

LADISLAV SVOBODA

STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM

ROKYTNICE V ORLICKÝCH HORÁCH 2019

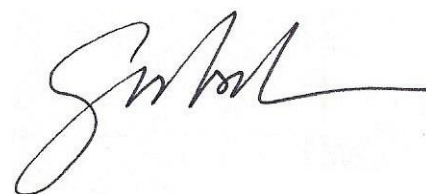


**Výpravní budova čp. 27
v Ostravě-Vítkovicích**

OBSAH

Katalogový list	2
Úvod, anotace	3
Dějiny objektu	4
Vznik Polanecké spojky 4, zadání projektu 7, projekce 10, výstavba 15, slavnostní uvedení do provozu 23, dokončování 25, odlišnosti od projektu 26, 70. až 90. léta 34, počátek 21. století 36, prohlašování za památku od r. 2008 37	
Prameny, mapy, plány, ikonografie, literatura	43
Prameny 43, mapy a plány 44, ikonografie 47, literatura, internet, osobní sdělení 48	
Architektonický rozbor	49
Situace 49, celková charakteristika 52, exteriéry 54, interiéry 62 (přízemí 62, suterén 90, 1. patro 103, 2. patro 123)	
Stavební historie	131
Hodnocení	132
Hodnotné prvky a detaily	136
Závady	137
Náměty pro péči o objekt	138
Seznam vyobrazení	141
Přílohy	za str. 145

V Rokytnici v Orlických horách 29. 11. 2019



foto, texty, výkresy © ing. arch. Ladislav Svoboda
pruzkpam@volny.cz

KATALOGOVÝ LIST

Název lokality - obec:	Ostrava [554821]
Název objektu:	Výpravní budova vlakového nádraží Ostrava-Vítkovice
Číslo popisné:	27
Ulice:	U Nádraží
Evidenční číslo kulturní památky:	nepřiděleno – potenciální památka, zahájeno řízení o prohlášení
Katastrální území:	Vítkovice [714071]
Číslo parcely:	1331
Investor (objednavatel) průzkumu:	Architektonický ateliér KOHL Architekti s.r.o., 28. října 960/178, 709 00 Ostrava-Mariánské Hory
Zpracovatel:	ing. arch. Ladislav Svoboda
Datum vypracování:	listopad 2019
Data průzkumů:	průzkum v terénu 24. až 26. září 2019, archivní rešerše září-říjen 2019 osobní informace 24. září až 20. listopad 2019

ÚVOD

SHP objednal architektonický ateliér KOHL Architekti z Ostravy 17. září 2019 jako součást zahájených projekčních prací k úpravám stavby pro budoucí využití. K prohlídce a dokumentaci na místě došlo 24.-26. září 2019, již předtím se však rozběhlo shromažďování archivních podkladů a literatury, protože dokončení elaborátu bylo požadováno do konce listopadu 2019. Budova byla tou dobou v sešlém stavebním stavu, jen částečně využívaná, špatně zateplená, s dožilými dřevěnými okny (kromě severní strany, kde jsou novější okna umělohmotná), zohyzená četnými lokálními poškozeními a neprováděním údržby, zejm. nátěrů.

Jako podkladů bylo použito rozpracovaných digitálních výkresů stávajícího stavu, poskytnutých architektonickým ateliérem KOHL Architekti z Ostravy. Výkresy byly při prohlídce upraveny podle skutečného stavu tak, aby co nejlépe vyhovovaly potřebám SHP, zejm. byl doplněn pohled světlíku a půdorys podstreší haly.

Metodicky průzkum postupoval podle brožury *Metodika stavebněhistorického průzkumu*, zpracované ing. Petrem Mackem a kolektivem v roce 2015. (Některé fotografie mají v zájmu širokého záběru charakter panoramat. Kvalita naskenovaných světlotisků mnohých dobových výkresů byla tak špatná, že pro umožnění jejich reprodukce v rámci SHP bylo třeba nejen celkových grafických úprav jasu, kontrastu a barevné balance, ale i vyčištění od grafických šumů nebo dokonce obtažení podstatné části čar, zobrazujících stavební konstrukce.) Za pomoc při shromažďování materiálu k tomuto elaborátu děkuji zvláště Mgr. Petru Přendíkovi, Vladimíru Kutému, Ing. Kláře Hrbáčové, Ing. Arch. Filipu Ciahotnému a Ladislavě Martínkové.

Poznámka: Práce je duševním vlastnictvím autora.

Průzkum vyjadřuje mínění zpracovatele SHP, nemůže nahrazovat vyjádření příslušných památkových orgánů a organizací ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.

Průzkum svojí povahou představuje začátek poznání památky, které je třeba dále prohlubovat dalšími typy průzkumů během jejich stavebních úprav.

ANOTACE

Výpravní budova nádraží v Ostravě-Vítkovicích byla postavena na Polanecké spojení, železniční zkratce jižní částí Ostravy, v letech 1964-1967 podle projektu Josefa Dandy a jeho týmu v SÚDOP Praha. Josef Danda (1906-1999) začínal svoji architektonickou dráhu v době nastupujícího funkcionalismu, krátce praktikoval mj. v pařížském ateliéru architekta Le Corbusiera. Od roku 1936 byl zaměstnán u státních drah, kde se vypracoval na předního odborníka na nádražní budovy, svoji erudici však prokázal i v návrzích menších objektů pro železniční provoz. Ani v období socialistického realismu jeho tvorba nezapřela funkcionalistické kořeny, na dobové proudy reagoval střídavým tradicionalismem i monumentálním měřítkem. Pověření na projekt vítkovického nádraží získal na základě studie, vypracované během jediného měsíce (leden 1964), v níž prokázal v konkurenci dalších šesti návrhů své zkušenosti s organizováním provozu očekávaného velkého počtu cestujících i schopnost využít specifika staveniště a zadání (hrozba poddolování území). Při další precizaci projektu přikročil při formování monumentální nádražní haly k novátorskému využití velkorozponové ocelové konstrukce, doplněné rozměrnými prosklenými plochami a uvnitř i propracovanou výpravou v překvapivé materiálové skladbě (přírodní kámen, keramika, sklo v nejrůznějších úpravách, prolamovaný hliníkový plech), s promyšleným zakomponováním výtvarů uznávaných uměleckých sklářů (Kopecký, Burant, Hejlek). Výstavba začala částmi monolitického železobetonového skeletu, ocelová konstrukce haly byla vztyčena během září a října 1965. Projekčně, konstrukčně i profesně komplikovaná budova v kombinaci s potížemi v dodávkách širokého sortimentu stavebního materiálu způsobovaly v postupu prací několikaměsíční skluz. První etapa výstavby nádraží byla nakonec ke 26. květnu 1967 završena slavnostním otevřením, během horečného dokončování však došlo k jeho ochuzení o mnohé již vyprojektované výtvarné detaily. Přesto je vítkovické nádraží bezesporu vrcholem Dandovy tvorby.

K dokončení interiérů stravovacích provozů a jejich rozsáhlého zázemí ve střední části budovy došlo až začátkem roku 1969. V 70. a 80. letech 20. století se nádraží sice dočkalo své slávy jako zastávky četných rychlíků a dalších spojů, spádová oblast v jižní části Ostravy však nikdy nedosáhla proponovaného megalomanského nárůstu počtu obyvatel. Již v 80. letech byly započatou a nedokončenou rekonstrukcí devastovány prostory restaurací včetně skladů a připraven. Se změnou poměrů v 90. letech význam nádraží pohasl a téměř neudržovaná a minimálně využívaná budova od té doby chátrá, do mnohých prostor byl cestujícím zamezen přístup. V prvním desetiletí 21. století došlo k výměně oken na severní straně, v poslední době alespoň k dílčím modernizacím v provozní části i v prostorách osobních pokladen nebo prodejen.

Jsme přesvědčeni, že po správně vedené rekonstrukci začne být budova teprve docenována jako jeden z vrcholných příkladů bruselského stylu (někdy též zván pozdní modernismus nebo pozdní internacionální styl), zachovaných na území České republiky.



DĚJINY OBJEKTU

Už staří Řekové se před více než dvěma tisíci lety zabývali využitím páry pro pohon mechanismů. Je s podivem, že už tehdy nebyly tyto pokusy zúročeny vynálezem prakticky použitelného parního stroje, a lidstvo se ještě nadlouho spokojilo s využitím síly zvířat, vody a větru. Nový impulz v bádání na tomto směru přinesl v roce 1629 Ital Giovanni Branca vynálezem principu parní turbíny a úsilí jeho pokračovatelů završil George Stephenson v roce 1814 úspěšným předvedením parní lokomotivy, již nabyla pára nadlouho svého vůbec nejdůležitějšího a nejmasovějšího uplatnění. Tentýž v roce 1825 uvedl v Anglii do provozu první veřejnou parostrojní železniční trať na světě. (pomůckou zejm. cs.wikipedia.org)

Rakouské císařství kupodivu nezůstalo za Angličany ani příliš pozadu: první parní železnice zahájila provoz 6. června 1839 mezi Vídní a Břeclaví. Větvící se tratě soukromé společnosti Severní dráha císaře Ferdinanda (patřila však především Rothschildovi a dalším vídeňským bankéřům) dorazily už měsíc nato do Brna, v roce 1841 do Olomouce a v květnu 1847 do Bohumína. Ostrava tak získala železniční spojení jen dva roky po Praze, kam je přivedla z Olomouce Severní státní dráha. (pomůckou zejm. https://cs.wikipedia.org/wiki/Historie_železniční_dopravy_v_Česku)

Vcelku logicky našlo větvení dalších tratí na Ostravsku svoje východiště v Bohumíně nebo v hlavním ostravském nádraží v Přívoze - v roce 1905 šlo již o pět dalších tratí. Není divu, že již za 1. světové války vznikla myšlenka spojky mezi k jihu vedoucími tratěmi, která se měla uzlu vyhnout a zrychlit dopravu v západovýchodním směru, především ovšem urychlit přísun vojsk a munice na haličskou frontu. Proto počátkem roku 1916 zadalo c. k. ředitelství Severní dráhy ve Vídni, v zastoupení c. k. soukromé dráhy Ostravsko-frýdlantské, stavbu jednokolejní, normálně rozchodné místní dráhy Polanka-Velké Kunčice podnikateli staveb baronu A. Lannovi. Účelu odpovídala i předpokládaná doba výstavby, čtyři měsíce, protáhla se však na čtyři roky a ani poté nebyla předána veřejnému provozu. Při stavbě bylo s výhodou využito internovaných italských polířů, minérů i prostých barabů a samozřejmě i válečných zajatců. Hemžilo se tu až 1.200 manuálních pracovníků, neboť strojní technika zemních prací byla tehdy ještě v plenkách, Romuald Drlík uvádí, že z dávných vzpomínek loví jen „z *podhledu ryčící nestvůru korečkového bagru*“. Roku 1920 byla stavba dokončena a nad tratí se rozhostil hluboký, idylický klid. (R. Drlík: *Polanecká spojka*, svět techniky 6, Praha 1964, str. 357-358)

Spojka však kupodivu nenalezla v železniční síti nově vzniklé Československé republiky uplatnění, doly ani Vítkovické železářny o ni neprojevily zájem, pustla a postupné rozebírání kolejového svršku potvrdil i výnos ministerstva železnic z července 1935. Potřebnost této trati, jejíž násep byl téměř v úplnosti stále zachovaný, se znovu objevuje v roce 1955 ve směrném plánu Ostravy. (M. Strakoš: *Výstavba Polanecké spojky*, in: M. Strakoš a kol.: Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál, Praha 2017, dále jen Strakoš 2017a, str. 63n.)

První fázi výstavby Polanecké spojky a její význam shrnul náčelník odboru expertisy v Olomouci (ing. Peňáz) ve zprávě z 1. dubna 1963, z níž vyjímáme: „*Výstavbou Polanecké spojky bude zkrácena délka přepravní cesty východ-západ (Košice-Praha) zhruba o 13 km, spojka představuje také přirozené pokračování zdvoukolejné dráhy Český Těšín-O. Kunčice a pro případ mimořádností (např. zimní kalamity, výlukové práce na hlavním tahu) i trať odklonovou.*

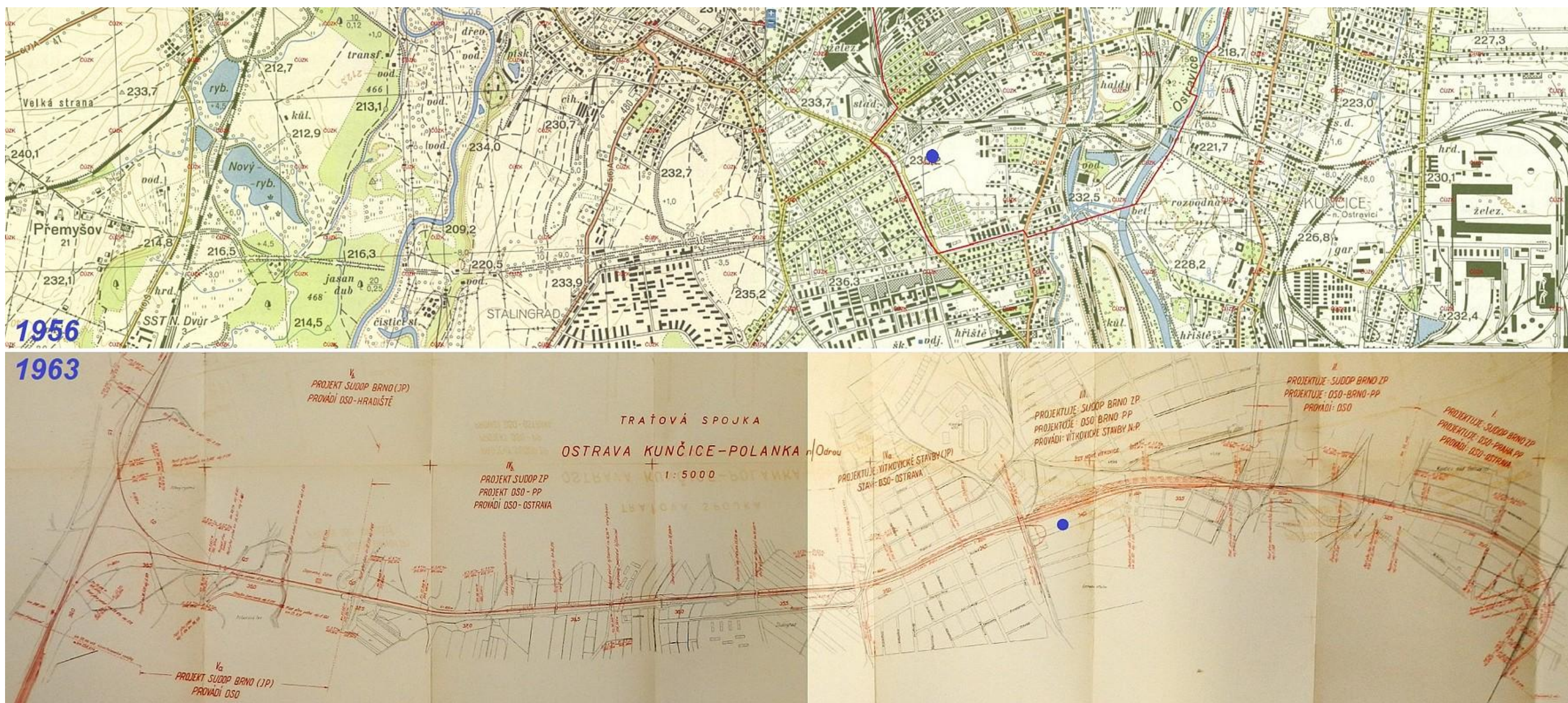
Pokud jde o bližší účelové určení, zhospodárňuje Polanecká spojka přísun hlavních hutních substrátů do závodu VŽKG, n. p. (východní ruda, koksovatel. uhlí z pánve Suchá a příp. i Karviná). Polanecká spojka bude sloužit i pro přepravu cestující veřejnosti, zejm. pak pracujících závodů VŽKG, NHKG, n. p. z nasávací oblasti Opavska, Suchdolu n. O. a Studénky.

K potřebám obou přeprav jest vyprojektována žel. stanice Nové Vítkovice.

Polanecká spojka jest budována jako dvoukolejná dráha, vyúsťující z žst. Ostrava Kunčice a rozvětvující se v dopravně Odra do 2 jednokolejných větví, a to jednak do Polánky, jednak do O. Poruby. Stavba jest rozdělena do 6 etap výstavby, bude elektrifikována a vybavena moderním staničním rel. zabezpečov. zařízením, traťovým automat. zabezpečov. zařízením (autoblokem), pro dálkové a místní sdělovací spoje projektována kabelisace.

Souhrnný stavební náklad: zhruba 200 mil. Kčs (191,4 mil. Kčs). Investiční úkol, vypracovaný Ostravskou drahou byl řádně projednán se všemi důležitými orgány veřejné správy a se Státní plánovací komisí (SPK) a poté schválen ministrem dopravy 8. 9. 1960. V územním rozhodnutí MěstNV Ostrava z 18. 7. 1961 byl zohledněn požadavek SPK na přiměřený odstup vůči závodu VŽKG, národní podnik, pro jeho výhledový rozvoj, došlo proto k odsunu žst. Nové Vítkovice jižním směrem a tím i zvětšenému zásahu do stávajících bytových fondů v dotčeném prostoru. (POZN. autora: Tento zásah vyvolal odpor místních obyvatel – podpořený dokonce jedním uličním výborem KSČ - a vedl i k úvahám o podstatnějším přeložení trasy jižním směrem, tyto a další peripetie výstavby jdou však již zcela mimo rámec naší práce. Podrobněji viz např. Strakoš 2017a, str. 66n.)

Se stavebními pracemi započato r. 1962, dokončení bylo projektováno na 31. 12. 1967. Podle vládního usnesení ze 14. I. 1963 o maximál. zkrácení lhůt výstavby při důležitých investičních stavbách byl vypracován přípravnou komisí návrh na zkrácení doby výstavby Polanecké spojky a předložen ministerstvu k projednání a schválení.“ Navrhovalo se uvedení spojky do provozu pro nákladní dopravu k 1. 6. 1965, příp. k 1. 1. 1966 s tím, že zbývající práce (elektrifikace, definit. zabezpečov. práce) budou potom, včetně aktivace veřejné dopravy cestujících, prováděny za provozu. Zároveň byla pro neekonomičnost odmítnuta veškerá provizoria jak v prostoru nové žel. stanice (ul. Místecká, Závodní a Horní), tak i na veřejné silniční síti.



„Zkrácení termínu výstavby předpokládá plného maximálního využití dosavadních kapacit stavebního závodu (Dopravní stavby, n. p. Olomouc) při 3-směnnosti staveb. prací a doplňující odpovídající přísun pracovních prostředků odjinud (např. ženijní vojsko aj.).“ (České dráhy a. s., 04 Odbor správní, Ústřední technická knihovna dopravy, archiv ČD, detašované pracoviště Červenka, fond Archiv ČSD – Správa střední dráhy v Olomouci, Polanecká spojka, kart. 1 – dále jen ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1, složka Usnesení-zápis)

V červnu 1963 vznikl situační plán traťové spojky Ostrava-Kunčice – Polanka n. O. a situační plán jejího projektu organizace výstavby (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1, složka Korespondence-situač. plán 1:5000), vyznačující i místo budoucího nádraží; jiného vhodného místa nebylo. Nádraží s celým III. úsekem měly stavět Vítkovické stavby, národní podnik. (srv. kapitolu Situace v Architektonickém rozboru nebo též M. Strakoš: *Nádraží Ostrava-Vítkovice: architektura výpravní budovy*, in: M. Strakoš a kol.: *Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál*, Praha 2017, dále jen Strakoš 2017b, str. 107n.)

Režim výstavby traťové spojky Ostrava-Kunčice – Polánka nad Odrou vypracovalo na základě jednání **3. 7. 1963** Ministerstvo dopravy Praha a podepsali jej náčelník Střední dráhy, předseda SmKNV, předseda MěstNV, ředitelé Dopravních staveb Olomouc a Vítkovické stavby, národní podnik Ostrava, vedoucí štábu Polanecké spojky a GP SÚDOP. Namnožený dokument uvádí: „Původní investiční úkol předpokládal dokončení Polanecké spojky v r. 1967 bez komplexního řešení silniční sítě v oblasti spojky.“

Po projednání výstavby Polanecké spojky v dočasné vládní komisi byly navrženy lhůty uvedení do provozu úseku Ostrava Kunčice - Nové Vítkovice do 31. 12. 1964 a úseku Nové Vítkovice – Polanka do 26. 5. 1965. Tyto lhůty byly schváleny usnesením vlády ze 29. 3. 1963 s tím, že toto zkrácení je podmíněno mimořádnými opatřeními.

V dubnu 1963 byly tyto lhůty směrně navrženy k dalšímu zkrácení při jednání na KV KSČ. Na jednání dne 3. 7. 1963... byly stanoveny s přihlédnutím k technickým možnostem a s ohledem na předpokládaná mimořádná opatření tyto termíny uvedení jednotlivých úseků do provozu:

- 1) Úsek Ostrava-Kunčice – Nové Vítkovice jednokolejně s peáží do 31. 5. 1964.
- 2) Úsek Nové Vítkovice - Polanka n. Odrou jednokolejně s peáží do 1. 9. 1964.
- 3) Zapojení do stanice Poruba do 31. 12. 1964.
- 4) Úplné dokončení stavby včetně elektrifikace a zab. zařízení v r. 1966. “

Následují články s rozpisem úkolů a zodpovídajících osob, subdodavatel Vítkovické stavby, národní podnik, měl zajistit stavbu celé III. etapy, v tom „do 30. 5. 1964 zajistit výstavbu kolejí ve stanici Nové Vítkovice, a to kolejí č. 112, 114, 116.... a do 1. 9. 1964 dalších tří kolejí, a to 110, 108, 106“, vlatní budova jmenována není. Je však jako objekt 309 uvedena v přiloženém finančním harmonogramu, s odhadovaným celkovým nákladem na roky 1964-1966 17,272 mil. Kčs, projektantem měl být SÚDOP Brno. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2)

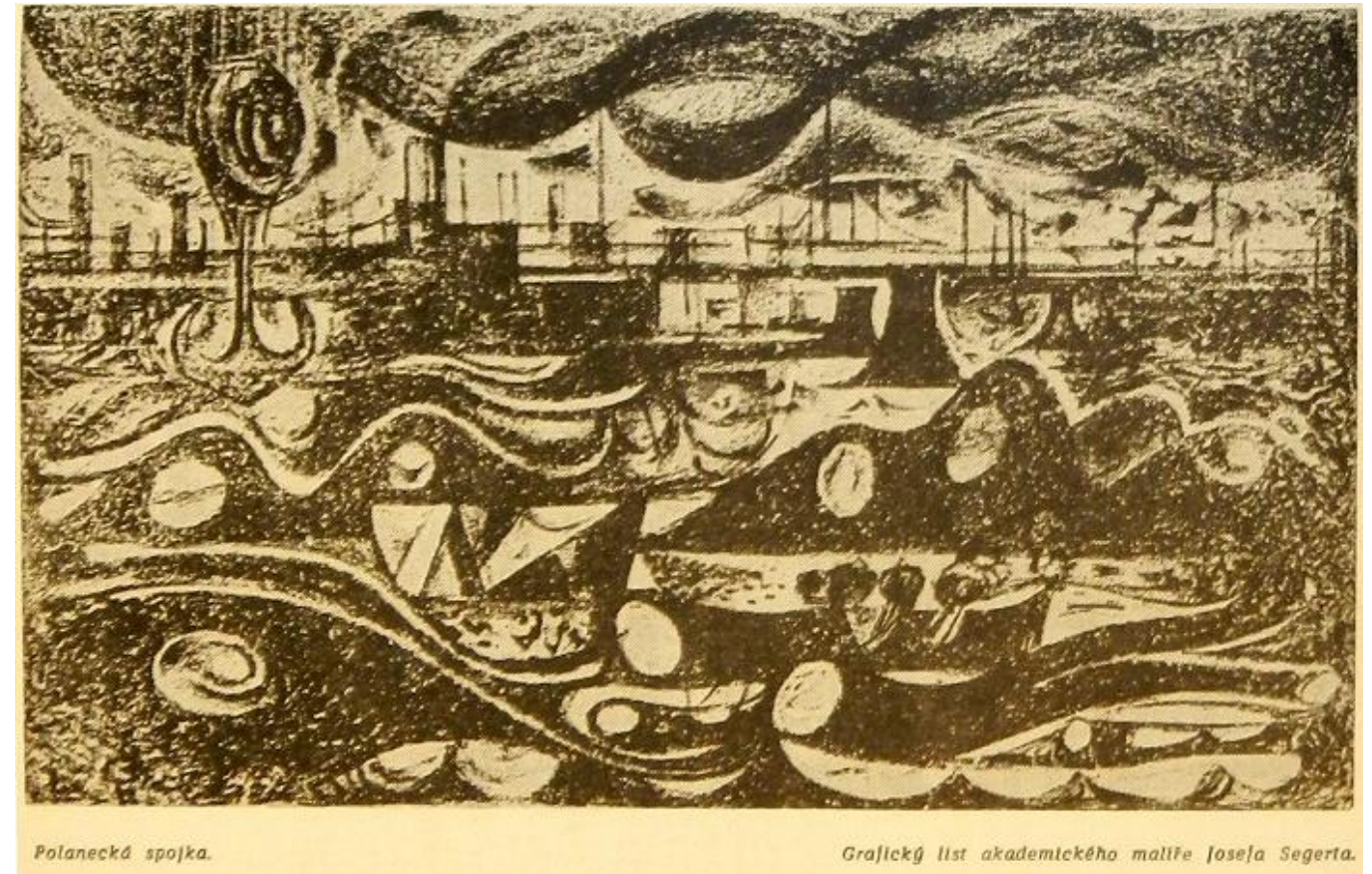
Oproti původnímu návrhu tedy došlo k dalšímu překvapivému zkrácení lhůt.

Zpráva oddělení Polanecké spojky pro **tiskovou besedu** dne 6. února 1964, zprac. B. Šiškou 5. 2. 1964, mj. uvádí dokončení výpravní budovy do konce roku 1966. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

Propagační spisek „**Na mapách ČSD se objevila nová trať – Polanecká spojka 1963-1964**“, bohužel nedatovaný, snad hned z konce roku 1964, uvádí termíny takto: „*Polanecká spojka byla v roce 1963 zařazena mezi přednostně sledované stavby s těmito nejdůležitějšími termíny:*

31. 5. 1964 – zahájit provoz v úseku žst. Ostrava Kunčice-žst. Ostrava-Vítkovice
1. 9. 1964 – propojit trať jednokolejně z Ostravy Kunčic až do Polanky nad Odrou
31. 12. 1964 – dokončit větev až do žst. Ostrava Poruba.“

Všechny tři termíny se podle spisku podařilo zkrátit, a to na 6. 5. 1964, 27. 8. 1964 a 22. 12. 1964. Dále se spisek zabývá především chválou všech obětavých projektantů, stavbyvedoucích, dělníků i členů Československého svazu mládeže (spojka byla vyhlášena v březnu 1963 Severomoravskou krajskou organizací ČSM „stavbou mládeže“) a mj. uvádí, že „na stavbě pracovalo od července 1963 do prosince 1964 v průměru 800 lidí“. Srovnání s prvotní výstavbou za 1. světové války tedy vyznívá jako opravdový pokrok, všechny problémy s nedostatkem nákladních aut i náhlým odvoláváním bagru na jinou stavbu byly zažehnány, ovšem navíc je třeba nové realizaci přiznat, že byla výrazně komplikovanější, volné staveniště mezi poli nahradila nesouvislá městská zástavba. Spojka si tak vyžádala stavbu 14 mostů, z nichž v provozu na konci roku 1964 bylo deset. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 3) Souběh dokončování dalších souvisejících staveb s výstavbou nového nádraží v následujících letech působil řadu těžkostí, závěrečný spurt v dokončování veřejné části nádraží způsobil skluzu v budování silničních najezdů na Místecké a Rudné ulici vč. souvisejících prací a tyto



skluzu se nepodařilo ani do konce roku 1967 dohnat. (Zpráva o plnění plánu na Polanecké spojnici za měsíc prosinec 1967, ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

Než se soustředíme na náš hlavní úkol, líčení vzniku a osudů vítkovického nádraží, který nám nedovoluje sledovat všechny, byť poučné souvislosti, uvedme k Polanecké spojnici ještě jednu zajímavost, která ilustruje i pozdější vstřícnost k výtvarnému pojednání jeho budovy:

1. 12. 1963 byly uzavřeny smlouvy investora ČSD s pražskými umělci, akad. malířem Františkem Segertem a akad. sochařem Adolfem Havelkou, kteří měli pravidelně dojíždět na všechny úseky stavby Polanecké spojky s cílem **výtvarně zaznamenat** jednotlivé fáze výstavby až do jejího ukončení. Havelka se zavázal vytvořit kolekci cca deseti plastik a reliéfů, Segert kolekci 25 až 30 obrazů, oba pak uspořádat za pomoci investora v Domě umění v Ostravě nebo v jiném vyhovujícím výstavním prostoru výstavu těchto prací k oslavám zahájení provozu na vybudované Polanecké spojnici. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

(Žádná zpráva o takové výstavě nebyla nalezena ani v archivu Galerie výtvarného umění v Ostravě, ani v Ostravském kulturním zpravodaji z let 1964 až 1969. Jediným důkazem naplňování smluv tak pro nás je reprodukce grafického listu J. Segerta „*Polanecká spojka*“ na předsádce výše uvedeného propagačního spisku – V. Lichovnicková, knihovnice GVUO, elektronické sdělení 20. 11. 2019)

30. 11. 1963 se konala výrobní porada k projednání a odsouhlasení rozsahu stavebního programu pro výpravní budovu v Nových Vítkovicích. Přítomní byli čtyři zástupci ČSD (za odbory investiční a expertizy a službu 11) a projektant (ing. Srna za SUDOP Brno). Zápis, sestavený projektantem 1. 12., uvádí: „Rozsah a kapacita výpravní budovy jsou stanoveny na základě špičkové frekvence ve vztahu na spádovou oblast, určenou MěNV Ostrava. Špičková kapacita 3.500 osob/30 minut je dokumentována technologií, vypracovanou SÚDOPem Brno a zdůvodněna schvalovacím a posuzovacím protokolem ke studii výpravní budovy v N. Vítkovicích. Jako podklad pro stanovení kapacity výpravní budovy byl vzat návrh úsekové normy – směrnice pro dimensování ploch místností ve výpravních budovách.“ Z těchto 3.500 osob se předpokládalo, že jen 25% projde přímo k vlakům, u zbytku předpokládal rozbor, zpracovaný projektantem, tento rozptyl do čekárenských ploch: čekárny 5%, kulturní středisko 10%, buffet 20%, restaurace 15% a klidná část haly 50%. (POZN. autora: Odsouhlasená čísla dokládají, jak zavádějící mohou být rozbor, vyjádřené v procentech: pokud si to dopočteme, mělo se např. v bufetu během půl hodiny vystřídat 520 strážníků!). Komise doporučila, aby se předpoklad pro klidnou část haly ještě navýšil na 75% (!), čekárny snížit na 3%, kulturní středisko na 4% a aby byl respektován požadavek RaJ v Ostravě na plošnou výměru jídelny-samoobsluhy 220 m² a restaurace II. cen. skupiny 150 m².

Navzdory úvodním hausnumerům byly navržené výměry ještě celkem rozumné:

nejdůležitější prostory odjezdové části – klidná část haly 600 m², kulturní středisko s možností promítání filmů 80 m², čekárna 75 m², čekárna matky s dětmi 50 m², telefon 4 boxy a zmíněná restaurace a samoobsluha.

nejdůležitější prostory příjezdové části – příjezdová hala 120-150 m², holič 36-40 m².

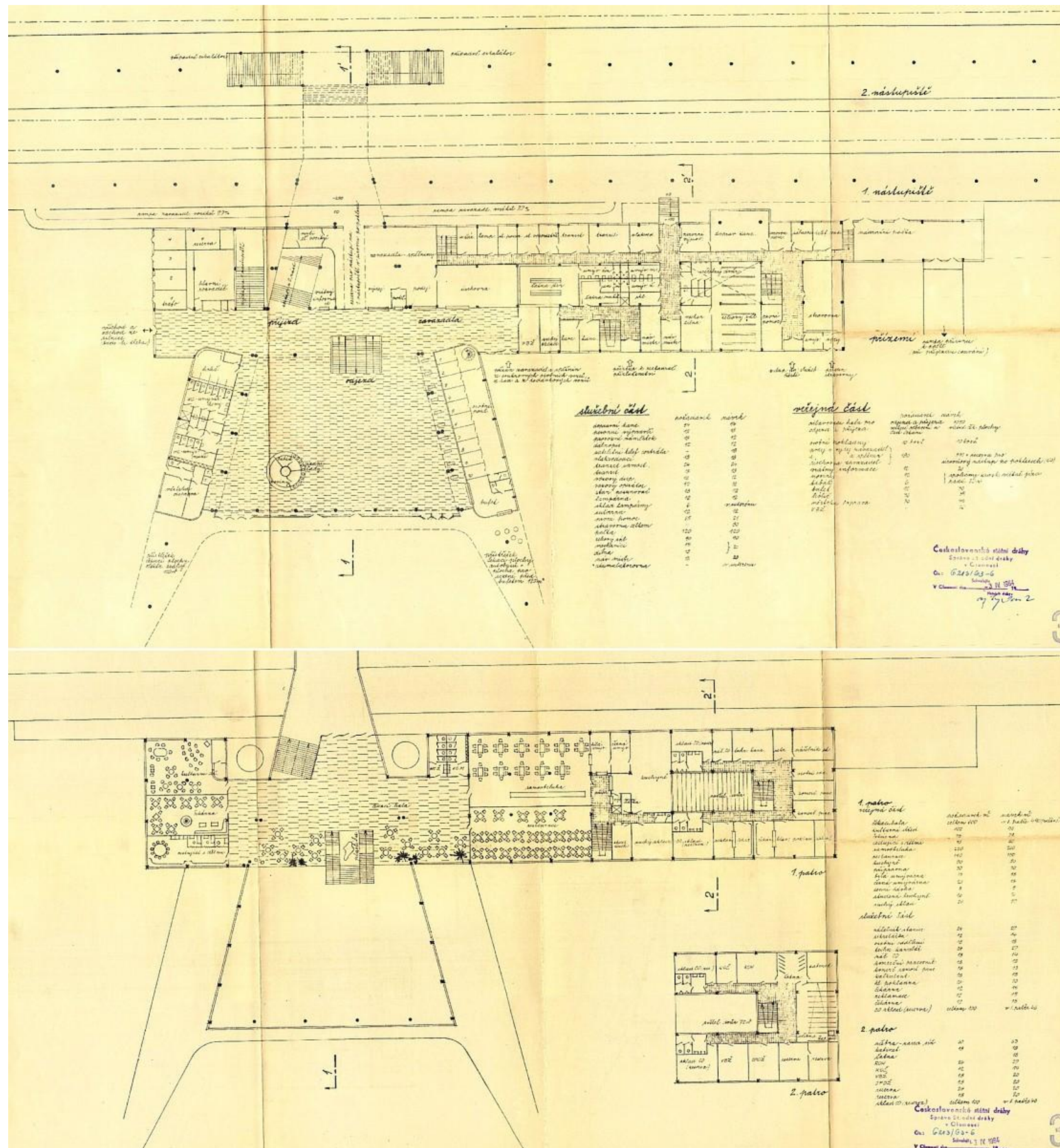
U WC, v odjezdové části s obsluhou, a úschovny zavazadel se výměry neuvádějí, odkazuje se na směrnice o frekvenci.

V dopravní části se požaduje cca 46 místností (největší sklad a skladiště CO 100 m², zasedací síň 60 m², akumul. vozíky 54 m² a dopravní kancelář vč. rozhlas. kabiny 34 m², releová místnost dle rozsahu zařízení).

Mezi 21 provozními místnostmi restaurací se dle požadavku RaJ v Ostravě uvádí mj. chlazený pivní sklad 100 m², hlavní kuchyň 60 m² a šatny pro personál také 60 m².

[Pokud to bylo možné ztotožnit, uvedli jsme požadované výměry v hranatých závorkách přímo u příslušných prostor v kapitole Architektonický rozbor.]

Výrobní porady **6. 12. 1963** k projednání **dispozičního řešení** výpravní budovy N. Vítkovice, jež předložil projektant SUDOP Brno ing. Srna, se zúčastnily další drážní složky vč. hygienika, nevznesly však žádné podstatné připomínky.



Na personálně bohatě zastoupené výrobní poradě **17. 12. 1963** již byly projednávány **rozpracované tužkové půdorysy** k výpravní budově N. Vítkovice. Zástupci SUDOP Brno, ing. Žalman a ing. Matiaske, jsou sice v zápise označeni jako GP, prohlásili však, že nejsou kompetentní převzít tuto zakázku. Práce SUDOPu byly pozastaveny a dohodnuto, že „na základě objednávky investora vypracuje SUDOP Brno další dvě srovnávací řešení v nejjednodušší formě. Další dvě řešení v tomto rozsahu vypracuje PO Ostrava na základě požadavku investora přes SUDOP.“ Pro zpracování variantních řešení měl investor zajistit upřesňující podklad, zápis o jednání ani výsledné soutěžní podmínky však ve spisu nejsou; jen z pozdějšího zápisu o hodnocení vysvítá, že mezi podmínky patřilo např. respektování již „schváleného řešení studie přednádraží městské dopravy, které se již v části začíná stavět“ nebo vyloučené situování části výpravní budovy nad kolejištěm.

Z pozdějšího poděkování projektantům (viz dopisy ze 7. března 1964) se o prvotním projektu dozvíme alespoň to, že „při prohlídce úvodního projektu navržené kopulovitě stavby výpravní budovy dal KV KSČ pokyn, aby se k tomuto řešení vyjádřili odborníci, sestávající z pracovníků Správy dráhy, Krajského projektového ústavu v Ostravě, Útvaru hlavního architekta města Ostravy, Sudopu atd.“

K **provoznímu zhodnocení návrhů** na řešení nové výpravní budovy v žst. Nové Vítkovice, konanému 3. února 1964, se sešlo dokonce sedm návrhů: dva ze SUDOP Praha – dr. Danda a ing. Votruba, čtyři z KPÚ Ostrava – ing. Hartl, Firla, Svoboda a Vašíček, a jeden ze SUDOP Brno – ing. Srna. První místo bylo železničními odborníky (do devítičlenné komise se z projektantů dostavil jen Ing. Fifek ze SUDOP Bratislava a dále Ing. Němčanský z ÚHA Ostrava) přiznáno soutěžnímu kolektivu č. 1 (Dr. Ing. Danda, SUDOP Praha):

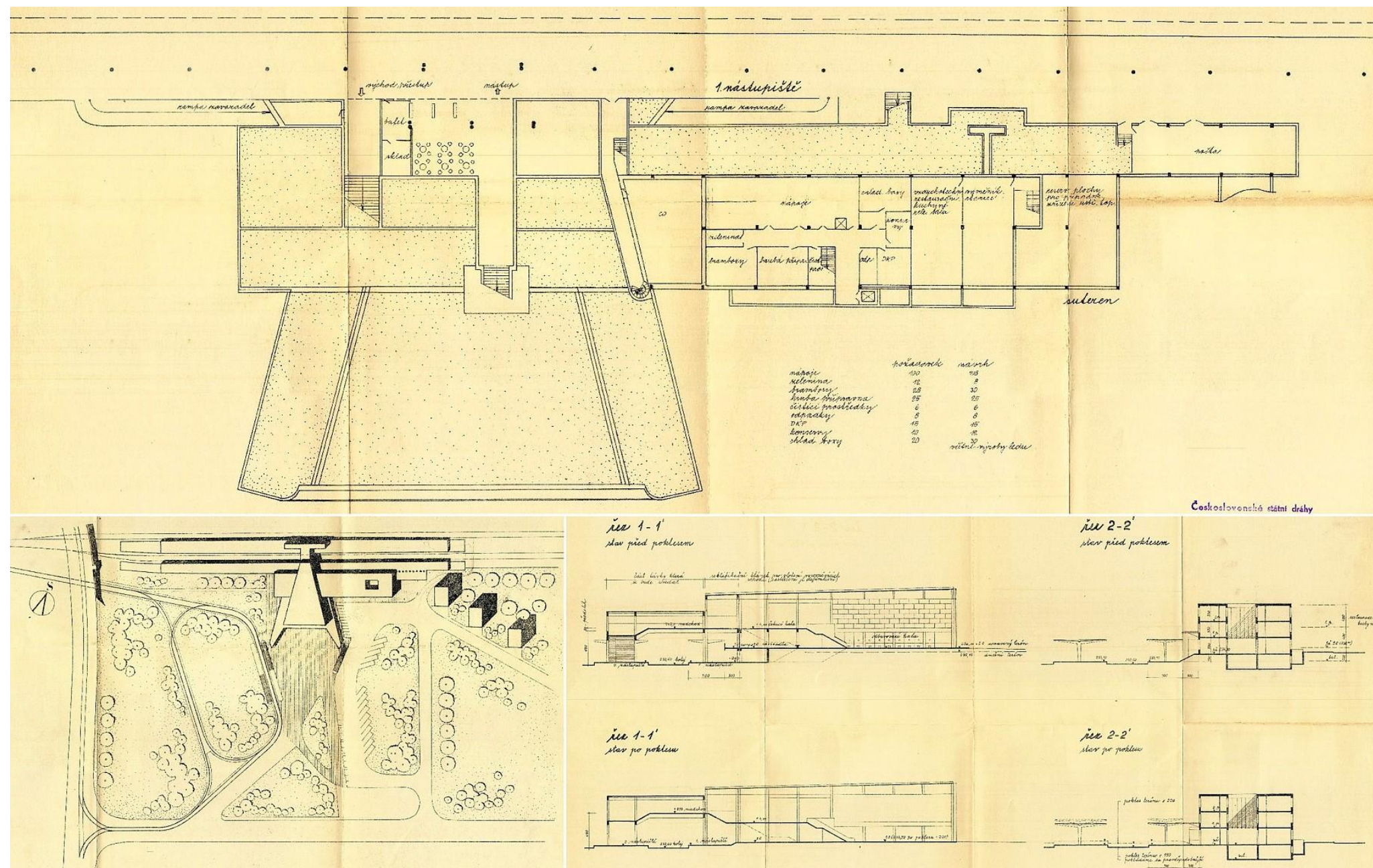
„Návrh zásadně splňuje podmínky.

Klady: 1. Vyhovující hala i pro frekvenční špičky.

2. Účelná řešení odbavení cestujících (přehled), jasná orientace, příchod funkčně řešen odděleně od odjezdu.

3. Vhodné řešení přestupu na 1. nástupiště.

4. Klidné čekací prostory nerušených frekvencí a zvětšení klínovitým řešením přechodové lávky.



5. Účelné nadvýšení kóty haly proti kótě přednádraží zmenšuje rozdíl výšek při příchodu na nástupiště.

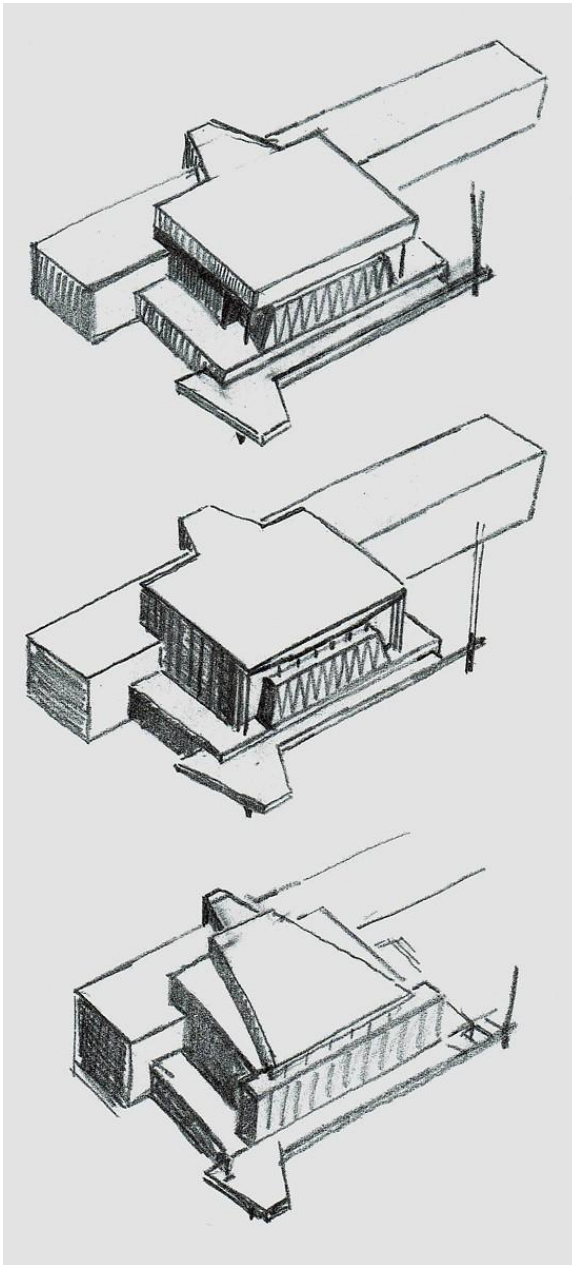
6. Snadná rektifikace haly i přechod. lávky při účincích poddolování.

Zápory: 1. Vhodněji řešiti odvoz zavazadel na I. nástupiště (výtahem), neboť řešení rampami při poklesech se nejeví jako vhodné.

2. Ztížené řešení osvětlení a větrání v trojtraktu služební části.“

Z dalších hodnocení vysvítá, že komise bedlivě sledovala především parametry přístupových koridorů, lávek a schodišť, možnosti rektifikace při vlivech poddolování, řešení příjezdů ke trafostanici a pro zásobování restaurace apod., za nevhodné se považovalo umístění čekáren v přízemí.

Komise se sešla ještě následující den, 4. února, a to u ÚHAMO a v počtu, rozšířeném na dvanáct členů (rozhojnili se zástupci ÚHA, SUDOP a přišel i zástupce KV KSČ). Byla projednána



kritéria pro základní posuzování návrhů z hledisek urbanistických, dispozičních, architektonických, konstruktivních ekonomických a provozních.

Projekty nejsou v zápise bohužel nijak popsány, o architektonické podobě se dozvídáme jen to, že jde o „zajímavou architektonickou kompozici“ (návrh ing. Hartla) nebo „nebylo docíleno arch. řešení; hmot. řešení je ekonomicky ze všech návrhů nejméně výhodné, nadměrný objem budov“ (návrh ing. Vašíčka) a dokonce „splňuje soutěžní podmínky, až na dispoziční řešení přechodu z kruhové části na přechodovou lávku.... celková architektonická koncepce vychází z falešného formalistického pojetí a neodpovídá funkci a provozu objektu“ (ing. Srna). Hodnocení dalších tří návrhů do zápisu formulováno nebylo.

„Dospělo se k názoru, že shora uvedeným kritériím nejvíce vyhovuje návrh SUDOP Praha – autor dr. Danda, který by měl být vzat za základ pro další řešení. V něm je pak nutno respektovat tyto připomínky:

urbanistické: Při použití návrhu dr. Dandy přihlédnout k volnějšímu řešení dle ing. Firly (KPÚ Ostrava), zejména upustit od přísné symetrie celé hlavní budovy. Dořešit celý přednádražní prostor až po obytný dům, který je nutno dimenzovat na počet bytů, stanovených IÚ pro pohotovost s možností jeho zvětšení pomocí ubytoven. Dořešit plochy parkingů a autobusových stání.

provozní: Vycházet z návrhu dr. Dandy, pokud se týká dispozice a hmotového uspořádání. Dořešit umístění bufetů, využití hluchých prostorů u nástupu na přechodovou lávku a kapacitu záchodů. Respektovat připomínky ČSD k provoznímu řešení.

architektonické: Provéřít tvar hlavní haly a vyloučit její přílišnou kubickou těžkopádnost. Dořešit zejména interiéry a zvýšit jejich architektonickou jemnost a atraktivnost. Počítat zejména s pohledem od Závodní ul. Architektonickou stránku návrhu dále propracovávat. Požadují se průběžné konzultace s investorem a ÚHA Ostrava.

konstrukční: U hlavní haly docílit konstrukční lehkost s použitím novodobých materiálů a hledat charakteristický výraz.

ekonomické: Všechny tři zbývající návrhy jsou na úrovni ekonomických ukazatelů a jsou v souladu se stavebním a provozním programem.

Komise doporučuje, aby zpracováním výsledného projektu byl pověřen SUDOP Praha, který by zajistil spolupráci autora dr. Dandy – zvláště zajistil výtvarné a architektonické dotažení provozně-dispozičního skeletu.

Komise konstatuje velký přínos variantních řešení oproti původnímu návrhu stanice ČSD Ostrava – Nové Vítkovice. Varianty je nutno dát k dispozici zpracovateli projektu. Komise doporučuje projektovým ústavům ocenit mimořádné úsilí zúčastněných kolektivů.“

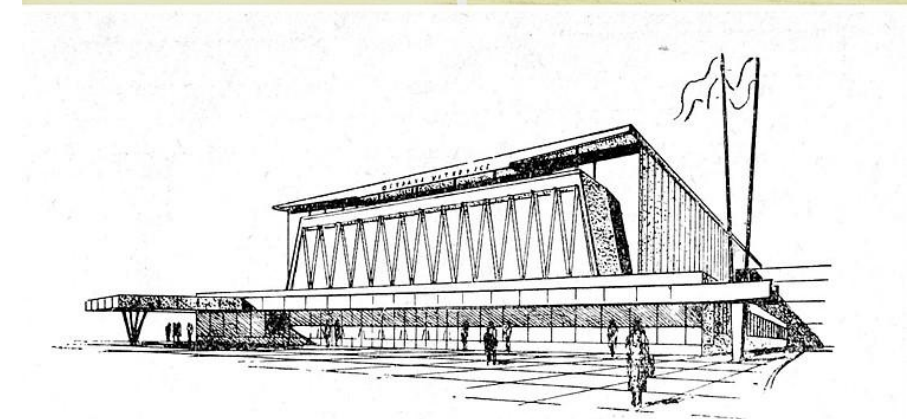
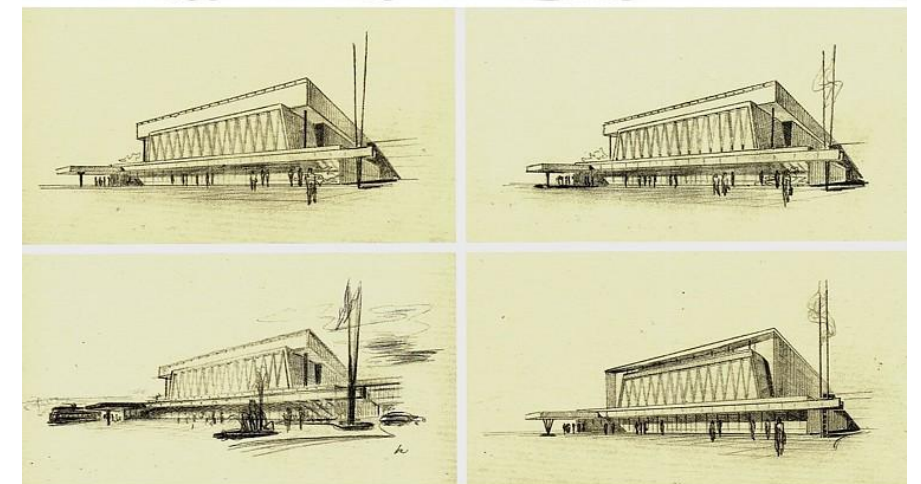
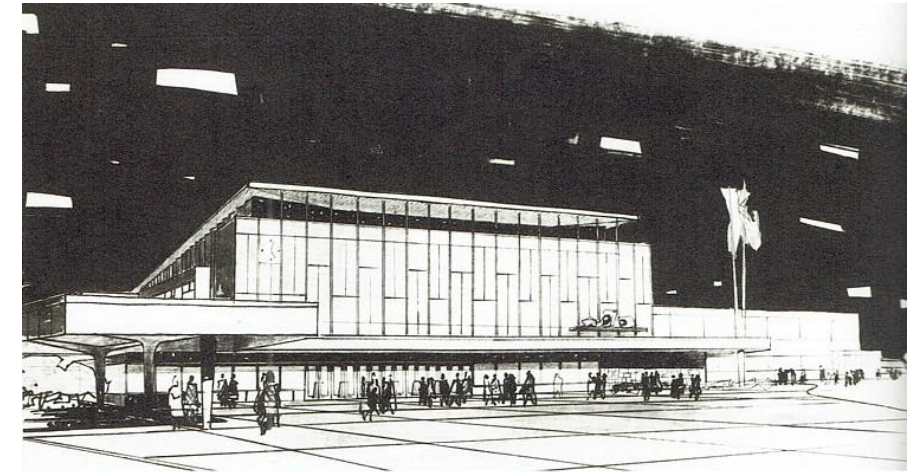
12. 2. 1964 se sešla dočasná komise KV KSČ (ze dvanácti seznávaných soudruhů se tři omluvili) k nádražní budově Nové Vítkovice, potvrdila závěr předchozí komise a určila další úkoly:

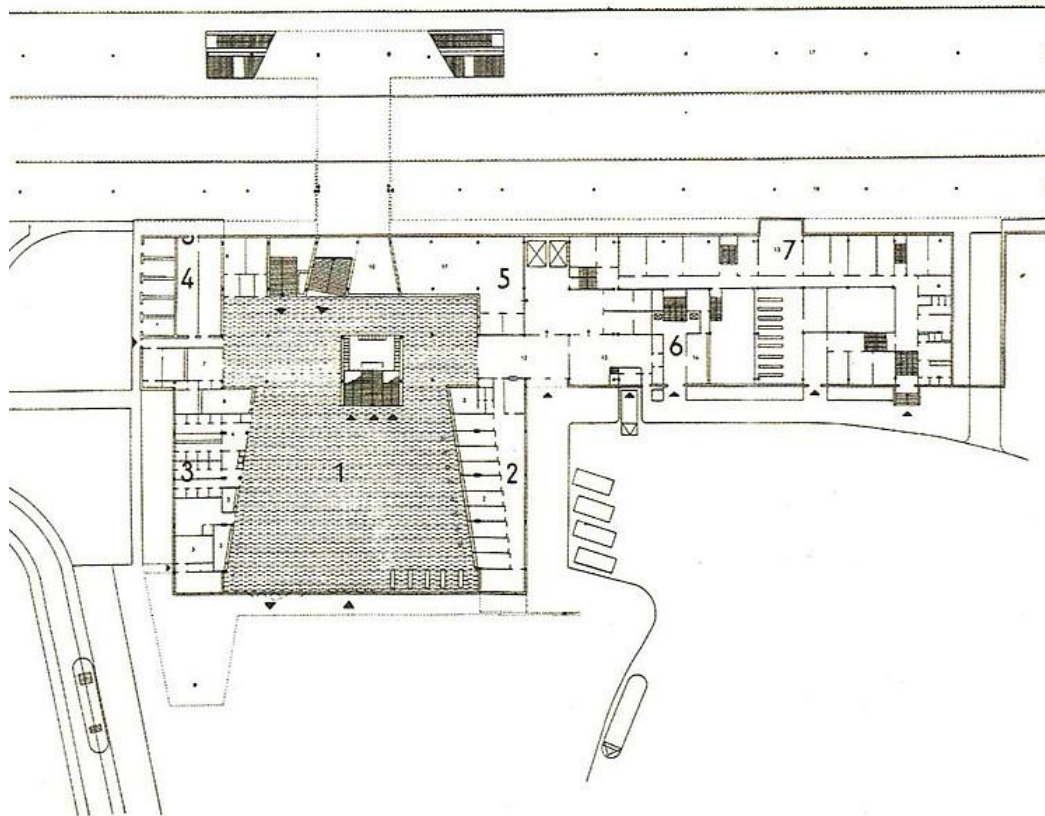
„1. Vycházet z návrhu SUDOP Praha – Dr. Danda s přihlédnutím k připomínkám ze zápisu ze dne 4. 2. 1964 na MěstNV Ostrava – zodp. ing. Drápal.

2. Provéřít řešení tramvajové dopravy v přednádražním prostoru a u ulice Závodní z hlediska možnosti zjednodušení – zodp. ing. Benedikt, termín do 7. 3. 1964.

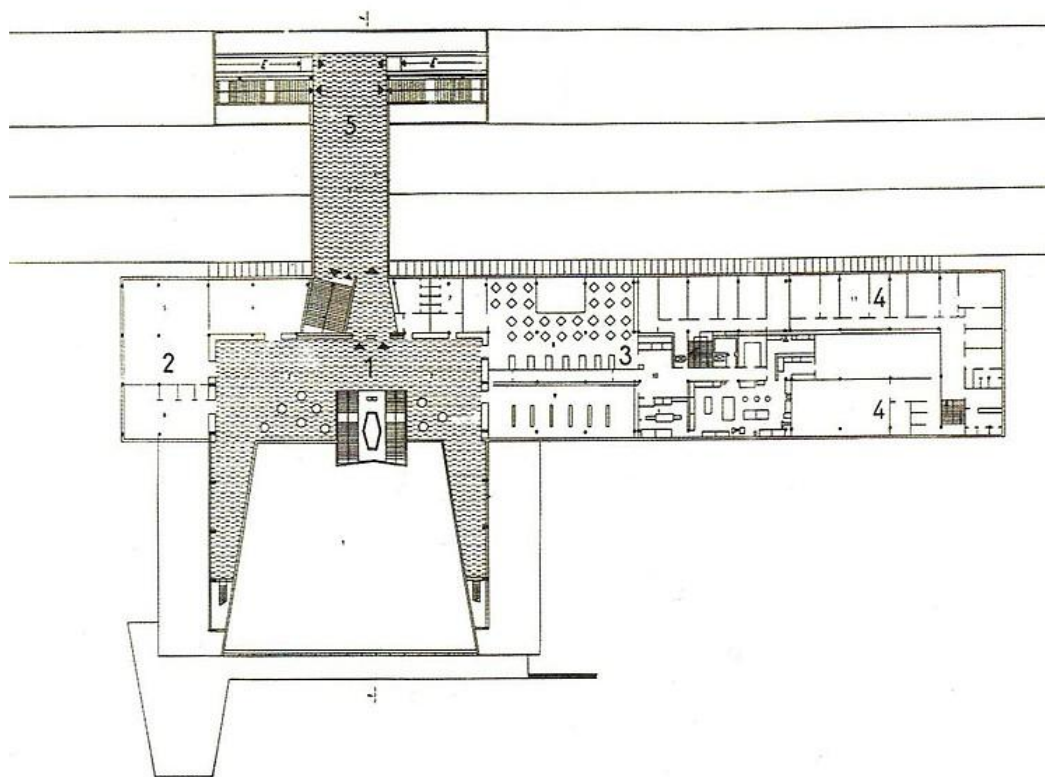
3. Předložit KNV odboru dopravy vyřešení střetů městské dopravy s Polaneckou spojkou – zodp. ing. Bartoň, MěstNV, s. Eliášek, termín do 31. 8. 1964.“

7. března 1964 bylo správou dráhy z Olomouce zasláno ing. arch. Dr. Josefu Dandovi do Prahy-Karlína poděkování za provedenou studii, jež „nejlépe vyhovovala danému stavebnímu programu a daným podmínkám“ a byla tak při hodnocení podaných studií postavena jednomyslně na první místo. Dále bylo vysloveno přání zduř ve zpracování úvodního projektu na základě schválených dispozic,





čímž bude zabezpečeno včasné zahájení výstavby. Téhož dne byl dopisem požádán ředitel KPÚ Ostrava, aby tlumočil srdečné díky svým pracovníkům architektům, autorům dalších předložených studií, kteří „*zдолali daný úkol ve velmi krátkém čase a museli na této práci velmi usilovně pracovat.*“ (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)



Komise zřejmě posuzovala pět výkresů studie, datované ke 31. 1. 1964, která ani neobsahuje pohledy, takže je nutno obdivovat, že bylo možné se vyslovit k architektonické úrovni návrhu. Překvapí zvláště „*přílišná kubická těžkopádnost*“, přisouzená lichoběžníkovému objemu, dovedně

rozehranému přízemními bočními přístavky a expresivně modelovanými markýzami. Ve dvojici stravovacích zařízení byla samoobsluha situována na severu, restaurace na jihu. Trojtrakt byl částečně odlehčen vloženým átriem. (Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava – Vítkovice)

Další cesta k výslednému projektu zřejmě nebyla jednoduchá. Až z následujícího období zřejmě pocházejí několikrát publikované skicy (Národní archiv Praha, fond Josef Danda, repro Strakoš 2017b, str. 111-113, částečně též Hájek 2007, str. 120 a nadrazivítkovice.cz), během jejichž promýšlení byl nalezen onen monumentální zubovitý motiv jako charakteristický prvek hlavního průčelí. Ještě předtím vznikl zřejmě pro prezentační účely perspektivní výkres s pohledem na průčelí haly, použitý i v propagačním spisku asi z konce roku 1964, kde jsou v prosklené ploše nad vstupy kombinovány průběžné svislé příčle se střídavě kladenými příčlemi vodorovnými. („Na mapách ČSD se objevila nová trať – Polanecká spojka 1963-1964“, asi 1964, ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 3)



V této fázi zřejmě vznikly i schématické půdorysy přízemí a 1. patra (Národní archiv Praha, fond Josef Danda, repro Strakoš 2017b, str. 119), lišící se od výsledného návrhu už jen v maličkostech: vrátnice, umístěná v bloku schodišť, a vadné umístění nákladních výtahů v přízemí, naopak z množství schodišť je zřejmé, že již bylo promyšleno nynější podlažní uspořádání. Ve dvojici stravovacích zařízení byla restaurace situována na severu, bufet na jihu.

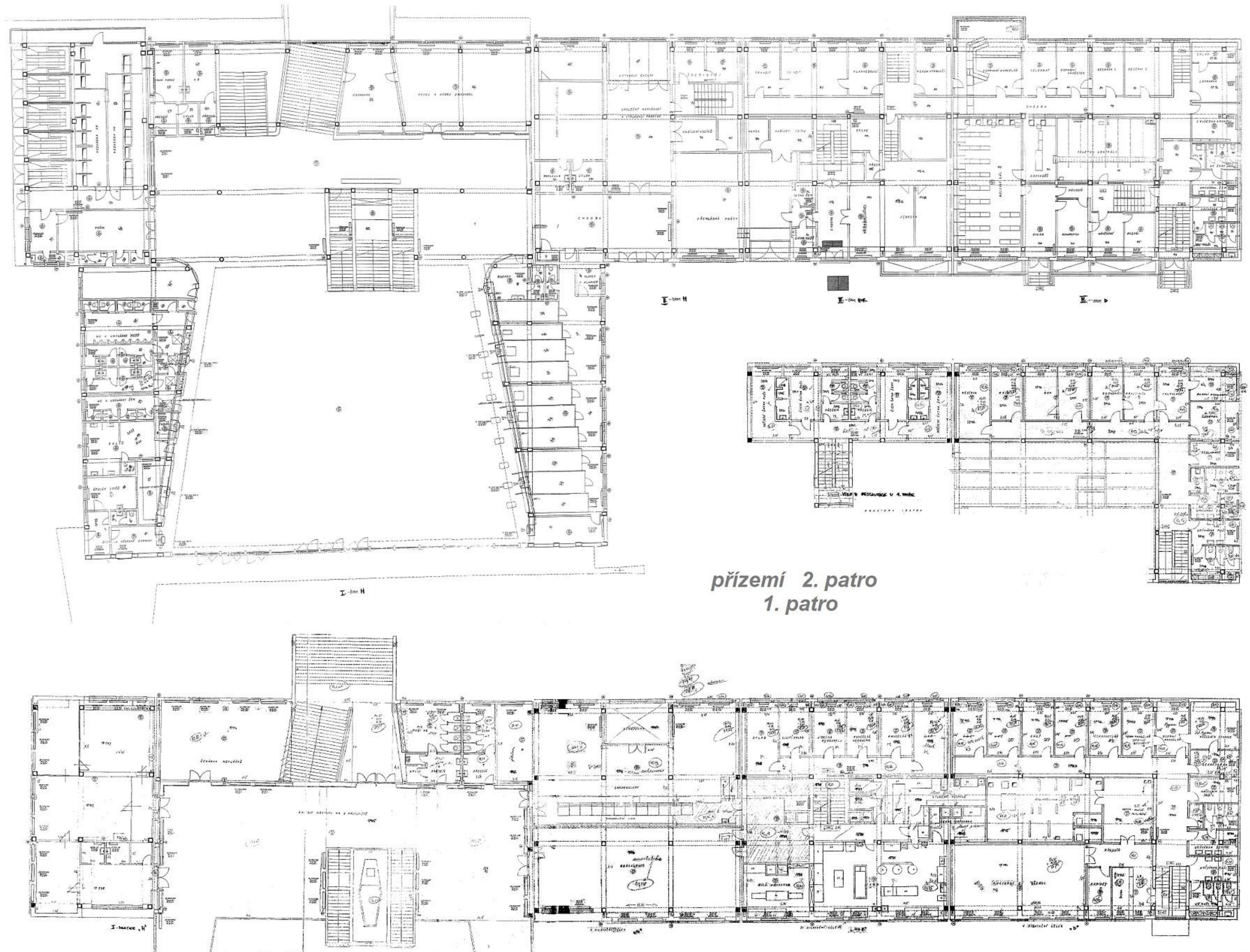
6. 5. 1964 se konalo slavnostní zahájení provozu první části Polanecké spojky, stavěné urychleně po potížích zimy 1962/1963, a brzy nato, **27. 8. 1964**, došlo i na slavnost k dokončení druhé etapy výstavby spojky a zároveň k položení základního kamene stavby nového nádraží Ostrava-Vítkovice. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Projevy)

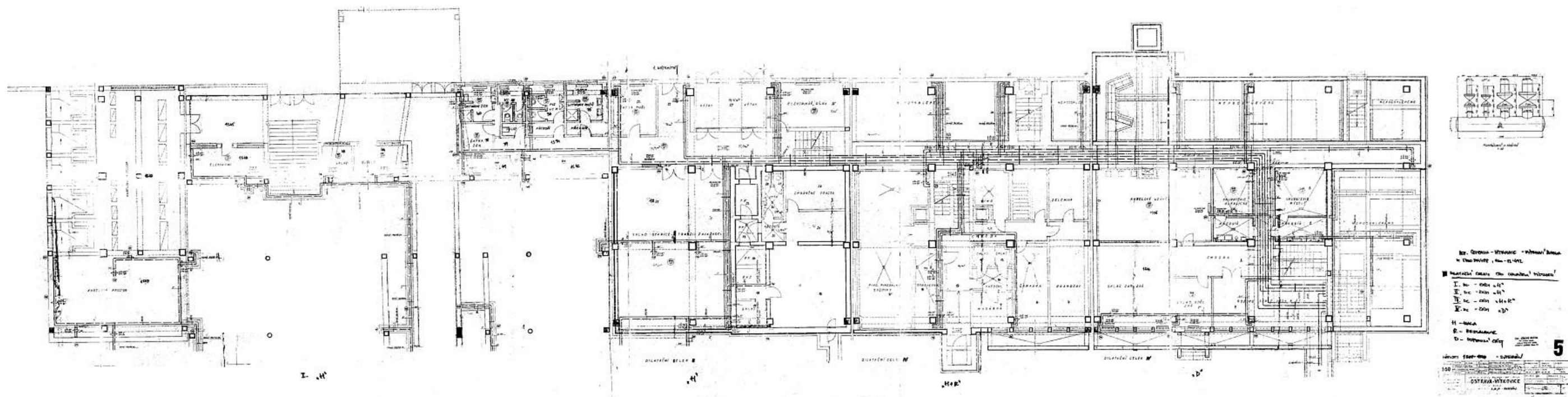
22. srpna 1964 schválil ministr dopravy investorovi, Správě střední dráhy, **rozpočet** k zadávacímu projektu „**Traťová spojka Ostrava Kunčice-Polanka n. O.**“ v celkové částce 266,2 mil. Kčs. Na výpravní budovu O. Vítkovice (položka 309 v hlavě 2) podle něj bylo počítáno 11 mil. Kč na stavební část a na technologickou část 500 tis. Kčs, rezerva činila 660 tis. Kčs.

Stavební povolení pro budovu vydala Správa střední dráhy v Olomouci jako drážní správní orgán teprve dne **17. 10. 1964** – datum známe jen ze zápisu až ze 25. května 1967, kdy proběhla technicko-bezpečnostní prohlídka a kolaudace dopravní a veřejné části výpravní budovy, nástupiště se zastřešením, přechodové lávky a přednádražního prostoru v žst. Ostrava Vítkovice. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1, složka Usnesení-zápisy)

O okolnostech takového zdržení můžeme jen spekulovat, zdá se však, že na vině bylo zpoždění projekčních prací, vyvolané ovšem zřejmě i nejasnostmi (jak vysvítá teprve z projevu při slavnostním otevření stavby), kdo bude dodavatelem stavby a jaké tedy bude zvládat technologie. Případné jiné zdržující zásahy do koncepce budovy nám zůstávají utajeny. Pokud pomineme bohužel

nedatované výkresy obkladů fasád, spíše už podle tématu pozdější, máme jako podklad, ježž bylo možno k řízení předložit, k dispozici jen výkres s lakonickou popiskou „**Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, přízemí, 1:100**“, bez jakýchkoli dalších údajů. Popisky sporadických kót, místností a jejich výměr byly sice provedeny perem, avšak jinak bylo zřejmě rýsováno jen tužkou, takže blednoucí světlotisk je dnes obtížně čitelný a zcela nereprodukovatelný. Takové pojetí výkresů bez materiálového pojednání a dalších náležitostí svědčí o vytvoření ve spěchu, bez časových rezerv. Rozdíly oproti pozdějšímu skutečnému provedení jsou poměrně minimální, k nejvýraznějším patří široce zaoblené partie stěn v bocích haly na místě nynějších ostrých. V bloku schodišť je stále uvažována vrátnice (s hlavním rozvaděčem a 108 skříňkami úschovny), zrušená bez náhrady až výkresy detailů ze září 1965. Oddělení příjezdové a odjezdové části haly kromě „*tabule odjezdů a příjezdů*“ naznačují ještě „*budoucí automaty*“ „*rekreačních jízdenek*“ a „*sedadla v hale*“. Dispozice dispečinku městské dopravy měla být mírně odlišná, u chodby 150





není zakresleno uzavření v lici jižního průčelí; dodatečně je zakresleno vydělení prostoru 194 z úschovny zavazadel a rozdělení původně uvažované jídelny na prostory 155, 156, 195 a 196. (Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava-Vítkovice)

V projevech při slavnostním uvedení nové výpravní budovy do provozu 26. 5. 1967 bylo

uspořádání stavby už bylo zcela ujasněno. (SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka složka B 4 – prováděcí výkresy ocelové kce)

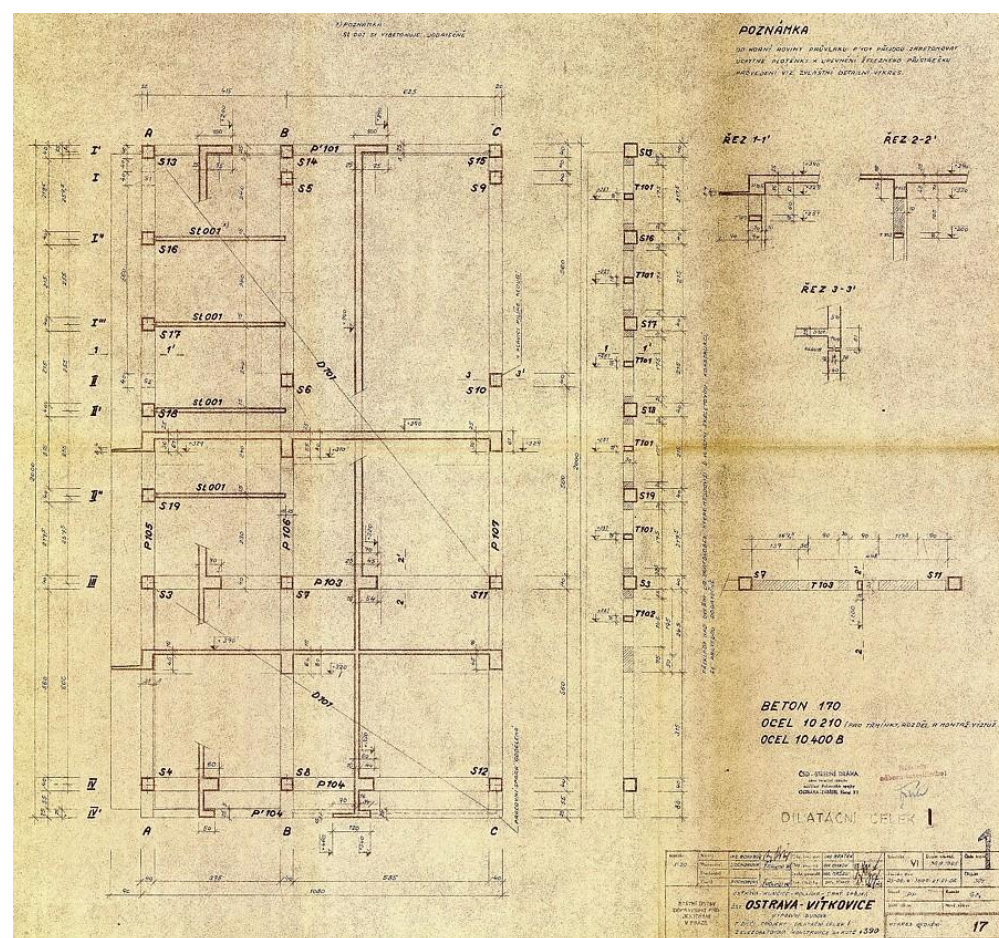
17. února 1965 se konal slavnostní aktiv k celkovému dokončení jednokolejné Polanecké spojky, především tedy k poslednímu vládou sledovanému termínu, a to k zahájení provozu na Porubské větvi do 31. 12. 1964. Hlavní projev ing. Drápala obvyklým způsobem vychválil úspěšnost všech prací, jejichž součástí byla mj. i stavba celého kolejiště ve stanici Ostrava-Vítkovice a o celý rok dříve provedená elektrifikace. Pochvaly se dostalo za úspěšné zajištění projektové dokumentace i generálnímu projektantovi SUDOP Brno v čele se s. ing. Matiaskem, o nějakém problému s projekcí nádraží ani slova. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Projevy)

22. 4. 1965 žádá náčelník odboru investiční výstavby dopisem náměstka náčelníka dráhy (inž. Drápala) o **odsouhlasení přírážek** k ceně za dodávku ocel. konstrukce pro stavbu výpravní žst. Nové Vítkovice, peronních přístřešků a nadchodu jako úhradu nákladů, které má mostárna VŽKG Vítkovice zaplatit hutím za pozdní vyobjednání hutního materiálu v důsledku opožděného předání projektové dokumentace. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1, složka Korespondence-situač. plán 1:5000)

28. 4. 1965 se zástupci ČSD-SD Olomouc a VŽKG dohodli, že přírážky k ceně ocelové konstrukce, předběžně až 460.000,- Kčs, investor uhradí. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

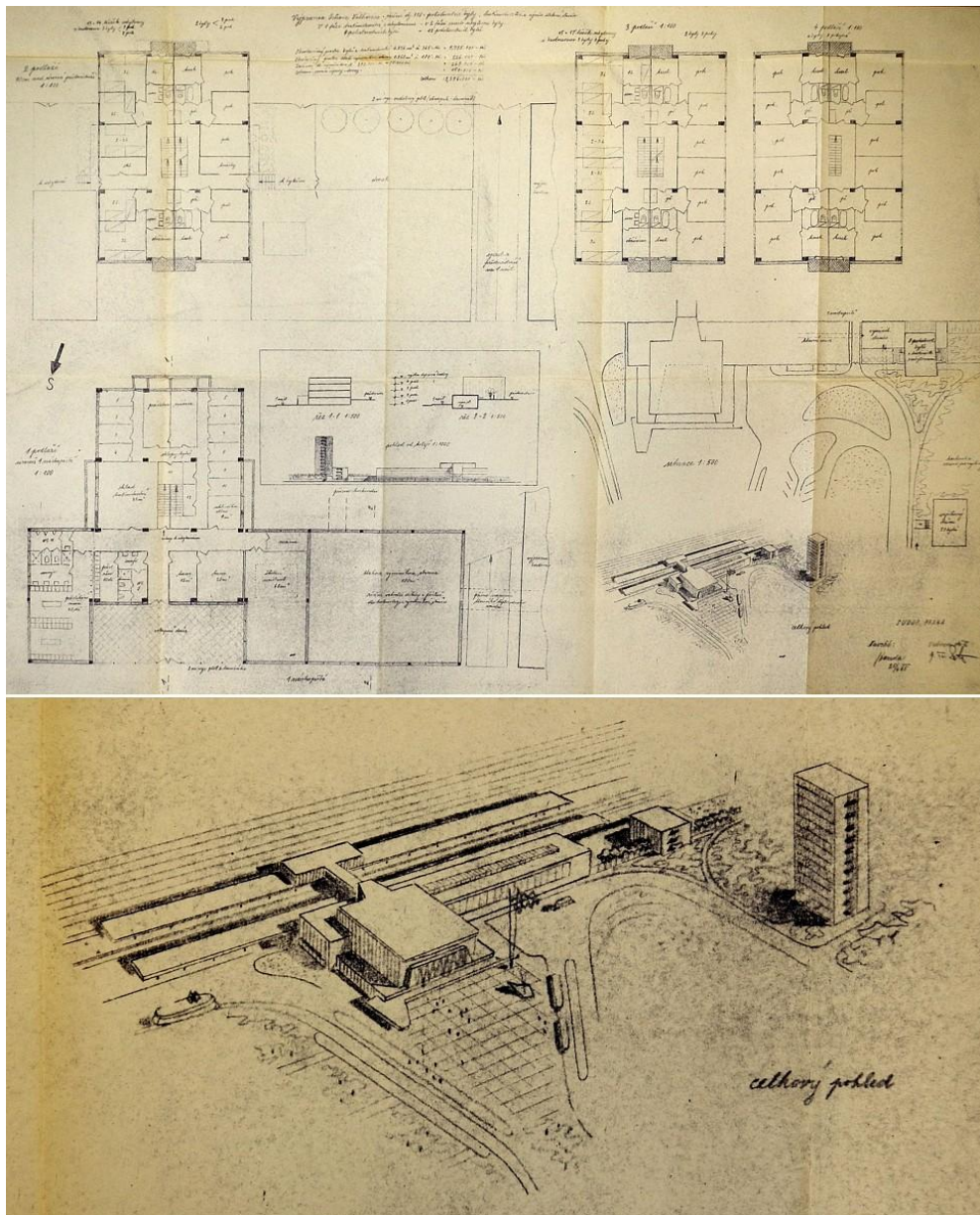
K **25. dubnu 1965** datoval ing. Danda, SÚDOP Praha, tužkový návrh obytného domu s traťmistrovstvím, ubytovnou a výměníkovou stanicí, jež měly východním směrem doplnit areál nádraží. Výkres je vybaven situační perspektivou celého areálu. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

Nejpozději v této době, tedy v první polovině roku 1965, musel architekt Josef Danda vedle intenzivní práce na prováděcí dokumentaci k výpravní budově rozhodnout o povaze umělecké výzdoby

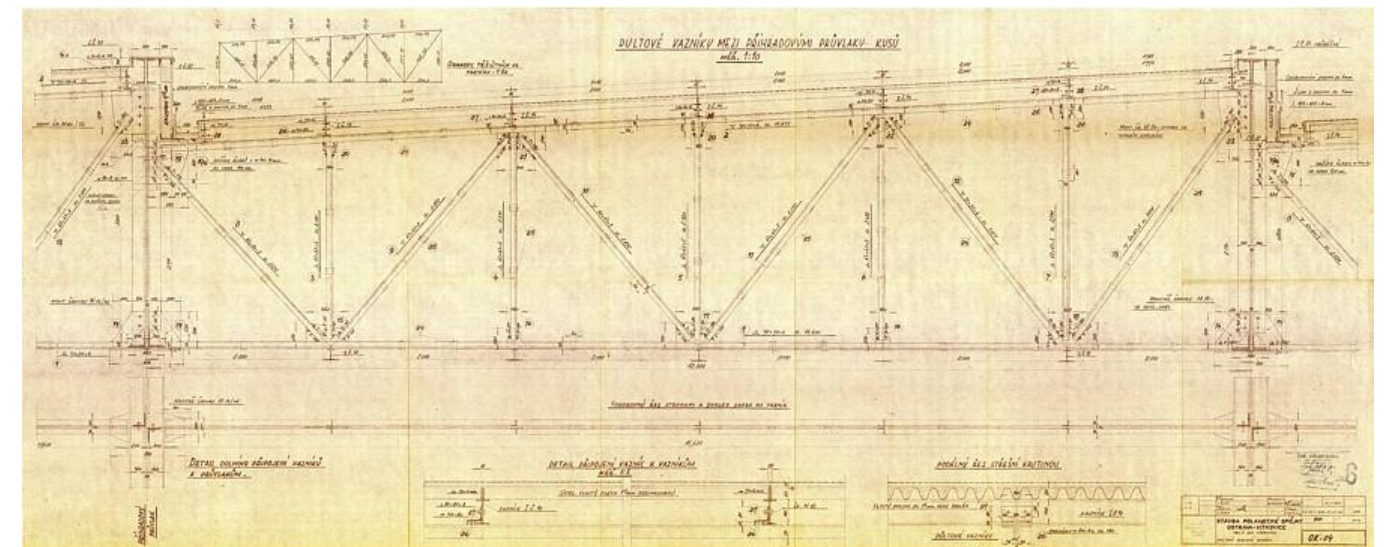


uvedeno, že realizace stavby započala díky postupnému předávání PD v **prosinci 1964**, kdy bylo započato s výkopem a betonáží základů. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

Tamtéž se dozvídáme, že – celkem logicky – začaly být v této době odevzdávány výkresy pro betonáž a již k **15. 1. 1965** jsou datovány výkresy Dandova týmu pro ocelové konstrukce výpravní, z nichž je zřejmé, že konstrukční



odbavovací haly
vítkovického nádraží.
Oslovenými umělci, jak
vysvítá z pozdějších
zápisů, byli zřejmě
sklářští výtvarníci
Benjamin Hejlek a
František Burant, Hejlek
však měl hodně zakázek
a oslovil ještě Vladimíra
Kopeckého. (M. Strakoš:
**Nádraží Ostrava-
Vítkovice: umělecká
výzdoba výpravní budovy
a srovnatelné příklady**, a
L. Popelová: **Rozhovor
se sklářským
výtvarníkem Vladimírem
Kopeckým, autorem
skleněné plastiky na
nádraží Ostrava-
Vítkovice**, in: M. Strakoš
a kol.: Nádraží Ostrava-
Vítkovice. Historie |
architektura | památkový
potenciál, Praha 2017,
dále jen Strakoš 2017c,
str. 142n. a Popelová
2017, str. 232)



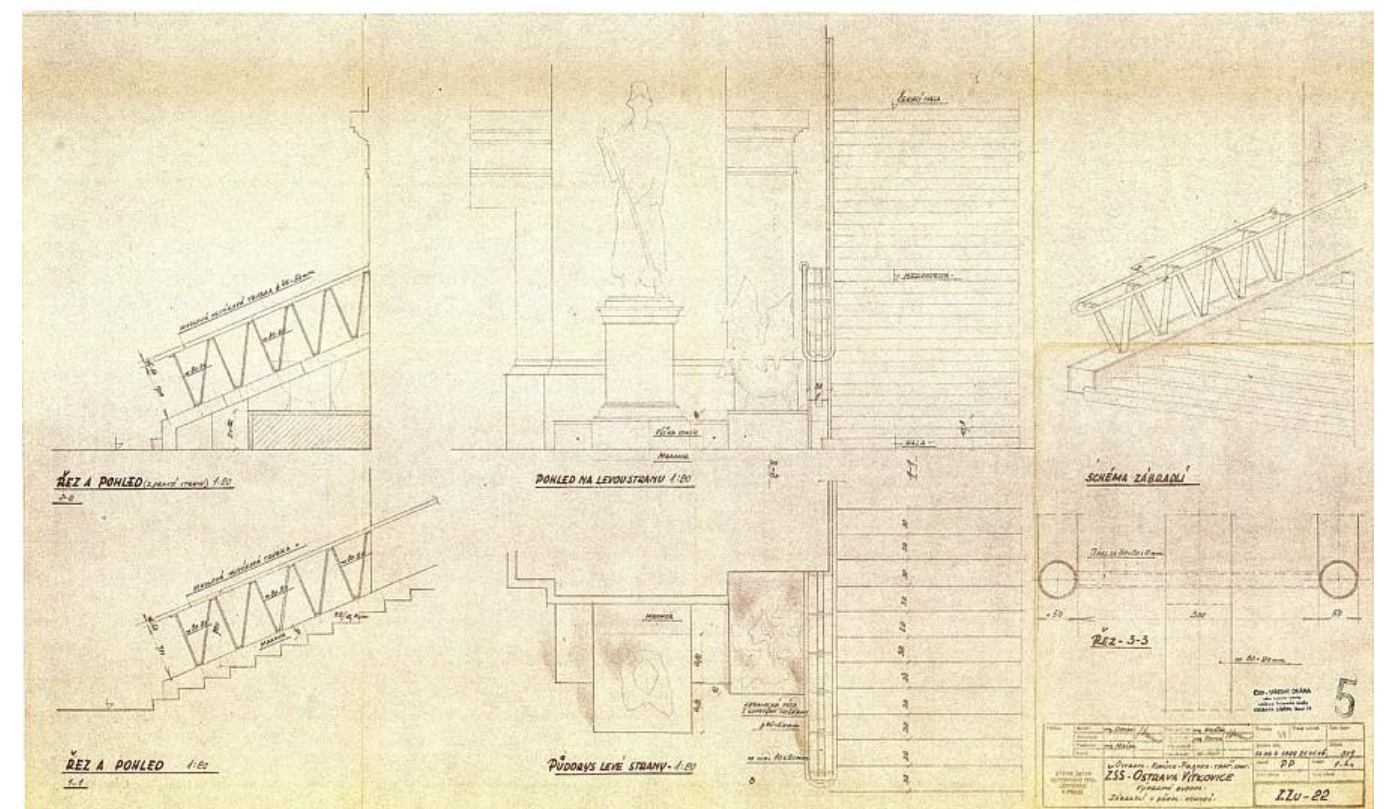
2. PP nadzákladového zdiva (do úrovně +4,0 m) dilatačních celků č. 5, 6 a 7 včetně rozpočtů
měl investor dodat do 30. 4. 1965. [Vpisky ČSD si odporují: Rozpor v POV – proj. přislíbil až 30. 5. 65 /
Dodáno současně se základy dne 26. IV. 65 a rozpočty 22. V. 65] “ (Dopis ředitele Vítkovických staveb
D. Lipiny ze dne 23. 7. 1965 náměstkovi náčelníka dráhy inž. J. Drápalovi se vpiskami Ing. Bureše
z oddělení Polanecké spojky, ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1, složka Korespondence-
situač. plán 1:5000)

2. 6. 1965 vznikl zápis o projednání rozporů mezi GD Dopravní stavby Olomouc (DSO) a
subdodavatelem Vítkovické stavby Ostrava-Kunčice. Investor (nebyl přítomen) požaduje na rok 1966 o
5,350 mil. Kčs vyšší objem u objektu 309 (výpravní budova), rozpor 4,040 mil. Kčs. „Tyto rozpory
vyplývají z termínů předání proj. dokumentace na výpravní budovu a na možnost ukončení tohoto

V březnu až květnu 1965 zpracovala VŽKG Ostrava – mostárna, Technická kancelária
Bratislava, pánové Taragel a Kniez podrobnou dokumentaci ocelové konstrukce „Nové Vítkovice –
výpravná budova“. (Spisovna SŽDC Ostrava hl. n., fond Ostrava – Vítkovice, složka Nádražie Ostrava-
Vítkovice) Zdá se, že mostárna nebyla schopná podle výkresů od Dandova týmu konstrukci vyrobit, což
bylo jedním z důvodů zpoždění stavby. O problémech se včasným odevzdáváním projektové
dokumentace se dozvídáme z pozdější korespondence:

„Pro objekt č. 309 – výpravní budovu byly dne 10. 3. 1965 vzájemně odsouhlaseny termíny,
které nejsou ze strany investora plněny. Konkrétně jde o tyto termíny:

1. PP základů dilatačních celků č. 5, 6 a 7 včetně odsouhlasených rozpočtů měl investor
dodat do 30. 3. 1965. Splněno se skluzem 7 týdnů až 22. 5. 1965. (Výkresy bez rozpočtu byly informativně
předány dne 10. 4. 1965). [ČSD připsaly: 26. IV.65 – dle porady na KV KSČ]



objektu s ohledem na zajištění subdodávek. Vítkovické stavby, národní podnik vycházejí z termínu proj. dokumentace a zajištění subdodávek, tak jak byly dohodnuty na jednání 28. 1. 1965. Především se týká objektu výpravní budovy, kde Vítkovické stavby, národní podnik, trvají na splnění dohodnutých termínů, tj. 30. 9. 1965. Investor ČSD nabízí reálný termín pro dodání JP na výpravní budovu do 15. 11. 1965, s čímž Vítkovické stavby, národní podnik, ani DSO nesouhlasí. (...) GD se ztotožňuje se stanoviskem VS a tento rozpor bude předložen k řešení nadřízeným orgánům.“ (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1, složka Korespondence-situač. plán 1:5000)

Podle údaje ze zprávy z prosince 1965 (viz níže) vyprojektoval a odevzdal ing. Danda a jeho tým v SÚDOP v Praze (Šimek, Mráček, Mašek) už před **9. červnem 1965** pro výpravní budovu i výkresy pro zámečnické konstrukce, u nichž kolonka pro datum odevzdání zůstala nevyplněná. Výkresy řeší nejen atypické dveře, vrata, okna, výkladce a prosklené stěny, ale i tabuli odjezdů a příjezdů, osvětlovací římsy a pásy, elektrické hodiny na kovovém stojanu, pergolu v čele budovy, obloženou hliníkem, ocelový světlík a další. Zcela překvapivý je výkres ZZu-22 „Zábradlí u předl. schodů“, na němž je levý bok schodišťového bloku rozveden kubickými podstavci s půlkulovou keramickou vázou s kovovými nožkami a sochou slévače v životní velikosti, jehož podstavec má dokonce klasicky profilovanou římsu. Úlet na tomto výkresu nemá žádnou návaznost na ostatní dokumentaci. (SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV)

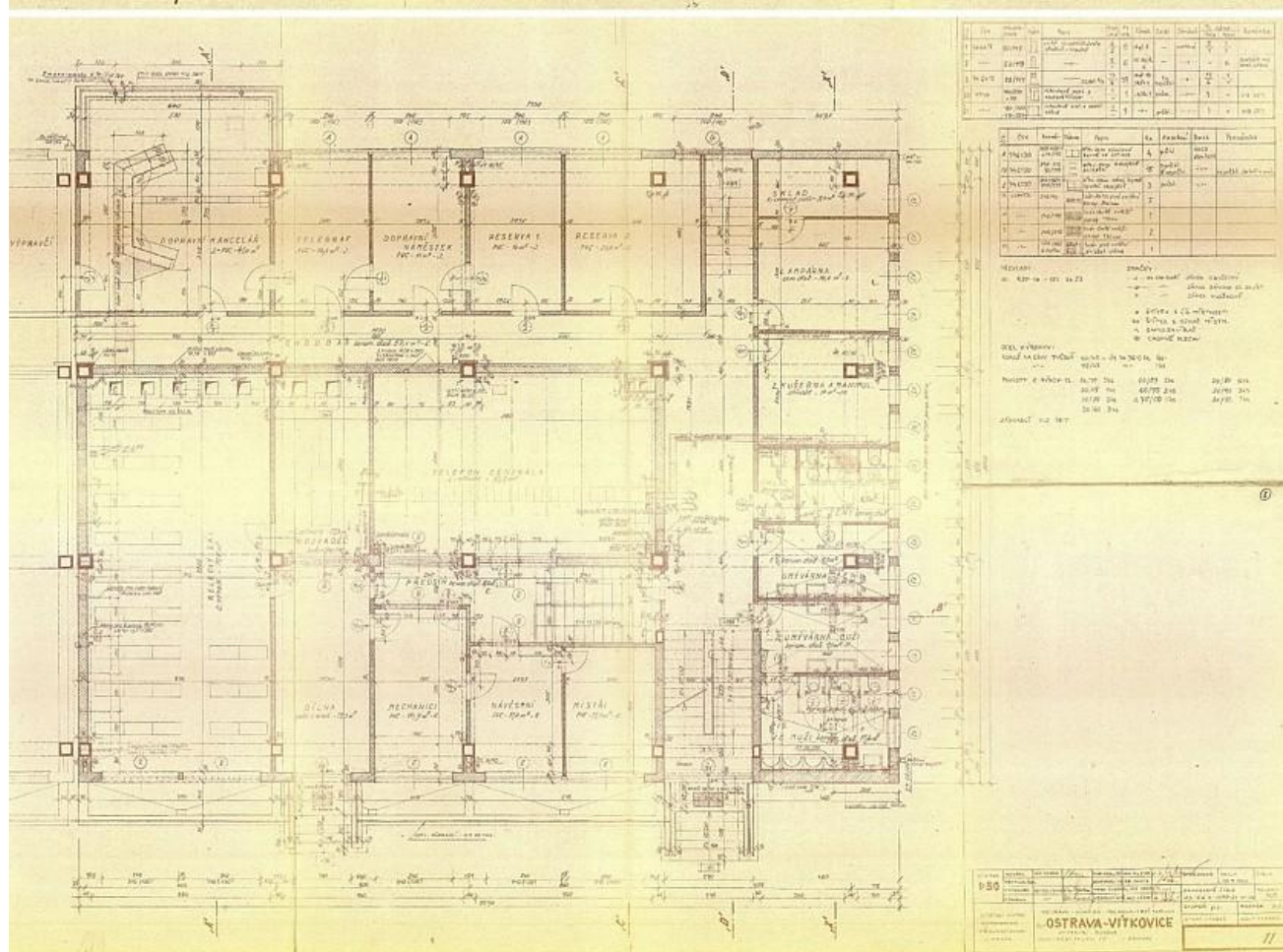
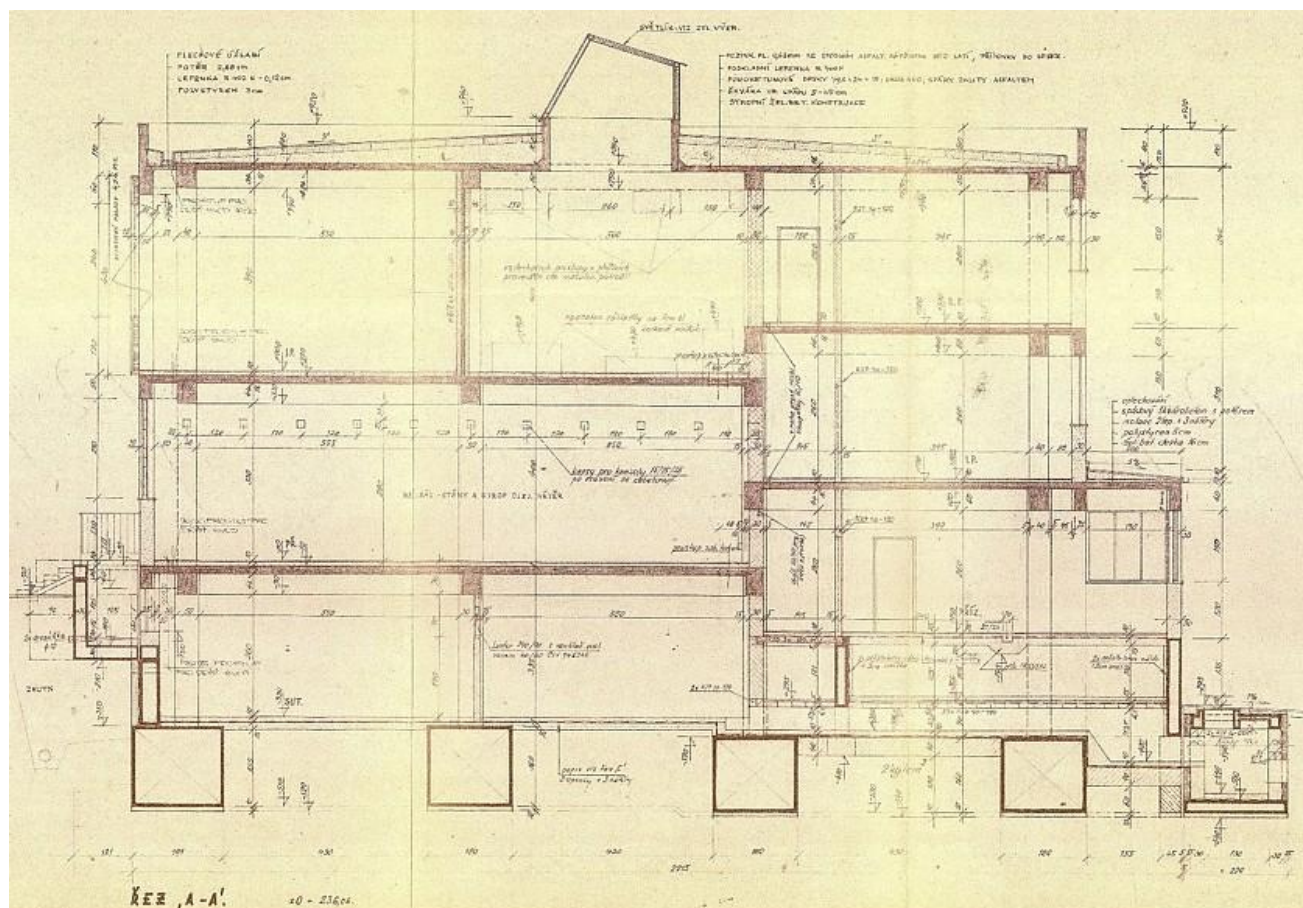
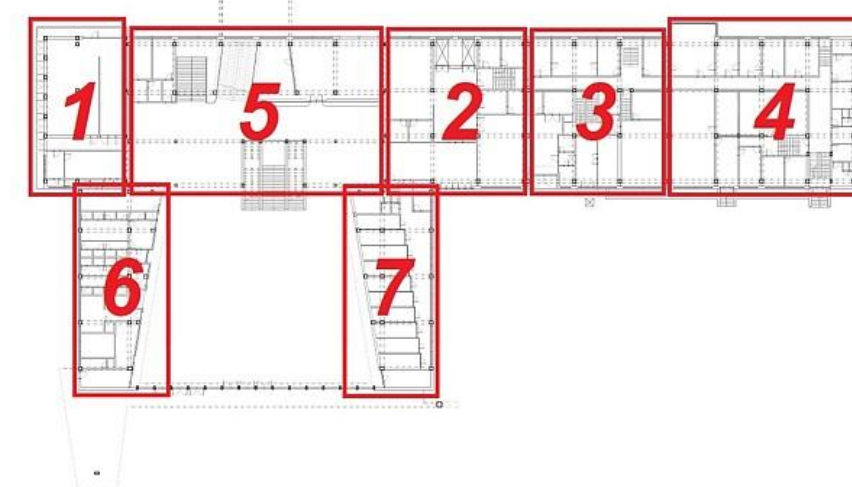
Na základě hotových výkresů zaslaly 9. června 1965 Vítkovické stavby, národní podnik ZUKOVu objednávku umělecko zámečnických prací. (Zpráva ze 16. 12. 1965, ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

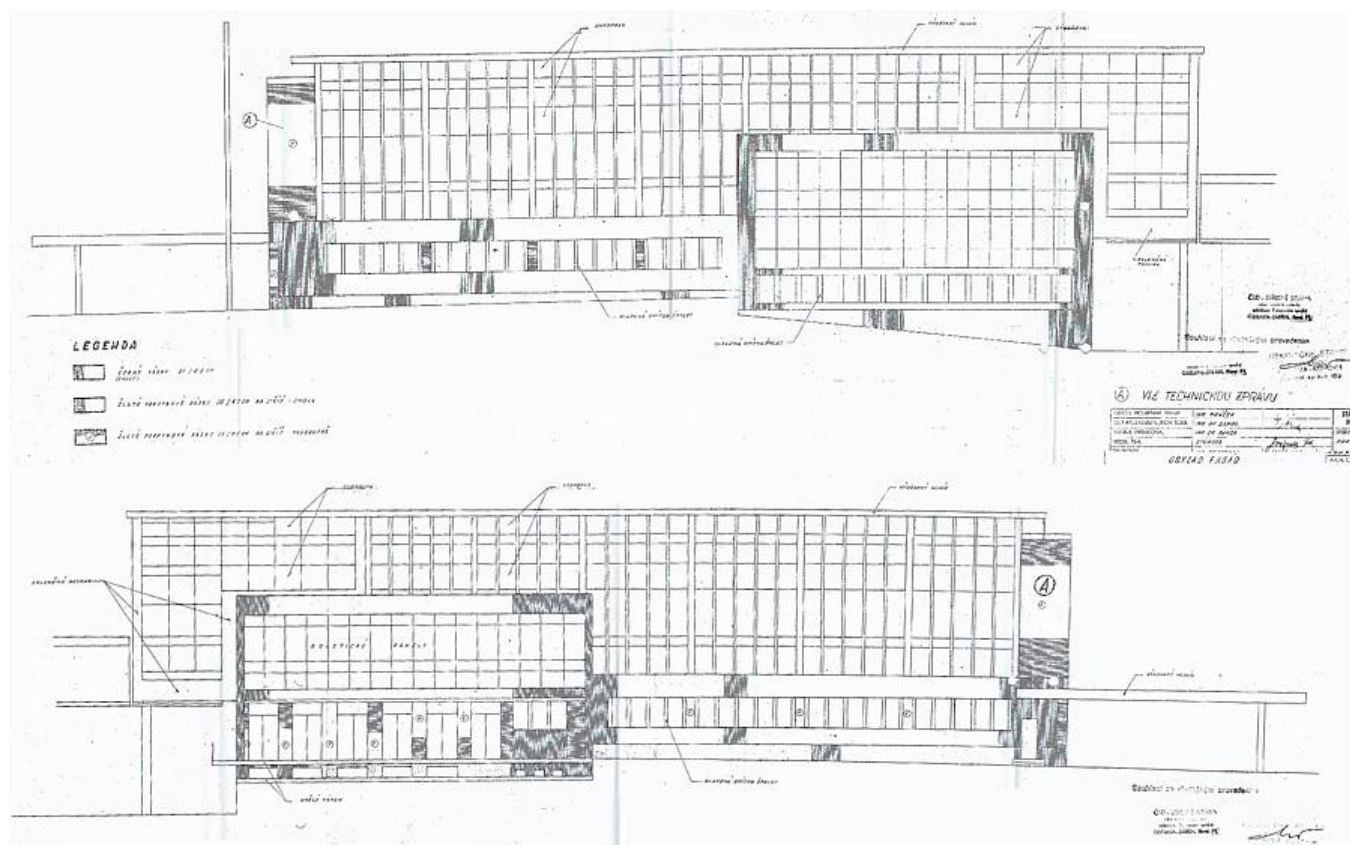
23. 7. 1965 reaguje ředitel Vítkovických staveb (D. Lipina) výše již citovaným dopisem na osobní návštěvu náměstka náčelníka dráhy (inž. J. Drápal), kdy žádal o **provedení nutných opatření** k zajištění plnění plánu. Zjistil, že plnění termínů závisí především na plnění úkolů investora.

