

Architektura železničních nádraží druhé poloviny 20. století, jejich umělecká výzdoba a památková péče

Martin STRAKOŠ

ANOTACE: Železniční nádraží postavená ve druhé polovině 20. století představují z hlediska své architektury i umělecké výzdoby specifickou skupinu dopravních staveb. Jejich dispoziční, prostorové i konstrukční řešení a důraz na uspořádání veřejných prostor s patřičnou uměleckou výzdobou dobře dokladuje vývojové tendence architektonické tvorby a výtvarného umění. Stať se zaměřuje na železniční nádraží architekta Josefa Dandy (Pardubice, Klatovy, Cheb, Ostrava-Vítkovice) a příklady cenných železničních nádraží Ostravska v Karviné, Havířově, Třinci a Ostravě. Text zdůrazňuje architektonické a výtvarné kvality zmíněných realizací a nutnost památkové ochrany vybraných příkladů drážní architektury druhé poloviny 20. století.

Železniční nádraží představují důležitou součást architektonického dědictví a památkového fondu. Jejich zařazení mezi technické památky akcentuje specifičnost dopravního zaměření těchto staveb a areálů, na druhé straně vyvolává potřebu docenění jejich architektonických hodnot a umělecké výzdoby. V té souvislosti se v posledních desetiletích zvýšil počet památkově chráněných celků, i když jejich ochrana není vždy důsledná, a to ani v případě železničních staveb staršího období, tedy z 19. a z první poloviny 20. století.

Prosazování primárně ekonomických trendů a přehlíživý vztah k architektonickým, urbanistickým a památkovým aspektům železniční infrastruktury a jejich projevů v krajině a v sídlech vede k likvidaci řady cenných staveb, dokladů vývoje železnice a s tím souvisejícího zázemí. Navzdory těmto negativním trendům probíhá i v rámci památkové péče v posledních desetiletích výzkum, zaměřený na historii a dokumentaci této součásti historického dědictví v celorepublikovém měřítku.¹ Uskutečňuje se i s ohledem na potřeby systematického poznání případného památkového fondu a principy památkové ochrany na půdě Národního památkového ústavu.² V minulých letech se objevily práce reflektující vývoj architektonicky tvůrčího řešení železničních nádraží,³ případně zaměřené na konkrétní osobnosti a jejich vklad v oblasti drážní architektury.⁴

Na druhou stranu železniční doprava prochází rychlým a složitým vývojem, neboť změny v intenzitě hromadné osobní dopravy ve prospěch dopravy individuální dopadají i na tuto část dopravní infrastruktury. Není proto divu, že řada hodnotných dokladů drážního stavitelství z 19. století, stejně jako nádraží vybudovaná v druhé polovině 20. století, není dosud památkově chráněná, jejich význam zůstává nedoceněn, a tudíž jim hrozí různé utili-



1

■ Poznámky

1 Dokladem soustavné badatelské práce v oblasti dějin železnic a vývoje železničních nádraží jsou například studie a publikace Mojžíra Krejčíříka – KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1991. ISBN 80-7030-061-2; KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj I*. Litoměřice : Vydavatelství dopravní literatury, 2003. ISBN 80-902706-8-9; KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj II*. Litoměřice : Vydavatelství dopravní literatury, 2005. ISBN 80-86765-02-4; KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj III-1*. Litoměřice : Vydavatelství dopravní literatury, 2009. ISBN 978-80-86765-09-9; KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj III-2*. Litoměřice : Vydavatelství dopravní literatury, 2009. ISBN 978-80-86765-09-9; KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj 4-I*. Litoměřice : Vydavatelství dopravní literatury, 2013. ISBN 978-80-86765-21-1.

Obr. 1. Pardubice (okres Pardubice), Josef Danda, Karel Řepa, Karel Kalvoda, výpravní budova hlavního nádraží, 1946–1958. Dobová pohlednice, foto S. Štochl, Orbis Praha (soukromá sbírka autora).

2 Soustavnější výzkum tohoto typu kulturního dědictví probíhá v rámci Národního památkového ústavu – viz BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava : Národní památkový ústav, 2012. ISBN 978-80-85034-66-0.

3 DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. Bez ISBN.

4 HÁJEK, Karel. *Architekt Josef Danda*. Praha : České vysoké učení technické, 2007. ISBN 978-80-01-03957-1.



2



3

tární zásahy nebo dokonce neblahý osud v 80. letech minulého století zbořeného železničního nádraží Praha-Těšnov. Jak v případě starších objektů, tak i těch novodobých totiž často majitelé a správci uplatňují argumenty o obtížné využitelnosti tohoto majetku, o potřebě demolice dosavadních výpravních budov a nové výstavby nebo o jejich nutné radikální transformaci pro nové účely bez ohledu na uchování hodnot, jež nelze bezprostředně ekonomicky exploatovat.

V případě železničních nádraží z druhé poloviny 20. století za to může jistě poměrně nevelké

stáří zmíněné skupiny potenciálních nebo již uznaných památek. Souvisí s tím i přezíravý postoj širší veřejnosti k projevům pozdně modernistické architektury. Určitě se s tím pojí i problematika kolektivní paměti a ambivalentní postoj k projevům nedávné minulosti, zvláště ke hmotné kultuře z období komunistického režimu let 1948–1989. Opomíjení, nebo dokonce odmítání nedávno živých slohových módů však nebylo a není ničím neobvyklým. Stačí připomenout proměnlivý postoj ke gotice nebo k baroku v průběhu 19. století, dlouho přezíravý vztah k projevům historismu a secese v mi-

Obr. 2. Klatovy (okres Klatovy), Josef Danda, železniční nádraží, hlavní průčelí a přednádražní prostor s přístřešky. (Foto: Martin Strakoš, 2015)

Obr. 3. Klatovy (okres Klatovy), Josef Danda, železniční nádraží, odbavovací hala. (Foto: Martin Strakoš, 2015).

nulém století nebo odmítání projevů pozdního modernismu a raného postmodernismu v současnosti.

Nedávno se na stránkách Zpráv památkové péče objevil článek Ladislava Zikmunda-Lendera o problematice architektury a umělecké výzdoby výpravní budovy železničního nádraží v Havlíčkově Brodě⁵ a příspěvek architekta Adama Guzdeka o havířovském železničním nádraží.⁶ Obě stati se týkaly případů potenciální a dosud neakceptované památkové ochrany konkrétních železničních nádraží. Dotýkaly se však i širšího rámce péče o uvedený typ staveb. Když si dokážeme na základě dosavadních poznatků vytvořit jistou představu vývoje výpravních budov železničních nádraží, vyplynou nám z toho určující tendence i reprezentativní příklady z výše uvedeného období, jimž musí státní památková péče věnovat zvýšenou pozornost.

Vývoj železničních nádraží od funkcionalismu po pozdní modernismus

V tomto článku se nezabývám celkovým řešením železničních stanic a proměnami jejich technického vybavení. Zájem soustřeďuji na proměny výpravních budov, tedy veřejně přístupných objektů sloužících k odbavení cestujících. V takovém kontextu pojednal o železničních nádražích a jejich výpravních budovách například architekt Jiří Štursa roku 1973 v časopise *Architektura ČSR*⁷ nebo architekt Josef Danda ve své publikaci *Naše železniční nádraží*.⁸

Výpravní budovy železničních nádraží, tvořících součást areálů železničních nádraží průjezdných, hlavových, koncových a dalších typů, se od počátku výstavby, tedy od poloviny 19. století, člení na části přístupné cestujícím a části obslužné. Veřejně přístupné části se

■ Poznámky

5 ZIKMUND-LENDER, Ladislav. Mizející „brusel“ na nádraží v Havlíčkově Brodě. *Zprávy památkové péče*. 2013, roč. 73, č. 3, s. 259–262. ISSN 1210-5538.

6 GUZDEK, Adam. Terminál story: Kauza nádraží v Havířově. *Zprávy památkové péče*. 2013, roč. 73, č. 3, s. 263–264. ISSN 1210-5538.

7 ŠTURSA, Jiří. Soudobá architektura nádražních budov. *Architektura ČSR*. 1973, roč. 32, č. 10, s. 496–509. Bez ISSN.

