišti. Zastřešení nástupiště tvoří vlnitá plechová krytina nesena dřevěnými sloupy ve tvaru obráceného písmene „A“.

V přízemí našly místo prostory veřejné (odbavovací hala, pokladny, úschovna zavazadel, místnost pro rodiče s dětmi, sociální zařízení pro cestující a občerstvení) a provozní (dopravní kancelář, technologická místnost, šatny a kancelář s pokladnami) [79]. V patře se nacházejí prostory telefonní ústředny, kanceláře a sociální zařízení. Z části podkroví byla později vytvořena bytová jednotka s příslušenstvím [80].

Hladkou béžovou omítku doplňují sgrafita podle návrhů Rozálie Falešnickové.¹⁰¹ Rozálie Falešnicková vytvářela samostatné neopakující se motivy inspirované z krajek a lidových výšivek [88]. Při vytváření jí dopomohlo i studium uherskobrodských krojů a lidových slováckých motivů. Nevzniká přesný ideový koncept. Motivы se v prvním plánu navrhnu ve společném rámci, poté se ale na stěně ještě dotvářejí a upravují.¹⁰²

Při problematice určení architektonického stylu výpravny se objevuje množství podivuhodných výroků. Například v souhrnné technické zprávě z roku 1988 píše autor, že *„objekt výpravní budovy vznikl v roce 1927 a je příkladem regionálního modernismu charakteristické Janákovské architektury s folklórními fasádními prvky a typickou střešní konstrukcí.“*¹⁰³ Není ovšem jisté, proč autor vyhodnocuje, že by se projektant budovy řídil tvorbou architekta Janáka. V průvodní

¹⁰⁰ Problematika je již vysvětlena v kapitole 4.2. *Uherské Hradiště*.

¹⁰¹ Viz pozn. 60.

¹⁰² Sbírkový fond Slováckého muzea v Uherském Hradišti, Pozůstalost Rozky Falešnickové, inv. č. H 5160.

¹⁰³ *Ibidem*, (nečíslováno).

zpráve architektonické kanceláře píše architekt Jaroslav Habarta o stylu pozdní geometrické moderny a fasádě vyzdobené prvky regionální architektury s dekorem připomínajícím lidovou výšivku.¹⁰⁴ Podle mého názoru lze stejně jako výpravní budovu v Uherském Hradišti zařadit výpravnu uherskobrodskou k neovernakulárnímu stylu, který se vrací k venkovskému či lidovému stavitelství a nereaguje na dobový purismus a funkcionalismus.

Generální opravy, o kterých se jednalo již v roce 1984, iniciovaly oslavy čtyři sta let od narození Jana Ámose Komenského v roce 1992 v rámci akce UNESCO. Tehdy vznikl návrh zajištění důstojného přístupu do města po železnici pomocí reprezentačně upravené železniční stanice. Přestavba probíhala po částech za provozu, se zachováním původního stylu objektu. Uvažovalo se též o zrušení čtyř bytových jednotek, místo nich měly vzniknout prostory pro provoz železnice, klubovna, společenská místnost, hlavní pokladna a kanceláře.

Hlavní změna měla nastat při zřízení bufetu, který se měl podle plánu nacházet na levé straně budovy z pohledu přednádraží. Restauraci měla sloužit nová přístavba těsně napojená na stávající budovu ze strany štítu. Byla navržena jako příčný dvoutrakt z cihelných bloků v kombinaci s železobetonovými panely a prefabrikovanými ocelovými nosiči. Sedlová střecha měla být zkombinována s dřevěnými štítovými krovky, aby se přiblížila stylu výpravní budovy. Bufet měla osvětlovat pětice oken oddělených keramickým ostěním. Nová restaurace měla dostat ocelohliníkové dveře, které by naopak svým vzhledem vyčnívaly. Zdobné prvky přístavby jsou v návrzích pojednány jako kovolitecký znak „Raj“ a na atice umístěný nápis „BUFET“ [81-82]. Další změnou, která by ovlivnila pohled na budovu, se měla stát transformace vstupního nesymetrického atria na symetrickou přístavbu pravého křídla včetně prodloužení balkonu se zábradlím [81].¹⁰⁵

V roce 2011 probíhaly práce na integrovaném dopravním terminálu v přednádražním prostoru, s čímž souvisela i kompletní rekonstrukce odbavovací haly[84].¹⁰⁶

¹⁰⁴ Areál u nádraží ČD v Uherském Brodě, průvodní zpráva, architektonická kancelář Ing. arch. Jaroslava Habarty, Archiv Správy železničních dopravních cest v Olomouci (nečíslováno).

¹⁰⁵ Symetrické atrium lze k posouzení nalézt u přijímací stanice v Uherském Hradišti.

¹⁰⁶ Společné propojení dvou projektů „*Dopravní terminál Uherský Brod – II. etapa*“ a „*Revitalizace nádražní budovy Uherský Brod*“. – Viz kapitola 5.2. *Fenomén nádražní ulice a její typické vybavení*.

4.9 Újezdec u Luhačovic

Původní objekt z roku 1888¹⁰⁷ postavila Rakouská společnost státní dráhy (StEG) jako typovou výpravní budovu III. třídy se skladištěm. Podsklepený objekt s dispozicí ve tvaru písmene „T“ vytváří kolmo umístěný rizalitový štít s připojeným podélným traktem [89]. Symetrické členění oken a dveří zdobených klenáky, strukturovaná omítka a zdůraznění nároží kvádrováním bylo typické pro typové plány Rakouské společnosti státní dráhy. V jednotce se nacházely provozní části a pokoj pro obsluhu stanice. V roce 1904 rozšířila výpravna svůj obdélný půdorys na východní straně, čímž se propojila s již stojící dřevěnou verandou. Přístavbou vznikly prostory čekárny pro I.-II. a III. třídu [90]. Další přístavba z roku 1912 zvětšila budovu na západní straně o další pokoj a kancelář přednosta [91]. V patře byl situován bytový prostor. Následující léta vznikaly přístavby dřevěné, které sloužily jako sklad paliva a zboží [92-93]. Ve druhé polovině 20. století již stará budova nevyhovovala provozu i osobní přepravě.

Všechny dřevěné přístavby byly vlivem stáří značně zchátralé a ohrožené požáry. Zaměstnanci dráhy pracovali v nevyhovujících prostorách. Chyběla přípojka na zdroj pitné vody a sociální vybavení. Řešením se zdála být rekonstrukce celého objektu, čímž by se zachovala původní budova. Ta by ovšem pokryla jen sedmdesát procent požadovaných prostor. Projektant doporučoval postavit novou výpravní budovu [94]. Stavba probíhala v letech 1972-1974 a poté byla stávající výpravní stanice zdemolována.

Nová přízemní budova se zvýšenou halovou částí je opatřena plochou střechou z asfaltových pásů. Střecha halové části se skládá z příčně ukládaných předpjatých panelů, zastřešení pergoly tvoří rám z ocelových nosičů a prkenných záklop chráněných střešními panely. Plášť vznikl montáží závěsových ocelohliníkových zasklených stěn. Budova vytváří dojem složených objektů různých rozměrů spojených v jeden celek [95-97]. Dispozici objektu tvoří střední část pro cestující a veřejnost, nárožní bloky poskytují oddíl služební a úsek dopravní, který se nachází v části ústředního stavědla. Oplechování nízkých atik a říms přístřešku vytváří celistvost objektu. Beton se objevuje v celé budově - tvoří konstrukci ve formě prefabrikovaných pásů a podlahu. Světelné nápisy na fasádě tvořila modrá

¹⁰⁷ Možnost správného datování stavby lze doložit rokem ukončení výstavby tzv. Vlárské dráhy dne 28. října 1888, vedoucí z Uherského Brodu do Trenčianské Teplé přes Újezdec u Luhačovic.

písmena na bílém podkladě ve zkráceném názvu stanice. K novým prvkům na fasádě patřily nápisy ODJEZD a VÝCHOD, které byly navrženy jako plastické písmo z neonových trubic [102]. Hodiny na fasádě a v hale dodal Okresní průmyslový podnik.¹⁰⁸

Okenní a dveřní konstrukce vychází z typových rozměrů. Uspořádání vnitřních prostor vyhovovalo požadavkům investora, navržených jako provoz – komerční služby. V přízemní provozní části se nachází dopravní kancelář, místnost náčelníka stanice, reléová místnost, šatny, sociální zařízení a místnosti pro traťové zaměstnance a vlakové čety.

Pro výpravnu použili projektanti, moderní konstrukční systém OMEGA, stavebnicový systém s možností volby povrchových materiálů. Architektura přiznává použité betonové panely a využívá tehdejší moderní materiály, jako byly sklo a hliník.

K interiéru se zachoval podrobný katalog, vytvořený Českým vědeckotechnickým institutem ve spolupráci s architektem Jiřím Mojžíšem a vedoucími úkolu architektky Jurajem Kadlecem, Jarmilou Kadlecovou a Danou Horskou, informující o všech detailech, které byly plánovány ve stanici.¹⁰⁹ Úsilí o syntézu uličního prostoru s provozní a kulturně-společenskou stavbou vyjadřuje prosklená odjezdová hala [100]. Tou prochází hlavní trasa, kterou doprovázejí jednotlivé sekce sociálních a komerčních služeb. Cestující míjí výdej jízdenek a poté ho cesta vede k východu z haly na nástupiště.

Autorům budovy šlo o vnitřní architektonickou jednotu a zejména o komfort cestujících. Doplňkové konstrukce, jako jsou například jízdni bubnové řady, zavazadlová a pokladní okna a informační vitríny, navrhli architekti z ocelohliníkových materiálů. Halu uvnitř obložili keramickou mozaikou. První nástupiště ozdobila pitná fontánka. Plastickou světelnou plochu na čelní stěně navrhl architekt Jiří Mojžíš a odkazoval přitom na estetiku suprematismu a konstruktivismu a na meziválečnou geometrickou abstrakci. Architekt Juraj Kadlec popsal Mojžíšovo dílo v kontextu celé budovy: „*Spolupráce se soudobými*

¹⁰⁸ Technická zpráva stavební k projektu „*Újezdec u Luhačovic – výpravní budova*“ z roku 1972, Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci.

¹⁰⁹ Interiér výpravní budovy *Újezdec u Luhačovic*, Stavebnicový systém Omega Jana Rozsívala ve spolupráci s architektky Jiřím Mojžíšem a vedoucími úkolu Jurajem Kadlecem, Jarmilou Kadlecovou a Danou Horskou, Česká vědeckotechnická společnost, Institut pro rozvoj a realizaci vynálezectví a zlepšovatelství Praha, středisko Brno, *Interiér výpravní budovy Újezdec u Luhačovic. Stavebnicový systém Omega*, Brno 1971.

*exaktními vědami, průmyslem a technologií nabízí výtvarnému dílu nové možnosti. Definuje se tak nově problém struktury, řazení elementů, pohybu, světla, prostoru a jeví se jako zcela přiložená těsná spolupráce výtvarníka s inženýrem, matematiky, fyziky, programátory, psychology a dalšími specialisty (...)*¹¹⁰ Podle jeho slov vzrůstalo úsilí vytvořit dílo „*angažované a humanistické, které odpovídá nárokům na tvorbu socialistického životního prostředí.*“¹¹¹

4.10 Biskupice u Luhačovic

Původní budova výpravny se nachází severně od dnešní zastávky. Projektanti ji vytvořili podle normovaných typových plánů Zemského výboru království Českého z roku 1897 v podobě typu LV/H.¹¹² Výpravna se vyznačovala půdorysem ve tvaru obráceného písmena „L“ se štítem obráceným k nástupišti, prolomeným dvěma malými okny v půdní části [104]. V případě budovy v Biskupicích se ve štítu nacházelo jedno okno stejně jako u štítu na druhém konci stavby. Pozdější přístavba v průčelí zamezila vytvoření verandy pro cestující a umístění vchodů do budovy.

Podle plánu, získaného nyní majiteli, vedl jeden vchod do přístavku a do zbytku budovy se vcházelo bočním vchodem. Půdorys naznačuje tři místnosti a chodbu se schodištěm, vedoucím do půdních prostor [105]. Stejně jako u zastávky Havřice se stanice Biskupice dočkala v roce 2009 jednoduchého betonového přístřešku z prefabrikovaných panelů [106]. Modernizací zastávky se dosáhlo bezbariérového přístupu, který dříve nebyl možný. Nástupiště SUDOP tvořené z prefabrikovaných tvárnic typu Tischer patří k neužívanějším typům železničních nástupišť.

4.11 Polichno

V roce 1905 zbudovala soukromá dráha trať Újezdec u Luhačovic-Luhačovice. V roce 1969 tu vznikla železniční čekárna. Lze předpokládat, že nahradila dřevěnou stavbu neznámé podoby, jako tomu bylo na zastávkách Vésky a Popovice. V dnešní době je již nefunkční, a to kvůli masovému uzavírání železničních čekáren a objektů po roce 2009. Staniční dům je přízemní nepodsklepený objekt z cihel, nacházející se v mírně šikmém terénu na straně k obci. Stěny z břízolitové omítky pokrývá

¹¹⁰ Ibidem, s. 4.

¹¹¹ Ibidem, s. 4.

¹¹² Viz Krejčířík (pozn. 51).

zešíkmená plochá živičná střecha, stejně jako bývalou čekárnu v Havřicích [107-109]. V objektu se nachází služební místnost. Ze stylového hlediska nelze u této účelové zastávky hledat umělecký ráz či estetické kvality. Použití materiálů odpovídá standardu dobového stavitelství technické architektury.

4.12 Luhačovice

Staniční budovu v Luhačovicích otevřeli 15. června 1905 po stavbě úseku z Újezdce u Luhačovic. Výpravní budovu tvoří přízemní částečně podsklepený objekt se sedlovou střechou podle normy Zemského výboru království Českého z roku 1897.¹¹³ Typ LX/H se vyznačuje dispozicí ve tvaru „L“ s venkovní zastřešenou verandou, přičemž směrem k nástupišti ústí rizalitový štít. Stavbě figuruje čtvercová dispozice, na níž navazují obdélné objekty z obou stran. Východ z haly je kryt přístřeškem s dřevěnou konstrukcí [111-112].

Budova se dělí na část provozní s dopravní kanceláří, pokladnami a místností pro zavazadla, na komerční prostory a na sociální zařízení pro zaměstnance [113]. V podkroví byla zařízena nocležna pro personál se sociálním zařízením.

V padesátých letech se budova rozšířila o přístavbu ke středové části, čímž se vhodně dokonpovala do půdorysu kříže. Přístavba sloužila k občerstvení cestujících i zaměstnanců [114].

V roce 1982 se rozšířila část s bufetem, sociálním zařízením a zřízením kanceláří v podobě zkosených přístaveb, těsně navazujících na výpravní budovu.¹¹⁴ Architektonické řešení spočívalo v přístavbě místnosti bufetu bez použití sgrafitové výzdoby na fasádě [118]. Důraz se přitom kladl na estetickou úroveň a funkci vstupního prostoru do lázeňského města. V objektu a jeho vybavení hrála důležitou roli barevnost.

V roce 2000 proběhla kompletní rekonstrukce sociálního zařízení a drážního exteriérového prostoru, který projektanti vhodně zakomponovali do areálu nádraží. Na štítovou stranu navrhli malbu s názvem města a motivem lázeňské fontány [115]. V letech 2007-2008 se upravil vestibul s rozšířením o komerční prostory. Ve

¹¹³ Viz Krejčířík (pozn. 80).

¹¹⁴ Vedoucí projektu byl Karel Zickler, in: Ing. arch. Luděk Cahel, *Průvodní zpráva „Bufet ČSD Luhačovice, rekonstrukce a přístavba“*, Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci.

vyvýšené části přízemí vznikly z bývalé kulturní místnosti pro umístění technologie.¹¹⁵

Stanice spadá podle názvosloví do kategorie železničních stanic mimořádného významu, je důležitá nejen z hlediska dopravního, ale také jako středisko cestovního ruchu na lázeňském a rekreačním území. Oživujícím prvkem na fasádě se staly sgrafitové malby [116-117] provedené Rozálií Falešníkovou z Tasova a jejími spolupracovníky od roku 1948.¹¹⁶ „*Ornamentální výzdoba vzrůstala ze studia starého ornamentu Luhačovického Zálesí, prostudovaného v muzeu v Luhačovicích a z knihy profesora Václavíka z Luhačovického Zálesí.*“¹¹⁷

Z architektonického hlediska stavba nedisponuje podstatným významem, důležitým pro rozvoj nádražní architektury. Slučuje ale historizující prvky a ukazuje podobu typových plánů konce 19. století v syntéze s venkovskou a lidovou architekturou.

¹¹⁵ Technická zpráva železniční stanice, zřízení nové technologické místnosti A. sociálně kulturní budova, Archiv železniční dopravní cesty v Olomouci.

¹¹⁶ Sbírkový fond Slováckého muzea v Uherském Hradišti, Pozůstalost Rozky Falešníkové, inv. č. H 5171.

¹¹⁷ Viz Pozůstalost Rozky Falešníkové (pozn. 102).

5 VÝZNAM ŽELEZNICE PRO URBANISMUS PŘILEHLÝCH OBCÍ

5.1 Železniční trať a její význam

Železnice se vyvíjela v době průmyslové revoluce s přímou potřebou nákladní a později osobní dopravy. Z počátku se na železnici nahlíželo kriticky a lidé s výstavbou železnice v jejich městě či obcích mnohdy nesouhlasili. Okolo poloviny 19. století se začal přetvářet celkový ráz krajiny kolem Starého Města. Stalo se tak po zahájení výstavby Severní dráhy císaře Ferdinanda, která byla dokončena v roce 1841 a přinesla tak řadu pracovních příležitostí pro obyvatele. Původně zemědělská osada, která přiléhá k městu Uherské Hradiště, se postupně měnila v město průmyslového charakteru. Vzkvétal zde obchod, živnosti a vznikaly průmyslové podniky.

Stanice však nesla až do roku 1921 název Uherské Hradiště. O změně názvu se jednalo již od roku 1903, kdy ale ministerstvo železnic zástupcům obce Staré Město nevyhovělo. Poté následovala celá řada změn v názvech. Staré Město se totiž teprve v roce 1900 osamostatnilo od Uherského Hradiště a až v roce 1997 získalo statut města. S rozvojem železničního spojení vznikala i snaha o postupné začlenění osobní dopravy do drážních plánů, s čímž souvisí i přestavby výpravních a nádražních budov.

Ve druhé polovině 19. století, kdy se začalo mohutně rozvíjet železniční stavitelství, se zvyšovala frekvence vlaků a postupně i počet cestujících. Ekonomické výhody, číšící z tohoto fenoménu, dávaly vzniknout počtu státních a soukromých drážních společností. V osmdesátých letech zahájila svou činnost Rakouská společnost místních drah, která vedla svou trať ze Starého Města (Uherské Hradiště – Nordbahn), procházející Uherským Hradištěm podél městské periferie. Pokračovala po území bývalých hradeb až do Kunovic, kde se poté rozdělovala na jižní spojku směrem do Veselí nad Moravou a na východ podél řeky Olšavy až do Uherského Brodu.

Vybudováním místní dráhy v roce 1885 se železniční spojení dotklo i měst a obcí méně významných. Neustálý proces rozšiřování výpravních budov potvrzuje sílící frekvenci železniční dopravy a tím i rozvoj průmyslu a hospodářského života. Na význam nádražních budov ve Starém Městě, Uherském Hradišti a Kunovicích je nutno nahlížet komplexně v rámci opakovaného spojování v městskou

aglomeraci.¹¹⁸ Ve dvacátých letech 20. století se rozvíjel v Uherském Hradišti a Kunovicích především výrobní průmysl – například parostrojní cihelna v městské části Mařatice a cihelna Josefa Abrháma v Kunovicích. Ve třicátých letech se podepsala na rozvoji měst hospodářská krize, která ovšem nezasáhla do stavební činnosti.¹¹⁹ Nově zbudovaná výpravná (1930) v Uherském Hradišti pozvedla úroveň města a i přes svou kritiku stmelila roztroušené obyvatelstvo [23]. Dokládá to například i měšťanská inteligence a její smýšlení o národním uvědomění. Obyvatelé se navraceli k lidovým tradicím a stylům a podporovali rozvoj lidové umělecké tvorby (například zakládání lidových škol Rozky Falešnickové, obrazy s lidovými motivy Joži Úprky, sběratelství lidových krojů Františka Kretze či architektura Dušana Jurkoviče).

Obec Vésky, od roku 1980 městská část Uherského Hradiště, a Popovice získaly stanici díky své výhodné poloze při stavbě Vlárské dráhy v roce 1888. Stavba se stala velkým přínosem, protože spojila obce s okresním městem. V Hradčovicích vzkvétalo hospodářství, řemesla i průmysl. Dráha umožnila spojení s velkými městy a poskytla obyvatelům nové možnosti zaměstnání v Uherském Brodě a jeho okolí. Havřice jsou dnes součástí Uherského Brodu. Původně samostatná obec získala železniční spojení ve stejných letech jako předešlé stanice. Trať se stavěla v co nejuvhodnějším terénu v nejkratší možné vzdálenosti. Přesto se zastávky a výpravní nacházejí v poněkud velké vzdálenosti od středu obce.

Podobně jako Uherské Hradiště se rozvíjelo i město Uherský Brod. Ve druhé polovině 19. století, kdy byla budována železniční trať, se počíná rozvíjet průmysl a obchod, zejména prostřednictvím německého a židovského obyvatelstva, které do města přicházelo již od napoleonských válek. Původní výpravná stála jihovýchodně na předměstí blízko starého židovského hřbitova. V meziválečném období se zvyšoval počet dělnictva, vzkvétal zde stavební a továrenský průmysl a kultura. Jak již bylo řečeno výše, výpravní v Uherském Hradišti a Uherském Brodě jsou postaveny podle stejného plánu Miloše Fikra z Ředitelství státní dráhy v Brně, s tím že jsou zrcadlově obrácené.¹²⁰ O brodské budově není známa dobová kritika ze

¹¹⁸ Historie Kunovic, *Město*, <http://www.mesto-kunovice.cz/mesto/historie/>, vyhledáno: 10. 6. 2019.

¹¹⁹ *Uherské Hradiště. Město a okres...* (pozn. 53), s. 32.

¹²⁰ Srovnej [25] a [85].

strany obyvatel ani tisku. V roce 1960 byl městu zrušen okres a v důsledku toho byl přerušen jeho plynulý rozvoj.¹²¹

Trat' Újezdec u Luhačovic – Luhačovice vznikla v roce 1905 z iniciativy Františka Veselého, ředitele akciové společnosti lázní Luhačovic, a Cyrila Seiferta, člena železniční rady. Výstavbou se usilovalo o zvýšení komfortu pro turisty a lázeňské hosty. Trat' vedla kolem řeky Olšavy. V Újezdci se poté rozdělila a stáčela se na sever Luhačovickým Zálesím kolem Luhačovického potoka až do Luhačovic. S nevolí některých občanů se setkáváme již v době výstavby tratě. Představitelé obce Újezdec – starosta František Josefík, radní František Toral a Josef Piják se vyjádřili k vykoupení pozemků pro stavbu tratě následovně: „*Projektovaná dráha se nedotýká našich zájmů, jelikož naše obec již na dráze leží a bylo by nám milejší, kdyby se dráha vůbec nestavila, jelikož tím nám zase nejlepší půda ubude.*“¹²² Na stavbě se podílelo mnoho občanů domácích a cizích.

Slavnostní otevření dráhy dokumentuje jediný novinový článek, který potvrzuje určitou skepsi již z dob výstavby: „*Otevření dráhy se vykonalo zcela tichým způsobem (...)*“¹²³ Po zahájení se ještě dostavovalo kolejiště a výpravní budova v Luhačovicích. Staniční budovy se nacházely také v Újezdci [93] a Biskupicích [103]. Naděje na prosperitu dráhy se však nedostavily. Po vypuknutí první světové války byl osud dráhy v ohrožení. Akcionáři hledali způsoby, jak dosáhnout větších zisků. Pomohl až vývoz luhačovické vody *Vincentky* do zákopů na frontě. Další zisky plynuly z dopravy vojenských transportů. V období první republiky začalo do luhačovických lázní proudit velké množství hostů, čímž se navrátila i sláva železniční dráhy.¹²⁴

Zastávka v Polichnu je usazena do rovinatého terénu ve středu obce, zatímco výpravná v Biskupicích leží asi jeden kilometr daleko od návsi. Luhačovické nádraží ústilo do středu města. Turisté a lázeňští hosté tak vystoupili téměř v centru města a snadno se dopravili do lázeňského komplexu.

¹²¹ Markéta Švehlíková, Historie města, *Město*, <https://www.ub.cz/info/historie-mesta?&expandMenu=16>, vyhledáno: 14. 4. 2019.

¹²² Tomáš Lekeš st. – Radovan Jančář, *Újezdec u Luhačovic. Dějiny farnosti a obce*, Popovice 2010, s. 59.

¹²³ Ibidem, s. 62.

¹²⁴ Ibidem, s. 62-63.

5.2 Fenomén nádražní ulice a její typické vybavení

Formování ulic probíhalo již v dobách, kdy nádraží ještě neexistovala. Počátkem vývoje drážní architektury v první polovině 19. století ale vzniká jedinečný urbanistický fenomén. Plošné odstraňování hradebních kurtin a bastionů umožnilo vznik zastavovacích plánů, které usměrňovaly novou výstavbu. Boření pevnostních zdí souviselo podle Pavla Zatloukala s bytovou nouzí, volným pohybem osob a organickým spojením města s předměstím.¹²⁵ Na nově vzniklých parcelách rostla nová zástavba rozmanitých typů budov. Mezi nimi se tvořily nové silniční koridory, náměstí, okružní třídy a také ulice. Zástavbou nádražních ulic a jejich rozšiřováním vznikaly bulvární třídy, lemované alejemi, s množstvím obchodů, hotelů, pasáží, kaváren a restaurací. Se vzrůstající frekvencí osob pohybujících se kolem nádraží vznikalo také množství služeb a atrakcí umístěných v jeho okruhu. Typickou nádražní ulicí je například část okružní třídy v Brně, kterou formovala zejména výstavba hlavního nádraží. Cestu, vedoucí z opavského Severního nádraží k hotelu U Římského císaře, malebně popisuje Martin Pelc.¹²⁶ Popisuje kroky Josefa Schwerdfegera, procházejícího Nádražní ulicí, kolem vil, Nádražního okruhu a místní plynárny za zpovzdálí znějící dechové hudby.¹²⁷

Co se týká nádražních ulic na sledované trati, nelze mluvit o podobných bulvárech či okružních třídách kvůli velikosti a omezenému významu místní dráhy. V tomto případě se projektanti v urbanistických plánech měst zabývali spíše celkovou koncepcí a začleněním nádražního areálu do prostředí rozrůstající se periferie. V obcích se dráha dotkla především jejich okrajů a cesta, která k ní vedla, byla vzdálená i několik kilometrů. Polní cestu později vydlážděnou či jinak upravenou lemovalo stromořadí nebo zástavba rodinných domů a bytových jednotek.

Důležitou součástí areálů nádraží byl vždy hezky upravený terén v okolí, předně pak okolí výpravní stanice. O úpravu květinovou výzdobou se starali povětšinou železniční zaměstnanci, o okolí poté správa města či majitel pozemku. Ačkoliv by se úprava prostředí mohla jevit jakkoliv nedůležitě, opak je pravdou. To potvrzuje i mnoho článků vydaných v tuzemských i zahraničních sbornících či

¹²⁵ Pavel Zatloukal, *Brněnská okružní třída*, Brno 1997, s. 50.

¹²⁶ Martin Pelc, Vídeň – Opava, 14. září 1897, in: Martin Pelc – Pavel Šopák – Hana Šustková, *Opava – Vídeň. Měšťanská kultura 19. století mezi periferií a centrem*, Opava 2011, s. 9-25.

¹²⁷ *Ibidem*, s. 13-14.

zpravodajích. Například i Karel Čapek popisuje úhlednost tehdejších stanic ve své knize *Obyčejný život*.¹²⁸

Jedna z prvních stanic na našem území byla postavena pro krajské město Uherské Hradiště v poměrně velké vzdálenosti na katastru obce Staré Město.¹²⁹ Stanice se rozkládala na periferii obce v blízkosti pozdějších podniků – cukrovaru bratří Mayů a parní pily. Situování stanice souviselo s typem nákladního nádraží umístěného v částech dnes nazývané průmyslové zóny. Byl také vznesen požadavek, aby železnice a její stanice nevedla historickým centrem a jeho částmi. Ulice vznikla přirozeně další zástavbou budov drážního účelu [6].

Existence Královské ulice v Uherském Hradišti (dnes Nádražní) je datována již od konce 16. století.¹³⁰ Její původní funkce spočívala v propojení náměstí se vstupem do města od hradeb. Původní domy v ulici několikrát vyhořely a byly znovu postaveny v dobových stylech. Nárožní objekty jsou postaveny v letech 1908-1909, s pozdějšími úpravami v letech třicátých.¹³¹ Další významnou stavbou je později přestavovaný jezuitský seminář (1714), který následně sloužil jako sídlo Okresního hejtmánství. V Nádražní ulici vzniklo na konci 19. století, kromě zástavby měšťanskými domy s obchody v přízemí, i Německé státní gymnázium. Na konci dvacátých let 20. století stály v Královské ulici¹³² po dlouhá léta dva domy ve špatném technickém stavu. Ty odstranila a namísto nich postavila stavební firma Josefa Schaniáka, městského stavitele, tři domy. Ulice se tímto počinem rozšířila a rok poté byla vydlážděna [27]. Poslední velkoměšťanské domy hostily i slavné osobnosti. V domě č. 27 Vítězslava Nečase se usadil redaktor *Slováckých novin* a sběratel lidového umění František Kretz, k jehož hostům patřil i malíř Joža Uprka.¹³³ Dům (poté v majetku Bruna Stancla) přestavěl v roce 1905 architekt

¹²⁸ „Nádraží jako z cukru, ve všech oknech petúnie, všude košíky s lobelkou a lichořeřišnicí; zahrada plná šeříku, jasmínu a růží, a ještě podél skladiště a hradel samý záhon, samý kvetoucí měsíček, samá pomněnka, samé hledíky. A všechno se muselo jenom lesknout, okna, lampy, zeleně natřené pumpy, jinak se starý pán hrozně rozčiloval...“ Viz Karel Čapek, *Obyčejný život*, Praha 2018, s. 50.

¹²⁹ Viz Krejčířík (pozn. 19), s. 54.

¹³⁰ Informace o domech v Nádražní ulici jsou velmi dobře mapované v publikaci od Jiřího Čoupeka. Viz Jiří Čoupek, *Uherskohradištské ulice, přehled názvů s jejich historickým vývojem*, Uherské Hradiště, 2015. Dostupné jsou také na stránce internetové encyklopedie dějin města – Viz Kolektiv autorů, *Encyklopedie města Uherské Hradiště*, <http://encyklopedie.mesto-uh.cz/home-muh/>, vyhledáno: 2.5.2019.

¹³¹ Domy č.p. 307, 308, 309 nahrazeny novostavbami rodinných domů.

¹³² Královská ulice byla pojmenována podle zásluh Matyáše Korvína, který se zasloužil o uherskou správu reformu ve vědě a umění. Uherské Hradiště se stalo i jeho sídlem.

