



ASORKD

**ASOCIACE SDRUŽENÍ PRO OCHRANU A ROZVOJ KULTURNÍHO DĚDICTVÍ ČR**  
**The Association for the Conservation and Development of the Cultural Heritage in the Czech Republic**

Karolíny Světlé 5, 110 00 Praha 1, IČ: 22838721, Tel.: +420 371 595 624; GSM: +420 777 183 077, +420 737 939 104,  
[prezidium@asorkd.cz](mailto:prezidium@asorkd.cz); [www.asorkd.cz](http://www.asorkd.cz); [www.zachrante-lazne-kyselka.cz/](http://www.zachrante-lazne-kyselka.cz/)

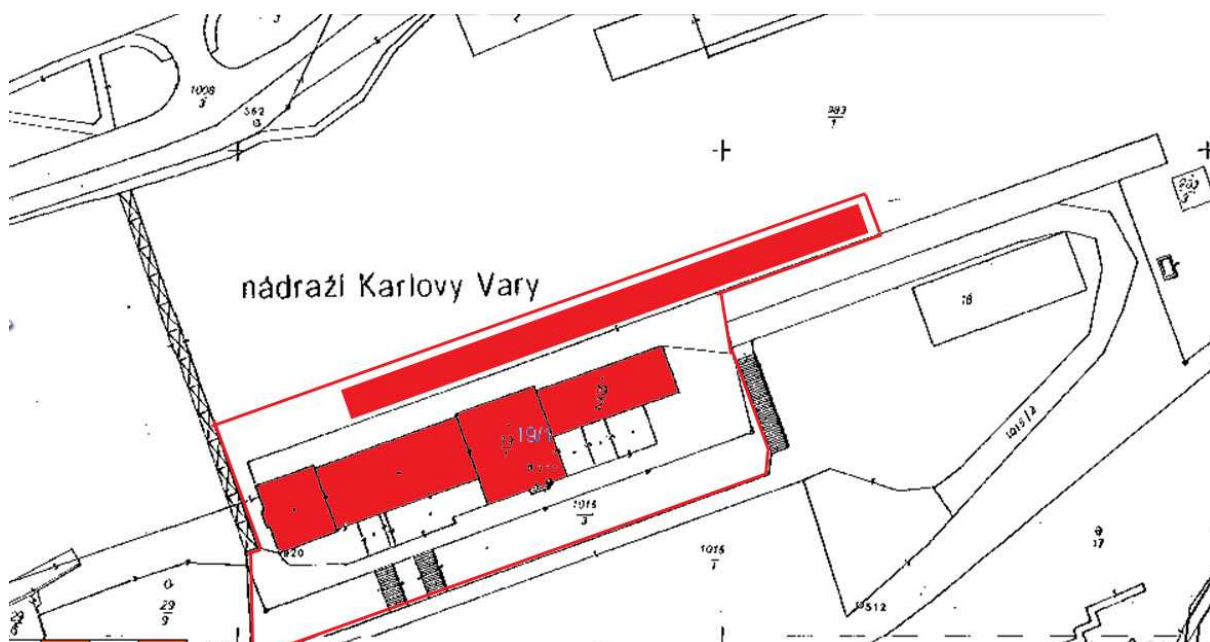
V Praze dne 11. srpna 2011

**Věc: Prohlášení budovy ŽST Karlovy Vary – Horní nádraží za nemovitou kulturní památku**

Tímto dáváme podnět na prohlášení budovy ŽST Karlovy Vary – Horní nádraží za nemovitou kulturní památku.

**Identifikace stavby**

Horní nádraží v Karlových Varech se nachází ve čtvrti Rybáře, v ulici Nákladní, čp. 83/31. Výpravní budova leží katastru Karlovy Vary – Rybáře, na stavební parcele č. 19/1 a 19/2, přilehlá plocha před výpravní budovou na pozemkové parcele č. 1015/3. Součástí historického nádraží je i litinový přístřešek nad nástupištěm 1. a 2. koleje, ležící na pozemkové parcele č. 983/1.



