

Historická výpravní budova železničního nádraží v Praze Radotíně

Stavebněhistorický průzkum

Mgr. Martin Šanda
PhDr. Zlata Gersdorfová, Ph. D.

Radotín / Čelákovice / Plzeň 2026

Identifikační údaje

Identifikační údaje objektu

Název objektu (dle PK):	*železniční stanice Praha – Radotín, výpravní budova*
kraj a okres:	*Hlavní město Praha, Praha*
sídelní útvar:	*Praha Radotín*
jméno ulice:	*Vrážská*
číslo popisné / orientační:	*čp. 43*
Katastrální území:	*Radotín*
číslo parcely:	*2652/1*
GPS:	*49.9858719N, 14.3647103E*

Památková ochrana

způsob památkové ochrany:	*bez památkové ochrany*
rejstříkové číslo ÚSKP:	-

Majitel:	*Hlavní město Praha, prostřednictvím Městské části Praha 16, Václava Balého 23/3, Radotín, 15300 Praha 5*
Objednavatel:	*Městská část Praha 16, Václava Balého 23/3, 153 00 Praha-Radotín*
Zpracovatelé:	*Mgr. Martin Šanda, historik umění, stavebněhistorický průzkum, Stankovského 1640, 250 88 Čelákovice | IČ: 72100681 | tel: 776 749 424 | e-mail: martin.sanda@balustrada.cz | web: http://balustrada.cz/shp/* *PhDr. Zlata Gersdorfová, Ph. D., historik a umělecký historik, Žižkova 1685/43, 301 00 Plzeň | tel. 737 985 280 | e-mail: zlata.gersdorfova@seznam.cz*
datum zpracování:	*březen-srpen 2026*

Hodnocení obsažená v elaborátu nenahrazují příslušná vyjádření a rozhodnutí orgánů a organizací státní památkové péče, pověřených jejich vydáním podle zákona č. 20/1987 Sb. O státní památkové péči.

Obsah této práce nebo její části lze veřejně šířit pouze se souhlasem autora a dalších uvedených držitelů autorských či reprodukčních práv!

Obsah

Historická výpravní budova železničního nádraží v Praze Radotíně....1

Identifikační údaje....2

Úvod....6

Anotace....7

Archivní prameny....8

Nádraží Radotín v historických dokumentech....8

Historie výpravní budovy Praha Radotín....10

Výpověď historických map a ikonografických pramenů....16

Exkurz – související budovy....22

Seznam pramenů a literatury....25

Prameny....25

Literatura....25

On-line zdroje....26

Nepublikované zdroje....27

Seznam historických map a plánů....27

Seznam historické ikonografie....28

Popis objektu....30

Situace....30

Dispozice....30

Přízemí....31

Vstupní hala 101....31

Prostor 105-106....33

Prostor 107-110....33

Schodiště 102....34

Schodiště 103....35

Místnost 104....35

Chodba 114....35

Místnost 115-116....36

Prostor 131....36

Místnost 111....38

Místnost 112....38

Prostor 113....39

Prostor 130....39

Místnost 117....39
Místnost 118....40
Místnost 119 a 120....41
Místnost 121 a 122....41
Prostory 123-127....42
Prostory 128 a 129....42
Suterén....42
Chodba 001....42
Místnost 005....43
Místnost 004....43
Místnost 002....44
Místnost 003....45
Prostor 006....45
První patro....46
Chodba 201A-B....46
Schodištní prostor 201C....47
Prostor 202....48
Místnosti 218-221....48
Prostory 215-217....49
Místnosti 212-214....50
Místnosti 203-211....51
Druhé patro a půdní prostor....54
Prostor 301....54
Prostory 302-304....55
Půdní prostor 306....55
Místnůstka 305....58
Půdní prostor nad druhým patrem....58
Prostor 401....58
Exteriér....60
Východní průčelí....60
Severní a jižní fasáda....62
Západní průčelí a navazující fasády středního rizalitu....63
Fasády přístavků na severní straně....64
Střechy....65
Doplňující průzkumy....66
Sondážní průzkum....66
Schodiště 102....66
Prostor 130....66
Východní průčelí....68
Západní fasáda přístavku na severní straně....70
Vyhodnocení nálezů....70
Stavební dějiny objektu....71
Vznik objektu....71
Mladší úpravy....77
Hodnocení objektu....80
Památkové kvality objektu....80
Kulturněhistorické hodnocení....80
Uměleckohistorické hledisko....80
Estetické hledisko....81

Urbanistické hodnocení ... 81
Typologické hodnocení ... 81
Náměty pro potřeby památkové péče ... 82
Hodnotné prvky a detaily ... 82
Závady ... 82
Náměty pro péči o objekt a doporučení k rekonstrukci ... 83
Náměty pro další průzkumy ... 84
Historická dokumentace ... 85
Mapy a plány ... 85
Historická vyobrazení ... 93
Exkurz: Související budovy ... 109
Dokumentace současného stavu ... 116
Fotodokumentace současného stavu ... 116
Dokumentace cenných prvků a detailů ... 135
Dokumentace nálezových situací ... 153
Grafické vyhodnocení ... 157
Elektronické přílohy na paměťovém médiu ... 173

Úvod

Stavebněhistorický průzkum historické výpravní budovy železničního nádraží v Praze Radotíně byl vypracován na žádost vlastníka jímž je Hlavní město Praha, respektive městská část Praha Radotín, která budovu získala převodem od Správy železnic. Přestože budova není zapsána v seznamu nemovitých kulturních památek České republiky, městská část si je vědoma jejích památkových kvalit a proto k budově jako k památkově hodnotné přistupuje.

Komplikací archivního výzkumu byla neuspořádanost většiny archivních fondů. Určitou pomocí bylo částečné předchozí zpracování tématu jinými badateli, výsledky archivního průzkumu jsou žel přesto značně mezerovité. Z doby výstavby byla nalezena pouze dvojice výkresů typového projektu budovy ale nepodařilo se nalézt žádné stavební spisy. Jen nepatrně lépe jsou archivně doloženy mladší úpravy budovy. Cenná zjištění ale přinesly historické fotografie budovy, z větší části shromážděné členy radotínské letopisecké komise.

Jako podklad terénního výzkumu a samozřejmě též jako podklad pro grafické vyhodnocení bylo využito obou existujících dostupných zaměření budovy.[1] Relativně závažné chyby obsahují obě zaměření a bylo proto nutné tato zaměření vzájemně komparovat. Při popisu bylo využito číslování místností použité v zaměření z roku 2023. Popis byl prováděn „podle pohybu“, tj. se zohledněním existujících komunikačních vazeb. Místy tudíž neodpovídá posloupnosti číslování místností. Objekt byl v době provádění průzkumu vyklizený, s provedenými sondami stavebnětechnického průzkumu, které byly vyhodnoceny. Součástí terénního průzkumu byl stratigrafický průzkum nátěrových vrstev fasády. Dendrochronologický průzkum dřevěných konstrukcí nebyl prováděn, protože se zdálo že výstavba budovy bude dostatečně podchycena archivními prameny. Jejich mezerovitost vedla k rozhodnutí, provést průzkum alespoň dodatečně. V době odevzdání elaborátu ale jeho výsledky ještě nebyly známy.

Předložený elaborát vychází z metodiky NPU, průzkum byl převážně povrchový, doplněný hojnou fotodokumentací (v elaborátu výběr, kompletně na přiloženém paměťovém médiu) která, vzhledem k velkému počtu pořízených fotografií nebyla zakreslována do zvláštního půdorysu.

1 Ondřej Filip – Lenka Hošková (vypracovala Geodetická firma Hrdlička pro projekční firmu Sagasta), *Zaměření stávajícího stavu,* půdorysy všech pěti podlaží, 2x řez, 4x pohled, celkem 11 výkresů, digitální dokument ve formátu PDF, 1:100, kompletně kótovaný, legenda místností a popisné pole, únor 2020 (zaměření v digitální podobě poskytnuto investorem); Jaroslava Jurkovičová, *Pasport výpravní budovy,* půdorysy všech pěti podlaží, 3x řez, 4x pohled, scan zaměření vyhotoveného na jednotlivých listech formátu A3, celkem 11 výkresů, digitální tisk, razítko a podpis Drážního úřadu, 1:100 (půdorysy, řezy) a 1:150 (pohledy), kompletně kótovaný, legenda místností a popisné pole, leden 2023 (scan zaměření ve formátu PDF poskytnut investorem).

Anotace

Radotínská výpravní budova byla dle typového projektu společnosti České západní dráhy (BWB) z roku 1860, vypracovaného pravděpodobně Ignazem Rzechkou, vybudována zřejmě roku 1862, a to s drobnými změnami. Část těchto změn byla pro všechny čtyři dle typového projektu vystavěné budovy společná a šlo o změny z části dispoziční, z části pozměňují architektonické řešení, z části zřejmě motivované snížením finančních nákladů. Menší část změn byla individuálnější, uplatněná pouze v Radotíně a obdobným způsobem i ve Staňkově. V tomto případě šlo o změny v podobě fasád. Budovy vystavěné podle typového projektu obsahovaly v ose při kolejišti objekt věžového vodojemu, projevujícího se ve hmotě výpravní budovy jako symetrický, o podlaží vyšší rizalit. V přízemí obsahovala obdélná, symetricky komponovaná výpravní budova vstupní halu, pokladnu, dopravní a telegrafní kancelář, záchod a čekárny, v patře služební byty, v suterénu prostory určené ke skladování paliva. Architektonicky budova vychází z klasicistních vzorů, v členění fasád už se ale projevuje gotizující historismus, v průběhu výstavby ještě zdůrazněný vypuštěním korunních říms a zvětšením přesahu střech, vynášeného ozdobně tvarovanými zhlavími trámů.

Dobově zajímavou okolností byl způsob provádění stavby. Je na něm zjevný důraz na co nejekonomičtější stavební provedení, například veškeré špalety byly vyzdívány jako kolmé, záklenky jsou segmentové o malém vzepětí, při výstavbě mizí rozdíl mezi samotným okenním či dveřní otvorem a jeho nikou. Stavebně jde o jediný otvor do něhož je usazena dveřní zárubeň či u oken osazovací rám, doplněný pouze vyzdívkou parapetu o menší mocnosti. Současně se ale na budově nacházejí i tradičně řešené zámečnické či tesařské konstrukce.

Dosti zásadně byla budova opravena zřejmě roku 1913, kdy byla vyměněna střešní krytina, provedeny byly nové fasády odpovídající pozdní geometrické secesi a nové zaveden byl i elektrický proud. Roku 1924 byla na severní straně přistavěna čekárna pro nekuřáky. Roku 1925 byly starší dřevěné veřejné záchody nahrazeny zděnými. Obě úpravy přitom ctily starší architektonické řešení budovy. Roku 1931 a znovu 1947 byly opraveny fasády a provedeny i určité změny v obnovovaných interiérech. Roku 1933 byl zrušen vodojem a došlo k určitým dispozičním změnám. Její součástí byl i vznik nádražní restaurace. Roku 1966 na budovu na jižní straně navázala dosti rozlehlá provozní budova. Roku 1999 proběhla výměna střešní krytiny, na níž roku 2004 navázala obnova fasád. Současně pobíhaly i určité změny v interiéru budovy. Roku 2023 budova přestala sloužit jako výpravní a její funkci nahradila nová odbavovací hala.

Archivní prameny

Nádraží Radotín v historických dokumentech

Zlata Gersdorfová

Výpravní budova nádraží Radotín byla postavena téměř současně s realizací tzv. České západní dráhy (BWB), nádraží bylo otevřeno v roce 1868.[2] Vzhledem k tomu, že projekt BWB byl soukromým podnikem financovaným akciovou společností K. k. privilegierte Böhmische Westhbahn, je obtížné v archivech centrálních institucí najít příslušné archivní podklady. Velkou bolestí se ukázal také stav dochovaných fondů – z velké části se jedná o fondy nezinventarizované, tudíž obtížně badatelsky přístupné. Mnohé fondy jsou navíc velmi rozsáhlé a prozatímní archivní inventáře jsou nepřesné nebo zcela chybí. Při průzkumu jsme tak v mnohých případech byli zcela odkázáni na informace pracovníků archivu a správců jednotlivých fondů. Do budoucna se tedy nedají vyloučit další nálezy archiválií.

Písemnosti vzniklé z činnosti společnosti České západní dráhy (BWB) jsou uloženy v poměrně rozsáhlém archivním fondu v SOA Plzeň, pobočce v Klášteře u Nepomuku.[3] Archiválie se věnují zejména provozním záležitostem dráhy, výrazně méně jejímu plánování. Fond nemá ani prozatímní inventář, podle pracovníků archivu se zde žádné informace k výpravní budově v Radotíně nenachází. Těsně před dokončením elaborátu se ukázalo, že jedna dosti zajímavá jednotlivost se zde přesto nachází (viz níže). V soukromém režimu byla trať provozována až do roku 1894, kdy došlo k zestátnění; od 1. ledna roku 1895 byla železnice provozována ve státní režii pod císařsko-královskými Rakouskými státními drahami (KkStB). Až po Zdice byla trať řízena ředitelstvím státních drah v Praze.

Centrální správa, resp. ministerstvo železnic v době výstavby dráhy sídlilo ve Vídni, proto byly rešerši podrobeny i archivní fondy v Rakouském státním archivu. Zde se nachází dokumenty související s výstavbou dráhy (privilegia, povolení, smlouvy a dokumenty v souvislosti se zestátněním společnosti). Fond Ministerstvo železnic Vídeň, uložený v NA Praha, začíná rokem 1896.[4] Jsou zde projekty zejména lokálních tratí a transverzálních drah, které byly v té době plánovány.

Ve vídeňských archivech jsou první kartony fondu BWB Rakouského státního archivu, oddělení Allgemeine Verwaltungsarchiv, vztahující se k Radotínu, datovány až po roce 1866 a zpravují o vykolejení vlaku na dráze. Ve vídeňském fondu Generální inspekce výkresy také nejsou uloženy, protože budova vznikla ještě před vznikem úřadu v roce 1873. V historickém plánovém archivu je jen několik výkresů vztahující se k Západní dráze, a to výkresy vozidel (vagonů) a typové výkresy strojního zařízení vodárny.[5] To sice bylo použito i v Radotíně, výkresy ale nezachycují žádné stavební konstrukce, pouze zmíněné strojní zařízení. Dále je zde

2 Tento údaj je přebírán z literatury – k datu vzniku viz dále.

3 SOA Plzeň, pobočka Klášter, Česká západní dráha, Vídeň, provozní ředitelství Plzeň (1838) 1859-1895, NAD 110 84; C. K. ředitelství státních drah Plzeň. Oba fondy jsou nezpracované. V Archivu města Plzně je také fond nazvaný jako Česká západní dráha, Plzeň 1860-1867, NAD 1065 – tento se ale věnuje pozemkovým záležitostem vztahujících se k Plzni a zájmu zdejších majitelů pozemků při výstavbě dráhy.

4 NA Praha, Ministerstvo železnic Vídeň (1867) 1896-1919, NAD 342.

5 Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungsarchiv, Verkehr, Historische Plansammlung, sign. 203.1-203.13.

dokumentace k plánované místní trati Radotín – Modřany – Uhřiněves.[6] K výpravní budově se dokumenty zde uložené vůbec nevztahují.

Kvůli rozsáhlosti záměrů a velkému rozkvětu výstavby železnic bylo zřízeno železniční oddělení při zemském výboru v Praze. Ve fondu, který je uložen v NA,[7] byly dohledány pouze dokumenty a projekty plánované odbočky z hlavní trati ve směru Modřany – Uhřiněves[8] (pendant dokumentace z Vídně). Ve fondech Ministerstvo železnic Vídeň, Generální inspekce rakouských drah Vídeň a Zemský výbor Praha - Železniční oddělení se nacházejí dokumenty, včetně plánů, k okolním budovám nádraží v Radotíně, nikoli však k samotné přijímací budově nádraží. Původní přijímací budova nádraží byla postavena a uvedena do provozu již roku 1862, ale v uvedených fondech je k dispozici plánová dokumentace nádražních budov a tratí až od roku 1888.

Původní plánová dokumentace k výstavbě výpravní budovy nádraží Radotín 1860 se v Národním archivu nachází v podobě typového plánu, určeného pro stanice BWB, Radotín, Žebrák (zde nerealizováno), Kařízek (původně pod jménem Zbiroh resp. Zbirow, později Mýto), Staňkov (okr. Domažlice), Stod (okr. Plzeň-jih) a Chrást u Plzně (zde také nerealizováno).[9] Obdobný plán, údajně z roku 1860, je otištěn v knize Mojmíra Krejčiříka a údajně pochází z archivu Českých drah.[10] Jak je zřejmé, nejde o původní stavební výkres, ale jeho grafickou kopii, která pochází z archivu provozovatele. Velmi často s těmito kopiemi setkáváme při rešerši jiných výpravních budov. Fondy Českých drah (zahrnující i své předchůdce) jsou uloženy v příslušných státních oblastních archivech. Z drtivé většiny se jedná o nezpracované fondy, které nejsou badatelsky přístupné. Traťový úsek pro Radotín se nachází v SOA Praha (viz dále). Krejčiříkem otištěný plán se v rámci rešerše nepodařilo dohledat a plán není ani v archivu nástupnické organizace. Zde se naplno projevuje potíž poloprofesionální badatelské práce, která neobsahuje důsledný poznámkový aparát. Železnice přitahuje mnoho nadšenců. Autoři mnohých, informačně jinak vynikajících prací, sami v úvodech tvrdí, že materiál sbírají již desítky let a často již sami neví, kde je původ té které archiválie.[11]

V roce 1950 došlo k reorganizace ČSD, při ministerstvu dopravy bylo zřízeno ústřední ředitelství ČSD, kterému podléhala oblastní ředitelství (Praha, Plzeň, Bratislava, Brno) a jejich expozitury (Ústí nad Labem, Hradec Králové, Olomouc, Košice). Současně byly zřízeny nové orgány ČSD, mj. služba stavební a zřízena byla investiční ústředna. Radotín patřil pod oblastní ředitelství v Praze. Archiválie z činnosti Československých drah a jejich orgánů, byly předány do Státního oblastního archivu v Praze, kde se nachází v jednom velkém fondu České dráhy, a. s.,[12] který je prozatímně rozčleněn na několik dílčích fondů. Tyto nejsou dosud zinventarizované, oficiálně jsou nepřístupné. Díky laskavosti a ochotě archivářů se podařilo najít alespoň některé dokumenty, které jsou citované níže v textu. Bohužel zprvu slibné odkazy na Radotín (rozšíření výpravní budovy 1925-1927, výstavba čekárny 1905) skrývaly zcela jiné projekty (Radim, Radouš atp.).

V roce 1952 při další reorganizaci spadal Radotín vč. železniční stanice Smíchov k oblastnímu ředitelství v Plzni. Archiválie z jeho činnosti jsou uložené v SOA Plzeň.[13] Situaci opět komplikuje fakt, že fond je nezpracovaný, nemá ani prozatímní inventář a z archivu odešel dlouholetý správce fondu, který jako jeden z mála

6 Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der republik, Planarchiv der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und der Verkehrsministerien, Streckenverzeichnis, sign. LB A 21.

7 NA Praha, Zemský výbor Praha – Železniční oddělení 1870-1928, NAD 1054/4.

8 NA Praha, Zemský výbor Praha – Železniční oddělení 1870-1928, kart. 8645.

9 Ignaz Rzechka (?), typový projekt výpravní budovy BWB pro stanice „Radotin, Žebrak, Zbirow, Chrast, Staab, Stankau“, dva listy, na prvním tři pohledy (obě průčelí a boční strana) a dva příčné řezy, na druhém půdorysy všech podlaží a řez krovu, modré a černé pero na papíře, graf. měřítko ve vídeňských stopách a sázích, nesignováno, na prvním z listů kolky a schvalovací razítko C. k. generální inspekce rakouských drah z 22. srpna 1860, 32x50 a 32x49 cm (NA Praha, Sbírka map a plánů Národního archivu, inv. č. 2541, sign. H/V/2/1-41. Project der k.k. priv. böhmischen Westbahn, 1860.). Za nalezení plánů a poskytnutí jeho scanu nesmírně děkujeme panu Zdeňku Hrdinovi!

10 Ignaz Rzechka (?), typový projekt výpravní budovy BWB pro stanice „Radotin, Žebrak, Zbirow, Chrast, Staab, Stankau“, tři pohledy (obě průčelí a boční strana) a příčný řez, technika a rozměry nezjištěny, graf. měřítko ve vídeňských stopách a sázích, nesignováno (uložení plánu neznámo, publikováno v práci: Mojmír Krejčiřík, *Česká nádraží III, Architektura a stavební vývoj*, Litoměřice 2009., s. 7). Pod reprodukcí plánu je otištěna pouze zkratka NA. Sám autor do dokončení tohoto elaborátu na náš dotaz nereagoval.

11 Miroslav Petr –Jiří Maurenz – Václav Simbartl – Jaroslav Kocourek, *150 let železniční trati Praha Smíchov – Plzeň – Furth im Wald*, Plzeň 2012, s. 3.

12 SOA Praha, České dráhy, a. s. Praha 1826-2021, NAD 2948.

13 SOA Plzeň, ČSD 1949-2005, NAD 11089; Sbírka technické a stavební dokumentace železničních tratí z oblasti Ředitelství státních drah v Plzni 1874-1958, NAD 11217.

měl přehled, co se v něm nachází. Zde by mohla být uložena projektová dokumentace na přístavbu nádražní budovy ze 60. let, avšak za současné situace nebylo možno informaci ověřit. V archivním fondu Ministerstvo dopravy a spojů v NA se podařilo dohledat alespoň dokument, který o této přestavbě hovoří - čj. 37733/1962 - Rekonstrukce žst. Praha-Radotín z roku 1962, ale není zde projektová dokumentace.[14]

V archivním fondu Národního archivu Správa železniční dopravní cesty, s. o. - Stavební správa Praha se nacházejí mnohem mladší informace k rekonstrukci traťových kolejí a autobloku, nikoliv k výpravní budově. Samo SŽDC a jeho stavební správa má dosud své archivy, které se v případě Radotína vztahují jen k nejnovější projektové dokumentaci na stavbu nové výpravní budovy a současné peronizace nádraží.

Nelze-li dohledat archiválie v primárním fondu původce, je zde možnost jiného přístupu, tzn. otisku záměru v archivech vzniklých z povolovací činnosti úřadů. Z tohoto důvodu byly zrešeršovány i fondy okresních úřadů a místní správy, bohužel s negativním výsledkem[15].

Ve spisovém archivu místního stavebního úřadu jsou pouze nejmladší záznamy, které se týkají plynofikace objektu a stavební údržby bytů v prvním patře výpravní budovy.[16]

Ve fondu Ministerstvo železnic Praha 1918-1945 v Národním archivu je uložen plán na přístavbu čekárny třetí třídy.[17]

Zajímavosti by se daly očekávat v zápisech staniční kroniky. Vedení staničních kronik bylo nařízeno výnosem Ministerstva železnic datovaného 17. říjnem 1923.[18] Radotínská staniční kronika, jejíž opis je dochován v Národním archivu, zahrnuje pouze zápisy z let 1926-1952 (s výjimkou let 1940-1942) a poskytuje veskrze personální záležitosti, popisy mimořádných událostí na trati, počty vypravených vlaků a objem přepravovaných zavazadel.[19]

Některé informace byly čerpány z kroniky města Radotína.[20] Na tomto místě je třeba poděkovat místnímu spolku letopisců, kteří nám poskytli i celkem rozsáhlý ikonografický materiál.

Co se dalšího pátrání týče, bylo osloveno Národní technické muzeum, které má poměrně rozsáhlé fondy týkající se železnic. Z NTM jsme do odevzdání elaborátu nedostali odpověď ani na jeden z dotazů. Komunikace s badatelem Zdeňkem Hrdinou nám přesto z fondů tohoto archivu přinesla alespoň evidenční kartu stanice, zřejmě z roku 1956.[21] V Muzeu hlavního města Prahy jsou k dispozici jen dva snímky radotínského nádraží.[22]

Další informace, zde uváděné, jsme čerpali z různých článků z odborných či tematických časopisů (např. Železničář).

Historie výpravní budovy Praha Radotín

Zlata Gersdorfová

Myšlenka spojení Prahy s Plzní má poměrně dlouhou historii, která sahá až do roku 1828, kdy Kašpar Maria hrabě ze Šternberka a Evžen Dominik hrabě Bruntálský z Vrbna zažádali o privilegium pro vybu-

14 NA Praha, Ministerstvo dopravy a spojů, Praha (1959) 1961-1963. Fond je opět nezpracovaný. Za informaci vděčím Mgr. Miroslavu Kuntovi z Národního archivu.

15 SOkA Praha-venkov se sídlem v Dobřichovicích, Okresní úřad Praha Smíchov 1850-1927; Archiv obce Radotín 1829-1945, NAD 1272; Místní národní výbor Radotín 1945-1973, NAD 1273. Fondy jsou nezpracované. Dle sdělení archivářů, jediné materiály, které zde jsou, se vztahují k zavedení pitné vody na nástupiště a úpravě hygienického zázemí stanice. Materiály obce vzniklé od 60. let 20. století neprošly skartací do SOkA, měly by být údajně v Archivu hlavního města Prahy. Bohužel příslušný fond v AHMP, Úřad městské části Praha 16, NAD 146 je neuspořádaný a nelze v něm vyhledávat.

16 Městský úřad Praha 16 – Radotín, spisový archiv stavebního úřadu.

17 NA Praha, Ministerstvo železnic Praha 1918-1945, karton 362. Kromě schváleného plánu fond obsahuje pouze jednoduchý průvodní dopis ale žádný spisový materiál. Za informaci o existenci a místě uložení tohoto plánu vděčíme panu Zdeňku Hrdinovi.

18 Miroslav Kunt, Pamětní knihy železničních stanic - málo známý historický pramen, *Archivum Trebonense 14*, 2017, s. 243.

19 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46.

20 Pamětní kniha Radotína je dostupná on-line na stránkách místní letopisecké komise: *https://www.letopisciradotin.cz/kronikyr/*, cit. dne 2. 6. 2026. První díl je veden od roku 1921 do roku 1956, druhý díl je veden od rou 1957 do roku 1967.

21 Evidenční karta stanice Radotín, zřejmě 1956 (Archiv NTM Praha, fond Drahstav Praha, karton č.8). Panu Hrdinovi za tento i další podněty na tomto místě nesmírně děkujeme!

22 Muzeum hlavního města Prahy, sbírka fotografií, snímek z doby kolem roku 1925, inv. č. H 299 221 a negativ z roku 1976, inv. č. HNN 000 834.

dování koněspřežné dráhy. Se stavbou se započalo roku 1828, ale nakonec z ambiciózního podniku byl realizován jen úsek z Prahy do Lán a k dokončení celé dráhy nikdy nedošlo.[23]

Projekt dráhy nebyl opuštěn, avšak v průběhu let se změnily technické možnosti a myšlenka koněspřežky již byla zastaralá. Časopis Kwěty otiskl na počátku roku 1847, že se *„tyto dni vyměřowati bude železnice z Prahy přes Plzeň a Cheb do Bawor.“*[24] Zpráva to byla poněkud předčasná, neboť teprve docházelo k jednání. Podnětem, který věci rozhýbal, bylo uzavření státní smlouvy mezi rakouskou a bavorskou stranou, ve které se obě vlády zavázaly propojit vzájemně železniční síť.

Variant trasy západní dráhy bylo několik. Realizace se nejvíce blížila návrhu českého inženýra Jana Pernera, který zahynul ještě dříve, než se s výstavbou dráhy vůbec započalo. Navrhoval trasu ze Smíchova přes Zbraslav, Beroun a Rokycany. Vedení trasy následně upravil František Ladislav Rieger. Z Prahy měla železnice vést podél zbraslavské silnice do Chuchle, zde se přimknout k horskému svahu a u Radotína dosáhnout Berounky. Trať se měla držet vodního toku, u Bubňan jej překročit a pokračovat po druhém břehu směrem na Beroun. Tento návrh byl schválen v červnu roku 1854.

Přípravy nebyly jednoduché. Hospodářská tíseň znemožnila výstavbu státní dráhy, která byla původně v plánu. Záměry první soukromé společnosti skončily krachem. 8. září 1859 získali koncesi podnikatelé bratři Kleinové, Vojtěch Lanna a Pražské železárenské společnosti finančníků H. D. Lindheima a Františka Richtera.[25] Po různých jednáních o výši kapitálu a jeho krytí byly v prosinci roku 1860 schváleny stanovy c. k. priv. České západní dráhy, která se napojila na bavorskou síť v Brodu (Furth im Wald). Jako první byl hotový úsek dráhy od bavorských hranic do Plzně, který byl zprovozněn roku 1861. O rok později, 29. června 1862 projela první lokomotiva celou trať Skvrňany – Smíchov. 11. července dalo ministerstvo souhlas k zahájení provozu a dne 14. července byl vypraven první slavnostní vlak ze Smíchovského nádraží, který vyjížděl o půl deváté a o půl jedné dorazil do Plzně.

V době vypravení prvního vlaku mnohé výpravní budovy byly nehotové (vč. smíchovského nádraží, které v té době bylo rozestavěné) nebo se s jejich stavbou teprve začínalo. To byl i případ Radotína. Mezi Prahou a Brodem bylo zřízeno 17 stanic – Radotín, Dobřichovice, Karlštejn, Beroun, Zdice, Hořovice, Zbiroh, Holoubkov, Rokycany, Chrást, Plzeň, Skvrňany, Nýřany, Stod, Staňkov, Domažlice a 3 zastávky – Chuchle, Řevnice a Blížejov. Ostatně sluší se připomenout, že oficiální kolaudace dráhy byla provedena teprve v prosinci roku 1862. Včetně drážních domků bylo na celé dráze plánováno 300 zděných budov.[26]

Výpravní budova v Radotíně byla podle zpráv v literatuře uvedena do užívání v roce 1868. K vlastní stavbě se nepodařilo dohledat žádné konkrétní archiválie. Jediné datační vodítko nám nabízí litinový sloupek vynášející pultovou střechu krytého nástupiště, který nese nápis EISENWERK ZÖPTAU 1862. Rok 1862 však nemusí být datačním momentem stavby, jelikož se jedná o prefabrikát. Typové plány výpravní budovy byly parafovány c. k. generální inspekcí drah 22. srpna roku 1860. S největším pravděpodobností je autorem projektu architekt výpravních budov BWB Ignaz Rzechka, který před tím působil v oddělení pozemních staveb Severní dráhy císaře Ferdinanda a ve stavební kanceláři Jihoseveroněmecké spojovací dráhy.[27] Pro BWB byly vypracovány celkem čtyři typové projekty výpravních budov a v Radotíně použitý typ z nich byl velikostně prostřední. Krejčiřík jej charakterizuje jako *„kombinovanou výpravní a vodárenskou budovu o délce 26,4 m“*, s tím že *„na kolejové straně vystupovala z budovy vodárenská věž, k níž se z obou stran přimykaly kryté nástupištní verandy“*.[28]

Zdeněk Hrdina výpravní budovu popisuje[29] následujícím způsobem: *„Ve sklepě budovy byla vyhloubena studna, ze které byla čerpána voda do čtyř válcových nádrží čerpadlem s parním pohonem. Nádrže byly umístěné ve třetím nadzemním podlaží.*[30] *„V přízemí se původně nacházela samostatná a větší čekárna 3. třídy, menší společná čekárna 1. a 2. třídy, pokladna, přednostenská a telegrafní kancelář, ale i sklad příručních zavazadel. Část prvního patra měl k dispo-*

23 Hanuš Entner, Vznik české západní dráhy, *Sborník pro dějiny přírodních věd a techniky I*, Praha 1954, s. 170-172.

24 J. B. Malý (?), Pražský denník, *Kwěty* XIV, č. 14 z 1 února 1847, s. 55.

25 Viz Entner (pozn. 23), s. 178.

26 Ibidem, s. 185.

27 Viz Krejčiřík (pozn. 10), s. 5.

28 Ibidem, s. 5.

29 Konkrétní zdroje jeho informací nejsou zřejmé. Z podstatné části se jistě opírá o dochovaný typový výkres a dále o půdorys přízemí publikovaný Krejčiříkem.

30 Strojní zařízení vodárny je rozkresleno v typovém výkrese uloženým v Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungsarchiv, Verkehr, Historische Plansammlung, sign. 203.1-203.13.

zici přednosta stanice pro svůj služební byt. Ten zde měl i jeho zástupce a podle rozdělení místností ještě některý ze stálých zaměstnanců stanice. Normování zaměstnanců z poloviny 80. let 19. století zná ve zdejší stanici jen dva úředníky (přednostu a jeho zástupce) pro dopravní a telegrafní službu. Další dva služebníci zajišťovaly zbylou staniční službu, především ve skladech. Další tři zaměstnanci se střídali jako výhybkáři. Vedle staniční budovy ve směru ku Praze byly zřízeny suché záchodky pro cestující."[31] Krejčiřík uvádí, že čekárna 2 třídy měla sloužit i jako restaurace.[32] Dle Hrdinou shromážděných údajů sloužila v budově umístěná vodárna dle služebních pomůcek jako „pomocná". Nádrže měly objem 23m3 a vodní pumpa poháněná parním strojem měla výkon 7m3 za hodinu.[33]

Kolejiště původně obsahovalo trojici kolejí. Hned v první polovině sedmdesátých let 19. století na něj byla napojena dvojice vleček a další vlečky následovaly v devadesátých letech 19. století i v první polovině století 20., s různými úpravami vlečkové sítě v polovině druhé.[34] Ze druhé poloviny osmdesátých let nebo z počátku let devadesátých pochází schématický půdorys, s vyznačením jednotlivých v budově umístěných služebních bytů a se seznamem jejich uživatelů. Dle tohoto pramene měl Přednosta Franz Fleischmann, k dispozici byt se 4 místnostmi a komorou, jeho zástupce Ferdinand Titl obýval také byt se 4 místnostmi, písař Lambert Brožek byt o dvou místnostech. Alois Winter obýval tři místnosti v přízemí, s tím že tu měl vyčleněn i vlastní záchod. Staniční dělník Johan Rydwan obýval byt situovaný ve dvou místnostech skladiště.[35] Po zestátnění české západní dráhy bylo kolejiště roku 1897 rozhojněno o čtvrtou kolej.[36] Jakési blíže nespecifikované úpravy měly proběhnout i roku 1903.[37] Původně jednokolejná trať byla v roce 1908 zdvoukolejněna,[38] což se ve stanici projevilo rozšířením kolejiště na celkem šest kolejí.[39] V roce 1913 měla proběhnout elektrifikace objektu výpravní budovy.[40]

V letech 1921 a 1922 se řešila otázky zavedení pitné vody do stanice na základě stížnosti místního okrašlovacího spolku. Zaměstnanci měli k dispozici studnu umístěnou v pumpárně, avšak v této době se objevily problémy s kvalitou vody a ředitelství státních drah se přelo s městem, kdo je za tuto situaci odpovědný. Další studna byla vně budovy, ale neměla funkční pumpu, takže byla nepoužitelná. Krom toho si okrašlovací spolek stěžoval na nevyhovující vzhled nádražní budovy, „pochmurný a zanedbaný" a „primitivní podmínky" v bytech zaměstnanců, kam nebyla přivedena pitná voda.[41] Rovněž tak cestující neměli k dispozici pitnou vodu. Okrašlovací spolek si dále stěžoval, že čekárny pro cestující jsou malé a nevyhovující, záchody jsou mimo budovu (dřevěná bouda nad žumpou) a „*otravují okolí svým zápachem a jsou ostudou Radotína*".[42]

Toto však nebyly jediné závady místní stanice. Pokladní si stěžovaly, že v místnosti byl dříve sklad olejů a maziva (tzv. lampárna) a v pokladně je neustále přítomný puch. Jak prokázalo místní šetření, na vině byly nejen tyto látky, ale také netěsnost vedlejších toalet, které byly určeny pro personál. Záchod měl být zrušen a upraven na prádelnu. Dosavadní prádelna se měla přičlenit k bytu přednosty, neboť stejně prý bývala dříve obývacím pokojem.[43]

---

31 Rešerše Zdeňka Hrdiny k historii radotínského nádraží, nestránkováno. Zpracovatelům SHP byla autorem zaslána e-mailem ze dne 9. 7. 2026.

32 Viz Krejčiřík (pozn 10), s. 5.

33 Viz Hrdina (pozn. 31), nestr.

34 Ibidem.

35 SOA Plzeň, pob. Klášter (Nepomuk), fond Česká západní dráha 1859-1895, příloha spisu čj.18483/1891, provizorní číslo kartonu 77 (fond není oficiálně zpracován). Za tyto informace nesmírně děkujeme panu Zdeňku Hrdinovi!

36 Ibidem. Viz též *Kronika města Radotína I*, s. 70. Dostupné on-line: *https://www.letopisciradotin.cz/kronikyr/*, cit. dne 2. 6. 2026. Viz též Dagmar Broncová-Klicperová (ed.), *Kniha o Radotínu*, Praha 2011, s. 55.

37 Ibidem (Hrdina tuto úpravu neuvádí)

38 Viz Petr a kol (pozn. 11), s. 4. Dvoukolejný byl tehdy jen úsek mezi Berounem a Zdicemi. Zbývající část trati do Plzně zdvoukolejňována až od roku 1921 a průběžný dvoukolejný provoz byl zahájen roku 1932. Zdvoukolejnění úseku mezi Plzní a Brodem je plánováno až nyní v rámci modernizace koridoru.

39 Viz Hrdina (pozn. 31), nestr.

40 Viz Petr a kol. (pozn. 11), s. 21. Podle informací z jiných (a ověřených) zdrojů byl v obci zaveden elektrický proud až za první republiky, a to 27.11.1923 – viz *Letopisecká komise Radotín – O Radotínu*. Dostupné on-line: *https://www.letopisciradotin.cz/o-radotinu/*, cit. dne 2. 6. 2026.

41 Zaměstnanci sami referovali, že jsou „zamořeny otravným hmyzem".

42 SOA Praha, České dráhy, a. s. - Ředitelství státních drah Praha, inv. č. 1404, kart. 558. Dochovaná interní komunikace v rámci III. pražského odboru udržování dráhy je vskutku velmi zajímavá: „*Nepatří přec do kompetencí jakéhokoliv okrašlovacího spolku a myslím, že mu do takových interních věcí železniční správy pranic není.*" Vzhledem k liknavému postoji dráhy k řešení problémů spor nakonec skončil na ministerstvu veřejného zdravotnictví a tělesné výchovy.

43 SOA Praha, České dráhy, a. s. - Ředitelství státních drah Praha, inv. č. 1404, kart. 558.

V roce 1923 byla přistavěna na pražské straně přízemní nekuřácká čekárna napojená na čekárnu 3. třídy.[44] O deset let později byla tato čekárna přemístěna do prostorů po zrušené vodárně. Na místě původní čekárny vznikla nádražní restaurace.

V lednu roku 1924 byl zpracován plán na přístavbu toalet.[45] Novou přístavbou toalet byly vyřešeny stížnosti na zdravotní závady stanice.[46] Již tehdy byl Radotín velmi vytíženou stanicí – v letních měsících tudy projelo denně na 120 vlaků, z toho bezmála 90 bylo určeno pro přepravu osob.[47]

Vzhledem k četným smrtelným úrazům při přecházení trati byl v říjnu roku 1930 zřízen kolem stanice plot, kde bylo osm vrat. Účel tohoto opatření byl i čistě prozaický – kdo si nezakoupil jízdenku, nemohl z vlaku ani do vlaku bez kontroly. Jeden zřízenec otevřel před příjezdem vlaku dvířka u východu, druhý pouštěl cestující od pokladen na peron nebo do čekáren, prokázali-li se jízdenkou. Čekárna 3. třídy byla za tímto účelem rozdělena zdí, čímž vznikla chodba, kudy se mohlo jít přímo k vlakům či do čekáren, které byly přístupné jen z peronu.[48]

V roce 1931, 3. srpna byl zaveden do stanice vodovod. Přístup k vodě měli i cestující na nástupišti.[49] Téhož roku v říjnu se začalo s opravami fasády, nově natřeny byly také truhlářské výplně (dveře, okna). Ve vestibulu bylo zřízeno podél zdí pažení, aby se nová malba nepoškozovala.[50]

V roce 1933 byla zrušena vodárna a odstraněna pumpa i rezervoár. Provoz vodárny byl zastaven roku 1932 a rozhodnutí o jejím zrušení padlo dokonce už roku 1925. Důvodem bylo malé využívání dodárny, dané přílišnou tvrdostí zdejší vody. Sloužila tudíž pouze pro lokomotivy sloužící při posunu ve stanici ovšem i toto využití pominulo roku 1930, kdy byla pro posun ve stanici v Radotíně nasazena dieselová lokomotiva. Zrušení vodárny nepřímo způsobilo i vznik nové nádražní restaurace, zřízené na místě obou dosavadních čekáren třetí třídy.[51] Čekárna třetí třídy byla nově zřízena na místě dosavadní pumpárny v přízemí. V dřívější pumpárenské věži v prvním poschodí byl zřízen pokoj a přidělen k bytu přednosty stanice. Ve druhém poschodí věže byly vyhrazeny dvě světnice pro nájemce restaurace. Restaurace byla otevřena 26. srpna 1933, vedl ji Jindřich Bůžek z Prahy.[52]

V roce 1934 byly vydlážděny chodníky u staniční budovy (mosaika) a dlažebními kostkami byly opatřeny všechny příjezdy nádražních složišť.[53] V roce 1935 byla provedena úprava elektroinstalace nádražní budovy, na jihovýchodním rohu staniční budovy přibyla jedna nová nástěnná elektrická lampa.[54]

Mezi lety 1933-35 nebyla restaurace příliš výdělečná.[55] V květnu roku 1935 pronájem restaurace převzal bránický pivovar, tehdy fungující pod názvem *Hostinský pivovar pražských sládků a hostinských.* V lednu roku 1936 byly do hostince probourány nové dveře, aby bylo možné do něj vcházet přímo z ulice.[56] Restaurace po té prosperovala poměrně dobře, což se dozvídáme z dochovaného spisu s nájemními smlouvami zahrnující roky 1935-1950.[57] V roce 1946 činila hrubá tržba 328 979 Kč, nájemné činilo pouze 4 000 Kč ročně, na což samozřejmě správa dráhy reagovala a zvedla nájemné na 6% z hrubé tržby.

Z roku 1941 pochází nerealizovaný projekt na přestavbu stanice od architekta Josefa Dandy, související s projektem elektrifikace trati z konce třicátých let.[58] Neuspořádanou pozůstalost J. Dandy žel nebylo možné zkoumat a musíme se tudíž spolehnout na popis publikovaný M. Krejčiříkem. *„Základní částí dispozičního*

44 Viz Krejčiřík (pozn. 10), s. 23 a s podrobnostmi též Hrdina.

45 SOA Praha, České dráhy, a. s. - Ředitelství státních drah Praha, inv. č. 1404, kart. 558. Je zde dochován rozpočet na přístavbu včetně stavebního deníku.

46 SOA Praha, České dráhy, a. s. - Ředitelství státních drah Praha, inv. č. 1404, kart. 558.

47 Údaj je z roku 1928 – NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 4. Ve 30. letech následoval útlum kvůli růstu automobilové dopravy.

48 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 10.

49 SOkA Praha-venkov se sídlem v Dobřichovicích, Archiv obce Radotín, bez inv.

50 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 12.

51 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 15 a 16. Viz též Hrdina.

52 V roce 1935 převzal nájem restaurace pivovar pražských sládků v Braníku - NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 18.

53 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 17.

54 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 18.

55 Viz Hrdina (pozn. 31), nestr.

56 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 19.

57 SOA Praha, České dráhy, a. s. – Správa dráhy Praha, kart. 43, sign. 5448.

58 Pozůstalost Josefa Dandy viz NA Praha, Danda Josef, Dr. Ing. arch. (1905) 1906-1999, NAD 1589, bez inv. Kresebná vizualizace výpravní budovy je publikována, viz Krejčiřík (pozn. 10), s. 24. Viz též Hrdina (pozn. 31), nestr.

uspořádání jednopatrové budovy situované podél kolejí byla odjezdová a čekací hala o výšce dvou podlaží, jejímž středem probíhal hlavní komunikační proud. Vpravo ve směru chůze byly situovány pokladny, prodej a úschovna zavazadel; na ně pak navazoval provozní blok s dopravní kanceláří a administrativním zázemím stanice. Vlevo od vstupního koridoru se nacházela klidová část haly určená pro krátkodobé čekání cestujících, toalety pro cestující, bufet, restaurace a samostatné čekárny." V případě restaurace a snad i bufetu[59] architekt navrhoval jejich vypuštění, neboť „*stravovací provozy měly být součástí pouze rozsáhlejších výpravních budov s větší frekvencí cestujících*", železniční správa ale tento úsporný návrh „*odmítla z obavy, že by to veřejnost považovala za snížení komfortu*". V patře pak byly umístěny tři služební byty, které měly obytné místnosti orientovány do ulice. Návrh počítal s peronizací stanice, východ z nádraží byl veden do bočního přednádraží, kde bylo projektováno parkoviště pro automobily a stanoviště autobusů.[60]

Válečná léta přežila výpravní budova bez poškození. Ačkoli na vlaky běžně útočila spojenecká letadla, k přímému zásahu kolejiště v Radotíně došlo pouze jednou, a to v pondělí 30. dubna naproti škole.[61]

V roce 1946 je výpravní budova popisována jako zchátralá. „*Služební místnosti jsou rovněž nevyhovující a nehygienické. Aby bylo odpomoženo nedostatku místa v osobní pokladně, nabídl přednosta stanice přemístění osobní pokladny do kanceláře přednosty stanice a přemístění kanceláře přednosty stanice do čekárny II. třídy. Ani tato malá adaptace, která vyžadovala velmi nízkého nákladu, nebyla provedena (…).*"[62]

K významnějším adaptacím výpravní budovy bylo přistoupeno roku 1947. Byla zvětšena okna, aby kancelářské prostory získaly více denního světla, byla rozšířena osobní a zavazadlová pokladna, stará studna v čekárně III. třídy byla překryta betonovým krytem. Nově byl upraven vestibul a příchod k vlakům čekárnou III. třídy, celá budova byla opatřena novou omítkou, místnosti a chodby byly vymalovány, přeložena a obnovena byla i střešní krytina. Rozšířena byla i kuchyně restaurace, a to o místnost bývalé zavazadlovny.[63] Stavební práce prováděl radotínský stavitel František Kříž podle pokynů železniční správy. Celkový adaptační náklad dosahoval výše 300 000 Kčs.[64]

Na počátku roku 1948 byly provedeny další drobné úpravy: „*prodejna novin Orbis byla přemístěna do vestibulu, nástěnné jízdní řády byly nahrazeny otáčivým jízdním řádem, byl upraven příchod k osobním pokladnám a zavazadlovně*" (bližší informace chybí).[65]

V roce 1951 začala být aktuální otázka přestavby nádraží, aby vyhovovalo kapacitně. V tu dobu se přestavovalo nádraží na Smíchově, v Radotíně sídlila i úseková železniční stavební správa, připravovalo se rozšíření dráhy, ve výstavbě byla jižní spojka Radotín-Krč.[66] Celkem bylo v daném roce vypraveno 44 474 vlaků, odbaveno 1 471 260 cestujících a k nakládce a vykládce bylo přistaveno 16 176 vozů.[67]

Evidenční karta výpravní budovy, zřejmě z roku 1956,[68] uváděla jako rok dokončení rok 1862. Stručně popsána je budova slovy „isolov[aná]", „vstup východ" (?) a „nespal]ná", se zastavěnou plochou 423 m^2 a obestavěnou plochou 5093 m^3.[69] Základy budovy formulář uvádí „kamenné", stěny „cihelné", konstrukci „trámovou", střechu „sedlovou" a „mansardovou" (sic!), krytou „eternitem" a „břidlou", podlahy uvádí jako „parkety, část prkna". V políčku „kanalisace" je uvedeno „žumpa", v políčku „rozvod vody" „pitná voda", „osvětlení" „220/380 V", „rozvod elektřiny" je udán jako „veřejný zdroj". U „oplocení" je uvedeno „sloupky z kolej[nic]" a „dřev[ěné] tyčky".

59 V textu je informace vztažena k čekárnám, z následující poznámky ovšem plyne že se informace týká především restaurace a možná i bufetu.

60 Viz Krejčiřík (pozn. 10), s. 23.

61 *Kronika města Radotína I*, s. 209. Dostupné on-line: *https://www.letopisciradotin.cz/kronikyr/*, cit. dne 2. 6. 2026.

62 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 35.

63 SOA Praha, České dráhy, a. s. – Správa dráhy Praha, kart. 43, sign. 5448.

64 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 37.

65 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 38.

66 Trať Radotín-Krč byla plně dokončena a oficiálně otevřena až na jaře roku 1964.

67 NA Praha, Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46, s. 51.

68 Archiv NTM Praha, fond Drahstav Praha, karton č.8. Dle Zdeňka Hrdiny byly evidenční karty staveb zavedeny roku 1955. Tiskopis použitý v Radotíně má ve svém výrobním kódu použitu číslici 56, což by dle Hrdiny mělo odpovídat roku vydání. Dle uvedené „doby upotřebitelnosti", z níž „*zbývá 57 let*" lze ale dojít zpět k roku 1955. Lze totiž předpokládat, že „upotřebitelnost" byla stanovena v desítkách let a jako rok dokončení je ve formuláři uveden rok 1862, což by odpovídalo 150 letům „upotřebitelnosti".

69 Hodnoty jsou ve formuláři, a to navíc včetně „užitné plochy", rozepsány po jednotlivých podlažích. S ohledem na absenci mladších změn objemu vlastní výpravní budovy ale jejich konkrétní uvádění na tomto místě asi postrádá smysl.

Už v roce 1963 byly zahájeny práce na přístavbě patrové administrativní budovy na jižní straně (Drahprojekt Praha).[70] V přízemí byla vybudována nová výpravní kancelář, v patře byl vyhrazen byt pro náčelníka stanice, byla zde umístěna i zasedací místnost. Stavební část přístavby zajistilo Železniční stavitelství Praha, které zahájilo práce v roce 1966.[71] Přestavba nádraží byla dokončena v roce 1967.[72] K osazení reléového zabezpečovacího zařízení došlo roku 1969.[73] Roku 1967 bylo vybudováno ostrovní nástupiště v délce 245m a podchod. Stavební práce byly ukončeny začátkem května 1968. Celá úprava proběhla v souvislosti s plánovanou elektrifikací traťového úseku Praha - Plzeň, završenou roku 1973.[74]

Od roku 1964 vychází ze stanice druhá trať, tzv. Jižní spojka, vedoucí přes Branický most v Malá Chuchli do Krče a Vršovic. Tato jednokolejná elektrifikovaná trať sloužila zprvu především nákladní dopravě.

Dne 30. května 1976 byla stanice přejmenována na stanici Praha-Radotín. Změna názvu stanice reagovala na připojení dosud samostatného města Radotína k Praze (roku 1974).[75]

V prvním patře budovy byly až donedávna umístěné byty. O jejich nevalné úrovni vypovídají jak historické dokumenty, tak následně o nich informují spisy Odboru výstavby. V jednom z bytů řazených do IV. kategorie byla v roce 1997 konečně zřízena moderní koupelna.[76]

Na přelomu let 1999 a 2000 byla provedena plynofikace kotelny a nové rozvody ústředního topení ve staré výpravní budově.[77] O rok později byla plynofikována restaurace a byty ve výpravní budově.[78]

V roce 2003 poukázal odbor výstavby úřadu městské části Prahy 16 na neutěšený stav nádražní budovy, která vyžadovala nutnou opravu. Podle dřívějšího sdělení Českých drah, divize dopravní cesty, se s opravou mělo začít v září 2009, po opravě nádraží v Dobřichovicích.[79] České dráhy odpověděly dopisem, že vzhledem k umístění nové technologie zabezpečení provozu na novém III. koridoru Praha – Plzeň není rozhodnuto, zda se bude opravovat stará budova, či zda dojde k výstavbě budovy nové, proto zatím přerušily přípravné práce na opravu staré výpravní budovy.[80]

V roce 2019 se začalo s opravou úseku trati č. 171. Modernizace trati Praha-Smíchov – Praha-Radotín s poetickou přezdívkou „SmRad“ byla plánována kvůli zkapacitnění a stabilizaci provozu.[81] Dosavadní souběh dvou dvoukolejných tratí, směřujících do Radotína od Krče a od Smíchova, tak nahradí regulérní čtyřkolejná trať. Celková výše investice SŽDC byla plánována na více jak tři miliardy korun.[82] Krom zvýšení cestovní rychlosti je dalším přínosem pro cestující zvýšení komfortu při nástupu do vlaku. Kromě modernizovaných nástupišť s normovou výškou 550 mm zde budou nově i výtahy, které zajistí přístup do podchodu. Jako první začalo sloužit cestujícím nové jazykové nástupiště. V konečné konfiguraci má radotínské nádraží dvě boční, jedno ostrovní a jedno jazykové nástupiště bezbariérově přístupné podchodem.

V polovině roku 2022 se započalo s výstavbou nové odbavovací haly, která cestujícím poskytuje zázemí (poklady, čekárny, toalety) a vznikly zde doplňkové komerční prostory. Jednopodlažní prosklený objekt navázal na stávající přístavbu k historické budově, která zůstala zachována. Město, jako nový vlastník staré výpravní budovy, ji hodlá přeměnit ve služebnu městské policie.

---

70 NA Praha, Ministerstvo dopravy a spojů, č. j. čj. 37733/1962.

71 Viz Hrdina (pozn. 31), nestr.

72 *Kronika města Radotína II*, s. 124. Dostupné on-line: *https://www.letopisciradotin.cz/kronikyr/*, cit. dne 2. 6. 2026.

73 Vít Voráček, Monografie stanic: Praha-Radotín, webový portál *ZelPage*, text publikován 8. března 2009. Dostupný on-line: *https://www.zelpage.cz/clanky/monografie-stanic-praha-radotin.*

74 Viz Hrdina (pozn. 31), nestr.

75 Viz Broncová-Klicperová (pozn. 36), s. 56.

76 Bližší prostorové určení bytové jednotky bohužel chybí. Spisový archiv Odboru výstavby, dopravy a životního prostředí MÚČ Praha 16, rozhodnutí o trvalém užívání stavby ze dne 19. 5. 1997, č. j. 10-085-5-96/97-DÚ/S-Sd.

77 Spisový archiv Odboru výstavby, dopravy a životního prostředí MÚČ Praha 16, kolaudační rozhodnutí ze dne 11. 2. 2000, č. j. 10-0284/99-5-DÚ/Bc.

78 Spisový archiv Odboru výstavby, dopravy a životního prostředí MÚČ Praha 16, kolaudační rozhodnutí ze dne 22. 1. 2002, č. j. 10-0947/01-4-DÚ/Sd.

79 Spisový archiv Odboru výstavby, dopravy a životního prostředí MÚČ Praha 16, č. j. OV-12217/03/R/Hj, 371/03/R, ze dne 14. 10. 2003.

80 Spisový archiv Odboru výstavby, dopravy a životního prostředí MÚČ Praha 16.

81 Vít Čepický, V pražské aglomeraci přibývají moderní nádraží, *Železničář* XXIX, 2022, č. 9, s. 22-23, dostupné on-line: *https://zeleznicar.cd.cz/-31903/*, cit. dne 25. 5. 2026.

82 Josef Holek, Začala rekonstrukce trati z Prahy do Berouna, Železničář XXVI, 2019, č. 24, s. 5 , dostupné on-line: *https://zeleznicar.cd.cz/-21826/*, cit. dne 25. 5. 2026.

Výpověď historických map a ikonografických pramenů

Martin Šanda

Situace před vznikem trati a nádraží je patrná v **mapách stabilního katastru** z roku **1840**.[83] Zatímco v Císařském otisku této mapy (plán č. 1.2) trať ještě zakreslena není, v Indikační skice (plán č. 1.2) a v Originální mapě (plán č. 1.3) zakresleny jsou, a to v obou případech bezpochyby dodatečně, při reambulaci provedené roku **1873**. Jádro zástavby tehdy nevelikého, převážně zemědělského Radotína na těchto mapách obklopuje poněkud křivolace od severozápadu k jihovýchodu běžící Radotínský potok, který se nedaleko kostela vlévá do Berounky, plynoucí zde od jihozápadu k severovýchodu, tedy na potok kolmo. Potok o něco západněji doprovází mlýnská strouha. Jádro zástavby obce je tvořeno prakticky kompletně zděnými domy a nově budovaná železniční trať ji rozdělila na dvě části. Nepravidelná podlouhlá náves se ocitla severně zatímco mlýn a kostel zůstaly od trati jižně. Samotné nádraží probíhající, stejně jako trať, ve směru severovýchod-jihozápad zaujímá původně zemědělsky obdělávanou plochu jižně od jádra obce, popiskem vtipně nazvanou *„Vedle pěšinky a vozový cesty“*[84]. Plocha nádraží protla celou řadu úzkých, podlouhlých polí a v okolí potoka také dvojici luk. Zajímavá je situace jižně od nádraží, kde trať zjevně systematicky nahradila statrší polní cestu. Zástavba Radotína výstavbou nádraží a trati zřejmě vůbec nebyla dotčena. V ploše nádraží je zaznamenáno celkem šest budov, na stavebních parcelách č. 54-57, 66 a 67 a mimo to jedna budova v době reambulace zřejmě už neexistující. Na „berounském“ zhlaví je na parcele č. 57 zaznamenám drobný domek, bezpochyby sloužící výhybkáři.[85] Zrušená stavební parcela nacházející se jižně od tohoto domku teoreticky může být polohou jeho předchůdce. Velmi pravděpodobně od samého počátku se v tomto místě nacházel také přejezd přes koleje. Dále k severovýchodu se nachází větší parcela č. 56, bezpochyby náležející donedávna existujícímu skladišti. Obdobnou velikost má i dodnes existující historická výpravní budova, nacházející se zhruba uprostřed délky kolejiště, na parcele č. 54. Její obdélný tvar pročleňuje směrem ke kolejišti nevýrazný symetrický rizalit. Zhruba uprostřed vzdálenosti mezi skladištěm a výpravní budovou se nachází nevelká obdélná parcela č. 55, s budovou neznámého účelu. Obdobnou velikost má i menší budova, nacházející se v obdobné vzdálenosti severovýchodně od výpravní budovy, na parcele č. 67. Téměř jistě jde o soukromá dřevěná skladiště, jež ve svém textu zmiňuje Z. Hrdina.[86] Poslední budovou je neveliký domek, bezpochyby opět náležející výhybkáři a nacházející se na smíchovském zhlaví, na parcele č. 66. Nutné je podotknout, že s výjimkou dvojice výhybkářských domků situovaných severozápadně od kolejiště jsou všechny budovy situovány jihovýchodně od něj a, ač v plánu není přímo zakreslena, po této jihovýchodní hraně jistě probíhala i přístupová cesta. Drážní pozemek zde totiž vybíhá citelně mimo vlastní kolejiště, až za linii jihovýchodních „uličních“ fasád jednotlivých drážních budov a tvoří zde souvislý pruh.

Z mladších katastrálních podkladů je dostupná až řada relativně identických otisků map zachycujících stav k roku **1940** (plán č. 1.4).[87] Výpravní budova je zde zachycena prakticky shodně jako roku 1873, tedy bez mladších přístavků, což je však bezpochyby omyl. Zachyceno zde ostatně není ani skladiště. Stavědla a další podobné drobné budovy v ploše kolejiště ovšem v mapě zakresleny jsou. Výpravní budovu včetně přístaveb zachycuje až otisk mapy z roku **1954** (plán č. 1.5).[88] Stav s rozměrnou západní přístavbou, podchodem a jedním ostrovním nástupištěm, tedy stav existující až donedávna, zachycuje poprvé otisk téže mapy k roku **1970** (plán č. 1.6).[89] Zmínit lze ještě vojenskou topografickou mapu z roku **1958**, schématicky zachycující kromě nádražních budov i jednotlivé koleje (plán č. 1.7).[90]

Popsané proměny ukazují i dostupné **letecké měřické snímky**. Nejstarší z nich je z roku 1938 (plán č. 1.8).[91] Snímek je poměrně neostrý, přesto je patrné, že se na něm zachycená situace neliší od situace zachy-

83 Indikační skica Stabilního katastru, katastr Radotín (resp. Radotin), list V (resp. A04C a A04D), 1840, kolorované pero na papíře, 1:2880 (NA ČR), Císařské otisky Stabilního katastru, katastr Radotin, list V, 1840, Kolorovaná litografie na papíře, 1:2880 (UAZK). Originální mapa Stabilního katastru, katastr Radotin, list V, 1840, 1873 reambulace, Kolorované pero na papíře, 1:2880 (UAZK).

84 Respektive *„Wedle pessinky a wozovy cesty“*. Výskyt českých názvů, a to včetně *„Radotinskeg potok“* je v mapách stabilního katastru poměrně výjimečný. Německy je zaznamenán snad pouze *„Mühlbach“*, označení kostela *„St. Peter und Paul“* a *„Beraun F[luss]“*.

85 Přízemní domek je zaznamenán na historické pohlednici, prošlé poštou roku 1902. Viz vyobr. č. 3.24.

86 Viz Hrdina (pozn. 31), nestr. Dvě skladiště zmiňuje hned po vybudování stanice, další dvě uvádí jako vzniklé dodatečně.

87 Otisk katastrální mapy, katastr Radotin, list 21, 1947, nezjištěná reprodukční technika, 1:2000 (UAZK).

88 Otisk katastrální mapy, katastr Radotin, list 21, 1954, nezjištěná reprodukční technika, 1:2000 (UAZK).

89 Otisk katastrální mapy, katastr Radotin, list 21, 1971, nezjištěná reprodukční technika, 1:2000 (UAZK).

90 Vojenská topografická mapa, list M-33-77-(12), 1958, zřejmě ofsetový tisk, 1:5000 (UAZK).

91 Letecké měřické snímky, snímek PRAH98, 1. 7. 1938, digitalizovaný fotografický negativ, 1:5000 (VGHMÚř).

cené na výše zmíněném plánu z roku 1954. Zmínit navíc pouze lze, že budova je na snímku O obou bočních stranách patrně obklopena vzrostlými stromy a že střecha je poměrně světlá. Totéž nalezneme i na technicky kvalitnějším snímku z roku 1946 (plán č. 1.9)[92]. Na snímku z roku 1949 (plán č. 1.10)[93] a 1950 (obr 1.11)[94] se střecha zdá světlejší a méně flekatá. Patrně tedy v mezičase došlo k výměně střešní krytiny. Snímky z let 1951, 1953 a 1959 se od nich neliší. Až na leteckém snímku z roku 1966 (plán č. 1.12) nacházíme mohutnou západní přístavbu a také ostrovní nástupiště v kolejišti.[95] Špatně zřetelný snímek z roku 1967 je zřejmě opět beze změn. Roku 1968 je poprvé zřetelně patrné zastřešení ostrovního nástupiště (plán č. 1.13).[96] Snímky z let 1969, 1971, 1974, 1976, 1990, 1991, 1992 jsou opět v zásadě beze změn. Patrný je pouze postupně se zhoršující stav střechy. Mimo to je roku 1990 poprvé patrná rozměrná světlá plocha východně od budovy, jak je dobře patrné na snímku z roku 1992, tvořená betonovými panely (plán č. 1.14)[97] a později používaná jako parkoviště. Snímky z let 1994 a 1995 zachycují opět shodnou situaci. Zřejmě roku 2002 je zachycena opravená střecha historické budovy (plán č. 1.15),[98] už na nejstarším barevném snímku z roku 2004 zřetelně hnědá (plán č. 1.16).[99] Na shodném snímku z roku 2004 je také patrná opravená střecha novodobé rozměrné západní přístavby. Zřejmě roku 2005 je poprvé patrný modrý odstín zastřešení plochy jižně od restaurace, patrný i v letech 2007, 2008, 2010 (plán č. 1.17),[100] 2013, 2015, 2017. Poprvé chybí na snímku z roku 2021, kdy už zároveň evidentně probíhá rozsáhlá přestavba celého nádraží (plán č. 1.18).[101] Tato přestavba na snímku z roku 2023 stále probíhá (plán č. 1.19),[102] na snímku z roku 2025 už je dokončena (plán č. 1.20).[103]

Informačně vůbec nejpodstatnějším historickým plánem je dochovaný **původní typový výkres stanice**, dle schvalovacího přípisku vypracovaný nejspíše přímo roku **1860** (plán č. 1.21).[104] Stanice je navržena jako jednopatrová, obdélná, zastřešená nízkou valbovou střechou. Směrem ke kolejišti ze hmoty budovy vystupuje symetricky umístěný a o výšku jednoho patra vyšší rizalit, završený směrem ke kolejišti nízkým trojúhelným štítem, na který navazuje, s ohledem na převýšení této části budovy samostatná sedlová střecha, jež vůči vlastní střeše budovy probíhá kolmo a i na „uliční“ straně je ukončená štítem. Obdobný nízký štít mimo to zdobí i střed samotného „uličního“ průčelí, takže při pohledu od jihovýchodu se zde uplatňují dva štíty nad sebou. Zmíněný rizalit obsahuje vodárnu, propojenou s interiérem budovy pouze v úrovni přízemí. Vyšší podlaží vodárny zpřístupňuje strmé vnitřní jednoramenné schodiště. V nejvyšším podlaží vodárny jsou zakresleny čtyři válcové nádrže na vodu, v úrovní přízemí se jistě nacházel parní stroj který umožňoval čerpání vody do nádrží a zakreslena je zde zřejmě i studna, jež sloužila jako zdroj čerpané vody a dále dvojice mohutných svislých vodovodních potrubí. S ohledem na hmotnost naplněných nádrží je zdivo zpevněno čtveřicí koutových pilířů na které při bočních stěnách navazují masivní přízední půlkruhové pasy, vynášející zdivo do něhož jsou vloženy pravděpodobně mohutné traverzy vynášející podlahu pod nádržemi.