8 DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*, cit. v pozn. 3.

Obr. 4. Klatovy (okres Klatovy), Josef Danda, železniční nádraží, ciferník hodin v odbavovací hale. (Foto: Martin Strakoš, 2015)

členily podle jednotlivých tříd, což se průběžně měnilo. Obsahovaly odbavovací služby od prodeje lístků, úschoven zavazadel až po čekárny, čítárny, trafiky, toalety, kadeřnictví, bufety, restaurace, hotely a další provozy. Hlavní služby byly umístěny ve vestibulech, další v průběhu času v přístavcích, často propojovaných s ústředním vestibulem chodbami. Zmíněné dispoziční řešení se měnilo podle předpisů, železničních společností, dopravních, hygienických, bezpečnostních a jiných nařízení či sociálních změn.⁹

Ve 20. a 30. letech minulého století se s nástupem modernismu prosadily v dispozici výpravních budov příjezdové a odjezdové haly. Souviselo to jednak s demokratizací společnosti, jednak se zvýšením rychlosti železniční dopravy. Tento proces dobře dokládá třeba železniční nádraží v Kolíně z konce 30. let minulého století. Následně vzniká namísto dvou hal (odjezdové a příjezdové) jediná rozsáhlá odbavovací (výpravní) hala slučující oba prostory a obklopená místnostmi služeb pro cestující.

Příklad tvorby architekta Josefa Dandy – železniční nádraží v Pardubicích, Třinci, Klatovech, Chebu a v Ostravě-Vítkovicích

Odbavovací haly jako jednotící prostor a centrum dispozice výpravní budovy využíval ve svých pracích architekt Josef Danda (1906–1999), jenž se soustavně zabýval architekturou železničních nádraží.¹⁰ V letech 1923–1928 studoval architekturu na Českém vysokém učení technickém v Praze. Praxi prodělal v architektonických ateliérech Ferdinanda Fencla, Adolfa Benše a Vojtěcha Kerharta. Po studiích a vojenské službě nastoupil do ateliéru Karla Roštika a po absolvování studijního pobytu ve Francii roku 1932, kde působil v ateliérech André Lurčata a Le Corbusiera, krátce pracoval u Ladislava Machoně. Od září 1936 nastoupil jako inženýr Československých státních drah u stavební správy v Olomouci, kde se podílel na projektech budov při výstavbě druhé koleje trati Hranice na Moravě – Púchov. Nejvýraznější stavbou z jeho raného období se stala funkcionalistická výpravní budova železničního nádraží v Teplicích nad Bečvou, dokončená v roce 1939 a v současnosti památkově chráněná. V tomtéž roce byl přeložen na ředitelství drah do Prahy, kde se nadále věnoval projekci železničních staveb.

V roce 1944 o vnitřním uspořádání nádražních budov s odbavovací halou napsal: „Spo-



4

jení jednotlivých světlých výšek haly, čekajících prostorů, restaurací, toalet a úřadoven, vyjádřené klidným, horizontálu podtrhujícím obrysem, u velkých nádraží nad to doplněným kontrastující vertikálou ukazovatele hodin, věže, má svůj vedoucí architektonický motiv ve tvaru nejvyššího prostoru: haly odjezdové. Její výška při velkoměstských nádražích, spojená s efektem velkých rozponů, které zde nutně vzniknou, vyžádá si v každém případě vyjádření navenek samostatným útvarem ničím jiným nespojeným, majícím všechny předpoklady pro monumentalitu, zatím co ostatní prostory budou mít výraz tvarů přidružených.“¹¹ Současně požadoval, aby tyto veřejně přístupné haly poskytovaly nejen pohodlí, ale i krásu v podobě uměleckých děl z mozaiky, skla, kovu nebo kamene.

J. Danda rozvíjel uvedené aspekty ve svých projektech ze 40. až 60. let minulého století. Vývoj od pozdního funkcionalismu k pozdnímu internacionálnímu stylu (bruselskému stylu) lze dobře doložit na čtveřici jím vyprojektovaných výpravních budov železničních nádraží. Do této skupiny patří od 80. let minulého století památkově chráněná budova železničního nádraží v Pardubicích. Dále se to týká dosud památkově nechráněných, avšak k ochraně navržených nádraží v Klatovech, Chebu a v Ostravě-Vítkovicích. S touto skupinou vývojově i časově souvisí i výpravní budova železničního nádraží v Třinci.

Staré železniční nádraží v Pardubicích již před 2. světovou válkou kapacitně nedostačovalo počtu cestujících. Koncem srpna 1944

celé nádraží těžce poškodilo bombardování. Projekt nového nádraží dostal na starost právě architekt Josef Danda, jenže jeho funkcionalistický návrh přesahoval finanční možnosti. V roce 1948 ministerstvo dopravy vyhlásilo architektonickou soutěž, v níž zvítězil návrh dvojice architektů Karel Kalvoda a Karel Řepa, kteří si ke spolupráci přizvali J. Dandu. Vybraný návrh rozpracovali posléze K. Řepa s J. Dandou. Původně se v dispozici počítalo se dvěma halami – odjezdovou a příjezdovou. Nakonec však byla realizována koncepce s jednotnou odbavovací halou.¹²

Pardubické železniční nádraží navzdory skutečnosti, že bylo uvedeno do provozu až v roce 1958, náleží k vyspělým projevům pozdního funkcionalismu, podobně jako železniční nádraží Praha-Smíchov z let 1953–1956 od Jana Zázvorky a Jana Žáka nebo hotelový dům v Litvínově od Evžena Linharta a Václava Hlinského, dokončený ve stejném období. Dokončení

■ Poznámky

⁹ Podrobněji o vývoji veřejné části výpravních budov železničních nádraží viz KREJČÍŘÍK, M. *Česká nádraží... I.*, cit. v pozn. 1. S. 7 ad.

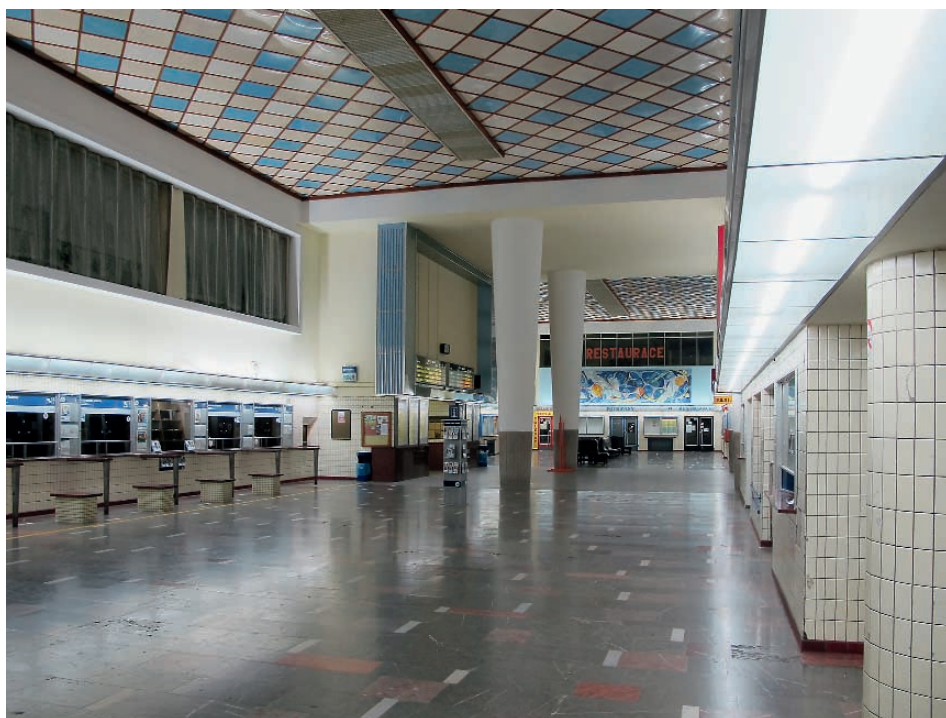
¹⁰ HÁJEK, K., cit. v pozn. 4. S. 46.

¹¹ DANDA, Josef. Podíl architekta na úkolech železničního plánování. *Architekt SIA*. XLIII, 1944, č. 7, s. 137–152. Bez ISSN.

¹² Náměstí Jana Pernera čp. 217, Pardubice, část obce Zelené Předměstí. Zapsáno do Ústředního seznamu kulturních památek před rokem 1988. Číslo rejstříku Ústředního seznamu kulturních památek 47810/6-4875.



5



6



7

těchto staveb, vyprojektovaných před rokem 1948, zabrzdlily radikální změny po komunistickém převratu v únoru 1948 a nástup socialistického realismu.

