

Univerzita Karlova v Praze
Fakulta humanitních studií



Bakalářská práce

Expo 58 a jeho vliv na výstavbu českých nádraží ve stylu bruselském

Praha 2019

Eliška Welschová

Univerzita Karlova v Praze
Fakulta humanitních studií

Expo 58 a jeho vliv na výstavbu českých nádraží ve stylu bruselském

Vedoucí práce: PhDr. Blanka Altová, Ph.D.

Vypracovala: Eliška Welschová

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala zcela samostatně a veškerou použitou literaturu a další podkladové materiály, které jsem použila, uvádím v Soupisu bibliografických citací.

V Praze, dne 27. června 2019

Eliška Welschová

Poděkování

Děkuji vedoucí práce, paní PhDr. Blance Altové, PhD., za rady a připomínky během mých příprav bakalářské práce. Dále velký dík také patří mé rodině za hmotnou pomoc ve formě lineckého cukroví, za nerušivý spánek a v neposlední řadě za bezbřehou trpělivost během mých studijních let.

Obsah

1. Cíl a metody práce	6
2. Přehled a kritické hodnocení pramenů a literatury	8
3. Architektura po roce 1948 v Československu	10
4. Světová výstava Expo 58	14
4. 1. Československý pavilon na Expo 58.....	16
4. 2. Československá reprezentace na Expo 58.....	19
5. Bruselský styl a jeho projevy	24
5. 1. Bruselský styl v architektuře	27
6. Důvody k výstavbě nových nádražních budov v Československu	33
7. Nádražní budovy v bruselském stylu zachované na území České republiky	36
7. 1. Nádraží Pardubice	38
7. 2. Nádraží Cheb.....	41
7. 3. Nádraží Ostrava-Vítkovice.....	45
7. 4. Nádraží Havířov	51
7. 5. Ostrava hlavní nádraží.....	55
8. Závěr	60
Použitá literatura a prameny	62

Příloha

Katalog nádraží postavených v bruselském stylu

1. Cíl a metody práce

Cílem mé bakalářské práce je analyzovat vliv Světové výstavy EXPO 58 na výstavbu nových nádražních budov postavených na území České republiky ve dvacátém století. Jedná se o období od druhé poloviny padesátých let až do let sedmdesátých. Mým zájmem a tedy i cílem je sledovat okolnosti výstavby nádraží v bruselském stylu a zároveň porovnat jejich původní podobu s tou současnou. K tomu využiji písemné i obrazové materiály, které zkompletuji během příprav bakalářské práce.

Hodlám se zabývat architektonickým vývojem padesátých let, který nastal se změnou politického režimu v roce 1948. Poté se chci věnovat Světové výstavě Expo 58 s důrazem na československou účast v kontextu politického dění. Zaměřím se také na československý pavilon, který se stal vzorem bruselského stylu.

Nemalou část své práce chci věnovat charakteristikám bruselského stylu v celé jeho široké škále i v kontextu tehdejší československé umělecké tvorby a politické situace. Vyzdvihnu jeho typické znaky a projevy v československé architektuře. Zaměřím se také na problematiku pojmu „brusel“ v průběhu let. Zároveň upozorním na projevy bruselu před Expem 58 v kontextu západních vlivů architektury.

Část mé práce zdůvodní příčiny výstavby nových nádraží v Československu v poválečném období, a tím naváže na klíčovou kapitolu – Nádraží postavená v bruselském stylu. Z důvodu široké obsáhlosti tématu se budu se věnovat výstavbě pouze na území České republiky. Vybraný vzorek nádraží pak následně reprezentuje různé projevy bruselského stylu v architektuře od jeho počátečních náznaků až po pozdní fázi.

Jednotlivá nádraží rozpracuji z pohledu historického, architektonického, uměleckého a funkčního. Mým dalším cílem je pak i nadále sledovat jejich současný i budoucí stav. Všechny nádraží osobně navštívím a pořídím fotodokumentaci, která pak bude sloužit k obrazové komparaci s dobovými fotografiemi.