Budova samotná obsahuje v přízemí při ulici, ve středu dispozice jíž lze popsat jako příčný pětitrakt, obdélnou vstupní halu, po stranách lemovanou prostory, do haly se otevírajícími obslužnými okénky. Na halu navazuje pasem oddělená podélná střední chodba, směřující v rozsahu čtvrtého traktu k severu. Jižní část přízemí zřejmě měla sloužit pouze personálu. Rozměrný prostor, procházející v severní části při nástupišti čtvrtým i pátým traktem byl jistě zamýšlen jako čekárna. Mezitraktovou zdí zde tudíž prostupuje široký otvor. Otvory z prostor situovaných při krytém nástupišti jsou řešeny na první pohled jednotně jako široké vstupy, snad opatřené kamennými ostěními. Dva z nich ovšem navíc disponují parapetem a tedy měly reálně sloužit pouze jako otvory okenní. To se týkalo jednak jednoho otvoru čekárny a dále místnosti přilehlé k vodárně od jihu. Ta dokonce měla být přístupná pouze vstupem z vodárny a patrně tedy byla míněna čistě pro její obsluhu. Zřejmě se zde nepočítalo ani s jejím vytápěním, neboť má jako vůbec jediná místnost na plánu zakreslená jednoduchá okna. Za zmíněnou podélnou chodbou navazuje na prostor střední haly při vnitřní

92 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 1. 7. 1946, digitalizovaný fotografický negativ, 1:5000 (VGHMÚř).
93 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 3. 5. 1949, digitalizovaný fotografický negativ, 1:5000 (VGHMÚř).
94 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 26. 5. 1950, digitalizovaný fotografický negativ, 1:5000 (VGHMÚř).
95 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 13. 8. 1966, digitalizovaný fotografický negativ, 1:5000 (VGHMÚř).
96 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 26. 3. 1968, digitalizovaný fotografický negativ, 1:5000 (VGHMÚř).
97 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 18. 9. 1992, digitalizovaný fotografický negativ, 1:5000 (VGHMÚř).
98 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 8. 7. 2002, digitalizovaný fotografický negativ, 1:5000 (VGHMÚř).
99 Letecké měřické snímky, snímek BERO06, 17. 7. 2004, digitalizovaný fotografický negativ, 1:5000 (VGHMÚř).
100 Letecké měřické snímky, snímek PRAH97, 29. 6. 2010, digitální fotografie, 1:5000 (VGHMÚř).
101 Letecké měřické snímky, snímek PRAH97, 10. 5. 2021, digitální fotografie, 1:5000 (VGHMÚř).
102 Letecké měřické snímky, snímek PRAH97, 1. 6. 2023, digitální fotografie, 1:5000 (VGHMÚř).
103 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 14. 6. 2025, digitální fotografie, 1:5000 (VGHMÚř).
104 Viz Rzechka (pozn. 9).

stěně vodárny schodiště. Jeho prostor je stejně široký jako hala a současně je velmi mělký. V půdorysu je obdélný, ovšem kouty přiléhající k vodárně jsou výrazně okoseny. Samotné schodiště by bylo možné popsat jako podkovovité, s tím že i tato „podkova" je poměrně mělká a široká, tvořená na krajích a uprostřed přímo vedenými úseky, v koutech úseky dvojitě o 45° zalomenými a se stupni půdorysně klínovitými. Do mělkého prostoru „schodištního zrcadla" je vložena dvojice záchodů. Podélná střední chodba navazující na schodiště se nachází i v prvním patře, kde podle všeho zpřístupňuje trojici bytů, dvou větších a jednoho menšího. Chodba je v plánu zakresená pouze krátká, v rozsahu středního traktu. Na chodbu na obou koncích navazující podélné prostory už je nutné chápat jako předsíň přilehlých bytů. Prostor chodby je na plánu osvětlován světlíkem ve stropě a i zde jsou do prostoru schodištního zrcadla vloženy dva záchody. Schodiště dále pokračuje do půdního prostoru a jeho opačný konec zpřístupňuje klenutý suterén, vložený pod levou část budovy a sloužící jistě hlavně k ukládání paliva. Z technických prvků zobrazuje plán především komínové průduchy, z větší části sloučené do čtyř mohutných deskových komínových těles. Směrem ke kolejišti na budovu navazuje kryté nástupiště zastřešené pultovou střechou a vynášenou ozdobně tvarovanými sloupy. Na dvě shodné části je rozděluje předstupující střední vodárenský rizalit. Fasády jsou velmi jednoduše zdobeny, a tato střídmá dekorace je provedena v duchu tehdejší „tudorské" gotiky. Segmentově ukončené okenní otvory zdobí na hranách typické okosy, lesény provedené na hranách obou rizalitů jsou probrány vpadlými poli a v patře rizalitu lemují horní části oken charakteristické lišty vyrůstající po stranách z gotizujících konzolek.

Modrým perem jsou do návrhu v půdorysech vkresleny dlažby, provedené z nakoso kladených drobnějších dlaždic. Patrné jsou ve vstupní hale a v chodbách jež na halu či na schodiště navazují. Mimo to jsou ale týmž modrým perem do plánu evidentně zakresleny dodatečně provedené změny. V přízemí i v patře jde především o odlišné umístění záchodů, přesunutých do čtvrtého traktu při ulici, odlišné je i umístění pravděpodobné žumpy, v suterénu je mimo to doplněna navíc jedna dělící zeď, ve vodárně je doplněno, či spíše na jiné místo přesunuto komínové těleso. Další změny jsou patrné na exteriéru, kde jsou především střechy vybaveny citelně větším přesahem a střecha vodárenské části je navíc umístěna poněkud výše. Tato úprava jistě znamená opuštění původně navržených profilovaných korunních říms. Místo nich měly být použity výrazně přesahující, ozdobně profilovaná zhlaví krokví a vaznic. Ty byly navíc doplněny ozdobně profilovanými šikmými vzpěrami. Zastřešení nástupiště vynášené sloupy je mimo to v bočních částech uzavřeno poměrně masivními zdmi s průchody půlkruhově ukončenými. Prostor vodárny je v úrovni prvního patra nově v bočních zdech doplněn úzkými okny.

Současný je jistě výkres prvního listu téhož typového plánu reprodukovaný v černobílé podobě M. Krejčiříkem (plán č. 1.22).[105] Plán dokonce evidentně obsahuje i shodné dodatečné úpravy. Liší se pouze tím že obsahuje o jeden příčný řez méně a lze mimo to odhadnout, že je provedený na archu zhruba o čtvrtinu menším.[106]

Realizovanou podobu a využití prostor ukazuje **schématický půdorys přízemí i patra**, snad z roku **1891** 1.23).[107] Přes svou schématičnost dobře ukazuje nejen tehdejší využití prostor, ale lze v něm rozlišit i okenní a dveřní otvory. Díky tomu víme, že už tedy existoval v přízemí malý čtvrtý byt, že všechny čtyři otvory vedoucí z budovy na krytá nástupiště byla řešena jako otvory dveřní, a také to že už tehdy v patře existovala na jižním konci chodby neveliká komora.

Informačně velmi cenným plánem je i Krejčiříkem publikovaný **půdorys přízemí** z roku **1896**. (plán č. 1.24).[108] Plán se v detailech liší od plánu č. 1.21, především ale obsahuje popis místností. Při ulici jde v prvním traktu o telegrafní kancelář, ve druhém traktu oknem do vestibulu otevřenou prodejnu jízdenek, ve čtvrtém traktu směrem do vestibulu opět oknem otevřenou úschovnu zavazadel a popiskem neopatřenou dvojici záchodů, taktéž nepopsaná místnost v pátém traktu podle všeho obsahuje sporák a mohlo by jít o kuchyni k restauraci, jež se dle Krejčiříka měla nacházet v čekárně druhé třídy. Směrem ke kolejišti budova obsahuje v prvním traktu staniční kancelář, ve druhém traktu čekárnu první a druhé třídy, ve čtvrtém a pátém traktu če-

105 Viz Rzechka (pozn. 10).

106 O něco drobnější je mimo to i popis plánu.

107 Neuvedený autor, půdorys přízemí a prvního patra radotínské výpravní budovy a také skladiště, schématický půdorys s popisky a rozměry, nesign, nedatovaný, kresba perem na papíře, 23,5 x 15,5 cm (SOA Plzeň, pob. Klášter (Nepomuk), fond Česká západní dráha 1859-1895, příloha spisu čj.18483/1891, provizorní číslo kartonu 77)

108 Neuvedený autor, *„Station Radotin. Aufnahmsgebäude und Wasserstation. Erdgeschoss"*, okótovaný půdorys, nesign, nezjištěné rozměry a technika (místo uložení plánu není známé, publikováno, viz Krejčiřík pozn. 10 s. 23). Pod reprodukcí plánu je otištěna pouze zkratka ČD.

kárnu třetí třídy. S výjimkou vestibulu, chodby, záchodu, vodárny a úschovny zavazadel jsou místnosti vytápěny kamny.

Dochovaný **návrh přístavby čekárny třetí třídy** určené nekuřákům z roku **1922** (plán č. 1.25)[109] je poměrně schématický, v půdorysu ale zachycuje podobu a popisky i konkrétní využití téměř celé východní poloviny přízemí výpravní budovy i dřevěných záchodů ležících severovýchodně od budovy. Navrhovaná přístavba čekárny je přízemní, obdélná, s párem oken směrem k ulici, oknem a dvojkřídlým vstupem s nadsvětlíkem ke kolejišti a dvojkřídlým vstupem do sousední čekárny třetí třídy. Fasáda je řešena velmi jednoduše, okenní a dveřní výplně v zásadě stále vychází ze vzorů druhé poloviny 19. století. V půdorysu zachycený sousední záchod má podobu dřevěného pavilonu s dvojicí proti sobě přiložených dámských a pánských záchodových kójí. Pánská část navíc obsahuje pisoár a dřevěnou zástěnu, zabraňující pohledům do nitra prostoru.

Dochovaný **návrh záchodů** z roku **1924** (plán č. 1.26)[110] z části zachycuje i výše zmíněnou přístavbu čekárny, později restaurace. Záchody mají podobu nevelké mělké přízemní budovy kryté pultovou střechou a jedním bokem navazující na přístavbu čekárny, se vstupy do každé z pěti prostor přímo zvenčí z nástupiště. Neveliké prostory jsou větrány řadou oken v protilehlé uliční stěně. Čtyři menší místnůstky, dvě pro dámy a dvě pro pány, jsou vybaveny keramickými mísami jež ovšem možná nejsou splachovací. Pátá, o něco větší místnost obsahuje žlábkem podél stěn vybavený pisoár. Před vstupy do záchodů z nástupiště se nachází typická dřevěná zástěna, jednak oddělující dámskou a pánskou část a jednak zabraňující pohledu otevřenými dveřmi do útrob jednotlivých místnůstek. Pod většinou plochy budovy se nachází rozměrná zděná žumpa, možná shodná se žumpou sloužící už dřevěnému předchůdci.

Nejstaršími zatím nalezenými **historickými vyobrazeními výpravní budovy** jsou historické pohlednice. Zásadním problémem tohoto typu ikonografických pramenů je ovšem to, že až na výjimky nejsou datovány. Pomoci může v takovém případě datum otištěné na poštovním razítku či datace uvedená v textu odesílané zprávy. Pohlednice byly ale často prodávány po velmi dlouhou dobu, nemluvě o tom že poštou mohly také projít až řadu let po zakoupení. Na pohlednicích se vyskytující data tudíž mohou být od fyzického pořízení fotografie vzdálena mnoho let, někdy i desetiletí.[111] Nemalá část historických pohlednic navíc poštou nikdy neprošla. Stanovit stáří jednotlivých záběrů lze tudíž téměř vždy pouze přibližně, na základě pečlivého porovnávání se snímky ostatními a samozřejmě i tak nakonec bez jisté záruky.

Zdá se že **nejstarším vyobrazením** je kolorovaná pohlednice zachycující budovu v klasickém pohledu od západu, z kolejiště (vyobr. č. 2.1).[112] Pohlednice se dochovala v řadě zřejmě ručně kolorovaných exemplářů a minimálně v jednom případě existuje i jako okénková pohlednice. Datovat ji lze **před rok 1900**. Fotografie dobře ukazuje skutečné provedení fasády, jež se v detailech liší od dochovaného typového výkresu. Celá fasáda byla provedena jako pásovaná, pásované jsou i lesény, v nárožích byla použita plastická bosáž. Okenní otvory nemají s ohledem na osazení výplní do líce fasády okosené hrany, ale minimálně v patrech jsou prakticky všechny v horní části lemovány gotizující lištou podloženou konzolkami. Dveřní otvory vedoucí na nástupiště jsou zřejmě kompletně opatřeny kamennými ostěními. Fotografie dobře ukazuje i další detaily, například konkrétní podobu ozdobných lemů střechy, konkrétní podobu cihelných komínů s ozdobnými hlavami, konkrétní podobu okenních i dveřních výplní, plynové lampy jimiž bylo osvětlováno nástupiště atp. Jisté samozřejmě není, zda na fotografii zachycená světle okrová barevnost fasády odpovídá realitě. Na jednom exempláři pohlednice jde dokonce o kombinaci dvou mírně odlišných okrových odstínů. Realitě ovšem

109 Neuvedený autor, *Plán na přístavbu čekárny III. třídy ve stanici Radotíně*, Praha duben 1922, podélný a příčný řez, půdorys, situace a pohled, 1:100, částečně kótovaný, nesign., razítko a podpis přednosty *Oddělení pro stavby a udržování dráhy,* na rubu schvalovací razítka a podpisy ředitelství drány a zemské správy politické z 27. srpna 1924, 50 x 60 cm (NA Praha, Ministerstvo železnic Praha 1918-1945, karton 362).

110 Neuvedený autor, *Plán na postavení nových záchodů ve stanici Radotín*, Praha leden 1924, dvojice pohledů, situace, dva půdorysy a příčný řez, graf. měřítko, nesign., razítko a podpis přednosty *Oddělení pro stavby a udržování dráhy,* na rubu schvalovací razítka a podpisy ředitelství drány a zemské správy politické z 26. února, 12 a 30. března 1925, 51 x 33, 2 cm (SOA Praha, České dráhy, a. s., Ředitelství státních drah Praha, inv. č. 1404, kart. 558).

111 Existuji příklady pohlednic relativně kontinuálně vydávaných i více než čtyřicet let po fyzickém pořízení snímku. Například jedna ze dvou nejstarších existujících fotografií zříceniny hradu Zvířetic, pořízená Jindřichem Eckertem před rokem 1878, byla jako pohlednice vydaná ještě roku 1919. Na fakt, že po roce 1900, došlo k částečnému zřícení věže, vydavatel zareagoval přemalováním příslušné části matrice. Zbytek snímku ovšem samozřejmě zůstal beze změn.

112 K. Zuna (?), Výpravní budova radotínského nádraží, pohled od západu z prostoru kolejiště, kolorovaná či černobílá pohlednice, narubu uvedeno „*Nakladatel K. Zuna, Královské Vinohrady, Tylovo náměstí 16*“, 8,6 x 13,8 cm, v jednom případě prošlá poštou roku 1913 (archiv LK, archiv Profimedia, archiv Burda auction, sbírka I. Farníkové atp)

téměř jistě neodpovídá červená barevnost střešní krytiny. Datačně důležitá je řada stromů lemujících celé průčelí budovy, na mladších fotografiích už chybějící. Prakticky shodným způsobem a z téhož místa zachycuje budovu i okénková pohlednice Radotína, prošlá poštou roku 1900 (vyobr. č. 2.2).[113] Jediným rozdílem na ní jsou výrazně obrostlejší stromy před budovou. To ovšem nemusí znamenat že fotografie je mladší. Stromy totiž dle tvaru korun i šířky kmenů zjevně byly pravidelně ořezávány a výše uvedená fotografie tudíž může být naopak o něco starší. Z konce 19. století pochází také vyobrazení nádraží zachycené v sousedství areálu firmy Marsano & Prager na grafice použité v záhlaví písemností této firmy (vyobr. č. 2.3).[114] K samotné výpravní budově vyobrazení nepřináší nic nového, zajímavé je ale postižení nádražního prostoru. Patrná je zde především drobná budova zachycená od výpravní budovy nalevo, bezpochyby plánem č. 1.25 doložený záchod. Zmínit je nutné také to, že na vyobrazení se už nenachází stromy před nádražní budovou. Může to znamenat že vyobrazení je mladší než snímky reprodukované na výše zmíněných pohlednicích, ovšem bohužel také to že je autor kresebné předlohy jednoduše z nějakého důvodu vypustil.

Někdy **po roce 1909** musela vzniknout pohlednice zachycující kromě výpravní budovy i 19. září 1909[115] otevřenou restauraci „U Ventilátoru" (vyobr. č. 2.4).[116] Restaurace se nacházela v sousedství roku 1907 do Radotína přenesené továrny na ventilárory firmy Janka, fungující na místě někdejšího areálu firmy Marsano & Prager. Výpravní budova je na fotografii zachycena z boku a stále ještě v původní podobě. Zajímavá jsou světlejší místa na střeše kolem komínových těles, dokládají jakousi předchozí opravu. Citelně světlejší, jistě opravené, je ostatně i jedno z těles. Patrný je též hustý porost stromů či keřů před boční fasádou, stejně jako nízká budova v popředí, pravděpodobné soukromé skladiště. Směrem k ulici je zděné ovšem z části patrá boční štítová stěna je evidentně dřevěná. Jistě o něco málo mladší je pohlednice propagující „Hotel Ventilátor" (vyobr. č. 2.5),[117] sídlící v téže budově jako restaurace. Nádražní budova má na pohlednici pravděpodobně stále ještě původní fasádu, což asi nejpřesvědčivěji dokládá řešení štítu vodárenského rizalitu a mimo to i nápadná tmavost, světle modře kolorovaná **střecha** ale evidentně svítí novotou. Zdá se dokonce, že na okraji střechy lze rozpoznat pro eternitovou kritinu zcela charakteristické železné zábrany proti sněhu.

S **nově provedenou** fasádou se výpravní budova poprvé objevuje na fotografii, jíž lze s ohledem na zachycené železničářské uniformy a především čepicové odznaky dosti bezpečně řadit **před rok 1918** (vyobr. č. 2.6).[118] Tuto dataci potvrzuje i okénková pohlednice odeslaná roku 1918, zachycující na jednom ze čtyř nevelikých reprodukovaných snímků boční fasádu výpravní budovy (vyobr. č. 2.7).[119] Daleko lépe je výpravní budova patrná na fotografii pořízené zřejmě **17. května 1919**, neboť je slavnostně vyzdobena pro průjezd či zastávku prvního prezidenta T. G. Masaryka (vyobr. č. 2.9).[120] Zmíněného 17. května prezident republiky cestoval z Prahy do Berouna, Králova Dvora, Rokycan a Plzně.[121] Že jde právě o tuto cestu a ne o nějakou následující dokládá několik detailů. Především jsou součástí výzdoby ještě červenobílé české vlajky bez modrého klínu. Jejich použití si nelze představit po roce 1920.[122] Dalším pádným argumentem jsou evidentně

113 E. Velím, Výpravní budova radotínského nádraží s pohledem od západu a Radotínská náves od severozápadu, kolorovaná či černobílá okénková pohlednice, na rubu uvedeno „*Fotografuje a ručně koloruje E. Velím, Kr. Vinohrady 1001.*", 9,3 x 14,2 cm, v jednom případě prošlá poštou roku 1900 (archiv LK)

114 Neuvedený autor, pohled na areál firmy Marsano & Prager s radotínským nádražím v popředí, stylizované černobílé vyobrazení provedené nezjištěnou grafickou technikou v záhlaví dopisního papíru, ve dvou případech z let 1896 a 1897 (archiv firmy Burda auction, repro z jiného zdroje LK) Dostupné online: *https://www.burda-auction.com/cz/pisemna-aukce-21/show/2850/ostatni-sberatelske-obory-firemni-ucty-a-dopisy/* Údaj podle něhož firma v Radotíně působila až od roku 1899, resp. v letech 1899-1904, je mimochodem evidentně chybný. Viz *https://www.praha16.eu/mestska-cast/o-radotinu/radotinske-zajimavosti/prumysl-69cs.html*

115 Datum otevření obsahuje inzerát otištěný v deníku *Právo lidu* XVIII, č. 255, s. 8, z 15. září 1909.

116 Neuvedený fotograf, Průhled Vrážskou ulicí k severovýchodu, k výpravní budově a areálu firmy Janka, nedatovaná černobílá reprofotografie ze druhé poloviny 20. století, na rubu uvedeno „*Cesta k nádraží (Vrážská od rest. Portland), asi 1912, arch. Číslo 1-101*", 14 x 18,5 cm (archiv LK).

117 Neuvedený fotograf, pohled na „Hotel Ventilator" a okolí od severozápadu, kolorovaná pohlednice, na rubu uvedeno „*Nakladatel B. Haman, Radotín*", 9 x 14 cm, v jednom případě dle použité známky poštou prošlá mezi lety 1916-1918 (sbírka I. Farníkové).

118 Nezjištěný fotograf, skupina železničářů před radotínskou výpravní budovou, černobílá fotografie, (elektronický archiv LK).

119 Fotografický ateliér J. Rezek, Čtyři pohledy na Radotín, kolorovaná okénková pohlednice, na rubu uvedeno „*Dle fot. Atel. J. Rezek, Praha, Václav. Nám. 59. – Nákl. J. Matějovského*", 8,7 x 13,5 cm, poštou prošlé v březnu 1918 (sbírka I. Farníkové).

120 Neuvedený fotograf, Radotínská výpravní budova slavnostně vyzdobená pro průjezd či zastávku T. G. Masaryka, černobílá fotografie datovatelná do 17. května 1919, na rubu text „*Na snímku vlevo: Jan Maryška, Dar pí Fialové z čp. (nedoplněno) V roce 1987, archivní číslo 1139/4*", 11,6 x 16,7 cm (archiv LK).

121 Prezidentské cesty T. G. M. jsou uvedeny na webové stránce „*Po stopách T. G. Masaryka*", provozované Masarykovým ústavem a Archivem AV ČR, v. v. i. Viz: *https://tg-masaryk.cz/cs/prezidentske-cesty/*

122 Následující Masarykova cesta přes Radotín, a to do Plzně se dle uvedeného zdroje odehrála 2. října 1921. Do Plzně cestoval ještě 2. května 1923 a 6. července 1929. Jiné cesty, které by znamenaly průjezd přes Radotín, v daném seznamu uvedeny nejsou.

dosti živelně zabílené nápisy nad polovinami vstupů do čekárny první a druhé třídy a do staniční kanceláře. Je prakticky jisté, že zabílené části nápisů byly německé, tj. šlo o nápisy dvojjazyčné. Před textem „staniční kancelář" lze mimo to pravděpodobně rozpoznat zabílená písmena „C" a „K". Na předchozí fotografii s železničáři tyto nápisy mimochodem ještě zabílené nejsou. Podpůrným argumentem je mimo to i neexistence přístavby čekárny z roku 1924. Za zvoncovým návěstidlem je stále dobře patrná neveliká dřevěná budova záchodů. Zajímavým detailem je také to, že omítka na fotografii zjevně není zcela nová. Nese evidentní stopy dosti citelného zašpinění prachem a do něj stékající vodou, a na mnoha místech dokonce i vlasových trhlin.

Fasáda zachycená na fotografii je poměrně jednoduchá, základní plocha je pojednána hrubě stříkanou omítkou, lemovanou hlazenými lesénami a na rizalitech lesénovými rámy. Nad okenními otvory se nachází dosti masivní kubické nadokenní římsy, nad okny druhého patra mají tyto římsy střechovitý, na koncích „omegově zalomený" tvar, vycházející z barokní architektury. Mezi okny v patře zdobí stříkanou základní plochu symetricky umístěná neveliká dekorativní obdélná pole. Drobným výzdobným prvkem je secesní „vejcovcový" ornament probíhající pod střechou „vodojemného" rizalitu. Stropy nad krytými nástupišti jsou ploché, bezpochyby omítané. Dobře patrná je i nová eternitová střešní krytina s charakteristickými zábranami proti padajícímu sněhu na okraji střech. Nápadné je také nově řešené ozdobné obložení konce střechy rizalitu, doplněné ve vrcholu štítu trojbokou výplní se „solárním" motivem. Okraje střech krytých nástupišť jsou na fotografii 2.9 zahaleny chvojím, na fotografii 2.6 je ale patrné, že se zde nacházel jakýsi pozdně secesně tvarovaný, zřejmě plechový lem. Na fotografii 2.1 je přitom nezřetelně patrný lem odlišný. Zajímavostí je na střeše na fotografii 2.9 světle omítnuté komínové těleso, zachycené už na pohlednici 2.4. Patrné také je, že okenní a minimálně z části i dveřní výplně zůstaly nevyměněné. U vstupu do dopravní kanceláře z nástupiště je ale dveřní výplň osazena v líci a za ní se zřejmě uplatňuje druhá dveřní výplň. Patrně tady byla dvojitá. Ostění zde není patrné. Vidět je u vstupu do čekárny první a druhé třídy, lze zde ale rozeznat kolmo na celou hloubku zdi běžící špaletu a dveřní výplň osazenou jistě až při vnitřním líci. Řešení se tedy liší od stavu zachyceného na plánech 1.21 a 1.24. U posledního z viditelných vstupů, do čekárny, lze rozeznat bohatě prosklenou dveřní výplň osazenou opět až při vnitřní líci zdi za kolmo běžící špaletou bez viditelného ostění.

Ještě o něco dříve, před vznikem Československé republiky, musela vzniknout kolorovaná pohlednice č. 2.9, zachycující nádraží opět z většího odstupu.[123] Samozřejmě je diskutabilní zda lze ručně kolorované pohlednici věřit barevnost, fasáda výpravní budovy je zde nicméně zachycena v béžové barevnosti. Tatáž úprava fasády je pak beze změn zachycena i na všech následujících fotografiích, u jedné další kolorované včetně téže barevnosti (vyobr. č. 2.10 – 2.13).[124] Konkrétní podobu části restaurace a sousedních záchodů v pohledu z ulice pak zachycuje fotografie z roku **1937** (vyobr. č. 2.14).[125] Patrné na ní je to, že už tehdy existovaly samostatné záchody náležející restauraci. Detailněji uliční průčelí budovy zachycuje jedna z fotografií vzniklých v květnu roku **1945** (vyobr. 2.15 a 2.16).[126] Zde je patrné, že u části komínových těles došlo v mezičase k nahrazení ozdobných komínových hlav jednoduchými. U oken v přízemí sousedících se vstupem z ulice jde zřejmě o sdružená okna, tj. dvojnásobné nebo minimálně větší šířky, čemuž odpovídá i větší šířka nadokenních říms. Mimo to jsou na fotografii dobře patrné dva dřevěné prodejní stánky, situované při ulici jihozápadně od výpravní budovy.

123 K. Zuna (?), zástavba v okolí nádraží od severozápadu, kolorovaná pohlednice, na rubu text „*Nakl. dop. K. Zuna, Král. Vinohrady, Tyl. n. 16.*", cca 8,6 x 13,5 cm, jeden exemplář prošlý poštou dle známky před říjnem 1918, dle razítka r. 1913, 1915, 1916 či 1918, druhý exemplář prošlý poštou až po r. 1920. Dle šipky a přípisku „*tady je to*", ukazujícím na „Hotel Ventilátor" lze soudit na odeslání pohlednice před rokem 1921, kdy už hotel podle všeho nefungoval. Viz Alois Chytil, *Státní adresář hotelů*, Praha 1921, s. 424, kde je v Radotíně uveden pouze Hotel Cerha. (oba exempláře sbírka I. Farníkové).

124 Nezjištěný fotograf, pohled na výpravní budovu z kolejiště, sepiová pohlednice, cca 9 x 14 cm (elektronický archiv LK); Nezjištěný fotograf, *Radotín*, vpravo nahoře průhled Vrážskou ulicí, černobílá okénková pohlednice, poštou prošlá zřejmě roku 1927, 9 x 13,8 cm, dle I. Farníkové vydáno nákladem F. Bártové; Fotografický ateliér J. Rezek, *Pozdrav z Radotína*, vlevo nahoře průhled Vrážskou ulicí, kolorovaná okénková pohlednice, na rubu text „*Dle fot. Atel. J. Rezek, Praha, Václav. Nám. 59. Nakl. J. Mareš.*", 8,5 x 13,3 cm, poštou neprošlá (sbírka I. Farníkové); K. Zuna (?), *Radotín nádraží*, pohled na výpravní budovu z kolejiště, černobílá nebo sepiová pohlednice, 8,6 x 13,7 cm, na rubu text „*Nakl. K. Zuna, Vinohrady, Rumunská 31. Patisk zapovězen*", dle Krejčiříka pochází pohlednice z roku 1932 (sbírka I. Farníkové, též ve fotografické sbírce Muzea hlavního města Prahy, sign. 11_H 299 221, publikoval též Krejčiřík, viz pozn. 10, s. 23).

125 Nezjištěný fotograf, P. Čadil s dítětem na motocyklu, v pozadí se záchodovým přístavkem výpravní budovy v pohledu z ulice, černobílá fotografie, popisek „*pan Čadil se svým motocyklem, Fb Věra Macíková, 1937*" (elektronický archiv LK).

126 Vláčil, Sovětský tank T34, v pozadí s výpravní budovou, černobílá fotografie, na rubu popiska „*Vlasovci v obci / III, V/1945, Vláčil, číslo negativu 05954*", 10x15 cm; Neuvedený fotograf, průhled Vrážskou ulicí s vojáky v automobilech a výpravní budovou v pozadí, černobílá fotografie, na rubu popiska „*Vlasovci, květen 1945, archivní číslo 1-052/3, číslo negativu 04512*", 17,5x13 cm (archiv LK).

Cenné je zachycení výpravní budovy z roku **1976** (vyobr. č. 2.17).[127] Jedná se opět o pohled z ulice, zhruba od jihu a budova je na fotografii už zachycena včetně novodobé přístavby. Patrné je, že už jsou přezděna veškerá komínová tělesa, fasáda se jeví stále poměrně dobře dochovaná, okenní výplně v levé části přízemí jsou evidentně nahrazeny novodobými, navíc v citelně rozčížených okenních otvorech. Dvě černobílé fotografie výpravní budovy z roku **1997** obsahuje Krejčiříkova kniha (vyobr. č. 2.18 a 2.19).[128] Přes horší kvalitu je přínosný pohled na uliční průčelí, neboť snímek není zabrán z takového úhlu jako starší fotografie. Dobře patrné zde je, že na štítech byly stále zachovány dřevěné odzobné prvky, okenní výplně patra byly stále původní, v případě okenní osy ležící od rizalitu vpravo se zde skutečně nacházelo sdružené okno, přičemž východnější otvor je citelně užší než otvor západnější. V přízemí jsou v levé polovině průčelí dobře patrná novodobá sdružená výklopná okna dvojnásobné šířky z doby socialismu, patrná uř roku 1976. Nadokenní římsy stále odpovídají úpravě zachycené roku 1945, tj. nekorespondují s šířkami otvorů tehdy existujících. Ostatně i úprava omítky v okolí otvorů samotných svědčí o evidentním nezájmu výzdobné prvky fsády jakkoli řešit. Okenní otvory v pravé polovině přízemí šířkou odpovídají okenním otvorům původním, výplň otvoru bližšího vstupu zřejmě stále obsahuje poutec, osazena je ale za lícem fasády a patrně tedy je dílem nějaké mladší úpravy, možná už z doby první republiky. U vzdálenějšího otvoru není stav z fotografie zřejmý.[129] Nadokenní římsy i v tomto případě odpovídají úpravě zachycené už roku 1945. Stav po započetí opravy střechy a těsně před opravou fasád zachycují fotografie z roku **1999** a **2003** z fondu radotínské Letopisecké komise (vyobr. č. 2.20 – 2.22).[130] Pohled z kolejiště ukazuje, že v rizalitu nad okny prvního i druhého patra chyběly nadokenní římsy. Fasády historické části výpravní budovy mají na fotografiích špinavě béžový odstín. Střecha byla nově opatřena tzv. „bonským šindelem“ v hnědém odstínu. Po opravě fasády proběhlé roku **2004** budovu opět zachycuje větší počet dostupných snímků (vyobr. č. 2.23 – 2.34).[131] Okenní otvory uličního průčelí byly navráceny do původní šířky, ovšem s posunem jedné z os. Upraveny byly i v minulosti rozšířené naokenní římsy. Na průčelí otočeném ke kolejišti nebyly na rizalitu chybějící nadokenní římsy vráceny. Zrušeny byly i ozdobné lemy okrajů střech. Vyměněny byly okenní i dveřní výplně a fasáda dostala dvojbarevnou kombinaci světlého a tmavého okru.

Exkurz – související budovy

Zajímavé srovnání nabízí **výpravní budovy postavené podle téhož typového projektu**. V případě nádraží **Zbiroh** (německy Zbirow), později přejmenovaného na **Mýto** a dnes nesoucí název **Kařízek**, byl dle historických fotografií (vyobr. 3.1-3.3)[132] typový projekt zjevně dodržen daleko důsledněji než v Radotíně. Nejvýraznější a pokud lze soudit, možná jedinou citelnější odchylkou, je nahrazení valbové střechy sedlovou, se štítyřešenými obdobně jako štíty rizalitů. S Radotínem je shodná i výsadba stromů před budovou směrem ke kolejišti. V „Mýtě“ ale těmto stromům evidentně nebyly ořezávány koruny, pouze zde jistě docházelo k odstraňování spodních větví. Na starší kolorované pohlednici je fasáda natřena béžově, což může a nemusí odpovídat původní úpravě. Mladší z obou pohlednic zase ukazuje eternitovou střešní krytinu, bezpochyby i

127 Pavel Scheufler, Výpravní budova od jihu, v průhledu Vrážskou ulicí, černobílý negativ, 1976 (Fotografický archiv Muzea hlavního města prahy, sign. HNN 000 834).

128 Mojmír Krejčiřík (?), Výpravní budova od západu a od jihu, 1997, fotografie publikovány, viz Krejčiřík (pozn. 10), s. 23 a 24.

129 Na fotografii 2.21 se zdá, že zde před výplní byla osazena mříž.

130 Neuvedený fotograf: Výpravní budova od jihu, z ulice, sken dvou barevných diapozitivů, 1999; Výpravní budova od západu, z kolejiště, sken barevného diapozitivu, 2003 (LK).

131 Fotograf s nickem *jarlukas*, historická výpravní budova od severozápadu, digitální fotografie, 2009; Fotograf s nickem *Packa*, výpravní budova od východu, digitální fotografie, 2007; Jan Groh (*Jagro*), výpravní budova od severozápadu, digitální fotografie, 2008 (Wikimedia Commons); Vít Voráček (*Vítek_V*), přístavba výpravní budovy od severozápadu, digitální fotografie, 2009 (ŽelPage *https://www.zelpage.cz/clanky/monografie-stanic-praha-radotin*); Jan Loužek (*Aktron*), výpravní budova od západu, digitální fotografie, 2010 (Wikimedia Commons); Jaromír Antonín Mareček (*Jam53*), výpravní budova od severozápadu, digitální fotografie, 2016; Idem, výpravní budova od východu, digitální fotografie, 2016 (Rajče *https://www.rajce.idnes.cz/jam53/album/nadrazi-praha-radotin-2016*); Neuvedený fotograf, výpravní budova od jihu, digitální fotografie, zřejmě 2015 (LK); Fotograf s nickem *ŠJů*, výpravní budova od jihozápadu, digitální fotografie, 2014; Idem, jižní část historického krytého nástupiště, digitální fotografie, 2014 (Wikimedia Commons); Jaromír Antonín Mareček (*Jam53*), nádražní restaurace od severozápadu, digitální fotografie, 2016; Idem, nádražní restaurace od jihovýchodu, digitální fotografie, 2016 (opět Rajče)

132 Neuvedený autor, *Mýto*, v horní třetině s pohledem na výpravní budovu z kolejiště (3.1), kolorovaná okénková pohlednice, údajně 1916, rozměry a text na rubu neuvedeny; Neuvedený autor, Pohled na výpravní budovu v současném Kařízku (tehdy Mýtě) z kolejiště (3.2), údajně 1930, rozměry a text na rubu neuvedeny; Uživatel s nickem Dezidor, pohled na výpravní budovy z kolejiště v době přestavby stanice, 2011 (3.1 a 3.2 publikováno v knize: František Batěk – Hana Hrachová – Petr Prášil, *Zbirožsko na starých pohlednicích*,Hostivice 2007, s. 186 a 140; 3.3 pochází z Wikimedia Commons)

zde jako výsledek mladší výměny. V současné podobě je budova železniční stanice Kařízek zbavena téměř všech historických detailů a přišla i o zastřešení nástupišť. Viditelně se dochovala pouze ozdobná zhlaví trámů krovu a kulatá okénka ve štítech.

Téměř shoně řešena byla výpravní budova ve **Stodu** (německy Staab). I v tomto případě byla výpravní budova dle historických fotografií (vyobr. 3.4-3.6)[133] postavena poměrně přesně dle typového projektu. Změnou je i zde použití sedlové střechy s nízkými štíty, shodnými jako v Kařízku. Další změnou, v tomto případě ovšem téměř jistě mladší[134], bylo rozšíření krytého nástupiště do stran prakticky na dvojnásobnou šířku, s navazujícími přízemními provozními přístavky. Kryté nástupiště je mimo to i hlubší, neboť střecha probíhá bez přerušení i před předsunutým vodárenským rizalitem, byť zde je samozřejmě o jeho předstupující část mělčí. Střecha výpravní budovy je na fotografiích zřejmě kryta břidlicí. Poněkud odlišné než v Radotíně i na typovém výkresu jsou i komínové hlavy. V době socialismu byla historická výpravní budova kompletně demolována a nahrazena novostavbou.

Poslední z výpravných budov vystavěných podle shodného typového projektu se nachází ve **Staňkově**. I zde historické fotografie (vyobr. 3.7-3.14)[135] přesvědčivě zobrazují původní podobu stavby a navíc dokládají její nesmírně zajímavou mladší proměnu. Je zjevné že až na sedlový tvar střechy byla výpravní budova provedena identicky jako v Radotíně. Velmi podobný jako v Radotíně mohl být i ozdobný lem pultového zastřešení nástupiště. V Radotíně ovšem tento detail díky korunám stromů na historickém snímku není příliš zřetelný, takže je těžké podobnost posoudit. Roku 1903 byla ve výpravní budově ve Staňkově kompletně zrušena vodárna a byla nahrazena vodárnou samostatně stojící (vyobr. 3.15, 3.16)[136]. Celý vodárenský rizalit byl demolován a na jeho místě ve středu průčelí byl proveden mělký rizalit završený nízkých trojbokým štítem, shodný jako na průčelí „uličním". Zastřešené nástupiště bylo nejen propojeno ale navíc i rozšířeno do stran, shodně jako ve Stodu. Původní střešní krytina, nejspíše břidlice, byla nahrazena eternitem. Na obou koncích vznikly přízemní provozní přístavky, jeden obsahující dopravní kancelář a druhý záchody. Roku 1931 byla levá část zastřešeného nástupiště ještě prodloužena a navazující přízemní přístavba byla doplněna o prostory nádražní restaurace. V době socialismu byly fasády dobově běžným způsobem zbaveny výzdobných prvků, nahozeny břizolitem a došlo i k výměně okenních a dveřních výplní. Po roce 2014 byly fasády opraveny.

Úplně na závěr věnujme ještě drobnou pozornost **ostatním historickým budovám radotínského nádraží**. V první řadě se jedná o nyjí už demolované ale donedávna existující **skladiště**, vybudované současně s výpravní budovou (vyobr. 3.17-3.23).[137] Ze dvou třetin zděná a z jedné třetiny dřevěná, bedněná budova byla kryta sedlovou střechou, na delších stranách výrazně přesahující. K oběma těmto podélným stěnám přiléhaly nákladové rampy a rozlehlá nekrytá rampa pokračovala i jihozápadně od budovy. Architektonické řešení skladiště bylo střídmé, s gotizujícími detaily. Pohledově nejvýraznějším prvkem byly jednoduché gotizující

133 Franz Siegl (?), *Stod nádraží (Staab Bahnhof)*, pohled na výpravní budovu z kolejiště (3.4), kolorovaná pohlednice, údajně 1905, rozměry a text na rubu neuvedeny; Neuvedený fotograf, Železničáři před výpravní budovou ve Stodu (3.5), černobílá pohlednice, poštou prošlá roku 1910; Neuvedený fotograf, Železničáři před výpravní budovou ve Stodu (3.6), černobílá fotografie, bez uvedené datace, jistě před rokem 1918 (3.4 a 3.6 publikovány na Facebooku ve skupině „Stod, historické fotografie", 3.5 pochází z archivu serveru Aukro)

134 Na mapách stabilního katastru a dokonce ani na katastrální mapě evidenční ještě prodloužený perón s přístavky na koncích není patrný.

135 Moritz Lorie (?), *Pozdrav ze Staňkova, Stanice státní dráhy*, pohled na výpravní budovu z kolejiště (3.7), černobílá pohlednice, text „*Vydal Moritz Lorie syn v Staňkově 10199*", před r. 1903, rozměry ani text na rubu neuvedeny; Neuvedený fotograf, Pohled na výpravní budovu ve Staňkově z kolejiště (3.8), sepiová pohlednice s textem „*9/7 1902*", rozměry ani text na rubu neuvedeny; Neuvedený fotograf, Přestavba výpravní budovy ve Staňkově, pohled z kolejiště (3.9), černobílá fotografie, 1903, rozměry ani případný text na rubu neuvedeny; Neuvedený fotograf, Železničáři před výpravní budovou ve Staňkově, pohled z kolejiště (3.10), černobílá fotografie, 1903-1918, rozměry ani případný text na rubu neuvedeny; Neuvedený fotograf, *Staňkov, nádraží*, pohled z kolejiště (3.11), černobílá pohlednice, 1919-1931, rozměry ani případný text na rubu neuvedeny; Neuvedený fotograf, *Staňkov – nádraží*, pohled z kolejiště (3.12), černobílá pohlednice, po r. 1931, text „*F. P S 12.*", rozměry ani případný text na rubu neuvedeny; Pavel Hrdlička, Výpravní budova nádraží ve Staňkově při pohledu z kolejiště (3.13), digitální fotografie, 2014; Daniel Suk, Výpravní budova nádraží ve Staňkově při pohledu z kolejiště (3.14), digitální fotografie, 2024 (3.7 poskytla LK, 3.8-3.12 pochází ze sbírky Ladislava Kupky a byly publikovány na webové stránce „Železniční trať 180: Plzeň – Domažlice – Furth im *Wald" https://www.trat-180.wz.cz/*, 3.13 pochází z Wikipedia Commons, 3.14 ze serveru Mapy.cz)

136 Tomáš Richtr (?): Současný stav nádražní vodárny ve Staňkově (3.15), digitální fotografie, asi 2008; Detail téhož, (3.16), digitální fotografie, asi 2008(webová stránka „Železniční trať 180: Plzeň – Domažlice – Furth im *Wald" https://www.trat-180.wz.cz/*)

137 Tomáš Richtr (?): Současný stav nádražní vodárny ve Staňkově (3.15), digitální fotografie, asi 2008; Detail téhož, (3.16), digitální fotografie, asi 2008 (webová stránka „Železniční trať 180: Plzeň – Domažlice – Furth im *Wald" https://www.trat-180.wz.cz*) Fotografická dokumentace skladiště existuje i v Památkovém katalogu. Viz: *https://pamatkovykatalog.cz/nadrazni-skladiste-23359745*

konzoly exteriérových šikmých vzpěr krovu, pravidelně rozmístěných po obou delších stranách budovy. Jistě původní nízká, široká, segmentová okénka v delších stěnách byla opatřena asi původními okenními výplněmi, osazenými za lícem fasády, s tím že hrana otvoru byla lemována poměrně výrazným okosem. Tyto otvory byly původně zřejmě pravidelně střídány dveřními otvory, zdá se ale že před demolicí zřejmě žádný z nich neměl původní dveřní výplň. Část okenních otvorů byla později zvětšena či vložena na místa někdejších otvorů dveřních. Ve štítové stěně se nacházela trojice okenních otvorů, krajní obdélné, střední vyšší a půlkruhově ukončený. Ve štítu nad ním se nacházel okruhový okenní otvor. Dle omítkových vrstev v okolí otvorů štítové stěny se ale zdá, že šlo o otvory minimálně z části vložené dodatečně. Také okenní výplně štítové stěny byly téměř jistě mladší. Střešní krytinu tvořil eternit.

Zatím pouze historickou pohlednicí je doložen přízemní **výhybkářský domek** na berounském zhlaví (vyobr. 3.24).[138] Protože ale stejně jako v případě skladiště šlo bezpochyby o typový projekt, výkresy těchto staveb v některém archivním fondu mohou existovat.

138 O. & H. Zuna, *Partie z Radotína*, černobílá či kolorovaná okénková pohlednice se záběry „*U Portlandu*“ a „*U Hamanů*“, horní z nich s pohledem od železničního mostu kolejištěm k nádraží, vlevo text „*č. 352. – Nakl. B Haman, kupec v Radotíně.*“ na rubu uvedeno „*Fot. A obstarává Nakladatelství dopisnic O. & H. Zuna, Král. Vinohrady 716*“, 9,5 x 14 cm, prošlá poštou roku 1902 (sbírka I. Farníkové).

Seznam pramenů a literatury

Prameny

Muzeum hlavního města Prahy

- Sbírka fotografií, inv. č. H 299 221 a negativ z roku 1976, inv. č. HNN 000 834

Národní archiv (NA) Praha

- Zemský výbor Praha – Železniční oddělení 1870-1928, kart. 8645
- Sbírka map a plánů Národního archivu 1492-2018, inv. č. 2541, sign. HV2
- Sbírka staničních kronik, inv. č. 967, kart. 46
- Ministerstvo železnic Praha 1918-1945, karton 362
- Ministerstvo dopravy a spojů, č. j. 37733/1962
- Danda Josef, Dr. Ing. Arch

Archiv Národního technického muzea Praha

- Drahstav Praha, karton č.8

Österreichisches Staatsarchiv

- Allgemeines Verwaltungsarchiv, Verkehr, Historische Plansammlung, sign. 203.13.

Odbor výstavby, dopravy a životního prostředí MÚČ Praha 16

Státní oblastní archiv (SOA) Plzeň, pracoviště Klášter (Nepomuk)

- Česká západní dráha 1859-1895, příloha spisu čj.18483/1891, karton 77

Státní oblastní archiv (SOA) Praha

- České dráhy, a. s. - Ředitelství státních drah Praha, inv. č. 1404, kart. 558
- České dráhy, a. s. – Správa dráhy Praha, kart. 43, sign. 5448

Státní okresní archiv (SOkA) Praha-venkov se sídlem v Dobřichovicích

- Archiv obce Radotín

Sbírka I. Farníkové

Sbírka Letopisecké komise Radotín (LK)

Literatura

Práce označené hvězdičkou se vztahují až k následujícím částem textu (uvedeným v závorce).*

- František Batěk – Hana Hrachová – Petr Prášil, *Zbirožsko na starých pohlednicích*, Hostivice 2007, s. 186 a 140
- Dagmar Broncová-Klicperová (ed.), *Kniha o Radotínu*, Praha 2011
- Vít Čepický, V pražské aglomeraci přibývají moderní nádraží, *Železničář* XXIX, 2022, č. 9, s. 22-23, dostupné on-line: *https://zeleznicar.cd.cz/-31903/*
- Hanuš Entner, Vznik české západní dráhy, *Sborník pro dějiny přírodních věd a techniky I*, Praha 1954, s. 170-191
- Josef Holek, Začala rekonstrukce trati z Prahy do Berouna, *Železničář* XXVI, č. 24, s. 5, dostupné on-line: *https://zeleznicar.cd.cz/-21826/*

- Josef Holek, V Radotíně vyroste nová odbavovací hala, *Železničář* XXIX, 2022, č. 2, s. 19, dostupné on-line: *https://zeleznicar.cd.cz/-30371/*
- Alois Chytil, *Státní adresář hotelů*, Praha 1921, s. 424
- Mojmír Krejčiřík, *Česká nádraží III, Architektura a stavební vývoj*, Litoměřice 2009
- Mojmír Krejčiřík – Miroslav Kunt, *Český železniční biografický slovník*, Praha 2025
- Mihály Kubinszky, *Bahnhöfe in Österreich, Architektur und Geschichte*, Wien 1896
- Miroslav Kunt, České dopravní archivnictví, *Paginae historiae 4*, 1996, s. 227-262
- Miroslav Kunt, Pamětní knihy železničních stanic - málo známý historický pramen, *Archivum Trebonense 14*, 2017, s. 240-253
- *Václav Lešner, *Adressář královského hlavního města Prahy a sousedních obcí Bubenče, Karlína, Smíchova, Kr. Vinohrad, Vršovic a Žižkova*, Praha 1891, s. 335 (Popis objektu)
- *Marie Macková, *Finanční stráž v Čechách 1842 – 1918*, Pardubice 2017, s. 156-163 (Stavební dějiny objektu)
- J. B. Malý (?), Pražský denník, *Kwěty* XIV, 1847, č. 14, 1. únor, s. 55
- Zdeněk Míka et al., *150 let železnic v Praze*, Praha 1995
- Martin Navrátil, Před stoletím a půl propojila Česká západní dráha Prahu s Plzní, *Železničář* XIX, 2012, č. 24, s. 10, dostupné on-line: *https://zeleznicar.cd.cz/-1583/*
- K. Nechvíle, Stručná historie České západní dráhy, *Ročenka drah ČSR 1933-34*, s. 995-1015
- *Neuvedený autor, Zemřelí na Smíchove, *Národní listy* XXXVIII, č. 142 z 24. května 1898, odpolední vydání, s. 7 (Popis objektu)
- Přemysl Paichl, *Dráhy plzeňské*, článek na osobním Blogu autora, dostupný on-line: *https://paichl.cz/knihy/plzenske_drahy.htm*
- Milan Polák, *Praha a železnice, Nádraží, nádražíčka a zastávky*, Praha 2005
- Miroslav Petr – Jiří Maurenz – Václav Simbartl – Jaroslav Kocourek, *150 let železniční trati Praha Smíchov – Plzeň – Furth im Wald*, Plzeň 2012
- Pavel Sekera, *Historie železničních tratí ČR*, 2011, elektronická databáze, dostupná on-line: *http://historie-trati.wz.cz/*
- Pavel Schreier, *Naše dráhy ve 20. století*, Praha 2010
- Pavel Schreier, *Příběhy z dějin našich drah*, Praha 2009
- Pavel Schreier, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2004
- *Ladislav Špaček, *Mozaiková dlažba a pražské chodníky*, Příloha věstníku Klubu za starou Prahu, č. 2/2009, s. 7. Dostupné on-line: *https://www.zastarouprahu.cz/webdata/87AD4DB3-AC95-4844-BB56-42FC8CE0C555_02.pdf* (Popis objektu)
- Vít Voráček, Monografie stanic: Praha-Radotín, M*agazín ZelPage*, vydáno 8. 3. 2009, Dostupný on-line*: https://www.zelpage.cz/clanky/monografie-stanic-praha-radotin*

On-line zdroje

- Archiv Aukro, *https://aukro.cz/*
- Archiv Burda auctions, *https://www.burda-auction.com/en/*
- Archiv Českého zeměměřičského úřadu, *https://ags.cuzk.cz/archiv/*
- Letopisecká komise Radotín, O Radotínu, *https://www.letopisciradotin.cz/o-radotinu/*
- Památkový katalog, *https://pamatkovykatalog.cz*

- Pamětní knihy města Radotín I-II, *https://www.letopisciradotin.cz/kronikyr/*
- Po stopách T. G. Masaryka, Prezidentské cesty, *https://tg-masaryk.cz/cs/prezidentske-cesty/*
- Rajče.net, *https://www.rajce.idnes.cz/*
- Wikimedia Commons, *https://commons.wikimedia.org/*
- Atlas drah střední Evropy, *https://www.atlasdrah.net/cz/*
- Tomáš Richtr, Železniční trať 180, Plzeň – Domažlice – Furth im Wald, *https://www.trat-180.wz.cz/*

Nepublikované zdroje

- Zdeněk Hrdina, *Stanice Praha-Radotín* (rozpracovaný text k historii železničního nádraží)

Seznam historických map a plánů

1.01 Indikační skica Stabilního katastru, katastr Radotín (resp. Radotin), list V (resp. A04C a A04D), 1840, kolorované pero na papíře, 1:2880 (NA ČR)

1.02 Císařské otisky Stabilního katastru, katastr Radotin, list V, 1840, Kolorovaná litografie na papíře, 1:2880 (UAZK)

1.03 Originální mapa Stabilního katastru, katastr Radotin, list V, 1840, 1873 reambulace, Kolorované pero na papíře, 1:2880 (UAZK)

1.04 Otisk katastrální mapy, katastr Radotin, list 21, 1947, nezjištěná reprodukční technika, 1:2000 (UAZK)

1.05 Otisk katastrální mapy, katastr Radotin, list 21, 1954, nezjištěná reprodukční technika, 1:2000 (UAZK)

1.06 Otisk katastrální mapy, katastr Radotin, list 21, 1971, nezjištěná reprodukční technika, 1:2000 (UAZK)

1.07 Vojenská topografická mapa, list M-33-77-(12), 1958, zřejmě ofsetový tisk, 1:5000 (UAZK)

1.08 Letecké měřické snímky, snímek PRAH98, 1. 7. 1938, digitalizovaný fot. negativ, 1:5000 (VGHMÚř)

1.09 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 1. 7. 1946, digitalizovaný negativ, 1:5000 (VGHMÚř)

1.10 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 3. 5. 1949, digitalizovaný negativ, 1:5000 (VGHMÚř)

1.11 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 26. 5. 1950, digitalizovaný negativ, 1:5000 (VGHMÚř)

1.12 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 13. 8. 1966, digitalizovaný negativ, 1:5000 (VGHMÚř)

1.13 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 26. 3. 1968, digitalizovaný negativ, 1:5000 (VGHMÚř)

1.14 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 18. 9. 1992, digitalizovaný negativ, 1:5000 (VGHMÚř)

1.15 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 8. 7. 2002, digitalizovaný negativ, 1:5000 (VGHMÚř)

1.16 Letecké měřické snímky, snímek BERO06, 17. 7. 2004, digitalizovaný negativ, 1:5000 (VGHMÚř)

1.17 Letecké měřické snímky, snímek PRAH97, 29. 6. 2010, digitální fotografie, 1:5000 (VGHMÚř)

1.18 Letecké měřické snímky, snímek PRAH97, 10. 5. 2021, digitální fotografie, 1:5000 (VGHMÚř)

1.19 Letecké měřické snímky, snímek PRAH97, 1. 6. 2023, digitální fotografie, 1:5000 (VGHMÚř)

1.20 Letecké měřické snímky, snímek PRAH96, 14. 6. 2025, digitální fotografie, 1:5000 (VGHMÚř)

1.21 Ignaz Rzechka (?), typový projekt výpravní budovy BWB pro stanice „Radotin, Žebrak, Zbirow, Chrast, Staab, Stankau“, dva listy, na prvním tři pohledy (obě průčelí a boční strana) a dva příčné řezy, na druhém půdorysy všech podlaží a řez krovu, modré a černé pero na papíře, graf. měřítko ve vídeňských stopách a sázích, nesignováno, na prvním z listů kolky a schvalovací razítko C. k. generální inspekce rakouských drah z 22. srpna 1860, 32x50 a 32x49 cm (NA Praha, Sbírka map a plánů Národního archivu, inv. č. 2541, sign. H/V/2/1-41. Project der k.k. priv. böhmischen Westbahn, 1860.)

1.22 Ignaz Rzechka (?), typový projekt výpravní budovy BWB pro stanice „Radotin, Žebrak, Zbirow, Chrast, Staab, Stankau“, tři pohledy (obě průčelí a boční strana) a příčný řez, technika a rozměry nezjištěny, graf. měřítko ve vídeňských stopách a sázích, nesignováno (místo uložení není známé, publikováno: M. Krejčiřík, *Česká nádraží III, Architektura a stavební vývoj*, Litoměřice 2009., s. 7 - dále MK)

1.23 Neuvedený autor, půdorys přízemí a prvního patra radotínské výpravní budovy a půdorys skladiště, schématický půdorys s popisky a rozměry, nesign, nedatovaný, kresba perem na papíře, 23,5 x 15,5 cm (SOA Plzeň, pob. Klášter, fond Česká západní dráha 1859-1895, příloha spisu čj.18483/1891, kart 77)

1.24 Neuvedený autor, *Station Radotin. Aufnahmsgebäude und Wasserstation. Erdgeschoss,* okótovaný půdorys, nesign, nezjištěné rozměry a technika (místo uložení není známé, publ. MK, s. 23)

1.25 Neuvedený autor, *Plán na přístavbu čekárny III. třídy ve stanici Radotíně*, Praha duben 1922, podélný a příčný řez, půdorys, situace a pohled, 1:100, částečně kótovaný, nesign., razítko a podpis přednosty *Oddělení pro stavby a udržování dráhy,* na rubu razítka a podpisy ředitelství dráhy a zemské správy politické z 27. srpna 1924, 50 x 60 cm (NA Praha, Ministerstvo železnic Praha 1918-1945, kart. 362)

1.26 Neuvedený autor, *Plán na postavení nových záchodů ve stanici Radotín*, Praha leden 1924, dvojice pohledů, situace, dva půdorysy a příčný řez, graf. měřítko, nesign., razítko a podpis přednosty Oddělení pro stavby a udržování dráhy, na rubu schvalovací razítka a podpisy ředitelství drány a zemské správy politické z 26. února, 12 a 30. března 1925, 51 x 33, 2 cm (SOA Praha, České dráhy, a. s., Ředitelství státních drah Praha, inv. č. 1404, kart. 558).

1.27 Josef Danda, Projekt novostavby výpravní budovy stanice Radotín, perspektivní pohled od východu, neznámá technika (místo uložení není známé, publ. MK, s. 24)

1.28 Ondřej Filip – Lenka Hošková (vypracovala Geodetická firma Hrdlička pro projekční firmu Sagasta), *Zaměření stávajícího stavu*, půdorysy všech pěti podlaží, 2x řez, 4x pohled, celkem 11 výkresů, digitální dokument ve formátu PDF, 1:100, kompletně kótovaný, legenda místností a popisné pole, únor 2020 (zaměření v digitální podobě poskytnuto investorem)

1.29 Jaroslava Jurkovičová, *Pasport výpravní budovy,* půdorysy všech pěti podlaží, 3x řez, 4x pohled, scan zaměření vyhotoveného na jednotlivých listech formátu A3, celkem 11 výkresů, digitální tisk, razítko a podpis Drážního úřadu, 1:100 (půdorysy, řezy) a 1:150 (pohledy), kompletně kótovaný, legenda místností a popisné pole, leden 2023 (scan zaměření ve formátu PDF poskytnut investorem).

Seznam historické ikonografie

2.01 K. Zuna (?), *Radotín nádraží,* pohled na výpravní budovu od západu z prostoru kolejiště, kolorovaná či černobílá pohlednice, narubu uvedeno „*Nakladatel K. Zuna, Královské Vinohrady, Tylovo náměstí 16*“, 8,6 x 13,8 cm, v jednom případě prošlá poštou roku 1913 (archiv LK, archiv Profimedia, archiv Burda auction, sbírka I. Farníkové atp)

2.02 E. Velím, *Pozdrav z Radotína*, na spodním snímku výpravní budova v pohledu od západu, kolorovaná či černobílá okénková pohlednice, na rubu uvedeno „*Fotografuje a ručně koloruje E. Velím, Kr. Vinohrady 1001.*“, 9,3 x 14,2 cm, v jednom případě prošlá poštou roku 1900 (archiv LK)

2.03 Neuvedený autor, pohled na areál firmy Marsano & Prager s radotínským nádražím v popředí, stylizované černobílé vyobrazení provedené nezjištěnou grafickou technikou v záhlaví dopisního papíru, ve dvou případech z let 1896 a 1897 (archiv firmy Burda auction, repro z jiného zdroje LK)

2.04 Neuvedený fotograf, Průhled Vrážskou ulicí k severovýchodu, k výpravní budově a areálu firmy Janka, nedatovaná černobílá reprofotografie ze druhé poloviny 20. století, na rubu uvedeno „*Cesta k nádraží (Vrážská od rest. Portland), asi 1912, arch. Číslo 1-101*“, 14 x 18,5 cm (archiv LK)

2.05 Neuvedený fotograf, pohled na „Hotel Ventilator“ a okolí od severozápadu, kolorovaná pohlednice, na rubu uvedeno „*Nakladatel B. Haman, Radotín*“, 9 x 14 cm, v jednom případě dle použité známky poštou prošlá mezi lety 1916-1918 (sbírka I. Farníkové)

2.06 Nezjištěný fotograf, skupina železničářů před radotínskou výpravní budovou, černobílá fotografie, (elektronický archiv LK)

2.07 Fotografický ateliér J. Rezek, Čtyři pohledy na Radotín, kolorovaná okénková pohlednice, na rubu uvedeno „*Dle fot. Atel. J. Rezek, Praha, Václav. Nám. 59. – Nákl. J. Matějovskýho*“, 8,7 x 13,5 cm, poštou prošlé v březnu 1918 (sbírka I. Farníkové)

2.08 K. Zuna (?), zástavba v okolí nádraží od severozápadu, kolorovaná pohlednice, na rubu text „*Nakl. dop. K. Zuna, Král. Vinohrady, Tyl. n. 16.*“, cca 8,6 x 13,5 cm, jeden exemplář prošlý poštou dle známky před říjnem 1918, druhý exemplář až po r. 1920 (sbírka I. Farníkové)

2.09 Neuvedený fotograf, Radotínská výpravní budova slavnostně vyzdobená pro průjezd či zastávku T. G. Masaryka, černobílá fotografie datovatelná do 17. května 1919, na rubu text „*Na snímku vlevo: Jan Maryška, Dar pí Fialové z čp. (nedoplněno) V roce 1987, archivní číslo 1139/4*“, 11,6 x 16,7 cm (LK)

2.10 Nezjištěný fotograf, pohled na výpravní budovu z kolejiště, sepiová pohlednice, cca 9 x 14 cm (LK)

2.11 Nezjištěný fotograf, Radotín, vpravo nahoře průhled Vrážskou ulicí, černobílá okénková pohlednice, poštou prošlá zřejmě roku 1927, 9 x 13,8 cm, dle I. Farníkové vydáno nákladem F. Bártové (sbírka IF)

2.12 Fotografický ateliér J. Rezek, Pozdrav z Radotína, vlevo nahoře průhled Vrážskou ulicí, kolorovaná okénková pohlednice, na rubu text „*Dle fot. Atel. J. Rezek, Praha, Václav. Nám. 59. Nakl. J. Mareš.*“, 8,5 x 13,3 cm, poštou neprošlá (sbírka I. Farníkové)

2.13 K. Zuna (?), Radotín nádraží, pohled na výpravní budovu z kolejiště, černobílá nebo sepiová pohlednice, 8,6 x 13,7 cm, na rubu text „*Nakl. K. Zuna, Vinohrady, Rumunská 31. Patisk zapovězen*“, údajně rok 1932 (sbírka I. Farníkové, též ve fotografické sbírce Muzea hlavního města Prahy, sign. 11_H 299 221, publ. MK, s. 24)

2.14 Nezjištěný fotograf, P. Čadil s dítětem na motocyklu, v pozadí se záchodovým přístavkem výpravní budovy v pohledu z ulice, černobílá fotografie, popisek „*pan Čadil se svým motocyklem, Fb Věra Macíková, 1937*“ (elektronický archiv LK).