Pardubickou výpravní budovu tvoří železobetonová skeletová vyzdíváná konstrukce, opatřená terakotově zbarveným keramickým obkladem fasád, imitujícím cihelné zdivo. Obdélná hala s ochozy v úrovni patra má taktéž podobu

skeletové stavby, zaklenuté monolitickými valenými betonovými klenbami. Prosvětlení umožňují velké obdélné otvory, vyplněné luxfery a otevřené do nepřístupných ochozů. Jednotný ráz haly zajišťují použité materiály a prvky – keramická dvoubarevná dlažba, obklady stěn a sloupů, kovové dveře a výkladce s původními madly a výplněmi. Charakter hale dodávají monumentální umělecká díla, pořízená a instalovaná

Obr. 5. Josef Danda, železniční nádraží Třinec, nárys uličního pohledu, 1953. (Reprofoto: České dráhy, a. s., 2015)

Obr. 6. Cheb (okres Cheb), železniční nádraží Cheb, odbavovací hala. (Foto: Martin Strakoš, 2015)

Obr. 7. Cheb (okres Cheb), železniční nádraží Cheb, pohled z přednádraží na střední věžové křídlo. (Foto: Martin Strakoš, 2015)

vaná až v průběhu druhé poloviny 50. let. Jedná se o dvě skleněné mozaiky, umístěné na postranních zdech. Jednou z nich je mapa stavebních památek od Richarda Landera, druhá od Jaroslava Moravce zobrazuje zvěrokruh, v jehož středu se nacházejí rozměrné hodiny, motiv, jímž J. Danda dotvářel atmosféru odbavovacích hal. Součástí výzdoby se staly i velkoformátové černobílé fotografie turistických cílů v Československu. Kromě hotelu ve vertikálním křídle bylo součástí nádraží dnes již nefungující kino v suterénních prostorách. Komplexní pojetí stavby a její uměřené a velkorysé řešení (např. rozměry nástupišť) i umělecká výzdoba odůvodněně přispěly k památkové ochraně této dopravní stavby.

Nádraží v Klatovech a v Chebu patřila také k železničním objektům těžce poškozeným bombardováním v závěru 2. světové války. V obou případech přistoupily státní dráhy k vytvoření architektonicky i umělecky náročných výpravních budov. Projekt klatovského železničního nádraží vznikl na základě vnitroustavní soutěže SÚDOP, v níž byl k realizaci vybrán návrh J. Dandy.¹³ Nádraží se podařilo dokončit v letech 1959–1960. Vzhledem k orientaci příjezdové komunikace podélně k trati situoval autor hlavní průčelí na boční stranu výpravní budovy, což mu umožnilo vytvořit rozsáhlý přednádražní hlavový prostor, uvozený dvojicí krytých podélných přístřešků. Jeden slouží jako první nástupiště železnice a druhý používá

■ Poznámky

13 Železniční nádraží v Klatovech – výpravní budova Nádražní čp. 151, Klatovy. K architektuře viz DANDA, J., cit. v pozn. 3. S. 36–38. Návrh k prohlášení za kulturní památku zpracoval v září 2013 historik umění Marcel Fišer.



Obr. 8. *Cheb (okres Cheb), Jaroslav Moravec, skleněná mozaika s kosmickými motivy z odbavovací haly železničního nádraží. (Foto: Martin Strakoš, 2015)*

Obr. 9. *Cheb (okres Cheb), Zdeněk Holub, figurální vitráž nad hlavním vchodem do odbavovací haly železničního nádraží. (Foto: Martin Strakoš, 2015)*



městská autobusová doprava. Přístřešky podtrhují monumentální symetrickou kompozici hlavního průčelí s rozměrnou obdélnou okenní plochou, vyplněnou úzkými vertikálními sklobetonovými pásy v pilovitém zalomení.

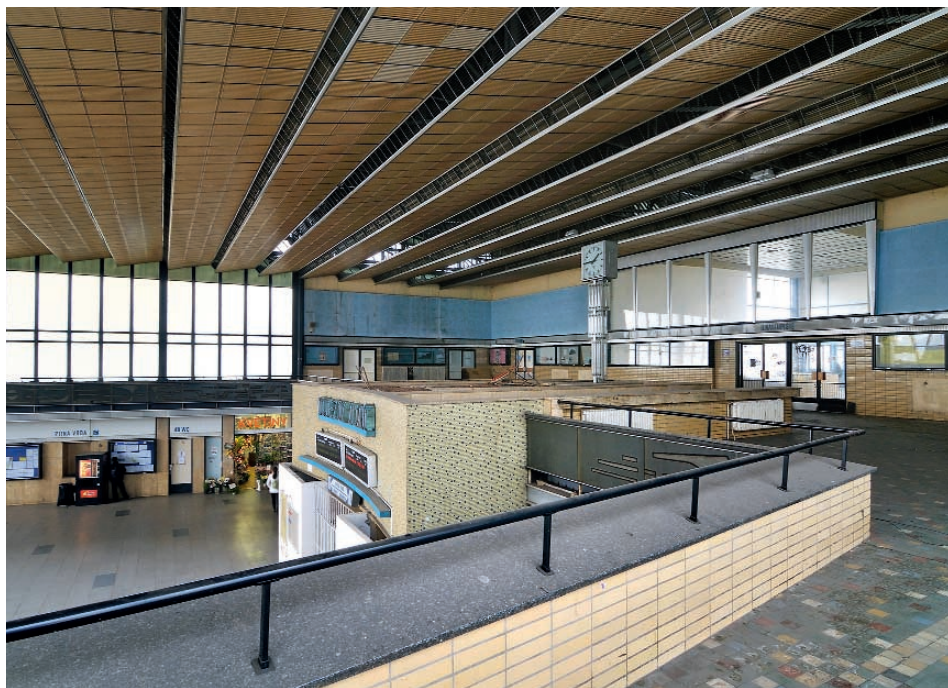
Výzdoba nádraží ještě cele odpovídá přechodovému období konce 50. let s dozríváním socialistického realismu.¹⁴ V úrovni parteru je exteriér hlavního křídla vyzdoben dvěma figurálními pískovcovými reliéfy po stranách parteru z roku 1958. Mají příznačné provedení i názvy – reliéf od sochařky Daniely Vinopalové-Vodákové se jmenuje Zemědělství, druhý od sochařky Jany Choděrové-Hlaváčové zase Textilní průmysl. Postranní rizality uvozující hlavní křídlo zdobí pod subtilní římsou dva reliéfy se znaky města Klatov. Odbavovací hale dominuje v omítce provedený pás, datovaný do roku 1959, s kresebně pojatými regionálními a dobově příznačnými motivy z oblasti vzdělávání, výroby i ochrany státních hranic od Václava Matase. Výtvarně působivějším příspěvkem s odkazem k dobovému a politicky méně zatíženému programu poezie všedního dne je sádková socha Prodavačka karafiátů od sochaře Jaroslava Brůhy z roku 1959, umístěná na konzole v ose odbavovací haly. Naproti ní umístil Danda výtvarně ztvárněný velký hodinový ciferník nad nepřístupným ochozem v úrovni patra.

Chebská výpravní budova dokládá posun Dandovy tvorby směrem k pozdnímu modernismu. Nádraží vzniklo podle projektu z let 1956–1959, stavba začala v roce 1958.¹⁵

■ Poznámky

¹⁴ K umělecké výzdobě nádraží viz FIŠER, Marcel. *Umění v Klatovech. Umění ve veřejném prostoru / Svazek I. Horažďovice : Centrum pro dějiny sochařství Horažďovice, o. s., 2011. Bez ISBN. S. 72–77.*

¹⁵ Náměstí Dr. Milady Horákové č. 2 / čp. 1301, Cheb. Podnět k prohlášení výpravní budovy železničního nádraží v Chebu za kulturní památku zpracovala Alžběta Kratochvílová z loketského územního odborného pracoviště Národního památkového ústavu v září 2014. Literatura viz DANDA, J., cit. v pozn. 3. S. 30–33. Dále viz KREJČÍŘÍK, M. *Česká nádraží... III-2*, cit. v pozn. 1. S. 102–105; a FIŠER, Marcel; HÁJEK, Karel. *Josef Danda: železniční nádraží v Chebu (1956–1962)*. Cheb : Galerie výtvarného umění v Chebu, 2011. Bez ISBN. Dostupné online na stránkách www.gavu.cz. Dále též HÁJEK, K., cit. v pozn. 4. S. 88–96.



