

Jezuitská kolej v Kutné Hoře

PAVEL VLČEK

Raně barokní stavba kutnohorské jezuitské koleje s menšími klasicistními zásahy vyrůstala postupně od roku 1667 po dalších sedmdesát let a byla zastavena až někdy kolem roku 1740, aniž by zcela naplnila původní záměr. První projekt Giovannioho Domenica Orsiho se v průběhu dlouhé výstavby stále měnil, i když ve vnějším vzhledu to byly jen detaily. Krátce před dokončením zde působil rovněž jeden z nejvýznamnějších architektů českého baroka, Kilián Ignác Dientzenhofer, ale ani jeho zásah není příliš viditelný, jen na nádvorních fasádách středního křídla. Při klasicistních úpravách došlo k větší přeměně interiérů, ale proměnil se i vnější vzhled, když zmizela dominanta střední věže, kterou nahradila jen strohá plná atika. Tak asi vypadá stručná charakteristika dějin koleje, jejíž stavební vývoj je však o poznání složitější.

O fundaci koleje se jednalo již v roce 1624. Tehdy na žádost Viléma Ilburka z Vřesovic, reformačního komisaře čáslavského kraje, svolil císař Ferdinand II., aby v Kutné Hoře, kde takřka nebylo katolíků, byla založena kolej. 14. září 1625 také budoucí koleji přidělil statky zabavené konfiskacemi, zapsané pak 12. prosince 1630 jako majetek kutnohorské koleje do desk zemských. Vedle statků na Kutnohorsku dostali jezuité ještě pozemky v prostoru mezi chrámem sv. Barbory a Hrádkem, vlastní chrám sv. Barbory a kostel sv. Jiří. Všechny tyto fundace včetně věčného platu z královské mincovny potvrdil Ferdinand II. císařským listem z 18. dubna 1633.¹ V první fázi výstavby, nedlouho po císařské fundaci, vznikla zřejmě jen prozatímní školní budova, umístěná západně od dnešní. Až v šedesátých letech 17. století se jezuitům podařilo shromáždit tolik prostředků, aby mohli přikročit k výstavbě nové velké kolejní budovy. Do 2. března 1667 je datována smlouva mezi rektorem P. Janem Motitiem a Giovannim Domenicem Orsim, ve které se stavitel zavázal postavit polovinu budovy se třemi věžicemi v průčelí. Střední (dnes zaniklá) věž měla o 20 loket (přibližně o 12 m) převyšovat korunní římsu, na rozdíl od postranních věží, o čtvrtinu nižších. Smluvená polovina objektu měla být zaklenuta pouze v přízemí a v patře, měla mít dvojici hlavních schodišť a další dvojici vedlejších šneků.² Dochovaný Orsiho plán je jistě nerealizovanou variantou celkového návrhu, příčná křídla zde nemají hloubku, která by odpovídala terénní situaci a vybudovanému stavu. Návrh patrně

¹ Tomáš V. BÍLEK, *Statky a jmění kolejí jezuitských, klášterů, kostelů, bratrstev a jiných ústavů v království Českém od císaře Josefa II. zrušených*, Praha 1893, s. 72.

² V plném znění smlouvu publikoval František ROUBÍK, *Smlouva o stavbě jezuitské koleje v Kutné Hoře z r. 1667*, in: *Památky archaeologické* 37, 1931, s. 106-107.