2.15 Vláčil, Sovětský tank T34, v pozadí s výpravní budovou, černobílá fotografie, na rubu popiska „*Vlasovci v obci / III, V/1945, Vláčil, číslo negativu 05954*“, 10x15 cm (archiv LK)

2.16 Neuvedený fotograf, průhled Vrážskou ulicí s vojáky v automobilech a výpravní budovou v pozadí, černobílá fotografie, na rubu popiska „*Vlasovci, květen 1945, archivní číslo 1-052/3, číslo negativu 04512*“, 17,5x13 cm (archiv LK)

2.17 Pavel Scheufler, Výpravní budova od jihu, v průhledu Vrážskou ulicí, černobílý negativ, 1976 (Fotografický archiv Muzea hlavního města prahy, sign. HNN 000 834)

2.18 Mojmír Krejčiřík (?), Výpravní budova od západu, 1997 (publ. MK s. 23)

2.19 Mojmír Krejčiřík (?), Výpravní budova od jihu, 1997 (publ. MK, s. 24)

2.20 Neuvedený fotograf, Výpravní budova od jihu, z ulice, sken barevného diapozitivu, 1999 (LK).

2.21 Neuvedený fotograf, Historická část výpravní budovy od jihu, z ulice, sken bar. Dia., 1999 (LK)

2.22 Neuvedený fotograf, Výpravní budova od západu, z kolejiště, sken barevného diapozitivu, 2003 (LK)

2.23 Fotograf s nickem jarlukas, historická výpravní budova od severozápadu, digitální fotografie, 2009 (Wikimedia Commons)

2.24 Fotograf s nickem Packa, výpravní budova od V, digitální fotografie, 2007 (Wikimedia Commons)

2.25 Jan Groh (Jagro), výpravní budova od SV, digitální fotografie, 2008 (Wikimedia Commons)

2.26 Vít Voráček (Vítek_V), přístavba výpravní budovy od severozápadu, digitální fotografie, 2009 (ŽelPage *https://www.zelpage.cz/clanky/monografie-stanic-praha-radotin*)

2.27 Jan Loužek (Aktron), výpravní budova od západu, digitální fotografie, 2010 (Wikimedia Commons)

2.28 Jaromír Antonín Mareček (Jam53), výpravní budova od severozápadu, digitální fotografie, 2016 (Rajče *https://www.rajce.idnes.cz/jam53/album/nadrazi-praha-radotin-2016*)

2.29 Jaromír Antonín Mareček, výpravní budova od východu, digitální fotografie, 2016 (Rajče)

2.30 Neuvedený fotograf, výpravní budova od jihu, digitální fotografie, zřejmě 2015 (LK)

2.31 Fotograf s nickem ŠJů, výpravní budova od JZ, digitální fotografie, 2014 (Wikimedia Commons)

2.32 ŠJů, jižní část historického krytého nástupiště, digitální fotografie, 2014 (Wikimedia Commons)

2.33 Jaromír Antonín Mareček, nádražní restaurace od severozápadu, digitální fotografie, 2016 (Rajče)

2.34 Jaromír Antonín Mareček, nádražní restaurace od jihovýchodu, digitální fotografie, 2016 (Rajče)

Popis objektu

Situace

Radotín, dnes pražská městská část byl původně nevelikou vsí s kostelem připomínaným už ve středověku. Po vzniku železnice v Radotíně začaly vznikat četné průmyslové podniky. Roku 1967 byl povýšen na město a od roku 1974 se stal součástí hlavního města Prahy. Poklidně meandrující řeka Berounka protéká Radotínem od jihozápadu k severovýchodu. Jihovýchodně od jejího toku se nachází široká niva sahající téměř až ke Zbraslavi, pod níž se Berounka spojuje s Vltavou. Naopak od Berounky severozápadně se terén postupně zvedá o více než sto výškových metrů. Nejprve pozvolně, ve vrstvách tvořených sedimenty, a následně přechází do poměrně výrazného bazaltového (diabasového) skalnatého srázu, dodnes zalesněného a se hřbetem probíhajícím s tokem Berounky paralelně, od jihozápadu k severovýchodu. Pro průmyslový rozvoj Radotína ovšem byly podstatné především vápence, které se nachází severozápadněji. V místě historického jádra obce zhruba kolmo na tok Berounky protéká Radotínský potok jež se do ní vlévá a jemuž odpovídá údolí kolmo přetínající zmíněný skalnatý hřbet. Železnice v Radotíně se těmto přírodním podmínkám přizpůsobuje, probíhá ve směru severovýchod-jihozápad a v podobě dvojkolejné trati č. 170 propojuje Prahu s Plzní. Stávající radotínská zástavba pochází téměř kompletně až ze 20. století, případně ze závěru 19. století. Historické jádro obce se v současné zástavbě uplatňuje pouze nevýrazně. Zástavbu tvoří v obytných částech směs nižších řadových domů a rodinných vilek, na některých místech doplněná výškovými panelovými domy. Co do rozlohy poměrně velkou část zástavby tvoří bývalé průmyslové podniky, koncentrující se převážně v severovýchodní části intravilánu, především jihovýchodně od železniční trati. Rozlehlé kolejiště radotínského nádraží má v současné podobě tři nástupiště, z toho dvě ostrovní, propojené podchodem ústícím na jedné straně k Vrážské ulici, probíhající souběžně s kolejištěm jihovýchodně od něj, a na straně druhé k ulici Prvomájové, probíhající od nádraží severozápadně, a to taktéž zhruba paralelně s kolejištěm. Mezi ním a Prvomájovou ulicí se ovšem nachází někdejší průmyslová zástavba. Stávající i historická výpravní budova tvoří souvislý pás v zásadě tří navazujících budov, situovaných jihovýchodně od kolejiště při Vrážské ulici. Nejzápadněji se nachází novodobá přízemní budova z let 2022-24, skeletová, výrazně prosklená a obsahující obchody, pokladny, wc atp. Na ni navazuje architektonicky nevýrazná patrová provozní budova ze šedesátých let 20. století, obsahující dopravní kancelář, rozvodnu atp. Nejvýchodněji je situována historická výpravní budova, v době průzkumu prázdná, s chystaným využitím městskou částí Praha Radotín. Stávající nástupiště je vůči historické budově vyvýšeno zhruba o 40 cm a je od ní v místě historických krytých nástupišť odděleno novodobým zábradlím. Na severovýchodní straně na budovu navazuje novodobě upravená plocha používaná aktuálně k parkování. Na jihovýchodní straně k budově přiléhá přímo ulice s chodníkem a vozovkou.

Dispozice

Budova je z větší části jednopatrová, obdélná, zastřešená nízkou valbovou střechou. Směrem ke kolejišti vystupuje symetricky umístěný dvojpatrový rizalit, který by bylo možné popsat také jako do hmoty budovy

vtaženou věž, původně věž vodárenskou. Obě průčelí, východní[139] otočené do ulice i západní, otočené do kolejiště jsou pravidelně členěny v přízemí do sedmi, v patře do šesti okenních os, kratší boční fasády jsou řešeny jako dvojosé, jižní fasáda je ovšem téměř kompletně zaslepena mladší přístavbou ze šedesátých let 20. století. Na severní straně na budovu navazuje dvojosá přízemní přístavba bývalé restaurace a k ní od západu přiléhá neveliká přízemní přístavba záchodů.

Hlavní hmotu budovy lze popsat jako příčný pětitrakt. V **přízemí** ve středním traktu obsahuje obdélnou vstupní halu 101, na níž v hloubce dispozice navazují nad sebou situovaná schodiště 102 do patra a 103 do sklepa. Západně od schodiště se při kolejišti nachází bývalá čekárna 104. Jižně od haly se v prvních dvou traktech při ulici nachází dámské a pánské záchody 105-110. Severně od haly se ve čtvrtém traktu, který je širší než protilehlý trakt druhý, nachází bývalá pokladna 115, přístupná chodbičkou 114. Samostatně z prvního nástupiště jsou přístupny v prvním a druhém traktu prostory 111 a 112, před nimiž se nachází kryté nástupiště 131, ve čtvrtém traktu místnost 117, přístupná z krytého nástupiště 130, situovaném v místě čtvrtého a pátého traktu. Prostory pátého traktu 119-122 jsou přístupny z bývalé restaurace 118. Někdejší přístavba záchodů obsahuje prostory 123-129.

Suterén se nachází pouze pod jižní třetinou budovy, tj pod prvním a druhým traktem. Celkem čtyři klenuté sklepní prostory 002-005 jsou přístupny ze schodiště 103 prostřednictvím chodby 001. Samostatně přístupný je neveliký sklepní prostor 006 pod restaurací.

První patro je uprostřed třetího traktu obsluhováno už zmíněným schodištěm 102 k němuž přiléhá podélná chodba 201A a B. Z ní jsou přístupné všechny tři v patře situované byty a také další dva samostatné menší prostory. Největší byt je situovaný převážně v prvních dvou traktech a tvořený je místnostmi 203-211, z toho místnosti 210-211 leží ve třetím traktu při kolejišti. O něco menší druhý byt se nachází v severní části patra a tvořený je místnostmi 218-221. Situovaný je převážně v pátém traktu, pouze místnost 221 leží ve čtvrtém traktu při kolejišti. Třetí, nejmenší byt je tvořený místnostmi 212-214 a situovaný je ve třetím a čtvrtém traktu při ulici. Zmíněná dvojice samostatných, z chodby přístupných prostor 202 a 215-217 je situována ve čtvrtém traktu, místnost 202 přiléhá k místnosti 221 při kolejišti, prostor někdejšího záchodu s místnostmi 215-217 je situován při ulici.

V úrovni **druhého patra** se nachází především půdní prostor 306. Při ulici je do něj v místě čtvrtého traktu vložena nevelká prádelna 305. Ve středním třetím traktu se v místě ke kolejišti vysunutého rizalitu nachází obytné místnosti 302-304, přístupné ze střední prostory 301, do níž ústí schodiště 201C. Pouze žebříkem je z prostoru 301 přístupný půdní prostor 401, situovaný v nejvyšším podlaží nad rizalitem.

Přízemí

Vstupní hala 101

Vstupní hala je přístupná z ulice, od východu a odsud je i dvěma okny osvětlená. Prostorově je poměrně výrazně členěná a lze ji rozdělit na samotný obdélný vstupní prostor A, na něj na jihu navazující úzký prostor B oddělený průvlakem, na západě navazující úzký prostor C, oddělený segmentovým pasem, na něj dále k západu navazující prostor schodištního zrcadla D a severně od něj na část C navazující chodbičku E. Z části B jsou vstupy v jižní stěně přístupné prostory 105-106 a 107-110, z části C lze při jižní stěně vstoupit k západu, do schodiště 102 a vstupem v severní stěně do chodby 114, z části E lze vstoupit na jižní straně do schodiště 103 a na západní straně do místnosti 104. Celý prostor je kompletně omítaný, ve spodní části stěn s novodobým omyvatelným nátěrem.

Vstupní **východní stěna** části **A** obsahuje uprostřed vstup doplněný po stranách párem okenních otvorů. Dveřní nika je širší, s kolmo vedenými špaletami a segmentovým záklenkem. Dveřní výplň je novodobá, dvojkřídlá s nestejně širokými, nahoře prosklenými křídly a s nadsvětlíkem, děleným třemi svislými příčkami do čtyř polí. Okenní niky mají taktéž kolmo vedené špalety. Jižnější nika je zakončena segmentovým záklenkem, severnější má přímý překlad. Obě niky sahají až k podlaze. Okenní výplně jsou v obou nikách shodné, novodobé, dřevěné, s poutcem, dole jednokřídlé a nahoře s větračkou, dělené do celkem osmi

139 Budova je vůči světovým stranám natočena zhruba o 40° a uliční průčelí je reálně natočeno jihovýchodně, ke kolejišti otočené průčelí je orientováno k severozápadu atd. Pro zjednodušení popisu ale bylo toto natočení v následujícím textu zanedbáno.

tabulek s dvojitým zasklením. Osazené jsou za lícem fasády ve špaletě. Vhodné je poznamenat, že okenní otvory i niky jsou užší než ostatní okenní niky a otvory v budově. Stěna je jinak zcela plochá. Probíhá po ní novodobý rozvod ústředního topení s novodobými plechovými radiátory.[140]

Navazující **jižní stěna** části **A** je na většinu šířky pročleněna pravoúhlým otvorem. Překlad otvoru probíhá o něco níže než záklenky otvorů východní stěny. Také **západní stěna** části **A** obsahuje na většinu šířky otvor, ovšem završený segmentovým záklenkem s poměrně výrazným vzepětím. Špalety jsou i zde kolmé, severní špaleta je ovšem na hraně poměrně výrazně okosena, a to téměř jistě dodatečně. Část omítky je v tomto místě cca 50 cm nad podlahou odpadlá a odhaluje starší omítku s červeným, zřejmě soklovým nátěrem. Poslední **severní stěna** části **A** obsahuje dvojici pravidelně rozložených, téměř čtvercových okének. Obě s novodobými prosklenými výplněmi. Východnější okénko je řešené jako pokladní. **Strop** části **A** je plochý, lemovaný neodsazeným fabionem. Osvětlovací tělesa jsou novodobá, zářivková.

Mělká část **B** obsahuje v **jižní stěně** dvojici novodobých dveřních otvorů s plochými výplněmi v ocelových zárubních. Jinak jsou **stěny** této části i strop zcela ploché. **Strop** obsahuje na východní, západní a severní straně nevýrazný neodsazený fabion.

Také poměrně mělká část **C** má **východní stěnu** výrazně probranou už popsaným otvorem do části A. Krátká **jižní stěna** je na většinu šířky probrána slepou, segmentově završenou nikou.

Západní stěna je symetricky pročleněna trojicí segmentově ukončených oblouků, střední je citelně širší a i paty jeho záklenku se nachází výše. Špalety jsou i zde kolmé a zdivo mezi otvory tvoří pouhé pilíře. Oba krajní otvory mimo to dobíhají až do „kouta“, tj. jejich špalety přímo navazují na jižní i severní stěnu a ty plynule pokračují do navazujících prostor. Nejjižnější otvor vede na schodiště 102 a je osazen dosti novodobou dveřní výplní, zhruba je druhé třetiny 20. století. Střední otvor ústí do prostoru schodištního zrcadla, čili do části D a nejsevernější otvor ústí do chodby E.

Vstup do chodby 114 je v krátké **severní stěně** přisazen těsně do severovýchodního kouta části C a je opatřen novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Strop** je opět plochý, lemovaný neodsazeným fabionem.

Neveliká a velmi mělká část **D** tvořící schodištní zrcadlo je vymezena čtveřicí v půdorysu obdélných pilířů, z nichž dva už byly zmíněny při popisu části C. Pilíře mají půdorysný rozměr zhruba 50x80 cm. Pilíře i prostor samotný stoupají až do úrovně stropu patra. Pro zjednodušení tedy bude popsán najednou už zde. Východní pár pilířů dokonce stavebně pokračuje až do úrovně druhého patra. Tato část stavební konstrukce ovšem bude popsána až v rámci prostoru 301. Jak je zřejmé z výše napsaného, neobklopuje prostor D uzavřená stěna ale takřka skeletová konstrukce. Pilíře ze tří stran obklopuje konstrukce schodiště 102. Ta je přitom téměř o polovinu subtilnější než pilíře. To v praxi znamená, že západní pár pilířů svými nárožními částmi vystupuje do prostoru schodištního zrcadla, tj. do části D.

Na **východní straně** části D se nachází nad sebou dvojice shodně velikých, segmentově ukončených otvorů, spodní se nachází v úrovni přízemí a horní v úrovni prvního patra. Spodní se otvírá do části C a horní do chodby 201A. Otvory jsou přitom o něco užší než kolik činí šířka části D. Na **jižní straně** jsou nad sebou v úrovni přízemí a patra umístěné obdélné otvory, vedoucí do prostoru spodních ramen schodiště 102 a 201C. Na **západní straně** se ve spodní části uplatňuje plná zeď, za níž se nachází schodiště do sklepa, tj. prostor 103. U širokého otvoru do prostoru středního ramene schodiště 102 stoupá spodní hrana otvoru ve směru schodištního ramene, tj. k severu, a také nahoře je otvor završen stlačeným obloukem ve tvaru kobylí hlavy, tj. s patami v nestejné výšce a odpovídající stoupání schodiště. Nad ním se opět uplatňuje plná zeď. Na **severní straně** se uplatňuje opět dvojice otvorů, a to v úrovní přízemí do části E a v úrovni patra do prostoru horního ramene schodiště 102. Spodní otvor má ovšem obě špalety pravoúhle rozšířené o cca 6 cm a současně se dno tohoto otvoru nachází cca 20 cm nad podlahou přízemí. Důvod této téměř jistě dodatečné úpravy není zřejmý.[141] **Strop** prostoru D tvoří jakési neomítnuté, pouze nabílené a zřejmě betonové překlady, vyskládané těsně vedle sebe a s jasně patrnými spárami. Lze odhadnou, že se zde původně nacházel světlík.

Poslední část prostoru 101, část **E**, má půdorys tvaru písmene L a funguje jako chodbička k místnosti 104 a schodišti 102. Část se na **východní straně** na celou šířku otevírá do části C. Nahoře ji ukončuje segmentový

140 Ty jsou nainstalovány prakticky ve všech místnostech přízemí a protože jde o zcela novodobý prvek, nebude na něj v následujícím textu speciálně upozorňováno. Stejně tak je většinou pominuta novodobá osvětlovací tělesa atp.

141 Nejpravděpodobnějším důvodem této úpravy může být umístění jakési skříně nebo nějakého technologického prvku.

pas. Navazující **jižní strana** prostoru E obsahuje ve východní polovině už popsaný obdélný otvor do části D a v západní polovině, za pravoúhlým ústupkem, obsahuje vstup do schodiště 103. **Dveřní výplň CP01** je osazena v masivní, hladce odeštěné trámové zárubni. Otvor je uzavírán širokým dveřním křídlem rámové konstrukce. Dvě horizontální příčky je dělí do tří nad sebou uspořádaných polí, střední je výrazně vyšší než pole spodní a horní.[142] Pole obsahují plné, klasicky na kraji do pera a s odsazením zhoblované dřevěné náplně. Kování tvoří na vnitřní straně přímé závěsy, nezdobené ale téměř jistě ještě ručně kované. Zámek byl původně bezpochyby krabicový, ten ovšem dnes chybí. Dodatečně byl na křídlo namontován zámek zadlabací, novodobý, s novodobou hliníkovou klikou. Pro jeho instalaci bylo na vnější část křídla k východní straně doplněno úzké svislé prkno, natřené shodně jako dveřní křídlo i zárubeň. Na **západní straně** chodbičky E se při stěně severní nachází široký vstup do místnosti 104. Zárubeň je dřevěná, se stěžeji typu ořech pro dvojkřídlé dveře, téměř jistě z období první republiky, nyní bez dveřních křídel. **Severní stěnu** chodbičky tvoří plná zeď. **Strop** tvoří dohladka omítnuté stoupající rubové části kamenných stupňů schodiště 102, pod mezipodestou je strop tvořený zřejmě plackovou klenbou o velmi malém, téměř nezřetelném vzepětí. Části odpovídající schodištním křídlům jsou od částí odpovídající mezipodestě odděleny vysoko položenými segmentovými pasy o malém vzepětí.

Podlaha je v celém prostoru 101 tvořena novodobou keramickou slinutou dlažbou, lemovanou podél stěn nízkým soklem z téhož materiálu.

Prostor 105-106

Prostory 105 a 106 jsou přístupné od severu, z haly 101 a osvětleny od východu, z ulice. Stěny i strop mají kompletně omítané a do výšky dvou metrů jsou obloženy světlým novodobým keramickým obkladem. Veškeré zařizovací předměty jsou také novodobé.

Prostor 105 funguje jako úzká chodba bez dalších funkcí. Vstupní **severní stěna** je tvořena tenkou zděnou příčkou a kromě už popsaného dveřního otvoru je zcela nečleněná. **Východní stěna** obsahuje v severních 2/3 poměrně rozlehlou pravoúhlou niku, do níž je v jižní polovině vložen novodobý okenní otvor s novodobou dřevěnou okenní výplní. Ta je obdobná jako v hale 101, pouze je s ohledem na větší šířku okenního otvoru také zhruba o 15 cm širší. Stavebnětechnická sonda do překladu niky odhalila, že překlad tvoří betonové desky vynášené ocelovou traverzou. **Jižní stěna** obsahuje na celou šířku prostoru nízkou dveřní niku s přímým překladem. Do ní je symetricky, do tenké příčky, vložena novodobá ocelová zárubeň, bez osazeného dveřního křídla. **Západní stěna** je zcela plochá. **Strop** je na východní a jižní straně lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je světlejší ale jinak shodná jako v hale 101.

Prostor 106 je poněkud větší a funguje jako pánské sociální zařízení. Vstupní **severní stěna** obsahuje v levé polovině umyvadlo a v pravé už popsaný vstup. **Východní stěna** obsahuje obdobnou širokou pravoúhlou niku jako v chodbě 105, okenní otvor je ale do ní vložen symetricky. Okenní výplň je shodná jako v místnosti 105. **Jižní stěna** je zcela plochá, pouze pod stropem obsahuje neveliký kulatý větrací otvor bez mřížky. **Západní stěna** obsahuje dvojici keramických záchodových mis a dvojici keramických pisoárů. Horní část stěny je tvořena sklobetonovou vyzdívkou (luxfery). **Strop** je na severní, východní a jižní straně lemován nevýrazným neodsazeným fabionem. **Podlaha** je shodná jako v chodbě 105. **V prostoru** se nachází lehké montované příčky, kterými jsou vyděleny záchodové kóje v jihozápadním koutě.

Prostor 107-110

Prostory 107 až 110 jsou také přístupné od severu, z haly 101 a také osvětleny od východu, ovšem nepřímo, přes prostor 106. Stěny i strop mají místnosti opět kompletně omítané a do výšky dvou metrů jsou obloženy světlým novodobým keramickým obkladem. Veškeré zařizovací předměty jsou také novodobé.

Prostor 107 opět funguje jako úzká chodba bez dalších funkcí. Vstupní **severní stěna** je tvořena tenkou zděnou příčkou a kromě už popsaného dveřního otvoru je zcela nečleněná. **Východní stěna** je tvořena tenkou příčkou a obsahuje v ose vstup do úklidové komory 108, s novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Jižní stěna** obsahuje zcela při západní stěně neveliký pravoúhlý průchod do prostoru 109. **Zá-**

142 Spodní a horní pole jsou vysoká 38 cm, střední 80 cm. Výplně jsou široké 76 cm, celé křídlo 94 cm, výška křídla činí 207 cm.

padní stěna je zcela plochá. **Strop** je lemovaný nevýrazným fabionem na jižní a západní straně. **Podlaha** je shodná jako v místnostech 105 a 106.

Úzký **prostor 108** funguje jako úklidová komora, při jižní stěně s keramickou výlevkou. Kromě vstupního otvoru jsou **stěny** zcela ploché. **Strop** je lemovaný nevýrazným fabionem na jižní straně. **Podlaha** je shodná jako v místnostech 105-107.

Prostor 109-110 je obdélný a funguje jako dámské sociální zařízení. Vstupní **severní stěna** obsahuje i zde v levé polovině umyvadlo a v pravé už popsaný průchod. **Východní stěna** je plochá, při jižní stěně s keramickým umyvadlem, v horní části opatřená sklobetonovou vyzdívkou (luxfery). **Jižní stěna** je opět zcela plochá, pouze pod stropem při východní stěně obsahuje větrací otvor s mřížkou. **Západní stěna** obsahuje trojici dvojici keramických záchodových mis. **Strop** je na jižní, západní a severní straně lemován neodsazeným fabionem. **Podlaha** je shodná jako v prostorách 105-108. **V prostoru** se nachází jednak lehké montované příčky, kterými jsou vyděleny záchodové kóje v jihozápadním koutě a dále zděná příčka nedosahující do stropu, která vyděluje záchod pro invalidy v koutě severozápadním.

Schodiště 102

Prostor schodiště už byl zhruba charakterizován v rámci prostoru 101D. Je trojramenné, pravoúhle se zalamující, se středním ramenem téměř trojnásobné dálky než má rameno spodní i horní, a se dvěma čtvercovými mezipodestami. Navenek vymezují schodiště hladce omítané, nečleněné **stěny**. Vůči schodištnímu zrcadlu 101D se schodiště otvírá už popsanými otvory. **zastropení** je řešeno shodně jako nad prostorem 101E, tj. je kompletně omítané, nad schodištními rameny s plochou šikmo stoupající dle stoupání schodiště, nad mezipodestami s plochou vedenou horizontálně, a mezi nimi s pasy, které se také jeví jako prakticky přímé. Nad schodištními rameny ale už jistě nejde o omítnutý rub kamenných stupňů, neboť ty jsou ve schodišti 201C i 301A dřevěné. Na jednom malém poškozeném místě je rákos na dřevěných deskách dokonce přímo patrný. V případě stropu nad mezipodestami se u obou zdá, že jde o plackovou klenbu o velmi malém vzepětí. V případě dolní mezipodesty je použití klenby prakticky jisté, u horní nelze rozhodnout, neboť její zakřivení se zdá skutečně minimální. Patrné přesto je. Téměř přímé dělící pasy o šířce kolem 30 cm by v takovém případě byly také segmentově klenuté. Pokud by strop nad horní mezipodestou byl dřevěný, mohlo by jít o masivní omítané trámy. **Schodištní stupně CP02** jsou vysekány z načervenalého sliveneckého „mramoru“, který je ovšem reálně zabarveným vápencem.[143] Čelní část stupňů obsahuje v horní třetině klasickou oblou lištou jíž je poněkud rozšířena nášlapná plocha. Oblina je opět běžným způsobem podložena nevýraznou pravoúhlou lištou. Povrch kamene byl zjevně pemrlený[144] a až dodatečně došlo k jeho vyhlazení dlouholetým používáním. **Dlažba** spodní mezipodesty je betonová, šedavá, jistě z první poloviny 20. století, sestávající z čtvercových dlaždic o stranách 31,5 cm. Jemnozrnný finální povrch dlaždic je světlejší než a hrubozrnější jádro, dnes je ovšem z podstatné části ošoupaný. Dlažba horní mezipodesty **CP03** je opuková, velmi poškozená, jistě jako jediná původní, z doby výstavby, tvořená čtvercovými dlaždicemi o straně zhruba 29,5 cm. I tyto dlaždice měly povrch velmi hladký a je dokonce možné, že byl v minulosti opatřen jakými zpevňujícím nátěrem. Na podstatné části dlaždic je ovšem hladký povrch zcela nebo z části opukaný. **Zábradlí** je jednak upevněné na vnějších stěnách, zde je dosti novodobé, trubkové, a dále v otvorech směrem do schodištního zrcadla. Toto **zábradlí CP04** je historické, klasicistně formované, tvořené štíhlými kovovými sloupky, nahoře, dole a ve středu přizdobené nevýraznými oblými objímkami. Sloupky jsou propojené spodním a horním plochým železným páskem. Spodní pásek spočívá přímo na zděné a omítané konstrukci a je k ní upevněn železnými pásky tvaru obráceného U, horní pásek vynáší oblé dřevěné madlo. U úzkých otvorů při krajních ramenech schodiště běží zábradlí horizontálně, u širokého otvoru při středním rameni stoupá vzhůru. Na jednom místě byla provedena neveliká **sonda do nátěrových vrstev** kovového sloupku. Identifikována zde byla nejstarší vrstva světle šedá, s určitým nádechem olivově zelené, dále světle béžová, jež však může být zašpiněnou barvou světle krémovou a nakonec stávající hnědý nátěr. Dodatečně byly nad toho zábradlí instalovány značně recentní a z části vysloveně hyzdivé mladší prvky, zabraňující případnému přelezení zábradlí.

143 Mramor je oproti vápenci rekrystalizovaný, což se projevuje citelnější tvrdostí, odolností a v neposlední řadě i výraznějším leskem.
144 Úplně vyloučit nelze možnost, že jde o výsledek mladší úpravy snažící se o zdrsnění povrchu. Není to ale pravděpodobné.

Schodiště 103

Prostor schodiště 103 je v půdorysu pravoúhle zalomený, na severním konci navazuje na chodbičku 101E a na jižním kolmo navazuje na sklepní chodbičku 001. Schodiště není členěné do dvou ramen ale je spojité, v koutové části s půdorysně klínovitými stupni. **Stěny** jsou nečleněné, omítnuté v úrovni přízemí hladkou a v úrovni suterénu hrubě hozenou šedavou omítkou. V západní stěně se v úrovni podlahy přízemí uplatňuje ústupek o cca 10 cm. Na horním, severním konci prostoru se na celou šířku uplatňuje už popsaná **dveřní výplň CP01**, nad ní je patrná omítaná nadezdívka. Spodní, východní konec prostoru se na celou šířku otvírá do chodby 001. Nad otvorem se nachází segmentový pas o malém vzepětí a opět nečleněná nadezdívka. **Zastropení** prostoru je obdobné jako v prostoru 102, rub schodištních stupňů zde ovšem není omítnut do roviny nýbrž s výrazným uplatněním kubického, na hraně zaobleného tvaru stupňů. Pod středním ramenem je tato omítka hladká a tatáž hladká omítka se uplatňuje i na plackové klenbě pod spodní mezipodestou a samozřejmě i na segmentovém pasu mezi nimi. Naopak pod spodním ramenem a na přilehlém segmentovém pasu už je hrubě hozená. **Schodištní stupně CP05** jsou opět z načervenalého sliveneckého „mramoru“, s poměrně hrubým povrchem, z části se stopami pemrlice, dnes navíc s povrchem z části vyhlazeným dlouhodobým používáním. Tvarově jsou stupně jednoduché, kubické. **Zábradlí** je novodobé, trubkové.

Místnost 104

Obdélná místnosti 104 je přístupná od východu, z haly 101, přes chodbičku 101E, případně ze zastřešeného nástupiště 131. Osvětlena je od jihu a od západu, z nástupiště. Stěny i strop jsou kompletně omítané a ve spodní části opatřené omyvatelným novodobým nátěrem. Ve všech koutech ze stěn vystupují poměrně masivní **koutové pilíře**, hlubší v ve směru jih-sever než ve směru východ-západ. Přitom je pár pilířů při západní stěně hlubší než pár pilířů při stěně východní.

Ve vstupní **východní stěně** je dveřní otvor situován přímo při severní stěně. Dveřní nika navazující na už popsanou zárubeň je pravoúhlá a svými rozměry těsně navazující na rozměr čela zárubně. Severní špaleta přímo navazuje na severní zeď. Koutový pilíř, jenž by se vstupem kolidoval, je kolmo ukončen cca 10 cm nad dveřní nikou. Navazující **jižní stěna** obsahuje vstup zvenčí těsně při jihozápadním koutovém pilíři. Jinak je stěna zcela plochá. Dveřní otvor je zjevně novodobý, pravoúhlý, prostupující celou hloubkou zdiva.[145] Dveřní výplň je novodobá, jednokřídlá, v horní části prosklená, s nadsvětlíkem, zasazená za líc fasády do mělké špalety. **Západní stěna** je symetricky komponovaná, po stranách s okenními otvoru a uprostřed zazděným vstupem, dnes slepou nikou. Okenní niky nedobíhají až k podlaze ale mají plný parapet. Záklenky jsou segmentové, s malým vzepětím, především jižní záklenek je dosti nepravidelný, špalety jsou i zde vedené kolmo. Vnější špalety přímo navazují na zdivo koutových pilířů. Okenní výplně jsou totožné jako v hale 101. Zrušený vstup mezi okny má dnes podobu mělké niky se segmentovým záklenkem. **Severní stěna** je až na koutové pilíře zcela plochá. **Strop** je lemovaný nevýrazným neodsazeným fabionem, **podlahu** kryje shodná dlažba jako v hale 101. V místnosti jež naposledy sloužila jako čekárna se nachází čtyři ke zdi přišroubované[146] masivní kovové svařované dvojsedačky, patrně z konce devadesátých let 20. století či snad ještě z první poloviny nultých let století 21.

Chodba 114

Chodba 114 je přístupná od jihu, z haly 101. Vstoupit z ní lze pouze k východu, do místnosti 115. Přímé denní světlo postrádá. Stěny i strop nad podhledem jsou omítané.

Krátkou vstupní **východní stěnu** tvoří tenká příčka, sahající až k podhledu. Předpokládat lze že se v tomto místě, stejně jako o podlaží výše, nachází segmentový pas.[147] Patrný ale s ohledem na novodobý stropní podhled není. Dveřní otvor s už charakterizovanou novodobou výplní je na prostor situován nesymetricky, při východní stěně. **Západní stěna** obsahuje zhruba uprostřed hlubokou niku, jistě původně dveřní. Její pře-

145 Jedná se o otvor zcela recentní, neboť ještě v zaměření z roku 2023 zakreslen není. Zároveň v té době ještě existoval vstup v západní stěně.

146 Jedna ze sedaček je uvolněna a na zdi za ní nejsou patrné stopy někdejšího upevnění. Důvodem je téměř jistě recentně probouraný vstup v jižní stěně, na jehož místě se sedačka dříve musela nacházet.

147 Zakreslen je v tomto místě i v typových plánech z doby výstavby, viz plán č. 1.21.

klad či záklenek není patrný, neboť jej zakrývá podhled. Krátká **severní stěna** také obsahuje slepou niku, téměř jistě původně dveřní. Rovný překlad v tomto případě probíhá níže než podhled. Zhruba uprostřed výšky přebíhá přes tuto slepou niku pás novodobého keramického obkladu. Poslední **východní stěna** obsahuje při severní stěně opět pravoúhlou slepou niku. Překlad probíhá níže než u niky v severní stěně. Analogicky jako v prvním patře nejspíše původně šlo o vstup k záchodům. Jižněji se nachází vstup do místnosti 115, osazený novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Strop** je omítaný, kromě jediného místa je ale zakrytý novodobým stropním podhledem, takže o jeho podobě nelze téměř nic říci. **Podlahu** kryje linoleum (PVC) a beton. Při západní stěně je v podlaze vykopána cca 40 cm hluboká sonda, odhalující kamenný neodsazený základ zdi. Tvořený je většími lomovými bloky béžové nebo šedavé barvy. Téměř jistě jde o místní kámen, tj. o diabas. Hloubka základu není zřejmá, neboť nebylo dosaženo spodní části konstrukce. Násyp pod podlahou je písčitý s obsahem sutě a především s velkým množstvím křemenných oblázků.

Místnost 115-116

Obdélná místnost 115 je přístupná od západu, z chodby 114. V jižní stěně se nachází dvojice okének do haly 101. Místnost je osvětlena oknem od východu, z ulice. V severovýchodním koutě je příčkou vymezen z místnosti přístupný záchod 116. Stěny i strop nad podhledem jsou omítané.

Vstupní **západní stěna** obsahuje na jižní straně dveřní niku s už charakterizovanou novodobou dveřní výplní. Nika má kolmé špalety a segmentový záklenek. Stěna je jinak zcela plochá. Plochá je i navazující **severní stěna**. V její západní části se nachází umyvadlo, na stěně doplněné novodobým bílým keramickým obkladem. Východní část stěny se nachází v místnůstce 116 a je do výšky 2m opatřena novodobým béžovým keramickým obkladem. Shodný obklad se nachází v rámci místnůstky i na **východní stěně** a shodně je v rámci místnůstky obložená i příčka vydělující prostor z místnosti 115. V rámci místnosti 115 je východní stěna plochá, se zhruba symetricky umístěným okenním otvorem. Novodobá okenní výplň je shodná jako v místnostech 105 a 106. Na vnější straně je vybavena jednoduchou novodobou svařovanou mříží. Okenní nika je pouze nepatrně větší než samotná výplň. Parapet je plný, překlad je rovný a tvořený dle sondy ocelovými úhelníky vynášejícími cihly. Těsně nad tímto překladem je patrná starší traverza či kolejnice, citelně delší než stávající otvor. Na severní straně dosahuje téměř až k příčce vymezující záchod 116, na jižní straně tato traverza nepřesahuje stávající otvor. Jinými slovy, traverza odpovídá otvoru situovanému severněji a současně asi o něco širšímu než je otvor stávající. **Jižní stěna** obsahuje už v rámci místnosti 101 charakterizovaná, pravoúhlá, prakticky čtvercová, nízko položená okénka, východnější z nich je pokladní, s novodobými výplněmi. Jinak je stěna zcela plochá. **Strop** je omítaný, s neodsazeným fabionem a s průvlakem, odpovídajícím o podlaží výše příčce dělící místnosti 212 a 215-217. Na většině plochy je ale strop zakrytý novodobým podhledem. **Podlahu** kryje linoleum (PVC) a ve východní polovině místnosti se nachází novodobý, asi dřevěný stupínek, umožňující obsluhu pokladního okénka v sedě. **Prostor 116** je uzavírán novodobou dveřní výplní v ocelové zárubni. Zde instalovaná keramická záchodová mísa je taktéž zcela novodobá.

Prostor 131

Prostor někdejšího krytého nástupiště 131 je otevřený směrem k západu, ovšem zde je dnes od nástupiště stávajícího oddělen novodobým zábradlím a dále betonovým stupněm, o který je novodobé nástupiště vyšší než nástupiště historické. Přístup do prostoru je tudíž možný průchodem od jihu, případně z interiéru budovy, přes někdejší čekárnu 104. Vstupy ve východní stěně lze vstoupit do prostor 111 a 112-113.

Vstupní **jižní stěna** je opatřena symetricky umístěným průchodem. Špalety jsou kolmé a průchod je uzavřen půloválně. Nejde ovšem o čistý půlovál, neboť záklenek byl asi vyzděn segmentově a v patách pouze pomocí omítky poněkud zakulacen. Základní plocha stěny je opatřena hrubě hozenou omítkou, dole se nachází nízký plochý sokl, otvor je lemován plochou šambránou o šířce 23 cm a při jihovýchodním koutě probíhá úzká mělká leséna o šířce zhruba 12,5 cm. Nahoře je hrubě stříkaná plocha ukončena rovně a výše je plocha opět hladká, s ohledem na pultové zastřešení trojúhelná. Těsně pod krajní krokví je zřejmě patrný negativ nedochovaného šikmého podhledu, vysokého cca 8 cm.

Směrem k **západu** je prostor otevřený. Pouze u severní stěny se nachází hladce omítnutý a dosti masivní polopilíř s mírně předstupujícím nízkým soklem. Z vnitřní strany je i na něm provedená úzká, hrubě lemovaná plocha, lemovaná párem lesén, respektive lesénovým rámem, neboť lesény propojují nahoře i dole navazující horizontální pásky. Pultovou střechu vynáší traverza, respektive kolejnice, podepčená v polovině délky zřejmě kompletně litinovým **sloupem CP06**. Nad dlažbou je vybaven mírně předstupujícím soklíkem ukončeným jednoduchou profilací. Hlavice ‚má jednoduchý krychlový tvar charakteristický pro románský sloh. Těsně pod ní se nachází krátký kanelovaný úsek sevřený dvojicí oblých „prstýnků", další, tentokrát výraznější oblá profilace se nachází nad hlavicí. Směrem ke kolejišti obsahuje sloup dosti nízko nad dlažbou poměrně špatně čitelný plastický text „*EISEN | WERK | ZÖPTAU | 1862*".[148]

Severní stěna je kratší o už zmíněný polopilíř. Nesymetricky, blíže východní straně se zde nachází obdélný vstup do místnosti 104 s výše popsanou novodobou dveřní výplní. Stěna je členěna obdobně jako stěna jižní. Základní plocha je hrubě stříkaná, dole se nachází nízký plochý sokl a na něj nasedá subtilní lesénový rám. Lesény probíhají po obou stranách. Nahoře se opět nachází trojúhelná hladká plocha a nad ní opět zřejmě negativ nedochovaného šikmého podhledu pultové střechy. Kolem otvoru neprobíhá šambrána a je navíc patrné, že omítka provedená s otvorem současně porušila výše popsané členění.

Východní stěna obsahuje ne zcela pravidelně rozložené dveřní otvory, neboť jižnější je situován blíže k jižní stěně. Členění stěny je obdobné jako na stěně jižní a severní. Základní plocha je hrubě stříkaná, dole se nachází nízký plochý sokl a na něj nasedá subtilní lesénový rám. Lesény probíhají po obou stranách. Nahoře se nachází obdélný pás, výškou odpovídající převýšení pultové střechy. Kolem dveřních otvorů probíhá šambrána, jež je o něco širší než na jižní stěně, s šířkou u jižního otvoru 23 a u autentičtěji působícího severnějšího otvoru 28 cm.[149] U severnějšího otvoru se na hraně dochoval okos, dole s podlouhlým trojúhelným náběhem. U jižnějšího otvoru byla tato úprava zřejmě zlikvidována při osazení stávající novodobé dveřní výplně. Zatím nezmíněným otvorem je nízké, ležatě obdélné sklepní okénko prostoru 002, nacházející se těsně nad dlažbou nejseverněji, a dosahující výšky nízkého soklu. Někdejší okenní výplň byla osazena v rovině stěny a dnes je z ní dochovaný osazovací rám tvořený železnými úhelníky. Na něj je z jižní strany nanýtován pár stěžejí typu ořech. Výplň je dnes nahrazena do otvoru z části vraženou dřevěnou deskou. Severnější dveřní otvor má novodobou svařovanou železnou dvojkřídlou dveřní výplň s nadsvětlíkem, členěným dvojicí svislých prutů. Osazena je při vnitřním líci zdi. Jedno křídlo je v horní třetině prosklené. **Práh** dveřního otvoru tvoří masivní deska z načervenalého sliveneckého „mramoru" **CP07**, uloženého v rovině podlahy a dlažby. Jeho povrch je vyhlazen používáním, při krajích se dochoval pemrlený povrch. Při jižní špaletě je patrná stopa snad jakési mělké novodobější skříňky, hluboké cca 20 cm. Novodobá dveřní výplň v jižnějším otvoru je obdobná jako v otvoru severnějším, ovšem je osazena v líci stěny. Symetricky mezi oběma otvory je ve výšce cca 2 m nad dlažbou osazena ležatě obdélná **litinová tabulka CP08**, s textem „*Výška nad mořem | 204.549 m*", přičemž samotný údaj se nachází uprostřed desky v profilovaném rámečku. Plocha pod údajem, ve spodním řádku, je volná. Deska je olemována jednoduchou profilací, ve všech čtyřech rozích s nevýraznýma ušima. V rozích se též nachází čtveřice oblých hlav šroubů či hřebů, jimiž je deska zřejmě upevněna. Uprostřed spodního okraje z profilace vystupuje kubický plochý výstupek natřený červeně a označující vlastní výšku nad mořem. Nepatrně jižněji od této tabule se v omítce nachází mladší smaltovaná tabulka s textem: „*Výšková značka státní nivelace. Poškození se trestá*". Nivelační bod samotný se nachází v úrovni soklu a má klasickou podobu mělce vystupujícího kovového válce, s nivelačním bodem v podobě oblé „bulky" při horním okraji.[150] Jižně od jižnějšího vstupu vystupuje z omítky neveliká novodobá kovová asi elektroinstalační skříňka. Soklová plocha je pod ní a jižně od ní nepřirozeně vytažena až do úrovně její horní hrany a v takto upravené ploše mizí i sousední šambrána. Všechny tři stěny jsou natřeny shodně jako fasáda, tj. v kombinaci světlejšího a tmavšího okru.

Zastřešení prostoru tvoří novodobé a novodobě natřené nezdobené krokve vynášející prkenné podbití. Krokve jsou na spodní straně opřené o už popsanou traverzu, resp. Kolejnici, nahoře o shodnou kolejnici přízední. Ta je uprostřed své délky podepírána konzolkou, opět z krátkého úseku kolmo ze zdi vybíhající kolejnice. Střešní krytinu tvoří i zde tzv. „bonský šindel" hnědé barvy, na spodním kraji střechy probíhá okapní žlab s okapním svodem na severní straně a nahoře a po stranách střechu lemuje oplachování.

148 Jedná se o Sobotín v okrese Šumperk v Olomouckém kraji. V 19. století zde existovaly významné železárny bratří Kleinů, v jejichž režii byla budována celá BWB.

149 Z toho okos má šířku 8 cm, čelní část šambrány 21 cm, úhel pod nímž okos probíhá činí zhruba 30°.

150 Nivelační bod by měl odpovídat hodnotě 202,7 m n/m. Viz *https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/*

Dlažbu CP09 prostoru tvoří maloformátová kamenná dlažba dvou odstínů kamene, šedého a načervenalého, tvořícího vzor obvykle nazývaný „*hvězdy a kříže*“.[151] V průchodu na jižní straně a na západním okraji na dlažbu navazuje pás tvořený masivními obdélnými deskami ze sliveneckého „mramoru“ **CP07**. Jejich povrch je výrazně ošlapaný a zároveň nese v méně vyšlapaných místech stopy dodatečného nasekání či nařezání, jistě ve snaze zabránit na jejich povrchu uklouznutí.

Místnost 111

Místnost 111 je přístupná od západu, z prostoru 131 a odsud také prosklenou částí dveřní výplně osvětlena. Stěny i strop jsou kompletně omítané, ve spodní části opatřené novodobým obkladem z jakýchsi dřevotřískových desek.

Vstupní **západní stěna** obsahuje zhruba v ose segmentově ukončený dveřní otvor s už popsanou dveřní výplní. Stěna je jinak zcela plochá. Obě **podélné stěny**, severní a jižní jsou zcela ploché, pouze při jihovýchodním koutě, na jižní i východní stěně, se nachází novodobý keramický obklad sahající do výšky cca 1,5. Ve **východní** stěně se zhruba v ose nachází úzká, mělká, segmentově zakončená nika, bezpochyby zrušený dveřní otvor. **Strop** je zcela plochý, bez fabionů. **Podlaha** je novodobá, krytá obdobnou keramickou dlažbou jako v hale 101 a v dalších místnostech přízemí.

Místnost 112

Místnost 112 je přístupná od západu, z prostoru 131 a odsud také prosklenou částí dveřní výplně osvětlena. Stěny i strop jsou kompletně omítané, ve spodní části opatřené novodobým omyvatelným nátěrem.

Dveřní otvor se ve vstupní **západní stěně** nachází poblíž jižní stěny. Jinak je stěna zcela plochá. Obě podélné **stěny**, **severní** a **jižní** jsou i zde zcela ploché. Ve **východní** stěně se nachází ne zcela v ose, blíže k severu, dveřní otvor s poškozenou historickou **dveřní výplní CP10**. Dveřní otvor je na celou hloubku zdi deštěný, rámové konstrukce, ve špaletách dělený trojicí příček do tří nad sebou umístěných polí, střední má téměř dvojnásobnou výšku. Náplně polí jsou klasicky zhoblované do pera, s odsazením. Směrem do místnosti 112 je čelo ploché, členěné pouze žlábkem. Zdá se ale, že jde pouze o jakousi pracovní plochu, případně o pozůstatek staršího řešení čela.[152] Přes toto ploché čelo bylo podle všeho dříve připevněno čelo odlišné, profilované. Mimo to je na této straně zárubně dobře patrná zaslepená polodážka a také výřezy pro závorky zadlabacího zámku. V minulosti tedy bylo dveřní křídlo upevněno směrem do místnosti 112, a až později bylo přemístěno směrem do prostory 113. Zde se nachází relativně bohatě profilované čelo. Profilaci tvoří (od polodrážky) ve třetině odsazení s esovkou a ve dvou třetinách odsazenení se čtvrtobloučkem na který navazuje mohutnější esovka. Dveřní křídlo je rámové konstrukce, dělené do čtyř polí dvěma horizontálními a jednou svislou příčkou mezi nimi (ležaté H). Horní pole bylo prosklené, dělené subtilním svislým prutem do dvou tabulek. Ostatní pole mají dřevěné náplně zdoblované na hraně do pera, s odsazením. Křídlo je ze spodu dodatečně seříznuto o cca 6 cm. Kování tvoří závěsy typu pastrana, dózický zámek, štítky typu elegant a novodobá klika. Mimo to je na kříde pozůstatek novodobé plechové petlice. Na křídle i zárubni prosvítá pod stávajícím nátěrem poměrně tmavěhnědý fládr. Výplň by byla dle charakteristického členění obvykle datována zhruba do přelomu 19. a 20. století, v případě radotínské budovy lze ale možná připustit její ranější vznik, a to jednak s ohledem na předchozí zkušenost projektanta budovy z Lipska a z Vídně, a dále s ohledem na nepravděpodobnost výměny dveřní výplně pouhých čtyřicet let po vzniku budovy. Jednoznačnou jistotu ovšem rozhodně nemáme.[153] **Strop** je na všech stranách lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je zřejmě dřevěná, bez absence charakteristických nerovností způsobených prkny, ovšem jakoby nafouká[154] a krytá linoleem (PVC).

151 Ladislav Špaček, *Mozaiková dlažba a pražské chodníky*, Příloha věstníku Klubu za starou Prahu, č. 2/2009, s. 7. Dostupné on-line: *https://www.zastarouprahu.cz/webdata/87AD4DB3-AC95-4844-BB56-42FC8CE0C555_02.pdf* vyhledáno 25.7. 2026.

152 Na desce tvořící svislou jižní část čela žlábek chybí.

153 Zvláště když víme, že vnější okenní výplně byly při opravě fasády roku 1913 ponechány beze změny. Dveřní výplně ovšem minimálně u vstupů na zastřešené nástupiště měněny byly, takže možnost dodatečné instalace dveřních výplní v interiéru úplně odmítnout také nelze.

154 Nelze vyloučit, že podlaha je tvořena dřevěnými vlysy (tzv. parketami). Zmíněná „nafouklost“ je charakteristická při navlhnutí právě pro parkety a parketové vlysy a mimo to lze v místnosti, původně čekárně první a druhé třídy, kvalitnější podlahu do jisté míry očekávat. Samozřejmě je možné, shodný efekt vytváří i dřevotřískové či OSB desky.

Prostor 113

Neveliký chodbovitý prostor 113 je přístupný z místnosti 112, přímé přirozené světlo postrává a je kompletně omítaný. **Západní stěna** obsahuje přesně v ose dveřní otvor s už popsanou výplní. **Severní stěna** je plochá, prasklinami se zde ale jednoznačně projevuje zazděný vstup či průchod do haly 101, a to včetně segmentového záklenku. **Východní stěna** je zcela plochá. **Jižní stěna** obsahuje pravoúhlou slepou niku, bezpochyby původně dveřní. **Strop** je kompletně lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je zjevně také dřevěná a krytá linoleem (PVC).

Prostor 130

Prostor bývalého krytého nástupiště 130 je přístupný průchodem od severu a lze odsud vstoupit do místnosti 117. V zrcadlovém otočení je prostor 130 až na rozdíly dané mladšími úpravami identický s už popsaným prostorem 131 a tudíž budou v následujícím popisu zmíněny pouze rozdíly.

Vstupní **severní stěna** se liší přítomností hlazeného svislého pásu při západní hraně, oproti stříkané základní ploše ovšem tento pás ustupuje a tudíž jej nelze charakterizovat jako lesénu. Podlouhlá **východní stěna** obsahuje při severní stěně, cca 2,2 m nad dlažbou, ventilační otvor krytý plechovou mřížkou. V místě vstupu do místnosti 119 se nachází segmentově ukončený okenní otvor lemovaný nesmírně širokou šambránou. Je přitom evidentní, že jde o výsledek dodatečného zmenšení staršího dveřního otvoru. Vstup do místnosti 117 je včetně šambrány a dveřní výplně téměř identický jako vstupu do místnosti 112. Podstatným detailem je to, že na jižní hraně otvoru lze v poškozeném místě podle všeho identifikovat vystupující cihelnou hranu. Minimálně zde se tedy podle všeho nenachází kamenné ostění. Severně od dveřního otvoru se ještě nachází neveliký obdélný okenní otvor prostory 120 s dosti novodobou okenní výplní. Sklepní okénko přirozeně chybí. V místě bývalého vstupu do prostoru 119 sokl probíhá nepřerušeně. Severně od někdejšího otvoru chybí horizontální lesénový pásek. **Jižní stěna** neobsahuje žádný otvor. Plastické členění je jinak shodné. **Litinový sloup CP11** postrádá plastický nápis. Zajímavostí **zastřešení** je ustupující okraj v severní polovině střechy.[155] Zmínit lze také to, že konzolka vynášející traverzu, resp. kolejnici pod horním okrajem střechy se nachází znatelně mimo osu, blíže k jižní straně. **Dlažba** je novodobá, betonová, zámková, po obvodu se ale z části také dochovaly rozměrné plotny ze sliveneckého „mramoru“ **CP07**.

V prostoru 130 byly provedeny **dvě sondy** do nátěrových vrstev omítky a to v chráněných místech pod střechou v jihozápadním koutě a na severní stěně. V obou případech byla pásová sonda volena tak aby zastihla hladkou i hrubě stříkanou plochu. Nalezené vrstvy se neliší a řešení bylo ve všech vrstvách zřejmě monochromní. Vůbec nejstarší vrstva je světle šedá a není snadné rozhodnout, zda jde o nátěrovou vrstvu nebo jen o povrch omítky. Nejstarší jednoznačnou nátěrovou vrstvou je okr, později několikrát, a to spíše v tmavším podání, zopakovaný. V některých místech se na něm podařilo identifikovat ještě vrstvu olivově zelenou. Mimo to je patrná starší barevnost na severní špaletě a přilehlé šambráně vstupu do místnosti 117 dole nad dlažbou. Patrné přitom je, že místo bylo opakovaně opravováno. V nejstarších vrstvách lze spatřit bílé vápenné nátěry a na nich několikrát zopakovaný nátěr sytě šedý. V daném místě ale může jít o nátěr soklový. V poškozeném místě pod okenním otvorem místnosti 119 lze spatřit poměrně sytý okr, přecházející téměř do světle červené. Odstín odpovídá některým sytějším okrům nalezeným v sondách.

Místnost 117

Místnost 117 je přístupná od západu, z prostoru 130 a odsud také prosklenou částí dveřní výplně osvětlena. V půdorysu obdélný tvar místnosti je deformován příčkami vydělenou místnůstkou 120, přístupnou ze sousední místnosti 119. Stěny i strop jsou kompletně omítané.

Vstupní **západní stěna** obsahuje těsně při stěně severní segmentově ukončený dveřní otvor s už popsanou dveřní výplní. Stěna je jinak zcela plochá. Navazující **severní stěnu** dělí zhruba v polovině délky pravoúhlý ústupek, jímž východní polovina stěny ustupuje o 1m severněji. Ústupkem tvořená hrana je ve spodních 2/5 chráněna dřevěným, na konci ozdobně probraným nárožníkem, zřejmě ze druhé čtvrtiny 20. století. Při vý-

155 Vysvětlením je rozměrný příhradový trakční sloup, který se zde do nedávné rekonstrukce nádraží nacházel. Viz vyobr. 2.18, 2.22, 2.23 a 2.28.

chodní straně stěna obsahuje čtveřici nýtovaných plechových čistících komínových **dvířek CP12**, zjevně odpovídajících čtyřem komínovým průduchům. Dvířka mají rozměr cca 60x20 cm a nachází se zhruba 30 cm nad podlahou. Výjimkou jsou třetí dvířka zleva, z neznámých důvodů umístěná zhruba o 1m výše. Jinak je stěna plochá. **Východní stěna** je zcela plochá, při severní stěně s novodobým obkladem náležejícím k nenainstalovanému umyvadlu. Zhruba v ose stěny se nenatřenou novodobou omítkou projevuje zazděný vstup, přesně odpovídající nice v chodbě 114. **Jižní stěna** je zcela plochá. **Strop** je lemovaný neodsazeným fabionem, směrem k prostoru 120 méně výrazným než u zbytku místnosti. **Podlaha** je krytá linoleem (PVC) a podle všeho dřevěná. Jižní polovinu místnosti nad podlahou obíhá relativně vysoký dřevěný sokl. Ani v tomto případě nelze vyloučit použití podlahy tvořené dřevěnými vlysy.

Místnost 118

Rozměrná obdélná místnost 118 je přístupná vstupy zvenčí, a to od západu, případně též od východu. Osvětlena je celkem třemi okny taktéž od východu a od západu. Vstupem ve východní stěně jsou přístupné záchody 123-127, vstupem v jižní stěně jsou přístupné místnosti 119-122. Vstupem v podlaze je přístupný sklípek 006. Celý prostor je kompletně omítnut a ve spodní části stěn se nachází novodobý palubkový obklad.

Otvory ve vstupní **západní stěně** nejsou rozloženy úplně pravidelně ale jsou poněkud posunuty k severní straně. Prostor od jihozápadního kouta ke hraně dveřního otvoru tvoří zhruba třetinu délky stěny a do výšky cca 2m se zde nachází novodobý šedý keramický obklad. Pod stropem při jižní stěně se mimo to nachází obdélný ventilační otvor krytý plechovou větrací mřížkou. Dveřní otvor je opatřený dvojitou jednokřídlou dveřní výplní s nadsvětlíkem. Vnější křídlo se otevírá směrem ven, je rámové konstrukce, v horních 2/3 prosklené, zřejmě z devadesátých let 20. století. Zasazeno není v líci fasády, ale cca 10 cm před ní, v dřevěné zárubni jež ve formě mělkého krčku před fasádu předstupuje. Vnitřní křídlo se otevírá dovnitř, je taktéž rámové konstrukce a v horních 2/3 prosklené, zřejmě z padesátých či šedesátých let 20. století. Z vnější strany je vstup navíc opatřený jednoduchou svařovanou otvíravou mříží. Okenní otvor je opatřený novodobou dřevěnou okenní výplní v zásadě téže konstrukce jako už výplně v hale 101 a na dalších už popsaných místech. Rozdílem je mírně větší formát oken, poutec situovaný ve 2/3 výšky a dovnitř otevíravá křídla pod poutcem dělená pouze jednou příčkou. Zasklení nad poutcem je podle všeho pevné, neotvíravé. Celkově je výplň šestitabulová. Osazená je za lícem fasády ve špaletě. Před ní je osazena jednoduchá novodobá svařovaná mříž. Směrem do místnosti je okenní otvor lemován pravoúhlým ústupkem který lze chápat jako jakousi minimalizovanou okenní niku, v podstatě relikt starší dvojité okenní výplně.[156]

Navazující **severní stěna** je zcela plochá, pouze pod stropem při západní stěně opatřená novodobým kruhovým ventilačním otvorem v němž je namontovaný elektrický ventilátor. **Východní stěna** obsahuje celkem čtyři, symetricky rozložené otvory. Zcela při severní stěně se nachází vstup do chodbičky 123, s novodobou jednokřídlou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. Následuje dvojice okenních otvorů, shodných a opatřených shodnou novodobou okenní výplní a novodobou svařovanou mříží jako okenní otvor v západní stěně. Při jižní stěně se pak nachází pravoúhlý dveřní otvor vstupu zvenčí, s novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. Z vnitřní strany navíc doplněnou dvojicí masivních kovových závor. **Jižní stěna** obsahuje zhruba uprostřed vstup do místnosti 119, opatřený opět novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. Novodobý dřevěný obklad je východně od vstupu vyšší a opatřený věšáky. Mimo to je plocha této části obkladu upravena jako lehce improvizovaně působící přehled mistrovských titulů Fotbalového klubu AC Spatra Praha, neboť je zde jednak natřen v klubových barvách a dále je na každé ze svislých palubek vyryto složení mužstva v každém z let v nichž Spatra získala mistrovský titul. Západně od vstupu obklad naopak chybí. Nachází ze zde rozlehlá elektrorozvodná skříň a dále k západu stopy odstraněné skříně, před níž evidentně původně v prostoru místnosti stál výčepní pult. **Strop** je zcela plochý, lemovaný nevýrazným neodsazeným fabionem. Zavěšena na něm jsou novodobá zářivková tělesa. **Podlaha** je krytá novodobou dlažbou tvořenou betonovými terazzovými dlaždicemi, jistě ze druhé poloviny 20. století. Při jižní stěně se v podlaze nachází ležatá dřevěná dvířka, jimiž je přístupný sklípek 006. Dvířka jsou konstrukčně velmi jednoduchá, tvořená úzkými prkny, odspodu propojenými komo běžící dvojicí „svlaků“, mezi níž probíhá ještě šikmá vzpěra.

156 Starší okenní výplň byla přirozeně dvojitá, osazena ovšem byla za lícem fasády ve špaletě a vnitřní i vnější křídla už se otevírala dovnitř, což přirozeně ovlivnilo i způsob vyzdění samotného okenního otvoru.

Místnost 119 a 120

V půdorysu obdélná **místnost 119** je přístupná od severu, z místnosti 118 a osvětlená od západu, z prostoru 130. Vstoupit odtud lze na jižní straně do drobného prostoru 120 a na východní straně do místnosti 121. Místnost je kompletně omítnutá a do výšky zhruba 1,8 m obložená novodobým keramickým obkladem, nejspíše ze druhé poloviny 20. století.

Vstupní **severní stěna** obsahuje nesymetricky, blíže k východní stěně umístěnou pravoúhlou dveřní niku završenou plochým překladem.[157] V ní je v menším dveřním otvoru přisazeném k západní špaletě osazena už popsaná novodobá dveřní výplň. Navazující **východní stěna** obsahuje zhruba v ose vstup osazený novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. Zárubeň je směrem do místnosti 119 osazena v mělké dveřní nice, jež má v koutech pod překladem zvláštní kubické výstupky. Téměř jistě ale nejde o jakkoli historický útvar, spíše o projev novodobé zednické nedůslednosti při výměně starší dveřní výplně za stávající. Lze odhadnout, že starší dveřní otvor byl vyšší a užší. **Jižní stěna** obsahuje značně širokou a vysokou pravoúhlou niku. Při její západní špaletě je situován úzký vstup opatřený opět novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Západní stěna** také obsahuje pravoúhlou niku, nižší a užší než ve stěně jižní, situovanou o něco blíže k jižní stěně. Symetricky je v ní umístěn segmentově ukončený okenní otvor. Osazena je v něm novodobá okenní výplň, shodná jako v místnostech 105, 106 či 115, liší se ovšem tím, že výplň má nahoře segmentový tvar. Před výplní je ve špaletě osazena novodobá jednoduchá svařovaná mříž. Pod stropem při severní stěně se nachází kruhový otvor s novodobým elektrickým ventilátorem. **Strop** je lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je opatřena betonovou dlažbou z terazzových dlaždic, jistě ze druhé polovny 20. století. Rozměrná novodobá digestoř a další novodobé zařizovací předměty dokládá, že místnost fungovala jako kuchyně a umývárna nádobí.

Neveliký úzký **prostor 120** je přístupný už popsanou dveřní výplní od severu, z místnosti 119 a osvětlený drobným okénkem s novodobou obdélnou okenní výplní, doplněnou zevnitř novodobou mříží, od západu. **Stěny** jsou jinak zcela ploché. Dveřní otvor lemuje neveliký ústupek. **Strop** lemuje od západu a severu neodsazený fabion. **Podlaha** je krytá linoleem (PVC).

Místnost 121 a 122

V půdorysu obdélná místnost je předělena lehkou dřevěnou příčkou na větší **prostor 121** situovaný západněji a menší **prostor 122** situovaný východněji. Přístupné jsou od západu, z místnosti 119, vzájemně jsou propojeny vstupem. Prostor 121 je osvětlený jedním oknem od severu a prostor 122 jedním oknem od východu.