Na závěr své práce připravím katalog, kam umístím získané dobové fotografie, které během příprav práce opatřím. Ty mi poslouží ke komparaci s těmi novodobými fotografiemi. U vybraných nádraží také přidám nákresy, půdorysy a další materiály, samozřejmě v závislosti na možnostech a ochotě k jejich získání z dostupných archivů.

Jsem přesvědčena, že má práce přispěje k pozitivnímu pohledu na architekturu ve sledovaném období a také povede k důslednější ochraně nádražní architektury postavené v bruselském stylu.

2. Přehled a kritické hodnocení pramenů a literatury

Obrazovými hmotnými prameny pro mě byly samotné nádražní budovy, jejich dobové fotografie, nákresy, mapy, půdorysy, projekty.

Písemným pramenem literárního typu je pro tuto bakalářskou práci dobová publicistika, především periodikum *Architektura ČSR* (1945-1990). V ní jsem se zaměřila na texty o konkrétních nádražních budovách v bruselském stylu, či na někdejší architektonické trendy a vývoj.

Literaturu, používanou během příprav na bakalářskou práci, jsem rozdělila do čtyř skupin. První věnují se obecně železnicím, kde jsem dohledala pasáže popisující železniční situaci po druhé světové válce. Tyto knihy objasňovaly situaci okolo železničního plánování, a tedy i jeho vlivu na výstavbu nových nádraží. Této problematice se zešíroka věnuje železniční historik Ing. Mojmír Krejčířík.

Vůdčí postavou poválečné architektury železnic byl bezpochyby architekt Josef Danda (1906-1999). Ten většinu svého profesního života strávil projektováním dopravních staveb a v mé práci hraje klíčovou roli u mnoha nádraží. Svě vědomosti a ohlédnutí za svou šedesátiletou praxí u Československých drah shrnul v publikaci *Naše železniční nádraží*¹, která se pro mě stala cenným zdrojem k čerpání informací. Stěžejnější část knihy se soustředí právě na sledované období po roce 1945 až do roku 1985 a popisuje vybrané nádražní budovy.

Druhou skupinu tvoří texty, které se již konkrétně věnují jednotlivým nádražním budovám, postavených v druhé polovině dvacátého století. Zde jsem se zaměřila vybrané železniční stavby, na proces jejich výstavby a konečnou podobu výpravních hal, včetně nabízených služeb. Popisy stavu a podob budov v jednotlivých publikacích jsou pro mě dalším zdrojem pro komparaci někdejšího stavu výpravních budov s jejich současným stavem.

Důležitým zdrojem pro moji práci byly publikace, texty, články od historiků umění a architektury, především tedy od Martina Strakoše (1972) a Rostislava Šváchy (1952). Martin Strakoš se věnuje architektuře ostravského regionu především problematice památek padesátých a šedesátých let. Ve svých pracích nezapomíná na nádraží v bruselském stylu a na svém seznamu literatury má i ojedinělou publikaci *Nádraží*

¹DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

*Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál.*² Publikace vyšla v rámci projektu NAKI, který má za cíl dokumentovat a upozorňovat na opomíjené hodnoty moderní architektury šedesátých a sedmdesátých let 20. století. Rostislav Švácha se také zabývá architekturou, jeho texty o architektuře z období 1958-1970 a články o památkové péči byly pro mě cenným zdrojem, jelikož upozorňuje na přehlíženost a necitlivost vůči těmto „novým“ stavbám.

Třetí skupinu tvoří knihy zabývající se Světovou výstavou Expo 58 a bruselským designem. Literaturu dle tématu jsem nadále členila na dobovou literaturu, která se o sledovaných tématech vyjadřovala a na publikace soustředící se na sledované období z období dnešní doby.