„3. PP hrubé stavby na všechny dilatační celky včetně rozpočtů měl investor dodat do 30. 5. 1965. [ČSD připojují: ROZPOR – projektant slíbil až 30. VI.] Výkresy bez rozpočtů nám byly informativně předány dne 8. 7. 1965.

(...) Taktéž Vám potvrzují termín připravenosti pro montáž OK na výpravní budovu k 30. 8. 1965.“

V odpovědi ze dne **20. srpna 1965** ing. Drápal některá nevelká opoždění projekce obhajoval a uvedl, že lze rozhodně stavět bez odsouhlasených rozpočtů a dále že n. p. Vítkovické stavby v Ostravě-Kunčicích „*má předány projekty hrubé stavby pro celou výpravní budovu s výjimkou rozpočtu na dilatační celek I, II, III, IV, které jsou u Vašeho podniku k odsouhlasení. Termín*

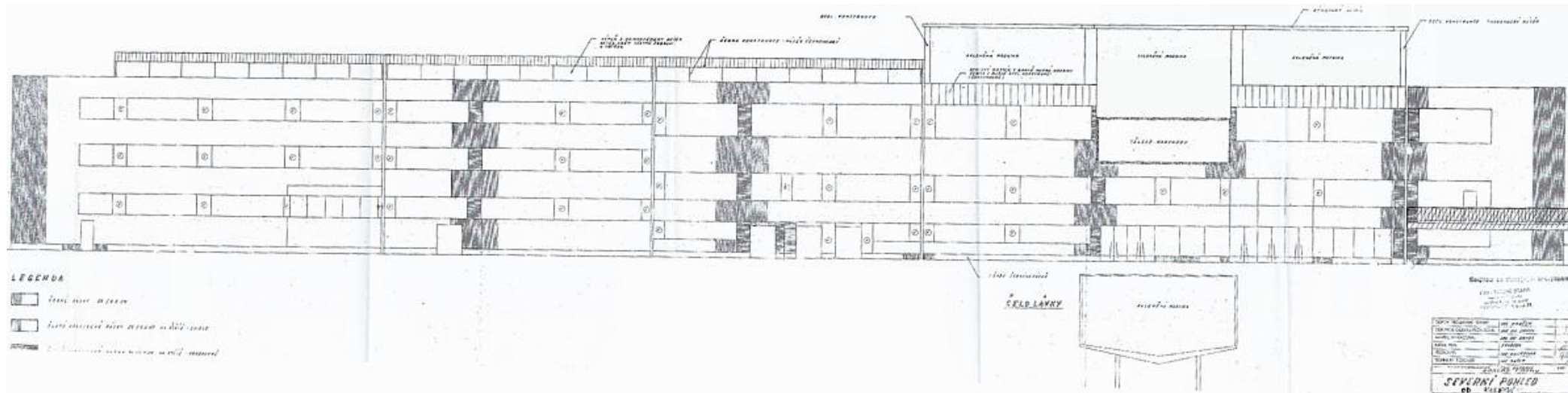




dodání kompletního projektu budovy, stanovený na 15. 9. 1965, bude dodržen.

Aby bylo zajištěno plnění plánu letošního roku i po stránce finanční, projednali jsme s Vaším subdodavatelem – Hutními montážemi, že v letošním roce provedou montáž nejen celé ocelové kce výpravní budovy, nýbrž i větší část zastřešení nástupišť.“ (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1, složka Korespondence-situač. plán 1:5000)

Jak dokládají fotografie, datované k **15. 9. 1965**, byly skutečně v polovině září 1965 hotové vybetonované konstrukce dilatačních celků 5, 6 a 7 a na nich vztyčena podstatná část ocelové konstrukce: začalo se subtilnější konstrukcí lichoběžníkového krčku pro nástup na krytou lávku (bednění k betonážím nebylo ještě ani zcela odstraněno) a od něj se postupovalo k jihu zejm. pomocí jeřábu, pro nějž byly položeny koleje od jihu až do prostoru haly. K uvedenému datu už byla vztyčena zadní i obě



boční stěny haly včetně hrázdění pro nárožní jižní pylony. Z příhradové konstrukce stropu, resp. střechy už byly na svém místě dvě třetiny a na zemi se sestavovala a svařovala konstrukce čelní stěny. Současně se bednilo a zřejmě i betonovalo ve východní části severního křídla. (nadravivtkovice.cz; Digitální archiv Petra Přendíka)

Ke **14. IX. 1965** je datována složka 47 výkresů různých měřítek pro akci Ostrava-Vítkovice, výpravní budova. SÚDOP v Praze – Dr. Danda a kol. odevzdali pod nicneříkajícím názvem „*Stavební výkresy ostatní*“ nejružnější detaily pro dokončovací práce: Výpis oken a dveří, popisy složení konstrukce podlah, detaily kotvení boletických panelů a výtahů, různá zábradlí, půdorysy dlažeb atd., ba i např. atypický nábytek a truhlář. práce a typy písmen. (Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130)

Výkresy pro hrubou stavbu 1:100 a 1:50 i prováděcí projekty byly zpracovávány odděleně pro jednotlivé dilatační celky a máme je k dispozici jen značně torzovitě, v neúplném počtu: k I., II., V., VI. a VII. výkresy železobetonových konstrukcí, ke IV. celku výkresy přízemí, patra a jednoho řezu



z prováděcího projektu. Vše je vesměs datováno ke **30. 9. 1965**, přestože část z těchto vyprojektovaných konstrukcí už byla v té době realizována. Stejně jsou datovány i výkresy k rozvodům ústředního topení. (upraveny a reprodukovány na str. 11 a 12; SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 3/1 – výpravní budova – dil. celek I. želbet. kce; složka B 3/2 – výpravní budova; složka B 3/5 - dil. celek V, želbet konstr.; složka B 3/6 - dil. celky VI a VII, želbet konstr.; složka vzduchotechnika; Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, detašovaný archiv; Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava - Vítkovice)

17. září 1965 zasedala komise pro spolupráci architekta s výtvarníkem (Dílo, podnik Českého fondu výtvarných umění) a schválila předložený rozpočet na **barevnou skleněnou římsu**, natavenou na drátěné osnově, v hale nádraží ve Vítkovicích podle návrhu sklářského výtvarníka Benjamina Hejlka. Předpokládaný honorář činil 230.000 Kčs. (Strakoš 2017c, str. 142)

Haluz, vztyčená na čele budoucí střechy, zřejmě znamená, že 29. října 1965 byla ocelová konstrukce haly dokončena. (Digitální archiv Petra Přendíka)

Podle pozdější zprávy (ze 4. 2. 1967) byly dílčí termíny

1. do 30. 5. 1967 uvést do provozu veřejnou a služebně dopravní část budovy a
2. do 31. 12. 1967 uvést do provozu ostatní části výpravní budovy

stanoveny na základě odsouhlaseného POV ze **4. listopadu 1965** a podle schváleného a upřesněného režimu stavby Polanecké spojky ze 12. února 1966. (Zpráva o průběhu výstavby výpravní budovy a návrhy na nutná opatření pro včasné uvedení výpravní budovy, nástupiště s přechodovou lávkou a přednádražního prostoru do provozu k novému grafikonu vlakové dopravy od 28. května 1967, ze dne 4. února 1967, ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

16. 12. 1965 zpracoval vedoucí oblastního dozoru zprávu o problémech se **zajišťováním umělecko-zámečnických prací** u Závodů umělecké kovovýroby, n. p. (ZUKOV) na Praze 7. Nejprve dodávku a montáž prací na roky 1966 a 1967 předběžně nárokoval dr. Danda, 9. 6. 1965 byla zaslána objednávka na základě hotových výkresů, které byly během zpracování se ZUKOVem odsouhlasovány. Mezitím 30. 4. 1965 intervenovali přední zástupci investora, GP a GD u výrobního náměstka ZUKOVu za včasné splnění dodávky a bylo jim přislíbeno kladné vyřízení, podobně se stalo i při projednávání POV dne 28. 9. 1965. Obrat nastal 30. 9. 1965, kdy ve světle vyčíslených finančních objemů (na rok 1966 710 tis. Kčs, v roce 1967 1,108 mil. Kčs) ZUKOV dopisem sdělil, že kapacita závodu takové plnění nedovoluje a teprve v roce 1967 se počítá s dodávkou ve výši asi 900 tis. Kč a zbytek až v roce 1968.

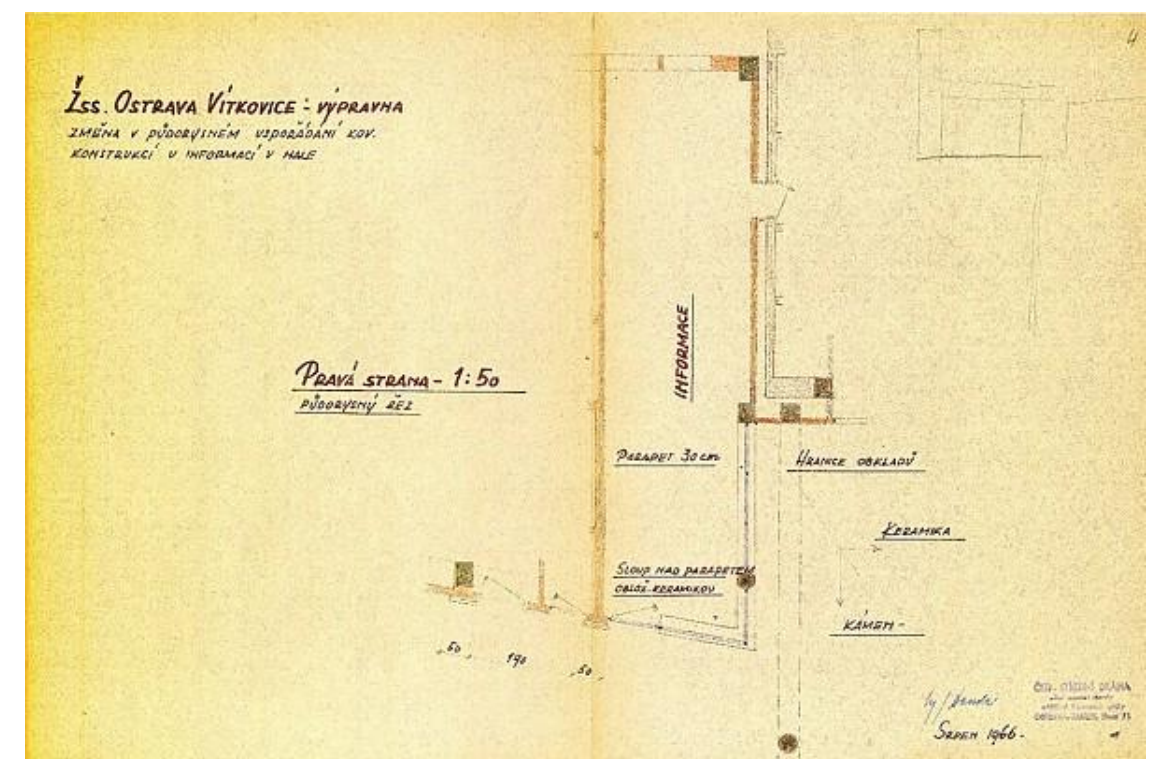
Nepohnula s tím ani další podobná intervence 20. 10. 1965, ani zákrok náčelníka investičního odboru Správy Střední dráhy na OV KSČ v Prostějově. Podle příkazu náčelníka byl o situaci informován s. tajemník z KV KSČ v Ostravě, který přislíbil intervenci prostřednictvím MěV KSČ v Praze. Dále byl o pomoc požádán s. tajemník ze SKIVU. Jelikož na včasné dodávce prací souvisí uvedení výpravní budovy do provozu k termínu 31. 5. 1967, žádá dodavatel stavby, aby dodávky prací zajistil investor. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

K **1. 1. 1966** a později doplnil ing. Danda další detaily do souboru tzv. ostatních výkresů, zejm. náhrady mozaik (výkres podhledu markýzy je datován až 3. 4. 1967). (Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130)

Ve **Zprávě o plnění plánu** na stavbě Polanecké spojky za měsíc **únor 1966** se dočítáme: ve III. etapě splnily Vítkovické stavby plán v objemu 1,7 mil. Kč, z toho na výpravní budově 140 tis. Kčs a na osvětlení žst. 55 tis. Kčs. „*Postup prací na výpravní budově je pomalý. Plán se neplní. Podle harmonogramu je v plánu na I. čtvrtletí prostavěti 821.000,--. Za leden bylo prostavěno 147 a za únor asi 140 tisíc. (Dne 22. února byla ukončena montáž ocelové konstrukce zastřešení I. nástupiště.)*“ (ČD, archiv

Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

Do **srpna 1966** jsou datovány změny ke k. k. na pravé straně haly, k ZZu 3, a změny v půdorysném uspořádání v hale, jimiž ing. Danda změnil na obou stranách oblé



rohy na ostré. (Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130)

23. 8. 1966 žádá NHKG, n. p., dopravní závod 200, dopravní komisi MěstNV Ostrava 1 (přes DPMO) „o zřízení zastávky vlaků“, v textu pak jde spíše o souhlas se zřízením provizorních zastávek elektrických drah i nástupiště vlaků; jednání o provedení se konalo 19. 8. 1966. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

nová svoboda, deník Severomoravského KV KSČ, informoval již **24. srpna 1966 o „Nádraží s pohyblivými schody“**, prvním takovém v síti ČSD, které tam ovšem ještě nebyly...: „Naše strojírenství dosud taková zařízení nevyrábí, a proto byla schválena objednávka u jugoslávského podniku Radnik.... Příští rok v dubnu začnou jugoslávští a naši pracovníci s montáží.“ (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 3)

24. 8. 1966 zpracoval vedoucí oblastního dozoru ČSD – Střední dráhy, oddělení Polanecké spojky v Ostravě-Zábřehu na základě prohlídky 18. srpna **Zprávu o postupu stavby výpravní budovy**, zejm. HSV. Tyto práce sice zaostávají a ovlivňují možnost uvedení veřejné a dopravní části do provozu k termínu 30. 5. 1967, největší vinu na zaostávání a neplnění úkolů však mají práce klempířské, pokrývačské, hrubá instalace zdravotnické (kanalizace, rozvody teplé a studené vody), elektroinstalace silnoproudá a slaboproudá, inž. sítě apod. Ve finančním plánu 4,370 mil. Kčs na rok 1966 činí výpadek za osm měsíců 593 tis. Kčs (plán/plnění/výpadek v tisících Kčs činí za I. čtvrtletí 821/584/257 (sic!), za II. čtvrtletí 1.304/1.118/186 a za červenec-srpen 746/asi 600/150).

Podle harmonogramu jsou opožděny tyto práce HSV (uspořádali jsme podle dilatačních celků, ve zkratce DC):

DC II – nedokončeno v přízemí v traktu k I. nástupišti betonové zdivo 30 cm silné (betonuje se); v suterénu nejsou provedeny příčky

DC III – nedokončena cihelná štitová zeď vůči DC II; v suterénu nejsou dokončeny příčky a osazení zárubní, v traktu při nástupišti příčky chybí

DC IV – nedokončeno obvodové cihelné zdivo v traktu u I. nástupiště; tamtéž nejsou v přízemí dokončeny cihelné příčky, v traktu do přednádraží nejsou příčky dokončeny v suterénu

V DC III, IV, VI a VII brání dokončení příček neprovedená montáž ležaté kanalizace nebo rozvodů vody, v DC III a IV nejsou dokončeny násypy pod dlažbu, v DC II chybí v suterénu úplně, a z toho důvodu nejsou dokončeny ani podkladní betony pod izolace; vnitřní omítky stropů a stěn jsou provedeny částečně v DC IV.

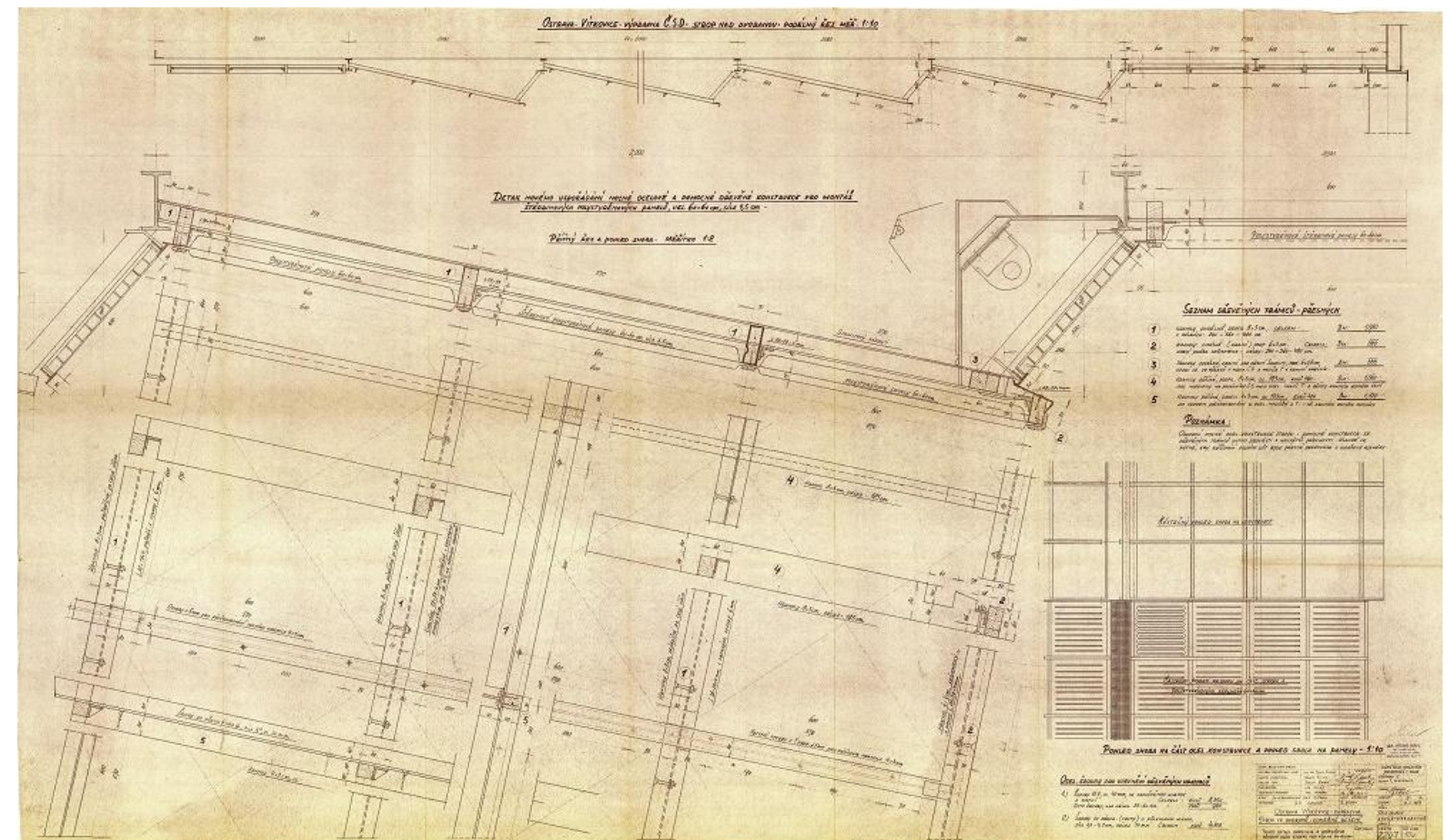
Z á v ě r: Výpadek plnění úkolů HSV vznikl již částečně v I. čtvrtletí 1966, stále trvá nedostatek pracovních sil, hlavně kvalifikovaných (zedníků, tesařů a omítkářů). Nejméně dvouměsíční opoždění je třeba dohnat zajištěním mimořádných opatření, prací na dvě směny, resp. prodloužením pracovních směn. Prvořadě je třeba zajistit dokončení zastřešení výpravní budovy (klempířské a pokrývačské práce a zasklení světlíků), urychlit hrubé zdravotní instalace, elektroinstalace, ÚT a trubkování pro slaboproud. Potom bude možno dokončit

příčky a započít s omítkami, podkladními betony a izolacemi. „Současně je třeba přistoupit k uzavření budovy, tj. osadit okna, uzavřít halu a připravit budovu k provádění dalších přidružených stavebních prací (PSV) v zimním období.“ Jedině při splnění těchto podmínek bude možno dodržet stanovený termín. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

30. srpna 1966 sestavil B. Šiška za ČSD – Střední dráhu, odbor investiční výstavby, oddělení Polanecké spojky, Ostrava-Zábřeh, ještě další zprávu pod nadpisem **“Jak postupuje výstavba Polanecké spojky“**: „Po stránce kolejové byla stavba prakticky ukončena dne 17. 8. 1966 (...), pro zahájení přepravy cestujících je však třeba dokončit stavbu výpravní budovy“ se sousedními objekty. Termíny pro uvedení výpravní budovy do provozu podle schváleného režimu jmenovitě a vládou sledované stavby uvádí takto

1. do 30. 5. 1967 pro veřejnou a dopravní část
2. do 31. 12. 1967 pro ostatní části výpravní budovy
3. do 30. 6. 1966 zajistit stavební připravenost místností pro montáž releového zab. zařízení.

„Splnění těchto termínů je dnes vážně ohroženo, neboť režim výstavby není dodržován, plán se neplní a zpoždění činí nejméně 2 měsíce.“ U stavebních prací, prováděných Vítkovické stavby, národní podnik, nositelem Řádu práce, stavební správa 100 činí výpadek asi 200.000,- Kčs, ještě asi dvojnásobně horší situace je u PSV, kde hlavně zaostávají práce klempířské (Vítkovické stavby, národní podnik stav. správa 700 a Pozemní stavby, závod Stavomontáže Olomouc), pokrývačské (n. p. Stavební izolace, závod Ostrava), zdravotnická, el. instalace silnoproudou, plynovodu, ÚT a plynová přípojka



(vše n. p. Armabeton, závod PSV 10, Praha-Dejvice).

Vážné je i nesplnění připravenosti dle bodu 3. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1, složka Korespondence-situač. plán 1:5000)

15. 10. 1966 byl doplněn a upřesněn původní plán stropu pro výplně 60x60 cm, a to výkres 10 „*Strop ve dvoraně – konečné řešení*“ (v měřítku 1:5 až 1:50) ze souboru výkresů pro zámečnické konstrukce - teprve poté se zřejmě mohly výplně začít vyrábět nebo přinejmenším montovat (v nosném roštu se překvapivě uplatňují i dřevěné hranoly, u nichž je kladen zvláštní důraz na přesné rozměry i instalaci; panely 60x60 cm jsou projektovány jako polystyrénové, jejich zákryt sololitový). (SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV)

Zápis ze **25. října 1966** informuje o výsledku technicko-bezpečnostní prohlídky před **zahájením částečného železničního provozu na I. nástupišti** v žst. Ostrava-Vítkovice (pro šest směnových vlaků NHKG); provoz bude zahájen 1. 11. 1966. Přístup byl zřízen po provizorním dřevěném schodišti, povrch nástupiště byl zatím zčásti betonový, zčásti škvárový, granitová dlažba a množství dalších prací se mělo dělat za provozu. Zároveň bylo zřízeno nástupiště el. dráhy pro občasnou zastávku. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)



7. 11. 1966 vypracoval J. Šimek ze SÚDOP v Praze výkres ZUKOV 24 „*Úprava čelního pasu v hale nad vstupem*“ (1:25 a 1:10) a k **9. 11. 1967** je datován výkres 26 „*Podhled a zábradlí v závodní jídelně*“. V tomto výkrese je škrtnuto, možná nebyl realizován, situace na místě je zcela změněná, nelze ji blíže hodnotit. (SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV)

17. listopadu 1966 se konala porada o prověrce a odsouhlasení **harmonogramu prací** na výpravní budově s těmito závěry:

Kamenoprůmysl Praha: Všechny práce bude provádět závod Jeseník, osazování žulových schodů může započít ihned, dokončení se požaduje do 31. ledna 1967; obklady stěn mramorem v hale – až bude připravenost, odhaduje se provedení asi na 6 týdnů pro 4 pracovníky, požadavek na dokončení do 30. 4. 1967; žulová dlažba v hale 1.120 m² – provede 4 až 6 prac. asi za 6 týdnů, dokončení se požaduje do 15. 4. 1967.

ZUKOV n.p. Prostějov: Montáž ocel. kce stropu v hale bude provedena do 20. 11. 1966 a ostatní práce v hale a rektifikačním článku do 30. listopadu; osazení zámečnických výrobků v DC VII (osob. pokladny, buffet, položky 3 až 15) do 30. ledna 1967, v DC VI (dispečer DPMO, informace, pol. 16-31) do konce února, na galerii (pol. 35-37 a 40-47) nejpozději do 15. března, v podchodu do 30. dubna; konečná úprava výrobků v hale a kompletace transparentů, stojanových skříní s otoč. bubny, tabule odj. a příj. a kovový stojan pro hodiny do 20. května; pol. 76 a 82 nejsou k zahájení provozu potřeba.

Armabeton n. p. Praha: Rozvod světla v trafostanici do 30. 11. 1967, hrubá instalace el. osvětlení v hale a na galerii do 10. ledna 1967, v ostatní části výpravní budovy do 31. 12. 1966, načisto do 20. 5. 1967; hrubá instalace zdravotnické do 20. 12. 1966, ÚT vč. zprovoznění do 30. 11. 1966, úplná kompletace obojího do 20. 5. 1967.

Vítkovické stavby, národní podnik, STAS 700: Aby 20. 11. mohla začít montáž akustického stropu v hale, budou v hale dokončeny nátěry; zasklení dřevěných oken do 30. 11.; zasklení haly vč. přechodového článku sklem s drátěnou vložkou a opaxitem bude dokončeno do 31. 12. 2016 (investor bude intervenovat o přidělení potřebných vagonů k přepravě skla ze závodu Duchcov); obklady stěn v hale a na galerii obkládačkami ALLIT (430 m²) do 30. 4. 1967; skleněná mozaika na galerii a v hale do 10. května; kameninová dlažba na galerii (558 m²) do 25. dubna, v DC VI a VII (130 m²) ihned po dokončení podkladních betonů; obklady stěn (formát 15x15) v DC V až VII (431 m²) dlažby kameninové, obojí nejdéle do 25. dubna; vlysové podlahy v DC VII (osobní pokladny, 2.185 m²), PVC v DC I a V-VII (266 m²), podlahy z novoplastu (140 m²; podkladní betony musí být do 31. ledna) v termínu 1.-10. května; zasklení oken pokladen, buffetu, vitrin v DC V-VII (asi 500 m²) v dubnu 1967; natěračské práce průběžně do 10. května; zástupce VS požaduje, aby fasádní obklady obkládačkami ALLIT byly řešeny v průběhu I. čtvrtletí 1967.

Vítkovické stavby, národní podnik, 100: Stavební správa 100 zajistí práce tak, aby postup výše uvedených prací byl dodržen.

Stavoizolace Ostrava: Zástupce se nedostavil, intervenovat bude vedení Vítkovických staveb, národní podnik, a 23. XI. 1966 podá zprávu na štábu Polanecké spojky.

Všeobecně: Uvedené termíny zajišťují podniky mimořádnými opatřeními, a proto se doporučuje projednat možnost poskytnutí zvláštních odměn. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

3. ledna 1967 ÚHAMO píše ing. Drápalovi, že se jeho zástupci zúčastnili 9. 12. 1966 jednání umělecké komise ČFVÚ, kde přes jejich nesouhlas došlo ke schválení umělecké výzdoby haly výpravní budovy. „*Protože nejsme přesvědčeni o serióznosti závěrů výše cit. komise nad hodnotou předložených děl, které byly schváleny bez náležité dokumentace, prokazující jednoznačný soulad s navrženým*

interiérem, obracíme se na Vás, vážený soudruhu náměstku, se žádostí o uvedení věci na patřičnou míru ve smyslu naší společné dohody z 21. 12. 1966 v Ostravě.“ Dále žádá předložení čistopisu definitivního řešení interiéru a

a. k barevné stěně v čele výpravní budovy bližší popis „technologie vytváření barevných ornamentů na skleněné ploše, případně vzorky materiálu“;

b. osvětlovací vlys podél galerie nutno doložit pohledy a vzorkem 1:1;

c. „pokud jde o sklo-kovový pylon hodin, je předložený návrh neposuzovatelný, neboť jde o plastiku bez jakékoliv obvyklé dokumentace.“ ÚHAMO požaduje model v posuzovatelném měřítku vč. kašny a vzorky materiálů.

„Prosíme Vás s. náměstku o tlumočení našeho stanoviska Fondu výtvarných umělců v Praze s požadavkem urychleného zpracování a předložení požadované dokumentace ÚHAMO, včetně materiálu, předloženého komisi dne 9. 12. 1966 v Praze. ÚHA předloží návrhy komisi pro architekturu při ÚHAMO s přizváním investora, autorů a výtvarníků z Ostravy.“ (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

Zpráva o plnění plánu na stavbě Polanecké spojky za **leden 1967**, zpracovaná 24. ledna 1967 vedoucím oblastního dozoru, uvádí: Podle měsíčního plánu měly provést ve III. etapě Vítkovické stavby, národní podnik, stavební správa 100, stavební práce za 1.210.000,- Kčs, splněn objem 775.000,- Kčs, Pozemní stavby, národní podnik Ostrava 200.000/150.000,- Kčs; v tom výpravní budova 405.000,- /250.000,- (nástupiště... 70.000,-/15.000,-, přednádraží 60.000,-/40.000,-, traťmistrovství... 30.000,-/40.000,-).

„Stále vážnou prací na stavbě výpravní budovy obj. 309, takže je nebezpečí, že dopravní a veřejná část nebude dána do provozu k 28. 5. 1967. Pro opožděné zahájení vytápění (teprve 12. ledna 1967) byly částečně zdrženy práce HSV. Dodnes není dokončena hrubá instalace zdravotnické, ÚT, elektroinstalace, rozvodu plynu, trubkování pro slaboproud, které provádí Armabeton PSV 10 Praha-Krč.

Dále nejsou dokončeny klempíř. práce na střeše haly, stříšky nad dopravní kanceláři ani izolace rozvod. potrubí ÚT. Nejvážnější problém se vyskytl v dodávce kamenických prací (schody, žul. dlažba, obklady stěn mramorem). Dodnes není dokončen akustický strop, def. zasklení haly chodopakem atd.

V trafostanici není dokončena instalace elektr. osvětlení a potěry a není provedena přípojka VN v prostoru od prov. trafostanice a výpravní budovy. Přípojku má provádět SME Ostrava.

(Na nástupišti č. 2 bylo položeno asi 500 m² granit. dlažby...

V přednádražním prostoru se nepracuje pro nepříznivé počasí.)

Z á v ě r: S plněním úkolů na výstavbě III. etapy nemůžeme být spokojeni hlavně na stavbě výpravní budovy a budově traťmistrovství s vým. stanicí. Na těchto stavbách je vážně narušována návaznost jednotlivých prací a tím je zpomalována plynulá výstavba obou objektů. Hlavně práce PSV velmi zaostávají. Nedostatky v plnění výstavby jsou způsobeny hlavně:

1. Nedostatkem kvalif. pracovníků u dodavatele Vítkovické stavby, národní podnik, a subdodavatelů (Armabeton PSV 10 Praha, Stavební izolace správa 08 Ostrava, Vítkovické stavby, národní podnik, stavební správa 700).

2. Nedostatkem potřeb. materiálu (kabelů pro silnoproud, rozvaděčů, skla, Chodopaku, žul. schodů, plechu).

3. V organ. práce. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

Zpráva o **průběhu výstavby** výpravní budovy a návrhy na nutná opatření pro včasné uvedení výpravní budovy, nástupišť s přechodovou lávkou a přednádražního prostoru do provozu k novému grafikonu vlakové dopravy od 28. května 1967, ze dne **4. února 1967** (neautorizovaná, snad od náčelníka Správy Střední dráhy, který vedl následující poradu), zřejmě podklad pro jednání 8. února:

„Podle schváleného rozpočtu čís. 309 činily náklady na výpravní budovu, které zajišťuje GD Vítkovické stavby, národní podnik Ostrava-Kunčice 12.621.900,- Kčs

Po vypracování doplňku a změn zatím zvýšeny na	13.290.332,- Kčs
Přirážky za projektovou nepřipravenost	225.305,- Kčs
Přirážky za zkrácení doby výstavby (1,5%) asi	199.500,- Kčs
Celkový náklad v cenové hladině 1964 činí	13.715.137,- Kčs
Dodávka a montáž trafostanice	331.155,- Kčs
Umělecká výzdoba v hale	<u>270.000,- Kčs</u>

Celkový náklad na budovu činí 14.316.292,- Kčs

Plán/plnění v tis. Kčs v jednotlivých letech:	1964	200	/44,2
	1965	4.500	/4.465
	1966	4,37	/4.486
	1967	4.645	/ ???“

Dále zpráva uvádí seznam místností a vybavení, které je nutno k zahájení provozu stavebně dokončit, mj. staniční rozhlas a části sdělovacího zařízení, namontovat hodiny (na nástupištech, v hale a kanceláři výpravčího), obě nástupiště, přechodovou lávku a stavební úpravy pro eskalátory (jejich dodávku a montáž zajišťuje investor přímo), inženýrské sítě v přednádraží a následně i zdejší nejnutnější komunikace a přístupové cesty.

„...Plán na rok 1967 je vzhledem k veliké pracnosti a počtu prací PSV značně vysoký. Z toho vyplývá, že věcné plnění na stavbě je opožděno asi o 3-4 měsíce... Nejhorší situace bude při dokončení haly výpravní budovy (DC I a V-VII), kde v době asi 4 měsíců je třeba provést práce HSV+PSV za 1,8 až 2 mil. Kčs.

Investor na základě HS, schváleného režimu stavby a prohlášení ved. pracovníků GD nadále počítá s uvedením výpravní budovy (veřejné a dopravní části) s nástupišti atd. do provozu k novému grafikonu vlakové dopravy a dal tedy souhlas k vypracování podkladů a opatření, nutných k zahájení osobní a rychlíkové přepravy. Požaduje se tedy zajistit dokončení všech prací a dodávek, aby termín 28.

května 1967 byl dodržen.“ Následuje konkrétní výčet prací u jednotlivých dodavatelů, který zhruba odpovídá harmonogramu ze 17. listopadu 1966, navíc jsou uvedeny úkoly pro

Stavební izolace, n. p., závod 08 Ostrava: Dokončení izolací potrubí ÚT a rozvodu vody v hale do 11. 2. 1967 a v ostatní části výpravní budovy do 31. 3. 1967; kyselinovzdorné dlažby a obklady suterénu pro kyselá akubaterie do 15. 3. 1967.

Dopravní stavby, n. p., stavební správa-živičné vozovky, Olomouc: provést lité asfalty, živičné chodníky a asfaltové betony v přednádraží v termínech od 30. 4. do 20. května 1967.

Náčelníkovi služby 11 až 14, PO Ostrava a náčelníkovi žst. Ostrava-Vítkovice: Zajistit včasné provedení všech opatření, nutných k zahájení pravidelné dopravy cestujících, přepravy zavazadel a spěšnin; včasné přidělení zaměstnanců a vybavení budovy nábytkem, zařízením a provozním materiálem.

U kamenických prací byly dodavateli, uvedenému pod názvem Českomoravský průmysl kamene, PŘ Hradec Králové, posunuty termíny: schody do 30. 3., žulová dlažba do 6. 5., obklady mramorem do 6. 5. a práce v přednádraží do 30. 4.

Zatím se nepočítá s vytápěním ani s poštovním provozem. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

Uvedená zpráva o dokončení výpravní budovy, nástupišť s přechodovou lávkou a přednádražního prostoru k novému grafikonu vlakové dopravy od 28. května 1967 se s dodavateli projednávala **8. února 1967**. Ředitelé dodavatelských firem vesměs prohlásili, že žádané práce v daných termínech provedou. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

Zápis z jednání komise Díla o výtvarné výzdobě výpravní budovy v Ostravě-Vítkovicích, konané 9. 12. 1966, jenž vyvolal takové zděšení mezi zúčastněnými zástupci ÚHAMO (viz výše citovaný dopis ze 3. ledna 1967), se bohužel nedochoval, další pochází až ze **17. února 1967**. Zúčastnili se jej opět zástupci ÚHAMO, architekt Josef Danda, dva zástupci ostravské komise ČFVU a členy komise bylo i devět zástupců výtvarné obce. Benjamin Hejlek předložil návrh **okna s barevným dekorativním sklem** mezi vchody a východy na čele haly. František Burant předložil dvě varianty návrhu **plastického dekorativního skleněného pásu** pro prostor odbavovací haly. „Komise vybrala k uskutečnění nebarevnou alternativu a doporučila autorovi, aby konstrukci vyrobil z nerezů nebo z jiného velmi kvalitního materiálu, který odolává agresivnímu prostředí.“ Jako poslední se posuzoval návrh **skleněné plastiky u hodin** od malíře, grafika a sklářského výtvarníka Vladimíra Kopeckého. „Komise doporučila, aby pohledy na hodiny byly umožněny ze všech čtyř stran a aby v případě přepracování návrhu byl zvýšen honorář.“ Komise tehdy předpokládala, že sloup pro typové hodiny bude mít tvar písmene V, identický k formám, uplatněným v konstrukci hlavního průčelí výpravní budovy, a že tedy skleněná plastika bude přepracována do atypické podoby. Zápis odsouhlasili samotní autoři i zástupce investora ing. Dvořák. F. Burant měl obdržet 140.000 Kčs a práci odvést do 31. května 1967, V. Kopecký 25.000 Kčs při termínu do 31. prosince 1967 a B. Hejlek se stejným termínem 23.000 Kčs. (Strakoš 2017c, str. 143) Variantu hodin ve tvaru písmene V, později opuštěnou, rozpracoval Danda už dříve v souboru výkresů k zámečnickým výrobkům. (SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV)

Zpráva o plnění plánu na stavbě Polanecké spojky za únor 1967, zpracovaná 23. února 1967 opět vedoucím oblastního dozoru, uvádí: Podle měsíčního plánu měly provést ve III. etapě Vítkovické stavby, národní podnik, stavební správa 100, stavební práce za 1.360.000,- Kčs, splněn objem 1.390.000,- Kčs, podobně Pozemní stavby, n. p. Ostrava 300.000,-/300.000,- Kčs, v tom výpravní budova 600.000,-/600.000,- (nástupiště... 50.000,-/80.000,-, přednádraží 50.000,-/25.000,-, traťmistrovství... 50.000,-/40.000,-, věžový dům 300.000,-/300.000,-).

„Nejhorší situace je na výpravní budově. Přestože se dne 8. 2. 1967 konala porada na úrovni ředitelů, práce nepokračují tak, jak je třeba. Stále zaostává Armabeton Praha...

Pro opožděné zajištění pisoirových stání vážnou práce dlaždicové a obkládačské v pisoárech. Nejvíce jsou zpožděny práce v hale. Dnes se provádí omítky stěn, stropů, stěn, izolace podlah, podkladní betony pod dlažbu, osazují se zám. výrobky, schody, dokončují se elektrorozvody, trubkování pro telefony, rozvod pro jednotný čas. Po osazení schodů se započne s kladením žulové dlažby.

Je dokončen akustický strop a lešení v hale se postupně demontuje. Rovněž je provedeno zasklení bočních stěn chodopakem.

Montáž trafostanice v budově je dokončena. Chybí provedení přípojky 10 kV mezi prov. trafostanicí a výpravní budovou.

(Předání staveniště na stav. úpravy pro eskalátory je vypsáno na 2. 3. 1967.

Nepracuje se v přednádraží ani na nástupištích pro nepříznivé počasí, velmi málo se pracuje i na traťmistrovství...)

V releové místnosti se se provádí montáž zabezp. zařízení.

V dopravní kanceláři se upravují kanály, neboť ovládací pult bude dodán jiného tvaru (nový typ).“

Z á v ě r je podobný jako u měsíční zprávy za leden, nespokojenost je vyjádřena i k nástupištím, přechodové lávce a přednádraží.

Zpráva o plnění plánu na stavbě Polanecké spojky za měsíc březen 1967 (sestavil vedoucí oblastního dozoru 24. III. 1967) nás informuje takto: Měsíční plán na III. etapu činil 3.580.000,- Kčs, plnění 3.239.000,-, z toho na výpravní budově (plán/plnění v Kčs) VS 1.000.000/1.400.000, SME (Severomoravská energetika) 63.000/63.000 (nástupiště se zastřešením a přechod. lávkou 228.000,-/150.000,-, přednádražní prostor 197.000,-/150.000,-, traťmistrovství s vým. stanicí 222.000,-/50.000,-). „Na výpravní budově obj. 309 bude plán pravděpodobně překročen. Jelikož výpravní budova veřejná a dopravní část má být dána do provozu dne 28.5.t.r., je situace na stavbě krajně napjatá, neboť práce stále zaostávají. Situace se každým dnem zhoršuje, neboť na dokončující práce je velmi krátká doba. Dnes pracují na stavbě všechny profese PSV, které si vzájemně narušují plynulé provádění prací. Nejhorší situace je v hale, kde pracují zedníci, betonáři, omítkáři, zámečníci, natěrači, elektrikáři, zdravotníci, AŽD, sklenáři, klempíři, kameníci, malíři, obkládači a dlaždiči.

Na čelní straně haly se provádí venkovní obklady/modrou skleněnou mozaiku a obklady z obkládaček ALLIT.

Řízení o převzetí trafostanice ve výpravní budově bylo již 2x odročeno, jelikož nebyly odstraněny všechny závady a vícepráce na techn. strojním zařízení a menší stav. práce včetně očištění. Další řízení je vypsáno na 30.3.t.r. Velké starosti máme s dodávkou chybějícího stroj. vybavení pro výzbroj trafokobek 1 a 3 v rozvodně SME na ul. České, které je objednáno v EZJF Brno, Čechyňská ulice. Dnes je zařízení vyrobeno a čekáme na přepravu, kterou má uskutečnit ČSAD. Přípojka 10 kV mezi prov. trafostanicí a výpravní budovou je položena. Po převzetí trafostanice ve výpravní budově je možno propojit.

(Na nástupišťích se provádí dlažby z granitoid. dlaždic...Eskalátory dodány....

V přednádražním prostoru se dokončují podkladní betony na nástupišťích pro elektr. dráhu, lité asfalty...

Omezeně se pracuje na budově traťmistrovství...

Pro nepříznivé počasí se opoždí výstavba věžového domu....)

Armabeton provádí v budově výpravní budovy trubkování pro telefon a rozhlas. Pro jednotný čas je rozvod z AG vodičů.

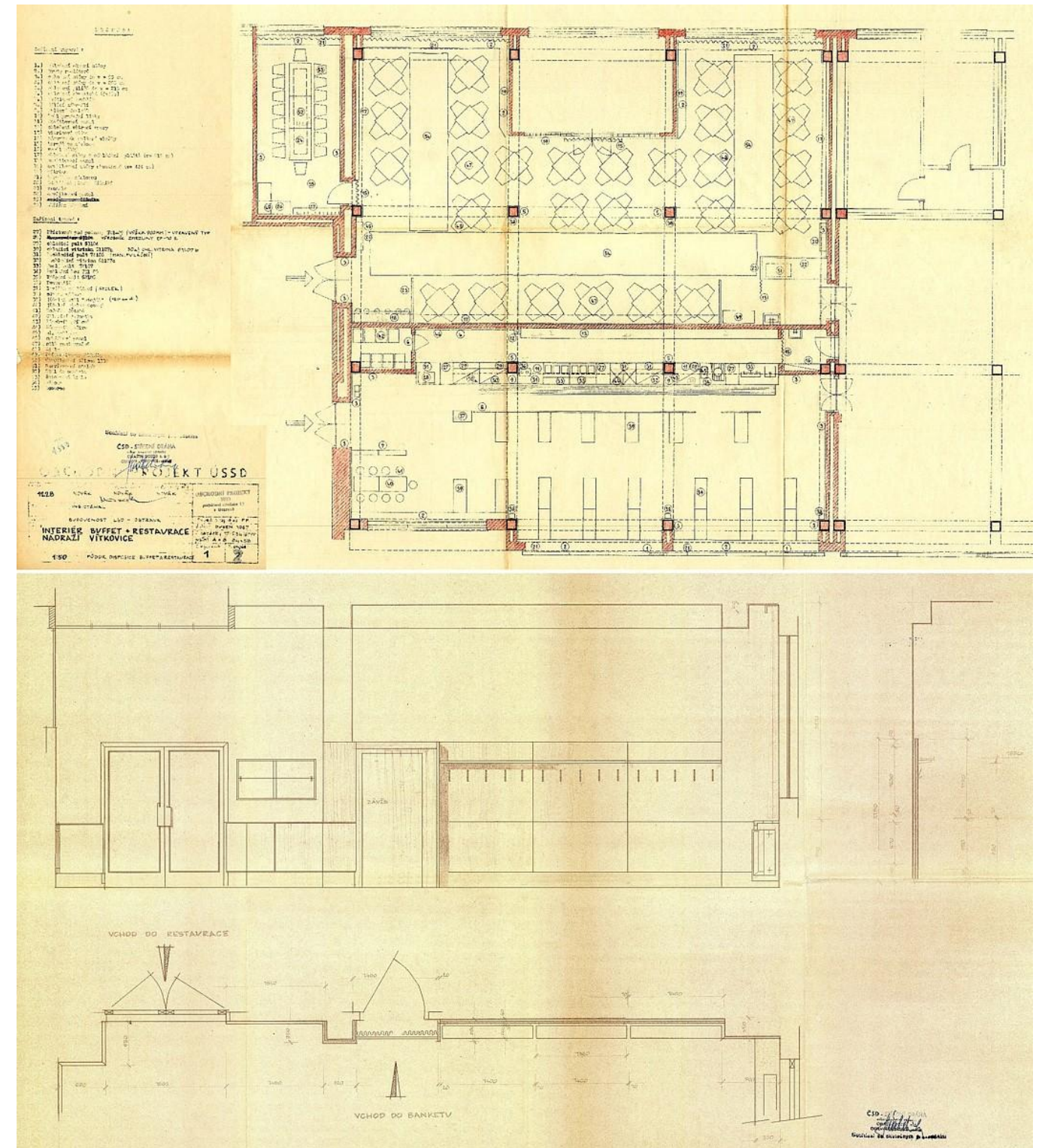
AŽD závod Olomouc zajišťuje montáž releového zab. zařízení. V releové místnosti se vyvazují kabely.

Z a v ě r: Splnění a zajišťování úkolů na výstavbě III. etapy, kterou provádí dodavatel Vítkovické stavby, národní podnik, nemůžeme být spokojeni, neboť zaostává stavební práce HSV a PSV hlavně na stavbě výpravní budovy, nástupišťích, přechodové lávce, přednádražním prostoru, budově traťmistrovství s vým. stanicí a na horkovodu. Opoždování prací je způsobeno nedostatkem kvalit. pracovníků, materiálu a v org. práce. Nejhorší situace na výpravní budově, kde se projevilo zdlouhavé provádění prací HSV na úkor prací PSV.

Z a b u d o v á n í s t r o j ů: Montáž výtahů na výpravní budově – 4 ks.“ (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

Teprve v **dubnu 1967** odevzdal Obchodní projekt - Novák a ing. Otáhal výkresy pro **interiér buffetu a restaurace** (1:20). Bufet je nakonec projektován na jihu, restaurace na severu, přestože v předchozích verzích půdorysů tomu bylo někdy (konkrétně ve studii a v prováděcím projektu) i naopak. K mozaikovým keramickým dlažbám 10/10, navrženým Dr. Dandou (viz výkres 52 ve složce Ostatní), měly přibýt dřevěné nebo akustické obklady stěn, částečně i vysoké, s řadami věšáků, kryty radiátorů a u vstupu do restaurace květinový truhlík. I zde měla být, tentokrát nad buffetovou linkou, světelná rampa s plechovým krytem, a podél linky zábradlí z bílého lakolitu, v banketu osvětlovací panely. (1. výkres: Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava – Vítkovice, další: Spisovna SŽDC Ostrava hl. n., fond Ostrava – Vítkovice, složka Vítkovice – bufet a restaurace)

Zpráva o plnění plánu na stavbě Polanecké spojky za měsíc **duben 1967**, zpracovaná 22. dubna 1967 opět vedoucím oblastního dozoru, uvádí: Podle měsíčního plánu měly provést ve III. etapě Vítkovické stavby, národní podnik, stavební správa 100, stavební práce za 2.500.000,- Kčs, splněn objem



1.200.000,- Kčs, v tom výpravní budova 1.180.000,-/1.200.000,- (nástupišťě... 226.000,-/150.000,-, přednádraží 384.000,-/250.000,-, traťmistrovství... 160.000,-/100.000,-).

„Na výpravní budově obj. 309 je pravděpodobné, že plán bude splněn. Přesto však situace na stavbě krajně napjatá, neboť práce stále zaostávají. Dnes pracují na stavbě všechny profese PSV, které si vzájemně narušují plynulé provádění prací. Nejhorší situace je v hale výpravní budovy. Stále zaostávají

práce dlaždicové a obkladačské, sklenářské, malířské a natěračské, které provádí Vítkovické stavby, národní podnik, stavební správa 700. Nedostatkem materiálu trpí kameníci. Intervence byla provedena, jak na řed. Českomoravského průmyslu kamene v Hr. Králové, tak i v závodě v Jeseníku.

Je proto stále nebezpečí, že některé práce na výpravní budově budou provedeny nekvalitně a opožděně. Jižní fasáda výpravní budovy z přednádražního prostoru bude úplně dokončena. Dnes provádí se lištování čelní stěny ocel. konstrukce hliníkem. Na fasádě severní a západní jsou zatím provedeny obklady skleněnou mozaikou. S obklady obkladačkami ALIT bude započato v nejbližších dnech. Řízení o převzetí trafostanice ve výpravní budově je stanoveno na 25. 4. 1967 a uvedení do provozu na 28. 4. 1967. Veškeré spory mezi SME a investorem byly odstraněny. Převzetí a uvedení trafostanice do provozu je odvislá na provedení výměny měřících transformátorů proudu, které zajišťuje Elektroúsek Nový Bohumín. (...)

Ve IV. dilataci bylo osazeno zábradlí a dne 22. 4. tr. má být započato s prováděním teras na schodišti.

Na vlastní budově výpravní budovy se provádí montáž hromosvodů. Dále se provádí montáž vzduchotechniky automatické ústředny v releové místnosti, v místnostech akubaterií a dokončuje se montáž strojovny. S montáží vzduchotechniky v kuchyni a dalších prostorech bude započato po dokončení omítek.

(Na nástupišťích obj. 310 nejsou dokončeny dlažby, el. instalace a nátěry. Na přechodové lávce a na schodištích nejsou dosud provedeny arnitové dlažby a není zcela dokončeno osvětlení.... Montáž eskalátorů se provádí. Je však opožděna asi o 1 týden...)

V přednádražním prostoru obj. 311 se dokončují podkladní vrstvy pod lité asfalty na nástupišťích DPMO a v rozptylovacím prostoru..., nejsou tu však dokončeny přeložky inž. sítí...)

V releové místnosti ve výpravní budově obj. 602/605 pokračuje Automatizace železniční dopravy (AŽD) s vyvazováním kabelů. V dopravní kanceláři je umístěn ovládací pult... V telef. ústředně se montují stojany...

Z á v ě r: S plněním a zajišťováním úkolů na výstavbě III. etapy, kterou provádí dodavatel Vítkovické stavby, národní podnik, nemůžeme být spokojeni. Stále zaostávají stavební práce HSV a PSV hlavně na stavbě výpravní budovy, nástupišťích, přechodové lávce a v předn. prostoru. Je stále vážné nebezpečí, že práce nebudou dokončeny včas, resp. v takovém rozsahu, jak bylo požadováno pro zahájení provozu od nového grafikonu vlakové dopravy. Opoždění je způsobeno hlavně nedostatkem kvalifikovaných pracovníků, materiálu, strojního vybavení a hlavně i v organizaci práce.“ (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

Deník Rudé právo už 16. května 1967 referuje o využití Polanecké spojky a nového nádraží od nového grafikonu 28. května pro rekreační jízdy Ostraváků do Beskyd (bylo to zřejmě to jediné, co redaktora zaujalo v projevu ing. Drápala ke slavnostnímu otevření výpravní budovy – viz níže - který měl zapůjčený). (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 3)

Zpráva o plnění plánu na stavbě Polanecké spojky za měsíc květen 1967, zpracovaná 25. května 1967 (den kolaudace! – viz níže) opět vedoucím oblastního dozoru, uvádí: Podle měsíčního plánu

se měly provést ve III. etapě stavební práce za 2.950.000,- Kčs, splněn objem 2.713.000,- Kčs, v tom výpravní budova 859.000,- /1.020.000,- (nástupišťě... 154.000,-/170.000,-, přednádraží 372.000,- /50.000,-, traťmistrovství... 132.000,-/70.000,-).

„Na výpravní budově bude plán splněn a k zahájení nového grafikonu bude uvedena do provozu a dokončena provozně dopravní a veřejná část. Úřední kolaudace 25. V., slavnostní uvedení do provozu 26. 5. 1967. Při převzetí objektů zjištěna řada nedostatků a závad, z nichž podstatné musí dodavatel odstranit do zahájení provozu, ostatní ve lhůtách dle zápisů.

Z á v ě r: Se zajišťováním prací na dokončení dopravní a veřejné části výpravní budovy a přednádražního prostoru nejsme spokojeni. Řízení o



převzetí objektů bude prováděno na pokračování, v některých případech nebylo úspěšně dokončeno. Velké soustředění pracovních sil a urychlené dokončování prací na povrchových úpravách mělo značný vliv na kvalitu provedených prací, hlavně keramických dlažeb a obkladů. Budou prováděny srážky z ceny za nedodrženou kvalitu prací.“ (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

25. května 1967 proběhla technicko-bezpečnostní prohlídka a **kolaudace** dopravní a veřejné části výpravní budovy, nástupiště se zastřešením, přechodové lávky a přednádražního prostoru v žst. Ostrava Vítkovice. Zápis uvádí:

Projekt výpravní budovy a nástupišť vypracovalo středisko VI. SUDOPu Praha, projekt přednádražního prostoru Dopravoprojekt Brno.

Délka výpravní budovy jest 107,54 m, šířka 20 m, v halové části 46,66 m, zastavěná plocha 4.306,50 m². Podrobný popis konstrukcí a vybavení stavby jest patrný z předložené technické dokumentace, opravené dle skutečného provedení. Následuje výčet místností, jež jsou předmětem kolaudace.

„Ostatní místnosti nejsou dokončeny, rovněž není dokončena plynovodní přípojka. Neprovedení těchto prací nebrání však uvedení veřejné a provozní části výpravní budovy do provozu, neboť PP je určena hlavně pro restaurační kuchyň, která není předmětem dnešního řízení. (...)

Některé části výpravní budovy nemohly být převzaty, jelikož na dokončovacích pracích se pracovalo do zahájení dnešního řízení. V řízeních bude pokračováno po ukončení tohoto řízení.“ U výpravní budovy šlo o venkovní kanalizaci a obvodovou drenáž.

Komise zjistila tyto vady a nedostatky:

1. Výpravní budova:

a. Nejsou osazena zábradlí na schodištích v hale. T do 3. 6. 1967, provede ZUKOV a SMPK (od provedení provis. zábradlí investor upouští)

b. Nejsou dodány všechny bubny pro jízdní řády a tabule pro odjezd a příjezd vlaků. T do 17. 6, 1967, zajistí ZUKOV a SMPK.

c. Ukončení všech nedodělků v úklidových pracích a vyčištění budovy musí být provedeno do 26. května 1967 do 12:00 hodin. Zajistí Vítkovické stavby, národní podnik, 100.

Zástupci DPMO ve svém vyjádření mj. požadovali opravu proláklín v nástupištích, instalování telefonu do místn. DPMO, odstranění provizorních nástupišť a náležité vyspádování terénu.

Komise doporučila vydati povolení k zahájení provozu veřejné a dopravní části výpravní budovy.

Téhož dne vydala Správa Střední dráhy v Olomouci rozhodnutí o povolení k zahájení provozu, a to s účinností od 18:00 hodin dne 27. května 1967. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1, složka Usnesení-zápis)

Projevy při **slavnostním uvedení nové výpravní budovy do provozu 26. 5. 1967** (seznam pozvaných, začínající prvním náměstkem ministra dopravy, obsahuje jen asi sto jmen) se na překvapivě velké ploše pokoušely popsat utváření a materiálové pojednání budovy, uvedly i některé rozměrové a statistické charakteristiky a teprve v závěru se věnovaly poděkování hlavním dodavatelům a projektantovi.

Hlavní projev měl ing. Drápal, začal posílením zdejší dopravy: *„V dosavadním jízdním řádu jezdily na této trati v osobní dopravě jen 3 dvojice vlaků z Opavy do NHKG. Od nyníška to budou 4 dvojice, dále 1 dvojice z Opavy do Ostravy-Vítkovic, 1 dvojice z Opavy do Havířova. Kromě toho bude prodloužena jízda 1 dvojice osobních vlaků z Kunčic do Vítkovic, 1 dvojice z Českého Těšína do Ostravy-Poruby a 3 vlaky ze Žiliny do Ostravy-Poruby. I na rekreaci pracujících Ostravy je pamatováno, a to zavedením dvou dvojic rekreačních vlaků z Ostravy-Poruby do Beskyd. (...)*

Polanecká spojka zkrátí dobu jízdy z Ostravy-Poruby do Českého Těšína u rychlíků o 10 min., u osobních vlaků o 18 minut díky zkrácení cestovní vzdálenosti o cca 9 km. Vznikne nové přímé spojení s Prahou a Slovenskem tím, že 3 rychlíky (R 42, R 44 a 49) pojedou přes Polaneckou spojku a zastaví v Českém Těšíně, Havířově a Ostravě-Vítkovicích. (...)

Význam Polanecké spojky pro nákladní dopravu je všeobecně znám, bude však ještě zvýšen, a to ze 28 na 36 a bude dále narůstat....“

Projev pokračoval termíny otevírání Polanecké spojky a zabýval se v konceptu podrobně i vznikem projektu (v čistopise, určeném pro přednesení, byly tyto pasáže významně zkráceny): *„V roce 1965 a dalších byla soustředěna veškerá činnost na Polanecké spojnici na výstavbu nové výpravní budovy v Ostravě-Vítkovicích, jako na jedno z pěti nádraží, která mají býti v uzlu ostravském vybudována. Výstavba výpravní budovy se proti ostatní výstavbě velmi opozdila jednak proto, že původní návrh, který byl možno říci exkluzivního rázu, nebyl přijat.*

Tehdy KV KSČ v Ostravě doporučil, aby byla provedena rychlá zkrácená soutěž KPÚ v Ostravě a SUDOPu v Praze a Brně. Tuto soutěž zorganizoval ÚHA v čele s hlavním architektem s. Ing. Bartoněm. Z této soutěže vyšel vítězně návrh s. Ing. Dr. Dandy, který se také ihned ujal zpracování potřebné projektové dokumentace na základě konečného jednání dne 3. února 1964. Zde je třeba vyzdvihnouti a poděkovati KV KSČ, který svým vlivem a pomocí pomohl tuto nesnadnou otázku vyřešiti v krátké době. Projekční práce na této budově byly velmi náročné s ohledem na to, že je to prvá výpravní budova v Ostravě, nepočítám-li výpravní budovu v Ostravě-Kunčicích, která měla reprezentovat železnici a smazat aspoň částečně kritiku na výpravní budovy v Ostravě, které jsou delší dobu plánovány, ale nerealizovány, ovšem ne vždy vinou železnice. Rok 1964, rok přípravy ke stavbě, byl velmi svízelný proto, že všechny projektové práce se dělaly v předstihu a jednání projektanta s dodavatelem i subdodavatelem byla velmi těžká a namáhavá. Generální dodavatelství na výstavbu nakonec převzaly Vítkovické stavby n. p. Velmi těžké jednání bylo za účelem opatření železné střešní konstrukce od VŽKG a zadání zámečnických a uměleckozámečnických prací ZUKOVu Praha, závod Prostějov. Zde se nám zase dostalo velké pomoci od KV KSČ v Ostravě, od MěV KSČ v Praze a vzácného pochopení obou podniků, jak VŽKG v čele s podnikovým ředitelem s. Ing. Hojeckým a ZUKOVem Praha v čele se s. řed. Fialou, jakož i vzorné pomoci vedoucího výroby ZUKOVu s. Čecháka. Takto kousek po kousku byly

dávány dohromady všechny potřebné práce, aby budova dostala takový ráz, jak si toho žádá Ostrava sama.

PD musela býti dávana GD po částech, a tak v prosinci 1964 bylo započato s výkopem a betonáží základů. Postup na této výstavbě však nebyl již tak rychlý jako na výstavbě traťové části, a jak již výše uvedeno, potíže činila PSV, která neměla vždy včas potřebný materiál k dispozici.

V této věci byl vydatnou pomocí štáb Polanecké spojky, který koordinoval práce spolu s Oddělením Polanecké spojky a zajišťoval operativně všechny nedostatky, které se kdy projevíly.

Při začátku stavby byl dán úkol dokončit ji do nového jízdního řádu dne 28. května 1967. V krátké době vzhledem k potížím, které se stavěly stavbě do cesty, bylo uznáno, že celý tento úkol Vítkovické stavby, národní podnik, nezvládnou... a bylo rozhodnuto rozdělit výstavbu na dvě části...

Celá výpravní budova má plochu 4.306 m², obestavěný prostor činí 41.956 m²; nachází se na poddolovaném území, kde má dojít do roku 2000 k poklesům cca 2,39 m. Poklesy budou vyrovnávány rektifikačním článkem mezi budovou a nadchodem. Z důvodů poddolování je celá budova rozdělena dilatačními sparami na 7 dilatačních celků. Náklady na výstavbu celé budovy činí 17,5 mil. Kčs. Výstavba celé Polanecké spojky si vyžádá nákladu cca 287 mil. Kčs. Při té příležitosti je třeba se také zmínit o množství provedených prací:

zemní práce – výkopy si vyžádaly 5.853 m³ zeminy; položeno bylo 4.955 m³ betonu, 1.668 m³ cihelného zdiva, 21.463 m² omítek, 460 m² vnitřních obkladů travertinem a 450 m² alitem, 198 m² vnějších obkladů alitem, položeno 1.126 m² žulových dlažeb a 400 m² skleněné mozaiky. Všude bylo použito vhodného a trvanlivého materiálu s ohledem na velmi rušnou osobní frekvenci.

Hala s galerií je hlavní součástí provozní části, kde se bude soustřeďovat celý ruch, je podle toho také výrazně architektonicky upravena. Umělecká výzdoba na přední stěně bude ještě doplněna výzdobou na pásech podél galerie. Hala s galerií má cca 1.400 m². Je to prvá budova železniční na Ostravsku, kde bylo uvnitř použito vedle klasických materiálů i materiály novodobé, a to na stěnách i stropě. K docílení dobré akustiky v hale i na galerii byl proveden akustický strop z akustických panelů a část stěn na galerii je obložena akulitovými deskami. Výběr těchto materiálů byl velmi obtížný, jelikož i materiál původně plánovaný nebyl potom k dostání, a proto se muselo znovu a znovu improvizovat a hledat jiný vhodný. Z galerie se přechází po přechodovém můstku ke schodům na nástupiště. Poprvé při výstavbě této budovy byly vedle normálních schodů použity schody pohyblivé, tzv. eskalator. Jeho rychlost je 0,45 m/vt a převeze 8.000 cestujících za hodinu. Počítá se zde se špičkovou frekvencí 3.000 cestujících za 30 minut...

„Nyní přesunou Vítkovické stavby, národní podnik, veškerou svou činnost na druhou část budovy, kde se nacházejí hlavně místnosti restaurační, a to tak, aby nejpozději koncem listopadu byla dána celá budova do provozu a užívání.“ V konceptu následovaly sliby k dokončení Místecké ulice a přestavbě hlavního nádraží, posléze vynechané, zůstala zmínka o kolaudaci a řešení závad a konečně nezbytné poděkování všem, kteří se na výstavbě budovy podíleli, v prvé řadě KV KSČ...

„Jelikož není překážek, abychom dali provozní část této budovy do provozu, prosím vedoucího tajemníka KV KSČ s. Voleníka, aby přestříhl pásku a tak symbolicky otevřel naši novou výpravní budovu. Všechny účastníky naší slavnosti pak zvou k oficiální prohlídce této části budovy.“



Slovo dostal i ředitel Vítkovických staveb, národní podnik, který nezapřel schopnost patričního propagandistického a budovatelského étosu a vhodné manipulace s čísly: „15. 12. 1964 zaryly se lžíce bagru do kypré zeminy, aby uvolnily místo pro základy výpravní budovy. Celkem bylo vytěženo 17.455 m³ zeminy, bylo odvezeno 7.100 m³ zeminy, závozy činily 1.700 m³, prostého betonu bylo spotřebováno 2.800 m³, betonu železového 4.200 m³, armatury bylo spotřebováno 1.650 q, bednění bylo provedeno na ploše 33.000 m², omítky představují 23.000 m² a potrubí bylo položeno v celkové délce 300 m....

Stalo se dobrou tradicí, že na Polanecké spojnici všechny akce a jednotlivé etapy výstavby skončily před termínem a já mám osobně velkou radost, že Vám mohu, soudruhu, oznámit, že také výpravní budova, která byla vybudována nákladem 16,143 tis. Kčs, zejména její dopravní část, byla dokončena o 7 měsíců dříve, než předpokládal plán.“

Dále poděkoval všem subdodavatelům, ale i celému kolektivu montážní správy 700 a předním partám stavební správy 100, Vítkovické stavby, národní podnik. „Dávny sen pracujících se tedy

splnil. Výstavbou Polanecké spojky byl prakticky vyřešen celý dopravní problém, a to nejen pro nákladní dopravu do VŽKG a NHKG, ale i pro osobní dopravu, která povede od příštích dnů po nové, zkrácené trase, která bude znamenat další podstatné zkrácení jízdní doby mezi nejvýchodnějšími částmi Slovenska a hlavním městem republiky.....

A nyní mi dovolte, vážený soudruhu, abych Vám jménem našeho národního podniku oficiálně předal dopravní část výpravní budovy na Polanecké spojnici vč. přilehlého nástupiště a přednádražních prostorů s přáním, aby toto dílo sloužilo k plné spokojenosti všem občanům našeho města a celé naší vlasti.“ (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

Slavnostní otevření se muselo obejít nejen bez elegantního zábradlí v bloku schodišť, odjezdové a příjezdové tabule a dalších drobností, ale i beze všech tří výtvarných doplňků. Kovové zábradlí v bloku i tabule byly doplněny během dalšího měsíce (snad i chybějící válce do stojanů pro válcové jízdní řády), výtvarné práce však až v roce 1968 (viz níže). (Foto J. Adamovský; fotoarchiv O. Řepky, dat. 24. 7. 1967; digitální fotoarchiv P. Přendíka)

Zpráva o plnění plánu na Polanecké spojnici za měsíc **říjen 1967**, zpracovaná 22. X. 1967 opět vedoucím oblastního dozoru, uvádí: Podle měsíčního plánu se měly provést ve III. etapě práce za 2.940.000,- Kčs, splněn objem 3.440.000,- Kčs, v tom výpravní budova 319.000,-/300.000,- (nástupiště... 0,-/10.000,-, přednádraží 26.000,-/190.000,-, traťmistrovství... 130.000,-/130.000,-; Pozemní stavby, národní podnik Ostrava: věžový obytný dům 800.000,-/800.000,-).

„309 - výpravní budova – věcné plnění pro uvedení druhé části výpravní budovy do provozu je stále neuspokojivé, harmonogram se neplní. Nejvíce zaostává stav. plyn. regul. stanice. Termín uvedení do provozu k 30. 11. je opět ohrožen. Finanční plnění je dobré.“

Z á v ě r: Zajišťování plán. úkolů gen. dodavatelem Vítkovické stavby, národní podnik, je nedostatečné. Dnes je jasné, že podnik nestačí svojí kapacitou k věcnému zajišťování plán. úkolů. Většina akcí je opožděna.“

V další měsíční **zprávě o plnění plánu** na Polanecké spojnici, tentokrát za **listopad 1967**, zpracované 24. 11. 1967 opět vedoucím oblastního dozoru, se dočítáme: Podle měsíčního plánu se měly provést ve III. etapě práce za 2.334.000,- Kčs, splněn objem 2.801.000,- Kčs, z toho Vítkovické stavby, národní podnik, 1.500.000,-/1.980.000,-, v tom výpravní budova 150.000,-/285.000,- (přednádraží 180.000,-/100.000,-, traťmistrovství... 100.000,-/110.000,-; Pozemní stavby, národní podnik Ostrava: věžový obytný dům 600.000,-/650.000,-).

„Výpravní budova Ostrava Vítkovice – věcné plnění pro uvedení druhé části výpravní budovy do provozu je stále neuspokojivé. Jsou značné těžkosti při dokončování prací. Stále zaostává stavba plyn. regulační stanice. Termín uvedení do provozu k 30. 11. 1967 nebude splněn. Roční plán bude překročen asi o 1.300.000,- Kčs.“

(Příjezdná komunikace a přednádražní prostor – pro nedostatek kapacity odmítly DSO provedení asfaltbetonů..., bude provizorně proveden penetrační makadam s uzavíracím potěrem...

Traťmistrovství... – budova bude připravena k 14. 12. 1967 k převzetí...

Věžový obytný dům – odevzdání je vypsáno na 30. 11. 1967, je však nebezpečí, že Vítkovické stavby, národní podnik, nedokončí plyn. regul. stanici..., a tak nebude možné uvést do provozu.)“

Z á v ě r je podobný jako v říjnu, Vítkovické stavby, národní podnik, sleduje pouze finanční plnění. „Jelikož plán je překročen na výpravní budově a nástupištích, jsou ostatní objekty pomíjeny.“

Zpráva o plnění plánu na Polanecké spojnici za měsíc **prosinec 1967**, zpracovaná 27. 12. 1967 opět vedoucím oblastního dozoru, uvádí: Podle měsíčního plánu se měly provést ve III. etapě práce za 2.840.000,- Kčs, splněn objem 1.750.000,- Kčs, v tom výpravní budova 305.000,-/250.000,- (přednádraží 115.000,-/30.000,-, traťmistrovství... 110.000,-/110.000,-, Pozemní stavby, národní podnik Ostrava: věžový obytný



dům 197.000,-/150.000,-).

Stav na výpravní budově není podrobněji komentován. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

Touto zprávou strojopisy k Polanecké spojkce, uložené ve fondech archivu ČD v Července, končí. Můžeme jen spekulovat, že štos spisů ze stolu ing. Drápala, z něhož podle mnoha indicií pochází a díky němuž jsme mohli dosavadní roky budování výpravní budovy tak barvitě dokladovat, jeho tvůrce pečlivě odevzdal do archivu a zklamaně odešel nebo byl jako vhodný obětní beránek odejit. Nasvědčovaly tomu i články v Týdeníku železničářů ostravského provozního oddílu „nová železnice“ o tom, že se ve věžáku kvůli chybějícímu přívodu plynu ještě stále nebydlí: „Slova do větru nikoho nepřesvědčí“ ze 28. března 1968 a „Dopis, na který čekáme odpověď“ ze 3. dubna 1968, ve kterém byl mezi třemi adresáty (paradoxně základní organizací KSČ žst. Ostrava-Vítkovice) ing. Drápal uveden na prvním místě. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 3) Také bývalý přednosta V. Kutý označil Drápala za „otce této stavby“, na žádné dramatické okolnosti jeho odchodu si však nevzpomíná, myslí si, že prostě odešel do důchodu. (P. Přendík: *Rozhovor s Vladimírem Kutým, prvním a zároveň posledním přednostou stanice Ostrava-Vítkovice*, in: M. Strakoš a kol.: *Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál*, Praha 2017, dále jen Přendík 2017, str. 217; V. Kutý, sdělení 11. 11. 2019)

Nemáme tedy k dispozici, přes hledání i v jiných archivech a dobovém tisku, jakýkoli doklad o kolaudaci zbývající části výpravní budovy a otevření restaurace, k němuž se začátkem roku 1968 jak se zdá schylovalo. Zápornou indicií však je, že v následujícím jízdním řádu u stanice Ostrava-Vítkovice symbol restaurace chybí.

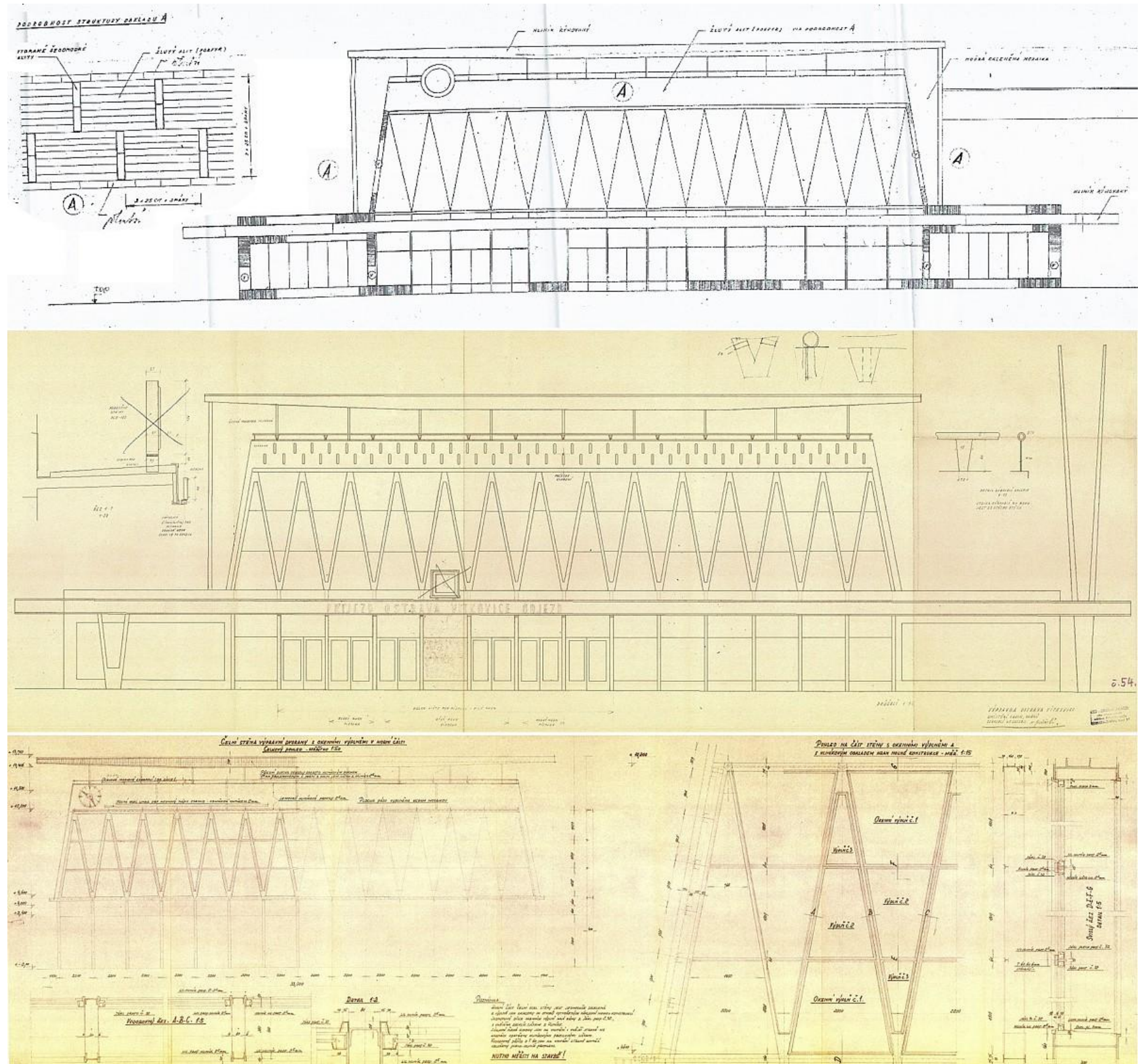
Ve zmíněném jízdním řádu můžeme napočítat u zastávky Ostrava-Vítkovice asi 30 osobních vlaků, čtyři vlaky rekreační a tři rychlíky, takže skutečně vidíme, že v tomto byl slib, daný na slavnostním zahájení provozu výpravní budovy, naplněn. (ČSD, Cestovný poriadok od 26. 5. 1968 do 31. 5. 1969, trať 32b, ČD, archiv Červenka, Jízdní řády, kart. 3)

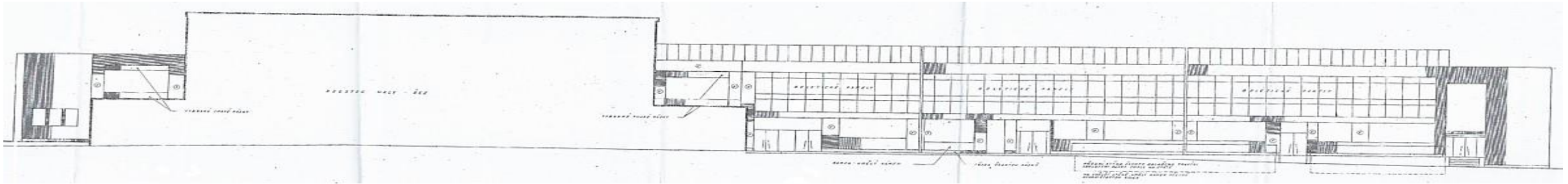
Výsledná stavba se od Dandova projektu lišila v mnoha někdy drobných, leckdy však i podstatných detailech:

V exteriérech:

- skleněná mozaika v čele haly měla být v základě černá; na horním překladu velkého lichoběžníkového okna v čele haly měly být pásy o výšce sedmi vodorovně

kladených vrstev žlutého allitu (porfyru) střídavě přerušovány dvojicemi na výšku kladených vybraných šedomodrých allitů; osa mezi trojicemi dveří, zvýrazněná výtvarně pojednaným zasklením, měla být





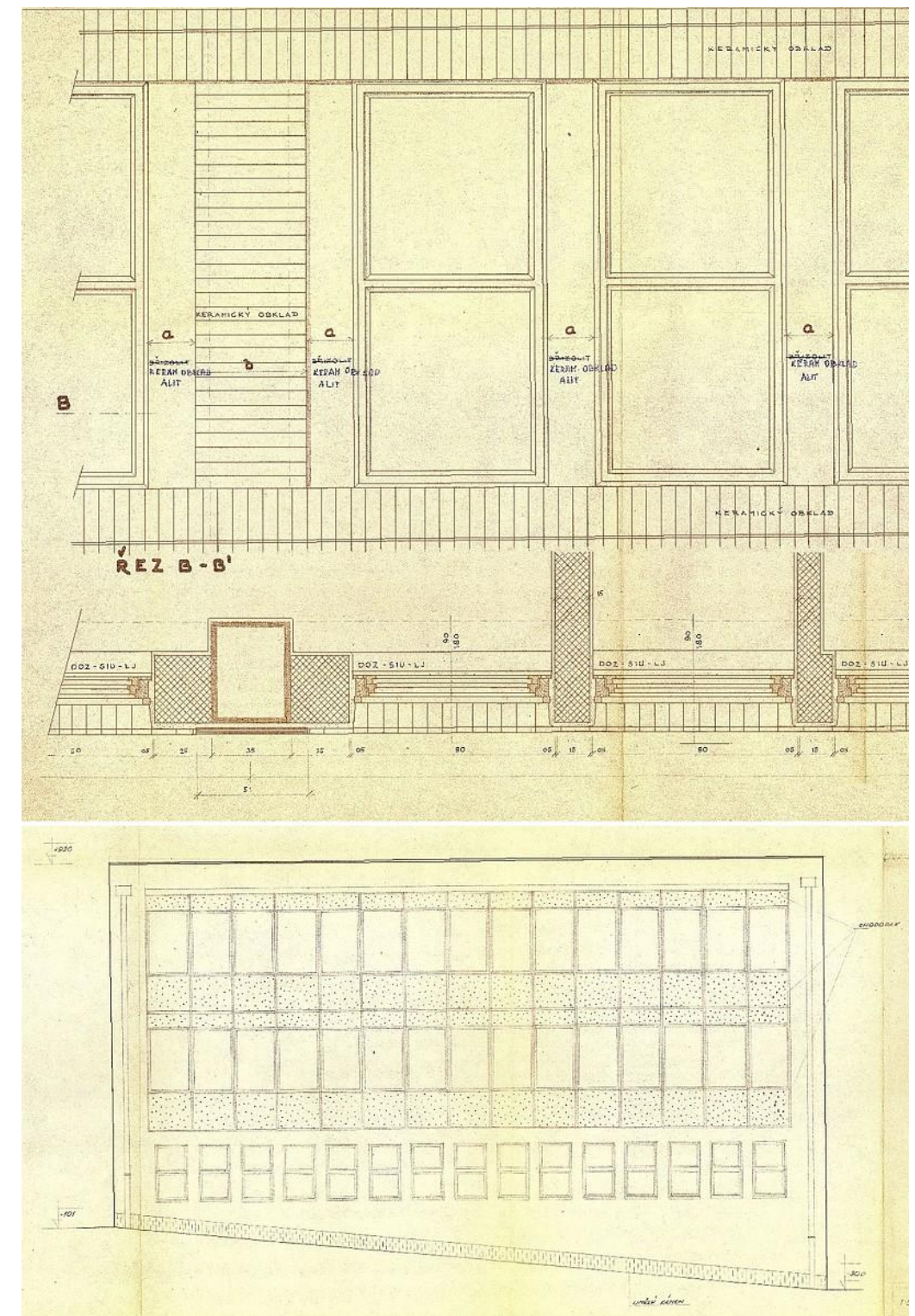
akcentována čtverhrannými hodinami tovární výroby, posazenými pomocí dvou kraťoučkových stojek na čelní hranu markýzy, a neonovými nápisy, připevněnými na světelnou římsu (lištu; „*dodává NEON, osadí se po ZUKOVu*“) (hodiny jsou na výkrese 54 škrtnuté; na výkrese „*jižní pohled-hala*“ jsou zřejmě uvažovány v kruhovém poli, vloženém vlevo do horního okraje lichoběžníkového čela haly; další varianta umístění hodin s kruhovým ciferníkem je úplně vlevo na horním překladu lichoběžníkového okna – opatřeném tentokrát keram. mozaikou – a při něm vpravo „*nosná ocel. linka pro neonový nápis stanice – obložená hliníkem 2 mm*“ na výkrese ZZu 12; ve skutečnosti byly čtverhranné hodiny tovární výroby vloženy do V-podpěry markýzy, dnes jsou pootočený o 90 stupňů, zřejmě aby byly lépe vidět z tramvajových nástupišť)

- černé, resp. vybrané **tmavé pásy** měly být ve vnějších obkladech použity i na dalších plochách, než jen na soklu, navíc měly být kladeny svisle; šlo např. o pásy nad- a pod okny na jižních průčelích DC I a II, v travé, sousedících s halou; popsat další rozvržení ploch je dnes obtížné, protože na černobílých kopiích výkresů nelze černé a žluté porfyrové pásy 25/6,5 cm rozlišit, neúplně provedené svislé a vodorovné šrafony zřejmě naznačují směr kladení pásků, jenž měl být opačný, než bylo provedeno; obložena měla být i stěna budovy, obrácená do anglických dvorků;

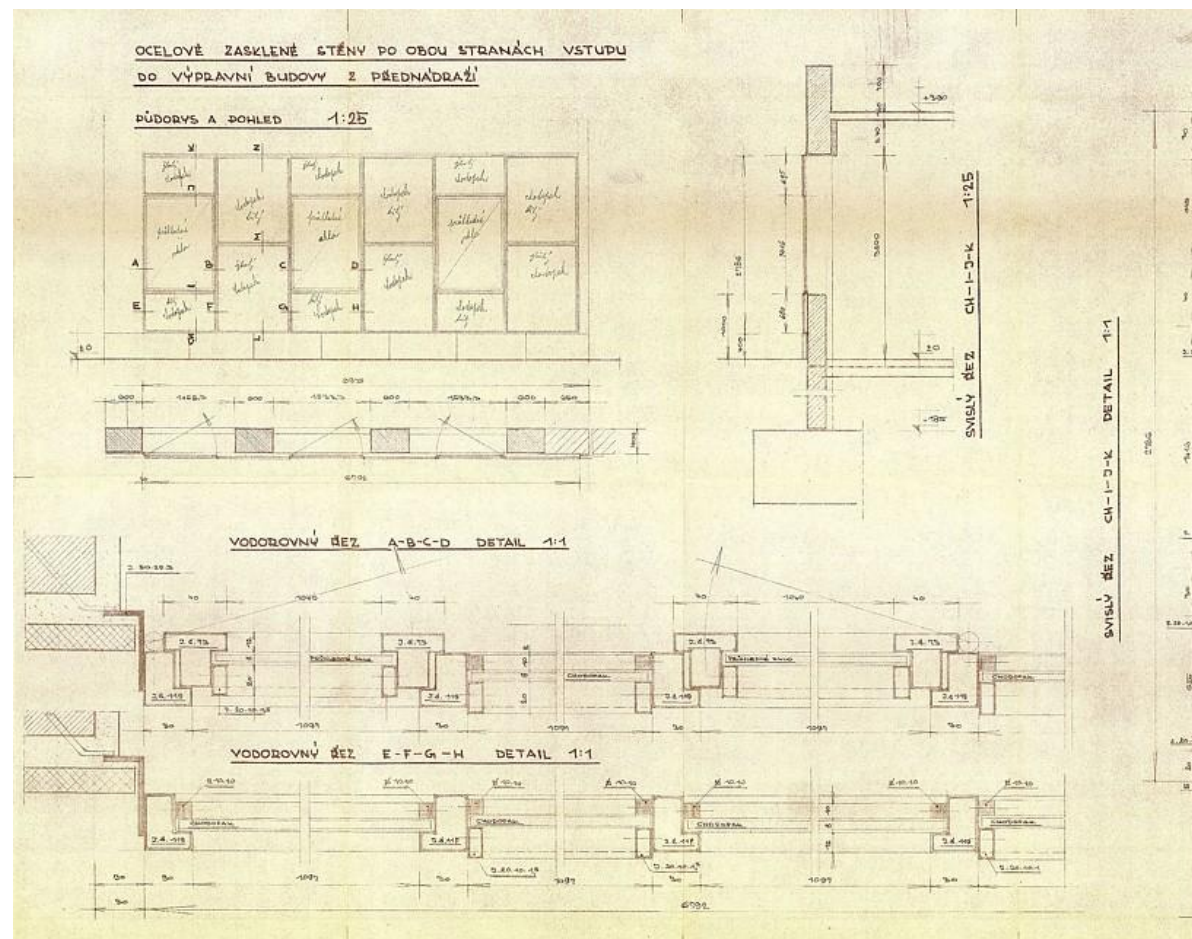
- na fasádách se měly ve větším počtu uplatňovat drobné plochy z **hlazené omítky**, a to tam, kde v přízemí vznikají mezi řadami oken úzké meziokenní pilíře (na západním průčelí DC VI a na východním průčelí DC VII a IV); hlazená omítka měla být nejen na těchto pilířích, ale ve stejné šíři i na částech sousedních nebo mezilehlých pilířů širších; na detailním výkrese byly tyto lehce vpadlé plochy původně popsány jako břízolit, modrou pastelkou opraveno na „keram. obklad ALIT“; na výkrese východního pohledu pro DC IV je pro změnu poměrně úzký šikmý sokl popsán jako „umělý kámen“ (Výpravna Ostrava-Vítkovice, obklad fasád - pohledy 1:100, Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava – Vítkovice; Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, výkresy 21. Det. členění oken v hale a 54. Umístění hodin, neonů, zábradlí na galerii v průčelí, Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130; Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, prováděcí projekt (jen na IV. dilat. celek ?), výkres 42. východní pohled, Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, detašovaný archiv; Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, zámečnické konstrukce, výkres 12. Čelní stěna výpravní budovy – horní část, SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV)

- **ocelové zasklené stěny** po obou stranách vstupu jsou obdélné a jsou konstruovány souměrně, popíšeme řešení levé stěny: stěna má šest svislých pásů, z nichž v lichých zaujímá střední polovinu celoplošně otevíravé okno s průhledným sklem, sudé jsou půlené, ostatní skla tvoří chodopak žlutý nebo bílý tak, že (dopsáno ve výkrese tužkou): bílý chodopak je v lichých pásích dole, v sudých

nahoře, ostatní jsou žluté; ve skutečnosti byly použity chodopaky bílé a tmavomodré (?), bílé byly nastříkány i spodní poloviny oken; modré chodopaky: v 1. a 5. páse oba, ve 2. a 6. spodní, ve 4. vrchní, ostatní bílé – bylo tak dosaženo stupňovitého uspořádání; na konstrukci byly použity Jákly č. 119 (tvar L) a č. 73 (tvar T) a menší profily obdélné 20/10 a čtverhranné 10/10 (snad dřevěné lišty); dnes zbytky konstrukce překrývají billboardy (Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, zámečnické konstrukce, výkres 16. Ocel. zaskl. stěny po obou stranách vstupu, SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV; titulní

