

# OBNOVA JÍZDÁRNY V TEREZÍNĚ

JAROSLAV SKOPEC



Obr. č. 1. Celkový pohled od jihu na jižní průčelí. Stav před opravou v roce 2012. Foto: Jaroslav Skopec, 2012.

Objekt kryté jízďárny, dnes č. p. 260 na parcele č. 179, zaujímá východní frontu domovního bloku tzv. karé „W“ nacházejícího se po jihovýchodním nároží náměstí Československé armády.

Jízďárna byla vystavěna podle projektu civilního kreslíče Iráska v letech 1861–1862 jako nejmladší ze tří známých jízďáren habsburské monarchie, které využívají skružový krov de l'Ormerova typu.<sup>1</sup>

Jízďárna je obdélný přízemní objekt s delší osou orientovanou ve směru sever – jih. Kratší vstupní průčelí na severu a jihu jsou trojosá vymezená rustikovanými polopilíři s okosenou hranou. Boční osy jsou prolomené okenními otvory, střední otvor představuje dodatečně rozšířený vjezd do jízďárny. Nad ním v ose trojúhelného štítu se nachází kruhový okenní otvor. Delší boční průčelí jsou dvanáctiosá vymezená polopilíři shodnými s kratšími průčelími. Pouze deset středních os je prolomeno okenními otvory. Průčelí jsou uvozena prostým představeným soklem a ukončena profilovanou korunní římsou. Vstupní i okenní otvory jsou obdélné se

segmentovými záklenky s plochou pásovou šambránou v horní třetině. Veškeré výplně před opravou pocházely z druhé poloviny 20. století.

Za jižním vstupem se nachází krátký plochostropý průjezd se segmentovým záklenkem nad vyústěním do lodi jízďárny. Po stranách vstupu jsou situovány dvě plochostropé místnosti, které se do lodi obracejí trojicí os. Postranní osy tvoří obdélné okenní otvory se segmentovými záklenky a střední pak obdélné vstupy rovněž se segmentovými záklenky. Nad místnostmi je umístěna galerie s dřevěným zábradlím, která je přístupná schodištěm z průjezdu. Loď je zastřešena sedlovou střechou, která je vynášena dřevěným skružovým krovem typu de l'Ormer, jehož pozednice spočívají na cihelném soklovém zdivu. Sedlová střecha byla před opravou kryta plechovou krytinou.

Jízďárna až do druhé poloviny 20. století neprodělala žádné výraznější zásahy. Z tohoto období pochází většina výplňových prvků, rozšíření vjezdových otvorů, betonová podlaha v jízďárně s montážní jámou a plechová krytina.

Do obnovy objektu v roce 2013 byla jízďárna prakticky nevyužívanou památkou, která postrádala základní udržovací práce. Na jejím stavu se rovněž

<sup>1</sup> Více k objektu a jeho dějinám Vlastimil ŠAFRÁNEK, *Terezín, krytá jízďárna čp. 259, prohloubený stavebně historický průzkum*, Litoměřice 2013.



Obr. č. 2. Celkový pohled od jihovýchodu. Stav po opravě v roce 2014. Foto: Jaroslav Skopec, 2014.

negativně podepsala povodeň v roce 2002. Jízdárna tak na počátku oprav vykazovala statické poruchy obvodového zdiva, narušení cihelného zdiva a omítek vlhkostí a povětrnostními vlivy. Vlhkost byla také hlavní příčinou napadení spodních partií krovu dřevokaznými škůdci. Exteriérové výplňové prvky byly na pokraji životnosti, stejně jako střešní krytina.

Celá oprava jízdárny byla provedena v průběhu roku 2013. Generálním projektantem stavby byla projekční kancelář VPÚ DECO Praha a. s. a generálním dodavatelem METROSTAV a. s. Vzhledem k budoucímu využití objektu opět jako jízdárny si stavební práce nevyžádaly zásadní zásahy do stávajících konstrukcí či půdorysu stavby a byly soustředěny zejména na opravu poškozených částí a rekonstrukční práce. V rámci nich došlo zejména ke statickému zajištění objektu pomocí táhel a výztuží z nerezové oceli. Vyspraveno bylo poškozené cihelné zdivo metodou výměny pouze jednotlivých narušených cihel bez celkového rozebírání zdiva, které bylo z počátku prosazováno. Rovněž selektivně, dle stupně poškození, bylo přistoupeno i k tesařské opravě krovu, která proběhla velmi profesionálně a ve vysoké kvalitě. Před zahájením prací byl zpracován průzkum dřevěných prvků zaměřený na zjištění jejich stavebně technického stavu, a to včetně zjištění povrchových úprav. Zástupci památkové péče<sup>2</sup> bylo