Vstupní **západní stěna** obsahuje zhruba v ose pravoúhlou a poměrně velkorysou dveřní niku, s lehce asymetricky umístěným dveřním otvorem s už popsanou novodobou dveřní výplní. Jinak je stěna zcela plochá. Navazující **severní stěna** obsahuje nesymetricky umístěnou okenní niku. Její umístění v tomto případě zjevně odpovídá celkovému rozvrhu severní fasády a dále faktu, že dělící stěna mezi prostory situovanými ve východní a západní části budovy není umístěna zcela symetricky.[158] Postřeh týkající se rozvrhu okenních otvorů ve vztahu k exteriéru je ostatně obecnější, neboť se projevuje v celé budově. Symetrické umístění okenních otvorů v rámci interiérů budovy téměř nenalezneme. Vždy je dána přednost geometricky přesnému rozvrhu fasád. Téměř u všech prostor Nika má kolmo běžící špalety, segmentový záklenek a parapet předstupující o cca 15 cm před čelo niky. O něco menší, taktéž segmentově ukončený okení otvor je opět lemován odsazením. V tomto případě je zjevné že jde o negativ vytrženého osazovacího rámu vnitní části okenní výplně. Vnější část výplně byla přirozeně vsazena do líce fasády a byla otevíravá ven. Stávající okenní výplň, v zásadě shodná jako v místnosti 119, je ale osazena za lícem ve špaletě a navíc je otvíravá dovnitř. Světlost okenní výplně je díky tomu menší než byla světlost okenní výplně původní. I v tomto okenním otvoru je osazena na vnější straně novodobá svařovaná mříž.

Ve **východní stěně** se okenní nika opět nachází mírně nesymetricky, i v tomto případě ve vazbě na rozvrh fasády. Nika je řešena obdobně jako v severní stěně, okenní výplň ovšem zde vyplňuje prakticky celou šířku

157 Z plánu 1.25 plyne, že nika vznikla roku 1924 pro dveřní otvor o rozměrech 230x120 cm, a to podle plánů 1.21,1.23 a 1.24 na místě staršího dveřního otvoru. Starší okenní nika musela být rozšířena a současně snížena.

158 Tento fakt je patrnější v patře, neboť v přízemí dnes v kratších obvodových zdech existuje už jen jediné okno.

niky, tj. špalety okenní niky plynule pokračují do špalet okenního otvoru. Vůči nice menší okenní otvor a samozřejmě ani ústupek vzniklý vytržením osazovacího rámu se zde neuplatňuje. Mimo to má okenní výplň obdélný tvar, bezpochyby ve vazbě na tvar ostatních oken v přízemí v rámci východní fasády. I zde je před okenní výplní osazena novodobá jednoduchá svařovaná mříž. Poškozená místa ve východní stěně lokálně odhalují vlastní zdivo, a to jednak na parapetu kde je patrné zdivo cihelné, a dále při jižní stěně. Zde je těsně nad podlahou patrné zdivo smíšené, výše, o od úrovně cca 50 cm, pak opět zdivo čistě cihelné. **Jižní stěna** je zcela plochá. **Dělící příčka** je tvořena dřevěnou rámovou konstrukcí z nezdobených, na hranách jednoduše zaoblených prvků. Svislé jsou od sebe vzdáleny cca 50 cm, horizontální prvek běží po podlaze a pak až ve výšce cca 2m. Vstup opatřený novodobou plochou výplní je situovaný při severní stěně. Výplň jednotlivých polí je tvořena zřejmě překližkovými deskami. Horní část od úrovně oněch cca 2m byla podle všeho prosklená, dělená do tabulí o rozměrech cca 60x50 cm. Datovat lze příčku kamsi do druhé třetiny 20. století. **Strop** je lemovaný neodsazeným fabionem a ve východní třetině pod ním probíhá ve směru jih-sever průvlak.[159]

Prostory 123-127

Drobné **prostory 124-127** záchodů a umýváren jsou přístupny prostřednictvím **chodbičky 123**, jež je prostřednictvím jakéhosi krčku přístupná od západu, z místnosti 118. Veškeré dveřní výplně, dlažby, obklady atp jsou novodobé, ze druhé poloviny 20. století nebo ještě mladší. Některé z prostor jsou osvětleny od východu, nízkými vyzdívkami ze sklobetonu (luxterů).

Prostory 128 a 129

Neveliké prostory 128 a 129 nebyly v době průzkumu přístupné. Vstupy do nich vedou od západu, zvenčí, prostřednictvím novodobých plochých dveřních výplní v ocelových zárubních. Osvětleny jsou tyto prostory vysoko umístěnými nevelikými čtvercovými okny od západu, taktéž s novodobými výplněmi. O interiéru nám dostuupná zaměření nesdělují prakticky nic, pouze dle zaměření z roku 2023 jsou obvodové stěny poměrně subtilní, v zásadě o mocnosti pouhých 15 cm.[160]

Suterén

Chodba 001

Chodba 001 je přístupná od západu, ze schodiště 103 a na západní straně z ní lze vstoupit do sklepního prostoru 003, na jižním konci je z chodby přístupný sklepní prostor 004, na východní straně sklepní prostor 005. Přímé denní světlo chodba prakticky kompletně postrádá.

Chodba je hrubě omítnutá, se stěnami zděnými asi převážně z kamene. **Západní stěna** obsahuje zcela při severní stěně segmentově klenutý vstup do schodiště 103 a blíže jižnímu konci chodby obdobný vstup do sklepního prostoru 003. Dveřní nika[161] má i zde kolmé špalety a segmentový záklenek. V tomto otvoru je v masivní **trámové zárubni** s polodrážkou na vnitřní straně osazena dveřní výplň tvořená úzkými, strojně řezanými prkny, spojenými na rubové straně dvojicí kolmých, hřebíky přibíjených „svlaků“ doplněných šikmou vzpěrou. Kování je nezdobené, nejspíše už strojně vyráběné. Těsně při jižní stěně se cca 70 cm nad podlahou nachází kovová čistící dvířka **CP12**. Úzká **jižní stěna** obsahuje téměř na celou šířku chodby shodnou, segmentově uzavřenou dveřní niku vstupu do prostoru 004. V ní je opět osazena masivní **trámová zárubeň**,

159 Dle plánu 1.21, 1.23, 1.24 a 1.25 jde bezpochyby o pozůstatek někdejší příčky.

160 Dle zaměření z roku 2020 mají mít stěny větší mocnost, autoři zaměření ale zřejmě v interiéru přístavku vůbec nebyli a mocnost podle všeho odvodili z mocnosti východní části pístavku s místnostmi 123-127. Porovnání s plánem 1.26 naznačuje, že čelní stěna skutečně měla mít mocnost 15 cm. Božní, severní ovšem 30 cm. Zda lze v tomto případě o chybu zaměření z roku 2023 nebo o změnu při výstavbě nelze říci. První možnosti je nicméně pravděpodobnější.

161 Stavebně ovšem v tomto případě už o „dveřní nice“ nelze hovořit. Jedná se o segmentově uzavřený dveřní otvor procházející celou hloubkou zdiva, do něhož je směrem do sklepní místnosti vložená do špalet nezasahující trámová zárubeň. I tato zdánlivě nenápadná stavební změna je výsledek výrazné snahy o zjednodušení a racionalizaci stavebních prací, poprvé se masověji projevující právě u drážních objektů.

bez osazeného dveřního křídla. Dochovaly se pouze zcela jednoduché stěžeje. **Východní stěna** obsahuje, ne zcela přesně proti vstupu do prostoru 003, dveřní niku vstupu do prostru 005. Zde je v masivní trámové zárubni osazena **dveřní výplň CP13**. Zárubeň je shodná jako v předchozích dvou případech. Dveřní křídlo je ale odlišné než u vstupu do prostoru 003. Tvořeno je čtyřmi širšími řezanými prkny, nahoře s vyříznutým čtvercovým otvorem, který měl původně zřejmě spoře přisvětlovat a větrat chodbu. I zde prkna na rubové straně propojuje pár hřebíky přibíjených „svlaků" a dále šikmá vzpěra. Kování je tvarově tradiční a tvoří je jednak nezapuštěné, přímé, ještě ručně kované závěsy v jednoduchých stěžejích, a dále krabicový zámek bez kliky, na lícové straně s plochým plechovým štítkem klíčové dírky, ještě klasicistního typu ve tvaru gotického štítu, v ose nahoře i dole vytaženého do tvaru oblého čučku.[162] Dveřní výplň bezpochyby pochází z doby výstavby. Poslední krátká **severní stěna** je plochá a přímo navazuje na severní stěnu schodiště 103. Chodba je **zastropena** segmentovou cihelnou klenbou o vzepětí cca 40 cm, omítnutou hrubě hozenou šedavou omítkou. **Podlahu** tvoří **kamenná dlažba** z rozměrnějších kamenů s dosti nerovným povrchem. Volně pod stropem zde i v některých dalších sklepních prostorách prochází novodobé instalace (elektřina, plyn).

Místnost 005

V půdorysu téměř čtvercový sklepní prostor 005 je přístupný od západu, z chodby 001, spoře osvětlený a větraný od východu. Stěny i strop jsou převážně omítané, stěny hrubě hozenou a opakovaně bílenou omítkou, strop omítkou hladkou, samozřejmě také opakovaně bílenou.

Vstupní **západní stěna** obsahuje ne zcela v ose vstupní otvor s už popsanou dveřní výplní CP13. Jinak je stěna plochá. Navazující **severní stěna** obsahuje při západní stěně, cca 70 cm nad podlahou jedna čistící komínová dvířka **CP12**. **Východní stěna** obsahuje blíže jižní stěně okenní niku, jež má podobu svislé šachty. V blízkosti niky odhaluje odpadaná omítka čistě kamenný materiál zdi a to i na hranách okenní niky. Použit byl šedavý lomový kámen, patrně místní bazalt. Z kamene jsou vyzděny i svislé části niky. Dno niky tvoří šikmý bankál vyzděný z cihel a dnes z části poškozený. Spodní hrana bankálu se nachází cca 1m nad podlahou. Záklenek okenní niky je taktéž cihelný, vybíhá nad úroveň klenby sklepního prostoru, je segmentový a směrem k ulici výrazně stoupavý. Okenní otvor má podobu nízkého, ležatě obdélného okénka vyzděného z cihel, s cihelným záklenkem, evidentně poměrně recentně přezděného. Záklenek okenního otvoru i niky byl zřejmě také dodatečně přisekáván. **Jižní stěna** je plochá a blíže západní stěně obsahuje trojici kovových čistících dvířek **CP12**. Střední dvířka jsou evidentně o něco drobnější, užší a mimo to i nepatrně nižší. Jinak jsou ale zpracována identicky. Vhodně je také poznamenat, že komínová dvířka zde i na protější zdi byla bílena současně se zdí. **Klenba prostoru** je segmentová, cihelná, se vzepětím cca 60 cm a s vrcholnicí probíhající ve směru východ-západ. **Podlaha** je kamenná, silně zanesená mourem a kousky uhlí. Tento detail dosti jednoznačně dokládá, že sklepní prostory byly jistě využívané především ke skladování uhlí. S tím souvisí i zajímavý detail v podobě stop bílení, a to především na východní stěně. Spodních cca 10-15 cm zde totiž není natřených, evidentně proto, aby se k natírání použitá štětka nešpinila o mourem pokrytou podlahu.

Místnost 004

V půdorysu obdélný sklepní prostor 004 je přístupný od severu, z chodby 001, vstupem v západní stěně lze vstoupit do sousedního prostoru 002, spoře osvětlen a větrán je od východu. Stěny i strop jsou převážně omítané, stěny z části hladkou a z části hrubě hozenou omítkou, strop omítkou hladkou. Stopy bílení jsou v tomto případě patrné pouze na části stěn a klenby.

Vstupní **severní stěna** obsahuje při západní stěně už popsaný dveřní otvor s masivní trámovou zárubní, jinak je plochá, bez nálezů. Při patě stěny ovšem byla vysekána do podlahy sonda (viz níže), dokládající že zdivo sahá bez odsazení či změny zdění ještě zhruba 50 cm pod úroveň podlahy. **Východní stěna** obsahuje zhruba v ose okenní niku, provedenou téměř identicky jako v sousedním prostoru 005. Rozdílem je samotný okenní otvor. Zde je totiž podložen dvojicí dosti hrubě opracovaných podlouhlých šedavých kamenných článků uložených na sobě. Horní článek nejspíše původně hrál roli překladu a na stávající místo byl uložen sekundárně (viz níže), téměř jistě při nějakém novodobějším navýšení terénu kolem budovy, pravděpodobně

162 V heraldice se tento štít někdy nazývá „švýcarský", „anglický" či „empírový".

při provádění dlažby v době první republiky.[163] Ve stávající podobě ne na už popsané dvojici článků nachází dva šáry cihel. Při jižní hraně otvoru je mimo to dochovaný nizký svislý sloupek. Všechny tři kamenné články mají lehce nafialovělý odstín, na sloupu s patrným pemrleným povrchem včetně bílých „žilek". I s ohledem na masivní použití v jiných částech budovy lze říci, že jde téměř jistě o slivenecký „mramor". Vlastní, ležatě obdélný okenní otvor má výšku zhruba 20 cm. Otvor je završen cihelným záklenkem, o němž lze dosti jednoznačně říci, že byl v minulosti dosti citelně přisekán. V **jižní stěně** se opět nachází okenní nika. Situovaná je blíže k západní stěně a provedená je shodně jako okenní nika ve východní stěně, tj. se dvěma na sobě uloženými horizontálními články a na západní straně s patrnou spodní částí svislé stojky. Rozdíl je pouze ve vztahu klenby prostoru k této nice (viz níže), a dále v tom že otvor je zaslepen cihlami, neboť jižně od historické výpravní budovy pokračuje novodobá přístavba, a nakonec v tom, že zde za překlad slouží dosti masivní, naležato umístěná traverza. Cihelvný záklenek je mimo to z části proražený a svisle vzhůru jím prochází novodobý vodovodní rozvod. **Západní stěna** obsahuje v segmentově klenuté nice dveřní otvor, opět ne zcela v ose místnosti. I zde je osazena masivní **trámová zárubeň**. Dveřní křídlo je zcela shodné s dveřním křídlem **CP13**, jistě i téhož stáří, chybí ovšem zámek. Závěsy i štítek se zde dochovaly. Zajímavostí je otočení křídla, neboť to bylo původně zasazeno směrem do místnosti 002, na této straně se v zárubni dochovala i polodrážka, a později ale bylo křídlo zasazeno na nové stěžeje směrem do místnosti 004, už bez toho, že by byla do zárubně vysekána druhá polodrážka. Jinak je stěna plochá. **Klenba prostoru** je segmentová, cihelná, se vzepětím cca 60 cm a s vrcholnicí probíhající ve směru východ-západ. Při okenní nice v jižní stěně se nachází v půdorysu podkovovitá klenební výseč. Profil výseče je prakticky půlkruhový, v blízkosti okenního otvoru se ovšem mění do tvaru segmentu. Neveliká a dosti neorganizovaně působící, výseč se mimo to nachází nad vstupem na chodbu 001. V tomto případě výseč zřejmě vznikla až dodatečným přisekáním výběhu klenby, a to na výšku cca 30 cm. **Podlaha** je kamenná, i zde silně zašpiněná. Výše zmíněná sonda při severní stěně doložila, že podlaha je provedena z masivního šedavého lomového kamene kladeného v podstatě na výšku, evidentně téhož který byl použit pro zdění obvodových stěn budovy. Zásyp mezi kameny tvoří suť smíšená i zde s drobnějšími oblázky. Pod klenbou prochází volně prostorem kromě novodobého rozvodu plynu a elektřiny, možná i vody či ústředního topení, také litinový kanalizační svod obsluhující místnosti 105-110. Zdivem prostupují tyto inženýrské sítě téměř vždy nad vstupy a budovu opouští v místě obou okenních nik.

Místnost 002

V půdorysu obdélný sklepní prostor 002 je přístupný od východu, ze sklepního prostoru 004. Sporé přirozené osvětlení a větrání dnes postrádá. Stěny i strop jsou omítnuty hrubě hozenou omítkou, v minosti zřejmě opakovaně bílenou, ač to dnes pod vrstvami prachu téměř není patrné.

Vstupní **východní stěna** obsahuje zhruba v ose dveřní otvor s už popsanou dveřní výplní. Stěna je zcela plochá a nad dveřním otvorem vlevo je v poškozeném místě patrná malá část cihelného záklenku. V **jižní stěně** se i zde nachází okenní nika, zde situovaná blíže k východní stěně a provedená je shodně jako okenní nika v téže stěně v místnosti 004. Celá situace je zde ovšem lépe čitelná a díky tomu umožňuje pochopit i proměnu ostatních sklepních okének. I zde jsou uložené dva horizontální články na sobě. Jejich odstín je načervenalý, což opět potvrzuje, že jde o slivenecký „mramor". Zde je mezi oběma články nízká vyzdívka výšky cca 6 cm. Není zřejmé zda jde o ploché kameny, popraskaný beton nebo o zčernalé cihly. Východní hrana okenního otvoru je vyzděna z cihel. Západní hranu otvoru i zde tvoří svislý sloupek z hrubě opracovaného načervenalého kamene. Jeho horní část ale mizí v dosti živelně přisekaném šikmém segmentovém záklenku niky. Překlad okénka vynáší dvojice železných pásků, vynášejících několik nevelikých desek z neznámého materiálu. Zde je evidentní, že překlad byl upraven dodatečně a lze také odhadnout, že výše umístěný horizontální článek byl původně překladem. Dodatečná úprava, snad ze třicátých let 20. století, tedy byla vyvolána potřebou okenní otvor posunout výše, jistě s ohledem na navýšení terénu kolem budovy. Dosavadní překlad byl při této úpravě vybourán a nově použit jako prahová část otvoru. **Západní stěna** obsahuje blíže

163 Jisté je že ke změně došlo před rokem 1966, kdy byla vybudována přístavba na jižní straně, neboť upraveny byly i okenní otvory směřující jižním směrem. Na pohlednicích ze dvacátých let je ještě Vrážská ulice nedlážděná, blátivá, ve třicátých letech už je zde patrná žulová dlažba a dlážděné chodníky. To lze snad spojit s archivní zprávou o vzniku dlažeb v okolí budovu 1934. Je ale pravda, že už ve dvacátých letech je před budovou náznak jakéhosi zpevněného chodníku patrný. Viz vyobr. 2.4, 2.11, 2.12. Poprvé bezpečně je zachycen na vyobr. 2.14.

jižní stěně okenní niku, jejíž provedení se velmi liší od okenních nik už popsaných. Spodní hrana bankálu se nachází cca 2m nad podlahou, bankál i špalety jsou omítané poměrně tvrdou maltou, překlad niky tvoří dvěma traverzami vynesená deska, asi také kovová. Nika patrně šikmo stoupala dále k západu a ústila v dlažbě prostoru 131, dnes je však svisle novodobě zabedněná OSB deskou.[164] **Severní stěna** obsahuje cca 1,8m nad podlahou blíže k západní stěně nevelikou obdélnou niku neznámého účelu. Světlá šířka niky činí cca 16 cm, světlá výška cca 39 cm, hloubka cca 12 cm. Je patrné že do zdiva byla nika vložena dodatečně, a to i vůči stávající, hrubě hozené omítce, která je tedy zřejmě skutečně už z doby výstavby. Po vysekání byla nika „začištěna" pomocí malého mnořství malty a několika úlomků cihel. Olemována byla neotevíravým subtilnějším dřevěným rámem zdobeným na hraně nevýraznou profilací, původně obsahujícím prosklení. Vnitřní prostor je po stranách, nahoře a dole vyložen neupravenou dřevěnou deskou, zadní plocha byla ponechána bez omítky, takže je zde viditelné kamenné zdivo s úlomky cihel. Smysl niky zcela uniká. Jistě nešlo o technické řešení například pro nějaký přístroj či uzávěr. Nepravděpodobné je i umístění například lampy, neboť rám pravděpodobně nebyl otevíravý a petrolejovou lampu by samozřejmě bylo vhodnější zavěsit na hřebík ve stěně.[165] Pro hasící přístroj se nika zdá malá, nemluvě o tom, že v době vzniku úpravy, jíž lze jistě klást ještě do 19. století, rozhodně nešlo o běžné vybavení sklepních prostor sloužících k ukládání paliva. Jako asi jediné použitelné vysvětlení se tudíž jeví možnost, že v nice byla umístěna soška světce či světice, jehož či jejíž přímluva měla mít vůči obyvatelům příslušného bytu ochrannou funkci. **Klenba prostoru** je segmentová, cihelná, i zde se vzepětím cca 60 cm a s vrcholnicí probíhající ve směru východ-západ. Při okenní nice v jižní stěně se i zde nachází v půdorysu podkovovitá klenební výseč. Profil výseče je ale zde půloválný a záhy přechází do segmentového tvaru. **Podlaha** je i zde kamenná.

Místnost 003

V půdorysu obdélný sklepní prostor 003 je přístupný od východu, z chodby 001. Sporé přirozené osvětlení a větrání dnes postrádá. Stěny i strop jsou omítnuty hrubě hozenou omítkou, na klenbě ovšem téměř kompletně opadanou.

Vstupní **východní stěna** obsahuje zhruba v ose dveřní otvor s už popsanou dveřní výplní. Stěna je jinak plochá. V **jižní stěně** se těsně u stěny východní, cca 70 cm nad podlahou nachází čtveřice plechových čistících dvířek **CP12**. Jinak je stěna plochá. **Západní stěna** obsahuje blíže severní stěně okenní niku, jejíž provedení se opět liší od okenních nik už popsaných. Nika je kompletně vyzděna z cihel, spodní hrana bankálu se nachází cca 2,3m nad podlahou, překlad niky se nachází ve dvou úrovních, odpovídajících stoupání niky k západu. Použito přitom bylo čtyř traverz, jedné situované při vnitřním líci v úrovni klenby a třem dalším, situovaným při vnějším líci zdi v úrovni překladu okenního otvoru. Špalety přímo navazují na boky už popsaného okenního otvoru, ústícího těsně nad dlažbou prostoru 131. **Severní stěna** je zcela plochá. **Klenba prostoru** je opět segmentová, cihelná, se vzepětím cca 60 cm a s vrcholnicí probíhající ve směru východ-západ. Při zřizování okenní niky v západní stěně byla klenba do jisté míry prosekána a nově omítnuta. **Podlaha** je i zde kamenná.

Prostor 006

Sklípek 006 je přístupný po jednoramenném schodišti z místnosti 118. Prostor je obdélný, neveliký a nízký, půdorysně přiložený pod jižní stěnu prostoru 118. V severní polovině východní stěny vybíhá k východu mimo objem budovy užší prostor, bezpochyby původně sloužící jako manipulační prostor výtahu na pivo. **Stěny jsou** téměř kompletně omítané, pouze v prostoru výtahu na pivo je v místě poškozené omítky patrné cihelné zdivo. Otvor do prostoru někdejšího výtahu je přeložen traverzou a prostor vybíhá vzhůru až k terénu ve formě nízké šachtičky, nahoře překryté kovovým novodobým poklopem. **Stropní konstrukce** vlastního sklepního prostoru je vynášena traverzami, tří umístěných napříč a vynášejících jednu podélnou. Až tato traverza vynáší vlastní stropní konstrukci, tvořenou zřejmě betonovými, odspodu omítnutými deskami. Vstupní otvor je opatřen už popsanými ležatými dvířky. **Podlaha** je betonová, zhruba uprostřed s kovovým poklopem kryjícím zřejmě odpadní šachtu. **Schodiště** je dřevěné, zcela jednoduché, nachází se při jižní stěně

164 Podle všeho došlo k zaslepení při obnově mozaikové dlažby v prostoru 131.

165 Samozřejmě je asi možné, že rámeček je druhotně využitý a v době umístě do sklepa už bylo sklo rozbito. Překlad niky ale nenese žádné stopy očazení. Tmavé zašpinění je patrné pouze na rámu, není ale vůbec jisté, že je ztmavnutí způsobeno zrovna plamenem.

a stoupá k severu. V jihozápadním koutě se nachází nízký betonový sokl, který patrně sloužil k umístění kompresoru používaného k čepování piva.

První patro

Chodba 201A-B

Chodba 201 je příčným pasem předělena na jižnější část A a severnější část B. Vstup do chodby je od západu, ze schodiště 102 vedoucího z přízemí a na západní straně lze vstoupit do prostoru schodiště 201C, vedoucího do druhého patra. Mimo to se v západní stěně chodby nachází vstup do místnosti 202. Na severní straně lze vstoupit do místnosti 218, na východní straně do místností 215 a 212, na jižní straně do místnůstky 203. Přímé denní světlo prostor postrádá. Celý prostor je kompletně omítnutý.

Vstupní **západní stěna** obsahuje v **části A** tři symetricky rozmístěné otvory se segmentovými záklenky. Střední z nich je zhruba dvojnásobné šířky, krajní otvory dosahují až téměř ke kraji. V případě nejjižnějšího otvoru navazuje špaleta na jižní stěnu chodby pouze s drobným ústupkem, v případě nejsevernějšího otvoru špaleta odpovídá jižnímu líci segmentového pasu, dělícího části chodby A a B. Nejjižnější otvor směřuje do schodiště 201C, střední do schodištního zrcadla 101D a nejsevernější do schodiště 102. Střední otvor obsahuje shodné, klasicistně tvarované zábradlí **CP04**. V **části B** západní stěna mírně ustupuje k západu a to nikoli přímo pod dělícím segmentovým pasem, ale neparně severněji. Ústupek totiž odpovídá větší mocnosti mezitraktové stěny v západní polovině budovy. Ne zcela symetricky je na ustupující část stěny umístěn vstup do místnůstky 202. Nachází se zde **dveřní výplň CP14**. Zárubeň je deštěná, s profilovanými čely. Ta jsou blíže vnitřní hraně plochá a ve vnější polovině důrazně profilovaná. Konkrétně tato profilace obsahuje (od vnitřní hrany) odsazený čtvrtobloučeк (směrem do prostoru 202 je místo něj polodrážka), zhruba v polovině šířky mělký výžlabek na který navazuje předstupující část tvořená pravoúhlým ústupkem a výraznou esovkou. Vnější hrana je pak opět zdobena odsazeným čtvrtobloučkem.[166] Dveřní křídlo je v zásadě shodné s dveřním křídlem CP10. Liší se pouze tím, že zde je i horní pole plné. Také zde je pod loupajícím se novodobým nátěrem dobře patrný tmavěhnědý fládr. Klika a štítek je novodobý, hliníkový, druhý štítek chybí zcela.

Krátká **severní stěna** obsahuje symetricky umístěný vstup do místnosti 218, opatřený novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. Směrem do chodby je zárubeň osazena v mělké nevýrazné novodobé pravoúhlé nice.

Podélná **východní stěna** obsahuje v **části B** od severu nejprve vstup do prostory 215, osazený **dveřní výplní CP15**. Profilace je na první pohled totožná jako u CP14, porovnání pomocí obrysové šablonou ale ukazuje, že se v detailech liší. Směrem do místnosti 215 se navíc nachází profilace zcela odlišná. Je poměrně plochá, nevýrazně a se čtvrtobloučkem odsazená uprostřed své šířky. Prakticky jistě toto je původní profilace dveřní zárubně z doby vzniku objektu. Dveřní výplň je totožná jako CP10 v přízemí. Protilehlé dveřní křídlo CP14 se liší jen tím, že má horní pole plné, nikoli prosklené. Z kování se i zde dochovaly pouze zapuštěné závěsy typu pastrana. Klika a štítky jsou novější, z doby socialismu. I zde je na drobných místech s poškozeným novodobým nátěrem patrný starší fládr. Jižněji se v části B nachází vstup do místnosti 212, osazený novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni, a to opět ve velmi mělké nice. Zajímavé na ní je to, že tato nika je nejen o cca 10 cm vyšší než zárubeň, ale především na severní straně o cca 65 cm širší. Důvod není zřejmý, nejspíše ale jde o výsledek novodobého posunutí dveřního otvoru o něco jižněji. Dále k jihu se, opět mezi částí A a B, nachází pravoúhlý ústupek o cca 15 cm k západu. V tomto případě přesně odpovídá severní hraně segmentového pasu, dělícího část A a B. Smysl ústupku opět odhaluje zaměření budovy dokládá, že zatímco v části A má zeď mocnost 35 cm, v části B jde pouze o 17 cm. Je tedy zjevné že zatímco v části A bylo zděno „na plnou cihlu“, v části B pouze „na půl cihly“. V **části A** je východní zeď plochá, nečleněná.

Krátká **jižní stěna** obsahuje symetricky umístěný vstup do místnosti 203, opatřený novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. V omítce se pod stropem nevýrazně rýsuje tvar segmentového pasu, pod který byla novodobé tenká příčka vestavěna. **Strop** je kompletně lemovaný neodsazeným fabionem.

166 Je přitom evidentní, že zárubeň CP10 nesla původně směrem do místnosti 112 shodnou profilaci. Z toho také plyne, že čelo je fyzicky složeno ze dvou částí, spodní částí ploché a na ni doplněné části výrazně profilované.

Podlaha je kryta **betonovou dlažbou CP16** o rozměrech 31,5x31,5 cm. Oproti obdobné dlažbě na spodní mezipodestě schodiště má tato dlažba dosti výrazně, zhruba o 1 cm okosené hrany, takže podlaha působí na pohled citelně plastičtěji. Finální povrch dlaždic je mimo to opatřený jemnozrnnou hladkou vrstvičkou. U části dlaždic je tato vrstvička tmavá a u části světlá, šedá. Pravděpodobné přitom je, že dlaždice tvořily šachovnicový vzor, s tím že kolem stěn obíhal pás týchž dlaždic pouze světlých. S ohledem na nevelikou šířku chodby by se šachovnicový vzor opakoval ve středních třech řadách dlaždic. V otvoru vedoucím do prostoru schodištního zrcadla je na podlahu navazující pokryta omítkou či betonem. V poškozeném místě jsou pod tímto finálním povrchem patrné cihly kladené „na kant". Při východní stěně v části A byla do podlahy provedena stavebnětechnická **sonda**, odhalující souvrství podlahy. Dno sondy podle všeho tvoří prkna tvořící omítaný strop prostoru 101C. Podlahový trám k němuž jsou tato prkna ze spodní strany přibita má průřez zhruba 16x16 cm a je téměř kompletně hraněný, pravděpodobně řezaný. Probíhá ve směru sever-jih. Jalová podlaha jíž trám vynáší je na něj kolmá, tvořená prkny uloženými ve dvou vrstvách, s nevelikým překryvem. Toto uspořádání odpovídá tomu že prkna obsahují po stranách obliny a tudíž je do jedné vrstvy bez výrazných spár nelze položit. Za zmínku stojí to, že zde i na všech dalších místech už jde o hřebíky vyráběné strojně. Násyp tvořený sutí a v menší míře i oblázky má mocnost zhruba 30 cm a přímo na něm spočívá už popsaná betonová dlažba. Sondou odhalená část východní zdi je čistě cihelná a zachycena zde byla i malá část trámové zárubně zrušeného vstupu do místnosti 214. **Prostorem** chodby podél východní stěny prochází novodobý rozvod plynu.

Schodištní prostor 201C

Neveliký obdélný prostor 201C tvoří v zásadě spodní rameno schodiště do druhého patra a navazující mezipodesta. Vstupuje se do něj od východu, z chodby 201A. Navazující schodištní rameno pokračuje severním směrem, a to v prostoře 301, oddělené dveřmi. Stěny i strop prostoru 201C jsou kompletně omítané.

Vstupní **východní strana** je na celou šířku otevřená do chodby 201A. Pod stropem probíhá segmentový pas. Navazující **jižní stěna** je zcela plochá, pouze obsahuje novodobé trubkové zábradlí, shodné jako v prostorách 102 a 103. Zcela plochá je i krátká **západní stěna**.

V **severní stěně** se nachází jednak, zcela při stěně západní, dveřní výplní opatřený vstup do prostoru 301A, a dále, při východní straně, úzký obdélný otvor vedoucí do prostoru schodištního zrcadla 101D. **Dveřní výplň CP17** je osazena v jednoduché trámové zárubni s polodrážkou. Dřevěný práh současně funguje jako první stupeň schodiště v prostoru 301A. Dveřní křídlo je rámové konstrukce, dělené do pěti obdélných polí, na hranách polí zdobené profilací. Spodní a horní pár polí je situován svisle vedle sebe, střední pole je umístěno horizontálně. Spodní a střední pole jsou plné, s náplněmi zhoblovanými do pera a zdobenými odsazením. Horní pár polí byl zjevně po určitou domu prosklený. Přitom je nutné zmínit, že horní čtvrtina polí je oddělena subtilní horizontální příčkou a prosklena, spodní ¾ polí jsou dnes plné, ovšem dřevěné výplně polí jsou dosti neorganicky připevněny z lícové strany. Příčky jsou ale téměř jistě dodatečné. Zda byla výplň původně plná, následně byl horní pár polí prosklen a stávající stav je třetí podobou, nebo zda byl horní pár prosklený od počátku, není zřejmé. První možnost se ovšem jeví pravděpodobnější, neboť prosklené plochy by nejspíše nebyly vybaveny shodnou profilací jako pole plná.[167] To navíc není jediná změna, neboť dveřní křídlo bylo evidentně v minulosti rozšířeno na obou stranách o cca 10 cm. Křídlo tedy zjevně pochází z jiného místa a pravděpodobně dokonce z jiné budovy. V dosti staře působícím hnědém nátěru je patrná stopa štítku staršího zadlabacího zámku. Závěsy jsou nezapuštěné, přímé, datovatelné do druhé poloviny 19. století či do počátku 20. století. Zámek je zadlabací, klika novodobá, plastová, štítky chybí. Směrem do prostoru 301 je výplň opatřena nevýrazným hnědým fládrem. Výplň lze datovat do doby kolem roku 1900. Úzký obdélný otvor do prostoru schodištního zrcadla obsahuje shodné, klasicistně tvarované zábradlí **CP04**. Nad ním otvor navíc uzavírá několik dodatečných novodobých kovových příček.

Strop je plochý, lemovaný neodsazeným fabionem. **Schodištní stupně** jsou dřevěné, tvořené stupnicí na čele zaoblenou a mírně předsazenou vůči podstupnici. **Dlažbu** podesty tvoří cementová dlažba **CP16**.

167 Kromě odlišné profilace, navíc z jedné strany nahrazené tmelem bývá u prosklených polí zpravidla i o něco užší rámová část konstrukce, patrně s ohledem na větší plochu skel.

Prostor 202

Neveliký obdélný prostor 202 je přístupný od východu, z chodby 201 a je kompletně omítaný. Vstupní **východní stěna** je omítaná, v ose s už popsanou dveřní výplní CP14, nahoře s vysekanou novodobou elektroinstalací, jinak je hladká. Totéž platí o **stěně jižní** a **severní**. Kromě už zmíněné elektroinstalace se pouze na severní straně pod stropem nachází novodobý kruhový kryt kouřového otvoru. **Západní stěnu** tvoří tenká novodobá neomítnutá příčka z pórobetonu. **Strop** lemuje na jižní, východní a severní straně neodsazený fabion. **Podlaha** je prkenná, podle všeho pokračující do místnosti 221, s prkny ve směru východ-západ.

Místnosti 218-221

Místnosti 218-221 tvořily naposledy byt s kuchyní, dvěma pokoji a koupelnou. Přístupný je od jihu, z chodby 201. Osvětlený je dvěma okny od západu a dvěma od severu. Prostor je kompletně omítaný.

Vstupní **prostor 218** je v půdorysu mírně obdélný a sloužil naposledy jako předsíň a kuchyně a z tohoto důvodu z částečně přepažený tenkou novodobou příčkou, vybíhající od **jižní stěny**. Ta kromě toho obsahuje ještě dveřní niku se vstupním dveřním otvorem a už charakterizovanou dveřní výplní. Zmíněná dveřní nika je v současné podobě zjevně novodobá, poměrně malá, pravoúhlá. **Západní stěna** je plochá, v ose osazená plochou novodobou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Severní stěna** obsahuje blíže k východu segmentově uzavřenou okenní niku. Okenní otvor je také uzavřený segmentově a oproti nice je odsazen pouze nepatrně. Parapet je o cca 10 cm hlubší než okenní otvor. Novodobá okenní výplň je osazená za lícem ve špaletě a je totožná jako v místnosti 119 a 121. V okenní nice je, tak jako v celém bytě, instalované novodobé ústřední topení s plechovými radiátiry. **Východní stěna** obsahuje v ose vstup do koupelny 219, osazený novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Strop** je plochý, lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je z části prkenná, s prkny šířky kolem 20 cm, běžícími ve směru západ-východ, z části, při jižní stěně, novodobá, opatřená keramickou dlažbou.

Rohová **místnost 220** je obdélná a sloužila naposledy jako obytný pokoj. Vstupní **východní stěna** obsahuje v ose vstup z místnosti 218 s už popsanou novodobou dveřní výplní v novodobě mělké dveřní nice. Navazující **jižní stěna** obsahuje jednak blíže východní stěny svislý pravoúhlý ústupek daný existencí deskového komínového tělesa, zeď zde z mocnosti 50 cm klesne na pouhých 17 cm, a mimo to se zde dosti těsně za tímto ústupkem nachází vstup s novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Západní stěna** obsahuje v ose okenní niku, shodnou a vybavenou shodnou okenní výplní jako v místnosti 218. Shodná je i situace v **severní stěně**, kde se okenní nika nachází blíže k východní stěně. Jak už bylo zmíněno při popisu místnosti 121, tento posun souvisí s rozvrhem fasády. **Strop** je opět plochý, lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je prkenná, s prkny šířky kolem 20 cm, běžícími ve směru západ-východ. V severozápadním koutě místnosti se v podlaze nachází sonda odhalující konstrukci. Stropní trámy běží ve směru východ-západ. Trám je pouze částečně hraněný. Zespodu jsou na trámy kolmo přibita prkna tvořící v úrovni přízemí omítaný strop, nad trámy zeshora kolmo běží prkna jalové podlahy. Prkna mají ponechané obliny a z toho důvodu jsou pokládána sice paralelně, ale ve dvou vrstvách s překryvem cca 5 cm. Na jalových prknech leží násyp o mocnosti zhruba 27 cm tvořený směsí škváry, suti a z malé části i drobných oblázků. V násypu jsou ve shodném směru jako prkna jalové podlahy, tj. ve směru sever-jih, uloženy subtilnější hraněné „polštáře“, do kterých jsou přitlučena podlahová prkna. Téměř jistě mladší polštář nalezený v místě v místě sondy má průřez 9x8 cm. Zdivo přilehlé severní obvodové zdi je čistě cihelné.

K jihu navazující, v půdorysu téměř čtvercová **místnost 221** sloužila naposledy jako obytný pokoj. Vstupní **severní stěna** obsahuje při východní stěně vstup z místnosti 220 s už popsanou novodobou dveřní výplní v novodobě mělké dveřní nice. Navazující **východní stěna** je zcela plochá, stejně jako **jižní stěna**. **Západní stěna** obsahuje ne zcela v ose shodnou okenní niku vybavenou shodnou okenní výplní jaké jsou použité v obou předchozích místnostech. Netypická je novodobá úprava provedená pro radiátor. Spodní část okenní niky je totiž zhuba na výšku parapetu citelně, prakticky o dvojnásobek rozšířena do stran. **Strop** je opět plochý, s výjimkou východní stěny lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je zakryta novodobými dřevěnými deskami, téměř jistě položenými na starší prkenné podlaze, patrné v dodatečně odděleném prostoru 202.

Neveliká obdélná **místnost 219** naposledy sloužila jako koupelna a záchod. Vstupní **západní stěna** obsahuje v ose v mělké pravoúhlé nice už popsanou novodobou dveřní výplň. **Severní stěna** je zcela plochá. **Východní stěna** obsahuje ne zcela v ose pravoúhlou, niku se segmentovým záklenkem, který v horní části přechází do segmentově klenutého okenního otvoru. Pohled zvnějšku odhalí, že v okenní nice je osazena shodná okenní výplň jako ve všech ostatních okenních nikách patra, ovšem prakticky až do úrovně poutce je k vnitřnímu líci okenní výplně přiložena novodobá příčka z šedavých tvárnic jež světlo výšku okenního otvoru radikálně snižuje. Při jižní stěně vybíhá z východní stěny kolmo do prostoru novodobá příčka, částečně oddělující novodobý splachovací záchod. Plocha severně od této příčky a severní líc této příčky jsou obložené do výšky cca 1,6 m novodobým keramickým obkladem. K takto obloženému koutu je přiložena novodobá vana, na obou volných stranách taktéž obložená. Snad s prostorových důvodů zabíhá obložená část východní stěny o cca 5 cm za navazující omítaný líc. Rozdíl obložené a omítané plochy je řešen šikmým náběhem. **Jižní stěna** je nečleněná. **Strop** je lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je pokryta novodobou keramickou dlažbou.

Prostory 215-217

Trojice nevelikých místnůstek bez přímého denního osvětlení je taktéž přístupná od západu, z chodby 201. Neveliký prostor 215 je obdélný a na východní straně na něj navazují ještě menší prostory záchodů 216 a 217. Prostory jsou opět kompletně omítány.

Vstupní **západní stěna prostoru 215** obsahuje blíže jižní stěny vstup s už popsanou dveřní výplní CP15. Jinak je stěna plochá. Ploché jsou i **podélné stěny**, jižní a severní. Celou šířku **východní strany** vyplňuje dvojice **dveřních výplní CP18**. Zárubeň je jednoduchá, trámová, bez polodrážky, o průřezu zhruba 6x15 cm, společná pro oba vstupy i pro nadsvětlíky umístěné nad oběma vstupy. Řešení prahů není úplně zřejmé neboť konstrukce dnes mizí v betonové podlaze, podle prasklin a poklepu se ale pod finální vrstvičkou betonu práh dodnes nachází. Dveřní křídla jsou konstruována totožně jako dveřní výplň CP01, ovšem jsou užší, šíře 80 cm. Ani křídla ovšem nejsou vybavena polodrážkou. Jejich plocha je pouze na každé straně o cca 2 cm větší než činí světlost otvoru. Závěsy jsou nezapuštěné, umístěné na lícové straně, drobnějšího rozměru, křížové, stěžej je klasicky vybavena podložkou. Zámky chybí a nahrazeny jsou novodobými knopkami. Na jižnějším křídle se dochoval obrys drobnějšího krabicového zámku, který ale také nemusel být původní, neboť v křídle se blízko vedle sebe nachází dvojice klíčových dírek.[168] Na lícové straně se u jedné z nich dochoval drobný ale prakticky jistě nepůvodní štítek. Výplně nadsvětlíků jsou shodně široké jako křídla, ležatě obdélné, dělené jednou vertikální a jednou horizontální příčkou do čtyř obdélných skleněných tabulek, na hranách polí drobně profilované. Do zárubně zapadají polodrážkou provedenou na rubové straně a upevněny v ní jsou vždy párem obrtlíků, patrných na lícové straně. Lícová část dveřních křídel a část zárubně jsou natřené červenohnědou barvou. Zbytek konstrukce je natřený šedou, na povrchu matnou a na mnoha místech dosti zašlou a ošoupanou barvou, a je velmi pravděpodobné že jde o původní nátěr z doby výstavby. Nad nadstvětlíky se pod stropem nachází ještě nízká omítaná plocha, v ose přerušená větracím otvorem. **Strop** je lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je betonová, jemně hlazená, probarvená béžově, jistě z první poloviny 20. století. Pod stropem a po stěnách probíhají novodobé rozvody a o něco starší litinový odpad z prádelny 305, situované o podlaží výše.

Severnější drobný obdélný **prostor 216** je od prostoru 217 oddělen dřevěnou, do stropu nedosahující **příčkou CP19**. Ta je tvořena svisle kladenými, ručně hoblovaným prkny, šířky zhruba 20-23 cm, vkládanými podle všeho[169] mezi dvojici horizontálních trámků, spodní probíhá přímo po podlaze, horní cca 2,5 m nad podlahou. Prkna jsou mezi těmito trámky upevněny na obou trámcích pomocí dvou subtilních, na hraně okosených a hřebíky připevněných latí, tvořících drážku do níž jsou prvka vložena. Při východní stěně cca 50 cm nad podlahou probíhá horizontálně po obou stranách přitlučená lať dlouhá zhruba 80 cm. Pod touto latí mají zmíněná svisle kladená prkna odlišně rozmístěné svislé spáry. Horizontální lať tudíž evidentně zakrývá horizontální spáru. Lze odhadnout, že spodní část příčky byla v tomto úseku vložena dodatečně, byť asi stále v době výstavby. Důvodem mohl být odpad, který se v tomto místě při východní stěně nachází a s nímž jistě

168 Samozřejmě mohlo dojít také jen k posunutí téhož zámku.

169 Bez rozebrání konstrukce je popisovaný stav pouze odhadem, byť s ohledem na viditelné části konstrukce poměrně pravděpodobný. Spodní část konstrukce v prostoru 216 navíc zakrývá zde dodatečně navýšená podlaha. Vycházet je proto nutné ze stavu pozorovatelného v prostoře 217.

počítá dodnes existující menší, mírně obdélný výřez o rozměrech cca 50x40 cm. Výřezem dnes prochází zděný kubický útvar obezdívky odpadu. V prostoru 216 je už zmíněná horizontální lať nastavena západním směrem jinou, už neokosenou latí na celou hloubku prostoru a shodnými, dosti masivními latěmi jsou mimo to svisle lištovány spáry mezi prkny. Důvodem této bezpochyby mladší úpravy jistě byla dodatečná snaha zabránit pohledům spárami mezi prkny. **Čelní západní stranu** prostory tvoří už popsaná dveřní konstrukce. **Ostatní dvě stěny**, severní a východní jsou hladké, omítané. **Strop** probíhá i do prostoru 217 a je lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je oproti prostorům 215 i 217 vyvýšená, asi dřevěná a krytá jakýmsi kobercem. Jistě silně dodatečná, patrně provedená při náhradě keramické záchodové mísy za novější. Mísa je zcela novodobá, na stěně doplněná splachovací nádržkou.

Identicky neveliký jižnější **prostor 217** je, až na mladší úpravy a v zrcadlovém otočení téměř totožný. **Liší se** především úzkou slepou nikou ve východní stěně, při stěně jižní. Překlad je mírně stoupavý, možná reálně segmentově klenutý.[170] Omítka v čele niky je na rozdíl od zbytku prostoru bez nátěru, v horní části s novodobým větracím otvorem. Téměř určitě jde o zrušený okenní otvor, poloviční šířky než ostatní okenní otvory patra. Další odlišností je pobořený kubický zděný útvar nad podlahou při severovýchodním koutě. Zde je evidentní, že jde o cihelnou obezdívku kanalizační roury. Jedná se přitom o poměrně zajímavou nálezovou situaci, neboť moderní plastová svislá odpadní roura o standardním průměru 10 cm zde těsně nad podlahou ústí ze svislé kovové roury o průměru citelně větším, zřejmě zhruba 50-60 cm. Roura je z části uložena do obvodového zdiva a lze odhadnout, že je téměř jistě z doby výstavby objektu. Rozdíl mezi užší a širší rourou je vyplněn zřejmě betonem, není ale jasné jakým způsobem. Podlaha se zde dochovala ve shodné výši jako v prostoru 215 a tvoří ji i shodný materiál. Keramická záchodová mísa ani splachovací nádržka se zde nedochovaly, jejich stopy jsou ale dobře patrné.

Místnosti 212-214

Místnosti 212-214 tvořily naposledy byt s kuchyní a dvěma malými pokoji. Přístupný je od západu, z chodby 201. Osvětlený je třemi okny od východu. Prostor je opět kompletně omítaný.

Vstupní **prostor 212** je v půdorysu obdélný a sloužil naposledy jako kuchyně se sprchovým koutem. **Západní stěna** je plochá, zhruba v ose se vstupem osazeným už popsanou novodobou dveřní výplní. Jihozápadní kout se sprchovým koutem je obložený novodobým keramickým obkladem. Navazující **severní stěna** je zcela plochá, částečně zakrytá novodobou kuchyňskou linkou. **Východní stěna** obsahuje blíže k severní stěně okenní niku s rovným překladem tvořeným částí druhotně využité kolejnice. Parapet ustupuje za vnitřní líc stěny pouze zhruba o 10 cm, tj. výrazně méně než u ostatních okenních nik patra. Samotný okenní otvor je na obou stranách o cca 15 cm užší než nika[171] a navzdory rovnému překladu je v něm osazena okenní výplň nahoře segmentově ukončená. Až na menší šířku je opět shodná s ostatními novodobými okenními výplněmi patra. **Jižní stěna** obsahuje blíže východní stěny dveřní otvor osazený deštěnou zárubní bez osazeného křídla. Čela jsou profilována obdobně jako u CP14 a CP15, profilace ale opět není totožná. Polodrážka je provedena směrem do místnosti 213 a osazeny zde jsou stěžeje typu pastrana. **Strop** je plochý, lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je zřejmě prkenná, zakrytá linoleem (PVC), kobercem a u sprchového koutu novodobou keramickou dlažbou.

Navazující menší obdélné **místnosti 213 a 214** byly zjevně dříve místností jedinou. Dělící příčka je poměrně tenká, s novodobou shrnovací dveřní výplní v novodobé dřevěné zárubni. Vstupní **severní stěna** místnosti 213 je až na vstup s už popsanou zárubní plochá, nečleněná. Navazující **východní stěna** obsahuje dvojici pravidelně rozložených okenních nik, každá z nich v jiné ze stávajících místností. Okenní niky jsou shodné a shodnou novodobou okenní výplní osazené, jako v ostatních už popsaných místnostech patra (mimo prostory 212 a 219). **Jižní stěna** místnosti 214 je plochá, nečleněná. **Západní stěna** obsahuje poblíž dělící

170 To by odpovídalo faktu, že se zde dle historických plánů i ikonografických pramenů původně skutečně nacházela okenní nika pokračující do prostoru 212. Okenní výplň byla jistě dělena pevným sloupkem do dvou částí a příčka tvořící jižní stěnu k němu těsně dobíhala.

171 Důvodem může být to, že okenní otvor před poslední opravou dle archivních materiálů stále ještě navazoval na nyní zaslepený okenní otvor prostoru 217, ovšem byl od něj oddělen zděným sloupkem a měl navenek charakter samostatného okenního otvoru, a to pravděpodobně užšího než ostarní okenní otrory patra. Stávající okenní výplň by byla vyráběna právě s ohledem na menší šířku otvoru také užší. V průběhu rekonstrukce ovšem zjevně doslo k posunu okenního otvoru do stávající pozice a otvor v ní byl vyzděn ve standrardní šířce. Vyrobená okenní výpň této standardní šířce ovšem s ohledem na šířku okenního otvoru staršího neodpovídala.

příčky v rámci místnosti 214 slepou dveřní niku. V ní je osazena historická deštěná dveřní zárubeň. Čelo má opět obdobnou, ale ne identickou profilaci. Směrem do místnosti se nachází polodrážka, po zapuštěných stěžejích zde ovšem zůstaly pouze prázdné otvory. Stěna je jinak plochá, nečleněná. **Strop** je opět plochý, lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je podle všeho prkenná, s prkny běžícími ve směru sever-jih, ovšem zakrytá koberci.

Místnosti 203-211

Místnosti 203-211 tvořily naposledy rozlehlý třípokojový byt, přístupný od severu, z chodby 201, osvětlený celkem šesti okny, od východu a od západu. Byt konkrétně obsahuje předsíň a navazující chodbu, tři pokoje, kuchyni, záchod, koupelnu a komoru a je opět kompletně omítaný.

Vstupní **prostor 203** je v půdorysu mírně obdélný a sloužil naposledy jako předsíň. Přístupný je od severu, z chodby 201, na východní straně obsahuje vstup do místnosti 206, na jižní straně do prostory 204, na západní straně do místnosti 209. Přímé denní světlo prostor postrádá. Nepřímo je osvětlen vstupy z místnosti 106 a 109, v nichž aktuálně chybí dveřní výplně. Vstupní **severní stěna** obsahuje segmentově ukončenou dveřní niku, citelně vyšší i širší než symetricky umístěný dveřní otvor s už popsanou novodobou dveřní výplní. Na západní straně špaleta přímo navazuje na západní zeď, v níž se ve vzdálenosti cca 45 cm nachází pravoúhlý vertikální ústupek. Na východní straně se špaleta nachází cca 10 cm od východní stěny. Nutné je ale upozornit na to, že dle prasklin patrných na opačném líci téže zdi se dříve jednalo o segmentově uzavřený průchod.[172] Zaměření budovy navíc dokládá, že šířka niky odpovídá šířce navazující chodby v části 201A a situace zde tedy zjevně byla v zrcadlovém otočení totožná se situací mezi částmi 201A a 201B, tj. část 201A dělil od prostoru 203 segmentový pas a současně byl prostor 203 na obou stranách o cca 10 cm širší než část 201A, a to v souladu s menší mocností zdiva krajních třetin podélných stěn střední chodby. Navazující **východní stěna** obsahuje blíže jižní stěně pravoúhlý průchod o světlosti 200x110 cm. Jinak je zcela plochá. Zeď jež stěnu tvoří má mocnost zhruba 17 cm. **Jižní stěna** obsahuje symetricky umístěný dveřní otvor s novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Západní stěna** obsahuje při stěně severní už popsaný pravoúhlý ústupek, odpovídající mocnosti západní poloviny navazující mezitraktové zdi. Dveřní otvor vstupu do místnosti 209 se nachází blíže k jižní stěně a je vložen do pravoúhlé dveřní niky. Ta je zhruba o 10 cm vyšší a symetricky na obou stranách o cca 20 cm širší než dveřní otvor. V otvoru je osazena novodobá ocelová zárubeň bez zavěšeného dveřního křídla. **Strop** je plochý, lemovaný na všech stranách neodsazeným fabionem. **Podlaha** je kryta novodobou světlou keramickou dlažbou.

Navazující **prostor 206** by v půdorysu byl mírně obdélný, pokud by z jeho jihozápadního kouta nebyla vydělena prostora 205. Přístupný je od západu, z předsíně 203, osvětlený jedním oknem od východu, a kromě už zmíněné prostory 205 z ní lze vstoupit též na jihu do místnosti 207. Vstupní **západní stěna** je plochá a obsahuje při mladší příčce, vydělující prostor 205, už popsaný pravoúhlý průchod. Navazující **severní stěna** je zcela plochá, pouze se stopami jakéhosi novodobého odstraněného regálu či vestavěné skříně. **Východní stěna** obsahuje blíže jižní stěny okenní niku se segmentovým záklenkem, jak odhaluje sondáž stavebnětechnického průzkumu, tvořený je cihlami. Provedení niky, okenního otvoru i novodobé okenní výplně je totožné jako v ostatních už popsaných místnostech patra s výjimkou místností 212 a 219. **Jižní stěna** je opět zkrácena objemem prostory 205. Těsně při ní (ve vzdálenosti cca 3 cm) se nachází vertikální ústupek odpovídající předstupujícímu komínovému tělesu, respektive rozdílu mocnosti tenké příčky situované mezi komínovým tělesem a obvodovou zdí a mocnosti citelně masivnější zdi v místě dvojice deskových komínových těles a plné zdi běžící mezi nimi. Situace je v zrcadlovém otočení analogická situaci popsané v místnosti 220, byť v prostoru 206 je dodatečně pozměněna vložením prostory 205. Nesymetricky, těsně při zmíněném ústupku, se nachází pravoúhlá dveřní nika, pouze nevýrazně vyšší a širší než vlastní dveřní otvor, dnes osazený novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Strop** je plochý, lemovaný s výjimkou příčky vydělující prostor 205 neodsazeným fabionem. **Podlaha** je prkenná, obdobná jako v místnosti 220. V severovýchodním koutě je do podlahy provedena sonda stavebnětechnického průzkumu, odhalující prakticky identickou situaci, jaká byla nalezena v sondě do podlahy v místnosti 220.

Neveliká, mírně obdélná **koupelna 205** vznikla novodobým oddělením z místnosti 206 tenkou zděnou příčkou a od východu je také přístupná. **Stěny** jsou do výšky cca 2m kompletně obložené novodobým kera-

172 Původnost průchodu zde opět potvrzují i dochované historické plány.

mickým obkladem. V západní stěně se pod stropem nachází neveliký obdélný větrací otvor do prostory 204. **Strop** je na jižní a západní straně lemován neodsazeným fabionem. **Podlaha** je krytá novodobou keramickou dlažbou. Při jižní stěně se na celou šířku nachází novodobá, novodobým keramickým obkladem od severu obložená vana. Při západní stěně se nachází novodobé keramické umyvadlo.

V jihovýchodním nároží budovy je situována obdélná **místnost 207**. Přístupná je od severu, z prostory 206, případně od západu, z místnosti 208. Osvětlena je jedním oknem od východu. Vstupní **severní stěna** je s výjimkou dveřního otvoru při jižní straně s už popsanou novodobou dveřní výplní zcela plochá, pouze při západní stěně je v ní patrný poměrně nízko (cca 1,6 m) situovaný kouřový otvor, zřejmě s vytrženým kovovým lemem.[173] **Východní stěna** obsahuje zhruba v ose okenní niku se segmentovým záklenkem. Provedení niky, okenního otvoru i novodobé okenní výplně je totožné jako v ostatních už popsaných místnostech patra s výjimkou místností 212 a 219. **Jižní stěna** obsahuje téměř symetricky, blíže západní stěně, zaslepenou okenní niku. Ta je opět totožná jako ostatní už popsané okenní niky, patrný je zde i zaslepený okenní otvor bez okenní výplně, oproti všem ostatním už popsaným okenním otvorům patra překvapivě s rovným překladem. **Západní stěna** je plochá a obsahuje zhruba symetricky situovaný vstup s novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Strop** je plochý, opět lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je prkenná, oproti ostatním místnostem patra s poněkud širšími prkny (šíře zhruba 30-31 cm) a méně výraznými spárami.

V jihozápadním nároží budovy je situována obdélná **místnost 208**. V zrcadlovém obrácení je místnost **téměř totožná** s místností 207, s tím že vstup v severní stěně ústí do místnosti 209. Rozdílem je za prvé to, že dveřní otvor ve východní stěně má mělkou pravoúhlou dveřní niku, vyšší pouze nevýrazně, na severní straně o obdobný rozměr širší a zhruba dvojnásobně širší na straně jižní. Jinými slovy, dveřní otvor je na niku vložen dosti nesymetricky. Druhým rozdílem je pozice slepé niky v jižní stěně, , s ohledem na o něco menší hloubku místnosti situována blíže východní stěně. Třetím rozdílem je to, že vstup v severní stěně je situován blíže jižní stěny a má podobu pravoúhlého průchodu bez osazené dveřní výplně. Rozměry otvoru o světlosti 200x105 cm odpovídají rozměrům ostatních dveřních nik popisovaného bytu. Posledním rozdílem je to, že v severovýchodním koutě se v podlaze nachází relativně neveliká, směrem do prostoru poněkud okosená plocha odpovídající jistě někdejším kachlovým kamnům. V poškozeném místě je patrné, že je dlážděna cihlami přetaženými tenkou vrstvičkou, nejspíše cementovou. V novodobém hnědočerveném nátěru podlahy je na prknech podél zmíněné zpevněné plochy patrný negativ, snad odpovídající jakési nedochované liště.

Navazující obdélná **místnost 209** je navíc přístupná od východu, z prostory 203, případně od jihu, z místnosti 208. Osvětlena je jedním oknem od západu. Vstupní **jižní stěna** obsahuje při jižní stěně opět vertikální pravoúhlý ústupek daný existencí komínového tělesa při jihovýchodním koutě. Dveřní otvor situovaný západně od tohoto ústupku má podobu pravoúhlého průchodu a v zásadě už byl popsán v rámci sousední místnosti. **Západní stěna** je plochá a obsahuje blíže jižní stěně okenní niku se segmentovým záklenkem. Její provedení, stejně jako provedení okenního otvoru a novodobé okenní výplně, je totožné s ostatními už popsanými místnostmi patra. **Severní stěna** obsahuje při západní stěně vstup do místnosti 210 s novodobou plochou dveřní výplní v ocelové zárubni. **Východní stěna** obsahuje při severní straně vstup z předsíně 203 s už popsanou novodobou dveřní výplní. **Strop** je plochý, opět lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je i zde prakticky jistě prkenná, krytá novodobým linoleem (PVC) a z části i kobercem.

Navazující obdélná **místnost 210** je přístupná od jihu, z místnosti 209, osvětlena je dvěma okny od západu, vstupem v severní stěně je přístupný prostor 211. Vstupní **jižní stěna** obsahuje širokou a také poměrně hlubokou, půlkruhově klenutou niku s kolmo vedenými špaletami. Nika odpovídá existenci koutových pilířů v místnosti 104 o podlaží níže. V rámci prostoru 210 se ale koutové pilíře jeví mohutnější, neboť obvodová zeď má, stejně jako v ostatních místnostech patra, o 15 cm menší mocnost než v přízemí. Pilíře se tudíž v úrovni patra jeví mohutnější. Pata záklenku niky se nachází zhruba 60 cm nad úrovní podlahy a vrchol niky se nachází zhruba 90 cm pod úrovní stropu místnosti. Horní část oblouku je na většinu hloubky niky horizontálně zkrácena mladší, pod vrchol vloženou konstrukcí, dle poklepu tvořenou nejspíše omítaným dřevem. Jak plyne z analogické situace v prostoru 211, tento dodatečný útvar zakrývá železná táhla **CP22**. Dveřní nika vložená do zmíněné půlkruhové niky blíže k východní straně je pravoúhlá, o shodné výšce i šířce jakou mají jiné dveřní niky daného bytu, tj. je široká 1,1 m a vysoká 2 m. Symetricky umístěný dveřní otvor má už popsanou novodobou dveřní výplň. **Západní stěna** je plochá a obsahuje symetricky rozmístěnou dvojici okenních nik se segmentovými záklenky. Jejich provedení, provedení okenních otvorů i novodobých

173 Eventuálně jde o průraz provedený v rámci stavebnětechnického průzkumu.

okenních výplní je opět totožné jako v ostatních už popsaných místnostech patra. **Severní stěna** obsahuje symetricky umístěný vstup do prostoru 211 s **dveřní výplní CP20**. Zárubeň v relativně tenké zděné příčce je ploše deštěná, s poměrně širokými čely. Dveřní křídlo je rámové konstrukce, dělená třemi pravidelně rozmístěnými horizontálními příčkami do čtyř plných polí. Zárubeň i křídlo má zaoblené hrany, směrem k výplni polí navíc ozvláštněné drobným odsazením. Závěsy jsou typu ořech, klika a štítky novodobé, plastové. Ještě relativně kultivovaně provedenou výplň lze datovat do třicátých let 20. století. **Východní stěna** obsahuje při jižní stěně o cca 15 cm předstupující, v půdorysu obdélné komínové těleso o dvou průduších. Jinak je plochá. **Strop** je plochý. Na dvou poškozených místech je patrné, že je tvořený prkny s omítkou na rákos. **Podlaha** je prkenná, s prkny běžícími ve směru sever-jih, a to citelně užšími (15 cm a méně) než v ostatních místnostech patra. V severozápadním koutě je v podlaze opět provedená sonda, dokládající obdobné provedení stropní konstrukce jako v ostatních místnostech patra. Rozdíly jsou jen drobné. Stropní trám je kompletně hraněný, řezaný, jalová podlaha je tvořená hraněnými řezanými prkny kladenými v jedné vrstvě, podlahové polštáře jsou na tato prkna kladeny kolmo a v jednom případě obsahují na bocích oblinu, tj. trámek je řezán pouze ze dvou stran.

Neveliký obdélný **prostor 211** je přístupný od jihu z místnosti 210, osvětlený a větraný drobným oknem od severu. Vstupní **jižní stěna** je plochá, s už popsanou dveřní výplní CP20, tvořená tenkou příčkou. **Obě krátké stěny** jsou ploché a s ohledem na klenbu prostoru také velmi nízké. **Severní stěna** obsahuje těsně při stěně západní okenní niku jež šachtovitě vybíhá nad nízko zabíhající klenbu prostoru. Nika sahá až k podlaze, je segmentově uzavřená a ležatě obdélný okenní otvor se dnes nachází vysoko pod stropem. Osazena je v něm **okenní výplň CP21**. Ta podle všeho pochází z doby výstavby, je dvojitá, osazená v líci fasády, shodně jako nika je nahoře uzavřena segmentově. Obě křídla, vnější i vnitřní, jsou dělena jednou vertikální příčkou do dvou skleněných tabulí, na vnitřní straně opatřené dobově obvyklou střídmou profilací. Vnitřní křídlo má na východní straně zapuštěné závěsy typu pastrana a na západní straně je zajišťuje obrtlík. Vnější křídlo se dnes jeví jako v otvoru napevno usazené. Skla nahrazuje proděravělé husté kovové pletivo. Pohled z vnitřní strany doloží, že okenní otvor byl původně vyšší a sahal citelněji níže.[174] Dnes dochovaná část výplně odpovídá horní části původního otvoru, situované původně nad poutcem. Citelně vyšší spodní část otvoru je dnes v líci zazděná a proměněná v policovou niku. Navazující nižší police je mimo to vložena i do samotné okenní niky. **Strop** prostoru 211 tvoří valená půlkruhová klenba. Je přitom evidentní, že stavebně jde o shodný útvar jako v jižní stěně místnosti 210, tj. původně o hlubokou a širokou, půlkruhově ukončenou niku, až dodatečně oddělenou tenkou zděnou příčkou. Pod stropem probíhá dvojice plochých železných **táhel CP22** každé se skládající ze dvou částí, uprostřed vybavených klínovitým rozšířením které umožňuje obě části vzájemně pevně spojit pomocí dvojice kovových objímek. Zda jsou táhla navíc aretována zasunutím kovového klínku atp v tuto chvíli není zřejmé, neboť posouzení brání vrstva mladších nátěrů. **Podlaha** je prkenná, s prkny kladenými ve směru sever-jih.