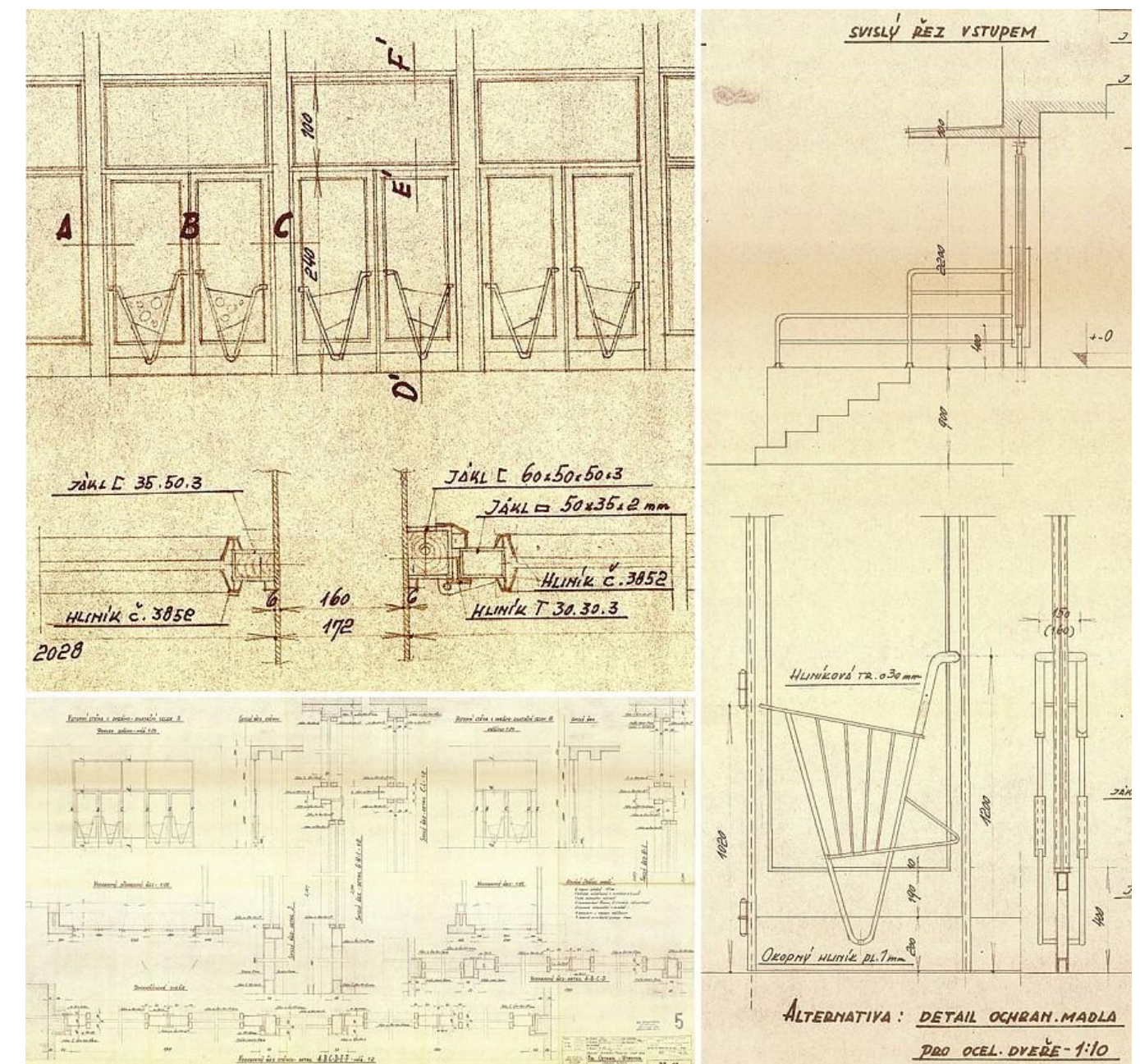


list časopisu Železničář 72, archiv Petra Přendíka)

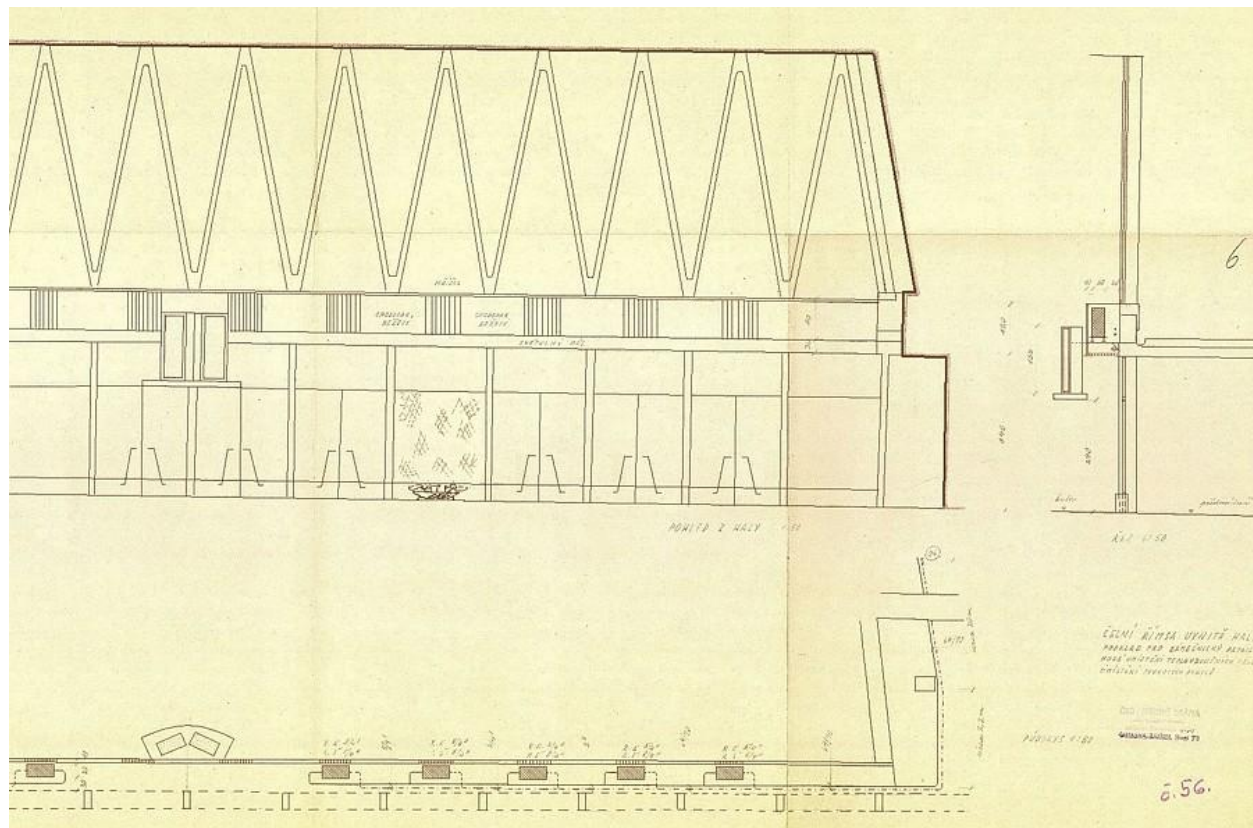


V exteriérech i interiérech:

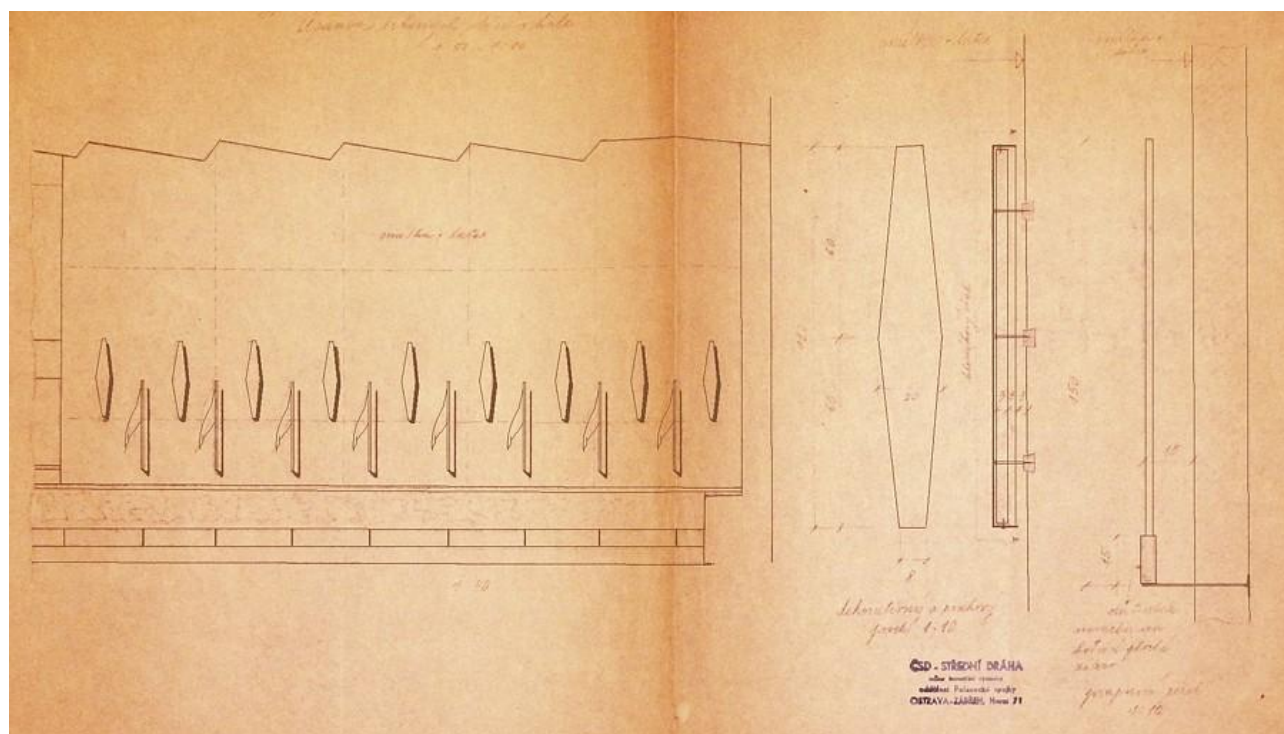
- všechny dvoukřídlé ocelohliníkové **prosklené dveře** od ZUKOVu (v exteriérech i v hale) měly mít elegantně tvarovaná madla, spojená s ochrannou mřížkou v asymetrický konvexkonkávně tvarovaný útvar, připomínající lyru, místo mřížky je vloženo nepravidelné čtyřboké sklo snad s kruhovými otvory nebo bublinami (details pro tento prvek však nebyly rozpracovány, přestože pro dveřní křídla i jejich rámy, v nichž bylo použito i dřevo, navrženy byly); ve dvou jižních vchodech do DC IV měly být místo skel čtyři vějířovitě se rozvírající kovové pruty; 20 cm vysoké okopné hliníkové plechy z obou stran měly být součástí dodávky; na zídkách po bocích vstupů tu bylo navrženo zábradlí dvou výšek jen s vodorovnými pruty (při schodišťovém rameni poloviční výšky), na čele anglických dvorků zábradlí uvažováno nebylo (Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, zámečnické konstrukce, výkresy 1. Z. k. v čele výpravní a v čele dvorany zevnitř a další, zejm. 20. Vstupní stěna s dveřmi – díl. celek IV., SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV)



V interiérech:

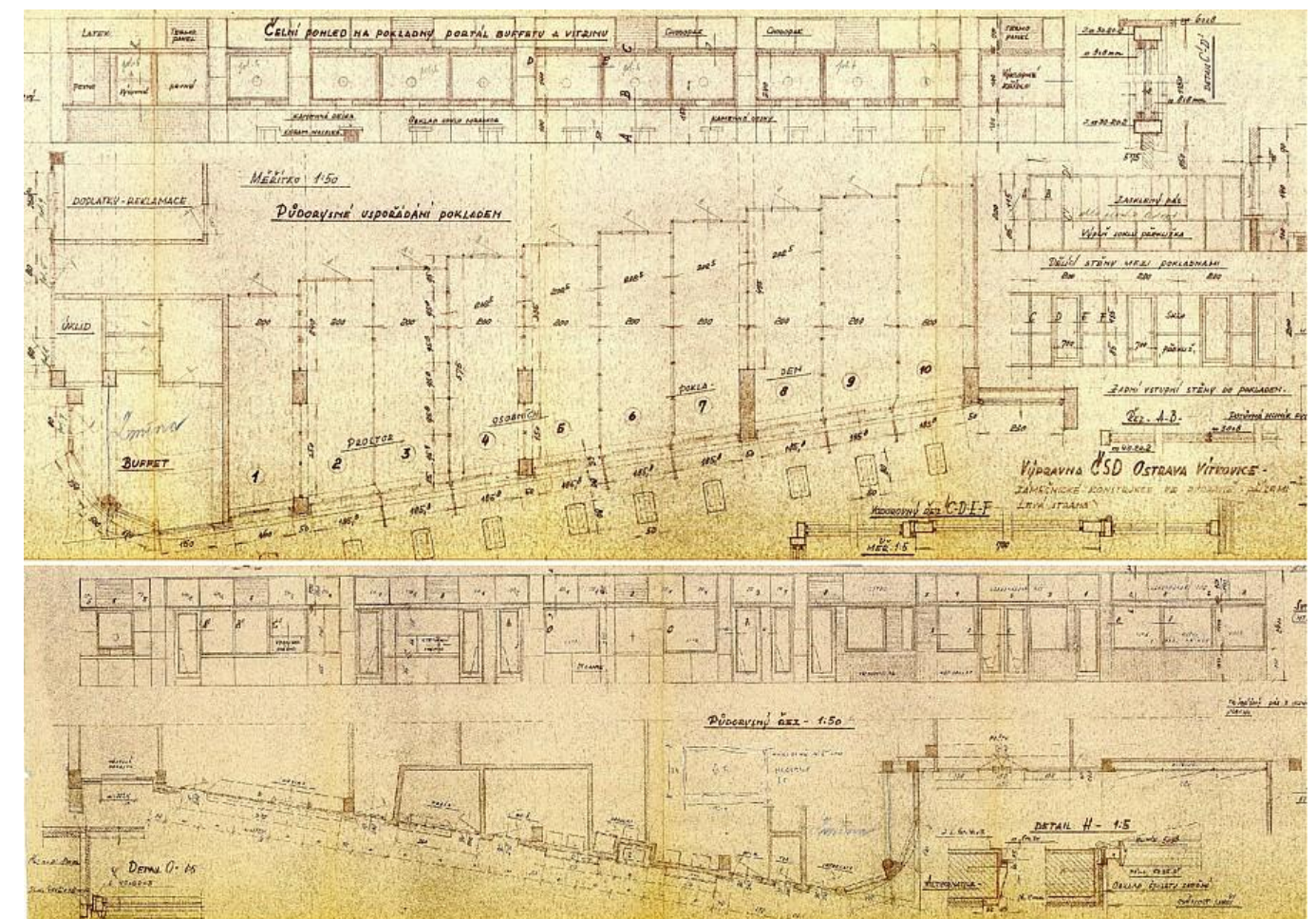


- reproduktory („zvukové panely“) na římse po **jižní straně haly** měly být zavěšeny o metr níž (zábradlí z běžového chodopaku a mřížek ukrývalo deset teplovzdušných těles; Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, výkres 56. Čelní římse uvnitř haly, Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130)



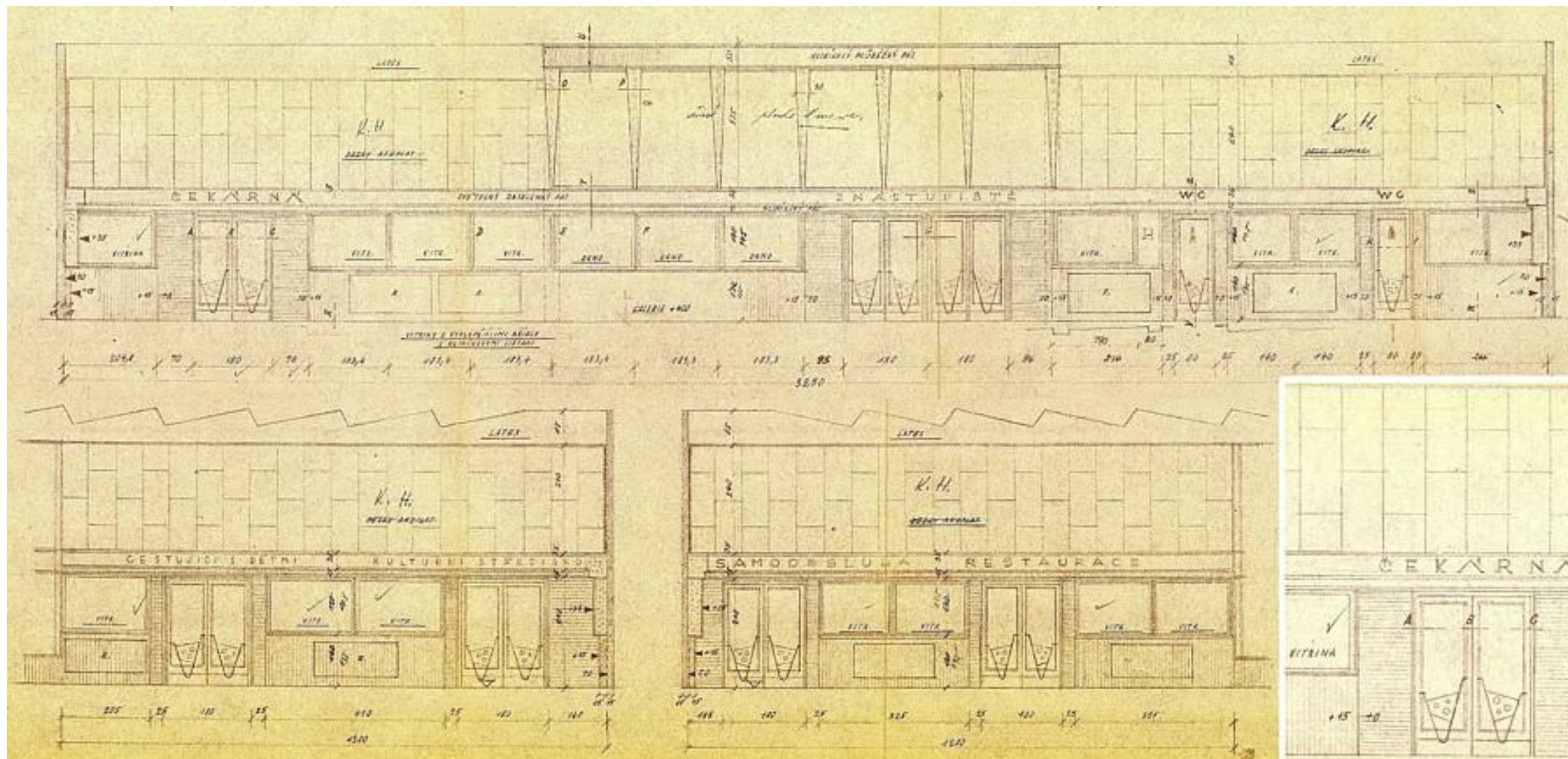
- na spodní části šikmých stěn **koutových pylonů** v hale měly být připevněny (nad zábradlím) částečně na střídačku dvě řady dekorativních útlých prvků: v horní řadě devět prvků šestibokých, zřejmě dřevěných, potažených hliníkovým plechem, a níže osm tyčovitých, z plochého, jen dole upevněného železa, na něž se měly navlékat praporky; zřejmě neprovedeno (Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, výkres (nečís.) Úprava šikmých stěn v hale, Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, detašovaný archiv)

- do pásů Chodopaku v horní části **přízemních bočních stěn** v hale měly být vždy uprostřed travě vkládány termopanely; nyní ostré rohy měly být co do stěny a parapetní desky tvarované do



širokého čtvrtkruhu, co do zasklení víceboké – změnové výkresy na nyní ostré rohy signaloval Danda v srpnu 1966; zdejší jednokřídlé prosklené dveře mají naznačena vysoká šikmá madla přes roh prosklení (Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, zámečnické konstrukce, výkresy 2. Z. k. ve dvoraně přízemí – levá strana, výkres 3. Čelní pohled na pravou stranu dvoranu a nečíslované výkresy změn, SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV)

- na stěnách v **zadní části galerie** mají i jednokřídlé prosklené dveře nakresleny ona madla v podobě lyry s bublinkatým sklem; v páscech pod vitrínami měly být pásy kladeny nasvislo a tyto části stěn měly o 15 cm předstupovat před zbytek stěn s dveřmi; desky AKUPLAT (15 cm tl. desky zřejmě z polystyrenu se 13 cm hlubokými prolisy; škrtnuty a nadepsány „K. H.“) v horní části stěn měly mít jen

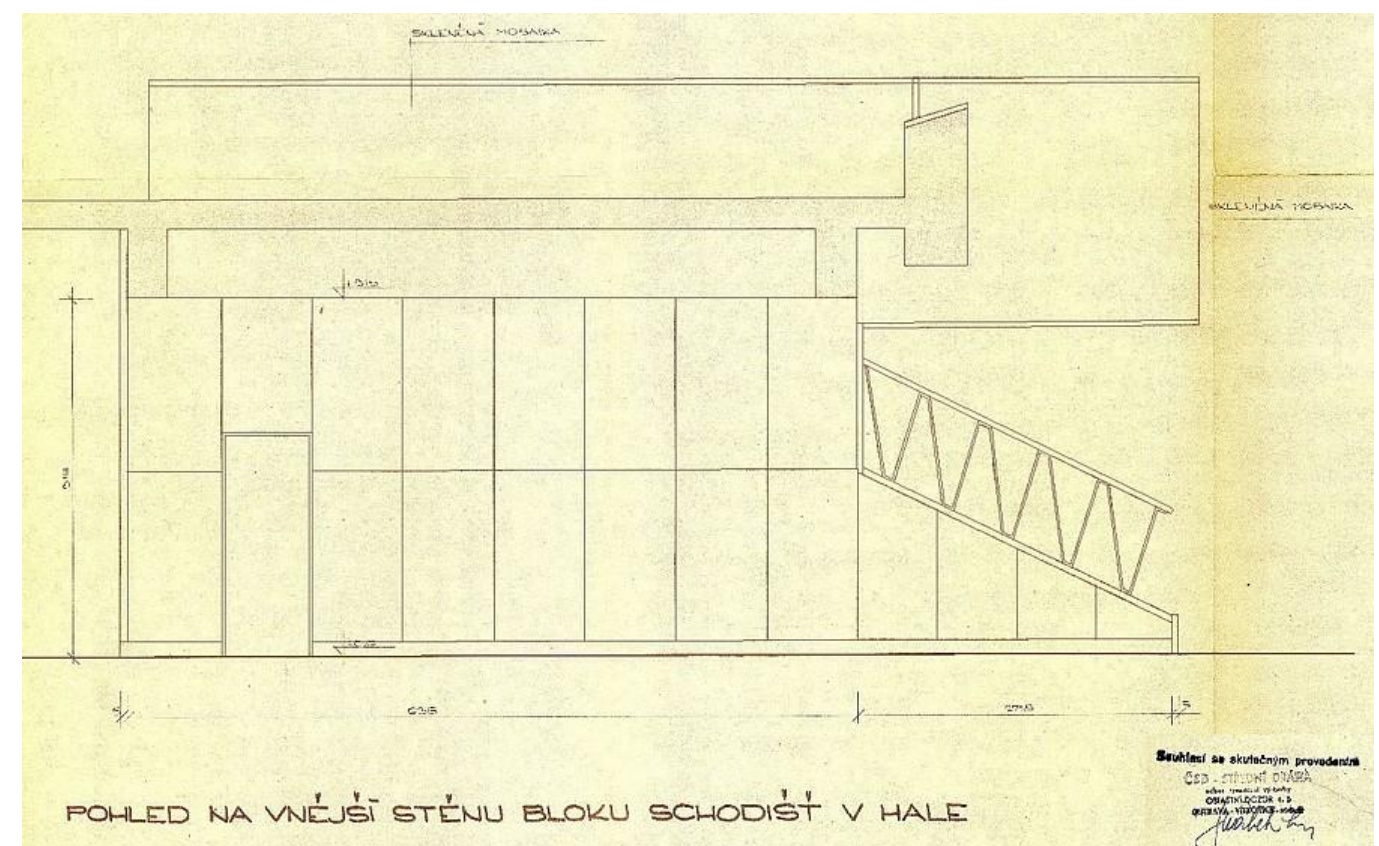


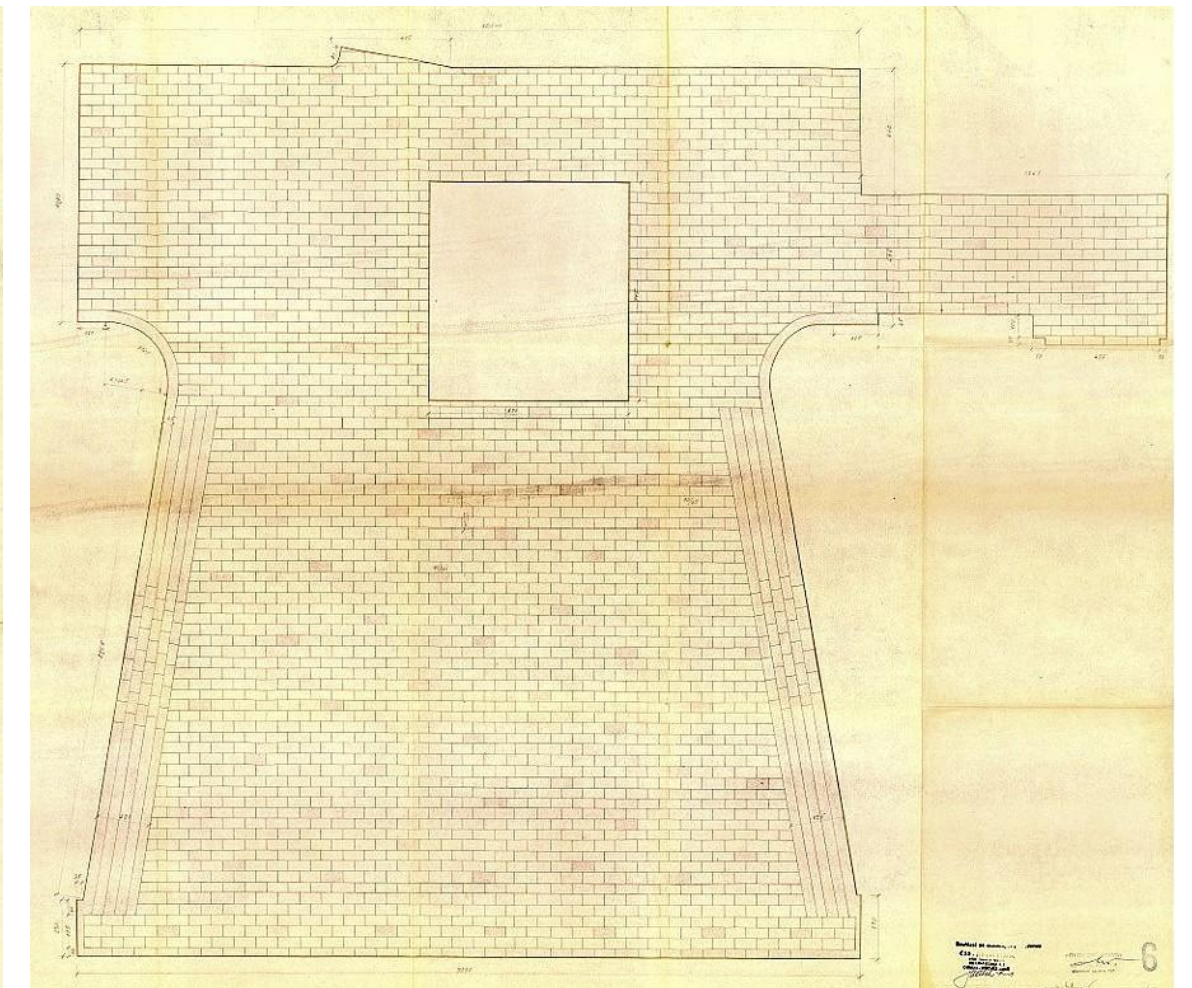
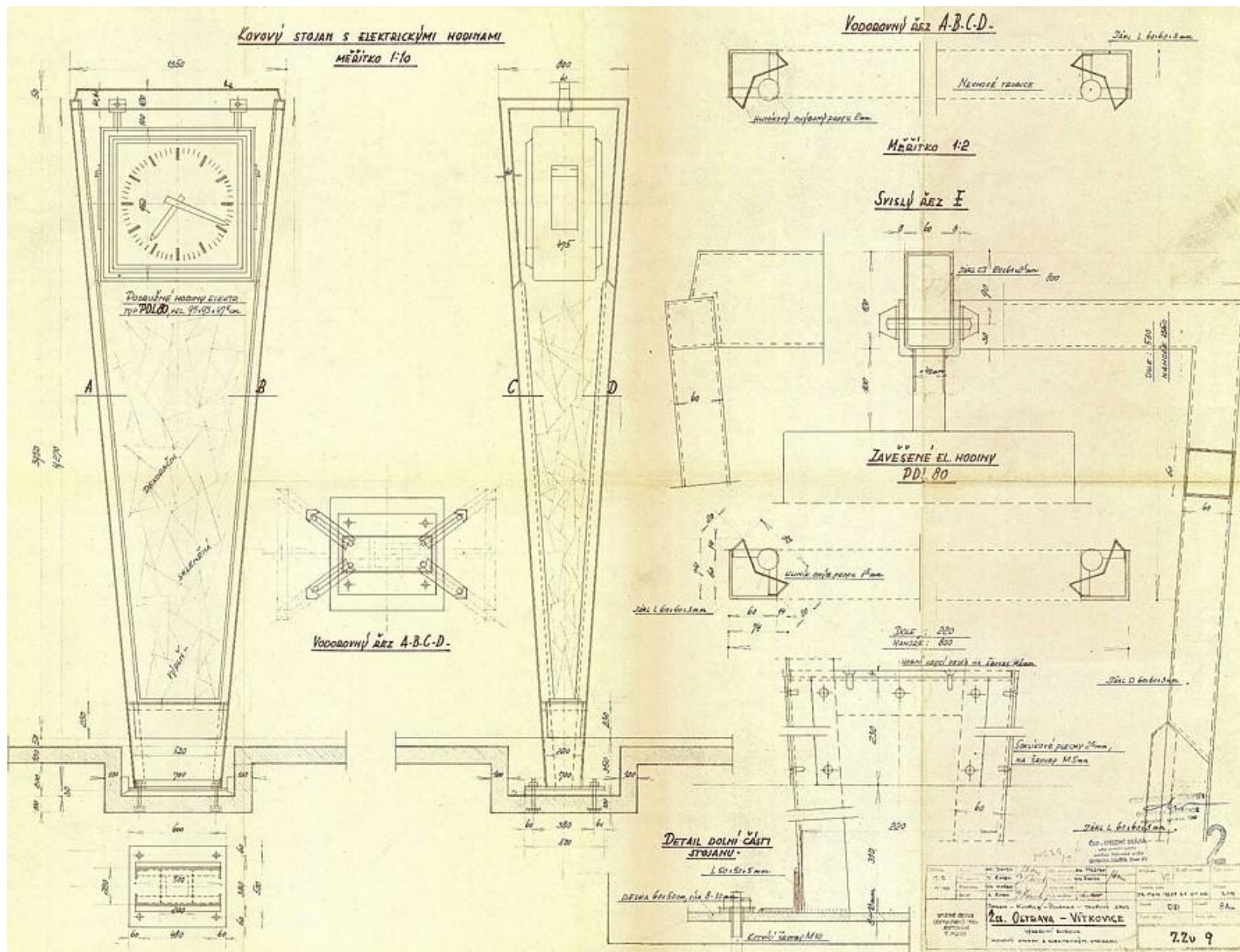
- **kovový stojan s elektrickými hodinami** byl původně nakreslen Dandou tak, aby navazoval na tvary typické pro vítkovické nádraží, tedy V: oboustranné podružné elektr. hodiny typ PDL80, vel. 95x95x47,5 cm (tedy se čtvercovými ciferníky) byly vloženy do dalšího širokého rámu, zavěšeného dvěma krátkými trubkami pod vodorovně situovanou dutou deskou 135x80x12 cm; desku nesou v rozích čtyři mírně šikmé stojky, přibližující se na podstavné desce na rozměr 53x22 cm; stojky mají složitý dutý profil, vnější strany tvoří Jákl L 6x6x0,3 cm, vnitřek (tedy ke středu konstrukce) hliníkový ohýbaný profil 2 mm, do jehož mělkého V-úžlabí je vkládána neonová trubice; mezi stojkami jsou naznačeny dekorační skleněné výplně, umělecky strukturované, jejichž tvar a upevnění není dořešeno; Kopecký do daného konstrukčního schématu nejprve vkresloval svoje varianty skleněných doplňků, ale pak mu konstrukce začala překážet, „V“ postupně zavrhl a – ve snaze dosáhnout souladu s typovými hodinami – přešel k nosné stojce s přivěšenými prvky; definitivní návrh tak byl úplně jiný (Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, zámečnické konstrukce, výkres 9. kovový

svislé spáry průběžné, vodorovné měly být na střídačku; (Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, zámečnické konstrukce, výkres 5. Ocelové konstrukce na galerii, SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV)

- nynější **travertinové obklady v hale** byly původně navrženy jako (alternativně) mramorové;

- pro stojan hodin měla být na horní ploše **bloku schodišť** vytvořena čtvercová vpadlina; místo zářivky nad začátky bočních schodišť v bloku (zevnitř na čelní stěně) mělo být výraznější kvádrovité svítidlo cca 40x40 cm, naspodu s mřížkou, uvnitř se 100 cm dlouhou dvouzářivkou; na šikmém pohledu nad schodištěm do podchodu měla být místo zářivek na ose světelná rampa profilu 25x80 cm, 550 cm dlouhá, s mřížkou „NAPAKO“ na spodní ploše a devíti zářivkami Elektroosvit Nové Zámky, kladenými napříč; uprostřed mozaikové plochy na čele se počítalo s otvorem 300/120 cm pro automatické světelné oznamování odjezdů vlaků, zasklení po jeho bocích mělo být určeno po vyřešení automatizace oznamovatele; mozaika měla pokračovat nad podlahou 1. patra po celých bocích bloku; dveře do bloku neměly být zezadu, ale ze západního boku (Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, výkresy 12 a další, Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130); bývalý přednosta V. Kutý v rozhovoru uvedl, že „pod skleněnými hodinami byla umístěna fontána“, ale považujeme to za mýlku, projekt pro mělký bazén nic takového neuvažuje (Přendík 2017, str. 213n.)





stojan s elektrickými hodinami, SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV; Popelová 2017, str. 232n. a obrazové přílohy str. 226, 227, 232 a 235-237)

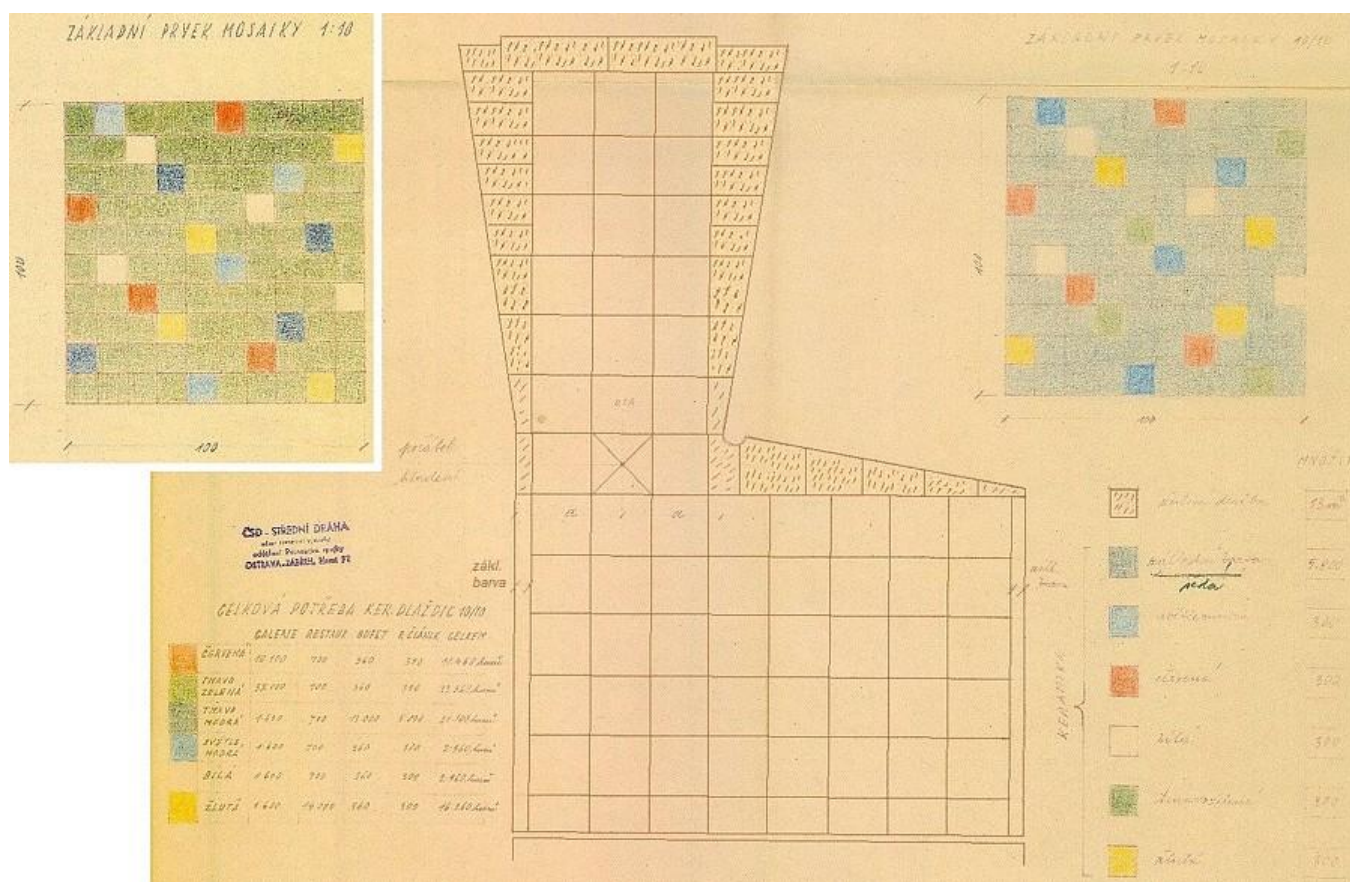
- jako dlažba pro tzv. galerii – horní úroveň haly 201 byla původně požadována skleněná mozaika 2/2 cm s převážujícími černými kostkami; poté byla výkresem, signovaným Danda 7. 9. 1966, nahrazena keramickou mozaikovou dlažbou 10/10 cm, navrženou v opakujících se čtvercích 100/100 cm, se základní barvou tmavozelenou (80%) s příměsemi červenou, světle modrou, tmavě modrou (škrtnuta a nadepsána „tmavohnědá“), bílou a žlutou (po 4%), obruba (pouze při stěnách, nikoli při zábradlí nebo při schodišťovém bloku) a tzv. květinové kouty červené; ani tato základní barva nebyla dodržena a bordura je i kolem bloku a podél severní strany zábradlí (Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, výkres 50. Celkový výkres galerie (náhrada za mosaiku 2/2), Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130)

- v dlažbě podél mírně šikmých stěn v hale 101 mělo být pět souběžných řad žulových desek; ignorováno, celé provedeno v pásech, rovnoběžných s čelní stěnou haly (Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, výkres 10. Půdorys dlažby v hale, Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130)

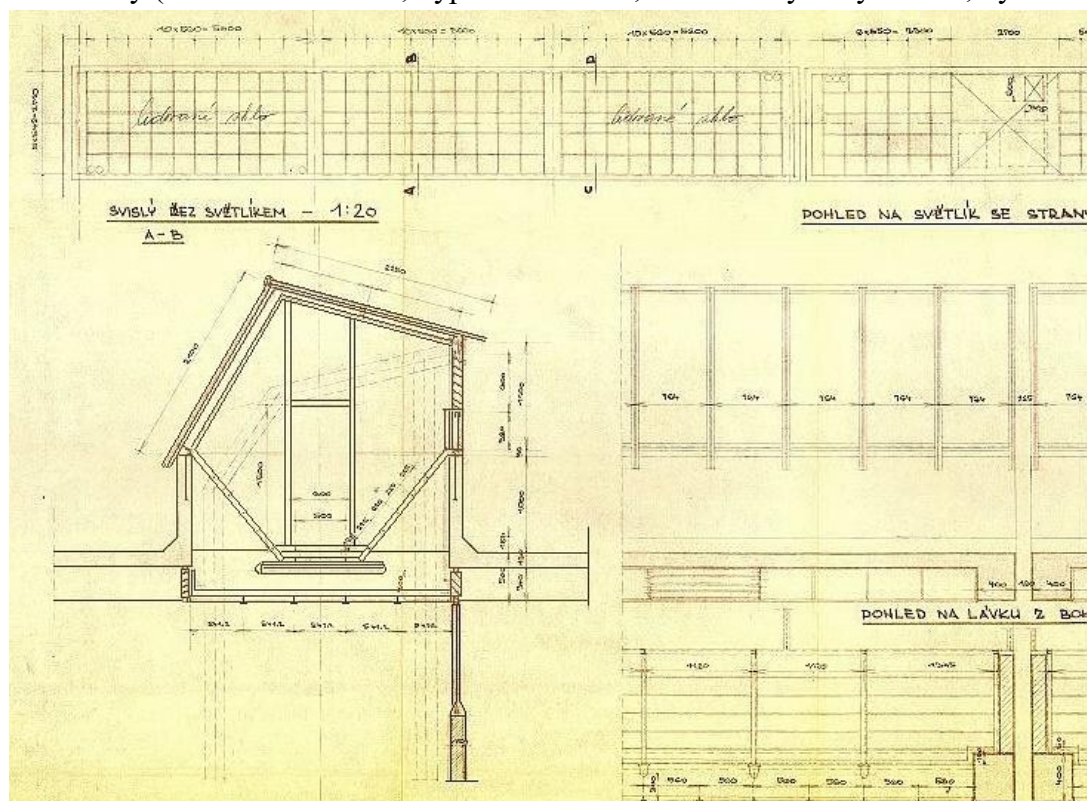
- na přechodovém krčku měla být náhradou za drobnou mozaiku dlažba, kombinující žulové desky po nepravidelných okrajích s keramickou mozaikou 10/10 cm v podstatně středové části: základní barva měla být tmavomodrá (opravena na „šedou“), s příměsemi světlemodrou, červenou, bílou, tmavozelenou a žlutou; proveden byl jen prostý beton (Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, výkres 51. „Dlažba rektifikačního článku 1:50“ s tabulkou spotřeby i pro galerii, restauraci a bufet, Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130)

(Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, zámečnické konstrukce, výkres 18. Ocelový světlík, SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV)

Všechny **výtvarné práce** byly do haly doplněny až v roce **1968**, hodiny na podstavci od Vladimíra Kopeckého dokonce až po výměně obyčejného zábradlí z drátoskla v hale za dnešní výtvarně zpracované – návrh F. Buranta nakonec tento autor realizoval společně s B. Hejlkem. (Foto J. Adamovský; foto O. Řepka, dat. 24. 7. 1967; digitální fotoarchiv P. Přendíka) Složitější byla situace s výplní mezi vstupy do haly: nejprve sem byl údajně osazen šestidílný barevný reliéf z nataveného skla, záhy zničený. (Je k dispozici jediný snímek, reprodukováný in Strakoš 2017c, str. 145: snímek je popsán jako „reliéf z litého skla“, jeví se však jako doplněný uprostřed jakousi snad kovovou kompozicí; V. Kutý při rozhovoru 15. 11. 2019 uvedl, že reliéf nebyl barevný, ale namodralý.)



- 8. 1. 1966 vypracoval dr. Danda náhradu drobné mozaikové dlažby 2/2 cm pro restauraci 220 a bufet 221 (kromě severního prostoru pultu) za mozaikovou dlažbu 10/10 cm: v bufetu měla být základní barvou tmavomodrá, v restauraci žlutá; dnes nevíme, zda byla barevnost dodržena, dlažby jsou odstraněny (Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, výkres 52. Keramická dlažba



pro bufet a restauraci, Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130; repro detailu viz na str. 38)

- světlíkem měla podélně procházet lávka se zábradlím, do zasklení – v podhledu – je tužkou dopsáno „ledované sklo“

Symbol **restaurace** se u zastávky Ostrava-Vítkovice poprvé objevuje v grafikonu Českých drah **1969/1970**. Stravovací zařízení v budově i podle sdělení tehdejšího přednosty stanice byla po kolaudaci zprovozněna až v roce 1969, a to údajně s mozaikovými podlahami podle Dandových návrhů. Severněji byla restaurace s dřevěnými obklady stěn, tedy zřejmě podle plánů od Obchodního projektu, židle byly nejspíše umělohmotné; jižněji samoobslužná restaurace s dlouhým výdejním pultem po severní straně a úspornějším dalším vybavením. (Věra Alexová, RSM Brno, Oddělení servisních činností, elektronické sdělení; V. Kutý, sdělení 11. 11. 2019)

Šestidílný „barevný“ reliéf z nataveného skla mezi vstupy do haly byl brzy zničen, a tak Hejlek vytvořil již v roce **1969** další **abstraktní reliéf**, tentokrát z čirého skla. Nejdříve, již před rokem 1985, byla vandaly zničena spodní třetina mladšího reliéfu, později střední; horní třetina přetrvala až do 2. desetiletí 21. století, ale dnes je z ní už jen východní polovina. (Foto Karel Furiš, před 1985; Strakoš 2017c, 146n.)

Neplánovaným doplňkem interiéru haly se stal současně **kovový pylon** s přivěšenými vlnitými plechy a ježícími se tyčemi, který nechala instalovat NHKG jako svůj poutač. Odstraněn byl údajně asi v roce 1995. Tehdejší přednosta zdejší stanice zároveň uvádí, že po uvedení výpravní budovy do provozu tu bylo až 70 pracovníků (vše bylo ještě na klíče, reléové zabezpečovací zařízení bylo instalováno až později), z toho osm až deset uklízeček, později měly i čisticí stroje. Údržbář byl ale jenom jeden, takže zvládal jen drobné opravy, nic se nenatíralo, střešní žlaby ani vpusti se nečistily,





přestože zatékalo nad halou i na kovová schodiště do podstřeší, žádosti v tomto směru na středisko velké údržby do Opavy byly bez výsledku. P. přednosta k tomu ještě uvádí, že se mu mezi lety 1969 a 1994 podařilo dvakrát zařídit umytí velkých prosklených ploch v hale, a to prostřednictvím horolezců z Vysoké školy báňské v Žilině. Vytápění haly bylo v zimě značně neúčinné, foukání vzduchu od teplovzdušných agregátů nad vchody a východy vyvolávalo spíše pocit chladu. Moc nevyhovovalo ani osvětlení zářivkami v podhledu haly, muselo se doplnit zavěšenými svítidly. (Digitální archiv Petra Přendíka; Přendík 2017, str. 213n.; V. Kutý, sdělení 11. a 15. 11. 2019)

Novostavby zpravidla nějakou dobu žádné úpravy nepotřebují, takže kromě nezbytné rudé hvězdy nad vstupem ani zde v 70. letech o žádných zásazích do stavebních konstrukcí nevíme. Dispečink městské dopravy fungoval asi jen v letech 1967-1969, pak prostory sloužily jen jako odpočívárna pro řidiče. Pošta pro veřejnost nikdy v budově nefungovala, měla tu jen asi do roku 1975 středisko rozvozu. Největší nápor na pokladny býval nárazově od pátku do neděle, kdy obyvatelé jižní části Ostravy odtud vyjížděli do Beskyd, osobních aut bylo ještě málo, musely být otevřeny nejméně tři pokladny, jedna pokladna sloužila pro informace a místenky, jedna byla obsazena i přes noc. Čekárna podobně jako kulturní místnost (v ní u vstupu sedávala pracovnice s propagačními materiály) byla vybavena obyčejnými stoly a židlemi, nynější lavice sem byly přemístěny po roce 1995 z nástupišť. (V. Kutý, sdělení 15. 11. 2019)

Další kontrole vlakového provozu jsme podrobili grafikon z let **1978-1979**: frekvence byla zhruba stejná kromě osobních vlaků, kde jsme ji vyhodnotili jako pokles. Symbol u stanice potvrzuje, že restaurace byla

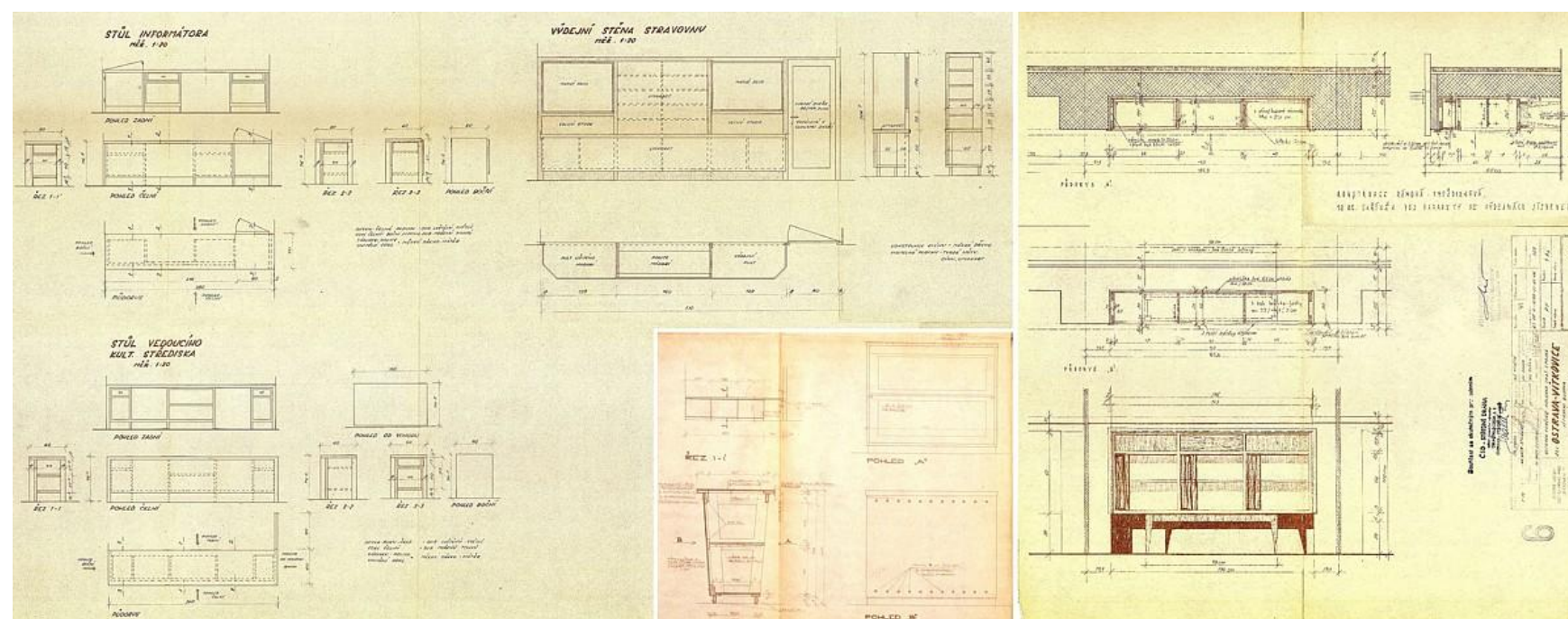
v provozu (1981/1982 také). (ČSD, Oblastní jízdní řád od 28. 5. 1978 do 26. 5. 1979, část 2, trať 32b, ČD, archiv Červenka, Jízdní řády, kart. 3; http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/jizdni-rad/1981-1982/1981-1982_strana_628-631.pdf)

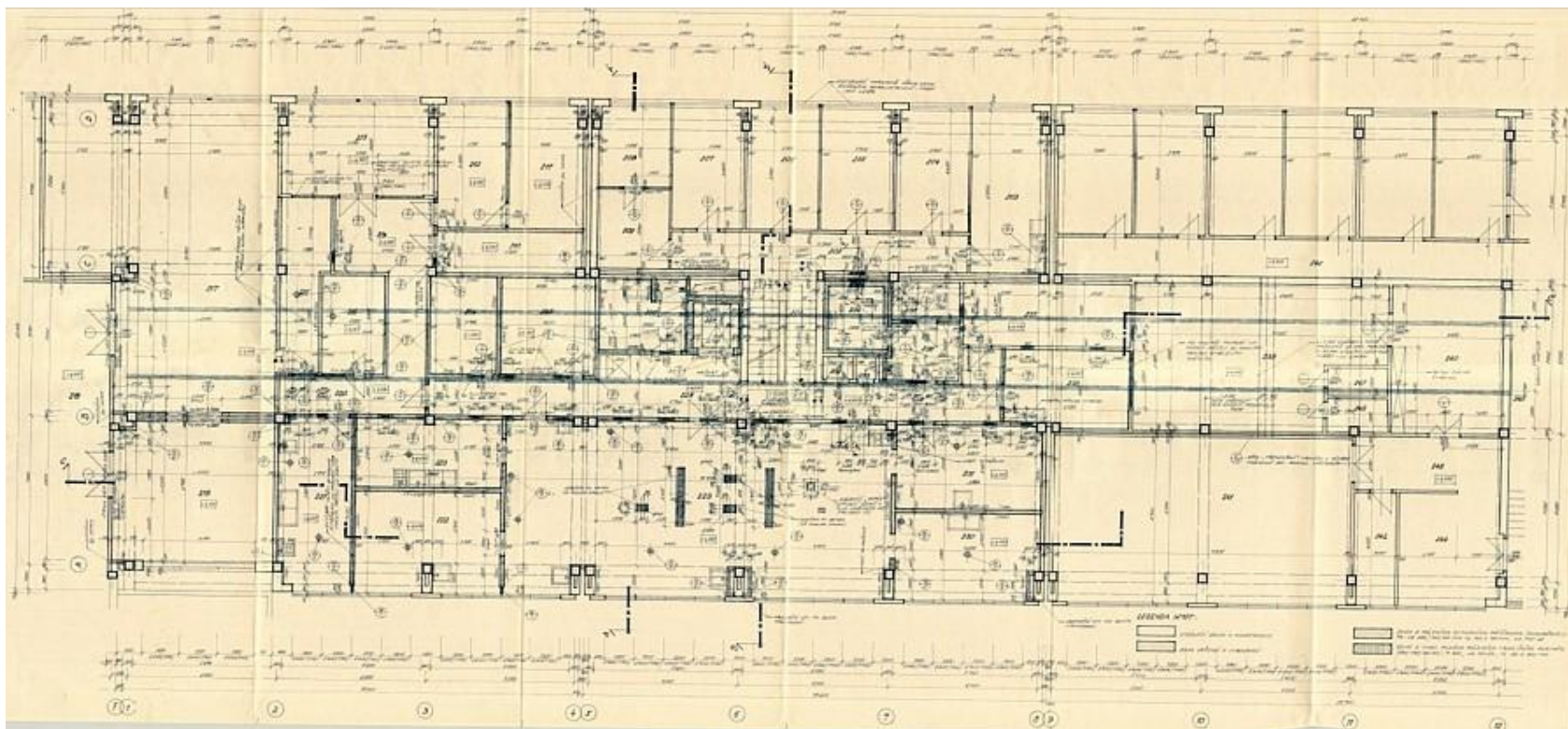
V. Kutý uvádí, že asi od **poloviny 80. let** byly restaurace dlouhodobě uzavřené - nenašel se žádný zájemce o provozování. Také v zápise z kolaudačního řízení, konaného 25. 5. 1995, se uvádí: „Jedná se o stavební úpravy pro uvedení do původního stavu, jaký byl před vybouráním příček v r. **1986**.“ Snad ještě o něco dříve byla zrušena čekárna pro matky s dětmi i kulturní středisko a prostory byly poskytnuty výtvarníkům, spolupracujícím s dráhou: kvůli tomu vznikly lehké příčky. (V. Kutý, sdělení 11. 11. 2019; Drážní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc, spis Ostrava-Vítkovice-výpravní budova)

V 80. letech význam stanice, co se týkalo dálkového provozu, skutečně výrazně vzrostl: v grafikonu **1989/1990** jsme napočítali dvanáct zastavujících nebo dokonce odtud vypravovaných **rychlíků**, kromě obvyklého spojení mezi Prahou a Košicemi měly Vítkovice přímé spojení s Karlovými Vary, Brnem, Děčínem, Zvolenem nebo Jeseníkem. Symboly restaurací byly u stanic bohužel zrušeny. Také SŽDC uvádí, že v prvních desetiletích provozu bylo nádraží významným dopravním uzlem, který denně využívaly tisíce lidí. (ČSD, Jízdní řád od 28. 5. 1989 do 26. 5. 1990, trať 321, ČD, archiv Červenka, Jízdní řády, kart. 2; Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

Bývalý přednosta V. Kutý uvedl, že „v roce 1989 (zapsáno 1969, ale jde zřejmě o překlep) se pracovníci ze správy dráhy rozhodli, že by se tady udělala vývařovna jídel pro celý obvod Ostravska. Měli jsme naplánovány rozvozy jídel vlaků, jenomže přišel rok 1990, kdy se vše mělo dokončovat a rozhodlo se, že je to zbytečné dělat, že se lidé o jídlo musí postarat sami.“ (Přendík 2017, str. 217) Při rozhovoru k upřesnění V. Kutý uvedl, že se začalo asi v roce 1988 vystěhováním zařízení a bouracími pracemi asi bez projektu, ale změna režimu vše ukončila. (V. Kutý, sdělení 11. 11. 2019)

Zřejmě již v této době tedy zanikl vestavěný nábytek, zhotovený podle výkresů 8 a 42 ze





Jízdní řády, kart. 2)

Asi v roce **1992** si kanceláře v severním traktu 1. patra DC IV pronajala firma NOVING OK s. r. o. – ocelové konstrukce Ostrava. Brzy nato se přestěhovala o patro výš. (Dr. Ing. Tomáš Novotný, sdělení)

V roce **1994** ztratilo nádraží ve Vítkovicích své samostatné postavení v systému ostravských nádraží. (M. Strakoš: *Nádraží Ostrava-Vítkovice: problematika památkové péče*, in: M. Strakoš a kol.: *Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál*, Praha 2017, dále jen Strakoš 2017d, str. 155) Současně s tím můžeme předpokládat další úbytek personálu, a tedy uprázdňení dalších kanceláří.

20. 12. 1994 rozhodl Drážní úřad jako speciální stavební úřad o stavebním povolení na „Prodejní stánek pečiva ve vestibulu žst. Ostrava Vítkovice“ pro stavebníka Francouzská pekárna Ostrava. Stánek je řešen jako ocelová konstrukce, kotvená do podlahy nastřelením. Další doklady nemáme, realizaci snad lze ztotožnit s jedním z osmibokých stánků, zachycených na jednom ze snímků haly (spíše s tím vedle schodiště, o němž V. Kutý hovořil jako o pekárně). (Drážní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc, spis Ostrava-Vítkovice-výpravní budova; Digitální fotoarchiv Petra Přendíka; V. Kutý, sdělení 15. 11.

2019)

16. 1. 1995 vydal Drážní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc rozhodnutí o stavebním povolení pro stavbu: „Žst. Ostrava-Vítkovice, stavební úpravy pro samoobslužnou restauraci ve 2. NP výpravní budovy“ pro REK KONSORCIUM, žst. Ostrava-Vítkovice, na jeho žádost ze 23. 11. 1994, s termínem dokončení 31. 5. 1995. Rozsah stavby není blíže specifikován.

25. 5. 1995 vydal Drážní úřad **kolaudační rozhodnutí**, jímž povolil užívání výše uvedené stavby, která měla tyto části: „Samoobslužná restaurace a výdejna jídel ve 2. NP, sociální prostory ve 2. NP mezipodlaží, 2 kanceláře a 4 skladovací prostory v 1. NP mezipodlaží.“ Z přiloženého zápisu

souboru ostatních výkresů od Dandova týmu – o jeho zhotovení sice nemáme doklady, design je však tak jednoduchý, že do daných situací snad již nemohlo být zřízeno nic obyčejnějšího. Skříňky do pokladen ovšem postrádají stylové nožičky, do nik se nevešly. (Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, výkresy 8. Atypický nábytek a truhlář. práce, 42. Detail pultu šatny učebny a 22. Detail skříňek v pokladnách, Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130)

Projekt k výše uvedenému záměru je datován až do **prosince 1991** a je nazván „Rekonstrukce závodní kuchyně s restaurací“. Týká se vlastních stravovacích prostor, kuchyně i rozsáhlého zázemí ve všech podlažích. Vypracoval jej ing. Lubomír Řehořek, soukromá stavební projekce Brno. Ani tentokrát nemáme k dispozici žádné průvodní nebo technické zprávy, ze kterých bychom mohli citovat. Vedle schodiště měl vzniknout další výtah. V 1. NP jsou navrženy menší dispoziční změny a zřízení dvou chladíren, v 1. PP další čtyři. Ve 2. NP mělo být provozní zázemí natolik rozšířeno, že na stravovací prostory zbylo jen západní travé ve II. DC a přilehlá část v DC V. Příčka mezi dávným bufetem a restaurací, na níž je opravovaná omítka, měla podle tohoto projektu zaniknout, takže úpravy, prováděné v budově v neznámé době, zřejmě nepostupovaly podle těchto plánů. Ve 3. NP měla v DC III v úplnosti zůstat stávající dispozice, měla však být vyměněna elektroinstalace, některé rozvody a dvevní křídla, všechny obklady a dlažby. (Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava - Vítkovice)

I bezprostředně po sametové revoluci si stanice svůj význam udržela, počet denně zastavujících osobních vlaků vzrostl zhruba na čtyřicet. (ČSD, Jízdní řád od **31. 5. 1992** do 22. 5. 1993, trať 321, ČD, archiv Červenka,



z kolaudačního řízení, konaného o den dříve, se dále dozvídáme: „Jedná se o stavební úpravy pro uvedení do původního stavu, jaký byl před vybouráním příček v r. 1986.... Prohlídkou stavby bylo zjištěno, že je provedena podle dokumentace, ověřené ve stavebním řízení, a podle podmínek stavebního povolení bez vad.“ Přípomínky nebyly. (Dražní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc, spis Ostrava-Vítkovice-výpravní budova) Podle vzpomínek V. Kutého byla obnovena restaurace (v místnosti 220) skutečně asi 2-3 roky provozována. (V. Kutý, sdělení 11. 11. 2019)

Nákladní výtahy byly v provozu asi do roku **1995**, když přijel vozíčkář, tak ho také svezli. (V. Kutý, sdělení 15. 11. 2019)

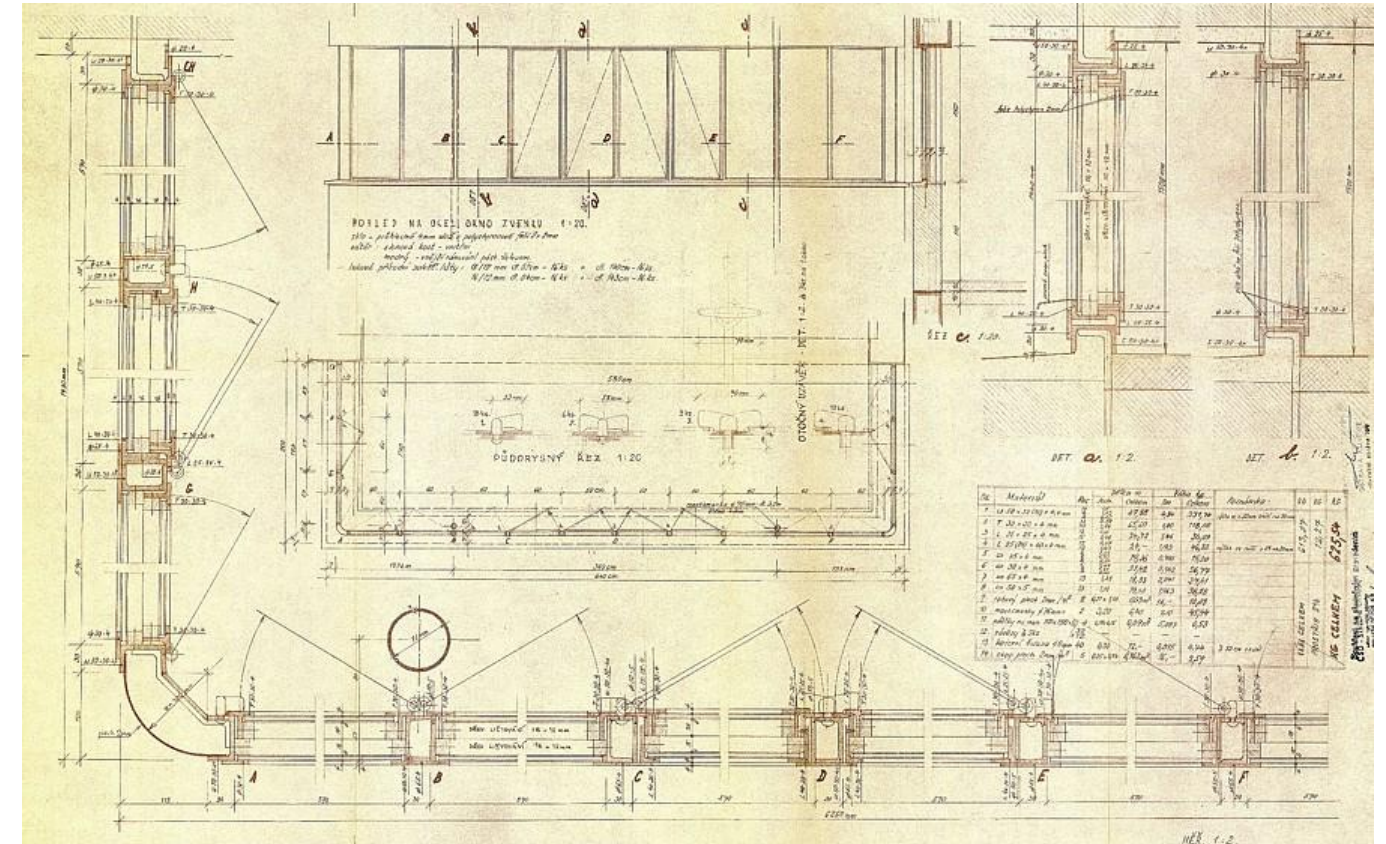
Jak již bylo zmíněno, zhruba od roku 1995 do roku 2009 měla kanceláře v severním a východním traktu 2. patra DC IV pronajatá firma NOVING OK s. r. o. – ocelové konstrukce Ostrava. Žádné větší stavení úpravy neprováděla, jen opravy elektřiny, povrchů zdí, občas vymalovala či vyměnila dveře nebo zabezpečila lokální opravy střechy, když zatékalo. Společnost pravděpodobně zřídila mříž, přepážující chodbu 326. Jednu dobu měla firma pronajatou i část skladiště někde ve sklepě jako spisovnu. Celkově byl objekt tou dobou v poměrně špatném stavu, ale nebyl ještě havarijný. Okna bývala i k severu dřevěná, rotující kolem svislé osy, někdy **po roce 2000** je dráha vyměnila za dnešní plastová. (Dr. Ing. Tomáš Novotný, elektronické sdělení)

Umělohmotná okna kromě oken dopravní kanceláře celkem přesně zopakovala rozměry a členění oken dřevěných, změnil se jen způsob otvírání; osazení bylo zřejmě prováděno zevnitř, a to tak ohleduplně, že obklady špalet nebyly poškozeny. Pokud však můžeme věřit provedení **oken dopravní kanceláře** podle odevzdaného a schváleného výkresu, měla tato okna dosti specifickou ocelo-dřevěnou konstrukci, byla sice dvojí, jinak se však na tepelné prostupy moc nemyslelo; většinou bylo možné otvírat jen vnitřní křídlo, přidržované archaickým otočným uzávěrem. Převýšená celoplošná okenní křídla byla oddělena svařovanými stojkami obdélného profilu; široké zaoblené, zevnitř okosené rohy byly vyskládané z ohnutého plechu a svařovaných ocelových profilů. Čelo tvořilo deset křídel (u středních čtyř se otevírala i vnější křídla), boky měly po třech (vnější se otevíralo jen střední). Podpírání stropu a střechy posilovaly dva válcové sloupy, situované při čelní stěně mezi 1.-2. a 9.-10. křídlem. (Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, výkres 46. Detail ocel. okna v dopravní kanceláři, Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, detašovaný archiv)

Holičství a úschovna zavazadel fungovaly asi do roku **2000**, mříže u úschovny byly už předtím (asi roku 1998) kvůli zateplení doplněny dřevotřískovými deskami (asi do roku 2015 tu ještě býval skladník). Také blok schodišť byl uzavřen někdy kolem roku 2000, aby se podchod ani horní úroveň haly nemusely uklízet. Trafika u holičství zavřena před rokem 2000, malý bufet asi kolem roku 2002. Tabule odjezdů a příjezdů byla odstraněna někdy po roce 2000, (V. Kutý, sdělení 15. 11. 2019) mezitím byla podle její poslední fotografie (srv. foto na str. 35) radikálně upravena a zjednodušena.

(21. 3. 2001 bylo povoleno užívání stavby „ČD DDC, Rekonstrukce přechodové lávky Vítkovice, včetně nástupišť“, na níž bylo vydáno stavební povolení 5. 9. 1997.)

Ještě v letech **2001/2002** tu stavělo tucet rychlých vlaků (tedy vlaků spěšných, rychlíků a dokonce Intercity) a padesát osobních vlaků. (ČD a.s., Jízdní řád od 10. 6. 2001 do 14. 12. 2002, trať 321, ČD, archiv Červenka, Jízdní řády, kart. 1)



O tři roky později tu navzdory chřadnutí nádraží podle grafikonu **2004/2005** stále ještě zastavovaly každý den čtyři rychlíky (k tomu další čtyři o některém víkendovém dni) a nezanedbatelný počet šedesáti osobních vlaků. (ČD a.s., Jízdní řád od 12. 12. 2004 do 10. 12. 2005, trať 321, ČD, archiv Červenka, Jízdní řády, kart. 1)

Kolem **roku 2005** stánky v hale ještě stály a fungovaly. (Zaměstnanci žst., sdělení)

Statutární město Ostrava, Úřad městského obvodu Vítkovice, OVŽPVH, vydal **15. 8. 2008** územní souhlas s umístěním stavby „**2 ks reklamní zařízení**“, přesněji 2 ks bigboardů o velikosti 2,4x5,16 m, osazených na zdi stavby nádražní budovy (situační náčrt upřesňuje polohu na boky jižního průčelí haly). (Dražní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc, spis Ostrava-Vítkovice-výpravní budova)

Vývoj zdejšího spojení v posledním desetiletí ohodnotil uživatel takto. „*Spoje postupně ubývaly, ještě v roce 2010 jsem odsud jezdil do Třince za 38 minut expresem, cca v 17:39 jezdil v pátky expres do Prahy, přímé vlaky až do Jeseníku byly také samozřejmostí. To všechno je pryč a spojení do Jeseníku se od té doby natáhlo z 2:38 hod. na 3:10 hod., což je opravdu motivující (125 km!).*“ (Mgr. Petr Lexa Přendík, kronikář m. ob. Ostrava-Jih, elektronické sdělení)

I nynější vlastník uvádí, že od 90. let 20. století význam stanice postupně upadá, zejména v souvislosti s převedením veškeré dálkové dopravy přes Ostravu-Svinov a Ostravu hlavní nádraží. S klesajícím počtem cestujících upadalo i celkové využití a technický stav výpravní budovy a její vlastník - České dráhy - pro ni začal hledat nové využití. (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

Na podnět Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Ostravě, z **18. 11. 2008** zahájilo Ministerstvo kultury České republiky správní řízení o prohlášení tou dobou nevyužívané výpravní budovy žst. Ostrava Vítkovice za kulturní památku. V odůvodnění návrhu se uvádí: „*Architektonická památková hodnota. Výpravna železničního nádraží v Ostravě – Vítkovicích byla postavena podle projektu pražského architekta Josefa Dandy v letech 1963 – 1967. Ocelová konstrukce haly je zpracována do pilového motivu průčelí, v exteriéru i interiéru se nalézají typické příklady tzv. bruselského stylu (užití mozaikového a keramického obkladu, uplatnění plechu, drátěného skla aj., a to v tehdejší typickém tvarosloví). Objekt představuje jednu z nejhodnotnějších staveb bruselského stylu v ČR.*“ Přes nesouhlas ČD, vyjádřený dopisem dne 11. 8. 2010 a vyjádřením ze dne 27. 10. 2010, bylo dne **30. 11. 2010** vydáno rozhodnutí, kterým byla výše uvedená budova **vyhlášena za kulturní památku**. (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb; Strakoš 2017d, str. 157)

Na základě rozkladu, podaného společností České dráhy, a. s., dne 20. 12. 2010, bylo vydáno dne **04. 04. 2011** rozhodnutí ministra kultury MUDr. Jiřího Bessera (vydal odbor legislativní a právní), že se výpravní budova žst. Ostrava – Vítkovice za kulturní památku **neprohláší**, neboť dochované architektonické prvky a konstrukce výpravní budovy nevykazují ve svém souhrnu dostatečné památkové hodnoty, které jsou nezbytné k prohlášení věci kulturní památkou. Změnu ministr učinil zejména s přihlédnutím k vyjádřením orgánů státní památkové péče, krajského úřadu a obecního úřadu obce s rozšířenou působností, z nichž a z místního šetření dne 2. 6. 2010 vyplynulo: „*Výpravní budova se nachází ve špatném technickém stavu. Poškozena je část vnitřní výzdoby z drátoskla, skleněný sloup s hodinami, část keramické dlažby, zastřešení přednádražního prostoru, na četných místech opadává omítka, stěny a konstrukce jsou poškozeny sprejery, mnohá okna jsou nahrazena novodobými. Byla přebudována nádražní restaurace. Rovněž došlo k zazdění schodišť do galerie haly, čímž bylo výrazně pozměněno dispoziční a estetické řešení výpravní budovy.*“ (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

(V listopadu 2011 byly údajně odstraněny bez náhrady pohyblivé schody na 2. nástupiště, když byly předtím opakovaně opravovány a rozkrádány – zaměstnanci žst., sdělení)

Národní památkový úřad, územní pracoviště Ostrava, podal dne **15. 3. 2012** podnět k provedení **přezkumného řízení**, zpochybnil přitom důvody k neprohlášení a doložil příklady kvalitně památkově rehabilitovaných nádraží (mj. Ostrava-Svinov), často zároveň modernizovaných pro nové účely. Tento podnět byl dne 18. 04. 2012 odložen, neboť nebyly shledány důvody pro zahájení přezkumného řízení, nicméně ministryně kultury předala podnět odboru památkové péče Ministerstva kultury, který podnět vyhodnotil jako důvodný a zahájil ve věci správní řízení. K němu se ČD vyjádřily **15. 8. 2012**, předložily přitom především právní argumentaci a trvaly na nemožnosti budovu bez podstatné změny vzhledu rekonstruovat. (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

K tomu MK ČR v odůvodnění rozkladem napadeného rozhodnutí mj. uvedlo: „*Ministerstvo kultury nepopírá, že výpravní budova železničního nádraží v Ostravě-Vítkovicích se skutečně nachází v nepřiliš dobrém stavebně technickém stavu vlivem dlouhodobé neúdržby ze strany vlastníka. Tento stav ovšem zdaleka není havarijní, o čemž svědčí mimo jiné to, že hala stále slouží svému původnímu účelu (odbavování cestujících).... Prohlášení věci za kulturní památku není nijak v rozporu s jejím běžným užíváním, např. provozováním obchodní nebo výrobní činnosti či v oblasti služeb, neboť kulturní památku lze opravovat, rekonstruovat, restaurovat nebo jinak stavebně technicky upravovat na základě*

závazného stanoviska příslušného orgánu státní památkové péče dle § 14 zákona č. 20/1987 Sb. tak, aby objekt splňoval příslušné technické, bezpečnostní a hygienické normy při maximální míře zachování památkově hodnotných prvků objektu. Ministerstvo kultury v tomto smyslu připomíná, že orgány státní památkové péče jsou si vědomy toho, že umožnění přiměřeného využívání objektu je podstatné pro zachování jeho existence, a proto není v zájmu památkové péče stanovovat dle § 14 zákona č. 20/1987 Sb. nepřiměřeně přísné a ekonomicky neúnosné požadavky na obnovu a úpravu objektu, neboť tím bude dosaženo pouze toho, že vlastník přestane objekt využívat a rezignuje na jeho údržbu, což povede k jeho dalšímu chátrání nebo dokonce zániku.“ (Národní památkový ústav, Generální ředitelství v Praze, oddělení evidence nemovitých památek, spis nádraží Ostrava-Vítkovice, elektronická část)

Ministerstvo kultury České republiky, odbor památkové péče, vydalo dne **17. 9. 2012** rozhodnutí o **prohlášení** výše uvedené výpravní budovy za kulturní památku. V podrobném popisu se mj. uvádí: „*V hale jsou na východní straně zachovány i informační válce pro jízdní řády, výtvarně pojednané dle konceptu celku.... Hala dynamizuje masivní blok schodiště na galerii, obložený skleněnou žlutou mozaikou se zelenými akcenty, v současnosti je však toto schodiště zazděno.... Výtvarníci František Burant (1924-2001) a Benjamin Hejlek (1924-1993) vytvořili pro halu organicky pojaté reliéfy, vypalované do drátoskla. Tyto panely jsou umístěny po obvodu haly v úrovni parapetu galerie. Jsou zdobeny amorfními tvary, odvozenými ze surrealismu a nefigurativního poválečného umění.... V minulosti nádraží prošlo dílčími úpravami zvl. v interiérech. Ve dvoraně provedeno provizorní zazdění nástupu na schodiště, vedoucí na galerii v druhém nadzemním podlaží. Zčásti provedena výměna oken směrem do kolejiště. Zčásti odstraněna umělecky ztvárněná skla v hlavním průčelí a do prostoru dvorany osazen prodejní stánek. Až na výjimky (výtvarně pojednaná skleněná stěna) se jedná o vratné záležitosti.*“ Ministerstvo vyvrátilo negativní argumenty, uplatněné v předchozím řízení, a k úbytku cestujících uvedlo, že „*je na místě uvažovat o konverzi objektu, který je svým halovým uspořádáním vhodný pro využití i k jiným účelům (funkcím).*“ Následuje řada příkladů zdařilých konverzí zejména industriálních objektů v ČR, které již byly prohlášeny za kulturní památky. (Elektronický spisový archiv, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

Stojany s jízdními řády byly bohužel někdy poté odstraněny, s určitostí je máme doložené ještě snímkem z roku 2009. (Foto M. Harák, repro též in M. Krejčířík: **Česká nádraží – architektura a stavební vývoj** IV. díl – druhá část, Praha 2015, str. 273)

Proti rozhodnutí MK ČR ze dne 17. 9. 2012 podala společnost České dráhy, a. s., dne **31. 10. 2012** rozklad, opírající se především o právní argumentaci správním řádem, podle něhož „*jakmile bylo o totožné věci pravomocně rozhodnuto, nemůže být tatáž věc v rozsahu závaznosti výroku rozhodnutí projednávána znovu*“. (Národní památkový ústav, Generální ředitelství v Praze, oddělení evidence nemovitých památek, spis nádraží Ostrava-Vítkovice, elektronická část)

V roce 2012 České dráhy také avizovaly, že mají vážného zájemce o koupi nádražní budovy a budoucí vlastník ji hodlá přestavět na **obchodní centrum**. (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

Na základě návrhu rozkladové komise ministryně kultury Mgr. Alena Hanáková rozhodla dne **08. 03. 2013** o **zrušení rozhodnutí** ze dne 17. 09. 2012 a o navrácení věci Ministerstvu kultury k novému projednání, „*a to zejména z důvodů nepřezkoumatelnosti jeho odůvodnění, nedostatečného odborného posouzení možností budoucího využití objektu v režimu památkové ochrany objektu s ohledem na stavebně-technické limity objektu a urbanistické limity dotčeného území*“. Zároveň však uvádí, že „*v*

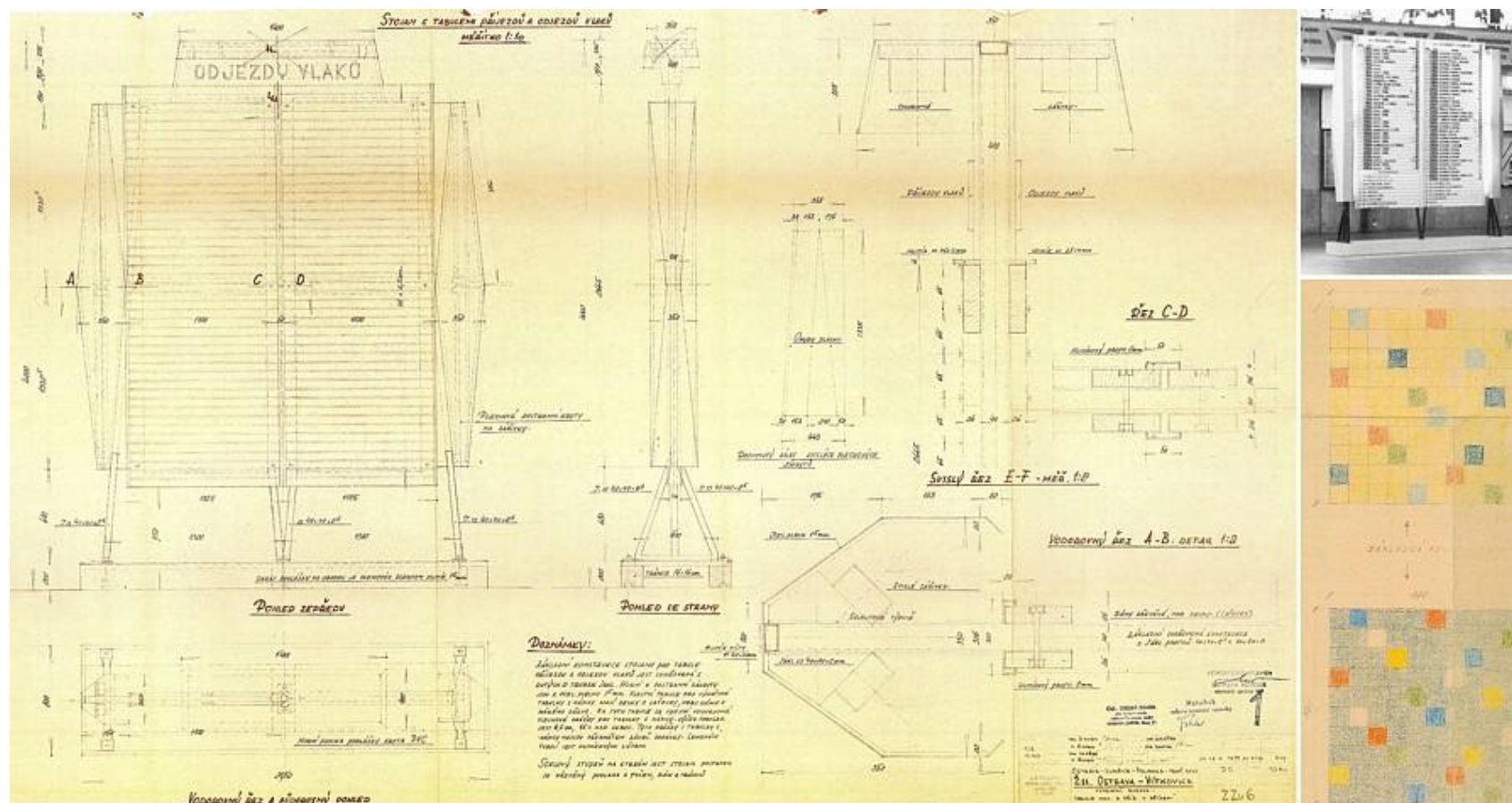
řízení o prohlášení věci za kulturní památku se neuplatňuje překážka věci rozhodnuté (rei iudicata), ani se neaplikuje zásada „ne znovu o tomtéž“ (ne bis in idem).“ (Národní památkový ústav, Generální ředitelství v Praze, oddělení evidence nemovitých památek, spis nádraží Ostrava-Vítkovice, elektronická část)

22. dubna 2013 vydal Drážní úřad Olomouc, sekce stavební, souhlas se změnou v užívání části stavby dráhy: „**Změna užívání prostoru prodejny květin na trafik s úsekem občerstvení** v rozsahu: Nebytové prostory v I. NP v místnosti č. 0P45H, 0P46H a 0P47H ve výpravní budově v žst. Ostrava Vítkovice“.

Vymezení nového účelu užívání stavby: „Jedná se o změnu v užívání stávajících nebytových prostor – prodejny květin na trafik s úsekem občerstvení. Prodejna o podlahové ploše 33 m² je vedena jako nekuřácké zařízení s kapacitou pro posezení čtyř osob s prodejem balených potravin a přípravou nápojů. Dalším sortimentem je prodej novin a tabákových výrobků. Pro personál je k dispozici samostatné WC s předsínkou a umyvadlem. Sociální zázemí pro spotřebitele se nachází v nádražní hale v přízemí objektu. Nebytový prostor je dálkově vytápěn a napojen na veškeré stávající přípojky v budově. V rámci změny v užívání nebudou prováděny stavební úpravy.“ (Drážní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc, spis Ostrava-Vítkovice-výpravní budova)

(Asi v roce 2013 byla severní část kolejíště rozebrána a zůstaly jen nyní čtyři koleje – zaměstnanci žst., sdělení)

S žádostí o potřebné odborné posouzení výpravní budovy se MK ČR obrátilo na Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury Českého vysokého učení technického v Praze (dále VCPD FA ČVUT), které ve svém vyjádření ze dne **14. 4. 2015** provedlo následující shrnutí: „Hodnoty výpravní budovy čp. 27, U Nádraží č. o. 25, na parc. č. 1331 jsou jasně



definované a přesvědčivé.... Předpokladem udržitelné péče o památku je ale zpracování stavebně historického průzkumu, včetně evidence zachovaných prvků (...), právě tak jako vypracování vyhledávacích studií optimálního využití, které by respektovalo ekonomické a technické limity i místní kontext.“

Dne **01. 07. 2015** bylo na Ministerstvo kultury České republiky předloženo **stanovisko** společnosti České dráhy a.s., k záměru prohlásit výpravní budovu žst. Ostrava – Vítkovice kulturní památkou a k souvisejícímu odbornému posouzení ČVUT, jež napadlo, že se „*nejedná o znalecký posudek ve smyslu § 56 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů*“ a dále argumentuje, že výpravní budovu, která by byla památkou, nelze uvést bez eliminace jejích hodnot při případné rekonstrukci do souladu se současnými požadavky technických specifikací pro interoperabilitu evropského železničního systému. Jinde naopak uvádí, že objekt „*v budoucnu tomuto účelu zřejmě přestane zcela sloužit*.“ (Národní památkový ústav, Generální ředitelství v Praze, oddělení evidence nemovitých památek, spis nádraží Ostrava-Vítkovice, elektronická část)

Rozhodnutím

Ministerstva kultury České republiky ze dne **08. 09. 2015** došlo k opětovnému **vyhlášení** výpravní budovy žst. Ostrava Vítkovice za kulturní památku. (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

Dražní úřad, sekce stavební, územní odbor Olomouc, povolil kolaudačním souhlasem dne **15. září 2015** užívání stavby dráhy „žst. Ostrava-Vítkovice – stavební úpravy pokladen“. Souhlas s provedením stavebního záměru byl vydán 22. července 2014. Stručný popis:

„Stavební úpravy spočívaly v dispoziční změně dotčené části, rekonstrukci stávajících příček, oddělovacích jednotlivé pokladny, rekonstrukci sociálních místností, vytvoření nového efektivního zázemí pro pracující pokladen. Tyto prostory nejsou veřejně přístupné.

Dispoziční řešení spočívalo v odstranění tří pokladních přepážek a zřízení jedné pokladny, denní místnosti a chodby, navazující na sklad a sociální prostory. Mimo stavebních prací jako vybourání přepážek, vystavění příček, omítek, podlah (PVC a keramická dlažba v sociálním zařízení) byly provedeny v daných prostorách nové rozvody ZTI včetně zařizovacích předmětů, nové rozvody elektroinstalace a slaboproudu.

Obvodová stěna do vestibulu zůstala nedotčena, došlo pouze k výměně výplní okenních otvorů za nové.“ (Dražní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc, spis Ostrava-Vítkovice-výpravní budova)

České dráhy a.s., podaly dne **25. 09. 2015** proti nejnovějšímu rozhodnutí Ministerstva kultury České republiky ve věci **rozklad** ve dvanácti obsáhlých bodech. (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

Od **září 2015** došlo z iniciativy Petra Přendíka v rámci zpočátku soukromé akce „**Za hezčí nádraží**“ k několika větším či menším čistícím akcím v prostorách spodní úrovně haly, jež se pak ustálily na rytmus zhruba jednou měsíčně. Čištění a úklidu, svolávaného pomocí internetu, se účastní převážně mladší lidé do 35 let. (nadravivtkovice.cz)

SŽDC uvádí, že **počet nastupujících** činil v roce 2015 na tomto nádraží pouhých 562 osob, což je skutečně tristní. (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

Dražní úřad, sekce stavební, územní odbor Olomouc, se **11. května 2016** vyjádřil k ohlášení stavby „**Výměna proskleného portálu bočního vstupu výpravní budovy žst. Ostrava Vítkovice**“. **Stavba** řeší výměnu původního poškozeného bočního vstupního portálu ve výpravní budově za identický výrobek. Podle vyznačení ve snímku katastrální mapy mělo jít o prosklenou příčku s dveřmi do chodbové části haly 101. Podle drážního úřadu stavební záměr nevyžaduje stavební povolení ani ohlášení. (Dražní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc, spis Ostrava-Vítkovice-výpravní budova)



Na základě návrhu rozkladové komise ministr kultury vydal dne **18. 05. 2016 rozhodnutí o zrušení rozhodnutí** ze dne 08. 09. 2015 a o navrácení věci k novému projednání a rozhodnutí s tím, že Ministerstvo kultury rozhodne na základě nově opatřených znaleckých či odborných posudků (založených na důkladné znalosti stavu objektu z nově opatřeného stavebně historického průzkumu objektu), jelikož zatím opatřený posudek VCPD FA ČVUT je příliš obecně teoretického rázu. (Národní památkový ústav, Generální ředitelství v Praze, oddělení evidence nemovitých památek, spis nádraží Ostrava-Vítkovice, elektronická část)

Budova byla až do **1. 7. 2016** v majetku RSM ČD, a.s., toho dne ji převzala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava. (Ing Klára Hrbáčová, sdělení)

Ministerstvo kultury požádalo dopisem ze dne **11. 10. 2016** Národní památkový ústav, generální ředitelství a Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, o

vypracování stavebně historického průzkumu pro potřeby nového projednání. Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, sdělil ministerstvu kultury dopisem ze dne 14. 11. 2016, že tento průzkum může vypracovat nejdříve ve 2. polovině roku 2017. (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

Ani k nejnovějším stavebním úpravám nemáme písemné doklady, časová určení uvádíme podle sdělení pamětníků:

Údajně na **podzim 2016** bylo **reléové zabezpečovací zařízení (RZZ)** zdejšího železničního provozu vyměněno a vznikl systém nového ovládání všech dopravních zařízení v prostoru nádraží s jednotným obslužným pracovištěm se zařízením ESA 44. V prostoru 178 kvůli tomu vznikla antistatická podlaha, byly zde opraveny omítky, zřejmě vyměněna přinejmenším část rozvodů; nově zřízena byla zřejmě i záložní energetická stanice v 051, k menším stavebním úpravám přitom došlo i v dopravní kanceláři 162 a přilehlé kuchyňce 161.

Trojice místností 176, 177 a 179 byla adaptována také v roce 2016 na pronájem pro komerční účely, který se ale nezdařil, protože tu nejsou přípojky na vodovod, odpad a podobné vybavení, především byly opraveny podlahy a omítky; záručně vstupů do 176 jsou původní, dveře nové. (Zaměstnanci žst. Ostrava-Vítkovice, sdělení)

V roce **2017** nebo o něco dříve byl proveden průzkum nosných konstrukcí objektu. Zatímco u nosné konstrukce haly ze svařovaných ocelových nosníků bylo pouze na základě prohlídky konstatováno, že je v „*dobrém stavu*“ (sic!), že železobetonových konstrukcí, vestavěných nebo těsně

přiléhajících k hale (další i z podzemního krytu), bylo pomocí dutého vrtáku s diamantovou korunkou odebráno osmnáct jádrových vývrtů, převážně o průměru 75 mm ze sloupů, pouze výjimečně o průměru 50 mm. Při zkouškách karbonatace se její hloubka pohybovala od 5 do 20 mm, pouze v krytu 30 až 50 mm (karbonatace by neměla dosáhnout k výztuži, která pak není pasivně chráněna proti případné korozi). Ve zkouškách pevnosti v tlaku splnil beton požadavky, kladené na pevnostní třídu C 25/30, a bylo konstatováno, že beton zcela jistě splňuje nejen tehdejší, ale i dnešní normy, ze závažnějších poruch bylo konstatováno jen lokální zatékání. Velmi dobrá kvalita betonu vyplynula i z lomového testu a z analýzy složení, provedené u šesti vzorků. „Na základě výsledků provedených analýz lze konstatovat, že z hlediska působení agresivních látek lze stav betonu nosných prvků železobetonového skeletu označit za stabilizovaný.“ (O. Anton, J. Bydžovský, P. Cikrle, Á. Dufka, Z. Keršner, H. Šimonová, P. Rovnaníková: **Ověření stavu železobetonových konstrukcí a vlastností betonu**, in: M. Strakoš a kol.: Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál, Praha 2017, str. 171n.)

23. 2. 2017 vydalo Ministerstvo kultury, odbor památkové péče, oznámení o možném **přerušení řízení**. 22. 3. 2017 obdrželo informace o převodu části výpravní budovy čp. 27 – ČD, a.s., již nejsou vlastníkem. 18. 5. 2017 zaslalo SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, vyjádření k podkladům na generální ředitelství v Praze, odbor 23. (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

18. 12. 2017 zpracovali prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc., Ing. Jan Barnat, Ph. D. a Ing. Martin Vild z Centra AdMaS Fakulty stavební VUT v Brně na objednávku NPÚ ÚOP v Ostravě „**Zprávu z mimořádné odborné vizuální prohlídky nosné ocelové konstrukce výpravní budovy žst. Ostrava-Vítkovice**“. Prohlídka proběhla 4. a 8. prosince 2017, zpracovatelé kvůli ní při druhém termínu na čtyřech místech odstranili opláštění markýzy před hlavním vstupem do haly, ale i bez tohoto zásahu konstatovali a objednateli oznámili havarijní stav konstrukce přístřešku, znamenající hrozbu odtržení plechů podhledu i odpadnutí částí konstrukce. Hlavní nosné konzoly i hlavní nosníky markýzy jsou místy napadené i hloubkovou korozi.

Naproti tomu „lze konstatovat, že **hlavní nosná ocelová konstrukce** je i přes to, že její **údržba zjevně neprobíhá, v poměrně dobrém stavu, ...prohlídka neodhalila nepřípustné deformace ocelových prutů a přípojů, které by indikovaly závažné vady či nefunkčnost nosných částí konstrukce. Pokud však bude údržba konstrukce zanedbávána i nadále, bude se stav konstrukce poměrně rychle zhoršovat.**“

Dále se popisuje špatný, někde až havarijní stav **povrchů hlavní nosné konstrukce haly a**



Foto 18 (3949): Zanesená vpust' střešního pláště



Foto 19 (3959): Neprůchodná vpust', voda ve žlabu

krčku jak z důvodu degradovaných nátěrů, tak i vlivem zvýšené vlhkosti a zatékání, jelikož vpusti pro odtok vody ze střechy jsou většinou zanesené. Proto jsou v nejhorším stavu konstrukce bezprostředně pod střechou a v oblasti uložení průvlaků na sloupy, jen ojedinele ve šroubovém spoji. Nosné prvky opláštění, vystavené vnějšímu prostředí, povrchově korodují téměř celoplošně, velmi špatný je stav výplní a upevňovacích profilů, takže hrozí odpadávání částí výplní.

„Pro další užívání konstrukce doporučujeme následující:

- rekonstrukci či výměnu prvků opláštění (výplní obvodového pláště včetně upevňovacích profilů) haly výpravní budovy.

- sledovat, zda nedochází k nárůstu plastických deformací čelních desek v přípojích horních pásů vazníků zastřešení haly výpravní budovy.