10



11

Obr. 10. Ostrava-Vítkovice (okres Ostrava-město), Josef Danda, železniční nádraží, odbavovací hala. (Foto: Roman Poláček, 2009)

Obr. 11. Ostrava-Vítkovice (okres Ostrava-město), Josef Danda, železniční nádraží, 1963–1967. (Foto: Roman Poláček, 2009)

Slavnostní otevření se uskutečnilo v prosinci 1962. V novostavbě chebského železničního nádraží se Dandovi podařilo využít aspekty pozdního internacionálního stylu v intencích zdejšího modu – bruselského stylu podle poučení z EXPO 58 v Bruselu. Nádraží na hranici se západní Evropou totiž muselo reprezentovat socialistické Československo. Autor se přidržel symetrické kompozice, která byla vlastní například jeho projektu železničního nádraží v Třinci, uskutečněnému v letech 1953–1957. Základ třinecké realizace tvořila dvě horizontální křídla, situovaná podél železniční trati. Upro-

střed se zvedalo pětipatrové věžové křídlo, zdůrazňující hlavní vstup do odbavovací haly. Tato část sloužila jako ubytovna železničního personálu. V rámci modernizace třineckého železničního nádraží však byla letos věžová část jako nepotřebná zbořena a na jejím místě vzniká nová odbavovací hala s proskleným rizalitem.

U chebského nádraží je symetrická skladba obdobně zdůrazněna středním vertikálním akcentem věžového křídla výrazně subtilnějšího pojetí než v třineckém případě. V Chebu střed zdůrazňuje štítová zeď věžového křídla, obrácená do přednádražního prostoru. Autor tím zdůraznil jednak hlavní vstup v úrovni přízemí, uvozený kónickými sloupy, jednak symbolické prvky, jakými jsou neonový ciferník hodin nebo kovový reliéf se znakem. Odráželo to představu J. Dandy, že železniční nádraží má splňovat nejen praktické, ale i estetické požadavky. O zvoleném řešení napsal: „Celkový architek-

tonický záměr vychází z myšlenky dát vnější i vnitřní architektuře netradiční a optimistický ráz, s určitou monumentalitou vnějšku i vlivným veselým prostředím vnitřku, a to jak v měřítku, poměrech, plastice, tak i v užitých materiálech fasád a interiéru.“¹⁶

Zmíněný netradiční a optimistický ráz se projevuje především v pojetí odbavovací haly a v rovině umělecké výzdoby.¹⁷ Kromě ciferníku nese věžový dům nad vchodem do budovy kovový reliéf od Jaroslava Šajna se symbolikou okřídleného železničního kola a státního znaku, nyní nahrazeného znakem města Chebu. Ve výzdobě haly se uplatnily po stranách dvě barevné mozaiky s kosmickými náměty od malíře Jaroslava Moravce a nad hlavním vchodem vitráž z barevného skla s figurálním motivem od malíře Zdeňka Holuba. Do haly architekt zakomponoval i skleněné zvlněné panely od sklářů Benjamina Hejlka a Jana Štibycha. Celek dotvářejí povrchy stěn a barevné obklady. Dlažba z červeného a bílého mramoru tvoří protiklad stropního podhledu, členěného kosočtverečnou sítí s modrými a žlutými výplněmi. V prostorách bývalé celnice zase Danda umístil dekorativní plastiku Huga Demartiniho. Zatímco architektonicky se v Chebu jedná o prolínání pozdně funkcionalistického tvarosloví s nastupujícím pozdním internacionálním stylem, umělecká výzdoba již plně odpovídá tomuto dobovému modu uměleckého vývoje. Mimochodem důraz na skleněné prvky výzdoby naznačuje pokračování Dandovy architektonické dráhy, jak se projevilo v utváření železničního nádraží Ostrava-Vítkovice.

Klatovské železniční nádraží vznikalo v téže době, a přitom se řadí spíše k projevům moderního klasicismu. J. Danda sice v utváření budovy využil mnohé prvky a detaily, které rozpracovával již ve svých funkcionalistických projektech, důraz na monumentalitu, vertikální pojetí kompozice a tradiční prvky, jakými jsou například valbová střecha hlavního křídla nebo korunní římsa se zubořezem tamtéž, zařazují tuto stavbu do pomyslného meziprostoru 50. let, kdy důraz na tradici a jistou nadčasovost zvolil, aby naplnil dobové požadavky, ale přitom nemusel užívat výraz ortodoxního socialistického realismu, i když projekt vznikl na samém sklonku 50. let. Socialistický realismus se projevil v umělecké výzdobě haly. Především se to týká pásového figurálního sgrafita,

■ Poznámky

16 DANDA, J., cit. v pozn. 3. S. 32.

17 ČERNÝ, Zbyněk; FIŠER, Marcel. *Umění v Chebu. Umění ve veřejném prostoru / Svazek III. Horažďovice : Centrum pro dějiny sochařství Horažďovice, o. s., 2013. S. 96–99. ISBN 978-80-87395-09-7.*

Obr. 12. Karviná (okres Karviná), Jiří Lyer, Státní ústav dopravního projektování, pracoviště Hradec Králové, výpravní budova ČSD, odbavovací hala. (Foto: Roman Poláček, 2008)

v němž se objevují všechny atributy tohoto služebného umění – dělníci, zemědělci, pracující inteligence a obránci vlasti včetně pohraničníků střežících nedalekou hranici se západním světem. Ačkoli je budova klatovského nádraží dobře dochovaná, dosud není památkově chráněna, byť návrh na prohlášení za kulturní památku byl již podán.

Třetí vývojovou etapou, která ovlivnila výraz železničních nádraží 40. až 60. let minulého století, je pozdní internacionální styl, jenž se výrazně projevil v českém prostředí mimo jiné v podobě bruselského stylu. Jemu jsou vlastní diagonální, trojúhelníkové, zkosené, spirální a organické oválné formy a výrazné barvy. Umělecká díla bruselského stylu námětově čerpají z obecné roviny humanismu, historie, ze symbolů práce, vědy a techniky a z fascinace vesmírnými objevy. Tyto náměty se odrážejí v uměleckých dílech s velkou mírou stylizace, směřující k abstraktnímu výrazu. Najdeme je na různých místech. V případě výpravní haly pardubického nádraží se jedná o dvě skleněné mozaiky. Mnohem výrazněji je vyzdobeno chebské železniční nádraží. Tam se uplatnila například vítězná díla z celostátní soutěže Československého fondu výtvarných umělců u příležitosti 15. výročí osvobození republiky v roce 1960, takže zde nacházíme přímou souvislost s vlivem světové výstavy Expo 58 i s fungováním tehdejšího oficiálního výtvarného života. Jak uvedl J. Danda, zmíněná umělecká díla „...dodávají (nádraží – pozn. aut.) výraz živé umělecké působnosti...“ a zároveň podporují „...úsilí architekta dosáhnout určitého stupně reprezentativnosti“. ¹⁸ To vše odpovídalo tehdejšímu zadání vytvořit z budovy vstupní bránu do socialistického světa na západní hranici státu. Propojení architektury a výtvarného umění se stalo příznačným pro železniční nádraží nastupujícího desetiletí. Chebská realizace předznamenává jednu důležitou stavbu podle projektu J. Dandy v dopravní infrastruktuře Ostravska – železniční nádraží v Ostravě-Vítkovicích.

Úvahy o situování nového nádraží v jižní části Ostravy vycházely z Dopravního generelu města, zpracovaného v roce 1964. Počítal se sítí pěti železničních nádraží, a to v Přívoze (Ostrava hlavní nádraží), ve Svinově (mezi léty 1964–1993 neslo nádraží označení Ostrava-Poruba), v tehdejší Jižní městě (Ostrava-Vítkovice), Kunčicích a s nádražím Ostrava střed. ¹⁹ V případě Jižního města se zvažovalo několik variant umístění. Jedna počítala s tím,



12

že nádraží vznikne v Ostravě-Zábřehu. V další verzi se uvažovalo, že nádraží bude situováno nedaleko vítkovického sportovního stadionu, závodů těžké mechaniky Vítkovických železáren a Dolu Jeremenko ve Vítkovicích. ²⁰ Nové nádraží mělo sloužit jak pro dálkovou dopravu, tedy pro rychlíky mezi českými zeměmi a Slovenskem, tak i pro dopravu místní. Velkokryosost zvoleného řešení odpovídala představám o frekvenci dopravy a o velikosti budoucího Jižního Města. V té době se předpokládalo, že tato ostravská čtvrť bude mít až 150 000 obyvatel.