Publikace z Expa je například *Expo 58 v číslech a faktech: doklady a dokumentace o úspěších zemí tábora míru na Světové výstavě v Bruselu*³ či později vydaná publikace z roku 1961 *EXPO 58 - Světová výstava v Bruselu*⁴ od Jindřicha Santara, hlavního scénáristy Expa 58. Ideologicky zaměřené texty byly propojeny s publikacemi již novějšími. Výstava konaná v roce 2008 na téma Československá účast na Světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let vydala publikaci *Bruselský sen*⁵, která nahlíží na události již z objektivnějšího hlediska.

Ve čtvrté skupině pak najdeme obecné texty o architektuře, kultuře, politice v období padesátých až šedesátých let v Československu. Ty mi pomáhaly pochopit umělecké tradice i trendy sledovaného období.

Pro aktuální popis a situaci nádraží a staveb v bruselském stylu jsem také využila elektronický *Památkový katalog* Národního památkového ústavu.⁶

²STRAKOŠ, Martin. *Nádraží Ostrava – Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*. Praha: Národní památkový ústav, 2017. ISBN 978-80-87967-14-0.

³Expo 58 v číslech a faktech: doklady a dokumentace o úspěších zemí tábora míru na Světové výstavě v Bruselu. Praha: Československá obchodní komora, 1959. Knižnice zahraničního obchodu.

⁴SANTAR, Jindřich. *EXPO 58 - Světová výstava v Bruselu*. Praha: Státní nakladatelství krásné literatury a umění, 1961.

⁵HAVRÁNEK, Vít. et al. *Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁶Památkový Katalog. [online]. Dostupné z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/>

3. Architektura po roce 1948 v Československu

Únorový převrat roku 1948, kdy se Komunistická strana stala rozhodující silou ve státě, razantně ovlivnil následující vývoj umění i architektury v Československu. S touto změnou nastala postupná likvidace nejen soukromého majetku, ale také svobodných názorů odporujících oficiální politické doktríně. To se pochopitelně dotklo umělecké i architektonické tvorby.

Došlo k znárodnění stavebního průmyslu a umělecky založené organizace, spolky či soukromí podnikatelé se museli povinně sdružovat do nově vytvořených svazů.⁷ V roce 1948 vzniká Svaz československých výtvarných umělců, ovládající výtvarné spolky a odborné výtvarné organizace. V témže roce byly také sloučeny do státních projektových ústavů – Stavoprojektů - architekti i projekční kanceláře.⁸ V roce 1951 byli pak architekti začleněni do Svazu Československých výtvarných umělců.⁹ Později, až v roce 1953, se nakonec osamostatnili do *Svazu architektů ČSR*.¹⁰ Členové svazů, jejich tvorba i budoucí projekty byly ovšem plně pod kontrolou KSČ, která se stala jediným hodnotitelem i zprostředkovatelem kulturního a uměleckého života.¹¹

Změna režimu v roce 1948 s sebou přinesla změny, neblaze zasahující do architektury i dalších umělecky založených oborů. Oficiálním uměleckým směrem se v Československu stal Socialistický realismus (sorela), po vzoru Sovětského svazu, kde byla sorela oficiálním stylem již od roku 1932.¹² Cíl sorely popisoval samozřejmě i dobový tisk: „*Methoda socialistického realismu vyzvedá principy lidového národního umění v nejvyšším socialistickém výrazu, napomáhá vytvářet realistická díla architektury, jež*

⁷ LORENZOVÁ, Helena; Petrásová, Taťána. Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945. Praha: Academia, 2005, s. 295. ISBN 80-200-1390-3.

⁸ LORENZOVÁ, Helena; Petrásová, Taťána. Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945. Praha: Academia, 2005, s. 296. ISBN 80-200-1390-3.

⁹ LORENZOVÁ, Helena; Petrásová, Taťána. Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945. Praha: Academia, 2005, s. 286. ISBN 80-200-1390-3.