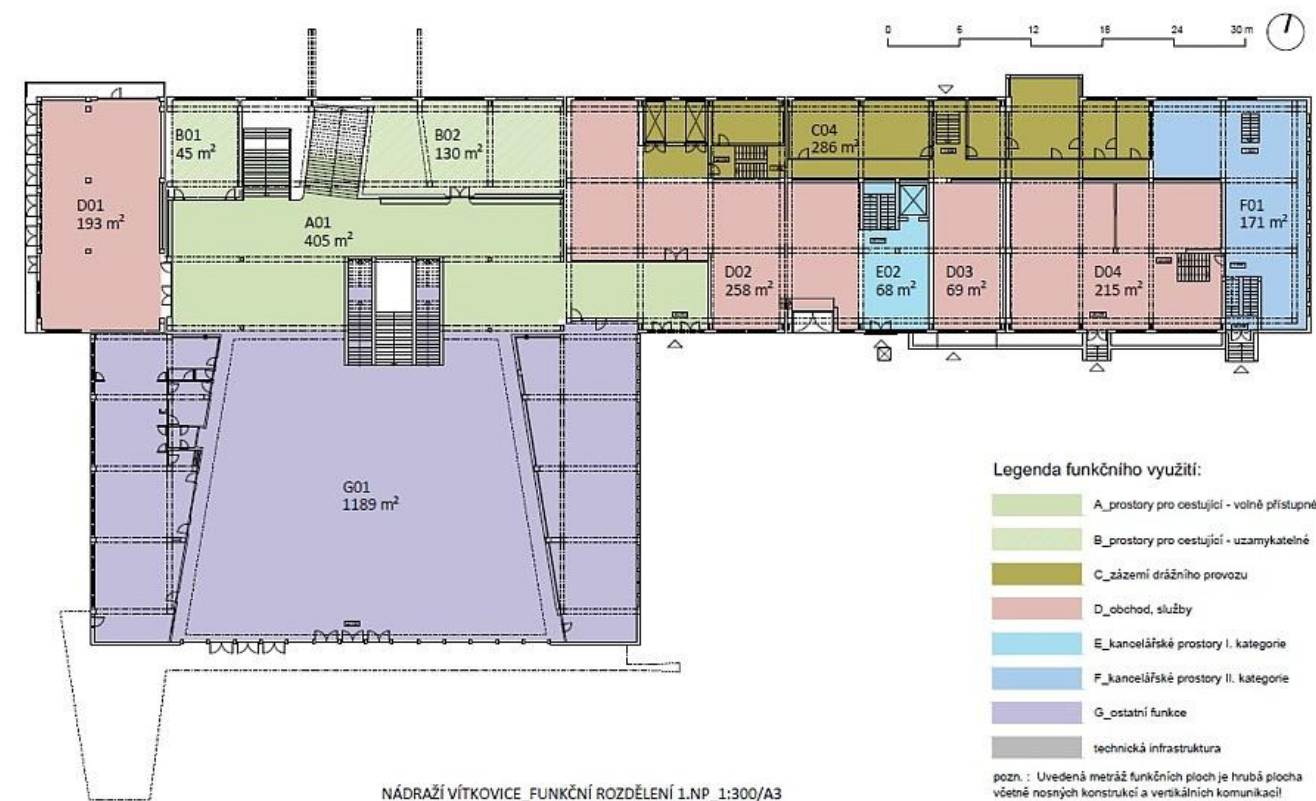
- sanaci výplňového zdiva a míst napojení na nosnou ocelovou konstrukci.

- kompletní rekonstrukci ocelové konstrukce přístřešku nad nástupištěm tramvajové zastávky a markýzy, navazující na čelní stěnu výpravní budovy. Za vyhovující dalšímu provozu lze označit pouze hlavní konzolové nosníky, napojené kolmo na čelní stěnu výpravní budovy, a hlavní nosníky v konstrukci přístřešku nad nástupištěm tramvajové zastávky, které jsou kolmé k čelní stěně haly výpravní budovy. Všechny ostatní prvky jsou ve velmi špatném nebo havarijním stavu a musí být včetně přípojů vyměněny.

- opravu povrchových nátěrů ocelové konstrukce – původní nátěr odstranit a ocelovou konstrukci opatřit novým systémem povrchové úpravy.

- pravidelně kontrolovat, zda nejsou zanesené vpusti – zejména před zimním obdobím, v případě jejich zanesení provést vyčištění.“

V prosinci 2017 vznikla také studie INPROS - Ing. arch. Josef Kubát, Frýdek-Místek, „**Ideový záměr a studie osobní nádraží Ostrava-Vítkovice**“. Studie mj. uvádí:



„Přes nelichotivý stav celého objektu se zachovalo množství jedinečných detailů, především umělecká výzdoba interiéru haly.

Principy památkové ochrany objektu

Objekt bude v blízké době s největší pravděpodobností zahrnut na seznam kulturních památek. Z toho důvodu proběhla úvodní schůzka se zástupci NPÚ Ostrava, na které byly definovány tyto hlavní principy přístupu k rekonstrukci nádražní budovy z hlediska památkové péče:

1. Východní část - patrové křídlo s kanceláři:

Exteriér- 2.NP: Stávající okna a zavěšený obvodový plášť (boletické panely) bude vyměněn za vzhledově a materiálově odpovídající plášť se zachováním jeho předsazení před fasádu, formátu oken a rytmiizaci dodržením rastru polí s pohledovými skly. Okna budou vyměněna za nová, dřevěná, totožných rozměrů. Pole mezi okny, která jsou nyní tvořena jen dřevovláknitými deskami v rámech a jsou z vnější strany kryta zavěšeným pláštěm, je možné vyzdít. U části fasád, které jsou obloženy kabřincem, je nutno vyhodnotit rozsah poškození a soudržnosti. Nesoudržné nebo chybějící obklady nahradit materiálově a vzhledově obdobným materiálem – keramickým obkladem.

NPÚ zateplení východní části budovy nevylučuje, ale preferuje zateplení z vnitřní strany, aby nedošlo k plošné likvidaci fasádních ploch s původním obkladem a změně proporcí a členění.

Interiér: Prosvětlovací světlíky v úrovni střechy budou zachovány (repasovány) s ohledem na požadavky tepelně technických norem. Vnitřní dispozice bočního traktu není nutno zachovat.

2. Nádražní hala:

NPÚ požaduje zachování drátoskla z vnější strany a případné doplnění okenní konstrukce z vnitřní strany s ohledem na požadavky tepelně technických norem. Dále možnost zachování původních nápisů v hale, vnitřní dispozici (prodejny jízdenek, WC, holičství apod.) lze upravit. V interiéru i exteriéru je třeba zachovat stávající materiálové řešení (obklady, umělecká výzdoba, skleněné prvky). Je možné oddělit prostor haly od nově vzniklého prostoru pro cestující např. prosklenou stěnou.

V případě keramických a dalších obkladů fasád (skleněná mozaika) výpravní budovy železniční stanice Ostrava-Vítkovice předpokládáme, že vznikne pasportizace dochování a ev. poškození, na jejímž základě bude určeno, které části budou zrestaurovány a které nahrazeny kopiemi.“

Na základě těchto principů byly vypracovány plány možných demolic, jež zahrnují nejen většinu zděných příček, vytvářejících vnitřní dispozici v nadzemní části mimo halu (v suterénu jen v DC III), ale i prosklené příčky mezi pokladnami a veškerá sociální zařízení.

Podle základní funkční varianty „nádraží bude v budoucnu sloužit i nadále pro účely železniční dopravy. Vzhledem k umístění na Polanecké spojnici bude většina spojů lokálního charakteru. K navýšení počtu cestujících by mohlo dojít díky zapojení železnice do systému městské a příměstské dopravy celé severomoravské metropole. Za zvážení stojí především zřízení okružní linky S, která by spojila v pravidelných intervalech všechna Ostravská nádraží. Tento systém dobře funguje například v Berlíně. Tato linka by výrazně zkrátila přepravní časy do centrální části města a pomohla by k oživení samotné lokality vítkovického nádraží. Lze uvažovat i o zřízení zastávky v atraktivní lokalitě Dolních Vítkovic.“

Pro využití mimo železnici (tedy vždy s výjimkou dopravní kanceláře a souvisejících prostor) je uvažováno buď monofunkční využití silným investorem pro hotel (problémem může být zejm. sezónnost obsazení a hluk) či univerzitní komplex (oceňuje se i oživení okolí nádraží studentským

životem) nebo polyfunkční využití, v němž by hala byla přístupná veřejnosti s kulturní nebo obchodní (tržní) náplní, případně byla pronajímána pro sportovní účely. Pro ně by bylo možné využít i velkorysé místnosti bývalé restaurace (fitnes, jóga) a přidružit gastronomický provoz. „Vizuální propojení těchto nesourodých funkcí by ve výsledku mohlo být velice atraktivní a jedinečné.

V přízemí objektu by nadále měly zůstat nájemní jednotky pro obchod a služby, nejlépe tak, aby byly co nejvíce orientované i směrem ven z budovy, čímž bude iniciováno i oživení předprostoru nádraží. V patrech se pak nabízí využití jako kancelářské jednotky, pronajímatelné samostatně či vcelku.“

20. 3. 2018 zaslalo NPÚ ÚOP v Ostravě na ministerstvo kultury „Zprávu o zpracování stavebně historického průzkumu pro řízení o prohlášení výpravní budovy žst. Ostrava-Vítkovice za kulturní památku.“ Odesílatel se úkolu zhostil zasláním knihy M. Strakoš a kol.: **Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál**, Praha 2017, a posudku ocelové konstrukce, z něhož jsme výše citovali, a sám v průvodním dopise přiznává, že o standardní SHP nejde a zdůvodňuje to absencí aktuálního zaměření celé budovy. (SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb, archiv digitálních dokumentů)

26. 4. 2018 byl na MK, OPP sestaven Protokol o seznámení zástupce SŽDC s podklady k dalšímu rozhodnutí o prohlášení budovy za kulturní památku, které k datu odevzdání našeho SHP zatím nebylo vydáno. (Výpravní budova Ostrava Vítkovice, elektronický spis, asi 2018, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb)

SŽDC se ke shlednutým podkladům vyjádřila dopisem **23. 5. 2018** a poukázala v něm zejm. na havarijní stav některých ocelových konstrukcí a na potřebu posoudit i další prvky, které vzhled budovy dotvářejí a jsou její nedílnou součástí – jako např. skleněné výplně, skleněné mozaiky, keramické obklady apod. (SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb, archiv digitálních dokumentů)

Sociální zařízení 172 a 167 a sprcha 171 byly rekonstruovány v roce **2018**, došlo přitom k menším dispozičním úpravám, výměně sanitárních předmětů a obkladů. (Zaměstnanci žst. Ostrava-Vítkovice, sdělení)

6. 6. 2019 vydala SŽDC, státní organizace, Praha ve smyslu směrnice V-2/2012 záměr projektu „**Rekonstrukce výpravní budovy Ostrava-Vítkovice**“. „Hlavním cílem stavby je zajištění souladu s požadavky TSI, snížení nákladů na provoz objektu výpravní budovy a zvýšení komfortu cestujících veřejnosti s ohledem na současný i budoucí stav počtu cestujících ve shodě s dokumentem „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“.... Bude navržena kompletní rekonstrukce výpravní budovy, včetně optimalizace vnitřní dispozice objektu a venkovní úpravy přednádražního prostoru. V současné době probíhá řízení MK ČR k návrhu na prohlášení objektu výpravní budovy za kulturní památku a je nutné k věci přistupovat v souladu se zák. 20/1987 Sb., o památkové péči.“

Trafostanice v prostorách výpravní budovy je nefunkční a bude v rámci kompletní rekonstrukce elektroinstalace výpravní budovy likvidována. „Bude řešeno nové dispoziční uspořádání objektu, které zefektivní prostor pro cestující, zázemí provozovatele dráhy a dopravce. Volná část objektu bude využita jako administrativní prostory veřejných subjektů (podkladem je funkční studie na využití pro finanční správu).“



Příložené půdorysy od ing. arch. Stanislava Běhala zpřehledňují dispoziční řešení nadzemních podlaží DC II až IV, převažovat má pětitrakt. (SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb, archiv digitálních dokumentů)

Podle platného jízdního řádu (České dráhy, a.s. - Jízdní řád 2019, platí od **9. června 2019**, trať 321) už přes Vítkovice žádné rychlíky nejezdí, zato tu denně zastavuje neuvěřitelných cca sedmdesát (!) osobních vlaků. (<https://www.cd.cz/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/cz-k321-190609-01.pdf>)

Přes všechny výše uvedené právní úkony výpravní budova statut nemovité kulturní památky nemá, v Památkovém katalogu je u ní pouze uvedeno: „*Fáze ochrany: zahájeno řízení o prohlášení*“. (<https://www.pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-ostrava-vitkovice-12398064>, ověřeno k datu 29. 11. 2019)

České dráhy a. s., Praha

04 Odbor správní, Ústřední technická knihovna dopravy, archiv ČD, detašované pracoviště Červenka

fond Archiv ČSD – Správa střední dráhy v Olomouci

Jízdní řády, kart. 1, 2 a 3

Polanecká spojka, kart. 1

složka Usnesení-zápisy

složka Korespondence-situač. plán 1:5000

nepojmenované složky

Polanecká spojka, kart. 2

složka Projevy

složka Vítkovice – výprav. budova

nepojmenované složky

Polanecká spojka, kart. 3

složka tiskovin a výstřižků

SŽDC

Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb

Elektronický spisový archiv

Výpravní budova Ostrava Vítkovice

Spisovna SŽDC Olomouc

fond Ostrava-Vítkovice

**Prameny, mapy, plány, ikonografie, literatura,
internet, osobní sdělení**

PRAMENY

Národní archiv

fond Josef Danda

fond Indikační skicy

Národní památkový ústav, Generální ředitelství v Praze

oddělení evidence nemovitých památek

spis nádraží Ostrava-Vítkovice, elektronická část

Drážní úřad

sekce stavební, oblast Olomouc, spisový archiv

spis Ostrava-Vítkovice-výpravní budova

Spisovna SŽDC Ostrava hl. n.

fond Ostrava – Vítkovice

složka Nádražie Ostrava-Vítkovice

složka výpravní budova – stavební výkresy 4130

složka B 3/1 – výpravní budova – dil. celek I. želbet. kce

složka B 3/2 – výpravní budova:

složka B 3/5 - dil. celek V, želbet konstr.

složka B 3/6 - dil. celky VI a VII, želbet konstr.

POZNÁMKA: Studium plánů a listin z Drážního úřadu a ze spisoven SŽDC nám laskavě v elektronické podobě zprostředkovala Ing. Klára Hrbáčová.

Ostrava-Vítkovice, výpravní budova

detašovaný archiv

MAPY:

1. vojenské mapování, Morava, list 31, a Slezsko, list 12, po 1768 (oldmaps.geolab.cz)

Katastrální mapa (tzv. císařský otisk) **z roku 1833**, soulep (archivnimapy.cuzk.cz)

Vítkovice, indikační skica z roku 1833 (Národní archiv Praha, repro archivnimapy.cuzk.cz)

Eisenbahn Karte von Deutschland und Nachbarländern 1849 (Karten- und Luftbildstelle der DB Mainz, repro https://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Bahnkarte_Deutschland_1849.jpg)

Österreich-Ungarn, Blatt 2 (Dr. W. Koch u. C. Opitz: Eisenbahn - und Verkehrs atlas von Europa, Leipzig 1910, Nr. 68)

Ortofotomapa ČSR z roku 1949 (kontaminace.cenia.cz)

Topografická mapa 1:25.000 z roku 1956 (Topografické mapy v systému S-1952, 1951-1971; archivnimapy.cuzk.cz/uazk/topos52)

Železniční mapa Československa (ČSD, Cestovný poriadok od 26. 5. 1968 do 31. 5. 1969, Praha-Bratislava 1968, vložená příloha)

Výpravní budova nádraží v Ostravě-Vítkovicích čp. 27 – SHP – Ladislav Svoboda 2019

Ortofotomapa z roku 2016 (mapy.cz)

Přehledka ke katastrální mapě z roku 2019 (nahlizeniidokn.cz)

PLÁNY:

Trat'ová spojka Ostrava-Kunčice – Polanka n.O., anonym, červen 1963, 1:5.000

1. Situační plán, 2. situační plán projektu organizace výstavby

(České dráhy a. s., 04 Odbor správní, Ústřední technická knihovna dopravy, archiv ČD, detašované pracoviště Červenka, fond Archiv ČSD – Správa střední dráhy v Olomouci, Polanecká spojka, kart. 1 – dále jen ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1, složka Korespondence-situač. plán 1:5000)

Nové Vítkovice, výpravní budova, studie, SÚDOP v Praze – Dr. Danda, 31. ledna 1964, 1:200 a 1:100

1. Situace, 2. přízemí, 3. 1. patro, 4. suterén, 5. řezy 1-1', 2-2'(stav před poklesem a po poklesu)

(Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava – Vítkovice)

Hmota a průčelí nádraží, vývojové varianty skic, Dr. Ing. Danda, asi jaro 1964, bez měřítka

1.-3. Hmotové skicy, 4.-9. Perspektivní studie

(Národní archiv Praha, fond Josef Danda, repro Strakoš 2017b, str. 111-113, částečně též Hájek 2007, str. 120 a „Na mapách ČSD se objevila nová trat' – Polanecká spojka 1963-1964“, asi 1964; nadrazivitkovice.cz)

Výpravní budova železniční stanice Ostrava-Vítkovice, Dr. Danda, asi jaro 1964, schématické půdorysy

1. Přízemí, 2. 1. patro

(Národní archiv Praha, fond Josef Danda, repro Strakoš 2017b, str. 119)

Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, J. Danda (?), asi před 17. 10. 1964, 1:100

1. Přízemí

(Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava-Vítkovice)

Stavba Polanecké spojky, obj. 309 výpravní, SÚDOP v Praze – Dr. Danda, ing. Janatka, ing. Klemm, 15.1.1965, 1:20 a další

04. Pultové ocelové vazníky, 09. Postranní stěny dvorany s horním pasem pro zaskl. a podélné zavětrování, 11.-12. Přístavek výpravny ke kolejišti, 13. a další – různé části ocelové kce (střecha, detaily příhradových nosníků, nosné stojky haly, vaznice a zavětrování střechy, hrázděné stěny skloněné, čelní stěna haly, přístřešky-markýzy)

(SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka složka B 4 – prováděcí výkresy ocelové kce)

Nové Vítkovice – výpravní budova, VŽKG Ostrava – mostárna, Technická kancelária Bratislava, Taragel a Kniez, březen-květen 1965, 1:100 až 1:5

1. Pódorys na +0; +4; podhl'ad a spod. zavetrovanie strechy, 2. Strecha; lávky nad podhl'adom; prístavok – strecha, 3. Prehľadný výkres – rezy, 3/1a. Prehľadný výkres – steny, 4. Kotevný plán, 5. Vazníky, 6. Vaznice a zavetrovanie strechy, 7. – 32. Další rozkresy a detaily ocelové konstrukce

(Spisovna SŽDC Ostrava hl. n., fond Ostrava – Vítkovice, složka Nádražie Ostrava-Vítkovice)

Obytný dům s traťmistrovstvím, ubytovnou a výměňíkovou stanicí, ing. Danda, SÚDOP Praha, 25. duben 1965, tužkový návrh

1. 1., 2., 3. a 4. podlaží, řez, pohled, situace, perspektiva

(ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1)

Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, zámečnické konstrukce, SÚDOP v Praze - ing. Danda, Šimek, Mráček, Mašek, převážně nedatováno (před srpnem 1965), nečísł. srpen 1966, desátý výkres 15. 10. 1966, výkres 24 ze 7. 11. 1966, výkres 26 z 9. 11. 1967, 1:5 až 1:50

1. Z. k. v čele výpravny a v čele dvorany zevnitř, 2. Z. k. ve dvoraně přízemí – levá strana, 3. Čelní pohled na pravou stranu dvorany, 4. Z. k. na zadní stěně dvorany v přízemí, 5. Ocelové konstrukce na galerii, 6. Tabule odj. a příj. v přízemí, 7. Osvětl. římsa na zadní stěně dvorany pod gal., 8. Osvětl. pásy na obvodu galerie ve dvoraně, 9. Elektrické hodiny na kovovém stojanu, 10. Podhled nad dvoranou,

11. Strop na mezičláňku, 12. Čelní stěna výpravní budovy – horní část, 13. Pergola v čele budovy, obložená hliníkem, 14. Postranní stěny dvorany s oken. výplněmi a výklop. okny, 15. Ocelové stěny u mezičláňku, 16. Ocel. zaskl. stěny po obou stranách vstupu, 17. Ocel. stěna výst. a nást. z I. nástupiště, 18. Ocelový světlík, 19. Vstupní stěna s dveřmi – II. díł. celek, 20. Vstupní stěna s dveřmi – díł. celek IV., 21. Vrata do pošty – ocelová, 22. Zábradlí u předl. schodů, 24. Úprava čelního pasu v hale nad vstupem, 26. Podhled a zábradlí v závodní jídelně, (nečísł.) Změna ke k. k. na pravé straně haly, k ZZu 3; Změna v půdorysném uspořádání v hale

(SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 2/3 – zámečnické práce ZUKOV)

Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, SÚDOP v Praze – Dr. Danda a kol., 14. IX. 1965 (dodatečné detaily, zejm. náhrady mozaik, sign. Danda 1. 1., 8. 1. a 7. 9. 1966, podhled markýzy Danda 3. 4. 1967), různá měřítka

1. Výpis oken a dveří, 3. popis složení konstrukce podlah pro DC I-VII, 7. Boletické panely – detaily kotvení, 8. Atypický nábytek a truhlář. práce, 9. Typ písmen, 10. Půdorys dlažby v hale, 11. Blok schodiště v hale – půdorysy přízemí a suterénu, 12. dtto – půdorys v úrovni galerie, 13. dtto – Řez I-I', II-II', 14. Blok schodiště v hale – podélný řez, 16. dtto – pohled čelní, 17. dtto – pohled na vnější stěnu, 19. dtto – detail podchod. schodiště, 20. dtto – detail zábradlí, 21. Det. členění oken v hale, 22. Detail skříněk v pokladnách, 32. Detail zábradlí v jídelně a ze suterénu do přízemí v díł. celku II, 39. Detail schodišťového zábradlí, 42. Detail pultu šatny učebny, 45. Detail spojení příčky na panel, 46. Detail ocel. okna v dopravní kanceláři, 49. Změny materiálu, 50. Celkový výkres galerie (náhrada za mosaiku 2/2), 51. Dlažba rektifikačního článku 10/10 s tabulkou spotřeby i pro restauraci a bufet, 52. Keramická dlažba pro bufet a restauraci, 54. Umístění hodin, neonů, zábradlí na galerii v průčelí, 55. Situace dřevěných obkladů čekáren, 56. Čelní římsa uvnitř haly, (nečísł.) Doplněk k detailu žlabu nad halou; Úprava šikmých stěn v hale; Nárys průčelí haly

(1, 3, 7, 14, 16, 21, 22, 32, 42, 46, nečísłované in Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, detašovaný archiv, ostatní Spisovna SŽDC Ostrava hl.n., fond Ostrava-Vítkovice – výpravní budova – stavební výkresy 4130)

POZNÁMKA: O případných změnách a neprovedených detailech viz v textu Dějin objektu.

Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Ústřední vytápění, SÚDOP v Praze, ing. Hrášek, dr. Danda, ing. Mašek, Ing. Kovář, dat. 30. 9. 1965, 1:50

?. Suterén, 8. přízemí, 9. I. patro, ?. 2. patro

(SŽDC Ostrava, archiv digitalizovaných plánů, složka Ostrava-Vítkovice)

Žst. Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, 7. dílčí projekt – dilatační celek I., SÚDOP v Praze, ing. Hrášek, dr. Danda, ing. Mašek, dat. 30. 9. 1965, 1:50

17. Výkres bednění: ŽB kce na kótě +390,

(SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka B 3/1 – výpravní budova – dil. celek I. želbet. kce)

Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Prováděcí projekt, SÚDOP v Praze – Dr. Danda a kol., 30. IX. 1965, 1:50

11. Přízemí, 15. Dilatační celek IV – I. patro, 33. Dilatační celek IV – řez A-A´

(SŽDC Ostrava, Podklady Ostrava Vítkovice, složka vzduchotechnika, 15. a 33. též Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, detašovaný archiv)

Výpravna Ostrava-Vítkovice, obklad fasád, SÚDOP v Praze - dr. Danda a kol., nedat. (snad 1965 ?), 1:100

4. Jižní pohled – hala, 5. Jižní pohled, 6. Východní pohled, ?. Severní pohled, ?. Západní pohled

(Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava – Vítkovice)

Zřízení provizorní zastávky pouliční dráhy, NHKG Ostrava-Kunčice – Heryán, 26. 8. 1966, 1:500

1. Situace

(ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 2, složka Vítkovice – výprav. budova)

Ostrava Vítkovice nádraží, ASKŠ Praha – zaměřovací skupina, Z. Dvořáček, 19. 12. 1966 a 20. 4. 1967, 1:20 a jiné

2. Sestava schodiště v hale, 3. Mrákotínská a tiská žula - odjezdová hala, 6. a 9. Travertin leštěný – parapety na galerii, 10. parapet leštěná žula tiská, obklad travertin leštěný – vnitřní obklady u hlavního vstupu, (nečísl.) obklady bloku schodišť

(Spisovna SŽDC Ostrava hl. n., fond Ostrava – Vítkovice, složka Výkresy dílenské kamenických prací)

Žst. Ostrava-Vítkovice, provedení skla, VTS neony – Chalupa, Vykoukalová, Žák, březen 1967, 1:10

5. neonový nápis „OSTRAVA VÍTKOVICE“ 6.-7. další nápisy, 8.-10. schémata napájecích okruhů

(Spisovna SŽDC Ostrava hl. n., fond Ostrava – Vítkovice, složka Výkresy dílenské kamenických prací)

Interiér buffet+restaurace, Obchodní projekt, Novák a ing Otáhal, 1:20, duben 1967

(Keramická dlažba 10/10 viz 52 v „Ostatních“), 1. Půdor. dispozice buffet a restaurace 2. Dispozice buffetové linky, 3. Okenní stěna v buffetu, 4. Osvětl. rampy nad buffet. linku, 5. Dělicí zábradlí – buffet, 6. Vstupní stěna do restaurace; 7. Okenní stěna restaurace, 8. Zadní stěna v restauraci, 9. Protiokenní stěna restaur., 10. Pohledy na stěny v banketu, 11. Osvětlovací panel v banketu

(výkres 1. in Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava – Vítkovice, další in Spisovna SŽDC Ostrava hl. n., fond Ostrava – Vítkovice, složka Vítkovice – bufet a restaurace)

Variantní návrhy výtvarného dořešení kovového stojanu s elektrickými hodinami, Vladimír Kopecký, zřejmě 1967

3 návrhy pro hodiny v závěsu, 2 na stojanu, 1 kombinovaný

(repro Popelová 2017, str. 226, 227, 232 a 235-237)

Rekonstrukce závodní kuchyně s restaurací – ČSD Ostrava-Vítkovice, ing. Lubomír Řehořek, soukromá stavební projekce Brno, prosinec 1991, 1:50

2. Půdorys 1. PP – nový stav, 3. Půdorys 1. NP – nový stav, 4. Půdorys 2. NP – nový stav, 5. Půdorys 3. NP – nový stav

(Spisovna SŽDC Olomouc, fond Ostrava - Vítkovice)

Zpráva z mimořádné odborné vizuální prohlídky nosné ocelové konstrukce výpravní budovy žst. Ostrava-Vítkovice, Centrum AdMaS Fakulty stavební VUT v Brně - prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc., Ing. Jan Barnat, Ph. D. a Ing. Martin Vild, 18. 12. 2017

Dispoziční schémata konstrukce s lokalizací vyobrazených fotografií: 1. Půdorys zastřešení haly a přechodového krčku, 2. schémata průvleků a vazníku, 3. přístřešek a markýza

(SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb, archiv digitálních dokumentů)

Ideový záměr a studie osobní nádraží Ostrava-Vítkovice, studie, INPROS - Ing. arch. Josef Kubát, Frýdek-Místek, prosinec 2017, 1:200 a další

5. Situace s vyznačením železničního okruhu Ostravou, 6. Celková situace, 7. Architektonická situace, 8.-11. Stávající stav, 12.-14. Pohledy a řez, 18.-21. Demolice, 24.-27. Funkční rozdělení

(SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb, archiv digitálních dokumentů)

Ostrava-Vítkovice, architektonická studie úpravy prostor, SŽDC, státní organizace, Praha - ing. arch. Stanislav Běhal, 6. 6. 2019, 1:200

1. 1. NP, 2. 2. NP, 3. 3. NP

(SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb, archiv digitálních dokumentů)

IKONOGRAFIE

a) grafika:

Pohled na Ostravu a okolí z Landeku, litografie, E. W. Knippel, mezi lety 1852 až 1855 (ostrmuz.cz)

b) fotografie:

Pohled od západu na budoucí staveniště výpravní budovy v zimě 1963/1964 (nadravivtkovice.cz)

Slavnost k dokončení druhé etapy výstavby Polanecké spojky a položení základního kamene stavby nového nádraží Ostrava-Vítkovice 27. 8. 1964 (nadravivtkovice.cz)

Pohled od západu v době betonáže DC 5 a 6 a kladení výztuže na DC 7 při stavbě výpravní budovy, začátek září 1965 (nadravivtkovice.cz)

Počátek montáže ocelové konstrukce v pohledech z jeřábu od východu, asi začátek září 1965 (Digitální archiv Petra Přendíka)

Montáž ocelové konstrukce haly 15. 9. 1965 v pohledech od jihu a od západu (Digitální archiv Petra Přendíka)

Dokončená ocelová konstrukce haly 29. října 1965 v pohledech od JZ a SZ (Digitální archiv Petra Přendíka)

Pohled na rozestavěnou výpravní budovu od západu asi v 1. pololetí roku 1966 (Digitální archiv Petra Přendíka)

Částečný železniční provoz na I. nástupišti v žst. Ostrava-Vítkovice, po 1. 11. 1966 (Fotoarchiv J. Adamovského)

Pohledy na výpravní budovu od JZ a od J, asi počátek května 1967 (Fotoarchiv J. Adamovského)

Pohledy na výpravní budovu od JZ a od Z 20. května 1967 (nadravivtkovice.cz)

Pohled do severní části haly těsně před slavnostním uvedením nové výpravní budovy do provozu 26. 5. 1967 (nadravivtkovice.cz)

Slavnostní uvedení nové výpravní budovy do provozu 26. 5. 1967 (Fotoarchiv J. Adamovského)

Pohledy na výpravní budovu od JZ, průhled II. nástupištěm a severní část haly 24. 7. 1967 (Fotoarchiv O. Řepky)

Partie vstupní stěny haly se skleněným reliéfem na konci roku 1967 (?) (Národní archiv Praha, fond Josef Danda, repro též Strakoš 2017c, str. 145)

Pohled do severozápadní části haly v roce 1968 (Foto Z. Ströminger, SUDOP Praha, repro též Krejčířík 2015, str. 273)

Pohled do severozápadní části haly asi v roce 1969 (nadravivtkovice.cz)

Pohled na výpravní budovu od JZ v roce 1972 (titulní list časopisu Železničář 72)

Jižní průčelí haly v pohledu od JZ asi kolem roku 1975 (Digitální fotoarchiv P. Přendíka)

Frontální pohled na hlavní průčelí haly a pohled na budovu od SV a od SZ před rokem 1986 (Digitální fotoarchiv P. Přendíka – foto K. Furiš)

Pohled do severní části haly kolem roku 2000 (Digitální archiv Petra Přendíka)

Jihovýchodní část haly v roce 2009 (Foto M. Harák, repro též in M. Krejčířík: *Česká nádraží – architektura a stavební vývoj* IV. díl – druhá část, Praha 2015, str. 273)

Hlavní vstup do haly před rokem 2015 (Digitální fotoarchiv Petra Přendíka)

Partie nádražní haly v letech 2015 a 2016 (nadravivtkovice.cz)

Zanesená a neprůchodná vpust' střešního pláště 18. 12. 2017 (Zpráva z mimořádné odborné vizuální prohlídky nosné ocelové konstrukce výpravní budovy žst. Ostrava-Vítkovice, str. 15 a 16, SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb, archiv digitálních dokumentů)

LITERATURA

anonym: *Na mapách ČSD se objevila nová trať – Polanecká spojka 1963-1964*, nedat. (snad Ostrava, konec 1964)

O. Anton, J. Bydžovský, P. Cikrle, Á. Dufka, Z. Keršner, H. Šimonová, P. Rovnaníková: *Ověření stavu železobetonových konstrukcí a vlastností betonů*, in: M. Strakoš a kol.: Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál, Praha 2017, str. 171-182

V. Černocký: *Slova do větru nikoho nepřesvědčí*, nová železnice, Týdeník železničářů ostravského provozního oddílu, 28. března 1968, str. 1

ČSD, Cestovný poriadok od 26. 5. 1968 do 31. 5. 1969, Praha-Bratislava 1968, trať 32b

ČSD, Oblastní jízdní řád od 28. 5. 1978 do 26. 5. 1979, část 2, Praha 1978, trať 32b

ČSD, Jízdní řád od 28. 5. 1989 do 26. 5. 1990, Praha-Bratislava 1989, trať 321

ČSD, Jízdní řád od 31. 5. 1992 do 22. 5. 1993, Praha-Bratislava 1992, trať 321

ČD a.s., Jízdní řád od 10. 6. 2001 do 14. 12. 2002 Praha 2001, trať 321

ČD a.s., Jízdní řád od 12. 12. 2004 do 10. 12. 2005, Praha 2004, trať 321

J. Danda: *Naše železniční nádraží*, Praha 1988, str. 55-57

J. Danda: *Výstavba nového nádraží Ostrava-Vítkovice*. In: Ostrava 3: Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města. Ostrava, 1966, s. 214-218

sign. (DB): *Nádraží s pohyblivými schody*, nová svoboda, deník Severomoravského KV KSČ, 24. srpna 1966, str. 3

sign. (db): *Do Beskyd po polanecké spojce*, Rudé právo, orgán ÚV KSČ, 16. května 1967, str. 1

R. Drlík: *Polanecká spojka*, svět techniky 6, Praha 1964, str. 357-358

K. Hájek: *Architekt Josef Danda*, Praha 2007, str. 116-121

M. Krejčířík: *Česká nádraží – architektura a stavební vývoj* IV. díl – druhá část, Praha 2015, str. 272-273

Kuča K.: *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, 4. díl Ml-Pan, Praha 2000, str. 768n.

L. Popelová: *Rozhovor se sklářským výtvarníkem Vladimírem Kopeckým, autorem skleněné plastiky na nádraží Ostrava-Vítkovice*, in: M. Strakoš a kol.: Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál, Praha 2017, str. 225-241

P. Přendík: *Rozhovor s Vladimírem Kutým, prvním a zároveň posledním přednostou stanice Ostrava-Vítkovice*, in: M. Strakoš a kol.: Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál, Praha 2017, str. 213-224

Výpravní budova nádraží v Ostravě-Vítkovicích čp. 27 – SHP – Ladislav Svoboda 2019

M. Strakoš: *Nádraží Ostrava-Vítkovice: architektura výpravní budovy*, in: M. Strakoš a kol.: Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál, Praha 2017b, str. 105-132

M. Strakoš: *Nádraží Ostrava-Vítkovice: problematika památkové péče*, in: M. Strakoš a kol.: Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál, Praha 2017d, str. 155-170

M. Strakoš: *Nádraží Ostrava-Vítkovice: umělecká výzdoba výpravní budovy a srovnatelné příklady*, in: M. Strakoš a kol.: Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál, Praha 2017c, str. 133-154

M. Strakoš: *Výstavba Polanecké spojky*, in: M. Strakoš a kol.: Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie | architektura | památkový potenciál, Praha 2017a, str. 61-80

Základní organizace KSČ žst. Ostrava-Vítkovice: **Dopis, na který čekáme odpověď**, nová železnice, Týdeník železničářů ostravského provozního oddílu, 3. dubna 1968, str. 1

INTERNET

archivnimapy.cuzk.cz

cs.wikipedia.org/wiki

kontaminace.cenia.cz

oldmaps.geolab.cz

www.cd.cz/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady

www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/jizdni-rad

www.mapy.cz

www.nadrazivitkovice.cz

www.nahlizenidokn.cz

www.ostrmuz.cz

www.pamatkovykatalog.cz

OSOBNÍ SDĚLENÍ

Věra Alexová, RSM Brno, Oddělení servisních činností, elektronické sdělení 5. 11. 2019

Ing. Klára Hrbáčová, elektronické sdělení 7. 10. 2019

Vladimír Kutý, emeritní přednosta stanice, telefonická sdělení 11. 11. 2019 a 15. 11. 2019

Vladimíra Lichovnicková, knihovnice GVUO, elektronické sdělení 20. 11. 2019

Dr. Ing. Tomáš Novotný, NOVING ocelové konstrukce s. r. o. Ostrava, elektronická sdělení 29. 10. 2019

Mgr. Petr Lexa Přendík, kronikář m. ob. Ostrava-Jih, elektronické sdělení 2. 10. 2019

Zaměstnanci žst. Ostrava-Vítkovice, ústní sdělení 24.-26. 9. 2019



ARCHITEKTONICKÝ ROZBOR

Poznámka: V popisu jsme se často nevyhnuli zmínce o poškozených nebo chybějících částech konstrukcí, tento elaborát však rozhodně nemá mít charakter průzkumu stavebně technického, nemůže být v tomto směru úplný. Popis pochopitelně nezahrnuje ani četná graffiti a podobné drobnosti, ba jen v některých případech zmiňuje téměř všudypřítomné viditelné vedené rozvody topení a dalších inženýrských sítí, jež betonová konstrukce nedovolila zasekat - není to z hlediska našeho průzkumu podstatné stejně jako předměty sanitárního vybavení apod.

SITUACE

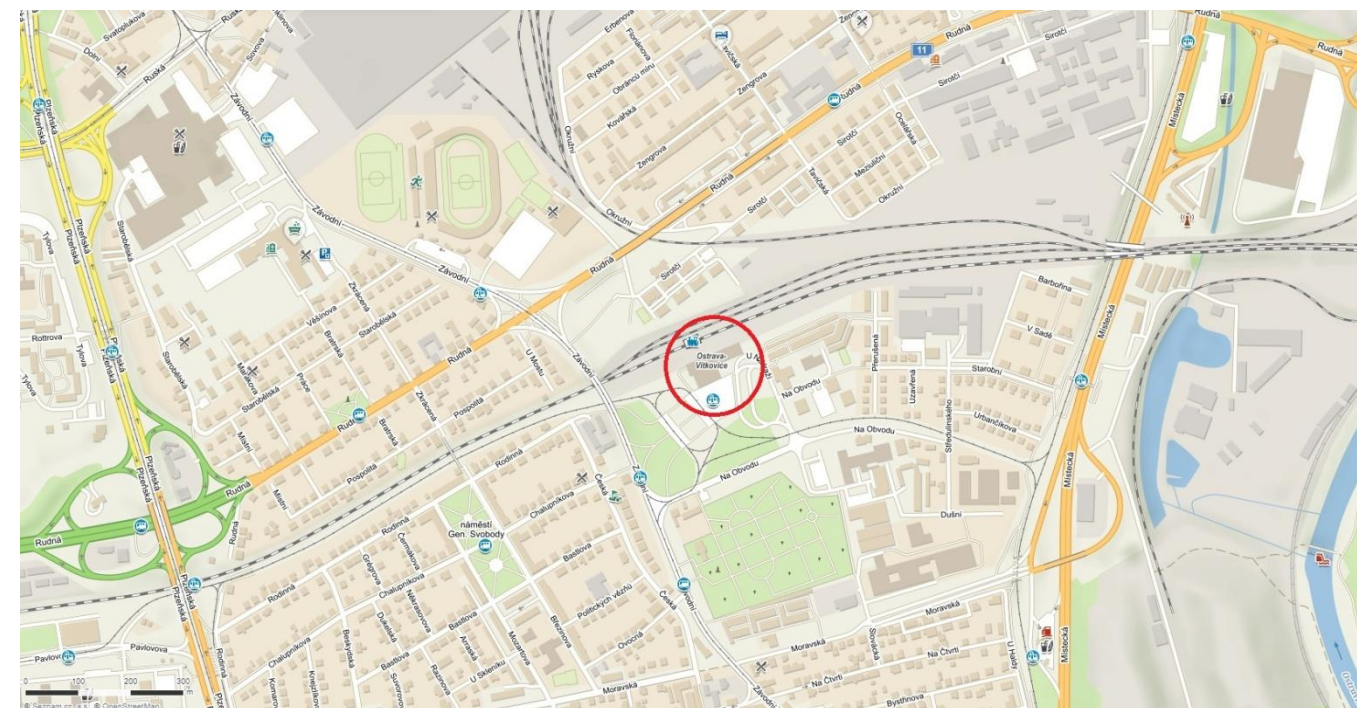
Ostrava, resp. její rozsáhlá průmyslová a sídelní aglomerace, se rozkládá v nadmořské výšce kolem 212 metrů, v Ostravské pánvi, přesněji v místech, kde se úzký pruh Moravské brány rozšiřuje kolem soutoku Odry a Ostravice a dále k severovýchodu v Hornoslezskou pánev, převážně již na území Polska. Město s pravidelnou lokací na levém břehu Ostravice vzniklo před rokem 1267. Ještě v roce 1834 mělo 1752 obyvatel, poté se však rychle rozrostlo a už v roce 1980 dosáhlo 300.000 obyvatel, statutární město je i sídlem kraje.

Biskup Bruno ze Schauenburku zřejmě zahájil již v polovině 13. století emfyteutickou přestavbu zdejšího osídlení, jednořadá lánová ves Vítkovice však zřejmě vznikla až v další fázi kolonizace, někdy kolem roku 1300, jako součást téměř průběžné dlouhé, zhruba šestikilometrové šňůry





usedlostí na mírně svažité nivě při levém břehu řeky, zahrnující vedle Vítkovic ještě jižněji položenou Hrabůvku a Hrabovou. Pomineme-li chalupníky a domkáře, zajišťovalo hospodářství, spočívající v zemědělském obdělávání lánů, na území vsi od jejího vzniku až do 1. poloviny 19. století asi tucet sedláků a jejich rodin, sídlících na stejném počtu usedlostí. Nová doba však již klepala na dveře. Uhlí bylo na Ostravsku objeveno již v polovině 18. století, dlouho však nemělo potřebný odbyt. To však změnilo v roce 1828 založení Rudolfovy hutě právě v severní části katastru Vítkovic. Huť, založenou arcibiskupstvím, ovládl v roce 1835 bankovní dům Salomon Mayer Rothschild a díky němu se Vítkovice staly předním centrem železářství v celém Rakousko-Uhersku (ze zdejších prvenství jmenujme např. první koksovou vysokou



pec v roce 1836 nebo největší vysokou pec – č. 1 – v roce 1872). Zatímco jižně od rozrůstajících se železáren (jejich součástí se postupně stala i ocelárna, válcovna a další provozy) začal v roce 1876 vyrůstat pozoruhodný urbanistický celek Nových Vítkovic, na polnostech v jižní části katastru, zvaných pomístně Hurny, váhavě vyrůstala od roku 1895 Louisova, pozdější Jeremenkova kolonie (jižně při těžní jámě Louis, otevřené v roce 1891) a v roce 1913 tu byl velkoryse založen hřbitov, ještě dnes druhý největší ve městě. Tato situace přetrvala až do počátku 60. let 20. století, přestože plochy jižně a západně (na katastrech Hrabůvek a Zábřehu nad Odrou) byly již tou dobou intenzivně zastavěny. (pomůckou zejm. Kuča K.: *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, 4. díl Ml-Pan, Praha 2000, str. 768n.)

Rozsáhlá severovýchodní část volné plochy mohla být konečně v 60. letech s výhodou využita pro výstavbu nového nádraží, jehož přednádražní prostor je sice velkoryse dimenzován, i tak však bledne před megalomanskými projekty Nové Ostravy od socialistických urbanistů z 50. let (srv. např. Strakoš a kol. 2017, str. 21n.). Koleje tzv. Polanecké spojky, probíhající po severní straně budovy, byly poprvé položeny v letech 1916-20, nezáměr o její využívání však vedl už v 1. polovině 30. let k jejich rozebrání. Podruhé se trať začala jevit užitečnou v 50. letech, kdy měla zkrátit především nákladní dopravu pro železářny i doly; záměr na jednokolejnou trať byl změněn v roce 1961 na dvojkolejnou po úvaze, že trať by mohla zkrátit a tedy i zrychlit osobní dopravu mezi Čechami a Slovenskem. Velkorysost zvoleného řešení návazně stavěné nádražní budovy však byla ovlivněna především představami o růstu počtu obyvatel v jižní obytné části Ostravy, který měl dosáhnout až čtvrt milionu. (viz i kapitulu Dějin objektu; podrobněji Strakoš 2017a, str. 61n. a tam uved. literatura).

Situování nádražní budovy v jižní části Ostravy je tak především určeno směrovým vedením trati, hlavní průčelí je tak pootočeno k jihojihovýchodu. Příchod cestujících k vlakům využil vedení kolejí v mírném zářezu. Nezastavěný prostor byl pro nové řešení využit téměř beze zbytku a

kromě nádraží představovaly novou zástavbu jen výškové domy, jež byly volně připojeny k západní straně Jeremenkovy kolonie a nejzápadnější z nich měl sloužit železničářům. Pravidelná obdélná, zcela rovná plocha přednádraží (ve výši kolem 235 m n. m.) má rozměry 180x300 metrů a je ze severní strany vymezena dvoukolejnou tratí Polanecké spojky (severně k trati přiléhá travnatý pás po zrušených manipulačních kolejích a pruh houštin, oddělující nádraží od chátrajícího výběžku Jeremenkovy osady). Východní stranu tvoří ulice U Nádraží, jižní stranu ulice Na Obvodu (jižně od ní se za zeleným pásem rozkládá Vítkovický hřbitov) a západní ulice Závodní, s nadejezdem přes trať, pro připojení nádraží na komunikační síť města nejdůležitější.

Těžiště **přednádraží** spočívá ve velké lichoběžníkové ploše pro pěší komunikaci, předložené téměř souměrně ke vstupnímu průčelí haly. Asfaltovaná plocha je rozčleněna pravidelným čtvercovým rastrem ze čtvercových, bohužel značně popraskaných dlaždic, pouze po severní straně, v pruhu při hale je novější zámková betonová dlažba. Na opačné straně plochu uzavírá půdorysně segmentově vypjatá nízká zídka. Při východním okraji se nacházejí autobusová nástupiště, bez jakýchkoli přístřešků nebo jiného vybavení pro cestující, zato pro nájezd autobusů byla vytvořena velkorysá smyčka, odpojující se z ulice U Nádraží. K jihovýchodnímu okraji plochy je přiložen rozměrný ovál tramvajové točny, k jehož zploštělým bokům jsou přiložena nástupiště, zde vybavená alespoň malým proskleným přístřeškem s kovovou konstrukcí. Rozměrný záliv asfaltované komunikace v úhlu mezi křídly budovy byl určen pro stanoviště taxi a zásobování, pro individuální parkování osobních aut bylo projektováno jen asi třicet parkovacích míst z dnešního pohledu nepříliš vhodně v rozměrných smyčkách autobusových točen. Vnitřky točen a další zbytkové plochy mezi chodníky a komunikacemi jsou zatravněny a místy osázeny zelení, širší pás vysoké zeleně je situován při Závodní ulici.

Podél dlouhé severní fronty nádraží je Polanecká spojka rozšířena ve čtyřkolejnou trať, rozdělenou ve dvě dvojice dlouhým dlážděným ostrůvkem druhého **nástupiště**, přístupném přímo z haly po krytém mostě a dvou širokých kovových schodištích. Také první nástupiště (nyní pro veřejnost uzavřené, nepoužívá se), přímo u budovy, je dlážděné betonovými čtverci a obě jsou opatřena charakteristickými dlouhými střechami v profilu široce rozevřených V z vlnitých plechů, nesených konstrukcí z ocelových profilů.

CELKOVÁ CHARAKTERISTIKA

Rozložitou hmotu výpravní budovy můžeme charakterizovat jako dvoukřídlovou, na půdoryse silně nepravidelného T, přičemž silně ztlustělá krátká noha představuje převážně k jihu vybíhající objem nádražní haly; horní (severní) přepona má kratoučkou levou část a naopak velmi dlouhou část pravou. Toto těleso není úplně samostatně stojící, ale na severu na něj navazuje plně krytá přechodová lávka na druhé nástupiště.

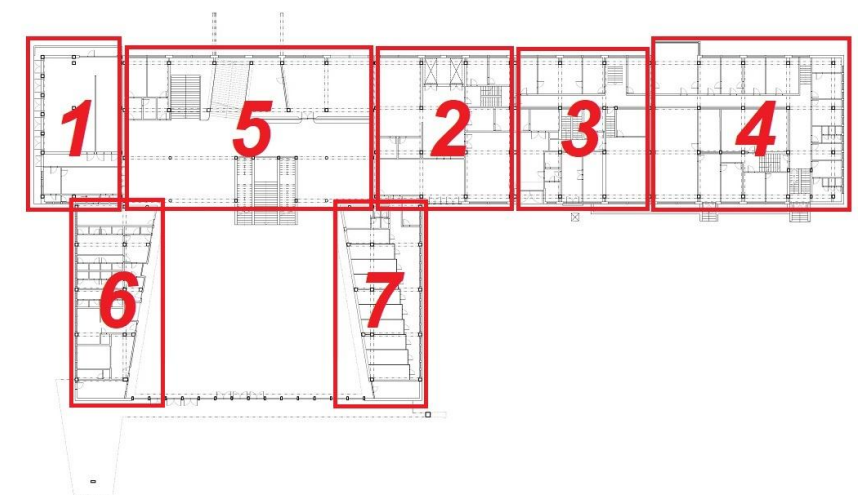
Co do výškového uspořádání vyhlíží převážně třípodlažní budova poměrně jednotně, nižší jsou pouze jednopodlažní části po bocích haly, vyšší je naopak hala a na ni k severu v ose navazující lichoběžníkový krček ke zmíněné kryté lávce.

Severní křídlo je třípodlažní a zakončuje je společná střecha, přesto jsou tato podlaží nestejná, v severovýchodní části nižší, a se zbytkem musí být spojena vyrovnávacími schodišti. Tato SV část je tedy nepodsklepená, její přízemí však má podlahu o 150 cm niž než zbylé přízemí. V 1. patře činí tento rozdíl dokonce 220 cm, takže se nad SV část vešlo i 2. patro s podlahou pouhých 110 cm nad podlahou zbylé jednopatrové části tak, že úroveň střechy je jak řečeno nad oběma částmi jednotná. Po jižní straně je sklep téměř zasypaný terénem, a proto tu při východní části jižního průčelí musel vzniknout úzký anglický dvorek. Různost ve výškovém uspořádání se v interiérech projevuje ústupky ve stěnách, mezi dozdívkami.

Po konstrukční stránce je skoro nesprávné hovořit o jedné budově, protože stavitelé v obavě z poddolování území a jeho nestejnoměrných poklesů vyzdvihli celkem sedm monolitických železobetonových skeletů a na tři z nich potom ještě vztyčili ocelový skelet haly se sloupovou konstrukcí a příhradovým stropem. Zmíněné železobetonové skelety jsou k sobě přisazovány s patnácticentimetrovými mezerami a každý z nich má vlastní sloupovou i stropní konstrukci, nezávislou na sousedovi; vzniklé dilatační mezery musejí být ve svislých konstrukcích překrývány jak zevnitř překližkami, tak zvenčí drobně vlnitými plechy apod.; podlahy v prostorách, zabírajících části dvou sousedních celků, dilatovány nejsou. Rozsáhlé vyzdívky jsou převážně z plynosilikátů a cihelné, lze předpokládat plně i děrované cihly a příčkovky, částečně je nahrazuje či doplňuje prosklení, luxfery nebo boletické panely.

Betonové skelety mají čtvercový modul 6x6 metrů, nesený sloupy 40x40 centimetrů a průvlaky kolem 44 cm vysokými; na volné straně (tedy tam, kde s nimi nesousedí další dilatační celek) jsou zpravidla vykonzolované a doplněné betonovým trámem, nesoucím obvodový plášť; uvnitř dispozice jsou stropní desky jen výjimečně zpevněny dalšími trámy, a to tam, kde to bylo vynuceno prostupy schodišť nebo se očekávalo umístění výrazně těžké technologie. Jednotlivé dilatační celky budeme číslovat shodně s původní plánovou dokumentací, přestože jejich pořadí není úplně logické: severní frontu tvoří od západu k východu postupně celky 1, 5, 2, 3 a 4; od styku 1 a 5 vybíhá k jihu lichoběžníkové přízemní těleso č. 6 a od styku 5 a 2 podobné, ale zrcadlově obrácené těleso č. 7. Nad tato tělesa a také jižní dvě travé celku 5 je vztyčena ocelová konstrukce haly s příhradovým stropem, který je oddělen částečně průhledným podhledem jako zvláštní podstřešní podlaží, o rozponu 33 metrů. Ocelovou konstrukci, ovšem podstatně lehčí, má i severní travé nad celkem 5, krajní části jsou tu nižší, střední je vysoká jako hala a vybíhá k severu jako rektifikační článek.

Povrchy v interiérech se skeletovou konstrukcí jsou převážně omítané, v prostorách pro veřejnost se uplatňují i překližkové a kabřincové obklady; v hale se přidávají obklady travertinovými deskami, drobnými mozaikovými kostkami i akulitem, rozsáhlé jsou prosklené plochy. V exteriérech jsou omítané plochy jen velmi omezené, převažují kabřincové obklady (keramické či alitové pásy světle béžové nebo tmavohnědé; ať už jsou pásy kladeny svisle nebo vodorovně, vždy mají obojí spáry průběžné; na horních plochách parapetů jsou použity tmavé





dlaždice většího formátu), doplněné sklem (se zatavenou ocelovou sítí nebo i v rámci boletických panelů skly zabarvenými, tzv. chodopakem), plechy vlnitými i hladkými, přiznanou ocelovou nebo hliníkovou konstrukcí a na viditelných stěnách haly i drobnou modrou mozaikou. Osvětlení interiérů kromě čirých a zabarvených skel zprostředkovávají i skla s drátěnou vložkou a luxfery.

Dilatační celek 1 tvoří severozápadní část budovy, je ve suterénu trojlodní, výše pak alespoň podle plánové dokumentace dvoulodní (přízemí jsme nemohli plně ověřit). Lodě, atypicky užší než jinde, jsou situované ve směru sever – jih, v podélném směru potom jsou tři travé obvyklého rozponu.



Východně přiléhá trojlodní **celek č. 5**, který je třípodlažní pouze v severní lodi, mající šest částečně nepravidelných travé (druhé a čtvrté od západu jsou lichoběžníková, třetí kosodélné), ovšem nejvyšší z těchto podlaží má nosnou konstrukci jak již uvedeno ocelovou; jižnější dvě travé mají pouze nepodsklepenou přízemní část, jsou poměrně volná, mají méně průvlaků a téměř žádné vyzdívky, neboť tvoří severní část přízemí haly; do jižní lodi je zhruba uprostřed vestavěn železobetonový blok schodišť.

Dilatační celek č. 2 přiléhá k č. 5 dále k východu: má tři travé v obou směrech se třemi jednotnými podlažími. Nejvyšší podlaží střední lodi ve směru východ-západ bývalo přisvětleno průběžným světlíkem, prosklení na jeho spodní ploše je však dnes zatřené, téměř neprůhledné

Dilatační celek 3 má také 3x3 travé, severní loď tvoří zmíněná nižší podlaží bez sklepa (podle výkresové dokumentace není vzniklá mezera v jižní třetině zasypána zeminou, ale vzniká tu jakási technické podlaží, sloužící jako kolektor, a všechny pilíře jsou založeny ve stejné výšce na mohutné krychlovité betonové patky), jak je výše popsáno. Nejvyšší podlaží střední lodi ve směru východ-západ bývalo přisvětleno jako u předešlého celku č. 2.

Dilatační celek č. 4 je delší, má tři lodě ve směru východ – západ, členěné na čtyři travé. Severní loď i dvě travé, navazující na ni podél východního průčelí, mají tři podlaží nižší, jak je výše

uvedeno. Nejvyšší podlaží střední lodi ve směru východ-západ je kromě zmíněného východního travé přisvětleno průběžným světlíkem, dolů otevřeným.

K jihu předstupující široká část budovy, obsahující dilatační celky 6, 7 a **halu**, tedy již podsklepená není. Obvodová ocelová konstrukce haly, jež se obešla bez vnitřních podpor, je vztyčena na celcích 6 a 7 (na jejich mezilodních sloupech) a přízemní části dilatačního celku 5, ji nesoucí betonové skelety tak obepínají po západní, severní a východní straně velký lichoběžníkový prostor přes obě podlaží, mající k pilovitě uspořádanému podhledu výšku 9,5 až 10 metrů. Dilatační celky 6 a 7 nesahají až k jižnímu průčelí, které tak má v úplnosti ocelovou konstrukci, doplněnou prosklením a jen sporadickým dozděním.

Celek č. 6 je dvoulodní, o čtyřech travé, ovšem loď blíže k hale (tedy východní) je velmi úzká, trojboká, na jihu se tedy úplně ztrácí a i na severu má nanejvýš poloviční šířku než hlavní objem, vystupující mimo halu a pracující s modulem cca 3,5x3 metry.

Dilatační celek č. 7 je zrcadlovým obrazem předešlého.

Díky skeletové konstrukci je tak skutečná dispozice objektu značně volná, tedy variabilní a podlaží od podlaží se liší podle účelu, jemuž jsou přizpůsobeny rozměry jednotlivých místností, lokálně můžeme napočítat až osm traktů.

Ústředním dispozičním prvkem největšího výtvarného i dispozičního významu je tedy dvoupodlažní nádražní hala, přičemž podlaha jejího vyššího podlaží se omezuje na obvod zmíněného lichoběžníku, přiloženého k jižnímu průčelí - vznikl tak nálevkovitý tvar, který jakoby zval do svých útrob množství cestujících. Po jeho pravé straně byly pokladny, ovšem vstupní dveře jsou soustředěny vlevo, tedy západně od podélné osy haly, takže před pokladnami vzniká velký shromažďovací prostor; po levé straně haly byly různé prodejny a veřejná WC pro ženy i muže. Odtud bylo možno jít schodišťovým blokem jednak středním schodištěm dolů a podchodem na 1. nástupiště, jednak dvěma schodišti, umístěnými v krajních třetinách zmíněného bloku do prvního patra, kde byly vlevo čekárny a kulturní místnost, uprostřed průchod na krytý most na 2. nástupiště, vpravo při něm další veřejná WC a zcela vpravo restaurace, zabírající dvoutrakt v patře dilatačního celku 2. Pokud cestující prošel do severní, nižší části haly přízemí, měl tu k dispozici vlevo poštu a stanici zdravotnické pomoci, uprostřed další schodiště na obě nástupiště a vpravo velkou úschovnu zavazadel.

Dále k východu již následovaly prostory určené pro provoz nádraží, v nichž je dispozice jak řečeno nepravidelná, s dalšími schodišti, která pomáhají komunikaci ve složitém výškovém uspořádání; nejzřetelnějším prvkem je tu chodba, která má tvar L a prochází po jižní části severního travé a ještě v širší podobě po západní části východního travé a obsluhuje tak místnosti oněch nižších podlaží bez podsklepení; hlavní WC pro personál jsou umístěna ve všech třech podlažích v jihovýchodním nároží; při něm, v jižní části zmíněné chodby, je umístěno jedno ze dvou dvouramenných schodišť, propojujících všechna podlaží; to druhé je uprostřed dilatačního celku 3; další vertikální spojení umožňují porůznu další schodiště, někdy jen jednoramenná, a nákladní výtahy. Pouze v přízemí částečně vystupuje ze severního průčelí objem dopravní kanceláře, jíž jsou tak umožněny výhledy na celé kolejiště.



EXTERIÉRY:

Široká předstupující část jižního průčelí,

v podstatě průčelí nádražní haly a přilehlých drobných obslužných prostor, je nejpropracovanější částí celého zevnějšku. Je dvoupodlažní, kompozičně souměrná, přízemí je nižší a širší, jeho strop je opticky protažen velkou nepravidelnou markýzou, která umocňuje výtvarné řešení; nad ní je posazena široká lichoběžníková část průčelí s charakteristickým motivem monumentálního zubořezu, poněkud předstupující před čelo hlavní hmoty, které je na svých viditelných částech opatřeno modrou mozaikou; průčelí završuje přesah ploché střechy.

Přízemí má boční části dnes nečleněné, střední široká část je čtrnáctiosá; krajní plochy jsou dnes kryté velkými billboardy, takže původní řešení není vidět, spočívá ve zbytecích obdélné kovové konstrukce, lemované kabřincovým obkladem; v konstrukci byla zakomponována skla z černého či tmavomodrého a mléčného skla a trojice dvoudílných oken, dělených vodorovným příčником, dole ležaté křídlo, nahoře převýšené.

Široká střední čtrnáctiosá část je dělená kovovými pilíři obdélného, zřejmě dutého profilu. Druhá až čtvrtá a šestá až osmá osa jsou tvořeny dvoukřídlými ocelohliníkovými *dveřmi*, dolní zhruba čtvrtina až pětina je tvořená hladkým černým plechem, výše tedy celoplošné prosklení, lemované hliníkovou lištou lichoběžníkového profilu, spodní třetina prosklení je zpravidla kryta nebo chráněna mřížkou (tvoří ji dole a nahoře vodorovně položené pásové železo a mezi tím svisle kladené pruty kruhového profilu z bílého kovu). Hliníková lišta obíhá i obvod dveří. Madla na obou křídlech jsou zde obvyklá, plochá lichoběžníková, na celou výšku připevněná kolmou částí výlisku k vlastnímu dveřnímu křídlu. Nade dveřmi je umístěn celoplošný nadsvětlík, přidržovaný také hliníkovou lištou lichoběžníkového průřezu.

V ostatních osách jsou nad nízkou podezdívkou, obloženou tmavým kabřincem, většinou na výšku dveří celoplošné prosklené plochy, zčásti ovšem rozbité a nahrazené deskami z dřevotřísky. V páté ose byla situace složitější, zasklení bylo rozdělené na šest dílů tenkými příčnickými, jedním svislým a dvěma vodorovnými, a *umělecky ztvárněné*, dnes je však v tomto ztvárnění zachována pouze pravá horní tabule z namodralého skla, výrazně strukturovaná bublinkami a liniemi. Nadsvětlík je stejný jako nade dveřmi.

Zmíněná *markýza* byla dutá, má tedy vylehčenou konstrukci z ocelových úhelníků, I a U-profilů. Na tuto konstrukci bylo provedeno přinejmenším zespodu prkenné obití a obklad zde obvyklým vlnitým plechem, tedy v profilu půlkruhy střídají ploché pásy, půlkruhy jsou bombírované ven). Železa na hranách pak byla kryta lištami profilu na čele dvakrát zalomeného a potom dole ubíhajícího.

Markýza, podél průčelí konstantní šířky, je po levé straně rozšířená ve velkou lichoběžníkovou desku, naspodu zpevněnou i dvěma mezilehlými kovovými nosíky (snad I-profil) a v jižní části nesenou *stojkou* ve tvaru dole otupeného písmene V, z válcových trub. Stojka je dole zpevněná lichoběžníkovým plechem, nahoře dvojicí vodorovně položených L-profilů, na něž je příčně položen ještě obdélníkový uzavřený profil, výrazně vpřed vykonzolovaný a nesoucí obvyklé čtverhranné nádražní hodiny (oboustranné, prosklení chrání bílý ciferník s černými čárkami v místě obvyklých dvanácti číslic, kratší čárky vyznačují minuty; zbývající čtyři boky hodin jsou z černého plechu).

Na pravé straně je markýza protažena výrazně užším prvkem k východu, tady skrz ní prorůstá *vlajkový stožár* opět ve tvaru písmene V, ovšem asi třikrát vyšší než sama markýza, spodní třetina je tvořena opět plným lichoběžníkem (rezatý plech neurčité barvy, původní barva snad nazelenalá nebo šedá), výše se dva volné stožáry čtverhranného profilu postupně rozvírají a zároveň se směrem ke špicím ztenčují.

Výrazná lichoběžníková část *vrchní etáže* průčelí nad markýzou má spodek obložený červeným plechem, široký horní pás je obložen světlým kabřincem, také čela šikmých boků zřejmě původně zdobil obklad kabřincem, dnes je převážně kryje hladký rezatý plech (boky pokrývá plech vlnitý) - takto vzniklé rozměrné *lichoběžníkové prosklení* je tvořeno čtrnácti zuby zespodu a doplňkovými třinácti zuby svrchu, silně převýšená trojboká, pevně zasklená okna (lemují je hliníkové lišty) jsou na ostré špici otupená a ještě dělená na třetiny dvěma tenčími kovovými, nejspíše hliníkovými vodorovnými příčnickami; *žebra*, vytvářející monumentální zubořez, výrazně předstupují před prosklenou plochu: jejich boky mají nátěr v barvě slonové kosti, čela jsou černá a mají při hranách, nicméně v odsazení další hliníkové lišty.

Horní hrana celého útvaru je oplechovaná a nízko nad ní obíhá zábradlí

čtverhranného profilu na stojkách ve tvaru V.

Čelo hlavní hmoty je na svých viditelných částech (po stranách a nad předstupujícím lichoběžníkovým útvarem) opatřeno tmavomodrou mozaikou s nahodilým světle modrým výsevem.

Přesah střechy, nesený subtilními, zřejmě kovovými válcovými sloupky, má střed vyšší, na bocích se mírně stoupajícími šikminami v průběhu spodního okraje směrem nahoru zeslabuje, dosahuje se tak dynamického účinku; jeho čelo je kryté jemně vlnitým či svisle rýhovaným plechem z hliníku, zespodu má obyčejný vlnitý plech.

Východní bok jižního křídla

je třípodlažní, **spodní podlaží** je zděné, výrazně předstupuje, náleží *dilatačnímu celku 7*: je devatenáctiosé, sokl je obložen tmavým kabřincem vodorovně kladeným, zbylá vyšší část je pokryta světlým kabřincem, který je v páse oken kladen svisle a to i ve špaletách, na zbývajících částech potom vodorovně.

Všech devatenáct os tvoří dvoudílná *okna* s širokým příčnickem uprostřed výšky, okna jsou uskupená do sestav v rytmu 5-5-5-4, ve špaletách mají lehce předsazenou mříž utilitárního provedení, z tenkých svařovaných prutů kruhového průřezu (svisle kromě rámu 4, vodorovně 3 pruty). Parapety, místy zurážené, jsou tvořené tmavšími, asi terakotovými dlaždicemi. Levých třináct oken je zřejmě původních, jejich dřevěné prvky jsou naprosto neprofilované; skla spodních křídel jsou zatupovaná vápnem. Zbylých pravých šest oken je vyměněno, mají umělohmotnou konstrukci na hranách většinou zaoblenou a rám spodního, otvíravého okna je výrazně širší než u předchozích oken dřevěných.

Prosklené průčelí pater, výrazně tedy ustupujících a náležejících *hale a jejímu podstřeší*, je završeno hranolovou římsou, snad v tloušťce ploché střechy, zřejmě pokrytou na čele a zespodu opět vlnitým plechem. Dvoupodlažní stěna má nízkou omítanou podezdívkou, krytou plechem, a sloupy obdélného průřezu, předstupující před skleněnou plochu, ji člení na čtyři travé; každé travé je pak děleno svisle subtilnějšími obdélnými profily do pěti svislých prosklených pásů, dělených vodorovně šesti profily ještě tenčími v sedm pásů: čtvrtý a sedmý (počítáno odspodu) tvoří mléčná skla, ostatní čirá skla s drátěnými vložkami; druhý a šestý pás tvoří tabule ležaté, pátý a sedmý čtvercové, ostatní jsou více či méně převýšené.

Nad přilehlým patrovým severním křídlem je vidět dvě travé stejného řešení pro 2. patro, tedy v rozsahu čtyř vrchních pásů, pokračujících sem zleva.



Dále vpravo *dvě čtyřkřídlá okna*, spodní křídla nizoučká, opatřená mléčným sklem, vrchní křídla převýšená; okna mají parapet z dlaždic s výrazně zaoblenou horní hranou a lehce předsazené mříže: mříž u levého okna je asi o něco starší, s převažujícími svislými hranatými pruty a bílým nátěrem; pravá mříž se pohledově méně uplatňuje, protože je ponechaná v barvě kovu a je subtilnější, svařovaná z kruhových profilů.

V 1. patře je 9,5 boletického panelu, panel se žlutým sklem je řazen jako pátý a poslední (poloviční šířky).

Jižní průčelí dilatačního celku 3

Přízemí je šestiosé, což ale neodpovídá patru, protože osy jsou různých šířek. Vlevo tedy nakládací rampa v podobě široké obdélné hluboké niky se zvýšeným parapetem, jenž je nad soklem z tmavého kabřince hrubě omítnut a jsou v něm po bocích dva snad větrací otvory, levý s kovovým rámem, pravý i s hustou síťkou. Samotný výklenek má na podlaze betonovou mazaninu, boky jsou obložené světlým kabřincem a rovný strop je hladce omítnutý. Celou zadní stěnu vyplňují široké dvoukřídlé plechové *dveře* téměř hladké, rámové konstrukce, s nízkými spodními plechy a vysokými plechy výše, každé křídlo je děleno i jednou svisle, takže má dvě pole. Ve vrchních polích blíže k ploché klapačce byla zřejmě nějaká okénka, která jsou provizorně zakrytá plechem, klika a asymetrické madlo novodobé. V čele výklenku je na ocelové L-profilu připevněna otevírací dvoukřídlá *mříž*, v levém křídle



Jižní průčelí severního křídla

Sokl je obložen tmavým kabřincem, zděné části výše jsou obkládány kabřincem světlým, který je po bocích oken kladen svisle, jinde potom vodorovně.

Dvoupodlažní průčelí v podstatě nelze popisovat pomocí okenních os, protože přízemí je opatřeno dosti různorodými otvory různých šířek (horní plochy parapetů tvoří tmavé dlaždice většího formátu) a čelo patra tvoří (kromě ustupující části vlevo a pravého konce) řady boletických panelů, přerušené dvakrát (po bocích dilatačních spár, krytých rezatým vlnitým plechem) úzkými svislými pásy, obloženými světlým kabřincem. Spodní, téměř čtvercová skla a vrchní užší skla panelů jsou bílá, ve středním páse se střídají sporadicky žlutá skla a sestavy čtyř dvoudílných oken, spodní křídla jsou opět nízká, vrchní vysoká, na vodorovné příčnicku je přes všechny panely připevněná dřevěná lať a podobná lať probíhá i zhruba v polovině výšky oněch vrchních vyšších okenních křídel. Spoje panelů kryje lehce profilovaná hliníková lišta.

Jižní průčelí 2. dilatačního celku

částečně zasahuje nad dilatační celek 7, kde ovšem jeho čelo ustupuje.

V ustupující první třetině je pouze okno 1. patra, je šestikřídlé (3x2), spodní tabulky nízké, vrchní převýšené.

Dále vpravo tedy **v přízemí** vlevo obdélná *prosklená stěna*, v mírné špaletě, mající tři části, střední užší; v krajních částech dole obvyklé dvoukřídlé, ze čtyř pětin prosklené dveře ocelohliníkové konstrukce, sklo chráněno ve spodní třetině mříží s převažujícími svislými prvky, obvyklá lichoběžníková madla; nahoře celoplošné nadsvětíky, ve střední části dole plech ve výši plechů u sousedních dveří, výše prosklení, členěné vodorovným příčnickem ve výši horní hrany dveří.

je ještě levá část zvlášť otvíravá; převažují v ní svislé pruty, krátké vodorovné spojky jsou kladeny střídavě.

Druhou osu tvoří dvoudílné *okno*, mající spodní křídlo nizoučké, vrchní vysoké, opět má ve špaletě utilitární mříž ze subtilních prvků kruhového průřezu, pod oknem čtvercový otvor s vloženým ventilátorem.

Ve třetí ose *prosklená příčka* s dveřmi, ocelohliníkové dveře jsou dvoukřídlé, zde obvyklého typu s lichoběžníkovými madly, spodní třetina celoplošného prosklení je chráněna obvyklou mříží pouze u levého křídla, u obou křídel je pak výše chráněno později doplněnou mříží, v níž nejsou svislé prvky, ale pruty nakoso a našikmo kladené. Dveře i úzké pevně prosklené části po jejich bocích završuje na celou šířku jednotný celoplošný nadsvětlik.

Další tři osy tvoří čtyřkřídlá *okna*, tedy s jedním svislým a vodorovným poutcem do kříže, spodní křídla ležatá úzká, vrchní převýšená; před okno 4. osy je vsazena do špalety mříž, opět v podstatě utilitární, převážně ze svislých prutů čtverhranného průřezu. (Okna 5. a 6. osy viditelně zchátralá, opět s parapety z terakotových dlaždic, ale už bez mříže.)

Patro opět téměř vyplňuje řada šestnácti *boletických panelů*, z nichž krajní jsou poloviční šířky, tyto krajní mají střední část žlutou, stejně jako 5. a 10. panel; ostatní panely s obvyklými okny (viz výše).

Před pravou částí průčelí *dva anglické dvorky* v podobě dvou hranatých betonových van, oddělených příčnou, zřejmě také betonovou stěnou; omítka průčelí v oblasti obou dvorků je hladká, levý dvorek je úzký, pouze pod pravou částí 4. osy, v něm zřejmě dvoukřídlé kovové *okno* se silně poškozenými drátoskly, před jeho výklenek je nedbale připevněná zkorodovaná mříž, původně bílá, převážně ze svislých prvků; taková okna s drátoskly, zevnitř natřenými černou barvou, jsou v širším anglickém dvorku pod 5. a 6. osou čtyři, i s obdobnými mřížemi. Rezaté, původně zřejmě černě natřené *zábradlí*, vztyčené na zídkách kolem dvorků, má stojky a madlo z válcových trubek; výplně, připevněné šroubovanými spoji prostřednictvím dvojic spojek ke stojkám, mají rámy z plochého železa a do nich jsou nastojato vevařeny pruty kruhového profilu.



Jižní průčelí 4. dilatačního celku

je podle přízemí šestiosé, v levé širší části podobné předchozím, pravá část potom už postrádá boletické panely a zcela vpravo je dokonce oblast zcela bez otvorů, pokrytá převážně svisle kladeným světlým kabřincem. Tmavý sokl této části je položený níž, zatímco před předchozí část jsou opět předloženy **anglické dvorky**, včetně zábradlí obdobného provedení jako předchozí, přerušené a zakončené vyrovnávacími schodišti ke vstupům.



Levý dvorek je široký, obracejí se do něj opět čtyři podobná *okna*, mříže jsou však jiné, připevněné ve špaletě těsně před okna, svařované pruty na nich vytvářejí čtvercová oka; následuje můstek ke vstupním dveřím, zleva plně podezděný, zprava má velký otvor, zakrytý druhotně použitou mříží ze svisle kladených vlnících se prutů, v dotecích svařovaných; pod můstkem je zřejmě jedno okno, dále vpravo jsou dvě okna, stejná vč. mříží jako předchozí, následuje příčná betonová zídka a v posledním dvorku opět čtveřice stejných dvoukřídlých kovových oken, tentokrát již bez mříží. Vpravo přiléhající *vyrovnávací schodiště* je stejně jako to předchozí jednoramenné betonové neprofilované, je vymezené bočními zídkami do výše van anglických dvorků a opatřené i stejně koncipovaným zábradlím.

V přízemí vlevo široká osa, tvořená velkým oknem ze čtvercových luxfer, parapet krytý obvyklými tmavými dlaždicemi, následují ve 2. ose obvyklé dvoukřídlé ocelohliníkové dveře s celoplošným nadsvětlikem a ve 3.-5. ose opět obvyklá čtyřkřídlá okna s pevným dělicím křížem, se zbytky bílé barvy, bez mříží, pouze s meziokenními žaluziemi. Poslední osa potom prorůstá do 1. patra, jde o sestavu dole prosklené příčky a nad ní vysokého luxferového okna. Příčka má uprostřed obvyklé dvoukřídlé dveře s obvyklou chránicí mříží před spodní třetinou prosklení; nad příčku je bez odsazení posazena betonová obdélná markýza, zvrchu zřejmě oplechovaná, a nad ní v nevelkém odstupu zmíněné vysoké luxferové okno, čtvercové luxfery částečně vybité nebo popraskané, v horní části místo 3x2 luxfer vsazeno kovové větrací okénko.

V 1. patře v širokých dvou levých. třetinách sled patnácti boletických panelů, z nichž první je užší, mající střední část žlutou, stejně jako 5. a 10. panel plné šířky, zbylé panely jsou opatřeny obvyklými dvoudílnými okny, takže vznikají tři sestavy po čtyřech oknech.

bocích zakončených svislými vystupujícími pásy s obkladem světlým kabřincem. Panely mají dole čtvercové a nahoře úzké ležaté mírně nažloutlé (původně nejspíš bílé) sklo a uprostřed celoplošné okno; před okny obou pater opět probíhají před spodním okrajem rámu a v polovině výšky oken dřevěné lišty.

Severní průčelí

je v celém rozsahu třípodlažní, chybějí tu boletické panely, nacházíme tu převážně velká dvoudílná umělohmotná neprofilovaná okna, omezeně i jiná okna (např. z luxfer), velkou prosklenou stěnu, dveře různých typů a kabřincový obklad, který je na soklu tmavý, výše pak světlejší, ovšem protože na něj nedopadá sluneční svit, jsou zde i ty světlé kabřince tmavší než na jižním průčelí, nahnědlé. Průčelí zřejmě zakončuje nízká atika, od plochy průčelí nijak neoddělená a završená oplechováním.

Dlouhé průčelí se skládá z pěti dilatačních celků, které popíšeme jako obvykle zleva doprava, tedy v pořadí 4., 3., 2., 5. a 1.

Pod nejvyšším podlažím je na průčelí (kromě pravé části, tedy dilatačního celku 1) připevněn kryt nástupiště a sice pultová stříška z vlnitého plechu, nesená kovovými konzolami (svařeny zřejmě z U-profilů, vzpěry zřejmě z L-profilu) a třemi podélnými trámcí (tvoří je zřejmě uzavřený obdélný kovový profil).

Severní průčelí dilatačního celku 4

je sedmiosé, levá část je bez oken, dále pak jsou otvory uspořádány v rytmu 1-2-2-2.

V přízemí je v 1. ose široké *okno* ze čtvercových luxfer a pod ním navíc vlevo rámové dvoukřídlé *dveře*, původně ze tří pětin prosklené, nyní je prosklení nahrazeno dřevotřískou, spodní část je svisle bedněná, úplně dole je opatřena okopným plechem; klapačka neprofilovaná, klika a štítek z bílého kovu. Kabřince kolem dveřního výklenku se jeví jiného odstínu, takže dveře možná byly druhotně upravovány.

Takové nažloutlé kabřince tvoří i nárožní meziokenní pilíře *vystupující hmoty* dopravní



Východní průčelí severního křídla

je vůbec nejjednodušeji řešené v obvyklém konceptu včetně keramického obkladu, je patnáctiosé, třípodlažní; vlivem terénu, klesajícího k severu, je tmavý sokl uspořádán stupňovitě.

Otvory **přízemí** tedy tvoří patnáct dvoudílných oken s pevným poutcem uprostřed výšky a v dalších **dvou podlažích** sestava úplných boletických panelů, lehce předstupujících, po





kanceláře, která nahrazuje 6. a 7. osu přízemí. Na čele má šestidílné okno, krajní křídla jsou otevíravá, tedy se širším rámem, široká střední část je pevně zasklená; okna do boků jsou dvoudílná, umělohmotná, avšak užší než obvyklá. Rizalit má pultovou střechu, krytou zřejmě plechem, s nízkými trojbokými štíty, svisle bedněnými úzkými prkénky.

Severní průčelí dilatačního celku 3

je šestiosé, ve všech třech podlažích tvořené obvyklými umělohmotnými širokými dvoukřídlymi okny.

Navíc jsou ještě pod okny přízemí 1. a 2. osy dveře, v první ose se jedná o dvoukřídle hladké plechové dveře, zřejmě dvířka zabudovaného

elektrozařízení; ve 2. ose v mělké špaletě a ocelové zárubni hladké dvoukřídle dveře s povrchovou úpravou tmavou dýhou, dole mají okopné plechy z bílého kovu, hranatý štítek a kruhové madlo z lesklého bílého kovu, z 21. století.

Severní průčelí dilatačního celku 2

je také šestiosé, v uspořádání 2-2-2, přízemní (podle půdorysu sklep) a s ní i střední etáž jsou umístěny blíže k terénu než na předchozí části.

V 1., 2. a 6. ose **sklepního podlaží** nízká trojdílná umělohmotná okna (krajní křídla otevírací, střední pevné); ve 3. a 4. ose dvoukřídle dveře zřejmě do nákladních výtahů, plechové, v poměrně hluboké špaletě, jako vždy obložené světlými kabřincovými pásky převážně nasvislo; samotná dveřní křídla jsou opatřena světle šedým nátěrem a svislým plochým ztužením trojbokého průřezu; uprostřed klapačka a prostý krabicový zámek, uzavřený z jedné strany půlkruhově. V 5. ose v přízemí velké dvoukřídle plechové dveře zde obvyklého typu, obě křídla rámové konstrukce o třech výplních, z toho horní výplně tvoří prosklení; klika nahrazena kruhovým madélkem, štítek obdélný, obojí z bílého kovu.



V **1. NP** v 1., 2., 5. a 6. ose obvyklá dvoudílná umělohmotná okna, ve 3. a 4. ose užší okna ze čtvercových luxfer, takže i meziokenní pilíře jsou širší, přesto je kabřincový obklad z pásků na nich situován na svislo.

Ve **2. NP** pak je šest totožných čtyřkřídlych oken, dělených pevným dělicím křížem, dole dvě křídla ležatá, výše dvě křídla na stojato; pod okny je provedena průběžná hranolová římsa na výšku dvou keramických pásků.

Severní průčelí dilatačního celku 5

je desetiosé, osy jsou sdružovány do dvojic, dvě široké střední osy přitom ve druhém patře nahrazuje předstupující rektifikační článek (na dvou štíhlých pilířích, obložených světlým kabřincem nasvislo), jímž se prochází na krytý most na nástupiště č. 2.

V 1. až 4. ose **spodní etáže** jsou umístěna trojdílná umělohmotná okna, stejná jako na předešle popsané části průčelí. Místo 5. až 10. osy je **široká prosklená stěna**, která je v oblasti 7. a 8. osy dokonce výrazně zvýšená až na celou výšku středního podlaží, kde ji tvoří šestitabulkový nadsvětlík, s tabulemi v uspořádání 3x2. V přízemní části se střídají zde obvyklé ocelohliníkové, převážně prosklené dveře a prosklená stěna, která má v obou případech nízký parapet, obložený tmavým kabřincem. V 5. ose tedy dvojice dveří, pod 6. osou široká prosklená stěna o třech dílech, ve spodních dvou pětinach zevnitř chráněná mříží převážně ze svislých prvků, pod nadsvětlíkem v 7.-8. ose další sestava, tentokrát tři zde obvyklých dveří, dělených kovovými sloupky, a pod 9. a 10. osou bývala opět trojice velkých skleněných tabulí (dnes v podstatně spodní části zakrytých nebo nahrazených papundeklem), nad soklem obloženým tmavým kabřincem.

Ve **středním podlaží** jsou v 1. až 4. a v 9. a 10. ose obvyklá dvoudílná umělohmotná okna, v 5. a 6. ose široká okna ze čtvercových luxfer, v nichž v horní části uprostřed je vždy po jednom větracím výklopném ocelovém okénku, které nahrazuje 3x2 luxfery. (Před tuto část průčelí předstupuje rozměrný omítaný strop, rámovaný průvlaky, nesoucí tedy zmíněný nástupní můstek.)

Okna v **nejvyšším podlaží**, tedy v 1. až 4. a 7. až 10. ose, jsou opět shodná a tvoří je umělohmotná okna s pevnými dělicími kříži, dolní tabulky ležaté, vrchní stojaté; pod okny je provedena průběžná hranolová římsa na šířku dvou keramických pásků. Od překladů těchto oken výše už není stěna zřejmě zděná, není tedy obložená kabřincem, ale jsou tu svisle kladené plechy, původně snad modré, nyní silně zkorodované, spojované falcováním.



Nástupní část přechodu na krytou lávku, integrovaná do budovy, lichoběžníkového půdorysu, je výrazně vyšší než přilehlé části severního průčelí, její mírně šikmé boky tak vynikají nad přilehlou plochou střechu a zakončuje je hranolová římsa s čelem ze svisle rýhovaného bílého plechu. Spodní a úzké jižní části těchto **boků** jsou obloženy modrou mozaikou, zbylá prosklená část je dělená kovovými příčníky na 5x4 tabule: dole jsou tři pásy namodralé (krajní z nich úzké, ležaté, střední zhruba čtvercové), nahoře pás ze čtvercových tabulí, natřených bíle.

Po stranách těchto boků jsou v celé šíři dilatačního celku 5 viditelné části **severního průčelí haly**: nemají otvory, jsou také obloženy modrou mozaikou a zakončeny římsou, obloženou rýhovaným bílým plechem.

Severní průčelí dilatačního celku 1

má svislý pás otvorů soustředěný v levé části průčelí, podle spodních dvou podlaží jednoosého, v nejvyšším podlaží jsou na stejné šířce dvě osy.

Ve **spodní etáži** jde o široké luxferové *okno*, poměrně nízké, pouze na výšku čtyř čtvercových luxfer, a v něm jsou osazena tři kovová ležatá okénka (na rozměr 3x2 luxfery) a před ně je zřejmě přivařena mříž pouze ve formě kovového kříže, takže okénka vypadají jako čtyřtabulková.



vytváří přízemní pravá část, tedy průčelí dilatačního celku 6, do nějž se zprava ještě zakusuje markýza, popsaná v souvislosti s jižním průčelím (byla zřejmě obložena i z této strany vlnitým plechem, který dnes převážně chybí); dále ustupující plán tvoří šest travé boku nádražní haly, která tu má prakticky stejnou úpravu jako ze strany východní, pouze ovšem v zrcadlově obráceném pořadí (dvě nižší travé nad celkem 1, čtyři vyšší, dvoupodlažní travé nad celkem 6). Vlevo je z dálkových pohledů ze severozápadního perimetru vidět i západní bok přechodové lávky, jehož část, vynikající nad dilatační celek číslo 5, je popsána v souvislosti s jeho severním průčelím (viz výše); naopak vpravo je viditelný šikmý bok lichoběžníkové části jižního průčelí, pokrytý zřejmě zrezlým vlnitým plechem.



Ve **středním podlaží** je před celé průčelí přiložen betonový *balkón* se zcela nezdobným, betonovým plným zábradlím; dále je tu velké, tentokrát i vyšší *okno* ze čtvercových luxfer, v němž nesouměrně v pravé části jsou vloženy plechové rámové jednokřídlé *dveře* se světle šedým nátěrem.

V **nejvyšším podlaží** jsou pak dvě čtyřkřídlá umělohmotná *okna*, stejná jako na předchozí části.

Západní průčelí

je opět hmotově členité, má dokonce čtyři plány: nejvíce předstupuje levá část průčelí, kde je tvoří dvoupodlažní hmota dilatačního celku 1; střední plán

Západní průčelí dilatačního celku 1

je v každém podlaží organizováno jinak, je však také na zděných částech pokryté světlým kabřincovým obkladem, na suterénu tmavým.

Téměř zasypané **sklepní podlaží** má pod vykonzolovanou poničenou betonovou rampou pro přízemí pět okének do sklepa, levé je zřejmě nahrazeno mříží převážně se svislými hustě kladenými prvky, další čtyři nahrazují mříže s řídkými, téměř čtvercovými oky, před nimiž je ještě natažena síť.

V **přízemí** šestero dveří, z nichž pět levých odpovídá polohou sklepním okénkům: jedná se o dvoukřídlé plechové dveře zřejmě rámové konstrukce, každé křídlo se třemi výplněmi, ve spodní dole nevelké větrací výřezy. Nade dveřmi jsou zřízeny nízké nadsvětlíky, tvořené v 1. až 5. případě větracími lamelami, u dveří v 6. ose nadsvětlíkem ze čtvercových luxfer. Vpravo ode dveří jsou ještě tři dvoudílná okna s pevným poutcem uprostřed, zčásti krytá provizorně papundekly nebo sololitem; těsně před okny je ještě utilitární mříž, převážně ze svislých prvků. Přímě nad nadsvětlíky a okna je nasazena betonová vykonzolovaná markýza, krytá asi plechem nebo lepenkou.

V 1. patře, tedy v nejvyšším podlaží souvislý pás šestnácti boletických panelů, převážně bílých: u 1., 6., 11. a 16. panelu nahrazuje okna nažloutlé sklo, mezi nimi vybývají tři sestavy čtyř dvoudílných (velmi zchátralých) dřevěných oken se spodním křídlem ležatým nízkým a vrchním stojatým.

Jižní bok dilatačního celku 1

je dvoupodlažní, má obvyklý kabřincový obklad,

v přízemí na levé části tři *okna* s utilitární mříží ve špaletě, stejná jako na předchozí části, výše je tato část bez otvorů; na pravé polovině, mírně úskokem ustupující, kryje přízemí přístavba dilatačního celku 6 a v prvním patře má šestikřídlé *okno*, jež má spodní tři tabule ležaté, vrchní tři stojaté.



Západní průčelí celku 6

je dvacetiosé, má opět obvyklý sokl z tmavých kabřinců, výše kabřince světlé (hojně posprejované); uspořádání os v rytmu 4-5-5-5-1, levých 19 os tvoří dvoudílná *okna* (často rozbitá, sklo je u nich nahrazeno nejčastěji dřevotřískou); pravou, dvacátou osu tvoří dveře nejasné konstrukce, dnes



oplechované (nejdou až k zemi, pod nimi je odhalen pás cihel).

Střechy

jsme většinou neviděli, protože jsou téměř ploché, podle šedé barvy zřejmě kryté těžkou lepenkou, mezi dilatačními celky a po obvodu jsou nízkočké atiky, které jsou zřejmě kryté oplechováním; střechy nejsou úplně rovné, ale mírně spádované, na střeše haly je pilovité uspořádání, tedy jsou zde tři plochy, mírně spádované k severu do nástřešních žlabů, na

celku č. 1 možná k západu spádováno, na celcích 6 a 7 zřejmě k hale, kde je žlab podél stěny; na celcích 2 až 4 je alespoň podle plánů spád veden k obvodu, tedy od průběžného světlíku, majícímu pětiboký průřez, který probíhá v západovýchodním směru, nikoli však až k východnímu průčelí. Jeho jižní šikmá část je prosklená, ostatní stěny, přinejmenším šikmější severní část jsou zřejmě kryté plechem.



INTERIÉRY:

V popisu místnosti nezminěné stěny zpravidla nemají žádné otvory, mohou být členěny integrovanými pilíři a průvlaky skeletu.

Popis schodišťových ramen, příp. mezipodest je zpravidla přiřazován k prostoru nahoře, při výstupu schodiště.

[V hranatých závorkách jsme se pokusili uvést nad rámec metodiky původní účel místnosti, pokud se liší od nynějšího odhadu a lze jej z původních výkresů vyčíst, a porovnání s plošnou výměrou místnosti, požadované pro tento účel výrobní poradou k projednání a odsouhlasení rozsahu stavebního programu pro výpravní budovu, konanou 30. 11. 1963.]

Přízemí

Spodní úroveň nádražní haly 101

[Odjezdová a příjezdová hala, Danda uvádí v plánu 730 m², v knize 1080 m², KOHL Architekti 1031 m², požadována klidná část 600 m², provozní část vyplyne z dispozičního řešení, příjezdová hala 120-150 m²]

Podlaha je z velkých žulových broušených obdélníků (45x90 cm), kladených rovnoběžně s jižním průčelím, převážně světlešedých, ale pravidelně jsou sporadicky rozmístěny i obdélníky z tmavé žuly.

Strop je převážně otevřen do vrchní úrovně (viz níže – 201), kolem otvoru, v základě obrovského lichoběžníkového tvaru, běží na všech stranách světelná rampa, nesená hliníkovými lištami, mezi něž jsou naspoďu vkládány obdélníky ze strukturovaného skla, jež jsou částečně rozvolněné nebo rozbité. Po jižní, vstupní straně je tento pás poměrně široký, přisazený k čelní stěně, na západě a východě, kde je umístěn na konci úzkého vykonzolovaného omítaného stropu podél stěn, užší a v této podobě se zalamuje i podél severní strany obdélníka, kde je přerušen tělesem schodišť.



Severní, již jen přízemní část haly má *omítaný strop*, nesený dvěma průvlaky ve směru západ-východ (k severnímu boku severního z nich je připevněn vodorovný žebříček, na který jsou položeny kabely, od nichž jdou odbočky ke zdejším zářivkám), vznikají tak dvě travé, z nichž severní vůbec nemá žádné příčné trámy, jižní jen po jednom trámu západně i východně od schodišťového tělesa, v místech, kde jsou průvlaky podpírány válcovými sloupy, a pak dále k východu, v chodbové části, již v obvyklém rytmu šesti metrů.

šikmými stropy, nepřístupný.

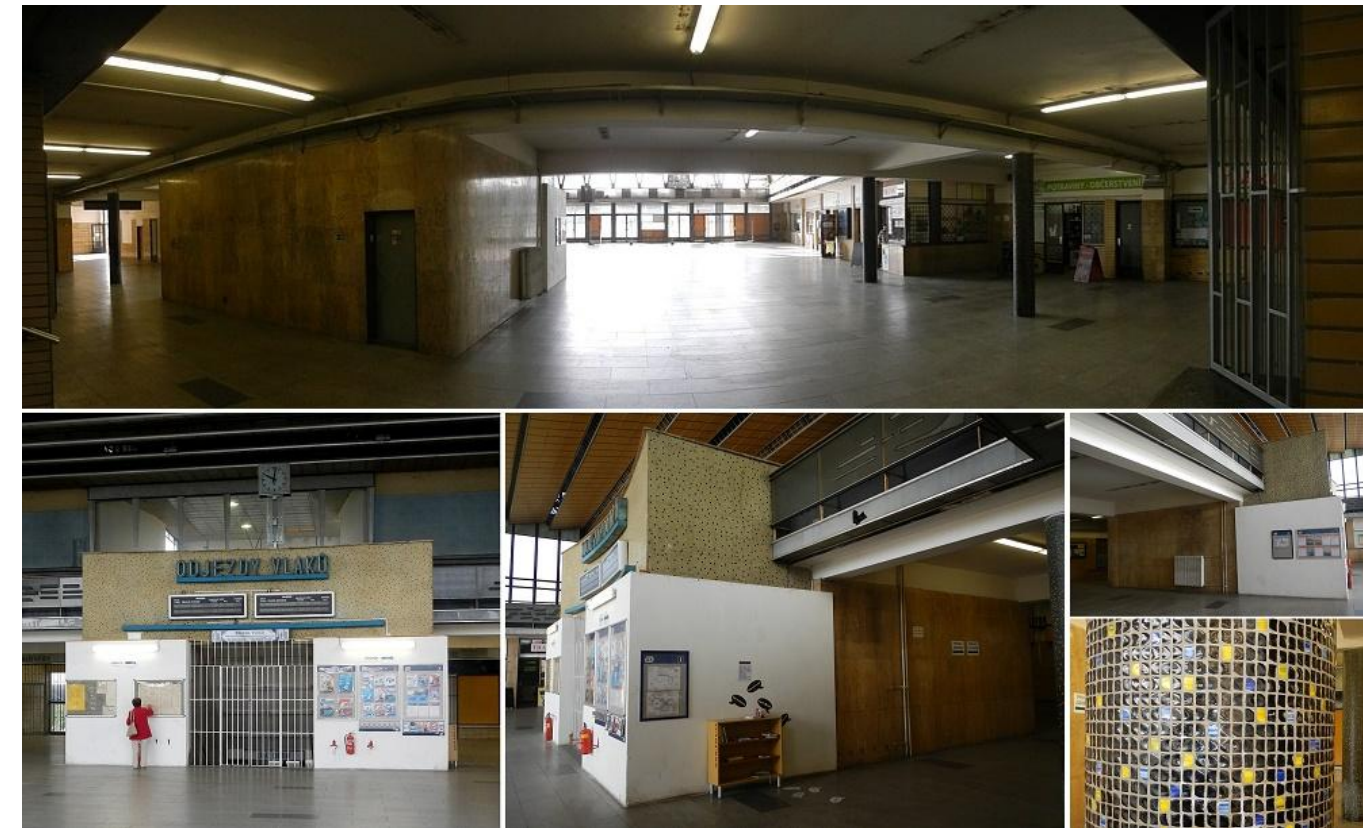
Do výstupu schodiště byla zřejmě druhotně vložena *mříž* z čtverhranných dutých profilů, zpevněných ještě vodorovnými plochými pásky, částečně otevírací; výše je na stěnu s mozaikou připevněna modrá plechová lišta (nikoli na celou šířku průčelí), dva digitální informační panely s odjezdy vlaků a nejvýše další, ještě kratší plechová římsa, na níž je posazen modrý nápis ODJEZDY VLAKŮ, na čele písmen zvýrazněný neonovými trubicemi.

Východní a západní bok jsou v podstatné severní části do výše pod průvlaky obložené obdélnými travertinovými deskami, pruh pod stropy je omítnutý.

Také *severní strana* je obložená stejným způsobem travertinem, v pravé části stěny je překvapivě vsazena ocelová zárubeň a v ní se nacházejí oplechované dveře údajně k elektrickému zařízení, klika šedá a štítek nahoře i dole půlkruhově uzavřený, z 21. století.

Zmíněná *čtveřice válcových sloupů* je cele pokrytá mozaikou, dokonce štípanou, v níž převažují černé čtverečky, další jsou žluté a světle modré, jež nemají jednolitou barvu, ale jsou nahodile jemně měňavě pruhované do bíla.

Čelní, jižní stěna haly má 14 travé, stejně jako zvenčí jsou tu přiznané nosné sloupy z dutých obdélných profilů. Řešení jsme tedy popsali v rámci jižního průčelí haly (dveře z této strany počítáno v 7.-9. a 11.-13. travé atd.), parapety i úzké koncové části stěny jsou tu však obložené travertinem.