¹³³ Kretz mu vykázal místnost v prvním patře, kde mohl pracovat na návrzích výzdoby zasedací síně radnice. Poté si nechal na zahradě postavit ateliér, kde mimo jiné pracoval po pobytu v Paříži na

Dominik Frey.¹³⁴ V roce 1931 byla Královská ulice přejmenována na Ulici krále Přemysla Otakara II. a následně znovu přejmenována na Královská (1940), Rooseveltova (1946) a Nádražní (1948), což se zachovalo dodnes.¹³⁵ Ulice poskytovala po celou dobu své existence spojení nejprve mezi centrem města a hradbami, po jejich odstranění pak plnila funkci trasy vedoucí přímo k areálu nádraží.

Stejně jako nádraží ve Starém Městě, stála výpravní budova v Kunovicích na okraji osídlené oblasti. Možným důvodem této skutečnosti je poloha zavedené stanice. Nádraží, fungující jako spojka, získalo naopak výhodnou polohu pro křižování tratí. Po výstavbě obchvatu silnice I/50 vznikl železniční most přes trasu Uherské Hradiště – Staré Město a nádraží se tím skrylo za hustou zástavbu v průmyslové zóně.

Po zrušení hradebních zdí se rozvíjela nová zástavba na předměstí Uherského Brodu a v místech starého židovského hřbitova. Na jihovýchodní straně bylo v roce 1883 zbudováno nádraží, které stálo kolmo k příjezdové cestě [73]. Nádražní ulice se ale začala vyvíjet až po výstavbě staniční budovy v roce 1927. Nová odbavovací hala stála v jižní části města mezi ulicemi Pod Valy a Vlčnovská v jihovýchodní ose kolejiště. Neobvyklým dispozičním umístěním zde vzniklo prostranství, které požadovalo úpravu [74]. Ředitelství státních drah trvalo na výkupu pozemků městem. Dráha poté na tomto místě povolila povoznickou činnost.¹³⁶ Později zde měla své stanoviště autobusová doprava. V okolí výpravní se umístily stánky s komerčními službami. Generální opravy v roce 1992 se pokoušely o zajištění důstojného přístupu do města. Rozsáhlá úprava přednádražního prostoru a okolí se vyřešila až v roce 2011 v rámci projektu integrovaného dopravního terminálu v přednádražním prostoru.¹³⁷ Cíl stavební činnosti spočíval ve sloučení železniční a autobusové dopravy, čímž by se zvýšil komfort cestování. Celková rekonstrukce a revitalizace zasáhla do úpravy okolí nádraží vybudováním lávky přes kolejiště, která spojila historickou část města s obchodním centrem [84].

obrazech *Pout' u sv. Antonínka* či *Jízda králů ve Vlčnově*. Viz Jaromíra Čoupková, Toulky městem, in: *Zpravodaj města Uherské Hradiště*, 2017, č. 5, s. 10.

¹³⁴ Ibidem, s. 10.

¹³⁵ Viz *Internetová encyklopedie...* (pozn. 127).

¹³⁶ Kronika města Uherský Brod (pozn. 97), s. 131.

¹³⁷ Společné propojení dvou projektů „*Dopravní terminál Uherský Brod – II. etapa*“ a „*Revitalizace nádražní budovy Uherský Brod*“ vypracovaných v roce 2011 architektem Jaroslavem Habartou. Dostupné v archivu Správy železniční dopravní cesty v Olomouci.

Původní příjezdní komunikace k újezdecké výpravně z roku 1905 vedla kolmo a neumožňovala dostatečný prostor pro obchodnické činnosti v areálu přednádraží.

Společně s novou výstavbou nádražní budovy v sedmdesátých letech 20. století se řešila problematika přednádražního prostoru a příjezdové komunikace [94]. Zastavovací plán,¹³⁸ který vznikl při jednání zástupců drážního úřadu, informoval o řešení zástavby jižní části nádražní ulice. Návrh spočíval ve výstavbě rodinných domů se čtyřmi bytovými jednotkami, dvojdomků a dvou jednotlivě stojících staveb [101]. V prostoru při drážní silnici se uvažovalo i o výstavbě zdravotního střediska. Hlavní projektant Josef Indra zakomponoval přednádražní prostor do ulice s přizpůsobením výstavby objektů se zachováním rozhledového trojúhelníku. Ulici ukončil trianglovou točnou pro autobusy.

Na popud Vladimíra Zákrejse vznikla roce 1926 soutěž na vypracování urbanistického plánu Luhačovic. V něm se mimo jiné řešila otázka zakomponování hlavové stanice do jižní části města.¹³⁹ V roce 1932 přistoupilo město k provedení jednotného plánu rozdělující Luhačovice na části – Staré Luhačovice (část historická určená pro místní zemědělství a živnosti); Nové Luhačovice (část obchodní, okolí nádraží, vyhlídkové ulice a čtvrtě zakomponované do lesnatého okolí) a Lázeňský rayon (umístění léčebných podniků a prostorů pro lázeňský a společenský život).¹⁴⁰ Novou ulici od nádraží směrem pod Malou Kamennou řešili projektanti jako uliční oblouk vyrovnaný přes Výmolovou louku s navázáním na mlýnský splav. Zaklenutá část potoka tak mohla sloužit jako uliční těleso až do míst lávky k tenisovým kurtům.¹⁴¹ Vlakové nádraží spojené s autobusovou linkou lemuje množství restaurací, kaváren a hotelů společně s vilami a významnými budovami.

¹³⁸ Průvodní technická zpráva k zastavovacímu plánu přednádražního prostoru v Újezdci u Luhačovic ze dne 24.2.1971, Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci.

¹³⁹ Moravský zemský archiv, fond H 663, Místní dráha Újezd – Luhačovice, a. s., Brno, kart. 1761, f. 269.

¹⁴⁰ Moravský zemský archiv, fond H 663, Místní dráha Újezd – Luhačovice, a. s., Brno, kart. 1761, f. 23-24.

¹⁴¹ Moravský zemský archiv, fond H 663, Místní dráha Újezd – Luhačovice, a. s., Brno, kart. 1761, f. 73.

ZÁVĚR

„Nádraží je místem loučení a setkání, odjezdů i návratů, začátkem a koncem cest, vstupní branou do podivuhodného a svérázného prostředí železnice i místem prvního kontaktu příjíždějícího s cílem své cesty.“¹⁴²

Tato práce se pokusila popsat a zhodnotit specifické druhy drážního stavitelství. Zvolená trasa byla atraktivní z hlediska regionu, kterým prochází, ale poněkud komplikovaná svým historickým vývojem. Soubor tří železničních tratí, postavených v různém časovém údobí různými železničními podniky, poskytuje náhled na výpravní budovy a zastávky, jejichž architektura se neustále proměňuje. I přes svou osobitost, zůstávají nádražní budovy stále na okraji zájmu badatelů a veřejnosti.

Sledovaná trať se vyvíjela od roku 1841 v rámci stavby první parostrojní železnice probíhající Moravou – Severní dráhy císaře Ferdinanda. Na stavbě dalších úseků se podílelo množství státních i soukromých společností, v jejímž důsledku se všechny sjednotily v procesu zestátnování a vytvořily jednotnou síť dráhy lokálního charakteru.

Každou stanici provázelo v historickém údobí několik architektonických typů staveb, na kterých se odráželo mnoho dobových stylů, které se v syntéze objevují dodnes. Pozdější úpravy, přestavby a novostavby se objevují v tomto stavitelství neustále v porovnání s jinými druhy architektonických děl. Budovy, vznikající v 19. století, ovlivnila řada historizujících slohů.

V první polovině 20. století se ale jejich výzdoba odstranila v souvislosti s purizační vlnou a nastupujícími moderními styly. Jejich vnitřní i vnější uspořádání neodpovídalo dobovým požadavkům, a proto se v mnoha případech přikročilo ke kompletní přestavbě či úplnému odstranění. Místo nich poté vznikaly nové objekty v stylové podobě, kterou určovali zejména specializovaní drážní architekti a inženýři, zaměstnávaní architektonickými kanceláři ve státních či soukromých společnostech. Jejich jména se však často skrývala pod názvy projekčních kanceláří, inspektorátů a oddělení pro stavbu.¹⁴³ Existovaly ovšem výjimky, kdy se na projektu podílel i civilní architekt.

¹⁴² Krejčířík (pozn. 19), s. 6.

¹⁴³ Ibidem, s. 24.

Druhá polovina 20. století se vyznačuje množstvím generálních oprav, přístaveb a zejména v sedmdesátých a osmdesátých letech stavbami nových objektů v duchu poválečné architektury. Jejich umělecká hodnota prudce klesá a dostává se v některých případech až na hranici technické architektury.

Poslední kapitola odpovídá na otázku významu železniční tratě pro urbanismus přilehlých obcí. Důležitost železničního spojení tkví v rozvoji obchodu, hospodářství a ekonomiky v jednotlivých městech a obcích. Lokální trať také zajišťovala dopravu osob do zaměstnání, za vzděláním a k rekreaci. Kritizovanou oblastí byla především nedostačující vlaková spojení a dlouhá čekací doba. S rozvojem automobilismu a letecké dopravy začal počáteční rozmach železniční lokální přepravy upadat.

Fenomén nádražní ulice se rodil v prostředí předměstí a na místech bývalých hradebních celků. Na nově vzniklých parcelách rostla nová zástavba různých typů budov. Mezi nimi se tvořily nové silniční koridory, náměstí, okružní třídy a také ulice. Rozšiřováním ulic vedoucích k nádraží vznikaly bulvární třídy, lemované alejemi, s parky a množstvím obchodů, hotelů, pasáží, kaváren a restaurací. Typickou nádražní ulicí je například část okružní třídy v Brně, kterou formovala zejména výstavba hlavního nádraží a s ním i rozvoj služeb pro cestující, turisty i obyvatele města. V případě sledované místní dráhy se nádražní ulice nevyvinula v takovém rozsahu jako ve velkých městech. Vždy se ale k nádraží soustřeďovaly doplňkové služby, jako jsou například restaurace, drobná občerstvení, kavárny, stánky s tiskem, směnárny, ale i obchody, lékárny, muzea a galerie.

Nádraží se zrodilo nejen pro potřeby cestování, ale i jako místo kultury, které přitahovalo všechny vrstvy společnosti. O tom pojímá i Manfred Berger v úvodu do třísvazkové publikace o německých historických nádražních budovách: *„Žádná z veřejných budov nezískala takové postavení v každodenním životě jako důvěrně známé, častokrát proklínané a obvykle také jen spěšně míjené nádraží.“*¹⁴⁴

¹⁴⁴ Manfred Berger, *Historische Bahnhofsbauten. Sachsen, Preussen, Mecklenburg und Thüringen*, I. Band, Berlin 1991. – převzato z knihy Mojmíra Krejčířka (pozn. 19), s. 6.

SUMMARY

The present work deals with the history and typology of train station buildings on the route of the Staré Město near Uherské Hradiště – Luhačovice. It is a set of three railway lines, built in different time period different railway undertakings. The track of the interest had evolved since 1841 as a part of the construction of the first steam engine railway via Moravia – Emperor Ferdinand Northern Railway, the track continues by the section Uherské Hradiště – Uherský Brod from the years 1883-1888 and ends the year 1905 the construction of the private railway Újezdec near Luhačovice – Luhačovice.

Thereafter, the importance is discussed of railway lines for the urban design of the adjacent municipalities. Local line provided primarily to transport a people into employment, for an education and for a recreation. The work also deals with the phenomenon of train station streets. This originates in the environment of the suburbs and on the site of a former castle units. A new development with a tabloid classes, parks shops and restaurants has grown on the newly created parcels. Concerning the local railway the station street has not developed to such an extent as it has in major cities.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

KFNB	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
c. k.	císařsko-královské
StEG	privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft
ÖLEG	Österreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft

SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY

Archivní prameny

Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, *Staré Město*, Technické zprávy, projektové dokumentace, stavební úpravy výpravní budovy (neinventarizováno, přístupné po domluvě v budově hlavního nádraží v Olomouci).

Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, *Uherské Hradiště*, Technické zprávy, projektové dokumentace, stavební úpravy výpravní budovy (neinventarizováno).

Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, *Kunovice*, Technické zprávy, projektové dokumentace, stavební úpravy výpravní budovy (neinventarizováno).

Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, *Věsky*, Technické zprávy, projektové dokumentace, stavební úpravy výpravní budovy (neinventarizováno).

Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, *Popovice u Uh. Hradiště*, Technické zprávy, projektové dokumentace, stavební úpravy výpravní budovy (neinventarizováno).

Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, *Hradčovice*, Technické zprávy, projektové dokumentace, stavební úpravy výpravní budovy (neinventarizováno).

Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, *Uherský Brod*, Technické zprávy, projektové dokumentace, stavební úpravy výpravní budovy (neinventarizováno).

Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, *Újezdec u Luhačovic*, Technické zprávy, projektové dokumentace, stavební úpravy výpravní budovy (neinventarizováno).

Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, *Luhačovice*, Technické zprávy, projektové dokumentace, stavební úpravy výpravní budovy (neinventarizováno).

Martin Číhalík, *Stratigrafický průzkum fasády nádražní budovy Uherské Hradiště*, duben 2004.

Státní okresní archiv Uherské Hradiště, *Severní dráha – Vídeň-Krakov. Úsek Staré Město – Lidéřovice*, 1889-1942, inv. č. 192, sign. 228, s. 85.

Státní okresní archiv Uherské Hradiště, *Stanovení jízdného na soukromé železniční dráze Újezdec – Luhačovice 1904-1910. Plánek okolí 1857-1936*, inv. č. 17, sign. 51, s. 37.

Státní okresní archiv Uherské Hradiště, *Pamětní kniha královského města Uherské Hradiště*, 1910-1932, inv. č. 1, kart. 1.

Státní okresní archiv Uherské Hradiště, Archiv města Uherský Brod, odd. fond. 825, *Kronika města Uherský Brod*, 1918-1948, inv. č. 201, kart. 118.

Moravský zemský archiv, fond H 663, Místní dráha Újezd – Luhačovice, a. s., Brno, kart. 1761, f. 73.

Moravský zemský archiv, fond H 663, Místní dráha Újezd – Luhačovice, a. s., Brno, kart. 1761, f. 269.

Moravský zemský archiv, fond H 663, Místní dráha Újezd – Luhačovice, a. s., Brno, kart. 1761, f. 23-24.

Sbírkový fond Slovákého muzea v Uherském Hradišti, Pozůstalost Rozky Falešníkové, inv. č. H 5160.

Literatura

Alois Adamus, *Pohled do dějin Severní dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti*, Moravská Ostrava 1936.

Stanislav Antonický, *Evropské železnice*, Praha 1977.

Alois Baláš, Rekonstrukce stanic na anglické jižní dráze, *Železniční revue* XX, Praha 1938, s. 184.

Alois Baláš, Soumrak železnic?, *Železniční revue* XV, 1933, s. 49-50.

Kateřina Bečková, *Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*, díl 1-4, Praha 2009.

Alena Borovcová, *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*, Ostrava 2016.

Jaromíra Čoupková, Toulky městem, in: *Zpravodaj města Uherské Hradiště*, 2017, č. 5, s. 10.

Jaromíra Čoupková – Blanka Rašticová, *Uherské Hradiště*, Praha 2008.

František Dědek, Nádražní budovy, *Železniční revue*, 1936, č. 17, s. 267.

Josef Danda, *Naše železniční nádraží*, Praha 1988.

Josef Danda, Podíl architekta na úkolech železničního plánování, *Architektonický obzor. Časopis československých inženýrův a architektův*, Praha 1944, s. 137-147.

Benjamin Fragner – Tomáš Skřivan et al., *Pražská nádraží ne/využitá. Urbanismus průmyslového dědictví. Alternativní projekty pro Nákladové nádraží Žižkov*, Praha 2012.

Ivo Frolec (rec.), *Slovácko 2000. Společenskovední sborník pro moravsko-slovenské pomezí*, roč. 42, Slováké muzeum v Uherském Hradišti 2001.

Zdeněk Gába – Dagmar Tempírová-Kotrlá, *Bratři Kleinové, stavitelé silnic a železnic*, Šumperk 2000.

Josef Hendel, *Navrhování železničních stanic*, Praha 1955.

Zdeněk Hojda – Marta Ottlová – Roman Prahel, *Naše Itálie. Stará i mladá Itálie v české kultuře 19. století. Sborník příspěvků z 31. ročníku symposia k problematice 19. století. Plzeň, 24.-26. února 2011*, Praha 2012.

Josef Hons, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990.

Zdeněk Hudec, *Atlas drah České republiky 2006-2007*, Praha 2006.

Josef Jančář, Hradištská ohlédnutí, in: Jiří Čoupek – Jaroslav Zapletal et al., *Uherské Hradiště. Královské město na řece Moravě. 750. výročí založení města Uherské Hradiště*, Uherské Hradiště 2007, s. 319-332.

Josef Jančář, Lidová tradice a současnost, *Národopisné aktuality I.*, 1964, s. 23-25.

Josef Jančář, *Proměny Slovákca. Lidová kultura od feudálního poddanství k postmodernímu společenství*, Národní ústav lidové kultury, Strážnice 2011.

- Hana Kneblová, *Život v českých zemích za Františka Josefa I.*, Praha 2017.
- Jan Kozumplík, *Výstavba lokálních železnic na jihovýchodní Moravě* (diplomní práce), Historický ústav FF MU, Brno 2008.
- Mihály Kubinszky, *Alte Bahnhöfe in Ungarn*, Corvina 1985.
- Mihály Kubinszky, *Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte*, Wien 1986.
- Mojmír Krejčířík, *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj*, I-IV., Litoměřice 2003-2015.
- Mojmír Krejčířík, *Po stopách našich železnic*, Praha 1991.
- Mojmír Krejčířík, *Železniční móda. Dějiny železničního stejnokroje v Českých zemích a na Slovensku*, Praha 2003.
- Ulrich Krings, *Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus*, München 1985.
- Zdeněk Kubíček, *Železnice. Urbanistické zásady komunikační sítě. Část 2, Ústav architektury a územního plánování* Brno, Praha 1953.
- Adolf Kuthan, Sloh zemědělských staveb, *Architektonický obzor. Časopis československých inženýrův a architektův*, Praha 1944, s. 71-78.
- Tomáš Lekeš st. – Radovan Jančář, *Újezdec u Luhačovic. Dějiny farnosti a obce*, Popovice 2010.
- Kateřina Lopatová, *Meziválečná architektura v Uherském Hradišti* (diplomní práce), Katedra dějiny umění FFUP, Olomouc 1995.
- Stanislav Musil, *Vůně pražských nádraží*, Praha 2005.
- Modely staveb a obydlí lidu československého, In: *Národopisná výstava Československá*, Praha 1895, s. 145-150.
- Nové nádraží, *Naše Slovácko*, 1930, 11.9., s. 2.
- Nové nádraží, in: *Slovácké noviny*, 1927, č. 43, 21.10., s. 3.
- Jaroslav Pacovský, *Lidé, vlaky, koleje*, Praha 1982.
- Pavel Panoch, *Život a tvorba pardubického rodáka a ochránce památek Boží Dvořáka* (diplomní práce), Katedra dějiny umění, Olomouc 1995.
- Steven Parissien, *Bahnhöfe der Welt. Eine Architektur – und Kulturgeschichte*, Knesebeck 1997.
- Martin Pelc, Vídeň – Opava, 14. září 1897, in: Martin Pelc – Pavel Šopák – Hana Šústková, *Opava – Vídeň. Měšťanská kultura 19. století mezi periferií a centrem*, Opava 2011, s. 9-25.
- Taťána Petrasová – Pavla Machalíková, *Člověk a stroj v české kultuře 19. století. Sborník příspěvků z 32. ročníku symposia k problematice 19. století. Plzeň, 23.-25. února 2012*, Praha 2013.
- Nikolaus Pevsner, *A History of Building Types*, London 1976.
- Václav Pchálek, Vývoj železničních výpravních budov, *Architektonický obzor. Časopis československých inženýrův a architektův*, Praha 1944, s. 153-159.

- Jan Ropek, Československá spojovací dráha. K padesátému výročí jejího otevření, in: *Železniční revue* XX, 1938, č. 12, s. 177-181.
- Jaromír Slavíček, *Romantika Vlárské dráhy*, Uherský Brod 2016.
- Slavnostní otevření nádraží, *Středostavovské zájmy*, 1930, 18.10., s. 329.
- Bohumír Smutný – Ladislav Šupka – Jaroslav Zapletal ml., Hospodářský rozvoj města od poloviny 19. století, in: Jiří Čoupek – Jaroslav Zapletal et al., *Uherské Hradiště. Královské město na řece Moravě. 750. výročí založení města Uherské Hradiště*, Uherské Hradiště 2007, s. 243-264.
- Pavel Schreier, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2004.
- Pavel Schreier, *Poutavý svět kolejí*, Praha 2005.
- Pavel Schreier, *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*, Praha 2009.
- Josef Schrötter – Bohuslav Fultner, *Od koněspřežky po supervlaky. Život na železnici v obrazech s ukázkami železničních stejnokrojů*, Brno 2015.
- Augustin Škudla, Lze pozemní stavby železniční normalizovati?, *Architektonický obzor. Časopis československých inženýrův a architektův*, Praha 1944, s. 159.
- August Škudla, Nádražní budovy, *Železniční revue* XVIII, 1926, č. 18, s. 312-313.
- Karel Špaček, Rozvoj českých železnic místních, zemí podporovaných, *Technický obzor* XVI., 1908, s. 114-116.
- Ladislav Štěpán, Lidové stavitelství ve stavebních plánech a mapách východočeských archivů II. sídla. Domy a zemědělské stavby, *Národopisná revue*, 1996, č. 3, s. 161.
- Miloslav Štěpán, *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*, Praha 1958.
- Rostislav Švácha, *Od moderny k funkcionalismu*, Praha 1995.
- Radek Tomeček, Historie brodského nádraží, in: Jaromír Slavíček, *Romantika Vlárské dráhy*, Uherský Brod 2016, s. 85-86.
- Václav Turek, *Transsibiřská magistrála. TRANSSIB*, Lanškroun 2015.
- Uherské Hradiště. Město a okres, *Národohospodářská propagace Československa*, řada A, svazek XI., Uherské Hradiště 1934.
- Miroslav Válka, Lidový dům a jeho role při formování národní identity, *Prameny a studie 56. Odkaz Národopisné výstavy československé 1895 v oblasti etnografie, muzejnictví a památkové péče*, Národní zemědělské muzeum v Praze, Praha 2015.
- Antonín Verbík – Metoděj Zemek – Jiří Čoupek, *Uherské Hradiště. Dějiny města*, Brno 1981.
- PV [Pavel Vlček], heslo Fikr, in: Pavel Vlček et al., *Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách*, Praha 2004, s. 172.
- PV [Pavel Vlček], heslo Jüngling, in: Pavel Vlček et al., *Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách*, Praha 2004, s. 289.
- Pavel Zatloukal, *Brněnská okružní třída*, Brno 1997.

Internetové zdroje

Martin Jacura – Karel Hájek – Vojtěch Novotný, *Výpravní budovy a jejich uspořádání. Od koněspřežné dopravy až po současnost*, <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/vypravni-budovy-a-jejich-dispozicni-usporadani-i-od-konesprezne-drahy-po-soucasnost>, vyhledáno 20. 4. 2018.

Jaromír Slavíček, *Sbohem, havřícké nádražíčko!*, https://slovacky.denik.cz/zpravy_region/sbohem-havricke-nadrazicko-20131104.html, vyhledáno 9. 1. 2019.

Jan Sommer (rec.), Neovernakulární architektura. Novinka v památkovém slovníku?, *Monudet*, https://npu.fandom.com/wiki/User_blog:Sommerjan/Neovernakul%C3%A1rn%C3%AD_architektura._Novinka_v_pam%C3%A1tkov%C3%A9m_slovn%C3%ADku_u%3F, vyhledáno: 20. 5. 2019.

Petr Suchánek (rec.), Historie pošty, http://www.ujezdeculuhacovic.wz.cz/historie_posta.html, vyhledáno: 29. 3. 2019.

Alois Šimšalík (rec.), Sto let železnice do Luhačovic, <http://www.luhacovice.cz/5867n-sto-let-zeleznice-do-luhacovic>, vyhledáno: 10. 1. 2019.

Kolektiv autorů, *Encyklopedie města Uherské Hradiště*, <http://encyklopedie.mesto-uh.cz/home-muh/>, vyhledáno: 2.5.2019.

Historie Kunovic, *Město*, <http://www.mesto-kunovice.cz/mesto/historie/>, vyhledáno: 10. 6. 2019.

Markéta Švehlíková (rec.), Historie města, *Město*, <https://www.ub.cz/info/historie-mesta?&expandMenu=16>, vyhledáno: 14. 4. 2019.

SEZNAM OBRAZOVÉ PŘÍLOHY

1/ Staré Město, zvětšení a přestavba výpravní budovy, 1903, pohled z přednádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

2/ Staré Město, zvětšení a přestavba výpravní budovy, 1903, pohled od nástupiště, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

3/ Staré Město, půdorys výpravní budovy, 1904, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

4/ Staré Město, celkový pohled od nástupiště na výpravní budovu v neoklasicistním stylu, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

5/ Staré Město, půdorys výpravní budovy v neoklasicistním stylu, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

6/ Staré Město, srpen 1966, pohled na areál přednádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

7/ Staré Město, výpravní stanice, březen 1966, pohled z přednádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

8/ Staré Město, březen 1966, pohledy od jihovýchodu a severozápadu, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

9/ Staré Město, výpravní stanice, kol. 1920, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

10/ Staré Město, výpravní stanice, stav 2013, reprofoto:

<http://www.staremesto.cz/fotogalerie>, vyhledáno: 10. 4. 2019, Autor: Michal Jakšík.

11/ Uherské Hradiště, celkový pohled na areál nádraží, březen 1928, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

12/ Uherské Hradiště, výpravní budova, březen 1929, pohled z přednádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

13/ Uherské Hradiště, výpravní budova, březen 1929, pohled z nástupiště, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

- 14/ Uherské Hradiště, veranda s vedlejší budovou, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 15/ Uherské Hradiště, půdorys přízemí, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 16/ Uherské Hradiště, půdorys prvního patra, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 17/ Uherské Hradiště, podkroví, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 18/ Uherské Hradiště, výpravní budova, pohled na boční rizalit, Foto: Tereza Richterová.
- 19/ Uherské Hradiště, pod: původní sgrafitová výzdoba, nad: současná výzdoba, Foto: Tereza Richterová.
- 20/ Uherské Hradiště, výpravní budova, detail sgrafitové výzdoby, Foto: Tereza Richterová.
- 21/ Uherské Hradiště, vestibul, vchod do přednádraží, Foto: Tereza Richterová.
- 22/ Uherské Hradiště, vestibul, pohled na pokladny, Foto: Tereza Richterová.
- 23/ Uherské Hradiště, výpravní budova, třicátá léta 20. století, uloženo: Sbírkový fond Slovákého muzea v Uherském Hradišti, Pozůstalost Rozky Falešníkové, inv. č. H 5414, reprofoto: Tereza Richterová.
- 24/ Uherské Hradiště, výpravní budova, před rokem 1957, uloženo: Sbírkový fond Slovákého muzea v Uherském Hradišti, Pozůstalost Rozky Falešníkové, inv. č. H 5414, reprofoto: Tereza Richterová.
- 25/ Uherské Hradiště, výpravní budova, stav 2019, pohled z přednádraží, Foto: Tereza Richterová.
- 26/ Uherské Hradiště, výpravní budova, pohled od nástupiště, 2019, Foto: Tereza Richterová.
- 27/ Uherské Hradiště, Nádražní ulice, reprofoto: http://encyklopedie.mesto-uh.cz/home-muh/?acc=profil_ulice&load=142, vyhledáno: 5. 6. 2019.
- 28/ Kunovice, půdorys výpravní budovy z roku 1883, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 29/ Kunovice, výpravní budova, kol. 1896, reprofoto: <https://slovacky.denik.cz/galerie/jak-jsme-zili-v-ceskoslovensku-kunovice.html?photo=8>, vyhledáno: 10. 6. 2019.

- 30/ Kunovice, výpravní budova, kol. 1898-1900, uloženo: Sbírkový fond Slováckého muzea v Uherském Hradišti, dokumentační oddělení, inv. č. 38541.
- 31/ Kunovice, výpravní budova, pohled na budovu z přednádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 32/ Kunovice, výpravní budova, pohled z přednádraží, od nástupiště a boční pohledy, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 33/ Kunovice, výpravní budova, stav 2019, pohled z přednádraží, Foto: Tereza Richterová.
- 34/ Kunovice, výpravní budova, pohled z nástupiště, Foto: Tereza Richterová.
- 35/ Kunovice, výpravní budova, pohled od nástupiště, Foto: Tereza Richterová.
- 36/ Vésky, celkový pohled na areál nádraží, 1974, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 37/ Vésky, výpravní budova, půdorys přízemí, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 38/ Vésky, výpravní budova, půdorys prvního patra, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 39/ Vésky, výpravní budova, 1974, pohled jižní, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 40/ Vésky, výpravní budova, pohled severní, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 41/ Vésky, výpravní budova, pohled západní, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 42/ Vésky, výpravní budova, pohled východní, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 43/ Vésky, výpravní budova, stav 2019, pohled severozápadní, Foto: Tereza Richterová.
- 44/ Vésky, výpravní budova, pohled severní, Foto: Tereza Richterová.
- 45/ Vésky, výpravní budova, pohled severovýchodní, Foto: Tereza Richterová.
- 46/ Popovice u Uherského Hradiště, 1978, celkový pohled na areál nádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

- 47/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled jihozápadní, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 48/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled severovýchodní, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 49/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled jihovýchodní, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 50/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled severozápadní, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 51/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, půdorys přízemí, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 52/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, půdorys prvního patra, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 53/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, stav 2019, pohled severozápadní, Foto: Tereza Richterová.
- 54/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled jihozápadní, Foto: Tereza Richterová.
- 55/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled od kolejiště, Foto: Tereza Richterová.
- 56/ Hradčovice, celkový pohled na areál nádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 57/ Hradčovice, výpravní budova, nahoře: pohled od silnice a dole: od kolejiště, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 58/ Hradčovice, výpravní budova, půdorys přízemí, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 59/ Hradčovice, výpravní budova, půdorys prvního patra, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 60/ Hradčovice, výpravní budova po železniční nehodě v roce 1988, pohled od silnice, reprofoto:

https://www.railtrains.sk/modules/AMS/article.php?storyid=1950&com_mode=thread&com_order=1&com_id=33378&com_rootid=33370, vyhledáno: 10. 4.

2019.

61/ Hradčovice, umístění nově plánované výpravní budovy, 1988, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

62/ Hradčovice, návrh nové výpravní budovy, pohledy, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

63/ Hradčovice, výpravní budova, půdorys nově plánované výpravní budovy, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

64/ Hradčovice, výpravní budova, stav 2019, pohled od silnice, Foto: Tereza Richterová.

65/ Hradčovice, výpravní budova, stav 2019, pohled od kolejiště, Foto: Tereza Richterová.

66/ Havřice, dřevěná výdejna jízdenek, před 1957, reprofoto:

<http://patrioti.ub.cz/wp-content/uploads/Hav%C5%99ice-1957.jpg>, vyhledáno: 11. 3. 2019.

67/ Havřice, výpravní budova, 1957-2011, reprofoto: <http://patrioti.ub.cz/wp-content/uploads/Hav%C5%99ice-2011.jpg>, vyhledáno: 11. 3. 2019.

68/ Havřice, výpravní budova, nahoře: pohled od kolejiště, dole: krovy, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

69/ Havřice, výpravní budova, nahoře: boční pohledy, dole: řez stavbou, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

70/ Havřice, zastávka, 2019, Foto: Tereza Richterová.