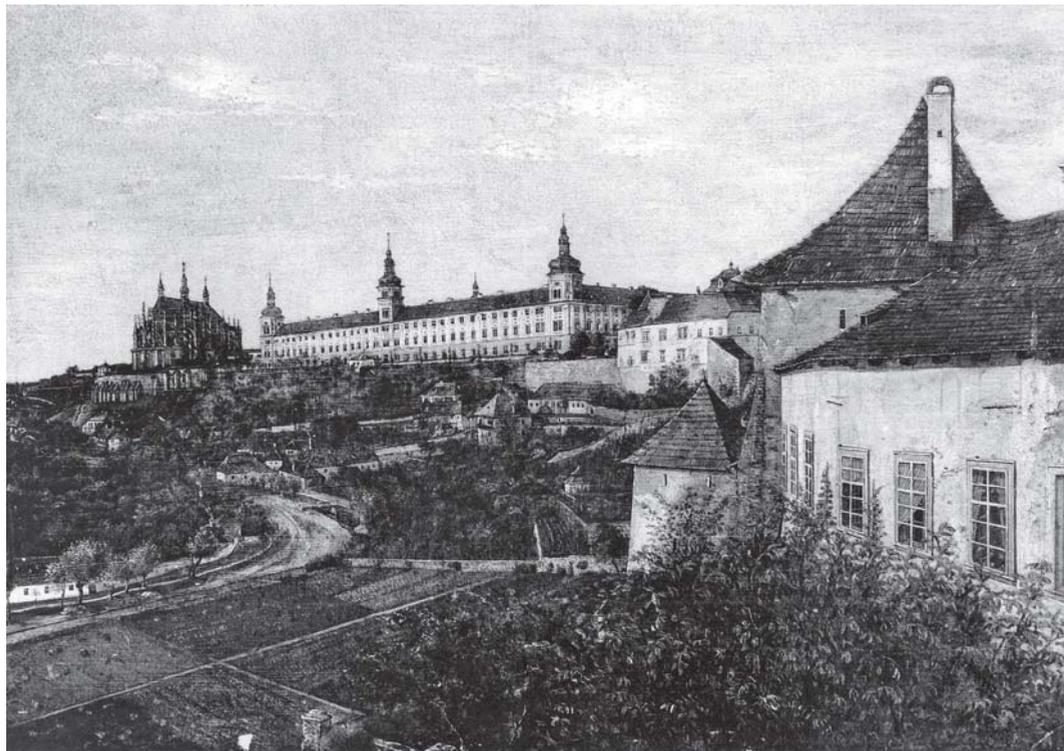


1 F. C. Schmidt, *Chrám sv. Barbory v Kutné Hoře* (s bývalou jezuitskou kolejí a barokní spojovací chodbou), cca 1840

vznikl ještě v době, kdy se nepočítalo s posunutím kolejje východním směrem, do prostoru tehdejší ulice.

Ještě před uzavřením smlouvy došlo k vyměření staveniště (1. října 1666) a také k bourání zde stojících měšťanských domů, z nichž některé byly patrně středověkého původu. Pouze suterénní prostory jednoho domu se zachovaly v jezuitské novostavbě, a to jen proto, že je stavitel kolejje volně spojil se suterénem středního příčného křídla. Pozice staršího sklepa potvrzuje, že k založení hlavního dlouhého křídla jezuitské novostavby došlo na místě někdejší ulice. Zrušená komunikace byla nahrazena novou, posunutou dále k východu na uměle navršenou rampu. Podle svého tradičního způsobu jezuité zlikvidovali všechny předešlé stavby, pokud stály v místech základů nové kolejje. Jen výjimečně lze tak dnes nalézt starší konstrukce pod jezuitskými kolejemi, v malém rozsahu v pražském Klementinu, poněkud více v části jezuitské kolejje v Jihlavě. U kolejje v Hradci Králové šli stavitelé dokonce tak daleko, že raději vybudovali dvojpodlažní suterén, než aby zachovali jedinou starší konstrukci.