Poslední prostorou bytu je v půdorysu čtvercová **místnůstka 204**. Přístupná je od severu, z předsíně 203, a přímé denní světlo postrádá. Ve vstupní **severní stěně** se zhruba v ose nachází pravoúhlá dveřní nika do níž je mírně nesymetricky vložen dveřní otvor s už popsanou novodobou dveřní výplní. Vzdálenost obou špalet niky a dveřního otvoru je opět o něco větší než vzdálenost mezi překladem niky a otvoru. Zda i v tomto případě může jít o starší, pouze upravenou dveřní niku přesto není zřejmé. **Ostatní stěny** jsou jinak téměř kompletně ploché, do výšky cca 1,6 m kompletně obložené novodobým keramickým obkladem. Ve východní stěně se pod stropem nachází už popsaný neveliký větrací otvor prostoru 205. Další větrací otvor, tentokrát čtvercový a krytý mřížkou, se nachází pod stropem ve stěně jižní. **Strop** je i zde plochý, lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je krytá novodobou keramickou dlažbou, shodnou s dlažbou předsíně 203. Z kompletně novodobých zařizovacích předmětů se v místnosti na východní stěně nachází umyvadlo, při jižní splachovací záchod, v jihovýchodním koutě pod stropem bojler a v jihozápadním koutě na celou výšku svislá kanalizační roura.

174 Závěr opět potvrzují historické plány i ikonografie.

Druhé patro a půdní prostor

Prostor 301

Prostor 301 se skládá z prostoru schodiště 301A, přímo v celé ploše odspodu ústícího do většího prostoru 301B. Prostor je přístupný od jihu, z prostoru 201C a lze z něj vstoupit na západní straně do místností 302-304, na východní straně do půdního průchodu 306 a poklopem ve stropě do půdního prostoru 401. Přímé denní světlo prostor postrádá. Je téměř kompletně omítaný.

Prostor 301A je podélný, v řezu klínovitý, stoupající od jihu k severu. **Jižní stranu** prostoru tvoří ve spodní části už popsaná dveřní výplň CP17, výše plochá omítaná stěna. Nátěr stěny přímo přechází na samotnou zárubeň. **Západní stěna** je plochá a přímo pokračuje do plochy západní stěny prostoru 301B. Ve spodní části je těsně nad prvním, respektive druhým stupněm schodiště v místě s odpadlou omítkou do jisté míry patrné kamenné zdivo, zdá se že minimálně z části cihlové. Nachází se zde opět jednoduché novodobé trubkové zábradlí. **Východní stěna** je zcela plochá. **Schodiště** jež prostorem probíhá, a to přesně nad středním ramenem schodiště 102, je dřevěné, řešené shodně jako v prostoru 201C. První stupeň schodiště je současně prahem vstupního dveřního otvoru. Na severním konci přímého schodištního ramene se nachází obdélná mezipodesta, z níž stoupá dvojice krátkých, kolmo k východu a západu se rozdělujících ramen. Východní míří ke vstupu do prostoru 306, západní ke vstupu do prostoru 302. Mezipodesta je dodatečně navýšená pomocí dřevěné konstrukce jež o jeden stupeň zvýšila počet stupňů dlouhého spodního ramene a současně o jeden stupeň snížila počet stupňů obou krátkých protilehlých horních ramen.

Prostor 301B je obdélný, dvojnásobně širší než prostor 301A, o něco delší a mimo to poměrně vysoký. Plochá **západní stěna** už byla zmíněna v rámci prostoru 301A. Těsně při severní stěně se v ní nachází pravoúhlá dveřní nika s **dveřní výplní CP23**, osazenou směrem do místnosti 302. Ta je obdobná jako dveřní výplň CP20, liší se pouze počtem ležatě obdélných polí. U CP23 je jich celkem pět, o něco nižších než je CP20, a to navzdory o něco větší výšce dveřního otvoru, resp. výplně. V navazující **severní stěně** se při východní straně nachází segmentově ukončená **nika**, původně zřejmě přisvětlovací otvor, dosti recentně směrem do prostoru 306 zazděný tenkou cihelnou příčkou o mocnosti zhruba 15 cm. Dno niky probíhá horizontálně a nachází se zhruba 30 cm nad úrovní podlahy. Vhodné je poznamenat, že segmentový záklenek má vzhledem k šířce 1m poměrně výrazné vzepětí (cca 25 cm) a směrem do prostoru 306 téměř půlovální tvar, neboť paty záklenku zde byly z neznámého důvodu omítnuty oble. Dodatečná zazdívka otvoru omítku z větší části zcela postrádá. **Východní stěna** obsahuje těsně při stěně severní dveřní otvor s **dveřní výplní CP24**. Ta je osazená v prosté trámové zárubni bez polodrážky. Jako doraz dveřního křídla slouží cca 80 cm vysoká dřevěná deska, přibitá hřebíky na boční část zárubně. Dveřní křídlo je prakticky shodné jako CP14, tj. rámové konstrukce, dělené do čtyř obdélných polí dvěma horizontálními a jednou vertikální příčkou mezi nimi (ležaté H). Je ovšem evidentně dole i nahoře dodatečně citelně seříznuté a tak zmenšené z původní výšky 210 cm na stávajících 195 cm. Mimo to má křídlo při severní hraně dole pravoúhle vyříznutý roh, pravděpodobně tak aby se otvorem mohla protahovat kočka. Závěsy jsou nezapuštěné, přímé, horní novodobý, spodní historický, z doby výstavby budovy. Zámek je zadlabací, klika a štítky hliníkové, s klikou typu „ovál“. Na rubové straně se dochoval poškozený hnědý fládr, zajímavý tím že v místě zhoblované odsazené části náplní je nezvykle použit citelně tmavší hnědý odstín. Dále k jihu se ve východní stěně v ose nachází 2,6 m široká a v patě 2,5 m vysoká, segmentově uzavřená **nika** se vzepětím zhuba 30 cm. Svými rozměry odpovídající otvorům v témže místě v úrovni přízemí i prvního patra. Původně šlo i zde o otvor, i zde směrem do prostoru 306 relativně recentně uzavřený tenkou příčkou, patrně o mocnosti pouhých 6 cm, tj. zděnou „na štorc“, a to z dutých cihel. V příčce se nachází dvojice nevelikých obdélných oken. Zaskleny jsou poloprůhledným, jemně drážkovaným sklem, upevněným na krajích jednoduše klínovitě tvarovanou maltou. **Jižní stěna** obsahuje niku, situovanou a tvarovanou v zrcadlovém otočení zcela shodně jako nika ve stěně severní. I zde šlo původně o otvor, až dodatečně zaslepený příčkou o mocnosti 6 cm, tentokrát zděnou z bílých cihel, i zde bez omítky. Plochý **strop** je lemovaný neodsazeným fabionem. Při jihozápadním koutě se v něm nachází dřevěnými deskami lemovaný čtvercový otvor vstupu do půdního prostoru, z vrchu uzavíraný jednoduchým čtvercovým poklopem bez jakéhokoliv kování, zapadajícím do polodrážky vytvořené v prostoru 401 mírným ustupováním kraje podlahových prken. **Podlaha** prostoru 301B je dlážděna cihlami, a to i v části odpovídající schodištnímu zrcadlu 101D. Tato dlažba je ovšem dosti zřetelně oddělena od autentičtěji působící dlažby v

jižní čtvrtině prostoru. Patrně je mladší. Otvor schodiště 301A odděluje jednoduché dřevěné **zábradlí**, asi dosti novodobé.

Prostory 302-304

Místnosti 302-304 tvořily naposledy malý byt s předsíní, kuchyní a pokojem. Přístupný je od východu, z prostory 301. Osvětlený je dvěma okny od západu. Prostor je opět kompletně omítaný.

Neveliký obdélný vstupní **prostor 302** obsahuje ve **východní stěně** přímo při stěně severní dveřní otvor s už popsanou dveřní výplní CP23. Jinak je stěna plochá. Zcela ploché jsou i obě navazující **krátké stěny**, jižní a severní. **Západní stěna** obsahuje při stěně severní dveřní otvor. Dveřní výplň je konstrukčně obdobná jako u vstupu od východu, tj. CP23, křídlo je ale děleno pouze do tří polí a na hranách je pouze zakulacené. Závěsy jsou typu ořech, zámek zadlabací, klika a štítky jsou vyrobeny zřejmě z bílého bronzu. Datovat lze výplň asi také do třicátých let 20. století. **Strop** je plochý, lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je prkenná, s dosti úzkými prkny běžícími ve směru sever-jih.

Navazující neveliká obdélná **místnost 303** obsahuje ve vstupní **východní stěně** těsně při stěně severní dveřní otvor s už popsanou dveřní výplní. Dveřní nika z ohledem na malou mocnost příčky chybí. **Jižní stěna** obsahuje ne zcela v ose, blíže k západu novodobě dřevem deštěný průchod o velikosti dveřního otvoru. Východně od otvoru je na stěně pás novodobého obkladu po kuchyňské lince. Jinak je stěna plochá. **Západní stěna** obsahuje těsně při stěně jižní okenní niku, shodnou, shodným okenní otvorem a shodnou novodobou okenní výplní osazenou jako v ostatních místnostech prvního patra (mimo prostory 212 a 219). **Severní stěna** místnosti je zcela plochá. **Strop** je plochý, lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je podle všeho prkenná, krytá linoleem (PVC).

Obdobně řešena je i větší obdélná **místnost 304**. Ve vstupní **severní stěně** obsahuje už popsaný průchod z místnosti 303. Navazující **východní stěna** obsahuje v jižní polovině, shodně jako v místnosti 210, mírně předstupující ploché komínové těleso s novodobým kouřovým otvorem. **Jižní stěna** je zcela plochá. **Západní stěna** obsahuje zhruba v ose okenní niku, shodnou, shodným okenní otvorem a shodnou novodobou okenní výplní osazenou jako v sousední místnosti 303, a samozřejmě také v místnostech prvního patra (mimo prostory 212 a 219). **Strop** je plochý, lemovaný neodsazeným fabionem. **Podlaha** je prkenná, krytá linoleem (PVC). V jihozápadním koutě se opět nachází sonda do této podlahy. V ní je patrné, že úzká prkna běžící ve směru sever-jih obsahují pero a drážku. Polštáře na ně běží kolmo a těsně pod nimi probíhá prkenná jalová podlaha. Násyp mezi polštáři tvoří škvára. Nad mohutným přízedním pasem patrným v místnosti 210 ovšem jalová podlaha neprobíhá, neboť zde sonda zachytila kamenné zdivo nadezdívky zmíněného půlkruhového pasu. Nesmírně zajímavý detail se ovšem zachoval pod jalovou podlahou. Patrný je zde **mohutný kovový nýtovaný nosník CP25** o výšce 50 cm a podle všeho o průřezu ve tvaru písmene I. Nosník je opatřen šedým nátěrem. Těsně pod jeho spodní plochou probíhá prkenná omítaná konstrukce stropu místnosti 210.[175] Mezi jednotlivými nosníky se zjevně nachází prázdný prostor.

Půdní prostor 306

Podobu půdního prostoru samozřejmě zásadně určuje valbový tvar střechy, doplněné uprostřed východní strany kolmým sedlovým křidélkem. Sklon střechy činí 27°. Popisovaný prostor 306 je situován téměř nad celou plochou budovy, s výjimkou objemu prostor 301-305. Mimo zmíněné hmoty půdní prostor z části dělí desková komínová tělesa a také některé prvky krovové konstrukce, především vazné trámy, sloupky a šikmé vzpěry. Situovány jsou z větší části v místě mezitraktových zdí. V prostoru se mimo to dochovaly relikty příček, jež jej zřejmě dělily mezi nájemníky jednotlivých bytů. Pokusíme-li se prostorové uspořádání popsat systematičtěji, pak v místě příčné zdi mezi prvním a druhým traktem se nachází především dvojice deskových komínů. Prostor středního, tj. třetího traktu v západní polovině vyplňuje hmota obsahující prostory 301-304. Východně od ní se na rozhraní druhého a třetího traktu nachází komínové těleso. Obdobná situace je i na rozhraní třetího a čtvrtého traktu. Komínové těleso zde ale má podobu komína deskového, od linie mezitraktové zdi vybíhajícího kolmo k jihu. Do východní části prostoru čtvrtého traktu je vestavěna hmota prádelny

175 Nosníky přesvědčivě zachycuje řez v plánu z doby výstavby budovy.

305. Nad mezitraktovou zdí mezi čtvrtým a pátým traktem se opět nachází dvojice deskových komínových těles.

Zděné konstrukce se v půdním prostoru uplatňují jednak v podobě už zmíněných komínových těles, dále po obvodu v podobě nízké půdní nadezdívky, na východní straně v prostoru středního traktu vybíhá trojúhelný štít a nakonec v podobě už také zmíněných stavebních konstrukcí vymezujících prostory 301-304 a 305.[176] **Komínová tělesa** jsou omítaná, vybavená novodobými betonovými revizními otvory. Nad rovinou střechy jsou evidentně novodobě přezděna z bílých cihel, s betonovými, do stran nepřesahujícími krycími deskami. Dvě komínová tělesa situovaná mezi prvním a druhým traktem mají (od východu) tři a pět komínových průduchů. Komínové těleso mezi druhým a třetím traktem má jeden průduch, kolmo na mezitraktovou zeď situované komínové těleso mezi třetím a čtvrtým traktem má tři průduchy, a dvojice těles mezi čtvrtým a pátým traktem má (od východu) dva a čtyři průduchy. Nízká **půdní nadezdívka** po obvodu budovy má výšku zhruba 50 cm, je tvořena cihlami a nahoře dobíhá až k šikmému podbití střešní krytiny. **Trojúhelný štít** na východní straně je zděný téměř kompletně z kamene, pouze okulus nacházející se v ose štítu nízko nad podlahou je vyzděný z cihel. Zřejmě dodatečně byl okulus zaslepen (viz níže). Spodní část zdiva do výšky cca 30 cm předstupuje o cca 10 cm a i toto předstupující zdivo je kamenné. Na severní straně je toto předstupující zdivo poškozeno a odhaluje ve zdi zazděný masivní trám, podle všeho pozednici. Do zdiva je mimo to na celou hloubku trámu vezděný sloupek situovaný v ose štítu. Je evidentní, že štít byl vyzdíván až po vzniku krovové konstrukce a sloupek mimo to citelně zaslepil i zmíněný okulus. Není ovšem zřejmé, zda navzdory tomu otvor po určitou dobu jako okénko nefungoval.[177]

Jižní líc zdiva prostor 301-304 je z větší části omítaný hrubě hozenou šedavou omítkou. Zdivo lze pozorovat v úzkém pruhu těsně nad podlahou a dále ve větší ploše nad úrovní kleštin krovu. Toto druhé místo je ovšem citelně seříznuto od západu stoupající šikminou střechy. Přesto je na obou místech patrné, že zdivo je v ploše kompletně kamenné, zatímco nárožní části jsou systematicky vyzděné z cihel. Shodná situace jistě bude u zaslepeného, segmentově klenutého otvoru, patrného ve východní části zdi, popsaného už v rámci prostory 301. Zde ovšem pozorování hran otvoru znemožňuje omítka. S lícem zdi zarovnaná novodobá zazdívka otvoru omítku postrádá. **Východní líc** zdiva týchž prostor je až na později upravovaná místa omítnutý hrubší, dřevem rovnanou omítkou, i zde šedavou, bez nátěru. V ose stěny se nachází novodobá zazdívka segmentově uzavřeného širšího otvoru, popsaného opět už v rámci prostoru 301. Zazdívka otvoru je i zde provedena v líci, je neomítnuta, takže je patrné, že je zděna z novodobých pálených dutých cihel (tzv. příčkovek).[178] Pro lepší uchycení zdiva byly zjevně dosti citelně poškozeny obě svislé hrany otvoru. Severněji se nacházející vstup z prostoru 301 má niku segmentově klenutou, omítanou, vlastní dveřní otvor tvořený trámovou zárubní už popsané dveřní výplně CP24 má nadezdívku opět z dutých cihel. Jižně i severně od zazděného otvoru se na stěně nachází **pamětní zápisy CP26**, náležející řemeslníkům kteří se podíleli na jakési blíže neurčené opravě.[179] Jižně od zazděného otvoru se nachází neúplná datace provedená štětcem černou barvou. S ohledem na zběžné provedení a navíc i mladší poškození omítky při hraně přilehlého zrušeného otvoru lze přečíst pouze neúplný letopočet *189?*, a dále den a měsíc, snad *22/5, 26/5* či *28/5.* Pod datací je proveden jednoduchý, od ruky malovaný dekor tvořený dvojicí ležatých symetrických esovek a střapečkem. Severně od zazděného otvoru se nachází okrová, ležatě obdélná plocha rozdělená tmavě hnědou svislou linkou na dvě pole. Shodnou linkou je pole olemováno a nahoře i dole přizdobeno symetricky komponovaným ornamentem, malovaným daleko precizněji než má předchozí popisovaný zápis. Ve zmíněných polích se nachází dva zápisy. V levém poli, jehož okraj je také citelně poškozen, je zápis proveden natolik světlou barvou že je téměř nečitelný. Rozeznat lze pouze jednotlivá písmena, bez záruky snad jméno *Alois* v prvním řádku. Spodní dva řádky už jsou zcela nečitelné, odhadnout lze pouze to že na konci zápisu je uvedena nečitelná datace. Daleko lépe čitelné je pravé pole, v němž lze číst *Fr. Kraft / lakýrník / 1897.* Součástí zápisu byl i den a měsíc, ovšem ty jsou dnes zcela nečitelné. Dotyčného lakýrníka se podařilo identifikovat na

176 V tomto druhém případě jde o konstrukci tvořenou heraklitem připevněným asi na dřevěnou konstrukci. Důsledně vzato se tedy o zděnou konstrukci zřejmě nejedná.

177 Okulus existující na protilehlém západním průčelí byl dle historické ikonografie zaslepen při úpravě fasád na počátku 20. století, zřejmě roku 1913. Trámem citelně zmenšená světlost otvoru je samozřejmě na překážku jeho využití k případné manipulaci či k vyhlížení, sporému osvětlení a větrání prostoru přesto úplně nebrání.

178 Zmíněné cihly byly vyráběny už v době první republiky, přestože nejčastěji je nacházíme na stavbách až z doby socialismu. Úprava tedy může pocházet už ze třicátých let 20. století.

179 Samozřejmě je odvážné spojovat zmíněný zápis přímo s výměnou dveřních výplní, přítomnost minimálně dvou řemeslníků z nichž jedním je lakýrník ovšem této možnosti v hypotetické rovině bezpochyby odpovídá.

Smíchově, v domě čp. 30. Zemřel o pouhý rok později ve věku 47 let.[180] **Severní líc** zdiva týchž prostor se (v zrcadlovém otočení) prakticky kompletně podobá už popsanému jižnímu líci. Jediným rozdílem je mladší, cihelná zazdívka bývalého otvoru v jižní části stěny, zde provedené z pálených jihel. Do prostoru 306 otočené **líce vestavby prostoru 305** jsou tvořené omítnutým heraklitem. Na západní straně vestavby blíže strany severní je prostor přístupný vstupem s dveřní výplní rámové konstrukce, usazené v dřevěné zárubni. Výplň je téměř totožná jako výplň vstupu do místnosti 303 z předsíně 302, datovatelná do třicátých let 20. století.

Podlaha je kryta cihlami kladenými v řemenovém vzoru ve směru sever-jih. **Sonda** provedená do podlahy v jižní části prostoru odhaluje pod dlažbou a nízkou vrstvou násypu (s mocností cca 5 cm) jalovou podlahu z prken překládaných shodně jako je tomu u podlah prvního patra. Pod poměrně masivními trámy jež běží ve směru východ-západ se už jistě nachází prkna nesoucí na rákos nahozenou omítku stropu prvního patra. Mezi jednotlivými trámy se nachází dutiny.

Krovová konstrukce působí na první pohled velmi tradičně. To je dáno především nízko položenými vaznými trámy a dále použitím tradičních detailů a způsobu opracování. Trámy jsou poměrně masivní, například vazné trámy, vaznice, nárožní krokve mají průřez minimálně 20x20 cm, sloupky 18x18 cm, krokve zhuba 18x14 cm, šikmé vzpěry a pásky 16x13 cm atp. Tradičně provedené je i tesařské značení pomocí tesařsky zjednodušených římských číslel, a to od severu k jihu, po jednotlivých vazbách, s rozlišením stran. Značky jsou fyzicky provedeny většinou na severním boku. Trámy jsou podle všeho z větší části klasicky opracovány ručním tesáním, místy na hranách s ponechanými oblinami a místy dokonce s kůrou. Pouze na kleštinách jsou patrné stopy strojního řezání. Povrch trámů i řezaného prkenného podbití je pokryt novodobým zeleným konzervačním nátěrem. Trámy jsou z velké části spojovány čepováním, podle všeho ovšem zpravidla bez zajištění spojů dřevěnými kolíky. U šikmých vzpěr křížících sloupky je použito plátování. U vazných trámů či vaznic jsou spoje pojištěny kramlemi. U kleštin jsou k vzájemnému stažení použity železné svorníky s čtverhrannými matkami. Konstrukci krovu ze charakterizovat jako vaznicovou, vynášenou dvojitou stojatou stolicí. Pozednice je z větší části obezděna. Plnou vazbu tvoří vazný trám do něhož jsou čepovány výměny krátčat vazeb mezilehlých, dále pár sloupků doplněný šikmými plátovanými vzpěrami, propojujícími přes sloupek vazný trám s kleštinami, a nakonec kleštiny samotné, nahrazující hambalky. Sloupky a střední vaznici mimo to důsledně propojují pásky. V mezilehlých i plných vazbách shodně použité krokve jsou ve vrcholu vzájemně čepovány, do šikmo seříznutých konců vazných trámů či krátčat zadrápnuty. Způsob pojištění krátčat ve výměně proti vysunutí z čepu není zřejmý. Mezilehlé vazby jsou dosti důsledně rozvrženy po trojicích. Ve valbách jsou použity zkrácené vazné trámy, a to celkem tři, střední v ose, krajní zkrácené vaznými trámy diagonálními. Existence těchto velmi krátkých krajních vazných trámů může být dána komplikacemi jež by plynuly z upevnění obou navzájem kolmých výměn krátčat do diagonálního vazného trámu. Střední vaznice se ve valbách půdorysně klasicky pravoúhle zalemuje, pokud jí ovšem nebrání desková komínová tělesa. V jejich místech je přerušena. Ke komínovým tělesům dobíhající krokve jsou podchyceny trámovými výměnami rozepjatými mezi krokve sousední. V části odpovídající střednímu traktu budovy, v němž do krovové konstrukce vstupuje o patro vyšší západní rizalit je krov doplněn o hřebenovou vaznici, vynášenou v ose krovu sloupky doplněnými zavětrovacími pásky. Kolmá sedlová stříška při východním štítu je taktéž vynášena hřebenovou vaznicí, podepřenou párem sloupků, opět doplněných pásky. Sloupky vybíhají ze zkráceného osového vazného trámu. Ten je na západní straně čepován do masivní výměny, která je kampována do přilehlé dvojice vazných trámů. I ty jsou ale zkrácené, na západní straně vezděné do zdi tvořící jižní stěnu prostoru 301. Od průběžných vazných trámů, situovaných v místě mezitraktových zdí mezi druhým a třetím a třetím a čtvrtým traktem je dělí jedna mezilehlá vazba v podobě prosté, dole do úžlabní krokve čepované krokve. Mezi oběma zkrácenými plnými vazbami se pak nachází další čtyři obdobně redukované mezilehlé vazby.

Ke krovové konstrukci v prostoru 306 už zbývá dodat pouze to, že vazný trám probíhající mezi druhým a třetím traktem má na spodní straně řadu mělkých dlabů neznámého původu, patrně svědčící o nějakém předchozím využití trámu. V malé míře jsou některé trámy kolmé stříšky při východním štítu dodatečně měněny, tamtéž je mimo to do konstrukce dodatečně vložena sdružená dvojice sloupků, které dle dochovaných

180 Dotyčného lakýrníka uvádí práce: Václav Lešner, *Adressář královského hlavního města Prahy a sousedních obcí Bubenče, Karlína, Smíchova, Kr. Vinohrad, Vršovic a Žižkova*, Praha 1891, s. 335, a to na Smíchově, *Švarcemberkova třída 19*. Dům orientačního čísla 19 ve smíchovské Nádražní ulici zřejmě stále existuje a má čp. 30. Úmrtní oznámení dotyčného obsahují *Národní listy* XXXVIII, č. 142 z 24. května 1898, odpolední vydání, s. 7, v rubrice *Zemřelí na Smíchove*, a to k 8. dubnu. Záznam zní: „*Kraft František, lakýrník, 47 roků, čís. 30.*“

stop kovových objímek jistě sloužily k upevnění jakési svislé kovové, nad střechu vystupující tyče.[181] Na krovovou konstrukci jsou dodatečně připevněny už zmíněné dělící příčky, z větší části poloprůhledné, tvořené svislými latěmi. Ty se nachází na rozhraní druhého a třetího a třetího a čtvrtého traktu. Jižní část půdního prostoru je navíc rozdělena i podélně, a to pomocí improvizovaně působící příčky, v níž jsou druhotně použita dveřní křídla, nábytková dvířka, dokonce dřevěná nábytková roleta. Mimo to jsou v krovu především na kleštinách dodatečně upevněny skoby a další prvky, svědčící o sušení prádla. Dřevěné **podbití** střešní krytiny je tvořeno z větší části poměrně úzkými řezanými a hraněnými prkny. Téměř jistě dodatečně byla tato prkna pod hřebenem střechy prořezána ležatými obdélnými provětrávacími otvory. Na pěti místech použitá nevelká výlezová **střešní okna** jsou novodobá. Zvenčí patrnou **střešní krytinu** tvoří tzv. „bonský šindel“ hnědé barvy.

Místnůstka 305

Neveliká obdélná místnost je přístupná od západu, z prostoru 306 a osvětlena střešním oknem od východu. Od východu je prostor taktéž dosti důrazně seříznut šikminou střechy a je kompletně omítaný.

Vstupní **západní stěna** je vyjma dveřního otvoru při severní stěně s už popsanou výplní plochá. Pod špatně provedeným nátěrem je patrná šedavá, zřejmě silně cementová omítka. Charakteristickým rozměrem se vlasovými trhlinami projevují jednotlivé heraklitové desky. Obdobná, ale zcela plochá je **severní stěna.** Nízká **východní stěna** obsahuje stopy novodobých instalací a blíže jižní stěně se nachází novodobé umyvadlo. Těsně při jižní stěně je stěna obložena novodobým keramickým obkladem, který přechází i na **jižní stěnu**. Nad obkladem jsou opět patrné charakteristické vlasové trhliny, odpovídající rozměrům heraklitových desek. K obloženému koutu východní stěny je přisazena novodobá, odlišným novodobým keramickým obkladem vpředu obložená vana. V jihozápadním koutě se nachází cihlami obezděné topeniště měděného prádelního kotle. K vytápění kotle sloužila na čele cihelné obezdívky situovaná a střídmě zdobená **plechová dvířka CP27**, možná současná s prádelnou, tj. z období první republiky a možná ještě o něco starší, tedy druhotně použitá. Horní plocha v níž je zasazený samotný kotel je betonová a kotel je krytý jednoduchým dřevěným poklopem. V přilehlé části západní stěny se nachází nezdobený kovový kohoutek který bezpochyby sloužil k napouštění kotle. Z části šikmý a s části horizontální **strop** je patrně z části tvořen omítaným heraklitem a z části sádrokartonem. V šikmé části stropu nad umyvadlem se nachází novodobé dřevěné střešní okno. **Podlaha** je betonová, pečlivě hlazená, shodná jako v prostoře 215-217. **V prostoru** poblíž severozápadního kouta je osazen novodobý keramický splachovací záchod.

Půdní prostor nad druhým patrem

Prostor 401

Nízký půdní prostor 401 je přístupný otvorem v podlaze z prostoru 301. Osvětlený je drobným oknem od východu a dále dvojicí střešních okének od jihu. Tvar prostoru je zásadně určen sedlovým tvarem střechy se sklonem 27°.

Zděné konstrukce tvoří dvojice nízkých protilehlých štítů. **Východní štít** je zděný kompletně z cihel a to velmi zajímavě. V ose se těsně nad podlahou nachází neveliký okulus. Patrné přitom je, že nejprve byl pracovně vyzděný otvor se zhruba svislými, šmorci opatřenými hranami a segmentovým záklenkem a až dodatečně byl upraven na výsledný otvor kulatý. S ohledem na dosti malou mocnost zdi (zhruba 30 cm) nemá otvor okenní niku. Z okenní výplně se v líci fasády dochoval zřejmě pouze kulatý osazovací rám, k němuž je zvenčí připevněn jakýsi plechový lem s výplní z drátěného pletiva. V horní části zdi je cca 70 cm pod rovinou sedlové střechy z jedné vrstvy cihel vyzděný střechovitý lem jenž svou šikmostí tvar střechy přesně kopíruje a o cca 5 cm oproti vnitřními líci zdi ustupuje. Shodně ustupuje i cihelné zdivo vyzděné nad ním. Ústupek odpovídá předstupující ploše ve fasádě. Šikmo kladené cihly při spodní hraně předstupující plochy ale jistě dokládají jinou snahu, neboť pro vytvoření předstupující plochy nejen že nejsou potřeba ale navíc vyzdívání

181 Historická ikonografie zde potvrzuje existenci nad střechu vystupujícího, dosti vysokého elektroinstalačního sloupu s řadou příček na nichž jsou upevněny řady keramických izolátorů.

štítu v této podobě jistě poněkud zkomplikovaly. Popsaná situace tudíž dosti jednoznačně hovoří o změně záměru, v jejímž rámci bylo zdivo o zmíněných zhuba 70 cm oproti původnímu plánu navýšeno.[182] Cihly ve vrchní části štítu nad původně plánovaným vrcholem jsou kladeny velmi nedbale a především takřka na sucho, neboť ve sparách se téměř nenahází malta. Zjevné navíc je, že na sucho rovnaná část byla vyskládána na pouhou polovinu mocnosti zdi, tj. na 15 cm. Cihly jsou pevné, při poklepu se nepohybují, tj. jsou z vnější strany zřejmě maltou upevněny. Některé cihly jsou přelámané, nebo mají na ložných plochách přilepenou vrstvu starší malty, tj. jsou nutně druhotně použité.[183] Vysvětlení popisovaného stavu není snadné. Může jít o výsledek nějaké amatérské mladší opravy, vyloučit ovšem rozhodně nelze ani možnost, že popisovaný stav vznikl už při výstavbě.[184]

Západní štít má shodné rozměry i základní rozvrh, pravděpodobně má i shodnou mocnost 30 cm, zděný je ale ze smíšeného zdiva a okulus je vyzděný se zdivem současně. Dnes je ale dodatečně v celé hloubce zaslepen cihlami. Šikmý střechovitý lem provedený cca 70 cm pod rovinou střechy byl vyzdíván i v tomto případě, ovšem na některých místech chybí nebo je proveden nedůsledně. Jako by rozhodnutí o zvýšení štítu proběhlo přímo v průběhu výstavby. I v západním štítu se nachází ústupek o cca 5 cm, provedený je ale odlišně, bezpochyby s ohledem na využití smíšeného zdiva.[185] Ústupek je zde čistě horizontální a probíhá až od úrovně původně plánovaného vršku štítu.[186] V prostoru je patrné jedno **komínové těleso**, a to v jižní části blíže k východu, v místě zdi dělící o podlaží níže prostory 301 a 304. Na prostor 401 je situované příčně, je omítané a má dva průduchy. Druhé komínové těleso, o jednom průduchu, se nachází také při jižní straně, o něco západněji, ovšem natolik blízko okapní hraně že se v půdním prostoru pohledově téměř neuplatňuje. Viditelné je ale přirozeně nad střechou. I tato dvě komínová tělesa jsou nad střechou novodobě vyzděna z bílých cihel a završena neodsazenou betonovou deskou.

Podlahu tvoří řezaná nehraněná prkna kladená s přesahem ve dvou vrstvách ve směru východ-západ. Řešení je tedy shodné jako u jakových podlah prvního i druhého patra, zde pouze chybí pochozí podlaha. Pradědpodobně přitom nejde o původní stav, neboť se na jednom místě dochovaly dosti zřetelné pozůstatky shodné cihelné podlahy, jaká dodnes existuje v prostoru 306 (viz níže). Stávající vstupní otvor už byl v zásadě popsán. Starší, zaslepený vstupní otvor byl zřejmě situován na severní straně zhruba uprostřed, nepatrně blíže k východu.[187] Dnes se projevuje mělkou čtvercovou prohlubní přes níž nepřebíhají podlahová prkna a otvor má boky vyložené dřevěným lemem[188] se stopami šedého nátěru. Zespodu je někdejší otvor zabedněn úzkými prkny, jež bezpochyby o podlaží níže vynáší na rákos nahozenou omítku stropu.

Krovová konstrukce je tvořena shodně opracovanými a značenými trámy jako v prostoře 306. Tesařské značky jsou ovšem zpřeházeny, a to možná od počátku, neboť v krovu stopy výraznější dodatečné opravy nejsou patrné.[189] Jednotlivé vazby vynáší pár šikmých stolic. Pozednice nejsou patrné a vazné trámy také ne. Je tedy evidentní že vazné trámy jsou součástí stropní konstrukce nižšího podlaží a tedy, že jsou prakticky jistě použity v každé vazbě. Stolice tvoří sloupky, vaznice a zavětrovací pásky, a s krokvemi souběžné šikmé vzpěry, přičemž celá stolice je na krokve kolmá, tj. v rámci prostoru jsou obě stolice dosti citelně naklopené. Vaznice nejsou průběžné ale sestávají na obou stranách ze dvou trámů, u jedné stolice navzájem a u druhé ke sloupku propojeny kramlemi. Patrné je mimo to použití dřevěných kolíků k zajištění vaznice v čepech sloup-

182 Tomuto závěru odpovídá i dochovaný stavební plán s dodatečně zakreslenými změnami.

183 Běžně přitom byly cihly před novým použitím čištěny. Ponechání staré malty je nutně dokladem velkého spěchu.

184 Asi si lze hypoteticky představit snahu zedníků o rychlé dokončení práce v situaci kdy došla malta, chyběla část cihel, případně došlo obojí. Dokončení hrubé stavby totiž bývalo nejen příležitostí k oslavě při níž bývalo podáváno pohoštění a naražen soudek piva (mnohdy následně uváděný v seznamu nákladů), ale často bylo také příležitostí k vyplacení finanční prémie. Vnějších 15 cm zdiva by v takovém případě bylo provedeno až současně s fasádou. Hypotéze nahrává fakt, že dané místo je z vnější strany skryté za níže položenou částí střechy a je tudíž patrné je pouze z většího odstupu. Proto by byla zeď primárně lícována směrem do interiéru. Osazovány totiž v rámci hrubé stavby mohly být pouhé stropní trámy, až dodatečně zaklopené jalovou podlahou při provádění interiérových omítek. Do prostoru krovu tedy pravděpodobně bylo ve chvíli dokončení hrubé stavby do jisté míry vidět i z úrovně přízemí. Druhotně použité cihly mohly být výsledek některých dalších změn prováděných v průběhu výstavby.

185 Situace odpovídá původní podobě typového projektu, v němž na západní fasádě plán předpokládá masivní lesény a další předstupující prvky, zatímco na nízké východní fasádě, oproti východnímu průčelí citelně ustupující a skryté za nižší části střechy, podobné výzdobné prvky zcela postrádá. Výhoda cihelného zdiva spočívající v unifikovaných rozměrech a z něj odvozených, přesně odstupňovaných tloušťkách zdiva samozřejmě při použití přestupujících výzdobných prvků do jisté míry mizí.

186 Ve světle předchozích úvah je samozřejmě zcela přirozené, že zdivo nad ústupkem už je čistě cihelné.

187 Nálezové situaci přesně odpovídá typový výkres, který zde v řezu zaznamenává poměrně strmě řešené a úzké schodiště na půdu.

188 Východní bok otvoru zřejmě tvoří přímo bok vazného trámu. Ostatní tři části jsou jistě tvořeny dřevnými deskami.

189 Záměna jednotlivých krokví či prohození jednotlivých částí stolice samozřejmě mohlo být snadné, neboť jde o nevelký krov na zcela pravidelném půdorysu.

ků a pásků. Zřejmě ale není úplně důsledné. V místě komínového tělesa je vaznice jednoduše přerušena, aniž by došlo k vložení dalšího sloupku atp. Z toho lze dedukovat, že komín byl do krovové konstrukce vložen dodatečně.[190] Sloupky jsou v každé stolici tři, odpovídající devíti vazbám. Další dvě krokve se mimo to nachází na vnější straně obou štítů. Ve střední vazbě doplňuje sloupky těsně nad podlahou horizontální rozpora. Pro samotný krov se jeví jako zcela postradatelná a trám je navíc jistě druhotně použit, neboť na horní straně obsahuje trojici dlabů. Připevněn k vaznému trámu je ovšem dvojicí svorníků se čtvercovými matkami, tj. může jít o poměr starý doplněk. Právě pod tímto trámem se také dochovaly pozůstatky cihelné dlažby prostoru. Veškeré vazby postrádají hambalky či kleštiny. Při obou štítech jsou ke dvěma krajním krokvím pod hřebenem kramlemi připevněny krátké úseky hřebenové vaznice. Její smysl je pravděpodobně čistě dekorativní, neboť se pohledově uplatňuje na exteriéru. Zajímavým detailem je to, že obě kramle jsou na obou trámech přichycené z jedné strany a případnému předáčení trámu brání z druhé sttany hřebíky přitlučený odřezek dřevěné desky. Je tedy zjevné, že krov byl budován dříve než horní části obou štítů. Zespodu na krokve jsou na celkem čtyřech místech vždy třemi svorníky s čtverhrannými matkami přes trojici sousedních krokví našroubovány trámky neznámého účelu. Ve všech případech jsou tyto trámky orientovány souběžně s hřebenem a jejich smysl není zřejmý. Nezdá se pravděpodobné, že by nějakým způsobem například suplovaly funkci komínovým tělesem na jižní straně přerušené střední vaznice. Vyloučit asi nelze možnost, že byly spolu s výše popisovanou rozporou při osazování strojního vybavení vodárny využity k vytahování nádrží a dalších těžších součástí strojního vybavení. Na některých dalších místech jsou vaznice s krokvemi propojeny svorníky s šestihrannými matkami, někde i s podlouhlými, z pásoviny vytvořenými podložkami atp. Tyto prvky téměř jistě dodatečné jsou. Obdobný kovový prvek je mimo to namontován ve střední vazbě v hřebeni. V případě těchto mladších prvků nejspíše jde o pozůstatky upevnění jakési mladší nadstřešní konstrukce.[191] Podbití střešní krytiny je shodné a shodně upravené jako v prostoru 306. Shodná jsou i novodobá výlezová střešní okna.

Exteriér

Východní průčelí

Východní průčelí odpovídá výšce dvou podlaží, na jižní straně navíc se sklepními okénky v soklové partii, v přízemí je řešeno do sedmi a v patře do šesti os a je v zásadě komponováno zcela pravidelně a symetricky. Střední část průčelí je řešena jako mělký rizalit završený trojúhelným štítem.

Základní plocha je pokryta hrubě hozenou omítkou, zatímco mírně předstupující **architektonické prvky** jsou hladké a poměrně plošně řešené. Při nárožích jsou provedeny široké lesény a obdobnými lesénami je lemován i střední rizalit. V jeho případě ovšem lem pokračuje i do štítu a celý jej obíhá, s tím že se zde mění v poměrně rozměrnou trojúhelnou plochu. Nízký sokl před rovinu základní plochy předstupuje méně než lesény, tj opticky „probíhá za nimi“.[192]

Dvojice okenních os v **jižní třetině průčelí** je zcela pravidelně rozložená. Drobná ležatě obdélná okénka sklepa jednoduše prostupují sokl. Zajímavostí je zde mírně asymetrické umístění jižnějšího okénka, odpovídající zjištěním z interiéru, podle nichž byla sklepní okénka původně užší a až dodatečně byla rozšířena, a to ve většině případů právě odstraněním jedné z bočních kamenných stojek. Okenní otvory v přízemí i v patře jsou rámovány velmi obdobně. V obou případech je použita plochá šambrána a sestava je doplněna kubickou nadokenní římsou. Horní část šambrány k této římse dobíhá, má zde prakticky dvojnásobnou výšku oproti šířce bočních i výšce spodní části šambrány, a římsa je mimo to podložena úzkou pravoúhlou lištou. Římsa i

190 Závěr opět potvrzuje dochovaný typový výkres, v němž je komín původně zakreslen ve velmi nepraktické poloze při západním průčelí a na stávající místo byl při v průběhu výstavby dodatečně přesunut.

191 Na historických fotografiích z období první republiky je uprostřed hřebene patrný elektroinstalační sloup, který je navíc do stran zajištěn žřejmě ocelovými lany (vyobr. 2.7-2.13). Na fotografiích z roku 1945 (především vyobr. 2.16) je tento nebo obdobný sloup už zachycen blíže východnímu štítu. Později chybí a patrný je pouze nižší sloup, na hřebeni sedlové střížky při východním štítu (vyobr. 2.17).

192 Historické fotografie, konkrétně 2.17 a do jisté míry i 2.16, ve velmi poškozené podobě i 2.19-2.21 dokládají, že nad nízkým soklem který probíhal i před lesénami se nacházel ještě jeden plochý horizontální prvek, v podstatě lesénový rám. Jeho horní hrana dosahovala do úrovně spodní hrany okenních otvorů. Dnes je toto členění v poněkud zkomolené podobě dochováno pouze na severní straně, s chybně nahozenou hrubě stříkanou omítkou.

lišta jíž je podložena šambránu přesahují do stran, což odpovídá charakteristickému zalamování těchto prvků do stran. U šambrán v přízemí se navíc nízký pásek o téže šířce jako šambrána nachází i nad římsou. U šambrán v patře tento detail chybí a odlišností je také segmentové zakončení okenních otvorů.[193] Zdánlivě jednoduché tvary působí při bližším pohledu poměrně rafinovaným dojmem. Celý útvar je totiž puristickou redukcí obvyklého historizujícího řešení, v němž bývá mezi šambránu a nadokenní římsu vložen ještě plochý vlys. Řešení užité na popisované budově působí stroze ale současně rafinovaně a dobře zapadá do architektonického myšlení desátých let 20. století. Charakterizovat je lze jako purismem ovlivněnou geometrickou secesi. Velmi poutavě působí zvláště řešení použité v přízemí, neboť plochý pásek nad římsou opticky působí jako pokračování už tak vzhůru vytažené šambrány. Horizontála nadokenní římsy je opticky vyvažována vertikální protažeností šambrány. V přízemí i v patře je symetricky mezi okny umístěno neveliké obdélné dekorativní pole. Rámováno je plochou šambránou, na vnitřní straně doplněnou úzkou pravoúhlou lištou. Vnitřní ustupující plocha pole obsahuje uprostřed mírně předstupující plochý oválný útvar, lemovaný dvojicí dalších plochých, jen mírně ustupujících lišt. Jimi vytvářený útvar je ovšem obdélný. U spodního pole byla zpracovatelem SHP provedena drobná **sonda** do nátěrových vrstev. Hrubě stříkaná základní plocha odhalila řadu spíše tmavších okrových nátěrů, často jistě ztmavlých usazenými nečistotami a prachem. Jeden z nejmladších nátěrů lze charakterizovat spíše jako šedý, s nádechem olivově zelené. Hlazené plochy samotného výzdobného pole starší nátěrové plochy téměř neodhalily. Místy byl patrný tmavookrový až téměř béžovohnědý nátěr, pravděpodobně reálně několik nátěrů dohromady. Plocha byla před provedením stávajícího okrového nátěru fasády totiž bezpochyby dosti pečlivě oškrábána.

Střední část průčelí zaujímá už zmíněný rizalit. V přízemí má v ose vstup, po stranách doprovázený dvojicí oken, v patře blíže k sobě dvojici oken. Rozložení otvorů je přirozeně zcela symetrické. Rámování tří otvorů v úrovni přízemí je poměrně specifické, neboť vychází z řešení použitého v už popsané jižní části průčelí, ve střední části průčelí se ovšem v přízemí navíc chová jako sdružené, rámující najednou všechny tři otvory. Šambrána má tedy podobu širokého, ležatě obdélného pole nad kterým probíhá společná nadokenní římsa i nízký pásek. Segmentově ukončený dveřní otvor je však mimo to lemován plochým **kamenným ostěním CP28**, které z obdélného pole dole vybíhá.[194] Povrch ostění je pod stávajícím okrovým nátěrem pokryt řadou starších nátěrů. I zde jsou patrné nejstarší okrové a mladší zelené nátěry. Přímo na hraně článku se zdá, že úplně nejstarší nátěrová vrstva je béžová. Může ovšem také jít je o jakousi nečistotu. Barevnost nicméně v zásadě odpovídá ostatním nálezům historické barevnosti fasády, byť zelené nátěry jsou na ostění výraznější. Je možné že zde byl nátěr obnovován častěji. Zdá se také, že minimálně novější nátěry mohou být omyvatelné, snad olejové. Ostění tedy mohlo být poněkud netypicky natíráno současně s dveřní výplní. Patrné také je, že kámen je načervenalý a s místy patrným pemrleným povrchem. To je patrné jak ve spodní části obou stojek, tak na prahu, který je ovšem z větší části krytý novodobou keramickou dlažbou. Zmínit navíc lze, že jižně od dveřního otvoru je v poškozeném místě fasády těsně nad terénem parné šedivé lomové zdivo. Plocha už charakterizovaného, z větší části nátěry krytého dveřního ostění vůči plastickým prvkům fasády mírně ustupuje, ovšem ty přes ní přesto nepřebíhají a plocha je jimi zcela respektována. Okenní otvory patra už jsou rámovány samostatně. Odlišností je zde tvar nadokenní římsy, ta je sice také kubická, ovšem není přímá ale zalamovaná. Tvarována je střechovitě a na konci je dvakrát zalomena, nejprve dolů a následně se vrací do horizontálního směru. V podstatě jde o jakousi specifickou variaci na nadokenní římsy barokně zalamované, střechovitého či omegového tvaru. Poslední odlišností úzký pás, lemující horní přestupující část štítu. V hladkém pásu jsou pravidelně rozmístěny oválné, hruběji strukturované plošky. Okraj pásu se kolem těchto plošek měkce vlní.

Severní třetina průčelí je v zásadě v zrcadlovém otočení shodná s už popsanou částí jižní. Prvním rozdílem jsou chybějící sklepní okénka, což samozřejmě plyne z faktu podsklepení pouze jižní třetiny budovy. Druhým rozdílem je jižnější okenní osa situovaná citelně blíže k jihu. Pravidelnost rozvrhu fasády je tímto posunem, jenž je jak plyne z nálezů v interiéru[195] výsledkem mladší úpravy, citelně narušena. Horní okenní otvor je v této jižnější ose ještě navíc užší než ostatní okna průčelí.

Z **novodobých prvků** jež se fasádě uplatňují je nutné zmínit především pár okapních svodů lemujících ze stran střední rizalit, dále tabuli označující název stanice, vyvedený v klasické bílo-modré kombinaci, v

193 Historické fotografie, především vyobr. 2.09, 2.10, 2.13, 2.16 a v případě jediného otvoru ještě i 2.17 dokládají, že i okenní otvory v přízemí byly v minulosti ukončeny segmentově. Ostatně v případě okenního otvoru z místností 121 a 104 tomu tak je doposud.

194 Starší řešení zde bylo jistě odlišné a plocha se přímo napojovala na dnes neexistující spodní horizontální pás.

195 A dodejme že i z historických plánů a ikonografie.

severní části fasády v patře moderní kruhový ventilační otvor a ještě severněji kulatý výdech plynového kotle. Nad vstupem se nachází horizontálně umístěné zářivkové těleso.

Jak plyne z výše napsaného, fasáda není zakončena korunní římsou. Nahrazuje ji totiž výrazný **přesah střechy**. Ta je vynášena přečnívajícími zhlavími krokví a ve stítě též hřebenové vaznice a zřejmě vazných trámů. Všechny tyto trámy mají zhlaví ozdobně tvarována, z boku viditelným seříznutím. Konce krokví zdobí odsazená esovka doplněná odspodu ještě mělkým a širokým prožlabením. Zajímavostí je způsob seříznutí šikmých úžlabních krokví, neboť i u nich je řez veden souběžně s fasádou, tedy na samotný trám šikmo. Naopak s fasádou souběžný vnější pár krokví (viz níže) je dosti nepochopitelně seříznut šikmo. Odlišně řešena jsou zhlaví vaznice a páru pozednic. U nich je použit pouze oboustranně odsazený čtvrtobloučeк, zhlaví je ale navíc vzepřeno šikmou vzpěrou vybíhající z krátkého svislého trámku, uloženého přímo ve fasádě. Vhodné je ještě poznamenat, že takto podepřená zhlaví vynáší krajní, kompletně pohledový pár krokví. Pod přesahem střechy patrné prkenné podbití obsahuje širší prkna než v navazujícím půdním prostoru a veškeré v exteriéru pod střechou se uplatňující dřevěné konstrukce jsou natřeny dosti tmavě hnědou barvou.

Severní a jižní fasáda

Navazující **severní fasáda** je patrová dvojosá, původně evidentně zcela pravidelně, symetricky řešená, využívající shodné prvky jako obě už popsané boční části východního průčelí. Zmínit lze tudíž pouze odlišnosti a také to, že v západní polovině přízemí na budovu navazuje přístavek obsahující místnost 118, jímž je část fasády zakryta, respektive nahrazena. První z odlišností je více než dvojnásobně vysoký a navíc hrubě stříkanou omítkou pokrytý sokl. Dalším rozdílem je segmentově uzavřený okenní otvor v přízemí. Zmínit lze i to, že okenní otvor je nižší než odpovídá ve fasádě provedené hraně. Nad výplní se tudíž nachází ustupující, cca 10 cm vysoká srpkovitá plocha. Okenní otvory patra jsou rámovány shodně jako na bočních částech průčelí a mezi nimi se i zde nachází dekorativní pole. Navíc se zde ovšem v úrovni parapetu mezi okny nachází pouze z části viditelné ploché ležatě obdélné pole, bezpochyby původně určené pro název stanice. Zmínit je ještě nutné to, že od hrany střechy přístavku místnosti 118 pozvolna klesá k východu evidentní otisk dnes neexistující střechy, zjevně v minulosti kryjící zámkovou dlažbou vydlážděnou plochu, nacházející se mezi ulicí a zmíněným přístavkem. S ohledem na restaurační provoz působící dříve v prostoru 118 bezpochyby krytá předzahrádka.[196] Na tom je zajímavé především to, že v místě někdejší střechy se v omítce nachází podlouhlé místo s poškozenou omítkou, dosti jednoznačně odhalující kamenné zdivo. Zmínit také lze, že fasáda v úrovni pod touto někdejší střechou je natřena mírně odlišně než ostatní části fasády. Evidentně tedy jde o výsledek lokální opravy, provedené nájemcem restaurace. Na opačné západní straně za přístavkem navazuje krátká nižší **zeď**, **uzavírající** od severu někdejší kryté **nástupiště 130**. V jejím středu se nachází půlkruhově uzavřený průchod. Horní okraj zdi se v návaznosti na sklon pultové střechy bývalého nástupiště mírně klesá k západu. Základní plocha fasády kryjící popisovanou vnější stranu této zdi je i zde opatřena hrubě stříkanou omítkou. Dole ji lemuje nízký předstupující sokl a na západní straně úzký, mírně ustupující svislý hlazený pásem. Svislá hlazená leséna je patrná i na východní straně, zde ale důsledně vzato nejde o součást zdi kryjící bok bývalého nástupiště ale o nárožní část samotné výpravní budovy. Horní hrana zdi jakýkoli lem postrádá, nepočítáme-li přesahující okraj plechu jímž je zeď kryta.[197] Úzkou, vůči stříkané ploše ustupující lištou je lemován i samotný průchod. Řešení fasády je tedy shodné jako v prostorech 130 a 131.

Jižní fasáda výpravní budovy i navazujícího přístavku krytého nástupiště byla evidentně v minulosti řešena shodně jako fasáda severní, dnes je ovšem z podstatné části zakryta mladší přístavbou. Ta je o něco nižší a mělčí než historická výpravní budova a tudíž jsou úzké části fasády viditelné jednak ve svislém pásu východně od přístavby a dále v úzkém pásu nad ní. Patrná je hrubě stříkaná základní plocha, nízký sokl, nárožní leséna, nad střechou přístavby jsou viditelné kubické nadokenní římsy zaslepených oken patra. Z prostoru stávajícího krytého prvního nástupiště je viditelná jižní fasáda někdejšího krytého nástupiště 131. Členěna je identicky jako na severní straně.

196 Její existenci dokládají i starší fotografie a ortofotomapy.

197 Historické fotografie (vyobr. 2.01, 2.06, 2.09, 2.10, 2.13) na tomto místě ukazují poměrně masivní, střídmě profilovanou krycí desku, pravděpodobně kamennou. Její profil navíc přímo navazoval na profilaci parapetní římsy. Náhrada tohoto prvku plechem je zřejmě patrná už na fotografii z roku 1997, jistě roku 2003 (vyobr. 2.18 a 2.22). Jde o ilustrativní příklad při němž zdánlivě čistě technická změna „způsobu zastřešení“ poměrně výrazně ovlivní i architektonické řešení. V současné podobě fasáda přístavku působí opticky neukončeným dojmem.

Západní průčelí a navazující fasády středního rizalitu

Západní průčelí je děleno o tří částí obdobně jako průčelí východní. Střední část je ovšem o podlaží vyšší a boční části průčelí citelně ustupují, s tím že před ně jsou v úrovni přízemí přiloženy už popsané prostory bývalých krytých nástupišť 130 a 131. Navenek se tyto přístavky bočních částí průčelí projevují v případě **severní třetiny průčelí** na severní straně umístěným plochým omítaným čelem zdi uzavírající prostor od severu. Nutné je zmínit že sklon k západu klesajícího temene této zdi je menší než sklon samotné pultové střechy bývalého nástupiště 130. Na jižní straně široký otvor bývalého nástupiště uzavírá hladce omítaný a při pohledu od západu obdobě masivně působící pilíř, přiléhající z boku k předstupující hmotě středního rizalitu. V úrovni patra je fasáda severní třetiny průčelí členěna shodně jako na východním průčelí. Rozdílem je zde pouze hladký pás probíhající horizontálně nad střechou někdejšího krytého nástupiště. Horní hrana tohoto pásu se nachází nepatrně výše než spodní hrana obou okenních otvorů.[198] V bočních částech se tento pás přímo napojuje na mírně předstupující lesény. **Střední část průčelí** obsahuje v přízemí obdobný útvar jako v průčelí východním. Střední vstup je ovšem zaslepen a má podobu širší pravoúhlé niky. Ostění zde není patrné. Boční okenní otvory svou šířkou odpovídají řešení použitém na východním průčelí, zde jsou ale zakončeny segmentově. Rozdílem je i to, že omítaná plocha rámující popsanou trojici otvorů zde dosahuje až k terénu, tj. k dlažbě peronu. Plochý, mírně ustupující sokl je tudíž patrný pouze v krátkých úsecích po stranách. Nutno je ovšem zmínit to, že přilehlé nástupiště je oproti ostatním částem terénu kolem budovy i dlažbám prostor 130 a 131 citelně zvýšena. Historický stav zde byl odlišný.[199] Nahoře je plocha rámující otvory přízemí shodně jako na východním průčelí zakončena kubickou římsou. Nízký pásek nad ní chybí a římsa je krytá plechem. Předstupující lesény stoupají i zde bez přerušení až do úrovně štítu a obíhají jej, s tím že v horní části štítu se mění na trojúhelnou plochu. Shodné jako na východním průčelí je ve štítu i podložení „vejcovcovým“ páskem. Odlišností oproti východnímu průčelí je to, že těsně nad horní hranou oken druhého patra obsahují lesény nevýraznou horizontální hranu, díky níž líc horních částí lesén i navazující plocha štítu vůči líci spodních částí lesén mírně předstupuje.[200] Okenní otvory v úrovni prvního i druhého patra se oproti východnímu průčelí také liší, a to dosti citelně, neboť postrádají nadokenní římsy a jsou rámovány pouze šambránou. Její horní okraj je přitom vedený přímo, zatímco vlastní okenní otvor je ukončen segmentově. Důvod pro absenci nadokenních říms není zřejmý, pravděpodobně však nejde o originální stav.[201] **Jižní část průčelí** je v zrcadlovém otočení zcela shodná jako už popsaná část severní.

Na rizalitově předstupující vyšší střední část průčelí navazují jednoduše upravené **boční plochy** tohoto **rizalitu**. Při nároží se na obou nachází široká leséna, střechu přístavků 130 a 131 lemuje dle jejího sklonu mírně stoupající pás a horizontální pás ukončuje obě fasády i nahoře, pod sedlovou střechou rizalitu samotného. Základní plocha je hladká, bez hrubě stříkané omítky, je ale natřena shodnou světle krémovou barvou, jakou jsou natřeny hrubě stříkané základní plochy ostatních fasád budovy.[202] Okenní otvor v prvním patře na severní straně postrádá rámování. Na **východní straně** hmota rizalitu obsahuje nízký trojúhelný štít. Lemovaný je zalamující se lesénou, i zde se ve vrcholu měnící do trojúhelného tvaru, níže v ose obsahuje okulus. Jinak je fasáda hladká.

Do jisté míry se západní průčelí od východního liší i konkrétním řešením **předsazené střechy**, respektive vystupujícími dekorativně tvarovanými zhlavími. Rozdílem je zde to že ve střední části průčelí chybí šikmé vzpěry[203] a profilace těchto trámů je zde tudíž odlišná, a dále to že se zde objevují i zhlaví středních vaznic.

198 Historické fotografie i dochovaný stav na západní fasádě středního rizalitu (bohužel dodatečně znečitelněný zvýšeným peronem) a na východní fasádě přístavku obsahujícím místnost 118 dokládají, že přesně takto fungoval i vztah spodního lesénového pásu a šambrán okenních otvorů přízemí na východním průčelí.

199 Fotografiemi doložený starší stav (vyobr. 2.23, 2.25, 2.28) ukazuje, že stávající sokl je v podstatě spodní částí lesénového rámu. Svislé části lesénového rámu tento pás ovšem předstupovaly. Ještě níže se nacházel nízký sokl, který lesény oblamoval. Fotografie stavu před opravou fasády (vyobr. 2.09 a 2.22) ukazuje, že řešení zřejmě z roku 1913 bylo identické.

200 Historická fotografie z roku 1919 dokládá, že toto řešení není originální. Patrné na ní ovšem je také to, že vnější hrana lesény od nároží mírně odstupovala. Až do nároží dosahovala pouze v horní části.

201 Dokládají to opět i historické fotografie (především vyobr. 2.09). Zkomolený stav přitom existoval už před polední opravou fasád (viz vyobr. 2.22). Důvodem může být fakt, že dosti mohutné nadokenní římsy nebyly součástí původního řešení ale byly na fasádu doplněny později. Je tudíž velmi snadno představitelné, že se na exponované fasádě v době socialistické „neúdržby“ uvolnily, byly z bezpečnostních důvodů sneseny a při obnově fasád už nebyly obnoveny.

202 Historická fotografie (vyobr. 2.09) zde ukazuje hrubě stříkanou základní plochu a pod horním horizontálním pásek i zde drobný „vejcovcový“ pásek.

203 Dle zaměření budovy nesouvisí absence vzpěr s případným menším přesahem střechy, neboť ten je na obou průčelích zakreslený jako identický. Důvodem tudíž může být menší počet vystupujících trámů ve východním štítě.

Trámů je tedy ve štítě celkem pět. Logicky zde ale zase chybí zhlaví úžlabních krokví. Shodným způsobem pak vystupují ozdobná zhlaví těchto trámů i u protilehlého, východního štítu, vystupujícího nad střechou hlavní části budovy, nad východním průčelím patrného pouze při větším odstupu.

Fasády přístavků na severní straně

Východní fasáda přízemního přístavku s **prostorem 118** je v zásadě pravidelně řešena, obsahuje dvojici okenních otvorů, ovšem mimo to i nízký vstup zcela vlevo a nízký kubický přístavek vpravo. Plochý sokl je i zde nízký, nad ním probíhá spodní horizontální část lesénového rámce, fasádu lemují po stranách lesény a nahoře pod stropem probíhá pás horizontální, mírně přdstupující. Základní plocha je hrubě stříkaná a stříkanou omítkou je dekorován i sok a navazující horizontální pás.[204] Oba okenní otvory jsou rámovány shodně jako okna boční části východního průčelí hlavní části budovy. Dole šambrána přímo navazuje na horizontální pás, s tím že spodní hrana oken se v tomto případě nachází mírně níže než horní okraj tohoto pásu, horní část šambrány v podobě nízkého pásku nad kubickou nadokenní římsou zase navazuje přímo na spodní hranu mírně předstupujícího horního horizontálního pásu.[205] Dveřní otvor v levé části dasády jakékoli rámování postrádá a s výjimkou soklu zcela nečleněná je i nízká kubická přístavba vložená do kouta vpravo.

Pod **přesahující střechou** se i zde uplatňují ozdobná zhlaví trámů. Většina z nich zřetelně sestává ze dvou na sobě uložených prvků. Spodní trámy s ohledem na jejich vodorovnost asi fungují jako stropní trámy omítaného stropu, horní trámy jsou zřejmě krokvemi vynášejícími velmi plochou střechu.[206] Profilace trámů je oproti vlastní budově odlišná. Vpředu se na trámu uplatňuje výrazný, oboustranně odsazený půloblouček, za ním jsou spodní hrany trámů zdobeny okosem s trojbokými náběhy a nakonec ještě přes obě hrany symetricky provedeným pravoúhlým zářezem. Nad už popsaným otvorem do sklepa 006 se ve fasádě nachází jednoduchá železná svařovaná konzola s šikmou podpěrou z téhož materiálu a s hákem na konci, sloužící k vytahování a spouštění pivních sudů.

Severní fasáda téhož přístavku neobsahuje žádný otvor a na východní straně k ní přiléhá drobnější záchodový přístavek s prostory 123-129. Relativně hladká základní plocha je dole lemována nízkým soklem, po stranách probíhají mělké lesény, na východní straně pouze nad přístavkem, nahoře na ně navazuje vyšší plocha velmi nízkého štítu, reálně ovšem boční atiky velmi ploché pultové střechy. Jistě dodatečným zkreslením plastického členění je to, že u západní lesény plocha štítu mírně předstupuje zatímco u východní navazuje přímo. Střed plochy štítu obsahuje plasticky vymezené ležatě obdélné pole, určené jistě pro název stanice, na němž je dnes dodatečně umístěna předstupující tabule novodobá. Horní hranu štítu lemuje mělce předstupující plochá lišta.

Západní fasáda téhož přístavku obsahuje dvojici pravidelně rozložených otvorů, vlevo okenního a vpravo dveřního. Členění fasády je v zásadě opět shodné jako na fasádě východní i severní. Základní plocha je pokryta hrubě hozenou omítkou, dole probíhá mírně předstupující nízký sokl, po stranách dvojice lesén, nahoře se nachází shodná vyšší plocha velmi nízkého štítu, který je ovšem i zde pouhou atikou reálně velmi ploché pultové střechy. Zde je ale plocha štítu z části zakryta dřevěnou stříškou (viz níže). Okenní otvor obsahuje shodnou šambránu s nadokenní římsou jako ostatní okenní otvory přízemí budovy a dokonce i sousední vstup je rámován zcela shodně. Situace proto působí dojmem že šlo původně o okenní otvor, až dodatečně upravený na nižší, dveřní. To podporuje i nálezová situace pod odstraněnou reklamní tabulí nad vstupem. Nenatřená omítka zde jednoznačně dokládá, že otvor byl dříve vyšší.[207] Zmínit je ještě nutné nevýrazný horizontální ústupek, nacházející se ve spodní třetině fasády. Kdyby se nacházel níže, byl by interpretován jako spodní část lesénového rámce, ovšem jeho výška je zhruba dvojnásobná, jižně od vstupu ještě dvojnásobně vyšší, ovšem zde může jít o výsledek dodatečné opravy po vložení elektrorozvodné skříňky. Smysl zmíněné hrany není zřejmý. Nejpravděpodobnějším vysvětlením je zde to, že skutečně šlo o součást lesénového rámu, ovšem při některé mladší opravě fasády byl zkomolen.