¹⁰ LORENZOVÁ, Helena; Petrásová, Taťána. Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945. Praha: Academia, 2005, s. 289. ISBN 80-200-1390-3.

¹¹ LORENZOVÁ, Helena; Petrásová, Taťána. Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945. Praha: Academia, 2005, s. 283. ISBN 80-200-1390-3.

¹²Vychází nová kniha o socialistickém realismu v Československu — ČT24 — Česká televize. [online]. [cit. 18. 06. 2019]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/kultura/1430564-vychazi-nova-kniha-o-socialistickem-realismu-v-ceskoslovensku>

odpovídají vysoké socialistické kultuře a technice, požadavkům materiálního i duchovního vývoje lidu a jež ztělesňují ideu Stalinské péče o člověka.“¹³

Pojem socialistický realismus je relativně problematický, co se týká jeho chápání v průběhu let, avšak i tak lze vyčlenit typické znaky v architektuře, které tento styl charakterizují.

Vzory a inspirace se často hledaly v minulosti, v československém prostředí především v renesanci, architektuře národního obrození, (novorenezanace) a v lidové architektuře.¹⁴ Ideovým podnětem bylo rovněž stavitelství Sovětského svazu, kam se v roce 1952 vydali čerpat zkušenosti i českoslovenští architekti.¹⁵ Byl zcela odsuzován funkcionalismus a konstruktivismus, který se prosadil v architektuře První československé republiky. Místo toho nacházely uplatnění klasicizující kompozice a prvky. Vnější pláště budovy byly zdobeny sgrafity, bosážemi a pilastry. Pro zdobné motivy, mozaiky, sochy či nástěnné malby se využívaly přírodní i historická témata. Velký vliv měly ideologicky podložené motivy. Umění a architektura se jednoznačně staly nástrojem vyjádření komunistických, respektive sovětských ideálů. Ekonomický aspekt v tomto případě nehrál rozhodující roli. „*Architektura nemůže být brzdou vývoje socialismu: však z druhé strany jako velký nástroj výchovy a působení na masy nemůže být záměrně bržděna nebo umlčena pro přehnanou ekonomii.*“¹⁶

Socialistický realismus se výrazně projevil při výstavbě nových městských částí a měst, v souladu s novou politikou rozvoje. „*V zastavění měst je novinkou architektonický komplex obytného bloku, který je chápán jako jednotný organismus, obsahující obytné a kulturní zařízení.*“¹⁷ Dokladem je například Ostrava-Poruba (1951-1956)¹⁸, Havířov (1952-1955) či Karviná. Uplatnění sorely vidíme u Domu kultury pracujících Ostravy (1954-1961)

¹³STARÝ, Oldřich. Poučení architektů ze článků J.V. Stalina „Marxismus v jazykovědě.“ *Architektura ČSR* 1950, číslo 11-12. s. 304.

¹⁴LORENZOVÁ, Helena; Petrásová, Taťána. *Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945.* Praha: Academia, 2005, s. 305. LORENZOVÁ, Helena; Petrásová, Taťána. *Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945.* Praha: Academia, 2005, s. 295. ISBN 80-200-1390-3.

¹⁵ LORENZOVÁ, Helena; Petrásová, Taťána. *Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945.* Praha: Academia, 2005, LORENZOVÁ, Helena; Petrásová, Taťána. *Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945.* Praha: Academia, 2005, s. 295. s. 222. ISBN 80-200-1390-3.

¹⁶STARÝ, Oldřich. Poučení architektů ze článků J.V. Stalina „Marxismus v jazykovědě.“ *Architektura ČSR* 1950, číslo 11-12. s. 304.

¹⁷STARÝ, Oldřich. Poučení architektů ze článků J.V. Stalina „Marxismus v jazykovědě.“ *Architektura ČSR* 1950, číslo 11-12. s. 304.

