

PLZEŇSKÝ KRAJ, OKRES KLATOVY, **KLATOVY**
ŽELEZNIČNÍ STANICE
STAVEBNĚ-HISTORICKÝ PRŮZKUM
A PRŮZKUM AUTENTICKÉHO VYBAVENÍ STAVBY

KVĚTEN - ČERVENEC 2021



identifikace objektu:	Klatovy, Nádražní čp. 151/III, 149/III p. č. st. 1939/1, 1939/2 k.ú. Klatovy
zadavatel:	AFRY CZ, s. r. o., U Hellady 697/4, Praha 4, 14000
zpracovatelé:	Mgr. Vladislava Říhová, Ph.D. Mgr. Zuzana Křenková, Ph.D.
kontakt:	E: vlrihova@gmail.com T: +420 777 021 178

OBSAH

Textová část

I.	Anotace	1
II.	Úvod	2
III.	Historie	3
IV.	Soupis pramenů a literatury	9
V.	Popis a rozbor	11
VI.	Stavební dějiny	19
VII.	Památkové zhodnocení, památkové závady a doporučení k obnově	21
VIII.	Zachované autentické prvky	25

Obrazová příloha

Historická ikonografie
Dokumentace současného stavu
Zachované autentické prvky – tabulky prvků

Plánová příloha

Schématické půdorysy současného stavu objektu

I. ANOTACE

Stavebně-historický průzkum budovy železniční stanice v Klatovech hodnotí dějiny stavby, která prošla od doby svého vzniku na konci 50. let 20. století jen minimálním stavebním vývojem. Dodnes se zachovala většina podstatných autentických stavebních konstrukcí a autentického vybavení stavby navržených architektem Josefem Dandou a jeho kolegy ze SUDOP (Státního ústavu dopravního projektování). Podle zmínek recentní literatury a databází vznikla budova podle projektu z roku 1959.¹ Koncepce projektu je však o deset let starší. Na počátku stála vnitroústavní soutěž SUDOP z roku 1949, kterou vyhrál Josef Danda. Projekt byl ve spolupráci s řadou kolegů (mj. Janem Šrámkem) precizován v první polovině 50. let a stavělo se ve třech etapách v letech 1955–1960.

I přes drobné druhotné zásahy budova představuje hodnotný objekt, který ilustruje dobový vývoj architektury rozkročené mezi dozínáváním meziválečného funkcionalismu, doktrínou vnucovaným socialistickým realismem a novými tendencemi internacionálního („bruselského“) stylu. Zároveň u stavby tohoto typu není možné soustředit se pouze na architektonický styl, podstatné je také komunikační řešení, na něž Josef Danda kladl velký důraz.

Hodnoty budovy potvrzuje také prohlášení objektu za památku. Od 2014 je zapsána v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek pod č. 105520.² Nádraží v Klatovech tak patří mezi tři objekty z ateliéru Josefa Dandy, které mají památkový status. Řadí se po bok nádražní budovy z Pardubic, budované těsně po válce ve spolupráci s architektem Karlem Řepou v pozdně funkcionalistickém duchu a nádraží v Chebu, které vznikalo také na konci 50. let 20. století, ale již v duchu architektury inspirované mezinárodním úspěchem výstavy EXPO 58 v Bruselu.

Nádraží v Klatovech je představeno v kontextu Dandova díla i v zahraniční literatuře. V knize Mihaly Kubinszského *Bahnhöfe Europas – Ihre Geschichte, Kunst und Technik*, vydané v roce 1969 ve Stuttgartu je zdůrazněno hlavně zasazení vstupní haly mezi dva příštířsky nad nástupiště, které jsou položeny po stranách příjezdové cesty (resp. přednádražního prostoru) a vytváří symetrickou kompozici.³

¹ Mylně uvádí: Karel Hájek, *Architekt Josef Danda*, Praha 2007, s. 108; mylný údaj opakuje odborná databáze: FA a VCPD ČVUT v Praze, *INDUSTRIÁLNÍ TOPOGRAFIE* (industrialnitopografie.cz) (staženo 15. 5. 2021).

² *Železniční stanice Klatovy* - Památkový Katalog (pamatkovykatalog.cz) (staženo 15. 5. 2021).

³ Mihály Kubinszky, *Bahnhöfe Europas: Ihre Geschichte, Kunst und Technik*, Stuttgart 1969, s. 293.

II. ÚVOD

Standardní nedestruktivní stavebně-historický průzkum budovy železniční stanice byl vypracován na základě zadání firmy AFRY s.r.o., jako zpracovatele projektu řešení nového dopravního terminálu. Úkolem průzkumu bylo zmapování stavebních dějin objektu a především určení autentických částí vybavení včetně důrazu na autentické řešení povrchů vzhledem k jejich struktuře a barevnosti. Vedlejší trakty byly zkoumány „modelově“ s důrazem na nalezení detailů původního řešení bytů či kanceláří. Na základě dosažených faktů mohla být vyhodnocena základní doporučení pro další zacházení s památkou, kterou čeká náročná rekonstrukce.

Objekt byl v době průzkumu téměř celý využíván. Bytové křídlo bylo plně obsazeno nájemníky. V tomto křídle byly komplexně zkoumány společné prostory a modelově jedna z části rekonstruovaná bytová jednotka a druhá bytová jednotka zachovaná v autentickém stavu. Dopravní křídlo doznalo největších změn, bylo zkoumáno komplexně ve společných prostorách a v prostorách dopravních kanceláří. Hlavní křídlo s odbavovací halou bylo zkoumáno komplexně včetně nyní nevyužívaných prostor restaurací, čekáren a služební ubytovny. Pro průzkum nepřístupné byly prostory bývalé pošty, čekárny matek s dětmi a holičství v přízemí budovy.

Archivní materiály pro průzkum byly roztrženy v několika archivních fondech. Podstatné informace by bylo možné hledat ve Státním okresním archivu Plzeň, především ve fondu Československé státní dráhy – Jihozápadní dráha Plzeň (1949–2005), ten je však nezpracovaný a v krátkém časovém úseku přípravy našeho průzkumu nebyl přístupný pro nahlížení. Obrátili jsme se do torzálně zachovaných materiálů Správy železnic, oblastního ředitelství Plzeň, které vlastní vybrané části dokumentace k výstavbě a rekonstrukcím nádražní budovy. Další materiály – především návrhy a schválené projekty jednotlivých fází výstavby, jsme dohledali v Národním archivu v Praze, fondu Ministerstvo dopravy. Doplňující informace poskytla pozůstalost architekta Josefa Dandy, uložená ve sbírkách Národního archivu, materiály Státního okresní archivu Klatovy a fondy Vlastivědného muzea Dr. Hostaše v Klatovech. Dobové projekty existují většinou ve špatně čitelných „růžových“ kopiích, z tohoto důvodu jsme do obrazové přílohy zařadily jen několik málo lépe zachovaných výkresů.

Vzhledem k tomu, že některé prostory hlavního křídla nebyly v době průzkumu dostupné, a že nebylo možné udělat v bočních křídlech s byty ani v kancelářském křídle detailní výzkum ve všech prostorách, není možné ani vyhodnotit závěry SHP do plánové dokumentace. Je však patrné, že většina zachovaných konstrukcí v hlavním a bytovém křídle je původní. Pouze přízemí dopravního křídla je výrazněji přěřešené. Co se týče okenních a dveřních výplní je na stavbě také dobře odlišitelná větší část původního vybavení oproti novým prvkům (např. plastovým oknům). Plánovou dokumentaci tak nahrazuje popisná část elaborátu, jež se soustředí na soubory autentického vybavení a doprovodná část obrazové přílohy.

Standardní nedestruktivní stavebně-historický průzkum nenahrazuje závazná vyjádření příslušných památkových orgánů a organizací ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.

III. HISTORIE

Budova železničního nádraží v Klatovech vznikla při budování Plzeňsko-březenské dráhy na trati z Plzně do Železné Rudy podle typizovaného projektu. Její provoz byl zahájen v roce 1876, časem byla upravována,⁴ ale sloužila až do závěru druhé světové války. 20. 4. 1945 byla stanice vybombardována.⁵ Útok amerického letectva byl cílen na vlak s desítkami vagonů munice stojící ve stanici a také na okolní železniční mosty. Skladiště, obytná budova, výtopna a sklady uhlí byly v troskách a hořely, těžce poškozena byla i výpravní budova, koleje byly vytrhány a exploze způsobily v okolí hluboké krátery. Při náletu zemřelo pět českých občanů, vesměs zaměstnanců drah⁶ a údajně zde zahynul i větší počet německých uprchlíků mířících do Říše, o jejichž smrti ale oficiální prameny mlčí.⁷ Terén nádraží byl posléze planýrován za pomoci ženijních jednotek americké armády.⁸

Jako první bylo opraveno kolejiště a celá stanice byla nouzově upravena včetně vybudování provizorní dřevěné budovy výpravní.⁹ Už během roku 1945 a především v následujícím roce se začaly množit úvahy nad novým nádražím. Proběhly i klatovským tiskem.¹⁰ Investiční úkol rekonstrukce stanice počítal nejen s novou nádražní budovou, ale také s novým kolejištěm, které bylo opraveno ze starého materiálu a jen dočasně.¹¹ Stanice měla dispoziční vlakovou funkci jak pro nákladní vlaky, tak byla výchozí a konečnou stanicí osobních vlaků a domovskou stanicí strojního a vlakového personálu. Jezdily zde parní i motorové lokomotivy. Před započatím rekonstrukce vyhodnotila analýza dopravní situaci stanice jako velmi stísněnou pro nedostatek vjezdových kolejí.

Generální návrh na výstavbu kolejiště byl schválen ministerstvem dopravy 15. 1. 1946.¹² Pro osobní vlaky bylo plánováno pět dopravních kolejí, protože do nádraží ústily čtyři směry dráhy a pátá kolej byla určena pro mimořádné vlaky (např. rekreační a sezonní). Tento fakt znamenal i vybudování pěti nástupištních hran. Pro vjezdy a odjezdy nákladních vlaků bylo potřeba dalších kolejí. Na plzeňském a janovickém zhlaví se měla vybudovat stavědla vybavená elektromechanickými stavědlovými přístroji.

V únoru 1946 vznikl pozdně funkcionalistický projekt na novostavbu přijímací budovy.¹³ Dvě varianty A a B v několika hmotách kombinují vertikální linie s horizontálami

⁴ FA a VCPD ČVUT v Praze, INDUSTRIÁLNÍ TOPOGRAFIE (industrialnitopografie.cz) (staženo 15. 5. 2021).

⁵ Situaci bombardování nejlépe zachycuje Národní archiv, fond Sbírka staničních kronik, karton č. 26, inv. č. 510 Klatovy; přístupné on-line: <http://www.badatelna.eu/fond/2284/zaznam/1042193> (staženo 15. 5. 2021).

⁶ Jejich jména dokumentuje Staniční kronika – viz předchozí záznam a také pamětní deska v hale.

⁷ Informace od archiváře Jana Jiráka, pracovníka Vlastivědného muzea Dr. Hostaše v Klatovech; kromě zemřelých bylo po útoku nahlášeno 30 zraněných osob (Aktualizováno: Hloubkaři zapálili v Klatovech muniční vlak jako předzvěst zkázy nádraží | Hloubkaři (wordpress.com)) (staženo 15. 5. 2021); v dalších písemnostech se podařilo ověřit, že v souvislosti s bombardováním zemřelo několik občanů německé národnosti, jako první je v matrice Standesamtu c. 7 evidována Hermine Marie Wilhelmine Rziha.

⁸ Informace od archiváře Jana Jiráka, pracovníka Vlastivědného muzea Dr. Hostaše v Klatovech.

⁹ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 11

¹⁰ (fp.), O stavbu klatovského nádraží, *Svobodný směr*, roč. 2, č. 273, 1946, s. 8.

¹¹ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 137.

¹² NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 137; výn. Min. dop. č. D-35.117/45-IV/22 z 15. 1. 1946.

¹³ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy I, kart. 478.

převýšených částí a jsou doplněny nadchodem se vstupy na perony. Autorem obou variant plánů je blíže nespecifikovaný ing. Kouba.

27. 6. 1946 bylo v Klatovech konáno informativní řízení o znovuvýstavbě nádraží. Situování bylo pevně dáno polohou obou křížících se tratí, ale nový projekt se snažil odstranit staré nedostatky – původní nádraží bylo krátké s nástupišti, která nebyla krytá a samotná nádražní budova byla situována na zhlaví v ostrém oblouku.¹⁴ Městu byl předložen polohopisný plán, problémem úvah však byly nevyvážené zemní práce (kdy při stavbě budovy se vytěžilo více materiálu, než by posloužila při násypu tělesa dráhy).¹⁵

I tak pokračovala příprava výstavby, která byla pevně plánována na rok 1947. Město Klatovy v návaznosti na vznik projektu nádraží zadalo plán úpravy zastavění nádražní čtvrti prof. Arch. Ing. Adolfu Benšovi z Prahy.¹⁶ Na tomto místě musíme upozornit na zajímavou vazbu – v ateliéru Adolfa Benše byl budoucí architekt nádraží Josef Danda jako student ČVUT dvakrát na stáži (v letech 1927 a 1932).¹⁷

Teprve v roce 1949 se v zachované dokumentaci objevují první náčrty na řešení budovy stanice Klatovy od Josefa Dandy. Najdeme zde naskicované pohledy, řezy, půdorysy a vyhledávací varianty různých řešení, které podle datací výkresů vznikaly postupně i v následujících dvou letech.¹⁸ Zatím byly řešeny podstatné části budoucího projektu, už v roce 1951 byla dokončena a povolena projektová dokumentace podchodu vedoucího k nástupišťům.¹⁹

Návrhy výpravny zatím pokračovaly. Předběžné přezkoušení 3. alternativy návrhu za účasti místních „činitelů“ proběhlo 24. 8. 1951, v září potom architekt Danda představil projekt (v plánové dokumentaci v měřítku 1:200) na Oblastním ředitelství československých státních drah v Plzni.²⁰ Finalizace dokumentace do ucelené podoby však trvala ještě další rok a půl. V lednu roku 1953 byl na Ministerstvu dopravy předběžně schválen projekt s názvem *Klatovy – rozšíření stanice. Komplexní úvodní projekt*.²¹ V červnu byl tento projekt schválen definitivně k realizaci. Dokumentace obsahuje důležitý polohový výkres, který zachycuje umístění nové staniční budovy vůči starším demolovaným objektům a vylučuje tradovaný fakt, že dnešní budova nádraží stojí na místě původní vybombardované staniční budovy.²²

V září 1953 se k projektu dopravního křídla vyjádřil náměstek náčelníka ústřední správy sdělovací a zabezpečovací s řadou praktických doporučení.²³ Projekt navázal na již hotovou úpravu přednádražního prostoru.²⁴ V listopadu roku 1953 vznikl bourací projekt jedné z mála starších zachovaných budov – Vážního domku.²⁵

¹⁴ SOKA Klatovy, fond: Městský národní výbor Klatovy, kart. 116, i.č. 429.

¹⁵ OKA Klatovy, fond: Městský národní výbor Klatovy, kart. 116, i.č. 429.

¹⁶ SOKA Klatovy, fond: Městský národní výbor Klatovy, kart. 116, i.č. 670.

¹⁷ Karel Hájek, *Architekt Josef Danda*, Praha 2007, s. 16.

¹⁸ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 137. Projekt Klatovy, stavba výpravní budovy, úvodní projekt.

¹⁹ SŽDC Plzeň, dokumentace č. 645, SAP 5000 162 400.

²⁰ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 137.

²¹ Projekt je uložen v NA Praha, Ministerstvo dopravy II, kart. 760.

²² Původní staniční budova byla položena od současné severovýchodně, v prostoru dnešního kolejiště.

²³ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 137.

²⁴ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 137.

²⁵ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 124.

2. 2. 1954 byl schválen úvodní projekt na stavbu dopravního (severního) křídla nádraží; investorem byla Ústřední správa železniční dopravy ministerstva dopravy v Praze a projektantem Státní ústav dopravního projektování v Praze.²⁶ Další schvalovací proces probíhal ještě na jaře.²⁷ Kromě dopravního křídla (resp. výpravny) je v dokumentaci zachyceno též plánované hlavní křídlo se vstupní halou. Z dalších pozdějších sad plánů je patrné, že i v této době stále docházelo ke změně náplně prostor, takže Dandova představa ještě nebyla zcela definitivní. Navíc všechny fáze projektu byly provázeny řadou připomínek dle praktických potřeb stanice nebo měnících se pravidel železnice – např. byla zrušena čekárna pro školní mládež a zavedena čekárna po matky s dětmi. Taktéž podle některých připomínek bylo uvažováno o zavedení pitné vody v hale i na všech nástupištích.²⁸

Konečně se v září roku 1954 zahájila výstavba Etapy I. – *Provozního křídla* (resp. severního dopravního křídla), které mělo být dokončeno v prosinci 1956. V květnu 1955 byl předběžně schválen projekt bytového (jižního) křídla, tedy druhé fáze výstavby nádraží.²⁹ Navrhl je Ing. Šrámek a J. Danda. Jako zodpovědný projektant je uveden Ing. arch. J. Šrámek, který je též autorem technické zprávy projektu. Toto křídlo se začalo stavět v říjnu roku 1955. Mělo být dokončeno ve stejném termínu jako předchozí. Už v listopadu 1955 se ale popisuje celkový nedostatek stavebního materiálu a malý zájem stavebního podniku dokončit části zakázky včas.

V prosinci (22. 12. 1955) bylo vydáno povolení k provedení stavby hlavního křídla. Dokumentace s názvem Klatovy výprava – hlavní budova. J. Danda je zde podepsán jako náčelník odboru pozemních staveb. Na deskách se uvádí také jako autor návrhu, ale až na druhém místě za J. Šrámkem, který zde figuruje už sám i v kolonce zodpovědný projektant.³⁰ V projektové dokumentaci je vložena také technická zpráva ozřejmující změny provedené od posledního schválení v roce 1954 – bylo to hlavně vložení mezipatra v prostorách schodiště u podchodu, kde vznikly prostory pro VŽB (Veřejnou bezpečnost na železnici). Zároveň byla vypuštěna čekárna spojená s prodejnou lístků na autobusy. Tím mohla vzniknout vedle čekárny pro cestující požadovaná „kulturní místnost“. Jiné plánované činnosti byly přemístěny – např. úschovna zavazadel k východu a čekárna matek s dětmi naopak ke vchodu. Dále byly místnosti suterénu rozšířeny o další kryt. Tato hlavní část nádražní budovy měla být rozestavěna v červnu 1956 jako Etapa III. celkového projektu.

V roce 1956 spolu s realizačními plány hlavního křídla vznikla také podrobná výkresová dokumentace provedení detailů vybavení.³¹ Najdeme v ní desítky výkresů jednotlivých atypických exteriérových a interiérových oken, dveří, stropu v hale, svítidel v hale, mříží oken, zábradlí schodišť, kiosku na prodej tiskovin, typografických prvků nebo např. zabudované skříně v holičství či lavic čekárny. Kromě nich také kladu dlažeb nebo provedení dřevěných obkladů, případně fontánky na pitnou vodu v hale. Na některých spolupracoval J. Danda, jiné vznikly výhradní péčí J. Šrámkem.

²⁶ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 137.

²⁷ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 137.

²⁸ NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kart. 137.

²⁹ SŽDC Plzeň, dokumentace č. 124, SAP 5000 162 400; SlČ 1930.

³⁰ SŽDC Plzeň, dokumentace č. 645, SAP 5000 162 400.

³¹ SŽDC Plzeň, dokumentace č. 634, SAP 5000 162 400.

28. 7. 1956 byl schválen projekt přístřešků nad nástupišti.³² Jako autoři návrhu jsou uvedeni Ing. Fidler a Ing. Klípová, Ing. Šrámek je zde jako zodpovědný projektant a hlavní inženýr projektu a Josef Danda jako náčelník odboru. Pro zastřešení bylo údajně využito vzorového projektu železobetonových přístřešků Ing. A. Sozokina, jen čela byla konstrukce navržena jako půlkruhová.

29. 4. 1958 byl vyhotoven Zápis o převzetí staveb,³³ jednalo se hlavně o kotelnu v provozní části, osvětlení kolejíště a 8 bytových jednotek. V popisu jsou patrné detaily řešení a původního vybavení bytů, kterých bylo kolaudováno osm – šest třípokojevých a dva dvoupokojevé. Omítky stěn byly štukové, podlahy tvořily vlýsky (parkety) kladené do asfaltu, v kuchyni tvořil a v příslušenství potom kameninová dlažba. Na stěnách v koupelnách, záchodech a kuchyních za sporákem byly pórovinové obkladačky. Kuchyň měla sporák na uhlí a plyn. Každý byt měl svůj vlastní uzavíratelný sklep a součástí suterénu bytového křídla byla společná prádelna s pračkou, ždímačkou a plánovalo se osazení plynové sušárny. Podle popisu lze soudit, že na střeše byly položeny eternitové šablony.

