

Transgas, významná památka poválečné architektury

Veronika VICKERKOVÁ

ANOTACE: *Soubor staveb na samém prahu Vinohrad, v bloku pod budovou Českého rozhlasu vznikl v letech 1966–1976 podle projektu Iva Loose, Jindřicha Malátka, Jiřího Eisenreicha a Václava Aulického. Původně sloužil jako řídicí středisko mezinárodního plynovodu. Tři neobvyklé objekty, zasazené do architektonicky ztvárněného parteru, měly být branou Vinohrad a tvořit přechod od kompaktní zástavby do otevřeného korza Václavského náměstí probíhající pod estakádou dálnice. V roce 2015 oznámil majitel nemovitosti svůj záměr nahradit objekty administrativní zástavbou, což vyvolalo velkou odezvu odborné i laické veřejnosti. Debaty, zda budovy zachovat, či nikoliv, trvají prakticky dodnes a ukončí je až chystané rozhodnutí ministerstva kultury. Vratme se tedy ještě jednou na Vinohradskou třídu a podívejme se na historii místa, formu i okolnosti vzniku onoho souboru.*

Území

Oblast našeho zájmu bývala až do počátku 19. století rurální krajinou vinohradů a zahrad, která se posléze stala cílem svátečních vycházek pražských měšťanů a místem jejich kulturního vyžití (např. v divadelních arénách). Topografie území byla fixována průběhem historických cest – Černokostelecké (dnešní Vinohradská), Nuselské a Vršovické, morfologií terénu (hrana nuselského údolí, Olšanská plošina) a hradbami s jejich branami. Uzlové body v otevřené struktuře tvořily viniční usedlosti i letní sídla Pražanů a zejména veřejnosti přístupné Wimerovy sady a park usedlosti Kanálka.¹ Přestože Královské Vinohrady jako samostatná obec vznikly politickým působením zdejších podnikatelů již roku 1849,² souvislá zástavba se zde začala formovat až po otevření hradeb (po roce 1866). Rychlý stavební růst obce se odehrával zprvu víceméně bez plánu, pouhým dělením a doplňováním historické struktury,³ parametry pozdější regulace předurčila dále i výstavba Vinohradského tunelu,⁴ který se na povrchu propsal v ulici Tunelová (dnes Londýnská) jako další osa deformující ortogonální urbanistickou mřížku. Roštový systém regulace se mohl s přispěním investic Vinohradské obce a Vinohradské záložny naplno rozvinout v posledním dvacetiletí 19. století, kdy zástavba dospěla k volnějším plochám bez historických (topografických) překážek, poněkud vzdálenější od bývalých hradeb. Právě od tohoto období se formovala pro Vinohrady typická historizující zástavba činžovních domů v uzavřených blocích s vnitřními dvory, která se po bezmála století odmítání – zejména ze strany modernistů – dočkala docenění v podobě plošné památkové ochrany (od roku 1993).⁵ Do 1. světové války byly Vinohrady hotovým a soběstačným rezidenčním městem s vlastní infrastrukturou včetně např. tramvaje a vodovodu. Po vzniku první republiky se Vinohrady

staly součástí Velké Prahy.⁶ Tato etapa zde zanechala stopu v podobě enkláv modernistických činžáků, vil a velkých veřejných paláců na zbývajících volných plochách; na stávající historizující zástavbě se pak mnohde podepsala úpravami, purizací a nástavbami, nezřídka neblahými.

V 60. letech 20. století se střed města stal znovu jedním velkým stavenišťem. Hranice historického jádra a Vinohrad byla vytipována jako oblast nového rozvoje, která měla vyřešit problém dopravy i velkých reprezentativních staveb, pro které již ve vnitřním městě nezbylo

■ Poznámky

1 Více k urbanismu Vinohrad zejména Marie Platovská, Královské Vinohrady a jejich urbanizační vývoj v 19. a 20. století. *Umění* LVIII, 2009, s. 236–247. – Jiří Ševčík, Obraz města a čtvrti Vinohrad (Příspěvek k urbanistickému a architektonickému vývoji), *Documenta Pragensia* V, 1985, s. 61–75.

2 Vznik samostatných správních jednotek v podobě obcí umožnil porevoluční reformní zákon (*Prozatímní zákon obecní, císařský patent č. 170/1849*) ustavený právě roku 1849. Pavel Bělina et al., *Dějiny Prahy II. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*, Praha – Litomyšl 1998.

3 Ševčík (pozn. 1), s. 63–64, hovoří o regulačním plánu, který vypracoval koncem 60. let 19. století snad Karel Hartig, starosta obce. Plán však zůstal po oddělení Žižkova roku 1875 nerealizován.

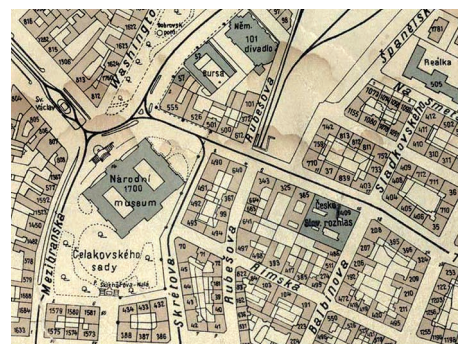
4 Tunel byl otevřen roku 1871, jeho výstavba bezprostředně souvisela s bouráním hradeb a budováním nádraží Františka Josefa na jejich místě. Tunel procházel pod dosud nezastavěným územím, ale jeho směřování a širší nezastavitelné plochy na povrchu (30 m) byly pro další formování města klíčové. Viz Platovská (pozn. 1), s. 237.