204 V tomto případě jde prakticky jistě o nepochopení původního řešení. Sokl i spodní pás byly jistě původně hladké.

205 Řešení fasády velmi těsně navazuje na řešení fasád hlavní části budovy a naopak, dosti výrazně se lisí od podoby navržené ve stavebním plánu z roku 1922. Viz plán. 1.25.

206 Dochovaný plán neobsahuje výkres krovové konstrukce, z řezu je ale přesahování stropních trámů skutečně patrné. Krokve měly být tvořeny úzkými fošnami, opírajícími se přímo o trámy, při realizaci tento detail ale asi proveden odlišně a jde pravděpodobně o masivní trámy, snad podepřené nějakými v plánu nezakreslenými vaznicemi.

207 Stavební plán na výstavbu přístavku, původně nekuřácké čekárny, dokládá, že se zde vstup nacházel odpočátku, ovšem byl vybaven nadsvětlíkem. Ibidem.

Nesmírně zajímavou **nálezovou situaci**, dokládající postupné změny **barevnosti fasády** ukazuje místo po druhé sejmuté reklamní tabuli, v levé části fasády. Samotná hrubě hozená omítka je šedavá, jistě cementová, a obsahuje ostrohranné kamínky frakce zhruba 5 mm. Nejstarším nátěrem na ní je nátěr béžový. Následují minimálně tři až čtyři nátěry okrové, nejprve světlejší okr, na něm okr velmi tmavý, prakticky hnědočervený a opět okr o něco světlejší. Patrné jsou mezi nimi i okry velmi světlé, i nich ovšem nelze vyloučit, že nejde o pouhý pačok. Další dvě vrstvy jsou olivově zelené, starší studenější, mladší o něco teplejší. Nejmladším nátěrem je stávající barevnost, na všech zatím popisovaných fasádách někdejší restaurace ovšem zjevně opakované obnovovaná.

Už zmíněná **dřevěná stříška** je pultová, seshora krytá plechem a na hraně opatřená okapním žlabem. To podstatné jsou ale ozdobně tvarované trámy, evidentně i zde inspirované starším řešením přesahu střech. Z boku viditelná profilace sestává zepředu z masivního výžlabku, doplněného odspodu oboustranně odsazeným čtvrtobloučkem a esovkou. Sklon stříšky činí zhruba 30°, trámy jsou ve funkci krátkých krokví rozloženy pravidelně zhruba po metrové vzdálenosti, vynáší prkenné podbití a každý z trámů je vzepřen šikmým trámkem vybíhajícím z fasády.

Východní fasáda nízkého a drobného záchodového přístavku obsahujícího **prostory 123-129** je kromě soklu zcela nezdobená, nachází ze zde ovšem přesahující zhlaví krokví šikmé pultové střechy. Zdobená jsou šikmým seříznutím a na spodní straně trojicí vrypů. Krátká **severní fasáda** štítové stěny téhož přístavku má plochu zásadně určenou pultovým tvarem k východu klesající střechy. I zde se ovšem nachází po stranách plasticky předstupující lesény. Sokl nad terénem je pouze malovaný. Zajímavým detailem jsou ze zdiva pod střechou dekorativně vybíhající zdobená zhlaví trámů jež slouží zřejmě jako pozednice. Krajní krokev je na vnější straně uložena přímo na nich. Horní dva trámy jsou zdobeny z boku patrnou esovkou, třetí nejnižší trám při východně stěně je zdoben pouze šikmým seříznutím a trojicí vrypů. Dojem že spodní trám musí být mladší nahrává i zjevná svislá prasklina probíhající zhruba uprostřed fasády. V rozsahu prostor 123-127 jde bezpochyby o mladší doplněk.[208] **Západní fasáda** téhož přístavku obsahuje po stranách dvojici novodobých čtvercových, spíše výše umístěných okenních otvorů a mezi nimi dvojici otvorů dveřních. Při severozápadním nároží se i zde nachází leséna, sokl je ale jen malovaný. Podstatným detailem je především dvojice ve zdi vložených svislých dřevěných sloupků jež jsou jistě pozůstatkem staršího členění stěny. Jeho konkrétní podoba dnes ze stavu dochovaného ve fasádě není zřejmá, patrně ji ale vysvětlí dochovaný plán.[209] Zbytek plochy je omítaný. Mírně přesahující zhlaví krokví zde nejsou zdobena.

Střechy

Už bylo zmíněno, že střechy jsou kryty tzv. „bonským šindelem“ hnědé barvy. Střecha nad přístavky je krytá pásy asfaltové lepenky s posypem. Oba typy krytiny jsou doplněny novodobým oplechováním. Všechny střechy jsou vybaveny novodobými okapními žlaby, svody atp.

208 Totéž potvrzuje i stavební plán přístavku, původně záchodů. Viz plán 1.26.

209 Porovnání s plánem dokládá že jde o trámy původně situované mezi dvěma vstupy do dámské a dvěma vstupy do pánské části. Ostatní části dřevěných zárubní měly být dle plánu subtilnější a právě proto už byly při nějaké přestavbě dávno odstraněny a nahrazeny stávající zděnou konstrukcí.

Doplňující průzkumy

Sondážní průzkum

Orientační sondážní průzkum nátěrových vrstev byl prováděn převážně ve fasádě a byla pro něj zvolena ze žebříku dostupná, spíše dobře chráněná místa, u nichž existovala šance na dochování historických nátěrových vrstev. Mimo to byla vyhodnocena i dvě místa u nichž sondáž prováděna nebyla, ale nálezy na nich přesto mají vysokou vypovídací hodnotu.

Schodiště 102

Na jednom kovovém sloupku **zábradlí CP04** byla provedena neveliká **sonda 102/1** do jeho nátěrových vrstev. Identifikována zde byla nejstarší vrstva světle šedá, s určitým nádechem olivově zelené, dále světle béžová, jež však může být zašpiněnou barvou světle krémovou a nakonec stávající hnědý nátěr.



Obrázek 1: Sonda 102/1



Obrázek 2: Detail provedené sondy

Prostor 130

V prostoru 130 byly provedeny tři sondy do nátěrových vrstev omítky v chráněných místech. **Sonda 130/1** byla provedena pod střechou v jihozápadním koutě na západní straně na pilíři z vnitřní strany. **Sonda 130/2** na severní stěně nad průchodem, **sonda 130/3** v téže stěně při severovýchodním koutě. Ve všech třech případech byla pásová sonda volena tak aby zastihla hladkou i hrubě stříkanou plochu. Nalezené vrstvy se vzájemně neliší a řešení bylo ve všech vrstvách zřejmě monochromní. Vůbec nejstarší vrstva je v obou sondách světle šedá a není snadné rozhodnout, zda jde o nátěrovou vrstvu nebo jen o povrch omítky. Nejstarší jednoznačnou nátěrovou vrstvou je okr, později několikrát, a to spíše v tmavším podání, zopakovaný. V některých místech se na něm podařilo identifikovat ještě vrstvu olivově zelenou.



Obrázek 4: Sonda 130/1 vyznačena červeně



Obrázek 5: Sonda 130/1



Obrázek 3: Sondy 130/2 a 130/3 vyznačeny červeně



Obrázek 6: Sonda 130/2



Obrázek 7: Detail hrubě stříkané části plochy



Obrázek 8: Detail hlazené části plochy



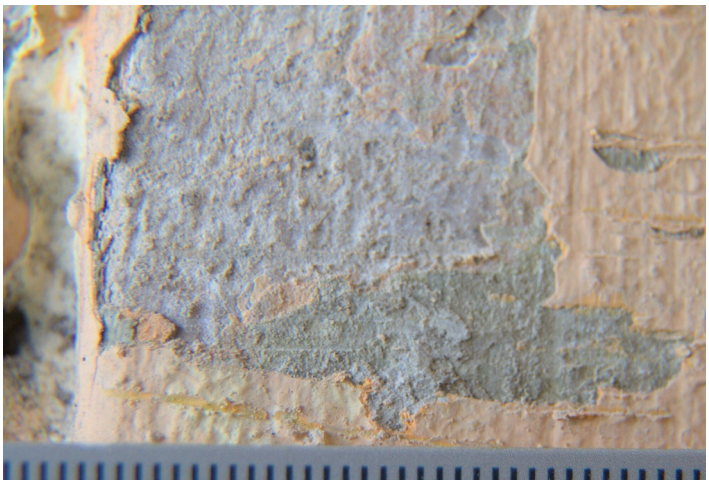
Obrázek 9: Makrofotografie téhož místa



Obrázek 10: Sonda 130/3



Obrázek 11: Makrofotografie téže sondy



Obrázek 12: Makrofotografie téže sondy

Východní průčelí

U spodního dekorativního pole v jižní třetině fasády byly provedeny drobné **sondy VF/1** a **VF/2** do nátěrových vrstev. Hrubě stříkaná základní plocha odhalila řadu spíše tmavších okrových nátěrů, často jistě ztmavlých usazenými nečistotami a prachem. Jeden z nejmladších nátěrů lze charakterizovat spíše jako šedý, s nádechem olivově zelené. Hlazené plochy samotného výzdobného pole starší nátěrové plochy téměř neodhalily. Místy byl patrný tmavookrový až téměř béžovohnědý nátěr, pravděpodobně reálně několik nátěrů dohromady. Plocha byla před provedením stávajícího okrového nátěru fasády totiž bezpochyby dosti pečlivě oškrábána.



Obrázek 13: Zákres obou sond

Vyhodnocena byla i **nálezová situace VF/3**, patrná na jižní stojce kamenného ostění CP28. Povrch je zde pod stávajícím okrovým nátěrem pokryt řadou starších nátěrů. I zde jsou patrné nejstarší okrové a mladší zelené nátěry. Přímo na hraně článku se zdá, že úplně nejstarší nátěrová vrstva je béžová. Může ovšem také jít je o jakousi nečistotu. Barevnost nicméně v zásadě odpovídá ostatním nálezům historické barevnosti fasády, byť zelené nátěry jsou na ostění výraznější. Je možné že zde byl nátěr obnovován častěji. Zdá se také, že minimálně novější nátěry mohou být omyvatelné, snad olejové. Ostění tedy mohlo být poněkud netypicky natíráno současně s dveřní výplní. Patrné také je, že kámen je načervenalý a s místy patrným pemrleným povrchem.



Obrázek 14: Detail sondy VF/1



Obrázek 15: Detail sondy VF/2



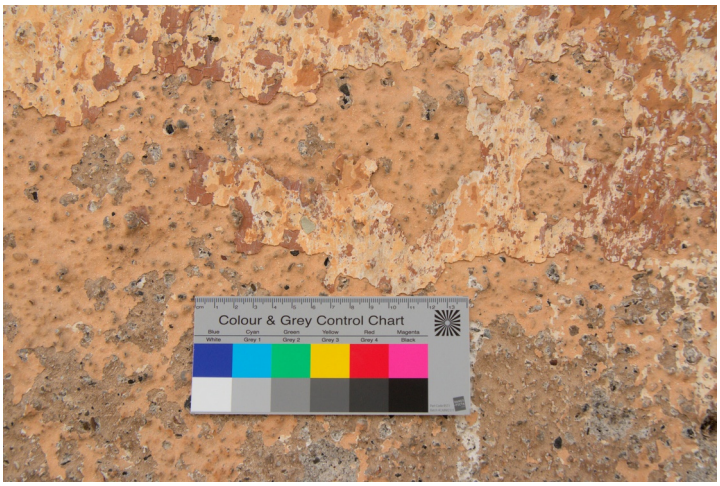
Obrázek 16: Celkový pohled na nálezovou situaci VF/3



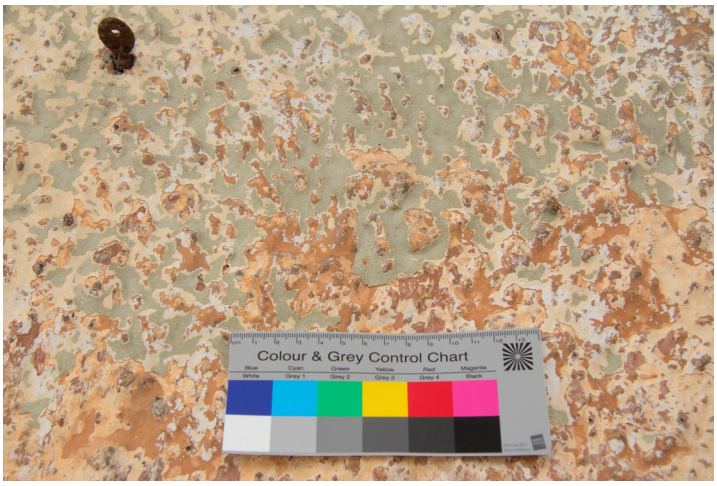
Obrázek 17: Detail

Západní fasáda přístavku na severní straně

Nesmírně zajímavou **nálezovou situaci ZF/1**, dokládající postupné změny barevnosti fasády ukazuje místo po sejmuté reklamní tabuli v levé části fasády. Samotná hrubě hozená omítka je šedavá, jistě cementová, a obsahuje ostrohranné kamínky frakce zhruba 5 mm. Nejstarším nátěrem na ní je nátěr béžový. Následují minimálně tři až čtyři nátěry okrové, nejprve světlejší okr, na něm okr velmi tmavý, prakticky hnědočervený a opět okr o něco světlejší. Patrné jsou mezi nimi i okry velmi světlé, i nich ovšem nelze vyloučit, že nejde o pouhý pačok. Další dvě vrstvy jsou olivově zelené, starší studenější, mladší o něco teplejší. Nejmladším nátěrem je stávající barevnost, na všech zatím popisovaných fasádách někdejší restaurace ovšem zjevně opakované obnovovaná.



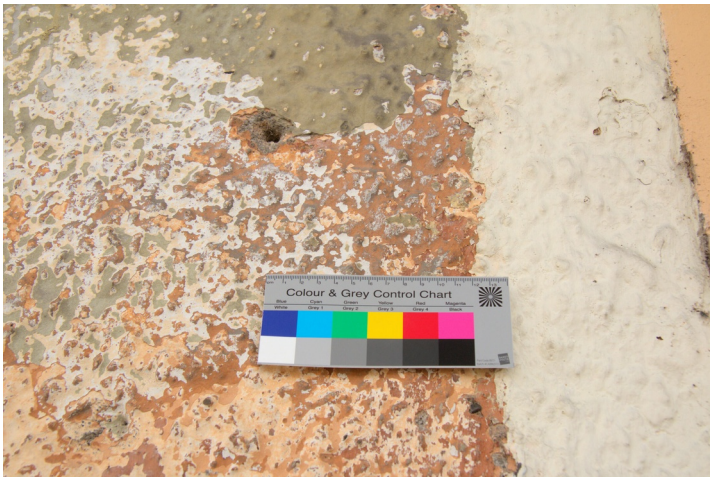
Obrázek 18: Okrové nátěry ve spodní části plochy



Obrázek 19: Zelený nátěr dochovaný výše



Obrázek 20: Celkový pohled na odhalenou plochu ZF/1



Obrázek 21: Nahoře mladší zelený nátěr, vpravo nátěr stávající

Vyhodnocení nálezů

Sondážní průzkum bohužel s výjimkou šedého nátěru zábradlí schodiště nezachytil barevnost vážící se k původním fasádám z doby výstavby. Zdá se, že při provádění nových fasád, zřejmě roku 1913, byly původní omítky dosti výrazně osekány. Stávající omítky už obsahují poměrně značné množství cementu. Od počátku byly kryty okrovými, béžovými až hnědočervenými nátěry, zřejmě monochromními. Na fotografiích zachycená dvojice odstínů je téměř jistě dána střídáním hrubě stříkané a hlazené omítky. Mladší nátěry jsou olivově zelené. Okrové nátěry zachycují barevně kolorované fotografie. Olivově zelený nátěr fasády zachycují ještě barevné fotografie z devadesátých let.

Stavební dějiny objektu

Vznik objektu

Zřejmě roku 1862[210] vybudovaný objekt odpovídá dochovanému **typovému projektu** z roku 1860, jehož autorem je podle všeho architekt Ignaz Rzechka (Řechka). Podle téhož typového projektu vznikly i další tři výpravní budovy. Projekt byl určen pro stanice Radotín (Radotin), Žebrák (stávající Praskolesy?), Kařízek (pův. Zbiroh resp. Zbirow), Chrást (Chrast), Stod (Staab) a Staňkov (Stankau). Realizovány ale byly pouze v Radotíně, Kařízku, Stodu a Staňkově, a to se změnami, z části dodatečně zakreslenými už v typovém projektu.

Navržená budova byla poměrně kompaktní, uprostřed západního průčelí byl situován věžový vodojem, který byl ovšem architektonicky natolik zapojen do organismu budovy, že je zřejmě vhodnější o této části hovořit jako o rizalitu. V přízemí budova obsahovala při ulici symetricky umístěný vestibul s přilehlou pokladnou a úschovnou zavazadel, a také navazujícím schodištěm do patra i sklepů, dále dvojice záchodů, telegrafní kancelář, zřejmě i malý služební byt, možná na svém místě zřízený až dodatečně, v traktu při kolejišti se v kontaktu s telegrafní kanceláří nacházela kancelář dopravní, společná čekárna první a druhé třídy a větší čekárna třetí třídy. V prvním patře budovy se nacházely služební byty, dva velké a jeden menší, opět doplněné dvojicí společných záchodů.

Propojení výpravní budovy s objektem „vodárny“,[211] respektive **věžového vodojemu**, nebylo ve své době zcela běžným technickým řešením. Motivováno bylo jistě snahou výstavbu nádražních budov zlevnit, neboť namísto dvou samostatných objektů postačilo vybudovat objekt jediný. Sekundárním důvodem samozřejmě mohl být i estetický ohled, neboť spojením obou objektů nabyla výpravní budova výrazný vertikální akcent. Spojení se ovšem jistě v průběhu následného užívání budovy ukázalo jako značně komplikující, neboť prostory „vodárny“ byly od ostatních prostor výpravní budovy téměř kompletně odděleny a z hlediska komunikačních vazeb vlastní výpravní budovy tudíž působily jako citelná bariéra. Vstupní hala především postrádala přímé spojení s nástupištěm, nástupiště samotné bylo hmotou vodárny rozděleno na dvě části, lze si představit i to že cestující kteří právě vystoupili z vlaku mohla symetricky umístěná vodárna mást, neboť ji mohli považovat za vstup do budovy. Ani soužití provozu vodárny, jíž bylo například nutné pravidelně zásobovat palivem k vytápění parního stroje používaného k čerpání vody, s ostatním provozem budovy nemuselo být úplně nekonfliktní. Fakt že toto soužití mělo svá značná omezení dokládá nejlépe příklad Staňkova, v němž byl vodojem nejen roku 1903 v rámci areálu nádraží přemístěn na protilehlou stranu kolejiště ale dokonce i sama hmota původního věžového vodojemu, jak víme z Radotína doslova vklíněná do organismu výpravní budovy, byla z větší části demolována, a to včetně přilehlého schodiště. Ke kolejím otočená část středního traktu tedy musela být přestavěna zcela zásadním způsobem. Obě doposud rozdělené části krytého nástupiště byly propojeny a vstupní hala byla prodloužena až k nástupišti, Obdobně razantní jistě byla i

210 Dendrochronologický průzkum nebyl zadáván a nebyl ani součástí cenové nabídky neboť se předpokládalo, že nalezené archivní materiály výstavbu objektu doloží poměrně přesně a jednoznačně. Až v průběhu práce bylo proto investorovi navrženo jeho dodatečné provedení. Pokud k němu dojde, bude SHP aktualizováno formou jednoduché nálezové zprávy.

211 V železničním prostředí se vodojemy tradičně nazývají „vodárnami“, přestože v nich přirozeně většinou k žádné úpravě vody nedochází. V elaborátu je proto užíváno i toto tradiční, byť fakticky nesprávné označení.

úprava v patře. Navenek nahradil výrazně předstupující objem vodojemu mělký rizalit, samozřejmě nepřesahující první patro a završený nízkým trojúhelným štítem. Nově doplňované členění fasády i přesahující střechy, vynášené ozdobně řešenými zhlavími trámů, byly důsledně přizpůsobeny řešení původnímu.

Realizovanou podobu budovy nám kromě historických pohlednic nejlépe přibližuje schématický plán snad z roku 1891 a díle plán přízemí z roku 1896. Kromě už zmíněného využití jednotlivých prostor přízemí lze z druhého z nich vyčíst i některé drobné odchylky, které nejsou v typovém projektu podchyceny ani jako dodatečné změny. Patrné je zde například konkrétní umístění parního kotle v přízemí vodárny, či dnes zaniklé vnější schodiště u vstupu z ulice. Místnosti 122 a 121 sloužily jako malý služební byt, což vysvětluje i to že je zde zjevně zachycen kachlový sporák.[212] Je ale otázkou, zda zde tento byt byl od počátku plánován. Z pozdějšího období víme o tom, že v prostoru 222 byla situována „lampárna", čili sklad petrolejových lamp používaných k osvětlování výhybek a návěstidel, skladiště petroleje a maziv, asi i dalších pro denní provoz nádraží důležitých potřeb. Pokud jde o realizovanou podobu patra, dokládá plán že chodba byla oproti typovému projektu provedena o téměř trojnásobné délce, což si jistě vyžádal přesun záchodů (viz níže). V typovém projektu plánované zdi s dveřmi zmizely a byty tím přišly o původně plánované předsíně. S ohledem na malý počet bytů to asi nutně nemuselo tolik vadit. Na jižním konci chodby je mimo to už tehdy zachycena komora 204. U samotných bytů nám typový projekt ani mladší plán neobjasňují konkrétní využití prostor. V případě největšího bytu, situovaného v jižní části patra, byly všechny místnosti vytápěné. Komora 204 mohla vzniknout už v průběhu výstavby budovy a velmi pravděpodobně fungovala jako spíž.[213] Menší místnost 205/206 by pak sloužila jako kuchyně,[214] zbylé tři velké místnosti jistě sloužily jako obytné pokoje. Není přitom pochyb o tom, že právě tento největší byt náležel přednostovi stanice. U protilehlého severního bytu byla nejmenší místnost nevytápěná a není tudíž potřeba pochybovat, že šlo o spíž, v tomto případě s ohledem na velikost dost možná kombinovanou i s šatnou a komorou. S touto místností 219 sousedící větší prostor 218 byl prakticky jistě kuchyní. Zbylé dvě prostory sloužily jako obytné pokoje. Zdeněk Hrdina vcelku přesvědčivě dovozuje, že tento menší byt užíval přednostův zástupce.[215] Třetí, nejmenší byt měl jistě pouze kuchyni a obytný pokoj.[216] Hrdina jej oprávněně přisuzuje některému z dalších pěti zaměstnanců stanice (dva muži obstarávající staniční službu a tři výhybkáři). Výhybkáři ovšem zřejmě bydleli ve výhybkářčiných domcích poblíž obou zhlaví stanice. Pokud by v případě zmíněných dvou staničních zaměstnanců šlo o svobodné muže, mohli v daném bytě zpočátku bydlet oba.[217] Později byly ale druhý z nich ubytován v malém bytě v přízemí.

O samotném **průběhu výstavby** výpravní budovy nemáme vůbec žádné zprávy. Terénní průzkum budovy ale poměrně přesvědčivě doložil, že minimálně část výše zmíněných **změn typového projektu** byla prováděna přímo v průběhu výstavby, neboť například v prostoru 401 viditelné štíty západního rizalitu byly skutečně nejprve vyzděny nižší, tj. dle původní podoby plánu, a až následně byly zvyšovány. Také přeložení komínového tělesa sloužícího zřejmě parnímu stroji určenému k čerpání vody do nádrží, situovaných v západním rizalitu v úrovni druhého patra, bylo podle všeho realizováno až v průběhu výstavby. Důvod těchto změn lze v některých případech odhadnout. Například v projektu ani jako dodatečná oprava nezakreslené doplnění dělící zdi do přízemí mezi místnost 107 a chodbu 113 a s tím související dodatečné vložení dělící zdi do sklepa mezi prostory 001 a 005, jistě plyne ze snahy oddělit chodbu sloužící veřejnosti k přístupu do čekárny první a druhé třídy, jež se nacházela v prostoru 112, od služebního prostoru pokladny 105/107. V podobě původně navržené totiž zjevně měla být celá jižní část přízemí vyhrazena pouze služebním účelům. Kromě absence zmíněné zdi to v typovém plánu dokládá i nezakreslení dlažby v rozsahu jižního ramene chodby v přízemí, a nadto nepropojení prostoru této chodby s halou průchodem ale zdí se vstupem, v němž měly být téměř jistě osazeny dveře. S čekárnou první a druhé třídy tudíž muselo být počítáno ještě jinde. V úvahu ovšem v severní části přízemí připadá už pouze prostor 121, eventuálně prostor plánovaný v severní

212 Byt obsahoval nejen prostory 121, 122 ale roku 1891 velmi překvapivě také stávající prostor 119. Čekárna třetí třídy tudíž musela být v té době dočasně zmenšena. Roku 1896 už ale měla zase svou původní velikost.

213 Pokud by tento prostor vznikl až dodatečně, neměl by přednostův byt spíž. Jako velká spíž, asi kombinovaná s funkcí šatny a komory, sloužící k ukládání nejrůznějších dalších předmětů, by pak musela sloužit místnost 205/206. Kuchyně by v tom případě prakticky jistě byla umístěna v sousední místnosti 207.

214 Protože v bytě evidentně nebyl pokoj pro služku či kuchařku, musela tato v kuchyni na nějaké pohovce či lavici i spát.

215 Viz Hrdina (pozn. 31), nestr.

216 Kuchyně 212 byla navíc citelně zmenšena přesunem záchodu.

217 V 19. století bylo stále běžnou praxí, že v níže postavení zaměstnanci s horším platovým ohodnocením zůstávali svobodní a sňatek jim musel povolit jejich nadřízený. Dobře doloženo je to například v případě armády, četnictva či finanční stráže. Za všechny viz např: Marie Macková, *Finanční stráž v Čechách 1842 – 1918,* Pardubice 2017, s. 156-163.

polovině stávající místnosti 115. Čekárna by ale v takovém případě postrádala přímé spojení s nástupištěm a společensky dobře situovaní cestující by byli nuceni k vlakům procházet přes čekárnu třetí třídy.[218] To se jistě jevilo jako nešikovné a pravděpodobně právě proto došlo k přesunu čekárny na místo, na němž ji jednoznačně dokládají mladší prameny, tj. do prostoru 112. Že se tak stalo hned při výstavbě budovy může dokládat mimo jiné i zcela jednotné provedení zmíněné dělící zdi i v ní osazené dveřní výplně ve sklepě. Ostatně tato zeď ve sklepě jako dodatečná změna v plánu zakreslena je.

S prostorem 112 se ovšem pojí ještě jedna otázka, a to jsou dodatečně do plánu zakreslená úzká okna v bočních stěnách vodárny v úrovni prvního patra. Pro samotný provoz vodárny jsou okna umožňující lepší výhled do boku, tj. do prostoru kolejiště, asi zbytečná a s ohledem na dosti citelnou kolizi těchto oken s masivními přízedními pasy neobstojí ani představa, že by tato okna mohla být zamýšlena jako zdroj světla. Lze si ale dobře představit, že by se mohlo jevit jako smysluplné jejich využití k výhledu do kolejiště pro službu konajícího výpravčího.[219] V takovém případě by samozřejmě byla nutná ještě jedna v plánu nezakreslená změna,[220] v podobě propojení místnosti 112 vstupem s dopravní kanceláří 111, eventuálně přímo přesunutí dopravní kanceláře právě do prostoru 112. Samozřejmě pokud by tomu tak bylo, muselo tak jako tak zůstat nerealizovaným záměrem, neboť jak už víme, prostor 112 nakonec zaujala čekárna první a druhé třídy. Dodatečné vložení „výhledových“ oken do vodárny by to nicméně vysvětlit mohlo.

Zajímavou změnou je rovněž přesunutí záchodů. Ty byly původně plánovány v prostoru schodištního zrcadla 101D, ale byly přeloženy do míst stávající prostory 116, respektive do severní části prostoru 115. Řešeny byly v této přesunuté podobě shodně jako dodnes dochované záchodové prostory 215-217 v patře. Samozřejmě s tím, že tyto záchody ještě nebyly splachovací, byť mohly být občasně zalévány vodou donesenou v nějaké nádobě. I schématický zákres v typovém plánu ostatně dokládá, že vlastní záchod stále ještě tvořila klasická dřevěná deska s vyříznutým kruhovým otvorem a bezpochyby i s prakticky nezbytným kruhovým víkem. Rozhodnutí o této změně projektu, tj. přesunu záchodů, lze předpokládat ještě před začátkem fyzické výstavby, neboť plánem předpokládané okosené kouty schodiště fyzicky nebyly vyzděny dokonce ani v úrovni sklepa.[221] Důvodem přesunu mohla být buďto snaha po důstojnějším a architektonicky působivějším řešení schodiště, obava ze zápachu, jenž by mohl ze záchodů nevybavených předsíní unikat přímo do prostoru nádražní haly, a nebo obava z případné kontaminace studny umístěné skutečně nedaleko, v prostoru vodárny, tj. pod dlažbou dnešní místnosti 104. Plán sice počítá s vyvedením splašků horizontálním kanálem k východu mimo budovu kde měla být umístěna kruhová žumpa, patrně ale mělo jít stále o zděný cihelný kanál. Pouze svislá část svodu z patra už dle plánu měla být, a dle zjištění z prostoru 217 taky byla, realizována pomocí značně rozměrné kovové, asi litinové roury. Průsaky splašek do studny tedy skutečně reálně hrozit mohly. Pokud jde o hrozící zápach, lze předpokládat že později vně budovy existující dřevěné záchody pro cestující byly až mladším doplňkem a původně měly i cestující veřejnosti sloužit záchody umístěné v přízemí budovy. Současně je ovšem nutně musel využívat i personál stanice což jistě muselo vést k různým konfliktním situacím. Asi není nutné připomínat, že Radotín se postupně stal stanicí velmi frekventovanou a že kromě mnoha jiných cestujících nádraží bezpochyby denně využívala i řada dělníků dojíždějících do místních průmyslových podniků.

Přesun záchodů z prostoru schodištního zrcadla se přirozeně odrazil i v podobě samotného schodiště, a to nejen doplněním otvorů směřujících do nyní volného prostoru schodištního zrcadla, ale také odlišným půdorysným uspořádáním samotného schodiště a mimo to i změnou způsobu jeho osvětlení. V typovém projektu bylo počítáno s tím, že se průběh schodiště v obou koutových partiích zalomí dvakrát, o 45°, a že

218 Otázkou také je jak si poradit s informací že tato čekárna též fungovala jako restaurace. Malá kuchyně by snad v takovém případě mohla být umístěna v prostoru 122, její provozování pro tak malý prostor by ovšem patrně ztrácelo ekonomický smysl. Až do vzniku restaurace v prostoru 118 ve třicátých letech také o fungujícím restauračním provozu na radotínském nádraží žádné archivní doklady neexistují. Pokud zde restaurace po otevření nádraží fungovala, nemohla se asi udržet dlouho.

219 Reálně samozřejmě bylo pro výpravčího jednodušší než procházet přes dvě místnosti a ještě k tomu se hnát do strmých schodů klasicky vyjít do prostoru kolejiště před budovu a postavenou „vlakovou cestu“ zkontrolovat odsud.

220 Do typového projektu evidentně byly zakresleny pouze nejvýznamnější změny. Chybí zde jak doplněná dělící zeď v přízemí, tak veškeré vstupy z chodby touto zdí vytvořené. Důvodem byla jistě snaha plán změnami nezahltit. Přecejen šlo o úřední dokument. Například přesun komínového tělesa v rámci vodárny je zakreslen tak jako by šlo o další nové komínové těleso, které je ještě k tomu doplněno pouze v pohledech. V půdorysech zcela chybí. Logické by přitom bylo nejen zakreslit nové komínové těleso i tam, ale samozřejmě také škrtnout těleso rušené.

221 Změna průběhu schodiště v typovém plánu zakreslena není, škrtnuta je v něm pouze původně navržená horizontální část odpadní šachty a zakresleny záchody nové. Vypuštění záchodů nicméně znamenalo možnost provedené mělčího schodištního zrcadla, což znamenalo i možnost provést schodiště stavebně citelně jednodušším způsobem.

schodiště zároveň nebude obsahovat podesty. V koutových částech schodiště měly být použity v půdorysu klínovité stupně. V realizované podobě se stěny prostoru zalamují pravoúhle a schodiště obsahuje tři ramena a dvě mezipodesty. Popsaná změna ovšem jistě nebyla vnucena přesunem záchodů. Motivací mohla být buďto snaha po větší praktické použitelnosti schodiště a nebo snaha po finančně úspornějším řešení, neboť výroba běžných přímých schodištních stupňů byla bezpochyby finančně méně náročná než tesání stupňů půdorysně klínovitých. Určitou finanční úsporu nadto mohlo znamenat i prosté vyzdívání popsaným způsobem půdorysně upravených zdiv. Pokud jde o změnu osvětlení schodiště, světlík situovaný původně ve stropě chodby 201A se po úpravě jednoduše přesunul přímo nad schodištní zrcadlo. Změna ovšem nutně ovlivnila podobu prostoru 301, neboť ten musel být v trojici stěn nově doplněn trojicí otvorů, jimž do něj mělo světlo vnikat z půdního prostoru, do něhož ovšem tak jako tak světlo pronikalo pouze nevelikými střešními okénky. Už bylo zmíněno, že přesunutí záchodu na odlišné místo mělo vliv i na dispoziční uspořádání patra. Nejen, že zde přesunem došlo ke zmenšení nejmenšího ze tří bytů, ale také zde bylo nutné rozšířit plochu chodby přes dva, respektive s ohledem na symetrii řešení přes tři trakty. Díky tomu přišly oba větší byty o relativně rozměrnou vstupní předsíň a do každého z těchto bytů nově ústila dvojice vstupů. To ovšem nebylo v 19. století u činžovních domů až tak výjimečné. Jeden vstup sloužil jako hlavní a ústil přímo do „salonu“ či „parádního pokoje“, druhý byl obslužný, určený personálu, a ústil zpravidla přímo do kuchyně. Rozdíl v reprezentativnosti těchto prostor přitom mohl být vyjádřen už před samotným vstupem do jednoho ze zvou zmíněných prostor, a to právě velikostí a náročností zpracování dveřní výplně.

Už zmíněnou a pohledově velmi výraznou změnou byla úprava střechy. Původní řešení s malým přesahem střech a s profilovanými korunními římsami bylo nahrazeno přesahem značně výrazným, vynášeným přesahujícími, bohatě zdobenými zhlavými trámů. Korunní římsy byly zcela vypuštěny. Větší přesah znamenal také nutnost mírného zvýšení zdiva obou štítů završujících hmotu v západním rizalitu situovaného věžového vodojemu. V tomto případě byly motivací změny zřejmě **estetické důvody**. Už při zběžném pohledu na dochované typové plány či historické fotografie původní podoby výpravních budov BWB zaujme jejich silné ovlivnění klasicistní estetikou. Budovy jsou přísně symetrické, střechy o malém sklonu jsou zakončeny zpravidla valbově, typickým prvkem průčelí je nízký střední trojúhelný štít, případně dvojice štítů symetricky rozmístěných v bočních částech průčelí. Tento klasicistní výraz typický například pro úřední, vojenské či školní budovy předchozího období, už v 18. století ostatně dosti častý u zámeckých či palácových budov, musel být na počátku šedesátých let 19. století chápán jako sice důstojný, ale také už poněkud nemoderní. Jeho jistou fádnost navíc muselo už v době realizace podtrhávat značné množství podle typových projektů takřka současně budovaných železničních objektů. Projektant budov si tohoto nebezpečí zjevně byl vědom a proto v detailu, především v podobě plastického dekoru, používá tehdy dobově zcela aktuální novogotické prvky vycházející z tzv. „Tudorovské gotiky“, už od čtyřicátých let dominující například tehdy budovaným či přestavovaným šlechtickým sídlům (Hrádek u Nechanic, Hluboká, Sychrov). Jejich provedení na typovém výkresu je velmi střídmé a připomíná polohu, v níž byly v téže době hojně využívány na úředních, ale postupně stále více také na hospodářských či průmyslových budovách. V průběhu výstavby doplněný výrazný přesah střech a zdobená zhlaví trámů do tohoto slohového obrazu zapadají velmi dobře a dokonce jsou nakonec v podstatě jeho nejvýraznější součástí. Jedná se sice o prvky vycházející nikoli ze středověké architektury nýbrž z architektury lidové, a to především z alpské oblasti, současně ale šlo o zcela typický výraz už o jedno až dvě desetiletí dříve s oblibou v zámeckých parcích či rozsáhlých loveckých revírech budovaných „alpských“ či „švýcarských domů“. Samozřejmě nepřekvapí, že později byl týž výraz typický i pro různé výletní restaurace či turistické chaty a jako takový se dobře pojil i s architekturou nádražních budov, neboť jistě už podvědomě evokoval dálky a cestování. Současně zřejmě právě z architektury nádražních budov o jedno až dvě desetiletí později tentýž výraz pronikal i do tehdejší venkovské architektury a stal se též typickým výrazem v osmdesátých či devadesátých letech 19. století hodně budovaných vilových čtvrtí.

Další v typovém plánu dodatečně zakreslenou změnou byla úprava krytých nástupišť. Původně měla být střecha každého z obou oddělených částí krytého nástupiště vynášena trojicí zdobných litinových sloupů a kovový, bohatě členitý, měl zjevně být i překlad nad těmito sloupy. Slohově šlo o prvky výrazně gotizující. V realizované podobě zůstal pod každou z dvojice pultových střech litinový sloup jediný, zdobený poměrně nevýrazně a vynášející překlad tvořený jedinou kolejnicí, opticky doplněný zřejmě vyřezávanou dřevěnou deskou, dekorativně osazenou nad okrajem střechy.[222] Oba krajní sloupy byly nahrazeny na jedné straně zdě-

222 Není přitom zcela zřejmé zda se ta touto deskou skrýval nástřešní okapní žlab.

nými pilíři a na straně druhé masivně působící zdí s průchodem, jež uzavřela boční části obou nástupišť. Důvod této změny musel být jednoznačně ekonomický. Litina i ocel byly po polovině 19. století materiál stále ještě poměrně drahý. **Úspornost** je ostatně při bližším ohledu dobře patrná v celém organismu radotínské výpravní budovy. Obvodové zdivo bylo z větší části realizováno z lomového kamene, téměř jistě kamene místního. Právě proto je obvodové zdivo zvláště v úrovni přízemí poměrně masivní, a to i v porovnání s typovým výkresem.[223] V případě obvodového zdiva vodárny víme jistě, že převážně kamenné zdivo probíhá prakticky až po pozednice krovu, tedy po celé výšce. Z cihel byly vyzdívány pouze nároží, hrany otvorů či jejich záklenky. Naopak tam kde se s ohledem na malou mocnost konstrukcí a jejich přílišnou pracnost nevyplatilo zdít z kamene, tj. především u interiérových příček, jsou tyto příčky zděny pokud možno co nejtenčí. V podstatě lze říci, že u těchto konstrukcí projektant volil vůbec nejúspornější tehdejší možné provedení. Nejen příčky dělící jednotlivé místnosti bytů v patře, ale i příčky vymezující nevytápěnou střední chodbu jsou pokud možno zděny o mocnosti pouhých 15 cm. Pouze tam kde to nedovolí komínová tělesa či statické potřeby o podlaží výše se nacházejícího krovu volí konstrukce poněkud hmotnější.

Úspornost je také dobře patrná na způsobu vyzdívání okenních a dveřních nik. V budově už nejsou nikde použity do té doby typické rozevírající se špalety či segmentové záklenky se stoupající vrcholnicí. Veškeré konstrukce jsou vyzdívány jako kolmé a pravoúhlé, protože to je nejekonomičtější způsob práce s cihelným zdivem. Veškeré výzdobné prvky v interiéru jsou redukovány. Větší architektonická náročnost je patrná pouze na fasádách, ve vstupní hale či v přilehlém schodišti. Také kámen použitý pro tesané prvky, tj pro okenní ostění sklepa, dveřní ostění vstupů do budovy zvenčí a na prahy průchodů na krytá nástupiště a pro stupně schodiště do prvního patra a do do sklepa byl zvolen dosti úsporně. Je jim ve všech případech načervenalý slivenecký mramor, respektive vápenec. Povrch těchto článků byl pouze hrubě upraven pemrlením a v případě ostění mohl být dokonce odpočátku pokryt nátěry. Šlo o materiál který byl v renesanci či baroku v Praze a v jejím okolí pro svou barvu používaný zpravidla u prvků velmi dekorativních, v průběhu 19. století pro svou křehkost a měkkost postupně „degradoval" na kámen používaný často pouze v rámci obslužných prostor, u exteriérové dlažby, či u čistě technických konstrukcí, často prvků jež byly následně zakrývány a omítány. Roli skutečně kvalitního stavebního kamene používaného typicky například pro zhotovování rozměrných schodištních stupňů, hrála ve druhé polovině 19. století citelně houževnatější a tvrdší žula. Její dovoz na větší vzdálenosti ostatně umožnil právě překotný rozvoj železniční sítě. Také materiál použitý pro interiérové dlažby reprezentativnějších částí budovy už v době výstavby spíše nebyl chápán jako ideální. Byla jím totiž opuka, ve většině prostor jistě dosti záhy nahrazená betonovými dlažbami,[224] dnes opět z nemalé části nahrazenými velkoformátovějšími dlažbami keramickými. Úspornost je patrná i v provedení dveřních výplní sklepa. Tradiční, v podstatě od středověku používané truhlářské řešení svlakových dveří je zde nahrazeno obdobnými konstrukcemi sbíjenými z hoblovaných prken pomocí hřebíků. Současně ale fakt, že radotínská výpravní budova je doslova „budovou na rozhraní věků" ilustruje ještě tradičně, kovářsky provedené kování těchto dveří. Stylově je toto kování ještě ryze klasicistní. Obdobným dojmem pak působí také ještě z větší části zcela tradičně tesařsky, ručně za pomoci tesařských seker opracovaný a provedený krov. Typově přitom jde o jednu z nejstarších podob v průběhu 19. století nastupujících moderních vaznicových konstrukcí, hojně využívajících ke spojování kramle či šroubované svorníky, nahrazující hambalky řezanými kleštinami atp atd. Můžeme zde takřka fyzicky cítit zdánlivě nenápadný střet tradičního, po staletí předávaného tesařského, a v jiných částech budovy též zednického a truhlářského řemesla, s novým pojetím, které už na věci hledí především ekonomickýma očima, vedle ceny materiálu bedlivě počítá i cenu práce, pečlivě kalkuluje a to vše činí skutečně ve velkém. Železniční stavby obecně ostatně zřejmě byly vůbec prvním praktickým využitím typových projektů v tak široké míře, neboť starší typové projekty z 18. století, například kostelů či o něco později školních budov, sloužily provádějícím stavebním mistrům spíše jen jako určité rámcové vzory základního rozvrhu či hmotového řešení, ovšem v detailech byly řešeny zcela individuálně. Samozřejmě je nutné současně zmínit že skutečně prvním úspěšným použitím stavební typizace byly už ve druhé polovině 18. století vojenské objekty.[225] Výstavba drážních budov ve druhé polovině 19. století je

223 Typový výkres předpokládá v přízemí obvodové zdivo o mocnosti 2,3 rakouské stopy (72 cm), v patře o mocnosti 1,9 rakouské stopy (60 cm). Reálně má obvodové zdivo v přízemí mocnost 80 cm, v patře 68 cm.

224 V budově na schodišti 102 a v chodbě 201 dochované betonové dlažby lze obecně datovat do první poloviny 20. století, nejspíše ale přímo do jeho počátku.

225 Úplně stranou samozřejmě nelze ponechat například ani projekty hospodářských budov, vznikající ve stavebních kancelářích velkých šlechtických dominií. I zde bylo už ve druhé polovině 18. století k takřka typovému řešení projektů poměrně silně nakročeno.

ale bezpochyby předčila kvantitou a velmi pravděpodobně i důrazem na ekonomičnost, neboť každý jednotlivý, do železničních staveb vložený rakouský zlatý se nutně musel v přesně stanoveném čase vrátit v podobě zisku a současně šlo, s ohledem na obrovský rozsah paralelně vykonávaných stavebních prací, o operaci nesmírně náročnou i co do celkové výše vložených finančních prostředků, bezpochyby financovaných též za pomoci řady bankovních úvěrů.

Samozřejmě je nutné říci, že v budově nenacházíme pouze úspornost. Snahou železniční společnosti bezpochyby bylo to, aby budova navzdory zmíněné úspornosti působila dostatečně **reprezentativně**. Patrné to je už na výšce jednotlivých podlaží, rozměrech vstupů v přízemí, rozměrech vstupní haly a dalších místností, samozřejmě i na použití už zmíněných dekorativních prvků fasády a přesahující střechy. Poměrně málo víme o původních truhlářských prvcích. Okenní otvory známe až na jeden nepříliš reprezentativní pozůstatek (CP21) pouze z historických fotografií. Díky nim sice známe jejich základní rozvrh, nevíme ale nic ani o použitých profilacích, o řemeslných detailech ani o použitém kování. O něco lépe jsme informováni o podobě původních dveřních výplní. Dochovány jsou jednak u vstupu z haly 101 do schodiště 103 (CP01), a dále u vstupů do záchodů 216 a 217 (CP18). Zde jsou navíc dochovány i nadsvětlíky a konstrukce dřevěné dělící příčky (CP19). U zárubně mezi chodbou 201 a prostorem 215 je na vnitřní straně dochována i jednoduchá původní profilace (CP15). Ve všech dochovaných případech přitom u dveřních výplní byly použity ještě nezapuštěné, z části přímé a z části křížové závěsy. Specifickou kapitolou jsou mimo to dveřní výplně u vstupů z chodby 001 do sklepních prostor 005 a 004, respektive ze sklepního prostoru 004 do prostoru 002 (CP13). Dveřní výplně sklepa jsou provedeny poměrně utilitárně a mají klasicistní kování. Trojice dochovaných dveřních výplní přízemí a patra jsou rámové konstrukce, s poli nahoře a dole citelně nižšími než pole uprostřed. Širší dveřní otvory jistě byly vybaveny obdobně řešenými výplněmi dvojkřídlými. Zajímavou součástí reprezentativního výrazu budovy byla i střešní krytina, podle všeho tvořená břidlicí. Kvalita této střešní krytiny ale možná nebyla přílišná,[226] neboť nejen v Radotíně ji dle historických fotografií už v prvních desetiletích 20. století nahradila eternitová krytina. Dle historických fotografií lze odhadnout, že krytinu tvořily poměrně drobné břidlicové tabule, možná s úsporných důvodů pokládané s menším vzájemným překrytým a nepříznivě mohl zapůsobit i menší sklon poměrně veliké a zároveň dosti členité střechy. Hřebíky jimiž byla krytina na střeše upevněna přitom jistě neměly žádnou speciální povrchovou úpravu proti korozi.

Porovnáme-li radotínskou výpravní budovu s dalšími třemi objekty, vybudovanými podle **téhož typového projektu**, je očividné že zmíněné změny byly skutečně realizovány u všech budov současně a nešlo tedy o individuální změny projektu, provedené pouze v Radotíně. Mezi těmito čtyřmi budovami ovšem přirozeně existují i vzájemné rozdíly, jež lze v tuto chvíli konstatovat především v konkrétním provedení fasád. Zatímco výpravní budovy se Stodu a Kařízku daleko výrazněji ctily původní gotizující řešení architektonických detailů, byť ani zde ne beze změn, výpravní budovy v Radotíně a ve Staňkově disponují fasádou pojatou dosti odlišně. Výrazným prvkem, který jejich vyznění paradoxně posouval spíše zpět ke klasicistním vzorům, je kompletní pásování fasád a dále výrazná nárožní bosáž. Z detailů navržených typovým projektem zůstalo především charakteristické subtilní gotizující rámování horních částí okenních otvorů zalamovanou, segmentově vzdutou lištou. Ta byla oproti střídmému typovému projektu navíc použita u všech oken patra a mimo to u jednoho či dvou dveřních otvorů v přízemí. Současně ale Radotín jako jediná budova ze zmíněných čtyř dodržela valbový tvar hlavního objemu střechy. Všechny tři zbylé výpravní budovy mají nad krátšími bočními fasádami vyzděný nízký trojúhelný štít, který ostatně lépe odpovídá „švýcarskému“ výrazu přesahujících zdobených zhlaví trámů i citelně přesahujícího okraje střech. Tato změna se přitom nutně musela propsat i do podoby krovové konstrukce, bezpochyby o něco jednodušší než v Radotíně.

Pro hlubší poznání procesu výstavby všech čtyř zmíněných budov by samozřejmě bylo žádoucí tyto budovy vzájemně porovnat podrobněji a ne jen za pomoci historických fotografií ale přímou ohlídkou na místě.[227] Zajímavé by ostatně jistě bylo i doplnění archivního výzkumu zbylých tří budov.

226 Břidlice sama má životnost téměř neomezenou, podstatným faktorem je ale kvalita a případně i povrchová úprava hřebíků, jimiž je krytina do podbití upevněna. Roli mimo to přirozeně hraje i sklon střechy a další podobné faktory.

227 Dostatečně pečlivé srovnávací studium je samozřejmě zcela mimo běžné finanční i časové možnosti SHP jednotlivého objektu.

Mladší úpravy

Jakési opravy proběhly v budově roku **1897**, ale s jistotou o nich víme pouze to, že se jich zúčastnil lakýrník. Teoreticky mohlo jít o osazování nových dveřních výplní, protože několik dochovaných výplní rámové konstrukce, charakteristicky dělených do čtyř polí (CP10, CP14, CP15, CP24), lze datovat právě na přelom 19. a 20. století. Osazeny samozřejmě mohly být i o něco později. Možnost že by šlo o výplně už z doby výstavby vylučuje jednak použitý způsob dělení křídla do polí, dále použitá profilace čela zárubně, u níž se navíc v jednom případě dochovala profilace starší, a nakonec fakt, že tyto profilace se na jednotlivých zárubních vzájemně mírně liší. To přitom dosti jednoznačně dokládá jejich postupnou výrobu. Tehdy nebo o něco málo později nejspíše došlo také k výměně podstatné části prkenných podlah v bytech v patře.

Spolu s elektrifikací objektu roku **1913** proběhla i náhrada dosavadní břidlicové střešní krytiny za tehdy moderní krytinu eternitovou a mimo to proběhla i kompletní výměna fasád, jež získaly podobu v zásadě existující doposud. Stylově lze novou úpravu klasifikovat jako puristicky strohou geometrizující secesi. Výraz fasád přes svou jednoduchost připomíná například tehdejší pražské realizace stavební a projekční firmy Blecha. Zdá se přitom, že starší fasády z doby výstavby byly kompletně osekány. Motivací k takto razantnímu zásahu mohla být snaha nahradit původní, čistě vápenné omítky tehdy moderními omítkami vápenocementovými, neboť ty obecně vyžadovaly méně častou údržbu a tudíž se tato, z dnešního pohledu zbytečně razantně vypadající úprava, soudě alespoň dle uspokojivého stavu fasád zachycených na fotografiích z doky kolem roku 1900, mohla jevit jako racionální investice jež se časem vrátí v podobě méně časté údržby a oprav. Starší rozvrh otvorů a dokonce i samotné okenní výplně z doby výstavby, byly z původního řešení z podstatné části zachovány. Změna nastala zřejmě pouze ve východním průčelí, kde byla okna v přízemí ve druhé a šesté okenní ose nahrazena sdruženými. Rozšířeným oknům odpovídaly i širí nadokenní římsy, dochované na průčelí až do obnovy fasád roku 2004.[228] Relativně drobnou změnou bylo i zaslepení kruhových oken ve štítech středních rizalitů na východní i západní straně. Změna nastala také u některých dveřních otvorů. Jistě to víme u vstupu z krytého nástupiště do dopravní kanceláře, kde byla osazena nová dveřní výplň do líce zdiva, výplň byla po této úpravě dvojitá, tvořící v síle zdiva mělké zádveří. Je také možné že už tehdy byly u vstupů na nástupiště odstraněna kamenná ostění.

Zřejmě roku **1924** byla na severní straně k budově připojena přízemní přístavba obsahující rozlehlou místnost 118, tehdy sloužící jako čekárna třetí třídy pro nekuřáky. S dosavadní čekárnou třetí třídy byla propojena dveřmi a současně byla dveřni propojena s nástupištěm. Architektonické řešení fasád této přístavby dosti důsledně opakuje řešení fasád výpravní budovy, v té podobě kterou získaly roku 1913. Kontinuitou s podobou vlastní výpravní budovy je i použití výrazného přesahu střechy, vynášeného zdobenými zhlavími trámů. Rozšíření čekárna třetí třídy přitom nesvědčí pouze o nárůstu počtu cestujících, ale je také dokladem v té době zaváděné změny, v rámci níž byly nově zřizovány kuřácké a nekuřácké oddíly,[229] a to evidentně nejen ve vlacích ale i vve výpravních budovách. Dochovaný stavební plán je současně dokladem v předchozím období[230] provedené dispoziční změny. Pokladna do té doby situovaná v prostoru 105/107 byla nově přesunuta na místo úschovny zavazadel, tj. do jižní poloviny stávajícího prostoru 115, zatímco úschovna zavazadel byla nově přesunuta do místnosti 121. Důvodem této změny bylo zřejmě rozšíření prostor dopravní kanceláře, odpovídající nejen postupnému narůstání železniční přepravy ale též postupnému rozšiřování radotínského nádraží (roku 1897 byla přidána čtvrtá kolej, v letech 1907-8 došlo ke zvojkolenění trati a k doplnění páté koleje). Dle zmínky z roku 1946 se v prostoru někdejší pokladny zřejmě nacházela kancelář přednosty stanice. Sklad petroleje a maziv neboli „lampárna“ se zřejmě roku 1922 stále ještě nacházela v prostoru 122, později ale patrně byl přesunut jinam. Uvažováno bylo i o zrušení sousedních služebních záchodů (odpovídajících severní části nynějšího prostoru 115 a prostoru 116) a jejich nahrazení prádelnou, k tomu ale podle všeho nedošlo.

228 Úprava už je v případě šesté okenní osy zachycena na plánu z roku 1922. Fotograficky je poprvé dokumentována až roku 1945.

229 Trend započal ještě před vznikem Československé republiky, kdy od počátku 20. století postupně ve vlacích rakouských státních drah docházelo k zavádění tzv. „ženských oddílů“, jež byly současně oddíly nekuřáckými. Muži nekuřáci do nich ovšem vstupovat nesměli, přítomnost chlapců byla dovolena pouze v doprovodu matek a do jen deseti let věku. Po vzniku Československa byly dámské a nekuřácké oddíly zaváděny na základě *Nařízení vlády republiky Československé, ze dne 13. května 1921, o dopravním řádě pro železnice v Československé republice, číslo 203/1921 Sb.* Vznik nekuřáckých čekáren evidentně na tato nařízení navazuje.

230 Tj. mezi lety 1896, kdy půdorys přízemí dokládá ještě starší využití a rokem 1922, kdy už plán zachycuje využití nové.

Zřejmě roku **1925** byly starší dřevěné záchody situované severně od budovy nahrazeny novými záchody zděnými, půdorysně navazujícími na přístavbu nekuřácké čekárny (dnes prostory 128, 129). I v tomto případě je přitom patrná snaha po navázání novostavby záchodů na architektonické řešení vlastní budovy. Ani zde nechybí zdobená zhlaví trámů krovu.

Stavební úpravy provedené roku **1931** byly dle archiválií dosti rozsáhlé a kromě nové výmalby interiéru a nátěrů dřevěných prvků zahrnovaly i opravy fasád, až na samotné zavedení pitné vody do budovy ale zřejmě měly spíše pouze udržovací charakter. Nelze ovšem vyloučit, že součástí těchto úprav bylo i vytvoření prádelny 305 v půdním prostoru. Starší prádelna se podle kusých zpráv zřejmě nacházela v prvním patře, snad v blízkosti bytu přednosty, nejspíše tedy v místnosti 204. Někdy v té době muselo dojít také k úpravě oken v místnostech 212 a 217 v patře. Původně se zde nacházelo jediné okno, jistě dělené pevným svislým sloupkem a osazeno tak, že každá z polovin otvoru náležela jinému prostoru. Asi už roku 1913 bylo upraveno původně shodně řešené okno v přízemí, teprve později prošlo podobnou úpravou i okno patra. Narozdíl od přízemí totiž sdružená okna v patře neobsahovala společnou nadokenní římsu. Ta zůstala dochována v rozsahu staršího otvoru a úprava navíc porušovala symetrii fasády, neboť ve druhé ose v patře provedena nebyla.[231]

Výrazné dispoziční a do jisté míry i stavební změny proběhly roku **1933**, kdy zrušený vodojem nahradila v přízemí čekárna třetí třídy (místnost 104), v patře byl o plochu vodojemu rozšířen byt přednosty (místnosti 210 a 211) a ve druhém patře byl v prostoru vodojemu zřízen malý byt nájemce hostince (302-304). Hostinec sám byl zřízen na místě dosavadní nekuřácké čekárny. Stavebně to znamenalo v někdejší vodárně především vytvoření nových stropů a položení nových podlah, z části i vytvoření několika dělících příček, a také probourání nových vstupů a osazení nových dveřních výplní. Ty svou formou dobře odpovídají vzniku ve třicátých letech 20. století. Související úpravou mohlo být už tehdy zazdění minimálně části oblouků z prostory 301 do půdního prostoru 306, osazení druhotně použitých dveří CP17 ze schodiště 201C na schodiště 301A atp. Úpravy někdejší čekárny 118 na hostinskou místnost zahrnovaly zřejmě už tehdy i vznik pod hostinskou místností situovaného nevelikého sklepa na pivo, roku 1936 vznikl pro prosperitu restaurace důležitý vstup od východu, tj. zvenčí z ulice, a roku 1937 už existovala i hostinci sloužící přístavba záchodů (prostory 123-127). Vsud do ní ovšem v této době ještě nebyl z místnosti 118, ale vedl zvenčí, z předzahrádky. Hostinci zřejmě hned od počátku jako kuchyně sloužil i prostor 119, do té doby severní polovina (kuřácké části) čekárny třetí třídy.

Dosti výrazné opravy budovy proběhly dle archivních pramenů roku **1947**, kdy měla být mj. „celá budova opatřena novou omítkou“, opravena a přeložena byla střešní krytina, místnosti byly vymalovány, měla být rozšířena okna kancelářských prostor, došlo k jakýmsi úpravám vestibulu, pokladen, čekárny třetí třídy a také k určitým dispozičním změnám. Tvrzením o „nové omítce“ se snad míní oprava fasády. Kompletně nová omítka na fasádách ovšem bezpochyby provedena nebyla. Je ale možné, že právě tehdy budova získala olivově zelený nátěr, pokud ovšem tento nátěr nebyl poprvé proveden už ve válečném období.[232] Opravu eternitové střešní krytiny dokládají i letecké měřické snímky. Pokud jde o rozšíření oken kancelářských místností, dnes tuto změnu konkrétně nic nedokládá. Na fotografii z roku 1976 sice, tehdy už zřejmě bývalé kanceláře[233] rozšířené okenní otvory obsahují, na snímku zachycené výklopné okenní výplně jsou ale jistě citelně mladší konstrukce, pravděpodobně pocházející až ze sedmdesátých let 20. století. Zvětšení osobní pokladny bylo realizováno podle všeho oddělením chodby 115 od vestibulu dveřní, takže chodba mohla sloužit jako šatna, umývárna atp. Je také otázka, zda už tehdy nedošlo i k určitému zmenšení přilehlých záchodů. Stávající záchod 116 je ovšem v současné podobě jistě výsledkem ještě nějaké mladší úpravy. Zvětšení „zavazadlové pokladny“, tj. zřejmě úschovny zavazadel, se patrně odehrálo jejím přesunem do místnosti 117. Do té doby v místnosti 121 existující úschova zavazadel se totiž nově stala součástí restaurace. Úpravy čekárny 104 zřejmě spočívaly v náhradě staršího, snad dřevěného krytu studny krytem betonovým. Nelze si totiž rozhodně představovat, že by do té doby zůstávala studna v prostoru čekárny otevřená. To ostatně pravděpodobně nebyla ani v době fungování vodojemu. „Úpravou příchodu k vlakům čekárnou“ bylo nejspíše po-

231 Popisovaný stav zachycují fotografie z roku 1945, 1976 a ještě 1997 (vyobr. 2.16, 2.17 a 2.19).

232 Identifikovány byly dvě vrstvy zelených nátěrů. Mladší mohl pocházet z nějaké opravy ze šedesátých let. Starší ale mohl vzniknout také už v období druhé světové války, kdy u strategických budov vybavených světlým nebo barevně výrazným nátěrem docházelo k nátěrům spíše tmavšími a tlumenějšími barvami (tj. právě šedá, zelená atp). Starších okrových nátěrů ovšem bylo ještě více a odpovídaly by nejen roku 1913 a 1931 ale určitě nutně ještě dvěma falším opravám.

233 Po vybudování nové provozní budovy v šedesátých letech se zřejmě kanceláře kompletně přesunuly do této novostavby.

sunutí a rozšíření vstupu z vestibulu do současné podoby. Starší vstup byl menší a nacházel se jižněji, neboť se v místnosti 104 vyhýbal přilehlému přízednímu pilíři. Mimo to možná už tehdy došlo k vybourání kamenného ostění u vstupu z čekárny 104 na nástupiště. Součástí této úpravy tedy zřejmě byly i nové dveřní výplně, dnes z nich ovšem existuje pouze jednoduše řešená zárubeň mezi halou 101 a čekárnou 104.

Výpravní budovy se samozřejmě dotkla výstavba sousední, těsně navazující administrativní budovy z roku **1966**, po technické stránce dokončené roku 1969, a to jednak dispozičně, přesunem dopravní kanceláře a dále zaslepením všech oken situovaných v boční jižní fasádě. Je dost možné, že současně s tím nebo dosti těsně po té došlo opět i k opravě fasád. Jinak ale prostory asi příliš obnovovány nebyly a pokud k nějakým opravám došlo, byly spíše utilitární, například v podobě osazování novodobých typových dveřních výplní v bytech v patře atp.

Další stavební zásahy probíhaly zřejmě až v devadesátých a nultých letech. Roku **1997** vznikla v jednom z bytů v patře koupelna. Nevíme ovšem přesně ve kterém a nelze ani vyloučit, že se informace ve skutečnosti týká adaptace bývalé prádelny 305 v půdním prostoru. Koupelna zde zřízená bezpochyby sloužila bytu 302-304. Asi už dříve existující koupelny v obou větších bytech prvního patra byly v době po roce 1989 minimálně dosti pronikavě modernizovány, v jižním bytě byla zřejmě až tehdy vybudována na novém místě a původní koupelna následně fungovala jen jako umývárna a záchod. Nejmenší z bytů prvního patra naopak vlastní koupelnu nezískal ani v té době. V jeho kuchyni fungující i jako předsíň se dodnes nachází sprchová kut a byt nedisponuje ani vlastním záchodem. Bylo nutné do poslední chvíle využívat společný záchod na chodbě. Z dalších úprav v těchto bytech zmiňme především předělení místnosti 202/221 novodobou příčkou. V letech **1999-2000** se budovy dotkla instalace ústředního topení. Někdy v té době musely vzniknout i nové veřejné záchody v místnostech 105-110, což bylo jistě spojeno se zrušením záchodů 128-129. Do téže doby lze klást i další úpravy vestibulu, osobní pokladny a čekárny (např nové dlažby). Výměna střešní krytiny za stávající a přezdění nadstřešních částí komínů proběhlo roku **1999**. Fasády získaly stávající podobu opravou provedenou roku **2004**. Na této opravě je patrná snaha o rehabilitaci historické fasády. Na východním průčelí došlo k úpravě či zaslepení mladších otvorů. Bohužel zde ovšem z nepochopení došlo i k ponechání asymetricky posunuté okenní osy v severní třetině fasády a nad soklem nebyla obnovena spodní horizontální část lesénového rámce. Na západním průčelí zase nebyly obnoveny nadokenní římsy ve středním rizalitu. Současně s opravou fasád byly za stávající vyměněny také veškeré okenní výplně a nejpozději tehdy také vstupní výplně dveřní.

