Kamenné dlažební prvky pochůzných a pojízdných ploch v historických centrech měst

Ing.Petr Ištvánek[1]

Abstrakt:

Po celá staletí se člověk snažil vyřešit pochůznost a pojízdnost jím používaných komunikací a to co nejjednodušeji a nejlevněji. V historii zpevněných pochůzných a pojízdných ploch je možno také sledovat vývoj ve zvyklostech a možnostech používání materiálů, způsobu opracování i pokládky krytů těchto ploch.

1 Úvod

Pro zpevnění komunikací se používaly různé materiály, např. štěrky, písky, dřevo nebo kámen. Ve většině případů o jejich použití rozhodla dostupnost zdroje a cena tohoto materiálu.

Velmi často se používalo mlatových či tzv. zakalených komunikací. Tyto se skládaly, dle užití a potřeby únosnosti, z různých materiálů, štěrků, písků, vápna a v kombinaci se štětovými podklady tvořily značné procento komunikací. Výhodou těchto povrchů byla především jejich nízká cena.
Všude tam, kde docházelo k velkému přesunu lidí, zboží, dobytka a vojsk, bylo nutné budovat trvanlivější povrchy a to povrchy dlážděné. Pro tyto účely se používaly nejčastěji dva materiály – kámen a dřevo. Dřevo se užívalo na dlažby vnitřků budov, stájí, průjezdů a městských ulic, kde bylo třeba mírnit hluk pouliční dopravy, ve formě špalíků dlouhých 12 až 20 cm, širokých 8 cm a 12 až 15 cm vysokých. Hrany horní plochy bývaly mírně okoseny. Kladly se na betonový podklad vlákny svisle. Užívalo se na ně zdravého, vyschlého dřeva dubového, bukového, modřínového, jedlového a borového. Bukové, jedlové a borové špalíčky se před použitím napouštěly (impregnovaly) kreosotem nebo chloridem zinečnatým, aby lépe vzdorovaly vlhku a hnilobě. Trvanlivější byly ovšem špalíky z cizích dřev, např. amerických, australských nebo švédských.

Dalším okrajově používaným povrchem městských komunikací byl povrch cihelný. Cihly kladené na plocho nebo tzv. naostro to je nastojato se používaly někdy k dláždění chodeb, vjezdů, dvorů i chodníků. Pro dlažbu vozovek se užívalo tvrdých „zvonivek“ tzv. klinkrů ražených z plavené hlíny, pálených až do zasklovatění a velmi zvolna vychladlých. Mezi tyto povrchy bychom mohly zařadit i dlaždice šamotové, struskové.

Nástupem nových technologií a při stále rostoucích požadavcích na uživatelský komfort a zvyšující se množství zpevněných ploch, nacházely uplatnění a rozvoje další obory a materiály, především beton a živičné směsi. Mimochodem, i živičné materiály je možné považovat za „historické“ – první komunikace z asfaltových bloků byla zhotovena již roku 1824 v Paříži.

Tento referát je věnován materiálu a oboru, který má nejtěsnější vazbu na zaměření tohoto semináře a který nachází v současnosti v historických centrech měst největšího uplatnění – tím je přírodní kámen. Z titulu značné obsáhlosti tématu a využitelnosti poznatků v našich podmínkách se zaměřím pouze na kamenné dlažby užité na území dnešní ČR.

Největší rozvoj budování dlážděných komunikací nastal koncem 19. a začátkem 20. století s příchodem automobilismu, rozvojem železnic, ale i díky válečným obdobím, kde rychlost přesunů vojsk po kvalitních cestách zaručovala mnohdy úspěch vojenské operace. Díky rozvoji železnic, která zajišťovala levnou dopravu dlažeb a kameniva z míst kvalitních převážně žulových ložisek se můžeme

[1] Petr Ištvánek, Ing., e-mail: istvanek@grano.cz, GRANO Skuteč spol. s r.o.

setkat například se Skutečskou žulou nejen v Praze, ale i ve Vídni a Lvově. Pro železniční náspy a podklady dlažeb byl využíván odpad od výroby dlažebních kostek.
Téma kamenné dlažební prvky v historických centrech měst lze pojmout ze dvou různých pohledů.

2 Prvním je použití historických, již dříve použitých kamenných prvků.

Historické dlažební prvky čekající na své uplatnění jsou prvky buďto ještě zadlážděné, nebo vytěžené a uložené na deponiích. Mnohdy jde o výrobky staré třeba jen 20 let, jindy o opravdu historicky cenné dlažby staré více než 100 let. Jedná se převážně o štípané dlažební kostky všech rozměrů, mozaiku, štětovou nebo valounovou dlažbu. Nejčastěji jsou využívány žulové dlažební kostky velikosti 8/10 a 10/12. Těchto výrobků bylo v minulosti vyrobeno nejvíce a nacházely nejširší uplatnění při budování komunikací, zastávek a parkovišť. Část těchto kostek pochází ještě z dob, kdy štípání probíhalo ručně a kostky byly velmi kvalitní a dobře vytříděny. V nedávné minulosti byla většina vytěžených kamenných dlažeb prodána do zahraničí, kde jsou tyto použity v těch historicky a architektonicky nejzajímavějších místech. V současné době je použitý dlažební materiál velmi ceněný i u nás, města si jej shromažďují z rekonstrukcí historicky méně zajímavých částí na stavby v centrech. Řada materiálů je dnes již v podstatě nedostupných, protože byly těženy a zpracovávány pouze místně – například křemencové kostky, štípaná vápencová mozaika (Slivenecká, suchomastská, kosořská…) a řada dalších. Právě štípané mozaikové kostky ohlazené léty pěšího provozu, bývají nejvíce ceněny a jsou dnes naprosto nedostatkovým zbožím. Používají se převážně na významných místech a tak jako v minulosti, skládané do vzorů, ornamentů a erbů.