5 Památková zóna Vinohrady-Vršovice-Žižkov, číslo ÚSKP 2208, Vyhláška hl. m. Prahy 10/1993 Sb. HMP.

6 Okolní obce byly k tzv. Velké Praze připojeny zákonem č. 114/20 z února 1920, stalo se tak k 1. lednu 1922.



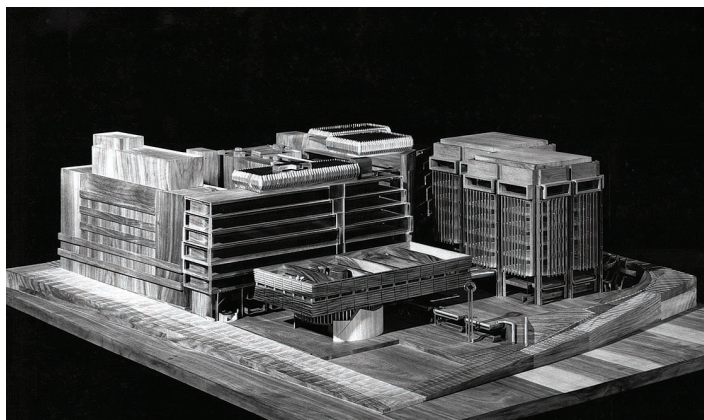
1



2

Obr. 1. Fotodokumentace bloku pod Českým rouhlasem v pohledu z Vinohradské ulice. Archiv MČ Praha 2, dokumentace demolovaných domů.

Obr. 2. Jaroslav Pudr a kol. Orientační plán Prahy 1938, mapový list 39 – výřez dotčené oblasti. Dokument digitalizovaný Městskou knihovnou v Praze, dostupný online na <http://web2.mlp.cz/mapa1938/klad.php>, vyhledáno 1. 9. 2017.



3



4

místo. Plochy bývalých hradeb, rychle integrované do struktury města, měly být znovu vyjmuty a posloužit pro účely nové doby. Zejména řešení dopravního koridoru – ať už hromadné podzemní přepravy či povrchové magistrály – si vyžádalo koncem 60. let rozsáhlé demolice. K rozpoznání hodnot „neslohové“ architektury 19. století tehdy byla ještě dlouhá cesta, toto konstatování by však nemělo zastřít skutečnost, že tehdy došlo na památkovém fondu z tohoto období k velkým ztrátám.

Jiný příběh – akce Transgas

Roku 1964 byla mezi Československem a Sovětským svazem po dlouhých jednáních konečně uzavřena dohoda o dodávkách zemního plynu. Záhy na to započala výstavba plynovodu Bratrství, který byl uveden do provozu roku 1967. O rok později Československo zprostředkovalo dodávky z ukrajinské oblasti také do Rakouska a na základě úspěšné spolupráce zahájil Sovětský svaz jednání o dodávkách strategické suroviny i dál do západní Evropy. Československý stát, tehdy už pod bezpečnou „ochranou spřátelených vojsk“, měl zajistit tranzit plynu přes své území. V návaznosti na mezivládní dohodu z prosince 1970 byl v dubnu 1971 založen národní podnik Tranzitní plynovod Praha (Transgas), pověřený provozem a správou plynovodní sítě.⁷

Už pro první etapu plynovodu bylo nezbytné zřídit dispečerské pracoviště s administrativním zázemím, Československé plynárenské podniky ve spolupráci se Svazem architektů proto vypsaly v únoru 1966 anonymní otevřenou soutěž na ideové řešení tohoto úkolu.⁸ V souladu s koncepcí dalšího rozvoje oblasti byla pro umístění souboru vybrána proluka v druhém bloku Vinohradské ulice za Národním muzeem, v sousedství budovy Československého rozhlasu.⁹

Celistvost tohoto bloku byla narušena nejen výstavbou v 60. letech, ale už v roce 1939, kdy byl na žádost ministerstva pošt zbořen

dům čp. 325 při štítové stěně budovy rozhlasu. Tehdejší plánem bylo nahradit jej další provozní budovou pro potřeby rozhlasu. Souseďní dům čp. 365, v jehož dvorním traktu sídlila malá továrnička Roberta Bosche vyrábějící drobná zařízení pro malé elektrospotřebiče, musel být stržen ve 40. letech kvůli výstavbě železničních tunelů,¹⁰ podobně jako domy obrácené do ulice Rubešovy (čp. 663 a 664).¹¹ Jako zázrakem, i díky zajištění firmou Müller-Kapsa, se zachoval funkcionalistický rohový dům při Vinohradské ul. (čp. 343), který přežil i další vlnu demolice koncem 60. let a stojí dodnes.¹² Domy na protilehlém nároží při Římské ulici ustoupily transformační stanici¹³ a s bouráním se počítalo i pro stavbu mimoúrovňové magistrály, která měla (v jedné z variant) překročit Vinohradskou ulici přibližně právě v místě křižovatky s Rubešovou.

Výše popsaná situace tvořila východisko zadání uvedené soutěže, v níž byl k rozpracování určen návrh architektů z Plynprojektu Iva Loose a Jindřicha Malátka. Původní koncepce umístila v diagonále podél magistrály tři věžové objekty čtvercového půdorysu, přičemž dvě spojené věže měly připadnout plynárenskému dispečinku, třetí, samostatná věž pak Středočeským energetickým závodům.