71/ Uherský Brod, výpravní budova, devadesátá léta 19. století, reprofoto:

<https://slovacky.denik.cz/galerie/nadrazi-v-uherskem-brode-bojkovicich-hradcovicich-havricich.html?photo=1&back=346922622-2739-62>, vyhledáno: 12. 4. 2019.

72/ Uherský Brod, adaptace výpravní budovy z roku 1883, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

73/ Uherský Brod, situace výpravní budovy z roku 1927, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

74/ Uherský Brod, výpravní budova, vlevo: pohled od kolejiště, stav 1927, vpravo: pohled od přednádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty

v Olomouci, architektonický návrh dopravního terminálu nádraží ČD u Uherském Brodě, Foto: Tereza Richterová.

75/ Uherský Brod, výpravní budova, severovýchodní pohled z přednádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

76/ Uherský Brod, výpravní budova, jihozápadní pohled od kolejiště, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

77/ Uherský Brod, výpravní budova, severozápadní boční pohled, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

78/ Uherský Brod, výpravní budova, jihovýchodní boční pohled, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

79/ Uherský Brod, výpravní budova, půdorys přízemí, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

80/ Uherský Brod, výpravní budova, podkroví, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

81/ Uherský Brod, výpravní budova, 1988, návrh přístavby restaurační části, 1988, pohled z přednádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

82/ Uherský Brod, výpravní budova, návrh přístavby restaurační části, boční jihovýchodní pohled, 1988, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

83/ Uherský Brod, výpravní budova, stav 2010, pohledy do interiéru, převzato: Jaroslav Habrarta, *Dopravní terminál nádraží ČD u Uherském Brodě*, Zlín 2010, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

84/ Uherský Brod, návrh dopravního terminálu v přednádražním prostoru, 2010, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

85/ Uherský Brod, výpravní budova, pohled z přednádraží, stav 2019, Foto: Tereza Richterová.

86/ Uherský Brod, výpravní budova, západní pohled z lávky, Foto: Tereza Richterová.

87/ Uherský Brod, detail na štít výpravní budovy, severozápadní pohled, Foto: Tereza Richterová.

- 88/ Uherský Brod, výpravní budova, detail nástupištní verandy, Foto: Tereza Richterová.
- 89/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1904, situace a rozšíření přístavbou čekárny, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 90/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1906, provedení přístavby čekárny, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 91/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1912, projekt přístavby a rozšíření o kanceláře, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 92/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1908, reprofoto: <http://archivuj.unas.cz/Nadrazi.html>, vyhledáno: 12. 4. 2019.
- 93/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, třicátá léta 20. století, reprofoto: <http://archivuj.unas.cz/Nadrazi.html>, vyhledáno: 12. 4. 2019.
- 94/ Újezdec u Luhačovic, celkový pohled na areál nádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 95/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1974, návrh fasády, severní pohled, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 96/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1974, návrh fasády, západní pohled, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 97/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1974, návrh fasády, severní a jižní pohled na fasádu, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 98/ Újezdec u Luhačovic, návrh výpravní budovy, 1974, nahoře: pohled od kolejiště, dole: pohled z přednádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 99/ Újezdec u Luhačovic, návrh výpravní budovy, 1974, severovýchodní a jihozápadní pohled, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 100/ Újezdec u Luhačovic, interiér odjezdové haly, 1974, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.

- 101/ Újezdec u Luhačovic, perspektivní pohled na Nádražní ulice, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 102/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, stav 2014, pohled od kolejiště, reprofoto:
[https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Ajezdec_u_Luha%C4%8Dovic_\(n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD\)#/media/Soubor:%C3%9Ajezdec_u_Luha%C4%8Dovic,_%C5%BEElezni%C4%8Dn%C3%AD_stanice.jpg](https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Ajezdec_u_Luha%C4%8Dovic_(n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD)#/media/Soubor:%C3%9Ajezdec_u_Luha%C4%8Dovic,_%C5%BEElezni%C4%8Dn%C3%AD_stanice.jpg), Autor: Vojtěch Dočkal.
- 103/ Biskupice u Luhačovic, bývalá výpravní budova z roku 1905, stav 2019, pohled od jihovýchodu, foto: Tereza Richterová.
- 104/ Biskupice u Luhačovic, bývalá výpravní budova z roku 1905, stav 2019, pohled od východu, Foto: Tereza Richterová.
- 105/ Biskupice u Luhačovic, bývalá výpravní budova z roku 1905, půdorys stavby, uloženo: soukromá dokumentace majitele, Foto: Tereza Richterová.
- 106/ Biskupice u Luhačovic, betonová zastávka, 2019, Foto: Tereza Richterová.
- 107/ Polichno, čekárna, stav 2019, pohled od kolejiště, Foto: Tereza Richterová.
- 108/ Polichno, čekárna, pohled od jihozápadu, Foto: Tereza Richterová.
- 109/ Polichno, čekárna, pohled od jihovýchodu, Foto: Tereza Richterová.
- 110/ Luhačovice, celkový pohled na areál nádraží, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 111/ Luhačovice, výpravní budova, nahoře: jižní pohled, dole: severní pohled, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 112/ Luhačovice, výpravní budova, boční pohled, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 113/ Luhačovice, výpravní budova, půdorys přízemí, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 114/ Luhačovice, výpravní budova, přístavba bufetu, pohled z ulice, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 115/ Luhačovice, úprava drážního objektu a WC, nahoře: východní pohled, dole: západní pohled, uloženo: Archiv Správy železniční dopravní cesty v Olomouci, Foto: Tereza Richterová.
- 116/ Luhačovice, výpravní budova, stav 2019, pohled od kolejiště, Foto: Tereza Richterová.

117/ Luhačovice, výpravní budova, pohled od severovýchodu, Foto: Tereza Richterová.

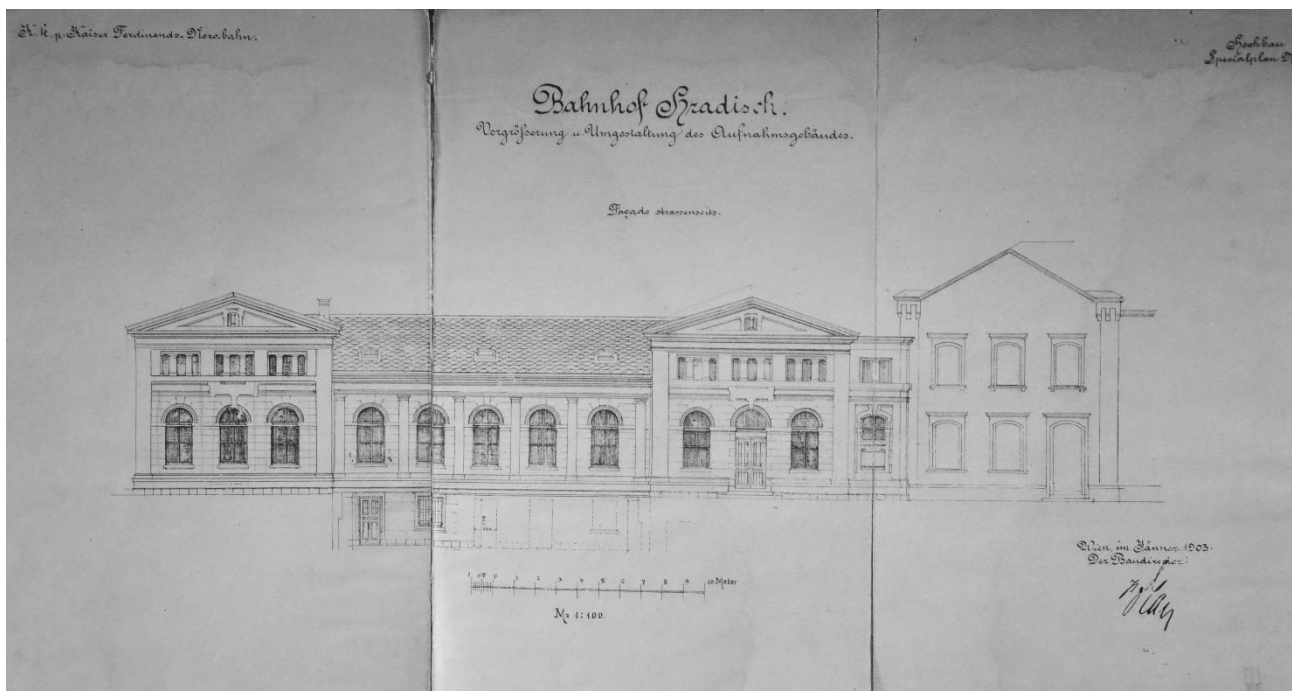
118/ Luhačovice, výpravní budova, pohled od severu, Foto: Tereza Richterová.

119/ Luhačovice, drážní objekt s WC, detail výzdoby, Foto: Tereza Richterová.

121/ Luhačovice, výpravní budova, detail výzdoby verandy, Foto: Tereza Richterová.

122/ Luhačovice, výpravní budova, detail výzdoby štítu, Foto: Tereza Richterová.

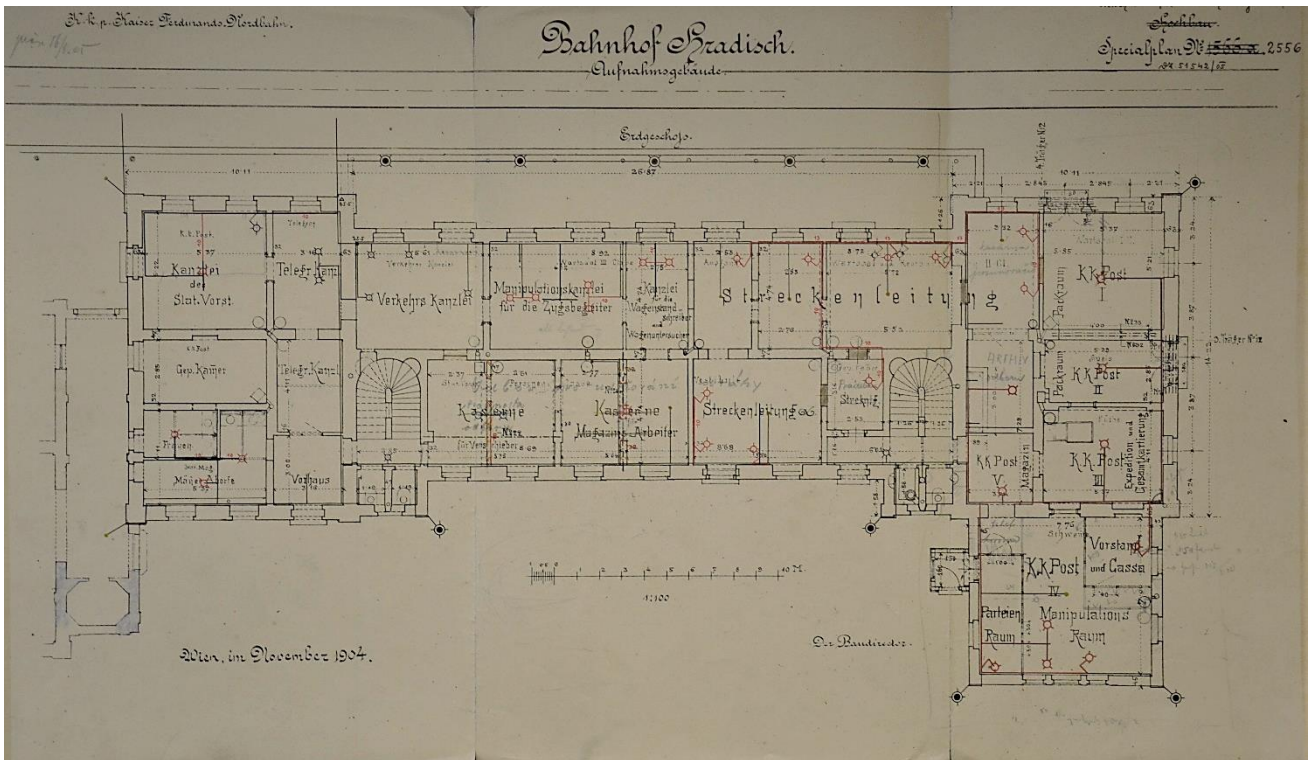
Obrazová příloha



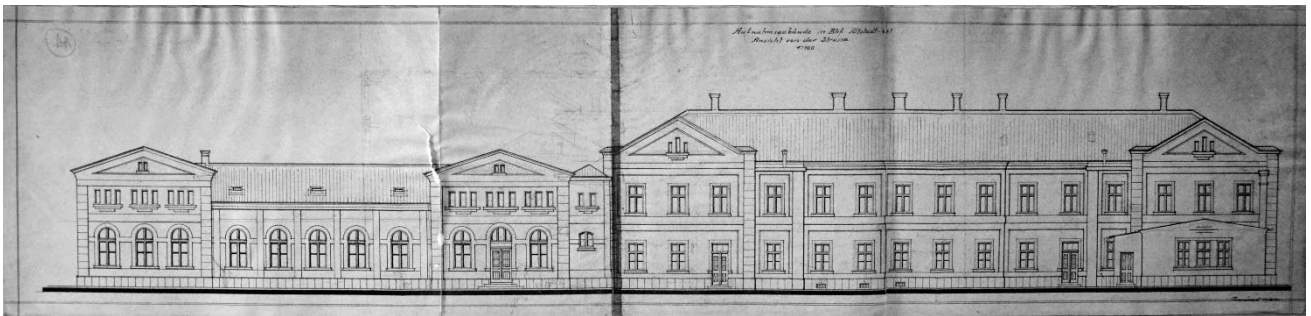
1/ Staré Město, zvětšení a přestavba výpravní budovy, 1903, pohled z přednádraží.



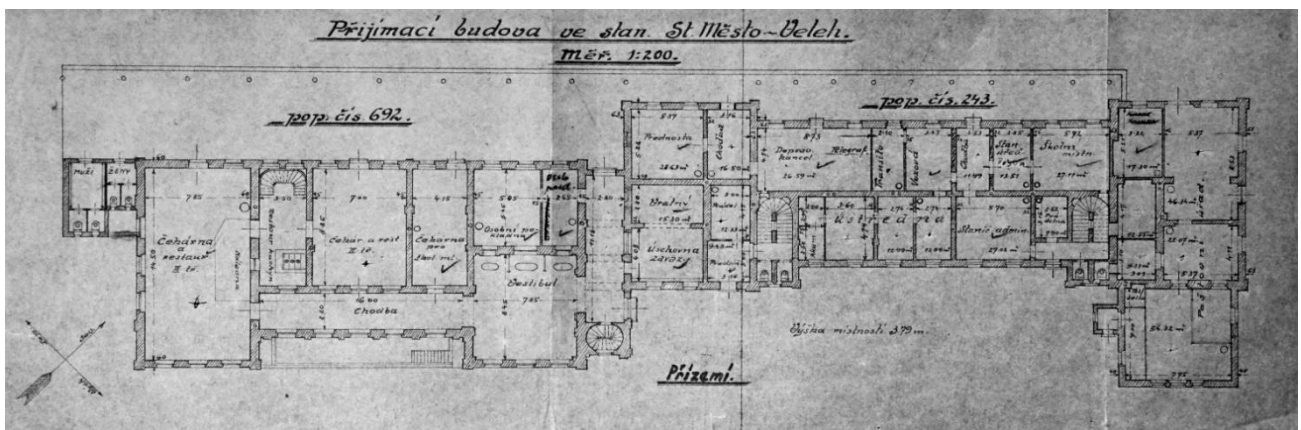
2/ Staré Město, zvětšení a přestavba výpravní budovy, 1903, pohled od nástupiště.



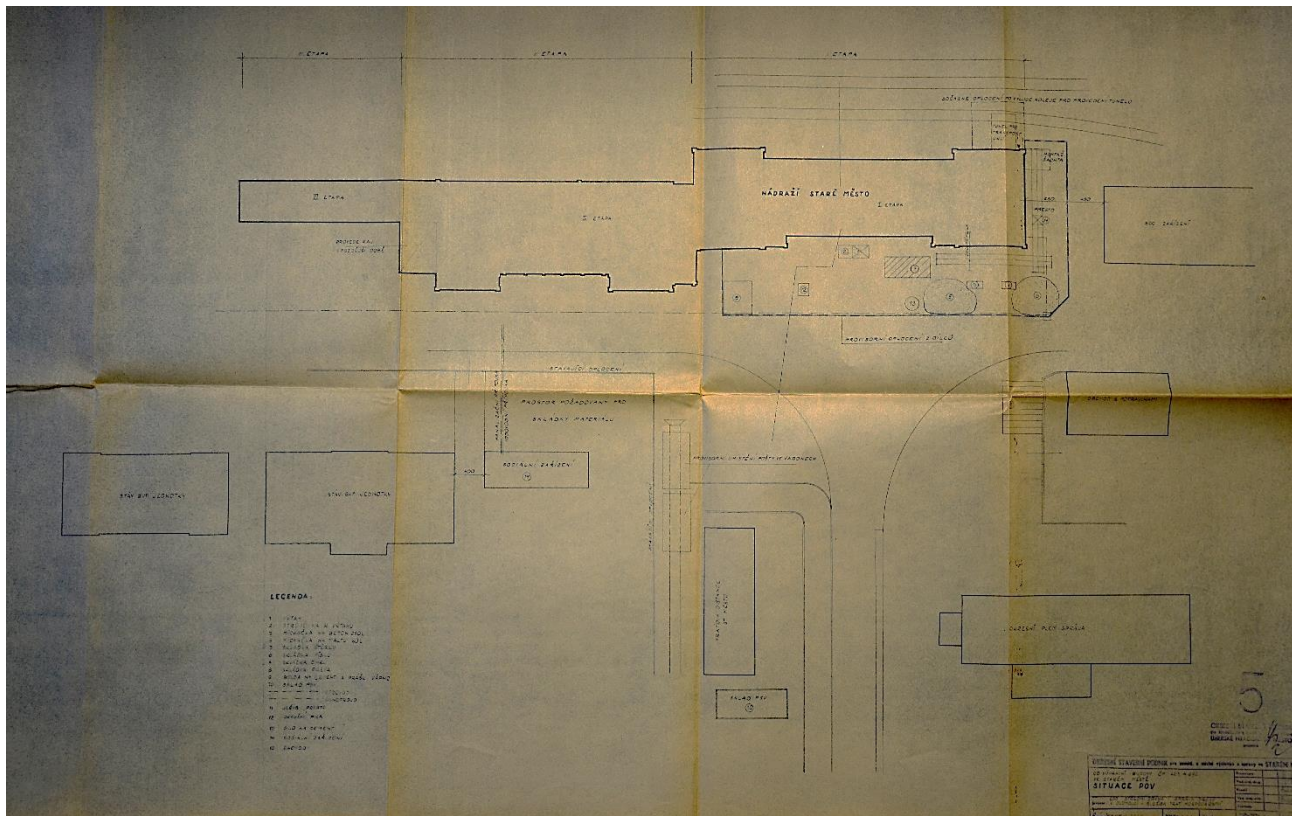
3/ Staré Město, půdorys výpravní budovy, 1904.



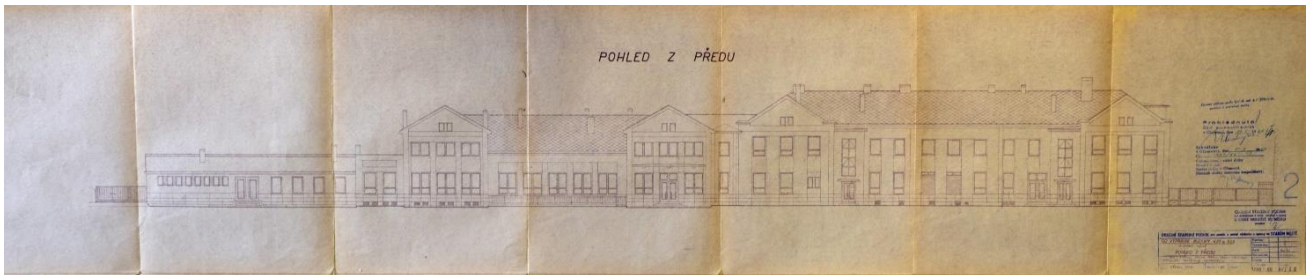
4/ Staré Město, celkový pohled od nástupiště na výpravní budovu v neoklasicistním stylu.



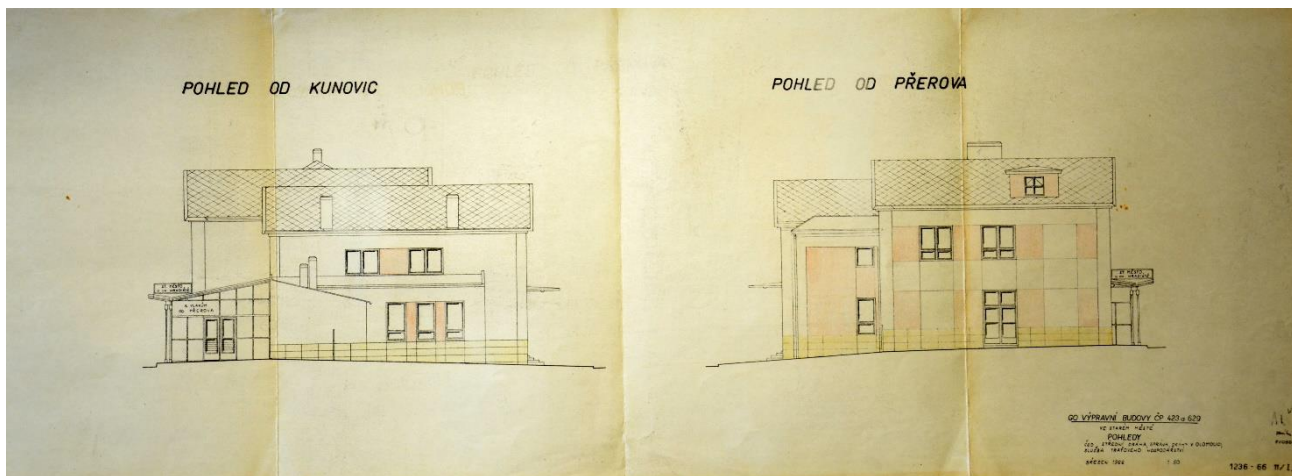
5/ Staré Město, půdorys výpravní budovy v neoklasicistním stylu.



6/ Staré Město, srpen 1966, pohled na areál přednádraží.



7/ Staré Město, výpravní stanice, březen 1966, pohled z předu.



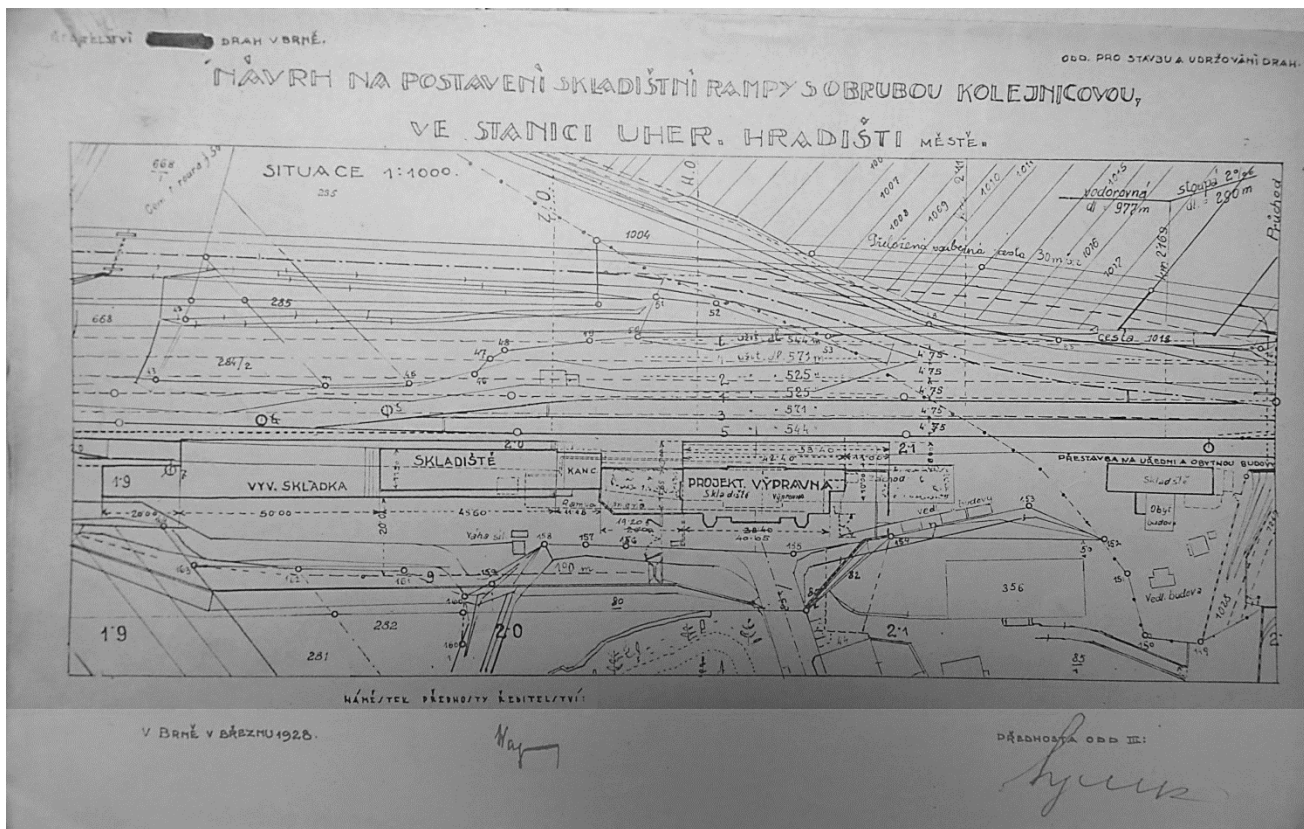
8/ Staré Město, březen 1966, pohledy od jihovýchodu a severozápadu.



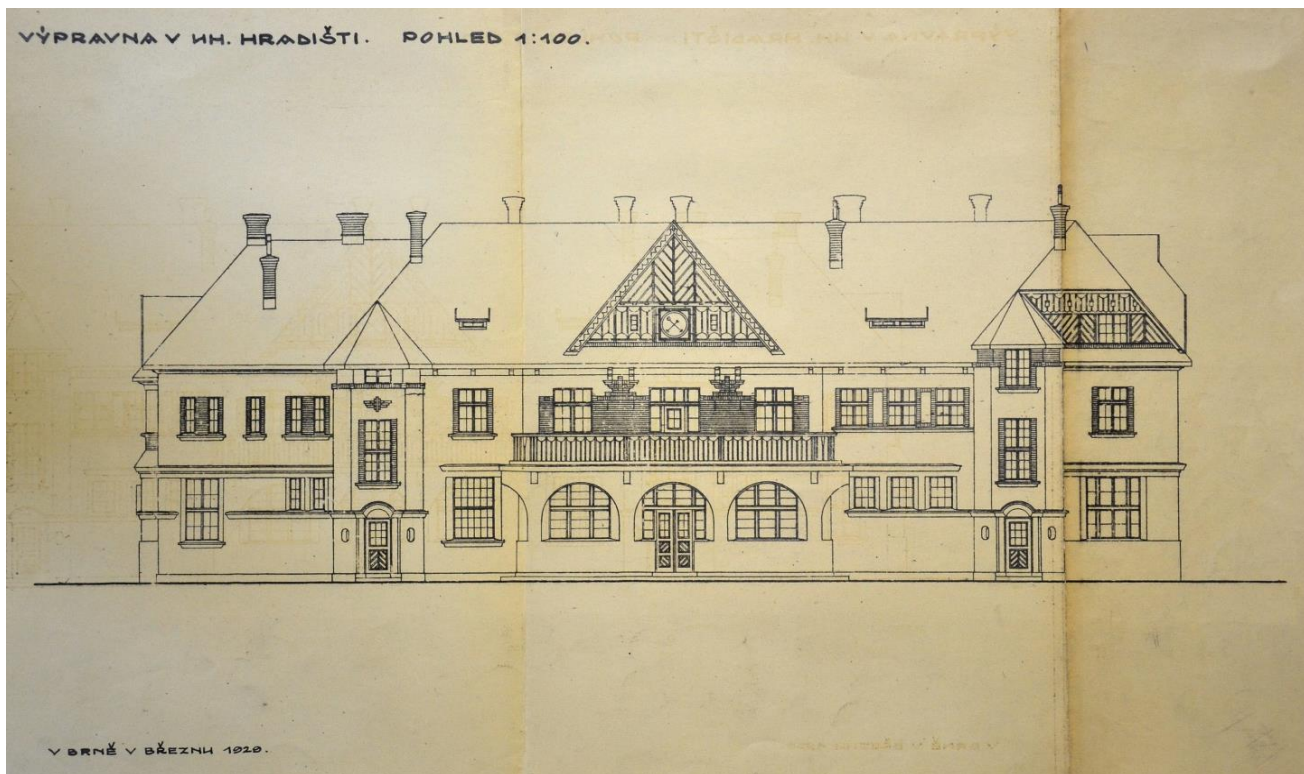
9/ Staré Město, výpravní stanice, kol. 1920.



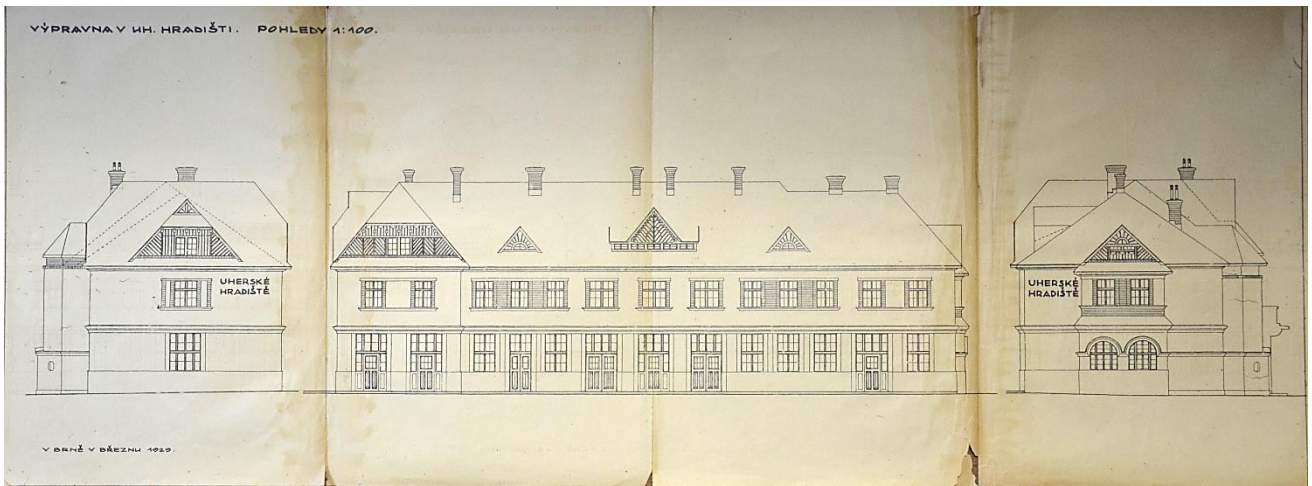
10/ Staré Město, výpravní stanice, stav 2013.