Stavebně pouze relativně drobné úpravy historické výpravní budovy zatím přinesla jinak zásadní přestavba celého nádraží proběhlá v minulých letech. Funkci výpravní budovy ale budova zcela pozbyla a v současné chvíli čeká na stavební rekonstrukci a nové využití. Zmíněná jediná stavební úprava proběhla zřejmě v roce **2023**[234] a souvisela s vybudováním zvýšeného peronu. Ten totiž nejen do jisté míry opticky zkreslil západní průčelí budovy zakrytím její soklové partie, ale znamenal také zaslepení dosavadního vstupu do čekárny 104. Náhrada vstupu vznikla v boční stěně směrem do krytého nástupiště 131. I prostor obou krytých nástupišť byl ale navýšením peronu žel opticky i komunikačně přetnut. Dnes lze proto ke vstupu do nich použít pouze úzké boční vstupy.

234 Na zaměření z počátku tohoto roku změna ještě není provedena.

Hodnocení objektu

Památkové kvality objektu

Ze čtyř budov vybudovaných podle téhož typového projektu z roku 1860 je dnes radotínská výpravní budována dochována asi nejlépe, neboť Staňkov byl výrazně upraven při rušení vodojemu a opět znovu v době socialismu, Kařízek byl taktéž necitlivě upraven v době socialismu a budova ve Stodu byla v téže době demolována. Podobu radotínského nádraží samozřejmě výrazně ovlivnila úprava fasád provedená před první světovou válkou, i tato fasáda ve stylu pozdní geometrické secese ovšem má své památkové kvality.

Z doby výstavby se z architektonických a uměleckořemeslných detailů dochovaly dlažby a dveřní výplně v suterénu, v přízemí pouze dveřní výplň u vstupu na schodiště do sklepa, dále veškeré schodištní stupně a zábradlí. V exteriéru pří kolejišti se dochovaly kovové sloupy vynášející zastřešení peronu a dále části dlažby vyrobené ze sliveneckého mramoru V rámci přízemí i patra se uplatňuje cenný prostor pilířového trojkřídlého schodiště s převážně segmentovými pasy. Z dlažeb je na schodišti původní pouze poškozená kamenná dlažba na druhé mezipodestě, jinak jsou dlažby schodiště i chodby v patře mladší, betonové. V patře náleží době výstavby pár dveřních křídel obou původních společných záchodů a dále dřevěná příčka mezi nimi. Mimo to snad i prkenná podlaha místnosti 208. Cenným prvkem z doby výstavby budovy je též kompletně celá krovová konstrukce, z větší části stále ručně tesaná a navenek se projevující ozdobně tvarovanými zhlavími trámů. Jako cenné lze chápat i převážně původní interiérové omítky patra, dále dochované segmentové záklenky a pasy atp. Z mladších cenných prvků je vhodné zmínit několik v přízemí i v patře dochovaných dveřních výplní zhruba z přelomu 19. a 20. století, historizujícím způsobem řešených. Jako cenné lze chápat i některé mladší prkenné podlahy patra a betonové dlažby schodiště 102 a chodby 102. Památkové hodnoty budovy jsou obecně dosti evidentní.

Kulturněhistorické hodnocení

Z kulturněhistorického hlediska je zajímavá především při výstavbě dobře patrná proměna stavebního řemesla, daná silným důrazem na ziskovost výstavby a provozu drážních budov a samozřejmě umožněná výrazně centralizovaným způsobem projektování, výstavby i následné údržby budov.

Docela zajímavým aspektem jsou mimo to i stopy mladšího každodenního využívání budovy a z něj plynoucích úprav, například proměny sociálních zařízení, v mladším období vznik koupelen, obecně otázky dispozičního řešení a využívání služebních bytů, dispozičních proměn služebních i cestujícím sloužících prostor přízemí, vznik a využívání nádražní restaurace atp.

Uměleckohistorické hledisko

Z uměleckohistorického hlediska rozhodně pozoruhodným aspektem je především proměna původně projektovaného, ještě silně klasicismem ovlivněného výrazu budovy ve výraz historizující, a to na jedné

straně úpravou typového projektu a na straně druhé individuálnějšími změnami návrhu fasád. Zajímavá je mimo to do jisté míry i podoba a technické řešení mladších fasád z doby před první světovou válkou, přes svou strohost zjevně vycházejících ze vzorů pozdní geometrické secese.

Estetické hledisko

Historická výpravní budova radotínského nádraží už dnes bezpochyby hraje důležitou estetickou roli nejen v rámci samotného, jinak skutečně výrazně modernizovaného železničního nádraží, ale i v rámci přilehlé zástavby městské části. V blízkosti nádražní budovy se zde koncentruje hned několik staveb s dochovanějšími historizujícími či raně modernistickými fasádami, nedaleko se nachází i některé industriální historické stavby, pro budoucnost by tedy bylo žádoucí tuto enklávu pokud možno dochovat a její historický charakter pokud možno vhodnými kroky ještě podpořit. U samotné nádražní budovy se nabízí především obnova fasád, a to provedená s větším ohledem na historickou podobu fasád než tomu bylo roku 2004, a dále vhodné posílení estetických kvalit budovy v interiéru, především ve vstupní hale, schodišti a chodbě 201 v patře. Žádoucí je samozřejmě nejen další dochování zde se nacházejících cenných prvků, ale také zohlednění historické podoby těchto prvků při následném doplňování těchto prostor prvky novějšími. To je podstatné i proto, že v architektuře historismu obecně hraje důležitou estetickou roli právě konkrétní zpracování uměleckořemeslných prvků, dlažeb, okenních a dveřních výplní atp.

Urbanistické hodnocení

Už v předchozím oddíle bylo zmíněno důležité estetické působení budovy v rámci zástavby Radotína. Urbanistická role výpravní budovy i celého nádraží přitom byla a dosud je pro stávající podobu Radotína zcela klíčová. Právě umístění a podoba nádraží, stejně jako podoba komunikace vedoucí z původního centra obce k výpravní budově, zcela zásadně určily i dodnes existující uliční síť. Nádraží a trať přitom nepůsobilo jen jako komunikační bariéra rozdělující zástavbu celé obce na dvě souběžné části, ale také jako přirozené centrum, propojující důležitou dopravně obslužnou funkci s funkcemi obchodními, společenskými a dokonce ubytovacími. Zmínit zde lze nejen prodejny historicky umístěné v areálu nádraží či restauraci fungující přímo ve výpravní budově, ale i budovy jež postupem času vznikaly v těsné blízkosti, historicky například restaurace a hotel u Ventilátoru, obchody a služby umístěné v minulosti i dnes v přilehlých domech ve Vrážské ulici atp. Podstatné je ostatně i umístění nedalekého parku, umístění autobusových zastávek atp.

Typologické hodnocení

Z typologického hlediska představuje radotínská výpravní budova relativně zajímavý přechod od nádražních budov slohově řešených ještě výrazně klasicistně k budovám pojatým citelně historizujícím způsobem. Zajímavým aspektem je ostatně i sám fakt praktického využívání typových projektů při výstavbě drážních budov. Jak přesvědčivě doložil terénní průzkum, nešlo přitom zjevně pouze o základní hmotu objektu či o jeho dispoziční řešení, ale typovost a vlastně lze říci přímo i stavební normalizace, jednoznačně motivovaná snahou po co nejekonomičtějším způsobu výstavby, ovlivnily i podobu konkrétních stavebních konstrukcí a detailů a přitom výrazně proměňovaly mnohá i dosti základní řemeslná pravidla, často do té doby platící doslova po staletí. K těmto zjištěním je nutné doplnit, že by bylo určitě žádoucí podrobit obdobně intenzivnímu zkoumání celou skupinu drážních staveb, ideálně samozřejmě staveb vybudovaných najednou v rámci jediné železniční společnosti či přímo podle stejného typového projektu, a v rámci tohoto šířeji pojatého průzkumu se pokusit o postižení schodných či naopak odlišně pojatých detailů, ideálně včetně archivního postižení prováděcích firem či mechanismů zadávání práce.

Náměty pro potřeby památkové péče

Hodnotné prvky a detaily

V **přízemí** budovy lze k hodnotným prvkům počítat kamenné **ostění CP28** u vstupu zvenčí, kamenné **schodištní stupně CP02** a **CP05** ve schodištích 102 a 103, kamenné plotny **CP07** sloužící jako **lemy** dlažby či **prahy** dveřních otvorů v prostorech 130 a 131. Na schodišti 102 pochází z doby výstavby **opuková dlažba CP03**, žel silně poškozená a zřejmě na místě prakticky nezachovatelná. V prostoru 131 i nově položenou **dlažbu**, opakující historický vzor dlažby starší, **CP09**. Kamenné prvky jsou tesány ze sliveneckého „mramoru".Z **dveřních výplní** je v přízemí cenná výplň **CP01** u vstupu do schodiště 103 z doby výstavby a **CP10** z doby kolem roku 1900, mezi místností 112 a chodbou 113. Z ostatních prvků je z doby výstavby cenné **zábradlí CP04** ve schodišti 102, **litinové sloupy CP06** a **CP11** v prostorech 131 a 130, historická **litinová deska CP08** s údajem o nadmořské výšce.

V **patře** jsou cennými prvky kromě i v přízemí se uplatňujícího zábradlí **CP04 z doby výstavby dveřní výplně s nadsvětlíky CP18** a dřevěná **příčka CP19** v prostorech 215-217. Mladšími cennými prvky jsou **dveřní výplně CP14**, **CP15** a **CP17**, ve všech případech osazené v chodbě 201, posledně jmenovaná je zde použita druhotně. Určitou relativní hodnotu má i prvorepubliková **dveřní výplň CP20**, situovaná mezi prostory 210 a 211. Cenné jsou do jisté míry i pouhé **zárubně** dochované v místnostech 212 a 213-214. Z doby výstavby pochází i poslední pozůstatek **okenních výplní** v podobě žel silně nekompletní výplně **CP21**, dochovaná v prostoru 211. Relativně cenným prvek jsou i mladší betonové **dlažby CP16 CP07**, dochované v prostoru 201. Z technických prvků z doby výstavby lze za cenné označit **masivní nýtované traverzy CP25**, dochované v konstrukci stropu místnosti 210 a patrné sondou z prostoru 304, a dále železná **táhla CP22**, dochovaná v prostoru 211 a v zakrytém stavu jistě i 210.

V úrovni **druhého patra** a **půdního prostoru** lze k cenným prvkům počítat mladší, druhotně použitou **dveřní výplň CP24** a dveřní výplň **CP23**, v tomto případě opět až z doby první republiky a tedy cenou spíše relativně, obdobně jako dvě technicky ještě jednodušší výplně u vstupu do místností 303 a 305. Mimo to jsou cenné **památní zápisy CP26** v prostoru 305 a asi mladší přikládací **dvířka CP27** v prostoru 305. Cenným prvkem z doby výstavby je mimo to **kompletně celá krovová konstrukce** v prostoru 306 i 401, zdobnými zhlavými se uplatňující též pod hranou střechy i v exteriéru, a dále obdobně se uplatňující **zdobené trámy pod střechami** mladších přístavků. Cennými prvky jsou dále **plastické prvky** dekorující **fasády**

Závady

Závady lze rozdělit na stavební a památkové. **Stavebních závad** obecně není mnoho. Budova je v současné podobě, po poměrně razantních stavebních úpravách provedených v posledních třiceti letech, v relativně dobrém stavebním stavu. Častěji se zde ovšem uplatňuje určitá zašpiněnost a povrchová zanedbanost.

Příliš subtilně provedené konstrukce mimo to mohou v některých případech znamenat porušení současných stavebních norem a předpisů.

Památkové závady spočívají především v nerespektování památkových hodnot objektu, což se projevuje například u novodobých dlažeb, interiérových dveřních výplní a dalších utilitárně řešených novodobých prvků. Velmi hyzdivá je především navýšené zábradlí a horizontální mříž v prostoru schodištního zrcadla. Závadou je také nedůsledně provedená rekonstrukce fasád, jež historickou podobu východního průčelí do jisté míry zkreslila. V případě západního průčelí pro změnu nedošlo k doplnění v minulosti odstraněných nadokenních říms. Ne zcela odpovídající je též současná dvou barevnost a dosti neadekvátní je i konkrétní provedení okenních a ještě citelněji dveřních výplní. Žádoucí by byl tvarový i konstrukční návrat k relativně dobře dokumentovaným dveřním a okenním výplním historickým. Jednoznačnou závadou je i stávající střešní krytina a podoba komínových těles. Závadou je jistě i stávající vyvýšení peronu na západní straně, neboť do jisté míry opticky deformuje rozvrh průčelí a navíc vylučuje žádoucí vložení dveřního otvoru do střední osy budovy. Nevhodné je i komunikační a optické oddělení historických krytých nástupišť. V tomto případě ale bezpochyby jde o závadu velmi obtížně odstranitelnou.

Náměty pro péči o objekt a doporučení k rekonstrukci

Předně by bylo žádoucí zvážit, zda by nebylo smysluplné budovu navrhnout na zápis do státního seznamu nemovitých kulturních památek.

Pokud jde o samotné praktické provádění rekonstrukce, rozhodně vhodné je, všude kde to je možné, ctít dochované historické konstrukce, tj. nenahrazovat je novými pokud to není nutné a pokud to nutné je, pokusit se alespoň o tvarovou a materiálovou nápodobu. Nově vkládané prvky je asi nejvhodnější řešit pokud možno také jako nápodobu prvků historických. Určitý smysl by ovšem asi mělo i pouhé dodržení rozměrů, barevnosti či základního rozvrhu těchto prvků. Architekty při obnovách historických budov častěji používaný přístup, při němž jsou k prvkům historickým záměrně kontrastně vkládány prvky výrazně novodobé, v případě interiéru historické radotínské výpravní budovy asi použít úplně nelze, neboť se zde historických prvků dochovalo dosti málo a navíc jsou často v dosti špatném technickém stavu. Výhodou je ale to, že památkově náročnější přístup lze snadno omezit pouze na halu 101, schodiště 102 a chodbu 201. Pokud plánované nové využití budovy dochování historických prvků neumožní, bylo by možné je alespoň v nějakém rozumném výběru pro možnou rehabilitaci objektu v budoucnosti deponovat na jednom místě, například v půdním prostoru budovy.

Pokud jde o konkrétní náměty, pak při rekonstrukci fasád je vhodné maximálně respektovat průzkumem zjištěné starší řešení. Výjimkou je dodatečné sdružení okenních otvorů na východním průčelí v přízemí, ve druhé a šesté okenní ose. V tomto případě se jako rozumný způsob obnovy fasády jeví spíše jen prostý návrat k původnímu symetrickém rozvrhu okenních os. Samozřejmě pokud by sdružené okenní otvory lépe vyhovovaly novému využití budovy, lze o obnově sdružených oken uvažovat. Pádným argumentem přitom může být především rozhodně žádoucí zachování prostoru záchodu v patře (215-217), neboť původní stav, kdy byl okenní otvor rozdělen mezi místnosti 212 a 217, se nejeví jako šťastný. V zájmu zachování prostor 215-217 by měla smysl nejen obnova sdružených oken v páté ose patra, ale s ohledem na symetrii průčelí dokonce i vložení symetrického páru sdružených oken do druhé osy a úprava nadokenních říms. Uvažovat lze i o obnově historickými fotografiemi doložených ozdobných komínových hlav nebo o obnově taktéž doložených dřevěných výzdobných prvků ve štítech, z nichž mnohé zanikly až při výměně střešní krytiny roku 1999. Stávající krytinu by bylo žádoucí nahradit šablonami odpovídajícími staršímu eternitu nebo dokonce původní břidlici. Vhodnější by ale bylo nakonec i použití pálené krytiny. Při obnově interiérů je vhodné soustředit se především na památkovou rehabilitaci tří výše zmíněných prostor, 101, 102 a 201, a samozřejmě i už zmíněných prostor 215-217. U ostatních prostorů lze rozhodně doporučit odstranění všech novodobých dělících příček a obnovu původního komunikačního schématu přízemí. V případě prostoru 210-211 by pak bylo možné uvažovat o prezentaci mohutných nýtovaných stropních nosníků a samozřejmě i o obnově obou bočních okenních otvorů.

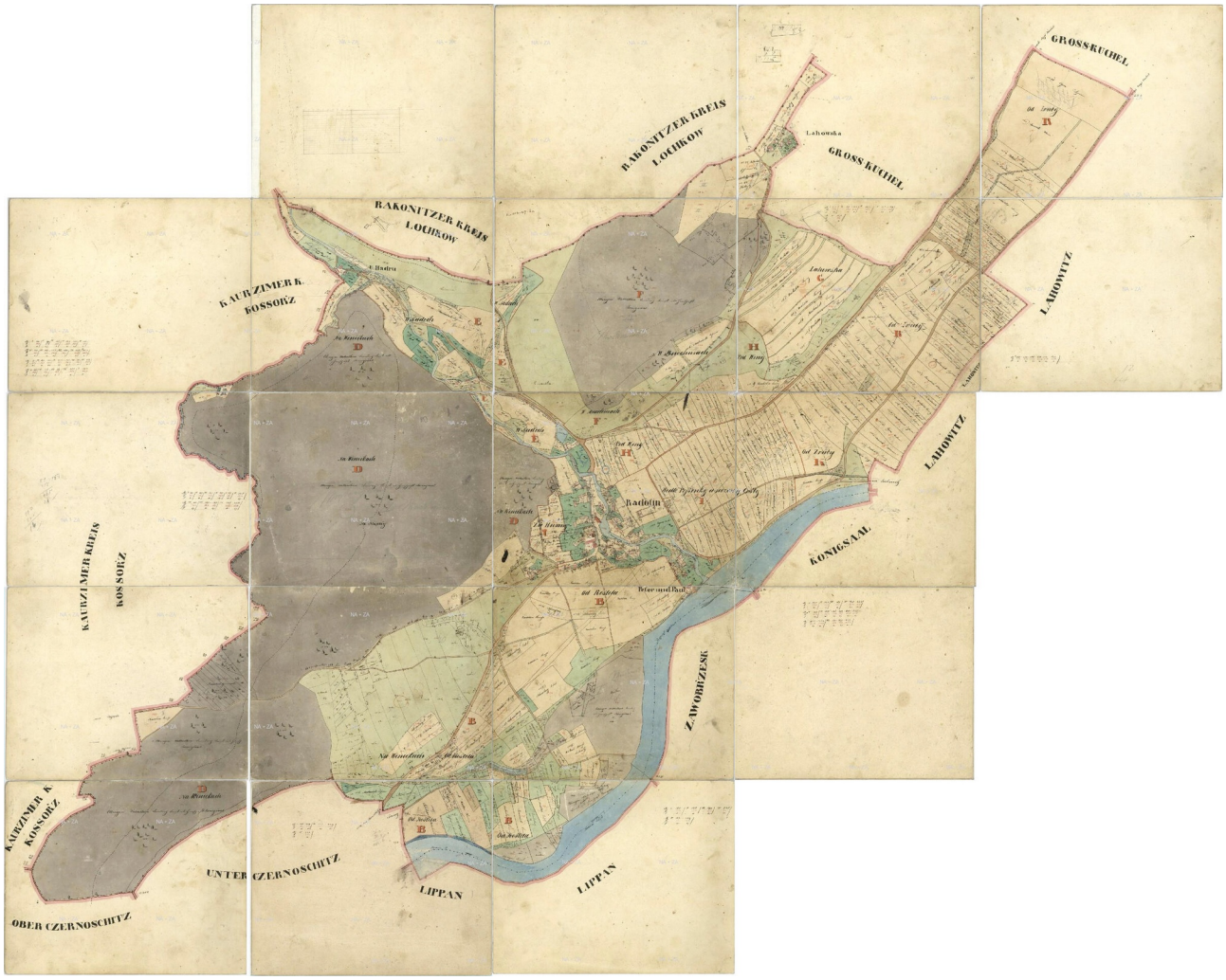
Náměty pro další průzkumy

- V průběhu stavební obnovy je rozhodně vhodné provádět OPD. Každá možnost „nahlédnutí pod povrch“ je u historické budovy pro její výzkum rozhodně žádoucí. Pokud budou například před malováním prostor škrábány starší nátěry, mohou se objevit stopy někdy i náročněji koncipované šablonované výmalby z 19. nebo počátku 20. století. Pamatovat je vhodné i na dokumentaci konstrukcí jež odhalí rekonstrukce podlah atp.
- Velmi žádoucí by bylo provedení dendrochronologického průzkumu krovu, jež by umožnilo potvrdit a případně i lépe datovat fyzický vznik budovy.
- Žádoucí by bylo rozšíření archivního i terénního výzkumu na celou skupinu staveb vybudovaných dle téhož typového projektu.

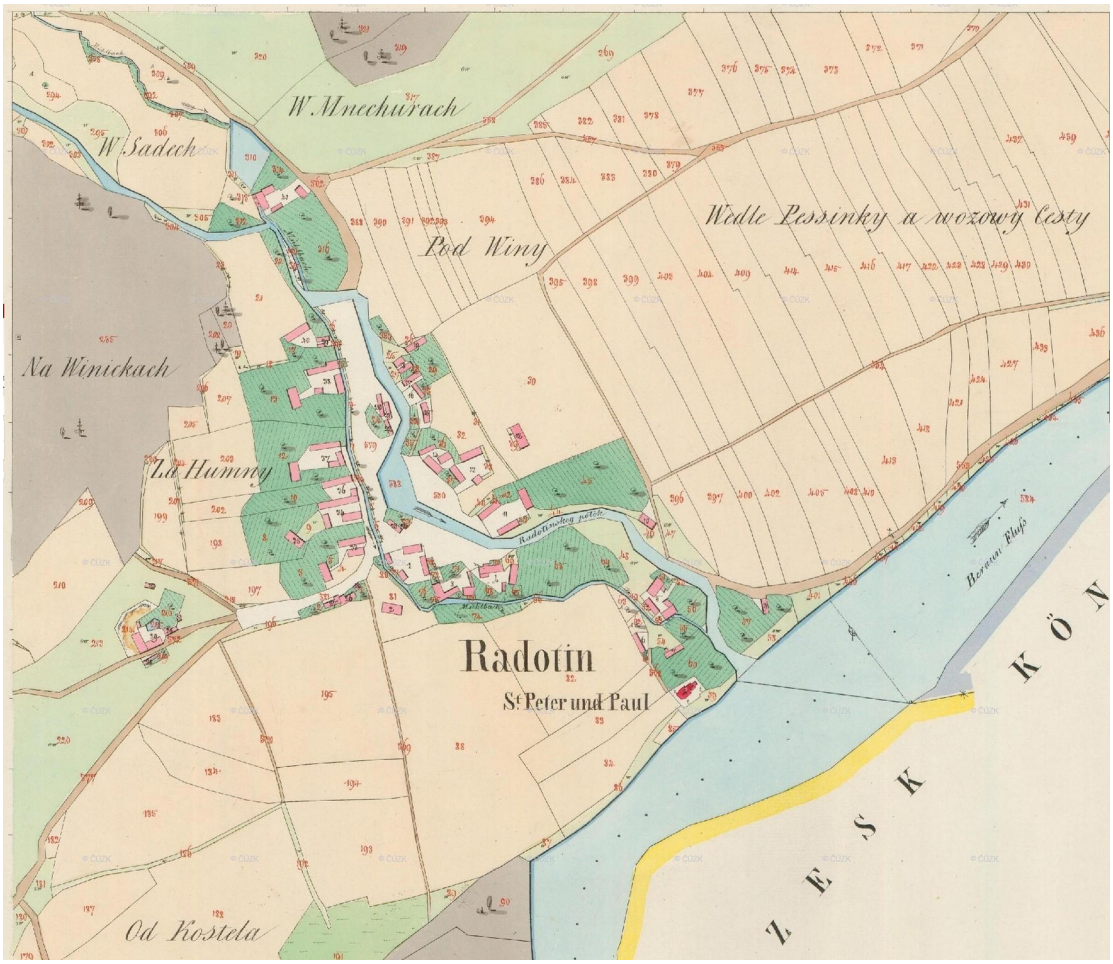
Historická dokumentace

Mapy a plány

Pozn: *Kompletní plánové a ikonografické materiály obsahuje přiložené paměťové médium*



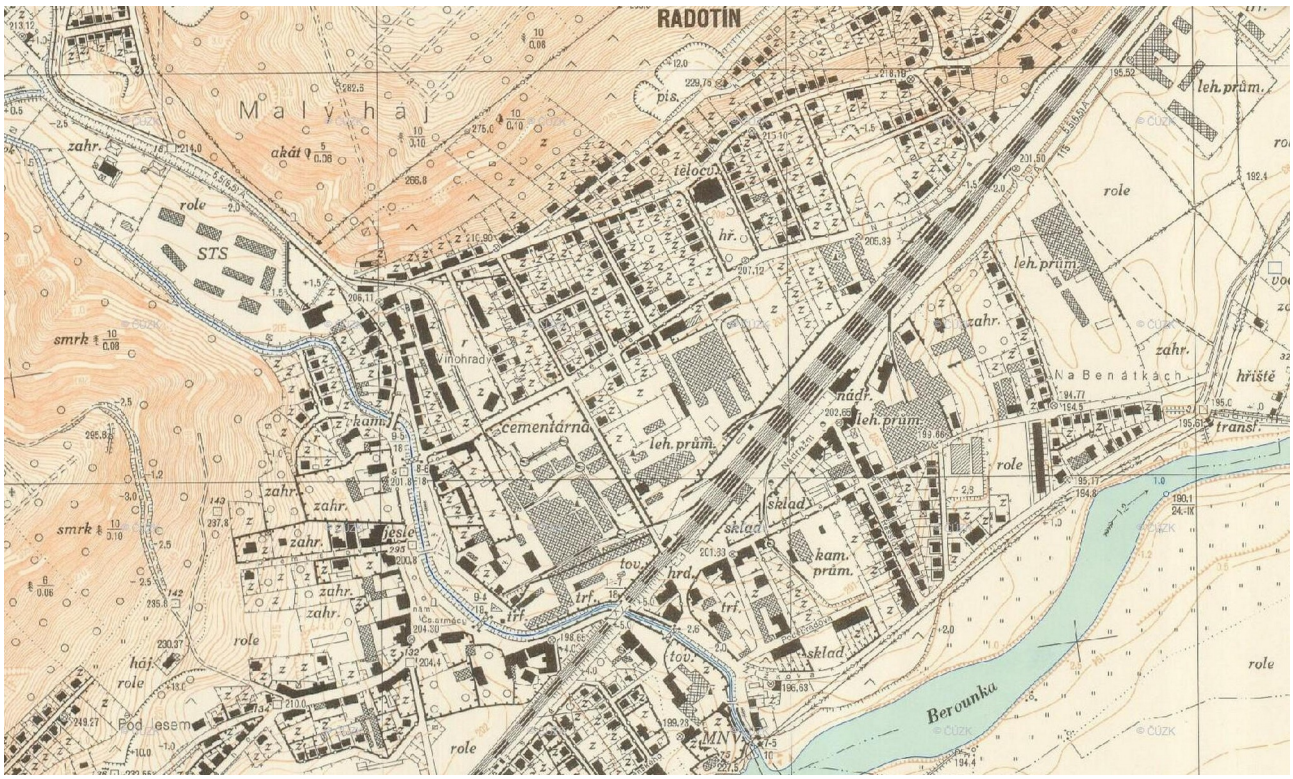
*Obrázek 22: Plán **1.01** Radotínský katastr, zachycený na indikační skice Stabilního katastru, 1840*



*Obrázek 23: Plán **1.02** Centrum obce a plocha budoucího nádraží, výřez z Císařského otisku map St. kat., 1840*



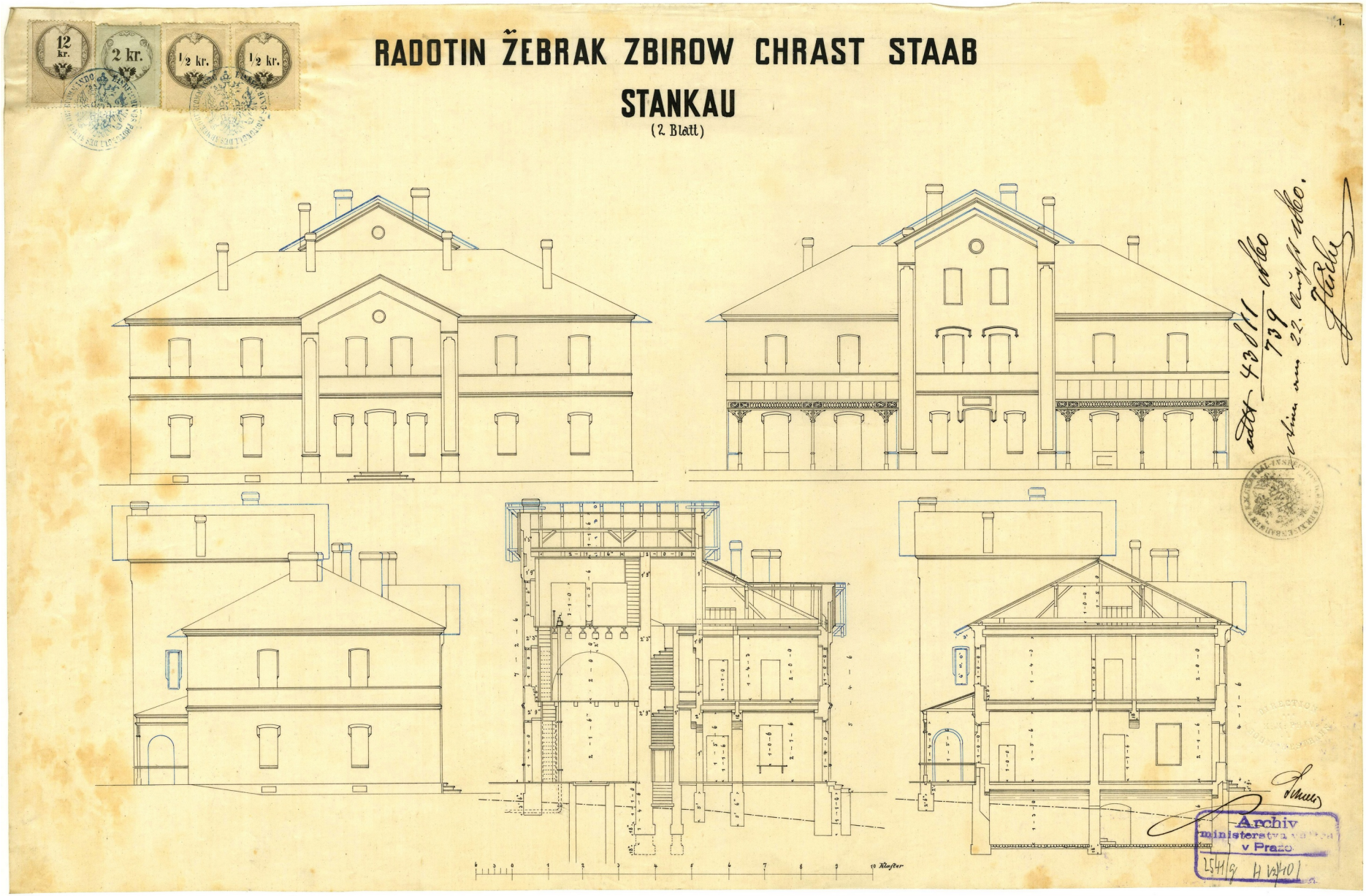
*Obrázek 24: Plán **1.03** Totéž na výřezu Originální mapy Stabilního katastru, 1840, r. 1873 reambulované*



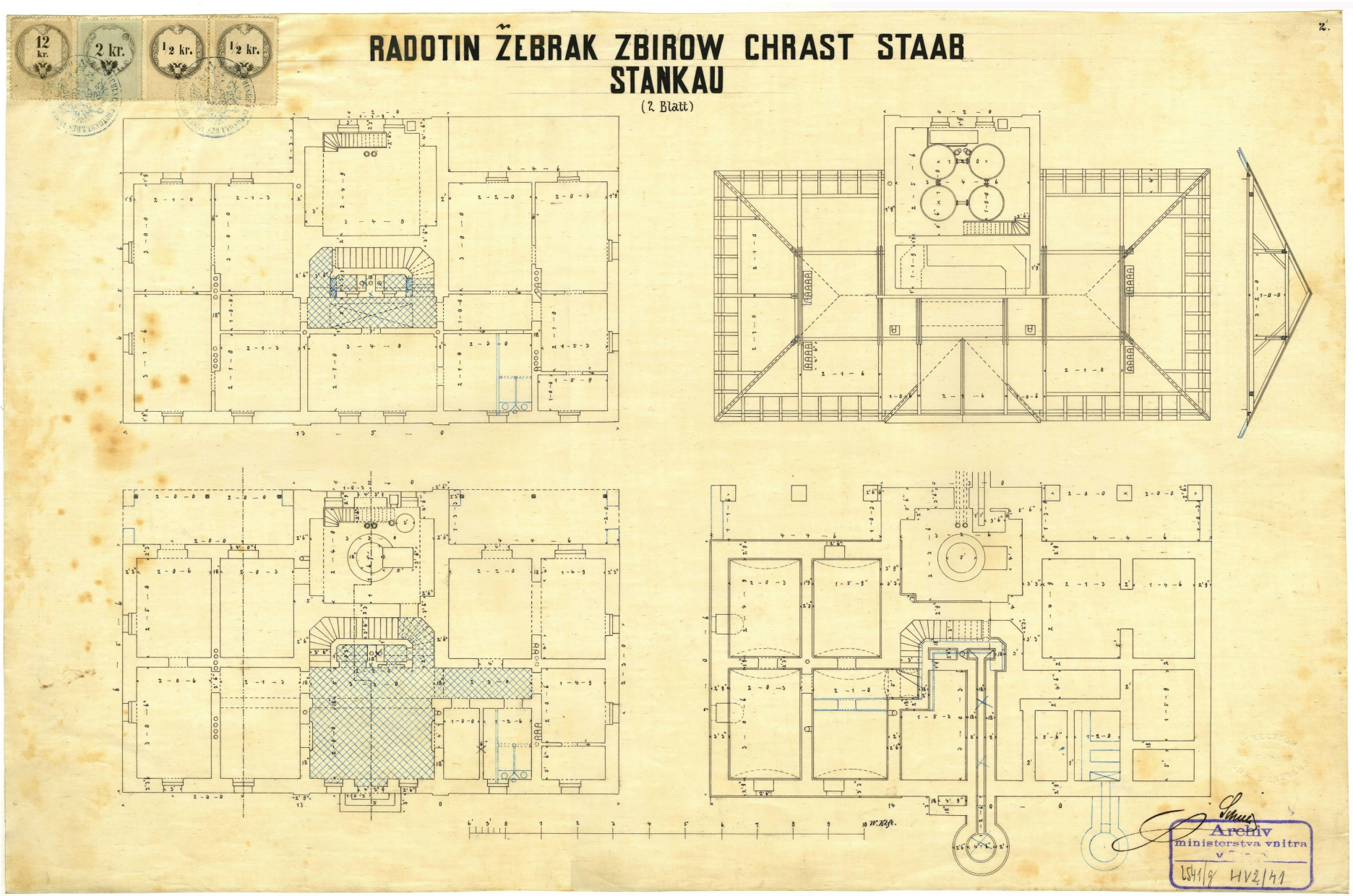
*Obrázek 25: Plán **1.07** Vojenská topografická mapa z roku 1958 zachycuje tehdejší stav kolejiště včetně vleček*



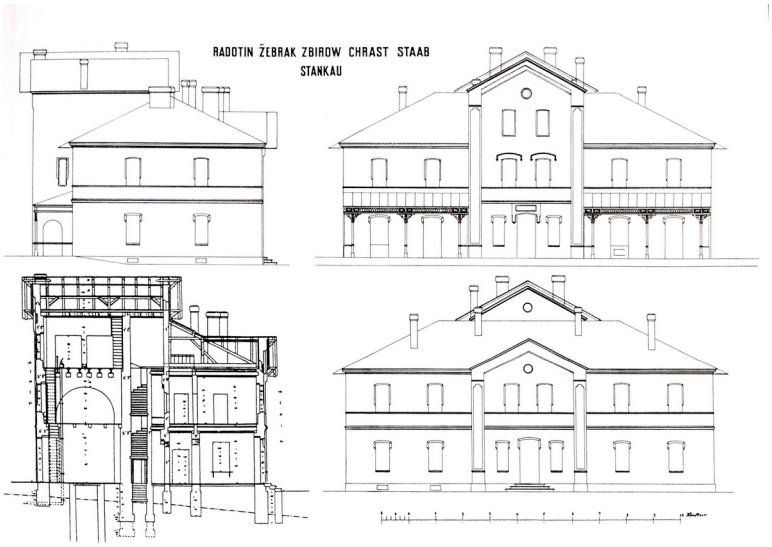
*Obrázek 26: Plán **1.14** Na leteckém měřickém snímku z roku 1992 je dobře patrný tehdejší stav střešní krytiny*



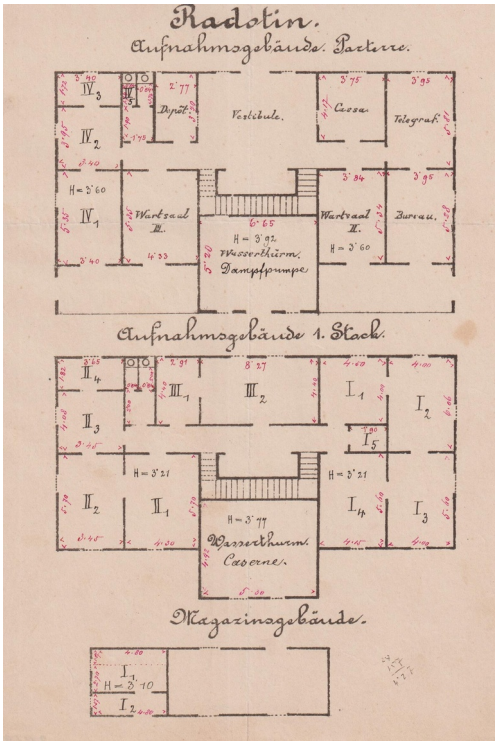
Obrázek 27: Plán ***1.21*** *Schválený typový návrh výpravní budovy s modře zakreslenými dodatečnými změnami, první list, 1860*



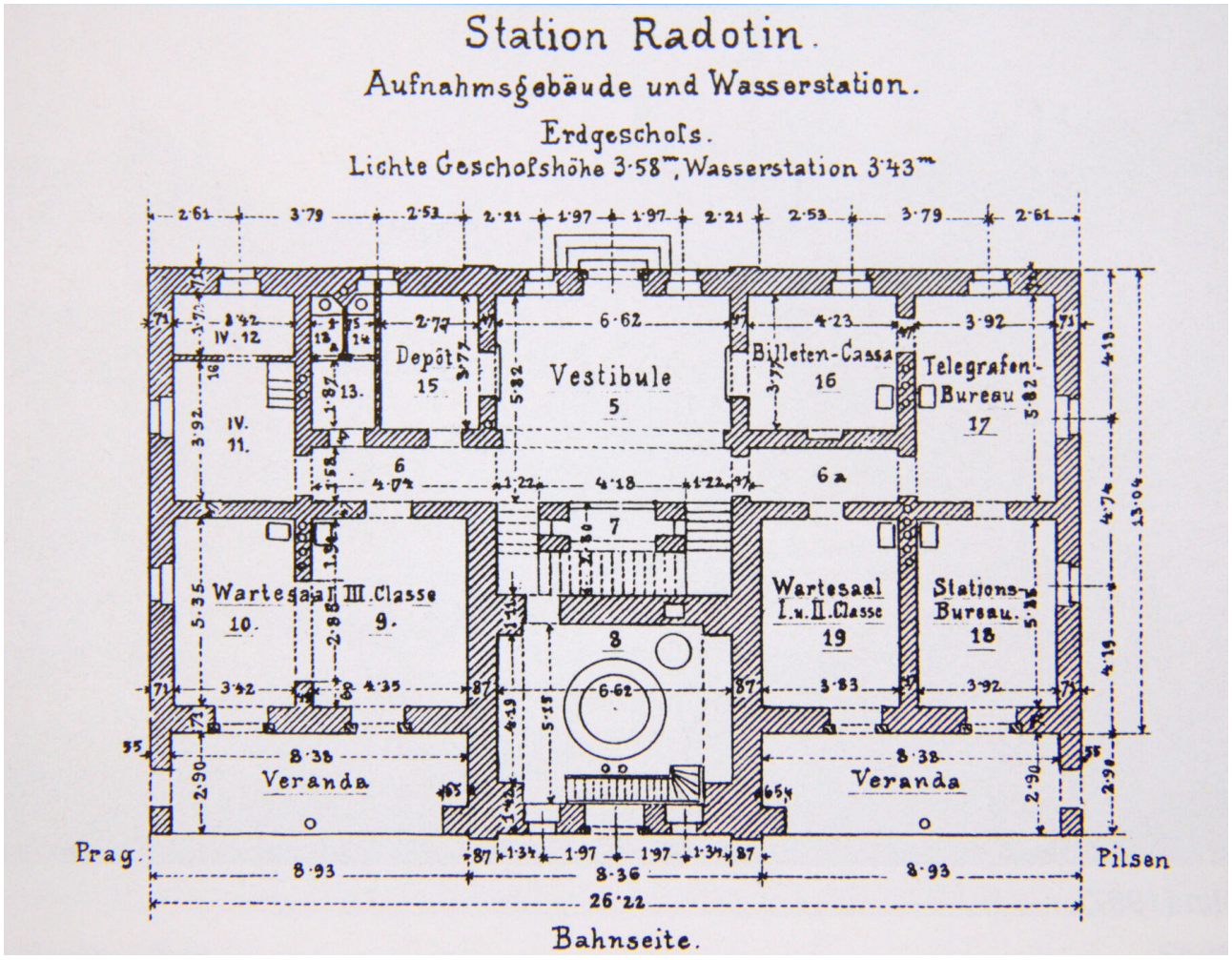
Obrázek 28: Druhý list téhož schváleného typového návrhu



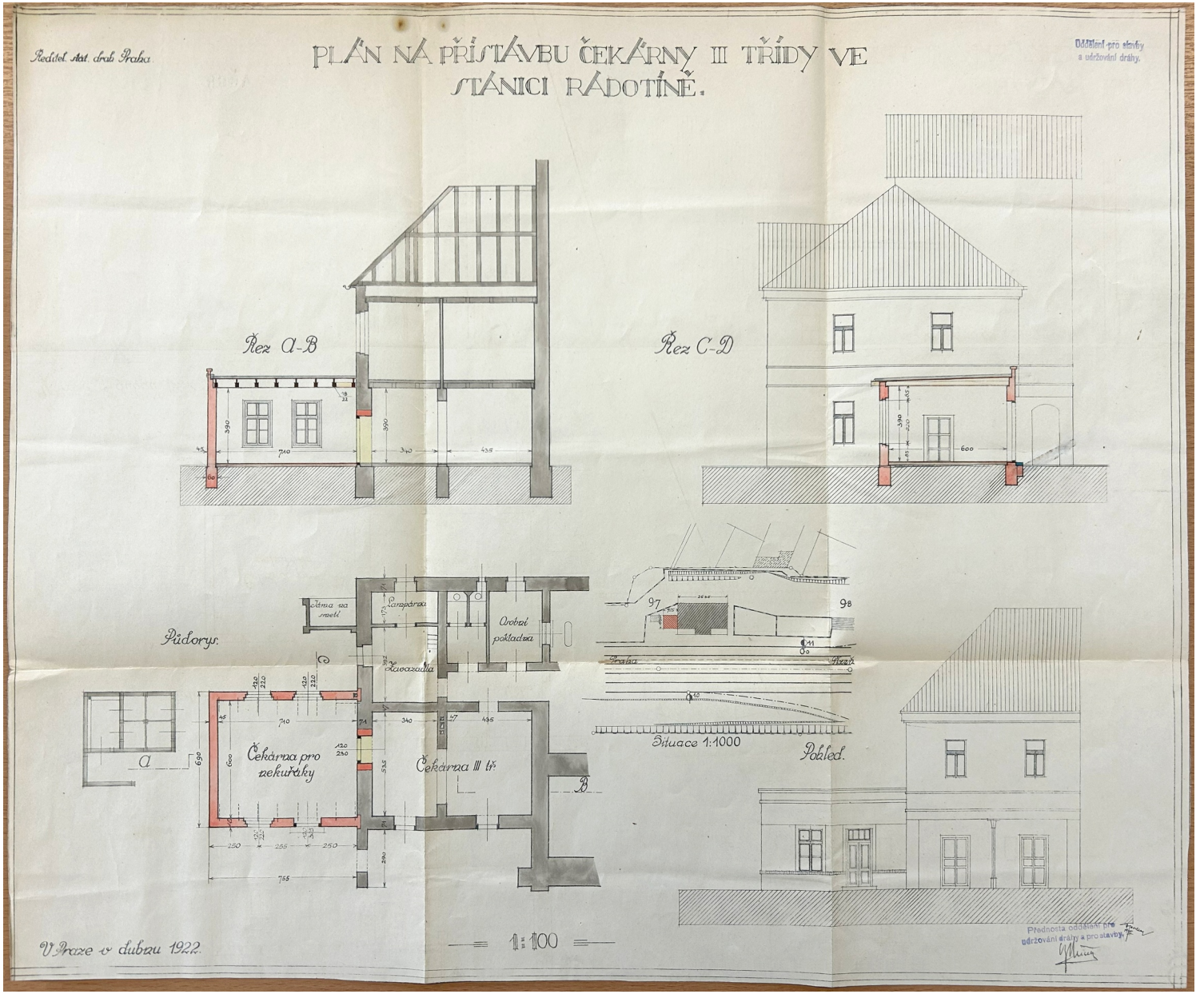
*Obrázek 29: Plán **1.22** Druhý list typového výkresu v podobě v níž se zřejmě dochoval v archivu provozovatele dráhy*



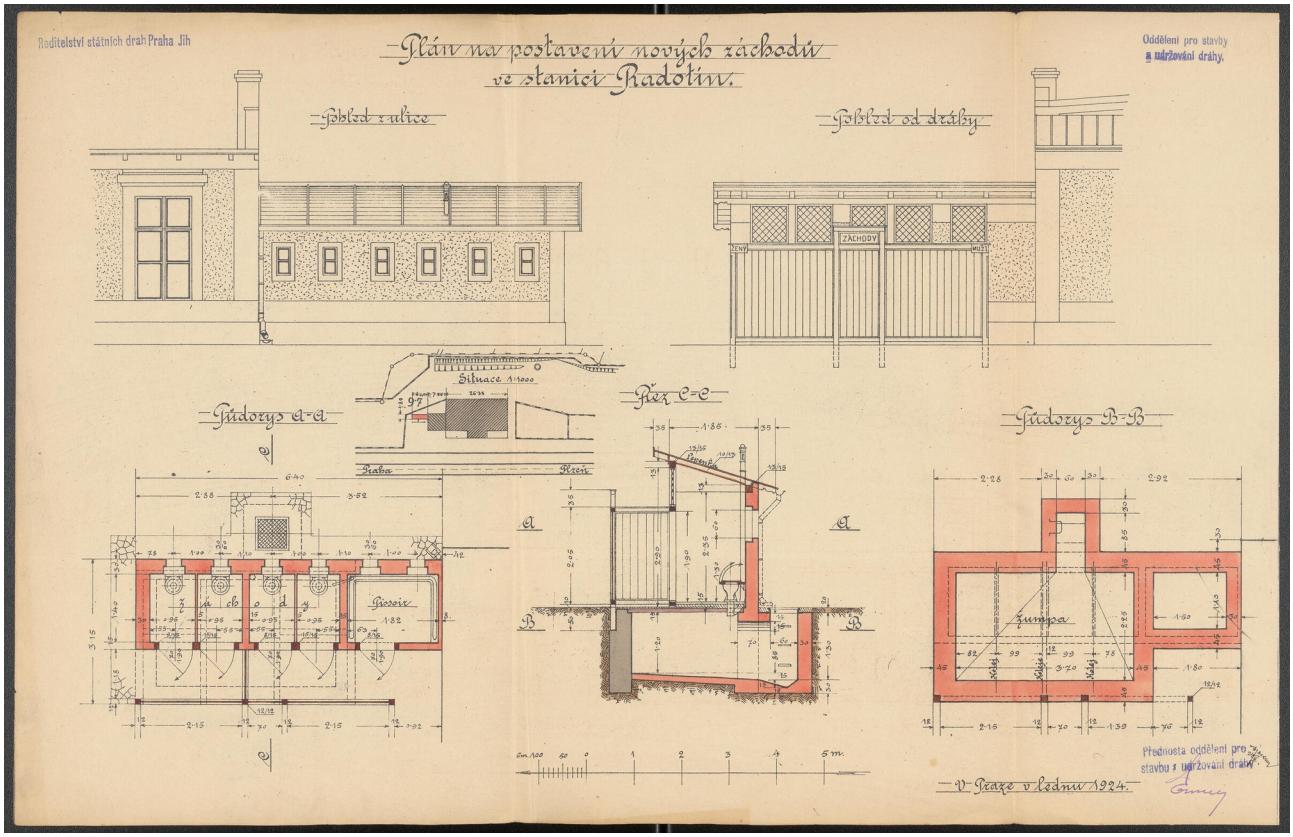
*Obrázek 30: Plán **1.23** Schématický plán výpravní budovy a skladiště, zřejmě 1891*



*Obrázek 31: Plán **1.24** Plán přízemí výpravní budovy , zaznamenávající tehdejší využití prostor, 1896*



*Obrázek 32: Plán **1.25** Schválený návrh na výstavku čekárny pro nekuřáky, 1922*



*Obrázek 33: Plán **1.26** Schválený návrh na výstavbu zděných záchodů, 1924*



*Obrázek 34: Plán **1.27** Perspektivní pohled na nerealizovanou novostavbu Výpravní budovy od Josefa Dandy, 1941*

Historická vyobrazení



Obrázek 35: ***Vyobr. 2.01*** *Zřejmě nejstarší známá fotografie, kolem r. 1900*



Obrázek 36: Jiný exemplář téže pohlednice



Obrázek 37: Vyobr. ***2.02*** *Budova zachycená na pohlednici obdobného stáří*



Obrázek 38: Vyobr. ***2.01*** *ve velkém rozlišení*



Obrázek 39: Vyobr. **2.02** *Výřez z nekolované verze pohlednice*



Obrázek 40: Vyobr. **2.03** *Nádraží zachycené na hlavičkovém papíru, zde konkrétně roku 1896*



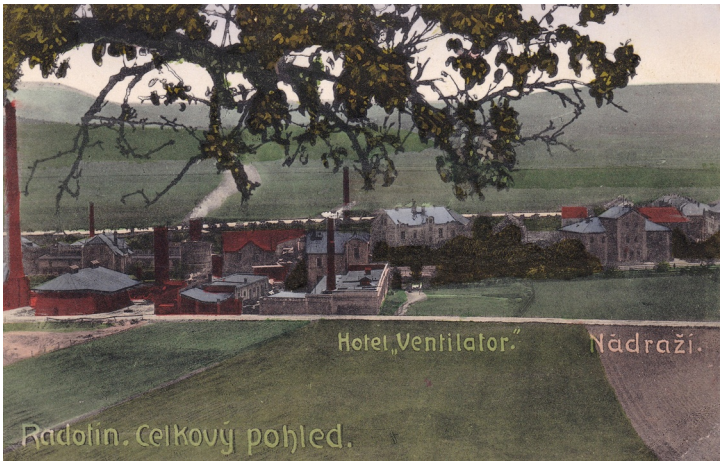
Obrázek 41: Výřez z téhož vyobrazení



Obrázek 42: Vyobr. **2.04** *Fotografie zachycující nynější Vrážskou ulici kolem roku 1910*



Obrázek 43: Výřez z téže fotografie



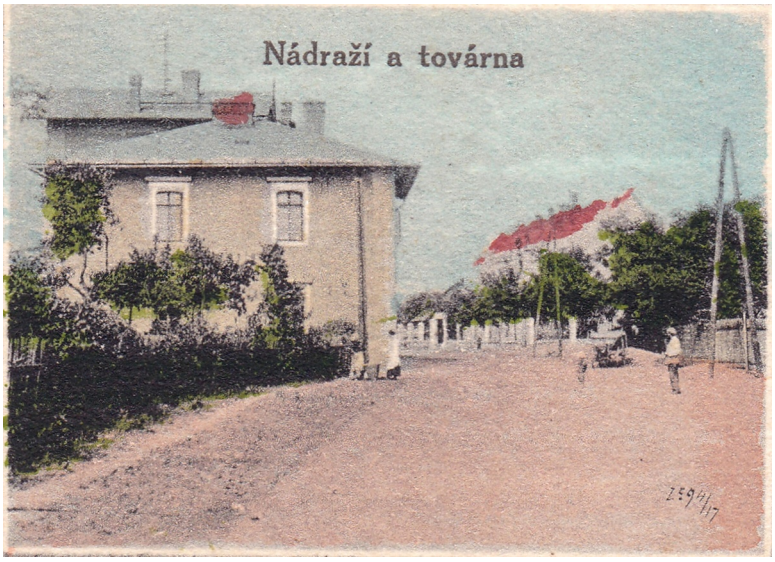
Obrázek 44: Vyobr. **2.05** *Výpravní budova zachycená na pohlednici, zřejmě z doby kolem roku 1913, asi už s novou krytinou*



Obrázek 45: Výřez z téže pohlednice



Obrázek 46: Vyobr. **2.06** *Budova zachycená těsně po provedení nových fasád*



Obrázek 47: Vyobr. **2.07** *Výřez z pohlednice, asi roku 1917, už s novou fasádou*



Obrázek 48: Vyobr. 2.08 Kolorovaná pohlednice prošlá poštou před říjnem 1918



Obrázek 49: Vyobr. ***2.09*** *Fotografie pořízená zřejmě 17. května 1919, velmi detailně zachycuje zřejmě roku 1913 provedené fasády*



Obrázek 50: Výřez z téže fotografie mj. zachycuje starší dřevěný záchod



Obrázek 51: Plastické členění středního rizalitu v úrovni přízemí



Obrázek 52: Konkrétní podoba dveřních a okenních výplní, zabílené německé texty nad vstupy



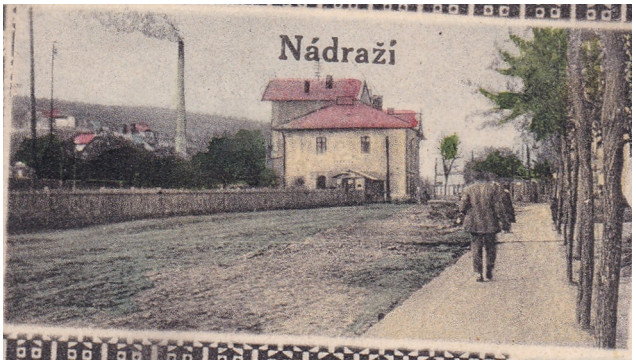
Obrázek 53: Dobře osvětlená boční fasáda



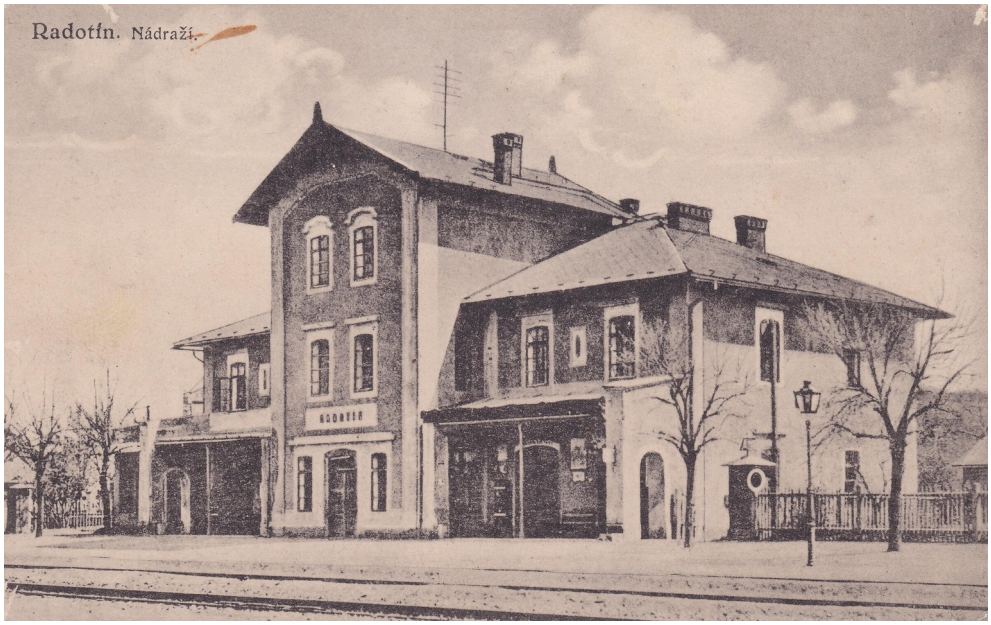
*Obrázek 54: Vyobr. **2.10** Pohlednice z doby první republiky*



*Obrázek 55: Vyobr. **2.11** Výřez z okénkové pohlednice*



*Obrázek 56: Vyobr. **2.12** Výřez z jiné okénkové pohlednice*



*Obrázek 57: Vyobr. **2.13** Pohlednice vydaná snad r. 1932*



Obrázek 58: Vyobr. ***2.14*** *Fotografie zachycující p. Čadila před nádražní restaurací a nádražními záchody*



Obrázek 59: Vyobr. ***2.15*** *Nádraží zachycené roku 1945*



Obrázek 60: Vyobr. ***2.16*** *Další obdobná fotografie*



Obrázek 61: Výřez z téže fotografie



Obrázek 62: Vyobr. **2.17** *Výpravní budova po přístavbě provozní budovy, 1976, foto P. Scheufler, Muzeum HMP*



Obrázek 63: Výřez z téže fotografie



*Obrázek 64: Vyobr. **2.18** Výpravní budova v roce 1997, pohled od jihozápadu, foto: zřejmě M. Krejčiřík*



Obrázek 65: Vyobr. **2.19** *Výpravní budova v roce 1997, pohled od jihovýchodu, foto: zřejmě M. Krejčiřík*



Obrázek 66: Vyobr. **2.21** *Výpravní budova v době probíhající opravy komínů a výměny střešní krytiny, pohled od jihovýchodu, 1999*



Obrázek 67: Vyobr. **2.22** *Výpravní budova těsně před opravou fasád, pohled od jihozápadu, 2003*



Obrázek 68: Vyobr. **2.23** *Budova po opravě, 2009, foto: jarlukas*



Obrázek 69: Vyobr. **2.26** *Provozní budova, 2009, foto: V. Voráček*

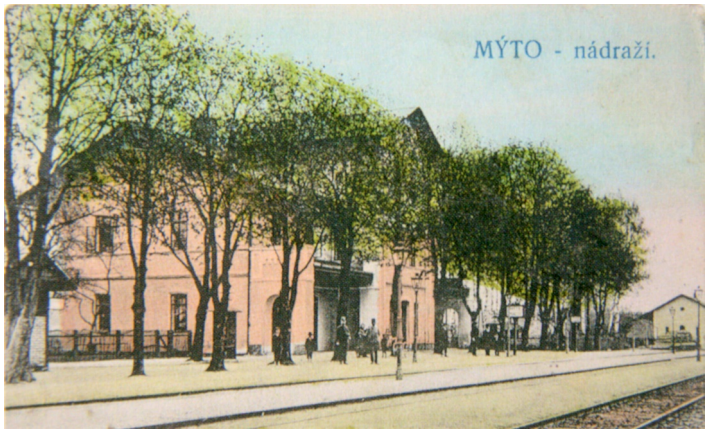


Obrázek 70: Vyobr. **2.29** *Výpravní budova v pohled od severovýchodu, 2016, foto: J. A. Mareček*



Obrázek 71: Vyobr. **2.32** *Prostor jižního krytého nástupiště, 2014, foto: ŠJů*

Exkurz: Související budovy



Obrázek 72: Výpravní budova stanice Zbiroh, později Mýto, dnes Kařízek, výřez z okénkové pohlednice, 1916



Obrázek 73: Stávající podoba stanice, 2011, foto: Dezidor



Obrázek 74: Stanice Mýto, dnes Kařízek na historické pohlednici, 1930



Obrázek 75: Stanice Stod na historické pohlednici, 1905



Obrázek 76: Výpravní budova ve Stodu s železničáři před budovou, historická fotografie



Obrázek 77: Obdobný záběr na výpravní budovu ve Stodu, pohlednice prošlá kolem r. 1910



Obrázek 78: Výpravní budova ve Stańkově, opět se železničáři před budovou, před r. 1903



Obrázek 79: Fotografie výpravní budovy z roku 1902



Obrázek 80: Výpravní budova ve Staňkově v době přestavby, 1903



Obrázek 81: Výpravní budova po přestavbě



Obrázek 83: Výpravní budova v podobě ze druhé poloviny 20. století



Obrázek 82: Současná podoba výpravní budovy



Obrázek 84: Nádraží Staňkov, vodojem vybudovaný roku 1903



Obrázek 85: Celkový pohled do kolejiště nádraží Radotín, V popředí uprostřed skladiště, za ním výpravní budova, 2007, foto: ŠJů



Obrázek 86: Skladiště radotínského nádraží, pohled od severozápadu, 2014, foto: ŠJů



Obrázek 87: Skladiště v pohled od severovýchodu, 2014, foto: ŠJů



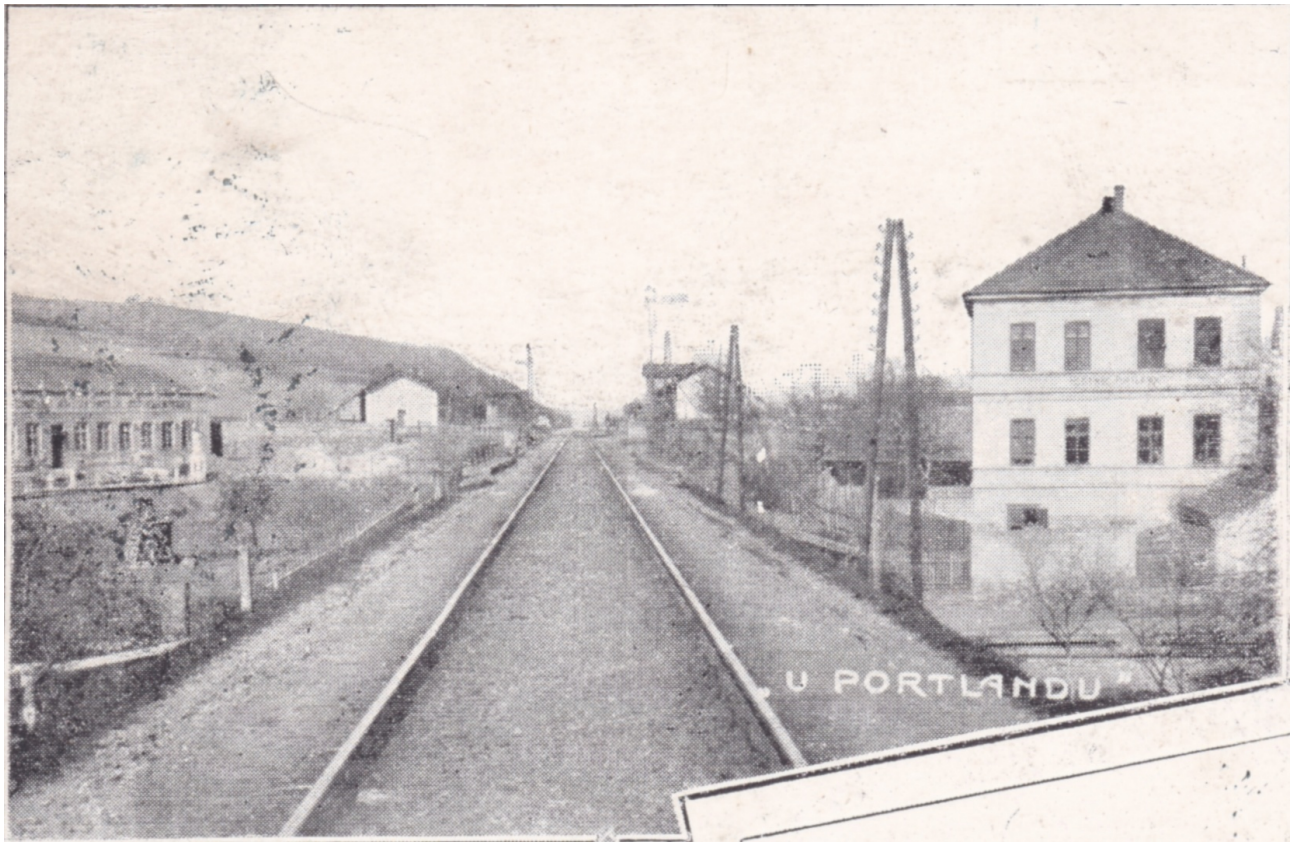
Obrázek 88: Skladiště v pohledu od jihovýchodu, 2014, foto: ŠJů