Celek nádražní budovy byl rozvržen horizontálně do dvou rozdílných křídel. ²¹ Hlavní dominantu tvořilo křídlo s klínovitě utvářenou výpravní halou a s motivem velkého proskleného průčelí, jemuž dominují pilovitě tvarované nosníky. Boční provozní křídlo s plochou střechou, s pultovým střešním světlíkem, prosvětlujícím střední chodbu v patře, a se světlými fasádami z boletických panelů a keramického obkladu se na hlavní část nádraží napojuje na východní straně. Vertikální akcent celého urbanistického souboru tvoří výškový bodový panelový obytný dům v sousedství nádraží.

Projekt železničního nádraží vycházel z několika aspektů. Především musel reagovat specifickým konstrukčním řešením na možné poddolování budovy. Proto je budova rozdělena na celkem 7 dilatačních celků. Možnost využití ocelového skeletu umožnila architektovi uplatnit při konstruování budovy a jejího vnitřního uspořádání i vnější podoby velké rozpory. Hlavní křídlo, a tím i výpravní halu zastřešují vazníky o délce 33 metrů a vzájemné vzdálenosti 12 metrů, zakotvené do bočních stěn s modulem 6 metrů, spojených s betonovou spodní stavbou, sahající do výše čtyř metrů

nad terénem. Zvolený konstrukční systém umožnil odlehčit horní část budovy a tím zdůraznit její transparentnost, lehkost a modernost. Aby cestující snadno překonali sedmi-metrový rozdíl mezi nástupištěm a úrovní nadchodu, navrhl projektant schody z nástupiště doplnit poprvé u československých nádraží eskalátory.

Položení základního kamene se uskutečnilo počátkem října 1964. ²² S výstavbou vlastní výpravní budovy stanice Ostrava-Vítkovice, tehdy též označované jako železniční stanice Nové Vítkovice, počal národní podnik Vítkovické stavby Ostrava v tomtéž roce. Předpokládalo se, že se výpravní budovu nádraží podaří dokončit v roce 1966, ale nakonec se výstavba

■ Poznámky

¹⁸ DANDA, J., cit. v pozn. 3. S. 33.

¹⁹ DANDA, Josef. Výstavba nového nádraží Ostrava-Vítkovice. In *Ostrava. Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města* 3. Ostrava : Profil, 1966, s. 214–218. Bez ISBN.

²⁰ (hav). Nové nádraží. Výpravní budova dnes do provozu. *Nová svoboda*. 1967, roč. 23, č. 126 (26. 5. 1967), s. 3. Bez ISSN.

²¹ U Nádraží č. 25 / čp. 27, katastrální území Vítkovice, Ostrava. Návrh na prohlášení výpravní budovy železničního nádraží Ostrava-Vítkovice za kulturní památku zpracoval autor této stati a na ministerstvo kultury jej podalo v listopadu 2008 ostravské územní odborné pracoviště Národního památkového ústavu. K historii a architektuře viz *Výpravní budova nádraží na Polanecké spojení*. Ostrava : Vítkovické stavby Ostrava, [1967]. Bez ISBN. DANDA, J., cit. v pozn. 3. S. 55–57; HÁJEK, K., cit. v pozn. 4. S. 116–121.

²² BUREŠ, Jaroslav. První moderní nádraží v Ostravě? *Nová svoboda*, roč. 20, 7. 10. 1964, č. 240, s. 2.



13



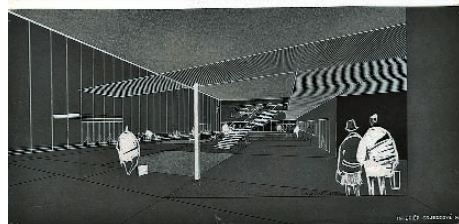
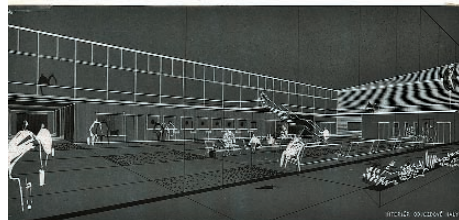
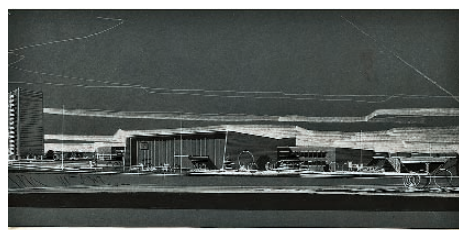
14

protáhla do následujícího roku.²³ Novostavba byla vítána jako příklad toho, že se „...ustupuje od těžkopádných konstrukcí objektů podobného charakteru a dává novým pojetím skladby hmot, členěním fasády a moderním řešením interiérů předpoklady pro dokonalé plnění své funkce, zrychlení provozu a zpříjemnění cestovního prostředí“.²⁴

Ústředním prostorem nádraží se stala dvoupodlažní hala o šířce 33 metrů, celkové hloubce 39 metrů a výšce od podlahy ke stropnímu podhledu 11 metrů. Dělí se na spodní část s prodejem jízdenek, jízdními řády, obchody, toaletami, na osu umístěným schodištěm do patra a v zadní části s úschovnou zavazadel a dalšími službami. V patře haly se nachází galerie, z níž se vstupovalo na jedné straně do čekárny, na druhé do bufetu a restaurace a uprostřed do prostoru nadchodu. Nyní až na prodejnu jízdenek žádné další služby v dané budově nefungují. Monumentální rozměry haly jsou dotvářeny architektonic-

kými prvky a uměleckými díly té doby. I hlavní křídlo má část fasád z boletických panelů, na krytu markýzy se uplatnil hliníkový vlnitý plech, fasáda včetně rámu velkého okna je obložena modrou skleněnou mozaikou a mozaiky se objevují i v interiéru. Tam najdeme kamenné a keramické dlažby, obklady z keramiky i plastu, kovové i skleněné prvky. Jsou zde kovové výplně s hliníkovými povlaky ZUKOV, objevuje se chodopák nebo ocelová okna ZUKOV. Prostřednictvím těchto architektonických prvků autor docíloval pocitu subtilnosti a exkluzivity, vycházejícího z tehdejší představy o soudobosti a modernosti v architektuře.

Podobně jako v případě chebského nádraží i zde J. Danda použil sklo nejen jako praktický materiál v podobě velkých skleněných tabulí. Má zde důležitou roli výtvarnou. Odlehčuje a zároveň vytváří důležité kompoziční akcenty. Jeden z nich je tvořen pásem reliéfů vypalovaných do tabulí z drátoskla. Reliéfy vytvořili výtvarníci a skláři Benjamin Hejlek (1924–1993)



15

Obr. 13. Haviřov (okres Karviná), Vladimír Kopecký, mozaika ve výpravní hale železničního nádraží Haviřov, 1962–1969. (Foto: Roman Polášek, 2014)

Obr. 14. Haviřov (okres Karviná), Josef Hrejsemnou, Stavoprojekt Ostrava, železniční nádraží, celkový pohled, 1964–1969. (Foto: Roman Polášek, 2014)

Obr. 15. Josef Hrejsemnou, Stavoprojekt Ostrava, reprodukce kreseb celkového pohledu na železniční nádraží Haviřov a dvou pohledů do interiéru výpravní haly, bez datace. (SOkA Karviná, fond Josef Hrejsemnou)

a František Burant (1924–2001). Pás těchto tabulí spíná celou halu nad úroveň přízemí zhruba v rovině parapetu galerie v patře. Přitom abstraktní motivy těchto reliéfů tvoří znaky a symboly vycházející z modernistického konceptu této architektury.

Další součástí výzdoby haly je sloup s hodinami, nebo též hodinová věž či věž času, umístěná na vnitřním bloku schodiště spojujícího přízemí haly s galerií v patře. Na vrcholu tohoto bloku je vytvořena žardiniéra pro pěstování rostlin. Z ní se zvedá sochařsky modelovaný útvar sloupu v podobě kovové konstrukce, na níž jsou umístěny hodiny s obdélným ciferníkem. Na kovové konstrukci sloupu jsou uchyceny skleněné, plasticky profilované panely. Jak uvedl J. Danda k řešení a výzdobě této části haly: „Tento blok se uplatňuje i na galerii jako vizuální střed haly s nápisy, s hodinami na

■ Poznámky

23 (kv). Před dvěma roky... *Nová svoboda*. 1967, roč. 22, č. 215 (7. 9. 1966), s. 2. Bez ISSN; *Nová svoboda*, 1966, roč. 22, 5. 11. 1966, s. 1. Bez ISSN.