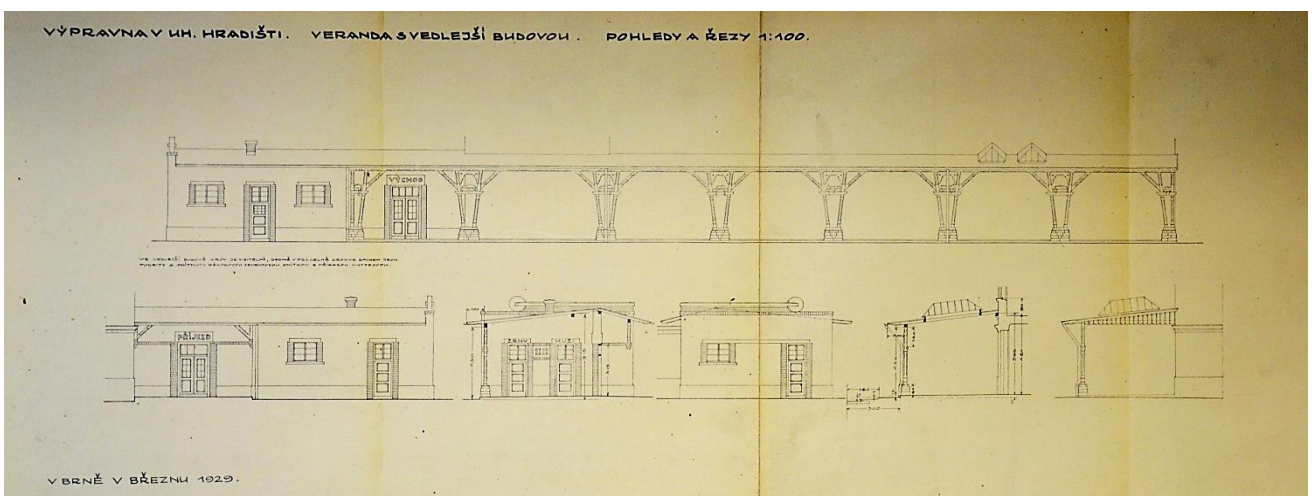
11/ Uherské Hradiště, celkový pohled na areál nádraží, březen 1928.



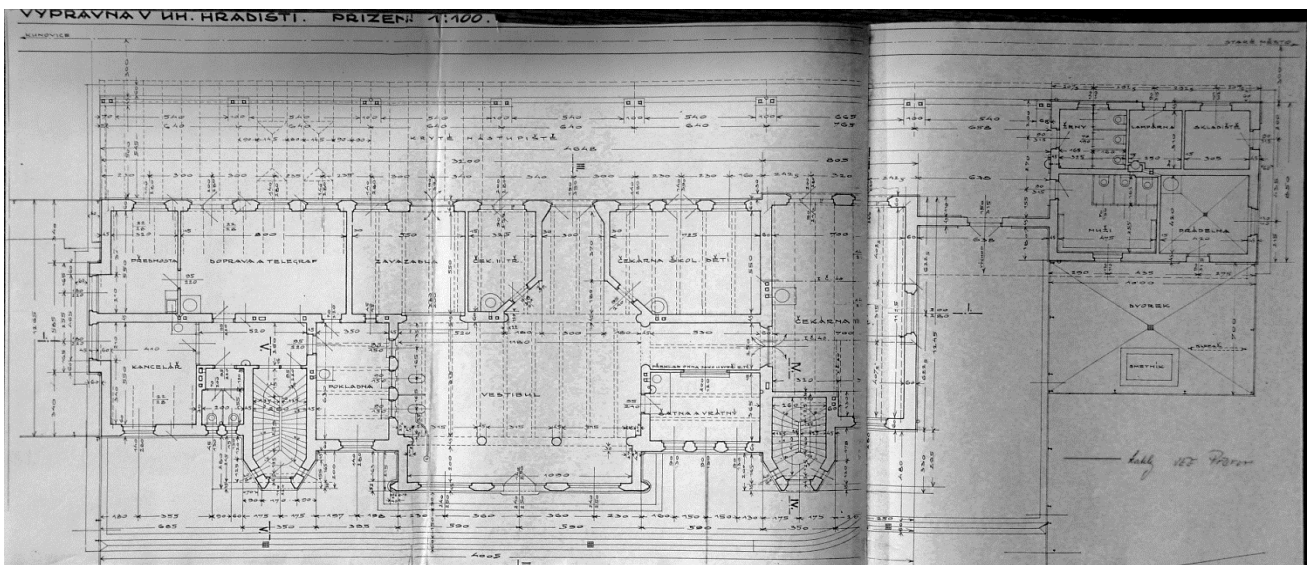
12/ Uherské Hradiště, výpravní budova, březen 1929, pohled z přednádraží.



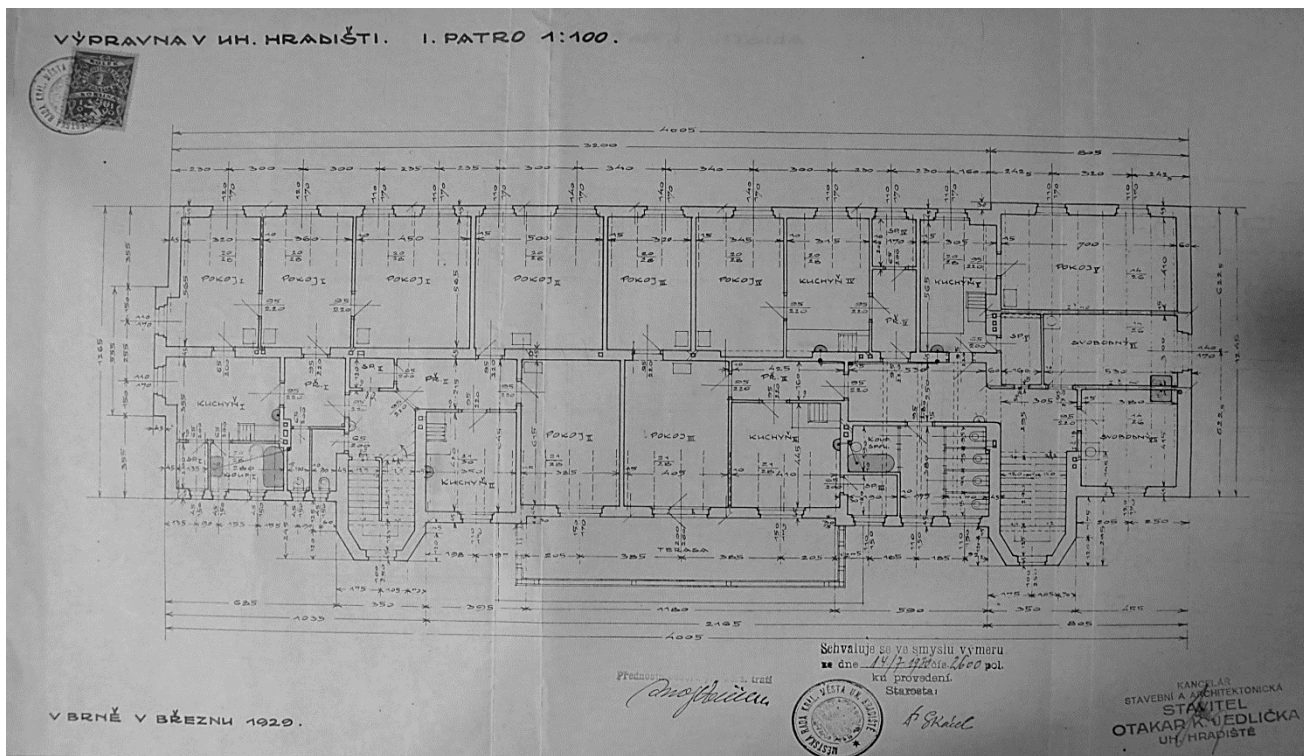
13/ Uherské Hradiště, výpravní budova, březen 1929, pohled z nástupiště.



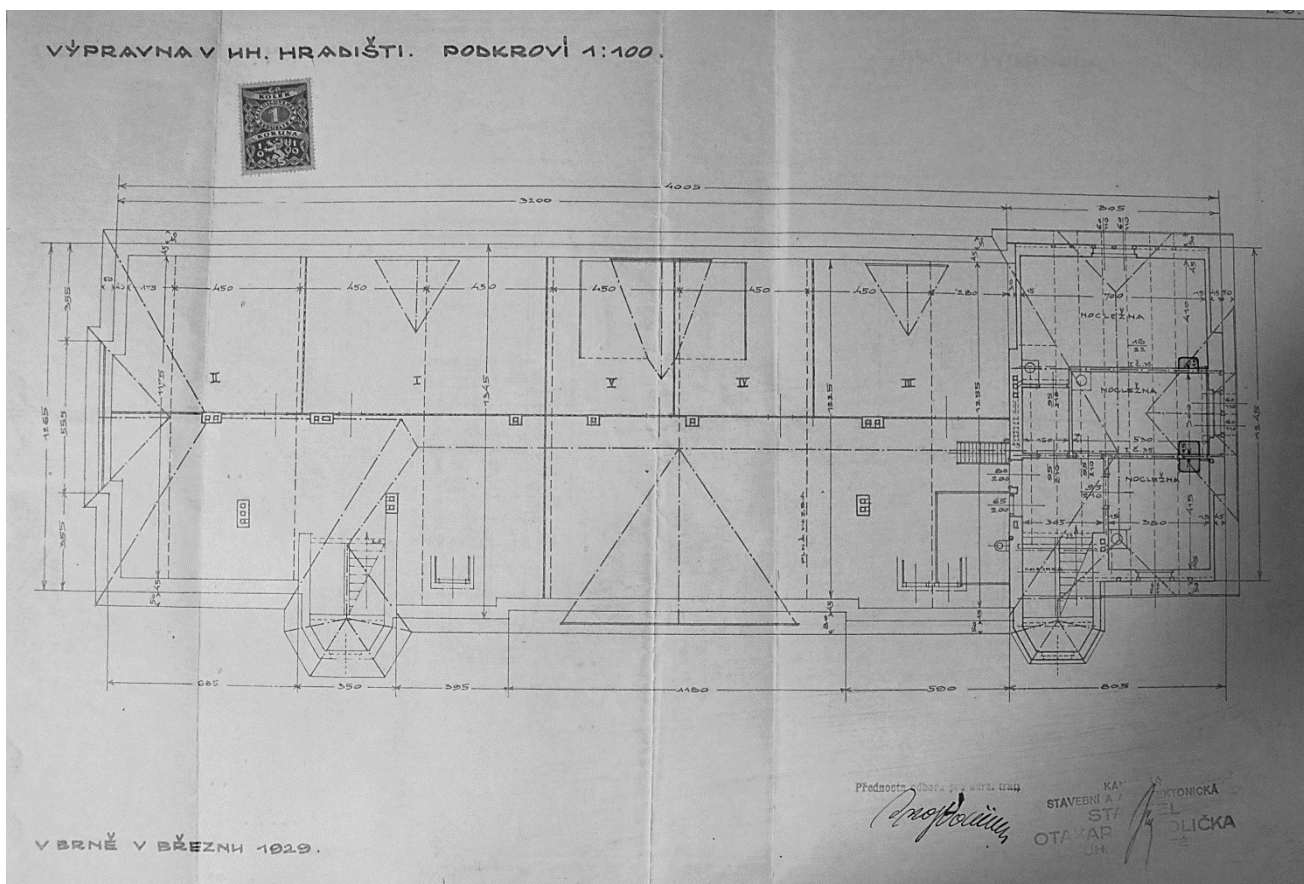
14/ Uherské Hradiště, veranda s vedlejší budovou.



15/ Uherské Hradiště, půdorys přízemí.



16/ Uherské Hradiště, půdorys prvního patra.



17/ Uherské Hradiště, podkroví.



18/ Uherské Hradiště, výpravní budova, pohled na boční rizalit.



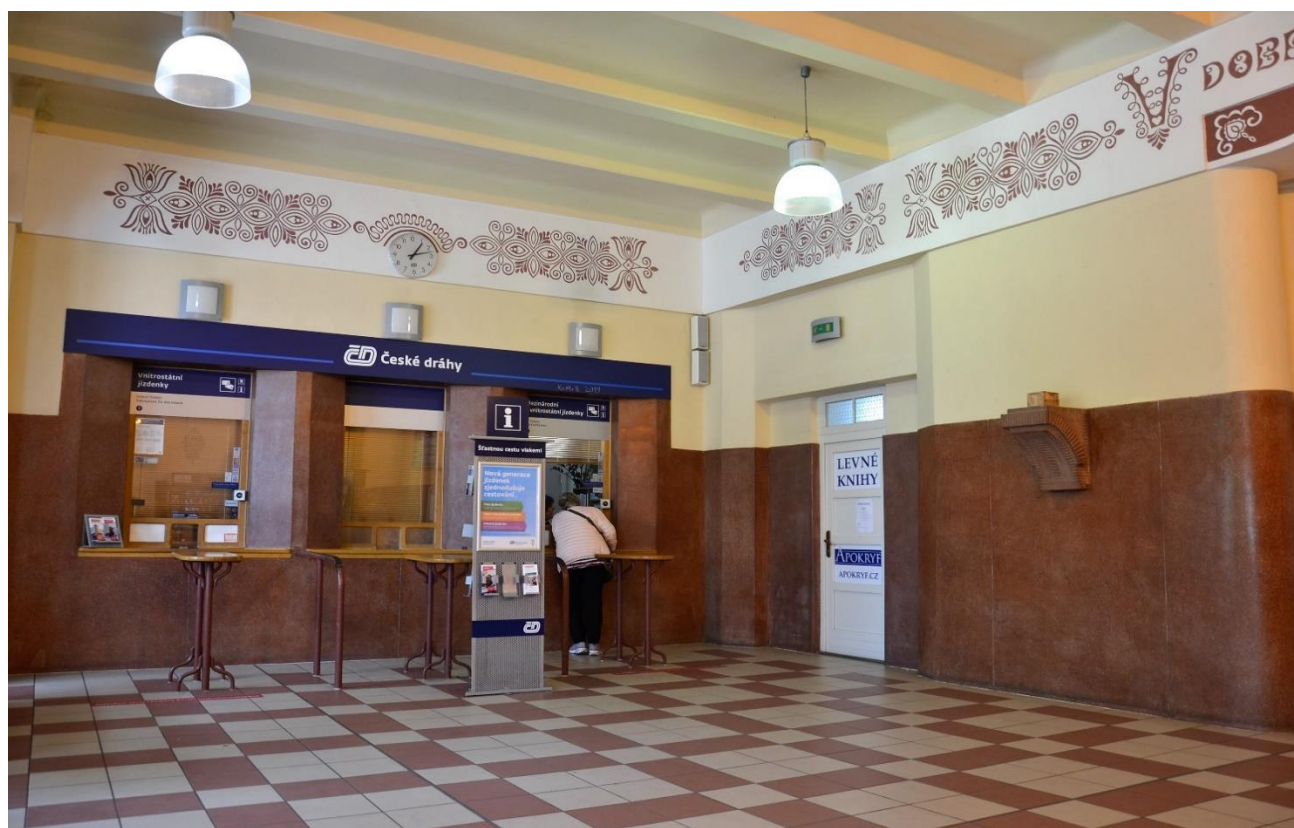
19/ Uherské Hradiště, pod: původní výzdoba, nad: současná výzdoba.



20/ Uherské Hradiště, výpravní budova, detail sgrafitové výzdoby.



21/ Uherské Hradiště, vestibul, vchod do přednádraží.



22/ Uherské Hradiště, vestibul, pohled na pokladny.



23/ Uherské Hradiště, výpravní budova, třicátá léta 20. století.



24/ Uherské Hradiště, výpravní budova, před rokem 1957.



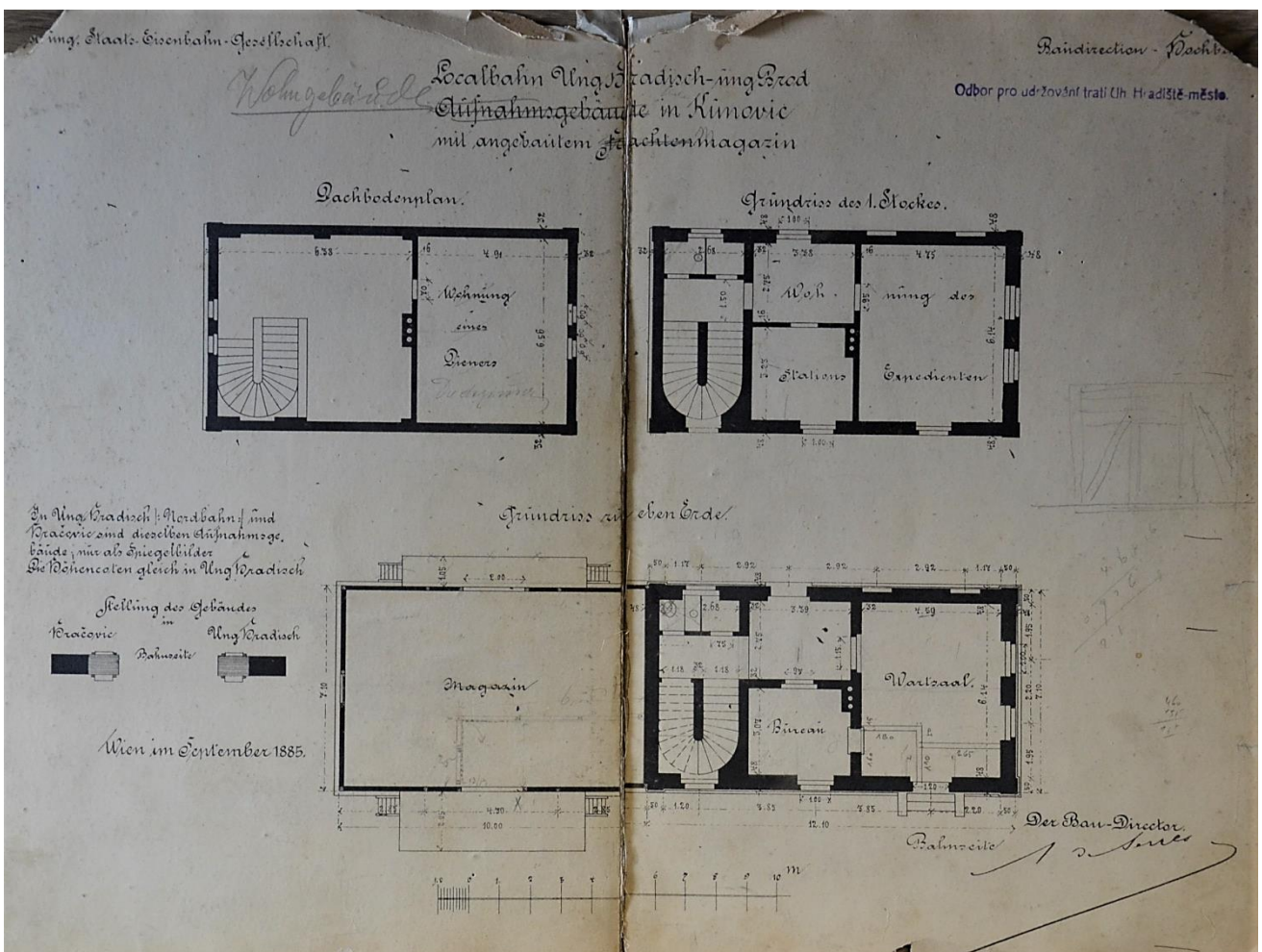
25/ Uherské Hradiště, výpravní budova, stav 2019, pohled z přednádraží.



26/ Uherské Hradiště, výpravní budova, pohled od nástupiště.



27/ Uherské Hradiště, Nádražní ulice.



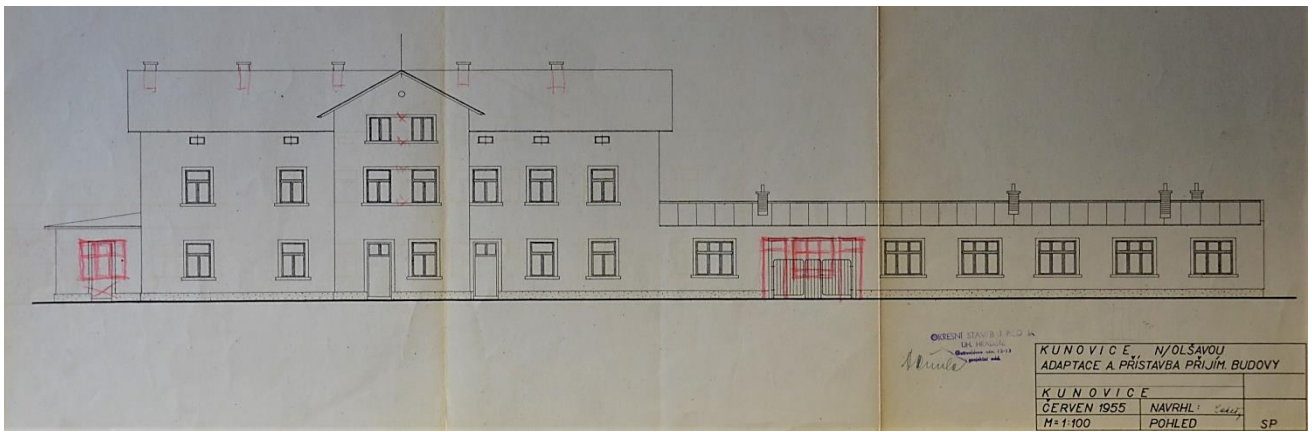
28/ Kunovice, půdorys výpravní budovy z roku 1883.



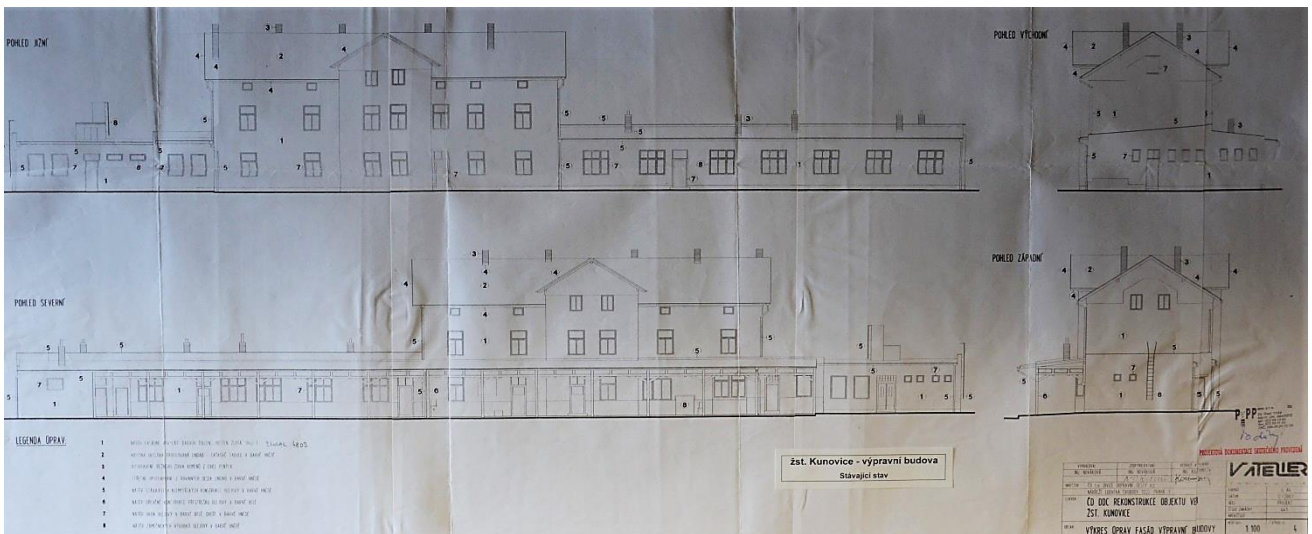
29/ Kunovice, výpravní budova, kol. 1896.



30/ Kunovice, výpravní budova, kol. 1898-1900.



31/ Kunovice, výpravní budova, pohled z přednádraží.



32/ Kunovice, výpravní budova, pohled z přednádraží, od nástupiště a boční pohledy.



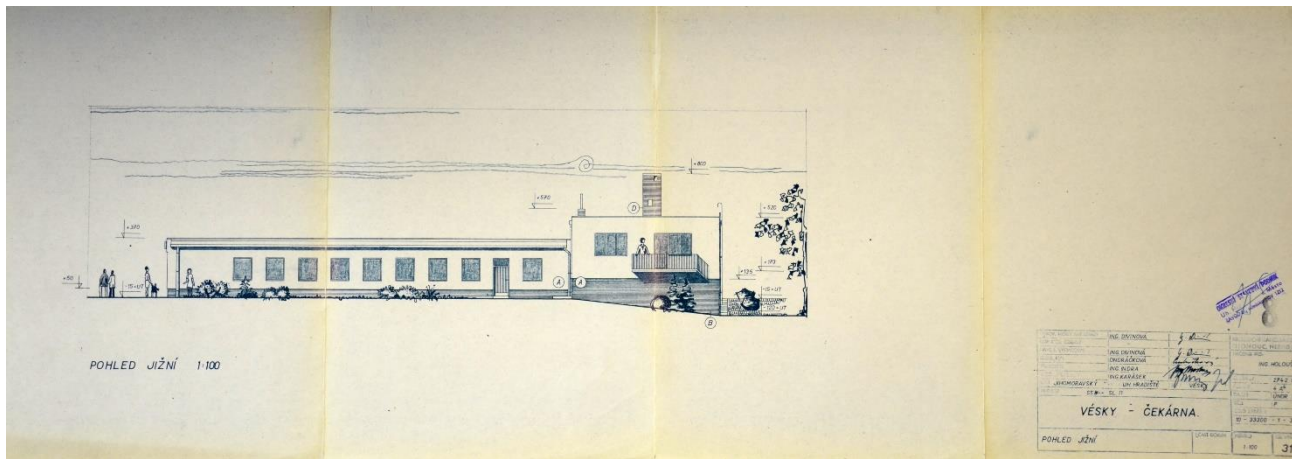
33/ Kunovice, výpravní budova, stav 2019, pohled z přednádraží.



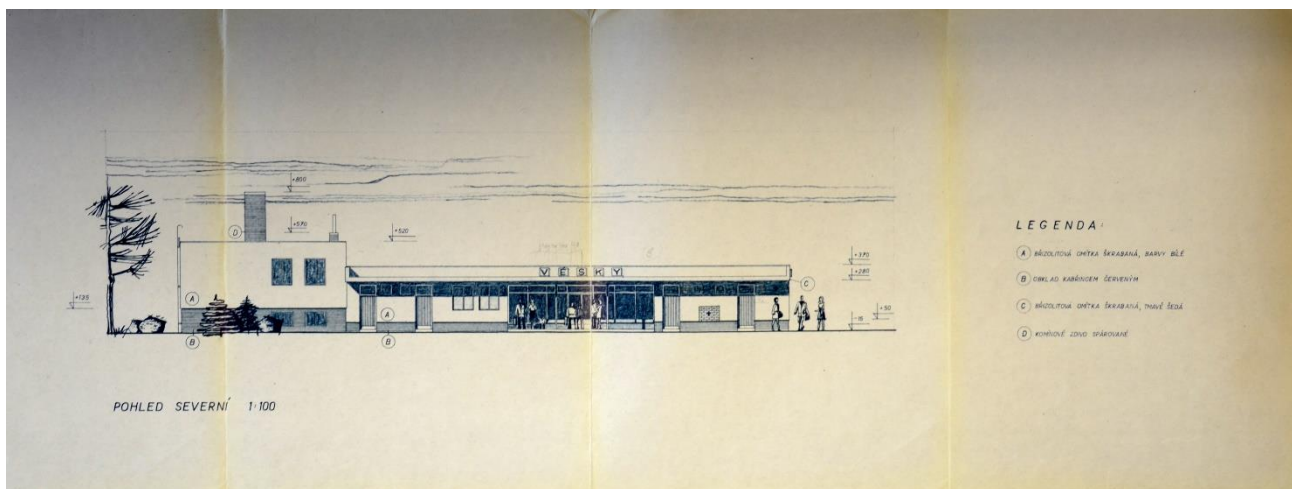
34/ Kunovice, výpravní budova, pohled z nástupiště.



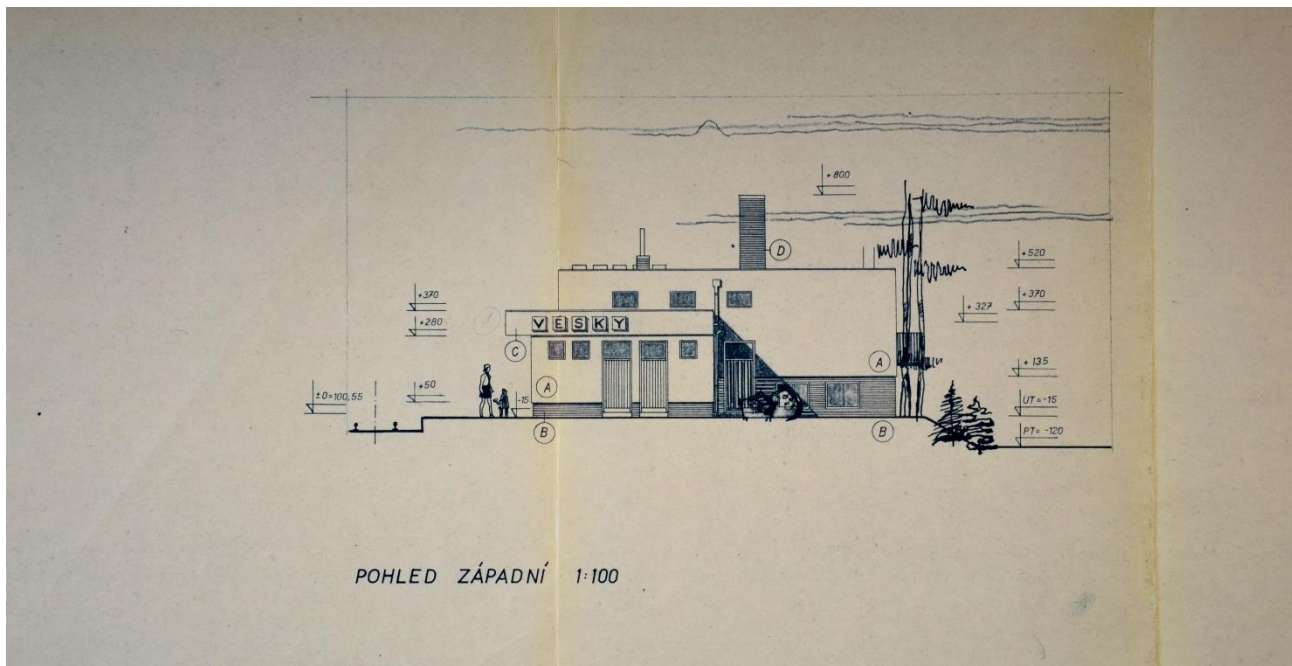
35/ Kunovice, výpravní budova, pohled od nástupiště.