¹⁸Poruba v datech. Statutární město Ostrava – oficiální portál. [online]. [cit. 12.04.2019]. Dostupné z: <https://poruba.ostrava.cz/cs/o-porube/historie/poruba-v-datech>.

od Jaroslava Fragnera (1898-1967), u kulturního domu Radost v Havířově (dostavěn 1955). Stejný styl najdeme i u dvou známých hotelů v Praze. Prvním je dejvický Internacional (1952-1956), druhý hotel Jalta (1954-1957) na Václavském náměstí.

Pro podporu jednotné stavební linie socialistického realismu se v roce 1953 konala První celostátní konference delegátů československých architektů, která rovněž cílila k založení Svazu architektů. Důležitým bodem jednání se stala i sebekritika vybraných předních architektů. Ti se veřejně omlouvali za předchozí roky, kdy nepreferovali socialistický realismus ve svých projektech.¹⁹

Podpora sorely netrvala dlouho. Přelomovou událostí byl proslov Nikity S. Chruščova (1894-1971) v roce 1954 na moskevské konferenci stavbařů, ve kterém kritizoval přehnanou zdobnost a předimenzovanost v architektuře. U nových staveb rovněž poukázal na nutnost zohlednění i ekonomických hledisek.²⁰

Historik Pavel Halík (1935) připomíná, že ne všechny budovy z období padesátých let byly v základních rysech zcela ve stylu sorely, než přišlo po roce 1955 její postupné odeznění.²¹ Stále se daly nalézt patrné rysy pozdního funkcionalismu či odkazy na klasicizující architekturu francouzského architekta Augusta Perreta (1874-1954).²²

Příklady si lze uvést u nádražních budov. Například nádraží Praha-Smíchov, realizované v letech 1952-1956 podle návrhu prvorepublikových architektů Jana Zázvorky (1884-1963) a Jana Žáka (1891-1954), bylo postavené ve stylu poválečného funkcionalismu.²³ Socialistický realismus ovšem výrazně poznamenal interiér výpravní haly, kde nalezneme rozsáhlou figurální malbu od Richarda Wiesnera (1900-1972) s tématem pracovní a lidové tvořivosti.²⁴

Dalším projevem sorely je nádraží Klatovy (dokončeno 1959) od Josefa Dandy, které „*Odpovídá přechodnému období druhé poloviny padesátých let, s dozníváním*

¹⁹LORENZOVA, Helena; Petrásová, Taťána. Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945. Praha: Academia, 2005, s. 317. ISBN 80-200-1390-3.

²⁰STRAKOŠ, Martin. *Nová Ostrava a její satelity: kapitoly z dějin architektury 30.-50. let 20. století*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2010. s. 182. ISBN: 978-80-85034-60-8.

²¹LORENZOVA, Helena; Petrásová, Taťána. Dějiny českého výtvarného umění 5. 1939-1945. Praha: Academia, 2005, s. 325. ISBN: 80-200-1390-3.

²²Tamtéž s. 325.

²³STRAKOŠ, Martin. *Nádraží Ostrava – Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s.25. ISBN 978-80-87967.

²⁴Pavlna Karbanová Krásná a Pavel Hrubý-A489. *Brutální Praha. Kapesní průvodce po pražských stavbách v období 1948-1989*. Praha, 2017. s. 33.

socialistického realismu.“²⁵ Nádraží bylo postaveno na principech moderního klasicismu. Interiéru pak dominují dvě díla socialistického realismu v podobě sgrafita od malíře Václava Matase (1913-1968) s tematikou Oslavy práce v regionu a socha dívky prodávající karafiáty.²⁶

²⁵STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 93. ISBN 978-80-87967-14-0.