V roce 1971 došlo v souvislosti s mezivládní dohodou o tranzitu plynu k zásadní proměně stavebního zadání:¹⁴ náplní objektů se stalo dispečerské středisko a zázemí ministerstva paliv a energetiky, obchody a služby. K rychlému přepracování původního projektu byl tým původních architektů posílen o architektky z Vojenského projektového ústavu, Jiřího Eisenreicha a Václava Aulického.¹⁵

Konečné řešení zachovalo dvě z původních hranolových věží při Římské ulici, které byly podloženy podnoží určenou nově požadované občanské vybavenosti. Tak vznikla terasa, která zároveň vyrovnala terénní zlom mezi Římskou a Vinohradskou ulicí, jejichž rozdílné nivelity byly zpřístupněny systémem schodišť

Obr. 3. Praha-Vinohrady, areál Transgas, prováděcí model. Foto: soukromý archiv Václava Aulického, 70. léta 20. století.

Obr. 4. Praha-Vinohrady, areál Transgas, čelní pohled z Vinohradské ulice na konci 70. let 20. století. V popředí kubus. Foto: soukromý archiv Václava Aulického.

■ Poznámky

7 Historie společnosti Net4gas, online <http://www.net4gas.cz/cz/o-spolecnosti/historie/>, vyhledáno 15. 6. 2017.

8 Referoval o tom mj. Československý architekt, 1966, č. 4–5, s. 7.

9 Blok sestával původně z domů vystavěných v 70. letech 19. století a dále upravovaných do 20. let 20. století. Budova ČRo byla postavena v letech 1927–1932 na pozemku bývalé Eichmannovy zahrady podle projektu architekta Bohumila Slámy.

10 Ke zbourání došlo v roce 1948. Viz plánovou dokumentaci demolovaného domu čp. 325, Archiv MČ Praha 2.

11 Na rozdíl od předešlého domu byla demolice nařízena již dopředu.

12 Dům čp. 343 byl postaven na místě zbořeného domu z roku 1872 podle projektu Ladislava Třísky v letech 1937–1939.

13 Purizovaný dům čp. 393 z roku 1874 a dům čp. 498 z roku 1873 (vyvlastněn roku 1969). O demolici dalších dvou objektů – čp. 497 a 641 – se jednalo již rovněž pro účely plynárenských budov. Jako poslední byl zbořen právě dům čp. 641, a to až v roce 1973. Viz původní plánovou dokumentaci demolovaných objektů – archiv MČ Praha 2.

14 Tento rok je také rokem, kdy bylo historické jádro Prahy ustaveno památkovou rezervací. Náš areál se tak rázem ocitl na jeho hranici. Zda měla tato skutečnost na konečné řešení nějaký dopad, se nepodařilo zjistit; výška věžových objektů byla regulována s ohledem k Národnímu muzeu již od počátečního návrhu.

15 Je skoro s podivem, že autoři původního projektu směli na tak významné zakázce dále pracovat, přestože oba měli čerstvý „škrálop“ jako autoři návrhu náhrobu Jana Palacha pro Olšanské hřbitovy, který krátce po instalaci v létě 1970 StB nechala zlikvidovat.



5



6

Obr. 5. Praha-Vinohrady, areál Transgas, pohled z Rubešovy ulice na konci 70. let 20. století. Foto: soukromý archiv Václava Aulického.

Obr. 6. Praha-Vinohrady, areál Transgas, pohled na spodní piazzetu na konci 70. let 20. století. V pozadí parteru patrné obchody (Merkuria). Foto: soukromý archiv Václava Aulického.

(podobná koncepce terasy byla využita rovněž při realizaci nedaleké odbavovací haly pražského Hlavního nádraží o šest let později). Při západní hraně pozemku (stále ještě o úroveň níž oproti Římské ulici) byla umístěna požární nádrž, přes kterou manýristicky přecházelo dvojité točité schodiště. Prioritou byl však centrální dispečink. Umístění citlivého počítače nad trasu železničních tunelů nebylo zcela vhodné, avšak architekti se s problémem otřesů vyrovnali, především díky rafinované konstrukci Jiřího Kozáka. Schránka počítačů byla na pozemku umístěna blíže Vinohradské třídě ve sníženém terénu, což vytvořilo dramatickou gradaci hmot.¹⁶ Konstruktor a statik Jiří Kozák byl mimo jiné autorem konstrukčního řešení nástavby nedalekého Federálního shromáždění a pro Transgas navrhl obdobnou konstrukci – plochý kvádr vnesený na čtyřech podporách, subtilních ocelových „nožkách“ vzepřených o terasu kancelářských budov, a uchycený na dvou segmentech z železobetonu kotvených v úrovni parteru.¹⁷ Samotné těleso objektu, deska skrývající sály výpočetní techniky, bylo opatřeno těžkou fasádou z betonových panelů, osázených běžnými dlažebními kostkami. Tíha a hrubé zpracování kamene ostře a působivě kontrastuje s křehkou skořepinou nosníků i proskleným tamburem řídicího pracoviště, zavěšeným pod deskou.¹⁸ Neobvyklou konstrukcí architekti docílili zachování volného parteru, prostoru volně plynoucího z Vinohradské až k podestě věžáků, kam byly umístěny obchody (Tuzex, Mototechna...) a služby (kadeřník, kino...).

Administrativní budovy na horní terase tvoří dva spojené vztyčené hranoly čtvercového půdorysu. Jejich výška byla s ohledem na Národní muzeum regulována na necelých 34 metrů. Požadavek devíti pater při výškovém omezení vyžádal opět speciální řešení, jehož výsledkem je nosná konstrukce, s jediným středovým a osmi obvodovými pilíři.¹⁹ Byla vyrobena z Atmofixu, stejně jako opláštění posledních dvou pater. Zbytek pláště je prosklený se svislými hliníkovými žebry. I zde je výsledkem efekt břemene zavěšeného ve výškách.