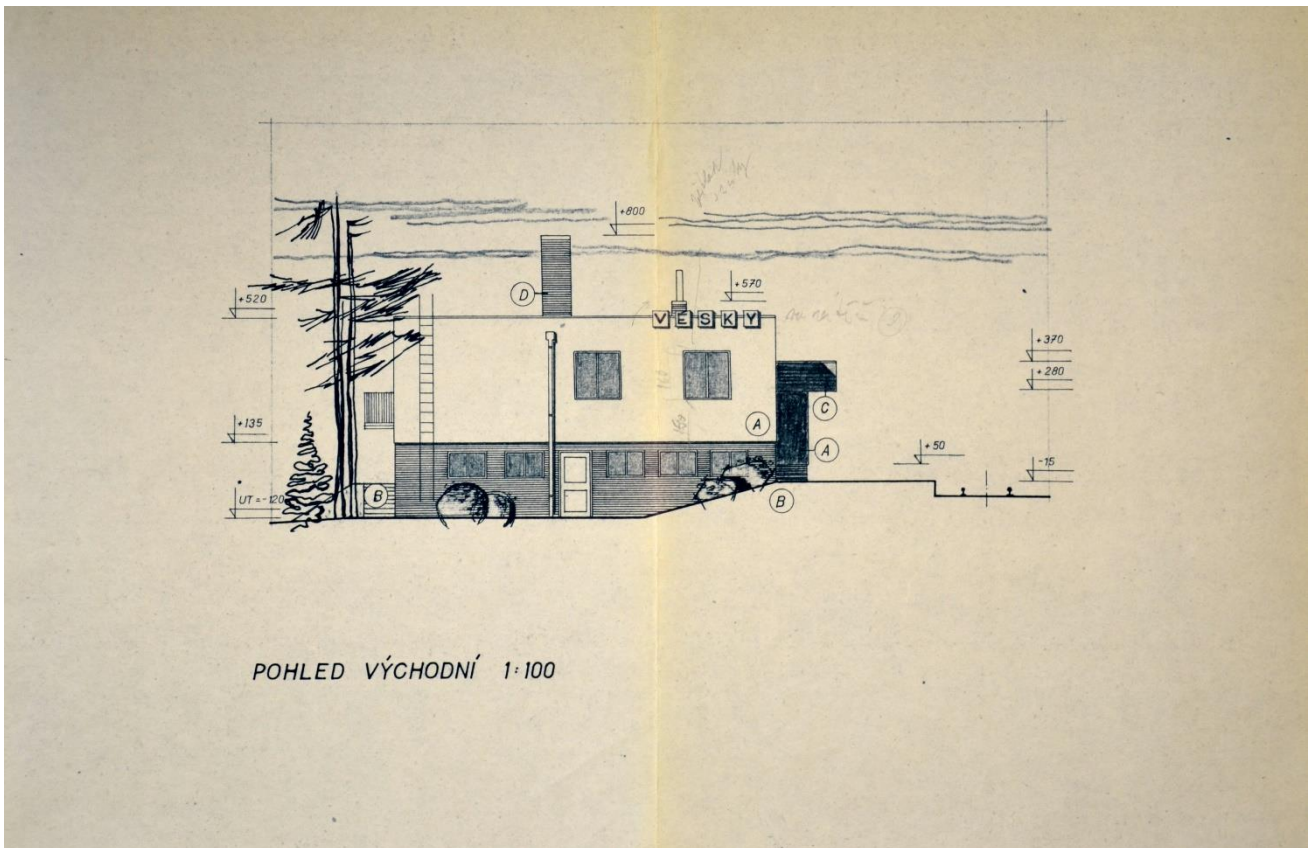
39/ Vésky, výpravní budova, 1974, pohled jižní.



40/ Vésky, výpravní budova, pohled severní.



41/ Vésky, výpravní budova, pohled západní.



42/ Věskey, výpravní budova, pohled východní.



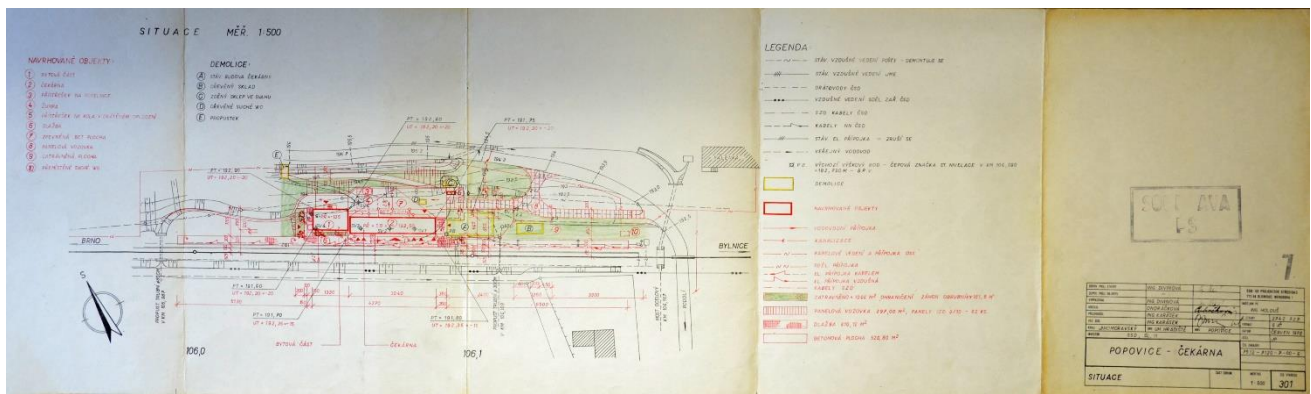
43/ Věskey, výpravní budova, stav 2019, pohled severozápadní.



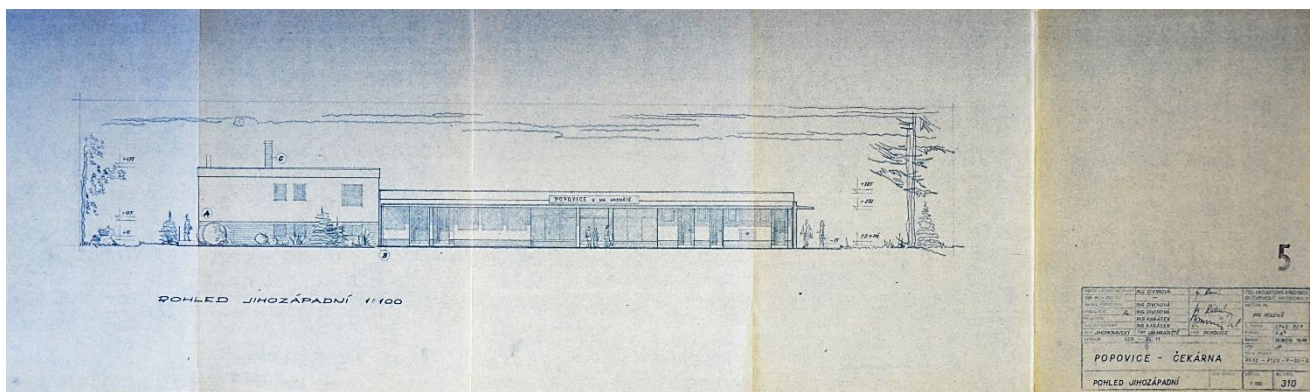
44/ Vésky, výpravní budova, pohled severní.



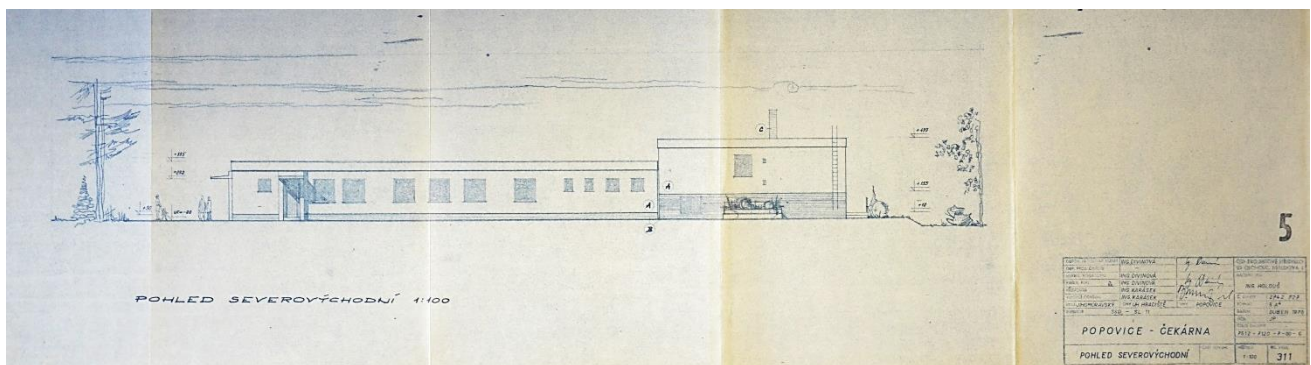
45/ Vésky, výpravní budova, pohled severovýchodní.



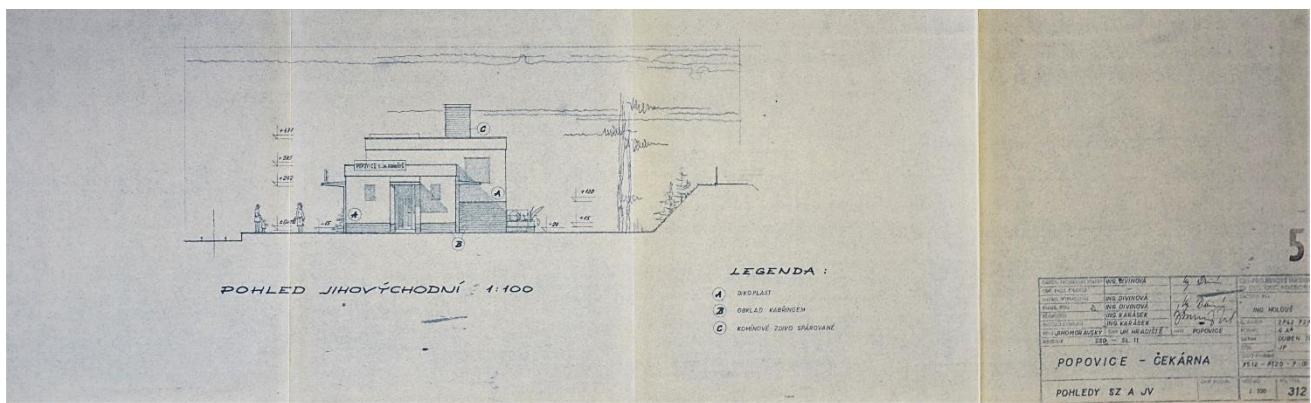
46/ Popovice u Uherského Hradiště, 1978, celkový pohled na areál nádraží.



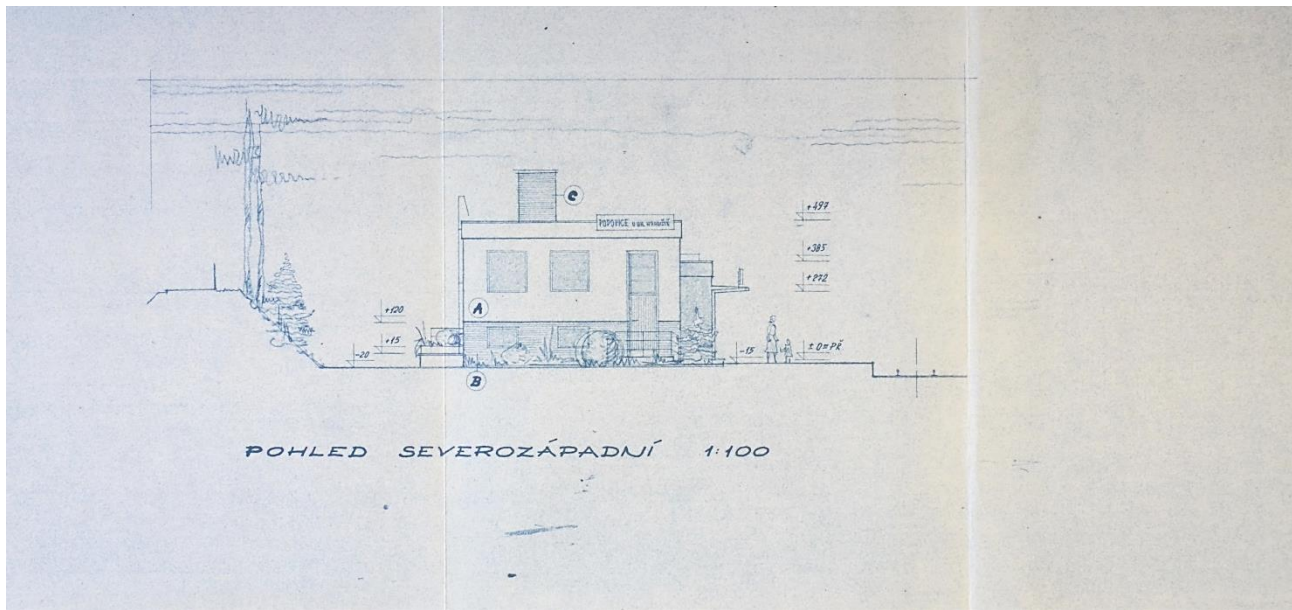
47/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled jihozápadní.



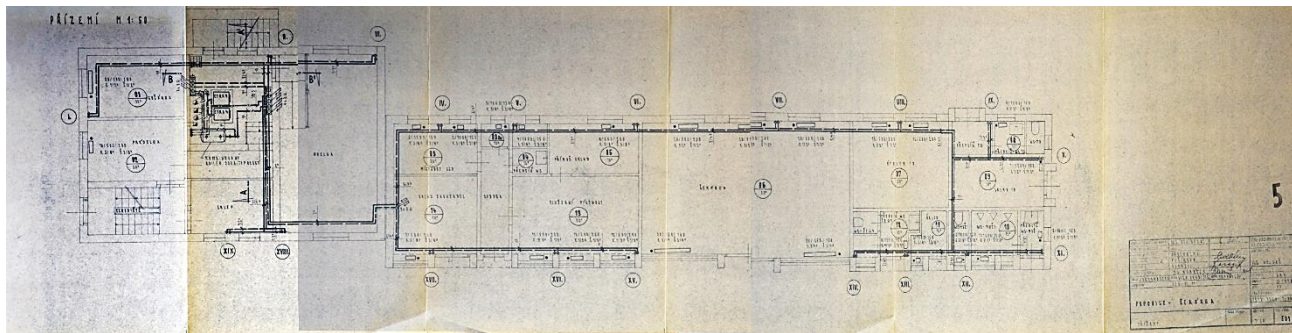
48/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled severovýchodní.



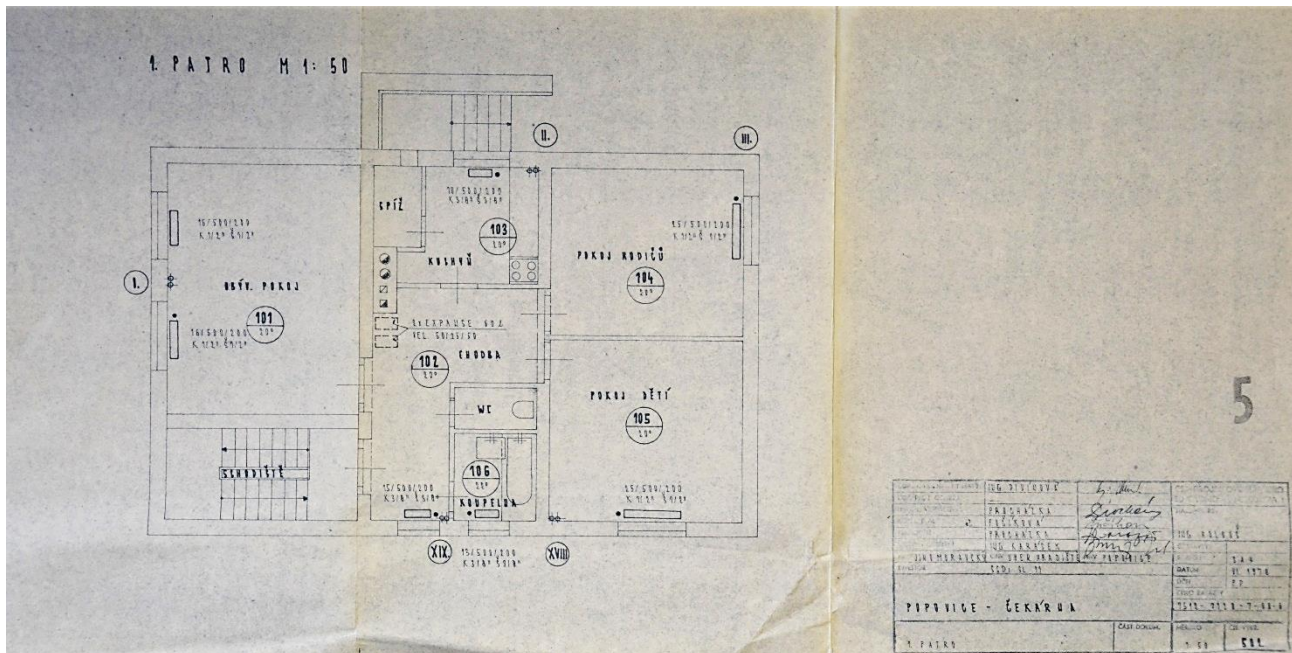
49/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled jihovýchodní.



50/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled severozápadní.



51/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, půdorys přízemí.



52/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, půdorys prvního patra.



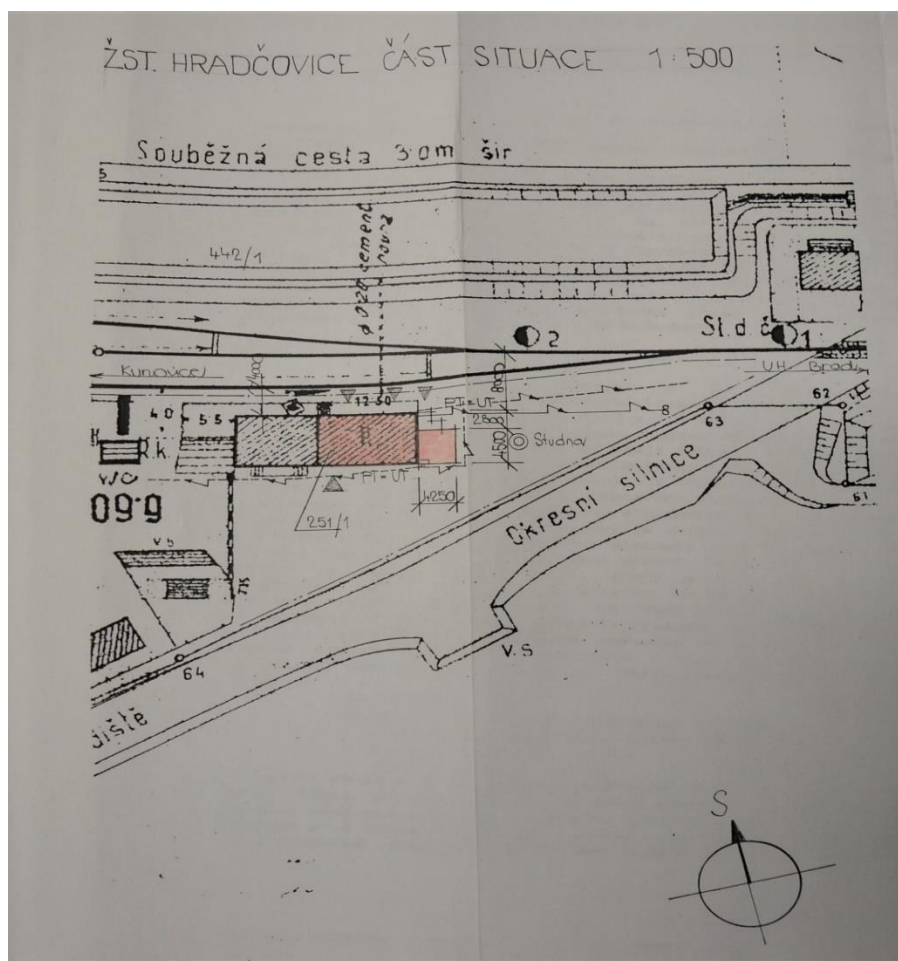
53/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, stav 2019, pohled severozápadní.



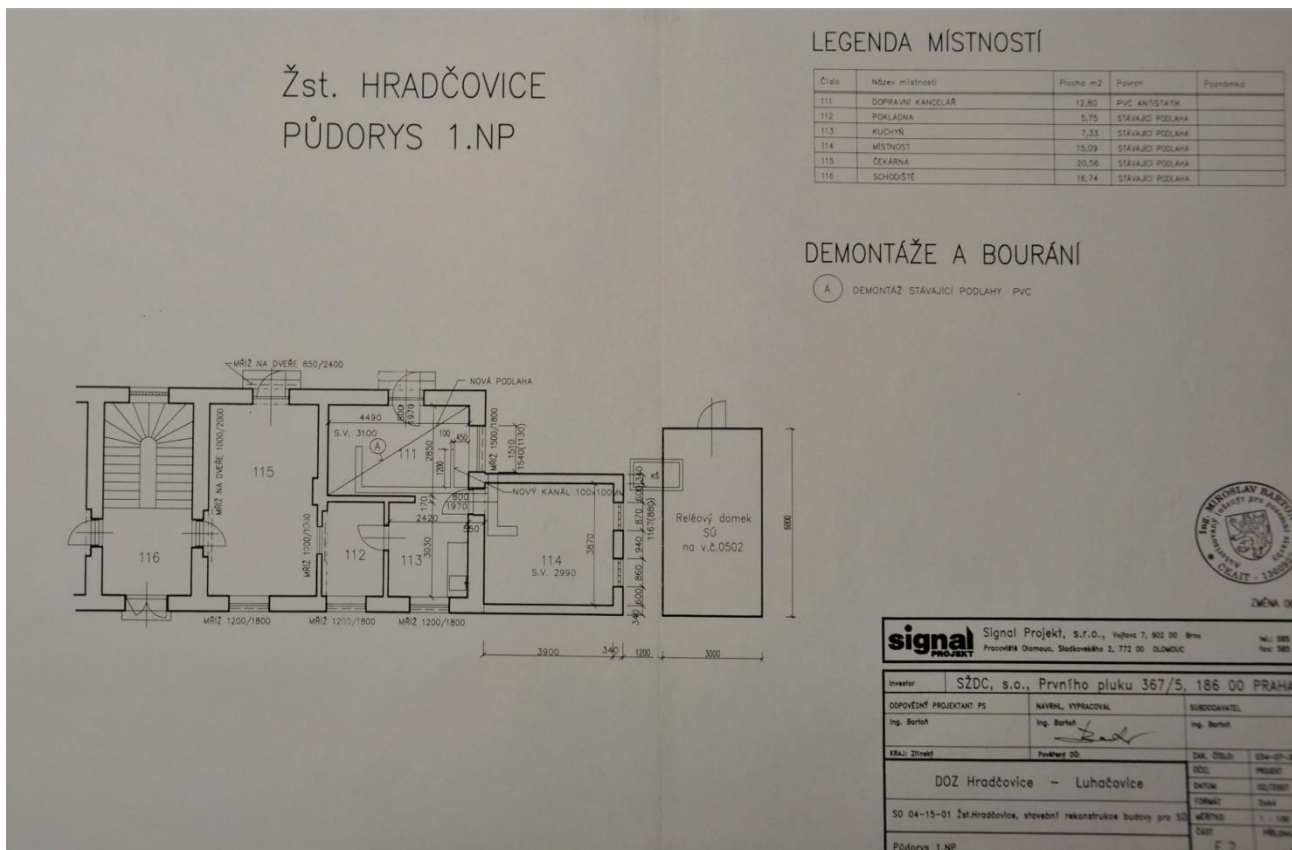
54/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled jihozápadní.



55/ Popovice u Uherského Hradiště, výpravní budova, pohled od kolejiště.



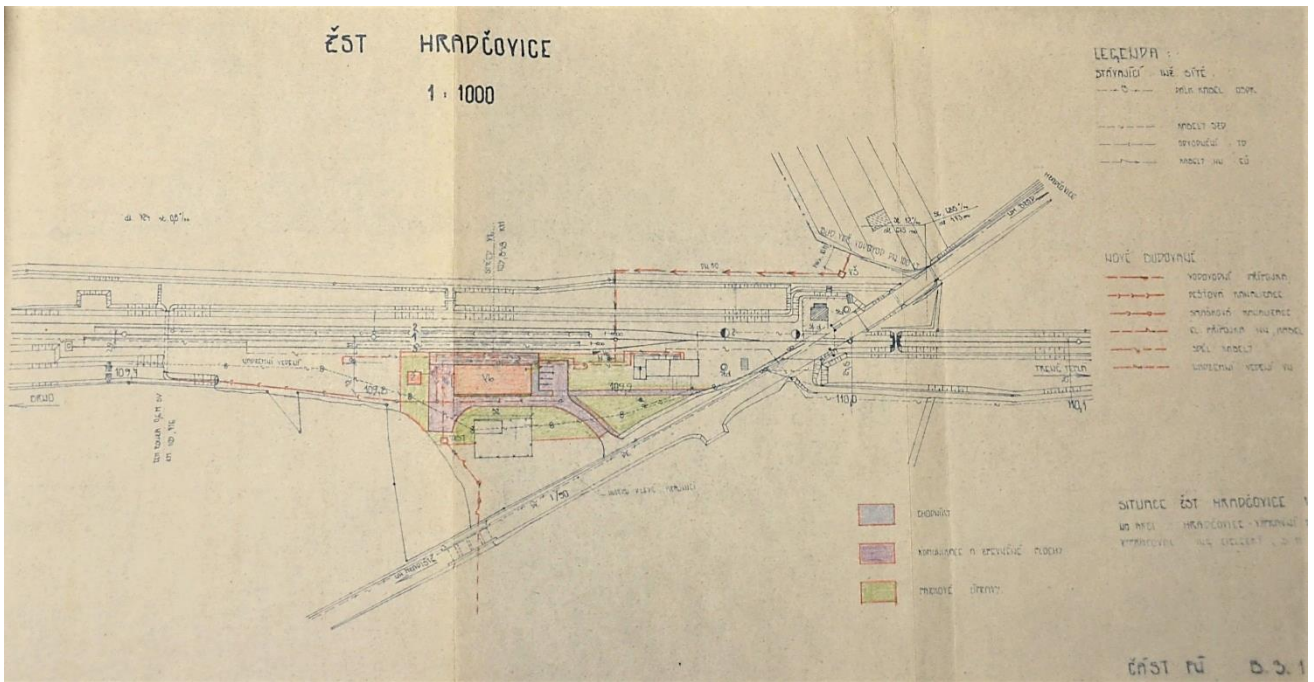
56/ Hradčovice, celkový pohled na areál nádraží.



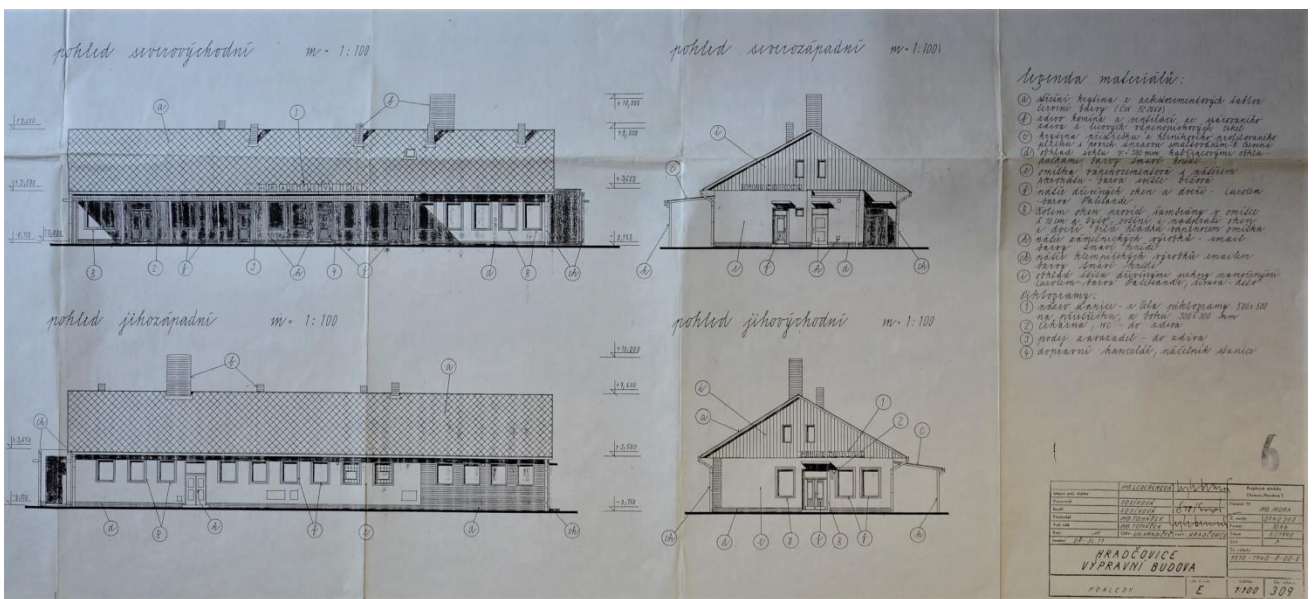
59/ Hradčovice, výpravní budova, půdorys prvního patra.



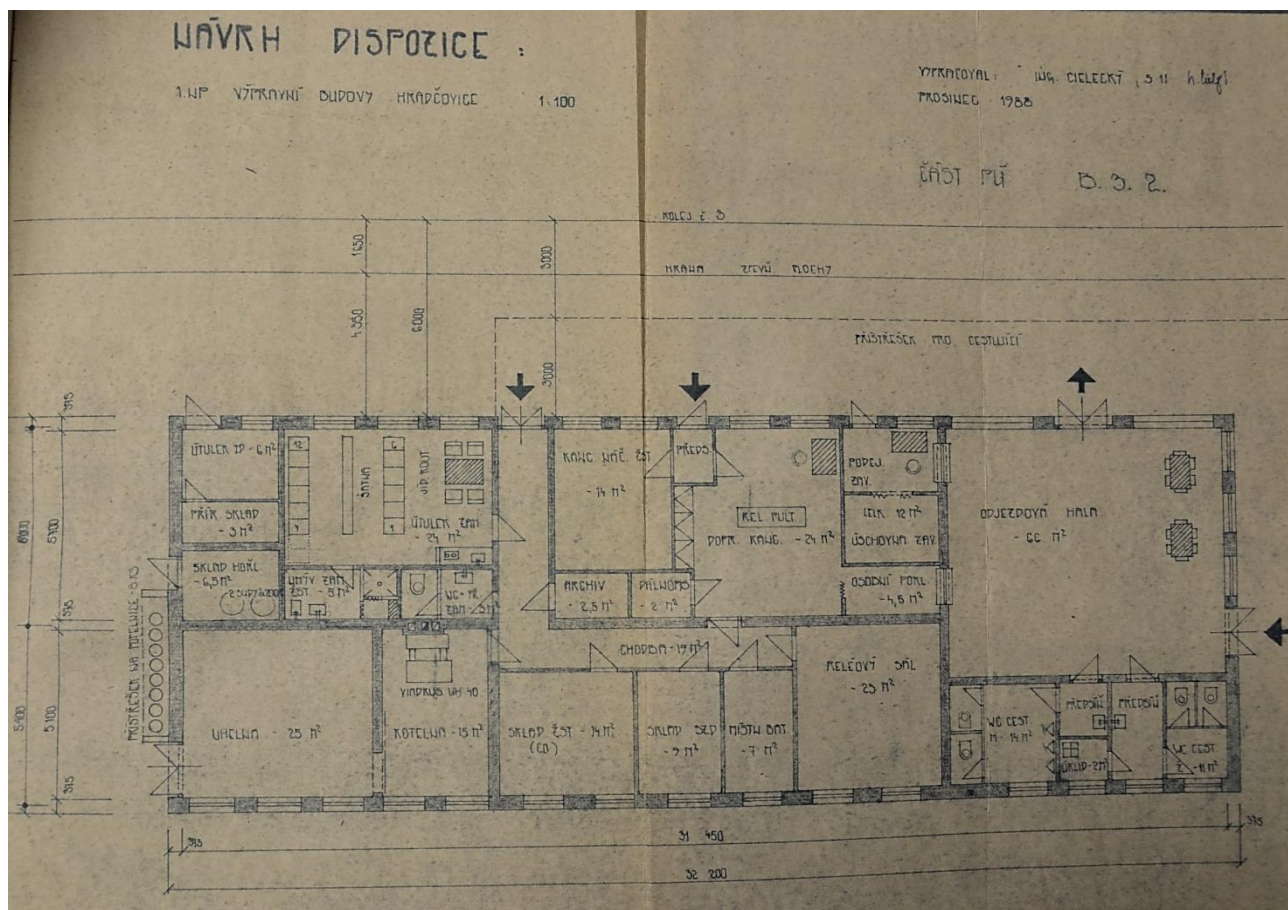
60/ Hradčovice, výpravní budova po železniční nehodě v roce 1988, pohled od silnice.