16

Obr. 16. Havířov (okres Karviná), Josef Hrejsemnou, Stavopjekt Ostrava, odbavovací hala železničního nádraží. (Foto: Roman Poláček, 2014)

výtvarně řešeném skleněném sloupu (výtvarník Kopecký), obklopeném zelení, a se zábradlím se skleněnými, výtvarně řešenými panely (výtvarníci Burant a Hejlek).²⁵ Autorem skleněné výzdoby zmíněného sloupu s hodinami je výtvarník a sklář Vladimír Kopecký (1931), jenž často spolupracoval s architekty a podílel se i na československých expozicích světových výstav Expo.²⁶

Nádraží v Ostravě-Vítkovicích představuje vrcholnou syntézu pozdně modernistického architektonického názoru v intencích bruselského stylu. Jak napsal Rostislav Švách, jedná se o jednu z nejzdařilejších prací té doby na Ostravsku. Oceňuje ji především proto, že J. Danda se podle něj úspěšně „...v klikatých, zešíkmených a vidlicových formách vítkovické haly přiblížil snahám o architektonizaci bruselského dekorativního systému...“.²⁷ Zároveň tomu napomohla spolupráce s autory výtvarné výzdoby, kongeniální s uplatněným architektonickým názorem. To se projevuje jak ve vnější konfiguraci, v dynamické kompozici hlavního křídla včetně asymetricky komponovaného tramvajového přístavku na západní straně

a vlajkových stožárů na východní straně hlavního průčelí, tak i v pilovitém motivu nosníků nad parterem v hlavním průčelí, pronikajícím i dovnitř. Tam se podařilo tytéž principy odlehčení a dynamiky vepsat například do podoby zavěšeného a pilovitě formovaného podhledu nebo ve skleněné výzdobě. Sklo jako emblematický umělecký materiál úspěšných československých účastí na světových výstavách Expo v Bruselu, Montrealu a Ósace zde dostalo snad největší prostor k předvedení svých výtvarných možností v abstraktně pojatém projevu ze všech tehdy postavených nádraží na území Československa.

Architektura dalších železničních nádraží na Ostravsku: železniční nádraží v Karviné, Havířově a hlavní nádraží v Ostravě

Jedno z prvních nových nádraží po 2. světové válce vzniklo na Ostravsku na východním okraji regionu. Jedná se o výpravní budovu železniční stanice Karviná hlavní nádraží. Vyrostla v letech 1960–1963 podle návrhu z roku 1960 od architekta Jiřího Lyera ze Státního ústavu dopravního projektování, pracoviště Hradec Králové.²⁸ Jednalo se o akci v rámci přeložky této části Košicko-bohumínské trati, spojující Ostravsko a západní část republiky se Slovenskem.²⁹ Přeložka musela být provedena z důvodu narušení původní trati poddolo-

váním a také proto, aby se železniční trať přiblížila nově budované Karviné na území města Fryštátu, přeložené sem z původní lokality, jež byla v důsledku poddolování určena k likvidaci a nyní je označována jako Karviná-Doly.

■ Poznámky

²⁴ Výpravní budova..., cit. v pozn. 21.

²⁵ DANDA, J., cit. v pozn. 3. S. 57.

²⁶ DOSTÁL, Martin a kol. *Vladimír Kopecký. Bouře a klid* (katalog). Praha: Retro Gallery, 2014. ISBN 978-80-260-6037-6. S. 236 a 239.

²⁷ ŠVÁCHA, Rostislav. *Architektura 1958–1970*. In ŠVÁCHA, Rostislav; PLATOVSKÁ, Marie (eds.). *Dějiny českého výtvarného umění VI. (1958–2000)*/1. Praha: Academia, 2007. ISBN 978-80-200-1487-X. S. 39.

²⁸ KIRDANOV, Miroslav. *Výstavba města Karviné v období 1945–1967*. In *Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města*. Karviná: Městský národní výbor v Karviné, 1968, s. 249–256. Bez ISBN. S. 253. Plánová dokumentace projektu železničního nádraží Karviná z roku 1960 je uložena ve spisovně – České dráhy, a. s., Regionální správa majetku Olomouc, Archiv Stavební obvod Ostrava, karton Stanice Karviná. Z literatury viz KREJČÍŘÍK, M. *Česká nádraží... 4-I.*, cit. v pozn. 1. S. 213–214.

²⁹ J. Danda přisuzuje projekt železničního nádraží v Karviné autorsky architektovi Josefu Hrejsemnou, avšak J. Hrejsemnou není projektantem této budovy. Viz DANDA, J., cit. v pozn. 3. S. 67.



17

Obr. 17. Ostrava (okres Ostrava-město), Vlasta Douša, Lubor Lacina, Státní ústav dopravního projektování, pracoviště Brno; ostravské hlavní nádraží, výpravní hala z úrovně I. patra směrem k nadchodům. (Foto: Roman Poláček, 2009)

Budova obdélného půdorysu je založena na trojkřídlé skladbě. Křídla jsou oddělena dilatacími z důvodu nebezpečí poddolování. Ve středním křídle je umístěna odbavovací hala, která se projevuje v hlavním průčelí velkou prosklenou stěnou, asymetricky členěnou rizalitem, respektive věží s hodinami nad hlavním vstupem. Vyznačuje se tedy typickými znaky železničních nádraží té doby. Převýšená hala, ústřední veřejně přístupný prostor, je osvětlena pásy oken pod stropem. Její elegantní řešení zdůrazňují nosníky konstrukce, rytmizující napříč prostor haly. Zvenčí uvozují střední křídlo odlišně koncipovaná křídla postranní. Rizalit s hlavním vchodem do haly má pultovou střechu a zdůrazňuje jej motiv hodinového ciferníku. Původní kompozice nádražní budovy sice byla zřejmá přístavbou střechy přístřešku, vybudovaného v souvislosti se zřízením nového autobusového terminálu před vlastní budovou železničního nádraží, přesto tato novodobá přístavba představuje poměrně věcný přístup.

Zdejší železniční nádraží je poměrně komorní. Výzdobu tamní výpravní haly tvoří figurální keramický reliéf od Martina Sladkého s motivy práce, konkrétně hornictví, života a slunečního kotouče. Exteriér hlavního křídla budovy zdobí

dvojice figurálních reliéfů od Věry Janouškové, M. Preclicka a R. Plachty, zobrazujících hornickou práci a motiv lázeňství.³⁰ To odpovídalo celkovému zaměření Karviné – hornického a lázeňského města sevřeného doly a poddolovaným územím. Budova nádraží byla v uplynulých letech opravena a v přednádraží vznikl nový autobusový terminál, přesunutý sem z nedaleké lokality. Uvedené řešení, ač architektonicky rozpačité, je mnohem lepší než nedávný záměr města Havířova na demolici havířovského železničního nádraží a výstavbu nového železničního i autobusového terminálu.

Přestavba se v průběhu 60. let týkala i trati mezi Ostravou a Českým Těšínem. V té souvislosti vzniklo několik nových železničních stanic a zastávek. Nejvýznamnějším dílem, pokud se týče architektonického utváření a umělecké výzdoby, se přitom stala výpravní budova železničního nádraží v Havířově, postavená podle návrhu místního architekta Josefa Hrejsemnou (1928–2010) v letech 1964–1969.³¹ Dále se na stavbě podílely Pozemní stavby Ostrava, Český průmysl kamene, závody Jeseník a Liberec nebo Stavoizolace Ostrava. Z datace výstavby je zřejmé, že projekt vznikl již v předchozím období. Zachovala se plánová dokumentace z roku 1964, avšak dosud se nepodařilo ve spisovnách Českých drah a Správy železniční dopravní cesty a v archivech dohledat starší stupně projektové dokumentace.³² Je zřejmé, že projekt vznikl již kolem roku 1960. Právě na jeho základě mohla být vysána soutěž na výzdobu odbavovací haly, v níž byl vybrán návrh

skleněné mozaiky s motivem holubice a květů od již zmíněného skláře a výtvarníka Vladimíra Kopeckého. V soupisu jeho díla je návrh datován do let 1962–1963.³³ V dokumentaci dokládající vznik umělecké výzdoby se zachovaly

■ Poznámky

30 Národní archiv Praha, fond Český fond výtvarných umělců – Dílo, kart. č. 108, železniční nádraží Karviná – Zápis z kolaudační komise na nádraží v Karviné ze dne 24. května 1963.

31 Železničářů č. 2 / čp. 1300, katastrální území Havířov – Město. Výpravní budovu havířovského železničního nádraží ve své práci heslovitě uvádí a fotografii reprodukuje DANDA, J., cit. v pozn. 3. S. 67; KREJČÍŘÍK, M. *Po stopách...*, cit. v pozn. 1. S. 239.