Těleso schodišť v pozadí haly je v jižní třetině v horní části obložené droboučkou mozaikou světle žlutou s výsevem žlutých a modrých čtverečků, níže nelze původní řešení studovat, protože sem byly druhotně představeny tlusté, bílé omítané stěny;

z *jižní stěny*, konvexně mírně prohnuté, tak není postižena jen střední část, zcela vyplněná pravoúhlým otvorem výstupu schodiště. Stupně *schodiště* jsou snad také žulové, neprofilované, jeho boky jsou obložené travertinovými obdélnými deskami, na boky jsou konzolkami připevněna madla kruhového průřezu ze stříbrného kovu, podhled nad schodišťovým ramenem je šikmý, omítaný. V severní části tělesa zřejmě vybývá nepravidelný prostor se



Na **západní straně** je stěna při dvoupodlažní části haly traktovaná přízedními čtveřpilíři, obloženými travertinem, na šest částí: 1., 5. a 6. díl jsou užší, ostatní širší, ale všechny jsou do výše horních okrajů oken, dveří i výkladců taktéž obložené travertinem; nad to je mezi čtveřpilíře vkládán vodorovně pás zde obvyklého vlnitého hliníkového plechu a nad něj (kromě pravého dílu) vyšší mléčné prosklení s nápisy o účelu níže nabízené služby. Nejednotně řešené a rozmístěné otvory pak výtvarně spojují ocelohliníkové, bohatě prosklené konstrukce (ocel i zde natíraná černě; sklo ve dveřích často strukturované nebo s drátěnou vložkou):

- v levém poli celoplošné výdejní okno, jež má dole výdejní otvor, uzavíraný hliníkovými dvířky, po jeho stranách jsou obvyklé vlnité plechy;

- ve druhém poli (pod velkým nápisem TRAFIKA červeným písmem) jsou vlevo obvyklé jednokřídlé dveře s drátosklem a navazující čtyřdílné čiré prosklení nad parapetem, shora obloženým tmavou žulovou deskou se zaoblenými rohy, pouze třetí díl prosklení je vodorovně rozdělený příčnickem, dole zřejmě bylo výsuvné okénko, nyní nahrazené navařeným plechem;

- ve třetím poli troje dveře (nad středními nápisy TEXTIL, nad pravými WC se symbolem ženy), na střední dveře zleva navazuje opět nad žulovou deskou okno s vodorovným příčnickem, pod nímž je dělené na tři části, z nichž jen střední je otevíravá;

- uprostřed stěny ve 4. poli je (pod nápisem PITNÁ VODA) pravoúhlá nika, vyložená travertinem kromě spodní žulové desky s obdélným otvorem, po stranách niky jsou jako součást kompozice umístěny souměrně dvě obdélné kovové informační skříňky, jejich prosklená čelní stěna má na spodním rámu dvě malá hliníková madla;

- v pátém díle jsou osazeny dvojice dveře zde obvyklého typu, u levých (pod označením WC se symbolem muže) je pod lichoběžníkovým madlem kruhové madélko, štítek z bílého kovu a dozický zámek;

- šestý díl, zakončený vpravo ostrým rohem, má vlevo obvyklé jednokřídlé dveře a na něj doprava navazuje nad žulovou deskou celoplošný výkladek (prosklení je zevnitř vybavené mříží z plochých prutů nakoso a našikmo kladených); prosklení nad pásem z vlnitého plechu je tu také čiré.



Za rohem, na navazující **krátké stěně** pokračuje předešlé řešení (parapet, na čele obložený travertinem, shora přečnívající deskou z tmavé žuly, čiré prosklení, vodorovně přerušené pásem z vlnitého plechu, dole v mladších dřevěných rámech), čtyřdílný výkladek je však v levé třetině přerušený válcovým sloupem, z této strany obloženým štípanou, převážně černou mozaikou; prosklení je tu opět zevnitř druhotně opatřené mříží, navíc bohužel nejednotnou, vlevo od sloupu s vodorovnými a svislými pruty, vpravo s pruty šikmými a kosými.

Na **západní stěně nízké části haly** již nahrazují travertin béžové pásy, použité i na horních plochách parapetů, i na přízedních polopilířích však jen na výšku otvorů (do dvou metrů); výše se

(opět jen mimo polopilíře) opakují pásy z vlnitého plechu a mléčná skla.

V levém travé je (pod nápisem POTRAVINY-OBČERSTVENÍ, podloženým zelenou plochou) vlevo sestava dvou výkladců nad plnými parapety a mezi nimi dvoukřídlých dveří, mříž ze svislých prutů na jejich spodní části nestačí, na rubu dveří i výkladců jsou další mříže z kosých a šikmých pásků; vpravo obvyklé dveře se zasklením z drátoskla.

Vpravo je na celou šířku travé (pod nápisem TAXI na mléčném skle) trojdílná vývěska, jen mírně předstupující před stěnu, obloženou pásy; vývěska má kovovou konstrukci, pod každým dílem jsou dvě malá hliníková madla.

Po **severní stěně haly** běží opět dva metry vysoký páskový obklad, pásek z vlnitého plechu je vynechán a vysoká rampa je pod stropem umístěná výš, tak, že kryje i průvlak. Rampa, dříve zřejmě podsvícená, má na čele mléčné sklo s nápisy, lemované hliníkovou lištou, naspodu je černý plech, avšak nad širokými průchody strukturované sklo.

Ve stěně vlevo dvojice obvyklé ocelohliníkové dveře s prosklením, různými polepy převážně zaslepeným, kliky z bílého kovu se ke konci zeslabují, dozický zámek. Následují dva velké obdélné otvory na celou výšku stěny (pod světelnou rampu), v levém z nich (pod nápisem I. NÁSTUPIŠTĚ) je vložena šedě natřená mříž, částečně dvěma křídly otevíravá, z prutů čtverhranného profilu, převažují pruty svislé, krátké vodorovné jsou vkládány na střídačku.



který je však přelepen) s parapetní deskou z tmavé žuly, výše zabedněné dřevotřískou, nicméně výdejní otvor, krytý bílým plechem, je čitelný.

I na stěnách *chodbové části haly*, vybíhající k východu, k postrannímu vchodu, je

proveden do výše dvou metrů obklad z okrových pásků:

- na dlouhé *severní stěně* je vlevo dřevem obedněná dilatace, držená po stranách lištami obdélného průřezu, a vpravo obvyklé dvoukřídlé plechové dveře, nahoře prosklené, mající kruhové bílé madélko a také ostrohranný štítek z bílého kovu;

- *východní čelo* chodby nemá otvory;

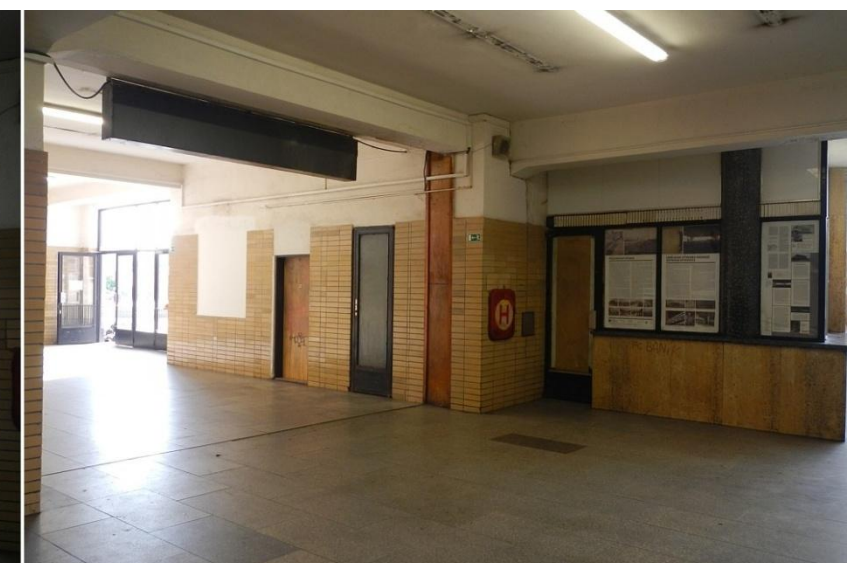
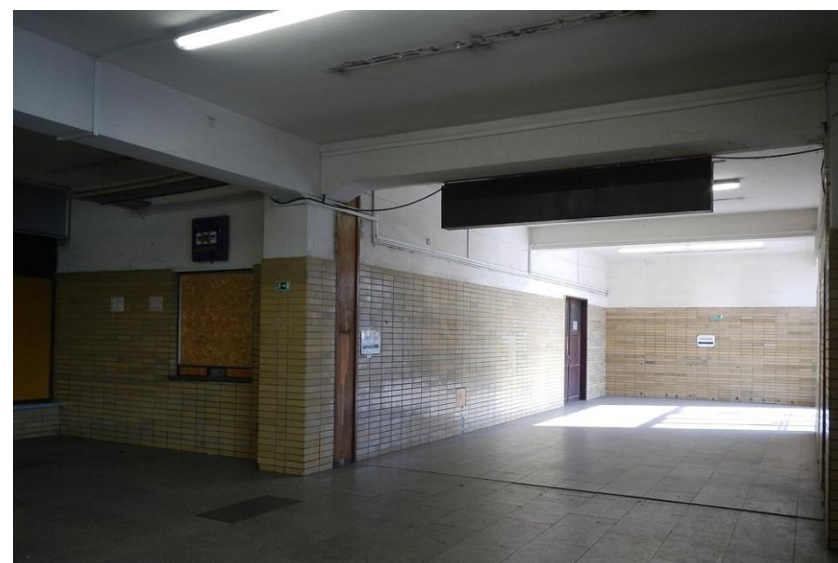
- v *jižní stěně* chodby je vlevo sestava, vytvářející prosklenou příčku, po stranách dole jsou dvoukřídlé dveře, jež mají z obou stran obvyklá lichoběžníková madla a před spodní třetinou prosklení obvyklé mřížky, natřené černě (nahore a dole obdélný profil, a svislé profily kruhové; viz i jižní průčelí dilatačního celku 2). Dále vpravo stěna trochu předstupuje k severu, obklad je tu nejprve vynechán na ploše, která odpovídá nejspíše odstraněné kovové informační skřínce nebo oknu, následují dveře v ocelové zárubni, plné křídlo má povrch z dřevěné dýhy (nade dveřmi obklad chybí, jde tedy zřejmě o náhradu původních vyšších dveří), další dveře již mají správnou výšku pod vrchní okraj obkladu, jsou úzké kovové černé, z nějakých pěti šestin prosklené drátosklem, místo hliníkových lišt je drobný kovový úhelník, natřený také černě; klika chybí, štítek nahoře a dole půlkulatě uzavřený z bílého kovu. Vpravo, ještě před výrazným ústupkem, poslední stěnou v hale, obloženou pásky, vidíme dilataci, překrytou překližkovými deskami, které po bocích přidržují lišty.

Schodiště za mříží je jednoramenné, velmi široké, každý stupeň je složený ze tří žulových kusů. Po bocích schodiště, obložených pásky do stejné výše jako v hale, je subtilními konzolkami (kovovými, zahnutými) připevněno zábradlí, převážně pouze v podobě madla z bílého kovu kruhového průřezu, pouze ve spodní části se madlo rozšiřuje v kosodélné pole zábradlí, tedy rám ze stříbřitého kruhového profilu (o průměru cca 5 cm), do nějž je vsazeno 8 svislých černých prutů (také kruhového průřezu; foto viz 001).

Před čelo zdi, oddělující obě schodiště (s nápisem PŘÍJEZD), a po jejím levém boku je do výše asi 110 cm zřízen masivní sokl, shora krytý deskou z tmavé žuly; o dále vpravo umístěném schodišti (pod nápisem II. NÁSTUPIŠTĚ) viz 254.

Vpravo následuje malá kovová *vývěska*, pouze asi 6 cm hluboká, připevněná na keramické pásky, a potom již výdejní otvory úschovny zavazadel nad nízkým, lehce rozšířeným parapetem, krytým asi dřevěnou deskou, potaženou světlým plechem. Nad ním nejprve velký *výdejní otvor* v kovovém rámu, o dvou dílech nad sebou, jeho spodní díl je nahrazen plechem, nahoře tedy celoplošné sklo s hliníkovou lištou po obvodu. Následující mřížová stěna, dnes zakrytá kromě pohyblivých částí sololitem v dřevěných rámech, končí i se zmíněným nízkým parapetem až v pravém koutě, má devět dílů, z nichž třetí tvoří dvoukřídlé dveře (přerušují i parapet; pod nápisem ÚSCHOVNA ZAVAZADEL), nyní napohled z umakartu, před nímž je připevněna mříž převážně ze svislých prutů kruhového průřezu, krabicový zámek, na něm kruhové madélko z bílého kovu a také štítek z bílého kovu. Další obslužné, otevírací otvory (pod nápisem PŘÍJEM VÝDEJ/ZAVAZADEL A SPĚŠNIN) byly v 6. a 8. díle, jsou před deskami z dřevotřísky opatřené utilitárními mřížemi převážně ze svislých prutů. Mezi mříží se sololitem a světelnou rampou je pás z černého plechu.

Na vpravo přilehlé krátké, kolmo vpřed vybíhající *stěně* je opět dva metry vysoký obklad z pásků a v něm vpravo výdejní okénko (nad ním předstupující čtvercový poutač, dříve asi podsvícený, s nápisem ÚSCHOVNA,



Následuje **krátká stěna**, zakončená ostrým úhlem, jež je v tomto případě začátkem noblesní úpravy s travertinovým obkladem a pásem vlnitého, leskle bílého plechu, přerušujícího prosklení (viz naproti, po západní straně), které je v tomto případě v horní části mléčné. Vlevo jsou tu obvyklé ocelohliníkové dveře s prasklým drátosklem (bez ochranné mřížky) a na ně vpravo, nad parapetem se žulovou deskou nahoře, navazuje trojdílný výkladec s ocelovými rámy, v pravé třetině přerušeny válcovým sloupem s mozaikovým, převážně černým obkladem.

Stěna po **východní straně** haly pod okrajem velkého lichoběžníkového prostupu do značné míry v horizontálním uspořádání, ba dokonce i v traktování travertinem obloženými čtvrtpilíři na šest dílů opakuje protější stranu, ale díky řadě stejných pokladen, navíc bez přerušování parapetu dveřmi, vyhlíží jednotněji; parapetní deska z černé žuly probíhá úzkým páskem i před těmi čtvrtpilíři. Tento koncept narušuje pouze krajní pravý, šestý díl, kde chybí travertinový obklad a do hladce omítnuté stěny jsou vsazeny zde nepatřičné nové *dveře* s povrchem z lamina, imitujícím dřevo, v ocelové zárubni, madlo masivní asymetrické a ještě masivnější široký štítek, nahoře a dole půlkruhově uzavřený (před omítanou stěnou je v podlaze proužek nedbalé betonové mazaniny, nejspíš na tloušťku zaniklého travertinového obkladu). Vraťme se k levým pěti dílům v původní úpravě:

- *výkladec* levé části je trojdílný, střední část opět byla obslužná, ale sklo pod vodorovným poutcem je nahrazené plechem;

- ve druhé části je pod celoplošným *výkladcem* úzký trojdílný pás, mající uprostřed ležatá hliníková dvířka a po stranách vlnitý plech, celá sestava náležela jedné pokladně;

- ve třetí až páté části bývaly vždy tři stejné **pokladní sestavy** jako předchozí, hned první z nich je však modernizovaná, spodní pás je užší, vlnité plechy jsou v něm nahrazeny plechy hladkými, výkladec má široký umělohmotný rám a kruhové mluvítko je polepené fólií; jednotlivé pokladny oddělují výrazné hliníkové lišty lichoběžníkového profilu; (v každém díle je na mléčném skle nahoře velký nápis POKLADNY, níže položené číslování je zřejmě mladší).

Před každou pokladnou je jeden nízký **žulový stolek** či sedátko (celkem tedy deset; nerespektují spáry v podlaze, jsou posazeny kolmo ke stěně s pokladnami), mající vrchní desku ostrohrannou, pouze rohy jsou lehce zaoblené, přesahující podstavu ze čtyř lichoběžníkových desek, sestavených tak, že se podstava k podlaze, na níž leží spodní deska, zužuje, její hrany jsou pravoúhle vybrané.

Předsíňka a WC 102 [Umývárna a WC dispečinku, 3 m², nepožadováno]

Strop omítaný, na *podlaze* okrové dlaždičky 10x10 cm.

Vstup *od západu* ze 103 – viz.

V *severovýchodním koutě* zelený obklad do výše 150 cm,

ten je potom zopakovaný pouze do této výše také v záchodové kóji, dělicí příčka je pouze 220 cm vysoká;

dveře *do kóje* hladké plné bílé, s klikami bakelitovými anatomických tvarů, zepředu soudečkovitý štítek, směrem do kóje štítek není.

Místnost 103 [Dispečer městské dopravy, 11 m², v této fázi nepožadováno, v nejstarších návrzích – obsaženo již ve studii - 15 m²]

Podlahu tvoří šedé PVC,

Omítaný *strop* má při dvou částech obvodu průvlak, u průvlaku po východní straně je vlevo šikmý náběh.

Ve *východní stěně* je celoplošné okno v ocelovém rámu, pod ním úzká část s hliníkovými zasouvacími dvířky (visí na hrazdičce kruhového průřezu, dole sedí v U-profilu) a vlnitým plechem a na celou šířku stěny parapet z poměrně tmavé žuly, podezděný, ale v podezděení je velká ležatá obdélná nika; nad oknem je rub pásu z vlnitého plechu a mléčného skla (viz 101, západní strana), z této strany vše natřeno šedě.

V *jižní stěně* dvě okna převážně zabetonovaná, kovové konstrukce, u pravého z nich zřejmě byl dole obslužný otvor (střední část je plechová, zasouvací), horní část okna je začerněná; horní plochy parapetů jsou v obou případech provedeny z neurčitě šedohnědých pásků.

K *západu* vedou dveře obložené hobrou



Ve východní stěně dvě zárubně, v levé hladké plné dveře s oběma bakelitovými štítky i klikami oblých tvarů a vpravo hladké plné dveře, druhotně pobité překližkou z obou stran, tentokrát s dýhou imitující dřevo, rozlámáný štítek z bílého kovu, kliky chybějí.

V jižním čele kovové okno, spodní vysoké křídlo má zabedněné, po levé straně jsou dvě drobné kovové kličky, nižší nadsvětlík je tak zatřený černě, že se to nedá blíže studovat.

Opuštěná trafika 105 [Noviny-knihy, 16 m², požadováno 12 m²]

má lichoběžníkový půdorys,

na podlaze zřejmě beton i nějaké plechové poklapy, přes to papírová podložka a PVC;

podélný průvlak v omítaném stropě po východní straně má šikmé náběhy.

Východní stěna má spodní třetinu zděnou, na třech přizděných pilířích tu leží široká žulová deska, poměrně tmavě zrnitá, a nad ní je provedeno prosklení o čtyřech dílech, s kovovou konstrukcí: tři díly tvoří velká pevná skla, ve druhém díle, lemovaném masivnějšími kovovými hranoly, ve spodní části bývalo výsuvné okénko, nyní plech, nad ním také kovová příčel; vpravo navazují obvyklé dveře z pěti šestin prosklené drátosklem, opět ocelohliníková konstrukce s pětibokým madlem; nad tím pás s vlnitým plechem (je tu dobře vidět, že vnitřní hrany jsou ostré a pouze dopředu jdou půloblouny) a prosklení s nanesenou bílou barvou.

Jižní stěna nemá otvory,

v západní stěně je úplně u stropu bílou barvou zatřené luxferové okno o 11x3 čtvercových luxferách.

Severní stěna je členěná nosným polopilířem a k němu přiloženým kanalizačním svodem s čistícím kusem.



a v severní stěně nejsou otvory.

Předsíň 104 [7 m², nepožadováno, v PP zvětšeno na úkor dispečinku městské dopravy]

má na podlaze okrové dlaždičky formátu 10x10 cm, z nich je proveden i sokl;

na omítaném stropě má po západní straně průvlak, další v severní třetině; je tu kupodivu zachované kulovité svítidlo z mléčného skla na dlouhém tyčovém závěsu.



Na vstupní dveře od západu je z lícové strany natlučená překližka, je tu klika a štítek z bílého kovu, hranatých tvarů; na rubu je patrné, že dveře bývaly z jedné čtvrtiny prosklené, je tu drátosklo, lemované lištou, na čele půlkulatě vyvinutou, je tu také klika hranatých tvarů, štítek chybí; ocelová zárubeň. Vpravo je zde obvyklé okno s pevným poutcem uprostřed, pod ním i nad ním výklopné křídlo, spodní má jednu půlolivu bakelitovou ulomenou, nahoře poškozená hrazdička (páka tu je), závěsy půlkulatě zakončené, hranolový parapet z umělého kamene.

K severu průchod s ocelovou zárubní, v ní jednokřídlé hladké plné dveře, jež mají dva bakelitové obdélné hranaté štítky, ale kliky tu chybějí.





Místnost 106 [Útulek řidičů, 14 m², původně nepožadováno, obsaženo zřejmě již ve studii]

Na *podlaze* šedé PVC, *strop* rovný (pod ním veden rozvod topení, ovšem podobná neestetická vedení i kanalizační svody jsou tu tak častá, že je nelze vždy zmiňovat, není to z hlediska našeho průzkumu podstatné).

Na *jižní stěně* spíše vlevo od středu obklad zelenkavými obkládačkami nejméně dvou odstínů (protože tu bylo umyvadlo, které už někdo odnesl), vpravo vstupní dveře plné bílé, se zničeným zámkem, zbyly pouze obdélné bakelitové štítky.

V *západní stěně* tři okna zde obvyklá (značně poničená, chybějí části zasklení, nahrazené zabetonováním), jde vždy o sestavu dvou výklopných křídel s pevným poutcem uprostřed, závěsy půlkulatě zakončené, u levého okna jsou dochované

bakelitové půlolivy a pákový mechanismus, uprostřed bakelitové půlolivy s celým spodním křídlem chybějí, vpravo nacházíme půlolivy i pákový mechanismus, ale horní hrazdička je poničená.

V *severní stěně* otvory nejsou,

ve *východní stěně* úplně nahoře ležaté okno na výšku tří čtvercových luxfer.

Provizorní výstavní prostor 107 [Holič, 26 m², požadováno 36-40 m²]

Nepravidelný prostor má nad vstupem od východu v omítaném *stropě* dva sbíhající se průvlaky, další odděluje strop jižního zálivu; pod *stropem* je zavěšen ve směru jih-sever žebřík, na kterém jsou položeny trubky zřejmě vodovodní, z umělé hmoty.

Na *podlaze* PVC, tupované hnědě; lišta kolem PVC také hnědá.

V *západní stěně* v levé čtvrtině přízední čtvrtpilíř, vlevo od něj jedno okno, vpravo tři okna, oddělená meziokenními pilíři, všechna okna mají parapet z umělého kamene a jsou dvoudílná, dělená vodorovným poutcem, dole je výklopné křídlo se dvěma bakelitovými půlolivami nahoře, dole má dva závěsy zakončené půlkulatě, podobné závěsy jsou i u horního křídla, které má nahoře hrazdičku a je ovládané pákovým mechanismem po levé straně (některá skla nahrazena dřevotřískou). Pod okny vysoké litinové radiátory.

V jižním koutě obklady, na *východní stěně* světle modrý, vysoký asi 210 cm, na *jižní stěně* a přilehlé části *západní stěny* světle zelený, vysoký 150 cm, v severovýchodním koutě podobný, avšak

světle zelený obklad, zatím co na neúplné, 210 cm vysoké dělicí stěně, která vybíhá uprostřed ze severní stěny, je světle modrý obklad pouze ze západní strany.

V *zálivu východní stěny* obvyklé ocelohliníkové dveře (viz výše – 101),

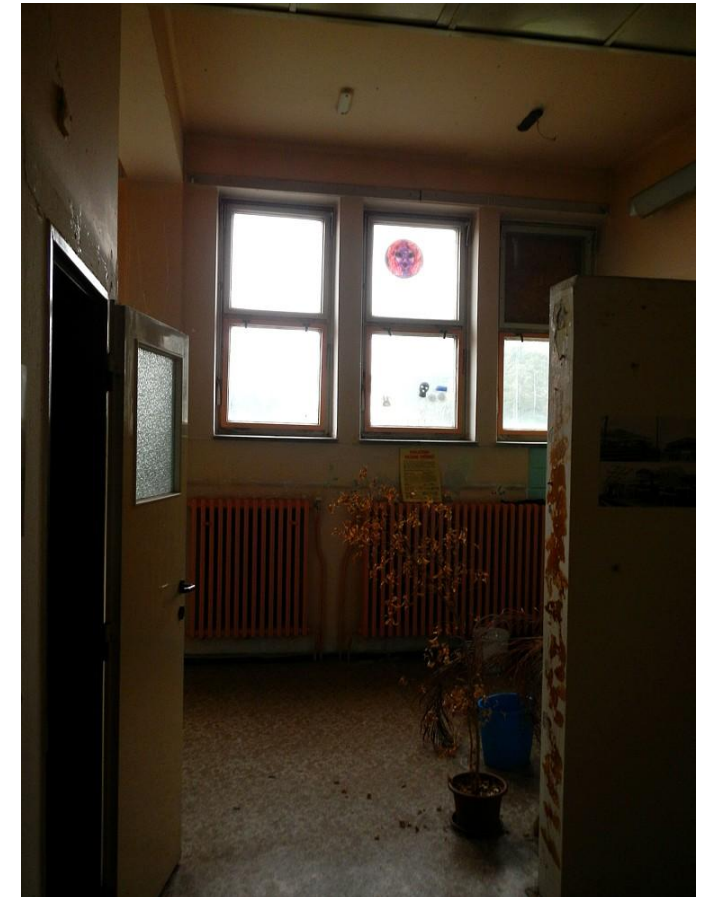
v *jižní stěně* vstup do 108 (viz níže).

Prostůrka 108 [Sklad holičství, 2 m², nepožadováno]

Ve *stropě* po severní straně průvlak.

Přístup od *severu* dveřmi, z jedné třetiny prosklenými strukturovaným sklem, lemovaným lištou na čele půlkruhovou, klika už nová (kruhového průřezu, dvakrát zahnutá), pod ní samostatný kruhový štítek pro klíč;

jiné otvory tu nejsou.



Prostora 109 [Tabák, 5 m², požadován jen v rámci prodeje novin]

je nepřístupná, podle pohledu zvenčí má omítaný *strop* s průvlakem po západní straně,

stěny bez otvorů kromě *východní*, kde se nacházejí ocelohliníkové dveře a k nim přisazený výkladec s výdejním okénkem – viz 101.

Předsíň dámských záchodů 110 [8 m²]

Strop je členěn průvlaky s šikmými náběhy, v severní části stropní luxferové okénko (4x4 čtvercové luxfery), převážně zatřené bílou barvou.

Na *podlaze* opět okrové dlaždičky, odstín víceméně stabilní, a velký poklop s pochozím plechem (na něm v šikmých směrech drobné větvenovité výstupky).

Východní stěna má levý kout obložený do výše 150 cm zelenými dlaždičkami různých odstínů, vpravo pak vstupní dveře, zasklené z pěti šestin drátosklem (dole chybí okopný plech, při spodním okraji prosklení chybí hliníková lichoběžníková lišta), také madlo je lichoběžníkového tvaru.

V *jižní stěně* otvory nejsou, je tu pouze zrezlý litinový radiátor,

okna *k západu* jako předchozí (viz i západní průčelí dilatačního celku 6).

Komora 113 [Obsluha WC, 5 m², požadována obecně]

nebylo zpřístupněno, údajně úklidová komora, ve stropě má zřejmě okno ze čtvercových luxfer (viz 201),

o dveřích *k severu* viz 114,

o dveřích *k jihu* viz 110.

Předsíň pánských záchodů 114 [12 m²]

má *strop* členěný průvlaky na přízední pilíř, průvlaky mají při pilíři šikmé náběhy, v jižnější části opět stropní luxferové okno o 4x4 čtvercových luxferách.

Na podlaze barevná směs různě spravované podlahy z dlaždiček formátu 10x10 cm (okrové, ale přidány i červené, světle okrové a jiné), v podlaze také obdélný poklop šachty, s pochozím plechem, kolem něj betonový okraj.

Ve *východní stěně* vlevo vstupní dveře, sklo je zamalované zřejmě okrovou barvou, okopný plech dole chybí, pod lichoběžníkovým madlem je ještě obdélný štítek z bílého kovu a klika hranatých tvarů; zavírá BRANO. V pravé části 150 cm vysoký obklad ze zelených dlaždiček asi ve čtyřech různých, nahodile rozmístěných odstínech, podle toho, kde se to zrovna spravovalo.

V *jižní stěně* jsou hladké, poměrně úzké, plné bílé dveře, s klikou a štítkem z bílého kovu, hranatých tvarů, v ocelové zárubni.

V *západní stěně* vlevo dveře do umývárny, nahoře z jedné čtvrtiny strukturovaně prosklené, prosklení lemováno lištou, torzo kliky a obdélný bakelitový štítek, ocelová zárubeň. Uprostřed rezavý



v *západní stěně* jsou dvojce dřevěné dveře, ze čtvrtiny prosklené strukturovaným sklem, lemovaným lištou na čele půlkulatou, u levých dveří jsou štítky obdélné bakelitové, zatímco obě kliky jsou z bílého kovu, hranaté; u pravých dveří vidíme pouze kliku z této strany, ta je dvakrát zahnutá, z 21. století, kruhového průřezu, stejně jako štítek, nahoře i dole půlkruhově uzavřený, z umělé hmoty.

V *severní stěně* jsou osazeny úzké, dosti poškozené dveře v ocelové zárubni, z jedné čtvrtiny prosklené, opatřené bakelitovou klikou oblých tvarů a obdélným bakelitovým štítkem.

WC žen 111 [14 m², požadovány s obsluhou]

Na podlaze okrové dlaždičky formátu 10x10 cm,

z hladce omítnutého *stropu* se volně prostorem spouštějí dva svislé kanalizační svody, po dvou stranách zavěšen žebříček s inženýrskými sítěmi, je tu dochován jeden lustr se stínidlem z mléčného skla, bábovkovitého tvaru;

zelený obklad *stěn* kromě západní, 150 cm vysoký,

světle zelené jsou i obklady čtyř zděných kójí po jižní straně, až do výše přiček, které je vymezují (asi 220 cm).

V *západní stěně* umístěna dvě okna, oddělená zděným pilířkem, zdvojená, dělená vodorovnými poutci; levé okno je zřejmě zachované i s bakelitovými půlolivami u spodního výklopného okna, ale kóje je zabedněná dřevotřískou, takže se to nedá blíže studovat; vpravo vnitřní křídlo dole chybí, je tu pouze vnější, po vnitřním zbyly dole dva závěsy půlkulatě zakončené, vrchní křídlo výklopné s dochovaným mechanismem.

U kójí hladké plné dveře, částečně dochovány bakelitové kliky oblých tvarů a štítky.

Vstup *od východu* – viz 110.

Umývárny 112 [Umývárny ženy, 14 m², požadovány jen obecně]

nebyly zpřístupněny, podle sdělení jsou devastované, měly dlažby a obklad *stěn* jako WC,

vstup *od východu* viz 110,



litinový radiátor a vpravo podobné dveře v ocelové zárubni na celou hloubku zdi, strukturované sklo nedochované (nahrazeno sololitem), ale poškozené, je lemující lišty ponechány, bakelitové kliky oblých tvarů z obou stran, ale štítky chybějí.

V *severní stěně* opět podobné dveře, tedy ze čtvrtiny prosklené, s dochovaným strukturovaným sklem, ocelová zárubeň, klika a štítek z bílého kovu, hranatých tvarů.

Umývárny 115 [Umývárny muži, 13 m², požadovány jen obecně]

nebyly zpřístupněny, podle sdělení jsou devastované podobně jako 112, měly *dlažby* a obklad stěn jako WC,

vstup *od východu* viz 114,

okna *k západu* jako předchozí (viz i západní průčelí dilatačního celku 6).

WC pro muže 116 [WC muži, 22 m², požadováno s obsluhou]

Omítaný *strop* je po délce členěn průvlakem;

WC mají po *jižní straně* téměř na celou délku, kromě pravého kousku při oknech, pisoárový žlábek, stěna nad ním je obložená okrovými pásky a je na ní řada splachovacích trysek; ke žlábkům vedou dva stupně, obložené stejně jako celá podlaha vč. podlah kójí okrovými dlaždičkami velikosti 10x10 cm (poškozená a doplňovaná betonem); ve zbylé části prostoru jsou obklady stěn zelené do výše 160 cm.

V *západní stěně* vlevo jedno, vpravo od přízedního čtvrtpilíře dvě okna o dvou výklopných křídlech nad sebou, spodní křídla vlevo a uprostřed zabedněná, takže půlolivky možná nedochovány, nahoře hrazdičky částečně poškozené a pákový mechanismus po levé straně.



K *severu* stěna pouze 240 cm vysoká, do výše 150 cm se zeleným obkladem, v ní čtvery dveře do kójí v uspořádání 1-2-1, levé úplně zabedněné dřevotřískou, takže ani nevíme, jestli je tu zárubeň, další potom hladké plné v ocelových zárubních (u prvních z nich zachovány obdélné štítky z bílého kovu, ale nejsou tu kliky, prostřední křídlo je zřejmě novější, má závěsy bez půlkulatého zakončení, použity však starší štítky a kliky z bílého kovu, hranatých tvarů).

Vnitřek kójí je obložen do výše 210 cm zelenými obkládačkami;

vstupní dveře *od východu* jsme popsali ve 114 (z jedné čtvrtiny prosklené, s bakelitovou klikou).

Úklidová komora 117 [2 m²]

momentálně nebyla přístupná,

o vstupu *od jihu* viz ve 114, jiné otvory tu nejsou.

Bývalá telefonní budka 118 [Telefon, 1,3 m², požadovány čtyři boxy]

Momentálně nepřístupná, popis vstupních dveří viz na západní straně haly 101, jiné otvory tu nejsou.

Prodejna 119 [Informace, 30 m², požadováno 12 m²]

Na *podlaze* mramorované PVC, *strop* omítaný s průvlakem,

po *jižní straně* stěna bez otvorů,

Severovýchodní kout atypický (viz 101), členěný válcovým sloupem, z této strany omítaný,



dole je omítané podezdění asi do třetiny výšky, nad ním opět parapetní deska z tmavé žuly a kovová konstrukce prosklení, členěná v horní třetině pásem z vlnitého bílého plechu, prosklení pod ním nevhodně doplněno mřížemi, vpravo obvyklé ocelohliníkové dveře.

V *západním čele* dvě umělohmotná okna, skladbou připomínající starší, tedy s vodorovným příčnickem, ale nyní jde o jedno umělohmotné křídlo s půlolivou na levé straně, výklopné;

v *severní stěně* v koutě zánovní obklad 160 cm vysoký, provedený ze světle hnědých mramorovaných dlaždic 30x30 cm, následuje ocelová zárubeň vstupu do 120 (viz níže).

Skládek, umývárna a WC 120 [3 m², nepožadováno]

má na *severní stěně* 150 cm vysoký, zelenkavý obklad, průchod do kóje opět zde obvyklý, opatřený hladkými plnými dveřmi, ocelovou zárubní a dvakrát zahnutou klikou z 21. století, nahoře zajišťovací mechanismus, samostatný od kliky, kruhový.

Kóje je opatřena týmž zelenkavým obkladem stěn do výše dvou metrů.



Vstup *od jihu* je opatřen jen zárubní,

další otvory tu nejsou.

Strop omítaný, členěný průvlakem, na *podlaze* okrové dlaždičky 10x10 cm.

Prodejna 121 [Pošta, 32 m², nepožadováno]

má v horní části, pod omítaným *stropem* s průvlakem, zřejmě vedení inženýrských sítí, obedněné dřevem a sololitem, rámy jsou polepené imitací tmavého dřeva, výplně okrové.

Dlažba z okrových dlaždiček 10x10 cm.

Výbava pulty, policemi a chladicími boxy pro nás není podstatná,

vstup prosklenou stěnou

s ocelohliníkovými dvoukřídlými dveřmi ve *východní stěně* – viz 101,

v *jižní stěně* vlevo vstupy do 122 a 123 (viz níže).

V *západní stěně* vlevo zabedněný otvor s plným parapetem, vpravo další průchod s ocelovou zárubní bez křídla, pouze se závěsem, výše velké luxferové okno na celou šířku místnosti (18x7 čtvercových luxfer);

v *severní stěně* otvory nejsou.

Sklady 122 a 123 [1+1 m², nepožadováno]

Skladovací prostůrky bez oken,

ve vstupech *od severu* ocelové zárubně, ale křídla už tu nejsou, pouze textilní závěs.

V prostore 124 [Zázemí pošty, 8 m², nepožadováno]

je na *podlaze* linoleum z 21. století s imitací dlažby (velké čtverce světle mramorované s okosenými rohy, do nichž jsou nakoso vloženy čtverečky); *strop* omítaný.

V *západní stěně* jsou tři okna s vysokými parapety (cca 160 cm), ale jejich spodní části jsou nad parapetní římsou z umělého kamene zabedněné polystyrenem, takže z oken vidíme pouze vrchní části - jde zřejmě o stará okna ještě s tou vyklápěcí hrazdičkou, v levém okně je zabednění i místo horního skla a je v něm vložený ventilátor.

V *severní stěně* hladké plné dveře do 126, v ocelové zárubni, k níž jsou v opačném líci přivařeny závěsy svařované utilitární mříže převážně ze svislých prutů,

ve *východní stěně* vstup ze 121,

v *jižní* průchod do 125.

Předsín a kóje WC 125 [3 m², nepožadováno]

V obou drobných prostorách na *podlahách* dlaždičky 10x10 cm, studeně okrové nebo světle hnědé barvy, na záchodě zelenkavý obklad do výše 210 cm.

Stropy jsou rovné omítané, narušené průvlakem.

Předsín i kóje mají v *jižní stěně* okna jako předešlá, dosti poničená, nad hranolovým parapetem z umělého kamene, doplněná druhotně kvůli zpevnění kovovými pásky a dřevěnými širokými příčníky, horní levé křídlo je úplně zabedněné.

v *západní stěně* patery dvoukřídlé kovové dveře s lamelovými nadsvětílkami – viz západní průčelí dilatačního celku 1,

v *severní stěně* plechové dveře, částečně pronikající do luxferového okna – viz severní průčelí zmíněného celku.

Předsíň 128 [Předsíň první pomoci, 7 m², nepožadováno]

bez oken, má *na podlaze* okrové dlaždičky formátu 10x10 cm a ze stejného materiálu pás soklu,

strop s průvlaky, které u přízedního pilíře při východní stěně mají šikmé náběhy.

O dveřích *k severu* viz 130,

ve *východní stěně* jsou opět v ocelové zárubni osazeny hladké dveře se zničeným štítkem a klikou z bílého kovu;

k jihu do haly vedou ocelohliníkové dveře, z pěti šestin prosklené velkou čirou tabulí, polepenou papírem a páskami kvůli menší průhlednosti, prosklení obíhá hliníková lišta lichoběžníkového profilu, směrem do haly je okopný plech dole sejmutý, směrem dovnitř je připevněn okopný plech z bílého kovu, štítky a kliky asi už novější, kliky se ke konci ztenčují a zároveň rozšiřují, štítek je nahoře a dole segmentově uzavřený, z bílého kovu.

Prostora 129 [Sklad první pomoci, 5 m², nepožadováno]

nebyla pro průzkum zpřístupněna, vedou do ní dveře *od západu* – viz 128,

jiné otvory tu nejsou.

Místnost 130 [První pomoc, 15 m², požadováno 25 m² možná včetně skladu]

Strop omítaný, členěný průvlaky, *na podlaze* červenohnědé PVC.

Místnost má v *severním čele* umělohmotné okno, obvyklé pro tuto stranu budovy, skládající se ze dvou čtvercových celoplošných křídel nad společným hranolovým parapetem ve výšce asi 150 cm, uprostřed velké umělohmotné půlolivy.

V *bočních stěnách* nejsou otvory,

ve *východní stěně* byly zřejmě dveře, ale zbyla tu pouze zazděná zárubeň, vpravo umyvadlo se silně poškozeným zelenkavým obkladem, už nejednotným, částečně spravovaným,

a v *jižní stěně* vpravo hladké plné dveře s bakelitovými klikami a štítky „kubistických“ tvarů, zárubeň ocelová.



Manipulační chodba 126 [19 m², nepožadováno]

Chodba má *na podlaze* poškrábané PVC jakoby s kapkami,

strop je dělený průvlaky, omítaný.

V *severní stěně* vpravo sestava trojích plechových dveří podobné konstrukce, krajní jsou menší, nižší, jednokřídlé, o dvou výplních nad sebou, opatřené klikami z bílého kovu (každá jiná); střední dveře jsou vyšší dvoukřídlé, každé křídlo o třech výplních, klika shora i zespodu plochá, ale z horního pohledu zaoblená, na štítku nahoře a dole půlkruhově zakončeném.

Ve *východní stěně* osazeny dveře z pěti šestin prosklené drátosklem, madlo lichoběžníkové, dole bílý okopný plech, nade dveřmi pás z vlnitého světlého plechu a nad ním prosklení, obojí úplně zatřené bílou barvou.

V *jižní stěně* mříž a dveře vstupu ze 124 (viz výše).

V *západním čele* dvoukřídlé kovové dveře rámové konstrukce, každé křídlo o třech výplních, zpevněné ještě druhotně perforovanými úhelníky, na vrchní třetině navařené plechy, žádné kliky ani štítky (řetěz a visací zámky). Nade dveřmi okno z 8x3 čtvercových luxfer.

Elektrorozvodna 127 [4x trafo po 12 m², rozvodna VN+NN 80 m², původně nepožadováno, obsaženo již ve studii]

pro průzkum nebyla přístupná, lze tu předpokládat *strop* – součást skeletu, neseného sloupy a průvlaky,

v *jižní stěně* troje dveře – viz výše (126),

Předsíň 131 [Předsíň Veřejné bezpečnosti, 4 m², nepožadováno]

Strop omítaný, členěný průvlakem,

na podlaze okrové dlaždičky formátu 10x10 cm, z nich také sokl.

Dveře z haly, v *jižní stěně*, jsou opět stejné jako u 128, i když opačně otvíravé (prosklení polepené vším možným), klika a štítek stejné jako předchozí, dole okopný plech naopak pouze z haly.

V *bočních stěnách* otvory nejsou,

v *severní stěně* ocelová zárubeň s plnými hladkými dveřmi, s bakelitovými klikami oblých tvarů a příslušným štítkem obvyklého typu (na jihu, severní zničen).

Místnost security 132 [Veřejná bezpečnost, 15 m², požadováno 6 m²]

Omítaný *strop* s průvlakem,

na podlaze šedé PVC,

Vstup vlevo v *jižní stěně* – viz 131,

na *západní stěně* spíše vlevo opět obklad ze zelenkavých obkládaček (cca 160x160 cm), vpravo patrná zazdívka dveřního otvoru s nerovnou omítkou;

v *severní stěně* umělohmotné okno, sestava dvou čtvercových křídel se společným hranolovým parapetem (velká půloliva pravého okna je otočená nahoru, křídlo je tím pouze lehce pootevřené, takže ventiluje). (Můžeme opět jednou zmínit, že venkovní špalety jsou nasvislo obkládané pásky neurčité světle okrové barvy).

Úschovna zavazadel 133 [Podej a výdej zavazadel a spěšnin, 160 m² – včetně prostoru 194, požadováno dle směrnice o frekvenci]

Na *podlaze* betonová mazanina,

omítaný *strop* je členěný průvlakem, podél výdejní stěny jde průvlak, podepřený volným omítaným pilířem, mezi stěnou a průvlakem je vložena světelná rampa se severním bokem z černého plechu, spodní plocha byla provedena ze strukturovaného skla do kovových T-profilů a nad ní vidíme pás zářivky.

Velká nepravidelná prostora (prostupuje přes dva dilatační celky, mezery překryty lištovanými sololity) je přístupná *od východu* zde obvyklými ocelovými dvoukřídlými dveřmi, v horní třetině prosklenými čirým sklem,

v *jižní stěně* v části jižněji položené jsou dvojice dveře a okénko: jednokřídlé dveře jsou ze čtvrtiny prosklené strukturovaným sklem, lemovaným lištami, a opatřené bakelitovými klikami a štítky

oblých tvarů, nad levými z nich malá větrací mřížka, zcela vpravo ve stěně celoplošné okénko, výsuvné nahoru, s neprofilovaným dřevěným parapetem, jenž má okosené rohy, špalety jsou také vyložené dřevem.

V kolmo navazující *stěně k severu* nejsou otvory;

následuje široká *stěna* při hale, s nízkým omítnutým parapetem, obloženým plechem; stěna, tvořená mřížovím ze svislých prutů kruhového průřezu, spojených vodorovnými pásovými železy, je dnes doplněná velkými dřevotřískovými deskami. Horní okraj mřížové stěny sloužil jako kolejnička, po které se pohybovaly pojízdné části stěny na dvou kolečkách. Výše pás z plechových dílů, vyztužený svisle kovovými profily.

Při *západní stěně* vlevo široký přízdní pilíř a vpravo ocelová zárubeň s plnými jednokřídlými dveřmi, kliky a štítky bakelitové tzv. kubistických tvarů.

V *severní stěně* dva oddíly, oddělené hlubokým přízdním pilířem, v každém po dvou velkých dvoudílných umělohmotných oknech s parapetem asi 120 cm vysokým, s velkými umělohmotnými půlolivami.

Vpravo v předstupující části stěny plně hladké dveře v ocelové zárubni, s bakelitovými klikami oblých tvarů a kupodivu hranatými bakelitovými štítky. Ve stěně nahoře je pevné pětídílné okno, jdoucí až ke stropu, velmi široké, zasklené čirým sklem, nijak neprofilované.



předstupuje dřevěný parapet, na všech čtyřech rozích okosený. Vpravo vstupní dveře – viz popis ve 133.

Jiné otvory tu nejsou.

Místnost 136 [Útulek, 9 m², nepožadováno]

nemá okna, na omítaném *stropě* průvlaky, na *podlaze* šedé PVC;

západní stěna je do výše 150 cm obložená zelenkavými dlaždičkami dvou odstínů, větrací mřížka nad dveřmi *od severu* – viz 133.

Manipulační hala 137 [Společný nakládací a vykládací prostor, 54 m², nepožadováno]

má *strop* členěný překlady, jimž odpovídají na bočních stěnách přízední pilastry, na *stropě* zavěšeny tři dvojice zářivek, *podlaha* betonová popraskaná.

V *jižním čele* dvoukřídlé plechové dveře zde obvyklé konstrukce (svařovaný rám z dutých profilů) na závěsech půlkulatě zakončených, v ocelové zárubni, na pravém křídle klika a štítek z bílého kovu, hranatých tvarů, z jižní strany hranatý štítek a kruhové madélko, druhé křídlo, tedy levé, je na rubu nahoru a dolů zajištěné rozpěrami, které jsou uprostřed ovládané pákovým mechanismem. Ve



Lichoběžníková místnost 134 [Úschovna, 60 m² - včetně prostoru 193, požadováno dle směrnic o frekvenci]

má několik vrstev poničeného linolea na *podlaze* z betonové mazaniny,

omítaný *strop* s průvlaky při severní a jižní stěně.

V *jižní stěně* velké okno kovové konstrukce, vodorovně dělené příčnickem, spodní díl byl vysunovací nahoru v kovových profilech po stranách (nahoru přečnívají; dole není už prosklení, ale sololit), parapet asi z umělého kamene.

V *západní stěně* hladké plné dveře v ocelové zárubni, s bakelitovými klikami a příslušnými štítky.

V *severní stěně* dole dva velké litinové radiátory, částečně i před velkým luxferovým oknem (15x9 čtvercových luxfer), v horní části 3x2 luxfery nahrazeny kovovým vyklápěcím okénkem.

Ve *východní stěně* dveře do 133 – viz výše.

Místnost 135 [Pokladna, kancelář, 9 m², požadováno obecně]

Na *zemi* linoleum různých struktur, převažuje imitace dřeva, *strop* omítaný.

K *západu* směřuje okno nad zesíleným parapetem, obloženým asi broušenou žulou, zasklené



čirým sklem (před ním dřevotříska), kruhové mluvítko je zničené, nad deskou otevírací kovové výdejní okénko ve střední třetině asi 10 cm vysokého pásu.

V *severní stěně* vlevo obdélné celoplošné okénko s dřevěným rámem, které se vysouvalo nahoru v dřevěných kolejnicích s hlubokým ozubem, pod ním

vrchní třetině křídel prosklení čirým sklem, níže pak dvě plechové výplně nad sebou.

Také v *západní stěně* jsou osazené podobné dveře, opatřené kulovitým madlem a obdélným štítkem, z druhé strany obdélný štítek, klika hranatých tvarů a pákový mechanismus.

V *severní stěně* dvojice dveře do nákladních výtahů s nosností 2000 kg (i s řidičem), jsou dvoukřídlé, mají v subtilních rámech po dvou výplních, ale svisle situovaných, mezi nimi je výztuha trojbokého tvaru; na krabicovém zámku, zpoloviny půlkruhově uzavřeném, je upevněno kulové madélko.

Ve *východní stěně* vlevo nejprve v ocelové zárubni hladké plné dveře s bakelitovými klikami oblých tvarů a s příslušnými štítky, za pilastrem potom v pravé části stěny dvojice plechové dveře výše popsaného dvoukřídlého typu, dosti rozměrné, navíc před prosklením ve vrchních třetinách jsou přinýtovány mřížky z dutých čtverhranných profilů, převážně svisle situovaných. U levých z těchto dveří původní kovová klika, shora i zespodu zploštělá, štítek nahoře a dole půlkruhově uzavřený, u pravých dveří novější, masivněji působící obdélný štítek z bílého kovu a klika možno říci mandlovitého profilu.

Výťahová šachta 138 [2x výtah 2.000 kg, 19 m², požadavek vyplynul až z připomínek]

není přístupná.



Schodiště 139 [17 m²]

je dvouramenné, složené ze *stupňů* z umělého kamene, částečně popraskaných, podél stěn sokly z umělého kamene, zakončené šikmo; *zábradlí* při jižním rameni a nad výstupem obvyklého typu (převažují svislé pruty kruhového průřezu, rám z plochého železa, madlo z dřevěného hranolu se zaoblenými horními hranami), natřené hnědou až hnědočervenou barvou, při severním rameni je pouze po jižní straně madlo na zahnutých kovových konzolkách. Východní *mezipodesta* je z dlaždiček o rozměrech 10x10 cm, převážně okrových, na vyspravení byly použity i dlaždičky černé.

V *jižním boku* není otvor,

v *západním čele* vlevo jsou vsazené hladké plné dveře v ocelové zárubni, v pravoúhlém výklenku,

bakelitové kliky zaoblených tvarů a štítky nahoře i dole segmentově ukončené zachovány z obou stran.

V *severní stěně* dveře v horní čtvrtině strukturovaně prosklené (jakoby z drobných střípků), prosklení lemované obvyklou lištou, obdélný bakelitový štítek je zachován pouze ze severní strany, z této strany také madélko, kombinované i s kovem; z jižní strany pouze bakelitová klika, opět kombinovaná na čele s bílým kovem.

Ve *východním čele* je zárubeň na celou hloubku zdi, natřená stříbrenkou, s hlubokým ozubem, dveřní křídlo v ní je plné, hladké, klika a štítek z 21. století, štítek kovový, nahoře a dole půlkruhově zakončený.

Prostora 140 [Vozmistři, 10 m², pro voz. disp. požadováno 12 m²]

Na *podlaze* nazelenalé PVC, kolem něj lišta špinavě béžové barvy, omítaný *strop* s průvlaky.

Vstupní dveře *od jihu* – viz 139,

západní stěna bez otvorů.

V *severním čele* umělohmotné okno ze dvou zhruba čtvercových křídel se společným parapetem,

ve *východní stěně* ocelová zárubeň na hloubku 19 cm, v ní hladké plné dveře s bakelitovými klikami a štítky oblých tvarů, štítky nahoře a dole segmentově uzavřené.

Místnost 141 [Vozmistři, 11 m², pro voz. operátora požadováno 12 m²]

Podlahu pokrývá koberec kovral (položen na zelenkavém PVC), omítaný *strop*, členěný průvlaky;

severní stěna lehce promrzá, s narušenou omítkou a oknem ze dvou čtvercových křídel, při středním poutci umělohmotné půlolivy a dole neprofilované parapetní prkno.

Kromě okna a vstupních dveří v *západní stěně* – viz 140 - tu už žádné další otvory nejsou.

Místnost 142 [Nabíjení vozíků, 11 m², požadován jeden sel. usměrňovač pro nabíjení vozíků vč soc. zařízení 54 m²]

Na *podlaze* betonová mazanina, *strop* rovný s průvlakem po severní straně;

prostora je přístupná *od západu* dvoukřídlými plechovými dveřmi ze 137 (viz!),

ve *východní stěně* ocelová zárubeň bez dveřního křídla,

v *bočních stěnách* otvory nejsou.

Prostora 143 [Agregáty, 6 m², požadováno zřejmě v rámci akumul. vozíků]

Na *podlaze* betonová mazanina,

na omítaném *stropě* při dvou stěnách průvlaky a v *severovýchodním koutě* koutový pilíř. Jinak tu kromě vstupu ze 142 (viz výše) nic není.

Hala 144 [Překládka pošty, 94 m², nepožadováno]

je téměř napůl rozdělená dilatací, podlaha je v oblasti *dilatace* skutečně prasklá, ale k žádným poklesům zřejmě nedošlo, i když spodní plocha průvlaků východně od spáry je položena níž než u oněch západních, snad jsou východní průvlaky vyšší kvůli větší potřebné únosnosti, což podporuje i stropní trám navíc v severovýchodní části. Překrytí dilatačních spar, přidržované lištami, je tu pojednáno bíle jako omítky.

Podlaha z betonové mazaniny, *strop* omítaný.

Jižní stěna je v jihovýchodním koutě vtažená dovnitř a přiléhá k ní asi metr vysoký perón



(pochozí plocha betonová, na okraji zpevněná kovovým úhelníkem, boky omítané) k velmi širokým dvoukřídlým plechovým zásobovacím dveřím, s novou klikou a štítkem s mosazně kovovým nástřikem, každé křídlo má dva díly s hladkým nízkým spodkem a nad ním převýšená plocha, zpevněná úhlopříčkami; v polích, která jsou blíže ke klice, bývalo čtvercové okénko, sklo je však vymlácené, a proto je před mřížkou, kterou tvoří dva svislé pruty, ještě plechová okenice. V pravém travě stěny jsou dvě okenní sestavy, oddělené zděným meziokenním pilířem, sestavy vždy ze čtyř křídel, spodní křídla ležatá výklopná (zatupovaná vápnem) s bakelitovými půlolivami, vrchní otočná převýšená s páčkami, zakončenými bílými kuličkami (pod okny radiátory asi litinové).

V *západní stěně* vpravo plechové dveře, sklo je zamalované vápnem a má z této strany rám z plochého železa.

Při *severní stěně* vlevo kanalizační svod a vpravo ocelová zárubeň pro dvoukřídlé dveře, ale křídla chybějí.

Ve *východní stěně*, členěné ústupkem, vpravo další ocelová zárubeň už pro jednokřídlé dveře, křídlo tu chybí.

Místnost 145 [Nabíjení vozíků, 10 m², požadavek viz 142]

není osvětlená, je tedy bez oken.

Na *podlaze* betonová mazanina, omítaný *strop*,

k *jihu* široká zárubeň od dvoukřídlých dveří.

Jinde ještě nějaké inženýrské sítě, ve *východní stěně* průchod ocelovou zárubní bez dvevního křídla, ale další otvory tu nejsou.

Prostora 146 [Agregáty, 5 m², požadavek viz 143]

Na *podlaze* betonová mazanina,

nejdou tu žádná okna, zato při *severní stěně* jsou složeny troje dveře z jedné čtvrtiny strukturovaně prosklené, kliky a štítky nelze studovat (převážně zřejmě poškozeny nebo odstraněny), vstup ocelovou zárubní *od východu*.

Předsíňka 147 [4 m²]

Podlahu tvoří okrové dlaždičky 10x10 cm, nad nimi soklík z černých dlaždiček také formátu 10x10 cm, místy poškozený; *strop* omítaný s průvlakem po východní straně.

Od západu tedy pouze zmíněná zárubeň (viz 144),

v *severní stěně* zárubeň s hladkými plnými dveřmi, bakelitové kliky oblých tvarů dochovány, hranatý bakelitový štítek je pouze z jižní strany.

K *východu* další hladké plné dveře, možná už novější, protože mají nahoru vydutou kliku a štítek šedé (snad kovový nástřik), štítek nahoře a dole půlkruhově uzavřený, ocelová zárubeň.

K *jihu* další dveře v ocelové zárubni, tentokrát původní, ze čtvrtiny nahoře prosklené, bakelitové kliky a štítky oblých tvarů v úplnosti dochovány, lištování kolem strukturovaného prosklení také.

Umývárna 148 [Šatna žen, 4 m², požadováno obecně, srv. zejm. 009 až 018]

nemá okna, je tu umyvadlo v *severozápadním koutě*, jenž je proto do výše 140 cm obložený zelenými dlaždičkami. Na *podlaze* špinavě okrová dlažba 10x10 cm s černým soklem.

Vstup *od jihu* ze 147 – viz, jiné otvory tu nejsou.

Záchod 149 [Šatna mužů, 5 m², požadováno obecně – viz výše]

Na *podlaze* dlaždičky o rozměrech 10x10 cm, různých barev (záchodová mísa tu už chybí), v omítaném *stropě* před oknem průvlak;

v *jižní stěně* okno o dvou křídlech, spodní ležaté, zatupované vápnem, vrchní stojaté kyvné, zatupované vápnem pouze ve spodní polovině, dole dvě nikoliv půloly, ale celé olivy bakelitové, závěsy půlkulatě zakončené na spodním rámu, vrchní vysoké křídlo má páčky, zakončené umělohmotnými bílými kuličkami, parapetní deska z umělého kamene.

V *severozápadním koutě* obklad různě zelenými dlaždičkami, 150 cm vysoký.

K *severu* ocelová zárubeň s dveřmi – viz 147,

východní stěna bez otvorů.

Vstupní chodba 150 [16 m²]

Podlaha z dlaždiček 10x10 cm v různých okrových, převážně světlých barvách, bordura v šíři dvou dlaždiček je okrově až oranžově žlutá, za vstupními dveřmi vložený škrábák na boty je nahrazen prkénky.

Strop rovný s průvlakem.

Vstupní dveře *od jihu* jsou dvoukřídlé, umístěné v prosklené přičce, zvenku je v horních dvou třetinách prosklení dveří provizorní mříž, bohužel nevhodně „parketově“ skládaná, zevnitř je obvyklá mříž ze svislých prvků pouze na pravém křídle zachovaná, madlo lichoběžníkového tvaru;



skleněná přička má stejně jako dveře dole plnou část, potom po bocích dveří pouze úzká skla a nahoře nad tím vším veliký průhledný nadsvětlík.

V *západní stěně* ocelová zárubeň s hladkými plnými dveřmi, asi z 21. století, protože je tu nová klika a štítek nahoře a dole půlkruhově uzavřený, s šedým kovovým nástřikem.

Severní čelo vyplňuje další prosklená přička, tentokrát dřevěná, neprofilovaná, se světle šedým nátěrem a různě strukturovanými skly (ve větší spodní polovině převážně strukturováno kroužky, pouze ve spodní části obou dveří vypadá struktura jako starší, jakoby s oválnými otisky prstů, v nadsvětlíku zrnitá struktura); uprostřed přičky dvoukřídlé prosklené kyvné dveře, spodní tabulka nižší než vyšší, neprofilované, zpredu jen se zbytky bakelitového štítku, z opačné strany upevněno pouze na západním křídle zde poměrně neobvyklé madlo z novodurové trubky, nahoře a dole podchycené mohutnými černými bakelitovými držáky; boky prosklené přičky jsou dělené vodorovným příčnickem podobně jako dveře, nadsvětlík je dělený svisle ve čtyři tabulky. Na nadsvětlík, oba boky i na obě dveřní křídla jsou připevněny mříže s obvodem z dutého čtverhranného profilu, na který jsou svisle a vodorovně navařeny roxorové tyče.

Ve *východní stěně* dvoukřídlé dveře, z jedné čtvrtiny prosklené strukturovaným sklem, jeho lištování má lichoběžníkový profil; klapačka obdélného průřezu je urvaná, kliky roztodivné (jedna ulomená, druhá dvakrát zahnutá, celkem nová, kruhového průřezu), oba štítky nahoře a dole půlkruhově uzavřené, v barvě slonové kosti.

Místnost 151 [Přípravná jídel, 18 m², požadováno 30 m² pro čistou přípravnu]

má nejednotnou *podlahu*, část tvoří dlažba ze čtverečků 10x10 cm (okr vypadá tmavší než jinde), na níž je v jižních dvou třetinách položeno PVC s hnědým mramorováním a obvodovou hnědou lištou.



Hladce omítnutý *strop* je členěný průvlak, navíc je tu v severnější třetině zřejmě obednění nějakého vedení: povrch nejspíše tvoří lamino, opět s nápodobou dřevěného povrchu.

Vstup *od západu* – viz 150.

Na severní části *západní stěny* a na *severní stěně* je polep omyvatelnou tapetou, napodobující provlékané hnědé lýči.

Východní stěna bez otvorů,

v *jižní stěně* dole litinový radiátor, nahoře obvyklá sestava čtyřkřídlého okna s pevným dělicím křížem, kuličky na páčkách i čtyři půlolivy u spodních křídel dochovány, parapet z umělého kamene.



Hlavní podesta a schodiště 152 [19 m²]

Podesta má na *podlaze* okrové dlaždičky, do nichž (nikoli do boků, ale jen před schodiště) pokračuje bordura z chodby 150 (dřevěná příčka podle toho nevypadá jako původní);

v *jižní stěně* uprostřed prosklená příčka - viz 150,

v *krátkých čelech* nejsou otvory;

severní stěna je uprostřed vynechána, připojuje se sem prostor níže popsaného schodiště, po bocích jsou nízké otvory (ve výši asi 50-130 cm), oba vedly do nevelkých výtahových šachet, ale levý výtah je zrušený, ve výši parapetu je tu provedena fošnová podlážka, také nahoře je patrné přestropení. Otvor pravého výtahu o nosnosti 100 kg je lépe zachovaný, má neprofilovaný rám a obklad otvoru, kromě spodní části je tu pravoúhlý ozub, na zadní líc obkladu přiléhají dvířka, zavíraná shora a zespodu. Na přilehlé východní stěně je připevněn obdélný štítek se dvěma ovládacími tlačítky, nad nimi zelené a červené světýlko.

Schodiště ze sklepa je dvouramenné, nepravidelná mezipodesta je u výstupního ramene rozšířena ještě o betonovou plochu. Neprofilované stupně opět z umělého kamene, s horními hranami široce obloženými L-plechy, zábradlí zde obvyklé, kovové, převážně ze svislých prutů, s dřevěným madlem. Šikmé i rovné podhledy jsou omítané.



Předsín 153 [4 m²]

Podlahu tvoří červené PVC se soklem z černých dlaždiček formátu 10x10 cm,

omítnutý *strop* je členěn kupodivu průvlakem.

O dveřích do sousedních prostor viz 154 a 196, okna tu nejsou.

Místnost 154 [Sklad, 9 m², požadováno 12 m²]

je další prostorou bez oken,

má pouze *podlahu* z červeného PVC, omítaný *strop* s průvlakem po východní straně

a *od jihu* vstup ocelovou zárubní, křídlo tu však není.

Místnost 155 [Součást rozdělené jídelny 76 m², nepožadováno?]

má na *podlaze* červené PVC, ze soklu z černých dlaždiček jsou jen zbytky,

strop je v jižní části rovný, omítaný, v severní části asi o metr snížený nějakým obedněním s olištovanými styky desek, také natřeným nabílo;

v *jižním čele* velké okno nad hranolovým parapetem z umělého kamene, okno má spodní ležatá křídla výklopná (pouze částečně, úplnému vyklopení zabráňují dlouhá oka), dole s trojicemi závěsů půlkulatě zakončených, výše dvojice bakelitových půloliv (na drobných štítcích hojně potřísněny

barvou), nahoře převýšená křídla, otočná na vodorovné ose a opatřená ve spodní čtvrtině výšky klikami, zakončenými bílými kouličkami.

V *bočních stěnách* nejsou otvory,

v *severní stěně* vlevo čtvercové luxfery, vpravo vstupní dveře s popsanými novými klikami – viz 196.

Prostor 156 [Součást rozdělené jídelny 76 m², nepožadováno]

Na *podlaze* červené linoleum, nad ním sokl z černých dlaždiček zřejmě formátu 10x10 cm, *strop* omítaný.

V *jižní stěně* bylo vlevo luxferové okno o 7x8 čtvercových luxferách (z jižní strany je zatřené malbou), dále vpravo ocelová zárubeň s hladkými plnými dveřmi, štítky jsou starší z bílého kovu, hranolové, ale klika už je z 21. století, pokovená;

žádné další otvory tu nejsou.

Místnost 157 [Tranzit, 14 m², požadováno 18 m²]

Na *podlaze* šedé PVC hodně poškrábané, omítaný *strop* s průvlaky.

Dveře *k jihu* opět ze čtvrtiny nahoře strukturovaně prosklené, olištování prosklení má půlkulatě vyvinutá čela, klika z bílého kovu hranatých tvarů, poškozený bakelitový štítek.

V *západní stěně* otvory nejsou,

v *severní stěně* sestava dvou čtvercových umělohmotných oken naprosto neprofilovaných, lišta kolem dvojskla je pouze okosená, půlolivy anatomického tvaru.



Ve *východní stěně* hladké plné dveře s bakelitovými klikami a štítky, kliky oblých tvarů, štítky nahoře a dole lehce segmentově vypjaté, celé jako obvykle v ocelové zárubni.

Denní místnost 158 [Tranzit, 28 m², požadováno 24 m²]

Na *podlaze* šedé PVC, na omítaném *stropě* průvlaky před okny a jeden napříč místností.

Ve *východní a západní stěně* po jedné plných hladkých dveřích – viz 159 a 157.

V *severní stěně* dvě dvojice čtvercových umělohmotných oken obvyklého typu, mezi nimi je hluboký přízední pilíř.

Místnost 159 [Vlakvedoucí, 14 m², požadováno 18 m²]

má na *podlaze* linoleum neurčité světle zeleně šedé barvy, omítnutý *strop* je členěný průvlaky.

Vstupní dveře ve *východní stěně*, s klikami a štítky z bílého kovu – viz 160;

jižní stěna bez otvorů;

v *západní stěně* je úzká ocelová zárubeň, v ní dveře z jedné čtvrtiny prosklené (strukturovaně, jakoby s drobnými střípky), prosklení lemováno listou na čele půlkruhově vyvinutou; štítky a kliky z bílého kovu, hranatých tvarů.

V *severní stěně* obvyklé umělohmotné okno o dvou křídlech, se společným hranolovým parapetem.

Chodba se schodišti 160 [103 m²]

má půdorys L ještě se dvěma menšími odbočkami k severu, hlavní část je položena ve směru západ-východ se zalomením k jihu.

Na *jižním konci* začíná **dvouramenným schodištěm** z umělého kamene do patra, vykonzolovaným (s volným úzkým zrcadlem), začíná schodem, který je na západním konci půlkulatě zakončený, kovové zábradlí je obvyklé, převážně ze svislých prutů a s dřevěným madlem, nad půlkruhovou částí prvního schodu je prostá šikmá vzpěra kruhového průřezu. Podél schodišťových ramen šikmý sokl také z umělého kamene.

Severně, těsně při schodišti předěluje chodbu *mříž*, rámy jsou z dutého čtverhranného profilu a jsou doplněné tenčími svislými pruty, kliky a štítky jsou z bílého kovu, hranatých tvarů.

Na *podlaze* chodby jsou položeny okrové dlaždičky formátu 10x10 cm, zvláště v západní části je dlažba všelijak vyspravovaná, i barevně odlišnými čtverečky; podlaha je nejméně na dvou místech přerušena kanály, které jsou kryté plechy se strukturovaným povrchem (kosočtverečná mřížka z ostrých hřebíků); sokl je z dlaždiček 15x15 cm, také okrový;

strop je omítaný, členěný průvlaky.

V *západní stěně jižní části chodby* je hned u schodiště v mělké špaletě příčka z 9x13 čtvercových luxfer, místo její pravé dolní části jsou vsazené hladké dveře v ocelové zárubni, asi



bezpečnostní, opatřené masivním pokovovaným štítkem a asymetrickým madélkem. Dále už nejsou v této stěně otvory.

Jižní stěna severní části chodby je členěná širokými nebo užšími přízdnými čtvrtpilíři, až proti schodišti k severu jsou osazené dveře v ocelové zárubni, z jedné čtvrtiny prosklené (prosklení je hladké, doplněné polystyrénovou deskou a lemované obvyklou lištou na čele půlkulatě vyvinutou), bakelitová klika zaoblených tvarů je pouze ze severní strany, ostrohranný obdélný štítek, z jižní strany je bakelitové madélko a štítek chybí. Další dveře v této dlouhé stěně už nejsou.

V *západním čele chodby* jsou hladké dveře v ocelové zárubni, zřejmě novější, protože tři závěsy vypadají nově, ale jsou půlkulatě zakončené, klika a štítek jsou plechové, také nového typu.

V *severní stěně chodby* vlevo zčásti prosklené dveře v ocelové zárubni (prosklení jakoby ze střípků, jeho lemovací lišta z chodby je už mladší, subtilnější, pouze lichoběžníková, ze severní strany obvyklá lišta s čelem půlkruhového profilu), kliky z bílého kovu hranolových tvarů, do chodby štítek chybí, ze severní strany bakelitový štítek poškozený.

Hluboký záliv chodby se severovýchodním schodištěm:

- **jednoramenné vyrovnávací schodiště** je užší než záliv, takže tu vznikají ve výši podlahy zídky, stále kryté okrovou dlažbou; stupně možná dokonce žulové, šikmo zakončený sokl nad nimi betonové, zábradlí pouze po východní straně, v podobě trubky;

- v *západním boku zálivu* jsou vlevo osazené hladké plné dveře s ocelovou zárubní na celou hloubku zdi, kliky a štítky z bílého kovu, hranatých tvarů;

- v *severním čele zálivu* dvoukřídlé dveře v ocelové zárubni, zřejmě nové, dole lesklý stříbřitý okopný plech, výše tmavohnědá dýha, klika a štítek z hladkého leštěného kovu; výše okno se dvěma umělohmotnými křídly, na tomto průčelí obvyklé;

- ve *východním boku zálivu* jsou vpravo hladké plné dveře opět v ocelové zárubni na celou hloubku zdi, dveře nejspíš mladší, protože klika je zahnutá a štítek nahoře a dole půlkulatě zakončený.

Severní stěna chodby mezi schodišti: čtyři dveře jsou soustředěné v pravé části stěny, protože dveře do velína jsou zazděny; dveře do 163 jsou hladké, plné, v ocelové zárubni, klika i štítek plechové, klika zahnutá, štítek nahoře a dole půlkulatě uzavřený; další troje dveře, stále v ocelových zárubních, byly z jedné čtvrtiny prosklené (skly, strukturovanými jakoby drobnými střípkami), prvním chybí kliky i štítek, druhé mají bakelitové kliky zaobleného tvaru a svislé obdélné ostrohranné štítky; posledním dveřím prosklení chybí, ze strany chodby kruhové madélko a obdélný štítek z bílého kovu, ze severní strany hranatá klika a tentýž štítek.

Záliv severovýchodního schodiště vyplňuje **vyrovnávací schodiště** na celou šířku, opět provedené z umělého kamene, neprofilované (pouze s nevýrazně okosenou hranou), v bocích nejsou otvory, pouze soklíky šikmo zakončené; v severním čele dole jsou dřevěné dveře původně ze tří pětín prosklené, ale prosklení je zabeďněno dřevotřískou, před dveře je těsně předsazena mříž s rámy z U-profilu a svařená z roxorů, čili poměrně utilitárně provedená; nade dveřmi asi v půlmetrovém odsazení je vsazeno luxferové okno (7x6,5 čtvercových luxfer), neprofilovaný parapet z umělého kamene.

Na *východní stěně chodby* patery jednokřídlé dveře jako zde obvykle v ocelových zárubních na celou hloubku stěny: první ze čtvrtiny prosklené strukturovaným sklem, prosklení z obou stran lištováno, bakelitové kliky zaobleného typu a štítky nahoře a dole mírně segmentově uzavřené; další dveře (do 168) jsou hladké plné, zřejmě novější, s asymetrickým madélkem a obdélný štítek z lesklého bílého kovu, 21. století; další dvojice dveře s dýhovanými povrchy viz 171 a 172; poslední dveře jsou hladké plné, kliky a štítky z obou stran z lesklého bílého kovu, hranatých tvarů.

Kuchyňka přednosta 161 [Peronní výpravčí, 16 m², požadováno 12 m²]

Na podlaze šedé mramorování; *strop* členěn průvlaky a v severovýchodním koutě pilířem.

V *západní stěně* zcela vlevo vstup zřejmě novými bezpečnostními dveřmi opět s plechovým štítkem a kovovou klikou z 21. století.

V *severní stěně* umělohmotné okno ze dvou čtvercových křídel,

ve východní stěně ocelová zárubeň a hladké plné dveře, zřejmě už novější, s plechovou klikou a štítkem nahoře a dole půlkruhově uzavřeným,

jižní stěna bez otvorů.



Velín 162 [Dopravní kancelář, 39 m², požadováno 34 m² vč. rozhlas. kabiny]

má podlahu z PVC, sedě až šedočerveně tupovaného.

Strop je členěn průvlaky, průvlak na severní straně je zdvojen, protože místnost vybíhá do prostoru nástupiště, aby bylo vidět do stran, do boků,

prosklení tohoto **arkýřového útvaru** je provedeno již v umělohmotných oknech, s neprofilovaným dřevěným parapetem, natřeným bílou barvou; k západu odtud směřují dvě okna, z toho otvíravé je to pravé, k severu šest velkoplošných tabulí, otvíravé jsou první (s tou obvyklou velkou půlolivou) a poslední; k východu opět dvě okna, ale z toho pravé je pevné.

Ve východní a západní stěně po jedné hladkých dveřích, zřejmě také nových, z poslední adaptace, s plechovým štítkem a nahoru vypjatou klikou, ocelové zárubně asi ponechány původní,

v jižní stěně žádné otvory nejsou.

Šatna 163 [Telegraf, 14 m², nepožadován]

Na podlaze PVC hnědě mramorované, kolem podlahy obíhá hnědá lišta ve tvaru úhelníku, omítaný strop s průvlakem, odsazeným od severní stěny.

V západní stěně vstup – viz 162,

v severní stěně dvě čtvercová umělohmotná okna ve společném výklenku, se společným parapetním prknem,

ve východní stěně dveře vpravo, asi původní, hladké plné, ze západní strany dochován bakelitový štítek nahoře i dole segmentově lehce vypjatý a klika zaoblených tvarů, bakelitová,

k jihu ocelová zárubeň s hladkými dveřmi, novou klikou a plechovým štítkem nahoře a dole půlkruhově uzavřeným.

Místnost 164 [Dopravní náměstek, 14 m², požadováno 18 m² pro provozního náměstka]

Podlaha jako ve 163, strop omítaný, členěný částečně průvlaky.

K východu vpravo hladké plné dveře bez kliky a bez štítku, na třech závěsech, zřejmě původních, půlkulatě zakončených, v ocelové zárubni.

K jihu dveře ze čtvrtiny prosklené strukturovaným sklem, lemovaným lištou s půlkruhovým čelem, závěsy půlkulatě zakončené, ocelová zárubeň.

K západu dveře ze 163,

opakuje se i okno v severní stěně – viz.

Místnost 165 [Rezerva 2, 14 m², požadováno 18 m²]

Na podlaze PVC jakoby tupované, okrově světle hnědé, lišta kolem PVC hnědá; omítaný strop s průvlaky.

V severním čele se nachází jedno umělohmotné dvoudílné okno s obvyklým parapetem a velkými půlolivami,

ve východní stěně otvory nejsou,

vstup v jižní stěně – viz chodbu 160.

v západní stěně vlevo ocelová zárubeň se zalepenými plnými dveřmi, je tu zachován bakelitový štítek, klika ale nikoli.

Místnost 166 [Rezerva 1, 21 m², požadováno 24 m²]

má více než jedno travé, nad volným pilířem při severní stěně se rozbíhají po omítaném stropě průvlaky na všechny čtyři strany.

Na podlaze šedé PVC.

Vstup od jihu dveřmi s vytřískaným sklem – viz 160,

v bočních stěnách otvory nejsou.



V severní stěně vlevo dvě umělohmotná čtvercová okenní křídla ve společném výklenku se společným parapetem, obvyklé velké umělohmotné olivy, vpravo od pilíře je okno užší, provedené ze čtvercových luxfer (4,2x6,7; vypadá, jako by pokračovalo doprava), s parapetem z umělého kamene.

Záchody 167 [WC ženy, 6 m², požadováno obecně]

Šedá dlažba sem pokračuje ze 172, omítaný strop s průvlakem.

V předsínce dvojce hladké plné dveře s nahoru vyklenutou klikou, v ocelové zárubni,

v úklidové komoře vlevo, v SZ koutě, je na severní stěně, která je částečně členěna ústupkem, 150 cm vysoký obklad velkoformátovými dlaždicemi,

ve východní části velký záchod, zřejmě pro invalidu, jenž má obklad 150 cm vysoký na všech stěnách kromě jižní.



Ve východní stěně jsou dvě okna o dvou křídlech nad sebou, obě výklopná, spodní se dvěma bakelitovými klikami, vrchní s pákovým mechanismem po pravé straně.

Telekomunikační ústředna 168 [Zkušebna a manipulace, 14 m², nepožadováno]

nebyla pro průzkum zpřístupněna,

vstup se děje od západu dveřmi z chodby 160 (viz výše),

tři okna od východu jsou součástí východního průčelí dilatačního celku 4.

Místnost 169 [Lampárna, 14 m², požadováno 12 m²]

Na podlaze je pouze betonová mazanina (PVC je odnesené), omítaný strop s průvlakem.

V severní stěně hladké dveře v ocelové zárubni, kliky a štítky z bílého kovu, hranatých tvarů.

Ve východní stěně tři okna, dřevěná neprofilovaná, dělená vodorovnými příčnicími a oddělená vzájemně zděnými pilíři; mají parapety z dlaždic z umělého kamene, dole dva závěsy půlkulatě zakončené, spodní křídlo výklopné, nahoře má dvě bakelitové půlolivy na drobných štítcích segmentově zakončených, po levé straně je dlouhé očko, které neumožňuje nadměrné vyklopení okna, nahoře je hrazdička a po pravé straně její ovládací mechanismus s pákou dolů se kapkovitě rozšiřující, také horní křídlo má dole dva závěsy půlkulatě zakončené.

V jižní stěně otvory nejsou,

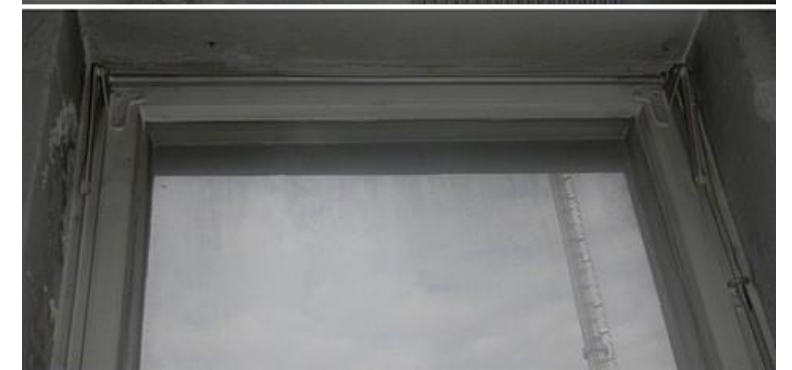
v západní stěně vstup z chodby – viz 160.

Sklad 170 [8 m², požadováno 6 m²]

Je úzký, má v severovýchodním koutě pilíř, nesoucí do tří stran se rozbíhající stropní průvlaky. Červené PVC.

Ve východní stěně je jedno okno předešle popsaného typu,

vstupní dveře od jihu hladké plné, s klikami a štítky hranatého typu, z bílého kovu.





Sprcha 171 [Úklid, 3 m², požadováno hromadně]

má velkoformátový obklad na všech stěnách do výše asi 210 cm, na *podlaze* dlaždičky s drsným povrchem, jimi je obložen i příčný zděný práh, nad ním dvoukřídlé skleněné dveře s kovovou konstrukcí z bílého kovu. *Strop* omítaný.

Dveře z chodby, *od západu*, jsou nezvykle široké, přesto jednokřídlé, klika s mosazným nástřikem, stejně štítek, nahoře a dole půlkulatě uzavřený, povrch dveří jemně drsný s imitací dřeva;

jiné otvory tu nejsou.

Místnost 172 [Umývárna ženy, 10 m², požadováno obecně]

tvoří velká předsíň a dvě kóje, v levé je pisoár, v pravé záchodová mísa.

Omítaný *strop* člení trám, na *podlaze* šedé dlaždice formátu 30x30 cm (prahy u kóji nejsou, dlažba je průběžná).

Na *jižní stěně* bělinový obklad do výšky asi 150 cm, velkého formátu 59x29 cm, takový obklad je i na východní stěně a levé části jižní stěny v kóji s pisoárem a východní a jižní stěně pravé kóje.

Vstupní dveře *od západu*: v ocelové hranaté zárubni hladké plné dveře a kliky z roku 2018, zahnuté.



Průchodem v pravé části *severní stěny* se projde do 167.

Ve *východní stěně* stará dřevěná okna o dvou dílech nad sebou, tedy s vodorovným poutcem, obě křídla jsou výklopná na půlkulatě zakončených závěsech dole, horní má nahoře hrazdičku a pákový mechanismus po pravé straně, spodní má nahoře dvě bakelitové kliky, nátěr světloune šedý.

Bývalá umývárna 173 [Umývárna muži, 10 m², požadováno obecně]

Na omítaném *stropě* vytvářejí průvlaky tvar písmene T; obvyklá drobná *dlažba*.

Vstup *od západu* – viz chodbu 160,

na podstatné části *severní i jižní stěny* do výše 150 cm zelenkavý obklad (na severní stěně značně poničený, protože tu byl prováděn mladší svod z umělé hmoty).

Ve *východní stěně* dvě okna jako ve 174,

v *jižní stěně* ještě vpravo průchod s ocelovou zárubní.

WC pro pány 174 [WC muži, 13 m², požadováno obecně]

Omítaný *strop* s průvlaky; obvyklá drobná *dlažba*.

Po vstupních dveřích *od severu* zbyla pouze ocelová zárubeň na celou hloubku zdi.

V *severovýchodním koutě* jsou tři kóje, vytvořené z plechových příček (podrobněji viz 327), střední dveře jsou vysazené opodál, nicméně původní kliky a štítky jsou vymontované a pouze provizorně jsou v některých dveřích naraženy bakelitové kliky „kubistického“ tvaru.

Okna ve *východní stěně* jsou dvě, oddělená zděným pilířem a dále dělená vodorovným příčnickem, částečně zabetonovaná, úplnost kování nelze sledovat, vrchní křídlo bylo výklopné táhlem po pravé straně.

V *jihovýchodním koutě* volný pilíř, tentokrát obložený asi do výše 150 cm zelenkavými dlaždičkami, stejně jako vyvýšená stání při jižní stěně (není tu už žlábek, ale dvě pisoárové mušle, třetí mušle chybí nebo je tu někde složena, protože je tu složeno více zařizovacích předmětů zdravotnické techniky a je tu dost velký nepořádek).

Jižní a západní stěna bez otvorů.





Chodba se schodištěm 175 [Předsín, 18 m²]

se k západu úskokem zužuje, tato část je také oddělena průvlakem (v severní stěně je přízední čtvrtpilíř, ovšem takových nepravidlostí je ve stěnách a koutech tolik, že zmiňujeme pro ilustraci jen některé, zpravidla ty výraznější).

Strop je omítaný, se zářivkami v užší části, v širší části jsou na dlouhých závěsech dvě svítidla z mléčného skla ve tvaru jakýchsi bábovek, obrácených dolů, kde je na nich ještě pod zaškrcením vrchlík.

Na podlaze jsou drobné okrové, jemně zrnité dlaždice 10x10 cm, místy poškozené a nahrazené mladšími. Ve východní části je umístěno dvouramenné vykonzolované **schodiště** (s volným zrcadlem), zřejmě z umělého kamene, popraskané, zrnité, černošedé, při stěnách (spodní rameno tedy z obou stran) má sokl, opět ze stejného materiálu, označovaného jako teraco, zakončený šikmo. Zábradlí převážně ze svislých prutů kruhového profilu, které jsou kotveny pod dřevěným madlem a nad schody do plochých pásů; madlo je obdélného profilu (cca 4x3 cm; při spodním rameni pouze madlo, podložené pásovým železem, na konzolkách zhruba ve tvaru čtvrtkruhu), na horních hranách zaoblené. Podesta na východní straně je také z umělého kamene, resp. z broušeného betonu či teraca, ale popraskaná.

Severní stěna má v horní části luxfery, ve spodní části vlevo údajně nově zřízeno umyvadlo na obkladu bělninovém, tentokrát formátu 33x23 cm, zhruba uprostřed dveře v mělké pravoúhlém výklenku do 178 (viz).

Ve *východní stěně* je dole velká nika se čtvercovými luxfery v pravé a horní části, zatímco levou spodní část tvoří hladké plné dveře s novou klikou, v ocelové zárubni (nad ní je široký překlad, ještě výše drobný ústupek a vlastní překlad pod zdejším stropem).

V *jižní stěně* jsou v širší části vpravo osazeny dveře v ocelové zárubni, z jedné čtvrtiny prosklené charakteristickým socialistickým strukturovaným sklem jakoby z drobných střípků, kolem skla je z obou stran lišta s půlkulatým čelem, obdélné štítky, ze severní strany kulovité madélko, z jižní původní bakelitová klika; nade dveřmi luxferové okno z 12x4 čtvercových luxfer. V zúžené části chodby v ocelové zárubni dýhované dvevní křídlo, zřejmě novější, tmavohnědé kliky z umělé hmoty, štítky nahoře a dole půlkulatě zakončené, 21. století.

V *západním čele* chodby nejsou otvory.



Místnost 176 [Releový sál, 71 m², požadováno dle rozsahu rel. zab. zař.]

má *podlahu* z šedě mramorovaného PVC, kolem něj lišta.

Pod omítaným *stropem* s průvlaky jsou vedeny výrazné trouby vzduchotechniky (trouby se postupně kónickými kužely zužují, v bocích mají vodorovné mřížky nasávací nebo výdechové; v jihozápadním koutě ještě kanalizační svod z litiny, s čistícím kusem, a ubohý vzhled prostoru ještě dorážejí požární hlásiče, které jsou přilepené na stropě a vedení mezi nimi opět není a nemůže být zasekané, proto jsou i elektrorozvody v lištách, alespoň tedy bílých; k tomu přistupují ještě přízední čtvrtpilíře a vodorovné ústupky v severní stěně).

Ve *východní stěně* při středním přízedním čtvrtpilíři dvoje dveře, popsané v sousedních místnostech – viz 177 a 179,

v *jižním čele* dva litinové radiátory, nad nimi nad parapetem z umělého kamene, zespodu s vyfrézovanou okapničkou, je velké luxferové okno (25x10 čtvercových luxfer).

Západní ani severní stěna nemají otvory.

Místnost 177 [Rozvaděč, 17 m², nepožadován]

má hladký omítaný *strop* s průvlaky při dvou stěnách,

na *podlaze* je linoleum se šedým mramorováním, při stěně gumový šedý úhelník.

Severní čelo nemá otvory podobně jako

východní stěna.

V *jižním čele* je zřízena velká pravoúhlá nika, v ní jsou dole dveře do 179 (viz) a nad ní luxferové okno;

v *západní stěně* vlevo dveře zde obvyklé, v ocelové zárubni na celou hloubku zdi zavěšeno hladké plné křídlo se zánovní, dvakrát zalomenou klikou.

Prostor 178 [Telefonní centrála, 50 m², nepožadována]

Prostora bez oken zabírá jeden a kus travé, takže *strop* je členěn průvlakem (další při stěnách), je tu při severní a jižní stěně rozvod staré vzduchotechniky i mladší klimatizační jednotka.

Podlaha je antistatická, pochozí vrstvu tvoří čtverce z PVC (60x60 cm), lehounce světle modré s tmavšími modrými zrny.

V *jižní stěně* jsou osazeny v plechové hranaté zárubni hladké plné dveře se zánovní umělohmotnou bílou klikou, nahoru vzdutou, vysoký štítek nahoře a dole půlkulatě zakončený. Nahoře ve střední a pravé třetině luxferová okna (po 12x4 rýhovaných čtvercových luxferách).



Chodba 179 [Dílna, 20 m², požadováno 18 m²]

má hladký omítaný *strop*, členěný trámy,

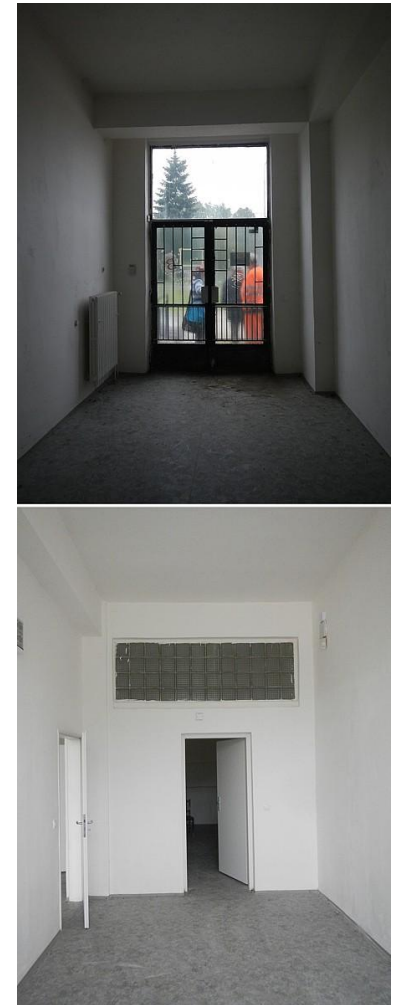
na *podlaze* je linoleum se šedým mramorováním, při stěně gumový šedý úhelník.

V *jižním čele* se nacházejí vstupní dvoukřídlé kovové dveře s vysokým celoplošným čirým nadsvětlíkem, prosklení dveří (z drátoskla) má zezadu zamřížování, spodní část původní se svislými prvky, nahoře provizorně navařená černá mříž také s převažujícími svislými prvky a s nevhodně rozmístěnými krátkými vodorovnými spojkami, spodní část plechová hladká.

V *západní stěně* vpravo dveře hladké plné, v široké ocelové zárubni na celou hloubku příčky, klika dvakrát zalomená, z 21. století, štítek obdélný se zakulacenými rohy.

V *severním čele* podobná zárubeň v ústupku, dveře i kliky stejné jako předchozí; nade dveřmi, v odstupu asi 50 cm široké luxferové okno z 12x4 čtvercových luxfer.

Východní stěna bez otvorů.



Místnost 180 [Mechanici, 15 m², požadováno 15 m²]

má na *podlaze* PVC, tmavě okrové až hnědé, mramorované,

omítaný *strop* před oknem v jižní stěně členěný trémem.

Vstup se děje dýchovanými dveřmi od severu – viz 175,

v *bočních stěnách* otvory nejsou,

okno v *jižní stěně* má parapet z umělého broušeného kamene, se šedým základem a černými a téměř bílými zrny, nad ním zdvojené okno čtyřkřídlé, dělené do kříže, dole jsou ležatá



úzká křídla s bakelitovými dvojicemi klik nahoře a dole s trojicemi závěsů s půlkulatým zakončením, nahoře jsou vyšší otočná křídla s meziokenní žaluzií, s vodorovnými panty uprostřed výšky; zavírají se páčkami, zakončenými kuličkou.

Místnost 181 [Návěstní, 12 m², požadováno 12 m²]

Omítaný strop je členěný průvlaky,

podlaha z PVC v hnědém až oranžově okrovém mramorování, jímž je obložen i práh,

v severní stěně dveře z chodby – viz 175,

spojovací dveře do 182, ve východní stěně, jsou zřejmě původní, hladké plné, klika je už ale nová, z hnědé umělé hmoty, na štítku nahoře a dole půlkulatě uzavřeném; zárubeň ocelová,

v jižní stěně obvyklé čtyřkřídlé okno s parapetem z umělého broušeného kamene,

v západní stěně otvory nejsou.

Místnost 182 [Mistři, 12 m², požadováno 12 m²]

Omítaný strop je členěný průvlakem,

podlaha z PVC v hnědém až oranžově okrovém mramorování, jímž je obložen i práh,

v jižní stěně čtyřkřídlé okno s parapetem z umělého broušeného kamene,

v západní stěně vpravo v ocelové zárubni dveře ze 181, původní hladké plné, klika je už ale nová, z hnědé umělé hmoty, na štítku nahoře a dole půlkulatě uzavřeném,

jiné otvory tu nejsou.

Kancelář 183 [Doplatky, reklamace, 9 m², požadováno 12 m² – viz i 321]

V severní třetině za průvlakem na omítaném stropě dilatace, zakrytá zřejmě sololitem,

podlahu tvoří lehce mramorované oranžové PVC, lemované hnědou lištou L-profilu.

Dveře od západu mají ocelovou zárubeň, byly sem vsazeny při poslední adaptaci, jsou laminované, s imitací dřevěného povrchu, opatřené šedou zahnutou klikou a štítkem.

Při severní straně parapetní přizdívka, vylehčená velkou pravoúhlou nikou, v podobě, jež jinde nese kamenný parapet, ten už tu však není.

Ve východní stěně dvě okna, oddělená zděným pilířem, umělohmotné masivní konstrukce, dělené vodorovným příčnickem, vrchní část pevně zasklená, tentokrát v úplnosti bez polepu.

Jiné otvory tu nejsou.

Úklidová komora 184 [Úklid, 2 m², požadováno hromadně]

Na podlaze okrové dlaždičky formátu 10x10 cm,

strop rovný omítaný.

Vstupní dveře od severu ocelohliníkové, asi z pěti šestin prosklené drátosklem, chybí klika, ale je tu štítek z bílého lesklého kovu, nahoře a dole půlkulatě uzavřený; spodní neprosklená část je obložená bílým plechem.

V jihovýchodním koutě 150 cm vysoký obklad zelenými či nazelenalými obkládačkami, některé jsou i zeleně mramorované.

Jiné otvory tu nejsou.

Předsíňka a WC 185 [2 m², požadováno obecně]

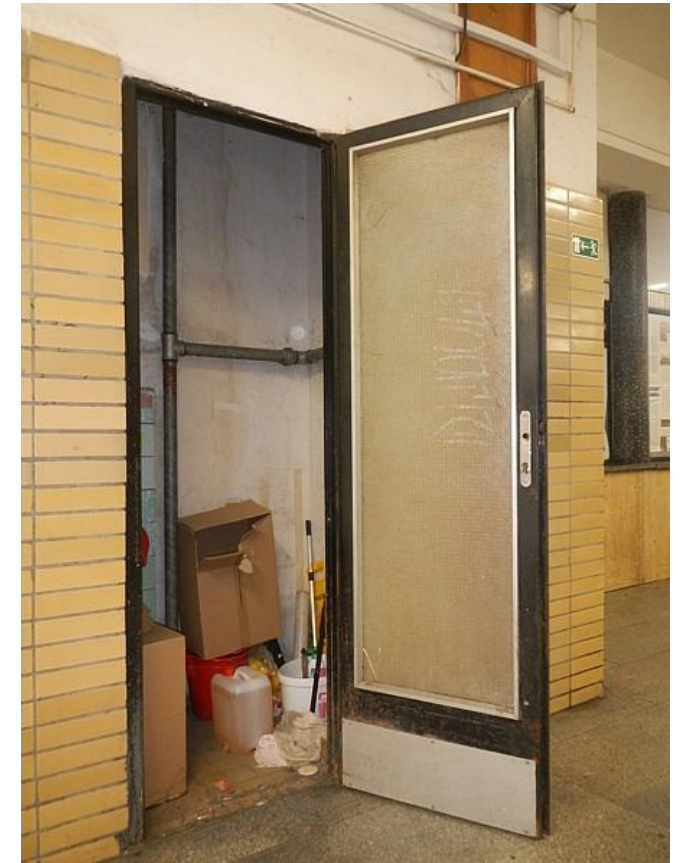
Na podlaze jsou i v kóji velké šedé dlaždice formátu asi 30x30 cm,

předsíňka i kóje obloženy do výše dvou metrů bílými obkládačkami 15x15 cm.