61/ Hradčovice, umístění nově plánované výpravní budovy, 1988.



62/ Hradčovice, návrh nové výpravní budovy, pohledy.



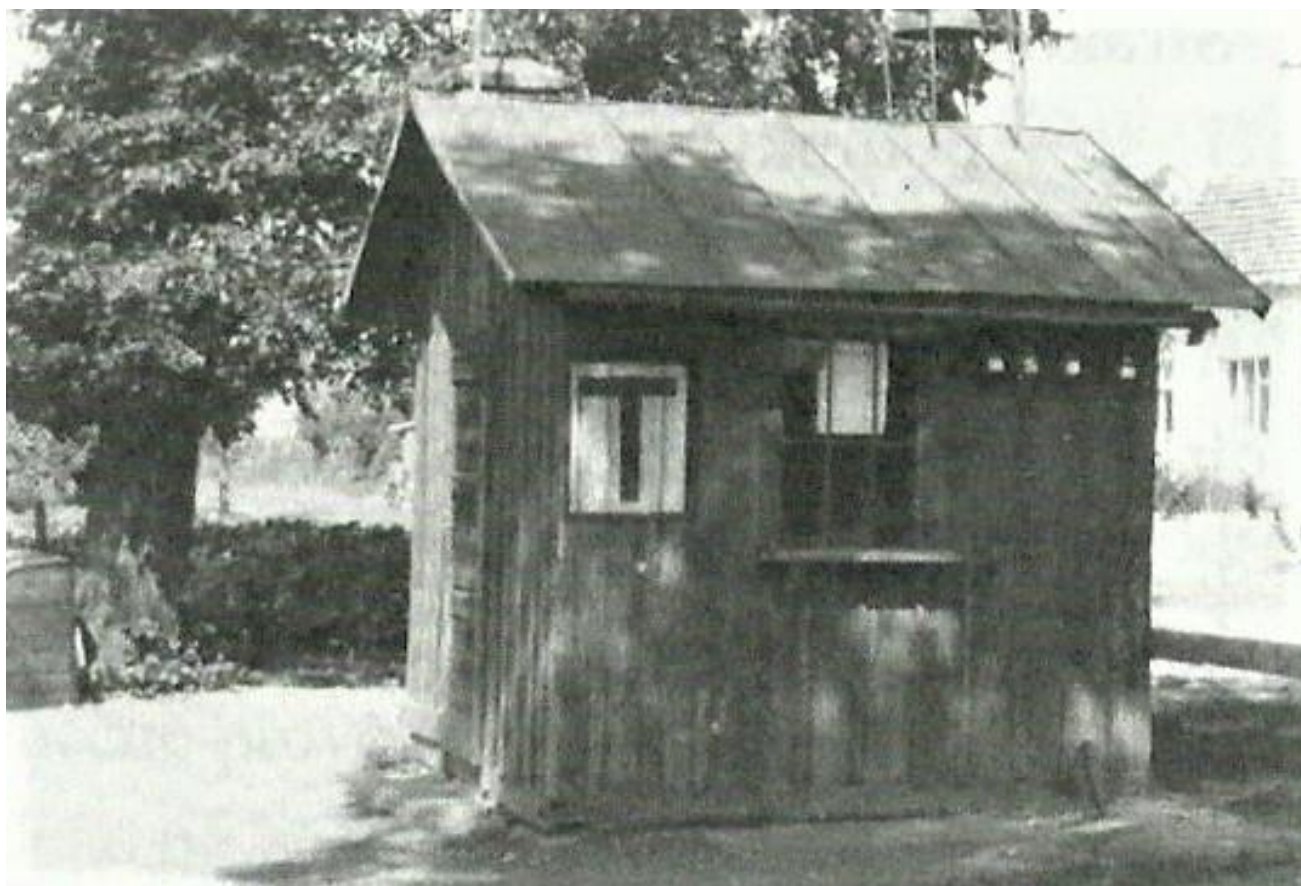
63/ Hradčovice, výpravní budova, půdorys nově plánované výpravní budovy.



64/ Hradčovice, výpravní budova, stav 2019, pohled od silnice.



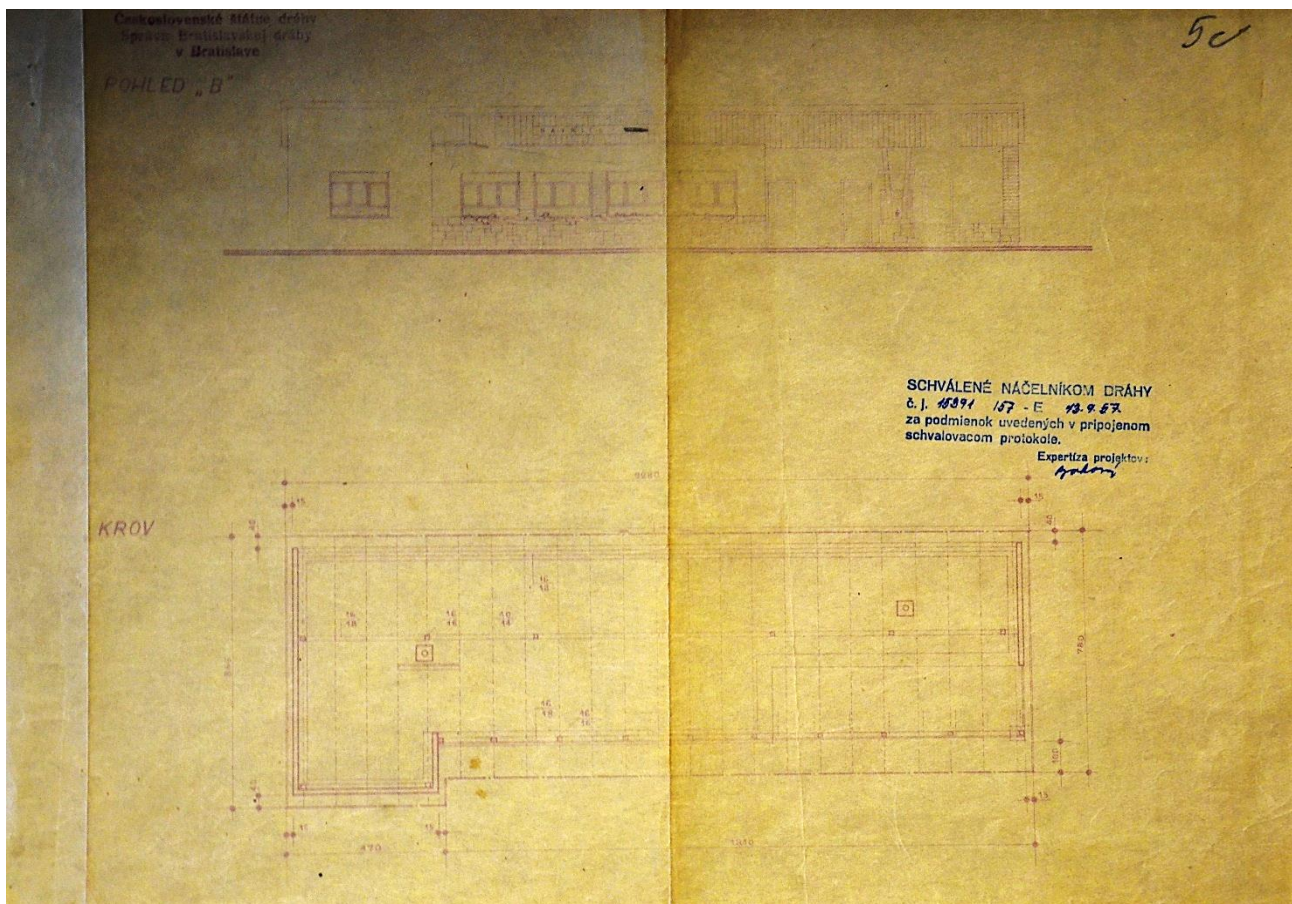
65/ Hradčovice, výpravní budova, stav 2019, pohled od kolejiště.



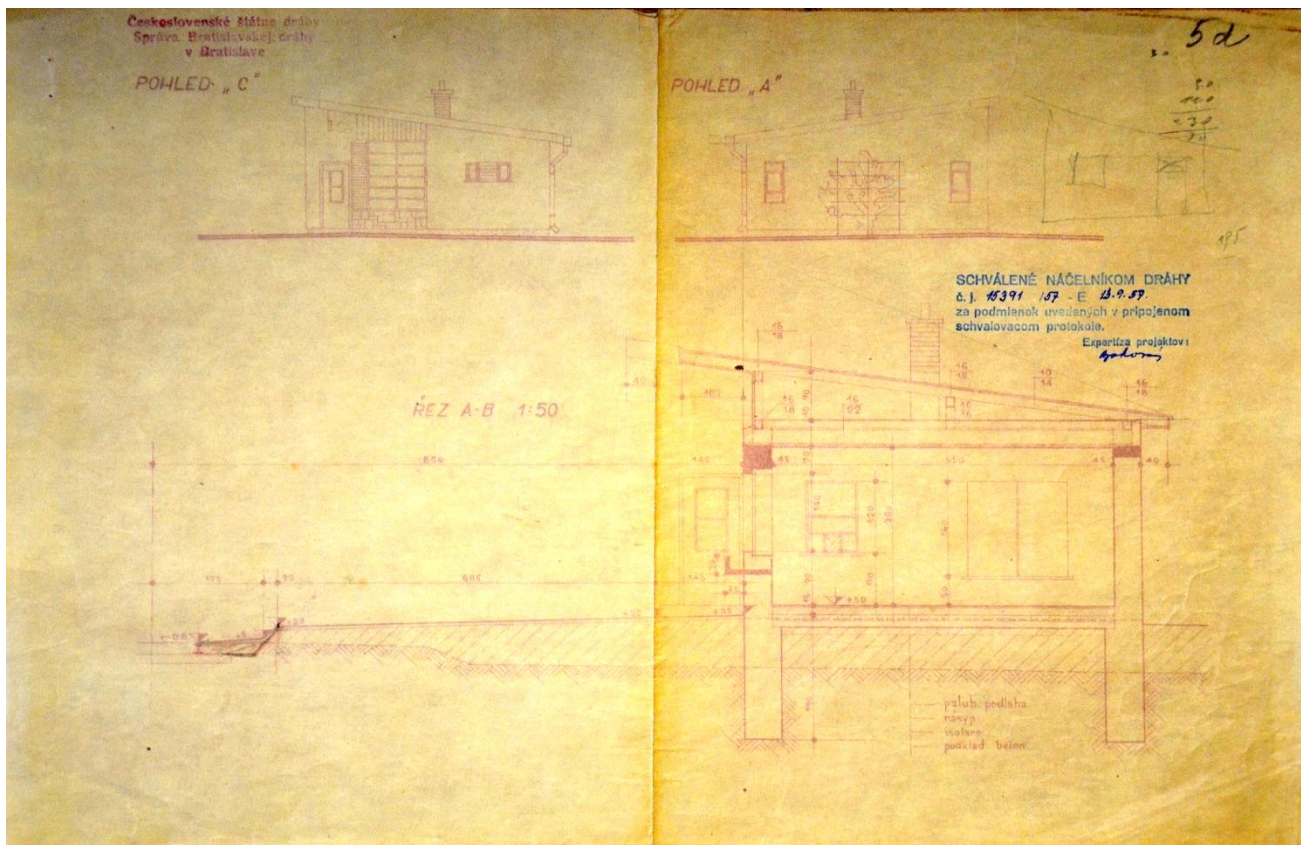
66/ Havřice, dřevěná výdejna jízdenek, před 1957.



67/ Havřice, výpravní budova, 1957-2011.



68/ Havřice, výpravní budova, nahoře: pohled od kolejiště, dole: krovky.



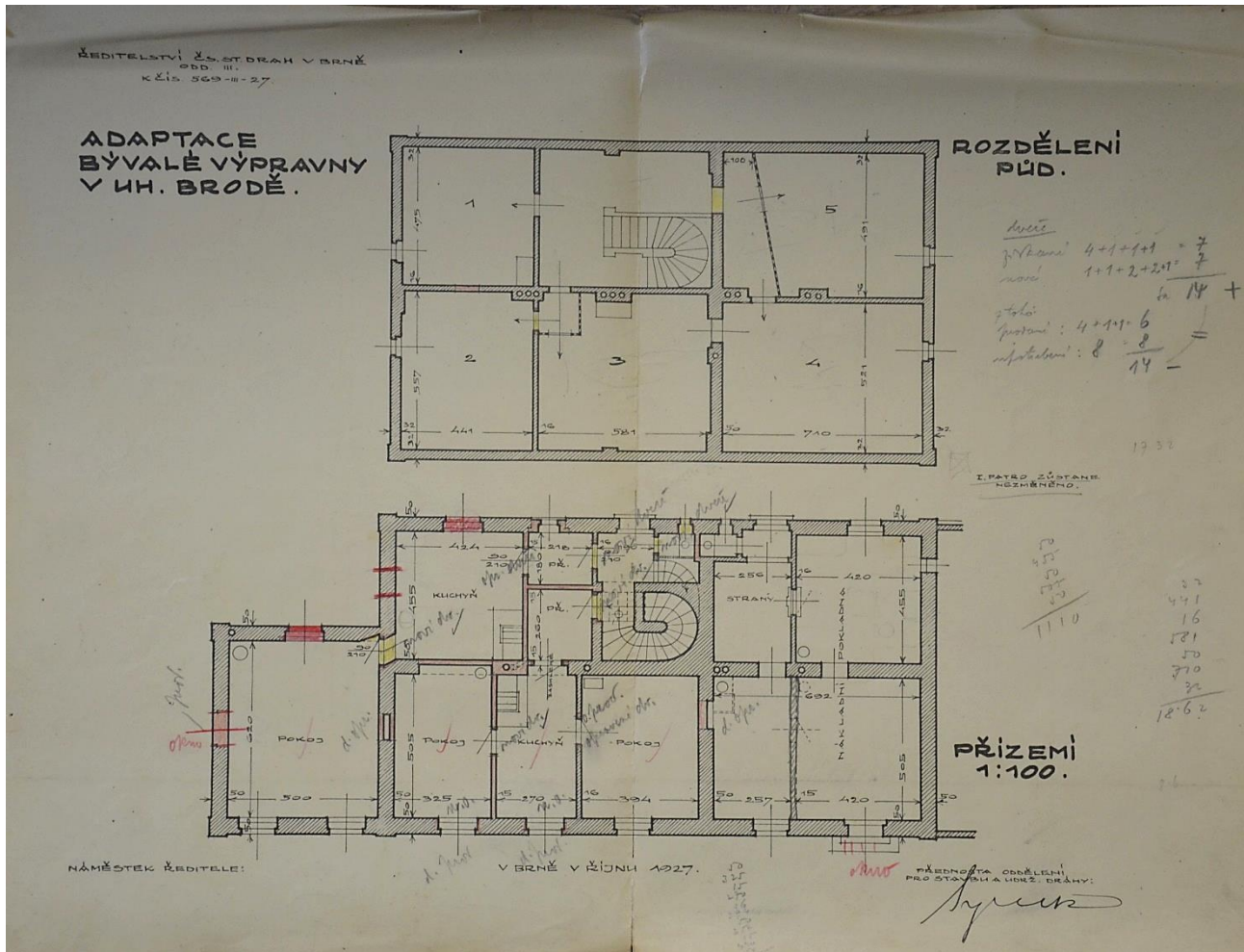
69/ Havřice, výpravní budova, nahoře: boční pohledy, dole: řez stavbou.



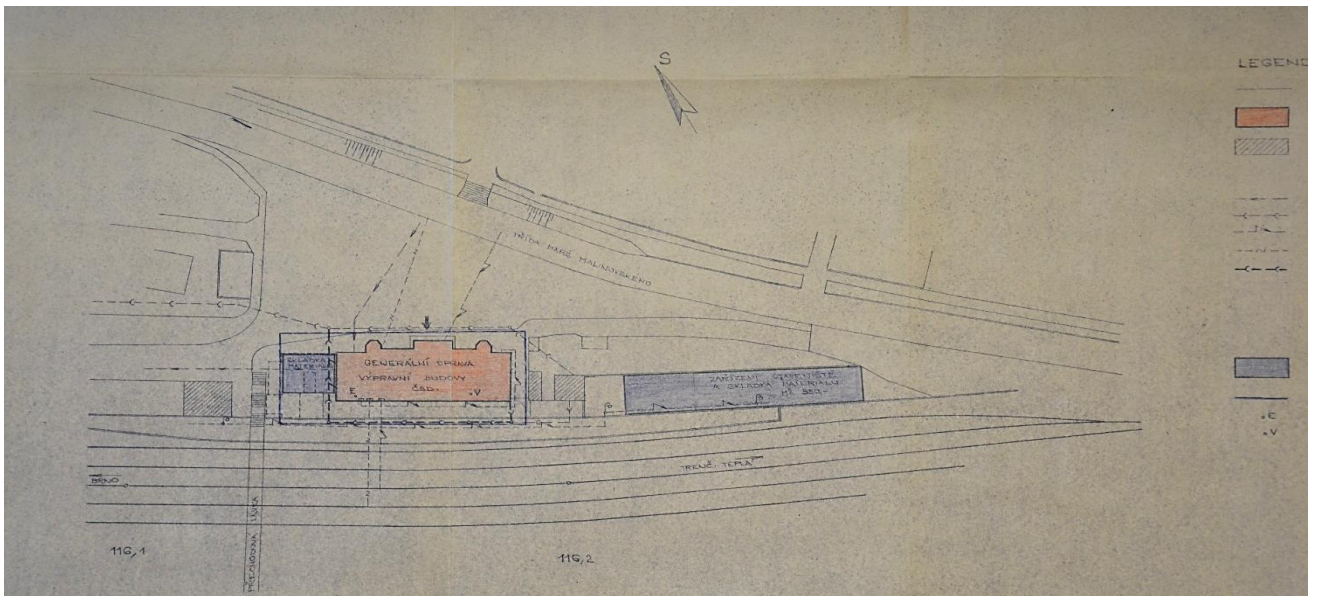
70/ Havřice, zastávka, 2019.



71/ Uherský Brod, výpravní budova, devadesátá léta 19. století.



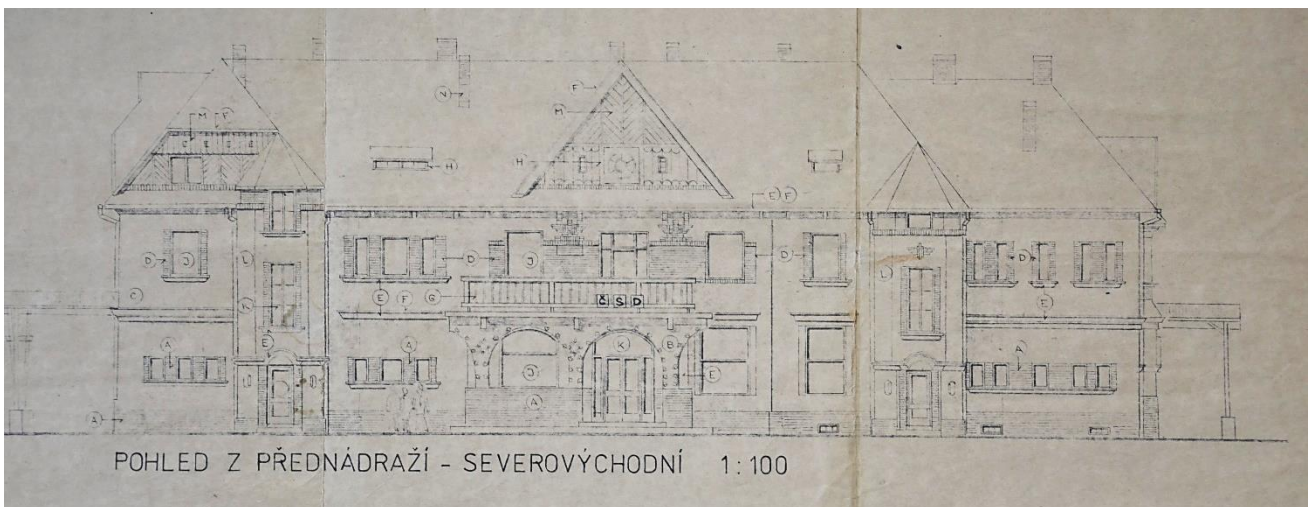
72/ Uherský Brod, adaptace výpravní budovy z roku 1883.



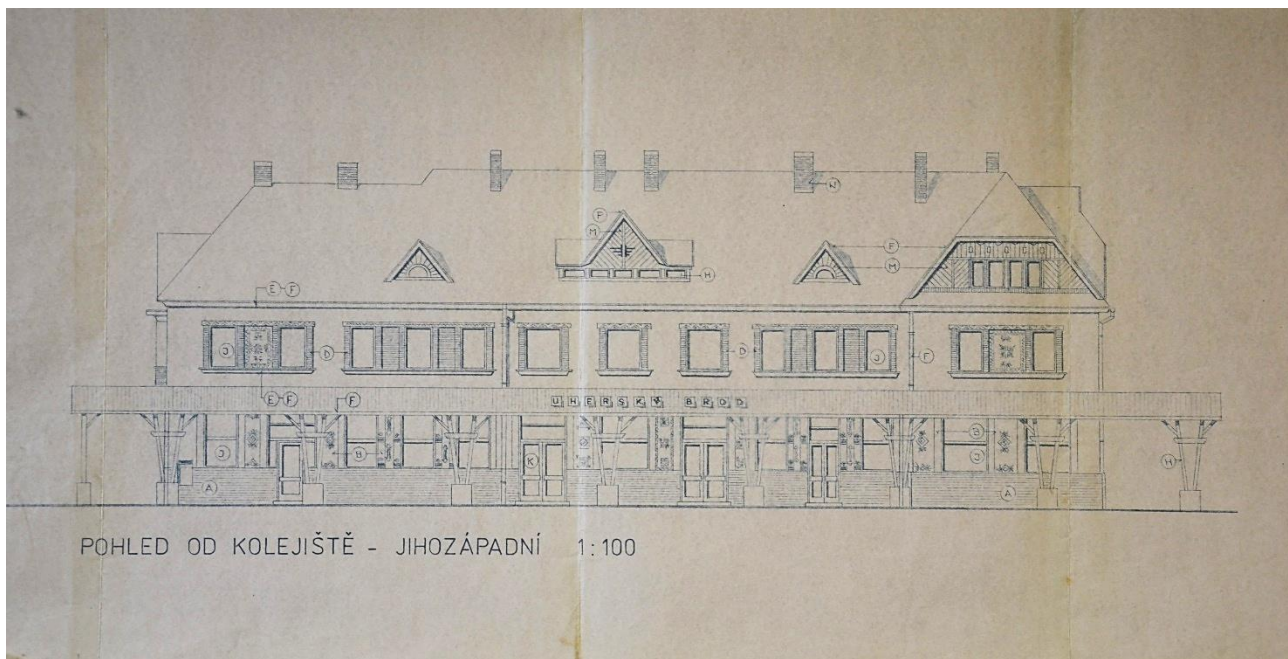
73/ Uherský Brod, situace výpravní budovy z roku 1927.



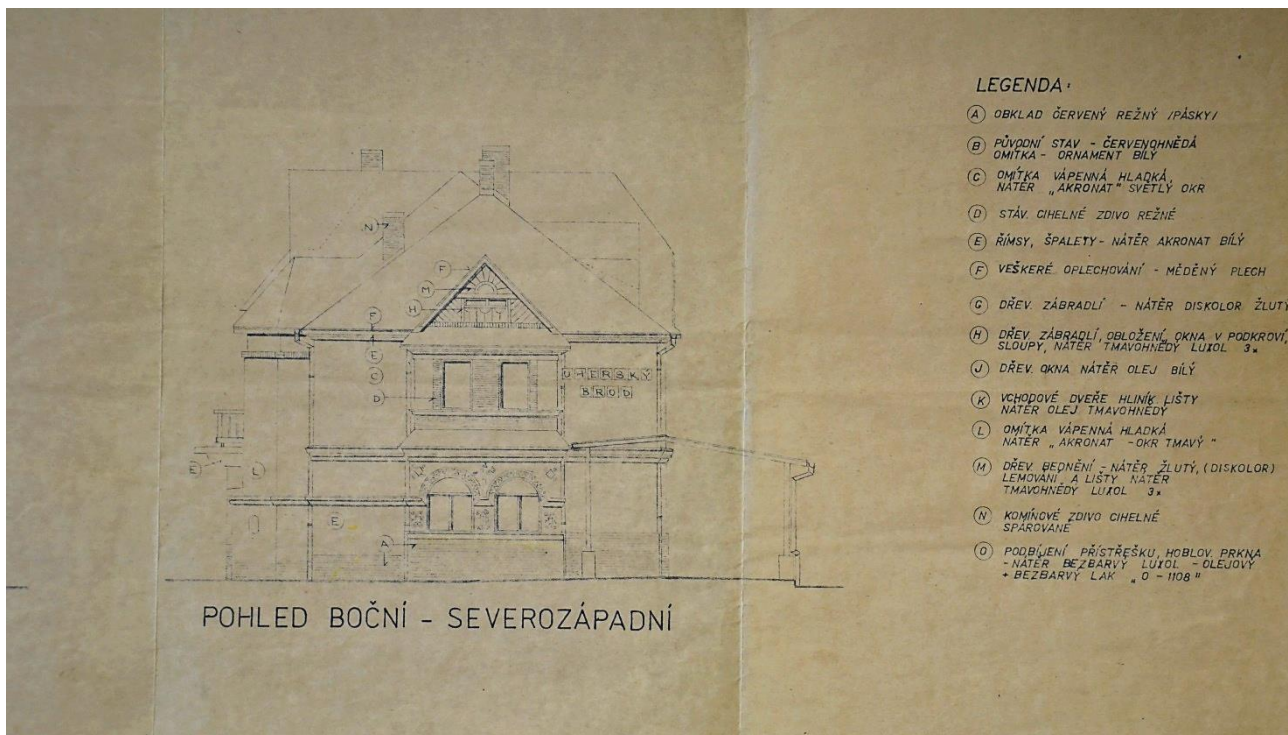
74/ Uherský Brod, výpravní budova, stav 1927, vlevo: pohled od kolejí, vpravo: pohled od přednádraží.



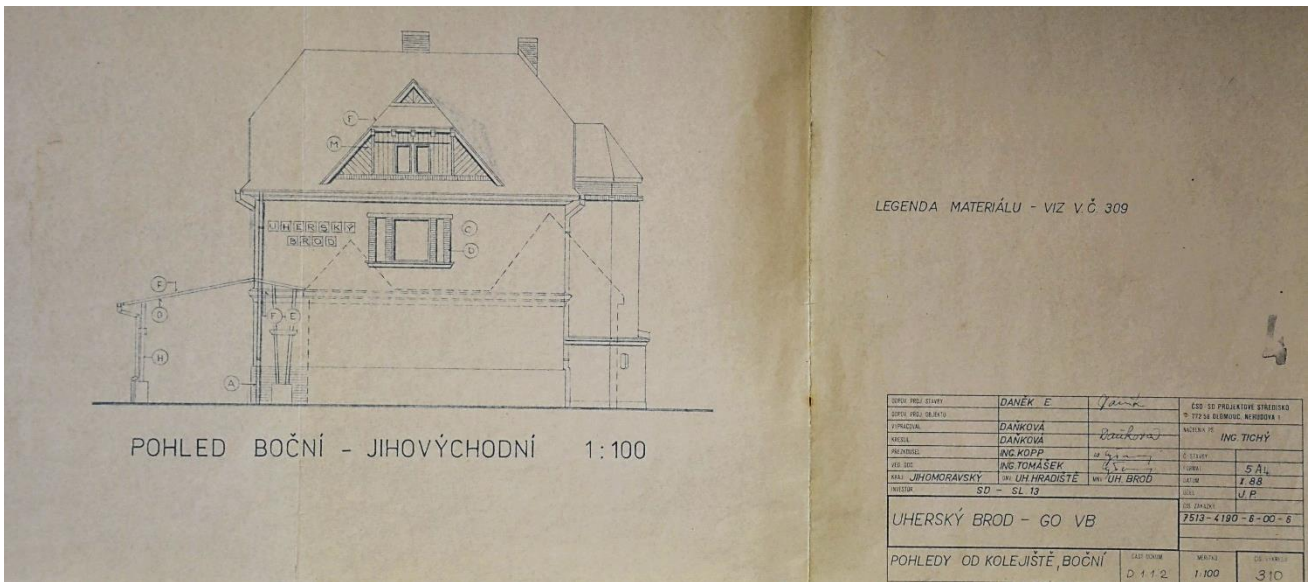
75/ Uherský Brod, výpravní budova, severovýchodní pohled z přednádraží.



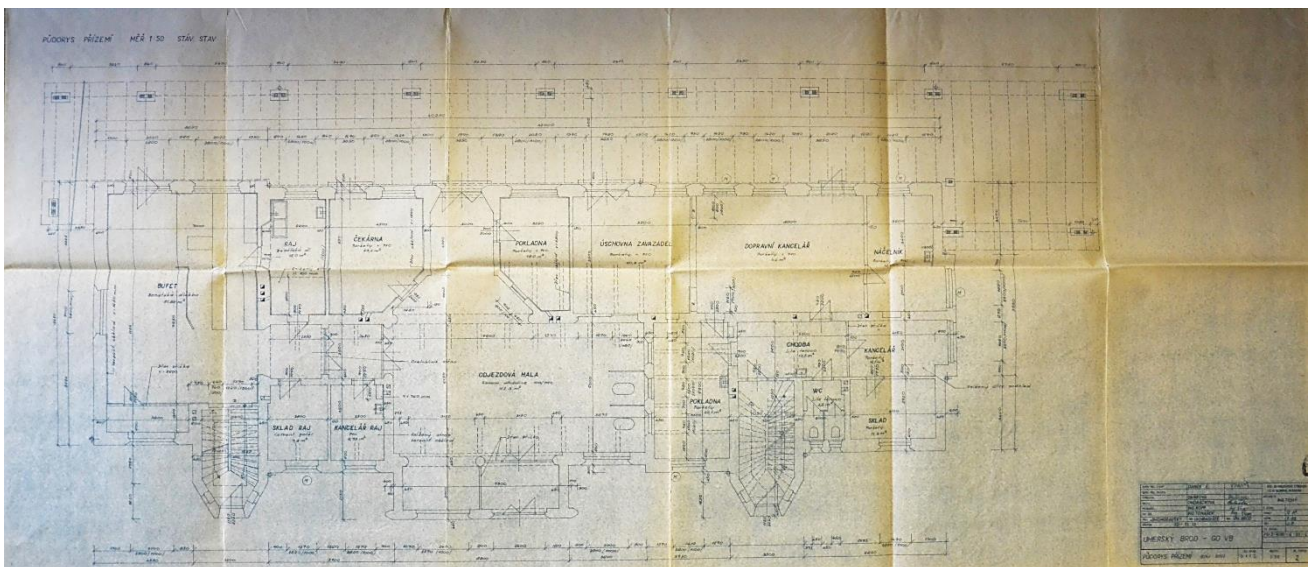
76/ Uherský Brod, výpravní budova, jihozápadní pohled od kolejiště.



