

POČÁTKY VÝSTAVBY AUTOMOBILOVÝCH GARÁŽÍ A PALÁC CITY V LIBERCÍ ■ BEGINNINGS OF CONSTRUCTION OF GARAGES AND THE CITY PALACE IN LIBEREC

Jaroslav Zeman, Josef Franc

S rozvojem automobilismu úzce souvisí počátky výstavby nových objektů – garáží. Nejmodernější prvorepublikové garáže na severu Čech byly postaveny v Liberci společně s obchodním domem City. První část článku je věnována historii vzniku garáží, které se však do současnosti nedochovaly, v druhé části je přiblížena nedávno dokončená rekonstrukce paláce City. ■ The beginnings of construction of new types of objects – garages – are closely connected to the development of automotive industry. The most modern garages of that time in northern Bohemia were built in Liberec between the two world wars in connection with construction of the City department store. The first part of the article is dedicated to the history of the garages, the second part shows the recently finished reconstruction of the City palace.

Motto: „Což o to, já bych si to auto už koupil a zaplatil bych i tu silniční daň a pojištění, ale nejhorší je to s garáží, uvažuje jeden nastávající automobilista, kdežto druhý namítá: hlavní věc je auto, o garáž bych měl málo starostí, vždyť vůz může zůstat na dvoře nebo někde v průjezdě! Oba mají i nemají pravdu, ve větších městech znamená dobrá garáž značné vydání, kdežto na venkově je to práce snazší. Ale rozhodně pečlivý automobilista negarážuje pod širým nebem nebo v průjezdě, protože má-li se vůz ošetřovat a udržet v pořádku, potřebuje skutečnou garáž, bezpečně stavěnou, uzavřenou a opatřenou nejnужnějsími zásobami hmot a potřebami pro drobné opravy.“ [1]

Meziválečné období bylo pro rozvoj automobilismu klíčové. V té době výrazně vzrostl počet objektů určených pro motoristy, především garáží, a to jak individuálních, tak hromadných. Ty představovaly zcela nový a svěbytný stavební typ, ilustrující přechod od druhotně adaptovaných kolen a dalších utilitářních objektů k moderním stavbám, určeným nejen k parkování, ale obsahujícím často i doplňkové služby jako servery, čerpací stanice či myčky. Důvod jejich zřízení byl poměrně prozaický, neboť tehdejší automobil byl mnohem více než dnes náchylný vůči vlivům počasí, a tak pokud měl vydržet provozuschopný, musel být pravidelně servisován a garážován. Pořízení vlastní garáže nicméně nebylo snadnou a levnou záležitostí, přičemž situace byla o to složitější, oč o větší město se jednalo. Pro-

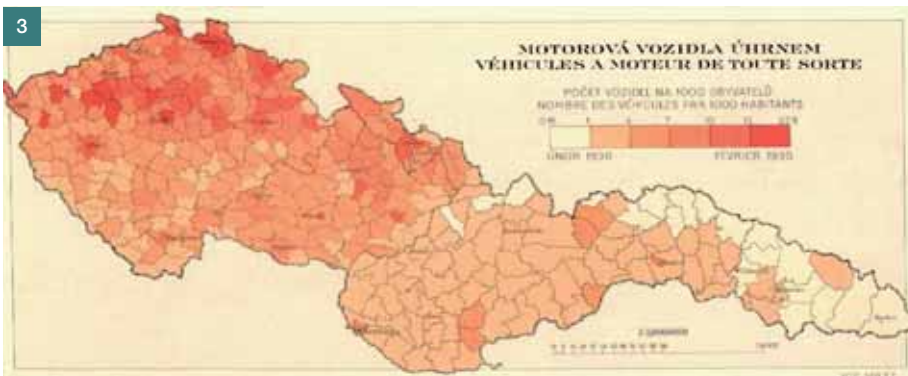


to byla řada motoristů nucena využívat buď služeb nájemních garáží, různá provizoria (kolny, přístřešky, průjezdy) či montované přenosné garáže.