Stavba pokračovala až do roku 1960 a postupně byla v hlavní reprezentativní veřejné části opatřována monumentálními uměleckými díly. Archivní sondu jsme věnovali i sledování geneze jejich vzniku. První návrhy uměleckých děl pro budovu vznikaly nejspíše od roku 1957. K 26. 7. máme doloženo zpracování skic pro kompozice na fasádě *Zemědělství* a *Textil* od sochařek Daniely Vinopalové a Jany Choděrové.³⁴ O rok později sochařky předložily ke schválení reliéfy zhotovené z hlíny³⁵ a samotné provedení v kameni, na němž pracovali kamenosochaři, nikoliv samy autorky, je u obou reliéfů datováno rokem 1958. V roce 1957 bylo k provedení schváleno i sochařské dílo Jaroslava Brůhy pro halu budovy, dle sdělení komise „odvážně vyložené na konzole“, které mělo být zhotoveno ze štuky.³⁶ Hotová socha *Dívky s karafiáty* byla kolaudována v červnu roku 1959.³⁷

Rokem 1959 je datován také další umělecký prvek – sgrafitový pás v hale opatřený signaturou *V. Matas 1959*. Rozboru díla se věnovala nedávná studie, jejíž autor klasifikoval sgrafito co do obsahu jako místopisné dílo, které vychází z regionální tematiky a zachycuje místní realie.³⁸ To potvrzuje i korespondence Josefa Dandy s Pavlem Maurem, z níž je zřejmé, že architekt přímo zasahoval do tvorby díla svými připomínkami, a že se na jejich základě měnily některé detaily: „*Při návštěvě v Klatovech měl jste pocit, že jsme v návrhu na stavebnictví zapomněli. Tímto problémem jsem se také zabýval a jsem rád, že jste na to upozornil a tím podepřel další dotváření kompozice (...) stavebnictví je nyní zobrazeno mladým zedníkem, kterého jsme nakreslili místo svářeče.*“³⁹ Další korespondence dokládá, že plzeňský malíř Pavel Maur byl nejen spoluautorem celého díla, které je (z nejasných důvodů) signováno jen Matasovým jménem, ale podílel se také na jeho provedení a

³² SŽDC Plzeň, dokumentace č. 133, SAP 5000 162 400; SIČ 1930.

³³ SŽDC Plzeň, dokumentace č. 124, SAP 5000 162 400; SIČ 1930.

³⁴ NA Praha, fond: ČFVU Dílo Praha, kt. 101, 26. 7. 1957.

³⁵ NA Praha, fond: ČFVU Dílo Praha, kt. 102, 9. 6. 1958.

³⁶ Tamtéž, 7. 7. 1958; NA Praha, fond: ČFVU Dílo Praha, kt. 101, 20. 11. 1957.

³⁷ NA Praha, Fond: ČFVU Dílo Praha, kt. 103, zápis z 15. 6. 1959.

³⁸ Tomáš Šturmbauer, *Nové poznatky ke vzniku sgrafitové výzdoby ve vestibulu vlakového nádraží v Klatovech, Památky západních Čech II*, 2012, s. 63–71.

³⁹ Národní archiv, Dr. Ing. Arch. Josef Danda, Dopis Pavla Maura Josefu Dandovi z 8. 12. 1958.

vyhledání vhodného materiálu.⁴⁰ Náročná umělecká výzdoba budovy byla jako celek zhodnocena v publikacích Marcela Fišera.⁴¹

V roce 1959 bylo nádraží z větší části dokončeno, byla hotová jeho nákladní část, dokončovaly se veřejné prostory a slavnostní otevření bylo naplánováno na 1. 5. 1959 (komunistickým režimem proponovaný První máj, Svátek práce). Na jaře se ještě dokončovaly obklady na nástupištích a nebyly hotové úpravy nádražního předprostoru. Také bylo konečně možné zbourat provizorní poválečnou dřevěnou nádražní budovu.⁴² Otevření novostavby k plánovanému datu potvrzuje také pamětní deska umístěná ve vestibulu opatřená nápisem *Stavbu nádražní budovy provedl N. P. Stavby silnic a železnic Praha podle projektu Ing. Dr. Josefa Dandy a kolektu spolupracovníků Státního ústavu dopravního projektování 1. 5. 1959.*

Nádraží bylo zcela dokončeno v roce 1960.⁴³ Bohužel máme jen málo dokladů jeho dalšího vývoje a oprav. Existuje jen nepatrné množství fotodokumentace hotového objektu⁴⁴ a také zachované stavební dokumentace asi představují jen torzo.⁴⁵

V roce 1978 byla plánována rekonstrukce objektu CO sestávající především z budování železobetonových nouzových výlezů.⁴⁶ Investorem byly Československé státní dráhy Jihozápadní dráha, dokumentaci provedlo Projektové středisko v Plzni v čele s Ing. Karlem Šedivcem (je pravděpodobné, že to byl tentýž projektant, který byl spoluautorem plánové dokumentace novostavby nádraží z 50. let).

Mezi lety 1993–1996 probíhaly stavební úpravy ve výpravní budově.⁴⁷ Modernizace se týkala především přízemí dopravního křídla, kde bylo osazeno reléové zabezpečovací zařízení. Reléová místnost vznikla na místě čtyř jiných prostor, které byly přesunuty do suterénu. Byly zazděny jedny dveře na nástupiště a nahrazeny oknem stejného typu jako ve vedlejších otvorech. Dále bylo budováno hygienické zázemí. Úpravy (podlahových krytin, nové dveře atp.) byly provedeny v dopravní kanceláři, místnosti dozorčího provozu, reléové ústředně, vstupu do suterénu a na chodbě. V suterénních prostorách proběhly další dílčí úpravy. Stavba byla dokončena v roce 1996.

⁴⁰ Tamtéž, dopis z 5. 3. 1959.

⁴¹ Marcel Fišer, *Umění v Klatovech. Umění ve veřejném prostoru*, Horažďovice, 2011, s. 72–77; Marcel Fišer, *Železniční nádraží / architekt Josef Danda, Šumné Klatovy, Pars pro toto, časopis pro výtvarné umění Plzeňského kraje IV*, 2005, č. 7, s. 31–33; Marcel Fišer, *Informační portál, věnovaný modernímu a současnému sochařství v České republice*; přístupné na: [Zemědělství » Centrum pro dějiny sochařství \(socharstvi.info\)](#); [Textilní průmysl » Centrum pro dějiny sochařství \(socharstvi.info\)](#); [Prodavačka karafiátů » Centrum pro dějiny sochařství \(socharstvi.info\)](#) (staženo 15. 5. 2021).

⁴² (tr.), *Klatovské nádraží odevzdáno veřejnosti, Nové Klatovsko*, č. 18, 1959, s. 3.

⁴³ Josef Danda, *Naše železniční nádraží*, Praha 1988.

⁴⁴ Vlastivědné muzeum Dr. Hostaše v Klatovech vlastní asi 3 snímky dokončené budovy, v dalších archivních fondech se bohužel dobový ikonografický materiál nepodařilo najít. Schází tak především fotografie z interiéru nádraží.

⁴⁵ Dokumentace jsou uloženy v archivu SŽDC Plzeň.

⁴⁶ SŽDC Plzeň, dokumentace č. 132, SAP 5000 162 400; SIČ 1930.

⁴⁷ SŽDC Plzeň, dokumentace č. 130, SAP 5000 162 400; SIČ 1930.

Na počátku roku 2012 zasáhl budovu požár,⁴⁸ při němž zanikl stánek vestibulu určený k prodeji novin. V souvislosti s likvidací následků škod byly odstraněny staré dveřní výplně vstupů a nahrazeny novými. V této době docházelo i k postupné výměně krytiny na jednotlivých křídlech nádražní budovy.⁴⁹

⁴⁸ FOTO: Požár poničil klatovské nádraží - Klatovský deník (denik.cz) (staženo 15. 5. 2021).

⁴⁹ Tento zásah je možné sledovat na leteckých snímcích Klatov publikovaných na mapovém portálu Seznam mapy. Na mapě z roku 2006 ještě není úprava provedena: [Letecká '06 • Mapy.cz](#), na mapě z roku 2012 již probíhá: [Letecká '12 • Mapy.cz](#); a v roce 2015 je jistě hotová: [Letecká '15 • Mapy.cz](#).

IV. SOUPIS PRAMENŮ A LITERATURY

Archivní fondy:

(detailní odkazy na prameny uvedeny v poznámkách pod čarou)

NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy I

NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II

NA Praha, fond: Dr. Ing. Arch. Josef Danda

NA Praha, fond: ČFVU Dílo Praha

SOkA Klatovy, fond: MNV Klatovy

SŽDC Plzeň, archiv stavebních dokumentací

Obrazová dokumentace:

Vlastivědné muzeum Dr. Hostaše v Klatovech, sbírka fotodokumentace

Literatura:

Lukáš Beran – Vladislava Valchářová – Jan Zikmund (eds.), *Industriální topografie / Plzeňský kraj*, Praha 2013, s. 181–182.

Josef Danda, *Naše železniční nádraží*, Praha 1988.

Marcel Fišer, *Umění v Klatovech. Umění ve veřejném prostoru*, Horažďovice, 2011, s. 72–77.

Marcel Fišer, *Železniční nádraží / architekt Josef Danda, Šumné Klatovy, Pars pro toto, časopis pro výtvarné umění Plzeňského kraje IV*, 2005, č. 7, s. 31–33;

(fp.), *O stavbu klatovského nádraží, Svobodný směr*, roč. 2, č. 273, 1946, s. 8.

Karel Hájek, *Architekt Josef Danda*, Praha 2007, s. 107–114, 206;

Mihály Kubinszky, *Bahnhöfe Europas: Ihre Geschichte, Kunst und Technik*, Stuttgart 1969, s. 293.

Martin Strakoš, *Architektura železničních nádraží druhé poloviny 20. století, jejich umělecká výzdoba a památková péče, Zprávy památkové péče*, roč. 75, 2015, č. 5, s. 433–444. dostupné z: [mastr_05_2015_2korek.qxd \(npu.cz\)](#)

Tomáš Šturmbauer, *Nové poznatky ke vzniku sgrafitové výzdoby ve vestibulu vlakového nádraží v Klatovech, Památky západních Čech II*, 2012, s. 63–71; dostupné z: [Památky západních Čech II-2012, separát \(npu.cz\)](#)

(tr.), *Klatovské nádraží odevzdáno veřejnosti, Nové Klatovsko*, č. 18, 1959, s. 3.

Elektronické databáze a další zdroje:

Milan Kilián, Požár poničil Klatovské nádraží, *Klatovský deník.cz*, 14. 2. 2012; přístupné na:
[FOTO: Požár poničil klatovské nádraží - Klatovský deník \(denik.cz\)](http://denik.cz)

(MZ), *Železniční stanice Klatovy*, Industriální topografie; přístupné na:
[FA a VCPD ČVUT v Praze, INDUSTRIÁLNÍ TOPOGRAFIE \(industrialnitopografie.cz\)](http://industrialnitopografie.cz)

Památkový katalog; přístupné na:
[železniční stanice Klatovy - Památkový Katalog \(pamatkovykatalog.cz\)](http://pamatkovykatalog.cz)

Mapy.cz;
přístupné na: [Letecká '06 • Mapy.cz](http://mapy.cz); [Letecká '12 • Mapy.cz](http://mapy.cz); [Letecká '15 • Mapy.cz](http://mapy.cz)

Marcel Fišer, *Informační portál, věnovaný modernímu a současnému sochařství v České republice*;
Přístupné na: [Zemědělství » Centrum pro dějiny sochařství \(socharstvi.info\)](http://socharstvi.info);
[Textilní průmysl » Centrum pro dějiny sochařství \(socharstvi.info\)](http://socharstvi.info);
[Prodavačka karafiátů » Centrum pro dějiny sochařství \(socharstvi.info\)](http://socharstvi.info);

V. POPIS A ROZBOR

Železniční stanice je situována asi 2 km severozápadně od historického centra Klatov na křižovatce dvou železničních tratí Plzeň – Železná Ruda a Horažďovice – Domažlice. Mohutná budova na půdoryse písmene U stojí jižně od železniční trati. Východní obdélné, kolmo na kolejiště situované křídlo tvoří veřejná část budovy s odbavovací halou. Obrácena je východním hlavním průčelím do prostoru přednádraží s parkovištěm a autobusovými zastávkami. Boční křídla přimykající se k hlavnímu traktu ze západu – severní zahrnující administrativní prostory a drážní kanceláře a jižní s byty, uzavírají obdélný manipulační dvůr. Prostor nádraží dotváří parková úprava svažitého terénu na jihu a jihozápadě od budovy a parkové plochy navazující na zdlážděný prostor přednádraží na východě.

Základní hmota hlavního východního traktu stanice je tvořena mohutným blokem převýšené odjezdové haly zakončené valbovou střechou krytou pálenou taškou. Po stranách doplňují centrální hmotu křídla boční trakty. Ze severu, jihu a západu jsou to trakty kryté velmi nízkými pultovými střechami s plechovou krytinou. Zatímco severní trakt je třípodlažní, zbylá dvojice traktů disponuje při stejné výškové úrovni pouze dvojicí nadzemních podlaží. Na východní straně haly je po celé šířce objektu přízemní trakt s vestibulem krytý plechovou pultovou střechou v nárožích doplněnou o sedlové stříšky s hřebeny kolmými na hlavní průčelí. Na přízemní trakt navazuje předsazená markýza kryjící vchody a východy do budovy, která navazuje na dvojici postranních železobetonových přístřešků. Ty dynamicky vybíhají směrem k východu, kryjí první nástupiště a odjezdová stání autobusů a vytyčují tak prostor přednádraží. Severní přístřešek nad prvním nástupištěm je protažen po celé délce hlavního i severního bočního traktu, čímž obě křídla opticky propojuje. Dvoupodlažní postranní křídla jsou završena sedlovými zvalbenými střechami s pálenou krytinou. Dispozice obou křídel na obdélných půdorysech je ze západu rozšířena menšími přízemními přístavky s velmi nízkými plechovými zvalbenými střechami.

EXTERIÉR

Exteriér stavby se zachoval až na detaily ve zcela autentickém stavu včetně zpracování povrchů (obklady, omítkové členění) a truhlářských prvků.

Východní fasáda obrácená do přednádražního prostoru tvoří hlavní průčelí budovy. Sokl pod přístřeškem je opatřen keramickým obkladem obdélného formátu. Plocha fasády je obložena světle krémovými pásky (obkladačkami), předstupující pilíře tmavě cihlovými. Fasáda je v přízemí prolomena hustým sledem stojatě obdélných oken. Jejich výplně tvoří dvě nad sebou umístěná obdélná výklopná křídla. V pravé a střední části přízemí je umístěno po dvojici novodobých dvoukřídlých vstupních dveří, které nahradily původní výplně zničené při požáru v roce 2012. Vyměněny byly i tři okenní výplně při vstupních otvorech. Okno zcela na severu je opatřeno mladší mříží. Mezi první a druhou okenní osou ze severu a z jihu jsou široké cihlovými obklady obložené pilíře doplněny o pískovcové reliéfy zobrazující alegorie zemědělství a textilního průmyslu. Byly vytvořeny podle návrhů sochařek Daniely Vinopalové - Vodákové a Jany Choděrové - Hlaváčové.

Nad markýzou přízemí je fasáda opatřena hrubší omítkou pískové barvy. Definuje ji prosklená stěna haly tvořená v půdoryse se dynamicky zalamujícími pásy vyzděnými ze

skleněných tvárnic. Pod jednoduchou předsazenou korunní římsou je klasicizující pás zuborezu, který probíhá po celém obvodu převýšené hmoty centrální haly. Po stranách fasády haly se ve východním průčelí uplatňují půdorysně předstupující hmoty bočních traktů. Jejich čelní stěny jsou členěny svislým kanelováním. V horní části jsou doplněny dvěma pískovcovými reliéfními emblémy se znaky města a železnice. Před bočními úseky je předsazena dvojice vlajkových stožárů.

Součástí koncepce hlavního průčelí je i řešení postranních přístřešků, které navazují na markýzu nad vstupem a vybíhají směrem k východu. Kýlovitě se zdvihající zastřešení přístřešků ve středu vynáší pilíře s obkladem z cihlově červených pásků. Jižní přístřešek nad autobusovými zastávkami je na obou koncích uzavřen dynamickou oblinou. Severní přístřešek situovaný nad prvním nástupištěm je ukončený oblinou jen na východě, probíhá po celé délce severního průčelí.

Jižní průčelí budovy tvoří dlouhý úsek bočního traktu o 17-ti osách a sedmiosá fasáda hlavního křídla, kterou doplňuje dvouosý úsek náležející jeho východnímu přízemnímu traktu s vestibulem. Tato nejvýchodnější partie průčelí je v celé ploše opatřena smetanovým obkladem, který byl použit i v hlavním průčelí. Prolomena je okenním otvorem s dvoukřídlou výklopnou výplní a dveřním otvorem s neautentickou výplní a původním proskleným nadsvětlíkem. Hlavní dvoupodlažní partie východního křídla je opatřena nízkým soklem s keramickým smetanovým obkladem, nad kterým člení omítanou fasádu plochý obvodový rám, do něž jsou vloženy kanelované lisény. Lisény probíhají přes obě podlaží a vytyčující sedm vpadlých polí s okenními otvory. V polích mezi otvory v přízemí a patře jsou vložena jednoduchá v omítce vytažená obdélná pole. Rozměrná okna v přízemí (o šesti křídlech) jsou doplněna parapety s keramickým obkladem. V patře jsou v jednotlivých osách prolomeny obdélné vstupy na mělké balkony s autentickým kovovým zábradlím. Otvory uzavírají dvoukřídlé dvoutabulkové výplně s proskleným nadsvětlíkem a bakelitovými klikami. Zbývající část jižního průčelí objektu náleží obytnému křídlu. Fasáda je v úrovni soklu opatřena keramickým smetanovým obkladem, který prolamuje deset ležatě obdélných sklepních oken. Výše je fasáda v přízemí i patře pravidelně pročleněna okenními otvory téměř čtvercového formátu. Uzavírají je prosté dvoukřídlé výplně. Špalety oken jsou opatřeny smetanovým keramickým obkladem. Okna v přízemí východní části průčelí směřující do kuchyně doplňují autentické mříže. Sedmá osa od východu je otevřena průchodem do manipulačního dvora. Průchod je asi do výšky jednoho metru obložen smetanovými dlaždicemi a zachoval si i autentickou čtvercovou dlažbu a kamenné stupně situované podél stěn. Východní stěna průchodu je prolomena dveřním otvorem s dvoukřídlou laťovou výplní s horním prosklením.

Severní průčelí stavby se obrací do prostoru nástupiště chráněného již popsaným přístřeškem. Přístřešek na západě i východě mírně přesahuje délku průčelí. Při mírně ustoupeném průčelí bočního traktu je plocha přístřešku rozšířena o pás s luxferovými poli. V úrovni přízemí je fasáda opatřena keramickým obkladem smetanové barvy – v šířce hlavního traktu obklad pokrývá celý parter, na bočním křídle je umístěn pouze v soklové části a kolem okenních a dveřních otvorů. Výše je fasáda ve všech částech omítaná. Východní část průčelí náleží hlavnímu křídlu budovy. Ve středu je prolomeno širokým průchodem, který vede do otevřeného bočního vestibulu se schodištěm do podchodu zpřístupňujícím jednotlivá nástupiště. Do vestibulu ústí dvoukřídlé dveře vedoucí do východního vestibulu, odbavovací haly a ke schodišti do mezipatra nad severním traktem. Výplně jsou kovové, prosklené, vloženy do prosklených stěn. Vestibul i pilíře při schodišti jsou opatřeny obkladem ze smetanových pásků. Po stranách vstupu jsou ve fasádě

prolomeny vždy dva téměř čtvercové otvory s čtyřkřídlými výplněmi a autentickými mřížemi z hranolových profilů. Zcela na východě fasádu otevírá široký okenní otvor bufetu s novodobou mříží. Výše je průčelí hlavního křídla devítiosé. Nad střechou přístřešku se uplatňují ležatě obdélné okenní otvory mezipatra opatřené dvoukřídlými výplněmi. Nad nimi průčelí otevírají rozměrná stojatě obdélná čtyřkřídlá okna vložená do vpadlých polí vymezených lizénami a v parapetech doplněná o v omítce vytažená obdélná pole.