Dveře do kóje jsou hladké plné, opatřené nátěrem v barvě slonové kosti a novými šedými zahnutými klikami; kliky jsou podloženy štítky soudečkovitého tvaru, na štítku zevnitř je i zavírací páčka.

Vstup od východu je opatřený podobnými dveřmi;

jiné otvory tu nejsou.



Předsíní a bývalé WC 186 [3 m², požadováno obecně]

Strop je omítaný,

na *podlahách* okrové dlaždičky 10x10 cm, sokl z černých dlaždiček téhož formátu.

Ve vstupu od západu, ze 192, ocelová zárubeň, na *jižní stěně* a přilehlé části *západní stěny* zelený obklad do výše 150 cm,

další ocelová zárubeň ve vstupu *do kóje* (zarovnaná materiálem), v kóji zelenkavý obklad až do výše dvou metrů.



Pokladny 187 [Osobní pokladny číslo 1 až 10, původně 160 m² (+pokladny včetně náhradního ternioru 12 m²), požadováno místo čtyř deset boxů]

Na *podlaze* je položené špinavě zelené PVC, v podstatné západní části je tu dva metry vysokými příčkami vytvořeno **osm pokladních kójí**, které jsme pracovníčně označili (od jihu k severu) písmeny A až H.

Omítaný *strop* je členěn průvlaky, které mají při pilířích mezi loděmi šikmé náběhy. Ze stropu visí řady zářivek, další jsou rozmístěny na šikmém západním průvlaku. Nad pokladnami E, F, G a H jsou v části při západní stěně rozmístěna stropní okénka, tvořená vždy 4x4 čtvercovými luxferami.



Ve *východní stěně* rozmístěna řada oken zde obvyklých, v uskupeních 3-5-5, mezi skupinami přízední čtvrtpilíře, pod okny vysoké litinové radiátory; okna, oddělená zděnými meziokenními pilíři, mají parapety z broušeného umělého kamene šedo-černo-světle šedého, jsou dvoukřídlá o dvou výklopných křídlech nad sebou, s pevným vodorovným příčnickem, u spodních křídel, zatupovaných bílou barvou, po dvou bakelitových půlolivách, k ovládání horních křídel táhla po levé straně, vše vesměs zachováno.

V *jižní stěně* se vlevo nacházejí hladké plné dveře v ocelové zárubni – viz 188.

Západní část tedy vyplňují vlastní pokladny, vydělené příčkami, každé náleží v mírně šikmé západní stěně jeden výkladec s uzavíratelným výdejním okénkem a mluvítkem (kruhový otvor a za ním na dvou distančnicích větší kruhové sklo), výše pás z vlnitého plechu a bíle natřené sklo (viz 101 – východní stěna), svisle mezi pilíři dělené kovovými příčlemi na pět dílů. Pod okénkem žulová deska, nesená omítaným podezděním, v jehož velké obdélné nice většinou stále ještě je skříňka s políčkami a zásuvkami, často zleva o třetinu zmenšená kvůli vezděnému trezoru.

Dělicí příčky mají kovovou konstrukci, výplně ve spodních zhruba dvou pětinách tvoří zřejmě dubové desky (?), v horní části je ve výplních v dvojnásobném rytmu uplatňováno leptané sklo, jakoby se zimními listy. Východní čela kójí, uspořádaná pilovitě, jsou trojdílná, po bocích dřevotříska a leptané sklo, uprostřed dveře opět s kovovou konstrukcí s celoplošným prosklením leptaným sklem, dole okopný plech z bílého kovu (skla ve dveřích i příčkách částečně vyměněná za čiré nebo jinak strukturované sklo či dokonce překližku, případně chybí).

U kóje B chybějí dveře.

V kóji E je převážně sejmuté PVC, je vidět vlýsková podlaha.

V kójích F a G jsou v západní části vyvýšené dřevěné stupínky, obložené PVC s mramorováním.

U kóje H chybí pravá třetina čelní stěny příčky, protože

šedě omítnutá *severní stěna* sem ústupkem předstupuje.

ve východním čele opět dvě umělohmotná okna (viz 183) s dvojskly, spodní otvíravá křídla polepena fólií, imitující vějířovité broušení; parapetní prkno laminované.

K jihu dveře – viz 191,

v západní části žádné otvory, stanoviště pokladní je zaslepené, částečně čitelné.

Předsíň 190 [Původně součást pokladen]

Strop omítaný, na podlaze PVC.

Vstup dveřmi *od severu* – viz 101, v severní části dilatace, zabetonovaná asi sololitem,

dveře ve *východní stěně* mají ocelovou zárubeň a pocházejí opět z té nové adaptace, povrch tvoří laminovaná imitace dřevěného povrchu; šedá zahnutá klika a štítek.

K jihu průchod ocelovou zárubní,

k západu dveře do 185 – viz.

Pokladna 191 [Původně pokladna č. 2]

Pokladna je nyní vymezená plnými zdmi až k omítanému stropu, průvlaky mají šikmé náběhy k pilířům. K pokladně vedou v *podlaze* dva stupně, obložené stejně jako podlaha PVC, jakoby z drobných oranžově hnědých dřevíček; lišty na hranách stupňů jsou kovové, po obvodu hnědé úhelníky.

V *západní stěně* nové celoplošné okno z umělé hmoty, z vnitřní strany s umělohmotnou roletou, pod ním zasouvací kovové výdejní okénko, uprostřed okna je obvyklé mluvítko, polepené ještě fólií. Nahoře zůstalo ještě bíle natřené prosklení v kovové konstrukci. Pod okénkem zůstal i žulový parapet a nika v omítané stěně pod ním.

V *severní stěně* vpravo vstup ocelovou zárubní a novými dveřmi s povrchovou úpravou z umělé hmoty (imitace dřeva) a šedými umělohmotnými klikami, nahoru vypjatými, štítek poměrně tlustý, nahoře a dole segmentově vypjatý.



Předsíň 188 [Kancelář pokladen, 15 m², nepožadováno]

na podlaze jsou rozeschlé vlýsky, přes ně papír a volně položené PVC okrové zrnité barvy;

strop je rovný, na něm zavěšeny tři zářivky.

Ve vstupní stěně *od západu* nové bezpečnostní dveře, polepené světlou dýhou, v ocelové zárubni na celou hloubku zdi, nové štítky a madlo z 21. století,

severní stěna má vpravo dveře hladké plné, opět v ocelové zárubni, avšak z obou stran bakelitové kliky oblých tvarů a příslušné štítky.

Východní stěna je bez otvorů.

Jižní stěna je opatřena třemi dvoudílnými kovovými okny, s vodorovným příčnickem v horní třetině, spodní část zabedněna papundeklem nebo dřevotřískou. (Okna jsou asi jednoduchá, není to dobře vidět, a před nimi je snad prosklená čelní stěna, organizovaná nezávisle na oknech.) Před hluboké pravoúhlé okenní výklenky, které mají plochy parapetů ze světle okrových pásků, je ještě předsazena mříž, která má po celé délce místnosti společnou spodní a vrchní pásnici z U-profilu, do nich je vždy pouze před výklenkem vsazena utilitární mříž, boky a dvě vodorovné příčky jsou z plochých želez, mezi nimi je sedm svislých prutů kruhového průřezu.

Kuchyňka 189 [Původně pokladna č. 1]

Strop omítaný,

k *severu* je ocelová zárubeň s ozubem pro dveřní křídlo, které tu není,





Ve východní stěně nacházíme dvě nová okna, která zhruba ctí skladbu sousedních oken ještě dřevěných (viz 187), spodní polovina je otevíravá pomocí velké půlolivy po levé straně, vrchní část je zřejmě pevná; spodní křídla jsou ze dvou třetin polepena fólií, imitující vějířovité broušení; parapet ve výši asi 160 cm dnes tvoří

neprofilovaná laminovaná deska; před oknem je ponechaná stará účelová mříž převážně ze svislých prvků. Pod okny velký starý litinový radiátor.

Bývalé občerstvení 192 [Buffet, 12 m², požadováno 12 m²]

má *severozápadní roh* ostrý a při něm obě stěny prosklené nad zděným parapetem, krytým žulovou deskou, severní prosklení přerušuje válcový sloup, z této strany bílý, vpravo se připojují ocelohliníkové dveře dole s okopným plechem z bílého kovu – podrobněji viz v hale 101; vrchní pás prosklení z této strany i *strop* jsou obloženy deskami, převážně čtvercovými, z polystyrénu. Také skla jsou většinou zalepená, a to i informačními panely.

Je tu *podlaha* z okrových dlaždiček formátu 10x10 cm, nad tím částečně sokl z černých dlaždiček také 10x10 cm.

Ve východní stěně vlevo dva výklenky nad sebou, ve spodním je vysoký litinový radiátor, v horním, sahajícím až ke stropu, jen malá elektroskříňka; vpravo je osazená ocelová zárubeň bez dveří (do 186); v jihovýchodním koutě zelenkavý obklad.

V jižní stěně otvory nejsou.



Prostor pod schodištěm na nástupiště 193 [Součást úschovny zavazadel]

Šikmý *podhled schodiště* omítaný stejně jako obě schodnice, přiložené ke stěnám,

ve východní stěně vstup – viz 134,

v severní čele velké luxferové okno s větracím kovovým okénkem – viz také 134.

Jiné otvory tu nejsou.



Místnost 194 [Pův. součást podeje a výdeje zavazadel]

je vydělená z úschovny zavazadel 133, má na *podlaze* mírně zvlněné PVC, jakoby tupované. *Strop* i s průvlakem omítaný.

V jižní stěně vstupní dveře a pod stropem velké okno – viz 133.

V severní stěně dvě dvoukřídlá umělohmotná okna, oddělená zděným pilířem, částečně se zneprůhledňujícím polepem.

Jiné otvory tu nejsou.



Místnost 195 [Součást rozdělené jídelny 76 m², nepožadováno?]

je velmi podobná jako 155, pod vlnicím se PVC jsou na *podlaze* patrné drobné dlaždičky 10x10 cm, sokl je z černých dlaždiček téhož formátu.

Strop je tedy v jižní části rovný, omítaný, v severní části asi o metr snížený obedněním s olištovanými styky desek, také natřeným nábito;

v jižním čele opět stejnou sestavu okna ze čtyř křídel, dělených pevným křížem.

V bočních stěnách nejsou otvory,



v severní stěně vlevo vstupní dveře s popsanými novými klikami, vpravo luxfery – viz 196.

v jižní stěně je vlevo nejprve luxferové okno o 5x9 čtvercových luxferách, následují hladké plné dveře v ocelové zárubni, jimž chybějí kliky a štítky, dále podobné dveře, opatřené svislými štítky z bílého kovu, podloženými plechem také lesklým, klika mírně zahnutá z 21. století, a zcela vpravo další luxferové okno s nízoučným parapetem, z 5x9 čtvercových luxfer.

V západním čele chodby je pak vstup do 153 – viz.

Suterén:

Schodiště a chodba 196 [Součást rozdělené jídelny 76 m²]

Strop je rovný omítaný, po jižní straně je pod ním asi 40 cm široké obednění, natřené bílou barvou, související pravděpodobně s podobným útvarem v sousedních 155 a 195.

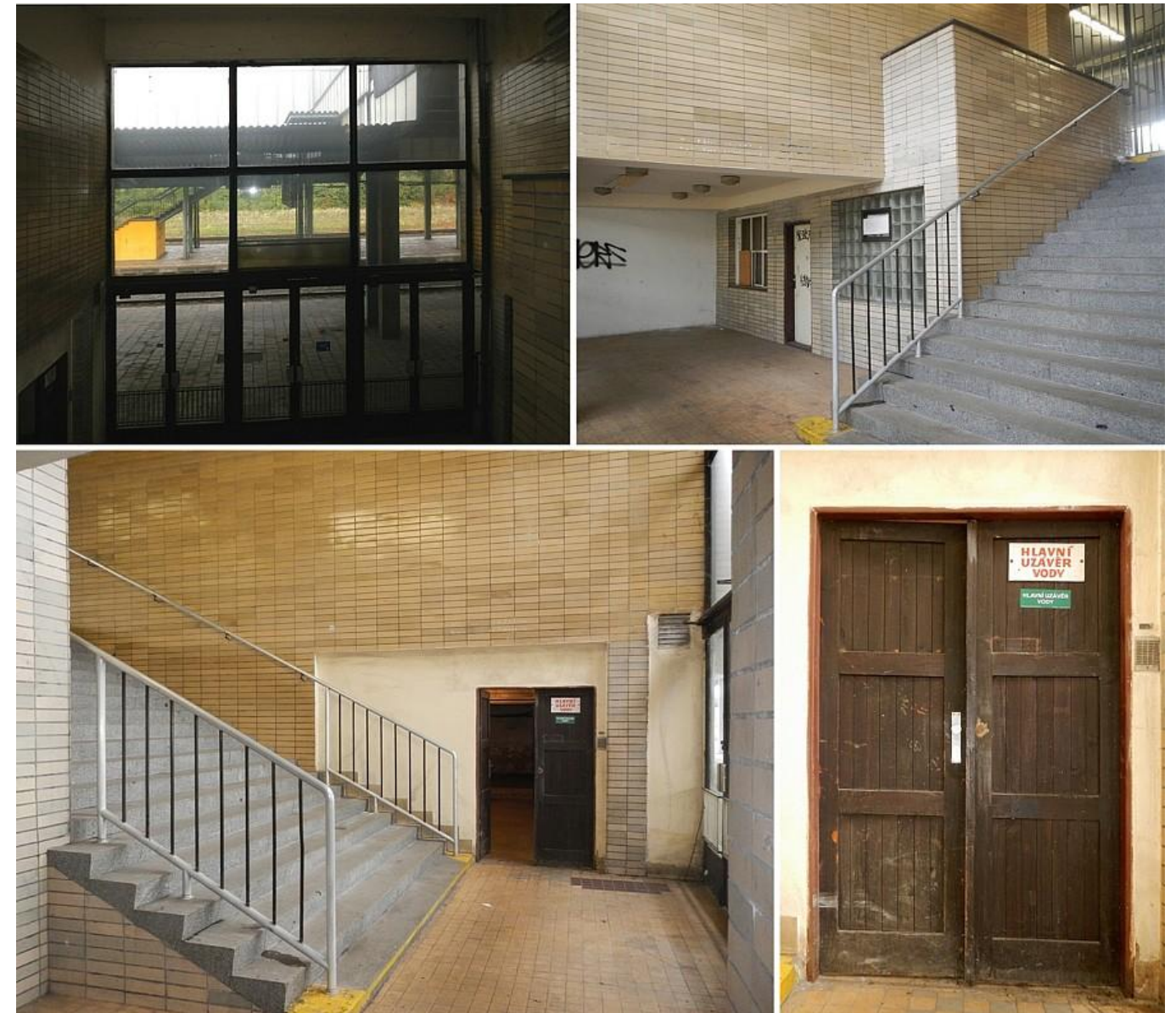
Schodiště od severu je jednoramenné, stupně a sokly při nich jako obvykle z umělého kamene zrnité šedo-černo-světlešedé struktury, má z obou stran madlo obvyklého typu, tedy dřevěný hranol nahoře se zaoblenými hranami, nesený kovovými konzolkami; v bocích schodiště nejsou otvory.

Chodba má na podlaze červené PVC,

po severní straně je tedy vlevo výstup popsaného schodiště, dále vpravo ocelová zárubeň s hladkými plnými dveřmi, jež mají starší hranolové štítky z bílého kovu, klika už je z 21. století, pokovená; vpravo mělká pravoúhlá nika s nízoučným parapetem.

Ve východním čele nejsou otvory,

Prostor se schodištěm na I. nástupiště 001 [vyplývá z dispozice]



Široké jednoramenné **schodiště** v jihozápadní části prostoru je včetně obkladů na přilehlých stěnách (nemají otvory) a světelnou rampou nad výstupem schodiště popsané v souvislosti s halou 101 (severní část), do níž ústí. *Strop*, členěný průvlak, je v západní části položen o podlaží výš, v obou úrovních je omítaný, průvlak po východní straně zabíhá pod velmi tupým úhlem do stěny. *Podlaha*, místy se vzdouvající, je vyskládaná z drobných okrových dlaždic formátu 10x10 cm a je zejm. v západní části spravovaná dlaždičkami jiných barev.

V *severním čele* vlevo vysoká prosklená příčka, v ní dole troje dvoukřídlé dveře zde obvyklého typu, ocelohliníkové konstrukce, s lichoběžníkovým madlem, z této strany bez bílých okopných plechů, zato jsou tu mechanismy „BRANO zavírá samo“, výše veliký nadsvětílík, také s kovovou konstrukcí z obdélných, zřejmě dutých profilů, tvořený 3x2 tabulemi. Vpravo navazuje nižší stěna s nízkým parapetem, obloženým vodorovně pásky neurčité okrové barvy, nad ním stěna pokračuje třemi velkými pevnými okny, oddělenými svisle kovovými příčníky a ve spodní části do výše asi 140 cm chráněnými mříží z L-profilů a svisle kladených čtverhranných prutů.

Východní stěna je nově sem vložená, byl do ní integrován původně volný pilíř, obložený kabřincovými pásky, takový stále ještě *volný pilíř* stojí západněji.

Jižní stěna je také obložená kabřincovými pásky a má téměř souměrné členění dvěma okny a dveřmi mezi nimi: vlevo šestitabulkové okno převážně zřejmě pevné, pouze střední spodní tabulka je otevírací, takže se tu zřejmě opět něco prodávalo, parapet je zvrchu obložený dřevotřískou, potaženou umakartem. Vpravo následují poničené hladké plné dveře už s novým obdélným štítkem a kruhovým madlem, v ocelové zárubni; vpravo potom je luxferové okno z 10x7 skleněných čtvercových cihel, v horní části místo 3x2 luxfer ocelové okénko, zatlučené vodorovně dřevotřískovou deskou.

Po *západní straně* je stěna až do výše 210 cm nad podlahou přízemí obložena vodorovně kladenými světle okrovými pásky, částečně za bok schodiště zabíhá široká mělká nika, její zadní stěnu tvoří zřejmě dosti stará, i když druhotně vzniklá příčka (podle atypického stupňovitého obkladu čtvercovými dlaždičkami formátu asi 15x15 cm podél stupňů). V příčce jsou v ocelové zárubni umístěné dvoukřídlé dveře zřejmě z dřevěného masivu, rámové, obě křídla oboustranně o třech výplních, v nichž jsou svisle kladená prkénka; dveře mají kruhové madélko a obdélný štítek z bílého kovu, zevnitř stejný štítek s dozickým zámkem a klika z bílého kovu hranatých tvarů.

Prostora 002 [Kabelový prostor, 142 m², nepožadováno]

je nepravidelná, *strop* je v severních dvou třetinách atypicky podepřený dalším průvlakem na třech volně stojících pilířích a příčně poměrně hustým sledem betonových trámů; pod stropem na různých žebříčcích množství kabelových a trubkových rozvodů, při západní a jižní stěně kanalizační svody a podobně.

Na *podlaze* betonová mazanina.

Vstupuje se kovovými dvoukřídlými dveřmi v levé části *východní stěny* – viz 005.



V *jižní stěně* otvory nejsou,

ve viditelné části *západní stěny* jsou tři průduchy ve výši spodní hrany průvlaků a ve vnějším lici mají mřížky či vodorovné lamely.

V *severní stěně* široké luxferové okno, nad parapetem asi 130 cm vysokým, a v něm tři ležatá okénka, tedy silně zkorodované železné konstrukce.

Prostor 003 [Elektrikář, 14 m², nepožadováno]

má v *severní stěně* dvě okna, převážně ale špinavá nebo něčím zalepená či zakrytá, mají z této strany parapet z umělého kamene, a dveře – viz 005.

Na *podlaze* je PVC úplně ušpiněné, původně asi šedé, na omítaném *stropě* zářivky.

V *ostatních stěnách* otvory nejsou.

Prostor 004 [Buffet a sklad, 14 m², nadpočetný - nepožadováno]

Pro průzkum nebyl zpřístupněný, památkově zřejmě nezajímavý prostor,

jenž má v *severní stěně* uprostřed dveře a po stranách okna – viz 001,

jiné otvory tu nejsou.

Předsín 005 [Původně součást 001]

Omítaný *strop*, členěný průvlak, *podlaha* ze špinavě okrových dlaždiček 10x10 cm je místy spravovaná bez dodržení odstínu.

Po *jižní a západní straně* jsou provedeny obklady ze světlých kabřincových pásků,



v jižní stěně je sestava tří otvorů, vlevo neprofilované dvoudílné okno, klapačka má zaoblené hrany, parapet obložený PVC (pod ním pásy neurčité světle hnědé barvy), uprostřed ocelová zárubeň a v ní hladké plné dveře, bakelitový ostrohranný štítek a madélko z bílého kovu, na rubové straně štítek chybí a je tu klika z bílého kovu. Vpravo opět dvoudílné okno, jehož levý díl je zabetonovaný dřevotřískou.

V západní stěně jsou dvoukřídlé kovové dveře s rámy z dutého obdélného profilu, obě křídla mají dvě výplně nad sebou, žádné kliky (jsou tu očka a visací zámek), na líci štítek visí, nahoře a dole půlkulatě uzavřené, ze západní strany chybí.

Severní stěna je převážně prosklená nad nízkým parapetem, před nímž je topné těleso ve formě šňůry rýhovaných koleček; pevné jednoduché prosklení má tři díly a kovovou konstrukci, ve spodní části je chráněné velkými dřevotřískovými deskami.

Ve východní čele chodby, vpravo od původně volného pilíře s kabřincovým obkladem, dvoukřídlé dveře rámové konstrukce, jež mají klapačku na hranách okosenou, ve třech výplních nad sebou na každém křídle svisle kladená prkénka, žádná profilace, z obou stran kliky a štítky hranatých tvarů.



Úzký prostor 006 [???, 7 m²]

má na podlaze okrové dlaždičky formátu 10x10 cm, nad ní sokl z černých dlaždiček 10x10 cm, strop omítaný,

vstup v severní stěně – viz chodbu 008,

východní a jižní stěna bez otvorů,

v západní čele luxferové okno s parapetem asi 130 cm vysokým, vytvářené 5x4 čtvercovými luxfery, ale celý střed, tedy 2x3

luxfery, je nahrazen výklopným okénkem kovové konstrukce, místo skla je dřevotřískové zabetonování.

Úzký prostor 007 [???, 7 m²]

má na podlaze PVC šedé, hladký omítaný strop,

v severní stěně vlevo vstup – viz 008, na stěně jsou upevněna dvě kulovitá svítidla z mléčného skla, na vykonzolovaných objímkách,

jiné otvory tu nejsou.



Chodba 008 [64 m²]

má nepravidelný půdorys, k západu se zužující (před zúžením obvyklým způsobem zakrytá dilatace), k severu vybíhá vstupní záliv. Chodba má na podlaze dlaždičky formátu 10x10 cm, převážně špinavě okrové, různě rozbité nebo doplňované čtverečky jiných barev.

Strop je omítaný, členěný průvlaky, hojně jsou tu tažena různá vedení (po jižní straně chodby vede žebříček z úhelníků a pásového železa, zavěšený na táhle z tenkého kruhového železa, dole je to podtaženo také kruhovým železem a na jižní straně zapouštěno do stěny; jiné nosníky mají profil L a



také jsou zavěšeny na tenkých prutech).

Ve východním čele se vlevo nachází nástup na dvouramenné schodiště, ale už z mezipodesty je nástup do přízemí – viz 139, vpravo plechová dvířka, zamčená na visací zámek, v plechovém rámu, křídlo ztužuje plochý diamantový motiv.

Po jižní straně chodby pilastry, nebo někde i přízdní polopilíře nosného systému, první otvor v hlubokém výklenku je tvořen pozoruhodnými **těžkými ocelovými svařovanými dveřmi**, jež mají líc uprostřed hluboce segmentově vybraný, přes projmutí jde pět válcových madel, končících silnější kruhovou obrubou a navařených prostřednictvím trojúhelníkových náběhů k obvodu dveří; zevnitř je navařen hluboký ztužující rám z plochého železa, uprostřed je madlo z plochého železa s nápisem VÝCHOD Z ÚKRYTU; po bocích rámu jsou čtyři pákové uzávěry, nahoře je číslo 08070298. Za těmito těžkými dveřmi jsou na opačném lici průchodu připevněny utilitární mřížové dveře, zamčené visacím zámkem, převážně ze svislých prvků kruhového průřezu a z vodorovných plochých želez.

Další dvojice dveře vpravo jsou zde obvyklé dvoukřídlé plechové, v horní třetině prosklené (prosklení je u levých z nich zatřené ve spodní polovině vápnem, pravé mají místo prosklení levého křídla hustou mřížku), kliky původní, štítky nahoře a dole půlkulatě uzavřené. Dále potom už v zúžené části chodby za dilatačním předělem nacházíme dvojice hladké plné dveře v ocelových zárubních na celou hloubku zdi, levé bez klik, zevnitř je bakelitový štítek, u pravých zvenčí klika a štítek z bílého kovu hranatých tvarů, zevnitř pouze štítek.

Západní čelo chodby nemá otvory.

V severní stěně chodby vlevo od vstupního zálivu jsou v obvyklých ocelových zárubních osazeny čtyři dveře ze čtvrtiny prosklené strukturovaným sklem, lemovaným obvyklými lištami, a páté (úplně vpravo) plné. U prvních jsou štítky úplně zničené, bakelitové kliky anatomických tvarů; u druhých nacházíme velmi pěkné strukturování skla, opravdu „bruselské“, dále mají z chodby kruhové bakelitové madélko, štítek zničený, zevnitř bakelitovou kliku „kubistických“ tvarů a štítek obdélný; u třetích bakelitové kliky a štítky tzv. anatomických tvarů dochovány v úplnosti; u čtvrtých prosklení se strukturou, kterou popisujeme jako „z drobných střípků“, bakelitové štítky jsou poničené, bakelitové kliky „kubistických tvarů“ dochovány; páté, již plné dveře mají pouze zevnitř hranatou kliku z bílého kovu a obdélný ostrohranný bakelitový štítek.

Následuje *hluboký záliv* s přístupem na nástupiště, v bocích otvory nemá, na čele jsou vsazeny rozměrné plechové dveře obvyklého typu, v horní třetině prosklené čirými skly, klika a štítek z bílého kovu, hranatých tvarů.

V severní stěně chodby *vpravo od zálivu* následují dvojice dvoukřídlé dveře do výtahů, mají krabicový zámek s kruhovým madélkem, na jedné straně půlkruhově uzavřený, svislé ztužení obou křídel má trojúhelníkový profil. Zcela vpravo u schodiště ocelová zárubeň s hladkými dveřmi ze čtvrtiny prosklenými, bakelitové kliky a štítky anatomických neboli zaoblených tvarů.

[Šatny a umývárny pro zaměstnance - požadováno dimensovat podle počtu (všech) zaměstnanců, připadajících v úvahu pro tato zařízení – srv. 009 až 018, ale i 148, 149, sociální zařízení v JV části všech NP]

Místnost 009 [Šatny žen, 7 m²]

má na *podlaze* okrové dlaždičky 10x10 cm, sokl je převážně z černých dlaždiček, ale částečně i bílé nebo okrové úseky jsou tu; *strop* je členěný průvlakem.

Vstupní dveře *od východu* jsou hladké plné, v ocelové zárubni.

V *západní stěně* luxferové okno nad zesíleným parapetem ve výši asi 140 cm, tvořené 11x4 čtvercovými luxfery, střed je opět nahrazen kovovým okénkem, v něm vápnem zatřené sklo.

Sprcha a úklidová komora 010 [Umývárny žen, 7 m²]

Sprcha je vydělená příčkami 210 cm vysokými, se zeleným obkladem na celou výšku příček, jinde je obklad jen 150 cm vysoký, přerušovaný pod oknem v místě radiátoru, *dlažba* 10x10 cm, okrová, přerušovaná velkým kovovým poklopem, omítaný *strop* s průvlakem.

V *severní stěně* trojdílné umělohmotné okno, přitom krajní díly jsou širší, ovládané velkou umělohmotnou půlolivou, střední část je užší, pevná; všechny tři části mají ve spodní polovině nalepenou fólii, která imituje drobné střípky.

Vstupní dveře *od východu* jsou hladké plné, v ocelové zárubni, kliky anatomických tvarů i příslušné štítky dochovány v úplnosti.

Předsíň 011 [3 m²]

má okrovou dlažbu 10x10 cm se soklem částečně okrovým, částečně také černým, formátu 10x10 cm, rovný omítaný *strop*,

vstup z chodby *od jihu* viz 008,



oboje dveře v *západní stěně* jsme popsali - viz 009 a 010,
další otvory tu nejsou.

Zalomená prostora 012 [Pův. předsíň, WC ženy a úklid, 10 m²]

Na *podlaze* linoleum, imitující obdélné dřevěné kousky, omítaný *strop* s průvlakem.

Vstup *od jihu*, z chodby – viz 008,

v *bočních stěnách* otvory nejsou.

V *severním čele* umělohmotné trojdílné okno, jak jsme ho popsali v 010, ale skla jsou čirá, bez polepu.

Na *stěně východní* a také částečně v *severovýchodním koutě* zelený obklad obkládačkami, 150 cm vysoký.

Sklad 013 [Pův. součást skladu stanice – tranzit. zavazadel]

Na *podlaze* betonová mazanina, zčásti pokrytá okrovým linoleem, omítaný *strop* s průvlakem.

V *severní stěně* vstupní dvoukřídlé dveře – viz 008,

boční stěny bez otvorů,

v *jižní stěně* dveře do 059 – viz výše.

Předsíň 014 [3 m²]

má okrovou *dlažbu* 10x10 s vloženým plechovým poklopem, s pochozí úpravou (ostré hřebítky, vytvářející drobné kosočtverce), rovný omítaný *strop*.

V *jižní stěně* vstup z chodby – viz 008,

v *západním koutě* obklad zelenými obkládačkami do výše 150 cm,

V *severní stěně* vpravo dveře ze čtvrtiny prosklené, lemované lištami zřejmě už novějšími, protože nemají nátěr v barvě slonová kost,

východní stěna bez otvorů.

WC pro muže 015 [Pisoáry a WC muži, 8 m²]

Na *podlaze* okrové dlaždičky formátu 10x10 cm, omítaný *strop* s průvlakem.

V *jižní stěně* vlevo vstup z předsínky – viz 014,

v *jihozápadním koutě* dvě kóje, převažuje tu zelený obklad pouze do výšky 150 cm, do obou kójí vstup hladkými plnými dveřmi s bakelitovými klikami a štítky oblých tvarů (dochováno v úplnosti).

V *severním čele* dole litinový radiátor, tam je obklad přerušený, výše nad asi 140 cm vysokým parapetem, obloženým hranolovou deskou, umělohmotné okno, zde obvyklé trojdílné, krajní části otvíravé.

Při *východní stěně* je zelený obklad a při levé části nad vysokým stupínkem dvě pisoárová stání (celkem dochovaná).



Sprcha 016 [Umývárny mužů, 8 m²]

Na *podlaze* okrové dlaždičky formátu 10x10 cm (kropenaté), omítaný *strop* s průvlakem.

Zelený obklad stěn je 150 cm vysoký, kromě *severního kouta*, kde je i litinový radiátor a nad ním zde obvyklé trojdílné okno, krajní části otvíravé, střední část je pevná, zato má polep fólií skoro na celou výšku, kdežto otvíravé části pouze do poloviny.

Vstup *od jihu* dveřmi z jedné čtvrtiny prosklenými, kliky a štítky zaoblených tvarů v úplnosti dochovány,

v *jihozápadním koutě* opět sprcha, obložená zelenými dlaždičkami až do výše 210 cm.

Předsíňka 017 [Předsíň, 3 m²]

Na *podlaze* okrové mramorované dlaždičky, nad nimi soklík z černých dlaždiček, všechno formátu 10x10 cm. Rovný omítaný *strop*.

Prostora bez oken, vstup *od jihu* z 008,

v *severní stěně* dveře do 016 – viz, při *východní stěně* patrná dilatace.



Místnost 018 [Šatna muži, 13 m²]

Na *podlaze* nazelenalé PVC, na rovném omítaném *stropě* před oknem průvlak,

v *severním čele* zde obvyklé trojdílné okno, tentokrát bez fólií,

ve *východní stěně* otvory nejsou,

v *jižní stěně* plné dveře – viz 008.

v *západní stěně* zcela vlevo patrná zazdívka dveří.

Výtahová šachta 019 [2x výtah, 19 m²]

nepřístupná.

Místnost 020 [Elektrikář. dílna, 20 m², požadována jen jedna dílna 18 m² – srv. i 179]

Na *podlaze* betonová mazanina a zničené PVC, na omítaném *stropě* před okny průvlak a příčně trám.

V *jižní stěně* vstupní dveře – viz 008,

boční stěny bez otvorů.

V *severní stěně* dvě trojdílná okna s parapetem asi 140 cm vysokým, v nich čirá skla bez fólií, pod okny parapetní prkna.

Prostor 021 [Kolektor]

Nízký prostor pod schodištěm se šikmým *stropem*, bez oken,

přístupný *od západu* plechovými dvířky – viz 008.

Sklad 022 [Sklad stanice – tranzit. zavazadel, pův. 106 m², požadováno 100 m² pro sklad stanice a CO]

má *strop* omítaný, s betonovými průvlaky, *podlaha* také betonová,

v obou bočních stěnách přízední pilíře, ve třech stěnách nejsou otvory,

kromě *severní*, kde jsou velké dvoukřídle plechové „rámové“ dveře, se třemi výplněmi, spodní dvě výplně plechové, horní výplň západní prosklená, zatřená barvou, východní z husté mřížky; klika kovová, zřejmě původní, jednoduchého zahnutého tvaru, štítek protáhlý, nahoře a dole půlkulatě uzavřený.

Místnosti 023 až 032 [Rozsah CO zařízení měl být upřesněn se ZÚ]

nebyly přístupné, přístupu v době naší návštěvy bránila uzamčená mříž - jde o celek protiatomového či protiletectvého krytu, jenž není opatřen okny a na vyvěšených pláncích a pokynech je zván „Stálý úkryt ŽST Ostrava-Vítkovice“. Popis byl sestaven podle fotodokumentace, laskavě provedené Ing. Arch. Filipem Ciahotným z ostravského ateliéru KOHL Architekti.

Podlahy, stěny i stropy v prostorách úkrytu jsou betonované monolitické, v 030, 031 a 032 mají stěny téměř v úplnosti otisky prkny nebo fošnami, na *stropech* jsou tu otisky velkých, přibližně čtvercových desek (stropy jsou zřejmě zesílené tak, že nepotřebují průvlaky, polohy pilířů jsou však čitelné); stěny v ostatních místnostech mají otisky přinejmenším částečně, ovšem o provedení z betonu často svědčí i mírná skarpovitost stěn. *Podlahy* a nizoučkový sokl jsou natřeny červenohnědou barvou (ve většině místností je i obdélná odtoková gula), stěny a stropy jsou okrové, kovové zárubně a dveře světle zelené s černými pákami, zárubně kovových dveří tmavozelené, typové plné dveře mají nátěr v barvě slonové kosti a jsou opatřené bakelitovými klikami oblých tvarů a dochovanými štítky (všechny dveře jsou jednokřídlové). Svítidla, přisazená ke stropu, mají bočníkovitý tvar a jsou chráněná drátěnou kostrou; původní bakelitové vypínače.

Protitlaková předsíň 023 [3 m²]

Vstup *od severu* těžkými kovovými dveřmi z 008 (viz),



k *jihu* vedou dveře z ocelového plátu, s pákovými uzávěry, zpevněné dvěma svlaky ze širších a po obvodu z menších obdélných dutých profilů.

Protiplynová předsíň 024 [P. P., 3 m²]

V *severní, východní i jižní stěně* po jedné těžkých kovových dveřích, jež jsme popsali v 023.



Prachová komora 025 [P. K., 3 m²]

Vstup kovovými dveřmi od *severu* viz v 024,

jiné otvory tu nejsou, zato tu stojí filtrační jednotka v perfektním stavu.

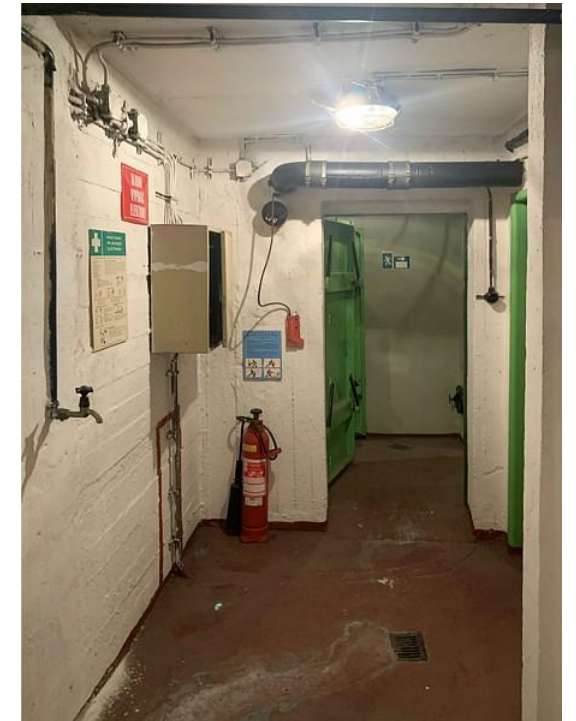


Prostor pro ukrývané 026 [Předsíň, 3 m²]

V *západní stěně* těžké kovové dveře (viz 024),

v *severní stěně* hladké plné dveře,

ve *východní stěně* průchod na celou výšku prostor, bez dveří.



Umývárna a WC 027 [Umýv., 5 m²]

V *jižní stěně* hladké plné dveře,

v *severní stěně* dvoje podobné dveře do kóji, vydělených zděnými příčkami na celou výšku prostor.



Strojovna FVZ 028 [FVZ, 6 m²]

V *západní stěně* vpravo vstup plnými hladkými dveřmi,

stejně dveře jsou i v *jižní stěně* vlevo.

V *severní části* stojí čerpadlo filtrověntilačního zařízení na ruční pohon. Nasávací potrubí kruhového průřezu je vedeno po obvodu krytu proti směru hodinových ručiček až do 030 a opatřeno několika krátkými nasávacími odbočkami.

Místnost kolektivních filtrů 029 [Sklad, 6 m²]

Vstup *od severu* – viz 028, jiné otvory tu nejsou..



Velitel SÚ, družstvo krytové, spoj. uzel, první pomoc 030 [Chráněné pracov., 14 m²]

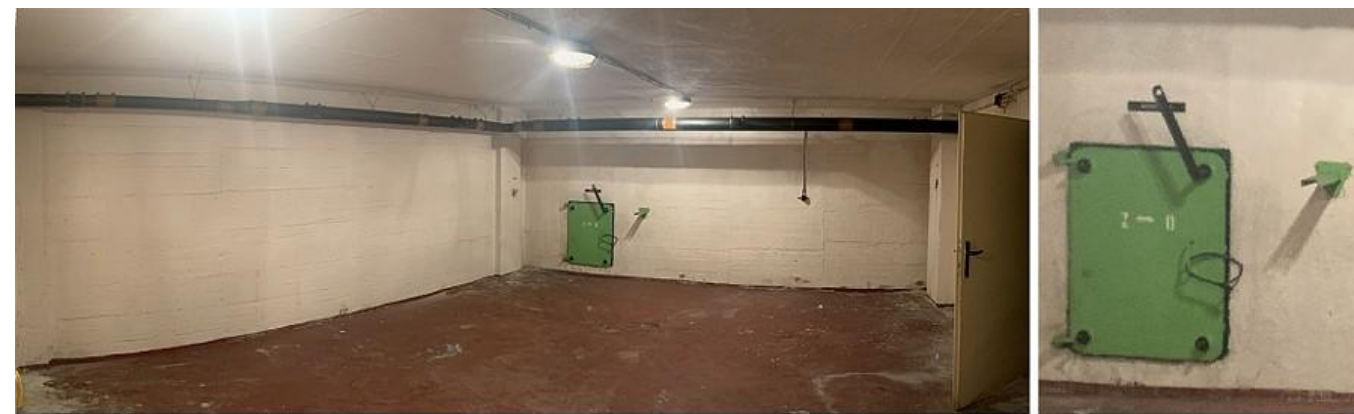


Vstup *od jihu* hladkými plnými dveřmi. Je tu sice i novější nástěnný telefon, ale stále i původní bakelitový telefon s malou telefonní ústřednou na ruční ovládání a stolek a křesílko v bruselském stylu, s kovovými nožkami.

Prostor pro ukrývané (vodní hospod.) 031 [U., 11 m²]

V *jižní a západní stěně* průchody bez dveří,

v *severní stěně* hladké plné dveře, vpravo u nich velká tlaková nádoba na pitnou vodu a ještě dále vpravo malé pístové čerpadlo na ruční pohon, sloužící k jejímu natlakování; potrubí ke kohoutku na protější stěně je vedeno pod stropem.



Místnost pro ukrývané 032 [U., 36 m²]

Velký, zhruba čtvercový prostor má v *jižní stěně* vlevo únikový výlez hladkými plechovými dvířky (za nimi je snad utajená šachta), majícími v zakulacených koutech ovládací konce západek, otvíraných otočením nasazovací pákou.

V *západní stěně* hladké plné dveře,

v *severní* průchod bez dveří.

Prostora 033 [Pivo, minerálky, sodovky, 60 m², požadován chlazený pivní sklad 100 m²]

Velká, mírně nepravidelná, silně devastovaná prostora (jsou tu hromady otlučené omítky, částečně vyrubaná *podlaha* z betonové mazaniny) s černým nátěrem stěn,

na *stropě* otisky bednění, takže to tu nebylo zřejmě nikdy omítnuto, byla tu zřejmě tlustá



izolace a nejsou tu žádná okna.

Přístup *od východu* je vybouraný, byly tu široké, nejspíš dvoukřídlé plechové dveře.



Prostora 034
[Strojovna, 14 m², požadováno v rámci předchozího?]

V jižní části volný pilíř, k němuž pod omítaným *stropem* směřují průvlaky,

betonová *podlaha*, z níž jsou vytvořeny také dva podstavce při středu delších stěn na osazení odstraněné technologie,

vstup ve *východní stěně* vlevo – viz 035,

jinak tu nic není.



Chodba 035 [31 m²]

má půdorys nepravidelného T,

v *noze*, směřující k jihu, je vlevo nezačištěný průchod a plné hladké dveře s bakelitovými klikami zaoblených tvarů a s dochovanými štítky, vedoucí do většího výklenku asi s hlavním uzávěrem plynu; v čele je zřízena rampa, svažující se mírně k jihu, ke zcela zkorodovanému a zničenému nákladnímu výtahu, do něž vede průchod z L-úhelníků, kovové dvevní křídlo je opřené opodál, na přilehlé západní stěně vlevo elektroskříň a ovladač; vpravo vstup do 034, se širokou ocelovou zárubní, křídlo chybí.

Severní část chodby má částečně zničenou betonovou *podlahu*, v ní občas nějaký ten kovový poklop; pod omítaným *stropem* s průvlaky upevněny ocelové nosníky většinou L-profilu, nesoucí zejm. rozvod topného média

(kanalizační svod zbytečno zmiňovat).

Na *severní stěně* nejprve otvor výtahu, lemovaný dřevěnými hranoly, tak jako o patro výš (viz 152), v otvoru dvířka, zavírající se shora a zdola a mezi nimi je U-profil. Následuje záliv se schodištěm (viz 152) a další otvor do malého nákladního výtahu, další vytržená zárubeň vede do kobky 044 a vpravo následuje zárubeň na celou hloubku zdi, plechová, dnes bez křídla.

Ve *východním čele* opět zárubeň bez křídla a

v *jižní stěně* další taková, pobourané *západní čelo* ústí do 033.

Prostory 036 [Předchladírna, 5 m², požadován chlazený sklad konzerv 10 m²], 037, 038 a 039

jsou značně zdevastované, zárubně i s částmi přilehlých zdí jsou vytrhané, okna tu zpravidla nejsou,

v prostorách **037 a 038 [Chladírny, po 3 m², požadováno 20 m², viz i 225 a 226]** černý nátěr stěn a na stropě otisky bednění;



v **039 [Masárna, 7 m², požadováno 25 m² pro hrubou přípravnu, viz i 040]**

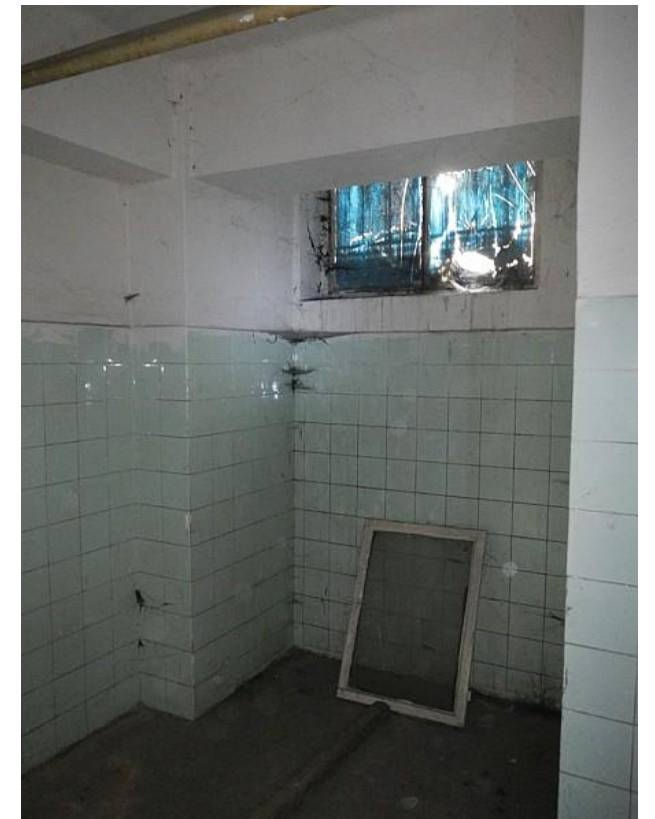
vidíme na *podlaze* PVC,

zelenkavý obklad stěn je asi 180 cm vysoký, *k jihu* směřuje za průvlakem dvoutabulkové okno s drátosklem, zatřené modrou barvou, zčásti asi pevné, s kovovou konstrukcí.

Prostor 040 [Škrabka, 18 m², požadováno 25 m² pro hrubou přípravnu, viz i 039]

Podlahu tvoří betonová mazanina, omítaný *strop* s průvlakem.

Vstup *od severu* kovovou zárubní bez křídla,



ve východní stěně otvory nejsou,

v jižním čele za překladem opět dvě okna, oddělená zděným pilířem a zabedněná polystyrénem, takže je nelze studovat.

Střední část západní stěny je do výše 150 cm obložená zelenkavými dlaždičkami, otvory v této stěně nejsou.



Prostor 041 [Brambory, 24 m², požadováno 28 m²]

má na podlaze červené PVC, strop a překlady jsou omítané,

v západní a severní stěně ocelové zárubně bez dveřních křídel,

ve východní stěně otvory nejsou,

v jižním čele zřejmě dvě okna, která jsou zevnitř zabedněná polystyrénem, takže je opět nelze studovat.

Prostor 042 [Zelenina, 12 m², požadováno 12 m²]

Na podlaze červené PVC, strop omítaný, při východní stěně průvlak; bez oken;

přístupno ocelovou zárubní od jihu, křídlo tu není.



Bývalá umývárna 043 [???, 10 m²]

Ve východní části rovný omítaný strop, v západní šikmý omítnutý podhled,

vstup skrze ocelovou zárubeň v jižní stěně, bez křídla,

na stěnách 170 cm vysoký nazelenalý obklad, a to kupodivu i v západní části,

v dělicí stěně vlevo průchod pod schodiště, také obložený,

jiné otvory tu nejsou.

Prostor 044 [Vino, 9 m², nepožadováno]

má betonovou podlahu, dehtové nátěry stěn; strop už není zatřený dehtem, není omítaný, jsou tu otisky bednění i na překladu i na trámku, naopak tu nejsou okna.

Do kobky vede v zálivu jižní stěny z chodby vytržená zárubeň.

Prostor 045 [Kabelové uzávěry, 50 m², požadována kabelová komora 9 m²]

Strop omítaný, s průvlaky.

Na podlaze čtverce ze světlomodrého PVC s o něco tmavším modrým zrněním.

V jižní stěně v levé části ocelová zárubeň s dveřmi zřejmě už novými, s klikami a štítkem z plechu; v široké pravé části luxferové okno se dvěma kovovými okénky (viz 046).

Další tři stěny bez otvorů.



Sklad a dílna 046 [Sklad zab. zař., 38 m², požadován sklad dílny 9 m²]

Na podlaze je betonová mazanina se světlešedým nátěrem, strop je rovný omítaný, členěný ovšem průvlaky.

V jižní stěně jsou, nad asi 190 cm vysokým parapetem, čtyři dvoudílná jednoduchá kovová okna s drátosklem, před nimi je vidět ještě provizorní mříž: levá polovina oken byla otvírací, tedy výklopná, má dole dvojici závěsů půlkulatě zakončených, ve spodní třetině jsou zarážky proti extrémnímu vyklopení a nahoře uzavírací mechanismus, ke kterému už ale nevede žádné ovládání, pokud tu tedy vůbec někdy bylo.

Západní stěna zůstala bez otvoru.

V severní stěně v horní části luxferové okno velmi široké, ze 27x4 čtvercových luxfer, ovšem



porušené, v levé části jím prochází vzduchotechnika, kolem ní místo 4 luxfer zazdívka, dále vpravo dvě ležatá výklopná kovová okénka na rozměr 3x2 luxfery, s ocelovým rámem i ocelovým obvodem křídla.

Ve východní stěně vlevo hladké plné dveře, křídlo asi původní, v ocelové zárubni, ale klika a štítek vyměněny (viz i 047).

Nepravidelná chodba 047 [Chodba, 23 m²]

má ve východní části betonovou, dosti poškozenou *podlahu*, ve zbylé části potom je na ní položeno opět PVC s tím hnědo-okrovým mramorováním.

Strop omítaný, členěný trémem, ve východní části je pod ním podvěšena kovová konstrukce s mnoha trubkami, vedoucími do výměňkové stanice.

V jižní stěně jsou troje dveře v ocelových zárubních, levé jsou hladké plné, s bakelitovou klikou a štítkem, klika je mírně zahnutá, štítek nahoře a dole segmentově vypjatý. Střední a pravé dveře jsou v horní čtvrtině prosklené, prosklení se strukturou jakoby z droboučkých střípků je zatřené žlutou barvou a olištované, kliky a štítky zachovány z obou stran.

V západním čele zárubeň na celou hloubku zdi, údajně původní, se zaobleným vnějším rohem, hladké plné křídlo také pravděpodobně původní, na závěsech půlkulatě zakončených, klika dvakrát zalomená, stříbřitě pokovená, s dozickým zámkem, štítek protáhlý obdélný.

V severní stěně vlevo opět hladké dveře v ocelové zárubni v poměrně hluboké pravoúhlé nice, klika a štítek bílé, štítek nahoře a dole půlkruhově zakončený, zřejmě z 21. století.

Ve východní části chodby jsou v západní stěně opět původní dveře v horní čtvrtině prosklené, v ocelové zárubni na celou hloubku zdi, klika a štítek už vyměněny, se stříbřitým pokovováním, sklo zatřené šedou barvou a lemované novou umělohmotnou lištou.

V navazujícím severním čele jsou osazeny plné dveře, které mají ocelovou zárubeň a z obou stran zachované původní bakelitové kliky a štítky nahoře a dole segmentově zakončené.

Ve východní stěně chodby vlevo jsou protipožární dveře, tedy už vyměněné, nicméně opět

hladké plné se šedým nátěrem, plechová klika a štítek bílé. Vpravo úzké dveře v ocelové zárubni, zřejmě původní, s bakelitovou klikou a štítkem, s druhotně navrtaným dozickým zámkem, a zcela vpravo nástup na schodiště – viz 175.



Umývárna 048 [Předsíň, 6 m², požadována jen jedna vymývárna akumulátorů 12 m²]

Strop hladký, na *podlaze* nevzhledné tmavě okrové dlaždičky, 10x10 cm.

Přístup dveřmi od východu: z jedné čtvrtiny prosklené, prosklení lemované lištou z PVC, klika a štítek stříbřitě pokovované, nové – viz i 047.

Stěny do výše 150 cm obložené pásky, takzvaný protikyselinový povrch, neurčité šedé barvy, výše olejový nátěr.

V severní stěně vlevo hladké plné dveře, zřejmě původní, v ocelové zárubni na celou hloubku zdi a zřejmě s původní bakelitovou klikou a štítkem. Vpravo ještě okénko ve výši asi 160–195 cm, spíše tedy velký průduch s hustou kovovou mřížkou;

jiná okna tu nejsou.



Místnost 049 [Akubaterie alkalické, 11 m², požadována jen jedna akumulátorovna 12 m²]

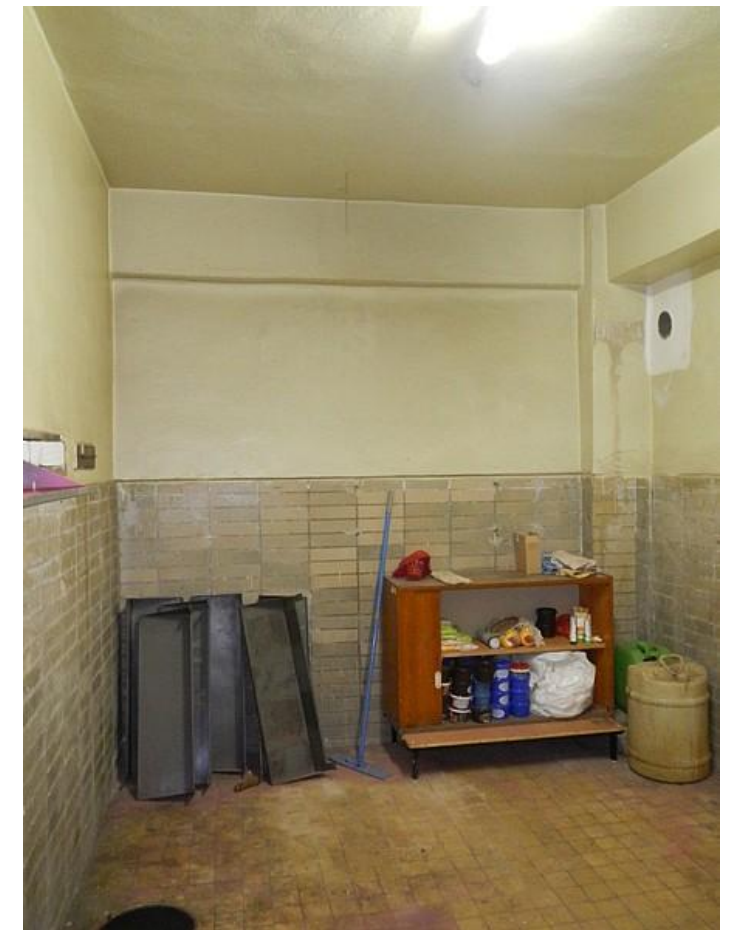
Silně poškozená *dlažba* 10x10cm s kovovou gulou; *strop* hladký, omítaný.

Stěny s obkladem jako v 048, v jižní stěně okénko s hustou kovovou mřížkou a dveře – viz 048,

jiné otvory tu nejsou.

Kolektor 050 [7 m²]

Na *podlaze* betonová mazanina, *strop* pro množství izolovaných vedení není vidět,





Energetická stanice 051 [Akubaterie kyselé, 15 m², požadována jen jedna akumulátorovna 12 m²]

Strop omítaný, na něm atypický systém také omítaných trámů, zvyšujících nosnost.

Na *podlaze* čtverce 60x60 cm z PVC, světlomodré s o něco tmavším modrým zrněním; část podlahy je vyvýšená, pochozí plocha je z plechu s vyraženým rastrem (drobná vřetena ve dvou šikmých směrech).



Prostora je přístupná *od jihu* hladkými plnými dveřmi, jejich bakelitové kliky a štítky zachovány (viz i 047),

na *severním konci* je stěna pouze v horní části, níže navazuje kolektor, jdoucí na obě strany, čili doleva i doprava, s podchodnou výškou asi 110 cm.

Ve *východní stěně* je patrná zazdívká plynosilikáty, pouze asi 130 cm vysoká, široká asi 110 cm a vzdálená asi 120 cm od jihovýchodního kouta.



Místnost pod schodištěm 053 [???, 2 m²]

má samozřejmě v souladu se schodišťovým ramenem šikmý omítaný *podhled*.

Podlaha je betonová,

vstupní dveře *od západu* – viz 047.

Sklad 054 [Sklad sděl. zař., 11 m², požadován jeden sklad dílny 9 m² – srv. např. i 046]

má na *podlaze* betonovou mazaninu, omítaný *strop* je členěn průvlaky.

V *jižním čele* pouze jedno okno, které nelze moc dobře studovat, ale je údajně jednoduché z drátoskla, dělené svislou příčkou, tedy dvoutabulkové, zvenku s mříží, zřejmě provizorní.

V *bočních stěnách* nejsou otvory.

Dveře v *severní stěně* – viz 047 - i z této strany mají kolem prosklení, zatřeného žlutou barvou, půlkulatě vyvinutou lištu.

Místnost 055 [Pův. součást 056]

Strop je omítaný s průvlaky,

na *podlaze* šedozelené PVC.

V *severní stěně* už zmíněné dveře – viz 047, bakelitový štítek je tu rozlomený a je tu lišta kolem skla, zatřeného žlutou barvou.

V *bočních stěnách* nejsou otvory.

V *jižní stěně* jsou vsazena dvě kovová okna s parapetem asi 190 cm vysokým, jednoduše zasklená drátosklem. Celá okna jsou zatřená černou barvou, mají uprostřed svislé dělení, takže jsou dvoutabulková, levá část bývala otvíravá, ale mechanismus už zřejmě není kompletní.



Předávací stanice 056 [Rozvod teplé vody a ÚT, pův. 33 m², kupodivu nepožadováno]

Výměník údajně firmy Veolia nebyl pro průzkum zpřístupněn,

vstup umožňují *od severu* dveře z chodby 047,

k jihu, do anglického dvorku směřují čtyři barvou zatřená kovová okna.

Sklad 059 [Pův. součást skladu stanice – tranzit. zavazadel]

Na *podlaze* betonová mazanina, zčásti pokrytá okrovým linoleem, omítaný *strop* s průvlaky.

V *severní stěně* plné hladké nové dveře ve zkorodované ocelové zárubni, kliky tu nejsou, jsou tu jen obdélné štítky z bílého kovu,

jiné otvory tu nejsou.



Podchod na 1. nástupiště 057 [74 m², pův. součást 001, vyplývá z dispozice]

nebyl pro průzkum zpřístupněn,

obě boční stěny jsou členěny výrazným ústupkem, *východní* je v úplnosti obložená světlým kabřincem a členěná luxferovými okny – viz 009 a 006, *západní* (bez otvorů) je v severní čtvrtině pouze omítaná a je do ní vložen původně volný pilíř s obkladem.

na jihu navazuje schodiště do 101 (viz) se stěnami, obloženými travertinem,

na severu podchod uzavírají dvoje ocelohliníkové dvoukřídlé dveře, součást prosklené stěny na severním průčelí dilatačního celku 5.

Prostora 058 [5x trafo po 12 m², nepožadováno]

Snad technologická prostora s pěti ležatými okny s vysokými parapety v západní stěně; způsob vstupu je nejasný.

První patro:

Vrchní úroveň nádražní haly 201 [Galerie nástupu na 2. nástupiště, 480 m²]

je přehlednější, v zásadě její půdorys tvoří obdélník, narušený pouze pylony v jižních koutech. Jak již zmíněno, rozměrný strop tu nemá žádné vnitřní podpory, protože i těleso schodišť končí ve výši zábradlí kolem velkého lichoběžníkového otvoru v podlaze, jímž hala prostupuje do přízemí; po jižní straně otvor v podstatě přiléhá k průčelí.

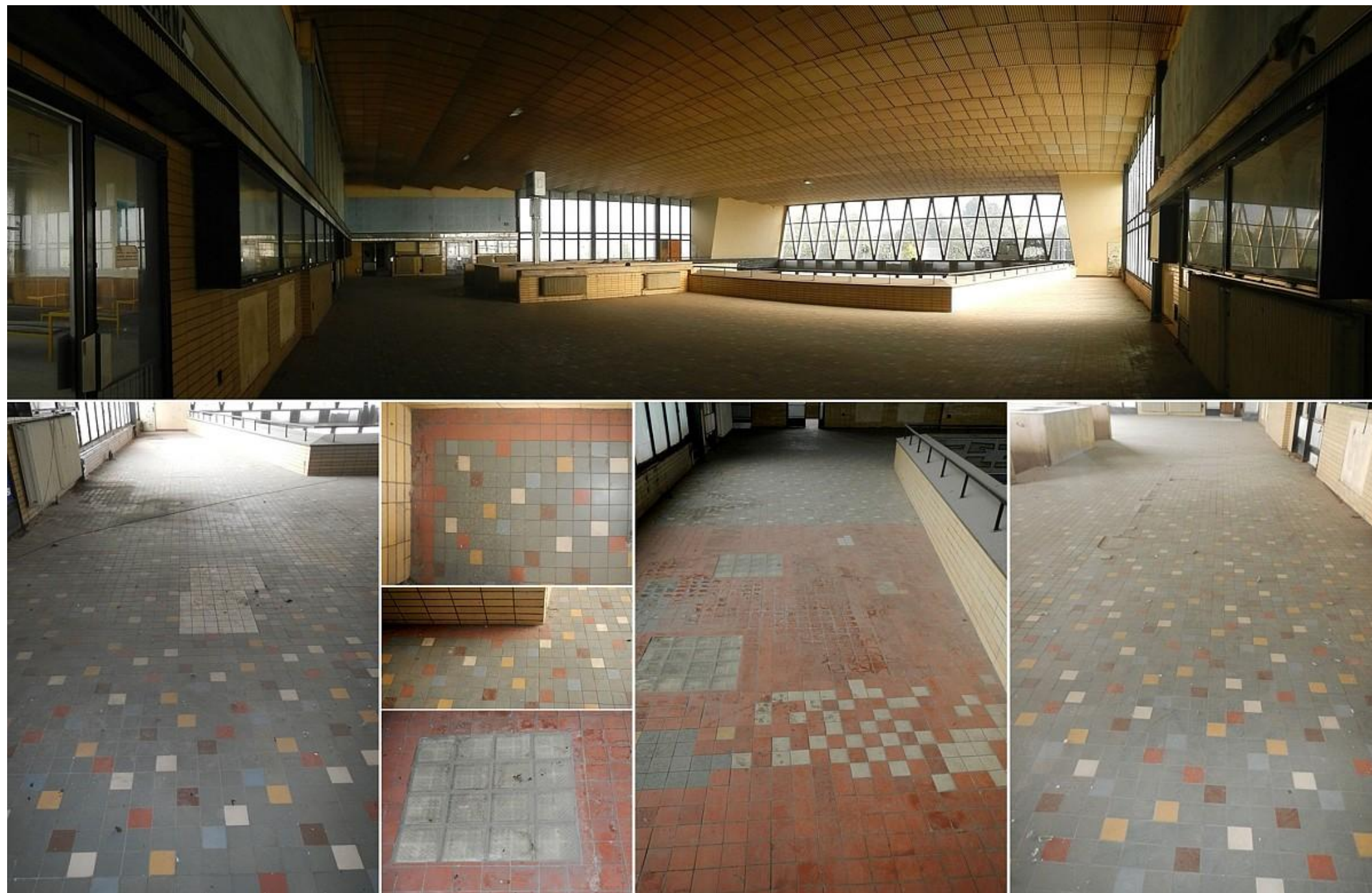
Podlaha je tvořena **mozaikou** ze čtvercových dlaždiček formátu 10x10 cm, v severní a střední části je základní barvou šedomodrá a do ní jsou přimíchány čtverečky červené, žluté, bílé, červenohnědé (možná až do fialova; barvy potlačuje vrstva prachu). Při obvodu dlažby, tam, kde obvod souzní s její pravoúhlou osnou, má mozaika borduru z červených dlaždiček:

- v šířce 2 dlaždiček na vnějším obvodu, u boků tělesa schodišť i při výstupech schodišť

- v šířce 1,5 dlaždičky při severní straně zábradlí a při travertinovém obkladu tělesa schodišť

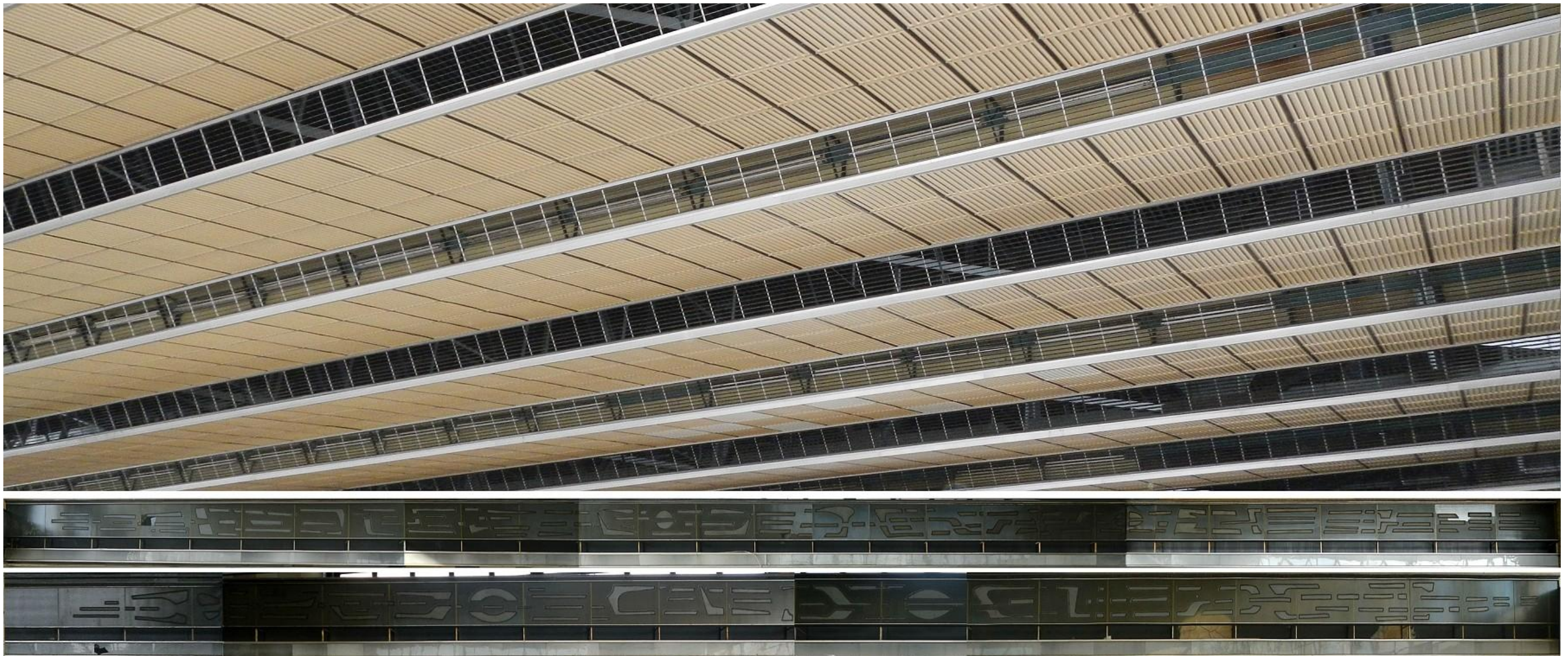
(Při východní a západní straně zábradlí, tedy tam, kde jde šikmo, zabíhá mozaika až k zábradlí.)

Ve zhruba polovině obou jižních lichoběžníkových výběžků převažují dlaždičky červené, do nich je zakomponováno ve východním pět, v západním tři okna, resp. světlíky, ze čtvercových luxfer, které jsou svrchu zdobeněji ryhované, hladkým dělicím křížem vznikají čtyři pole, na nichž jsou střídavě šikmo a nakoso provedeny půloblounové hříbtíky. Některé dlaždičky jsou poškozené nebo uvolněné, při druhotných výměnách byly použity hlavně čtverečky skoro bílé, ale zejm. v červené ploše nacházíme i modré a žluté.



Pilovitý **podhled** má v šikmějších užších plochách mřížku převážně z vodorovných plochých pásků, ale v řidším rytmu jsou samozřejmě i pásy svislé, obojí z bílého kovu, nahoře a dole širší lišta. Střídavě (ob jeden pás) vidíme za mřížkou pás zářivek (dnes místy prořídlý) a za nimi zalamovanou nažloutlou odraznou plochu.

Mezilehlé širší pásy s mírnějším sklonem se skládají z příčně kladených trojic světle okrových, kovově vyhlížejících čtverců (některé jsou světlejší než ostatní, zřejmě vyměněné, podle projektu jde o polystyrén), mezery mezi nimi kryjí černé lišty; desky mají po jedenácti úzkých svislých drážkách téměř na celý rozměr čtverce. Krajní jižní a severní pás jsou vodorovné, stejné skladby.



Zmíněné **zábradlí** vyhlíží značně masivně, má poměrně komplikovaný profil, zakončený šikmo kladenými broušenými žulovými deskami, nad nimiž ještě běží madlo z válcové trubky na vysokých, opět kovových stojkách obdélného profilu a obdélných podložkách se zaoblenými rohy (trubka madla v jihozápadní části haly chybí); zadní stěna je obložená vodorovně kladenými světle okrovými pásky.

Čelní stěnu, vkládanou mezi šikmé žulové desky nahoře a světelnou rampu dole, na čele stropní konstrukce (na rampě nejsou nápisy, ale čisté mléčné sklo, přidržené hliníkovými lištami), tvoří průběžný pás **ozdobných panelů z drátoskla**; pás lemuje nahoře i dole uzavřený kovový profil a hliníkové lišty; mezerou mezi pásem a světelnou rampou je vidět do hluboké mezery se zadní stěnou, zřejmě omítnutou a natřenou našedo, s připevněnými, také našedo natřenými T-profil, k nimž jsou dvěma bíle natřenými kolmými spojkami z plochých želez přichyceny nosné sloupky panelů z kovových obdélných profilů, také s bílým reznoucím nátěrem. Zábradlí jen se zúženými žulovými deskami, bez zadní stěny a madel, beze změny pokračuje i podél omítaných pylonů v jižní části.

Těžko popsatelným motivem ozdobných panelů, zpracovaném typicky v bruselském stylu, jsou jakoby neuměle tvarované krátké klikyháky, též obloučky, čárky a ojediněle i kruhové úseče, v převažujícím vodorovném směru, nejčastěji tři nad sebou (řídčeji až čtyři a zejm. na koncích méně); motivy jsou vytvářeny z linie místy tenké, často se však různě ztlustňující (vznikají tak jakési „hokejky“ či „golfové hole“), jejich plocha se jeví jako bílá, této barvy je však dosaženo zřejmě velmi jemným strukturováním povrchu (a snad i jemnými bublinkami ve hmotě?), jejich obvod je zdůrazněn zahloubením a proužkem se zcela vynechaným sklem, který se tak projevuje jako nejtmavší část zábradlí; ostatní plocha je z čirého drátoskla, ovšem vnímáme ji pod vlivem podkladu jako šedou. Panely jsou tu méně, tu více poškozené, motivy místy přesně nenavazují, takže není jisté, že někde nebyly přehozeny nebo vyměněny za náhradní.

Zábradlí je v severní části mírně asymetricky přerušeno **tělesem schodišť**, obloženým travertinovými deskami, ovšem pouze bez podstatných severních dvou třetin západního a východního boku, kde je pod hranolovou římsou z travertinu obklad světle okrovými pásky, a jižní třetiny obvodu,

je sem opět nasypaný keramzit, naopak na plné severní třetině jsou na vysokém stojanu vztyčeny hodiny, optická dominanta haly.

Nádražní hodiny jsou nesené čtyřmi zřejmě dutými, asi 2,8 metru vysokými stojkami obdélného průřezu, natřenými stříbrenkou, mezi dvojice stojek jsou ve směru zepředu dozadu vkládány krátké nosníky, které pomocí zářezek přidržují tři etáže skel. Spodní etáž je nejvyšší a zároveň užší, vrchní dvě, pokud dobře vidím, jsou zhruba stejně široké, spodní z nich je nejnižší; ve spodní etáži jsou dvě tabule, řazené za sebou, výše pak jsou za sebou řazeny čtyři převýšené obdélné tabule (téměř polovina dvou zadních tabulí ve střední etáži jsou uražené); ploché části tabulí jsou umělecky strukturované (na způsob „škaredého skla“), na každé tabuli jsou provedena ve svislém směru čtyři stejná žebra půlkruhového profilu, půlkruhově na obou koncích zakončená, v nichž je sklo téměř hladké



kde se uplatňuje droboučká, převážně světle žlutá mozaika s plastickými nápisy (viz 101). Západní a východní třetinu tělesa vyplňují **jednoramenná schodiště** z přízemí do patra ze žulových stupňů, přerušená ve vrchní třetině mezipodestami z velkých žulových desek. Nástup zezdola je dnes zazděn plynosilikáty (viz 101), otvor však nebyl jen na čele, ale zabíhal lichoběžníkovou částí i do vnějších boků. Šikmá část otvoru vytváří nízký sokl podél nástupní části schodiště, na nějž bylo posazeno zajímavě pojedené **zábradlí**: z černého pásového železa je zalamováním vytvořen nahoře i dole otupený zubořez, který zřetelně odkazuje na podobu velkého lichoběžníkového okna v čele haly; přes vrcholy zubů jsou položeny tenké hranoly z bílého kovu, nesoucí oběma konci madlo z trubky poměrně velkého průměru, dole se zatáčející spojovacím obloukem a nahoře pokračující podél stěny na konzolkách ze zahnutých trubiček (stěny jak uvedeno obloženy travertinem; u východního schodiště zábradlí dochováno, u západního téměř celé madlo chybí).

Střední část tělesa mezi schodišti je vodorovně **přestropená** a obehnaná nizoučkou atikou; *podlahu* stropu tvoří mozaika (cca 5x5 cm) převážně světle okrová, občas s černým či modročerným čtverečkem, uplatňuje se však jen při obvodu, ovšem kromě jižní části, kde je nasypaný keramzit; podstatnou střední část stropu totiž zakrývá velký protáhlý šestiboký útvar, jakýsi piedestal, ve výši zmíněné atiky, také obložený travertinem: jeho jižní dvě třetiny jsou kromě obvodu v širší atiky vybrané a



prosklené stěny hladké plné jednokřídlé dveře – viz 203 (dveře v ocelové zárubni, štítek je bakelitový, nahoře a dole segmentově uzavřený, bakelitová klika oblých tvarů) a 202 (stejně dveře, ale klika je hranatá z bílého kovu) – a jsou tu také opatřené soklem z pásu červenohnědých dlaždiček.

Prosklenou část **západní stěny**, vedle popsaného koutového útvaru, tvoří nad nízkým parapetem, obloženým světle okrovými pásky, kovová konstrukce se třinácti svislými sestavami převážně pevně zasklených jednoduchých **oken**, ve skupinách 3-5-5 dělených masivnějšími, stále ovšem kovovými stojkami. Tenké vodorovné příčníky člení tyto sestavy horizontálně na čtyři pásy, ve třech spodních (krajní s převýšenými tabulemi, ve středním páse šlo zřejmě o úzká ležatá výklopná okna, dnes převážně nefunkční nebo dokonce zavařená) jsou drátoskla (ojediněle druhotné plexisklo), ve vrchním, částečně již ve výši pilovitého podhledu, jsou osazena modře natřená skla.

Pravá část **západní stěny** je kompozičně s prosklenou stěnou spojená: ve výši ležatých tabulí běží **kovová hranolová římsa**, mající čelo v horní části asi na výšku tří pětín z mléčného skla (s nápisy, kdysi určité podsvíceno), lemovaného lištou z bílého kovu, silně korodující, takže to zřejmě není hliník, a ve spodních dvou pětínách tvoří čelo kovově bílý vlnitý plech zdejšího typu. K této římsě jsou zespodu přivěšovány obdélné kovové vývěsky, překvapivě hluboké (asi 30 cm; vnitřek světle okrový), každá skříňka má celoplošně prosklená dvířka na třech závěsech nahoře a se dvěma nevelkými madly z bílého kovu dole na černém rámu. Stěna pod římsou je obložena světle okrovými pásky a prolamována obvyklými dvoukřídlými ocelohliníkovými dveřmi, jejichž prosklení je ve spodní části chráněno mřížkou převážně ze svislých prutů, na dalších stěnách i jinými otvory, pod radiátory byl obklad vynecháván (jsou tu omítané obdélné plochy); nad římsou, tentokrát ve výši nasvislo situovaných obdélných oken prosklené stěny, je proveden obklad dvěma řadami izolačních panelů vyseptalé světle modré barvy a nad nimi je až k pilovitému stropu omítka s okrovým nátěrem.

Ve spodní části západní stěny jsou konkrétně dvojce dveře popsaného typu, zcela vlevo skříňka a pod ní místo pro radiátor a mezi dveřmi dvě sdružené skříňky, pod nimi rozměrné radiátory.

(vyklenutí směřuje vždy od nosných stojek). Stojky jsou nahoře pravoúhle zalomené do boků (dutina tu není zaslepená) a nesou hluboký kovový rám, opět natřený stříbrenkou, v podobě čtyř stěn kvádrů se dvěma volnými čtvercovými čely, na zbylých dvou bocích je uprostřed menší obdélné přeplátování. V rámu jsou poměrně natěsně vloženy hodiny tovární výroby, se dvěma ciferníky (stejnými jako na stojce, nesoucí markýzu při jižním průčelí haly), před jejichž zasklením obíhá trojboká stříbrná lišta.

Jižní stěnu v horní úrovni haly tvoří ono charakteristické obrovské lichoběžníkové jednoduché, pevně zasklené okno (některá skla zřejmě nahrazena plexisklem nebo průhlednými umělohmotnými deskami s rýhovaným nebo jinak strukturovaným povrchem), dělené střídavě šikmými a kosými poměrně masivními stojkami (tedy vytvářejícími zubořez) a výškově na třetiny subtilnějšími příčníky. Čela stojek jsou i zde uprostřed černé a tento černý pás je lemovaný hliníkovými lištami.

Před spodní částí okna je zdánlivá **lávka**, ovšem nepřístupná, příliš úzká, jejíž podhled jsme popsali jako světelnou rampu (viz strop 101); také na čelní straně lávky je dole pás zřejmě z mléčných nebo strukturovaných skel, lemovaných kovovou lištou z lesklého bílého kovu, lichoběžníkového profilu; nad ním je zřízeno zábradlí s ocelovou, černě natřenou konstrukcí, v němž se střídají ležatá pole se strukturovanými skly, lemovanými hliníkovou lištou lichoběžníkového profilu, s užšími, tedy převýšenými poli s drátosklem, před nějž je předsazena hliníková mřížka ze svislých prvků trojbokého profilu. Tento sled je uprostřed přerušen ustupující částí, vyloženou nikoli vlnitým, ale prolamovaným plechem, v níž jsou umístěny dva vysoké reproduktory.

Po stranách okna jsou v jižních koutech haly souměrně umístěny dva **velké koutové pilíře** či pylony, mající nepoměrně jednodušší úpravu: mají východní, respektive západní stěnu prudce šikmou, aby prostor haly plynule navázal na obvod širokého lichoběžníkového okna po jižní straně. Pylony jsou hladce omítané, opatřené okrovou barvou, na severní stěně mají těsně u





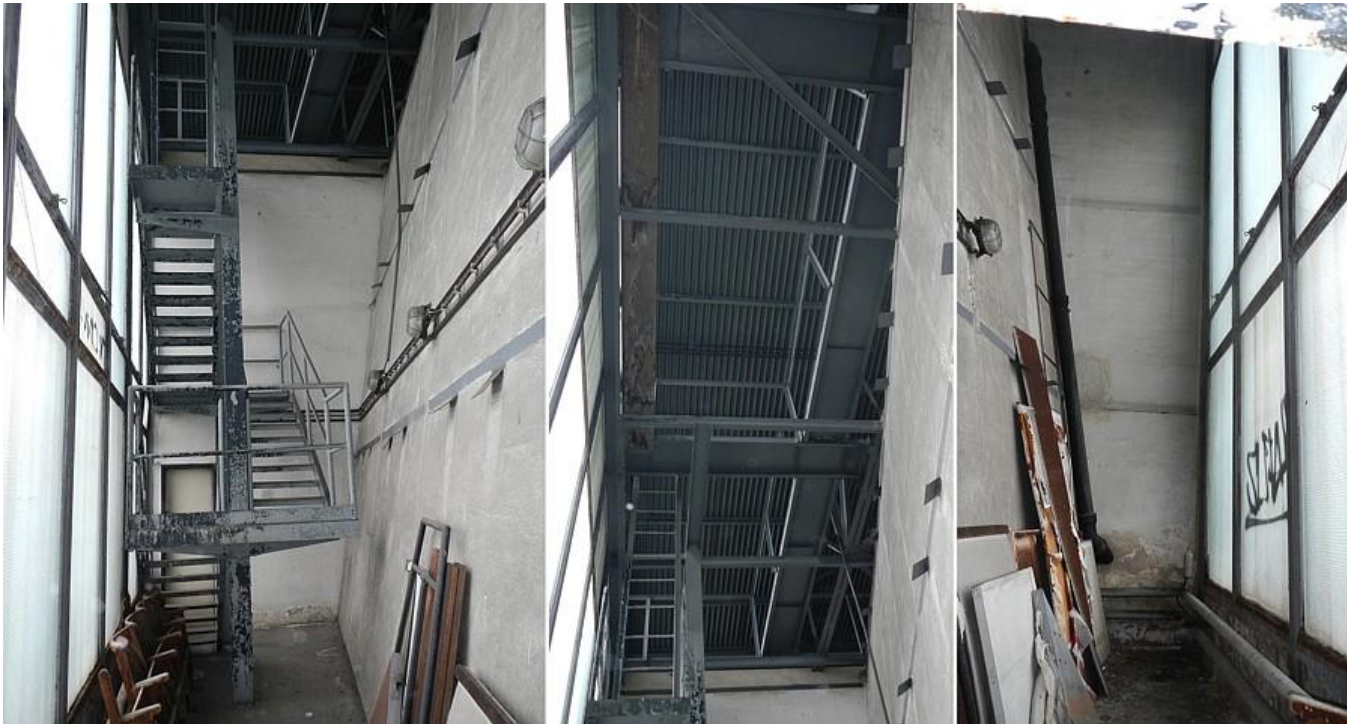
Severní stěna má v zásadě stejné kompoziční uspořádání, výrazným rozdílem na sebe upoutává pozornost střední třetina vrchní části stěny (nad římsou), která je prosklená obrovským šestiúhelným, pevně zaskleným **oknem**, pouze pod stropem je nad ním na výšku zhruba poloviny sousedních omítaných pásů pás z vlnitého plechu, lemovaný černým L-profilem. Ocelohliníková konstrukce okna je předsunuta až k čelní ploše římsy – světelné rampy - a na stojkách zakryta bílými lesklými plechy, které se nahoru rozšiřují a tato křídla se zároveň po bocích odklánějí do haly – vzniká tak zřetelný V-tvar, který svébytným způsobem odkazuje na velké okno v čele haly.

Spodní část stěny pod římsou je samozřejmě i zde obložena světle okrovými pásky a dále řešena takto: úplně vlevo jedna informační skříňka, dále dvoukřídlé dveře (nad nimi na mléčném skle římsy nápis ČEKÁRNA), pak je sestava tří informačních skříněk (pod nimi jen dvě omítané plochy, ale radiátory chybějí), na něž (pod levými třemi díly okna v horní části stěny) plynule navazuje okno o třech pevně zasklených tabulkách, rozměrově identických s informačními skřínkami, stěna s obkladem pod nimi ústupky také předstupuje k čelní ploše římsy. Pod levou polovinou horního okna, ale už nikoli na celou šířku, je umístěna sestava dvojích obvyklých dvoukřídlých dveří (nad nimi nápis II. NÁSTUPIŠTĚ), dále vpravo jeden a půl skříňky (pod tím omítaná plocha, radiátor chybí; skříňka poloviční šířky nemá skleněná dvířka, její vnitřek je natřený černě a je tu umístěna nová červená kovová skříňka hydrantu se zaoblenými rohy), jednokřídlé prosklené ocelohliníkové dveře, sestava dvou skříněk (pod nimi omítaná plocha, radiátor chybí), další stejné dveře a úplně v koutě sestava dvou skříněk.

Východní stěna je v levé **zděné části** opět komponována jako předchozí, v horní části není žádné okno, v dolní části vznikl pravidelný rytmus: dvoukřídlé dveře (nad nimi nápis RESTAURACE), dvojice skříněk (pod nimi radiátory), dvoukřídlé dveře a opět dvojice skříněk (pod nimi radiátory).

Pravá prosklená část i koutový pylon jsou zrcadlovým obrazem řešení na západní straně (viz; skla zejm. ve spodním pásu hodně popraskaná, na dvou tabulích připevněna deska z dřevotřísky), navíc je tu při horním okraji parapetu připevněn hliníkový okap.





Vnitřek jihozápadního pylonu 202 [???, 15 m²]

je zrcadlovým obrazem pylonu 203 (viz níže), a to včetně kovového **schodiště**; ve složených zbytcích reklamních poutačů a dalšího podobného materiálu nejsou žádné výtvarně zajímavé kusy.

Schodiště v severní části jihovýchodního pylonu 203 [???, 15 m²]

Podlahu tvoří betonová mazanina, nahoře je prostor *otevřen* do podstřeší 328 (jsou tu viditelné části I-nosníků a pochozích lávek, nesených po stranách U-profilů, i podhled střechy).

Dvouramenné, v úplnosti kovové svařované **schodiště** se obtáčí kolem stojek v podobě dvou U-profilů, které jsou na začátku a konci jinak volného uzoučkého zrcadla, ze stejných profilů jsou vytvořeny i schodnice a část nosníků podest (jinde plochá železa); podesty i stupně bez podstupnic jsou z plechů, na kterých je protiskluzová kosočtverečná síť ze hřebítků. Horní část výstupu tvoří **žebřík** ze dvou L-profilů a příček z kulatého železa, z trubek je i zábradlí, jež má stojky a souběžně se schodnicí vždy dvě trubky nad sebou.

Východní stěna je prosklená stejným způsobem, jako v navazující hale 201 (viz), na pylon připadá pět jižních a dva severnější svislé pásy, v úzkém pásu jsou ležatá výklopná okna (mají dole panty a nahoře kruhová madélka), parapet je omítnutý.

Jižní a severní stěna jsou zděné omítané, ve třetinách výšky jsou vloženy kovové pásy či profily, zřejmě nesoucí

do haly vykloněnou *západní stěnu*, zpevněnou stejným způsobem, nejspíše betonovou.



V *severní stěně* jsou vpravo umístěny hladké plné dveře v ocelové zárubni; při stěně vedle vstupu jsou opřeny tři výtvarně ztvárněné **tabule** z drátoskla, zřejmě zkušební (předváděcí) nebo náhradní pro zábradlí v hale (přinejmenším jedna z nich je prasklá).

Jižně za schodištěm je umístěn mobilní výtvarný kovový, černě natřený, víceméně plochý **prvek**, který má nahoře velký, dnes uvnitř volný obdélný rám na reklamní či agitační nápis či obraz; nosnou kostru tvoří dva rámy ve tvaru širokého hranatého U (spodní otevřen dolů), spojené stojkou, vše z uzavřeného čtverhranného profilu, příčně položené nožky jsou z U-profilu. Vnitřky U-rámů i boky stojky jsou v podstatě souměrně doplněny tenčími pruty, nesoucími kruhy a kroužky obdélného profilu, někdy i docela tlustých, a plochých obdélníkových želez.

Prostor byl temperován dvojicí tlustých trubek, kanalizační svod zřejmě svádí vodu z nástřešního žlabu.

Čekárna 204 [Pův. součást čekárny pro matky s dětmi – viz 258]

Na *podlaze* velké šedé čtverce z PVC s bílými zrny, rovný *strop* je hladce omítnutý.

Západní stěnu tvoří zřejmě druhotná přepážka, nerespektující starší obložení, 220 cm vysoká, z rámové konstrukce a sololitových výplní, v příčce úplně vlevo hladké plné dveře s bakelitovými klikami a štítky oblých tvarů.

V *severní stěně*, pouze 220 cm vysoké, nahoře uzavřené účkem z prken, obráceným dolů, jsou tři průchody, levé dva bez dveřní konstrukce, pravý s ocelovou zárubní, plnými dveřmi a štítky bez klik (viz 205). Na stěně **dřevěný obklad**, podobně jako na stěnách k východu a k jihu, kde probíhá



kupodivu i pod okny: je sestaven z dubových, poměrně světlých desek formátu cca 100x55 cm, při podlaze nízký soklík z umakartu s černým tupováním jakoby do šňůrek, nahoře dřevěná krycí lišta se zaobleným rohem, do širokých svislých mezer vkládána lišta v barvě slonové kosti.

Ve východní stěně v opačném líci hlubokého pravoúhlého výklenku (špaletami a překladem prochází obvyklým způsobem zakrytá dilatační spára) dveře

ocelohliníkové konstrukce, s obvyklými lichoběžníkovými madly, celoplošné prosklení je zatupované bíle a před ním prosvítají ve spodní třetině mříže ze dvou vodorovných prvků a mezi nimi z tenkých svislých prutů; okopné plechy zachovány.

V jižní stěně veliké šestikřídlé zdvojené prošroubované okno s parapetem z umělého kamene, spodní křídla ležatá s dvojicemi bakelitových půloliv (pravé z nich zatlučeno dřevotřískou), horní křídla vysoká, lehce obdélná, s páčkami (u prostředního okna vlevo kulička na páčce chybí; nad oknem dřevěná garnýž profilu U, připevněná zespodu k průvlaku).

Průchod 205 [Kulturní pracovník, 4 m², požadováno 12 m²]

má na podlaze velké šedé čtverce z PVC s bílými zrny (snad nalepeno na dlaždičkách?),

stěny jižní a západní pouze 220 cm vysoké,

k severu dveře ze dvou třetin prosklené strukturovaným sklem, kliky a štítky oblých tvarů zachované v úplnosti,

v bočních stěnách otvory nejsou,

k jihu hladké plné dveře se štítky bakelitovými, nahoře a dole segmentově uzavřenými, kliky zde chybějí, ocelová zárubeň.

Kóje 206 [Pův. součást čekárny pro matky s dětmi – viz 258]

je podobná předešlému průchodu, podlaha z okrových dlaždiček 10x10 cm,

vymezující příčky jsou tedy pouze 220 cm vysoké kromě severní stěny,

v jihozápadní části je umístěn kanalizační nebo spíše střešní svod, kvůli němuž vznikl koutový pilíř; od 220 cm výš je svod obedněný dřevem;

na západní stěně zelený obklad asi ve třech nebo čtyřech odstínech.

Kóje 207 [Pův. součást čekárny pro matky s dětmi – viz 258]

Podlaha z okrových dlaždiček 10x10 cm, nad ní, tam, kde není zelený obklad, černé dlaždičky co sokl;

ve východní části zelenkavý obklad 150 cm vysoký.

Předsín 208 [Pův. součást kulturního střediska]

má dřevěný, asi 115 cm vysoký obklad (podrobněji viz 204) pouze po východní stěně a přilehlých kratoučkových kouscích přilehlých stěn;

v průchodu k východu, který má hluboký výklenek, je zabedněná dilatace a v čele obvyklé dvoukřídlé dveře z pěti šestin prosklené, z této strany mají před celoplošným prosklením, natřeným bílou barvou, ve spodní třetině opět ochrannou mřížku, jejíž vodorovná plochá železa jsou černá, svislé pruty z bílého kovu černou barvou pouze potřísněné.

Další vstupy viz 205, 209 a 211 – poslední dva jsou zřízeny v tenkých přepážkách.

Čekárna 209 [Kulturní středisko, pův. 122 m², požadováno 80 m² s možností promítání filmů]

Omítaný strop je členěný překladem, na podlaze červené PVC.

Část kdysi velké čekárny s průvlakem na střední sloup (dnes je přepažená, takže vznikly také prostory 208, 210 a 211), který má na rozdíl od druhotně vložených přilehlých tenkých stěn po severní



straně (výška přesně pod betonové průvlaky; velké formáty sololitu, přes styky jdou lišty, viz i 204; ze sololitu i *východní stěna*) dřevěný obklad až do výše asi 3,5 metru; stejný obklad jen asi 115 cm vysoký, je dále na *jižní stěně* (včetně přízedního a koutového polopilíře, ale kromě levé třetiny, kde bylo umyvadlo a je tu pouze drobná oblast se šedými obkládačkami a vodorovnými světlejšími pásy) a na severozápadním koutovém pilíři.

V *západní stěně* sestava čtyř dvoudílných oken, svislé mezery kryty prknem, spodní části neotvíravé, pevné, převýšená horní křídla otočná, na páčkách zachovány koncové kuličky; tenoučké parapetní prkno;

průchody *k severu, k východu i k jihu* bez dveří.



Čekárna 210 [Pův. součást kulturního střediska]

Omítaný *strop* je členěný překladem, na *podlaze* poničené červené PVC.

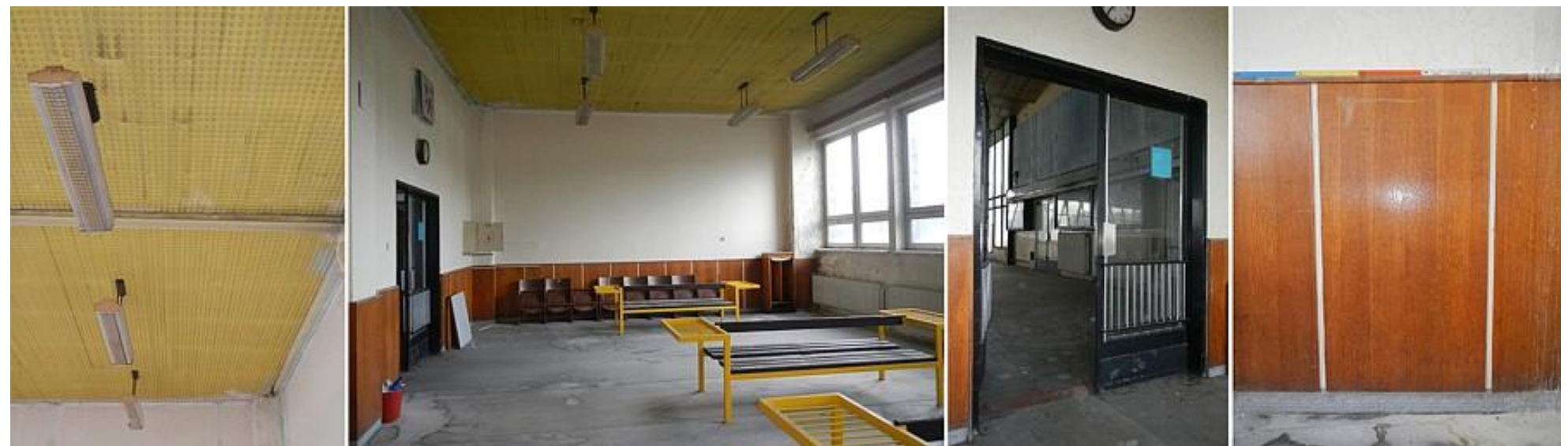
Dřevěný obklad (podrobněji viz 204), asi 115 cm vysoký, je zřízen na jihovýchodním koutovém pilíři a na *severní stěně* (nemá otvory) včetně přilehlých pilířů, v jihovýchodním koutě je vidět část kdysi volného

pilíře s vyšším obkladem.

Ve *východní stěně* ze sololitu průchod s dřevěnou obložkovou zárubní, v ní plné hladké dveře s dochovanými klikami a také štítky oblých tvarů.

Širší průchod *k jihu*, s obložkovou dřevěnou zárubní, neměl žádné dveře, protože tu nejsou závěsy.

V *západní stěně* sestava čtyř oken, stejná jako předešlá.



Čekárna 211 [Pův. součást kulturního střediska]

má na *podlaze* šedé PVC, omítaný *strop* s průvlaky,

dřevěný, asi 115 cm vysoký obklad je proveden v severozápadním koutě, na *východní stěně* (bez otvorů) a vyšší na dřívě volném pilíři,

stěny k jihu a k západu tvoří nově bedněné přepážky, v *jižní přídce* vlevo jsou osazené plné hladké dveře s klikami oblých tvarů a příslušnými štítky.

Stěna k západu je nižší než ta předešlá, mladší, asi tři metry vysoká, v asi 120 cm vysoké mezeře je vidět, že stěnu nesou závěsy válcového tvaru, nahoře na nepravidelně umístěných čtverhranných podložkách.

V *severní stěně* jsou vytvořeny dvě sestavy umělohmotných oken, oddělené omítaným meziokenním pilířem, obě o čtyřech křídlech, dělených pevným dělicím křížem; dole výklopná ležatá křídla s velikou půlolivou nahoře, převýšená horní křídla mají půloly u svislého příčníku (panty jsou tedy po bocích).