Panující situaci výstižně popisuje Karel Mayer: „Málokdy pak bývá majitel automobilu současně majitelem činžovního domu a tu pak nezbyvá nic jiného, než najati v blízkosti svého obydli nějakou garáž. Tímto způsobem se vyvinul z nedostatku garáží v centru města konjunkturální obchod. Majitelé domů adaptují na dvoře svých činžáků několik stísněných boxů a požadují za nájem nepřiměřené částky. Přesto, že za garáže ve velkých městech se platí nájem velmi přemrštěné (v Praze 300 až 600 Kč měsíčně) a přesto,

že téměř každý dvůr, kde to bylo jen trochu možné, byl využit, je těchto příležitostných garáží nedostatek. Prostě proto, že starý zastavěný půdorys města je stísněný a motorová vozidla, tak rychle přibývající, nelze v něm stěsnati. Tento stav vynutil si proto ve všech velkých městech řešení hromadných garáží nájemných. Jsou to samostatné výdělečné podniky, zabývající se uschováním a ošetřováním (servicí) většího počtu soukromých automobilních vozidel.“ [2]

Automobil představoval v meziválečném Československu luxusní dopravní prostředek, který si rozhodně nemohl dovolit každý a který podléhal na dnešní dobu mimořádně vysokému zdanění a regulaci. Z každého vozidla se platila nejen tzv. přepychová daň, vztahující se rovněž na příslušenství a náhradní díly, ale v případě dovozu i vysoké clo. Nermalou částku musel motorista také zaplatit v případě pohonných hmot, mi-



nerálních olejů a pneumatik. Vedle toho došlo také k zavedení řady obecních dávek, k nimž patřilo společně s daní za držení vozidla především mýto, jehož výši si zpravidla určovala každá obec bez jakéhokoliv omezení sama. Je tedy zřejmé, že vlastnictví automobilu bylo výsadou nejmajetnějších vrstev. Tomu ostatně odpovídala i sociální skladba členů a činovníků jednotlivých autoklubů, mezi nimiž zpravidla převládali průmyslníci, bankéři a ředitelé významných podniků a institucí.

K nejvíce motorizovaným oblastem meziválečného Československa patřily průmyslově rozvinuté severní Čechy. Především se jednalo o tehdejší politické okresy Podbořany, Žatec, Varnsdorf, Rumburk, Liberec a Jablonec nad Nisou. Stupeň motorizace zároveň představoval jedno ze základních kritérií dokládajících ekonomickou, technickou, ale i sociální úroveň státu. Nejvíce automobilů se nacházelo v Čechách a naopak nejméně na Slovensku a Podkarpatské Rusi, kde převládala zemědělská výroba. Mimo veškeré ukazatele pak stála samozřejmě Praha, se kterou nemohlo soupeřit žádné z československých měst. Liberec patřil v oblasti motoristických staveb bezesporu k nevybavenějším sídlům na severu Čech. Ve srovnání se svým tradičním konkurentem, Ústím nad Labem, disponoval dokonce dvojnásobným počtem podniků a služeb spjatých s automobilismem. Stejně tak z hlediska různých motoristických spolků a profesních sdružení mohl Liberec soupeřit dokonce s Plzní, Ostravou či Brnem. Jediné severočeské město, které v této oblasti alespoň částečně s Libercem drželo krok, byly lázeňské Teplice.

NEJMODERNĚJŠÍ GARÁŽE NA SEVERU ČECH

Polyfunkční palác City v Liberci (1928 až 1929) v ulici U Jezu navrhl pro židovského obchodníka Hugo Strasse místní architekt Oskar Baudisch a staveb-

Obr. 1 Palác City po rekonstrukci, 2017 ■ Fig. 1 City palace after reconstruction, 2017

Obr. 2 Autor paláce City, architekt Oskar Baudisch ■ Fig. 2 Author of the City palace, architect Oskar Baudisch (zdroj/source: [5])

Obr. 3 Počet automobilů na 1 000 obyvatel dle politických okresů v roce 1930 ■ Fig. 3 Number of cars per 1 000 inhabitants acc. to political counties in 1930 (zdroj/source: Atlas RČS)

Obr. 4 Palác City na dobové kresbě z denního tisku ■ Fig. 4 City palace in a period drawing in daily newspapers (zdroj/source: Reichenberger Zeitung)

Obr. 5 Palác City krátce po dokončení ■ Fig. 5 City palace shortly after completed (zdroj/source: [3])