Severní průčelí bočního traktu o 17-ti osách je v patře členěno pravidelným sledem okenních otvorů. Ležatě obdélná okna o třech tabulkách jsou osazena ve špaletách opatřených smetanovými keramickými obklady. Sled os v přízemí otevírají okenní a dveřní otvory, z fasády v šířce 8. a 9. osy předstupuje mělký rizalit. V narušených nátěrových vrstvách truhlářských prvků je dobře patrná původní zelená barevnost. V ose zcela na východě jsou zasazeny rozměrné dvoukřídlé dveře členěné plochými vpadlými poli, v horní části prosklené. Křídla jsou zavěšena na hácích a doplněna o nové kování. Osazena jsou ve stejné členěné dřevěné stěně s proskleným nadsvětlíkem. Sousední osu otevírají rovněž dveře s dvoukřídlou výplní a proskleným nadsvětlíkem. Vpadlá pole křídel jsou provedena z horizontálně ložených latí. Křídla jsou zavěšena na válcových závěsech. Další dveřní otvor se nachází v šesté ose z východu. Dvoukřídlá dveřní výplň s novodobou klikou je ve spodní části tvořena vertikálně loženými latěmi, v horní polovině je prosklená. Prosklený je i dvoutabulkový nadsvětlík dveří. Dveře v desáté ose z východu jsou novodobé plastové z části prosklené. Dveřní otvor ve 12. ose je uzavřen dvěma samostatnými jednokřídlými vstupy se shodně provedenou výplní, jaká byla použita v šesté ose včetně proskleného nadsvětlíku. Ven otevíravá křídla mají novodobé kování. Poslední dveřní otvor je prolomen v krajní ose na západě. Dveřní křídlo členěné latěmi a prosklením je rozšířeno o boční téměř čtvercový okenní otvor a prosklený nadsvětlík. Kování dveří je novodobé. Zbylé osy průčelí vyplňují okenní otvory uzavřené čtyřkřídlými výplněmi. Dvě úzká okna jsou otevřena v bocích výše zmíněného rizalitu.

Dvorní průčelí budovy jsou řešena obdobným způsobem jako již popsané úseky fasády. Nad soklem obloženým smetanovými pásky se zvedá omítaná fasáda členěná sledem dveřních a okenních otvorů. Ty jsou na bočních traktech osazeny ve špaletách se smetanovým keramickým obkladem čtvercového formátu, na hlavním traktu je užit obdélný obklad na parapetech. Pásky vyzdění ze skleněných tvárnic s malými výklopnými větracími otvory na fasádách bočních traktů označují polohy interiérových schodišť.

Krajní osy **dvorního průčelí hlavního traktu** v přízemí otevírají široká pole sdružených oken. Na jihu je šest sdružených otvorů umístěno ve dvou řadách nad sebou. Okrajová pole uzavírají dvoukřídlé výplně, střední téměř čtvercové výplně čtyřkřídlé. Na severu je místo středního širokého okna prolomen vstup s novodobou výplní. Střední díl fasády v přízemí otevírá pětice polí rozmístěná mezi kanelovanými lizénami fasády. Jižní pole je uzavřeno dvěma nad sebou umístěnými okny o dvou výklopných křídlech. Zbylá pole uzavírají ve spodní části novodobá plastová okna a výše je stěna vyzdění ze skleněných tvárnic. Ve druhém podlaží je fasáda pročleněna devíti okenními osami s výplněmi s dvěma křídly a ležatě obdélnou tabulí nad poutcem. Dvě malá okénka se uplatňují ještě po stranách oken nad nižšími střechami bočních traktů.

Při **dvorním průčelí severního křídla** probíhá z masivního lomového kamene vyzdění anglický dvorek, do kterého směřuje část okenních otvorů suterénu. Výše je fasáda členěná na 17 os. Tři západní osy v obou podlažích otevírají drobná stojatě obdélná okénka sociálního zázemí, která jsou i ve třetí a čtvrté ose od východu. Ve druhé ose z východu je pod plochou stříškou umístěn vstup s dvoukřídlou prosklenou výplní, nad kterým fasádu otevírá vyzdívka ze skleněných tvárnic. Ty vyplňují v několika polích i první

a desátou osu z východu. Zbylé osy průčelí jsou otevřeny okenními otvory. V přízemí jsou osazena větší trojkřídlá okna ležatě obdélného formátu. V patře jsou okna stejných forem, ale poněkud menší výšky.

Dvorní fasáda jižního křídla o 17-ti osách je řešena obdobně jako protější křídlo. V osmé ose z východu je v přízemí prolomen průchod procházející křídlem. Vstupy do objektu pod plochými stříškami jsou umístěny ve 2., 10. a 15. ose od východu. Uzavřeny jsou jednoduchými novými laťovými dveřními křídly a horním prosklením. Nad dveřmi a rovněž v první ose z východu fasádu otevírají pole vyzděná ze skleněných tvárnic. Ve čtvrté ose z východu je osazen další úzký vstupní otvor bez nadstřešení, opatřený laťovou výplní. Po jeho stranách a v patě nad ním průčelí člení drobná obdélná okénka sociálního zázemí. Zbylé osy jsou opatřeny okny s dvoukřídlými výplněmi.

Obě **boční křídla jsou na západě** doplněna přízemními přístavky s plochými střechami, celoplošně obloženými keramickými pásky smetanové barvy. Přístavek severního křídla otevírá dvojice úzkých okének z jihu a jeden ležatě obdélný okenní otvor s trojkřídlou výplní ze západu. Severní průčelí přístavku je prolomeno vstupem s dvoukřídlou v horní části prosklenou výplní s proskleným nadsvětlíkem. Vstup není umístěn v lici fasády přístavku, ale v otevřené předsíni, která si vedle obkladu zachovala i autentickou čtvercovou dlažbu okrové barvy. Nad přístavkem se uplatňuje trojice oken západního průčelí traktu. Okenní výplně včetně středního francouzského okna jsou nové, plastové. Přístavek u jižního křídla je prosvětlen okenními otvory pouze ze západní strany. Krajní okenní osy jsou opatřeny jednoduchými dvoukřídlými výplněmi, střední je otevřena širším oknem o třech křídlech. Výše jsou ve fasádě dvě menší obdélná okna s dlaždicemi obloženou špaletou.

INTERIÉR

Dispozice interiéru respektuje funkční využití jednotlivých partií stavby. Hlavní trakt obsahuje reprezentativně pojeté veřejné prostory odbavovací haly, restaurace či výčepu, komunikační a obslužné prostory. Kolmo navazující dvojice na západě umístěných bočních traktů, vymezujících obdélný manipulační dvůr, je v interiéru řešena utilitárněji. V jižním křídle najdeme restaurační kuchyni se zázemím a především služební byty zaměstnanců nádraží a dráhy. Severní křídlo při kolejišti obsahuje prostory vedení a administrativního zázemí. Z druhého podlaží obou traktů jsou přístupné nocežny vlakových čet a školící prostory, které se nachází v bočních traktech hlavního křídla po obvodu odbavovací haly.

Interiér je v zásadě zachován v autentickém stavu. Najdeme zde nejen původní uměleckou výzdobu, ale také dlažby, keramické a dřevěné obklady, zábradlí či drobný mobiliář a svítidla. V autentickém stavu jsou rovněž truhlářské prvky – vedle již popsaných oken na válcových závěsech s bakelitovými kličkami, jde o dveřní výplně různého provedení. Soubor dřevěných výplní doplňují dveře a okenní výplně provedené z kovu a skla. Specifické i typové vybavení interiérů je blíže popsáno v kapitole elaborátu SHP nazvané *Zachované autentické prvky*.

Hlavní křídlo

Základní kompozici hlavního traktu tvoří centrální vysoká odbavovací hala s půdorysnými rozměry 25 x 15 m, ke které se po obvodu připojují prostory bočních traktů s různou podlažností. Východní trakt při hale je přízemní, jižní a západní mají dvě nadzemní podlaží, severní je trojpodlažní.

Vysoká **odbavovací hala** je v úrovni parteru opatřena cihlově červeným keramickým obkladem, nad kterým probíhá hladký pás s osvětlovacími tělesy a původními dřevěnými reproduktory staničního rozhlasu. Hala osvětluje reliéfně prolamovaná stěna z vertikálních pásů skleněných tvárníků mezi pilíři rozpínající se dynamicky po celé délce východní strany prostoru. Zbýlé obvodové stěny haly jsou nad plochým pásem plasticky členěny svislými kanelurami vytaženými v omítce. Na západní stěně je struktura kanelur přerušena podélným sgrafitovým pásem signovaným V. Matas 1959. Na konzoli uprostřed jižní stěny je osazena socha *Prodavačka karafiátů* z patinované sádky od Jaroslava Brůhy. Severní stěnu se vstupem do bočního vestibulu doplňuje přízemní vestavba s terasou, nad níž je osazen rozměrný ciferník plastických hodin.

Vnitřní dispozice haly je logicky funkčně rozčleněna. Západní strana haly má odbavovací a obslužnou funkci. Jsou zde umístěna okna osobních pokladen, vstup do bývalé pošty, vstup a podací okénko do bývalého prostoru příjmu a výdeje spěšnin. V jižní části haly jsou vstupy do prostor klidové zóny – restaurace a čekárny, na jihozápadě do bývalého výčepu, na jihovýchodě do hygienického zařízení a bývalé čekárny pro matky a děti. Na severu se obvodová stěna haly v parteru otevírá zmíněným vstupem do bočního vestibulu s průchodem na první nástupiště a schodištěm do podchodu. Při vstupu jsou dveře do původních prostor pro vrátné, které jsou zastropeny luxferovými poli zajišťujícími osvětlení. Prostory spolu protěží hmotou schodiště do podchodu tvoří podnož severní terase.

Podlahu haly kryje keramická dlažba čtvercového formátu ve dvou barvách (smetanové a cihlově červené), vyskládaná v čtvercovém rastru a doplněná do obvodu širokou bordurou. Zastropení haly tvoří nosná konstrukce zavěšená na ocelových nosnících zastřešení. Diagonální soustava čtvercových polí vytyčená dřevěnými trámy je vyplněna novodurovými čtvercovými deskami mezi latěmi. Uprostřed každého z polí je umístěno svítidlo.

Hala je vybavena řadou autentických prvků. Zachovaly se veškeré kovové okenní výplně pokladen, do prostoru vrátných a výsuvné okno do prostoru zavazadel a spěšnin. Na místě se nachází rovněž kovové prosklené dveřní výplně s jedním či dvěma křídly doplněné o válcová madla a spodní ochrannou mřížku. Pod moderními vývěskami jsou na jihu ve stěně vetknuty kovové rámy na jízdničky a pod nimi autentické kryty otopných těles, na jihozápadě u vstupu do výčepu pak kovové výkladce a zabudovaná kašna s pitnou vodou obložená stejně jako okolní stěna keramickými pásky. Uprostřed haly je umístěna čtveřice dřevěných lavic pro krátkodobé čekání cestujících. Další lavice je umístěna v prostoru bývalé čekárny (později informačního centra) v jižní části. Před pokladnami v hale je situována pětice oddělovacích pultíků s horními jasanovými deskami ukrývajícími otopná tělesa chráněná kovovými mřížkami. Jasanové desky jsou i na ocelových odkládacích stolcích mezi pulty. V místech poškození svrchních nátěrových vrstev těchto kovových prvků je patrný jejich původní zelený nátěr. Soubor autentických uměleckořemeslných prvků a uměleckých děl v hale doplňují dvě kamenné pamětní desky s tesanými nápisy. Na východní stěně vlevo od vstupu je umístěna deska informující o výstavbě nádražní budovy

v roce 1959, na severní stěně vlevo od vchodu k nástupištím je osazena deska připomínající oběti leteckého náletu z dubna 1945.

Vstup do haly od východu se realizuje přes modernizovaný **vstupní vestibul** dvojicí nových dvoukřídlých prosklených dveří. Vestibul slouží rovněž jako vstupní prostor na první nástupiště, a vede z něj dále schodiště s žulovými stupni do podchodu k dalším nástupištím. Další schodiště do podchodu je umístěno v bočním vestibulu v severní části hlavního traktu. Severně od vstupního vestibulu jsou situovány prostory bývalé úschovny zavazadel a malého bufetu, které spolu s drobnou nově vymezenou prostorou vytváří současnou dispozici zázemí a prodejny rychlého občerstvení. V místnostech nalézáme autentické obklady stěn ze smetanových keramických pásků. Zachovalo se zde rovněž původní kovové výdejní okénko na zavazadla s tmavě zeleným nátěrem. Jižně od vstupního vestibulu jsou v dispozici budovy umístěny prostory přístupné z haly. Ze severu jde o původní čekárnu pro matky s dětmi, prostory toalet žen a mužů, kulturní místnost a v nároží umístěný prostor holičství. I zde bychom našli řadu autentických prvků. Vedle pissoirů v místnosti sociálního zázemí jde především o řešení prostoru bývalé kulturní místnosti, kde se zachovala autentická dlažba a dřevěný obklad stěn. Stejná zádlažba je provedena i v sousední prostora bývalé čekárny, z níž je kulturní místnost přístupná.

Jihozápadní nároží hlavního křídla vyplňují prostory restaurace na jihu a výčepu na západě, které jsou propojeny restaurační kuchyní, jejíž prostory se rozvíjí dále v přízemí jižního bočního křídla. Restaurace osvětlovaná čtveřicí rozměrných oken z jihu je v interiéru vybavena dvojicí pilířů podpírajících strop. Na podlaze se zachovala autentická dlažba kombinující světlé a tmavě cihlové čtvercové dlaždice, stěny jsou obloženy dřevěným obkladem. Deštění je provedeno z borového dřeva. Prostor bývalé restaurace je propojen dvoukřídlými prosklenými kyvnými dveřmi s kuchyní. Prostor výčepu na západě je po obvodu obložen zelenými keramickými pásky, které dekorují i pilíř při vstupu.

Západní část hlavního křídla budovy je vedle popsaného výčepu vyplněna provozními prostorami. S výčepem sousedil nevelký, v šířce jedné okenní osy vytyčený prostor pošty. Na něj navázala rozměrná místnost prodejny lístků a místnost pro manipulaci se zavazadly a spěšninami. Ze zachovaných autentických vybavovacích prvků těchto utilitárně řešených prostor je třeba zmínit vestavné skříňky pod prodejními okénky nebo dřevěné vysouvací výdejní okno otevřené z prostoru zavazadel a spěšnin do chodby na západě. V chodbě se zachovala jedna z jednodušších autentických dlažeb drobnějšího čtvercového formátu, které doplňují dále zejména prostory bočních traktů, a najdeme zde také původní těleso radiátoru se zeleným nátěrem.

Dispozici severní části křídla mezi prostorem pro zavazadla a spěšniny a bočním vestibulem vyplňuje téměř čtvercový prostor při peronu a prostor schodiště, které vede **do mezipatra** nad severním traktem hlavní budovy. Místnost v přízemí a dvě prosté místnosti v mezipatře se sociálním zázemím a chodbou sloužily původně železniční policii. Osvětlovány jsou okny směřujícími k nástupištím a chodba v mezipatře otvory otevřenými do bočního vestibulu. V prostorách se v obou podlažích zachovala autentická dlažba čtvercového formátu, terazzové parapety oken a schody. Autentické je rovněž zábradlí schodiště a dvevní výplně rámové konstrukce s vpadlými poli. V chodbě v mezipatře je umístěn stroj hodin z haly.

Dispozici hlavního křídla doplňují **prostory ubytovny a školících prostor v nejvyšším podlaží**. Přístupné jsou dvěma schodišti v západní části druhého podlaží severního a jižního bočního traktu. Dispozice podlaží je dvoutraktová. Při centrální hale probíhá spojovací chodba, ke které se z vnějších stran připojují ubytovací prostory, kuchyně,

sociální zázemí a školící prostory v severním traktu. Prostory náležející ubytovně zaměstnanců se zachovaly v původním stavu včetně vybavovacích předmětů (hodiny Pragotron, velká část osvětlovacích těles a nábytku), truhlářských prvků (dveře rámové konstrukce s vpadlinami popř. s prosklením, okna), obkladů a dlažeb. Severní trakt se školícími prostory byl v nedávné době modernizován.

Boční křídla

Boční utilitárně řešená křídla objektu mají v interiéru převážně trojtraktovou dispozici. I zde se zachovaly autentické vybavovací prvky – dveřní a okenní výplně, obklady a dlažby, řešení schodišť, drobný mobiliář a svítidla. Dřevěné okenní výplně různorodých skladeb jsou doplněny o válcové závěsy a bakelitové či novější hliníkové kličky či výklopné mechanismy. Doplněny jsou o terazzové parapety. Dveřní výplně mají rámovou konstrukci na válcových závěsech. Většinou jsou rozčleněny dvěma plnými vpadlými poli, nebo jsou v horním poli prosklené. Schodiště jsou v obou traktech řešena shodně. Mají železobetonovou konstrukci, schodnice jsou terazzové, podesty jsou opatřeny keramickou dlažbou. Železné zábradlí je složeno ze svislých profilů a opatřeno dřevěným madlem. Schodiště do prostor ubytovny drážního personálu v hlavním křídle jsou rovněž terazzová, opatřená jednoduchými dřevěnými madly.

Dispozice **severního výpravního křídla** je v přízemí i druhém podlaží rozdělena do trojice traktů. Střed vyplňuje koridor, ke kterému se ze stran připojuje sled prostor s různorodou velikostí a funkcí. Ve střední a východní části dvorního traktu jsou umístěna schodiště. Prostory sociálního zázemí jsou situovány při východním schodišti a na západě. Na chodbách, schodištích a toaletách se zachovala původní čtvercová dlažba. V prostorách sociálního zázemí je zachován i autentický obklad bílými obkladačkami čtvercového formátu.

Třítraktový **interiér jižního křídla** v sobě pojal restaurační prostory funkčně propojené s hlavním křídlem a obytné prostory. Provozu restaurační kuchyně sloužila východní část přízemí traktu, která je v dispozici oddělena od zbylé části křídla s byty otevřeným průchodem. Byty zabírají dále celou dispozici druhého podlaží křídla. To je přístupné trojicí schodišť na západě, východě a ve středu dispozice.

Kuchyňský provoz je řešen utilitárně. Tvoří jej vlastní kuchyňské prostory v jižní části, komunikační střední trakt a menší prostory zázemí kuchyně se schodištěm v severní partii dispozice. Provoz je přístupný z otevřeného průchodu dvoukřídlými z části prosklenými laťovými dveřmi. Další vstupy vedou z prostor bývalé restaurace a bufetu z východu. Kuchyně je propojena se skladovacími prostory v suterénu nákladním výtahem a schodištěm. V prostorách se zachovala autentická čtvercová dlažba, kterou na stěnách doplňují bílé čtvercové obklady.

Prostory bytů jsou v přízemí i patře křídla řešeny obdobně. Vstupní chodba resp. schodiště v patře ústí v nevelkých společných prostorách, ze kterých jsou přístupné vždy dvě bytové jednotky – třípokojový a dvoupokojový byt. Odlišně je řešena pouze východní část druhého podlaží, kde byla umístěna při schodišti pouze jedna standardní bytová jednotka a dále pokoje ubytovny restauračního personálu se sociálním zázemím přístupným přes společnou chodbu. Tato situace zůstala nezměněna i v současné dispozici. Společné prostory bytového traktu jsou vybaveny autentickými dlažbami, původní je i řešení schodišť, terazzové parapety oken a dveřní výplně. Zachovaly se i drobné součásti mobiliáře jako mřížky kryjící větrací otvory na chodbách a bytech či zabudované kovové poštovní schránky. Součástí standardního vybavení každého bytu byla tmavě cihlová

čtvercová dlažba na vstupní chodbě a vlýskové podlahy v jednotlivých obytných prostorách. Toaleta, koupelna a kuchyňský kout byly obloženy bílými obklady čtvercového formátu. V každém bytě byly umístěny hodiny Pragotron a také vestavné spíží skříně. Některé z bytů si autentické řešení interiéru i s detaily vybavení zachovaly dodnes.

Suterén

Podzemní podlaží mají dvě úrovně. Druhý suterén je umístěn pouze pod východní částí severního výpravního křídla. Tento prostor nebyl pro průzkum přístupný.

První suterén se rozkládá pod bočními křídly a západní částí hlavního křídla. Je přístupný jedním schodištěm ve východní partii severního křídla výpravny a třemi schodišti v jižním bytovém křídle. Pod bočními křídly mají suterénní prostory podobu trojice traktů. Střed vyplňuje koridor, ke kterému se ze stran připojuje sled prostor s různorodou velikostí a funkcí. Pod výpravnou jsou situovány především dílny a zázemí zabezpečovacích systémů stanice, pod bytovým křídlem jsou v západní části jednotlivé sklepní kóje i větší prostory původních společných prádelen a sušáren. Ve východní části navazují prostory zázemí restaurace s vestavěnými lednicemi, výtahem a prostorami připravenými jídla. Pod hlavním křídlem jsou umístěny především kryty civilní obrany vybavené prostorami úkrytů, doplněných místnostmi s technickým vybavením a sociálním zařízením.

I v suterénu se zachovala řada autentických vybavovacích předmětů. Jde především o poněkud dožilé okenní výplně. Některá sklepní okna byla doplněna novými výplněmi. Dveřní výplně jsou často také v dožívajícím stavu. Do běžných prostor vedly laťové dveře, případně rámové se dvěma vpadlinami, specifické prostory měly soubor specifických dveří – prostory krytů pancéřované dveře, prostory zázemí restaurace chladírenské dveře. Podlahy jsou v jednotlivých částech betonové, v jižním bytovém křídle opatřené čtvercovou dlažbou, schodiště jsou řešená stejně jako v patrech, doplněná terazzovými stupni.