Nekuřácká čekárna 212 [80 m², požadováno 75 m²]

Strop je tvořen podhledem z umělohmotných čtverců, na nichž jsou drobné diamantové



motivy (zřejmě z tenké umělé hmoty, protože se docela vlní; na stropě zavěšeny dvě řady zářivek), konstrukci tvoří nejspíše kovové nosníky, protože průvlak, půlící strop, je celkem subtilní a také volný pilíř při severní stěně je kovový, uzavřeného čtvercového profilu.

Na *podlaze* zničené linoleum šedé barvy.

Velká místnost má dřevěný, 115 cm vysoký obklad stěn (podrobněji viz 204) ze tří stran, kromě severní, tedy okenní stěny.

Okna v *severní stěně* tvoří dvě dvojice, oddělené meziokenními pilíři, mají umělohmotnou konstrukci, jak jsme ji viděli předešle, tzn. půlolivy u ležatých spodních oken nahoře, u vysokých horních křídel jsou umístěné u stojek pevného dělicího kříže. Pod okny dlouhé radiátory.

V *bočních stěnách* otvory nejsou.

V *jižní stěně* obvyklé dvoukřídlé dveře, ale tentokrát je sklo čiré, jsou tu ze strany čekárny před spodní částí prosklení ochranné mřížky, spodní část černá, bez dodatečného okopného plechu.

Předsín a umývárna 213 [Předsín, 8 m², požadováno obecně]

Na *podlaze* hnědo-okrové dlaždičky formátu 10x10 cm, hladký omítaný *strop*.

Ve *východní části* (bez otvorů) zelený obklad, protože jsou tu umyvadla,

v *jižní stěně* jednokřídlové ocelohliníkové dveře s drátosklem, zatření ze severní strany bílým tupováním, obvyklé lichoběžníkové madlo.

V *západní části* jsou vestavěny komory 214 a 215 (viz níže),

v *severní stěně* průchod ocelovou zárubní se zavěšenými hladkými dveřmi, z jedné čtvrtiny prosklenými, kliky a štítky oblých tvarů; nad nimi je téměř na celou šířku stěny luxferové okno, jdoucí asi 10 cm pod strop, z luxfer zde neobvyklých, obdélných, kladených naležato (20x9 luxfer).

Komory 214 a 215 [Sklad a úklid, po 3 m², požadováno celkem 18 m²]

jsou vyděleny ze západní části 213 příčkami pouze 205 cm vysokými, na *podlahách* mají okrové dlaždičky 10x10 cm:

vlevo komora **214**, v ní jsou police, byl tu tedy sklad, přístupný hladkými plnými dveřmi v ocelové zárubni, bakelitové kliky oblých tvarů a příslušné štítky dochovány;

vpravo bývala naposledy sprcha (**215**), opět přístupná hladkými plnými dveřmi, které jsou tentokrát opatřené bakelitovými klikami „kubistických“ tvarů a ostrohrannými štítky; uvnitř obklad zelenými obkládačkami do výše 150 cm.

Záchody 216 [Muži WC, 24 m², požadováno obecně]

Podlaha je pokrytá okrovými dlaždičkami 10x10 cm, omítaný *strop*.

Na všech stěnách kromě široké partie pod okny je proveden dva metry vysoký zelenkavý obklad,

v *jižní stěně* dveře a nahoře luxferové okno – viz 213.

Při *západní stěně* sedm porcelánových pisoárových stání zde obvyklého typu (všechna jsou dole zničená), ke stáním vedou dva stupně, obložené stejně jako podlaha okrovými dlaždičkami 10x10 cm.

V *severní stěně* dvě sestavy zde se opakujících čtyřkřídlých oken s pevným dělicím křížem, umělohmotné konstrukce, oddělených zděným pilířem.

Po čtyřech kabinkách po *východní straně* zbyly jen díry v podlaze.



Předsín pro WC žen 217 [Předsín, 7 m², požadováno obecně]

má zelený obklad v *západní části*, kde jsou dvě umyvadla.

Na *podlaze* okrové dlaždičky formátu 10x10 cm, hladký omítaný *strop*.

K *severu* ocelová zárubeň s dveřmi z jedné čtvrtiny prosklenými, prosklení lištované, kliky a štítky odstraněny. Mezi 217 a 218 jsme nezmínili vysoko pod stropem okno z ležatých luxfer (11x9).

Východní stěna bez otvorů.

Vstup *od jihu* je opatřený jednokřídlými dveřmi, opět s drátosklem (zevnitř bíle zatupováno), v ocelové zárubni.



WC žen 218 [Ženy WC, 13 m², požadováno obecně]

má po *západní straně* zachovány plechové kóje (podrobněji viz 327), ani jedna ze čtyř kójí však už nemá dveře, zbyly pouze závěsy.

Na *podlaze* hnědo-okrové dlaždičky formátu 10x10 cm, hladký omítaný *strop*.

Zelený obklad je proveden i pod oknem, jinde na všech stěnách do výšky dvou metrů. Okno v *severní stěně* je umělohmotné, stejné jako předchozí, s pevným dělicím křížem a velkými půlolivami.

Ve *východní stěně* otvory nejsou,

v *jižní stěně* vstup – viz 217.

cm), veškeré její zakrytí je odstraněno, takže je vidět zdivo kolem ní z cihelných kvádrů.

V zálivu je v *severní stěně* osazena jedna sestava umělohmotného čtyřkřídlého okna s hranolovým parapetem ve výši asi 150 cm a pevným dělicím křížem, dále doprava, už za dilatací, se nacházejí čtyři takové sestavy; mezi jejich dvojicemi, vzájemně oddělenými subtilním zděným pilířem,

je na celou šířku jednoho travé **vestavba** výtahové šachty nebo strojovny 219. Vestavba má v jižní stěně nad asi 60 cm vysokým parapetem dvoukřídlé plechové dveře, s křídly pouze o dvou výplních, na závěsech půlkulatě zakončených, se štítkem bakelitovým, segmentově nahoře a dole uzavřeným, klika ulomena.

Ve *východní stěně* jsou dvoukřídlé hladké plné dveře zcela vpravo, v hlubokém výklenku s dilatací, krytou dřevem a sololitem.

V *jižní stěně* je pouze malé výdejní okénko v nejvýchodněji položeném travé, bez okenní konstrukce, pouze špalety jsou obložené umakartem a umakartová je i parapetní destička, která do restaurace trochu přechází. Výše, nad 220 cm vysokou omítanou stěnou, je až pod překlad provedené zabetnění velkými deskami (bíle natřený sololit?), nahrazujícími prosklení.

Výtahová šachta nebo strojovna 219 [Strojovna, 22 m²]

nepřístupná.

Bývalá restaurace 220 [Samoobsluha, 197 m², požadováno 220 m²]

Na *podlaze* bývala dlažba formátu 10x10 cm, zbyl po ní pouze otisk v betonové mazanině.

Strop je v podstatné severní části omítaný, členěný průvlaky ve dvou směrech, spočívajících na dvou volných omítaných pilířích; zhruba ve dvou třetinách šířky jižního travé zprostředkovával světlo ze světlíku **prosklený podhled** ve výši spodní hrany průvlaků, tvořený pěti řadami čtvercových tabulek, přidržovaných lištami (snad kovové T-profily), dnes je celý podhled zastříkaný barvou; v severním boku podhledu jsou osazeny čtyři obdélné otvory s vodorovnými kovovými lamelami (dvě v prostředním, po jednom v krajních travé).

Nepravidelná prostora je přístupná *od západu* zde obvyklými dveřmi v hlubokém výklenku, skla v nich bývala čirá (jedno je téměř úplně vysklené, druhé pouze prasklé), mají obvyklá lichoběžníková madla, pouze na jižním křídle zevnitř z restaurace okopný bílý plech, jinak je spodní pevná část černá; mřížka je pouze na severním křídle, a to z obou stran. *Záliv k západu* je oddělen dilatační mezerou (cca 20





Bývalý bufet 221 [Restaurace, 146 m², požadováno 150 m², měla mít i šatnu 10 m²]

Omítaný *strop* se systémem průvlaků je nesen třemi volnými sloupy.

Podlahu tvoří jakási kobercovina, položená na betonové mazanině s otisky dlaždiček formátu 10x10 cm. Severně, při dvou volně stojících pilířích, bývala rýha v podlaze pro rozvody, zaplněná (zčásti dost nedbale) maltou.

Jižní stěna je v pravé třetině uskočená dovnitř, vlevo jsou dvě a vpravo jedna sestava čtyř oken s pevným poutcem zhruba ve spodní čtvrtině výšky, pod ním ležatá pevná křídla, vrchní převýšená křídla jsou jako obvykle otočná (část kuliček na páčkách chybí).

Proti zmíněnému úskoku je naznačeno dělení převážně kovovou **odkládací stěnou**, jež má rám z dutého čtvercového profilu, který nese olepené desky, na nich jsou zbytky kovových věšáků, po bocích jsou ještě další stojky, kotvené až do překladu a mezi nimi a rámem je zubovitý motiv.

Dveře *k západu* jsou zde obvyklé dvoukřídlé s lichoběžníkovými madly; ochrannou mřížku nemají pouze ve spodní třetině, ale i výše, v polovině výšky zbývající části prosklení (částečně zalepeno reklamami).

V *severní stěně* je dole jen malé okénko vpravo, vrchní třetina stěny je zabedněná, ještě výše, ve výši průvlaků opět čtveřice ležatých větráků s lamelami, v krajních travě po jednom, uprostřed dvě (viz 220).

Ve *východní stěně* jsou vlevo plné hladké dveře, dnes bez kliky i bez štítku, za přízedním polopilířem následuje úzká ocelová zárubeň bez dveří a dále vpravo dvě hluboká výdejní okénka, vyložená sololitem, spodní deska mírně předstupuje.

Bývalá umývárna nádobí 222 [Bílá umývárna, 28 m², požadováno 15 m²]

má omítaný *strop*, dělený průvlakem (na něm dvě kulovitá svítidla z mléčného skla).

Podlaha, místy poškozená, je z mramorovaných, světle okrových dlaždiček, a je opatřená červenou bordurou v šíři čtyř dlaždiček; uprostřed je gula.

Obklad stěn kromě jižní je proveden bílými obkládačkami do výše asi 180 cm.

V *jižní stěně* sestava čtyř oken, spodní křídla mají pevná a horní vysoká otočná (dole mají kovová madélka, kuličky na páčkách převážně chybějí).

V *západní stěně* dvě výdejní okénka (viz 221),

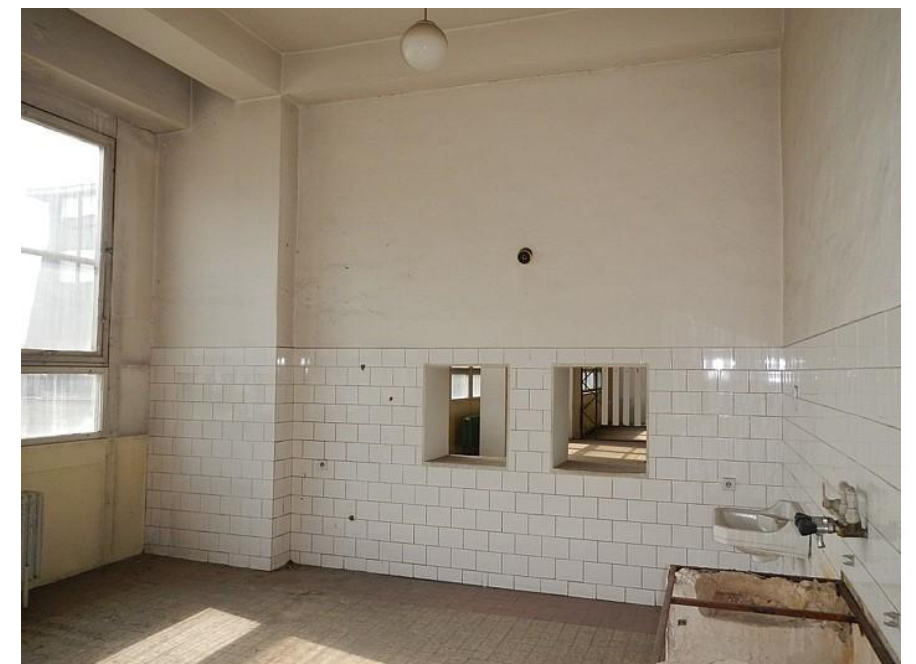
při *severní stěně* býval dřez na podezdívkách, také obložený bílými dlaždičkami, ale dřez už tu není; vpravo hladké plné dveře – viz 255.

Východní stěna otvory nemá.

Chodba a schodiště 223 [16 m²]

Na *podlaze* PVC asi nahnědlé.

Strop je rovný omítaný, se zavěšeným kulovitým svítidlem z mléčného skla; nad





schodištěm jej tvoří 5x5 čtvercových skleněných tabulek na kovové konstrukci (viz 220).

V severní stěně je nejprve vlevo prostup dvouramenného schodiště z umělého kamene, včetně zábradlí v obvyklé úpravě – viz 152 (z přízemí se jde po

jednom rameni do prvního patra severního traktu, do chodby 262, při níž tvoří nástup na rameno, vystupující sem, čtvercová mezipodesta se dvěma vyrovnávacími stupni ze dvou stran; odtud se po jednom rameni dostaneme už do druhého patra, do chodby 301), následuje otvor nákladního výtahu,



opět stejný jako níže, nad ním je ležatá nika s motorem výtahu, a vpravo prostup se zárubní z úhelníku (nejspíš po plechových dvířkách), do malé komůrky s elektrorozvaděči a hlavním vypínačem.

Ve východním čele chodby úzká zárubeň se širokými hladkými plnými dveřmi s klikami z bílého kovu a také ostrohrannými štítky (čelo tvoří příčka, ze západní strany omítnutá, z východní strany neomítnutá, z cihel naplocho).

Jižní stěna chodby nemá otvory,

západní čelo je pod průvlakem cele otevřené do 255.

Chodba 224 [pův. součást 223] a prostory 225 až 229 a 257

V těchto prostorách středního traktu nejsou okna, denní osvětlení tu

zprostředkovávalo jen prosklení na spodní straně světlíku (viz např. 220; dole s oněmi čtvercovými tabulkami, na boku tabulky obdélné), dokud nebyl zastříkán barvou; světlík přerušují průvlaky, někdy i zdvojené – mezi nimi dilatace. Ostatní stropy většinou omítané. Není jasné, zda tu po vymístění zastaralých technologií začala nějaká promyšlená adaptace, ale výsledkem jsou betonové podlahy, nerovné po vytrhaných dlaždičkách, odstraněné dveře a vytrhané zárubně (jiné nejsou obezděné), přičemž některé takto vzniklé otvory musely být provizorně vydřeveny, zhruba do 2,5 metrů výšky stěn zčásti otlučeny omítky.

Kobky 225 a 226 [Chladicí boxy, po 5 m², požadováno celkem 20 m², viz i 037 a 038] mají na stěnách dehtový nátěr, snížené stropy zřejmě tvoří velké heraklitové panely, nesené dřevěnými trámkami.

Příčka ve 227 [Chodba a čistá přípravná (?) 14 m², požadováno 30 m²] je nedbale zbořena až ke stropu,

v horní části západní stěny je ponechán ležatý obdélný otvor do mezistropu nad kobkami 225 a 226, nad nímž je vidět část podhledu světlíku o třech řadách skleněných tabulek, převážně zatřených barvou.

Ve 228 a 229 [Studená kuchyně 17 m² a Černá umývárna 15 m², požadováno 16+20 m²] nahoře nápadné veliké trouby vzduchotechniky, ovšem ta je vedena i dalšími zdejšími prostorami.

Ve 257 [Chodba a součást černé umývárny] je dobře vidět část podhledu světlíku se třemi řadami čtvercových skel, jeho prosklený bok i přerušení dvojicí průvlaků s dilatací mezi nimi.



Strojovna vzduchotechniky 230 [Vzduchotechnika, 54 m², nepožadováno]

Zařízení se zřejmě již nepoužívá, mohlo by sloužit jako muzeum vzduchotechniky (na štítku čteme výrobce, Závody na výrobu vzduchotech. zařízení n. p. Milevsko, závod Nové Mesto n/V a letopočet 1967), vidíme tu elektromotory a rozvod vody k obrovským i menším kovovým bednám, v nichž tušíme ventilátory, filtry a další příslušenství a od nichž vedou charakteristické trouby čtverhranného průřezu.

Omítaný strop je v široké střední části otevřený do světlíku, který tu tedy nemá jinde zaznamenaný podhled a je průběžný, není dělený příčnými zdmi, které pod ním končí ve výši průvlaků.

Podlahu tvoří betonová mazanina.

Vstup ve východní stěně dveřmi i z této strany plnými hladkými, obě křídla jsou opatřena trojicí závěsů půlkulatě zakončených (viz i 233), v jihovýchodní části je vestavba se dvěma menšími prostory 232 a 231 se vstupy ze západní strany (viz níže);

ve stěnách jiné otvory nejsou.

Menší prostory 231 a 232 [???, po 3 m²]

Podlahy tvoří betonová mazanina; beze stropů. Uvnitř ventilátory nebo vzduchová čerpadla.

Obě prostory jsou přístupné od západu hladkými plnými plechovými dveřmi v ocelových zárubních, křídla mají z vnější strany mírně diamantové tvarování a zevnitř rám z dutého obdélného profilu,

jiné otvory v těchto drobných prostorech nejsou.

Archiv 233 [26 m², nepožadováno]

má betonovou podlahu

a strop ve střední široké části otevřený do velkého **světlíku**, jenž má nepravidelný pětiboký profil, na jižní straně podezdívku, výše šikmá okna s drátoskly, šikmé příčníky kovové, vodorovné žádné; mírně šikmá severní část je spádovaná k severu, má zřejmě kovovou konstrukci a nějaké izolační desky (eternit nebo plst?), stejný materiál tvoří i svislou severní stěnu. Vzhledem k sousedství strojovny je tu očekávatelný složitý rozvod vzduchotechniky, který zabíhá i do světlíku, v jehož severní stěně jsou i nasávací či výdechové otvory.

v jižní stěně vstupní dveře se šedým nátěrem, z jedné čtvrtiny prosklené – viz 234,

v západní stěně opět šedé dvoukřídlé dveře, ale plné, v ocelové zárubni na celou hloubku zdi.



Chodba 234 [Předsín a šatna, 31 m², požadována obecně]

je nepravidelného tvaru. Omítaný strop s průvlakem.

Podlaha z okrových dlaždiček 10x10 cm, sokl tvoří rozměrově stejné dlaždičky, ale téměř černé.

Chodba má v jižní stěně trojici zdvojených oken o dvou křídlech nad sebou, z toho spodní křídla jsou ležatá pevná, vrchní vysoké tabule jsou kyvné, otočné kolem vodorovné osy a ve spodní



při *východní stěně* obezděný kanalizační svod, který zřejmě prosakuje, takže to tu vypadá hrozně,

v *jižní stěně* vstup – viz 262,

v *západní stěně* žádné otvory nejsou a

v *severní stěně* okno obvyklé umělohmotné ze dvou celoplošných křídel.

Místnost 237 [Kancelář vedoucího, 14 m², požadováno 13 m²]

je téměř stejná jako předchozí (kanalizační svod je tentokrát při *západní stěně*).

Místnost 238 [Kancelář, 14 m², požadováno 13 m²]

Na *podlaze* se střídají pásy zeleného a vínového PVC, na omítaném *stropě* s průvlakem je zavěšené kulovité svítidlo z mléčného skla,

ve *stěnách* otvory jako v předchozích místnostech.



Místnost 239 [DKP, 19 m², požadováno pro sklad DKP 15 m²]

Na *podlaze* zelené linoleum, světla na omítaném *stropě* s průvlakem zničena nebo odnesena.

V *západní stěně* vlevo vstup – viz 262, vpravo při stěně obezděný kanalizační svod, obezdění částečně poničeno,

v *severním čele* obvyklé dvoukřídlé umělohmotné okno se společným parapetem,

ve *východní ani jižní stěně* otvory nejsou.



čtvrtině výšky mají na rámu páčky kruhového průřezu, zakončené bílými umělohmotnými kuličkami. Vpravo, v silně předstupující části stěny, dveře do 235 – viz.

Po *západní straně* je jižní část bez otvoru, severní hlubší část má v západním čele dvoukřídlé dveře ve vrchní skoro třetině prosklené, s klapačkou mírně lichoběžníkového tvaru; prosklení má strukturu s drobnými kroužky, je lemované z obou stran lištami na čele půlválcově vyvinutými, bakelitové kliky z obou stran „kubistického“ tvaru, štítky jsou také zachovány, i když s vloženým dozickým zámekem; obě křídla na třech závěsech půlkulatě zakončených, v ocelové zárubni na celou hloubku zdi.

V *severní stěně* jsou osazené podobné dveře, dobře dochované, rub je natřen včetně štítku šedou barvou místo obvyklé slonové kosti, lištování prosklení je stejné jako předchozí.

Ve vstupu ze schodiště (viz 326) ve *východní stěně* jsou další takové dveře v poměrně hluboké pravoúhlé nische, také se štítkem a bakelitovými klikami, jež jsou tentokrát zaoblených tvarů.

Místnost 235 [Kabinet, 9 m², požadováno 18 m² též pro promítací přístroj]

má na *podlaze* červené PVC, omítaný *strop* s průvlakem a

v *jižní stěně* jedno okno zde obvyklého typu (spodní část tvoří nízké pevné křídlo, vrchní část kyvná vysoká, s páčkami, zakončenými bílými umělohmotnými kouličkami).

V *bočních stěnách* otvory nejsou,

v *severní stěně* vstup plnými hladkými dveřmi v ocelové zárubni na celou hloubku zdi, s bakelitovou klikou zaoblených tvarů a obdélným bakelitovým štítkem.

Místnost 236 [Jídlna personálu, 14 m², nepožadováno]

má omítaný *strop* s průvlakem, zde i dále v odsazení před severní stěnou, a na *podlaze* vínové linoleum,

Místnost 240 [VBŽ, 14 m², požadováno celkem 18 m²]

Má na *podlaze* šedé linoleum či PVC lehce mramorované; omítaný *strop* je členěný průvlaky.

Severní stěna je poškozená promrzáním a je v ní osazeno okno, obvyklé pro tuto stranu budovy, tedy umělohmotné, o dvou velkých, zhruba čtvercových křídlech, s dvojskly a umělohmotnými olivami i opakujícím se parapetem ve výši asi 110 cm, snad dřevěným, s bílým nátěrem.

V *bočních stěnách* otvory nejsou,

v *jižní stěně* vstup z chodby – viz 261.

Místnost 241 [VBŽ, 14 m², požadováno celkem 18 m²]

je stavebním provedením shodná s předchozí.

Místnost 242 [OPOŽ, 14 m², požadováno 18 m²]

má na *podlaze* šedé PVC, omítaný *strop* je členěný průvlakem.

V *severním čele* obvyklé dvoukřídlé umělohmotné okno se širokými rámy, dvojskly a neprofilovaným parapetním prknem.

V *bočních příčkách* otvory nejsou,

vstup *od jihu* umožňují obvyklé dveře, z jedné čtvrtiny prosklené, s umělohmotnými štitky a bakelitovými klikami oblých tvarů.



**Místnost 243
[RM, 14 m²,
nepožadováno]**

má na *podlaze* opět šedé PVC, omítaný *strop* s průvlakem a

v *severní stěně* dvoukřídlé umělohmotné okno (zde kupodivu celkem bez známek promrzání, patrných jinde,

boční stěny bez otvorů,

vstupní dveře v *jižní stěně* nemají kliky ani štitky, pouze dozický zámek, prosklení, rámované lištou, zachováno.

Místnost 244 [Tech. kancelář, 14 m², požadováno celkem 24 m²]

Podlahu pokrývá šedé linoleum, hnědá lišta nad ním je umělohmotná nebo gumová.

V *severním čele* obvyklé umělohmotné okno,

v *bočních stěnách* otvory postrádáme,

v *jižní stěně* dveře ze čtvrtiny prosklené, původní, v ocelové zárubni na celou hloubku, kliky tentokrát „kubistických“ tvarů, štítek obdélný.

Místnost 245 [Tech. kancelář, 14 m², požadováno celkem 24 m²]

má dveře *od jihu*, z chodby, zatlučené polystyrenem: jsou obvyklého typu, mají zachovaný pravoúhlý ostrohranný štítek, kliku nikoli; z druhé strany stejný štítek, ale poškozený.

Na *podlaze* cihlově narůžovělé linoleum s mramorováním,

západní stěna nemá otvory,

v *severním čele* dvoukřídlé umělohmotné okno v pravoúhlém výklenku, s neprofilovaným parapetním prknem,

ve *východní stěně* vpravo další dveře, a sice hladké plné v ocelové zárubni na celou hloubku, obě bakelitové kliky jsou zaoblených tvarů, štitky jsou nahoře i dole segmentově uzavřené.

**Místnost 246
[Osobní kancelář, 14 m²,
požadováno 18 m²]**

V *severním čele* dvoukřídlé umělohmotné okno, parapetní prkno neprofilované,

V *severozápadním koutě* vestavěný trezorek i se dvěma klíči,

ve *východní stěně* dveře s lištovaným



strukturovaným prosklením ve vrchní čtvrtině, klika chybí, štítek zachovaný, nahoře a dole segmentově uzavřený.

Podobné dveře i *k jihu*, ale klika i štítky jiné, vše z bílého kovu, s vestavěným dozickým zámekem, zvenku kruhové madélko, zevnitř ostrohranná klika, štítky také ostrohranné.

V západní stěně dveře do 245 – viz.

Prostora 247 [Náčelník stanice, 18 m², požadováno 24 m²]

je rohová (kout, v němž je pilíř, hodně promrzá, takže je tu zničená omítka), takže jsou tu průvlaky na omítaném *stropě* při dvou stěnách a typ oken se tu mění,

okna jsou tu ve *východní stěně*, jsou tři, opět pro tuto východní stěnu v patrech typická, před nimi probíhá uprostřed výšky dřevěná lišta, snad proti překlopení; okna jsou obdélná celoplošná, kyvná podle střední vodorovné osy, ve spodní čtvrtině výšky na rámu kličky, některé i zrezlé, ale dochovány i se zakončujícími umělohmotnými bílými kouličkami v úplnosti, dole kovové madlo, dřevo převážně rozeschlé.

Na *podlaze* modré linoleum.

Přístup je umožněn *od jihu* zde obvyklými dveřmi, ze čtvrtiny prosklenými, bakelitové kliky anatomických tvarů z obou stran, podobně i štítky, segmentově zakončované; ocelová zárubeň na celou hloubku.

K *západu* vedou další dveře, ale nepoužívají se, z této strany nemají kliku, ale bakelitový štítek dochován;



v severní stěně otvory nejsou.



Zalomená chodba a schodiště 248 [54 m², zahrnuje zřejmě i předsíň pro strany 12 m²]

začíná na jižním konci opět vykonzolovaným **dvouramenným schodištěm** obvyklého provedení (viz 160), s úzkým volným zrcadlem, podhledy nad ním jsou šikmé, nad mezipodestou je široký zalomený překlad, protože je tam krátké vyrovnávací rameno (viz 326). Obvykle konstruované kovové zábradlí s dřevěným madlem.

Po *jižní straně* je zřízen jeden z hlavních vstupů zvenčí, v **prosklené příčce** obvyklé ocelohliníkové konstrukce, jež má po bocích celoplošné prosklení, dole je plná, uprostřed dvoukřídlé dveře s velkými lichoběžníkovými madly, na spodní části jejich prosklení jsou mříže ze svislých kruhových prvků, na východním křídle pouze zvenku, na západním křídle zvenku i zevnitř.

Podlahu vytvářejí okrové dlaždičky formátu nýbrž 15x15, z nich je také sokl, jehož odstín se zdá sytější.

Omítaný *strop* s průvlaky, na něm zavěšena tři původní svítidla z mléčného skla, v jižní části jedno, v severní dvě, ve tvaru „obrácené bábovky“.

Jižní a západní část chodby odděluje pod průvlak vsazená *mříž* s poměrně velkými obdélnými oky, svařovaná ze čtverhranných dutých prutů, část uprostřed v podobě jednoho křídla otevírává, na třech závěsech půlkulatě zakončených. Klika tu není, pouze dozický zámek.

Chodba po *západní straně* v jižní části nemá otvory, podobně jako v severní části po *jižní straně* (sousední prostory tu mají podlahy v jiné výši), stěny jsou členěny pouze přízdními pilíři,

V *západním čele* jsou osazené dvoukřídlé dveře bez kliky, ze čtvrtiny nahoře prosklené strukturovaným sklem, v ocelové zárubni.

V *severní stěně* sled pěti jednokřídlých dveří – viz 242 až 246,

patero takových dveří nacházíme i ve *východní stěně* - první viz 260, druhé až páté stejné, kliky a štítky zaobleného typu v úplnosti dochovány.

Místnost 249 [Náčelník CO, 10 m², požadováno 18 m²]

je upravená jako předešlé (trochu i zde promrzají kouty),

ve *východní stěně* dvě obvyklá otočná okna s dřevěnými rozeschlými konstrukcemi, u levého nedochovány umělohmotné kuličky;

v *západní stěně* opět obvyklé dveře ze čtvrtiny prosklené, prosklení lištované strukturované.

Úklidová komora 250 [Úklid, 3 m², požadováno hromadně]

má na *podlaze* dlaždičky 10x10 cm, hladký omítaný *strop*,

v *severní části* zelenkavý obklad stěn do výše 150 cm,

vstupní dveře v *západní stěně* opět zčásti prosklené – viz 248;

jiné otvory tu nejsou.

Bývalá umývárna 251 [Umývárna ženy, 9 m², požadováno m²]

Na *podlaze* okrové dlaždičky 10x10 cm a gula, omítaný strop pod křížením průvlaků podpírá volný pilíř.

V *severní stěně* zčásti prosklené dveře – viz 264;

ve *východní stěně* dvě obvyklá kyvná okna.

Na *jižní stěně* i na

podstatné části *stěny západní* 150 cm vysoký obklad ze zelenkavých dlaždiček nejednotné barvy, zde i obvyklé z jedné čtvrtiny prosklené vstupní dveře.

Umývárna s předsíní WC pro muže 252 [Umývárna muži, 10 m², požadováno obecně]

Na *podlaze* opět dlaždičky 10x10 cm a gula; omítaný *strop* s průvlaky do T.

V *západní stěně* dveře z jedné čtvrtiny strukturovaně prosklené.

Na *severní stěně* dvě umyvadla, mezi nimi svod, kvůli kterému tu vzniká ve spodní části, kde je zelenkavý obklad, přízdní pilíř;

ve *východní stěně* dvě obvyklá kyvná okna;

stejný obklad jako naproti je i na podstatné střední části *jižní stěny*, ale umyvadla už tu chybějí, otvory po nich byly nedbale omítnuty. Vpravo ve stěně hladké plné dveře v ocelové zárubni, s klikami „kubistických“ tvarů a se štítky, jež mají nahoře a dole mírně segmentový tvar.

Záchody pro pány 253 [WC muži, 12 m², požadovány obecně]

mají v *jihovýchodním koutě* pilíř, nad nímž se na omítaném *stropě* kříží průvlaky; obvyklá *dlažba*.

V severní stěně vlevo vstup – viz 252, v *severovýchodní části* tři kóje, obvyklým způsobem vytvořené z plechu (viz 327), asi 210 cm vysoké, levá má zachované kliky z bílého kovu s lehce zaoblenými hranami, vrchní malá klička chybí, u střední kóje jsou kliky a klička z bílého kovu včetně štítků dochovány, pravá kóje není přístupná, klika chybí, štítek tu je.

Ve *východní stěně* dvě obvyklá kyvná okna, dosti poškozená.

Při *jižní stěně* instalována čtyři pisoárová stání na vyvýšeném stupínku, dobře dochovaná i s přilehlým zelenkavým obkladem.

Příchod k vlakům 254 [vyplývá z dispozice]

Z přízemí, z haly 101 umožňuje nástup na krytý most na druhé nástupiště široké **jednoramenné schodiště** se žulovými leštěnými stupni (každý stupeň ze tří kusů), boční stěny jsou přímo od stupňů až do výše asi 90 cm nad podlahu 1. patra obloženy okrovými pásky. Po obou bocích jsou připevněna lesklá madla kruhového průřezu z bílého kovu, na obvyklých, výrazně tenčích konzolkách.

Podlaha je z betonové mazaniny, hladce kletovaná; **podhled** k severu se zužujícího prostoru tvoří po obvodu umělohmotné čtverce s drobným diamantovým rastrem, s nimiž jsme se už setkali v sousední 212, uprostřed je velké pevně zasklené okno ze snad leptaných, téměř čtvercových tabulí (8x12 ks; téměř polovina stropu však už náleží krytému mostu, který předmětem průzkumu není).

Manipulační prostor (office?) 255 [Nápoje, výčep, výtah, 44 m², nepožadováno]

Na omítaném *stropě* s průvlakem vidíme podhled o šířce pěti čtvercových tabulek pod světlíkem (částečně strukturované sklo, místy poškozeno; viz i sousední 220), ve výši spodní hrany průvlaků, na bocích po jednom průvlaku s lamelami. V severovýchodním koutě zavěšeno kulovité svítidlo z mléčného skla.

Podlaha převážně ze světle okrových dlaždiček 10x10 cm (částečně je tu na místě odstraněného tubusu výtahu použita i šachovnice z červených a téměř bílých dlaždiček) má převážně zachovaný i sokl z černých dlaždiček; procházel jí instalační kanál, jehož boky jsou nahoře zpevněny železem.

V *západní stěně* vlevo ocelová úzká zárubeň, dále vpravo hladké plné dveře, jež mají z této strany štítek z bílého kovu ostrohranný, ale klika chybí; do restaurace vedou dvoukřídlé hladké plné dveře, s ostrohrannými štítky z bílého kovu, kliky tu chybějí.

V *severní stěně* žádný otvor není,

ve *východní stěně* uprostřed přízední široký pilíř s patrnými nejasnými otisky odstraněného výtahového tubusu, dále průchod do chodby 223 (bez dveří), vysoký až po překlad;

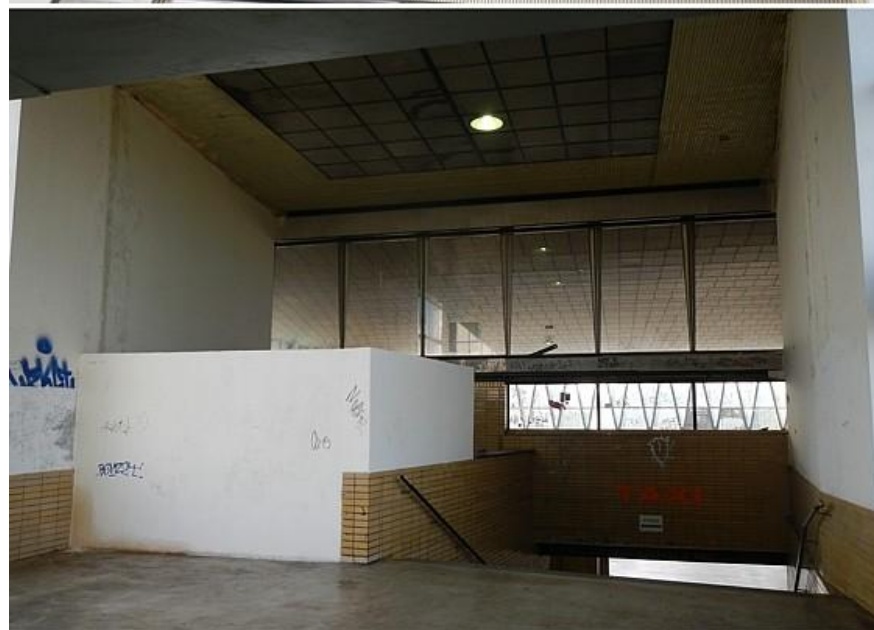
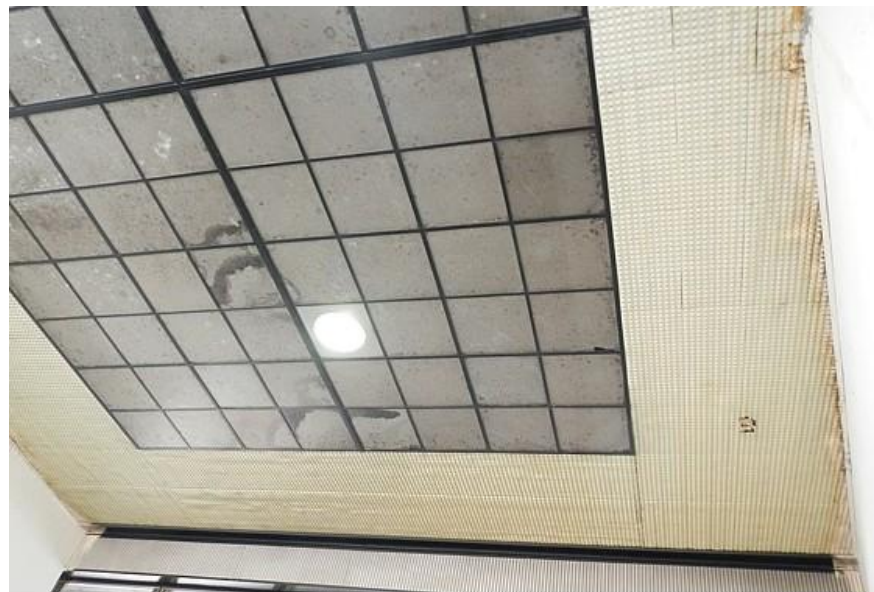
v *jižní stěně* vlevo hladké plné dveře v ocelové zárubni, kliky a štítky z bílého kovu, ostrohranné.



Přístup z 1. patra (z 201) umožňovaly dvojce široké dveře ocelohliníkové konstrukce s drátoskly, přesto částečně popraskanými, před nimi jsou ve spodní třetině ochranné mřížky, dole okopné plechy, většinou natřené na černo; dveře se nacházejí v levé části *jižní stěny*, jež má na zděných částech obklad okrovými pásky a vpravo ležaté, pevně zasklené okno (viz střední část severní stěny 201). Na něj svrchu nasedá římsa jako na opačném líci stěny, mající na čele pás z mléčného skla, pod nímž byl užší pásek z vlnitého plechu (až na zbytek chybí, odhalena černě natřená kovová konstrukce), nad ním velké šestiúhelné pevné okno ocelohliníkové konstrukce (vnímáme i ozdobné, nahoru se rozšiřující plechy na stojkách, z této strany však připevněné nejsou) a pod stropem vyšší pás z vlnitého plechu.

Mezi oběma přístupy je asi 1 m vysoká plná zídka co *zábradlí*, obložená okrovými pásky a krytá žulovými deskami. Desky byly v severní části sejmuty a zídka byla nastavena asi o metr výšky z plynosilikátů, z nichž je provedena i *příčná zeď* k východní stěně, která tak přichodu z 1. patra zabráňuje.

Boční, mírně *šikmé stěny* jsou ve hmotě budovy nad zmíněným obkladem z pásků hladce omítnuté, bez oken, která jsou v podobě velkých prosklených stěn umístěna severněji, na mostě.





Velká prostora 256 [Varna, 83 m², požadováno 80 m²]

má opět *podlahu* s otisky čtvercových dlaždiček, při západní stěně kousek plochy se zachovanými dlaždičkami (zřejmě převažovaly světle okrové, hnědé dlaždičky tvořily borduru na šířku devíti dlaždiček), stěny do výše asi dvou metrů otlučené (odhalené vyzdívky jsou převážně z cihel děrovaných, jsou však užívány i cihly plné; nosné pilíře samozřejmě betonové).

Omítaný *strop* s průvlaky.

Poněkud podivně působí dva v prostoru volně stojící *cihelné pilíře* (jeden téměř tři, druhý skoro čtyři metry vysoký), z nichž vedou kolmo nahoru, ke stropu tlusté trubky – snad jde o provizorní komíny pro zimní práci.

Západní stěna bez otvorů zřejmě vyzděna až po překlad nověji (z plných cihel naležato).

V *severní stěně* zhruba uprostřed, vlevo od betonového pilíře je vidět zazdívku dveřního otvoru, vpravo dva nedbale provedené dveřní průrazy, s překlady provizorně podepřenými dřevěnými hranoly, a nad nimi dvě velké uřezané trubky vzduchotechniky.

Východní stěna je také bez otvorů;

v *jižní stěně* dvě sestavy po čtyřech oknech, náležející k boletickým panelům, spodní ležatá křídla tedy pevná, vrchní vysoká křídla otočná, páčky mají částečně zachované zakončující kuličky.

Místnost 257 viz 224



**Čekárna 258
[Čekárna pro matky s dětmi, pův. 50 m² + 2 kóje po 4 m², požadov. 50 m²]**

má i zde dřevěný *obklad* do výšky asi 115 cm (viz 204), kromě podokenní části západní stěny a kromě novější přepážky, která tvoří do výšky 220 cm pravou část *východní stěny*; zbylá část východní stěny vlevo je bez otvorů, nahoře uzavřená nebo zakončená dřevěným účkem.

Na *podlaze* šedé čtverce z PVC s bílým zrněním; omítaný *strop* s průvlaky.

Jižní stěna bez otvorů,

západní stěna opět s velkou sestavou osmi oken, typickou pro boletické panely: spodní ležatá křídla jsou pevná neotvíravá, horní otočná, většina kuliček na ovládacích páčkách chybí (před oknem nahoře dřevěná garnýž v profilu U, zespodu připevněná k překladu),

V *severní stěně* vpravo ocelová zárubeň, v ní zřejmě byly plné hladké dveře, křídlo je opřené opodál, zámek odcizený, ostrohranné bakelitové štítky jsou poškozené.

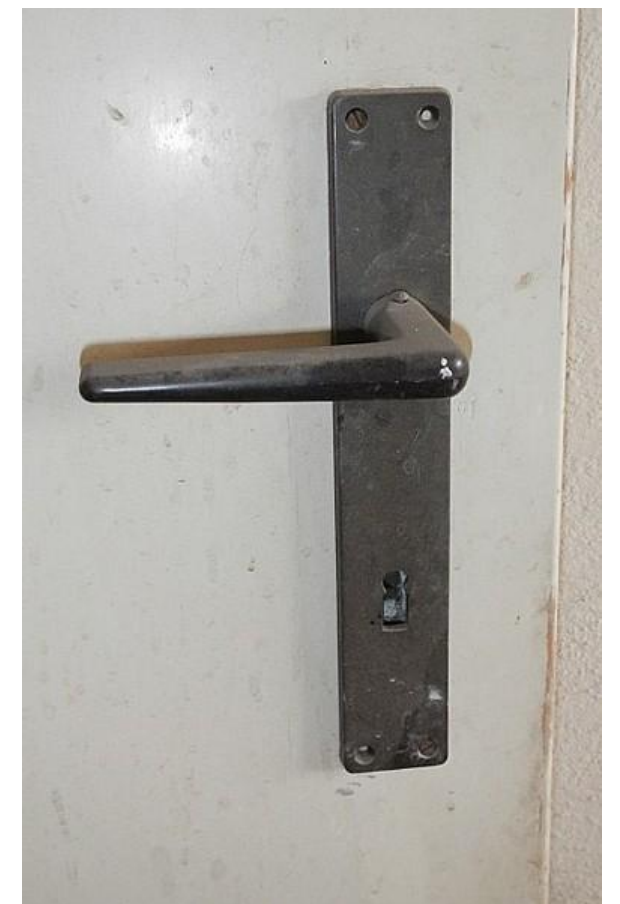
V místnosti 259 [Sklad, 19 m², požadován denní sklad 25 m²]

Na *podlaze* je na betonové mazanině volně položené zelené PVC, omítaný *strop* s průvlaky.

V *severním čele* je zde obvyklé umělohmotné okno o dvou čtvercových křídlech se společnou parapetní deskou, pod ním litinový radiátor.

Ve *východní stěně* vstup z chodby – viz 262;

v *jižní a západní stěně* otvory nejsou.





Místnost 260 [Sekretářka, 10 m², požadováno 12 m²]

má na *podlaze* světle šedé PVC, omítaný *strop* s průvlakem.

Ve *východním čele* dvě kyvná dřevěná zdvojená okna, páčky s umělohmotnými bílými kuličkami dochovány.

V *západní stěně* obvyklé dveře ze čtvrtiny prosklené, prosklení je lištované a strukturované, obě kliky anatomických tvarů, zaoblené, oba štítky nahoře a dole segmentově zakončené.

Úsek chodby 261 [Pův. součást 248]

má na *podlaze* o něco větší okrové dlaždičky (formát asi 12x12 cm), sokl ze stejného materiálu, *strop* hladce omítaný.

Ve *východním čele* dvoukřídlé dveře s klapáčkou lichoběžníkového tvaru, z jedné čtvrtiny prosklené, prosklení, z obou stran lištované, má strukturu drobných střípků, klika i štítky chybějí z obou stran.

V *jižní stěně* ani *západní* otvory nejsou.

V *severní stěně* dvě ocelové zárubně, opět se zde obvyklými dveřmi, u levých je sklo prasklé, klika a štítek chybějí, také u pravých klika a štítek chybějí, jsou tu pouze dozické zámky.

Chodba a schodiště 262 [21 m²]

Chodba 262 se nachází níž než 223, obvyklé vykonzolované **dvouramenné schodiště** s úzkým volným zrcadlem (viz 223, resp. 152) tu má u nástupního ramene (předposledního) ještě jednu podestu a k ní směřují ze dvou stran dva stupně. Zábradlí stejné jako níže popsáno. *Strop* je členěný překlady, nad schodištěm částečně šikmý omítaný podhled. Ve východní části svítidlo z mléčného skla, opět připomíná bábovku, tato se však zužuje nahoru a zespodu, k základně má přiloženou kulovou úseč.



V chodbě tvoří *podlahu* špinavě okrové dlaždičky 10x10 cm, sokl z černých dlaždiček 10x10 cm.

V *jižní stěně* kromě zálivu popsaného schodiště nejsou otvory,

v *západním čele* ocelová zárubeň, plné dvevní křídlo je opřené opodál (má bakelitové štítky se zaoblenými rohy, i klika je bakelitová, ale jiného typu než ostatní, blíží se „kubistické“, ale má zaoblené hrany a volný konec se ztenčuje.

V *severní stěně* chodby čtvery dveře v ocelových zárubních, první dveře ze čtvrtiny prosklené, lištování kolem strukturovaného skla poškozené, zevnitř je na prosklené části připevněna mříž z plochého rámu a k němu jsou přivařené pruty válcového profilu, 7 svislých a 1 vodorovný, kliky a štítky zaobleného typu; druhé dveře (proti schodišti) hladké plné, závěsy půlkulatě zakončené, kliky a štítky zaobleného typu, dochovány v úplnosti; třetí dveře opět vysazené (opodál opřené, plné, zbavené klik a štítků) a konečně čtvrté dveře jsou v horní čtvrtině prosklené, lištování strukturovaného zasklení dochované, štítky bakelitové obdélné ostrohranné, kliky z bílého kovu také ostrohranné.

Ve *východním čele* opět ocelová zárubeň a v ní plné dveře bez prosklení, s obdélnými štítky z bílého kovu, ale bez klik.

Místnost 263 [Suchý sklad, 14 m², požadováno 20 m²]

PVC na *podlaze* je vínově červené; omítaný *strop* s průvlakem.

V *severní stěně* opět stejné okno jako ve 259,

v *bočních stěnách* otvory nejsou,

v *jižní stěně* dveře z chodby – viz 262.

WC žen 264 [WC ženy, 7 m², požadovány obecně]

Na *podlaze* drobné okrové dlaždičky 10x10 cm, z nich je proveden i sokl, místy poškozený. Omítaný *strop* s průvlakem příčně uprostřed.

Po *severní straně* tři kóje, vytvořené pomocí plechových příček a plechových dveří (je to stejné jako o patro výš – viz 327), u levých dveří vše z bílého kovu, kliky i horní zajišťující klička zaoblených tvarů, u středních dveří v úplnosti dochováno, u pravých dveří je pouze zvenčí provizorně nastrčená bakelitová klika, malá klička zevnitř je dochovaná.

Ve *východní stěně* dvě okna celoplošná kyvná, levému i pravému chybí kulička na levé páčce, dole kovová madla.

Vstupní dveře obvyklého typu *od jihu*, ze čtvrtiny prosklené, v ocelové zárubni na celou hloubku zdi, dvě kliky oblých tvarů, dva štítky nahoře i dole segmentově zakončené.

Bývalá společenská místnost 265 [Kulturní sál - učebna, 79 m², požadováno 60 m²]

má na *podlaze* pásy tmavě červeného, ale vybledlého PVC; strop je dělen průvlakem, které se kříží nad pilířem při střední části *jižní stěny*.

V *jižní stěně* dvě skupiny po čtyřech oknech o dvou křídlech, dole ležatá pevná křídla, nahoře křídla kyvná, několik kuliček na koncích páček chybí.

Při *jihozápadním koutě* kanalizační nebo střešní svod,

v *západní a severní stěně* žádné otvory nejsou,

Vstupní dveře vlevo ve *východní stěně* jsme popsali z chodby – viz 234.



Druhé patro (3. nadzemní podlaží)

Chodba a schodiště 301 [22 m²]

Nejvýše položená část dvouramenného **schodiště** (viz i 262 nebo 152) je vsazená mezi chodby 223 a 301, rovný omítaný *strop* těchto komunikačních prostor (s průvlakem) má půdorys H a podstatnou jižní část jeho příčky tvoří podhledové prosklení světlíku (5x5 čtvercových tabulek snad ze strukturovaného skla), nyní zastříkané barvou; výstupní rameno z 223 do 301 má pouze šest šířek; obvyklé kovové, hnědě natřené zábradlí s dřevěným madlem.

Samotná chodba má na *podlaze* červené dlaždičky formátu 10x10 cm, nad nimi soklík z černých dlaždiček;

v *jižní stěně* kromě prostupu na schodiště další otvory nejsou,

dveře *k západu* mají v úzké ocelové zárubni dveřní křídlo z jedné čtvrtiny prosklené, lišta kolem něj není natřená barvou, kliky chybějí, štítky ostrohranné z bílého kovu.

V *severní stěně* chodby se nachází čtvero ocelových zárubní většinou s hladkými plnými dveřmi, ve třetí zárubni však křídlo chybí; první dveře jsou dole opatřené okopným plechem, kliky z bílého kovu mají zaoblené hrany a ke konci se zplošťují, štítky se zaoblenými rohy, druhé mají štítky ostrohranné, kliky tu chybějí, a u posledních totéž.

Ve *východním čele* hladké plné dveře s bakelitovými klikami, které se ke konci ztenčují, štítky mírně segmentově nahoře a dole uzavřené.



[Šatny pro personál požadovány v plošné výměře 60 m², WC a sprchy jen 10 m² – srv. 302 až 311]



Místn. 302 [Nečistá šatna muži, 17 m²]

je přes 303, kolem níž jsou nižší zdi, pouze asi 220 cm vysoké, propojená s východněji ležící místností 304 – všechny mají společný omítaný *strop* s průvlaky, na něm přisazené bočníkové svítidlo z mléčného skla; ve všech třech prostorách je také stejná *dlažba*, okrově špinavá, nad ní sokl z černých dlaždiček.

V *severní stěně* je ležaté okno, sestava dvou zhruba čtvercových křídel z umělé hmoty, oddělených stojkou, se společným parapetem, pod ním dlouhý radiátor;

vstup ve *východní stěně* – viz 301,

v *jižní a západní stěně* otvory nejsou.

Sprcha a umyvadlo 303 [4 m²]

Drobné polouzavřené prostory, osvětlené jen díky nižším, je vymezejícím příčkám, s průchody bez dveří;



severní část je obložená zelenými dlaždičkami na výšku dvou metrů,

jižní část pouze do výšky 150 cm, o ostatním viz 302.

Místnost 304 [Čistá šatna muži, 13 m²]

má stejnou *podlahu* a *strop*, členěný průvlaky,

i okno v *severní stěně* jako ve 302;

ve *východní stěně* otvory nejsou,

vstup v *jižní stěně* – viz 301.

Předsín WC 305 [Předsín, 3 m²]

má na *podlaze* dlažbu ze špinavě okrových dlaždiček (snad lehce mramorovaných, pokud to není pouze špína) 10x10 cm, sokl z černých dlaždiček tohoto formátu je vynechaný ve východním koutě, kde je proveden zelenkavý obklad 150 cm vysoký; rovný omítaný *strop*.

Vstup *od jihu* – viz chodbu 301,

v *bočních stěnách* otvory nejsou,

v *severní stěně* průchod s ocelovou zárubní; nad ním okno z 9x5 ležatých luxfer.



Záchody 306 [WC muži, 8 m²]

Dlažba je stejná, sokl stejný jako v předsíni, omítaný *strop* s průvlakem.

V *severním čele* dvoukřídlé umělohmotné okno, s neprofilovaným parapetním prknem, při okně *východní kout*, obložený zelenými dlaždičkami,

v jihovýchodním koutě dvě kóje, vymezené zděnými příčkami asi 220 cm vysokými a opatřenými 150 cm vysokým zeleným obkladem; vstupy ocelovými zárubněmi, ale dveřní křídla tu chybějí,



stejně jako v průchodu *od jihu*, z před síně 305; nad ním okno z 9x5 ležatých luxfer;

v *západní stěně* otvory nejsou.

Předsín a WC 308 a 307 [Předsín a WC ženy, 3+8 m²]

jsou zrcadlovým obrazem prostor předešle popsaných,

okno v horní části příčky mezi 308 a 307 je tentokrát z 9x6 ležatých luxfer.



Bývalé šatny a sprchy 309 až 311 [Čistá a nečistá šatna ženy, 12+7+16 m²]

opět tvoří celek, velmi podobný jako 302 až 304, který připomíná nějakou dekontaminační jednotku, šlo však jen o systém nečistých a čistých šaten (zde pro ženy);

310 je širší než 303, obsahuje v severní části dvě sprchy místo jedné;

ve **311** dochována dvě svítidla z mléčného skla, jedno je malé kulovité na podstavci ve tvaru komolého kužele, další půlkulovité, přisedlé ke stropu.



Místnost 312 [Reserva, 19 m², požadováno 24+18 m² – viz též 166 a 165]

Na *podlaze* je položené mramorované PVC v šedých barvách, lemované šedou lištou; omítaný rovný *strop* (při trámech nosné konstrukce nevýrazný fabion).

Severní stěna je valně poškozená promrzáním a snad i zatékáním a v ní je osazené velké umělohmotné okno o dvou křídlech, opatřených dvojsklem, na závěsech bez půlkulatého zakončení; okno má široký neprofilovaný parapet (zvenčí je parapet tvořen zřejmě terakotovými topinkami; špalety jsou zvenčí svisle obložené pásky špinavě okrové barvy, částečně popraskanými).

Vstup vpravo ve *východní stěně* umožňují dveře z jedné čtvrtiny prosklené, prosklení má strukturu drobných skleněných úlomků a je z obou stran lemované lištou, na čele půlkulatě tvarovanou; jsou tu zachované obě mírně zahnuté bakelitové kliky, štítek je svislý úzký, nahoře a dole segmentově zakončený; ocelová zárubeň na celou hloubku stěny, tři závěsy půlkulatě zakončené.

Stěny jižní a západní bez otvoru.

Místnost 313 [KSC, 14 m², požadováno 12 m²]

Na *podlaze* PVC převážně zelené, ve východní třetině červené,

na omítaném *stropě* s průvlakem stále ještě visí zářivka,

okno v *severní stěně* je stejné jako předešlé, o dvou umělohmotných křídlech s dvojskly, pod ním litinový radiátor.

V *bočních stěnách* otvory nejsou,

vstupní dveře *od jihu* jsou stejné jako předešlé, v ocelové zárubni, sklo je olištované, struktura vypadá, jako by do ní byly vtačovány kroužky; kliky zachovány z obou stran, bakelitový štítek zevnitř poškozený.

Místnost 314 [ROH, 14 m², požadováno celkem 24 m²]

Na *podlaze* PVC, které imituje světlešedé dlaždice s mramorováním, omítaný *strop* s průvlaky.

V *severní stěně* zde obvyklé okno o dvou velkých, téměř čtvercových otevíracích tabulích, s velkými půlolisty dolů směřujícími, se šedým nápisem VEKRA. Dole radiátor (spíš plechový).

Dveře *od východu* hladké plné, v ocelové zárubni tentokrát užší, protože i příčka má jen tloušťku 9 cm, kliky jsou z bílého kovu, hranatých tvarů, a také štítek je obdélný, protáhlý, bez zakulacených rohů.

V *jižní a západní stěně* otvory nejsou.

Místnost 315 [ROH, 14 m², požadováno celkem 24 m²]

Na *podlaze* opět PVC, imitující obdélné světle šedé dlaždice s mramorováním, rovný omítaný *strop* s průvlaky.

V *severní stěně* okno o dvou velkých, téměř čtvercových křídlech, pod ním radiátor.

Ve *východní stěně* otvory postrádáme,

vstupní dveře z chodby, *od jihu*, jsou obvyklého typu, z ¼ prosklené, obě kliky i oba štítky zachovány.

V *západní stěně* dveře do 314 – viz.

Místnost 316 [Ekonomičtí pracovníci, 14 m², požadováno celkem 18+18 m²]

Na *podlaze* světle modré PVC, omítaný *strop* s průvlaky.

V *jižní stěně* dveře ze čtvrtiny prosklené (se strukturou, napodobující drobné střípky skla, z obou stran lišta půlkulatě zakončená), kliky zachovány, taktéž bakelitové štítky, nahoře a dole segmentově zakončené,

v *bočních stěnách* otvory opět nejsou.

V *severní stěně* okno ze širokého umělohmotného profilu s dvojskly a velkými půlolisty.

Místnost 317 [Ekonomičtí pracovníci, 14 m², požadováno celkem 18+18 m²]

Na *podlaze* PVC, rovný omítaný *strop*.

O vstupu *od východu* viz níže, ve 318,

v *jižní* (patna dveřní zazdívkou) a *západní stěně* otvory postrádáme,

v *severní stěně* umělohmotné okno ze širokého profilu s dvojskly a velkými půlolisty, obvyklá parapetní neprofilovaná deska.

Místnost 318 [Kalkulace, 14 m², požadováno 18 m²]

Na *podlaze* PVC, které imituje podlahu z dřevěných, nahodile kladených obdélných prkének; *strop* rovný hladký se zavěšenou zářivkou.

V *jižní stěně* vstupní dveře zde obvyklé, v plechové zárubni na celou hloubku stěny, křídlo z jedné čtvrtiny prosklené, lišta z obou stran, z chodby, tedy od jihu kruhové madélko, zevnitř klika z bílého kovu, hranolových tvarů, oba štítky obdélné hranaté, také z bílého kovu.

V *západní stěně* hladké plné dveře s bakelitovými štítky a klikami trochu jiného typu - jsou téměř „kubisticky“ tvarované; ocelová zárubeň na celou hloubku zdi.

V *severní stěně*, opět značně poškozené promrzáním, dvoukřídlé umělohmotné okno opět obvyklého typu.

Ve *východní stěně* vlevo hladké plné dveře, s obvyklou bakelitovou klikou zaoblených tvarů, segmentově zahnutou, oba štítky nahoře i dole segmentově uzavřené.



Rohová místnost 319 [Hlavní pokladna, 13 m², požadováno 25 m²]

extrémně trpí promrzáním, takže část omítek je degradovaná. Na *podlaze* PVC jako ve 318, imitující dřevěné obdélné kousky, na omítaném *stropě* se kříží průvlaky, nesené v koutě volným pilířem.

Místnost 321 [Reklamace, 9 m², požadováno 12 m²]

je užší než předchozí, proto také má ve *východní stěně* pouze dvě okna na celou šířku stěny, ovšem totožné konstrukce (silně poničená, stropem nad okny zřejmě zatékalo, je odhalená traverza a nad ní možná i hurdisky).

Omítaný *strop* s průvlaky a zavěšenou zářivkou, na *podlaze* okrové mramorované PVC, lemované lištou stejné barvy.

Vstupní dveře *od západu* jsou hladké plné, mají zachovány bakelitové štítky a kliky zaoblených tvarů, ve vrchní části křídla je druhotně vyříznutý otvor, na něj jsou zevnitř i zvenku přibity mřížky, větší asi o pět cm na všechny strany než sám otvor (vznikly prosekáním čtvercových otvorů do obdélného plechu, mezi otvory jsou pásy téměř na šířku čtverečků, jež mají asi 1x1 cm).



Mění se tu typ oken, neboť zdejší okna náleží k boletickým panelům na *východní fasádě*: obě okna tvoří křídlo, otočné na pantech uprostřed výšky, na bocích ve spodní čtvrtině výšky ještě zavírací kovové páky, dříve zakončené bílými umělohmotné kuličky, ale kuličky tu chybějí; dole madla se zaoblenými rohy, držena třemi vruty; před okny je umístěna dřevěná lišta; spára mezi okny je zabetonována dřevem. Okno netěsnící, zásadním způsobem rozeschlé.

Vstup *od západu* hladkými plnými dveřmi s bakelitovými klikami – viz 318, jiné otvory tu už nejsou.

Místnost 320 [Čekárna, 14 m², požadováno 12 m²]

Uvnitř na *podlaze* PVC vínové barvy, hladký *strop* s průvlaky.

Místnost je přístupná *od západu* plnými hladkými dveřmi, vnitřní štítek zničený, klika chybí, ze strany chodby jsou opatřené novějším kruhovým madélkem a umělohmotným štítkem, nahoře a dole půlkruhově uzavřeným.

Východní stěnu na celou šířku člení tři okna, konstruovaná stejně jako předchozí (páčky kruhového průřezu, z bílého kovu, zakončeny umělohmotnými kuličkami; okna jsou strašlivě rozeschlá).

Jiné otvory tu nejsou.



Úklidová komora 322 [Úklid, 3 m², požadováno hromadně]

Na *podlaze* okrové dlaždičky 10x10 cm, hladký omítaný *strop*.

V *severní části* obklad do výše 140 cm zelenými dlaždičkami formátu asi 18x18 cm.

Vstupní dveře v *západní stěně* jsou osazené v ocelové zárubni na celou hloubku stěny, křídlo je z jedné čtvrtiny prosklené (prosklení jakoby z drobných střípků, z obou stran lemované lištou půlkulatě na čele vyvinutou), bakelitové štítky i kliky zachované;

jiné otvory tu nejsou.



**Umý-
várna 323**
[Umývárna ženy,
10 m², požadováno
obecně]

Omíta-
ný *strop* je členěný
průvlaky, které se
protínají ve
východní části
prostoru nad
volným hra-
nolovým pilířem,
podlahu, spádo-
vanou ke gule, tvoří
okrové dlaždičky
10x10 cm, z nichž
také sokl,

který je ovšem vynechán v podstatné části *jižní a západní stěny*, kde je proveden 150 cm vysoký zelenkavý obklad. Vstupní dveře *od západu* jsou vybavené stejně jako předchozí.

V *severní stěně* dveře v ocelové zárubni (na celou hloubku stěny), křídlo v horní čtvrtině prosklené (jakoby z drobných střípků, prosklení lemováno lištou na čele půlkulatě upravenou), bakelitové štítky a kliky „kubisticky“ tvarované.

Ve *východní stěně* dvě okna jako předchozí (dochovány všechny čtyři páčky i s bílými kuličkami).

Umývárna před záchody mužů 324 [Umývárna muži, 10 m², požadováno obecně]

Podlaha z okrových dlaždiček 10x10 cm, spádovaná do guly; *strop* dělen průvlakem, hladce omítaný.

Podstatné střední části *severní a jižní stěny* jsou obloženy zelenými obkládačkami.

Ve *východní stěně* dvě okna zde obvyklého typu, celoplošná otočná, na ovládacích páčkách, z nichž levá u pravého okna chybí, jsou zakončovací bílé kuličky, dole kovové madlo.

K *jihu* dveře hladké plné, v ocelové zárubni, kliky chybějí, zachovány pouze bakelitové štítky, nahoře i dole půlkulatě uzavřené.

Vstupní dveře *od západu* jsou stejné jako předešlé (lišty kolem prosklení i bakelitové štítky a kliky dochovány).

**WC mužů 325 [WC
muži, 12 m², požadováno
obecně]**

Podlahu,
spádovanou ke kovové gule, pod
vrstvou nepořádku tvoří
převážně okrové dlaždičky
10x10 cm, v západní části jsou
částečně nahrazené šachovnicí,
ale porušenou, se skoro černými
dlaždičkami; průvlaky na jinak
hladkém *stropě* nese
v jihovýchodním koutě téměř
volný pilíř.

Při *severní stěně* tři
kóje plechové konstrukce, u nich
bakelitové kliky a zvenku štítek
s oznamovačem obsazenosti na
kruhově rozšířené části, zevnitř i
štítek a vrchní klička z bílého
kovu.

Ve *východní stěně*
dvě silně poničená dřevěná okna
zde obvyklého typu, jež mají
v úplnosti zachované kovové
kliky s umělohmotnými
kuličkami na konci.

Jižní stěna je
obložena zelenkavými
dlaždičkami do výše 150 cm,
včetně levé části za pilířem, kde
je umístěno umyvadlo, v pravé části na stupínku čtyři pisoárová stání, od firmy DITURVIT se znakem
labutě, Made in Czechoslovakia.

Chodba 326 [50 m²]

je půdorysně zalomená jako o patro níž (viz 248), jižní konec opět tvoří **dvouramenné schodiště**, které tu končí, mezipodesta – také z broušeného umělého kamene (šedý, s černými a světle šedými zrníčky, ze stejného materiálu i soklík, který nepatrně předstupuje před omítanou stěnu a je zakončen šikmo) - je tu však rozdělená a výstupní rameno je kratší, z takto rozšířené západní části



Na stropě chodby je zavěšeno několik **svítidel** z mléčného skla, v jižní části dvě kulovitá, v severní části třikrát ten typ, který připodobňujeme k „obrácené bábovce“.

Podlahu tvoří okrové dlaždičky 10x10cm, v některých místech všelijak vyspravované, takže odstín není rozhodně jednotný.

Po *jižní straně* schodiště je vytvořena silně poškozená stěna ze čtvercových luxfer, na šířku má 13 kusů, ve vrchní části má kovové okénko, pootevřené, takže je vidět, že zarážky dole ani neplní svou funkci, zřejmě je drží mechanismus nahoře, na němž je i půloliva.

V *západní stěně* jižní části chodby jsou jen dvoukřídlé dveře na mezipodestě (viz 234), další otvory tu nejsou;

ani severní část chodby nemá v *jižní stěně* otvory.

Severní část chodby je zhruba v polovině předělena masivní **mřížovou příčkou** s vysokými jednokřídlými mřížovými dveřmi, rám obdélného průřezu vytváří i tři příčle, mezi něž jsou nasvislo vsazovány pruty kruhového průřezu, kliky a štítky z bílého kovu, hranatých tvarů, štítek obdélný; úzká doplňková část po jižní straně je konstruovaná stejně.

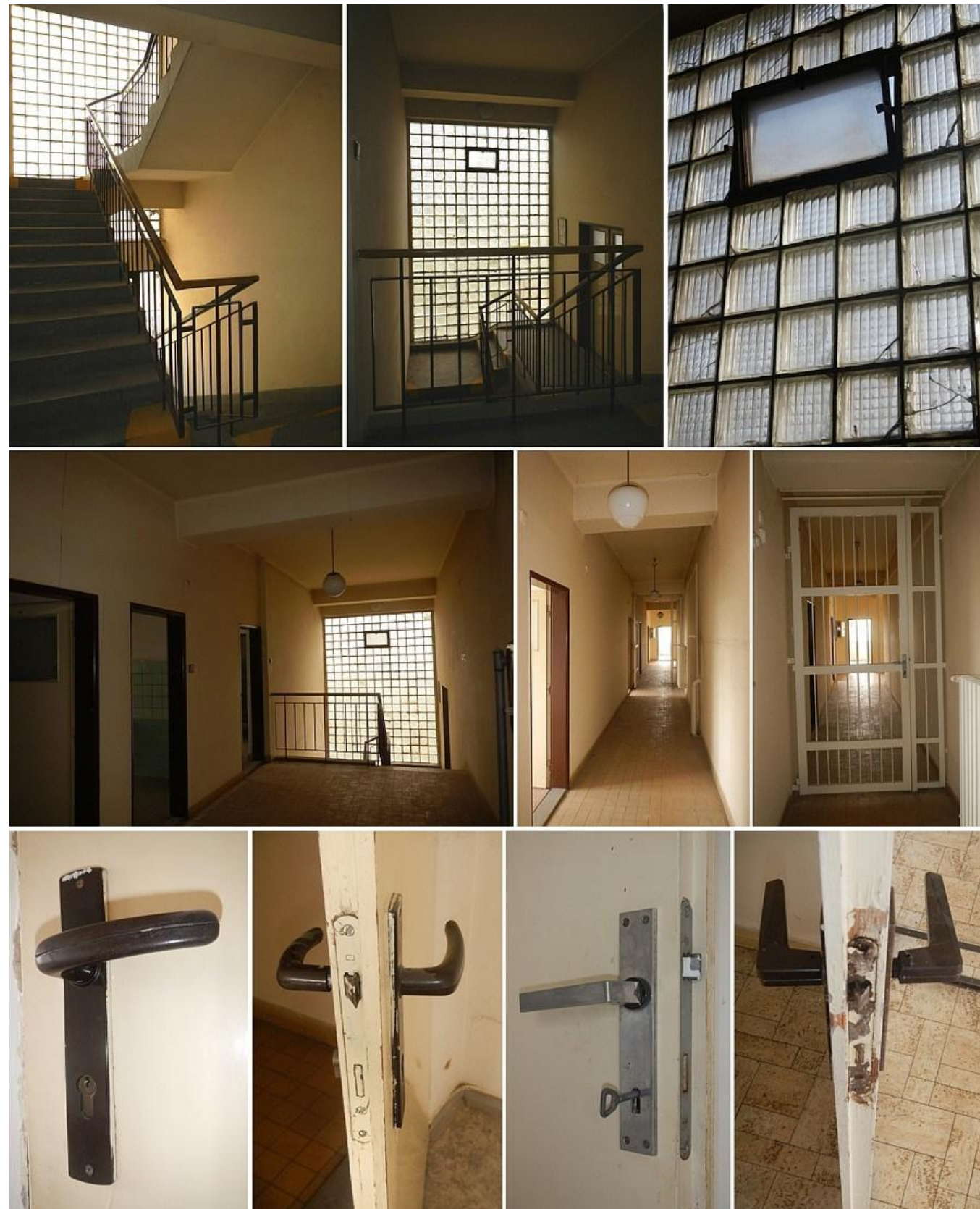
V *západním čele* chodby dveře z jedné čtvrtiny prosklené, podrobněji už popsané – viz 312.

V *severní stěně* čtvery dveře z jedné čtvrtiny prosklené, o jejich výbavě viz u jednotlivých místností (313, 315, 316 a 318), místo dveří do 317 je patrná pouze zazdívka, opatřená hrubší omítkou.

Ve *východní stěně* chodby je patero dveří, první plné, druhé s tím prořezaným otvorem a mřížkou, třetí až páté ze ¼ prosklené (podrobněji viz 320 až 324).

WC 327 [WC ženy, 6 m², požadováno obecně]

Při *severní stěně* jsou zřízeny dvě kóje (je patrné, že třetí kóje u oken byla demontována): kóje jsou plechové, také dvojce zachovaná dvířka jsou plechová, rám je z dutého profilu a uvnitř jedna velká výplň z hladkého plechu (dělicí stěny mezi kójemi podobné, ale navíc s jedním svislým dělením);



mezipodestý je vstup do výše položené části 1. patra (do 234); schodiště je vykonzolované, s úzkým volným zrcadlem, *strop* je tu stejně jako v chodbě rovný omítaný, členěný průvlaky. Zábradlí je opět stejné, jako jsme viděli níže, tzn. převážně ze svislých prutů kruhového průřezu, objatých rámem z plochého železa, madlo z obdélného hranolu je na horních hranách zaoblené.

klika u levých dvířek zevnitř i zevně hranatá, z bílého kovu, štítek obdélný protáhlý, u pravých dvířek snad starší řešení, zvenku bakelitová klika a štítek nahoře a dole půlkulatě uzavřený, ve vrchní třetině nad klikou kruhově rozšířený (zde se dalo vyčíst, jestli je kóje obsazena nebo nikoli), zevnitř je proti rozšíření malá klička z bílého kovu.

Ve *východní stěně* obvyklá dřevěná kyvná okna - zachovány všechny čtyři páčky i s kuličkami.

Vstup v *jižní stěně* – viz 323,

západní stěna otvory nemá.

Podstřeší nad halou 328 [vyplynulo z řešení]

Strop, resp. zdejší podhled, nesoucí střechu, tvoří vlnitý plech, bezprostředně nesený ve směru západ-východ I-nosníky.

V **prostorové nosné konstrukci** střechy i podhledu haly, zabírající celou výšku podstřeší, mají nejmohutnější průřezy tři nosníky ve směru západ-východ, situované při jižní stěně a ve třetinách šířky (podél nástřešních žlabů, svařovaných ze dvou L-profilů). Mezi jejich pásnice (do horních, nejspíše ze dvou L-profilů, jsou ještě vevařená příčná žebírka) je vloženo vždy osm podstatně subtilnějších příhradových nosníků v kolmém směru, pultového tvaru. Pásnice i vzpěry jsou skládány z L-profilů, někde vařených k sobě až na uzavřené obdélné profily, jinde přes mezeru propojované navařenými obdélnými plechy do dvojic, snad jen ve stojkách se uplatňují i I-profil; také ve spojích se uplatňují obdélné příložky. Ztužení ve vodorovné ploše tvoří šikmé vzpěry mezi spodními pásnicemi. Natřeno světle modrošedě.

Mírně šikmé panely **zubovitého podhledu haly** (též vodorovné panely na severní straně) jsou zvrchu zakryty plnými deskami (dle projektu sololit), takže řady štěrbin nejsou vidět; mřížky z tenkých kovových pásků (sedm vodorovných pásků, v podstatně řidším sledu jsou provedena svislá zpevnění) jsou střídavě viditelné, střídavě jsou na ně položeny kryty zhruba ve tvaru polovin pláštíků šestibokých kvádrů, skrývající zřejmě zářivky (ty jsou dnes, jak víme z pohledu zespod, často odstraněny). Bezprostředně je nesou I-profil, vedené po horní hraně ve styku panelů a mřížek. Po takovém podhledu samozřejmě není možné chodit, proto je tu vytvořen, a to hlavně ve směru západ-východ, kvůli obsluze zářivek, poměrně hustý systém lávek z plechů s protiskluzovou úpravou (kosočtverečná síť ze hřebíků nebo drobné vřetenovité hrboly střídavě šikmé a kosé), majících vždy po jedné straně úsporné zábradlí, tvořené jen madlem a stojkami, obojí z L-profilů.

Jižní čelo je plně zděné, hrubě omítnuté,

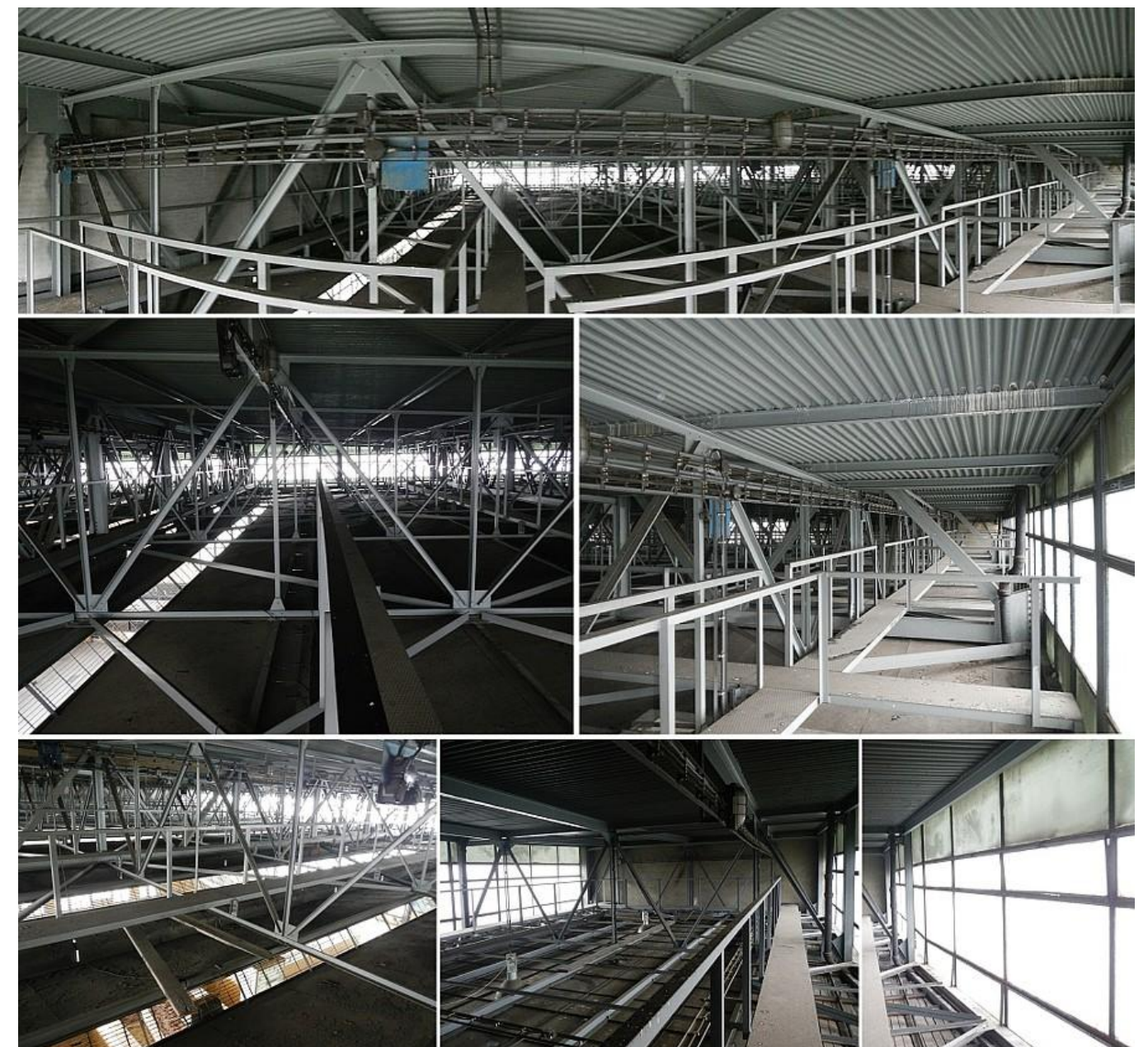
dlouhé boky (východní a západní) tvoří horní části prosklených stěn, uplatňují se tu čtyři pásy, horní a spodní (částečně ve výši podhledu haly) s modrým nátěrem, dva mezilehlé tvoří zhruba čtvercové a ležaté tabule z drátoskla.

Severní strana je v krajních třetinách zděná, zřejmě z cihel na plocho, a omítnutá, uprostřed jen příhradovina, skrze níž vedou lávky nad

strop přechodu na 2. nástupiště (254). Tady je příhradovina silně omezená – jen dva celkem subtilní vazníky ve směru východ-západ (severní z nich, při omítnuté cihelné stěně, je již mimo půdorys budovy a není tedy předmětem průzkumu), z boků jsou také prosklené plochy s kovovou konstrukcí, ze čtyř viditelných pásů jsou tabule v horním pásu natřené modře, další tři z drátoskla.

Střecha je tu opět nesena *podhledem* z vlnitého plechu, vlnícího se však v kolmém směru, takže pět jej bezprostředně nesoucích I-profilů je položeno ve směru sever-jih.

Z vlastního stropu přechodu tu vidíme uprostřed velké, silně ušpiněné okno, jehož tabule nese síť T-profilů a jsou nad ním zavěšeny dvě lampy s kovovými půlkulovými stínidly, po obvodu dřevěné bednění; nosný rastr tvoří pět I-profilů ve směru sever-jih, přes něž jsou položeny subtilnější L-profil.



STAVEBNÍ HISTORIE

Se stavbou výpravní budovy při hotovém kolejišti na Polanecké spojnici se podle pozdějších zpráv začalo 15. prosince 1964 výkopem a betonáží základů. Přednostně se betonovaly dilatační celky (DC) 5, 6 a 7, aby mohla následovat montáž ocelové konstrukce haly, potíže s jejím vyprojektováním a výrobou však vedly k prvotnímu a dosti podstatnému skluzu ve výstavbě. Konstrukce byla připravena až ke 30. srpnu 1965 a vzápětí byla skutečně během dvou měsíců, do 29. října 1965, vztyčena. Na jejích fotografiích vidíme, že byl současně prakticky vybedněn nebo možná i vybetonován DC 4 a rozestaven i DC 3. Naposledy se betonovaly DC 1 a 2, fotografie z roku 1966 však nejsou bohužel datované (jde snad o zimní měsíce 1966). Ze zpráv z konce srpna 1966 můžeme vytušit, že betonáže monolitické konstrukce už byly nějakou dobu hotové a nejméně dvuměsíční zpoždění spočívalo v nedokončených vyzdívkách, ba v několika dilatačních celcích i v nedokončených zásypech a z toho vyplývající nemožnosti prací na ležaté kanalizaci, podlahách a dalších navazujících profesích.

Od podzimu 1966 jsme již o potížích v průběhu prací díky dochovaným zápisům, podrobně citovaných v Dějinách objektu, lépe informováni. Mimo zápis zůstala skutečnost, že výkresy tvarů betonových konstrukcí vůbec nepočítaly s průchody dešťových svodů a dalších inženýrských sítí, což také mohlo pozdější práce na těchto sítích podstatným způsobem zdržovat. Teprve 12. ledna 1967 bylo zahájeno vytápění a teprve v únoru byl dokončen akustický strop v hale, kde se ještě kolem 23. února rozebíralo pro montáž stropu potřebné lešení. Teprve poté tedy mohlo začít dláždění haly a množství dalších specializovaných prací, zpráva ze 24. března vyjmenovává čtrnáct profesí, které si tu vzájemně překážely....

Termín, vázaný na datum změny železničního grafikonu, byl sice nakonec s vypětím všech sil dodržen, ovšem k naší škodě při zjednodušení nebo neprovedení celé řady výtvarných prvků, z nichž snad nejvíce želíme umně tvarovaných madel ocelohliníkových dveří. Slavnostní zahájení provozu se ostudně konalo bez osazeného zábradlí v bloku schodišť a dalších účelných i výtvarných doplňků pyšně prezentované nádražní haly – viz i porovnání stavby s původní plánovou dokumentací v Dějinách objektu.



Po zahájení provozu pracovní úsilí opět polevilo, takže úplné dokončení stravovacích zařízení a jejich rozsáhlého provozního zázemí zřejmě sklouzlo až do prvních měsíců roku 1969.

V 70. letech budova víceméně „v plném lesku“ fungovala, nelze bohužel rozlišit, zda některé dispoziční úpravy provozních prostor, zakreslované dodatečně do původní dokumentace, vznikly během dokončování stavby a byly zakresleny během kolaudace pro „výkresy skutečného provedení“ nebo později. Určitě později byla podle svědectví V. Kutého znehodnocena lehkými příčkami velkoryse dimenzovaná kulturní místnost. Zdá se to být důkazem toho, že přes narůstající železniční provoz nedosahovaly veřejné prostory na galerii takové návštěvnosti, jak se původně předpokládalo.

Dalším důsledkem tohoto nenaplnění původních představ bylo uzavření obou stravovacích provozoven. Všechny pozdější pokusy o jejich oživení – poslední v roce 1995 - skončily fiaskem a jejich výsledkem je zubožený stav velké části prostor v DC 2 a 3. Už v 80. letech se začalo zatékáním do střechy haly projevovat neprovádění jakékoli údržby, problémem bylo i obtížné zajišťování tepelné pohody v nedokonale izolované budově.

Tyto slabiny se od 90. let ještě posilovaly dalším vývojem událostí. Zájem okolního obyvatelstva o využití železnice pro místní a rekreační přepravu vlivem rychle posilující individuální automobilové dopravy klesal a úloha nádraží v dálkové dopravě, oslabené i rozdělením Československa, byla postupně přesunuta na jiná ostravská nádraží. Jinam byla přesunuta i drážní administrativa, ovšem předimenzovanost provozních prostor vznikala i rychlou modernizací železnice, čímž se postupně snižovala potřeba lidských pracovních sil. Kolem roku 2000 zanikla většina zde poskytovaných služeb, jen o něco déle přetrvaly kiosky, druhotně instalované v hale.

Největším počinem prvního desetiletí 21. století se stala kompletní výměna oken na dlouhém severním průčelí.

Ve druhém desetiletí 21. století byly modernizovány prodejny potravin při západní straně haly i jediná dosud používaná pokladna s nezbytným zázemím při její východní straně; při adaptaci pokladny 191 bylo mj. zaslepeno luxferové okno v jejím stropě. Modernizaci si vyžádaly i dosud používané provozní prostory a sociální zařízení v přízemí.

HODNOCENÍ

Budovou se několikrát v tisku zabýval i sám architekt Josef Danda. Popisuje a vysvětluje především její provozní řešení, prvky hodnocení má ve stati z roku 1966, kdy byla teprve ve výstavbě, především pasáž o hale:

„Hala je také svým vnitřkem i vnějškem hlavním výtvarným prvkem výpravní. Vysunutá svoji hmotou do přednádraží, vytváří výrazný architektonický motiv průčelní stěnou, přístřeškem pro elektrickou dráhu, a dvojitou praporovou žerdí, která zakončuje krycí římsu vchodů a východů.

Vnitřní prostor vyrůstá z poměrně velkého prostoru s 33 metrovým rozpětím ke galerii, z uplatnění tradičních i novodobých materiálů na stěnách i stropu (sklo, lamináty, mozaika, přírodní kámen, ocel, hliník), z oživení a zlidštění tohoto velkého prostoru zelení a fontánou na galerii a z užití účinných prvků pro umělé osvětlení, akustiku a uměleckou výzdobu.“ (J. Danda: **Výstavba nového nádraží Ostrava-Vítkovice**. In: Ostrava 3: Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města. Ostrava, 1966, s. 214-218)

Ve stati o vítkovickém nádraží ve své knize z roku 1988 Danda vyzdvihuje především přednosti dispozičního řešení, výškového uspořádání, připravenosti na vlivy poddolování a velkorozponové ocelové konstrukce, druhá polovina stati se pak věnuje i architektuře:

„Toto nové nádraží Ostrava Vítkovice je umístěno na Polanecké spojce, která odlehčuje přetíženému uzlu průmyslové Ostravy a zkracuje spojení rychlíků i nákladní dopravy na trase Praha – Ostrava – Košice. Ze tří dálkových ostravských nádraží (Ostrava hlavní nádraží – Ostrava Poruba – Ostrava Vítkovice) bylo toto nádraží realizováno nejdříve, tj. v r. 1967. Slouží hlavně obyvatelům Jižního města (v budoucnu 150 000 obyvatel). Přímým spojením s nádražím Ostrava Poruba je napojení na trať do Opavy a s nádražím Ostrava Kunčice i na trať do Valašského Meziříčí.

Volný, nezastavěný prostor, ve kterém je nádraží umístěno, byl využit optimálně pro přednádraží a jeho provozní uspořádání. Z rozlehlé plochy nástupu a výstupu cestujících je z jedné strany přístup k rondelu městské elektrické dráhy s nástupišti, z druhé strany k autobusům, automobilům a k parkovacímu prostoru. V rozšířené části jeho vozovky se odbývá provoz spěšnin, pošty, přísun k restaurační kuchyni a příjezd k obytnému 10podlažnímu domu pro železničáře, umístěnému samostatně, s odstupem od nádraží, v parkové úpravě celého okolí.

Dispozice vlastního nádraží odpovídá poměrům jeho umístění v terénu. Nástupiště jsou v 3metrovém zářezu vzhledem k hale a k přednádraží. Výsledným řešením vítězného návrhu z meziatelérové soutěže (SÚDOP a KPÚ Ostrava) se prokázalo, že tato podmínka je zvlášť příznivá pro vytvoření nádraží s dvojpodlažní halou a nadchodem. V rozsáhlé hale s odjezdovou a příjezdovou oblastí ve společném prostoru a na stejné úrovni s přednádražím jsou umístěna schodiště pro 1. nástupiště u budovy (-3 m) a schodiště pro galerii haly a nadchodu (+4 m) ostrovního hlavního nástupiště.

Vstoupí-li cestující do haly z přednádraží, má napravo 8 pokladen, informace, jízdní řády, vepředu schodiště nástupů na první nástupiště a na galerii a vzadu blok zavazadel a spěšnin, přístupný

také přímo z přednádraží. Při výstupu cestujících vyúsťují schody z 1. nástupiště a schody z nadchodu 2. nástupiště vzadu, v nižší části haly pod galerií, vedle bloku zavazadel, přičemž cestující prochází v hale podél levé strany do přednádraží. Na této straně jsou umístěny prostory, společné pro cestující při příjezdu i odjezdu, tj. obchody, informace, pošta, WC, umývárny, stánky a v prostoru haly umístěná dvoustranná tabule příjezdů a odjezdů.

Na galerii se nalézají prostor pro čekání v hale, čekárny nekuřáků, kuřáků i cestujících s dětmi, dále WC, bufet, restaurace s kuchyní s jejím zázemím a 9 m široká pasáž nadchodu, který vyúsťuje dvěma schodišti pro nástup a dvěma eskalátory pro výstup (poprvé použitých u ČSD) na druhé nástupiště. Maximální ztráta výšky je tedy jen mezi druhým nástupištěm a nadchodem, tj. 7 m; všude jinde činí jen 3 m nebo 4 m.

Celá tato výhodná dispoziční kompozice se odehrává ve velkoprostorové hale, jejíž rozměry a forma splňují v plné míře funkční i estetické požadavky tohoto nejdůležitějšího veřejného prostoru nádraží.

Možnost použít pro její vyřešení ocelové konstrukce, dovolující velké rozpony, byla pro odlehčení tvarově novodobé skladby prostředkem rozhodujícím. Systém ocelového skeletu vychází ze způsobu zastřešení haly. Tvoří je hlavní vazníky na rozpon 33 m, od sebe vzdálené 12 m a vynášené bočními vertikálními stěnami s 6metrovým modulem, kotveným do železobetonové konstrukce 4 m nad dlažbu haly, a výztužné vazníky na rozpon 12 m, od sebe vzdálené 4,5 m, s vysunutou průčelní stěnou s pilovitým uspořádáním horní části a vertikálním v dolní části, kotvenou do železobetonových pasů v úrovni haly. Její hloubka i s vyloženou průčelní stěnou činí celkem 39 m, její šířka 33 m a její výška od dlažby k zavěšenému podhledu činí 11 m.

Takto se uplatňuje pouze v úrovni galérie. V úrovni přízemí vytvářejí její tvar i plochu kónicky vysunuté trakty bočních stěn s galerií, část haly pod galerií a schodišťový blok nástupů k vlakům a na galerii. Celková plocha haly v přízemí měří 1 080 m², na galerii 36 m² a její pokračování v nadchodu 260 m² se schodišti a eskalátory, vyústěnými na nástupiště, jejichž přístřešky v celkové délce 2x190 m mají ocelovou konstrukci se sloupy, vzdálenými od sebe 12 m.

Otázka vlivů poddolování je řešena s výškovou rezervou, neboť projekt předpokládá pokles celé stavby v důsledku poddolování do r. 2000 o 2,3 m. Poklesy mezi kolejištěm a budovou budou vyrovnány rektifikačním článkem, situovaným mezi budovou a nadchodem. Ocelová konstrukce haly s ohledem na její pružnost je navržena bez dilatací, avšak s možnostmi rektifikací. Jinak budova včetně její železobetonové části trojpodlažního trojtraktu podél kolejí je rozčleněna dilatačními spárami na 7 dilatačních celků s 15 cm širokými dilatacemi. V traktu podél 1. nástupiště je umístěna kromě uvedených prostorů veřejné části v oblasti haly také komplexní služební část, obsahující prostory vedení stanice i administrativu a dopravní oddělení s dopravní kanceláří s reléovým sálem, telefonní ústřednou a trafostanicí.

Architektura výpravní, která vychází z dispozičního řešení prostorů a z charakteru navržené konstrukce, dovršuje jak ve svém tvarování vnější hmoty, tak i ve ztvárnění kompozice vnitřních prostorů zdůraznění hlavního motivu nádraží a velkoprostorové haly pro cestující. Její hmota, vyrůstající ze 3 stran z přízemních a jednopatrových traktů a v průčelí z horizontálního pásu, kryjícího vstupy, výstupy, z vysunutého čekání na tramvaje i z vlajkoslávy v přednádraží, je napojena z druhé strany krytým

rektifikačním článkem a nadchodem na přístřešky nástupišť. Všecky 3 stěny haly prokazují výraznými rastry svého zasklení lehkost ocelové konstrukce. Zvláště to platí o průčelní stěně, vysunuté terasovým způsobem z hlavní hmoty, s jejím pilovitým rytmem rámu úplného prosklení.

Jinak pro vnější povrchy byly mimo skla obyčejného a dekorativního použity boletické panely, skleněná mozaika, ocelové stěny s hliníkovými povlaky ZUKOV, chodopak, keramické alitové obklady, ocelová okna ZUKOV, keramická mozaika, přirozený kámen, vlnitý hliník.

Při vnitřních pohledech v hale je základem jejího prostorového řešení i interiéru prostup vysokého a nízkého prostoru s gradací kónické linie bočních galérií k asymetricky a robustně vytvořenému bloku schodišť pro nástupy na nástupiště a galérii. Tento blok se uplatňuje i na galérii jako vizuální střed haly s nápisy, s hodinami na výtvarně řešeném skleněném sloupu (výtvarník Kopecký), obklopeném zelení, a se zábradlím se skleněnými, výtvarně řešenými panely (výtvarníci Burant a Hejlek). Také průčelní skleněná stěna mezi vstupy a výstupy má svůj výtvarný motiv (výtvarník Hejlek). Pozoruhodná je forma a víceúčelová funkce plastického, pilovitým způsobem zavěšeného stropu haly, s pruhy průduchů, vystřídáných pásy osvětlení, přístupného z půdního prostoru, který má přirozenou ventilaci okenními otvory. Současně působí uspořádáním pásů s průhledem do půdního prostoru i na příznivé akustické poměry v celé hale. Ostatní prostory pro cestující, především čekárny, bufet a restaurace, jsou vybaveny s menší výtvarnou náročností, střizlivě v barvě i materiálu a s typizovaným nábytkem.