Obrázek 89: Dobře patrné konzoly vzpěr vynášejících přesah střechy



Obrázek 90: Detail severního průčelí



Obrázek 91: Pohled směrem k radotínskému nádraží, vlevo strážní domek, vpravo patrná výpravní budova, výřez z historické okénkové pohlednice, 1902

Dokumentace současného stavu

Fotodokumentace současného stavu

Pozn: *Jedná se o výběr. Kompletní fotodokumentaci obsahuje přiložené paměťové médium*



Obrázek 92: Východní průčelí budovy



Obrázek 93: Celkový pohled na budovu od severovýchodu



Obrázek 94: Celkový pohled od severozápadu



Obrázek 95: Celkový pohled na budovu od západu



Obrázek 96: Celkový pohled od jihovýchodu



*Obrázek 97: **Přízemí:** vstupní hala 101, pohled od severovýchodu*



Obrázek 98: Hala 101, pohled od východu



Obrázek 99: Hala 101, pohled k jihu



Obrázek 100: Hala 101, pohled k severu



Obrázek 101: Hala 101, pohled k severovýchodu



Obrázek 102: Hala 101, pohled k východu



Obrázek 103: Průhled vzhůru prostorem schodištního zrcadla 101D



Obrázek 104: Prostor sch. zrcadla, pohled od severu



Obrázek 105: Prostor schodiště 102 od severu



Obrázek 106: Detail prostoru schodiště



Obrázek 107: Detail konstrukce schodiště



Obrázek 108: Detail konstrukce schodiště



Obrázek 109: Schodiště 103, pohled k jihu



Obrázek 110: Schodiště 103, pohled k severu



Obrázek 111: Spodní část schodiště 103



Obrázek 112: Pohled do schodiště 103 od východu



Obrázek 113: Místnosti 104, pohled od severovýchodu



Obrázek 114: Prostor 104, pohled od jihu



Obrázek 115: Prostor 106, od severu



Obrázek 116: Průhled z p. 106 do p. 105



Obrázek 117: Průhled z p. 109 do p. 107



Obrázek 118: Prostor 111, pohled od západu



Obrázek 119: Prostor 111, pohled od východu



Obrázek 120: Prostor 112, pohled od západu



Obrázek 121: Prostor 112, pohled od východu



Obrázek 122: Prostor 113, pohled od jihu



Obrázek 123: Chodba 114, od jihu



Obrázek 124: Prostor 115, pohled od jihozápadu



Obrázek 125: Prostor 115, pohled od severu



Obrázek 126: Prostor 117, pohled od západu



Obrázek 127: Prostor 117, pohled od východu



Obrázek 128: Místnosti 118, pohled od severozápadu



Obrázek 129: Prostor 118, pohled od východu



Obrázek 130: Prostor 119, pohled k západu



Obrázek 131: Prostor 119, pohled k východu



Obrázek 132: Prostor 121, pohled k východu



Obrázek 133: Prostor 121, pohled k západu



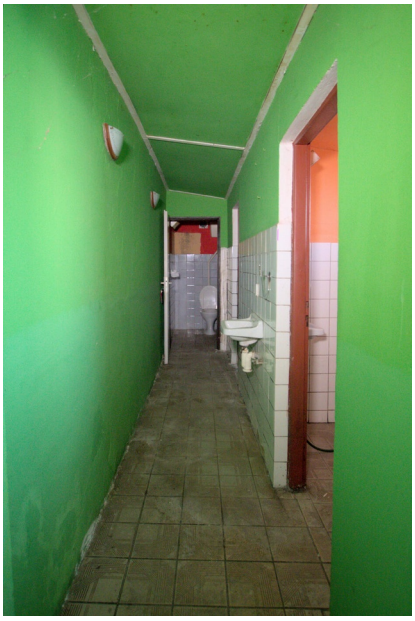
Obrázek 134: Prostor 121, pohled k severu



Obrázek 135: Prostor 122, od západu



Obrázek 136: Prostor 122, od jihovýchodu



Obrázek 137: Chodba 123, od jihu



Obrázek 138: Prostor 130, pohled od západu



Obrázek 139: prostor 130, od jihu



Obrázek 140: Prostor 130, od severu



Obrázek 141: Prostor 131, pohled od západu



Obrázek 144: Prostor 131, od severu



Obrázek 142: Prostor 131, od jihu



*Obrázek 143: **Suterén:** chodba 001, od S*



Obrázek 146: Prostor 002, pohled od východu



Obrázek 145: Prostor 003, pohled od východu



Obrázek 147: Prostor 002, pohled od západu



Obrázek 148: Prostor 003, pohled od západu



Obrázek 149: Prostor 004, pohled od západu



Obrázek 150: Prostor 004, pohled od východu



Obrázek 151: Prostr 005, pohed od západu



Obrázek 152: Prostor 005, pohled od východu



Obrázek 153: Prostor 006, pohled od východu



Obrázek 154: Prostor 006, pohled od západu



*Obrázek 155: **První patro:** chodba 201, pohled k jihu*



Obrázek 156: Průhled do schodišťního zrcadla



Obrázek 157: Horní část téhož otvoru



Obrázek 158: Chodba 201, Z stěna části A



Obrázek 159: Průhled do schod. zrcadla



Obrázek 160: Průhled chodbou 201 k S



Obrázek 162: Severní část chodby 201 (B)



Obrázek 163: Prostor 201C, pohled od V



Obrázek 161: Prostor 201C, pohled od Z



Obrázek 164: Prostor 203, s pohledem do chodby 201



Obrázek 165: Prostor 206, vlevo 207, uprostřed 205, vlevo 203



Obrázek 166: Místnost 207, pohled od severu



Obrázek 167: Místnost 207, pohled od východu



Obrázek 168: Místnost 208, pohled k jihozápadu



Obrázek 169: Prostor 209, pohled od východu



Obrázek 170: Místnost 210, pohled od jihu



Obrázek 171: Místnost 210, pohled od jihu



Obrázek 173: Místnost 210, pohled od východu



Obrázek 172: Místnost 212, pohled od západu



Obrázek 174: Místnost 212, pohled od východu



Obrázek 175: Místnost 213, pohled od západu



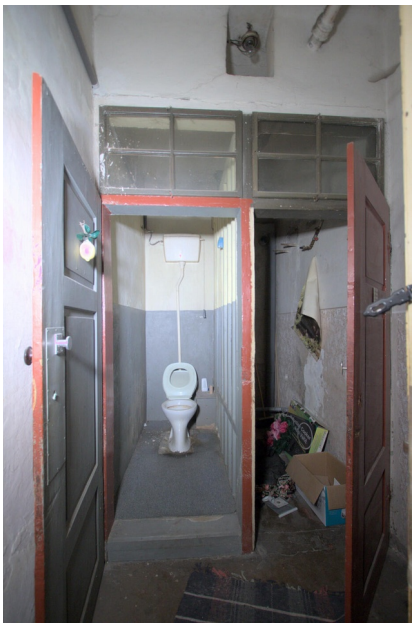
Obrázek 176: Místnost 214, pohled od východu



Obrázek 177: Místnost 218, pohled od západu



Obrázek 178: Místnosti 202, od severu



Obrázek 179: Pohled z 215 do 216 a 217



Obrázek 180: Prostor 219, od severu



Obrázek 181: Místnost 220, pohled od východu



Obrázek 182: Místnost 221, pohled od východu



Obrázek 183: ***Druhé patro a půdní prostor:*** *prostor 301, od severu*



Obrázek 184: Prostor 301, od jihu



Obrázek 185: Prostor 302, od východu



Obrázek 186: Místnost 303, pohled od východu



Obrázek 187: Místnost 305, pohled od východu



Obrázek 188: Prostor 305, pohled od západu



Obrázek 189: Prostor 305, pohled od severu



Obrázek 190: Střední část půdního prostru 306, pohled od severu



Obrázek 191: Tatáž střední část, pohled na západní stěnu



Obrázek 192: Jižní část prostoru 306, pohled od jihovýchodu



Obrázek 193: Severní část prostoru 306, pohled k severu



Obrázek 194: Severní část prostoru 306, pohled k jihu



Obrázek 195: Prostor 401, pohled k západu



Obrázek 196: Prostor 401, pohled k východu

Dokumentace cenných prvků a detailů



Obrázek 197: Nika v J stěně části 101C



Obrázek 198: Otvor v S stěně p. 101D



*Obrázek 199: Dv. výplň **CP01**, v pr. 101*



Obrázek 200: Závěs dochovaný na CP01



*Obrázek 201: Schodištní stupně **CP02**, ve schodišti 102*



Obrázek 202: Vyhlazená plocha stupně a mladší betonová dlažba



*Obrázek 203: Detail zábradlí **CP04**, ve schodišti 102*



*Obrázek 204: Opuková dlažba **CP03**, ve schodišti 102*



Obrázek 205: Zábradlí CP04



*Obrázek 206: Schodištní stupně **CP05**, ve schodišti 103*



*Obrázek 207: Litinový Sloup **CP11** v prostoru 130, tvarově totožný s **CP06** v prostoru 131*



Obrázek 208: Hlavice sloupu CP06 a CP11



Obrázek 209: Patka sloupů CP06 a CP11



Obrázek 210: Nápis dochovaný na sloupu CP06



*Obrázek 212: Kamenná plotna **CP07**, ve vstupu do prostoru 131*



Obrázek 211: Práh CP07, u vstupu do p. 121



*Obrázek 213: Dlažba **CP09**, v prostoru 131, lemovaná od jihu a západu plotnami CP07*



Obrázek 214: Lem tvořený plotnami CP07 v prostoru 130



*Obrázek 216: Litinová tabule **CP08** vyznačující výšku n/m*



Obrázek 215: Vlevo litinová tabule CP08, vpravo novější značka a jí označující smaltovaná tabulka, patrné též plastické řešení fasády



Obrázek 217: Pro srovnání: obdobná tabule dochovaná na pražském Masarykově nádraží, s původní konzolkou a s pozůstatky německého textu „Seehöhe“



Obrázek 218: Detail okosu šambrány vstupu do p. 112



*Obrázek 219: Zárubeň dv výplně **CP10** v p. 112*



Obrázek 220: Dveřní výplň CP10, pohled z p. 113



Obrázek 221: Profilace CP10, dochovaná v p. 113



*Obrázek 223: Dvířka **CP12**, zde v prostoru 005*



Obrázek 222: Detail týchž dvířek



Obrázek 224: Krabicový zámek dv. v. CP13



Obrázek 225: Závěs dv. výplně CP13



*Obrázek 226: Dveřní výplň **CP13**, z prostoru 001 do 005 a 004 do 002*



Obrázek 227: Rubová část téže výplně, včetně patrné zárubně



Obrázek 228: Štítek klíčové dírky



*Obrázek 229: Dv. v. **CP14** v chodbě 201*



*Obrázek 230: Dveřní výplň **CP15** tamtéž*



Obrázek 231: Straší profilace zár. v p. 215



Obrázek 232: Tmavý fládr patrný na CP14



*Obrázek 233: Detail betonové dlažby **CP16** v chodbě 201*



Obrázek 234: Dlažba CP16 v chodbě 201



*Obrázek 235: Dveřní výplň **CP17** na schodišti 201C*



Obrázek 236: Opačná strana téže výplně



*Obrázek 237: Dveřní výplně **CP18** v místnosti 215*



Obrázek 238: závěs výplně CP18



Obrázek 239: Rubová část dv. křídla



*Obrázek 240: Dělící příčka **CP19 v** p. 217*



Obrázek 241: Příčka CP19 z p. 216



Obrázek 242: Detail horní části příčky



Obrázek 244: Dolní část příčky při východní stěně



*Obrázek 243: Dveřní výplň **CP20** v m. 210*



*Obrázek 245: Okenní výplň **CP21** v prostoře 211*



*Obrázek 246: Prostor 211 s táhly **CP22** patrnými pod klenbou*



Obrázek 247: Výplň CP21 v pohledu zvenčí



Obrázek 248: Police vyplňuje spodní zazděná část okenního otvoru



Obrázek 249: Spoj táhla CP22



*Obrázek 250: Dveřní výplň **CP24** v prostoru 301*



Obrázek 251: Detail "dvojbarevného" fládru výplně CP24



*Obrázek 252: Masivní nýtovaná traverza **CP25**, patrná sondou v podlaze z místnosti 304*



*Obrázek 253: Pamětní záznam **CP26** v prostoru 306*



*Obrázek 254: Dvířka **CP27** v p. 305*



Obrázek 255: Vyvařovací kotel v p. 305



Obrázek 256: Jižní část krovové konstrukce v prostoru 306, za komínem probíhá plná vazba, odpovídající první mezitraktové zdi



Obrázek 257: Krovová konstrukce v jihozápadním nároží



Obrázek 258: Plná vazba situovaná nad druhou mezitraktovou zdí



Obrázek 259: Trámové výměny a krátčata



Obrázek 260: Krovová konstrukce v místě kolmého křidélka na východní straně
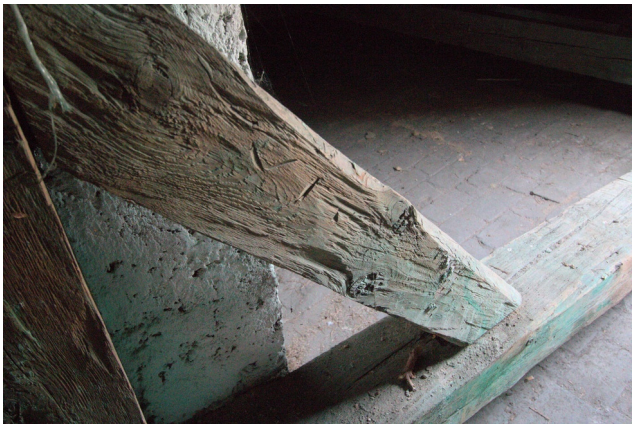


Obrázek 261: Severní část krovové konstrukce, plná vazba odpovídá čtvrté mezitraktové zdi



Obrázek 262: Severní část krovové konstrukce, s pohledem k jihu, plná vazba odpovídá třetí mezitraktové zdi



Obrázek 263: Krov v místě severní valby, vlevo plná vazba čtvrté mezitraktové zdi, pohled k západu



Obrázek 264: Detail značky na osové vazbě severní valby



Obrázek 265: Značka na krokvi



Obrázek 266: Značka na řezaných kleštinách



Obrázek 267: Řešení krokví na konci hřebene



Obrázek 268: Svorníky spojující kleštiny



Obrázek 269: Použití kramlí



Obrázek 270: Šikmá stolice použitá v krovu prostoru 401



Obrázek 271: Komínem přerušená vaznice tamtéž
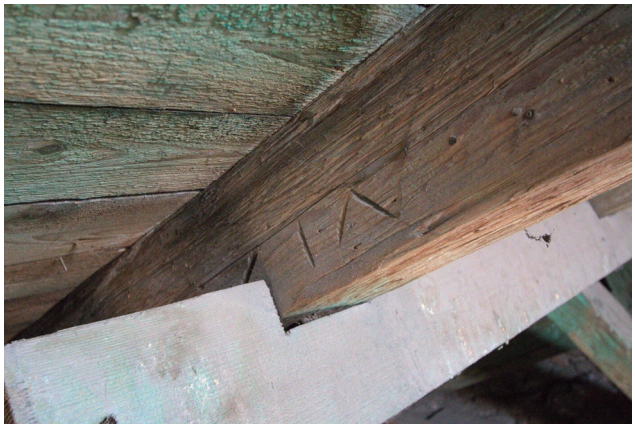


Obrázek 273: Dodatečná rozpora ve střední vazbě



Obrázek 272: Jeden z trámků doplněných na konstrukci krovu



Obrázek 274: Na exteriéru patrná dekorativní hřebenová vaznice



Obrázek 275: Tesařské značení



Obrázek 276: Detail štukového členění fasády, zdobené též přesahujícími zhlavími trámů



Obrázek 277: Zdobená zhlaví na obou jižních štítech



Obrázek 278: Detail téhož, s dobře patrnou profilací



Obrázek 280: Detail profilace zhlaví



Obrázek 279: Řešení použité ve východním rizalitu



Obrázek 281: Detaily architektonického členění, patrné na západní fasádě



Obrázek 282: Shodné architektonické členění, užité na přístavku někdejší nekuřácké čekárny



Obrázek 283: Detail zdobených zhlaví trámů



Obrázek 284: Obdobně zdobená stříška na západní straně



Obrázek 285: Zdobená zhlaví na přístavku záchodků

Dokumentace nálezových situací



Obrázek 286: V poškozených místech patrné provedení překladu okenní niky v prostoru 105



Obrázek 287: Sonda v podlaze chodby 114 ukazuje provedení základového zdiva



Obrázek 289: Dobře patrné provedení překladu, kolmý průvlak nad podhledem odpovídá odstraněné příčce, místnost 115



Obrázek 288: Stopa odstraněného podhledu nad prostorem 130



Obrázek 291: Tamtéž na východní straně patrné kamenné zdivo



Obrázek 290: Cihelné zdivo patrné v hraně dveřního otvoru vstupu do prostoru 117



Obrázek 292: Fragment kamenného ostění v dodatečně upravovaném a následně zazděném okenním otvoru ve sklepním prostoru 002



Obrázek 293: Dodatečně zřízená nika v S stěně p. 002



Obrázek 294: Fragment kamenného ostění ve V st. p. 004



Obrázek 295: Sonda odhalující základ S zdi a dlažbu v p. 004



Obrázek 296: Dodatečně upravený ok. otvor v prostoru 005



Obrázek 298: Sonda do podlahy v chodbě 201



Obrázek 297: Cihly "na kant" ve dně otvoru do sch. zrc. tamtéž



Obrázek 299: Sonda do podlahy v místnosti 206



Obrázek 300: Stopa někdejších kachl. kamen v m. 208



Obrázek 301: Kovová odp. roura velkého průměru v prost. 217



Obrázek 302: Zdivo patrné ve schodišti 301A



Obrázek 303: Zdivo vodojemu, patrné v půdním prostoru 306



Obrázek 304: Zdivo západního štítu, patrné v prostoru 401



Obrázek 305: Zdivo východního štítu, patrné v prostoře 401



Obrázek 307: Boční pohled na totéž zdivo



Obrázek 306: Kamenné zdivo, patrné na severní fasádě



*Obrázek 308: Odhalený materiál ostění **CP28** ve V průčelí*



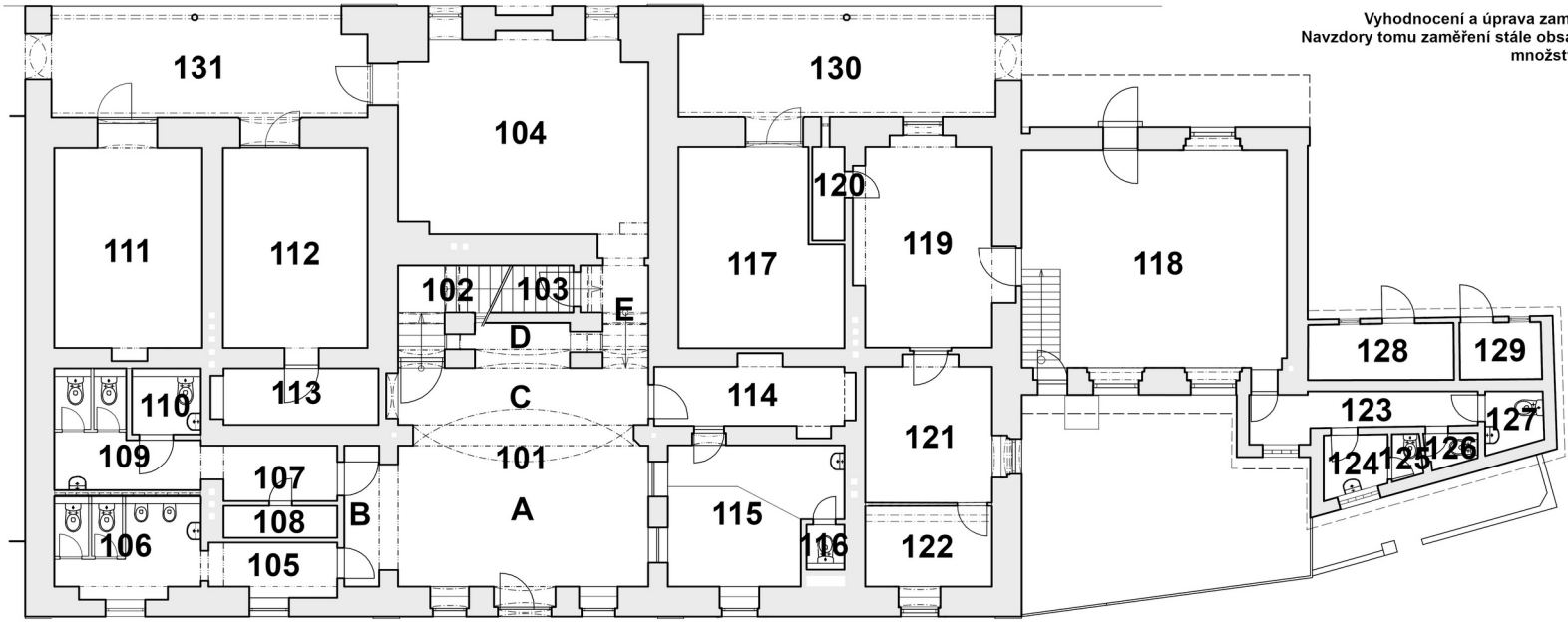
Obrázek 309: V místě někdejší tabule patrný starší nátěr a zazděný nadsvětlík

Grafické vyhodnocení

Historická výpravní budova železničního nádraží
Praha - Radotín
Půdorys přízemí s čísly místností

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich
množství nemohly být opraveny.



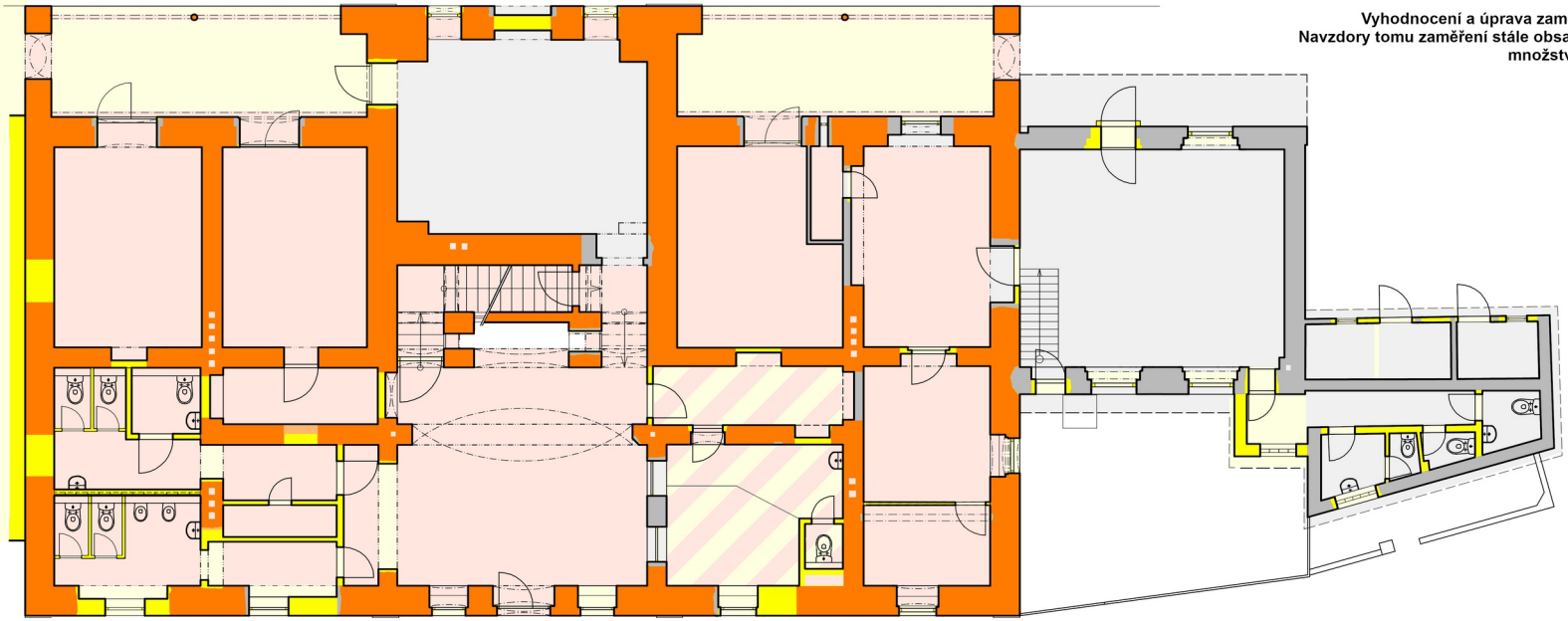
1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží Praha - Radotín

Půdorys přízemí se slohovým vyhodnocením

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich množství nemohly být opraveny.



Historismus I (výstavba budovy)

Historismus II (mladší úpravy 19. století)

Novodobé I (první polovina 20. století)

Novodobé II (po r. 1950)

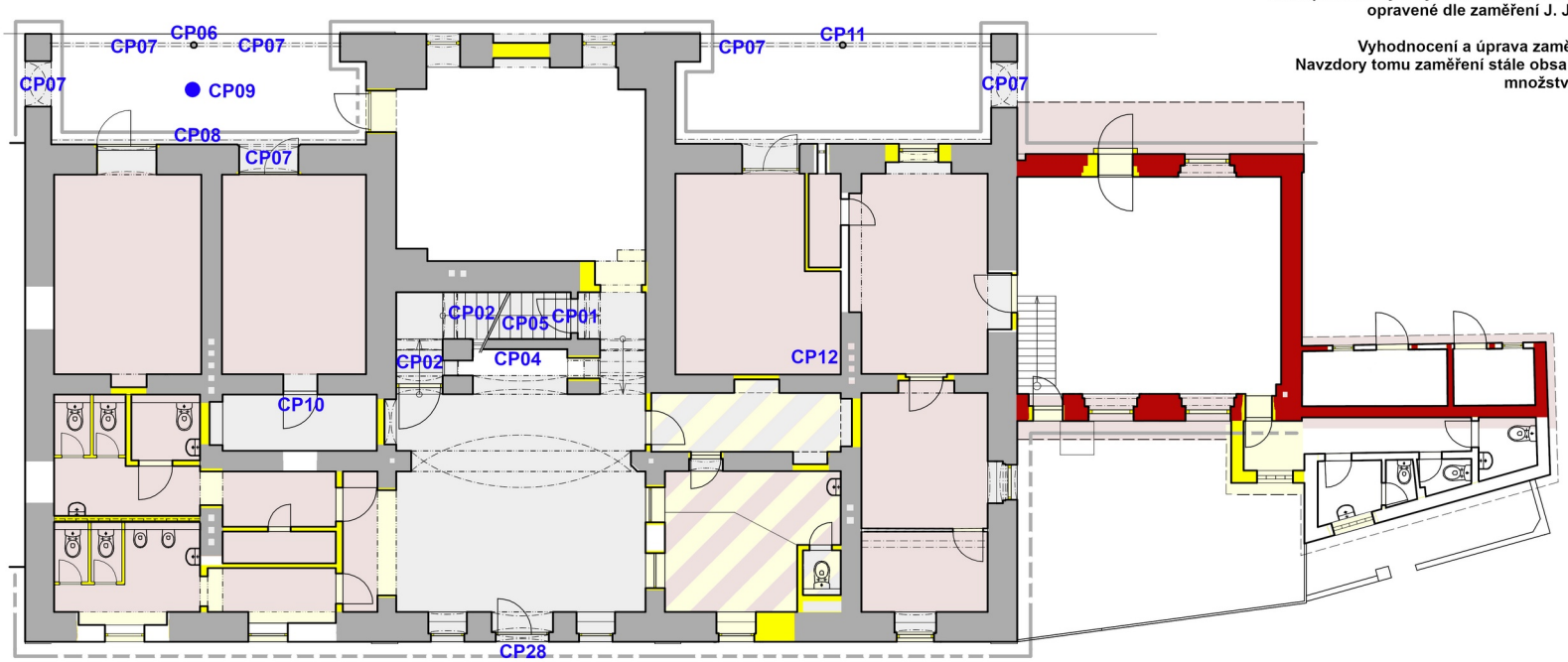
(sytě značeny konstrukce, světleji prostory)

1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží
Praha - Radotín
Půdorys přízemí s památkovým vyhodnocením

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich množství nemohly být opraveny.



Konstrukce a prostory:

- tvořící památkovou podstatu objektu
- hodnotné
- neutrální
- spíše rušivé

(sytě značeny konstrukce, světleji prostory)

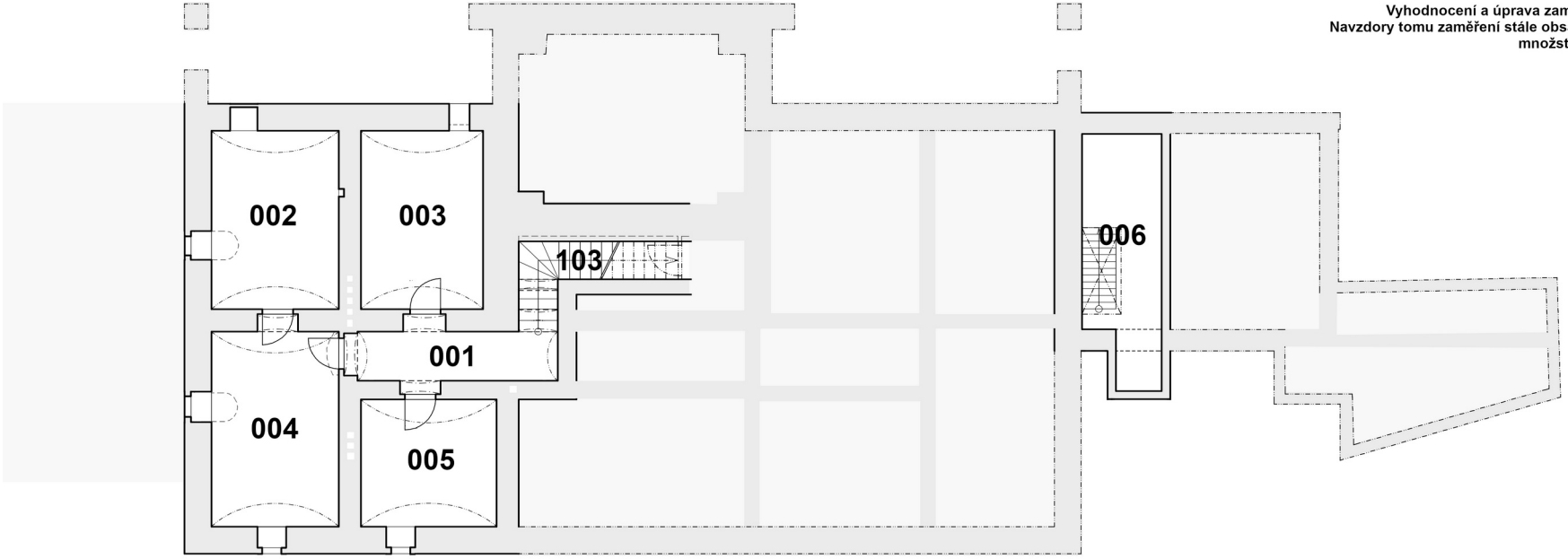
- hornotné fasády (zachované / poškozené)
- hodnotné podlahy
- CP01 cenné prvky

1 — 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží
Praha - Radotín
Půdorys suterénu s čísly místností

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich
množství nemohly být opraveny.



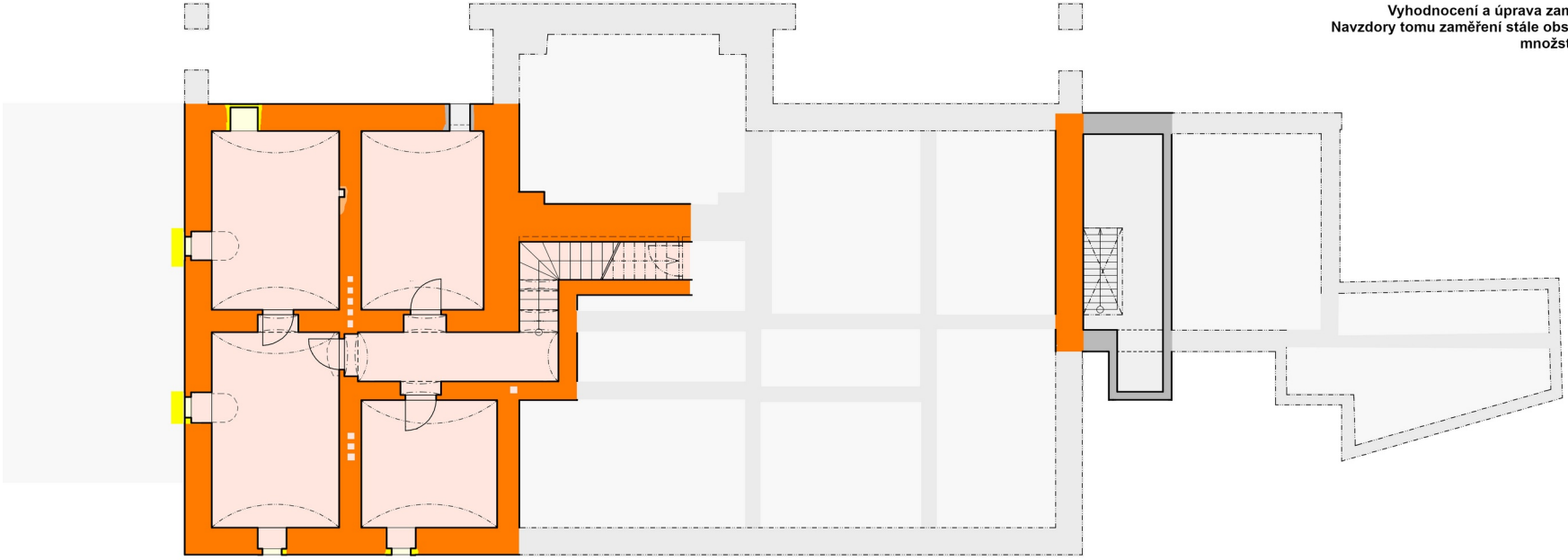
1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží Praha - Radotín

Půdorys suterénu se slohovým vyhodnocením

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich množství nemohly být opraveny.



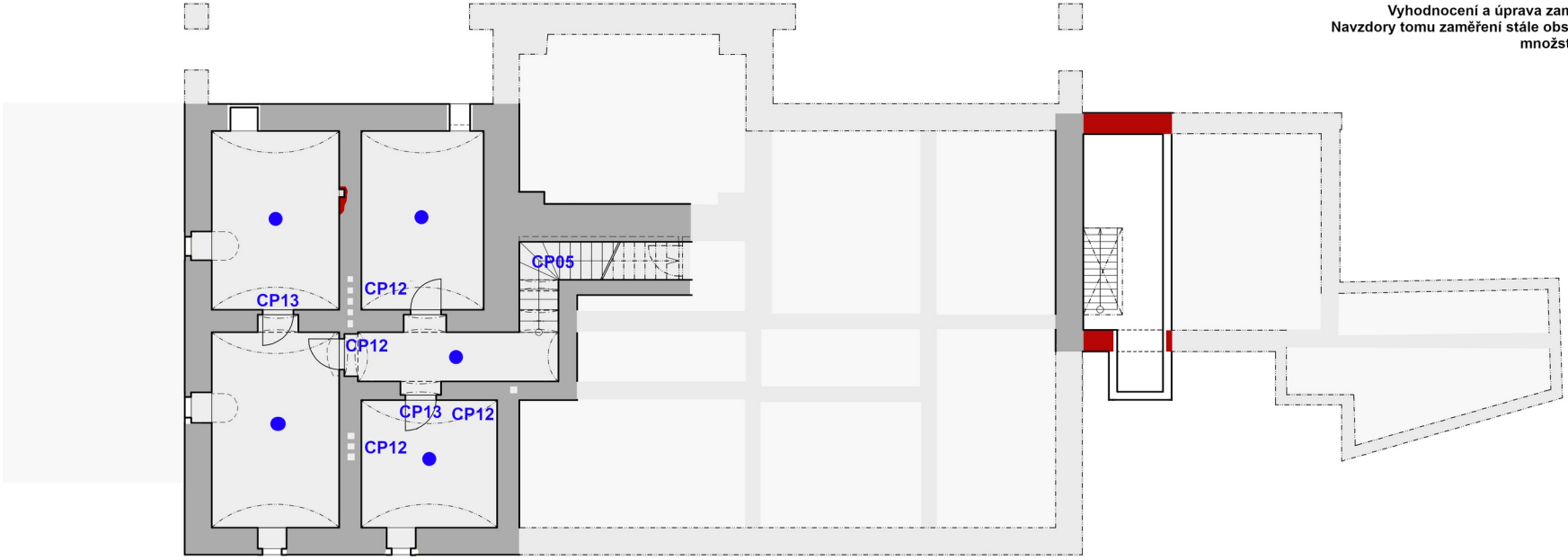
Historismus I (výstavba budovy)
Historismus II (mladší úpravy 19. století)
Novodobé I (první polovina 20. století)
Novodobé II (po r. 1950)
(sytě značeny konstrukce, světleji prostory)

1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží
Praha - Radotín
Půdorys suterénu s památkovým vyhodnocením

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich
množství nemohly být opraveny.



Konstrukce a prostory:

- tvořící památkovou podstatu objektu
- hodnotné
- neutrální
- spíše rušivé

(sytě značeny konstrukce, světleji prostory)

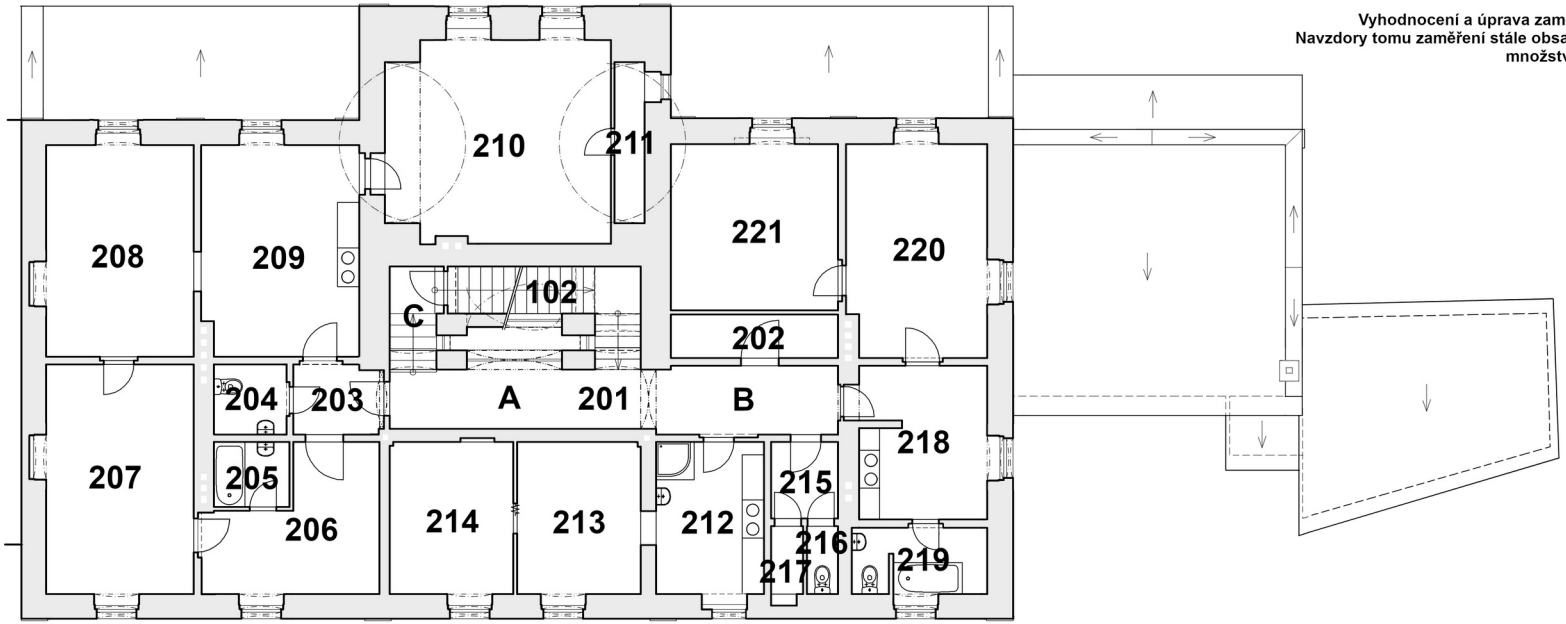
- hornotné fasády (zachované / poškozené)
- hodnotné podlahy
- CP01 cenné prvky

1 — 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží
Praha - Radotín
Půdorys prvního patra s čísly místností

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich
množství nemohly být opraveny.

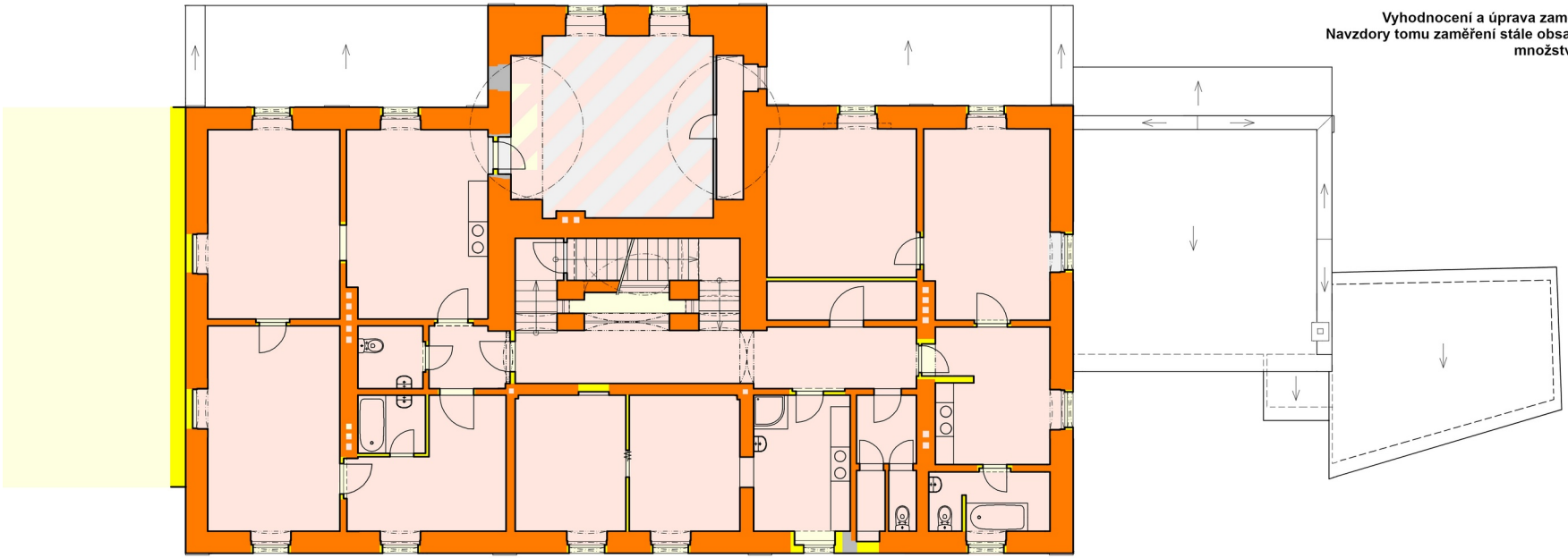


1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží
Praha - Radotín
Půdorys prvního patra se slohovým vyhodnocením

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich
množství nemohly být opraveny.



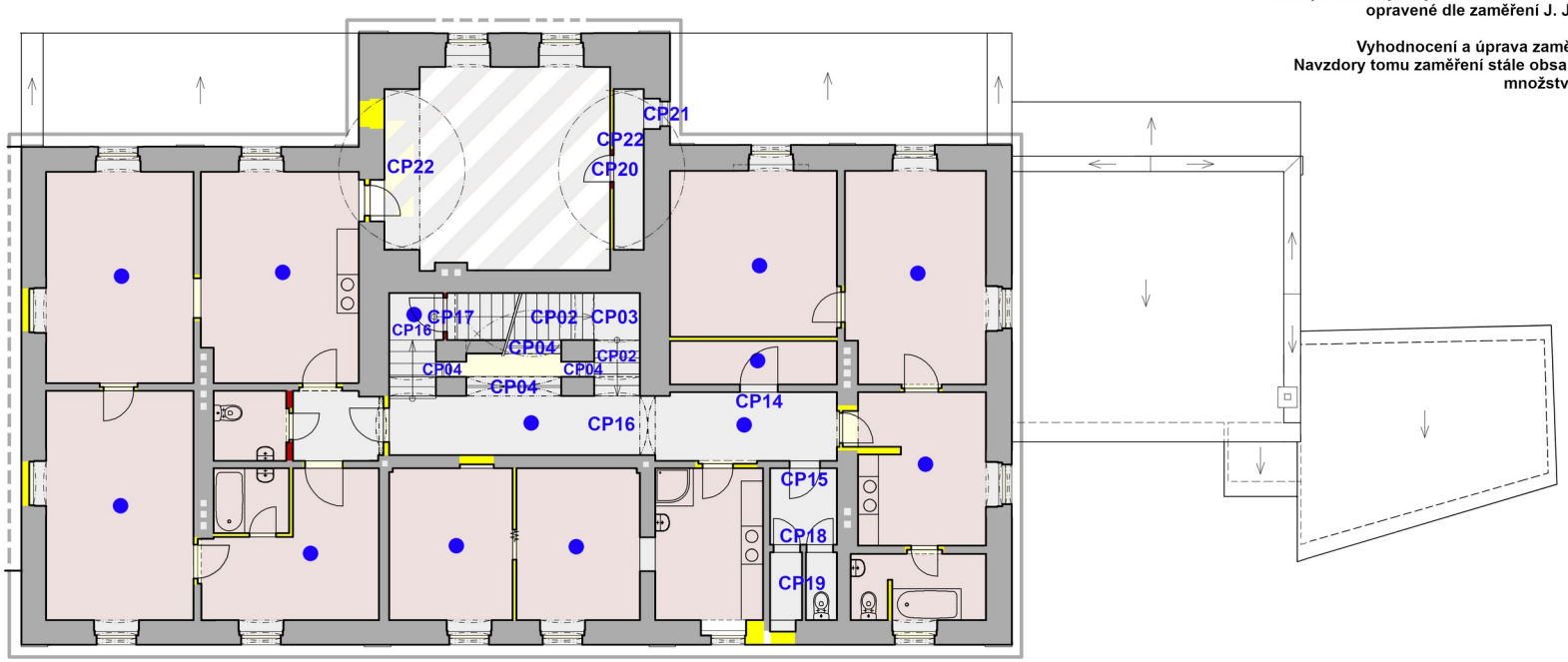
Historismus I (výstavba budovy)
Historismus II (mladší úpravy 19. století)
Novodobé I (první polovina 20. století)
Novodobé II (po r. 1950)
(sytě značeny konstrukce, světleji prostory)

1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží
Praha - Radotín
Půdorys prvního patra s památkovým vyhodnocením

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich množství nemohly být opraveny.



Konstrukce a prostory:

- tvořící památkovou podstatu objektu
- hodnotné
- neutrální
- spíše rušivé

(sytě značeny konstrukce, světleji prostory)

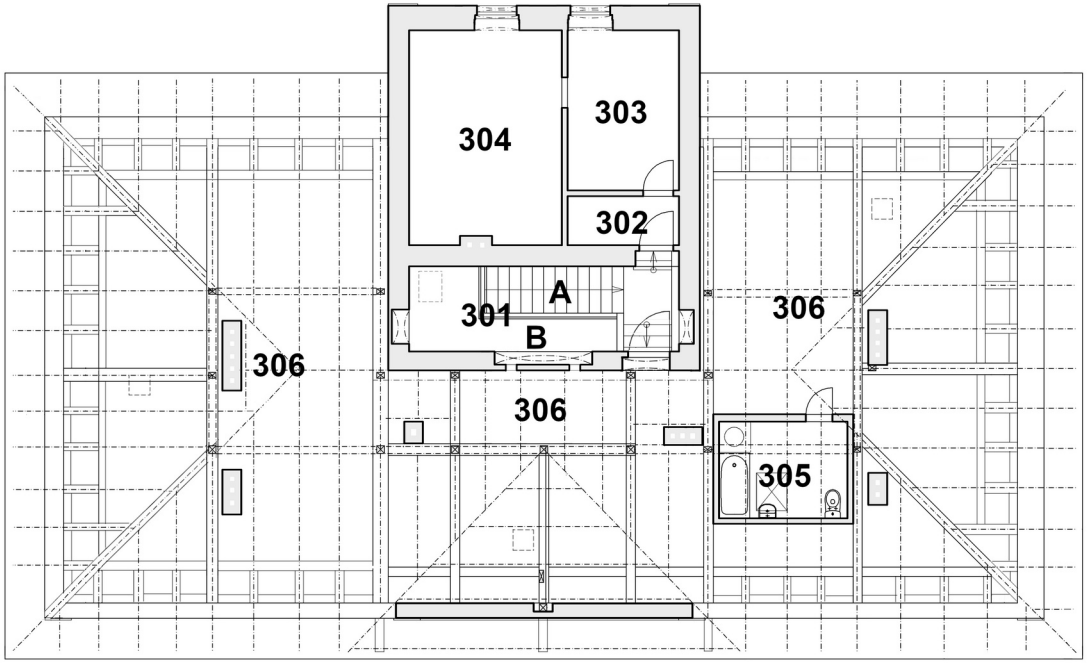
- hornotné fasády (zachované / poškozené)
- hodnotné podlahy
- CP01 cenné prvky

1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží
Praha - Radotín
Půdorys druhého patra a půdního prostoru s čísly místností

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich
množství nemohly být opraveny.



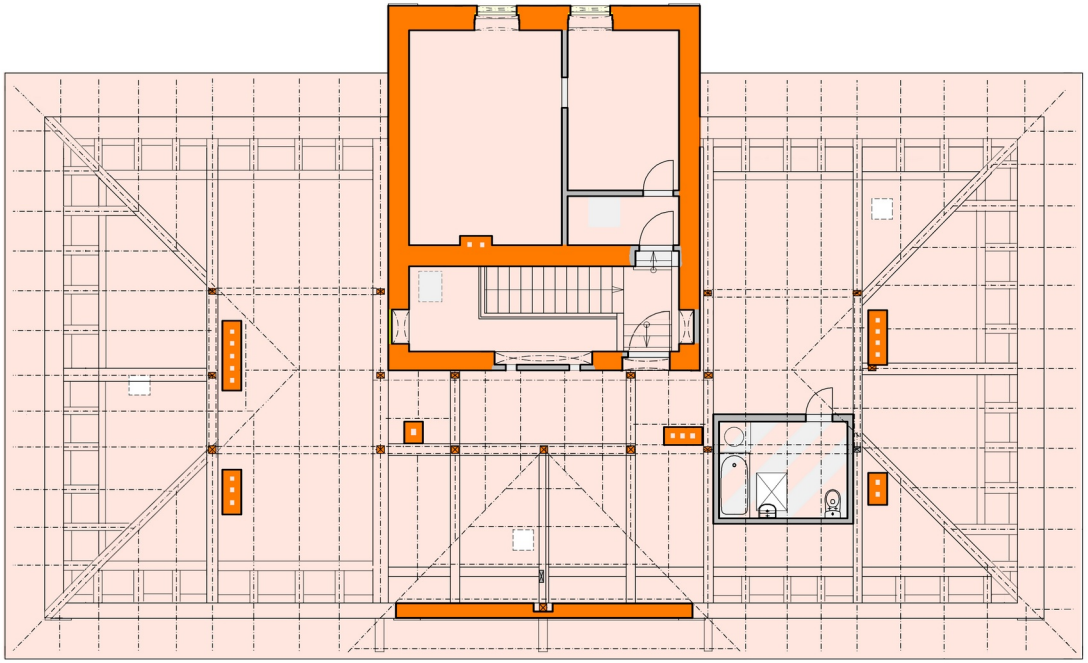
1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží Praha - Radotín

Půdorys druhého patra a půdního prostoru se slohovým vyhodnocením

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich množství nemohly být opraveny.



Historismus I (výstavba budovy)

Historismus II (mladší úpravy 19. století)

Novodobé I (první polovina 20. století)

Novodobé II (po r. 1950)

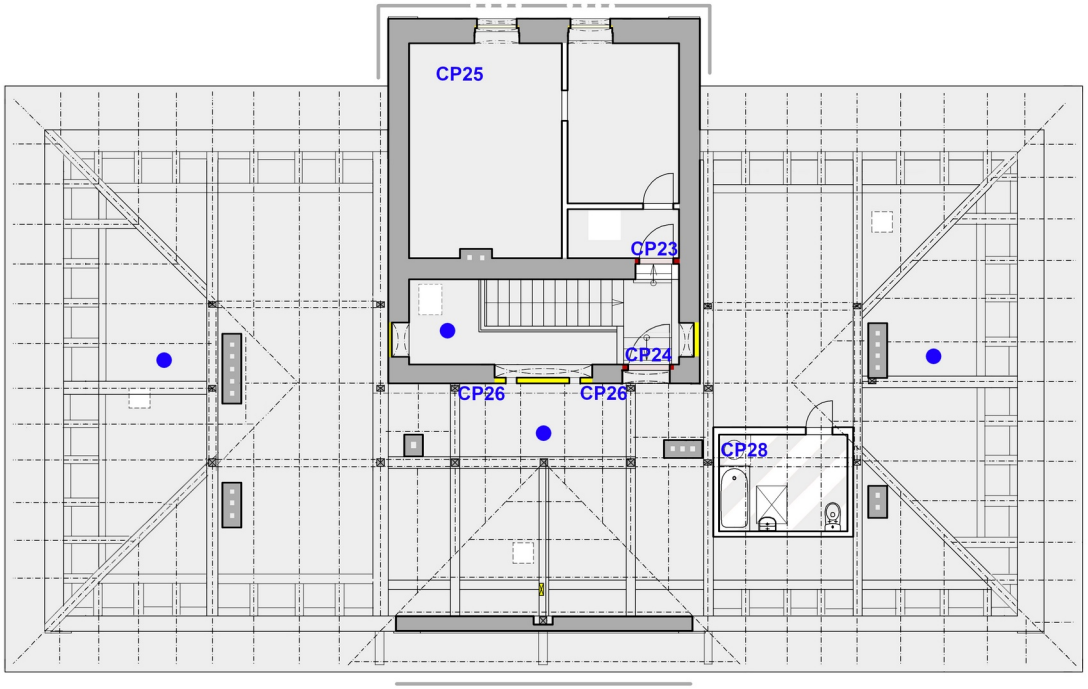
(sytě značeny konstrukce, světleji prostory)

1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží
Praha - Radotín
Půdorys druhého patra a půdního prostoru s památkovým vyhodnocením

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich
množství nemohly být opraveny.



Konstrukce a prostory:

- tvořící památkovou podstatu objektu
- hodnotné
- neutrální
- spíše rušivé

(sytě značeny konstrukce, světleji prostory)

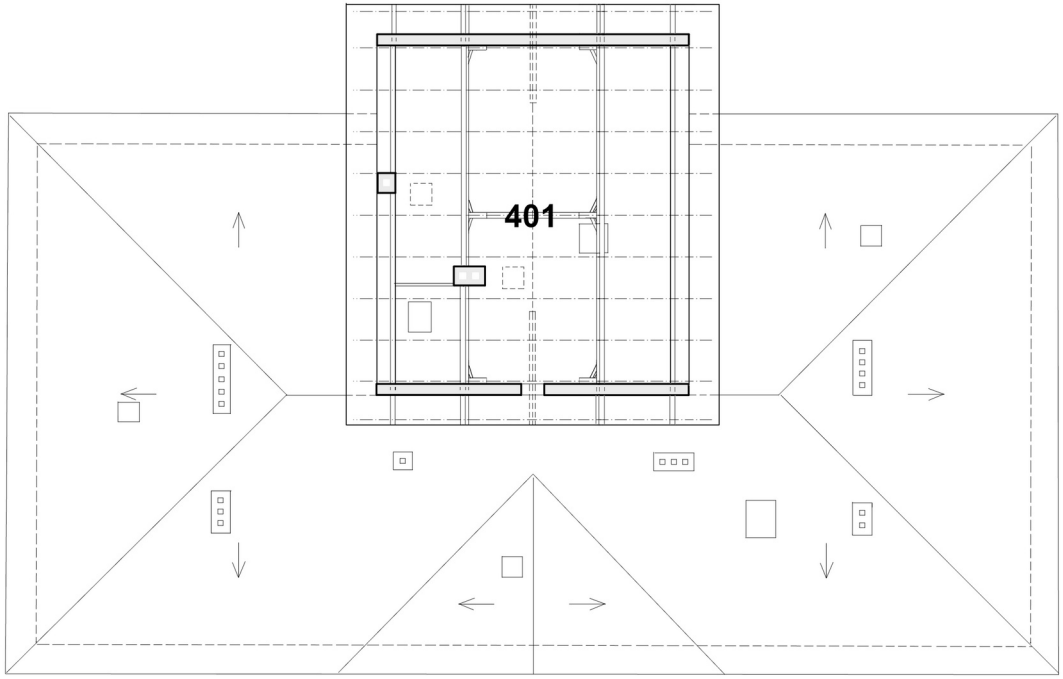
- hornotné fasády (zachované / poškozené)
- hodnotné podlahy
- CP01 cenné prvky

1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží
Praha - Radotín
Půdorys půdního prostoru 401 s čísly místností

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich
množství nemohly být opraveny.



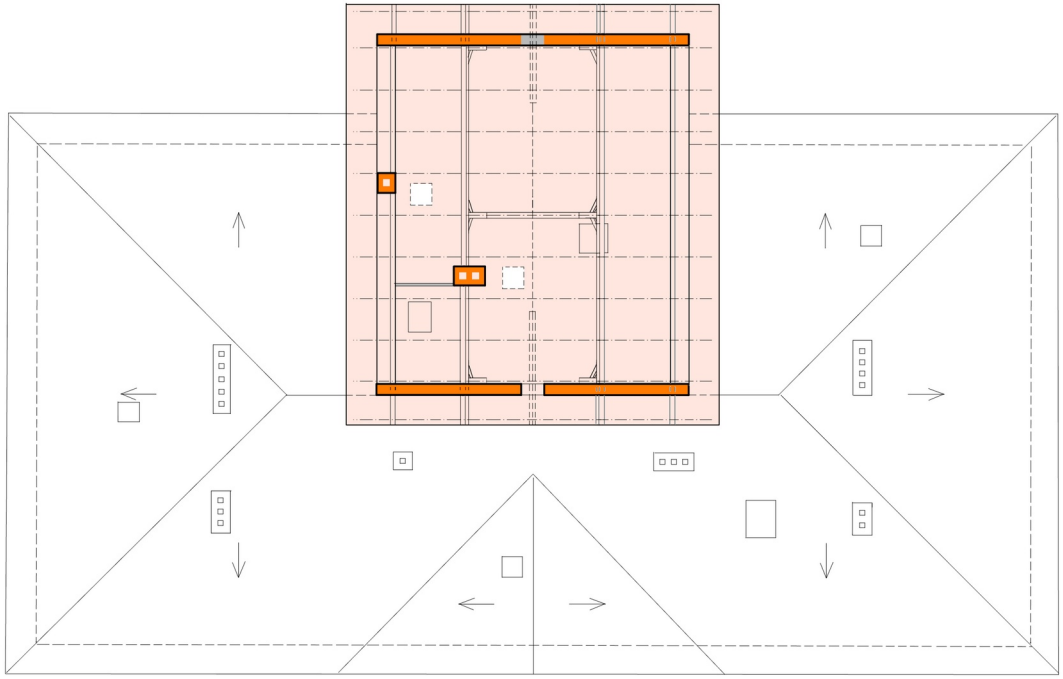
1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží Praha - Radotín

Půdorys půdního prostoru 401 se slohovým vyhodnocením

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich
množství nemohly být opraveny.



Historismus I (výstavba budovy)

Historismus II (mladší úpravy 19. století)

Novodobé I (první polovina 20. století)

Novodobé II (po r. 1950)

(sytě značeny konstrukce, světleji prostory)

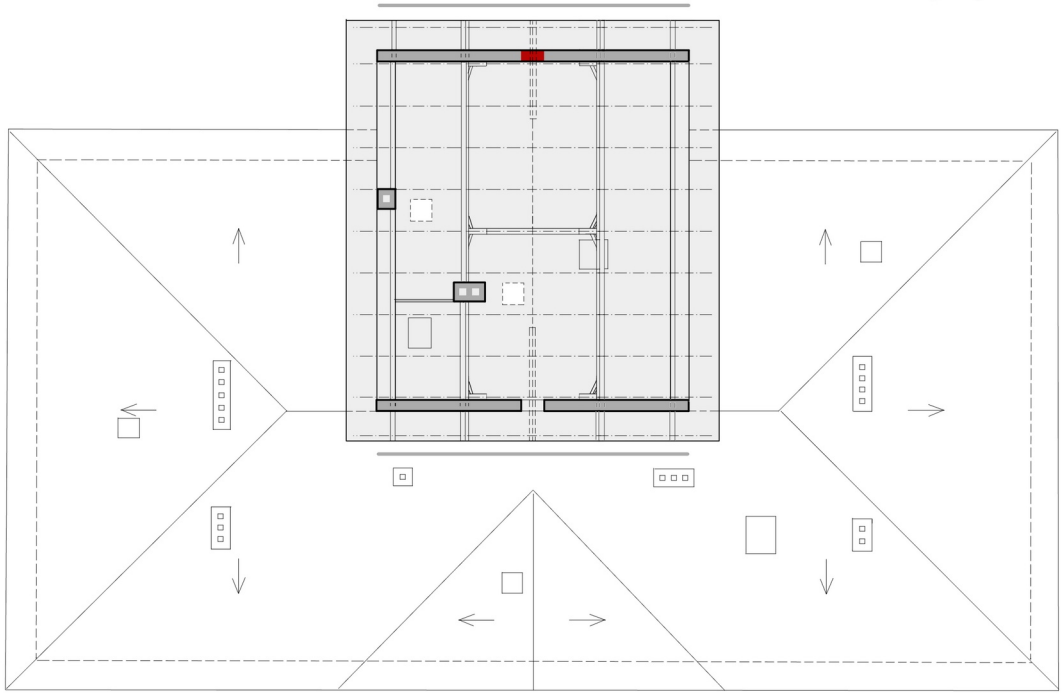
1 10m

Historická výpravní budova železničního nádraží Praha - Radotín

Půdorys půdního prostoru 401 s památkovým vyhodnocením

Jako podklad bylo využito zaměření firmy Hrdlička z roku 2020,
opravené dle zaměření J. Jurkovičové z roku 2023.

Vyhodnocení a úprava zaměření Martin Šanda, 2026
Navzdory tomu zaměření stále obsahuje chyby, že pro jejich množství nemohly být opraveny.



Konstrukce a prostory:

- tvořící památkovou podstatu objektu
- hodnotné
- neutrální
- spíše rušivé

(sytě značeny konstrukce, světleji prostory)

- hornotné fasády (zachované / poškozené)
- hodnotné podlahy
- CP01 cenné prvky

1 10m

Elektronické přílohy na paměťovém médiu