VI. STAVEBNÍ DĚJINY

Areál vlakového nádraží v Klatovech nedoznal za dobu existence prakticky žádné významné stavební změny. Úpravy nepřiliš významného charakteru se dotkly zejména severního výpravního traktu, prostor suterénu a střech. Přestože je rekonstrukce stavebních dějin objektu nekomplikovaná, absence dokumentace proběhlých změn neumožňuje datovat veškeré úpravy zcela přesně.

Klatovské nádraží bylo zbudováno zhruba dva kilometry severozápadně od historického jádra města. Poněkud nevýhodná poloha stranou centra byla dána tím, že trať z Plzně do Železné Rudy, kterou nádraží od 70. let 19. století obsluhovalo, kopíruje tok řeky Úhlavy, která v takové vzdálenosti od města protéká. Později se k radiále směřující do Bavorska přidala další trasa – Českomoravská transverzálka z Domažlic přes Klatovy do Horažďovic a dále přes Strakonice, Jihlavu do Brna (1888), čímž nádraží nabylo na významu.

Současná budova železniční stanice vznikla nedaleko starší výpravní budovy, která byla zcela zničena během náletu v dubnu roku 1945. Přestože se znovuvýstavba nádraží začala řešit prakticky okamžitě, k realizaci nové budovy se přistoupilo až mezi lety 1955–1959. Slavnostní otevření proběhlo v roce 1959, dokončovací práce se táhly ještě další rok. Z vnitroústavní soutěže Státního ústavu dopravního projektování (SUDOP) na novostavbu nádraží byl vybrán k realizaci návrh Josefa Dandy. Významný pražský architekt, v jehož portfoliu se setkáváme především s drážními stavbami, se výstavbou nádraží v Klatovech zabýval více než 10 let. Stavbu nové nádražní budovy provedl n. p. Stavby silnic a železnic Praha.

Poloha výpravní budovy vůči městu se při nové výstavbě nezměnila, nedošlo ani k vytvoření obvyklé nádražní třídy – přístupová komunikace k nádraží tak zůstala zapojena do uliční sítě města spíše nevýrazně. Stanice se ale během nové výstavby plošně rozšířila. Rozsáhlé volné území umožnilo vytvořit komfortní skladbu hlavového přednádražního prostoru včetně parkové úpravy s výpravní budovou orientovanou kolmo ke kolejišti. Mohutná hmota hlavní budovy odděluje veřejně přístupnou část nádraží od provozního areálu, jehož součástí je trakt služebních bytů a dopravní trakt (výpravná), které jsou soustředěny kolem manipulačního dvora a dále samostatný areál nákladového nádraží. Dynamický ráz přísné klasicizující stavbě propůjčila v hlavním průčelí (spolu s předsazenou markýzou nad hlavními vchody) především dvojice železobetonových přístřešků, které vybíhají do prostoru přednádraží a kryjí první nástupiště a odjezdové stání autobusů.

Stavba byla realizována v několika samostatných rychle na sebe navazujících etapách. Původně se plánovalo, že budování hlavního traktu s výpravní halou bude následovat hned po severním dopravním traktu. Bytové křídlo na jihu však bylo nakonec realizováno dříve a ke stavbě haly se přikročilo až v poslední etapě výstavby. Dlouhá doba, která uběhla od prvních návrhů k realizaci budov, si vyžádala mnohé změny v projektu, který Danda řešil s širším týmem spolupracovníků. Podílel se určitou měrou rovněž na návrzích uměleckořemeslných prvků a vybavovacích předmětů, které stavbu postupně doplňily. Pod většinou výkresů detailů je však jako zodpovědný projektant i autor návrhů podepsán ing. arch. Jan Šrámek a najdeme zde i jména dalších Dandových kolegů ze SUDOP.

Mladší stavební úpravy nádražní budovy jsou dokumentovány jen minimem archivních zpráv. Souvisely často s modernizací využití dotčených prostor a jsou poměrně dobře patrné na stavbě samotné. Úpravy prostor CO provedené na sklonku 60. a konci 70. let

přinesly především změnu technologie a následně zbudování železobetonových nouzových výlezů a nebyly významného charakteru. Ani úpravy související s přesunem reléové ústředny do prvního podlaží výpravní budovy do podoby objektu razantněji nezasáhly. Drobné bourací práce, výstavby nových příček a prolomení několika nových otvorů v příčkách stávajících byly v suterénu a prvním podlaží severního traktu realizovány mezi lety 1993 a 1996. Ve stejné době došlo i k rekonstrukci plynové kotelny, která si rovněž vyžádala nevýznamné dispoziční změny v severní části suterénu.

Výraznější úpravy stavby jsou datovány až do posledních let. Rekonstrukce vstupního vestibulu po požáru roku 2012 přinesla odstranění obkladu stěn, výměnu vstupních a části okenních výplní, nové stropní podhledy a velkoformátové dlažby. Modernizací prošly i školící prostory v severní části hlavního křídla a část okenních otvorů. Nové okenní výplně provedené z plastu postupně nahradily několik dřevěných oken výpravní budovy a západního průčelí hlavního křídla. Postupně, do roku 2015 byla vyměněna střešní krytina nad všemi trakty. Eternitové šablony nad bočními křídly byly nahrazeny pálenou krytinou. Zastřešení nad halou přišlo během rekonstrukce o vikýře a střecha nad vstupem byla doplněna o nevhodné sedlové stříšky v nárožích.

VII. PAMÁTKOVÉ ZHODNOCENÍ, PAMÁTKOVÉ ZÁVADY A DOPORUČENÍ K OBNOVĚ

Budova vlakového nádraží v Klatovech je kvalitním a mimořádně autenticky zachovaným příkladem realizace výpravní budovy závěru 50. let 20. století. Stavbu projektoval významný architekt Josef Danda (1906–1999), který se v poválečném Československu na dopravní, především železniční, stavby specializoval. V projektu, na němž pracoval s několika kolegy ze SUDOP (např. Janem Šrámkem) spojil klasicizující formy, zaznívající z fasád hlavního traktu či úpravy odbavovací haly, s aktuálními trendy bruselského stylu, které do budovy vnesly dynamicky vzepjaté přístřešky. Autorská skupina se postarala nejen o řešení generálního plánu budovy, ale i o návrhy velkého množství atypických prvků, které stavbu doplnily.

Budova byla vystavěna v několika etapách. Nejprve vyrostlo nejdůležitější severní křídlo při kolejišti obsahující prostory vedení a administrativního zázemí včetně dopravní kanceláře a ordinací závodního lékaře. Stavba pokračovala s jižním traktem se služebními byty zaměstnanců nádraží a dráhy. Nejpozději vyrostl východní, kolmo na kolejiště namířený hlavní trakt s centrální odbavovací halou, veřejnými prostory a nocležnami vlakových čet v nejvyšším podlaží, který se obrátil do velkoryse řešeného přednádražního prostoru. Architektonicky hodnotný a funkčně řešený objekt dodnes plně sloužící svému účelu. Od roku 2014 je chráněn jako kulturní památka.

Josef Danda byl ve druhé polovině 20. století nejvýznamnějším specialistou na železniční architekturu. Před válkou spolupracoval s našimi předními architekty Machoněm a Benšem, dokonce absolvoval francouzskou stáž u Le Corbusiera a Lurčata. Ve třicátých letech získal ojedinělou zakázku, která definovala jeho budoucí práce. Při zdvojkolejnění tras Hranice – Púchov vytvořil budovy pro celou trať. Šlo o celkem 29 typizovaných ve funkcionalistickém stylu navržených objektů (staničních budov, zastávek, skladů, stavidel, věží, vodáren, výtopen) a výstavbu nádraží v Teplicích nad Bečvou (1936). Dosud nedoceněný soubor staveb nasměroval Dandovu kariéru, který se následně na drážní architekturu začal specializovat. Věnoval jí disertaci, vyučoval ji na vysoké škole a v závěru života o ní napsal i monografii.⁵⁰ Zajímalo ho zejména propojení provozních funkcí a urbanistických vazeb. Na mnohých projektech spolupracoval s dalšími architekty např. na složitém úkolu přestavby hlavního nádraží v Praze (spolupráce A. Šrámková, J. Šrámek, J. Bočan), nebo na nádraží v Pardubicích, dokončeném ve stejné době jako klatovské nádraží (spolupráce K. Řepa). Celou řadu projektů realizoval i sám – vedle Klatov i nádraží v Třinci, Lovosicích, Chebu a Ostravě-Vítkovicích.

Stavba nádraží v Klatovech nezapře Dandův zájem o promyšlené řešení komunikačních toků funkčního objektu a lze říci, že dispozice je skutečně silnou stránkou realizace. Na rozdíl od jiných případů, kde se pohyb cestujících odehrává po ose od čelního vstupu do haly, vstupuje se zde do středu haly z boku. Vstupem do budovy se tak rozdělil vnitřní prostor na část odbavovací s čelnými pokladnami, odbavením zavazadel, informacemi s přímým nástupem na nástupiště a na část čekací s umývárny, toaletami, čekárnami, čekáním v hale, restaurací, bufetem a poštou. Podařilo se však také zajistit bezkolizní východ cestujících, kteří se výstupním schodištěm z podchodu dostávají průchodem předsálím s úschovnou zavazadel a stánky přímo do přednádraží. Přitom schodiště pro

⁵⁰ Josef Danda, *Naše železniční nádraží*, Praha 1988.

nástup do podchodu je zároveň schodištěm pro přestupy z prvního nástupiště. Dispozice veřejného prostoru nádraží, jehož hala s přilehlými bočními trakty tvoří mohutný blok, umožnila Dandovi optimální způsobem řešit i služební prostory v dvojici třítraktových křídel oddělených manipulačním dvorem. Celková kompozice působí velkorysým dojmem a areál nádraží tak představuje ojedinělou architekturu, která nevycházela z typového projektu jako jiné železniční stavby.

Řešení interiéru klatovského nádraží stojí blízko Dandově realizaci v Pardubicích. V obou případech je základem kompozice vysoká hala, do které se po obvodu otevírají obvyklé nádražní provozovny. I v Pardubicích najdeme v hale vestavbu nesoucí terasu. Blízké je rovněž řešení truhlářských prvků (dřevěné lavice, dveře) a hodin, které jsou ovšem v Pardubicích umístěny nejen v interiéru, ale i na venkovní fasádě. Dobré srovnání nabízí rovněž Dandova realizace nádraží v Chebu, kde bychom vedle typických hodin našli řadu detailů, které jsou obdobou klatovských. Užito zde bylo dokonce shodných obkladů stěn či dlažeb. Obě zmíněné stavby vyrostly v závěru 50. letech jako novostavby na místě za války zničených výpravních budov a stejně jako nádraží v Klatovech jsou památkově chráněny. Je třeba přiznat, že klatovské nádraží je ale ve srovnání s oběma zmíněnými realizacemi budovou poněkud konvenčnější, zejména pokud jde o výzdobu.

V uměleckohistorickém zhodnocení bývá budova řazena „*k projevům moderního klasicismu*“ a celkově hodnocena jako doklad specifické architektury vznikající v pomyslném „*meziprostoru 50. let, kdy (architekt) důraz na tradici a jistou nadčasovost zvolil, aby naplnil dobové požadavky, ale přitom nemusel užívat výraz ortodoxního socialistického realismu* (...).“⁵¹ Je nutné zdůraznit, že hlavní část projekčních prací probíhala v první polovině 50. let, tudíž byla požadavky oficiální doktríny výrazně ovlivněna. Pro dlouhou dobu realizace tak není klatovské nádraží typickým příkladem architektury závěru 50. let. Exteriér stavby pracuje s klasicizujícími motivy v podobě stylizovaných zubořezů pod nízkou střechou haly a kanelovaných úseků fasád a hladkých pilastrů. Keramickým obkladem opatřený parter hlavního průčelí je od zbytku fasády oddělen markýzou, na kterou po stranách navazují přístřešky kryjící autobusová stání na jihu a první nástupiště na severu. Dynamicky vzepjatá křídla do stavby vnáší ducha tehdy aktuálního bruselského stylu. Podobnou souhru stylů lze pozorovat i v hale, kde klasicizující zubořez stěn doplňuje moderní novodurový strop s dřevěným rastrem, provedený ovšem barevnosti souladící spíše se stylem sovětského socialistického realismu se stavba přibližuje konvenční výtvarnou výzdobou. Vysoko v hale je umístěna prodáváčka karafiátů od Jaroslava Brůhy, žáka Myslbeka a Štursy. Dominantou haly je pak kresebný vlys s motivy ze života klatovského kraje na delší straně, který vytvořil plzeňský rodák Václav Matas ve spolupráci s Pavlem Maurem. Reliéfy v exteriéru tematicky souzní s motivy z dělného života zachycenými v interiéru.

Budova klatovského nádraží od dob výstavby nedoznala výraznějších změn. Zachovala se v mimořádně autentickém stavu, v původním hmotovém řešení, s takřka nezměněným dispozičním uspořádáním a s celou řadou architektonických prvků a uměleckořemeslných detailů. V exteriéru bychom až na několik vyměněných výplní nenalezli téměř žádné úpravy, rovněž dispozice a vybavení interiéru zůstaly prakticky do detailu zachovány. V minulosti provedené úpravy se podoby stavby výrazněji nedotkly, jsou pro památku nevýznamné (rekonstrukce CO krytu a prostor sociálního zázemí, zřízení infocentra), nebo dílčího charakteru (např. zřízení reléové místnosti v přízemí dopravního křídla a s tím

⁵¹ Martin Strakoš, *Architektura železničních nádraží druhé poloviny 20. století, jejich umělecká výzdoba a památková péče*, *Zprávy památkové péče*, roč. 75, 2015, č. 5, s. 433–444, zde s. 438.

související úpravy dispozic suterénu pod tímto traktem) a mnohdy reverzibilní (např. výměna několika okenních výplní za plastové prvky). Výraznějším zásahem byla rekonstrukce vstupního vestibulu, provedená po požáru roku 2012. Vestibul byl opatřen nevhodnými podhledy a novou dlažbou, odstraněn byl obklad stěn a původní okenní a dveřní výplně byly nahrazeny novými prvky. Do podoby stavby zasáhla i postupná úprava střech. Nově byla provedena střešní konstrukce a krytina nad hlavní budovou, zmizely trojúhelné vikýře, nový krov byl vztyčen nad vstupem a novou pálenou krytinu, která nahradila původní eternitové šablony, získala i boční křídla. Došlo i k výměně atypických čtvercových okapních žlabů, které byly nahrazeny kulatými. Ze jmenovaných úprav lze výrazně negativně hodnotit v podstatě jen nástavbu dvou sedlových stříšek nad bočními úseky přízemního východního traktu hlavního křídla.

Památkovou podstatu objektu tvoří veškeré obvodové zdivo objektu včetně přístřešků a charakter zastřešení stavby, které definují její hmotu. Určující je exteriérové členění stavby okenními a dveřními otvory, stejně jako umírněný dekor fasád s klasicizujícími motivy zubořezu a lizénových rámců doplněný o plochy opatřené keramickými obklady. Za hodnotné dále považujeme zachované konstrukce definující základní dispoziční strukturu interiéru a jejich původní řešení včetně zastropení (novodurový strop haly, luxferové stropy ve vestavbě haly a suterénu), dlažeb, keramických obkladů, dřevěného deštění, řešení povrchů schodišť a parapetů. Nedílnou součástí návrhu stavby byly i truhlářské prvky, umělecká díla a uměleckořemeslné detaily, jejichž soubory jsou pro stavbu rovněž definující. Vedle autentických okenních a dveřních výplní provedených ze dřeva a kovu, je třeba zmínit drobný mobiliář a vybavovací předměty (např. dřevěné lavice v hale a čekárně, pulty kryjící topení a stolky při pokladnách v hale, kryty na topení a rámy na jízdni řady ad.), mříže oken a zábradlí schodišť, svítidla nebo technické prvky vybavení (např. hodiny a reproduktory rozhlasu v centrální hale). Nebývale autentický soubor detailů doplňují umělecká díla, která dotvořila architekturu v hlavním průčelí a v hale (viz kapitola Zachované autentické prvky).

Vysoká míra autenticity objektu dává na významu i zdánlivě marginálním prvkům, které tvoří s ostatními detaily hodnotný celek. Nelze tvrdit, že drobný mobiliář jako např. reproduktory staničního rozhlasu nebo rámy na jízdni řady, vytváří či definuje památkovou podstatu stavby. Je ovšem spolu s dalšími prvky nedílnou součástí mimořádně zachovaného celku a jako takový si zaslouží pozornost a ochranu.

Součástí koncepce stavby bylo rovněž její zasazení v terénu a urbanistický rozvrh celého areálu, jehož součástí je i parková úprava doplňující objekt z jihu a východu. Velkoryse řešenému prostoru přednádraží s dvěma dynamickými křídly přístřešků by nemělo při budoucích úpravách prostranství nic vizuálně konkurovat.

Lze konstatovat, že se památka zachovala v dobrém stavu. Dožilé střešní konstrukce a krytina byly v nedávné době vyměněny, objekt v současnosti netrápí výraznější stavebně technické obtíže. Závadné tak jsou zejména některé z novějších dílčích úprav.

Jednoznačnou korekci vyžadují již zmíněné sedlové stříšky v nárožích nad přízemní částí hlavního průčelí, které fasádu znehodnotily. Konstrukce sice snad vyřešily problémy se zatékáním srážkové vody, podpořily ale nejednotnost soklové části průčelí a narušily monumentální a architektonicky lapidární hmoty nad ní. Negativně je třeba pohlížet i na plastové výplně, které nahradily několik okenních otvorů v bočních traktech a dvorním průčelí hlavního křídla, které je třeba vyměnit za odpovídajícími dřevěné prvky. Odstranění vyžadují i novodobé mříže, které uzavírají okna směřující do bufetu v severovýchodním nároží, či nová dveřní výplň v jihovýchodním nároží.

Stavba je dodnes plně funkční a její dispoziční struktura je jistě schopna bez větších problémů reagovat na současné požadavky moderní železniční hromadné dopravy. Případné dispoziční změny by se měly minimalizovat, přestože je považujeme za přípustné. Zatímco rozvrh veřejných prostor a části obslužných prostor by bylo dobré považovat za v zásadě neměnný, i s ohledem na množství zachovaných autentických prvků vybavení. Dispozice utilitárně řešených místností bočních traktů nabízí možnosti pro novodobé změny rozvrhu a úpravy. Ty by měly respektovat zachované autentické prvky a základní strukturu řešení ideálně se zachováním komunikačních prostor s původními detaily řešení (centrální koridor, schodiště).

V rámci obnovy stavby by bylo vhodné najít odpovídající využití pro dnes uzavřené prostory seskupené kolem centrální haly. Většina těchto míst není aktuálně veřejnosti přístupná, stejně tak jako terasa navržená v severní části, pro kterou by bylo vhodné najít využití zhodnocující nabízející se vícepodlažní uspořádání haly. Lze předpokládat, že nové funkční využití prostor a také plánované úpravy přednádraží, které počítají s jeho intenzivnějším využitím, budou vyžadovat revizi komunikačních prostupů. Tu bychom považovali za (do určité míry) přípustnou v soklové partii hlavní fasády. Současné řešení tamních vstupních a okenních otvorů je sice původní, ryze funkčně se však přizpůsobuje vnitřní dispozici bez ohledu na symetrii či reprezentativnost parteru.

Cílem památkové obnovy budovy by mělo být maximální zachování veškerých autentických konstrukcí a prvků stavby, restaurování umělecké výzdoby a rekonstrukce zachovaných uměleckořemeslných detailů. Dožilé či funkčně nevyhovující části vybavení (např. okenní a dveřní výplně v suterénu, poškozené dlažby) lze nahradit prvky novými, které by měly respektovat původní formy, materiálové složení i barevné řešení. Nové řešení povrchů a prvků by mělo prostory zhodnotit a vhodně doplnit stávající řešení. Zatímco exteriér a reprezentativní prostory hlavního traktu je třeba řešit s ohledem na původní podobu a charakter stavby, rekonstrukce bytového traktu či prostých kancelářských prostor severního křídla snese moderní vstupy s využitím kvalitních tradičních materiálů.

Z dochované projektové dokumentace s prováděcími výkresy jednotlivých truhlářských a dalších detailů a z historických snímků známe celou řadu uměleckořemeslných prvků, které na stavbě zanikly. Některé byly poškozeny nebo zcela zmizely během změn provozu nádraží (např. ocelovo-skleněné boxy pro kontrolu při příchodu a odchodu od vlaků), jiné zanikly v důsledku nevhodných úprav či destrukce (např. prodejní stánek ve vestibulu). V mnohých případech by bylo žádoucí, vrátit se – s využitím zachovaných plánů – k původnímu řešení prvků. Návrat k původní podobě by si zasloužily, jak již bylo uvedeno, dveře do holičství ve východní části jižního průčelí a veškeré z plastu provedené okenní výplně. Západní fasádě hlavního traktu by navíc výrazně pomohlo, pokud by byla luxferová pole nad plastovými okny do prodeje lístků, nahrazena okny, tak jak tomu je u otvorů osvětlujících sousední prostory pošty. Projektová dokumentace typografických návrhů může posloužit jako přesný vzor pro tvorbu nového označení nádraží a vizuálního stylu stanice obecně. Z původních typografických prvků se zachovaly jen fragmenty v interiéru. Obnova neonového označení v hlavním průčelí a nápisu na fasádě severního traktu by byla dalším krokem k rehabilitaci původního vzhledu fasád. Žádoucí je rovněž výměna osvětlení přístřešků, jehož současná podoba (sled zářivek s obdélnými kryty) hyzdí siluetu dynamicky tvarované architektury.