Pro vnitřní povrchy byly použity omítky stěrkové, hlínky, Latex, dekorační lamináty, hliníkové obložení, keramické obklady, travertin, akulit, sklo obyčejné, dekorativní barevné, podjímané, akustické panely, mozaika (skleněná a z umělé hmoty), z dlažeb žulová, granitoidové dlaždice, teracová, keramická, PVC podlahy, zlinolit, gumolit, mozaika z keramických dlaždic 10/10.“ (J. Danda: *Naše železniční nádraží*, Praha 1988, str. 56-57)

Že Danda svoje dílo nepřechválil, dokládá řada dalších textů. Díky komplikovanému řízení o prohlášení budovy za památku, částečně citovanému i v Dějinách objektu, se stavbou zabývala i řada dalších odborníků, zejm. historiků architektury. Snad nejprůběhavěji shrnul hodnotu výpravní budovy závěr rozhodnutí o prohlášení stavby za památku ze 17. 9. 2012, s nímž se plně ztotožňujeme a nepovažujeme tedy za účelné text nějakým způsobem parafrázovat:

„Výpravní budova v Ostravě-Vítkovicích byla realizována ve 2. polovině 60. let 20. století podle projektu arch. Josefa Dandy v tzv. bruselském stylu. Objekt se dochoval ve své hmotě, částečně dispozičním řešením, exteriéru a interiéru, s četnými původními architektonickými prvky a detaily. Nádražní budova v Ostravě-Vítkovicích má jedinečné postavení jak mezi stavbami architekta Josefa Dandy (1906-1999), tak i mezi českými a středoevropskými železničními nádražími. J. Danda studoval v meziválečné době architekturu na Českém vysokém učení technickém v Praze. Krátce praktikoval v pařížském ateliéru architekta Le Corbusiera a pracoval u předních českých architektů, jakými byli Ladislav Machoň nebo Adolf Benš. Ve své tvorbě vycházel z funkcionalismu. Od roku 1936 byl zaměstnán u ředitelství státních drah v Olomouci, roku 1939 přešel do Prahy a pokračoval ve své práci pro železnici. V letech 1936-1939 se podílel na realizaci tratě Hranice-Púchov. Při té příležitosti navrhl elegantní funkcionalistické nádraží v Teplicích nad Bečvou, příklad vědeckého funkcionalismu s důrazem na hmotovou kompozici a moderní výraz, patrný v dobrém urbanistickém začlenění nádraží mezi trať a silnici, v uplatnění kubických hmot, jejich otevření prostřednictvím velkých prosklených ploch, završení



stavby plochou střechou. Funkcionalistický výraz skloubil s monumentální formou Danda i v případě budovy železničního nádraží v Pardubicích z let 1948-1959 společně s dalším autorem, pardubickým

architektem Karlem Řepou. Podle Dandova návrhu realizované nádraží v Klatovech (1958-1960) se drží spíše tradičnějšího výrazu, patrného ve hmotě budovy, kryté zvalbenou střechou a rytmizované vertikálně členěným rastrem okenní stěny hlavního průčelí klasicistního výrazu. Od 50. let pracoval i na koncepci řešení přestavby hlavního nádraží v Praze. V případě další své realizace – nádražní budovy v Chebu – (1956-62) vycházel z funkcionalismu, avšak inspiroval se i nastupujícím bruselským stylem. Ten plně převážil právě v návrhu železničního nádraží v Ostravě-Vítkovicích. Podle historika architektury Rostislava Šváchy se jako jeden z mála Danda pokusil dekorativní systém bruselského stylu, spočívající v uplatnění různých geometrických tvarů v podobě spirál, diagonál, oblých tvarů a pilovitých motivů atd. „architektonizovat“ a tím jej transformovat z dekorativní polohy do role plnohodnotného architektonického formotvorného principu, projevujícího se v utváření konstrukce i v pojetí prostoru. Ve vítkovickém případě skloubil princip kontinuálního prostoru jak s oním diagonálním tvaroslovím, tak i s vynikajícími výtvarnými díly v podobě sklářských realizací, typických pro československé prostředí a především pro jeho prezentaci na mezinárodním fóru, kde mělo dílo našich sklářů ohromný úspěch. Mimochodem Vladimír Kopecký i František Burant, kteří se svými díly podíleli na výzdobě objektu, se přímo podíleli na výtvarném utváření československých výstavních pavilonů jak v případě EXPO 58 v Bruselu, tak i EXPO 67 v Montrealu. Jejich ostravská realizace tak ukazuje, jakým způsobem se tehdy propojovala architektura a výtvarné umění. Pilovité tvarování průčelí haly je umocněno obdobnými diagonálami exteriérových i interiérových prvků, např. zalamovaným tvarováním stropního podhledu haly. Architektovi se podařilo ve shodě s projektem při realizaci uplatnit různorodé dobové materiály, charakteristické zvláště pro bruselský styl: závěsové prosklené stěny z boletických panelů, skleněná mozaika, ocelové stěny s hliníkovými povlaky ZUKOV, chodopak, keramické alitové obklady, ocelová okna ZUKOV, keramická mozaika, přírodní kámen, vlnitý hliníkový plech. Zachováno zůstalo mnoho dalších detailů jako travertinové obklady v přízemí, příčky výdejen lístků a kamenná sedátka před nimi, mnohobarevná keramická dlažba na galerii, prosklené vitríny tamtéž a další. Architekt J. Danda v případě Ostravy-Vítkovic uplatnil od 40. let 20. století rozvíjený nový dispoziční typ nádraží bez do té doby běžných dlouhých spojovacích chodeb ve veřejné části. Objekt svým utvářením i detailem představuje velmi hodnotnou stavbu tzv. bruselského stylu v celorepublikovém měřítku.“ (Výpravní budova čp. 27, U Nádraží č.o. 25, na parc. č. 1331, k. ú. Vítkovice, obec Ostrava, část obce Vítkovice, okres Ostrava-město, Moravskoslezský kraj - rozhodnutí o prohlášení věci za kulturní památku, MK ČR, OOKP, 17. 9. 2012, vyřizovala Mgr. Petra Svobodová, PhD., SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava, odbor přípravy staveb, archiv digitálních dokumentů)

Toto brilantně formulované hodnocení, převzaté následně i do několika dalších rozhodnutí ve věci, shrnuje základní hodnoty objektu, jimiž tento podle našeho názoru vrchovatě splňuje podmínky pro prohlášení věci za kulturní památku.

Monografie kolektivu Mgr. M. Strakoše (Strakoš (ed.) 2017) měla svého času nahradit stavebně historický průzkum. Jím ovšem není, rozvedla však ve snaze obhájit pro tuto nádražní budovu statut kulturní památky její hodnocení z různých úhlů, v několika kontextech, zasazuje ji do obsáhle dokládáného vývoje dispozice našich nádraží (Strakoš (ed.) 2017, str. 37 a 89), do tvorby Josefa Dandy (Strakoš (ed.) 2017, str. 102) i poválečné architektury Ostravy, zabývá se její architekturou (Strakoš 2017b, str. 105), uměleckou výpravou (Strakoš (ed.) 2017, str. 147 a 239) i dispozicí budovy (Strakoš (ed.) 2017, str. 89), ba přináší odvážně i soudobé příklady bruselského stylu ze zahraničí (Strakoš 2017b, str. 100, 124 a 129).

Podrobná prohlídka budovy musí dále konstatovat hodnoty běžného vybavení tehdejších interiérů (nejen dlažby, dveře, obklady, schodišťová zábradlí, ale i svítidla), unikátně dochovaného stálého úkrytu a nejspíše i strojovny vzduchotechniky, svoji cenu možná má i stroj malého výtahu, viditelný ve strojovně při chodbě 223 – strojní mobiliář těchto položek se ovšem vymyká předmětu SHP a odkazujeme jej na posouzení dalšími památkovými a muzejními odborníky. Zůstává otázkou, zda podobné hodnoty neskrývají další pro nás nepřístupné prostory (dobové transformátory, strojovna velkých výtahů apod.).

Mám rád svoji krásnou vlast a jsem přesvědčen, že nejen pro mě představují nemovité kulturní památky podstatnou součást jejích krás. Řádových 40.000 památek vypadá jako vysoké číslo, avšak při rozprostření i po naší nevelké republice, které je navíc velmi nerovnoměrné, zůstávají rozsáhlé oblasti, kde je památek pomálu. Kostru kulturní identity nemohou vytvářet jen památky prvořadého významu, propírané jako průzračné příklady dobového slohového či jiného kvasu, ale i ostatní z nejrozumnějších důvodů hodnotné nemovitosti, zvláště v situaci, kdy se kategorii „památky místního významu“ stále ještě nepodařilo zavést. K odůvodnění prohlášení za památku tedy musí stačit argumenty „proč ano“ a není třeba zkoumat „jak moc“. V rozhodnutí MK ČR k naší věci z 18. 5. 2015, str. 8, se zcela správně zdůrazňuje: „Znovu v této souvislosti připomínáme notoricky opakovanou skutečnost, že předmětem řízení, vedeného podle § 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, je především zjišťování té skutečnosti, zda předmětná věc má nebo nemá znaky kulturní památky podle § 2 citovaného zákona.“.... Ministerstvo kultury ČR se přistoupením k rušení svých rozhodnutí nechalo zahnat do situace, kdy má památková péče předem zajišťovat vhodné podmínky pro ochranu, urbanistické začlenění a další využití objektu před jeho prohlášením za památku, tedy v situaci, kdy není založen pro vytváření těchto podmínek právní rámec. V civilizované společnosti je obvyklý opačný postup, kdy vlastník, projektant, obecní a další úřady akceptují prohlášení věci za památku a – přestože jim to komplikuje práci – hledají v součinnosti s orgány památkové péče za cenu přijatelných kompromisů způsob, jak památku zachovat a využít nejen pro potřeby vlastníka, ale pro širší užitek, pro estetické zážitky, vytvářející nejen důležitou součást životního prostředí místních obyvatel, ale i pro cestovní ruch, který je dnes i neoddiskutovatelným generátorem hmotného bohatství, je-li nutné se obloukem vrátit k pragmatickým důvodům jakékoli činnosti, poměřované jen finanční návratností.

Nemělo by tedy být nutné se vypořádávat s námitkami, že se tehdy používané speciální výrobky již nevyrábějí (rozhodnutí MK ČR ve věci ze dne 18. 5. 2016), problém spíše tušíme v prostupech nově vedených inženýrských sítí betonovými stropy, užitečné by bylo při situování provozů s náročnějším vybavením tohoto typu zohlednit možnost využití stávajících průchodů. K řešení takových a dalších, ještě netušených problémů jsou v dnešní komplikované společnosti povolání autorizovaní architekti a stavaři, pracovníci památkové péče nemají ani příslušná oprávnění. Neměly by obstát ani námitky, že tehdy použité materiály dnes nejsou dostupné, tržní hospodářství oproti socialistickému má naopak násobně větší možnosti, výroba je flexibilnější, jakýkoli výrobek je spíše otázkou ceny, hledání výrobce je díky internetu výrazně snadnější a efektivnější. Na podporu tohoto svého přesvědčení uvádíme:

- Chodopak (dříve též Opaxit, Miroxit, Miropak) byl vyráběn běžnými sklářskými způsoby z mléčného skla bílého i barevného ve sklářském závodě v Chodově (cs.wikipedia.org/wiki/Opaxit) a je

dostupný i dnes (viz např. sklenarstvi-vitraze.cz nebo glass.cz). V našem případě však podle vzhledu a způsobu stárnutí máme v dřtivé většině případů zato, že byl nahrazen obyčejným sklem, nastříkaným barvou. Chodovská sklárna v žádných zápisech nefiguruje, zasklením haly vč. přechodového článku sklem s drátěnou vložkou a opaxitem byly na poradě 17. listopadu 1966 úkolovány Vítkovické stavby s termínem do 31. 12. 2016, sklo se však mělo přepravovat ze závodu Duchcov. (ČD, archiv Červenka, Polanecká spojka, kart. 1) Dnes by ovšem bylo možné použít skutečné barevné sklo, barvené ve hmotě, tedy přidáním oxidů některých kovů do taveniny (např. zinek Zn – zelené sklo, kobalt Co – červené sklo) nebo lepením skleněných tabulí s vnitřní barevnou fólií. (<http://fast10.vsb.cz/studijni-materialy/ps3/5.html>) Někde, např. zevnitř nad hlavním vstupem do haly, bylo zřejmě použito skla leptaného.

- sklo s drátěnou vložkou se dnes také opět vyrábí (viz např. eshop.sklenarstvinonstop.cz nebo sklo-svoboda.cz a další)

- ocelové stěny s hliníkovými povlaky jsou zřejmě zkreslenou informací, nic takového jsme v původní projektové dokumentaci nezaznamenali, používaly se ocelové prvky základních tvarů (I, L, T), v případě potřeby svařované do složitějších profilů třeba i v kombinaci s plechem, případně ohýbaným, nebo plochým železem; v mnoha konstrukcích (okna, dveře, podhled) se nevyhýbali ani kombinaci s dřevěnými latěmi, na viditelných místech však zpravidla s hliníkovými lištami – jsme přesvědčení, že hutní materiál není problém zajistit, hliníkové profily se dnes vyrábějí v daleko větším sortimentu a jsou i výrazně propracovanější (srv. např. hutni.pro-doma.cz nebo LXF.cz); o zbytečném zveličování problémů svědčí i to, že v roce 2016 byla za velmi přesnou kopii vyměněna prosklená příčka bočního vstupu do haly, lišící se od originálu jen odlišnou barvou svislých tyčí ochranné mřížky

- co se týče obkladů, nabízejí se např. v rámci univerzálních tažených obkladů Prima Cotto obkladové pásy Alit v rozměru 25x6,5 cm v sedmi barevných druzích, při určitém množství lze zřejmě jednat o rozměrech i barvě....

– a tak by bylo možno pokračovat.

Specializovaní restaurátoři dokážou opravit kde co, na druhé straně je třeba uvést, že poškození jedinečných prvků, jež neohrožují některou z funkcí objektu, je možno z hlediska památkové péče ponechat a dát tak přednost autenticitě původního materiálu.

Za zcela legitimní považujeme obnovu některých prvků výpravy, jež jsou předmětem ztrát v uplynulých desetiletích, např. travertinový obklad na pravé části přízemí východní stěny haly.

Lákavé je i doplnění některých výtvarných prvků (především tvarovaná madla ocelohliníkových dveří, ale zajímavé jsou i tmavomodré pásy v obkladu nadpraží lichoběžníkového okna v čele haly nebo vlaječky, střídané protáhlými šestibokými útvary na šikmých stěnách pylonů v jižní části interiéru haly), které oproti projektu nebyly při hektickém dokončování stavby na jaře 1967 provedeny – sice by dále vylepšily estetiku objektu, jak ji Josef Danda promyslel, takový puristický postup však současná metodika památkové péče odmítá.

Náš nejistý postoj k výtvorům z období komunismu nejspíše vyplývá z toho, že si nejsme jistí, zda jsme komunismus definitivně porazili a nejsme tak schopní projevit velkorysost vítězů. Komunistický režim, ať už v tomto byly jeho pohnutky jakékoliv, umožnil tehdejší odborníkům

vytvořit velkolepý památkový seznam (průzkumem v terénu pro něj byly nalezeny mnohé hodnotné stavby, sochy i technické památky, v dosavadní umělecko-historické nebo etnografické literatuře opomíjené) a zákon, jež jsme nedokázali za třicet let nahradit, jelikož se na jeho nových principech nedokážeme shodnout. Jistě ani Josef Danda netvořil budovu jako manifest komunismu, ale chtěl pro ostravské dělníky i všechny zdejší obyvatele vytvořit něco hezkého, co ozáří jejich každodenní všední cestu za prací. Mnoho současných Ostraváků se s tímto pohledem ztotožnilo a již od roku 2015 se snaží na akcích, pořádaných každý měsíc, smývat grafitti ze stěn nádražní haly. Odhlédněme tedy od ideologických hledisek, pomejme ztrátu funkce, jako ji pomíjíme u gotických kostelů nebo barokních zámků, odmysleme si četná estetická, byť jen povrchová zohavení, jež jakoby vlastník ponechával naschvál, jako macecha válí v prachu Popelku, a pohlédněme na budovu a především její halu jako na architektonické a výtvarné dílo. A musíme uznat, že autoři s pomocí novátorské kombinace přírodního kamene, keramiky, nejrůznějších skel, železa, hliníkových prolamovaných plechů a lišt a polystyrénu vytvořili dílo překvapivě působivé. A srovnáme-li výpravu haly se současnými architektonickými díly, jež nám pod prapory minimalismu nabízejí prostory zbavené pokud možno jakéhokoli detailu, takže návštěvníkovi skutečně nezbyvá než po prvotním obhlédnutí vytáhnout mobil a věnovat se jeho obsahu, musíme uznat, že tady se architekt a výtvarníci snažili udržet pozornost cestujícího déle. Ne každý nakonec řekne, že se mu to líbí, ale taková už je povaha moderního umění, třeba se i nelíbit, ale určitě provokovat.

Autor SHP, přestože je placen zpravidla vlastníkem nebo projektantem, by měl zůstat a zůstává v procesu rozpoznání hodnot památky a její záchrany všestranně nezávislým odborníkem. Následující kapitoly tak nejsou vázány ani zásadami, v tomto případě dohodnutými v roce 2017 (viz plná citace v Dějinách objektu), ani tím, že budova dosud nemá statut památky, ani tím, že již byly zahájeny projekční práce. Jeho úlohou je podrobná prohlídka a vyhotovení pokud možno nadčasového, co nejobektivnějšího popisu budovy z daného úhlu pohledu, odhalení hodnot i památkových závad, jež jsou při nedestruktivním, výlučně vizuálním průzkumu patrné. Doporučení jsou tak možná pouze v obecné rovině a bude záležet na dalších jednáních zainteresovaných stran, do jaké míry bude možné je akceptovat.

Lze tedy jen kvitovat pořízení SHP a dalších podkladů - a je nutno zdůraznit, že se tak děje v režii nynějšího vlastníka - jež snad umožní i MK ČR vypořádat se s náležitostmi, stanovenými pro nové rozhodnutí rozhodnutím z 18. května 2016, a po prohlášení za památku již bude záchrana památky probíhat standardně, v obvyklé kooperaci všech složek systému, zavedeným postupem, na nějž je systém nastaven. Výpravní budova vítkovického nádraží si to zaslouží a my ji v tom přejeme mnoho zdaru! Věříme, že jsme k němu přispěli svým dílem, v němž velmi podrobně popisujeme dochované stavební prvky, aby mohlo být zodpovědně rozhodnuto, jak s nimi bude dále naloženo (soupis prvků nebyl zadán).

HODNOTNÉ PRVKY A DETAILY

Exteriéry:

Kompozice hmot včetně přístřešku, markýzy a vlajkového stožáru při vstupním průčelí a přechodového krčku ke krytému mostu na 2. nástupiště. Kompozice fasád včetně všech použitých povrchů (skleněná mozaika, světlé a tmavé obkladové pásy, ocel, hliníkové lišty a prolamované plechy, luxfery, prosklení čiré, s drátěnou vložkou, strukturované i zabarvené), ocelohliníkových prosklených stěn a dveří, vyjma zásobovací rampy na DC 3 a druhotně doplněných mříží. Rozměry a členění oken. Podhled přístřešku a markýzy. Betonové markýzy na DC 1 a 4. Betonová rampa na DC 1 vč. zábradlí. Anglické dvorky včetně zábradlí. Střešní světlík.

Interiéry:

Soubor dlažeb 10x10 cm v různých, zejm. okrových barvách; jejich sokly zejm. z černých dlaždic. Soubor částečně prosklených dveří a bakelitových dveřních klik. Bakelitové okenní půlolivy a olivy. Dveře velkých nákladních výtahů a další kovové dveře. Luxferová okna vč. vložených kovových okének. Schodiště včetně zábradlí.

Přízemí – prostorové uspořádání haly 101 a přístupů k vlakům včetně kompozice uspořádání stěn, dlažeb, schodišť a obkladů stěn a sloupů (travertin, keramické pásy, skleněná mozaika), světelných ramp, kamenných parapetních desek, pokladních oken, ocelohliníkových dveří a prosklených stěn i žulových stolků, vyjma zazdívek nástupů na schodiště a druhotně doplněných mříží. Luxferová stropní okna či světlíky ve 110, 113, 114 a 187. Prosklené pokladní přepážky ve 187 vč. dveří. Prostorové uspořádání chodby 160 se schodišti. Pánská WC 174 včetně dlažby, obkladů stěn a plechových příček, vytvářejících kabinky.

Suterén – prostorové uspořádání přístupu k 1. nástupišti 005 a 001 s podchodem 057 včetně schodišť, jejich zábradlí a obkladů stěn, vyjma druhotných dělicích zdí. Prostorové uspořádání úkrytu 023 až 032 včetně povrchů s otisky bednění, vybavení dveřmi a nejlépe i strojním mobiliářem.

První patro - prostorové uspořádání galerie – vrchní úrovně haly 201 včetně kompozice uspořádání stěn, dlažby, schodišť, stropního podhledu, světelné rampy, vývěsních skříněk, obkladů (keramické pásy, izolační panely), omítaných a prosklených ploch, polohy litinových radiátorů, ocelohliníkových dveří a oken, zábradlí a završení bloku schodišť včetně výtvarných doplňků. Příchod k vlakům 254 včetně schodiště, stropního okna a podhledu, prosklených stěn a obkladů, vyjma druhotné příčné zdi. Kovová schodiště ve 202 a 203. Světlík a jeho podhled ve středním travé DC 2, 3 a 4. Prostorové uspořádání chodeb 248, 261 a 262 se schodišti. Pánská WC 253 včetně dlažby, obkladů stěn, pisoárových stání a plechových příček, vytvářejících kabinky.

Druhé patro - prostorové uspořádání chodeb 326 a 301 se schodišti. Příhradová konstrukce stropu haly 328 s obslužnými lávkami. Pánská WC 325 včetně dlažby, obkladů stěn, pisoárových stání a plechových příček, vytvářejících kabinky.

ZÁVADY

Urbanistické závady:

- špatný technický stav ploch pro pěší v přednádraží
- nedostatek parkovacích stání (?)

Závady z hlediska narušení celkového výrazu:

- zašlé a zrezivělé povrchy, četná a rozsáhlá grafitti
- zasklení, popraskané nebo nahrazené dřevotřískovými deskami a jiným zabeđením
- billboardy po bocích hlavního vstupu

Závady z hlediska narušení dispozičních a komunikačních schémat:

- druhotně vložené zdi, dělicí 005, 001 a 057
- zdi a mříž, zamezující vstupu na schodiště v bloku schodišť v hale 101
- zeď, přehrazující příchod k vlakům, ve 254

Závady z hlediska funkčnosti daného využití:

- jsou zásadní, téměř všechny veřejné prostory jsou vzhledem k radikálnímu úbytku pasantů předimenzované, zhusta vůbec nevyužívané
- stejně nefunkční je i velká část provozních prostor, zčásti i devastovaných již před mnoha lety nedokončenou rekonstrukcí
- nakládací rampa na jižním průčelí DC 3

Závady z hlediska narušení hodnotných detailů:

- výše uvedená poškození
- rozsáhlé odpadlé a odtrhané části opláštění přístřešku a markýzy při hlavním průčelí haly
- pět zaniklých šestin umělecky ztvárněného skleněného reliéfu mezi vchody a východy na hlavním průčelí
- chybějící travertinový obklad v pravém poli přízemní východní stěny haly 101, zde i nevhodné dveře, další ve vstupu z haly do 190
- zaniklé pokladní okno ze 183 do haly
- dlažba na galerii 201, narušená rozsáhlými nevhodnými výměnami a místy se vzdouvající
- lokální poškození ozdobných panelů z drátoskla v zábradlí v hale
- lokální poškození skleněných částí stojanu nádražních hodin v hale
- chybějící části zábradlí v bloku schodišť

Závady umělecko-estetické:

(spočívají v narušení celkového výrazu, narušení dispozičních a komunikačních schémat a hodnotných detailů – viz výše)

- dřevěné lišty před okny v boletických panelech
- druhotně doplněné mříže na některých oknech a dveřích a na výkladci prodejny 119 (směrem do haly)
- chybějící radiátory ve dvoraně 201
- šedý plechový povrch dveří v severní stěně bloku schodišť v hale 101
- nápojový automat v hale

Závady stavebně-technického charakteru:

- zhoršující se technický stav nosných ocelových konstrukcí haly 201 a přístřešku a markýzy při jejím hlavním průčelí
- nefunkční vtokové vpusti na střeších
- stárnutí většiny stavebních konstrukcí (viz i výše), nejzásadnější u nefunkčních dřevěných oken
- nedostatečné zateplení

Závady z hlediska památkových hodnot:

- lokální narušení celkového výrazu, narušení dispozičních a komunikačních schémat a hodnotných detailů i závady umělecko-estetické – viz výše
- užití širokých profilů v konstrukcích umělohmotných oken na severním průčelí a lokálně i jinde
- nepřesná rekonstrukce „arkýřového“ okna dopravní kanceláře 162, spojená s odstraněním válcových sloupů
- nevhodné dveře v západním vstupu z prvního nástupiště do chodby 160
- dveře vpravo na západním průčelí DC 6
- odstranění tabule odjezdů a příjezdů a stojanů na otočné jízdní řády z haly 101

NÁMĚTY PRO PÉČI O OBJEKT

A. Základní doporučení

Budova byla postavena primárně pro kombinovaný provoz výpravní budovy nádraží a dvou stravovacích zařízení. Malý zájem o tyto služby ve spádové oblasti z toho zřejmě ponechává ve hře jen vlakovou zastávku nejnižšího významu, nepovšimnut nebo nerealizovatelný zůstává i námět na využití železničního okruhu pro rychlou dopravu po městě. Zatím zřejmě nebyly zvažovány možnosti provozování haly s přilehlými prostorami přinejmenším zčásti v režii vlastníka jako turistické centrum (půjčovna kol, elektrokol, koloběžek apod.), zájem by mohla vzbudit nabídka neobvyklých aktivit, třeba jízda na replice historické drezíny nebo na oblíbené získávající unikové hry.

Budova byla předchozím vlastníkem vnímána jako nežádoucí přítěž, možná by stačilo představit si halu uklizenou, umytou, zasklenou místo občas jen zabeďnou, s obnoveným původním, bezpochyby působivým osvětlovacím systémem, a udělat z ní místo průchozího bodu cíl, místo přítěže atrakci, kterou je možné se chlubit a které by bylo škoda se zbavovat. Halu v bruselském stylu nemá hned tak někdo a turisté dnes hledají roztodivné cíle. Polanecká spojka má stále v Ostravě zvuk, mládežníků, kteří ji budovali, už tu asi mnoho není, ale jejich děti by sem mohly přivést svoje děti a ukázat jim, jak ten socialismus vypadal. Dochovalo se množství fotografií i dobové tiskoviny, neživé předměty však už dnes muzeím nestačí, bylo by třeba ozvučit prostor dobovými písněmi a emotivně namluvenými projevy (k otevírání trati i budovy se jich dochovalo několik) a vymyslet vhodné aktivity jako jízdu drezínou nebo práci krumpáčem a lopatou, což překvapivě může znamenat pro mladou generaci exotiku (nákladních aut byl nedostatek, práce byla třeba pozastavena kvůli odvolanému bagru). Metání něčeho přes plochu haly už vypadá příliš dětinsky a cirkusově, ale při vhodné legendě.... V bruselském retro stylu by bylo možné vytvořit i kavárnu, když ne přímo restauraci nebo bufet....

Podle zatímních příprav má SŽDC zájem o využití pouze menší části budovy, zbývající provozní část momentálně směřuje k adaptaci na pronajímané kancelářské prostory, hala bude nejspíše ve spolupráci s městem využívána pro trhy a výstavy a tak zpřístupňována pro veřejnost. V této fázi je nezastupitelná úloha vlastníka, který jediné může vést jednání s potenciálními uživateli a následně nechat ověřit reálnost zamýšleného využití projekčně. Teprve vypracováním projektu a jeho projednáním se všemi stranami vč. orgánů památkové péče lze zjistit, nakolik jsou potřeby stran v kolizi a nakolik lze tyto rozpory odstranit nějakým kompromisním řešením - i z toho důvodu nemohou doporučení SHP reagovat jen na momentální záměry a vyjadřují se k problematice v obecné úrovni, všechna jeho doporučení zůstávají jen náměty, o jejichž prosazování nebo naopak nadbytečnosti z hlediska památkové péče mohou rozhodnout jen příslušné orgány (viz ostatně i poznámku v úvodu SHP).

Námětů na nejružnější funkční transformaci objektu a příkladů řešení využití obdobných průmyslových objektů již bylo sneseno víc než dost (rozhodnutí MK ČR, Strakoš a kol. 2017, str. 197, studie INPROS), podle našeho názoru je nezbytné přikročit k jednání s konkrétními vlastníky a k projekčním pracím, jak výše uvedeno, a konečně i k obnově, která potřebným způsobem zamezí dalšímu chátrání cenné stavby. Věříme, že i památkové orgány tomu budou nápomocny, úlohu vlastníka však nemohou suplovat.

Zásadními, na první pohled patrnými stavebně-historickými, a tedy i památkovými

hodnotami stavby jsou řešení vnějšího vzhledu včetně zasazení do velkorysého přednádražního prostoru a originální, v mnohém průkopnické řešení haly. Předkládaný průzkum k nim přidává i autentické prostory krytu civilní obrany a vybraných chodeb a schodišť, ba překvapivě i pánských WC, které poskytují možnost zachovat pro budoucnost příklad řešení takových prostor, typický pro administrativní budovu 60. let 20. století. Po budově se i mimo cenné prostory zachovalo mnoho autentických prvků, které jsou součástí původního řešení. V souvislosti s očekávanými zásahy do dispozice, jež se jeví v zájmu nalezení nové funkčnosti jako nezbytné (věříme však, že bude postupováno racionálně a všechny využitelné konstrukce budou i přes neutrální památkový význam zachovány), ztratí svoje uplatnění na původním místě řada těchto prvků. Doporučujeme je co možná ohleduplně demontovat, roztržiděné deponovat a využít jak k doplňování těchto prvků, zachovávaných in situ, tak i podle možnosti v ucelených skupinách v nových smysluplných situacích.

B. Náměty z hlediska urbanistických vztahů

Je třeba napravit špatný stav shromažďovací plochy v přednádražním prostoru.

Studie INPROS mj. navrhovala ponechat v přízemí nájemní jednotky pro obchod a služby, nejlépe orientované i ven z budovy. Příhodné prostory na jižních koncích DC 6 a 7 tu skutečně jsou, ale obáváme se, že pohyb lidí tu není dostatečně velký, aby zajistil žádoucí obrat. Atraktivnost jakýchkoli služeb pro obyvatele okolních obytných čtvrtí by bylo třeba ověřit a vzít v úvahu i docházkové vzdálenosti, psychicky zvětšované velkou nezastavěnou plochou kolem nádraží. Přiblížení zástavby je přitom z památkových hledisek nežádoucí, řešení přednádražního prostoru s velkoryse dimenzovanými točnami tramvají i autobusů je součástí původního konceptu, a měl by proto být zachován i při případném doplňování dalších parkovacích míst.

C. Náměty pro obnovu dispozičních vztahů a komunikačních schémat

Je třeba odstranit druhotně vložené zdi, dělicí 005, 001 a 057, zdi a mříž, zamezující vstup na schodiště v bloku schodišťve 101, i zeď, přehrazující příchod k vlakům 254 (zde doplnit i krycí desku původní dělicí zídky). Kromě prvního případu jde i dnes o cizorodé prvky, které se jednoznačně odlišují od okolních konstrukcí, pojednaných obklady. Je proto z památkového hlediska žádoucí, aby přízemní část haly 101 (přinejmenším přední část, otevřená do patra) i dvorana 201 sloužily takovým účelům, jež nebudou vyžadovat jejich provozní oddělení – jeho řešení i v co nejméně nápadných, zejm. tedy skleněných konstrukcích považujeme za téměř nemožné.

D. Náměty z hlediska funkčnosti daného využití

Jak již bylo uvedeno, je dnes většina prostor budovy nefunkčních, což představuje zásadní, primární problém. Je tedy nezbytné nalézt pro ně nové využití, které jediné určí smysl rekonstrukce a z toho vyplývající požadavky na zateplení, vytápění, silnoproudé a slaboproudé sítě atd. Pak může následovat rekonstrukce, která zabrzdí hrozivé chátrání objektu (záměrně jsme užili termínu „zabrzdí“, protože pokud nebude nastaven režim údržby včetně pravidelné obnovy nátěrů železných a dřevěných konstrukcí a péče o funkčnost odvodňovacího systému střech, situace se bude opakovat).

V grafické části jsme dali k úvaze zachování pánských WC v JV rohu budovy (174, 253 a 325), jež vedle haly a některých dalších prostor pro cestující a krytu civilní obrany představují nejautentičtější dobové interiéry. Má tedy z památkového hlediska smysl zachovat je pouze při ponechání původních plechových kabiněk, pisoárových stání, dlažeb a zelenkavých obkladů stěn, ve třech jmenovaných prostorech přece jen částečně poškozených nebo nekompletních. K obnově doporučujeme použít prvky, demontované odjinud, jak již uvedeno v oddíle A, vhodné by bylo i použití původních svítidel.

Také zmíněný kryt má osobitou atmosféru, kterou by bylo možné – pokud by to nebylo v kolizi s ostatním provozem – občas zpřístupnit návštěvníkům i bez expozice nebo jen s minimálním doplněním nástěnnými panely s fotografiemi, příp. i jinými reprodukcemi, nejsnadněji k historii nádraží nebo tvorbě Josefa Dandy.

Mřížové oddělení prostoru 133 od haly by bylo vhodné nanejvýš pro nějakou naznačenou půjčovnu (kola apod.), i tak by pravděpodobně bylo doplněno prosklením ze severní strany. Při radikálnější změně funkce bude nejspíše třeba řešit tuto část stěny úplně jinak, tady bude třeba velké erudice architekta, aby se vcítil do koncepce zdejšího řešení – v každém případě musí zůstat světelná rampa.

Pokud bude nadále nefunkční, považujeme za možné zcela zrušit nakládací rampu na jižním průčelí DC 3. Nejde ani tak o získání jejího prostoru, beztak nevelkého, ale o zbavení se problematického vzhledu jak ze strany průčelí, odkud jsou sem skrze mříž vhazovány odpadky, tak i z vnitřní strany, kde jsou instalovány účelové plechové dveře. Kompozičně nejpříznivější náhradou za rampu a sousední okno by byla dvě čtyřkřídlá okna, za vyhovující řešení však považujeme i luxferové okno nebo atypické šestikřídlé okno, nynějšího okna vpravo by se tak zrušení rampy vůbec nemuselo dotknout. Zde získané obkladové pásy bude opět možné s výhodou použít na potřebnějších místech.

E. Náměty pro obnovu narušených hodnotných prvků a detailů

Je třeba napravit výše uvedená poškození (v Hodnocení jsme komentovali sílu výroby v tržním hospodářství, schopné vyrobit většinu ze socialistické produkce), po revizi a případném vyztužení nebo částečné či úplné náhradě nosné konstrukce doplnit rozsáhlé odpadlé a odtrhané části opláštění přístřešku a markýzy při hlavním průčelí haly, doplnit chybějící travertinový obklad v pravém poli přízemní východní stěny haly 101, zde nahradit i nevhodné dveře (měly by být prosklené ocelohliníkové konstrukce, ale může tu být obnoveno i pokladní okno), další ve vstupu z chodbové části haly do 190, vedle něj pak chybí obklad, signalizující zaniklé pokladní okno ze 183 do haly (možno obnovit okno, doplnit obklad nebo sem umístit repliku typické kovové vývěsní skříňky).

Poškozené ozdobné panely z drátoskla v zábradlí v hale nebo poškozené skleněné části stojanu nádražních hodin v hale představují vady lokálního charakteru a nejsou bezpečnostním problémem, je žádoucí podle našeho názoru tato výtvarná díla v co největším rozsahu zachovat v autentickém materiálu i s poškozeními jako známkami přirozeného stárnutí objektu nebo je částečně nahradit celistvými kopiemi jednotlivých viditelněji poškozených prvků (doplnit ulomený kus skla asi žádný restaurátor asi přece jen neumí, malou naději představuje možnost použití panelů, uložených ve 203, pokud budou vhodné). Autoři to zřejmě ani nezamýšleli, ale barevným, případně v čase se měnícím nasvícením, resp. podsvícením obou skleněných artefaktů by bylo možno docílit netušených efektů.

Analogicky a podle původní dokumentace je nutno doplnit chybějící části zábradlí v bloku schodišť; analogicky je třeba rekonstruovat také původní skladbu dlažby na galerii 201, narušenou

rozsáhlými nevhodnými výměnami a místy se vzdouvající (většinu čtverců v potřebné barevnosti bude zřejmě třeba nově vyrobit, protože barevnost dlažek z provozní části budovy nebude vyhovovat, je možné ověřit využitelnost červených dlaždic z chodby 301).

Z umělecky ztvárněného skleněného reliéfu mezi vchody a východy na hlavním průčelí během let pět šestin zaniklo. Tady je jakékoli doplnění zřejmě nesmyslné, doporučujeme tedy zbylou tabuli vyjmout, zasadit do mobilního kovového rámu a prezentovat v hale, u pokladen nebo v jiném významném prostoru, nejlépe přístupném veřejnosti. S nabídkou na nové řešení celé sestavy považujeme za možné obrátit se na současné přední umělecké skláře.

Již jsme zmínili množství zachovaných původních prvků i z hromadné výroby, jež doporučujeme – pokud nebudou moci zůstat na místě – využít k opravám nebo uplatnit jinde. Tak doporučujeme zacházet s dřevěným obkladem z bývalých čekáren, až bude vytvářena nová čekárna nebo jiný podobný společenský prostor, s dlažbami (včetně soklů; sloupnutí z podkladu by podle otisků v restauraci nemělo být velkým problémem; využitelnost barevných odstínů bude možno vyhodnotit až na základě podrobnější inventarizace jednotlivých odstínů a jejich využitelných počtů), zčásti prosklenými dveřmi (zvláště upozorňujeme na ojediněle dochované zasklení u dveří do 012) a bakelitovými klikami (oba jejich typy se podle našeho názoru používaly současně, kliky „kubistických“ tvarů se považovaly za kvalitnější a montovaly se do dveří ve veřejných prostorech), a to pro kompletní prostředí v zachovávaných chodbách, ba i s luxferami nebo bakelitovými půlolivami a olivami z nynějších dřevěných oken (polohy zmiňovaných prvků jsme – kromě bělninových obkladů stěn, z nichž mají památkovou hodnotu jen obkládačky původního zeleného odstínu, a svítidel – vyznačili v grafických přílohách tečkovanými čarami).

Původní vymezení jednotlivých pokladen je sice momentálně nefunkční, jde však o natolik zajímavý prvek, že doporučujeme alespoň jednu ucelenou trojici v rámci jednoho travé zachovat (nejlépe jižní trojici, tedy s ozn. A, B a C), a to i v případě, že se pro ni hned nenajde adekvátní využití. Takovým využitím by mohl být prodej vstupenek nebo sázková kancelář a podobně a takové využití by mohlo dokonce ospravedlnit i obnovu tabule odjezdů a příjezdů a stojanů na otočné jízdní řády v hale 101, jež by tak získaly novou náplň. Ke kompletní původního zasklení doporučujeme opět použít skla z ostatních zdejších příček, ba co nejvíce prvků (i zdejších atypických dveří a dřevěných výplní) uschovat pro budoucí použití.

F. Náměty na rehabilitaci umělecko-estetických kvalit

Je třeba šetrně očistit nebo jinak adekvátně obnovit zašlé povrchy, ze železných konstrukcí odstranit rez a opatřit je kvalitním nátěrem (zde většinou černým), odstranit četná a rozsáhlá graffiti, obnovit správné zasklení, poškozené nebo nahrazené dřevotřískovými deskami a jiným zabeďněním a odstranit billboardy po bocích hlavního vstupu a následně obnovit prosklenou konstrukci s okny, kterou zakrývají.

Je třeba odstranit dřevěné lišty před okny v boletických panelech i druhotně doplněné mříže na některých oknech a dveřích a na výkladci prodejny 119 (směrem do haly), nevhodně působí i nápojový automat v hale. Šedý plechový povrch dveří v severní stěně bloku schodišť v hale 101 doporučujeme zakrýt nátěrem nebo polepem, imitujícím travertin.

Ve dvoraně 201 je naopak potřebné doplnit chybějící vysoké litinové radiátory tam, kde jsou součástí kompozice, náležitě ošetřené (nařtené), i kdyby měly být nefunkční. Součástí řešení byla i zeleň, instalovaná na bloku schodišť a na jižních částech bočních galerií.

K těmto námětům připojujeme i lákavou možnost vybavit některý sál, přednáškovou místnost apod., nebo stravovací místnost, pokud bude v budově zapotřebí, v retro stylu na motivy bruselu: k inspiraci je možno využít jak příkladů odjinud (srv. i Strakoš 2017, str. 97), tak i prvků z návrhu restaurace nebo křesílka a stolků, ojediněle dochovaného ve velitelské místnosti krytu. Případně lze využít i některý z návrhů na zaniklou nebo nerealizovanou keramickou mozaikovou podlahu.

G. Náměty na úpravy stavebně technického charakteru

Byl již konstatován zhoršující se technický stav nosné ocelové konstrukce haly 201 i vlnitých plechů, související s nefunkčními vtokovými vpustěmi na střeších. Stav bude třeba sledovat, případně podrobněji vyhodnotit, věříme však, že k odstranění problému budou postačovat lokální výměny nebo zpevnění. Práce bude komplikovat skutečnost, že ve stropě haly je použito množství hořlavých materiálů. Po obnově je třeba nastavit režim revizí a údržby, jinak se bude problém opakovat.

Podobně či ještě hůře je hodnocen stav nosné konstrukce přístřešku a markýzy při hlavním průčelí haly. Její částečná či úplná náhrada za novou konstrukci je při zachování původního vnějšího vzhledu z památkového hlediska možná.

Dřevěná okna se vizuálně jeví jako zcela dožilá a nefunkční, jejich výměna je z památkového hlediska opět při zachování vnějšího vzhledu možná (jiný může být i způsob otevírání), za vhodné dále považujeme užít na nich co největšího počtu půloliv a oliv ze stávajících oken.

Budova zřejmě značně trpí nedostatečným zateplením. Na nemožnost vytopit halu v mrazivých dnech vzpomínal i V. Kutý. Z památkového hlediska sice považujeme za možné doplnit do prosklených ploch další, tentokrát čirá skla nebo dokonce dvojskla a snížit únik stropem vložením skel nebo plexiskel na mřížky pilovitého podhledu, nad nimiž nejsou kryty se zářivkami, máme však pochyby o tom, zda tato nákladná opatření budou mít kýžený účinek, pokud vůbec má nosná konstrukce rezervu na takové zvýšení zatížení.

Podobný problém vytvářejí i boletické panely a betonové konstrukce, jež jsou součástí vnějšího pláště, možná v některých místech i jeho výplňové zdivo. Zde je zásadně nutné provést zateplení zevnitř, přízdívkami nebo jiným doplněním izolačních vrstev v libovolné tloušťce (neprůhledné části boletických panelů lze zevnitř „vykuchat“, nepovažujeme to však za efektivní). Přízdívky nejsou vhodné pro zachovávaná WC mužů, zde je třeba použít tepelně izolační omítky nebo jiné způsoby, jež nezmění prostorové poměry, nebo na izolaci rezignovat. Zateplením stropů nejvyššího podlaží lze z našeho hlediska případně doplnit i skladbu střechy.

H. Náměty pro záchranu objektu

Viz základní doporučení v oddíle A.

I. Náměty pro obnovu památkových hodnot

Obnově těchto hodnot přirozeně slouží i náměty pro odstranění lokálních narušení celkového výrazu, narušení dispozičních a komunikačních schémat a hodnotných detailů i závad umělecko-estetických – viz výše.

Dále bude vhodné západní nepůvodní dveře z prvního nástupiště do chodby 160 nahradit replikou původních - kupodivu tu nebyly žádné dveře s kovovou konstrukcí, jak bychom očekávali, ale

podle původního výpisu dveří „*Dřevěné dveře rámové vchodové, prkénkové, zasklené ze 2/3, dvoukřídlové, dřevěná rámová zárubeň*“, rozměrů 160/210 cm, s dosickým zámkem, samozavíračem a okopným plechem, tedy podobné dveře jako dále k východu, ale širší (samozřejmě nikoli zabetonované, ale zasklené).

Ve vstupu do 104 byly – zčásti podobně - podle původního výpisu dveří „*Dřevěné dveře vchodové rámové, prkénkové, zasklené ze 2/3*“, rozměrů 80/197 cm, s dosickým zámkem, ocelovou lisovanou zárubní 10, samozavíračem a okopným plechem (do projektu byly doplněny dodatečně, alternativně považujeme za možné je zrušit za podmínky doplnění obkladu). (Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, Stavební výkresy ostatní, 1. Výpis oken a dveří, Ostrava-Vítkovice, výpravní budova, detašovaný archiv)

Nevhodné široké nosné profily, užitá v konstrukcích umělohmotných oken na severním průčelí a lokálně i jinde, doporučujeme nejpozději po dožití nahradit památkově přijatelnějšími, nejlépe dřevěnými.

Nepřesná rekonstrukce „arkýřového“ okna dopravní kanceláře 162 byla spojena také s odstraněním válcových sloupů (šlo o dvě Mannesmannovy trubky průměr 70/5 dl. 200 cm, na jejichž konce byly navařeny kotevní plechy), místo nichž vznikly nyníšší rohové pilířky (u nich alespoň kvitujeme adekvátní obklad). Po dožití doporučujeme i zde obnovit původní tvarové řešení podle dochovaného plánu, i když detailní a materiálové provedení se může lišit.

Odstraněnou tabuli odjezdů a příjezdů a stojany na otočné jízdní řády doporučujeme v hale 101 obnovit a využít k informování buď o možných aktivitách v budově nádraží nebo o jeho historii, případně k informování o městě a jeho kulturních a jiných nabídkách, o turistických cílech v okolí apod. (o jiných důvodech možné obnovy viz v oddíle D).

Náměty na další průzkumy

Průzkum technického stavu nosných ocelových konstrukcí – viz oddíl G.

Inventarizace odstínů dlažeb 10x10 cm mimo prostory, kde musí nebo budou moci být zachovány, a po demontáži jejich využitelných počtů pro opravy nebo nové instalování.

Inventarizace ostatních hodnotných prvků – viz oddíl E.

SEZNAM VYOBRAZENÍ:

(Zdroje map, dobových vyobrazení a plánů viz v oddílu Prameny, mapy, plány, ikonografie a literatura)

v titulu	Pohled na výpravní budovu od jihovýchodu a pohled do její haly od severu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 4	Výřezy z železničních map z let 1849, 1910 a 1968.
str. 5	Výřez z topografické mapy ČSR z roku 1956 a plán traťové spojky Ostrava-Kunčice – Polanka n.O. z června 1963. Reprofoto L. Svoboda 2019.
str. 6	Grafický list Polanecká spojka od J. Segerta. Reprofoto L. Svoboda 2019.
str. 7	Půdorysy přízemí a 1. patra výpravní budovy v Nových Vítkovicích podle studie SÚDOP v Praze – Dr. Danda ze 31. ledna 1964.
str. 8	Půdorys suterénu, situace a řezy podle téže studie.
str. 9	Hmotové skicy a perspektivní výkresy variant řešení výpravní budovy podle kreseb Dr. Dandy z roku 1964.
str. 10	Schématické půdorysy přízemí a 1. patra výpravní budovy podle výkresů Dr. Dandy asi z jara 1964. Slavnost k dokončení druhé etapy výstavby Polanecké spojky a položení základního kamene stavby nového nádraží Ostrava-Vítkovice 27. 8. 1964.
str. 11	Půdorysy přízemí, 2. a 1. patra výpravní budovy podle výkresů pro ústřední vytápění ze 30. 9. 1965.
str. 12	Půdorys suterénu výpravní budovy podle výkresů pro ústřední vytápění ze 30. 9. 1965. Výkres bednění: ŽB kce na kótě +390 pro dilatační celek I. výpravní budovy.
str. 13	Tužkový návrh obytného domu s traťmistrovstvím, ubytovnou a výměňkovou stanicí od ing. Dandy, SÚDOP Praha, z 25. dubna 1965 – celek a detail perspektivy. Reprofoto L. Svoboda 2019. Výkres pultového ocelového vazníku pro výpravnu Ostrava-Vítkovice z ledna 1965 a výkres zábradlí u předl. schodů ze září 1965 od SÚDOP Praha.
str. 14	Půdorys přízemí a příčný řez z prováděcího projektu pro DC IV ze září 1965 od SÚDOP Praha. Schéma číslování dilatačních celků. L. Svoboda 2019.

str. 15	Výkresy východního, západního a severního průčelí pro obklad fasád od SÚDOP Praha. Betonáž DC 7 v létě 1965 (první snímek) a montáž ocelové konstrukce počátkem září 1965.
str. 16	Montáž ocelové konstrukce 15. září 1965 (první snímek) a dokončená konstrukce 29. 10. 1965. Výkres změny v uspořádání kov. konstrukcí na záp. straně haly od ing. Dandy ze srpna 1966.
str. 17	Výkres konečného řešení stropu ve dvoraně z 15. 10. 1966.
str. 18	Částečný železniční provoz na I. nástupišti v žst. Ostrava-Vítkovice po 1. 11. 1966.
str. 21	Půdor. dispozice buffet a restaurace a vstupní stěna do restaurace podle Obchodního projektu - Novák a ing Otáhal, duben 1967.
str. 22	Pohledy na dokončovanou výpravní budovu od JZ, J (oba snímky z počátku května 1967) a od JZ a Z 20. května 1967.
str. 24	Stav nádražní haly při slavnostním uvedení nové výpravní budovy do provozu 26. 5. 1967.
str. 25	Pohledy na výpravní budovu od JZ, průhled II. nástupištěm a severní část haly 24. 7. 1967.
str. 26	Jižní průčelí haly výpravní budovy podle výkresu obkladu fasád, výkresu 54 ze souboru ostatních výkresů a podle výkresu 12 pro zámečnické konstrukce.
str. 27	Jižní průčelí (bez haly) podle výkresu pro obklad fasád, detail východního průčelí podle výkresu 21 ze souboru ostatních výkresů a východní průčelí z prováděcího projektu pro DC IV ze září 1965 od SÚDOP Praha.
str. 28	Část výkresu ocel. zaskl. stěny po straně vstupu a pohled na budovu od JZ před rokem 1972. Navrhované řešení ocelohliníkových dveří podle výkresů 1, 19 a 20.
str. 29	Část výkresu pro čelní římsu uvnitř haly a výkres pro úpravu šikmých stěn v hale ze souboru ostatních výkresů. Řešení bočních stěn haly podle výkresů 2 a 3 pro zámečnické konstrukce.
str. 30	Ocelové konstrukce na galerii podle výkresu 5 pro zámečnické konstrukce (detail a zvětšený detail). Západní bok bloku schodišť podle výkresu 17 ze souboru ostatních výkresů.

str. 31	Elektrické hodiny na kovovém stojanu podle výkresu 9 pro zámečnické konstrukce. Půdorys dlažby v hale podle výkresu 10 ze souboru ostatních výkresů.
str. 32	Typický čtverec mozaiky a výkres mozaiky pro přechodový krček podle částí výkresů 50 a 51 ze souboru ostatních výkresů a část výkresu světlíku podle výkresu 18 pro zámečnické konstrukce. Stav výtvarné výzdoby haly podle snímků z roku 1968.
str. 33	Nádražní hala na snímku z roku 1971. Výpravní budova od JZ v roce 1968 a průčelí asi kolem roku 1975 a 1980.
str. 34	Výpravní budova od východu asi před rokem 1985. Návrhy nábytku pro výpravní budovu podle výkresů 8, 42 a 22 ze souboru ostatních výkresů.
str. 35	Výkres 2. NP podle projektu Rekonstrukce závodní kuchyně s restaurací – ČSD Ostrava-Vítkovice od ing. Lubomíra Řehořka, soukromá stavební projekce Brno, z prosince 1991. Pohledy do nádražní haly v roce 2000 a počátkem 21. století.
str. 36	Detail ocel. okna v dopravní kanceláři podle výkresu 46 ze souboru ostatních výkresů.
str. 38	Tabule odj. a příj. v přízemí a stojany na otočné jízdní řády podle výkresů 6 a 1 pro zámečnické konstrukce; doplněno výřezem ze snímku haly z roku 1968, výřezem z výkresu keramické dlažby pro bufet a restauraci (výkres 52 ze souboru ostatních výkresů) a snímkem jihovýchodní části haly z roku 2009.
str. 39	Část vstupního průčelí asi kolem roku 2015, dva snímky z haly z roku 2015 a jeden z roku 2016.
str. 40	Fotografie střešních vpustí ze Zprávy z mimořádné odborné vizuální prohlídky nosné ocelové konstrukce výpravní budovy žst. Ostrava-Vítkovice od Centra AdMaS Fakulty stavební VUT v Brně - prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc., Ing. Jan Barnat, Ph. D. a Ing. Martin Vild ze dne 18. 12. 2017. Půdorys přízemí podle Ideového záměru a studie osobního nádraží Ostrava-Vítkovice od INPROS - Ing. arch. Josef Kubát z Frýdku-Místku z prosince 2017.
str. 42	Půdorysy přízemí a 1. patra východní části výpravní budovy podle architektonické studie úpravy prostor od SŽDC, státní organizace, Praha - ing. arch. Stanislav Běhal ze 6. 6. 2019.
str. 49	Pohled na Ostravu a okolí z Landeku podle litografie E. W. Knippela, vzniklé mezi lety 1852 až 1855, a výřezy z map z doby kolem roku 1768, z roku 1833 a z ortofotomaapy z roku 1949 s vyznačením přibližné polohy nádraží Ostrava-Vítkovice.

str. 50	Panoramatické pohledy na výpravní budovu od jihozápadu a od jihu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 51	Panoramatické pohledy na výpravní budovu od jihovýchodu, severovýchodu a od severozápadu. Foto L. Svoboda 2019. Situace výpravní budovy na aktuální mapě.
str. 52	Schéma číslování dilatačních celků. L. Svoboda 2019.
str. 53	Celkové pohledy na výpravní budovu od J, JV, SV, SZ a od Z. Foto L. Svoboda 2019.
str. 54	Vstupní průčelí výpravní budovy a jeho detaily: přístřešek vlevo, podhled markýzy, typické dveře, JV nároží a vlajkový stožár. Foto L. Svoboda 2019.
str. 55	Východní bok jižního křídla výpravní budovy a detail oken 13. a 14. osy na DC VII. Foto L. Svoboda 2019.
str. 56	Jižní průčelí severního křídla výpravní budovy, jižní průčelí DC 2 a jeho detaily: prosklená stěna se vstupy a levý konec sestavy boletických panelů. Foto L. Svoboda 2019. Jižní průčelí DC 3 a jeho detaily: nákladová rampa a její vrata, prosklená stěna se vstupem a předposlední okno. Foto L. Svoboda 2019.
str. 57	Pohled do anglických dvorků podél jižního průčelí severního křídla výpravní budovy, levý konec jejich zábradlí a okno v levém dvorku. Foto L. Svoboda 2019. Vyrovňovací schodiště a anglické dvorky při jižním průčelí DC 4: pohled od JZ, střední dvorek od JV, levé okno v levém dvorku a okna v pravém dvorku. Foto L. Svoboda 2019.
str. 58	Jižní průčelí DC 4, jeho detaily (pravý konec sestavy boletických panelů a okno vlevo od vstupu, prosklená stěna se vstupem a boční pohled zprava) a východní průčelí DC 4 s detaily. Foto L. Svoboda 2019. Boční pohled na severní průčelí, levá osa otvorů na severním průčelí DC 4, boční pohledy na horní podlaží DC 2 až 4, spodní část DC 4 a jeho typické okno. Foto L. Svoboda 2019.
str. 59	Severní průčelí DC 3 výpravní budovy a jeho spodní část. Foto L. Svoboda 2019. Severní průčelí DC 2 výpravní budovy a spodní partie jeho střední a pravé části. Foto L. Svoboda 2019.
str. 60	Spodní část severního průčelí výpravní budovy, severní průčelí DC 1 a jeho spodní část. Foto L. Svoboda 2019. Západní průčelí výpravní budovy a DC 1. Foto L. Svoboda 2019.

str. 61	Pohled na DC 1 výpravní budovy od JZ. Foto L. Svoboda 2019. Západní bok haly a DC 6, západní bok přístřešku a ortopohled na střechy výpravní budovy. Foto L. Svoboda 2019.
str. 62	Nádražní hala 101 výpravní budovy v pohledech od jihu a od severovýchodu, její dlažba a detaily. Foto L. Svoboda 2019.
str. 63	Blok schodišť v nádražní hale 101 výpravní budovy v panoramatickém pohledu od severu, v pohledech od J, VJV a Z; detail mozaiky na JV sloupu v hale. Foto L. Svoboda 2019. Vstupní stěna nádražní haly 101 výpravní budovy v pohledu od severovýchodu, travé mezi dveřmi s torzem umělecky ztvárněného skla a detail torza. Foto L. Svoboda 2019.
str. 64	Pravá a střední část přízemí západní strany nádražní haly 101 výpravní budovy, detail zdejšího zdroje pitné vody a pohled na tuto stranu od SV. Foto L. Svoboda 2019.
str. 65	Severní strana nádražní haly 101 výpravní budovy a detail její pravé části. Foto L. Svoboda 2019. Chodbová část přízemí nádražní haly 101 výpravní budovy v pohledech od JZ a SZ. Foto L. Svoboda 2019.
str. 66	Pravá a levá část přízemí východní stěny nádražní haly 101 výpravní budovy a detail se žulovými stolky před touto stěnou. Foto L. Svoboda 2019.
str. 67	Východní část býv. dispečinku městské dopravy 103 a jižní část jeho předsíně 104. Foto L. Svoboda 2019. Pohledy do býv. prodejny Noviny-knihy 105 od jihu a od severu a detail madla zdejších dveří. Foto L. Svoboda 2019.
str. 68	Pohledy od východu do býv. útulku řidičů 106 a do holičství 107. Foto L. Svoboda 2019.
str. 69	Pohled od východu do WC žen 111 a strop a jeho luxferové okno v předsíni pánských záchodů 114. Foto L. Svoboda 2019.
str. 70	Pohledy od SV a V do prostoru WC mužů 116, SV část býv. informací 119 a jejich okna v západní stěně. Foto L. Svoboda 2019.
str. 71	Prostor pův. uvažované pošty 121 v pohledu od východu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 72	Sestava dveří v SV části chodby 126, detail středních z nich a západní část chodby. Foto L. Svoboda 2019.
str. 73	JV, JZ a SZ část býv. podeje zavazadel a spěšnin 133. Foto L. Svoboda 2019.

str. 74	Jižní a severní část býv. úschovny 134 a okna býv. úschovny pokladny 135 k západu a k severu. Foto L. Svoboda 2019. Pohled do nakládacího a vykládacího prostoru 137 od jihu, pravé dveře k východu, detail podobných dveří k jihu a dveře levého výtahu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 75	Schodiště 139 od východu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 76	Pohledy do haly býv. překládky pošty 144 od SZ a od JV a detaily vrat a okna v jižní stěně. Foto L. Svoboda 2019.
str. 77	Pohled do chodby 150 od severu, prosklená příčka na severní a dveře na její východní straně. Foto L. Svoboda 2019.
str. 78	Býv. přípravná jídel 151 od jihu a detail zdejšího okna v jižní stěně. Foto L. Svoboda 2019. Schodiště 152, detail dveří v prosklené přičce na jižní straně chodby a otvoru nákladního výtahu vpravo od schodiště. Foto L. Svoboda 2019.
str. 79	Místnost tranzitu 157 od JV. Foto L. Svoboda 2019.
str. 80	Schodiště na jižním konci chodby 160 od severu, severní část chodby od východu a SZ a SV schodiště od jihu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 81	Pohledy do „arkýře“ dopravní kanceláře od západu a od JV. Foto L. Svoboda 2019.
str. 82	Severní stěna býv. rezervy 1 a okna ve východní stěně WC žen 167. Foto L. Svoboda 2019. Okna ve východní stěně býv. lampárny a jejich detaily. Foto L. Svoboda 2019.
str. 83	Pohled do sprchy 171 od JZ, partie býv. umývárny žen 172 s průhledem do WC 167. Foto L. Svoboda 2019. SV a JV část WC mužů 174. Foto L. Svoboda 2019.
str. 84	Schodiště 175 od východu a od severu a zdejší svítidlo. Foto L. Svoboda 2019. Býv. reléový sál 176 od severu a od jihu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 85	Partie býv. telefonní centrály 178, býv. dílna 179 od severu a od jihu a místnost mechaniků 180 od jihu a od severu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 86	Severní část přízemí býv. doplatkové kanceláře 183 a vstup do úklidové komory 184. Foto L. Svoboda 2019.
str. 87	Okno a východní stěna býv. osobních pokladen 187, pohled do prostoru pokladen od severu, vstupní části pokladen G a H, pohled do pokladny F, detail jejího výdejního okénka a její vstupní část. Foto L. Svoboda 2019.

str. 88	Býv. kancelář pokladen od SZ, její levé okno v jižní stěně a pohled do předsíně 190 od jihu. Foto L. Svoboda 2019.	str. 99	Býv. sklad brambor 041 od severu a býv. umývárna (?) 043 od jihu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 89	Pohled do pokladny 191 a její okna ve východní stěně, SZ část býv. bufetu 192, západní část 193 a okna 194. Foto L. Svoboda 2019.		Detail okna v jižní stěně býv. prostoru pro kabelové uzávěry a snímky ze skladu zab. zař.: jižní stěna, detail jejího okna a severní část skladu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 90	Pohledy do místnosti 195 od severu a od jihu a schodiště a chodba 196. Foto L. Svoboda 2019.	str. 100	Západní část chodby 047, detail dveří do 055, býv. vymývárna akumulátorů 048 a akumulátorovna 049 od jihu. Foto L. Svoboda 2019.
	Prosklená příčka v severním čele prostoru se schodištěm 001, JV a SZ část tohoto prostoru a zdejší dveře k západu. Foto L. Svoboda 2019.	str. 101	Kolektor 050 od jihu, partie energetické stanice 051 od jihu, předsín 052 od západu, místnost 055 od severu a detail jejího okna v jižní stěně. Foto L. Svoboda 2019.
str. 91	Pohledy do kabelového prostoru 002 od východu a od jihu. Foto L. Svoboda 2019.	str. 102	Západní a východní strana podchodu 057. Foto L. Svoboda 2019.
str. 92	Pohledy do prostoru 005 od SV a od Z a okno v západní stěně 006. Foto L. Svoboda 2019.	str. 103	Tzv. galerie od SZ a její dlažba: východní část od severu, SZ kout, partie u SZ rohu zábradlí, luxferové okno v záp. části, západní část od jihu a severní část od východu. Foto L. Svoboda 2019.
	Levé kulovité svítidlo na severní stěně 007 a snímky chodby 008: pohledy k západu a k východu, dveře do krytu (023), do 022 a jejich detail, prosklení dveří do 012 a do 017. Foto L. Svoboda 2019.	str. 104	Detail stropu haly a sestavy ozdobných panelů z drátoskla vlevo a vpravo od bloku schodišť. Foto L. Svoboda 2019.
str. 93	Severní stěna býv. umýváren žen 010. Foto L. Svoboda 2019.	str. 105	Strop bloku schodišť, nástupní část západního schodiště, madlo a navazující zábradlí východního schodiště. Foto L. Svoboda 2019.
str. 94	Pisoárová stání na WC pro muže 015. Foto L. Svoboda 2019.		Hlavní nádražní hodiny od J, JV a V a detail upevnění skleněných panelů. Foto L. Svoboda 2019.
str. 95	Pohled do šatny mužů 018 od jihu a do skladu stanice 022 od severu, rub těžkých dveří krytu (do 023). Foto F. Ciahotný a L. Svoboda 2019.		
str. 96	Líce a rub dveří protiplynové předsíně 024 a filtrační jednotka v prachové komoře 025. Foto L. Svoboda a F. Ciahotný 2019.	str. 106	Detaily jižní stěny haly a západní stěna haly – podstatná levá část a pravá část galerie. Foto L. Svoboda 2019.
	Prostor pro ukrývané 026 od východu, umývárna a WC 027 od jihu a čerpadlo ve strojovně 028 od jihu. Foto F. Ciahotný 2019.	str. 107	Severní – celek, detail střední části a pravá část – a východní strana galerie 201 (levá a pravá část). Foto L. Svoboda 2019.
str. 97	Velitelská místnost 030 od východu a její vybavení a prostor s vodním hospodářstvím 031 od západu. Foto F. Ciahotný 2019.	str. 108	Vnitřek JZ a a JV pylonu (202 a 203 – zde i uložené výtvarné prvky). Foto L. Svoboda 2019.
	Hlavní místnost pro ukrývané 032 od SZ a JV, s detailem únikového výlezu a býv. chlazený sklad nápojů 033 od severu. Foto F. Ciahotný a L. Svoboda a 2019.	str. 109	SV část čekárny 204 a jižní stěna a SZ část čekárny 209. Foto L. Svoboda 2019.
str. 98	Býv. strojovna 034 od severu a severní část chodby 035 od západu. Foto F. Ciahotný a L. Svoboda 2019.	str. 110	Severní část čekárny 210, (vpravo nahoře:) západní stěna čekárny 211 a čekárna 212: část stropu, celek od východu, dveře v jižní stěně a detail obkladu. Foto L. Svoboda 2019.
	Pohled z býv. předchladírny 036 do zrušených chladíren 037 a 038 a býv. masárna 039 od severu. Foto F. Ciahotný a L. Svoboda 2019.	str. 111	Pisoáry na záchodech mužů 216, luxferové okno v jižní stěně a okna v jejich severní stěně. Foto L. Svoboda 2019.
		str. 112	WC žen 218 od jihu a dokumentace bývalé restaurace 220: strop jižní lodi, celkový pohled od JV, dveře strojovny a SZ partie. Foto L. Svoboda 2019.

str. 113	Fotodokumentace bývalého bufetu 221 (celek od východu, dveře v západní stěně, pravé okno v jižní stěně a SV partie) a bílé umývárny 222 (celek od SV a detail podlahy). Foto L. Svoboda 2019.
str. 114	Schodišťové rameno z 262 do 223, chodba 223 od JZ, chodba 224 od východu, (vpravo:) stropy býv. chladícího boxu 226 a býv. černé umývárny 257. Foto L. Svoboda 2019.
str. 115	Světlík nad strojovnou 230, strojovna od JZ, jeden z výrobních štítků a celek od SV. Foto L. Svoboda 2019. Horní partie severní části archivu 233 a pohled do světlíku. Foto L. Svoboda 2019.
str. 116	JV část, detail okna a SZ partie chodby 234 a severní část a svítidlo kanceláře 238. Foto L. Svoboda 2019.
str. 117	Severní část kanceláře 243, detail půloliv jeho oken a pohled od severu do kanceláře 246. Foto L. Svoboda a F. Ciahotný 2019.
str. 118	Sestava oken ve východní stěně kanceláře náčelníka stanice 247 a snímky z chodby 248: vstup v jižním čele, zábradlí přilehlého schodiště, svítidlo, průhled jižní a severní částí chodby. Foto L. Svoboda a F. Ciahotný 2019.
str. 120	Strop příchodu k vlakům 254, jeho jižní část a schodiště od jihu. Foto L. Svoboda 2019. Strop, podlaha a východní strana prostoru 255. Foto L. Svoboda a F. Ciahotný 2019.
str. 121	Bývalá varna 256 v pohledech od JV, J a SZ a torzo její dlažby při západní stěně. Foto L. Svoboda 2019. Pohled do býv. čekárny 258 od severu a klika dveří skladu 259. Foto L. Svoboda 2019.
str. 122	Východní část kanceláře 260, zábradlí schodiště 262, průhled ze schodiště do chodby 223, stropní svítidlo v chodbě a průhled chodbou 262 od západu. Foto L. Svoboda 2019.
str. 123	Jižní strana býv. kulturního sálu 265, schodiště 301 od JV a od SV a průhled chodbou 301 od západu. Foto F. Ciahotný a L. Svoboda 2019.
str. 124	Sprcha 303 od jihu a býv. šatna 304 od JV. Foto L. Svoboda a F. Ciahotný 2019. Luxferové okno v severní stěně předsíně 305 a severní část záchodů 306. Foto L. Svoboda 2019.
str. 125	SV část šatny 309, sprchy 310 od jihu a stropní svítidla ve 311. Foto L. Svoboda 2019. Severní část kanceláře 312 a její dveře ve východní stěně. Foto L. Svoboda 2019.
str. 126	Detail okna v severní stěně kanceláře 318. Foto L. Svoboda 2019.

str. 127	Východní část býv. hlavní pokladny 319 a detail jejích oken, pohled od východu do kanceláře 321 a (dole:) do čekárny 320. Foto L. Svoboda a F. Ciahotný 2019.
str. 128	Východní část umývárny 323 a detail jejích oken. Foto L. Svoboda 2019. Kabinky v SV části WC mužů 325, detail kliky a kličky kabinky zevnitř, firemní logo na pisoárovém stání a tato stání při jižní stěně. Foto L. Svoboda 2019.
str. 129	Chodba 326: schodiště a luxferové okno v jižním čele chodby, jižní a západní část chodby, dělicí mříž v Z části chodby a kliky zdejších dveří: do 312 (2 záběry), 314 a 318. Foto L. Svoboda 2019. WC žen 327: SV partie, zdejší okno, vnitřní klika a klička kabinky a plechová příčka mezi kabinkami. Foto L. Svoboda 2019.
str. 128	Podstřeší 328: příhradová konstrukce nad halou od JV, od V, od J a od SV; podstřeší nad příchodem k vlakům 254 od JV a jeho východní prosklená stěna. Foto L. Svoboda 2019.
str. 133	Vývoj stavby výpravní budovy v pohledech od západu: zima 1963/1964, začátek září a 15. září 1965, zima 1966, 20. května 1967 a před rokem 1986.
str. 135	Výpravní budova v Teplicích nad Bečvou: celkové pohledy od J, SZ a SV, vstupní část podchodu, střed západního průčelí, detaily keramického obkladu a kamenného soklu. Foto L. Svoboda 2019.

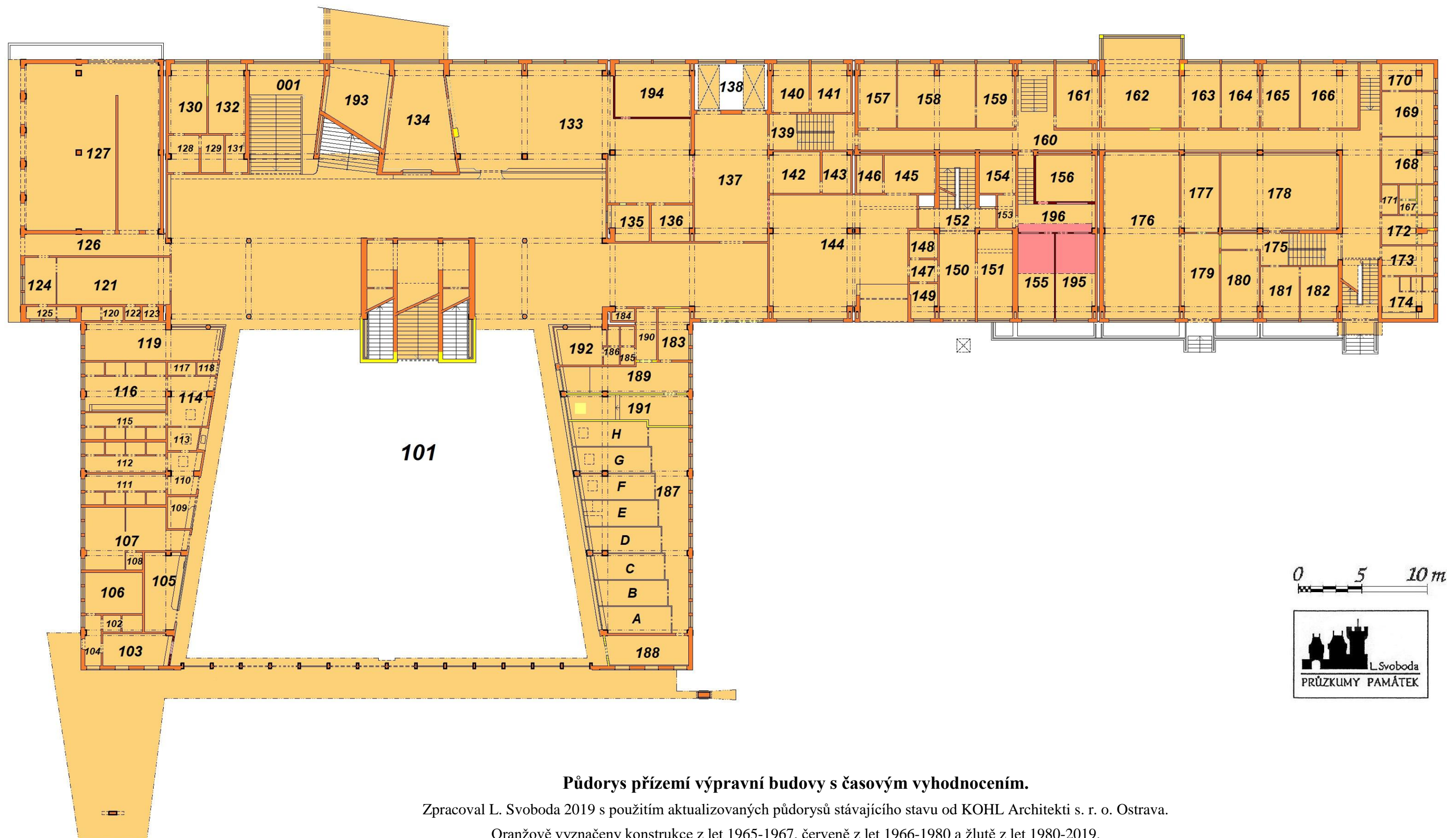
PŘÍLOHY:

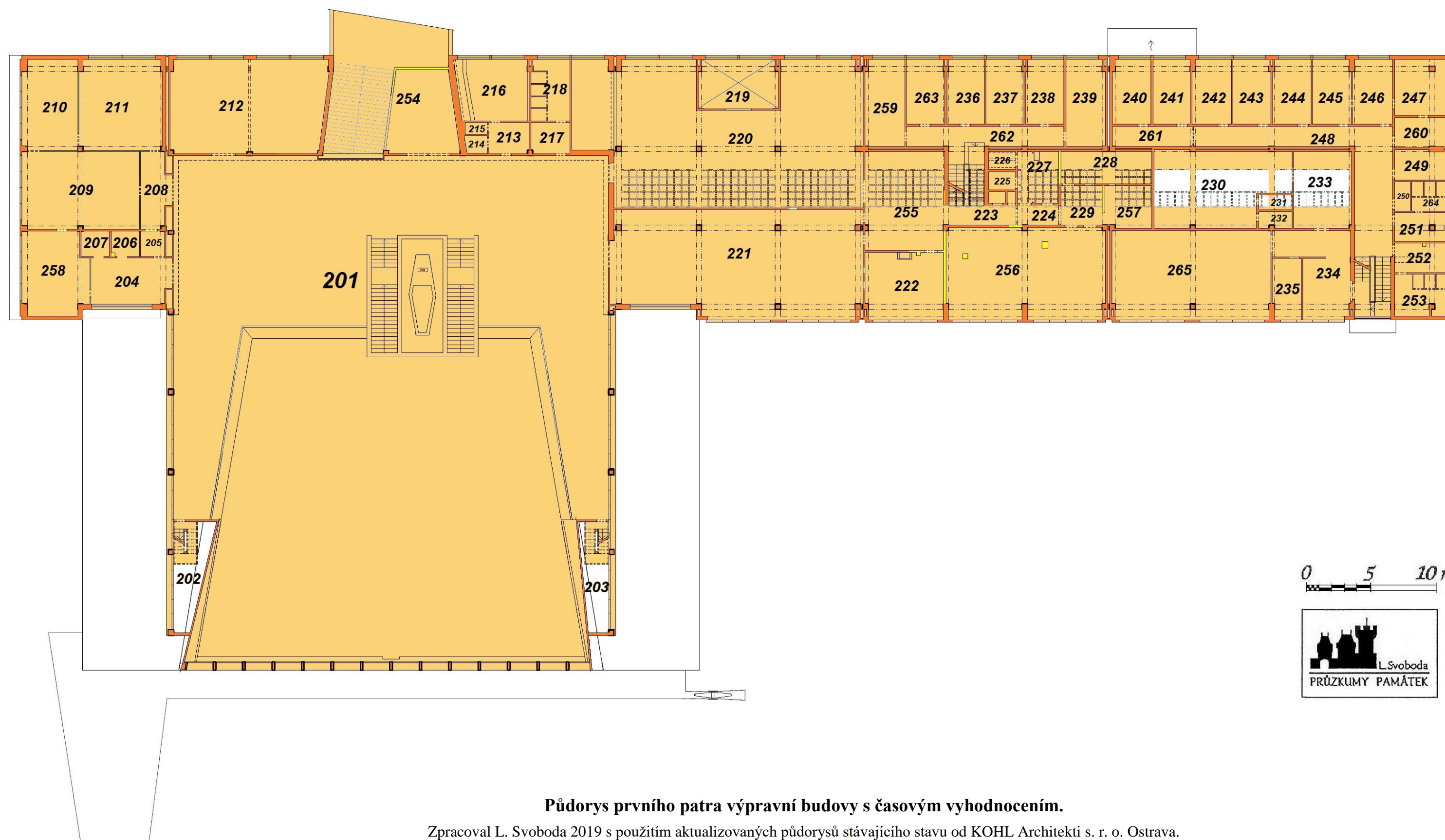
Půdorysy výpravní budovy ve čtyřech úrovních s časovým vyhodnocením.

Zpracoval L. Svoboda 2019 s použitím aktualizovaných půdorysů stávajícího stavu od KOHL Architekti s. r. o. Ostrava. Oranžově vyznačeny konstrukce z let 1965-1967, červeně z let 1966-1980 a žlutě z let 1980-2019.

Půdorysy výpravní budovy ve čtyřech úrovních s památkovým vyhodnocením. Zpracoval L. Svoboda 2019 s použitím aktualizovaných půdorysů stávajícího stavu od KOHL Architekti s. r. o. Ostrava. Legendu viz u výkresů přízemí a 1. a 2. patra.

PŘÍLOHY:

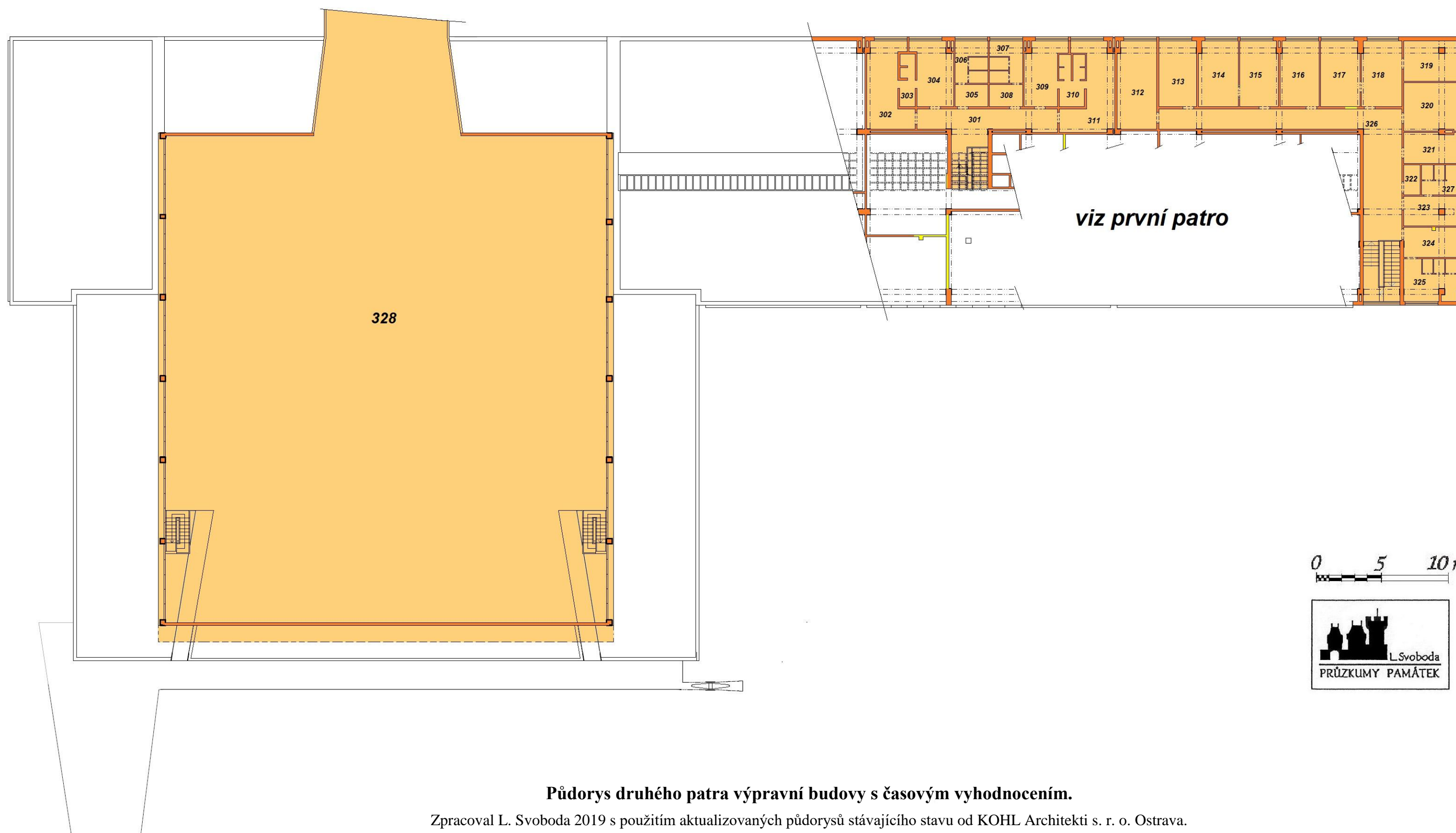




Půdorys prvního patra výpravní budovy s časovým vyhodnocením.

Zpracoval L. Svoboda 2019 s použitím aktualizovaných půdorysů stávajícího stavu od KOHL Architekti s. r. o. Ostrava.

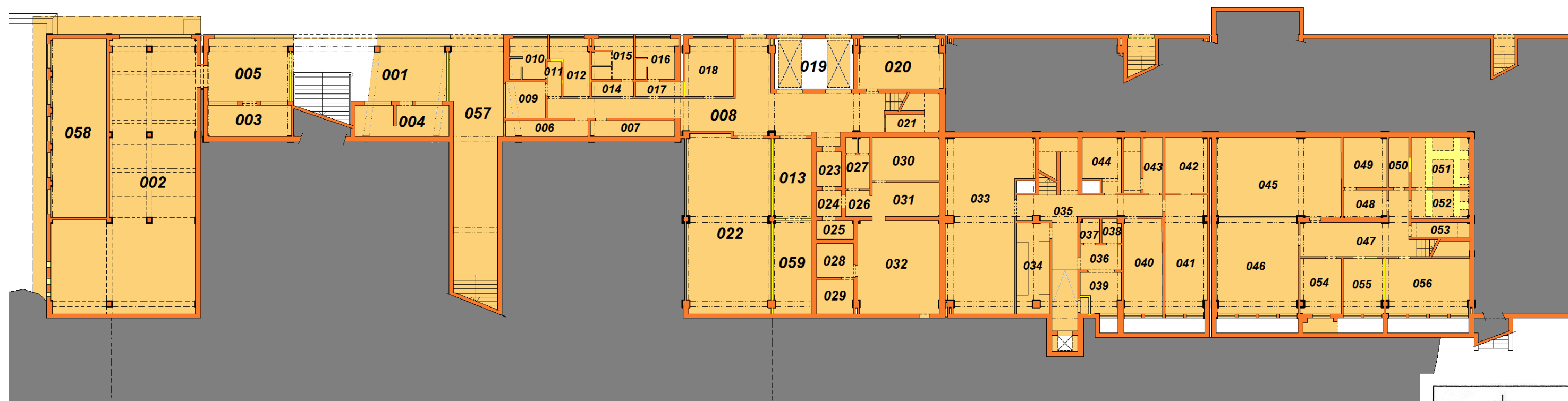
Oranžově vyznačeny konstrukce z let 1965-1967, červeně z let 1966-1980 a žlutě z let 1980-2019.



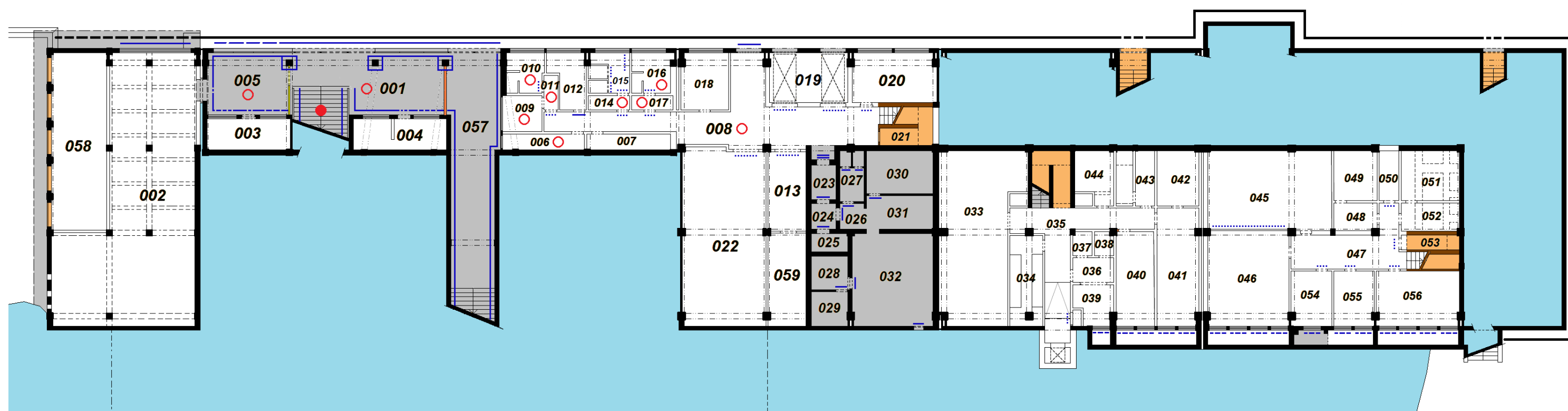
Půdorys druhého patra výpravní budovy s časovým vyhodnocením.

Zpracoval L. Svoboda 2019 s použitím aktualizovaných půdorysů stávajícího stavu od KOHL Architekti s. r. o. Ostrava.

Oranžově vyznačeny konstrukce z let 1965-1967, červeně z let 1966-1980 a žlutě z let 1980-2019.

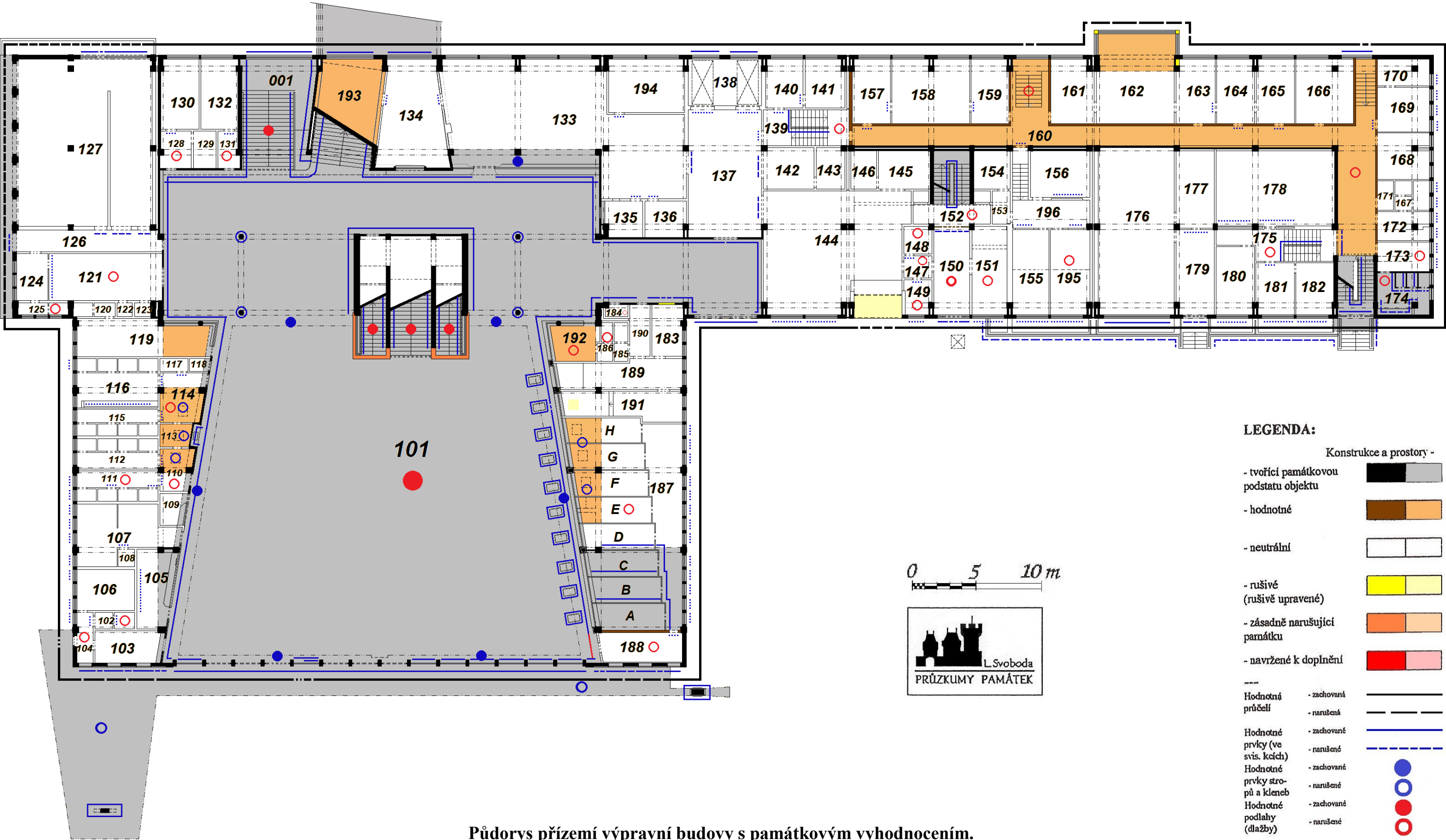


Půdorys suterénu výpravní budovy s časovým vyhodnocením.



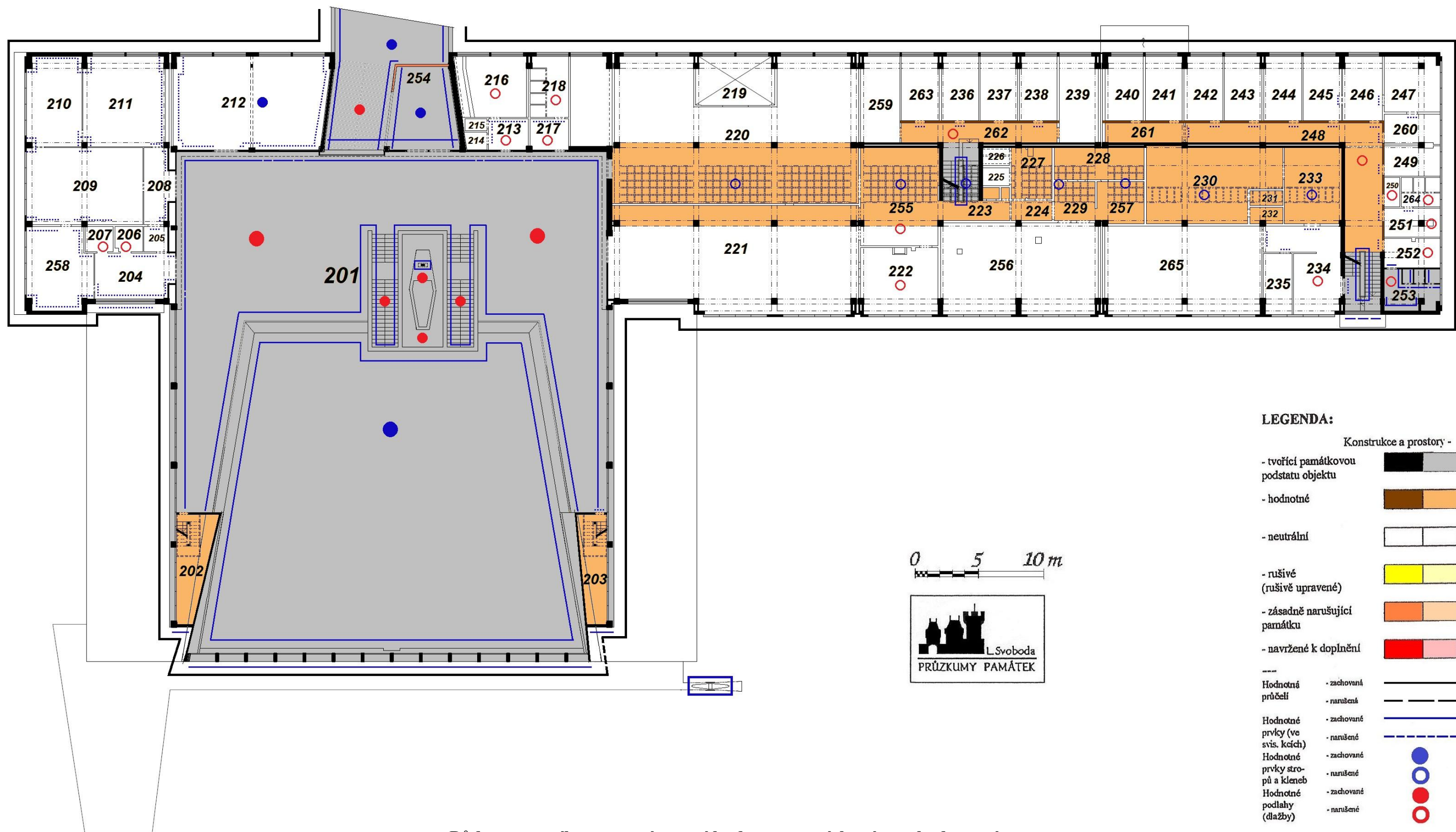
Půdorys suterénu výpravní budovy s památkovým vyhodnocením.

Zpracoval L. Svoboda 2019 s použitím aktualizovaných půdorysů stávajícího stavu od KOHL Architekti s. r. o. Ostrava.



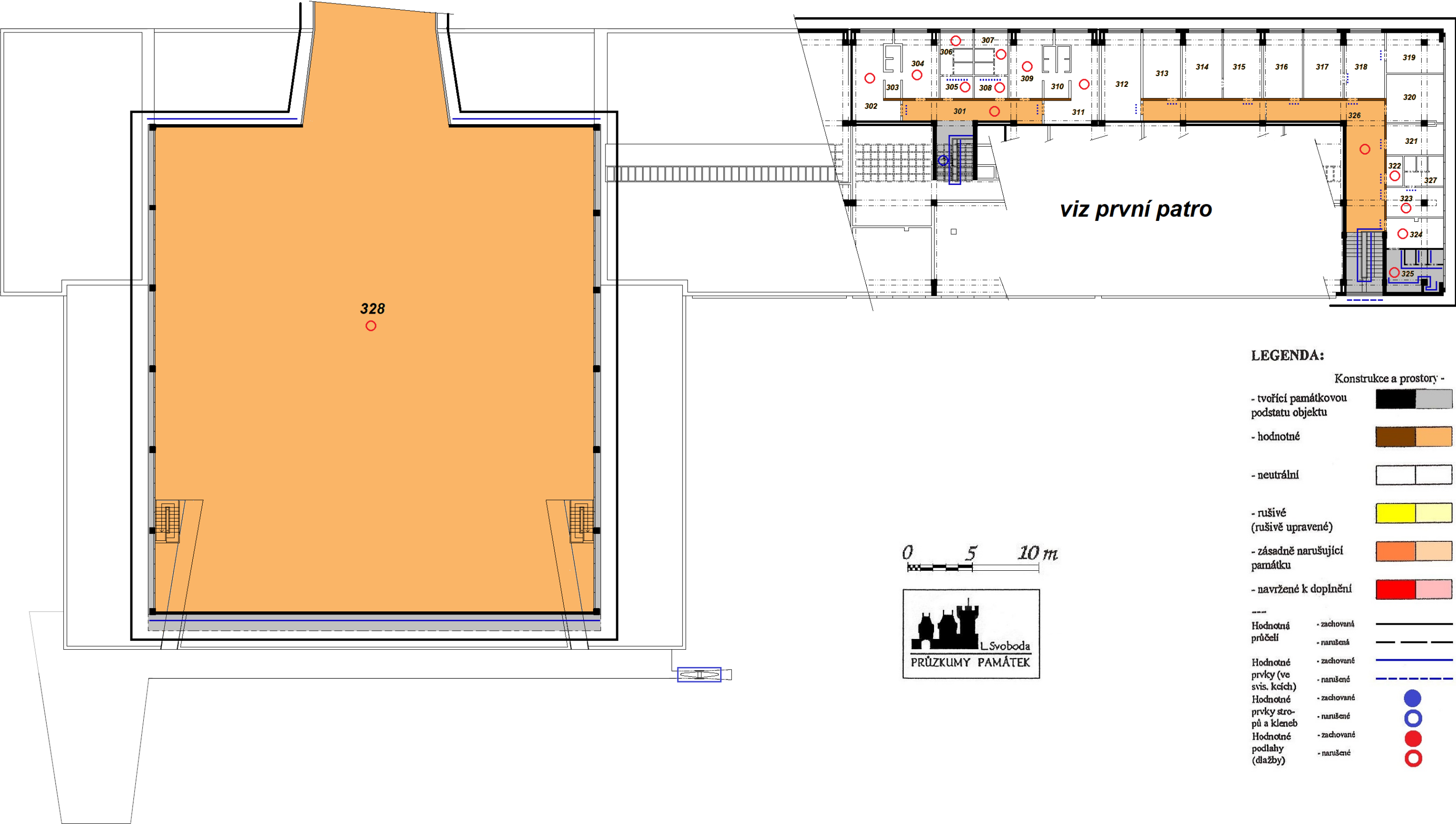
Půdorys přízemí výpravní budovy s památkovým vyhodnocením.

Zpracoval L. Svoboda 2019 s použitím aktualizovaných půdorysů stávajícího stavu od KOHL Architekti s. r. o. Ostrava.



Půdorys prvního patra výpravní budovy s památkovým vyhodnocením.

Zpracoval L. Svoboda 2019 s použitím aktualizovaných půdorysů stávajícího stavu od KOHL Architekti s. r. o. Ostrava.



Půdorys druhého patra výpravní budovy s památkovým vyhodnocením.

Zpracoval L. Svoboda 2019 s použitím aktualizovaných půdorysů stávajícího stavu od KOHL Architekti s. r. o. Ostrava.

Výpravní budova nádraží v Ostravě-Vítkovicích čp. 27 – SHP – Ladislav Svoboda 2019