Základní kámen k novostavbě kolejje byl položen 8. května 1667 za účasti ředitele stavby P. Jana Scribonia a pravděpodobně ve stejném roce došlo i k vyzdění základů severního, nejstaršího křídla kolejje. Nejranější původ tohoto křídla potvrzuje vedle štukové vý-



2 Josef Hilbert, *Panorama Kutné Hory (s jezuitskou kolejí se střední věží)*, 1843, olej na plátně

zdoby, jen zde provedené v plném rozsahu, také charakter jednotlivých architektonických článků, odpovídajících 17. století. Výstavba zřejmě z finančních důvodů nepokračovala příliš rychle, zachované rejstříky stavebních výdajů z let 1675-1677 zaznamenávají jen nevyšoké částky. Také až po jedenácti letech budování se mohli jezuité 1. listopadu 1678 nastěhovat do severního křídla. Štuková výzdoba provizorního refektáře vznikla ještě později, roku 1689. To již byl první architekt koleje Domenico Orsi mrtev († 1679), nedostavěl tak za svého života ani smlouvanou polovinu koleje včetně středního příčného křídla. Stavba ale dále zvolna pokračovala podle jeho plánů. Další stavební práce jsou doloženy v roce 1710, tehdy bylo dokončeno dalších šest cel. Patrně až 2. října 1721, kdy provinciál jezuitů položil základní kámen k jižní věži, dospěla výstavba koleje ke konci druhé poloviny. To již byla zřejmě hotova i terasa před kolejí, osazená sochami, které lze datovat do let 1709 až 1716 (➤ obr. III; obr. 1-6, s. 27-30). V roce 1716 byla také vydlážděna a o další dva roky později doplněna vázami. Ty patrně provedl jezuitský řádový sochař František Baugutt.³

Rozestavěné střední příčné křídlo s refektářem bylo pravděpodobně nějaký čas ponecháno neúplné a k dokončení jezuité přistoupili ještě později, na závěr výstavby koleje. Křídlo, protože se pohledově neuplatňovalo v průčelí, získalo odlišnou architektonickou formu, jež více odpovídala novým slohovým představám. A protože roku 1733 je doložen

³ Antonín PODLAHA, *Dějiny kolejí jezuitských v Čechách a na Moravě od r. 1654 do jejich zrušení*, Praha 1914, s. 67.



3 Bývalá jezuitská kolej v Kutné Hoře, první polovina 20. století

Kilián Ignác Dientzenhofer jako jezuitský a voršilský architekt,⁴ je velmi pravděpodobné, že se podílel na dnešní podobě středního příčné křídla, přestože k jeho dostavbě došlo před polovinou 18. století. Starobylý vzhled byl zachován pouze u severní dvorní fasády, další dvě průčelí získala modernější řešení. V té době byl konečně chrám sv. Barbory propojen s kolejí visutou chodbou (➤ obr. 1), plánovanou již podle nejstarších předpokladů. Poslední jižní příčné křídlo, které mělo dotvořit celkový půdorys do tvaru písmene E, nebylo zřejmě nikdy ani založeno.

Když došlo v roce 1773 ke zrušení jezuitského řádu, stále ještě neměla kolej definitivní podobu a rozsah. Objekty převzal vojenský erár a adaptoval je pro kasárenské účely. Původní malé cely byly vybouráním příček a jejich nahrazením eliptickými pasy rozšířeny do větších prostor. V severní části (až ke schodišti a včetně něho) byl příčkami oddělen nově zřízený vojenský špitál (1778). K dalším úpravám, již pozdně klasicistním, přikročil erár v letech 1843-1844. Na místě snesené střední věže byla tehdy vybudována jednoduchá plná atika, která se zachovala dodnes (➤ obr. 2-3). Přístavba okrouhlých a polygonální věžice při dvorních fasádách pochází až z další adaptace budovy v letech 1856-1858 a zřízeny byly pro vybudování hygienického zařízení. Část bývalé koleje byla tehdy přizpůsobena účelům vojenského výchovného ústavu.

⁴ Státní okresní archiv Kutná Hora, fond Archiv města Kutná Hora, Kvatern 1733-1735, zápis ze dne 27. dubna 1733 (podle Pavla Zahradníka).