Obr. 6 Historický snímek paláce City ■ Fig. 6 Historical photo of the City palace (zdroj/source: [5])

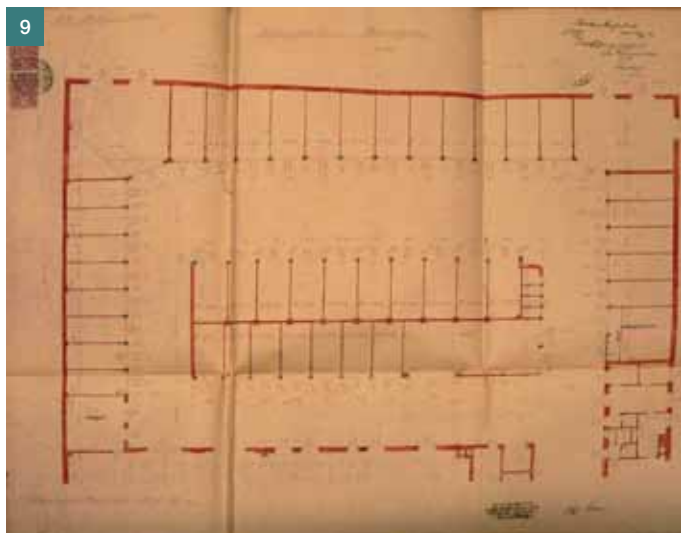
Obr. 7 Pohled na někdejší hromadné garáže, zbořené v souvislosti s výstavbou objektu SVÚT od Zdeňka Plesníka v 70. letech 20. století ■ Fig. 7 View to the former public garages, demolished in connection with the construction of the SVÚT object designed by Zdeněk Plesník in the 1970s (zdroj/source: [5])

Obr. 8 Bývalé hromadné garáže na snímku z 60. let 20. století ■ Fig. 8 Former public garages in the photo from 1960s (zdroj/source: [5])

ních prací se zhostil stavitel Karl Hocke. [3] Budova s vyzdívanou železobetonovou skeletovou konstrukcí byla zprvu zamýšlena jako solitér, který však dodatečně doplnily přízemní velkogaráže v zadním traktu. Téměř symbolicky tak došlo v této době k ještě ne zcela běžnému spojení parkovacího a obchodního domu.

Zvolené konstrukční řešení umožňovalo značnou variabilitu jednotlivých podlaží, která bylo možné snadno upravit, a tím i pronajmout. Poměrně rozsáhlý objekt se skládal z vyšší administrativní a nižší provozní a obchodní části. Ačkoliv je na budově již částečně patrný vliv funkcionalismu v konkávním provozním oddílu, nezbavila se latentního dekorativismu, který se projevuje v administrativní partii budovy, ovlivněné art decem. Přístup ke garážím umožňoval průjezd nárožní administrativní partií objektu, kde se nacházel i byt a recepce portý-





Obr. 9 Půdorys hromadných garáží na původní plánové dokumentaci ■

Fig. 9 Layout of the public garages – original documentation (zdroj/ source: MML, ASÚ)

Obr. 10 Dobová reklama hromadných garáží v paláci City

Fig. 10 Period ad for the public garages in the City palace (zdroj/ source: [5])

pací stojan Sphinx od společnosti Vacuum Oil Company a široké spektrum služeb doplňovala kantýna, ubytování pro hostující řidiče a sprchy. [5] Jednotlivé boxy byly situovány po obvodu a uprostřed dvora a pro doplňkové služby bylo využito nároží (opravna pneumatik, myčka, dílna, sklad).

Po dostavbě byly liberecké garáže označovány za nejmodernější v severních Čechách, nicméně ve srovnání s obdobnými objekty v Praze, Ostravě či Hradci Králové je zřejmé, že značně zaostávaly. [6] V roce 1939 byla firma jako židovský majetek arizována. Po válce palác dále sloužil svému účelu až do roku 1951, kdy byl využíván pro potřeby Výzkumného ústavu textilních strojů (VÚTS). V roce 1974 byly garáže zbořeny a někdejší palác byl stavebně připojen k novostavbě Státního výzkumného ústavu textilního (SVÚT), dnešnímu sídlu Krajského úřadu Libereckého kraje.