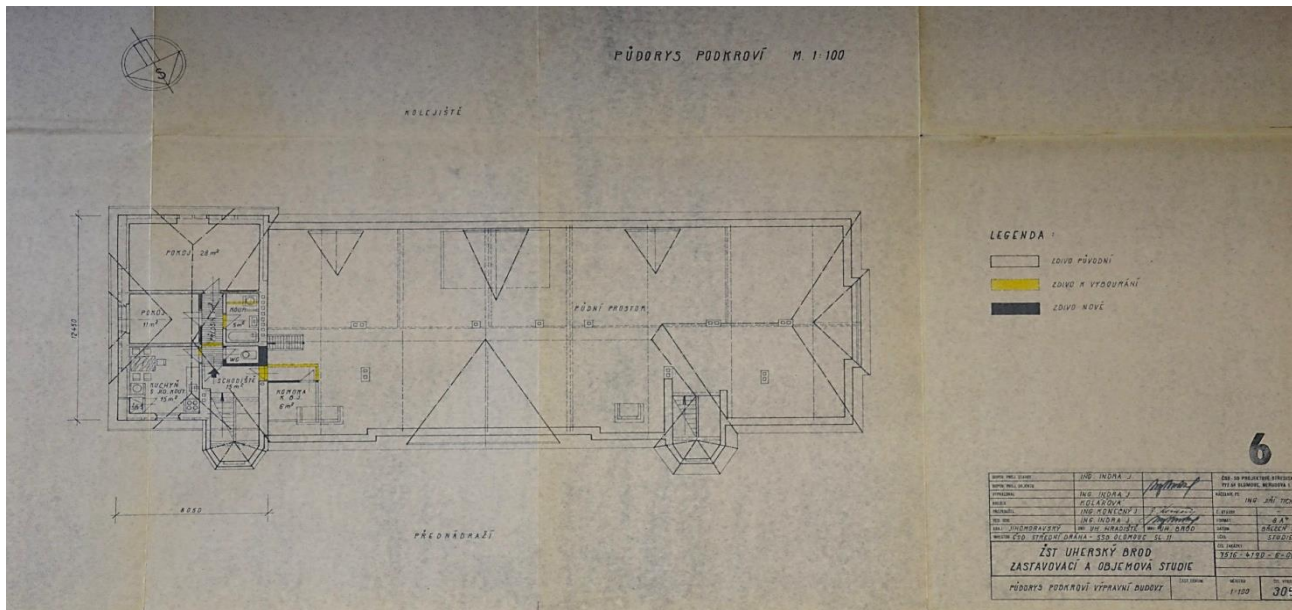
77/ Uherský Brod, výpravní budova, severozápadní boční pohled.



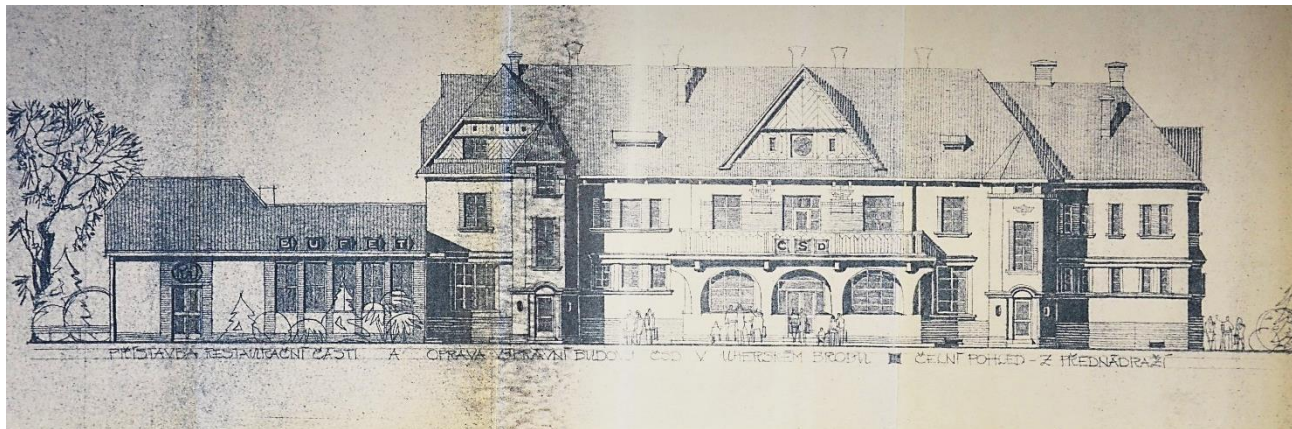
78/ Uherský Brod, výpravní budova, jihovýchodní boční pohled.



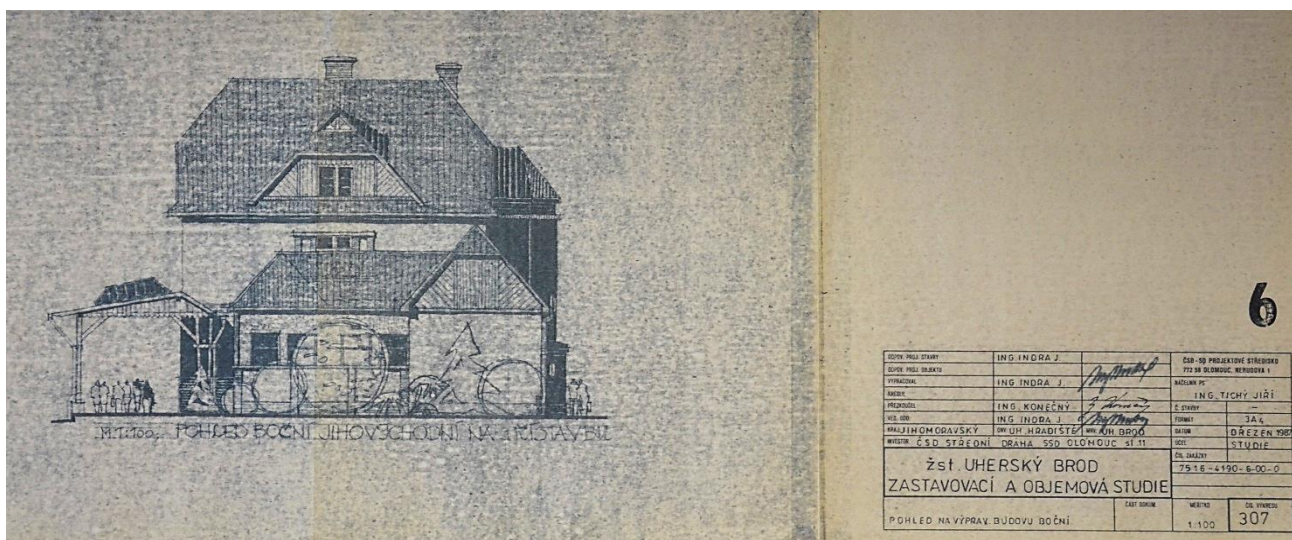
79/ Uherský Brod, výpravní budova, půdorys přízemí.



80/ Uherský Brod, výpravní budova, podkroví.



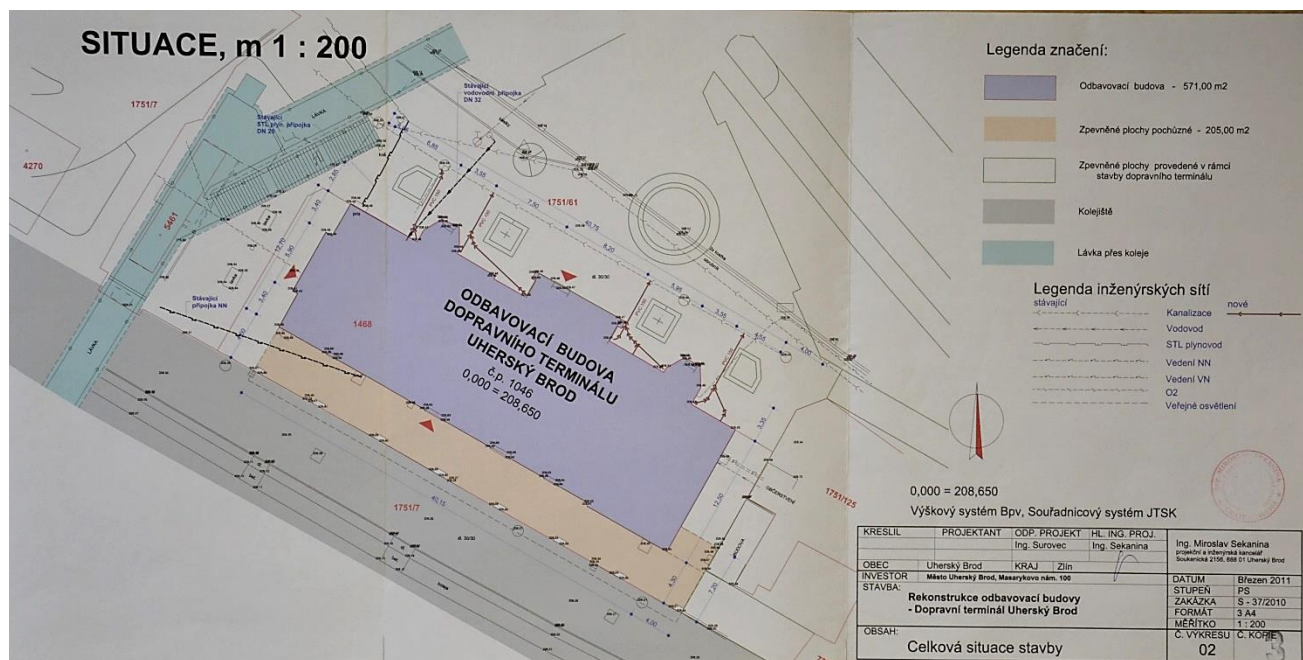
81/ Uherský Brod, výpravní budova, návrh přístavby restaurační části, pohled z přednádraží, 1988.



82/ Uherský Brod, výpravní budova, 1988, návrh přístavby restaurační části, boční jihovýchodní pohled.



83/ Uherský Brod, výpravní budova, stav 2010, pohledy do interiéru.



84/ Uherský Brod, návrh dopravního terminálu v přednádražním prostoru, 2010.



85/ Uherský Brod, výpravní budova, stav 2019, pohled z přednádraží.



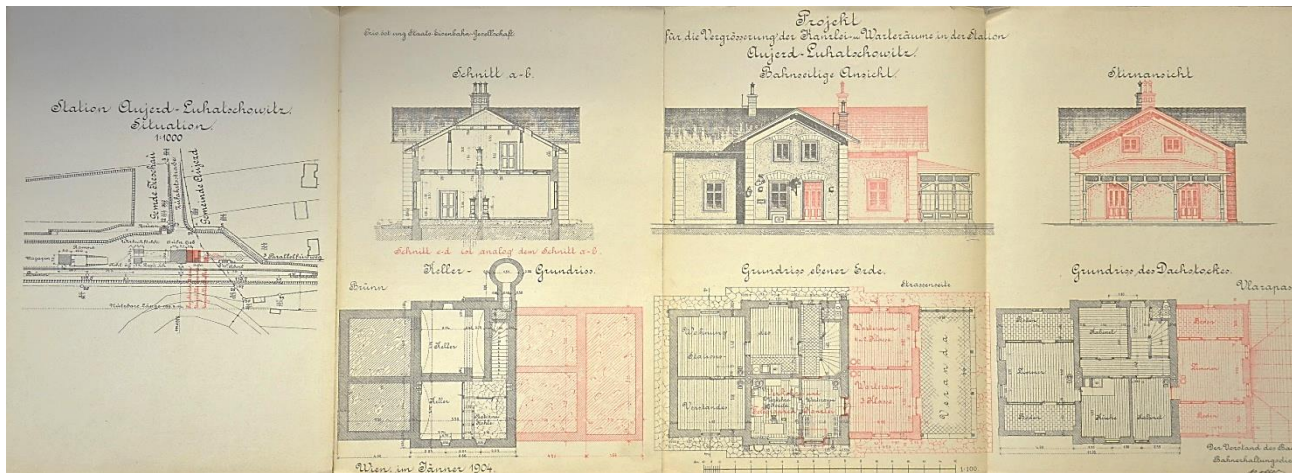
86/ Uherský Brod, výpravní budova, západní pohled z lávky.



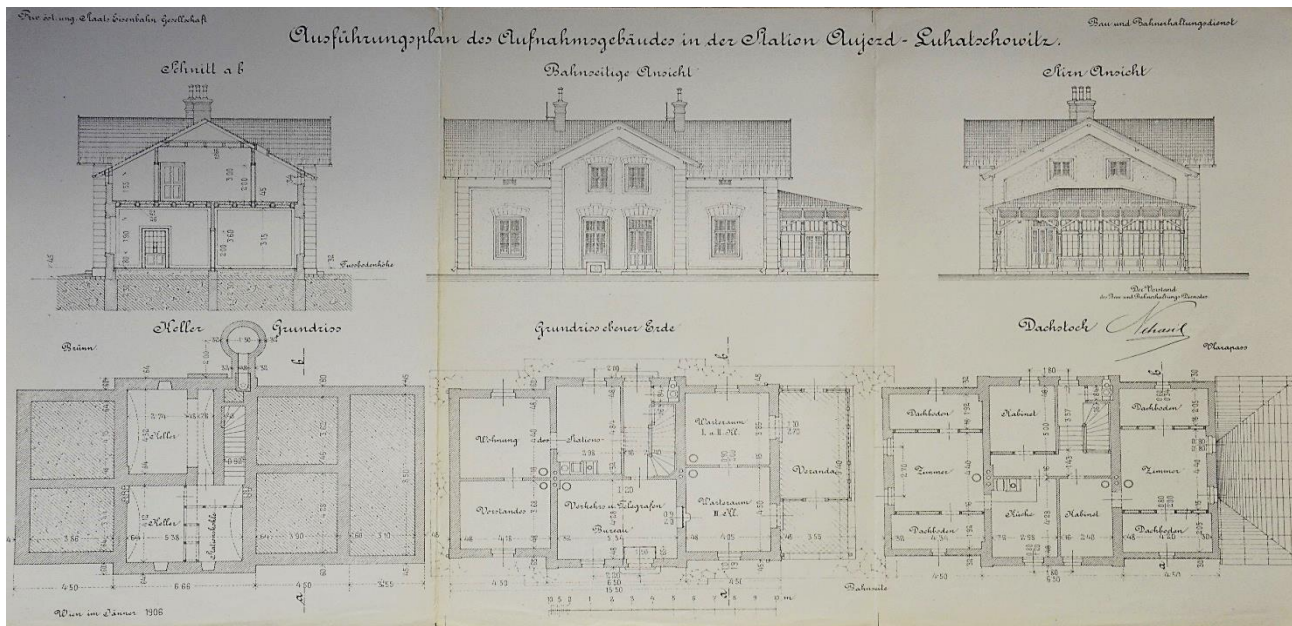
87/ Uherský Brod, detail na štít výpravní budovy, severozápadní pohled.



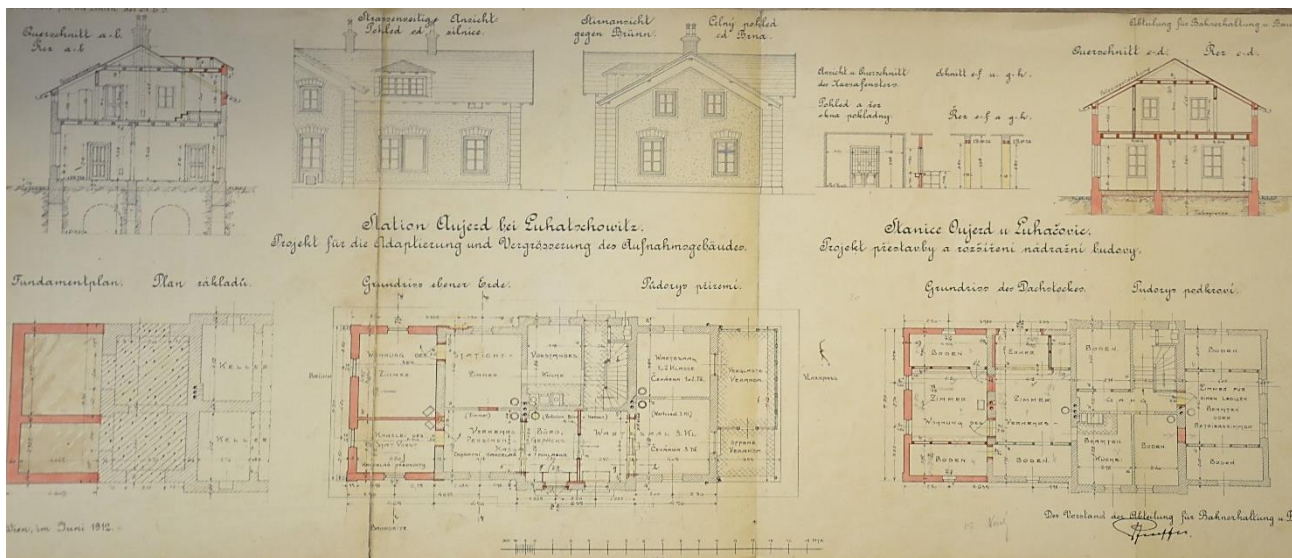
88/ Uherský Brod, výpravní budova, detail nástupištní verandy.



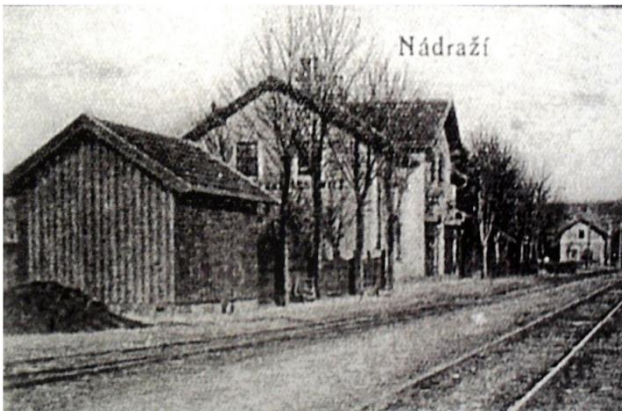
89/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1904, situace a rozšíření přístavbou čekárny.



90/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1906, provedení přístavby čekárny.



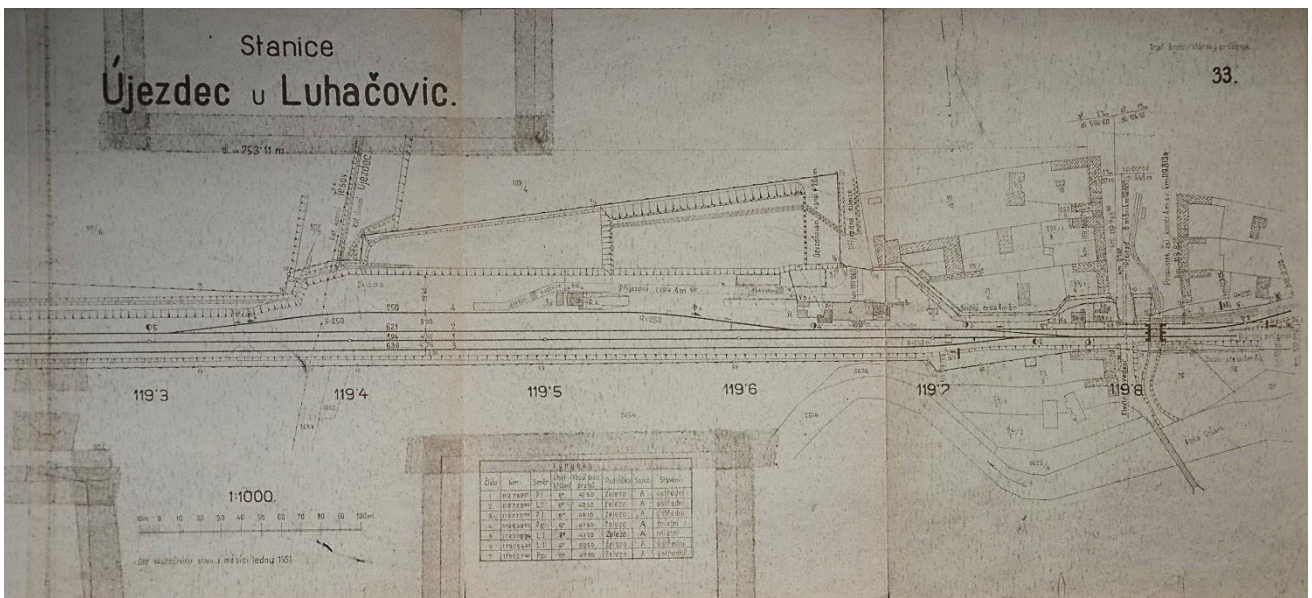
91/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1912, projekt přístavby a rozšíření o kanceláře.



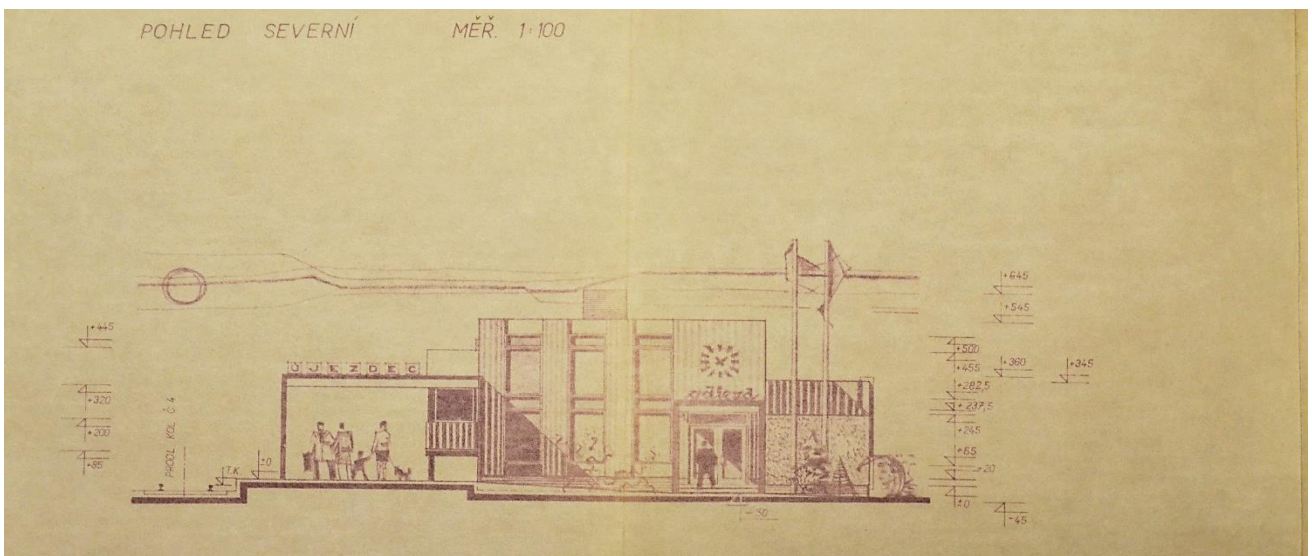
92/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1908. budova,



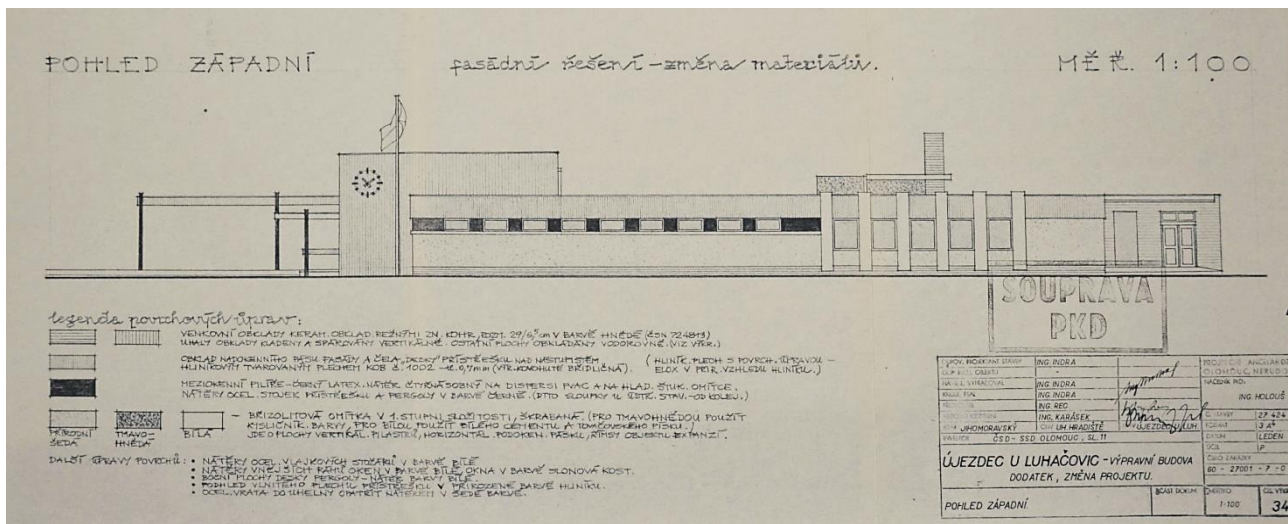
93/ Újezdec u Luhačovic, výpravní třicátá léta 20. století.



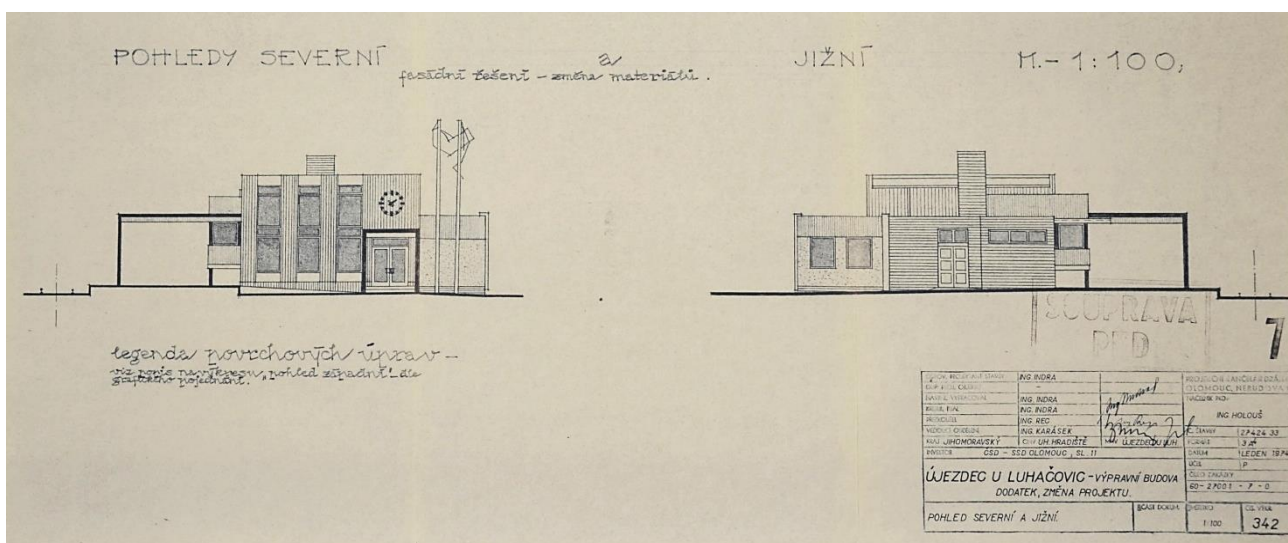
94/ Újezdec u Luhačovic, celkový pohled na areál nádraží.



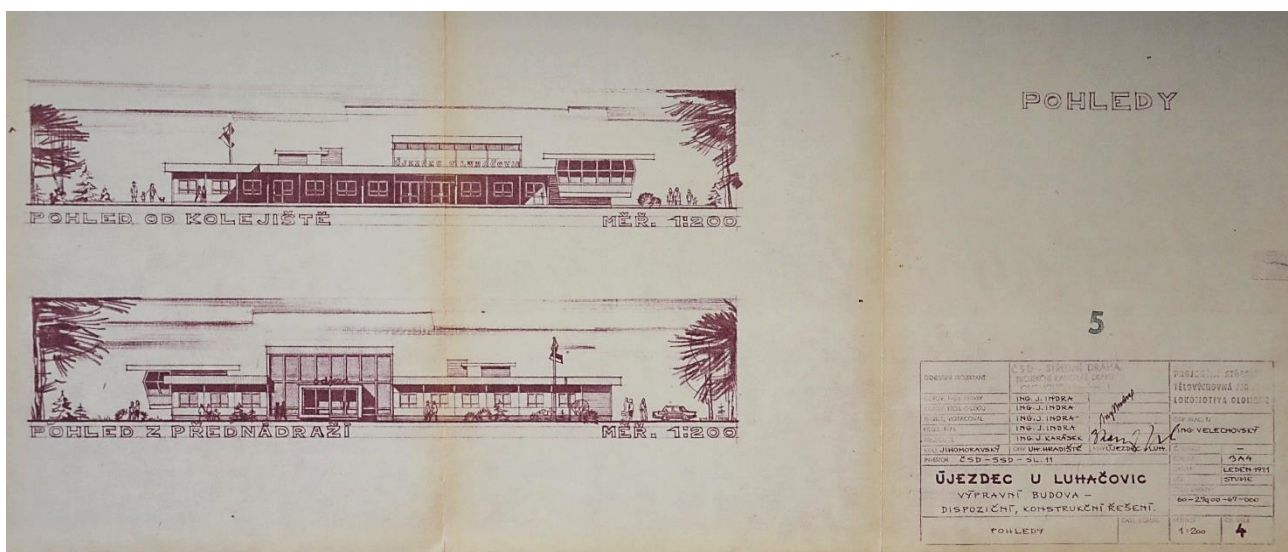
95/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1974, návrh fasády, severní pohled.



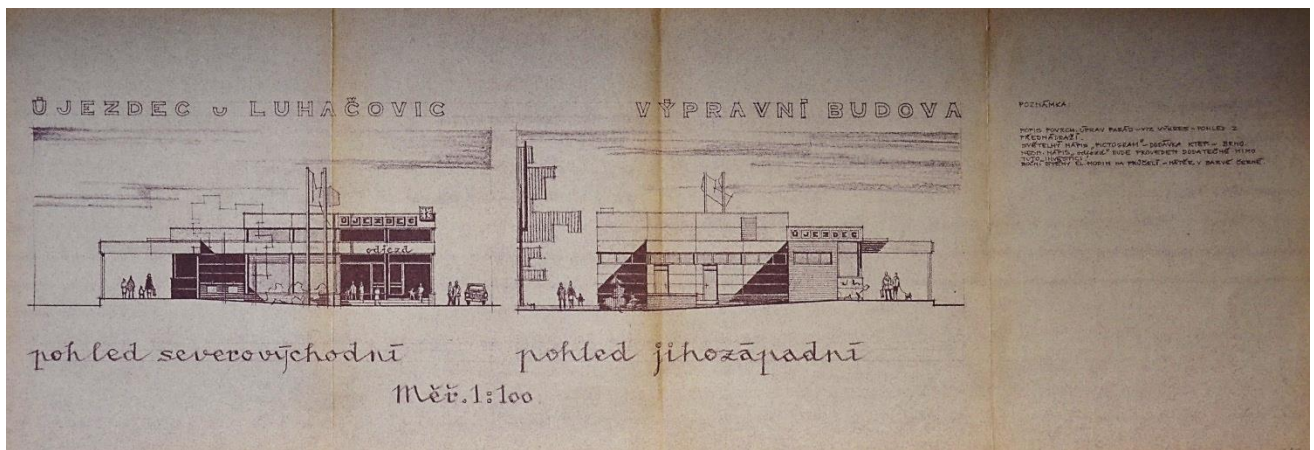
96/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1974, návrh fasády, západní pohled.