Komunikační spojení různých výškových úrovní terénu zajišťuje systém schodišť, která jsou ilustrativně opatřena zábradlím z plynovodních trub. Stejně roury posloužily i jako visutá spojnice (lávka) mezi administrativní budovou a objektem počítače.

Celková kompozice areálu od počátku počítala s dotvořením bloku při slepém západním štítu rozhlasu směrem do Římské ulice. K tomu však došlo až po roce 1975 budovou Světové odborové organizace, která sem přesídlila ze Starého Města. Architektonická podoba objektu vznikala současně s rozpracováním projektu pro Transgas a vypracoval ji stejný projekční tým. Realizována byla nakonec jen část bezprostředně sousedící s Transgasem a plocha při Římské ulici byla zastavěna až před rokem 2000 novou rozhlasovou budovou ateliéru ADNS architekti.

Z areálu Transgasu byl jako první zprovozněn objekt dispečinku (1974), avšak dokončení ostatních se protáhlo až do roku 1978. Krom zdržení před vlastním započítím stavby lze příčinu možná spatřovat i v tom, že náročnosti exteriéru měly odpovídat i reprezentativní interiéry. Originální design vybavení i nábytku, na němž spolupracovali Ivo Loos, Jan Fišer a Jiří Vrana, dále rozvíjel inspiraci plynovodním potrubím: i zde se uplatnily komponenty z úseků ocelových rour a laminátových kádí. (Kreativní využívání prefabrikátů jiným způsobem, než k jakému byly určeny, je mimochodem jed-

nou z tvůrčích taktik, uplatňovaných v době materiálové nouze 70. a 80. let. A možná je lze vykládat i jako určitou paralelu nadsázky české grotesky a filmové nové vlny.) Mnohé z těchto unikátních prvků se dochovaly až do nedávné doby, byť některé zanikly při rekonstrukci v 90. letech. K doplnění *Gesamtkunstwerku* autorský tým přizval řadu výtvarníků, vesměs blízkých přátel a spolupracovníků (Olbram Zoubek, Vladimír Preclík, Aleš Veselý – ten navrhl mobilní plastiku Stroj času do vstupní haly –, František Gross, Josef Liesler, Jiří John a další), společně pak vypracovali úplný generel výtvarných prvků, od klasických závěsných obrazů a gobelínů až po pevné součásti interiéru a exteriéru. Byť některé z návrhů byly propláceny i realizovány, „investor v průběhu roku 1973 a 1974 vyjádřil podstatné připomínky, vyžadující podstatné změny interiérů, ve kterých byla díla uvažována, bylo nutné přepracovat i výtvarný záměr“²⁰ a uplatnit díla výtvarníků, které doporučila komise ČFVU.

■ Poznámky

16 Ozývá se v ní patrně skulpturalistické cítění autorů, které podrobněji představuje studie R. Šváchy v tomto čísle ZPP. V projektu pro Transgas však převážilo smýšlení technicistní, byť i to prvé zůstalo přítomno, zejména v objektu Světové odborové federace, o němž bude řeč vzápětí.

17 Spojení segmentových nosníků s konstrukcí nesené desky je zajištěno teflonovými ložisky, která ještě více eliminují přenos vibrací.

18 V této formě lze vidět variaci na téma využitě v soutěži na dostavbu Staroměstského náměstí. Podrobněji v následujícím příspěvku R. Šváchy.

19 Detailní popis autor publikoval v knize Jiří Kozík, *Konstrukce vysokých budov*, Bratislava 1980, s. 179–180. Stropní průvlaky v každém druhém podlaží byly spojeny svislými příčlemi (na způsob Viereendelova nosníku), což uvolnilo podlaží sousední.

20 Zápis z jednání Výtvarné rady Národního výboru hl. m. Prahy ze dne 3. 8. 1975, Archiv hl. města Prahy, fond 2887, inv. č. 47.



7



9



8



10

Obr. 7. Praha-Vinohrady, areál Transgas, detail kloubového nasazení konstrukce dispečinku. Foto: Veronika Vicherková, 2015.

Obr. 8. Praha-Vinohrady, areál Transgas, detail fasády výškové budovy. Zdvojené piliře nosné konstrukce z atmosféry s přetaženými průvlaky, hliníkový rastr skleněného pláště a nasazení tunelových chodeb mezi objekty. Původní barva těchto trub byla sytě modrá, stejně jako zábradlí, sloupky pouličního osvětlení v areálu, nápisy, apod. – v souladu s vizuálním stylem společnosti Transgas. Foto: soukromý archiv Václava Aulického, konec 70. let 20. století.

Obr. 9. Praha-Vinohrady, areál Transgas, pohled do interiéru s tunelovými chodbami – jeden z dochovaných originálních prvků interiéru. Foto: Veronika Vicherková, 2016.

Obr. 10. Praha-Vinohrady, areál Transgas, točité schodiště ve vstupní hale administrativní budovy. V současnosti již bylo odstraněno. Foto: soukromý archiv Václava Aulického.