**Současným vlastníkem objektu jsou České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha, Nové Město.**

## Historie

Pro západní Krušnohoří a Podkrušnohoří měly největší význam tratě Buštěhradské dráhy (Buschtährader Eisenbahn). Společnost založená 24. srpna 1853 si za svůj cíl vytkla vytvoření spojení mezi uhelnými pánevemi na severozápadě Čech, hutními podniky na Kladensku a Prahou. Své pojmenování nesla podle městečka Buštěhradu na Kladensku. První úsek této dráhy byl zprovozněn v roce 1855 (Kralupy - Kladno).

Do údolí řeky Ohře dospěla stavba trati až počátkem sedmdesátých let 19. století a nejznámější české lázně se železničního spojení dočkaly 19. září 1870, kdy do Karlových Varů dorazil první vlak z Chebu. Lze předpokládat, že v provozu již byl i komplex tří dominujících dvoupodlažních výpravních budov se dvěma mezilehlými a současně propojovacími přízemními trakty. Znalec historie města Rybář Libor Huml tvrdí, že komplex nádražních budov byl dokončen již v roce 1869 spolu s dokončením výstavby Chebského mostu.

Od 9. prosince 1871 mohli cestující pokračovat přes Ostrov a Klášterec nad Ohří až do Pruněrova a dále do Prahy, přičemž úsek Ostrov – Kadaň byl pro veřejnost otevřen již 9. listopadu 1871.

9. prosince 1872 byl zprovozněn i zbývající úsek trati Karlovy Vary – Ostrov, čímž tak došlo ke zprovoznění celé Buštěhradské dráhy. V roce 1923 byla Severozápadní buštěhradská dráha zestátněna a její původní název zanikl.

Ve dnech 12. září 1944 a 14. a 17. dubna 1945 byly na Karlovy Vary podniknuty spojenecké nálety, které naštěstí zasáhly pouze severní části města. Při těchto náletech bylo poškozeno i Buštěhradské, dnešní Horní nádraží. Následně byla výpravní budova jen provizorně opravena a upravena. V tomto stavu se dochovala až do současnosti.

## Popis

Karlovarské nádraží Buštěhradské dráhy - dnešní Horní nádraží, bylo postaveno na území obce Rybáře. Výpravní budova byla vystavěna Buštěhradskou dráhou podle typového plánu inženýra Josefa Chvály.

Výpravní budova měla tři dvoupodlažní pavilony spojené dvěma přízemními spojovacími částmi. Budova byla opticky zmožněna půdní nadezdívkou s drobnějšími okny. Jako řada ostatních výpravních budov Buštěhradské dráhy dostala pozdně klasicistní ráz, jehož charakteristickými prvky byla vedle pásové rustiky, bosovaných nároží a pilastrů zejména arkádová průčelí. Na rozdíl od jiných ale bylo Karlovarské nádraží řešeno v majestátní formě s mohutným prostředním pavilónem o sedmi okenních osách. Boční pavilóny byly pětiosé. Střední trojosá část pavilónů byla zvýrazněna mělkým rizalitem, který byl v prostředním budově ukončen atikou s vyvýšeným štítem a na bočních budovách trojúhelným štítem. Nad hlavním vstupem ve střední sekci byl vyzdvižen litinový tříosý přístřešek. Pavilónové sekce byly zastřešeny valbovými střechami, propojovací koridory kryly sedlové střechy. Později, zřejmě ve 20. letech 20. století, byla výpravní budova rozšířena ještě o dvě krajní jednopatrové části. Budova měla dvě čekárny, menší pro cestující 1. a 2. třídy, větší pro cestující 3. a 4. třídy. (Kolešovka, Stručná historie tratě, výpravních budov a zastávek, Rakovník 2010).

Nástupiště první a druhé koleje bylo zastřešeno po celé délce budovy litinovou halou se sedlovou střechou a bazilikálním světlíkem.

Dodnes se z původního nádraží zachovala podstatná část – dvě pavilónové sekce, krajní je zachována ve své původní podobě, střední sekce je o patro snížená a dva propojovací koridory. Plně se zachovala litinová konstrukce krytí perónu.