REKONSTRUKCE PALÁCE CITY

Odkoupením bývalého objektu výzkumného ústavu a rozhodnutím o jeho rekonstrukci učinil investor zásadní krok pro zachování historické stopy předválečného stavitelství v těsné blízkosti

„moderních“ budov z 60. let. Už v investičním záměru z konce roku 2015 bylo zrušeno ocelové schodiště z přízemí do patra ze 70. let a bylo nahrazeno prodloužením původního schodiště v zadní části budovy. Zároveň bylo navrženo odstranění vrchního patra vstupní přístavby.

Vlastní projekt rekonstruované budovy musel splňovat všechna současná kritéria a normové předpisy, protože budova není památkově chráněná a ani nestojí v památkové zóně. Vzhledem k tomu, že se jednalo o budovu státní správy, bylo zde obzvláště přísné energetické kritérium – téměř nulová spotřeba energie. Budova se musela zásadně zateplit, a přestože zateplení bylo masivní, díky citlivému přístupu projektantů neztratil objekt své původní proporce a charakter.

Stavební průzkum potvrdil, že původní železobetonový skelet může dále sloužit svému účelu. Elegance železobetonové konstrukce nejvíce vynikla během bourání, kdy byly odstraněny všechny vnitřní výplňové a obkládkové konstrukce. Odstraněny byly různé typy podlah (někde i dvojitých), různé druhy podhledů (někde rovněž zdvo-

jených) a všechny dělicí nenosné stěny a příčky, které byly převážně cihelné. Z fasádních vyzdívek byly odstraněny všechny předchozí vrstvy a pokusy o zateplení. Poškozené části skeletu byly odbornou firmou sanovány. Většinou se jednalo o lokální odhalení výztuže vlivem různých stavebních prací v interiéru v průběhu života objektu. V části podstřešního podlaží bylo při bourání objeveno místo, kde byla železobetonová konstrukce nahrazena dobře zaimítanou, hrázděnou konstrukcí stěny, včetně omítnutého dřevěného podhledu a dřevěné konstrukce střechy. Největším překvapením byla absence základových pasů pod stávajícími vyzdívkami schodišťové věže a severní fasády. Obvodové vyzdívky byly postaveny na betonové podlaze původních garáží.

Využití objektu na požadované malé kanceláře nedovolilo úplně vyniknout historickému železobetonovému skeletu. Po sanaci byla většina železobetonových trámů opatřena sádrovou omítkou. Akustické podhledy byly záměrně navrženy a osazeny mezi trámy, které tak byly v rámci dispozičního uspořádání alespoň v kancelářích viditelné. Nejvíce jsou železobetonové trámy a průvla-





Obr. 11 Pohled na typické podlaží v průběhu rekonstrukce polyfunkčního paláce ■
Fig. 11 View to the typical level of the polyfunctional palace during the reconstruction

Obr. 12 Zasedací místnost – původní průvlaky a trámy s náběhy ■ Fig. 12 Conference room – original girders and beams with haunches

Obr. 13 Současný stav paláce City po zdařilé rekonstrukci s nápisem KRAJ, jež je nápaditou parafrází historického nápisu CITY ■
Fig. 13 City palace – current state after a successful reconstruction; the sign KRAJ on the roof refers to the original sign CITY

Obr. 14 Palác City, detail fasády po rekonstrukci ■ Fig. 14 City palace, detail of the facade after reconstruction

ky s náběhy patrné v zasedacích místnostech při jižní fasádě.

Pro zachování původního charakteru objektu byla nejdůležitější práce se zateplením. Z energetických důvodů byla použita tepelná izolace stěn tloušťky 180 až 200 mm a všechna okna a venkovní dveře byly zaskleny trojskly do subtilních ocelových profilů Jansen. Zvýraznění horizontálních pásů na výšku celého podlaží na osluněných fasádách ve 3. až 5. NP bylo i po zateplení zachováno. Do líce zatepleného povrchu byla před vlastními okny s trojskly navržena ještě ocelová, odvětrávaná předokna, která jednak evokují původní (předválečná) ocelová vyklápěcí okénka s jednoduchým zasklením a zároveň zakrývají vnější, motoricky ovládané žaluzie, nezbytné z hlediska energetické náročnosti a vnitřního mikroklimatu v letním období.