Jak bylo v oné době běžné, původní vnitřní výzdoba nebyla jediným záměrem, který nakonec nebyl uskutečněn. Nedošlo ani k již zmíněné dostavbě bloku za rozhlasem a nevznikla tedy spojka do Římské ulice, ani se nerealizovalo dvojité schodiště, vedoucí z této ulice přes fontánu (přičemž dnes je špatná přístupnost právě z tohoto směru terčem kritiky). Stejně tak se – naštěstí – neuskutečnila ani plánovaná dálnice na estakádě, takže pro pohled shora pečlivě designované střechy a ventilace jen málokdy najdou publikum. Na druhou stranu ale magistrála vedená po povrchu udělala z okolí Transgasu namísto pěšího korza spleť nevzhledných bariér.²¹ Návštěvník,

kteří dnes překoná zanoření do podchodu s pochybnými stánky (byť byl tunel obložen krásnými kachli podle autorského návrhu Heleny Samohelové) a stoupání příkrým schodištěm či zaplivanou rampou, už vnímá prostor prizmatem této nepřilíhající příjemné zkušenosti.

Osud komplexu Transgas

V rámci velkých stavebních záměrů 70. a 80. let nakonec nebyla provedena ani zamýšlená plošná asanace Vinohrad a Žižkova, neboť doba pokročila a společnost začala historické a estetické hodnoty spatřovat tam, kde je dříve neviděla. Tím se dostáváme kruhem zpět na začátek a k jednomu z odvěkých paradoxů památkové péče. Před padesáti lety znamenala výstavba Transgasu, respektive s ní spojené demolice a (z většiny neprovedené) urbanistické proměny nepochybnou újmu pro historický organismus Prahy, jehož hodnoty ale tehdy byly vnímány slaběji než dnes. Nyní se perspektiva obrátila – Transgas, dlouho vnímaný jen jako nevzhledný pohrobek totality, začíná být nově doceňován jako architektonický počín i svědek jedné historické etapy a právě jeho demolice by z dnešního pohledu byla nenahraditelnou památkovou újmou.

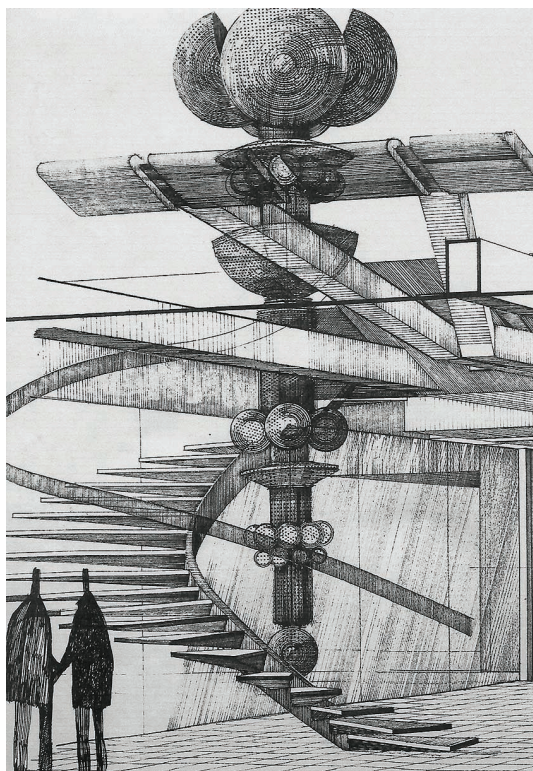
K hodnocení této stavby bylo v nedávné době napsáno mnoho,²² zde tedy jen shrňme, že jde o architektonicky vynikající dílo, které mělo ve své době světovou úroveň a patří mezi výjimečné památky architektury druhé poloviny 20. století nejen v kontextu českých zemí. Podílí se na tom hned několik faktorů. Urbanis-

tická kompozice celého místa sice nebyla nikdy dotvořena a po roce 1989 byl původní záměr oslaben pozdější výstavbou, přesto areál představuje jeden z mála pozoruhodných dochovaných příkladů architektonické mikrokrajiny, příznačné pro dobu svého vzniku. Z hlediska architektury pak komplex originálně kombinuje osobní styly jednotlivých spoluautorů – estetizovanou polohu brutalismu se vkladem high-tech a počínající postmoderny. V podobně syntetizujícím duchu, ač oproti lapidárnosti exteriéru s větší barevnou i tvarovou živostí, byly navrženy i – bohužel jen torzálně dochované – interiéry. Budovám byla navíc věnována velká pozornost i po technické stránce: dodnes ojedinělá je kloubová konstrukce počítačové centrály, spojující v sobě funkční řešení s dobově aktuálním tématem superstruktur, i konstrukce výškových budov, inovativně využívající pre-korodo-