Samozřejmě součástí plánované rekonstrukce by měl být návrh barevnosti fasád, interiérové výmalby a uměleckořemeslných prvků, který by měl vycházet z původního řešení. To kombinovalo zemité červené tóny se zelenou a smetanovou barvou. Sledovat je

třeba zejména barevnost výplní a uměleckořemeslných detailů interiéru, které byly provedeny různorodě. Provedený povrchový průzkum ukázal, že přinejmenším okenní výplně v hlavním průčelí a okenní a dveřní výplně v parteru severního průčelí byly původně tmavě zelené. Okna a dveře zbylých fasád a patra severního průčelí měly nejspíše smetanovou barvu, stejně jako většina dveří interiéru. Tmavě zelená byla užita i na uměleckořemeslných prvcích interiéru. Původní barevnost je dobře patrná na nejsevernějším z pultů – krytů topení při pokladnách, na oknu do prostoru zavazadel a spěšnin v hale, oknu bývalé úschovny zavazadel v bufetu atd. V případě nejasností (např. řešení severní fasády, omítky v interiéru apod.) doporučujeme provést sondážní průzkum.

VIII. ZACHOVANÉ AUTENTICKÉ PRVKY

Soubor architektonických prvků exteriéru a interiéru (viz Tab. 1)

Architektonické detaily jednotlivých průčelí podtrhují klasicizující charakter stavby. Po obvodu převýšené hmoty centrální haly probíhá zubořez. Po stranách fasády haly se ve východním průčelí uplatňují půdorysně předstupující hmoty bočních traktů. Jejich čelní stěny jsou členěny svislým kanelováním. Subtilnější kanelury dekorují i západní a jižní fasádu hlavního křídla. Na západě vymezují kanelované pásy ve středním dílu fasády přízemí pětící polí s okny. V jižním průčelí je nad soklem s keramickým obkladem plochý obvodový rám, do kterého jsou vloženy kanelované lisény probíhající přes obě podlaží a vytyčující sedm vpadlých polí s okenními otvory. V polích mezi otvory v přízemí a patře jsou navíc vložena jednoduchá v omítce vytažená obdélná pole. Obdobné členění má i severní průčelí nad přístřeškem nástupiště. Nad střechou se uplatňují okenní otvory dvou podlaží vložené do vpadlých polí vymezených plochými hladkými lizénami a v parapetech horních oken doplněné o v omítce vytažená obdélná pole. Z původního projektu je patrné, že i zde se počítalo s užitím kanelování na místě hladkých lizén, které mohlo zaniknout při mladší úpravě fasády.

Prosté členění interiéru budovy je rozvinuto pouze v hale. Obvodové zdi, vyjma východní, zde doplňuje kanelování, které probíhá v úrovni nad keramickým obkladem a terasou v severní části. Na západě průběh kanelur přerušuje sgrafitové pole, na jihu pak ve středu stěny vystupující konzola pro figuru ženy s karafiátem a za ní umístěné hladké pole, které jí vytváří pozadí.

Soubor oken exteriéru (viz Tab. 2 – Tab. 4)

Autentické dřevěné okenní výplně mají jednoduché ploché profily. Okenní křídla jsou nejčastěji dvojitá, ze dvou šrouby spojených okenních tabulí. Křídla jsou zavěšena na válcových závěsech či doplněná o výklopný systém. Původní bakelitové kličky oblého tvaru se zachovaly jen z části. Původní barevnost truhlářských prvků byla na jednotlivých průčelích, či částech průčelí, odlišná. Okna v přízemí východního průčelí hlavního traktu a v přízemí severního průčelí byla natřena na zeleno. Okenní otvory směřující do dvora, okna ubytovny a školících prostor ve druhém resp. třetím podlaží hlavního křídla měla smetanový nátěr, stejně jako veškerá okna jižního bytového křídla.

Členění oken je různorodé. Ve východním hlavním průčelí jsou použita dvoukřídlá stojatě obdélná okna se dvěma výklopnými tabulemi nad sebou. Obdobné výplně jsou i v západním dvorním průčelí do prostor bývalé pošty a na jižním průčelí do prostoru holičství. Západní dvorní průčelí hlavního křídla uzavírají v přízemí téměř čtvercové čtyřkřídlé výplně a stojatě obdélné dvoukřídlé výplně s horním výklopným křídlem. Do nocležny v tomto průčelí směřují stojatě obdélná se dvěma křídly a výklopnou tabulí nad poutcem. Rozměrná okna o šesti křídlech jsou použita v jižní průčelí hlavního křídla v místech bývalé restaurace a čekárny, výše jsou dvoukřídlá francouzská okna o dvou tabulích s proskleným nadsvětlíkem směřující do ubytovny. Okna do bytů jižního křídla uzavírají dvoukřídlé výplně se stojatě obdélnými tabulemi. Severní průčelí hlavního křídla objektu otevírají čtyřkřídlá okna s úzkými horními ležatě obdélnými větracími křídly nad poutcem po stranách vstupu do vestibulu, velkoformátové šestitabulkové bufetové okno s centrálním výsuvným křídlem, ležatě obdélná dvoukřídlá okna mezipatra a okna

čtyřkřídlá, převýšená stojatě obdélná školících prostor. V průčelí severní výpravní budovy nalézáme převážně ležatě obdélná, tříkřídlá okna různých rozměrů. V parteru v severním průčelí traktu jsou čtyřkřídlá téměř čtvercová okna a úzké stojatě obdélné dvoutabulkové výplně, použité z boku mělkého rizalitu. Do suterénu a prostor sociálního zázemí bočních traktů směřují okna s jednoduchými výplněmi s jedním, dvěma či třemi křídly.

Okna se ve všech průčelích zachovala v téměř autentické podobě. Novou plastovou výplň získala čtveřice oken v západním průčelí hlavního traktu, tři otvory v západním průčelí severního křídla a několik oken v jeho jižním a patře severního průčelí.

Soubor oken interiéru (viz Tab. 5)

Do souboru okenních výplní interiéru náleží okna s kovovou konstrukcí směřující z haly do prostoru pokladen, vrátných a místnosti zavazadel a spěšnin. Podobná výplň se zachovaným zeleným nátěrem je i v prostoru bývalé úschovny zavazadel (dnes bufet) v severovýchodní části hlavního křídla. Do prostoru spěšnin směřuje další okenní výplň s výsuvným křídlem z chodby na západě dispozice. Na rozdíl od předchozích výplní je provedena ze dřeva. Další dřevěné okenní výplně – dnes zaslepená okénka pro odevzdávání tržeb, byla umístěna v 1. patře ve středu dispozice dopravního křídla (dnes v prostoru čekáren lékařských ordinací).

Soubor výplní s luxfery (viz Tab. 6)

Hlavním akcentem východního průčelí stavby jsou pilovitě se zalamující sklobetonové pásy rozepjaté mezi pilíři po celé délce fasády. Dynamická stěna zajišťuje osvětlení centrální odbavovací haly nádraží. Skleněné tvárnice doplňují i dvorní fasádu hlavního traktu, kde byly využity v polohách nad okenními otvory vedoucími do prostoru prodeje jízdenek. Je otázka, zda jde o původní řešení. Stěny vyzděné ze stejných luxferů vytyčují ve dvorním průčelí polohy interiérových schodišť bočních traktů. Sklobetonová pole jsou doplněna o menší výklopná obdélná větrací okénka.

Soubor výplní s luxfery – stropy (viz Tab. 7)

Sklobetonová stropní pole doplnila stropní konstrukce v budově na několika místech. Tvoří zastropení severní vestavby haly, nad níž je umístěna terasa. Sklobetonové pásy rozšiřují plochu přístřešku při severním průčelí výpravního traktu a prosvětlují v ploše prvního nástupiště suterénní prostory pod tímto traktem.

Soubor dveří exteriéru (viz Tab. 8 – Tab. 9)

Autentické dveřní výplně se v exteriéru zachovaly pouze v severním průčelí, v jižní fasádě výpravního křídla a v průchodu v jižním bytovém křídle. Jde o různorodé truhlářské prvky, které v případě výplní severní fasády bočního traktu nesou stopy po původní zelené povrchové úpravě.

Dveře v průchodu jižního bytového křídla jsou dvoukřídlé s horním prosklením a laťováním. V jižním průčelí výpravní budovy nalézáme dvoukřídlé prosklené dveře se dvěma tabulemi a jednoduchou mříží. V severním průčelí traktu jsou na východě osazeny

dvoukřídlá vrata s vpadlými poli a horním prosklením kotvená v obdobně pročleněné stěně. Vedlejší otvor vyplňují dvoukřídlé dveře s horním prosklením. Spodní pole křídel člení horizontálním laťováním, výše je umístěn prosklený nadsvětlík. Následuje dvoukřídlá výplň s proskleným nadsvětlíkem a křídly s horním prosklením a spodními poli členěnými vertikálním laťováním. Sousední vstup je dvojitý - sdružené dveře jsou jednokřídlé, s horním prosklením a spodním polem členěným vertikálním laťováním. Doplněny jsou o prosklený horní nadsvětlík. V předsíni v přístavku severního křídla jsou zelené dvoukřídlé dveře s vpadlým polem, horním prosklením a proskleným nadsvětlíkem.

Do bočního otevřeného vestibulu v severním průčelí hlavního traktu vede trojice dveří se shodnými výplněmi. Kovové prosklené dvoukřídlé výplně doplněné o válcová madla a spodní ochrannou mřížku jsou osazeny v prosklených stěnách.

Soubor dveří interiéru (viz Tab. 10 – Tab. 11)

Téměř veškeré dveřní výplně zachované v interiérech jednotlivých křídel nádražní budovy jsou autentické.

V prostoru haly jde o kovové prosklené dveřní výplně s jedním či dvěma křídly doplněné o válcová madla a spodní ochrannou mřížku. Dveře stejného typu směřují z bočního vestibulu do místností drážní policie i do prostor východního vstupu. Byly rovněž využity v podchodu. Dřevěné výplně užitá v hlavním traktu mají rámovou konstrukci členěnou dvěma vpadlinami. Výjimkou jsou jen kyvné dveře ve vstupu z restaurace do kuchyně, které jsou dvoukřídlé prosklené.

Dveřní výplně užitá v bočních traktech mají rámovou konstrukci kotvenou na válcových závěsech v železných zárubních. Většinou jsou rozčleněny dvěma plnými neprofilovanými vpadlými poli, nebo jsou v horním poli prosklené. Ve vstupech na schodiště, na chodbách a v průchodech do patra s ubytovnou jsou osazeny dvoukřídlé prosklené výplně.

Soubor stropů, povrchů schodišť a parapetů (viz Tab. 12)

Náročnou součástí řešení haly je její zastropení. Tvoří je diagonální soustava čtvercových polí vytyčená dřevěnými trámy a vyplněná novodurovými čtvercovými deskami mezi latěmi.

Povrchy schodišť a parapetů byly provedeny převážně z přírodního kamene a terazza. Předložené schody vchodu a východu do budovy, prahy ve vstupech u podeje spěšnin a holiče jsou žulové, stejně jako schodiště do podchodu, kde jsou žulové stupně položeny na železobetonové monolitické desce. Schodiště v prostoru drážní policie a veškerá schodiště v bočních křídlech mají schodnice z terazza. To bylo využito i pro úpravu parapetů okenních otvorů ve všech křídlech.

Soubor dlažeb (viz Tab. 13)

Zachovaná zádlažba veřejných prostor hlavního křídla kombinuje červenou barvu s bílými a žlutými odstíny. Čtvercové dlaždice se zachovaly v prostorách haly, bývalé restaurace, čekárny a kulturní místnosti. Jejich barevná skladba využívající čtvercové a obdélné rastry

je v jednotlivých prostorách odlišná. Monochromní červená dlažba pokrývá podlahu podchodu k nástupišťům a je využita i jako soklový obklad schodišť bočních traktů nebo chodeb bytů v jižním křídle. Jednobarevná šedohnědá dlažba je v prostoru bývalého výčepu. V neveřejných prostorách objektu nalézáme jednodušší zádlažbu provedenou z menších dlaždic čtvercového formátu a různé barevné skladby. Dlažba tohoto typu se zachovala v prostorech pro železniční veřejnou bezpečnost a v chodbě k prostoru zavazadel a spěšnin v hlavním křídle, v restaurační kuchyni, na chodbách, podestách schodišť a části obslužných prostor bočních křídel. Zádlažba průchodu do manipulačního dvora je tmavě šedá s drobným čtvercovým rastrem.

Soubor keramických obkladů exteriéru (viz Tab. 14)

V exteriéru budovy je použito několik druhů obkladů. Východní průčelí, krátký východní úsek jižní fasády a severní průčelí hlavního traktu jsou v parteru opatřeny obkladem ze smetanových obdélných dlaždic. Ten je užit v soklové části všech ostatních dílů průčelí, obloženy jsou jím západní přístavky bočních křídel, průchod v jižním křídle a boční vestibul v severní části budovy a prostory schodišť a podchodu. Smetanový obklad v hlavním průčelí doplňují obdélné dlaždice červenohnědé barvy, které jsou užit v na pilastrech parteru a pilířích přístřešků. Soubor doplňují smetanové čtvercové keramické obkladačky, které jsou použity ve špaletách oken a dveří bočních traktů a parapetech oken dvorního a jižního a severního průčelí hlavní budovy.

Soubor keramických a dřevěných obkladů interiéru (viz Tab. 15)

Autentické obložení stěn se zachovalo ve všech křídlech budovy. Jde o bílé pórovinové obkladačky čtvercového formátu na záchodech a umývárkách, v jídelně, noležen, restaurační kuchyni a koupelnách a kuchyních v bytovém traktu. Některé veřejné prostory byly obloženy stejnými smetanovými obklady (pásky), jaké byly využity v exteriéru budovy. Nalezneme je v bočním severním vestibulu, schodištích, podchodu, fragment obložení východního vstupního vestibulu se zachoval v dodatečně v dispozici vytyčeném bočním prostoru bufetu. Parter haly kryje světle hnědý obklad obdélného formátu, prostor bývalého výčepu byl obložen zelenými keramickými dlaždicemi.

V důležitých prostorách hlavního traktu bylo provedeno deštění do výše parapetů oken z borového dřeva. Zachovalo se v bývalé restauraci a kulturní místnosti. Z původního projektu víme, že bylo provedeno i v sousedící čekárně, kde se ovšem nezachovalo.

Soubor mobiliáře a vybavovacích předmětů (viz Tab. 16)

V objektu se zachovalo velké množství autentického mobiliáře. V hale při pokladnách je umístěna pětice oddělovacích pultíků s horními jasanovými deskami ukrývajících otopná tělesa chráněná kovovými mřížkami. Jasanové desky jsou i na ocelových odkládacích stolcích mezi pulty. V místech poškození svrchních nátěrových vrstev kovových částí těchto prvků je patrný jejich původní zelená barevnost. Pod moderními vývěskami na jihu haly zůstaly kovové rámy na jízdničky a pod nimi jsou situovány autentické kryty otopných těles. Na jihozápadě haly u vstupu do výčepu je stěna otevřena kovovými výkladci, vedle kterých je v rohu zabudovaná kašna s pitnou vodou obložená keramickými páskami. Uprostřed haly je umístěna trojice dřevěných lavic, další lavice je v prostoru bývalé

čekárny na jihu. Soubor doplňují původní tělesa radiátorů, zachovaná v celé budově v různorodé barevnosti, a pisoiry na toaletách v hale.

Soubor klempířských a kovových prvků (zábradlí, mříží) (viz Tab. 17)

Autentické kovové doplňky se zachovaly v exteriéru i interiéru stavby. I tyto prvky byly součástí návrhu provedeného architektem Josefem Dandou a jeho kolegy ze SUDOP. V hlavním průčelí jde o dvě jednoduché vlnkové žerdě umístěné v nárožích nad nízkými sedlovými stříškami. Čtveřice oken po stranách vstupu do bočního vestibulu v severním průčelí si zachovala autentické mříže z hranolových profilů. Stejnými mřížemi je opatřeno i šest oken kuchyňského provozu v jižním průčelí. Ve stejných formách jako mříže je provedeno i zábradlí sedmi jižních francouzských oken do ubytovny.

Zábradlí interiérových schodišť vedoucích do podchodu je železné se svislým dělením, schodiště do mezipatra hlavního traktu a v bočních traktech jsou obdobně prostá, doplněná o dřevěná madla.

Soubor typografických prvků haly a podchodu (viz Tab. 18)

Součástí dobového návrhu byla i typografická úprava nápisů v exteriéru a interiéru budovy. Původní neonový nápis „Klatovy“ nad hlavním vstupem a obdobné kovové označení v západním průčelí se nezachovaly. Z interiérových nápisů zůstala na místě jen část. Jde o železná písmena opatřená žlutým, nejspíše nepůvodním nátěrem: „Restaurece, Buffet, Čekárna, Informace, Odjezd“. K souboru patří i jednoduché nápisy provedené černou barvou na keramickém obkladu v podchodu („Východ“, „Příchod k vlakům na II. a III. nástupišti“), které využívají stejný font jako plastické nápisy.

Soubor technických prvků vybavení interiéru (viz Tab. 19)

V interiéru stavby se zachovala řada technických prvků, které náležely původnímu vybavení stavby. Mnoho z nich má zároveň také podstatný výtvarný účín. Po obvodu odbavovací haly jsou rozmístěny reproduktory staničního rozhlasu v jednoduchých dřevěných bednách. Dominantou severní stěny prostoru je rozměrný ciferník plastických hodin. Jejich mechanismus je skryt v chodbě mezipatra severního traktu. V restauraci, většině prostor ubytovny a mnohých prostorách obou bočních traktů jsou osazeny typové hodiny značky Pragotron.

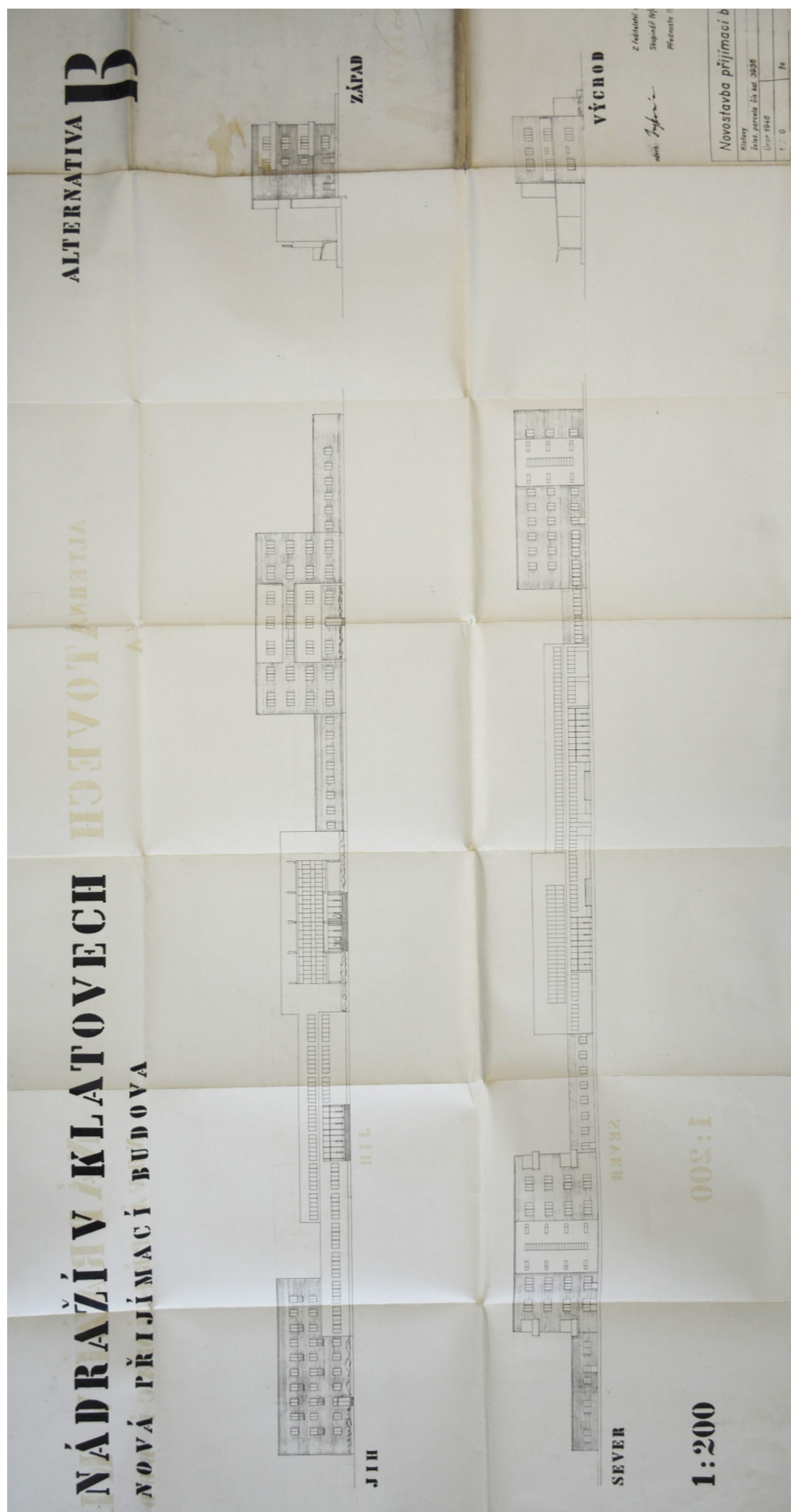
Soubor osvětlovacích těles a elektroinstalace (viz Tab. 20)

V budově nádraží zůstalo zachováno velké množství svítidel, které lze považovat za autentické. Podle Dandova projektu vznikla prokazatelně pouze kruhová světla na stropě haly. Za původní lze rovněž považovat některá typová svítidla v ubytovně, prostorách bočního traktu a na několika místech v exteriéru se skleněnými stínidly tvaru pravidelné koule nebo kapkovitě protaženého tvaru a plochá kruhová světla v bočním vestibulu a schodištích bočních traktů. V řadě prostor se zachovaly rovněž původní bakelitové vypínače a kruhové zásuvky.

