

Starý železniční sklad po rekonstrukci. Autentický ráz si objekt zachoval i díky betonové tašce Bramac Reviva v odstínu památkově červená.



# Zastávka Nižbor

**Zastávka Nižbor, restaurace Tomáše Hanáka, bude v příštím roce vstupovat do šesté sezóny. Toto poetické místo působí na veřejnost doslova jako magnet. A tak si na stránkách podniku můžete všimnout nenápadné poznámky: Pokud si chcete návštěvu užít, chod'te nejlépe ve všední den a mimo hlavní sezónu.**

Ale mohlo by následovat ještě jedno doporučení: Nechte se sem dovézt motoráčkem. Cestou nasajete tu správnou drážní atmosféru, zpomalíte a rozjasníte všechny smysly. Budou zapotřebí. V lokálu je co obdivovat, co odhalovat a čemu naslouchat.



V lokálu se sedí na lavicích z „dřeváků“.

Byť je to třeba jen zapraskání prkenné podlahy, jemné zavrzání dveří nebo šelest listů, které sem zavál podzim.

Ale vraťme se ještě zpátky do vlaku, blíží se železniční stanice. Vystupte si přímo ve stanici Nižbor a nikam se nevzdalujte. Jste totiž na místě. Obec Nižbor leží na železniční trati 174 z Berouna do Rakovníka. Je to jednokolejná celostátní trať, na které byla zahájena doprava 30. dubna 1876. A z téhož roku pocházel i zchátralý dřevěný železniční sklad, který si získal srdce slavného „Nižboráka“. Tohle místo, odkazující na slavnou éru rakousko-uherské železnice, si přeci takový osud nezaslouží. Po velké administrativní bitvě se podařilo odkoupit nádražní budovu do soukromého vlastnictví.

Následný boj o záchranu budovy ale nebyl o nic jednodušší. Tomáš Hanák si k ruce přizval místního řemeslníka Jana Janovského, k projektu studio Break Point. Během rekonstrukce museli všichni vynaložit kromě svých schopností i notnou dávku vynalézavosti a dalo by se říci i „loveckého instinktu“. Po šrotišťích, ve zdevastovaných drážních objektech nebo v zanikajících továrních budovách lovili poklady, které vdechly nižborské nádražce nový život.

## Kouzlo starých časů, zvláštní směs romantiky a nostalgie

Atmosféra místa je doslova filmová. Dokonalé kulisy tvoří tři vyřazené železniční vagony, které se Tomášovi Hanákovi podařilo získat po neuvěřitelných peripetiích. V pečlivě zrestaurovaném služebním oddílu vagonu ČSD z roku 1948 se dnes nachází sty-



Tomáš Hanák v roli výčepního.



Kouzlo starých časů, směs romantiky a nostalgie.

lové ubytování a salónek s kapacitou pro 20 osob. Další vagony se zatím využívají jako zázemí pro restauraci, sklady a provozní kancelář, plánovány jsou ale další ubytovací kapacity pro rodiče s dětmi. Všechny vagony stojí na slepých kolejích a celek dokresluje semafor u vstupu na letní zahrádku.

Centrální budovou v malém železničním skanzenu zůstává osvěžovna. Tento přízemní celodřevěný objekt na vysoké kamenné podezdívce byl původně bez oken, s bočními posuvnými dveřmi. Objekt byl bez vody, kanalizace, elektřina proudila starými ztrouchnivělými dráty. „Musel jsem přemluvit sousedku, aby mi dovolila podkopat se pod jejich zahradou a ohrozit tak její rajčata a lilky,“ vzpomíná Tomáš Hanák na jednu z největších komplikací přestavby.

Přirozené světlo do objektu přivádí citlivě repasovaná litinová okna se segmentovým obloukem. V exteriéru i interiéru stavby byly v maximální možné míře zachovány původní prkna z laťování, standardně ošetřované dehtovým nátěrem. Investor nemusel měnit ani původní dřevěné podlahy, ukázalo se, že i přes stoletou historii jsou v bezvadném stavu.