<sup>2</sup> Jmenovitě Jaroslav Skopec za Národní památkový ústav územní odborné pracoviště v Ústí na Labem a Jana Počíková za Městský úřad Litoměřice, odbor kultury, školství, sportu a památkové péče.

prosazeno ponechání stávajících nátěrů trámů a jejich obnovení namísto jejich odstranění. To by znamenalo fatální a nevratné setření historické povrchové úpravy dřevěných prvků, a to včetně stop po jejich opracování, značení apod. V konečné fázi tak byly nátěry ponechány a krov dostal nátěr v šedém odstínu blížícímu se poslední úpravě, přičemž byly zachovány i mladší doplňky mající již svou historickou hodnotu, jako např. elektrické izolanty.

Zpracován byl i průzkum barevnosti fasády, na jehož základě byla k realizaci určena nejstarší doložitelná barevnost v odstínu světle šedě aplikované jako monochrom.<sup>3</sup> Tato barevnost mohla být zvolena na základě vědomí, že se fasáda dochovala v původním stavu a že novodobé výplňové prvky budou měněny za nové, odpovídající svým členěním prvkům původním, vyrobeným dle historické dokumentace. Na základě původní dokumentace<sup>4</sup> byla položena břidlicová krytina, realizováno v hřebeni pět odvětrávacích komínků a na štítových stranách bylo doplněno dřevěné zdobné lemování doložené i historickými fotografiemi.

V interiéru jízdárny byly rovněž dle historické dokumentace doplněny okenní a dveřní výplně na čelech

<sup>3</sup> Miroslav KOŽELUH, *Restaurátorská zpráva, stratigrafický průzkum na objektu kryté jízdárny v Terezíně*, Praha 2013.

<sup>4</sup> Vojenský historický archiv v Praze, fond Sběrka plánů pevnosti Terezín a jiných vojenských objektů v Terezíně a okolí (1780–1943), sign. III/4 138–141.



Obr. č. 3. Jižní část interiéru jízdnárny v pohledu od severozápadu. Stav před opravou v roce 2012. Foto: Jaroslav Skopec, 2012.



Obr. č. 4. Pohled do interiéru jízdnárny směrem k jihu. Stav po opravě v roce 2014. Foto J. Skopec 2014.

místností nacházejících se po stranách jižního průjezdu při částečném zachování původních ráků a zárubní. Před místnostmi byly též vystavěny v minulosti odstraněné přístupové rampy se zábradlím. Opraveno, či spíše znovu vystavěno bylo schodiště na horní galerii, kde se dochovala dřevěná zárubeň původního dveřního otvoru. Po jeho severní straně byl realizován vstup do nově zřízeného WC pro tělesně postižené, který představuje jediný zásadní zásah do původní materie a dispozice jízdárny. Opravena byla dřevěná prkenná podlaha horní galerie a jejího zábradlí za použití původních prvků. V neposlední řadě bylo do lodi jízdárny instalováno prkenné ohrazení tzv. lambríny.

Při opravě interiérových omítek byly nad okenními otvory odhaleny fragmenty erbů zemí habsburské monarchie, které byly následně restaurovány. Společně s rozvilinami nad krajními osami a jižním okenním otvorem patří erby k původní výzdobě jízdárny. Malby na severní stěně a pod okenními otvory, které pocházely ze 40. let 20. století, byly naopak skryty pod nový nátěr.

Jako méně zdařilé se již jeví provedení mlatového povrchu stání před jižním a severním průčelím a některé partie doplňovaných omítek, které svou strukturou neodpovídají omítkám původním, či nadměrné oplechování některých partií střechy, které bylo ponecháno bez nátěru. Avšak i přes tyto dílčí nedostatky máme před sebou po skončení stavebních prací dosti věrohodný vzhled jízdárny, který se velmi přibližuje stavu po její výstavbě roku 1862. Tuto poměrně autentickou podobu doplňuje i provedení dřevěného ohrazení se stánými pro koně před kratšími průčelími, které byly opět realizovány na základě původní dokumentace, stejně jako kamenné okapové chodníky se žlaby doplněné pod okapními svody o kamenné lapače s navazujícími kamennými žlábkami.

Úspěšnost realizace, při níž byla rehabilitována a zachována autenticita jízdárny, mohla být zajištěna pouze díky tomu, že jí byla navracena její historická funkce. Jízdárna tak slouží svému původnímu účelu, čímž došlo k maximálnímu naplnění idey obnovy historického objektu, která nespočívá pouze v její fyzické opravě, ale i funkční kontinuitě.