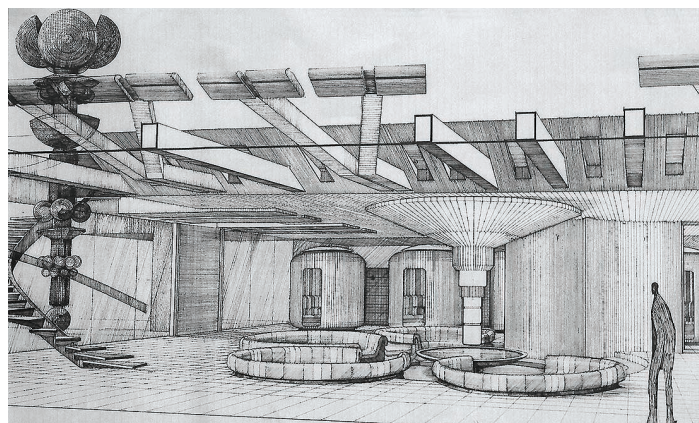
■ Poznámky

21 Řešení dopravní obslužnosti v Praze je pro sledované území klíčové. Koncepte napojení dálniční sítě a s ní související přemostění Nuselského údolí byla připravována již před válkou. V 50. letech byl znovu rozpracován *Návrh komplexního dopravního řešení*, který byl v roce 1964 uveden do závazného Směrného územního plánu Hlavního města Prahy. Stávající magistrála je prostřední ze tří plánovaných komunikací v S–J směru. Přesně o desetiletí později, v roce 1974, bylo poslaneckou sněmovnou přijato přepracované okružně radiální řešení dopravy, které vešlo ve známost pod názvem ŽAKOS (Základní komunikační systém). I tento plán, který počítal s plošnou demolicí bloků mezi Sokolovskou a Legerovou ulicí od ústí Nuselského mostu k Muzeu, byl po roce 1989 přehodnocen. Více viz Ivan Vlček, Soutěž na řešení křižovatky u Muzea, *Architektura ČSSR XXIV*, 1965, 1, s. 1–8. – Ivan Plicka, Budoucnost dopravy v Praze, in: Ginette Stočesová, *Kniha o Praze 1961*, Praha 1961, s. 76–93. – K ŽAKOSu nejlépe Jan Slovák, *Rychlostnice R8*, 2003, dostupné online <http://www.dalnice.com/r/r08/r08.htm>, vyhledáno 1. 9. 2017.

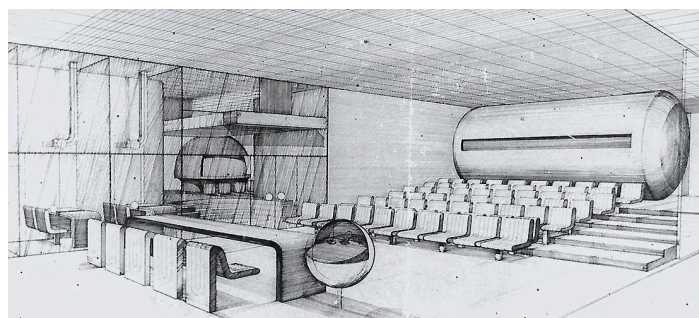
22 Matyáš Kracík, Torzo velkolepých plánů, *Art+Antique*, 2017, březen, s. 22–23. – Ladislav Zikmund-Lender, Bourání minulosti, *A2 alarm*, 2017 [online], dostupné na <http://a2alarm.cz/2017/04/bourani-minulosti/>, vyhledáno 22. 7. 2017. – Zdeněk Lukeš a kol., *Praha moderní IV*, Praha 2015, s. 188–189. – Klára Mergerová, Případ Transgas – Čist mezi zdi, in: *Proměny hodnoty architektonického díla v čase*, 2015, s. 10–17. – Petr Kratochvíl, Komplex bývalého Plynárenského dispečinku a Federálního ministerstva paliv a energetiky, in: Marie Platovská (ed.), *Slavné stavby Prahy 2*, Praha 2011, s. 255–258. – Radomíra Sedláková – Pavel Frič, *20. století české architektury*, Praha 2006, s. 180–181. Pro starší literaturu viz Lukáš Beran, TRANS GAS. Budovy Ústředního dispečinku tranzitního plynovodu, Federálního ministerstva paliv a energetiky a Světové odborové federace, *Archiweb* [online], <http://www.archiweb.cz/buildings.php?action=show&id=4632>, vyhledáno 1. 9. 2017.



11a



11b



12

Obr. 11a, b. Praha-Vinohrady, areál Transgas, skica vybavení interiéru vstupní haly. Točité schodiště mělo původně ovíjet plastiku Vladimíra Preclika. Na přání investora byla nakonec realizována zjednodušená technicistní varianta. Značná část originálního vybavení byla zničena v 90. letech 20. století, avšak k soustavnému poškození této součásti kulturního dědictví dochází i nadále, nejen v případě Transgasu. Když si připomeneme, s jakým ohlasem jsou dnes prezentovány relikty dochovaných interiérů např. od Adolfa Loose, je tato situace o to více tristní a alarmující. Soukromý archiv Jana Fišera, 70. léta 20. století.

Obr. 12. Praha-Vinohrady, areál Transgas, skica konferenčního sálu. Opět se zde uplatňuje motiv ocelových trub. Soukromý archiv Jana Fišera, 70. léta 20. století.

vanou ocel,²³ zatímco pro sídlo Odborové federace byl po zkušenosti ropné krize kvůli úspoře energií vytvořen dvouvrstvý skleněný plášť. To vše dělá z tohoto souboru nejen hodnotné umělecké dílo, ale také mimořádně cenné svědectví o architektonické a technické tvorbě své doby.

Bohužel je to však doba, kterou si dnes automaticky, a mnohdy proto neprávem spojujeme se všeobecným morálním, technickým i kulturním úpadkem typickým pro léta pozdní komunistické totality. Přestože od pádu režimu uplynula již téměř tři desetiletí, díváme se na tehdy vzniklá díla stále skrz pokřivené ideologické brýle – což platí jak pro laickou veřejnost, tak často i pro odborníky, kteří by měli dokázat kvality architektury posuzovat *per se*, bez historických či jakýchkoliv jiných resentimentů. Platí to i pro areál Transgasu, jehož

současný majitel usiluje od roku 2015 o demolici objektů, aby si uvolnil parcelu pro plánovanou novostavbu. Proti záměru vystoupila podstatná část odborníků a sdružení Klub Za starou Prahu podalo návrh na prohlášení areálu Transgasu za kulturní památku. Během dvou uplynulých let se případ postupně dostal do patové situace, pro dnešní dobu tak typické – zatímco úřední mašinerií (do které se bohužel kladným vyjádřením zařadilo i NPÚ, ÚOP v Praze) demolice prošla bez velkých výhrad, podstatná část odborné obce hodnoty stavby hájí²⁴ (a to i v podobě oficiálních závěrů expertních komisí ministerstva kultury nebo generálního ředitelství NPÚ v Praze). V době vzniku tohoto příspěvku se čeká na výsledné rozhodnutí ministerstva kultury.²⁵