Naopak, snížená vstupní přístavba ze 70. let dostala nový, ale od charakteru fasády hlavního objektu výrazně odlišný obvodový plášť rovněž z ocelových profilů, ale strukturálně zasklených tmavě zbarveným trojsklem, za kterým

jsou umístěny opět nutné žaluzie. Stejný princip elegantní odlišnosti byl použit i při opláštění ocelové konstrukce povinného, přirozeně odvětraného požárního schodiště. Fasádní plášť je tvořen bodově uchycenými skly a lepenými sklocementovými tvarovkami, v obou případech s otevřenými mezerami mezi jednotlivými prvky.

Všechny vnitřní nenosné konstrukce byly kvůli hmotnosti, variabilitě dispozic a snazšímu provádění v zimním období nahrazeny systémy suché výstavby. Dobu vzniku původní budovy připomíná teraco, které bylo kromě původního schodiště, kde bylo repasováno, nově navrženo i do všech veřejných prostor.

DRUHÝ ŽIVOT PALÁCE CITY

V loňském a letošním roce proběhla zdařilá rekonstrukce někdejšího paláce City, který získal nové označení „Evropský dům“, což úzce souvisí s novým využitím zejména pro organizace, které se zabývají evropskými fondy. Těm budou multifunkční bezbariérové kancelářské prostory sloužit. Chvályhodná je především snaha projektanta i investora vrátit exteriérům někdejší lesk a historickou podobu, třebaže se nejedná o památkově chráněný objekt. Krajské sídlo, „liberecký mrakodrap“, od Zdeňka Plesníka tak získalo zpět svého důstojného souseda.

ZÁVĚR

Právě dokončená rekonstrukce je první vlašťovkou plánované velkorysé úpravy předpolí libereckého úřadu, zahrnující i přemostění Nisy a výstavbu parkovacího domu, na kterou se připravuje architektonická soutěž. Tím by mělo dojít k žádoucí a dlouho očekávané rehabilitaci jednoho z nejvýznamnějších prostorů v srdci severočeské metropole.



Zdroje:

- [1] O autogarážích. *Národní listy*. 19. 3. 1933, s. 4.
- [2] MAYER, K. *Automobilní garáže a sklady: pokyny pro stavbu, zřízení i udržování automobilních garáží a službu v nich: příručka pro automobilisty a stavitele*. Praha: Technická Tribuna, 1928. s. 110.
- [3] *Bauunternehmung Ing. Karl Hocke, behördlich aut. Zivilingenieur und Baumeister, Reichenberg: Wohnhäuser, Eisenbetonbauten, Hallen, Garagen*. Bratislava: Verlag für Volkswirtschaft Otto Waldes, 1933.
- [4] Magistrát města Liberce. Archiv stavebního úřadu. *Složka domu čp. 525-IV*.
- [5] *SOka Liberec*.
- [6] VORLÍK, P. *Garáže: meziválečné garáže v Čechách: zrod nového typologického druhu a proměny stavební kultury*. Praha: VCPD, 2011, s. 97.

Investor	Krajský úřad Libereckého kraje
Investiční záměr	Ing. Karel Novotný
Projekt	SIAL, architekti a inženýři, spol. s r. o., Liberec vedoucí projektu: Ing. J. Franc stavební část: Ing. J. Hlídková, Ing. J. Pfejger, arch. H. Hlávková statika: Ing. Z. Dřevěný, Ing. V. Šrámek
Stavební průzkum	Diagnostika stavebních konstrukcí, s. r. o., Liberec
Dodavatel	Syner, s. r. o.
Investiční náklady	cca 78 mil. Kč

Mgr. Jaroslav Zeman, Ph.D.
Národní památkový ústav
Územní odborné pracoviště v Liberci
e-mail: zeman.jaroslav@npu.cz



Ing. Josef Franc
SIAL, architekti a inženýři, spol. s r. o.
e-mail: j.franc@sial.cz



Fotografie: 1, 13, 14 – Jaroslav Zeman,
11 – Blanka Daničková, 12 – KÚLK