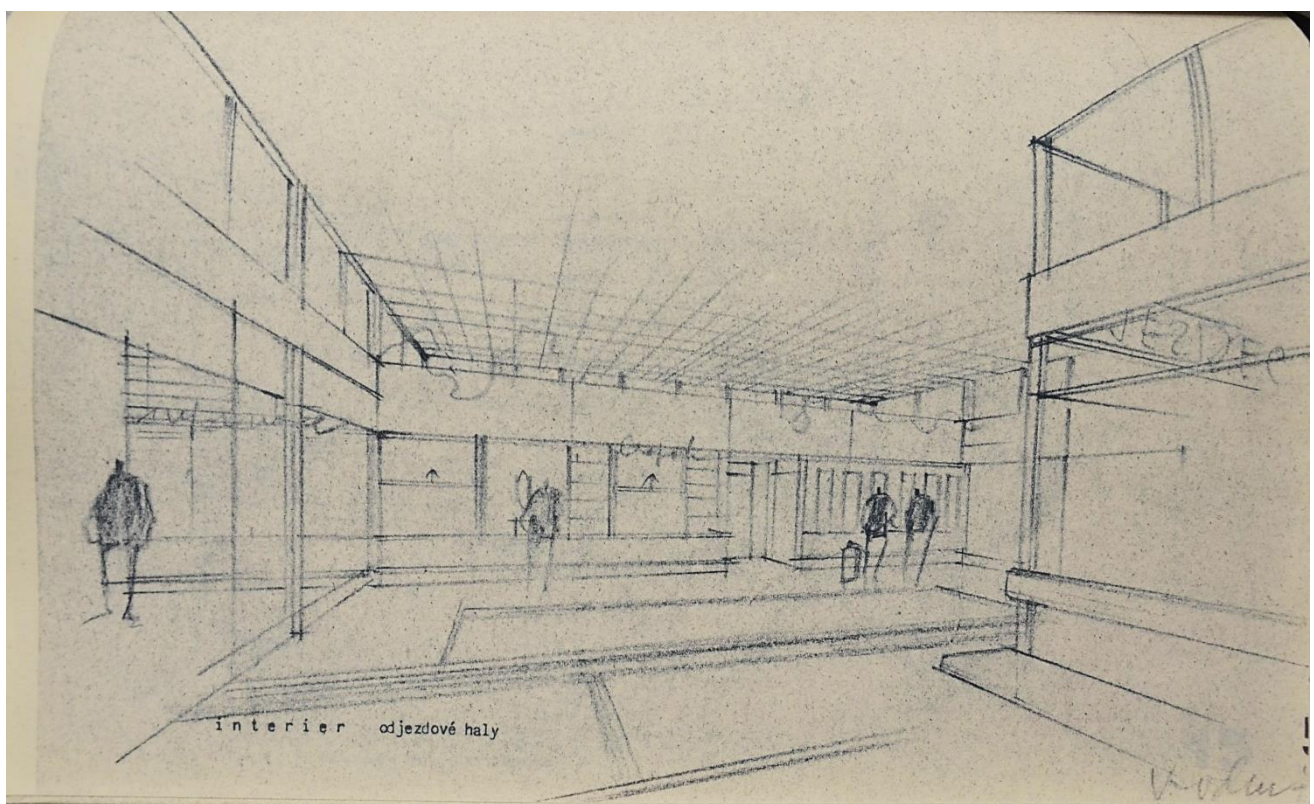
97/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, 1974, návrh fasády, severní a jižní pohled na fasádu.



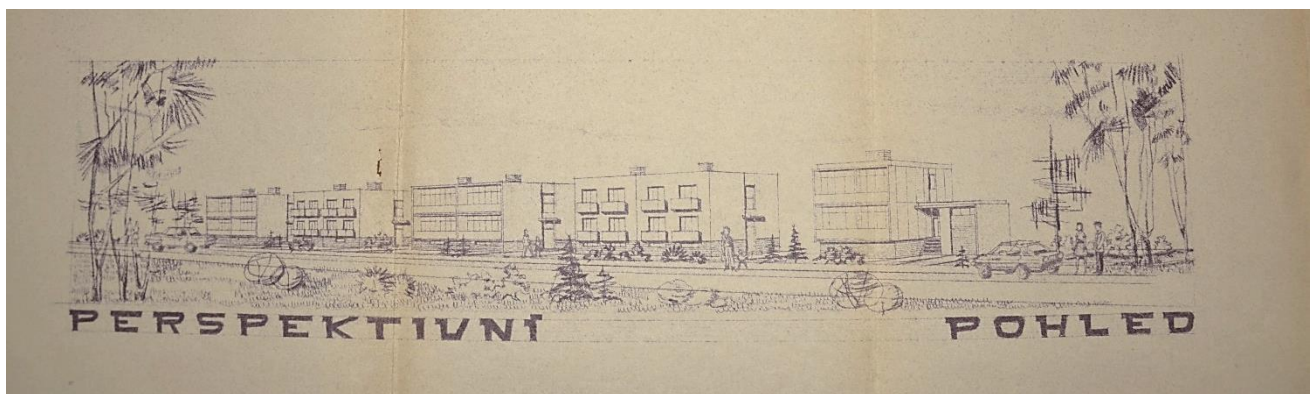
98/ Újezdec u Luhačovic, návrh výpravní budovy, 1974, nahoře: pohled od kolejiště, dole: pohled z přednádraží.



99/ Újezdec u Luhačovic, návrh výpravní budovy, 1974, severovýchodní a jihozápadní pohled.



100/ Újezdec u Luhačovic, interiér odjezdové haly, 1974.



101/ Újezdec u Luhačovic, perspektivní pohled na Nádražní ulice.



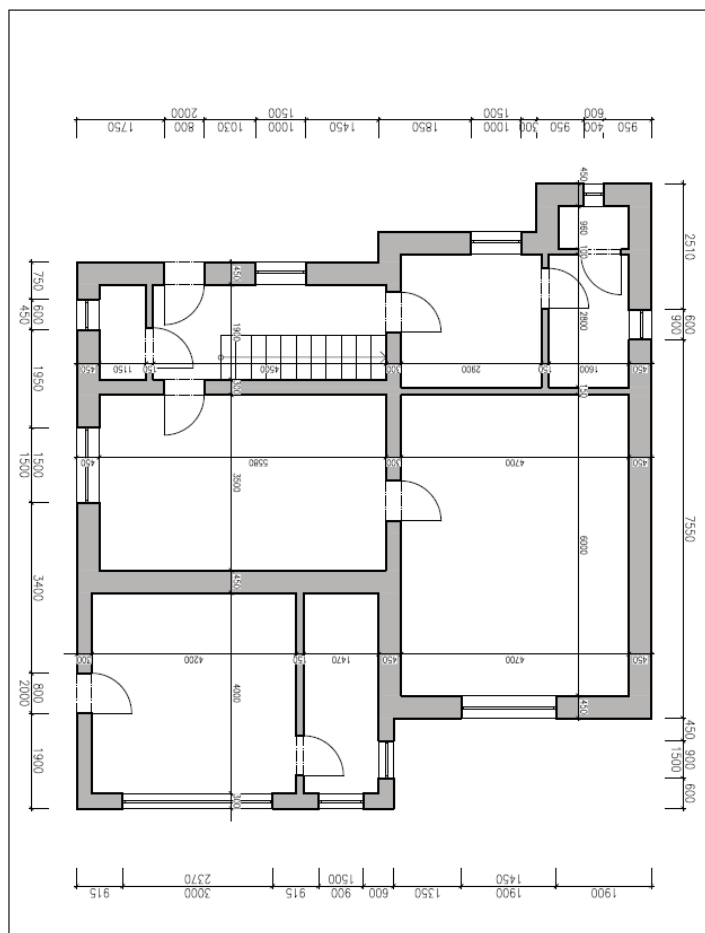
102/ Újezdec u Luhačovic, výpravní budova, stav 2014, pohled od kolejíště.



103/ Biskupice u Luhačovic, bývalá výpravní budova z roku 1905, stav 2019, pohled od jihovýchodu.



104/ Biskupice u Luhačovic, bývalá výpravní budova z roku 1905, stav 2019, pohled od východu.



105/ Biskupice u Luhačovic, bývalá výpravní budova z roku 1905, půdorys stavby.



106/ Biskupice u Luhačovic, betonová zastávka, 2019.



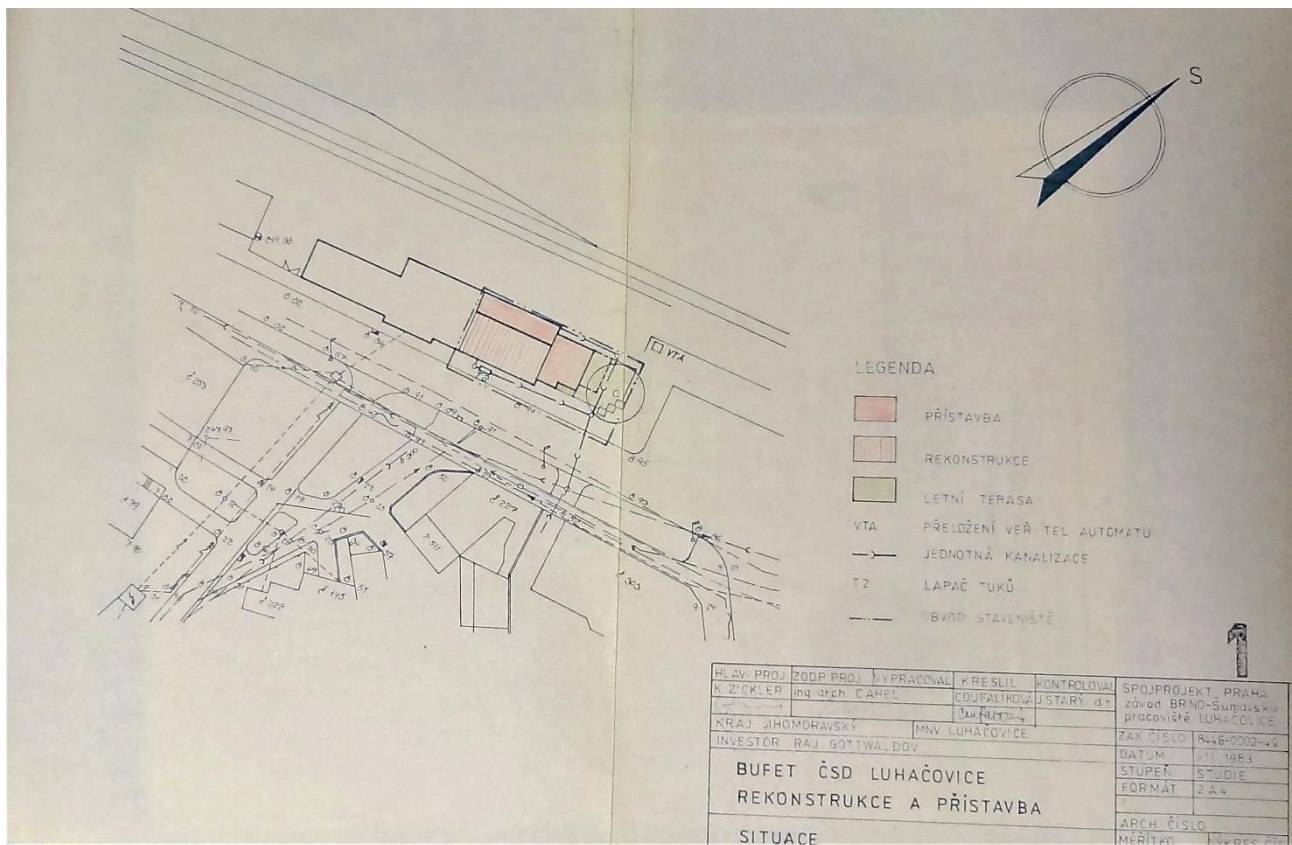
107/ Polichno, čekárna, stav 2019, pohled od kolejiště.



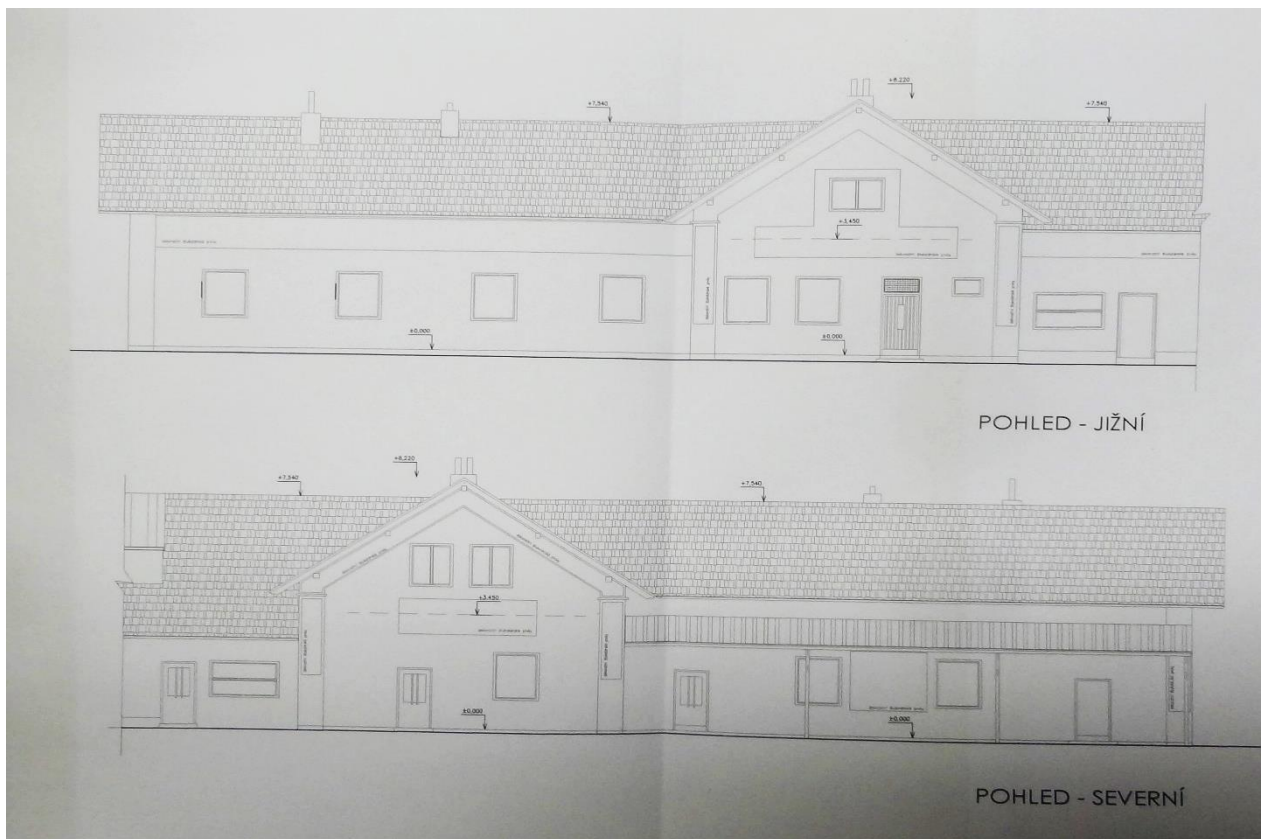
108/ Polichno, čekárna, pohled od jihozápadu.



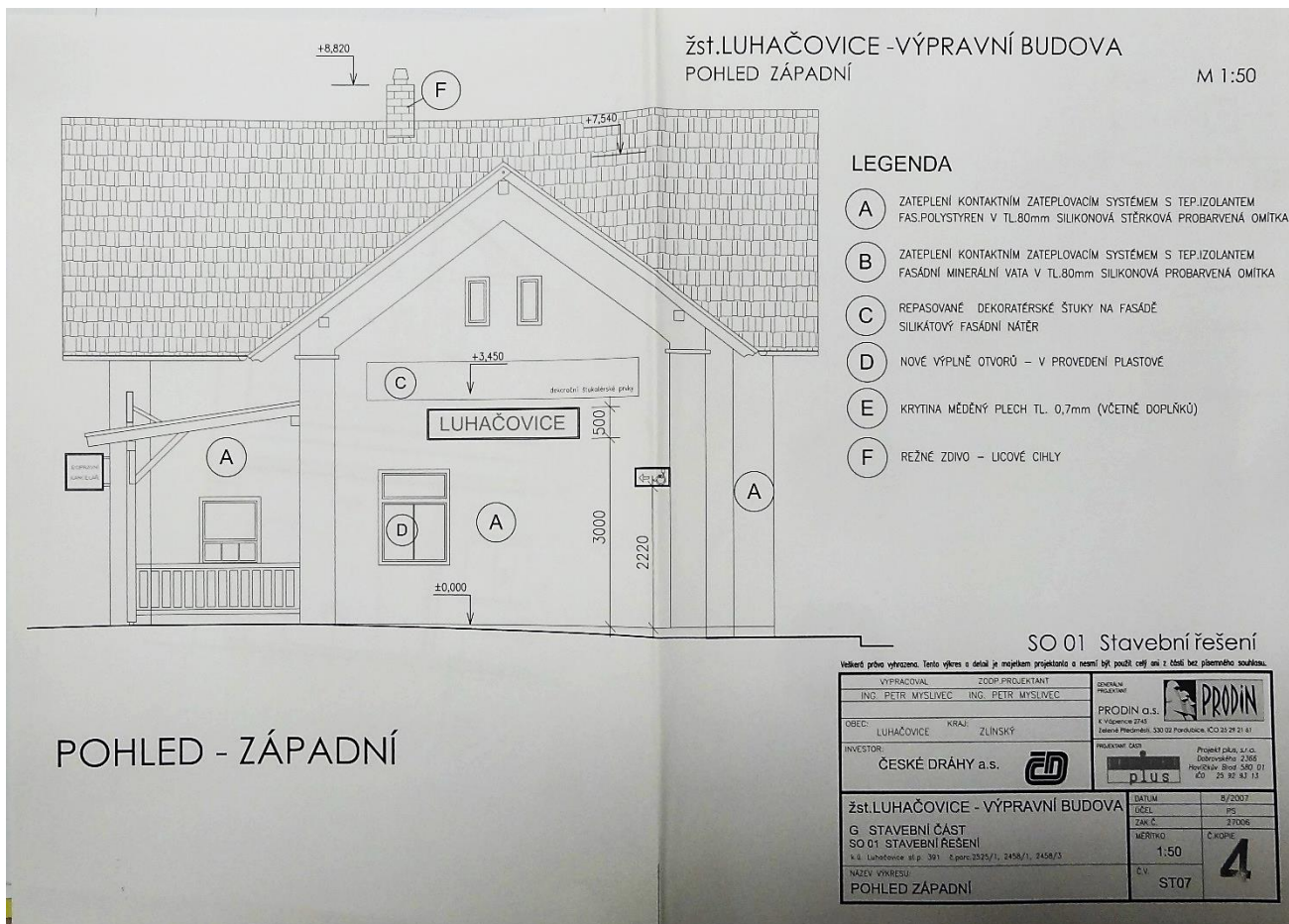
109/ Polichno, čekárna, pohled od jihovýchodu.



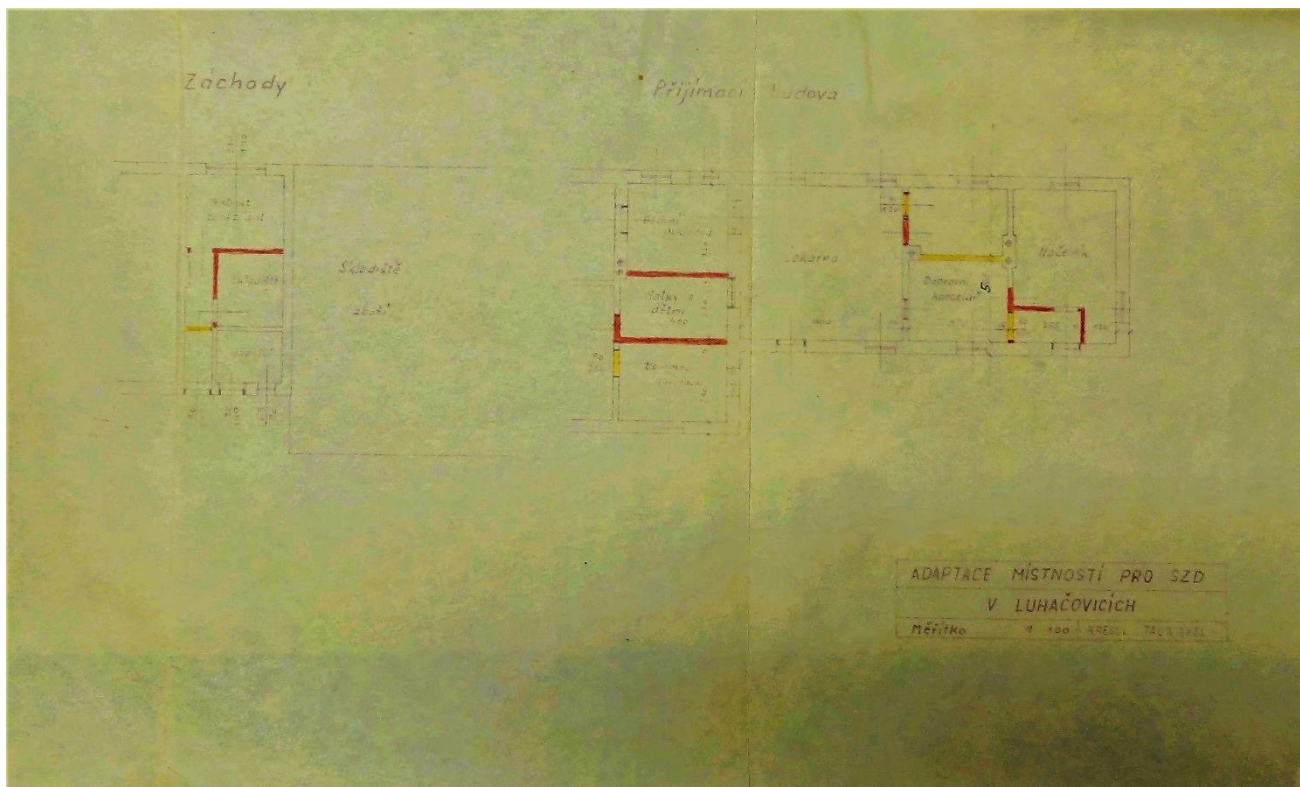
110/ Luhačovice, celkový pohled na areál nádraží.



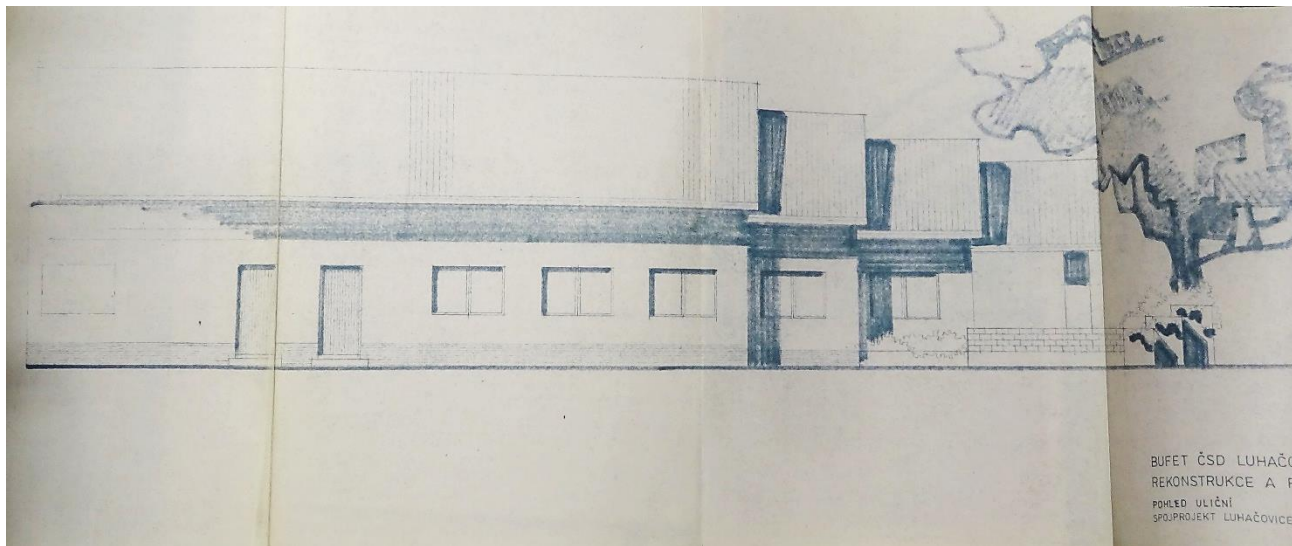
111/ Luhačovice, výpravní budova, nahoře: jižní pohled, dole: severní pohled.



112/ Luhačovice, výpravní budova, boční pohled.

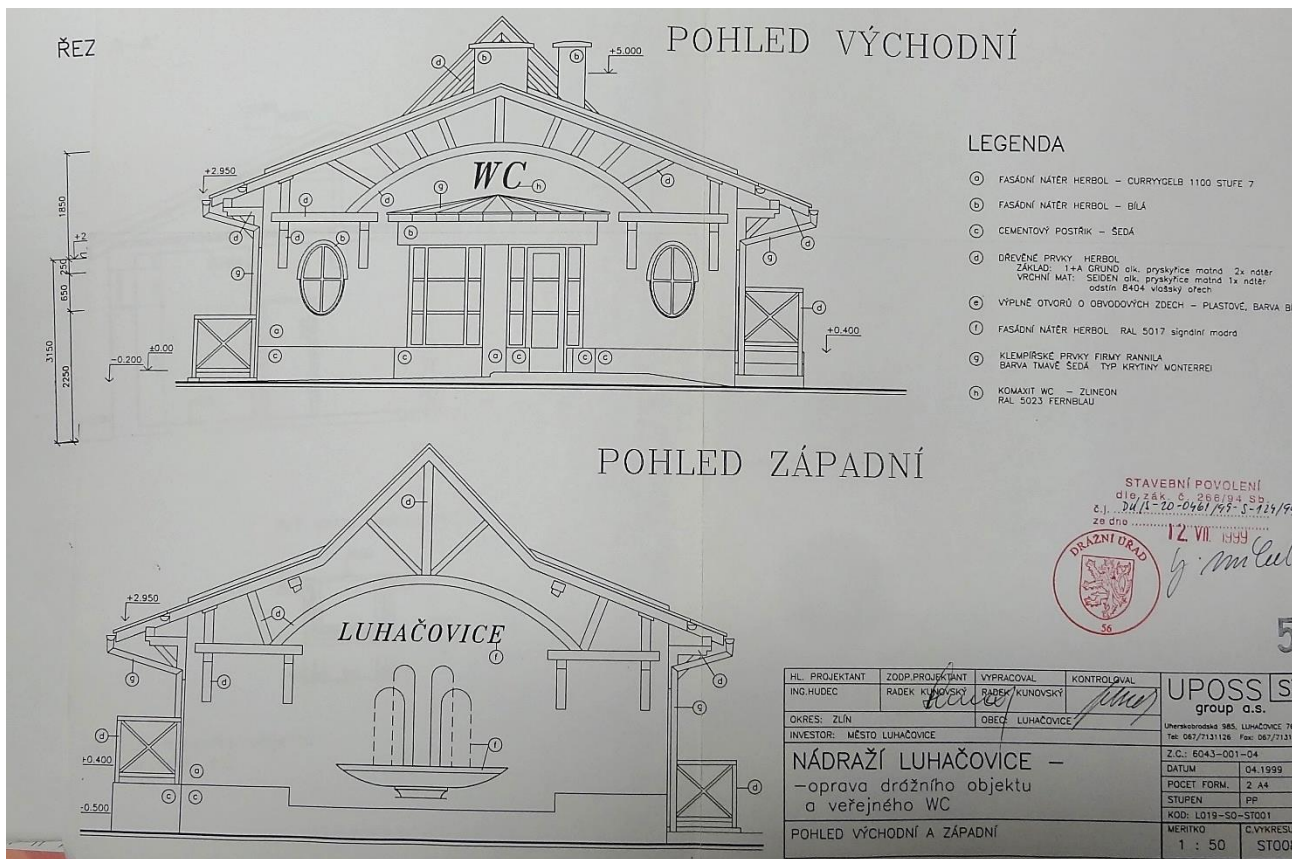


113/ Luhačovice, výpravní budova, půdorys přízemí.



BUFET ČSD LUHAČOVICE
 REKONSTRUKCE A P
 POHLED ULIČNÍ
 SPOL. PROJEKT LUHAČOVICE

114/ Luhačovice, výpravní budova, přístavba bufetu, pohled z ulice.



115/ Luhačovice, úprava drážního objektu a WC, nahoře: východní pohled, dole: západní pohled.



116/ Luhačovice, výpravní budova, stav 2019, pohled od kolejiště.



117/ Luhačovice, výpravní budova, 2019, pohled od severovýchodu.



118/ Luhačovice, výpravní budova, pohled od severu.



119/ Luhačovice, drážní objekt s WC, detail výzdoby.



121/ Luhačovice, výpravní budova, detail výzdoby verandy.



122/ Luhačovice, výpravní budova, detail výzdoby štítu.

Jméno a příjmení	Tereza Richterová
Katedra	Katedra dějin umění
Vedoucí práce	Prof. PhDr. Rostislav Švácha, CSc.
Rok obhajoby	2019
Název práce	Nádražní budovy na trase Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice
Název práce (AJ)	Railway buildings on the line Staré Město - Luhačovice
Anotace	Předkládaná práce se zabývá dějinami a typologií nádražních budov na trase Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice. Práce také řeší význam železniční tratě pro urbanismus přilehlých obcí a věnuje se fenoménu nádražních ulic.
Anotace (AJ)	The submitted thesis deals with history and typology of the train station buildings on the railway from Staré Město to Luhačovice. The thesis treats importance of the railway in a point of view of urbanism of the nearby municipalities and deal with the phenomenon of railway stations street.
Klíčová slova	Architektura, nádraží, stanice, výpravní budova, dráha, železnice, Staré Město, Uherské Hradiště, Kunovice, Vésy, Popovice, Hradčovice, Havřice, Uherský Brod, Újezdec u Luhačovic, Polichno, Biskupice, Luhačovice, historie, typologie, Miloš Fikr, nádražní ulice
Klíčová slova (AJ)	Architecture, railway, railway station, station, station building, track, railway, Staré Město, Uherské Hradiště, Kunovice, Vésy, Popovice, Hradčovice, Havřice, Uherský Brod, Ujezdec u Luhačovic, Polichno, Biskupice, Luhačovice, history, typology, Miloš Fikr, railway station street
Přílohy vázané	Obrazová příloha (52 stran), 1 CD
Rozsah	123 stran
Jazyk práce	Čeština