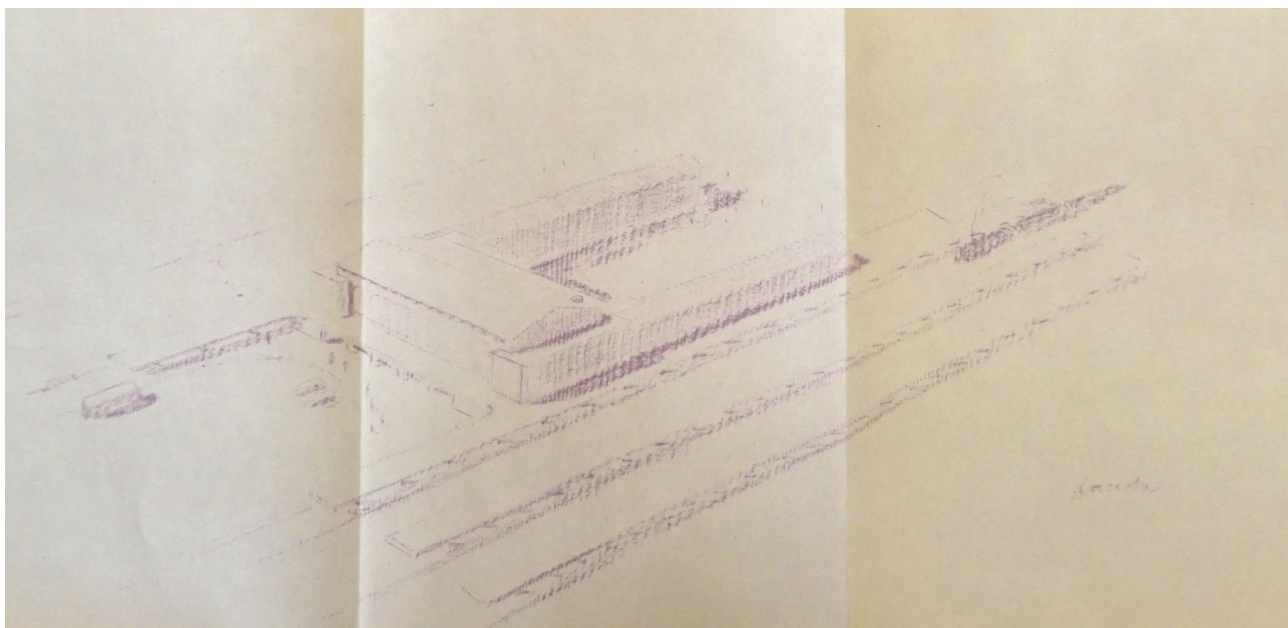
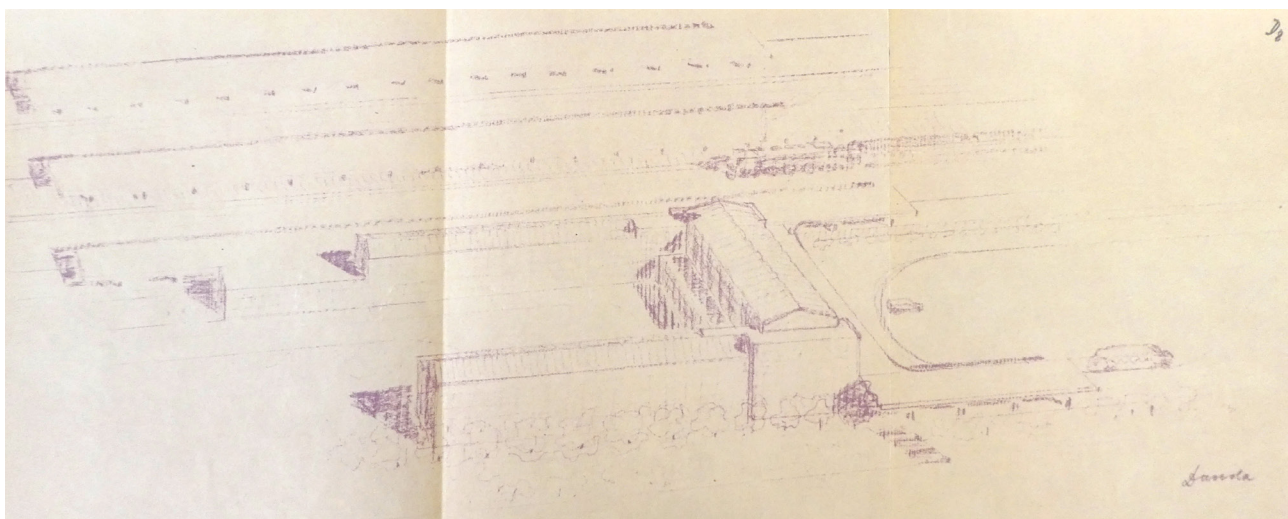
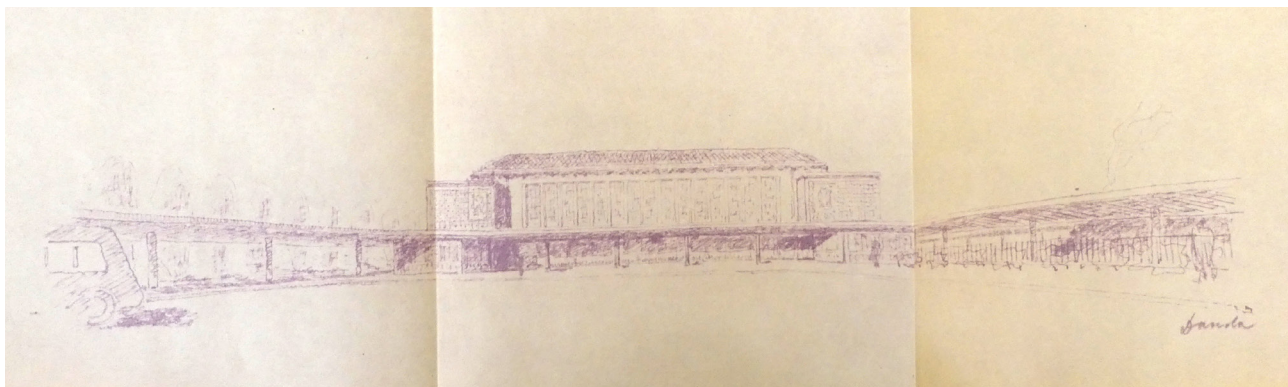
Soubor uměleckých děl (viz Tab. 21–Tab. 22)

Hlavní průčelí stavby a centrální halu dekoruje soubor uměleckých děl, který celou stavbu nejvíce přibližuje stylu socialistického realismu. Vysoko v hale je na konzole umístěna socha zobrazující prodavačku karafiátů. Dílo z patinované sádky vzniklo v ateliéru pražského sochaře Jaroslava Brůhy. Dominantou haly je na západní stěně rozvinutý sgrafitový vlys s motivy ze života klatovského kraje, který vytvořil plzeňský rodák Václav Matas (1912–1968) ve spolupráci s Pavlem Maurem (1914–1989). Reliéfy v exteriéru tematicky souzní s motivy z dělného života zachycenými v interiéru. Obě práce – Zemědělství a Textilní průmysl, vznikly v roce 1958 podle návrhů čerstvých absolventek Akademie výtvarných umění, sochařek Daniely Vinopalové - Vodákové a Jany Choděrové - Hlaváčové. Soubor doplňují menší reliéfy osazené v kanelovaných úsecích východní fasády se znaky města a železnice a jednoduché pamětní desky v hale vzpomínající oběti leteckého náletu v dubnu roku 1945 a vznik nové budovy nádraží v roce 1959.

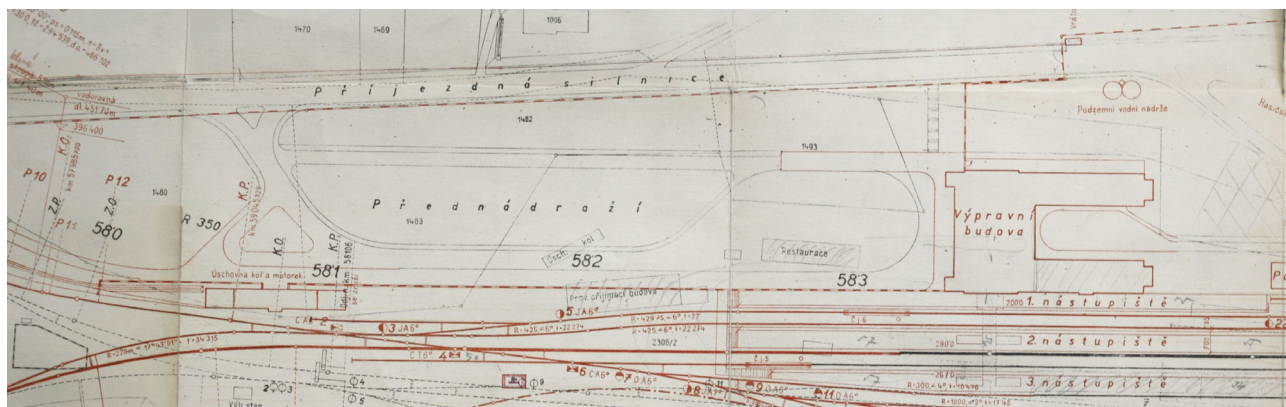
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA - HISTORICKÁ IKONOGRAFIE



1946, nerealizovaný projekt Klatovy - nová přijímací budova; výkres Alternativa B, pohledy. Zdroj: NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy I, kt. 478.



kolem 1951, vyhledávací studie výpravní budovy, J. Danda.
Zdroj: NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kt. 137.



1953, projekt Klatovy - rozšíření stanice, komplexní úvodní projekt; výkres se zaznačením demolovaných provizorních budov. Zdroj: NA Praha, fond: Ministerstvo dopravy II, kt. 137.

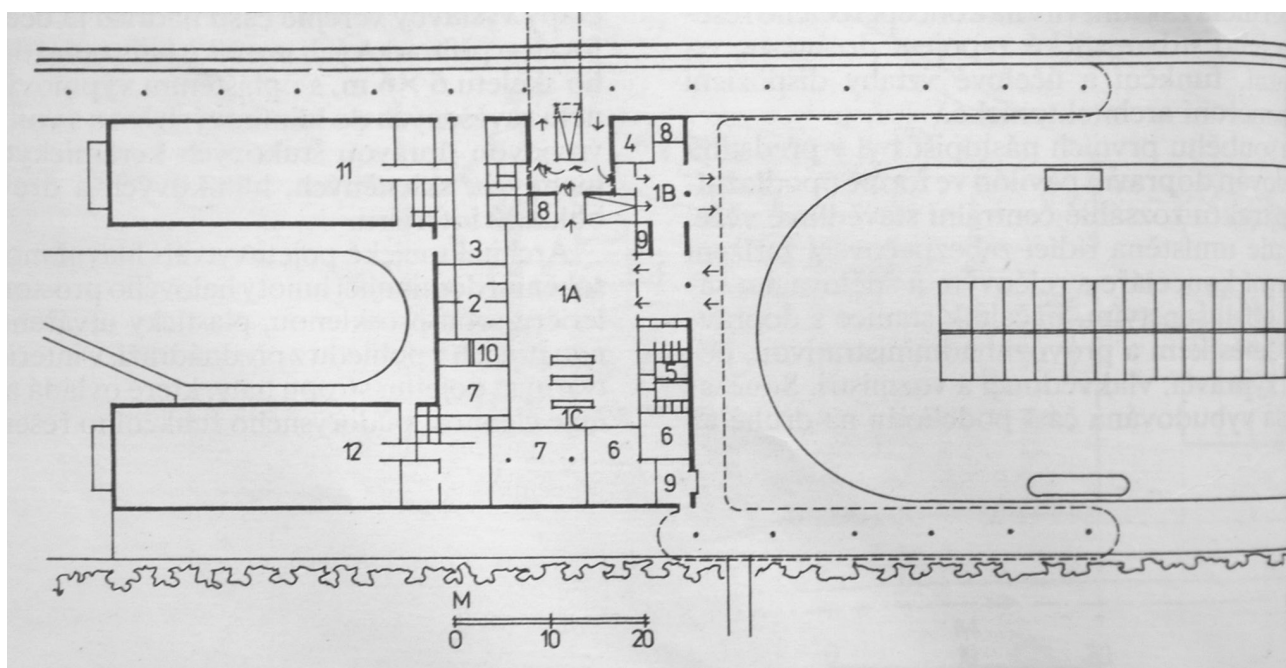


Schéma budovy nádraží.
Zdroj: J. Danda, Naše železniční nádraží, Praha 1988, s. 36.

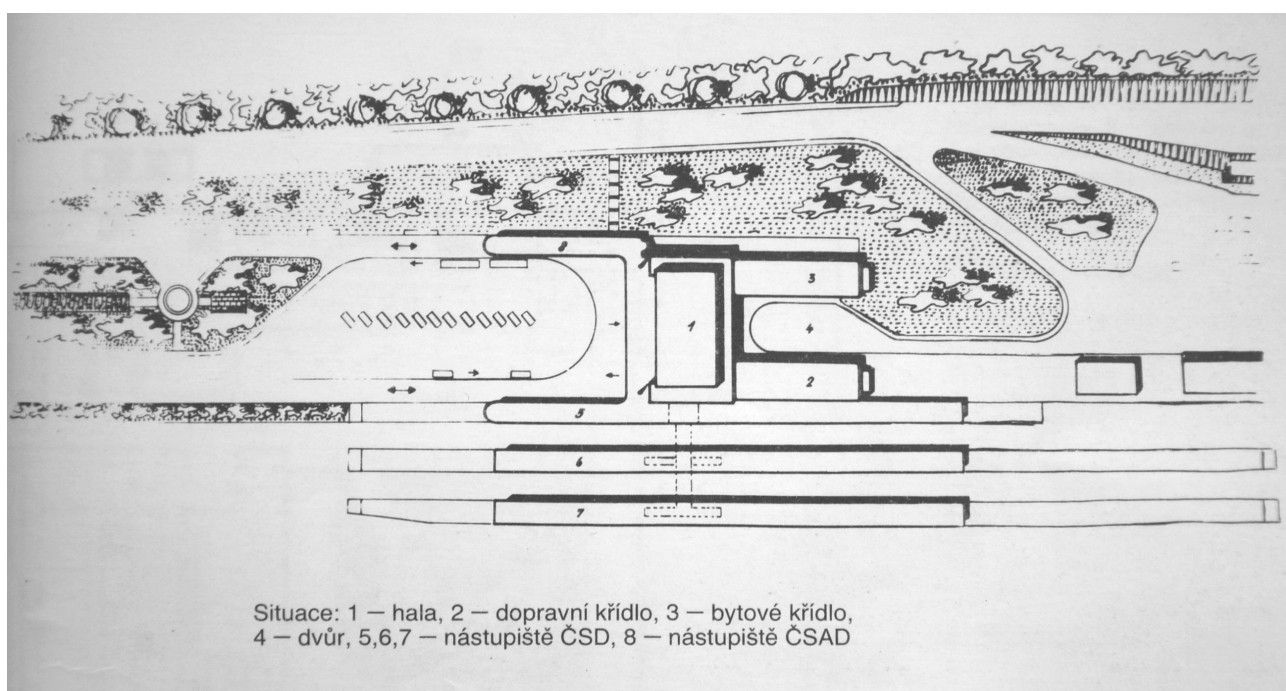
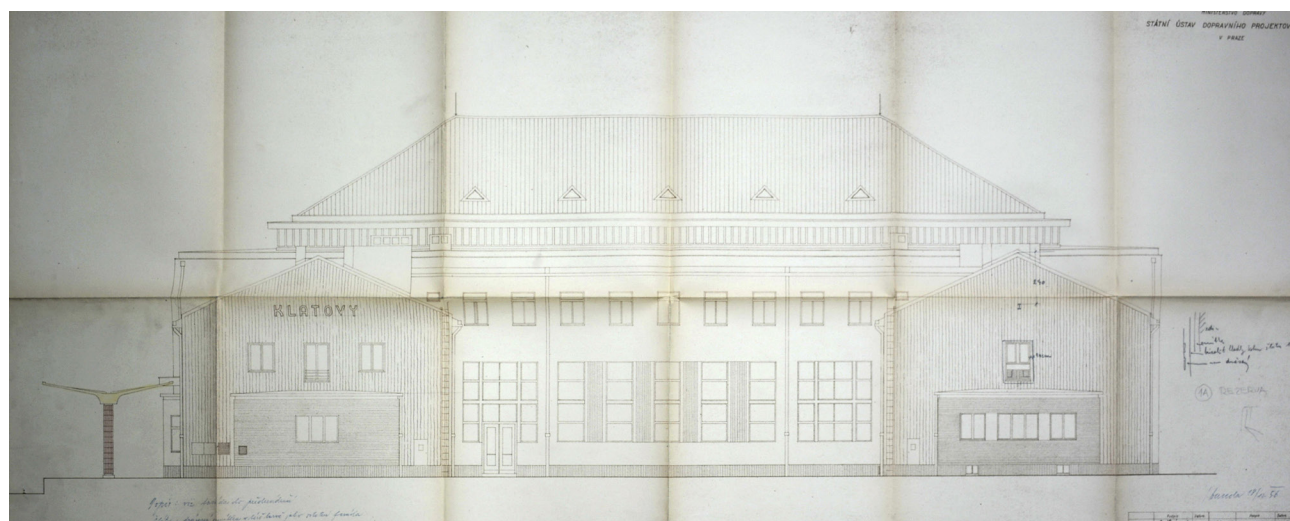
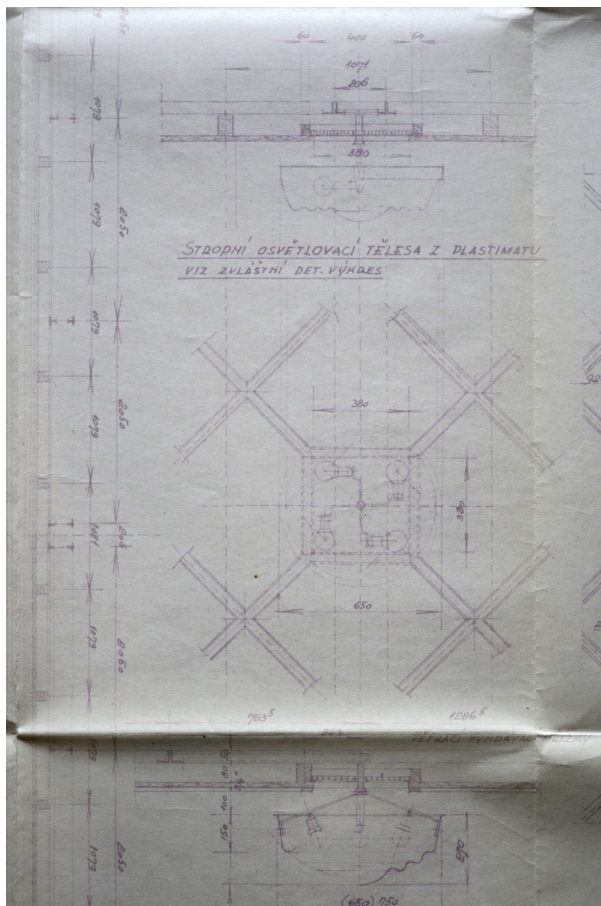


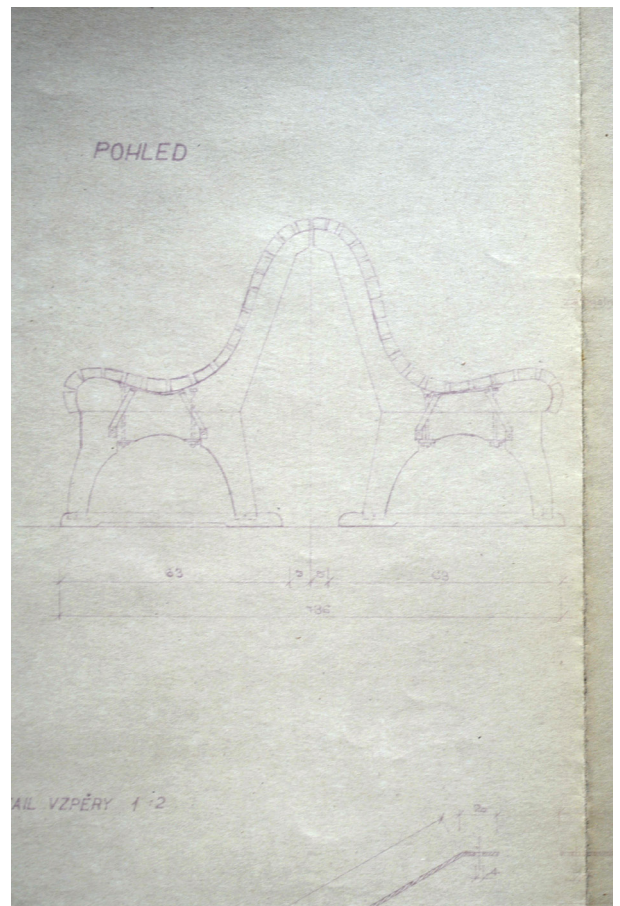
Schéma budovy nádraží ve vazbě na okolí.
Zdroj: J. Danda, Naše železniční nádraží, Praha 1988, s. 37.