32 Projektová dokumentace výpravní budovy železničního nádraží Havířov z Krajského projektového ústavu pro výstavbu měst a vesnic Ostrava (Stavoprojekt Ostrava), zodpovědný projektant J. Hrejsemnou, 1965, je uložena ve spisovně – České dráhy, a. s., Regionální správa majetku Olomouc, Archiv Stavební obvod Ostrava, karton Stanice Havířov. Torzo reprodukcí plánové dokumentace a fotografií z výstavby a čerstvé realizace výpravní havířovského nádraží obsahuje také pozůstalost J. Hrejsemnou – viz Státní okresní archiv Karviná, fond Josef Hrejsemnou, nepracovaná pozůstalost.

33 K objevu autorství mozaiky viz článek GAVENDOVÁ, Marcela. Skleněná mozaika Vladimíra Kopeckého ve výpravní hale havířovského nádraží. In *Sborník Národního památkového ústavu v Ostravě*. Ostrava: Národní památkový ústav, 2014 (v tisku). Dále též DOSTÁL, M. a kol., cit. v pozn. 26. S. 236–241.

Obr. 17. Ostrava (okres Ostrava-město), přednádražní prostor a výpravní budovy Ostrava hlavní nádraží před likvidací skleněné výplně hlavního průčelí s vitrážemi od Oldřicha Vašíci, v popředí kašna podle návrhu Lubora Lacininy s bronzovou sochou Květ od Sylvy Lacinové. (Foto: Roman Poláček, 2008)

zápisy, v nichž je uvedeno, že na projektu pracoval v té době SÚDOP a že za něj byl zodpovědný inženýr architekt Reitermann.³⁴

Z urbanistického hlediska začlenili projektanti nové nádraží do blízkosti kruhového objezdu, tvořícího kloub dopravního systému Havířova. Pozici nádraží, danou situováním trasy železnice, zdůraznil architekt Josef Hrejsemnou z dálkových a urbanistických hledisek výškovou obytnou budovou panelového domu, určeného zaměstnancům drah. Stavba je situována jako dálkový pohledový bod z osy havířovské Hlavní třídy.

Prostor před hlavním průčelím členily asymetricky umístěné pravoúhlé plochy, určené pro květinovou a keřovou výsadbu. Na východní straně jsou před výpravní budovou umístěny dva vlakové stožáry, obdobný prvek se objevuje i v případě nádraží Ostrava-Vítkovice. Uprostřed asfaltové plochy přednádraží umístil architekt betonovou sochu Směrník od sochaře Václava Uruby (1928–1983), s níž J. Hrejsemnou soustavněji spolupracoval. Sochu, příklad sochařského brutalismu, ohroženou ze strany města (vlastníka) likvidací, se podařilo v průběhu loňského a letošního roku zachránit a umístit na nové místo.³⁵

Samotné nádraží J. Hrejsemnou pojal jako vstupní bránu do města. Inspiroval se dosavadními realizacemi velkoměstských nádraží, jak o nich uvažoval J. Danda. Hodiny asymetricky „levitují“ v proskleném průčelí, propojujícím exteriér s interiérem odbavovací haly. Hlavní křídlo se obrací k jihu typickou horizontálně protaženou obrazovkou, jež umožňuje propojení prostorů a prosvětlení dvoupodlažní haly. Vstup do haly je zdůrazněn dynamickou markýzou, dynamikou bruselského stylu jsou zformovaná i zkosená madla vstupních kovových prosklených dveří. Hlavní východ z haly na západní straně je bez markýzy, zato se nad ním vznáší v ploše prosklené fasády omítaný kubus s hodinovým ciferníkem. Asymetrická kompozice fasády dává budově tutéž dynamiku jako v případě hmotové kompozice, bočních štítů, sochy Směrník nebo markýzy a madel.

Konstrukce budovy je tvořena kombinací železobetonového skeletu a ocelových nosníků. Postranní štítové zdi výpravní haly, obložené zvenčí pískovcovými deskami, zformoval architekt podle vzoru díla japonského architekta Kenza Tangeho do podoby zalomených štítů. Na tyto zdi z vyzdívaného železobetonového



18

skeletu umístil ocelové nosníky střechy, na nichž je zavěšený strukturovaný, výrazně plastický stropní podhled výpravní haly. Dvě pultové střechy se středním žlabem jsou tvořeny ocelovými nosníky, na nichž jsou osazeny betonové panely vlastní střešní konstrukce. Jižní a severní fasáda hlavního křídla je tvořena závesovou kovovou konstrukcí s prosklením.

Interiér výpravní haly je velmi dobrým dokladem dobových tendencí a snah při řešení rozsáhlých veřejně přístupných prostor obdélného půdorysu s galerií na severní a východní straně. Dělení vychází z funkčních kritérií – v přízemí je obslužná část, v patře odpočinková zóna. V přízemí jsou umístěny u vstupu do podchodu prodejny jízdenek a úschovna zavazadel. Na východní straně jsou toalety a ve vnitřním nároží nyní bufet. V patře se na východní straně galerie nacházela květinová síň. Na severní straně byly z galerie přístupné buňky provozoven (prodejen) a restaurace. Nyní jsou tyto prostory zavřené a zdevastované. Zachovalo se jen torzo původního řešení v podobě dělicí dřevěné stěny v prostoru restaurace a několika kusů svítidel.

Architekt řešil celek v různorodých, avšak kvalitních a dobře zpracovaných materiálech a obdobných formách. Mramorová dlažba z kamene dvojí barvy – šedého a bílého – vytváří strukturální povrch, který koresponduje s výrazně plasticky členěným stropním podhledem, zavěšeným na ocelové střešní konstrukci. Ten nejen odkazuje ke snaze vyrovnat se architektonickým způsobem s potřebou vhodného akustického řešení zastropení takto rozměrné haly, ale současně svědčí o architektově snaze reflektovat dobové výtvarné tendence. Důleži-

tým motivem v členění prostoru se stalo i diagonální samonosné schodiště.

S květinami se počítalo nejen ve vlastní výzdobě haly. Pro ni vytvořil sklář a výtvarník Vladimír Kopecký mozaiku s námětem mírové holubice a květů, odkazujících ke každoročnímu svátku Havířov v květech.³⁶ Rozsáhlá práce ze skleněné mozaiky na ploše 65 m² představuje první autorovu realizaci v architektuře. Z nádraží se zkrátka měl stát reprezentativní vstup do města, v tomto případě navíc do nejmladšího města v Československu.

V současnosti je osud nádraží nejistý, o čemž svědčí dlouhodobě zanedbávaná údržba, výsledek nedávné snahy majitele nádraží zbořit. Na-

■ Poznámky

34 Národní archiv Praha, fond Český fond výtvarných umění – Dílo, kart. č. 107, železniční nádraží Havířov – zápis Soutěž na výzdobu čelní stěny nádraží Havířov. Zapsaly Štichová, Šebková, 2. 11. 1962. Autor děkuje za zprostředkování informace Marcelu Gavendovému.

35 Sochu Směrník od Václava Uruby hodlalo město Havířov (vlastník sochy) zlikvidovat s odůvodněním, že socha je ve špatném stavu. Osobní iniciativa několika osob vedla k její záchraně. Podařilo se zajistit její transfer. Poté ji občanské sdružení Důl architektury prodalo za 1 Kč ostravskému územnímu odbornému pracovišti Národního památkového ústavu. Uvedené pracoviště zajistilo restaurování sochy a její umístění před svým novým sídlem v centru Ostravy. Osazení se uskutečnilo v pátek 17. července 2015. K osudu sochy např. IVÁNEK, Jakub. Směrník v Havířově, Václav Uruba a mizející sochy... *Krásná Ostrava*. 2014, roč. II, č. 1, s. 16–21.

36 K objevu autorství mozaiky viz článek GAVENDOVÁ, M., cit. v pozn. 33; DOSTÁL, M., cit. v pozn. 26. S. 236–241.

vzdory tomu zůstává patrná velkorysost zvoleného řešení, kvalita architektonických prvků a detailů. Výpravní budova havířovského železničního nádraží představuje výjimečnou stavbu nejen v regionálním kontextu.