Kontroverzní stavba se tak shodou okolností stává nejen dokladem své vlastní doby, ale také kronikou zachycující vztah české společnosti počátku 21. století k umění a architektuře druhé poloviny století předcházejícího. Ten je velmi problematický, přičemž důvodů lze vyjmenovat celou řadu – od obecně přetrvávajících předsudků a nedostatečného poznání této tvorby, přes neschopnost veřejné správy v konkrétních případech vzdorovat komerčním tlakům investorů až po neochotu vést dlouhodobý a konzistentní dialog mezi institucemi, veřejností a investory, který by podmínky přístupu k památkám poválečného stavitelství vyjasnil. Zejména pro památkovou péči zde spočívá výzva mimořádného dosahu – a sice zda bude postupovat opatrně a ve

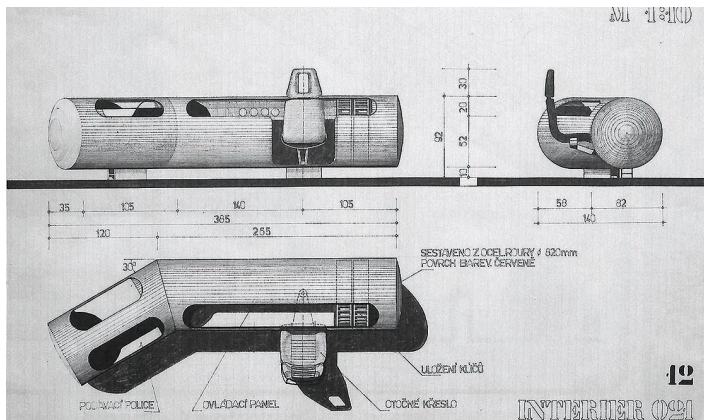
shodě se všeobecně sdíleným postojem k neoblíbenému historickému dědictví, nebo zda se spíše pokusí od odvážnější přístup, tedy zevrubně popsat a před veřejností i investory obhájit jeho kvality.

■ Poznámky

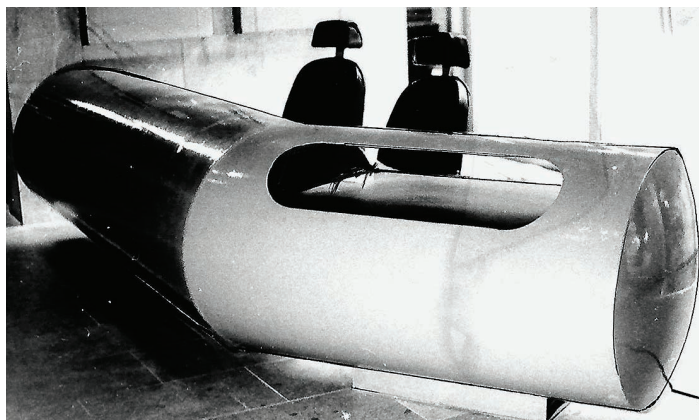
23 Atmofix, ekvivalent zahraničního Cor-tenu, byl aktuálním produktem Vítkovických železáren a byl do této doby používán pro opláštění, nikoliv pro konstrukce.

24 Pro záměr prohlásit Transgas za kulturní památku se vyslovily expertní komise ministerstva kultury i generálního ředitelství NPÚ v Praze. Podpořil jej též český národní komitét ICOMOS. Kauzy si všimli i v zahraničí a na podporu ohrožené památky se mimo jiné vyjádřil i německý národní komitét ICOMOS aj. Pro poctivost ale dodejme, že se objevují i významné hlasy respektovaných odborníků, kteří demolici podporují, zejména kvůli technickému stavu objektu, urbanistickému nesouladu areálu s okolní zástavbou apod. Patří mezi ně např. architektka Eva Jiřičná, historici architektury Patrik Líbal, Zdeněk Lukeš, Pavel Halík, Pavel Kalina, Ivana Kyzourová a další. Argumenty odpůrců a zastánců demolice byly v debatě zachyceny například v rubrice Salon Týdeníku Echo: Normalizační stavby nemá lid rád. Proto je chraňme, *Týdeník Echo*, 24. února 2017, část debaty dostupná online na <http://echo24.cz/a/wqfjU/o-co-prijdeme-kdyz-zbourame-normalizacni-budovu-transgasu>, vyhledáno 22. 7. 2017.

25 Vývoj kauzy do konce roku 2016 stručně zachycuje starší článek autorky: Veronika Vicherková, Jak si stojíme s památkami 2. poloviny 20. století, aneb kauza Transgas pokračuje, *Za starou Prahu. Věstník Klubu Za starou Prahu* XLVI (XVII), č. 3, 2016, s. 4–8.



13a



13b



14

Obr. 13a, b. Praha-Vinohrady, areál Transgas, nákrse recepčního pultu a jeho realizace. Soukromý archiv Jana Fišera, 70. léta 20. století.