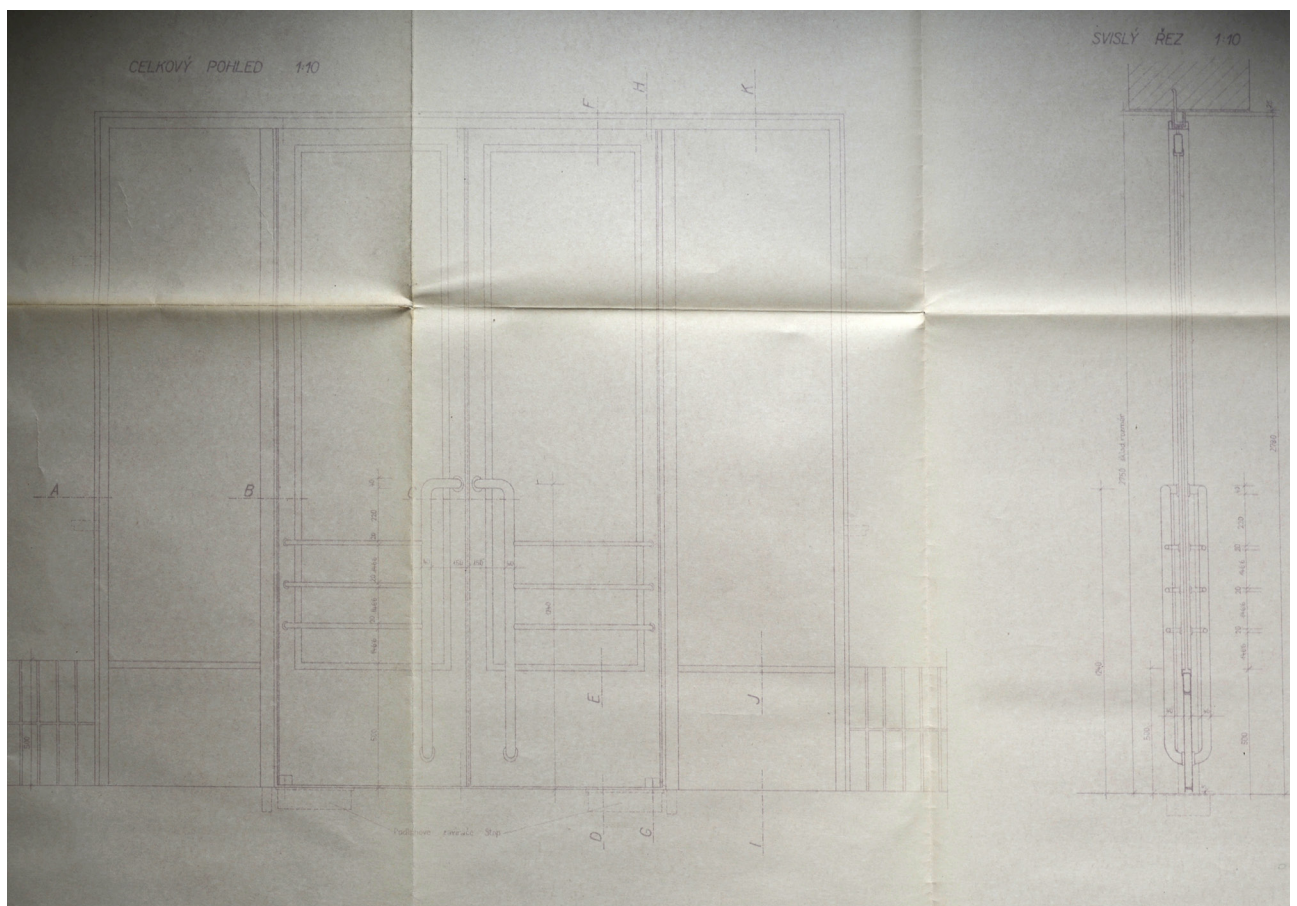
1956, Klatovy výpravna, pohled od kolejí, pohled od jihu, pohled ze dvora, J. Danda a kolektiv SUDOP.
Zdroj: Archiv SŽDC Plzeň.



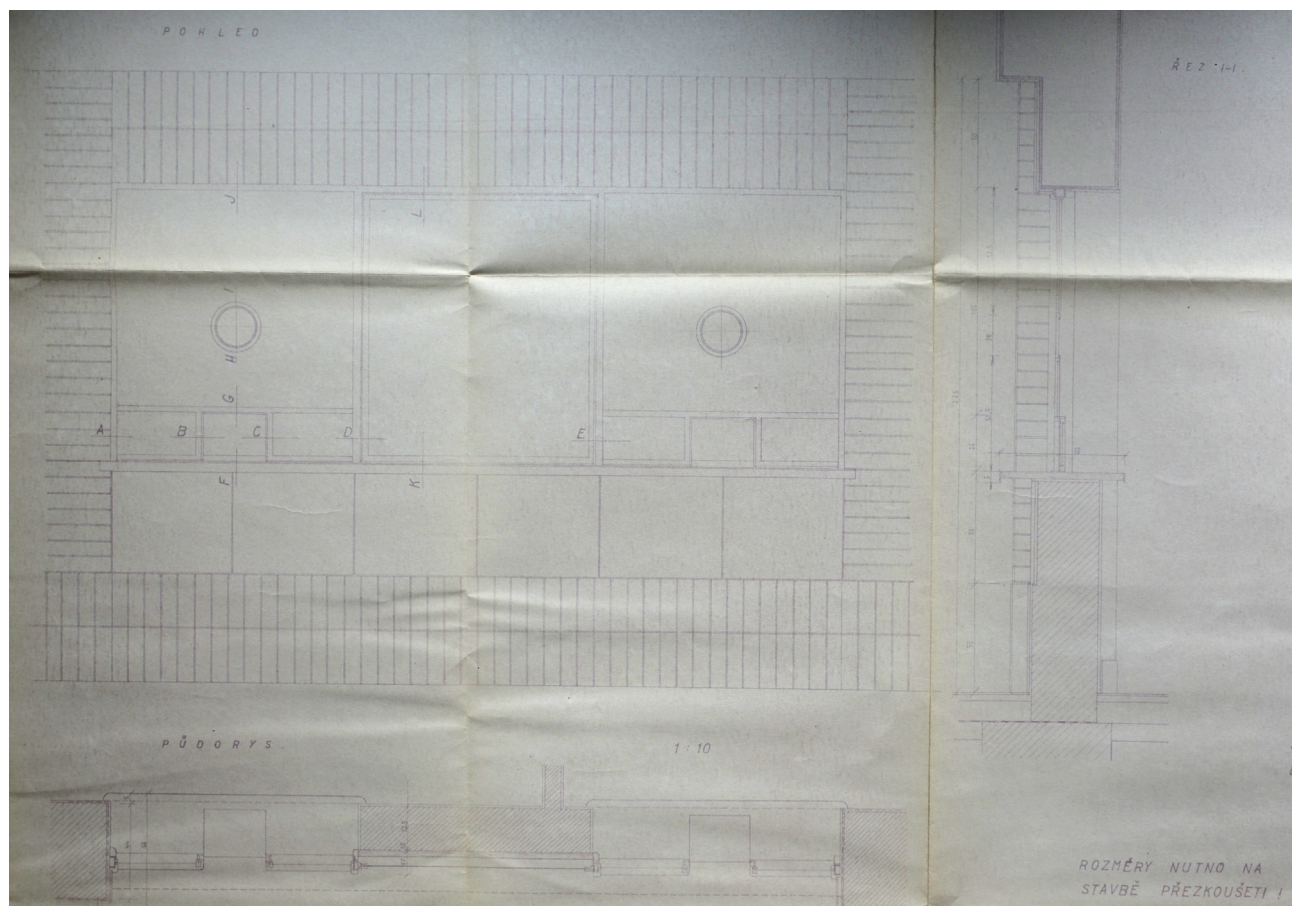
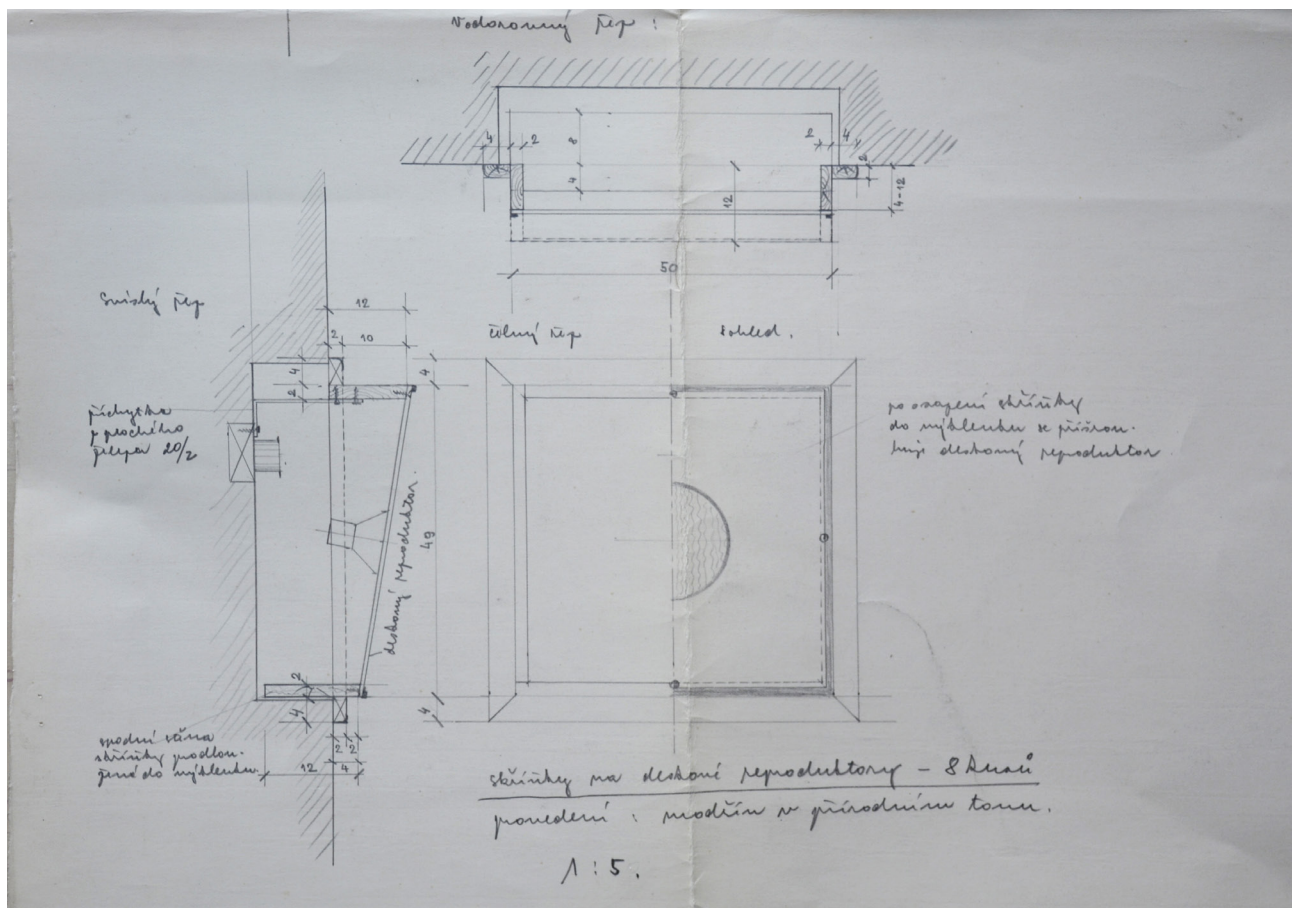
1956, Klatovy výpravna, výkres pro provedení stropního svítidla v hale.
Zdroj: Archiv SŽDC Plzeň.



1956, Klatovy výpravna, detail výkresu lavice.
Zdroj: Archiv SŽDC Plzeň.



1956, Klatovy výpravna, detail výkresu dveří.
Zdroj: Archiv SŽDC Plzeň.





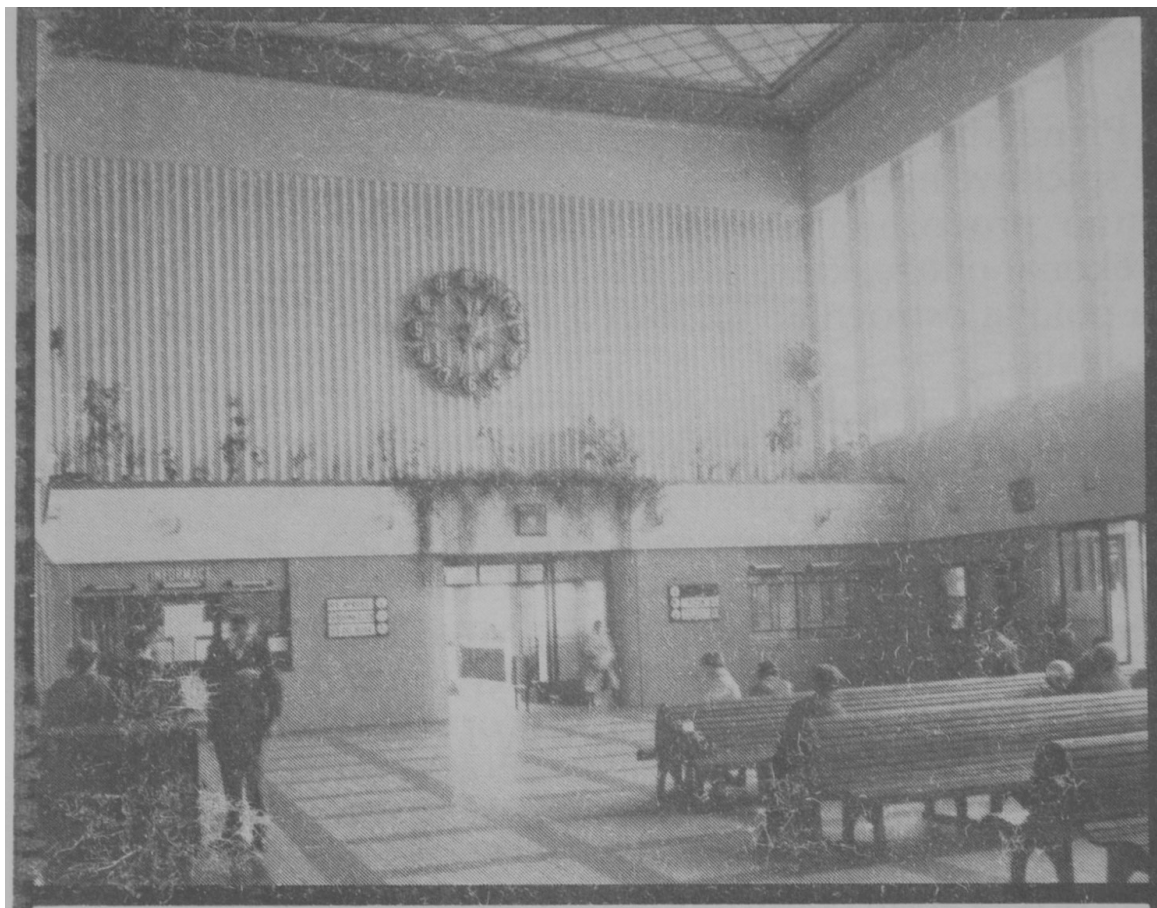
60. léta 20. století, pohled na východní průčelí hlavní budovy a jižní průčelí s navazujícím bytovým křídlem.
Zdroj: Vlastivědné muzeum Dr. Hostaše v Klatovech.



60. léta 20. století, část jižního přístřešku a pohled na východní průčelí hlavní budovy.
Zdroj: Vlastivědné muzeum Dr. Hostaše v Klatovech.



60. léta 20. století, část severního přístřešku a pohled na východní průčelí hlavní budovy.
Zdroj: Vlastivědné muzeum Dr. Hostaše v Klatovech.



80. léta 20. století, interiér haly, pohled k S.
Zdroj: J. Danda, Naše železniční nádraží, Praha 1988, s. 36.

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA - DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU



Hlavní průčelí budovy (východní fasáda) s jižním přístřeškem s autobusovými zastávkami. Pohled k JZ.



Hlavní průčelí budovy (východní fasáda). Pohled k Z.



Nároží východního a jižního průčelí, pohled k SZ.



Jižní přístřešek, pohled k JZ.



Severní přístřešek, pohled k JZ.



Severní průčelí hlavní budovy a navazujícího dopravního křídla se zastřešením nástupiště. Pohled k JZ.



Severní a západní průčelí severního dopravního křídla se zastřešením nástupiště. Pohled k V.



Západní a jižní (dvorní) průčelí severního dopravního křídla. Pohled k SV.



Západní (dvorní) průčelí hlavní budovy. Pohled k V.



Severní (dvorní) a západní průčelí jižního bytového křídla. Pohled k JV.



Jižní průčelí jižního bytového křídla. Pohled k SV.



Jižní průčelí hlavní budovy. Pohled k S.



Odbavovací hala. Pohled do SZ kouta.



Odbavovací hala. Pohled do SV kouta.



Odbavovací hala. Pohled do JV kouta.



Odbavovací hala, vstup do prostoru ukládání zavazadel a průchod ke kolejišti. Pohled k SZ.



Boční vestibul u hlavního schodiště do podchodu pod kolejištěm. Pohled k JV.



Schodiště do podchodu pod kolejištěm. Pohled k S.



Schodiště z východního vestibulu do podchodu. Pohled k Z.



Prostor bývalé restaurace. Pohled k V.



Dřevěný obklad sloupu v prostoru bývalé restaurace. Pohled k J.



Prostor bývalého výčepu. Pohled k JV.



Prostor bývalé kuchyně. Pohled k J.



Chodba u dvorního průčelí hlavního křídla s výdejním okénkem do prostoru zavazadel a spěšnin. Pohled k J.



Prostor pánských toalet situovaných u haly. Pohled k V.



Prostor kuchyně v bytě v 1. patře západní části jižního křídla. Pohled k J.



Výlez na půdu na horní podestě schodiště ve střední části jižního křídla. Pohled k V.



Prostor schodiště ve střední části jižního křídla. Pohled k J.



Chodba ve východní části jižního křídla se schodištěm vedoucím do prostoru ubytovny nad hlavním křídlem. Pohled k V.



Prostor krytu CO v suterénu pod hlavním křídlem.



Pancéřované dveře krytu CO v suterénu pod hlavním křídlem. Pohled k Z.



Chodba suterénu pod západní částí jižního bytového křídla. Pohled k Z.



Chodba v přízemí severního dopravního křídla. Pohled k Z.



Skladiště v suterénu západní části severního dopravního křídla. Pohled k J.



Okénko mezi prostorami (původně vedoucí do pokladny k odevzdávání tržeb) ve střední části severního dopravního křídla. Pohled k V.



Chodba v patře východní části severního dopravního křídla se vstupem ke školícím prostorám. Pohled k V.



Ubytovna v patře hlavního křídla, pokoj s oknem v západním průčelí (do dvora). Pohled k Z.



Ubytovna v patře hlavního křídla, pokoj s oknem v jižním průčelí (do parku). Pohled k J.