Poslední velký projekt výstavby výpravní budovy železničního nádraží na Ostravsku se týkal nádraží označovaného jako Ostrava hlavní nádraží. Projekt této stavby vznikl velmi dlouho a pracovaly na něm různé týmy, výslednou podobu však navrhli brněňští architekti Lubor Lacina a Vlasta Douša v letech 1966–1968 a vystavěly ji Vítkovické stavby Ostrava v letech 1969–1974.³⁷ Projekt L. Laciny a V. Douši vycházel z koncepce Josefa Dandy, který předpokládal, že nová výpravní budova využije situování v klínu mezi hlavní tratí Přerov – Bohumín a frýdlantskou tratí, která se na hlavní trasu připojuje z jihu.³⁸ Blok výpravní budovy má půdorys lichoběžníku a do přednádražního prostoru se otevírá obdélným průčelím s velkou „obrazovkou“ rozměrného okna prosvětlujícího patrovou výpravní halu. Přednádražní prostor je řešen jako terminál městské hromadné dopravy s točnou tramvají i trolejbusů. Jednotlivým prvkem je rozměrná kolonáda z ocelové konstrukce s proudnicovými liniemi, v ose hlavního průčelí prolomená rozměrným kruhovým otvorem. V jeho středu stávala kašna s kamennou vanou podle návrhu architekta L. Laciny, v níž byla umístěna bronzová plastika od Sylvie Lacinové. Bohužel právě kašna padla za oběť přestavbě přednádraží podle návrhu Davida Kotka a Projektstudia. Po likvidaci kamenné vany kašny se bronzová socha Sylvie Lacinové ocitla bez kontextu v asymetrické pozici a na betonové podlaze. Tento vstup modernizace pochybně úrovně zbytečně rozšířil celistvě koncipované architektonické a výtvarné dílo.

Ústředním prostorem výpravní budovy je dvoupodlažní hala zkoseného tvaru s odbavením cestujících v přízemí s prodejem jízdenek, informacemi a úschovnou zavazadel. V patře umístěná rozměrná „čekárna“ poskytuje celou řadu průhledů z přízemí do pater, prostor rytmičují válcové sdružené pilíře nesoucí konstrukci střechy. Pokračuje zde linie spolupráce s výtvarnými umělci. Neplatí to jen pro kašnu se sochou S. Lacinové v přednádraží. V prosklené obrazovce hlavního průčelí byly uplatněny monochromní vitráže Oldřicha Vašici na motivy z ostravských dějin. Právě původní, nedávno zničená kompozice tohoto proskleného průčelí představovala charakteristický a velmi kvalitní projev pozdního ohlasu bruselského stylu. Bylo to zřejmé propojením stylizovaného realismu s abstraktním rytmem vzájemně posunutého rastru fasády. Další odkaz souvisí s kompozičním uplatněním principu trojúhelníku. Projevuje se v dispozici výpravní budovy

i v utváření prvků a detailů, především v podobě stropního pohledu.

Závěr

Krise a úpadek české společnosti během normalizace a liknavý přístup tehdejšího establishmentu k otázce zachování technických památek bývají často ilustrovány osudem a demolicí historizujícího nádraží Praha-Těšnov, zbořeného v březnu 1985.³⁹ Jako bychom hodlali v posledních letech zopakovat tuto neblahou zkušenost a opisovali spirálu tehdejšího vývoje, protože demolice hodnotných železničních nádraží se opět staly realitou. Jediná památkově chráněná výpravní budova z představených objektů se nachází v Pardubicích a byla chráněna již před rokem 1989. V několika dalších případech se zatím o památkovou ochranu neúspěšně jednalo (Ostrava-Vítkovice, Havířov) nebo jedná (Klatovy, Cheb). Výjimečné jsou příklady, kdy se podařilo nádraží navzdory absenci památkové ochrany poměrně adekvátně obnovit (Karviná hlavní nádraží). Některé zásahy se na druhou stranu vyznačují notnou dávkou utilitárnosti, jako tomu je u plastových výplní dveří chebské výpravní budovy. A v jednom případě se uskutečnila již demolice, což se týkalo výpravní budovy železničního nádraží v Třinci. O demolici se uvažovalo u dalších dvou objektů – tedy u výpravní budovy železničního nádraží Ostrava-Vítkovice a výpravní nádraží v Havířově.

Ukázkovým příkladem komplikovaného úsilí o památkovou ochranu je vývoj ohledně prohlášení za památku v případě výpravní budovy železničního nádraží Ostrava-Vítkovice. Na základě průzkumu architektury Ostravy 50. a 60. let minulého století, učiněného v roce 2008 autorem této stati, ostravské pracoviště Národního památkového ústavu navrhlo železniční nádraží Ostrava-Vítkovice k prohlášení za kulturní památku.⁴⁰ Ministerstvo kultury tuto stavbu památkou prohlásilo rozhodnutím ze dne 30. listopadu 2010. Proti tomu se však ohradil majitel, jímž jsou České dráhy, a. s., a podal na Ministerstvo kultury rozklad. Na základě toho ministr kultury Jiří Besser rozhodl dne 4. dubna 2011 zrušit prohlášení areálu železničního nádraží Ostrava-Vítkovice za kulturní památku.⁴¹ Výpravní budova železničního nádraží Ostrava-Vítkovice se stala součástí památkového fondu na pouhé čtyři měsíce. Nový pokus prohlásit budovu za památku se uskutečnil v září 2015.⁴²

Podobnými peripetiemi prochází snaha památkově chránit železniční nádraží v Havířově, o čemž na stránkách ZPP referoval Adam Guzek.⁴³ Navzdory tomuto přístupu je nutné nadále upozorňovat na kvality předmětných budov či areálů a na jejich nezastupitelnou roli

v obrazu příslušných sídel i v charakteru krajiny. Ukazuje se totiž, že směřování k demolici à la těšnovské nádraží je nesmyslné a vede k dalším problémům, jejichž budoucí řešení si vyžádá mnohem větší prostředky než případná péče o památkově chráněné budovy s komplikovaným využitím. Namísto rychlých řešení v podobě demolice nebo utilitárních stavebních úprav bychom měli být schopni v širší společenské rozpravě hledat způsoby, jak výše zmíněné výpravní budovy železničních nádraží památkově chránit a zároveň využít v současných podmínkách – tedy zachovat a architektonicky citlivě transformovat pro nové či staronové využití.

Článek vznikl v rámci výzkumného cíle Průzkumy a prezentace architektury 19. a 20. století, financovaného z institucionální podpory Ministerstva kultury dlouhodobého koncepčního rozvoje (DKRVO) výzkumné organizace NPÚ.

■ Poznámky

37 Ostrava hlavní nádraží, výpravní budova. *Architektura ČSR*. 1976, roč. 35, s. 118–120. Bez ISSN; LACINA, Lubor. *Architekt Lubor Lacina. Výběr z díla*. Brno : Bpress Brno, [1996?]. Bez ISBN. S. 110–115 a 220; HÁJEK, K., cit. v pozn. 4. S. 122–124.

38 Ostrava hlavní nádraží, spisovna, písemná a plánová dokumentace ze 60. let (např. 1964, 1965, 1969 ad.) 20. století, různé stupně projektové dokumentace, Státní ústav dopravního projektování v Praze, Středisko III. Brno.

39 FRAGNER, Benjamin; ZIKMUND, Jan (eds.). *Co jsme si zbožili. Bilance mizející průmyslové éry / Deset let*. Praha : České vysoké učení technické, 2009. ISBN 978-80-01-04387-5. S. 9–11.

40 Viz podnět zpracovaný autorem této stati a zaslaný Národním památkovým ústavem, územním odborným pracovištěm v Ostravě č. j. NPÚ-381, 5556/2008 ze dne 18. 11. 2008 na Ministerstvo kultury. Návrh areálu výpravní budovy železničního nádraží Ostrava-Vítkovice uložen ve spisovně NPÚ, územního odborného pracoviště v Ostravě.

41 Rozhodnutím ministra kultury MUDr. Jiřího Bessera č. j. 15977/2011 OLP ze dne 4. 4. 2011 se mění rozkladem napadená část výroku Ministerstva kultury ze dne 30. 11. 2010 (prohlášení za kulturní památku), takže se železniční nádraží Ostrava-Vítkovice neprohláší za kulturní památku.

42 Ministerstvo kultury prohlásilo výpravní železničního nádraží Ostrava-Vítkovice rozhodnutím ze dne 8. 9. 2015 za kulturní památku. Rozhodnutí bylo dne 14. 9. 2015 doručeno vlastníkovi (České dráhy, a. s.), který dne 25. 9. 2015 proti tomu podal rozklad, takže rozhodnutí dosud nenabýlo právní moci.

43 Podrobnosti o budově a o dané kauze viz pozn. č. 5. Dále viz dokumenty Spisovna Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Ostravě, složka Havířov, železniční nádraží.