Umístění jezuitské koleje je proti jiným řádovým domům v Čechách poněkud atypické. Jezuité vždy vybírali dominantní postavení nejraději ve středu města, na ústředním tržišti. Pokud z těchto požadavků ustoupili, bylo to vždy až po tvrdém boji. Ke kutnohorské zvláštní lokalizaci nepochybně přispělo několik aspektů. Jedním z nich byla existence takřka nevyužitého chrámu sv. Barbory, který přestože tehdy ještě neměl západní fasádu, působil více než impozantně. Svou úlohu však sehrála i terénní situace, jednak hlavního kutnohorského tržiště, poněkud nevhodného k výstavbě typické jezuitské rozvinuté dispozice, jednak situace určeného staveniště. Postavení koleje na terénní vlně s dalekým výhledem vedlo také ke druhému, méně obvyklému dispozičnímu řešení koleje. Chodba zde neprobíhá u vnější fasády, ale tradičně na dvorní straně. Neprocházela tu žádná rušná třída, která by žáky rušila, naopak z cel se nabízel nádherný výhled do širokého okolí.

Nejstarší částí koleje je severní průčelí, obrácené k městu deseti okenními osami, z nichž dvě krajní mají sdružená okna, odpovídající zvýšené potřebě osvětlit chodbu. Zdvojení oken v této pozici je pro 17. století typické. Pro tvorbu Orsiho je příznačná kompozice s mělkými rizalitty, které se objevují i zde v Kutné Hoře. Vyznačeny jsou sdruženým pilastrm vysokého řádu. Ovšem i další, shodně komponované okenní osy oddělují pilastry vysokého řádu s kompozitními hlavicemi. Objevuje se zde další vertikála, příznačná pro všechny jezuitské barokní stavby, kterou tvoří okna se suprafenestrami, navazujícími na parapety vyššího podlaží. Okna s kamennými ostěními jsou v přízemí osazena do slepých arkád, zdůrazněných kvadratickou bosáží, jak je zmíněno i ve smlouvě s Orsim. Přízemní okna doplňují svazkové klenáky nejen v překladu, ale i v bočních stojkách, připomínají tak do určité míry řešení pražského Klementina.⁵ Ve druhé ose průčelí se na levé straně zachoval původní raně barokní kamenný portálek s rozeklaným segmentovým frontonem. Doplnující štuková výzdoba má symbolický význam, který se projevuje jednak ve stylizovaných hlavicích pilastrů, ve kterých akanty byly nahrazeny festony s ovocem a abakový květ okřídlenými hlavičkami, stejně tak i v úsecích kladí nad hlavicemi pilastrů, kde jsou monogramy připomenuti sv. Ignác (»IGS«), sv. František Xaverský (»XRS«), sv. Alois (»ALS«) a P. Maria (»MRA«).

Symbolický význam patrně můžeme hledat i v počtu 33 okenních os, kterými se obrací hlavní průčelí do krajiny. Základní členění se shoduje se severním křídlem, výraznějším rizalitem je tu však zdůrazněna střední osa, v přízemí se sdruženými okny a s jednoduchým polokruhovým přepásaným portálem, do něhož byla dodatečně (asi kolem roku 1840) osazena pozdně klasicistní vrata. Střední rizalit doprovázejí po stranách velice mělké jednoosé rizalitty, opět se sdruženými okny. Stejný systém se opakuje v nárožích, kde se však - na rozdíl od středního rizalitu - zachovaly původní hranolové věže s okosenými hranami, s pilastry, korunní římsou s akantovým vlysem a sdruženými polokruhově zakončenými okny (► obr. 4). Ve druhé ose zleva je v hlavním průčelí dnes už zazděný portálek, který sice vznikl kolem roku 1720, ale částečně přejal tvary ze 17. století.

Členění nádvorních fasád se omezuje pouze na jednoduché kordonové, resp. průběžné parapetní římsy a na korunní římsu (na jižním dvorním průčelí má podobu profilovaného fabionu). Dalším architektonickým prvkem jsou kamenná ostění oken. Fasády do-

⁵ Při osazování dnešních okenních konstrukcí došlo k lehkým korekcím původní velikosti okenních otvorů. Také členění okenních tabulek je jiné, původní barokní se zachovalo ve slepých oknech na jižním konci hlavního křídla. V přízemí zabezpečují okna pozdější barokní mříže ze zvlněných prutů.