Valounové a štětové dlažby byly většinou již odtěženy a vyvezeny z měst na skládky jako nepoužitelné pro další dláždění, nebo překryty vrstvou živice a slouží tak jako spodní stavba nově vybudovaných komunikací. Pouze v malé míře jsou místně zachovány, někdy dokonce rekonstruovány.

Dlažby z tzv. velkých kostek (z křemence, žuly, droby) bývaly těmi nejhonosnějšími a používaly se opravdu jen na významných plochách v centrech měst (Brno, Vídeň, Praha…), často také jako výdlažba tramvajových tratí.

Samostatnou kapitolou je využití historických kamenných deskových dlažeb, převážně s povrchem lámaným nebo řezaným. Lámaný povrch mají desky z materiálů s přirozenou deskovou dělitelností, jako jsou některé pískovce nebo droby, hojně využívané například dříve v Brně. O stupeň uživatelsky komfortnější jsou deskové dlažby s povrchem řezaným. Řezané dlažby řezané se používaly především pískovcové, opukové, z vápenců či mramorů. Mnohdy byly do formátů opracovány pouze rozlámáním a osekáním, protože opracování řezáním bylo velmi zdlouhavé, pracné a tudíž drahé. K řezání se používaly ruční rámové pily, později vystřídané rámovými pilami strojními. Deskové dlažby byly využívány převážně na dláždění representativních ploch kolem kostelů, radnic, v podloubích apod.

3 Použití nových kamenných výrobků v historických centrech

Tyto výrobky jsou buďto tradičními kamenickými výrobky (kostky všech velikostí, lámané krajníky…) nebo naopak jsou zhotoveny se záměrem vytvořit „historizující“ prvek. U těch tradičních nelze samozřejmě jednoduše dosáhnout efektu historické dlažby – kostky jsou na povrchu hrubé a drsné. Mírně lze tento „nedostatek“ upravit systémem kladení. Je li například velká kostka položena diagonálně, nikoli do řádku, vypadá celek dlažby více historicky. U mozaiky lze tohoto efektu dosáhnout zdobnými vzory, dříve hojně používanými (např. dlažba vějířová s barevně odlišným lemováním)

Jako historizující prvek u moderně technologicky vyráběných dlažeb se nejčastěji požívá velikost formátu, povrchová úprava nebo opracování hran. Pokud je třeba ovlivnit výsledek práce směrem k historickým dlažbám, jsou zvoleny převážně menší formáty (navozující opticky pocit velké kostky), s hruběji opracovaným povrchem. Hrany bývají někdy u řezaných deskových prvků ručně

„ostařeny“ prýskáním nebo jsou pouze oklepány kladívkem. Takovéto dlažební prvky jsou použity např. v Masarykově ulici v Brně nebo Židovských uličkách v Prostějově. Specifickými dlažbami jsou dlažby z řezané mramorové mozaiky, používané převážně v Praze. Mají nahrazovat dlažby ze štípaných barevných vápenců a mramorů, dříve hojně používané. Vzhledem ke způsobu výroby však je jejich použití omezené

Někdy je naopak záměrem architekta podtrhnout význam a zdobnost staveb, u kterých je dlažba prováděna nebo poskytnou uživatelům dlažeb co největší komfort, pak jsou užívány deskové dlažby s ostrými řezanými hranami, větších formátů. Tyto se pokládají na rozdíl od těch historizujících s minimálními spárami a spíše tzv. na střih než na vazbu. U nových dlažebních prvků se stále častěji používají materiály, které nejsou místně příslušné a nemají k danému místu žádný „vztah“. Mnohdy jde o záměr – dodat místu exotický nebo luxusní ráz, mnohdy a to je častější, rozhoduje pouze hledisko ekonomické. Některé importované materiály jsou s porovnání s našimi tuzemskými výrazně levnější, ovšem jejich kvalita (především nasákavost, obrusnost a mrazuvzdornost) je často velmi špatná. Projektů s nevhodně zvolenými materiály je již i u nás celá řada. Na druhou stranu mohou vhodně zvolené materiály obohatit nabídku těch běžně užívaných a přispět ke zhodnocení dlážděného prostoru.

Fotografie vybraných příkladů historických dlažeb

Obr. 1. Desková dlažba z droby – Brno

Obr. 2. Chrudim vějířová dlažba

Obr. 3. Mnichovo Hradiště mozaika

Obr. 4. Štětová dlažba Klášterec nad Ohří

Obr. 5. Velká kostka Litomyšl

LITERATURA:

[1] SLIVKA, V., a KOL.: Těžba a úprava silikátových surovin. Silikátový svaz 2002

[2] KRYL, V.: Povrchové dobývání ložisek. VŠB-Ostrava 1997