## Význam a zhodnocení

Buštěhradská dráha patří k našim nejvýznamnějším železničním tratím. Nejdůležitější pro Buštěhradskou dráhu bylo dosáhnout železničních spojení k uhelným revírům (Kladensko,

podkrušnohorská oblast, Mostecko, Duchcovsko) a k důležitým střediskům výroby, jež byly v severních a severozápadních Čechách. Největší pozornost budily kraje s bohatými nalezišti hnědého uhlí, rud a světovými lázněmi, kde v blízkosti za hranicemi Čech stavěli Bavoři a Sasové dráhy k spojení s jihem a západem Evropy.

Na stavbě části Buštěhradské hlavní dráhy Březno – Karlovy Vary (1869-1871) se ve službách Vojtěcha Lanny podílel významný železniční stavitel ing. Jan Muzika (1832-1882). Plány k jednotlivým výpravním budovám pak vypracoval přední stavitel železničních budov inženýr Josef Chvála. Především díky jemu vděčí Buštěhradská dráha za výjimečné a jedinečné výpravní budovy, které vytváří vlastní charakter. Jednalo se o podnik, jež užíval vlastní „image“, kterým se snažil oslovit zákazníky a také odlišit se od ostatních železničních správ. Nepochybně se to společnosti zdařilo, neboť i dnes si nejen odborník, ale i laický návštěvník může všimnout nápadných rozdílů oproti jiným drahám.

Stavbou a otevřením Horního nádraží v Karlových Varech došlo k propojení a vzájemnému spojení nejvýznamnějších světových lázní Evropy. Do Karlových Varů pak začaly proudit velké davy lázeňských hostů především ze západní Evropy, čímž Karlovy Vary dosáhly vskutku světového postavení. Umístění nádraží v následujících letech způsobilo velký rozvoj Karlových Varů. Postupně se rodí nová zástavba a město se šíří směrem k nádraží Buštěhradské dráhy. Vzniká tak celá dnešní tzv. obchodně-správní část města s hlavní komunikační tepnou, třídou T.G.Masaryka. Velký rozvoj zaznamenaly i Rybáře, které byly povýšeny na město.

## Výhled

Destrukce původního neoklasicistního vnějšího utváření výpravní budovy Horního nádraží v Karlových Varech při opravách po náletech v dubnu 1945, spolu s celkovou dlouholetou zanedbaností budovy vytváří mezi odbornou i laickou veřejností zcela mylný dojem, že nádražní budova je na spadnutí. Statika je ovšem bez závad.

V současné době při plánovaném zápisu na seznam UNESCO se ukazuje význam Horního nádraží pro Karlovy Vary jako velmi značný. I přes vážné poškození na konci druhé světové války a dlouhodobou neúdržbou po válce, je zahraničními odborníky je význam historické výpravní budovy hodnocen velice vysoko. V rámci výročí propojení světových lázeňských měst Evropy se plánují velké oslavy, do nichž by se Karlovy Vary měly nepochybně také zapojit. Stejně jako ostatní světově známá lázeňská města Evropy by si měla svou historickou nádražní budovu zachovat a patřičně opravit.

Žádáme tedy zachovat z historické výpravní budovy železniční stanice Karlovy Vary – Horní nádraží alespoň dochované torzo. Tak, jak to navrhoval projekt architekta Patrika Kotase a společnosti Grandi Stazioni z Říma z roku 2004. Tehdy bylo jasně proklamováno, že: „Po provedení nutné generální opravy a stavební restituice obvodového pláště dochované stávající budovy nádraží, může tato sloužit jako reprezentativní torzo původního nádraží i do budoucna. Od té doby se stav výpravní budovy nikterak nezměnil.

V současné době by se měly v rámci plánování co si s historickou výpravní budovou dále počít, zohlednit nové skutečnosti. Historický význam budovy je vysoký.

Příloha: foto 6x

S pozdravem,

**Ing. Martin Kadrman**  
viceprezident ASORKD



Historický snímek rychlíku Karlovy Vary – Londýn.

(A-ČD)





Celkový pohled z "ptačí" perspektivy na revitalizované horní nádraží v Karlových Varech (arch. Patrik Kotas, Grandi Stazioni)