Obr. 14. Praha-Vinohrady, areál Transgas, vybavení baru. Pozoruhodná „levitující“ křesílka byla v objektu ještě před několika lety. Foto: soukromý archiv Jana Fišera, 70. léta.

Je přitom třeba zdůraznit, že do tradice naší ochrany památek patřil spíše druhý přístup. Nejde přitom jen o wirthovský a janákovský „zlatý věk“, kdy se přední moderní tvůrci aktivně podíleli na úvahách o ochraně dědictví minulosti a přední památkáři podporovali soudobé umění. Například v 70. letech 20. století probíhaly v Československu konference zabývající se otázkou památkové ochrany „mladé architektury“, tehdy zejména staveb z první poloviny 20. století. Památková péče tehdy našla odvahu vzít pod záštitu nejen dnes všeobecně oceňovaný funkcionalismus, ale i stavby takřka soudobé (pavilon EXPO, dostavba Karolina, hotel International), a to pro jejich architektonickou kvalitu, nikoliv z důvodů ideologie.²⁶ Ještě 90. léta přijala úkol vyrovnat se s vlastní minulostí vcelku otevřeně, čehož dokladem je mj. i památková ochrana takových staveb, jako je dům ČKD Na Můstku (1992),

hotel Jalta, nebo dokonce Federální shromáždění Karla Pragera (2000).

V posledních dvou dekadách se ale začaly prosazovat dvě vzájemně rozporné tendence. Na jedné straně jde o rostoucí zájem o architekturu pokročilého 20. století mezi odborníky (není snad vědecké oborové instituce, která by poválečné architektuře nevěnovala některý ze svých výzkumných programů), kteří začínají podrobněji rozlišovat jednotlivé realizace a doceňovat kvalitu špičkových dobových projektů. Na straně druhé stále rychleji stoupá počet demolice či likvidačních přestaveb těchto památek, který vyplývá buď z neznalosti, nebo ze snahy aktivně se vymezit vůči stigmatizované éře minulosti. Dochází zkrátka k podivnému rozevírání nůžek – stupeň poznání a míra zhodnocení této architektury roste, stejně tak ale rostou i ztráty způsobené demolice nebo nešetrnými přestavbami.²⁷ Pokud by měl tento trend pokračovat, bude jedna podstatná a hodnotná etapa vývoje architektury dobře popsána v knihách domácích i zahraničních, jinak však po ní až na pár výjimek nezbudou přímé fyzické stopy.

To je ale situace, kterou by památková péče dopustit neměla, a soudě dle množství odborníků z řad památkové péče i projektů, které se v rámci NPÚ tomuto tématu věnují, snad ani nedopustí. Vedle soustavného prohlubování znalostí a povědomí o poválečné architektuře je nicméně naléhavě potřeba pracovat i na tom, aby se nastřádané poznání projevilo v praxi, tedy na úrovni rozhodování výkonných úřadů a ministerstva kultury. Jinými slovy, aby se stavby poznávané jako hodnotné staly také památkově chráněnými – což se dosud bohužel nedaří ani u jednoznačných a nezpochybnitelných ikon dobové tvorby, k nimž nepochybně patří i soubor budov Transgasu.²⁸

Poznámka na závěr: Po prázdninové odmlce se případ Transgasu znovu rozběhl na plné obrátky a jeho momentální situace svědčí o tom,

že jsme v otázce mladých památek dospěli k dalšímu bodu zlomu. Očekávané stanovisko rozkladové komise prozatím nebylo zveřejněno, avšak v médiích se objevilo vyjádření ministra kultury, naznačující možnost památkové ochrany Transgasu. To vyvolalo okamžitou reakci investora, který otevřeným dopisem vyzval ministra k opatrnosti a pohrozil arbitráží u mezinárodního soudu ve Stockholmu v případě, že by mu ministerstvo kultury znemožnilo realizovat plánovanou demolici a následný development. Budoucnost památkové ochrany areálu tedy v době odeslání tohoto čísla do tisku na konci září 2017 zůstávala otevřená.

■ Poznámky

26 Otázku „mladých památek“ otevřel v 60. letech zejména tristní stav brněnské vily Tugendhat a snahy o její zachování. Kromě dobových článků v *Architektuře ČSR* srov. např.: Jiří Grabmüller (ed.), *Ochrana památek moderní architektury. Sborník referátů přednesených na celostátní vědecké konferenci v Brně. Březen 1970, Brno 1972*. Dále viz též referáty ze sympozia Praha 1860–1960 ve Staleté Praze VII z roku 1975. Snahy o koncipování problematiky po roce 1989 reflektují např. sborníky Naďa Goryczkové, *Péče o památky moderní architektury*, Ostrava 1999, nebo *Obnova památek: Co s architekturou 60. a 70. let 20. století?* Praha 2011.

27 Jen v Praze za posledních pět let zmizely například telefonní ústředna v Dejvicích či Hotel Praha, necitlivá rekonstrukce potkala například budovu Omnipolu. V regionech je situace možná ještě horší – přímo kulturním traumatem se stala demolice OD Ještěd v Liberci nebo kulturního domu v Plzni, nejistý je osud nádraží v Havířově... U většiny těchto staveb odborná veřejnost marně usilovala o zřízení památkové ochrany, kterou ostatně dodnes nemají ani některé zásadní stavby 60. a 70. let, jako OD Kotva, karlovarský hotel Thermal a další.

28 K tomu více v soupisu památkově chráněných a nechráněných poválečných staveb, který sestavil doc. Petr Vorlík pro toto číslo ZPP.