4 Pohled na bývalou jezuitskou kolej v Kutné Hoře z věže chrámu sv. Jakuba, první polovina 20. století

datečně narušila řada různých přístavků, z nichž nejvýraznější byly dvě kruhové a jedna polygonální věžice. Poněkud výjimečné řešení má západní fasáda příčného křídla a fasáda věže nad tímto křídlem. Jedině zde se objevují bohatě zdobené suprafenestry zakončené zvlněnými římsami; výzdoba je však poněkud rustikální, takže není příliš pravděpodobné, že by autorem tohoto řešení byl Kilián Ignác Dientzenhofer. Stejně tvarovaná okna (v překladu s bikonvexním vydutím) se objevují i na jižní boční fasádě, odpovídající prostoru nověji upraveného hlavního refektáře.

Nejpozoruhodnější prostor, prozatímní refektář v přízemí severního křídla, je uzavřen výsečovou klenbou, pokrytou bohatou štukovou a malířskou výzdobou. Těžký štuk má ještě raně barokní charakter, převažující akantový dekor odpovídá době vzniku kolem roku 1689. Vzhled stropu silně porušilo odstranění obíhající římsy v patě klenby. Také v patře jsou zčásti zachovány původní klenby, v severní polovině převážně neckové, v jižní valené s výsečemi. Při úpravách areálu pro vojenské účely byly některé z nich částečně překryty novodobými podhledy, jiné nahradily nově vložené modernější klenby. Nejpozoruhodnějším prostorem prvního patra je velký letní refektář v příčném severním křídle. I zde se zachovala štuková výzdoba klenby a okenních záklenků, tentokrát již s rokokovými motivy (pod pozdějšími vápennými nátěry se pravděpodobně zachovaly i malby).

Z původní, nepochybně rozsáhlé malířské výzdoby koleje je patrný pouze fragment v místnosti, dodatečně vyčleněné z chodby na severním konci prvního patra. V interiéru koleje zůstal zachován portál, pocházející pravděpodobně ze druhé čtvrtiny 18. století, druhotně použitý do nově vestavěné příčky, která na konci 18. století oddělila vojenský špitál. Nelze vyloučit, že tento portál byl původně osazen u vstupu do předsíně refektáře. Druhé patro nebylo, stejně jako u jiných jezuitských kolejí, zaklenuto. Původně zde byly jistě dřevěné záklopové stropy, dnes jsou stropy v celém rozsahu novodobé. Až na několik výjimek se zde nezachovala ani kamenná ostění vstupů a kamnových dvířek. Novodobá, vyjma původních střež nárožních věžic, je rovněž krovová konstrukce.

ZUSAMMEN **Das Jesuitenkolleg in Kuttenberg**

FASSUNG

Das frühbarocke Jesuitenkolleg von Kuttenberg ist einschließlich seiner kleineren klassizistischen Umbauten ab 1667 über einen Zeitraum von siebenzig Jahren nach Plänen von Giovanni Domenico Orsi entstanden. Der ursprüngliche Plan wurde eigentlich bis zur Einstellung der Arbeiten um das Jahr 1740 nie ganz umgesetzt. Kurz zuvor hatte hier gleichfalls einer der bedeutendsten böhmischen Barockarchitekten gewirkt, Kilian Ignaz Dientzenhofer. Bei den späteren klassizistischen Änderungen, als das Kolleg nach Aufhebung des Jesuitenordens in den Besitz der Militärverwaltung überging und als Kaserne diente, ist es zu größeren Innenumbauten gekommen; doch hat sich auch das äußere Bild verändert, indem der dominante Mittelurm von einer schroffen vollen Attika ersetzt wurde. So etwa sieht eine knappe Darstellung der Geschichte des Kollegs aus, doch ist seine Baugeschichte ein wenig komplizierter.

(Übersetzt von Eva Schiffer)