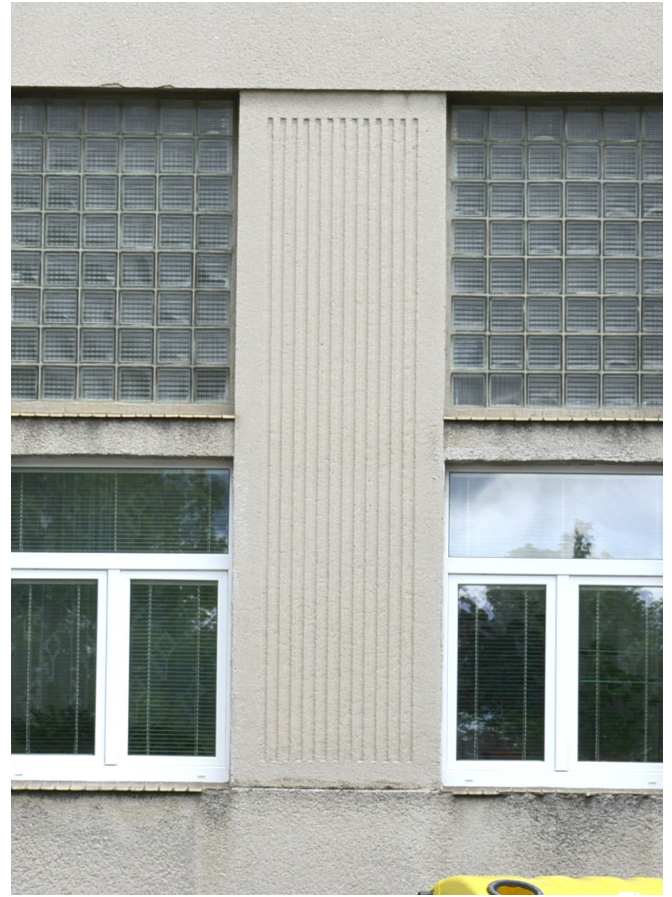
Sociální zázemí ubytovny v patře hlavního křídla. Pohled k Z.



Chodba se vstupy do pokojů a výlez na půdu nad hlavním křídlem. Pohled k V.

ZACHOVANÉ AUTENTICKÉ PRVKY – TABULKY PRVKŮ

SOUBOR ARCHITEKTONICKÝCH PRVKŮ EXTERIÉRU A INTERIÉRU



SOUBOR OKEN JIŽNÍ, SEVERNÍ A VÝCHODNÍ FASÁDY HLAVNÍHO KŘÍDLA



SOUBOR OKEN ZÁPADNÍHO (DVORNÍHO) PRŮČELÍ HLAVNÍHO KŘÍDLA



TAB. 3

SOUBOR OKEN NA PRŮČELÍCH BYTOVÉHO KŘÍDLA



SOUBOR OKEN SEVERNÍHO (NÁDRAŽNÍHO) PRŮČELÍ VÝPRAVNY



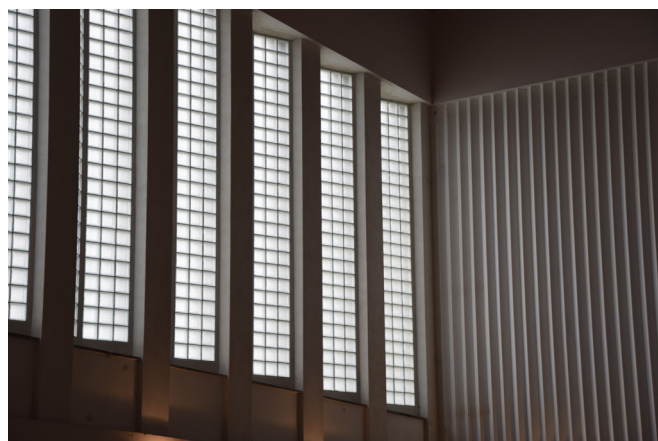
SOUBOR OKEN JIŽNÍHO (DVORNÍHO) PRŮČELÍ VÝPRAVNY



SOUBOR OKEN INTERIÉRU



SOUBOR VÝPLNÍ S LUXFERY - OKENNÍ VÝPLNĚ



SOUBOR VÝPLNÍ S LUXFERY - STROPNÍ KONSTRUKCE



SOUBOR DVEŘÍ EXTERIÉRU VÝPRAVNY



SOUBOR DVEŘÍ EXTERIÉRU HLAVNÍHO A BYTOVÉHO KŘÍDLA



SOUBOR DVEŘÍ INTERIÉRU HALY A PODCHODU I.



SOUBOR DVEŘÍ INTERIÉRU HALY A PODCHODU II.



SOUBOR DVEŘÍ INTERIÉRU VÝPRAVNY A BYTOVÉHO KŘÍDLA





SOUBOR DLAŽEB VEŘEJNÝCH PROSTOR



SOUBOR DLAŽEB VÝPRAVNY A BYTOVÉHO KŘÍDLA



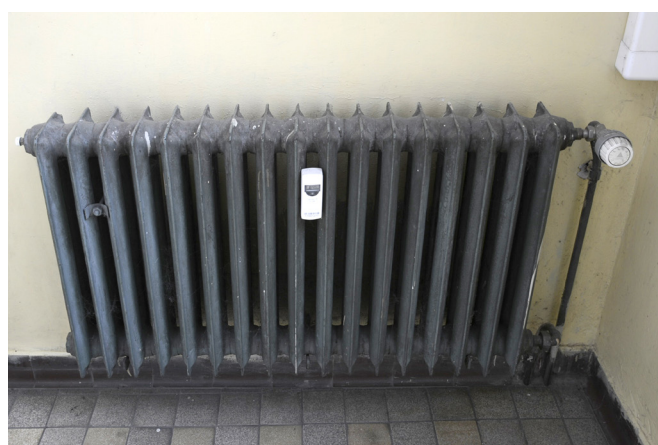
SOUBOR KERAMICKÝCH OBKLADŮ EXTERIÉRU



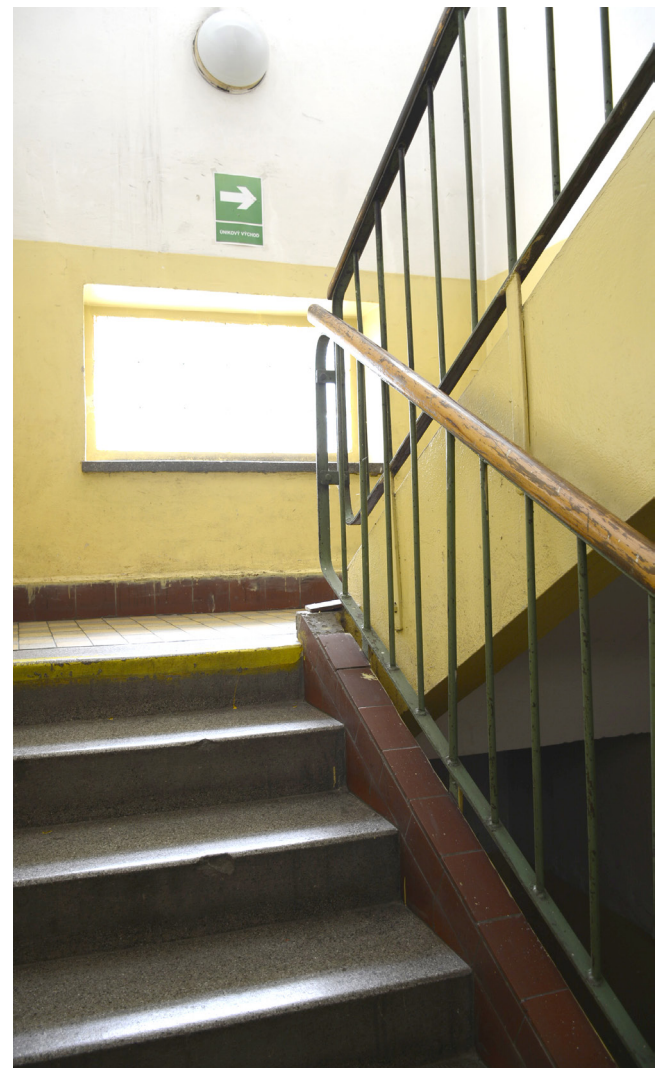
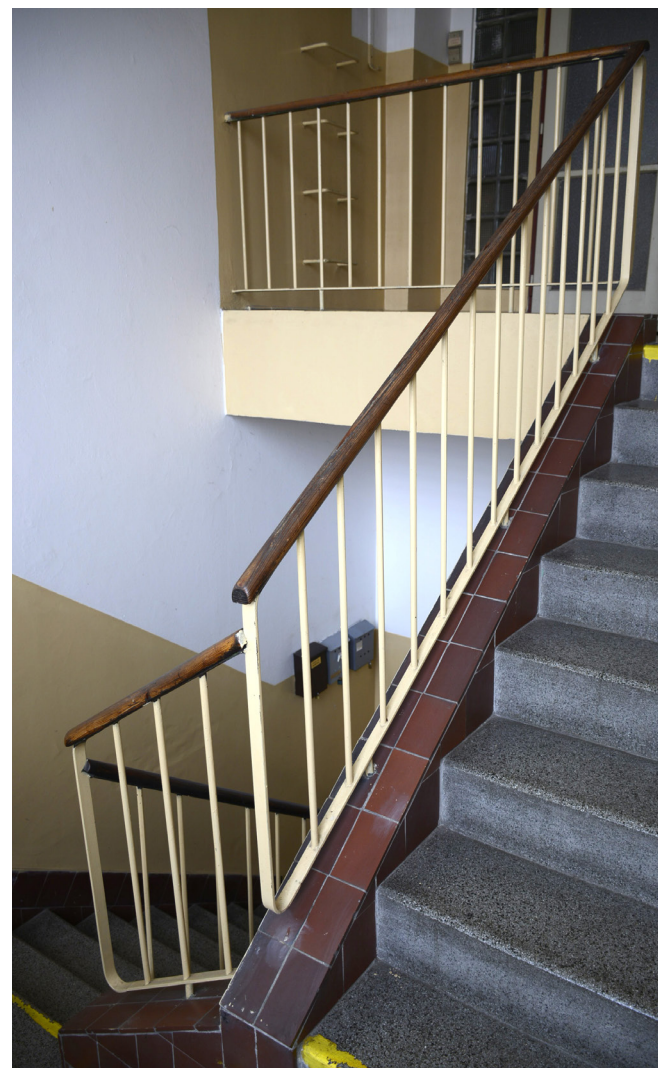
SOUBOR KERAMICKÝCH A DŘEVĚNÝCH OBKLADŮ INTERIÉRU



SOUBOR MOBILIÁŘE A VYBAVOVACÍCH PŘEDMĚTŮ



SOUBOR KLEMPÍŘSKÝCH A KOVOVÝCH PRVKŮ



SOUBOR TYPOGRAFICKÝCH PRVKŮ HALY A PODCHODU



TAB. 18

SOUBOR TECHNICKÝCH PRVKŮ VYBAVENÍ INTERIÉRU



TAB. 19

SOUBOR OSVĚTLOVACÍCH TĚLES A ELEKTROINSTALACE



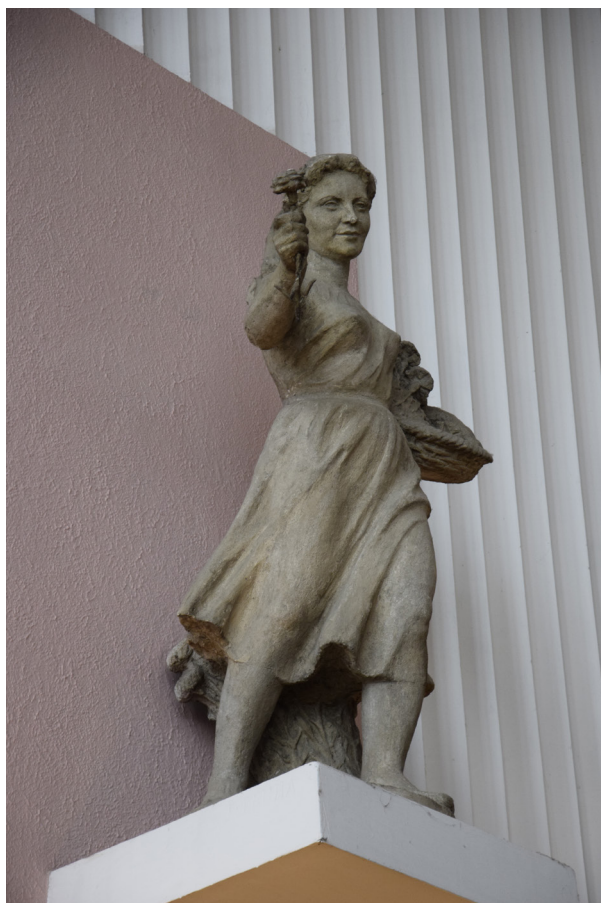
RELIÉFY SE ZNAKEM MĚSTA NA HLAVNÍM PRŮČELÍ



RELIÉFY ZEMĚDĚLSTVÍ A TEXTILNÍ PRŮMYSL NA HL. PRŮČELÍ



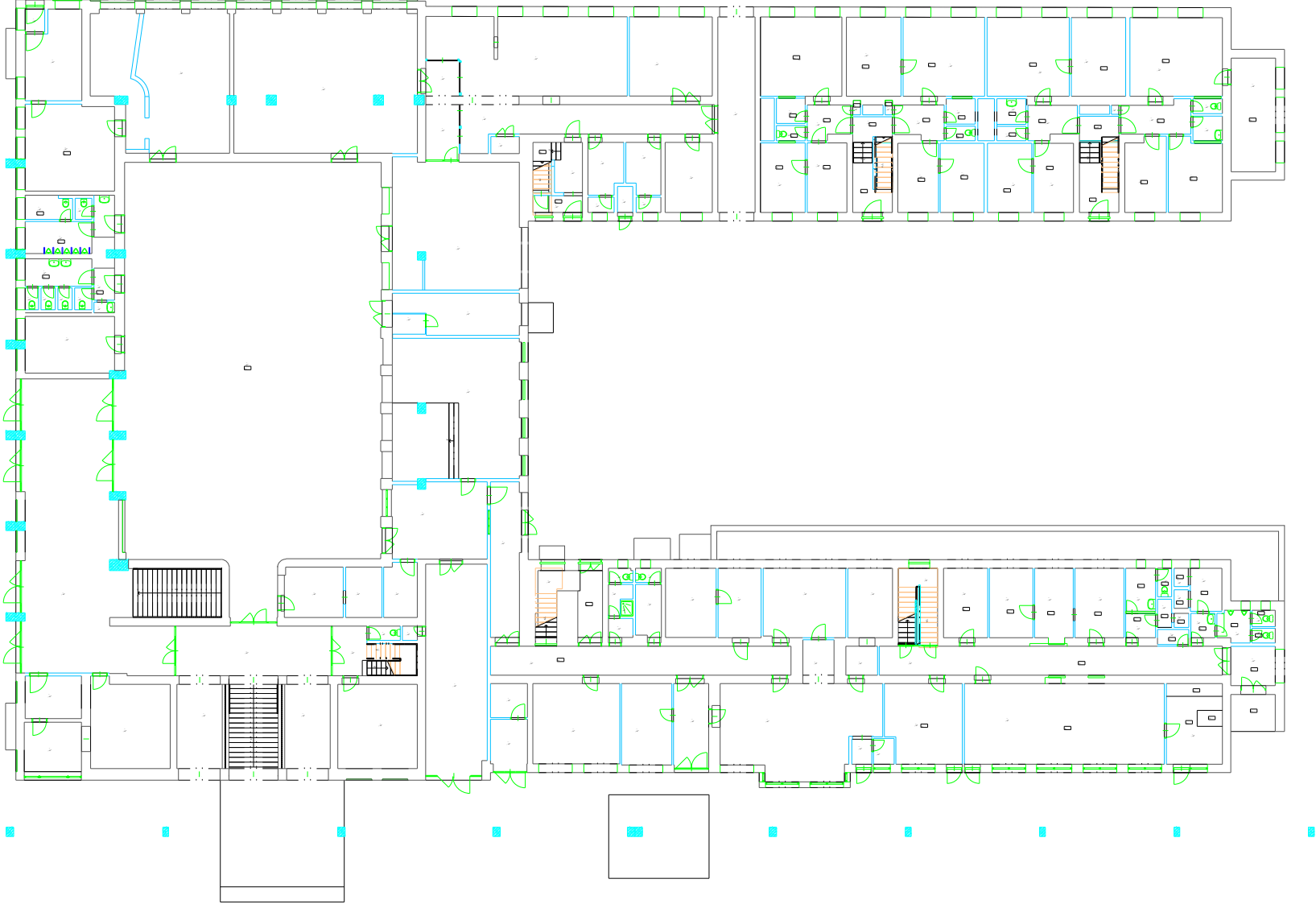
PRODAVAČKA KARAFIÁTŮ A PAMĚTNÍ DESKY V HALE



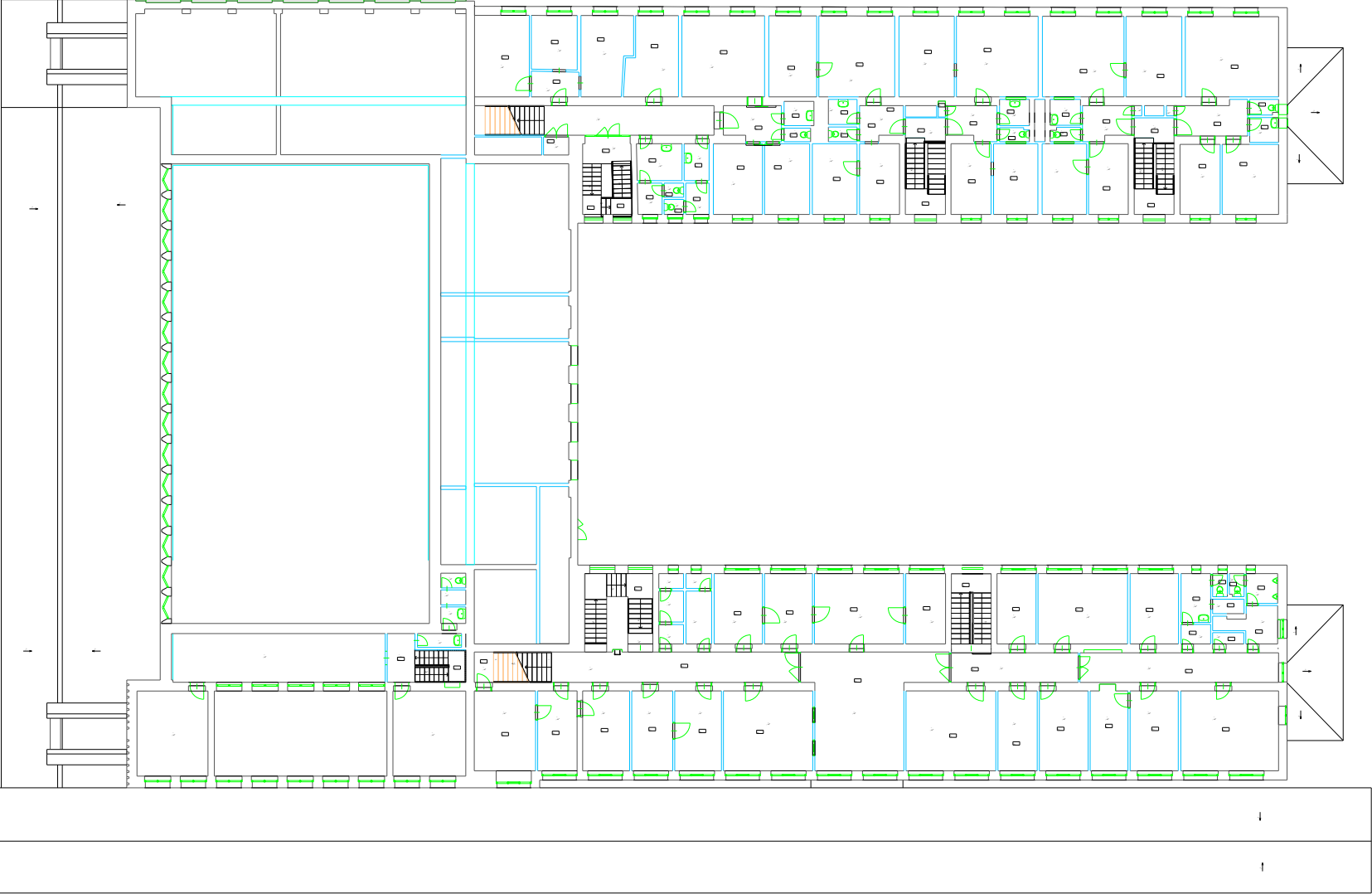
SGRAFITO HALY



PLÁNOVÁ PŘÍLOHA
- ZAMĚŘENÍ SOUČASNÉHO STAVU OBJEKTU; SCHEMATICKÉ PLÁNY







0

3.NP