Autentický ráz si objekt zachoval i díky dodržení stávající výšky hřebene a sklonu střechy. Původní pálenou krytinu nahradila betonová taška Bramac Reviva v odstínu památkově červená. „Jsem staromilec a rád se dívám na věci, které takřikajíc prověřil čas. Na druhou stranu, někdy není nazbyt a musí se vyměnit za nové. Raději investuji do těch kvalitních, od kterých se dá očekávat to stejné. Tedy, že zde další generace pobudou,“ zdůvodňuje Tomáš Hanák, proč vybíral zrovna betonovou krytinu, která je pověstná velmi dlouhou životností. Model Reviva navíc kloubí tradiční vzhled s moderními technologickými přednostmi. Má klasický tvar dvojité bobrovky a vyrábí se mimo jiné v odstínu památkově červená, což ji předurčuje k rekonstrukci domů s historickou hodnotou. Na rozdíl od bobrovky jde ale o velkoformátovou tašku, tak že spotřeba krytiny a její váha na 1 m<sup>2</sup> jsou nižší. Díky modernímu tvaru s drážkou a pokládkou tašek na vazbu poskytuje Reviva i další výhody: rychlejší pokládku a tím pádem mnohem nižší náklady za realizaci. „Náklady na rekonstrukci jsem nesl sám a šetřilo se, kde se dalo. Naštěstí mi všechny dodavatelské firmy vycházely neuvěřitelně vstřícně,



Restaurace se na zimu pro veřejnost zavírá.

včetně Bramacu. Skvěle fungoval jejich technický servis a poradenství a přivítal jsem samozřejmě i velmi dobrou cenovou nabídku,“ dodává investor.

Objekt nádražní restaurace nabízí hned několik možností posezení – v lokále, na nákladových rampách, na perónu před jedním ze tří starých vagonů či v salónku vagonu, který málem skončil na demolicí. Odešad je možné obdivovat panorama protějšího nižborského zámku, anebo ostře sledovat motoráky od Berouna či Rakovníka. Pozornost hostů ale bude jistojistě přitahovat hlavně interiér. Každý kus nábytku má svou historii, opodstatnění, svůj příběh. Většinu z nich se podařilo zachránit z bouraček či ze šrotáků, pro některé si majitel neváhal dojet na druhý konec republiky, některé donesli sami „ajznboňáci“.

Tomáš Hanák sám přikládal ruku k dílu a na repasování nábytku a stavebních pracích se podílel. „Užil jsem si spoustu kutilské práce. Radost ze záchrany už mizejících věcí,“ prozradil herec, který se podle svých slov občas těšil do práce víc než na natáčení a montérky oblíkal raději než filmové kostýmy. Za své největší úlovy pokládá Tomáš Hanák dřevěné lavice z vojenských vagonů z jižních Čech, které získaly nové polstrování z koženky. A dále také výčepní pult, který vznikl z ocelových částí demontované budky pro vážení vagonů. Nýtovaný, hodně prorezlý a oprýskaný výčep spolutváří genius loci nižborské Zastávky. Železniční skanzen se i nadále rozvíjí a poslední novinkou je opodál stojící (menší) dřevěný sklad z r. 1899, zachráněný před demolicí ve stanici Vráž u Berouna. Po kompletním rozebrání byl převezen o 12 km, důkladně očištěn a ošetřen a následně znovu vztyčen podle originálního projektu, nalezeného v Národním archivu ČR.

Oceněním dlouholetého snažení je fakt, že Obec architektů ČR zařadila Zastávku mezi následovníhodné příklady využití vyloučených drážních budov. Zastávka se koncem října na půl roku pro veřejnost uzavřela a další sezónu zahájí v květnu. Je otázkou, zda to bude ještě pod taktovkou současného majitele, neboť herec se netají záměrem, nalézt pro svůj srdeční projekt vhodného kupce. Důvod? „Chtěl jsem ospalou hospodu. Ted' sem chodí příliš mnoho lidí a se svým obličejem si někdy připadám jako dvojhlavý tele.“ (foto: Ivan Vokurka)



Výletní restaurace Zastávka Nižbor upomíná na zašlou slávu rakousko-uherské železnice.