²⁶ŠTUMBAUER, Tomáš. Nové poznatky ke vzniku sgrafitové výzdoby ve vestibulu vlakového nádraží v Klatovech. Památky západních Čech II – 201. [online]. [cit. 1.04.2019]. Dostupné z: <https://www.npu.cz/uop/plzen/pdf/pzc-2012/pzc-ii-2012-sep.-06---sgrafito-na-nadrazi-v-klatovech.pdf>

4. Světová výstava Expo 58

Světové výstavy Expo²⁷ se konaly od roku 1851, vždy s několikaletým odstupem. Umožňovaly jednotlivým zemím předvést svoji kulturu, národní zvyky, technickou i právní úroveň a samozřejmě i ekonomickou vyspělost. Byly vždy organizovány z iniciativy vlád jednotlivých zemí, od roku 1928 se oficiálním pořadatelem stal Mezinárodní úřad pro výstavnictví (BIE), organizace založená roku 1928.²⁸

V roce 1958 se pořadatelem světové výstavy stala Belgie, výstava se konala v Bruselu (17. dubna až 19. listopadu). Bylo to již počtvrté, co tato země hostila světovou výstavu, tentokrát na téma „*Bilance světa pro svět lidštější*.“²⁹ Idea poněkud optimistická, uvědomíme-li si, jak byly v té době napjaté vztahy mezi Západem a Východem, po nedávno pozastaveném korejském konfliktu. Pro místo konání Světové výstavy byl vybrán Heyselský park v Bruselu.³⁰

V roce 1954 rozeslal Generální komisariát Expa 58 pozvánky zemím, s nimiž udržoval diplomatické styky.³¹ „*Každá ze zemí, jež pozvání přijala, pak musela v pojetí své expozice respektovat hlavní téma výstavy, cíl i smysl jejího uspořádání*.“³²

Dominantou výstavy se stala budova Atomia od architekta Andre Waterkeyna (1917-2005). Umělec, fascinovaný chemií, představil veřejnosti stavbu, inspirovanou modelem krystalové mřížky železa. Atomium je ostatně symbolem Bruselu dodnes.³³

Československo přislíbilo svoji účast na Světové výstavě v roce 1955, ale přípravy byly zahájeny až v následujícím roce.³⁴ Jak je ze zpětného pohledu patrné, bylo to zlomové

²⁷ Výraz Expo je zkratkou Světových výstav, neoficiálně užívaný již od roku 1928. V roce 2000 se stal výraz Expo při výstavě v německém Hannoveru oficiálním názvem.

²⁸ Historie světových výstav — ČT24 — Česká televize. [online]. [cit. 13.04.2019]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/archiv/1447575-historie-svetovych-vystav>

²⁹ Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 17. ISBN 978-80-87164-07-5.

³⁰ Tamtéž. s. 18.

³¹ HŘÍBĚK, Miroslav. Hostili jsme svět Brusel '58, Moskva '59, Lipsko '61, Paříž '66, Montreal '67. Praha: Merkur, 1970. s. 17. ISBN: I 200379.

³² HŘÍBĚK, Miroslav. Hostili jsme svět Brusel '58, Moskva '59, Lipsko '61, Paříž '66, Montreal '67. Praha: Merkur, 1970. s. 17. ISBN: I 200379.

³³ Atomium-architektonický unikát, ve kterém se zrcadlí celý Brusel — ČT24 — Česká televize. ČT24 — Nejdůvěryhodnější zpravodajský web v ČR — Česká televize [online]. [cit. 25.05.2019]. Dostupné z:

<https://ct24.ceskatelevize.cz/relax/1030685-atomium-architektonicky-unikat-ve-kterem-se-zrcadli-cely-brusel>

³⁴ Expo 58 v číslech a faktech: doklady a dokumentace o úspěších zemí tábora míru na Světové výstavě v Bruselu. Praha: Československá obchodní komora, 1959. Knižnice zahraničního obchodu. s.18.

období politického i kulturního vývoje v Československu. Veřejně se prosadily i první opatrná kritika Stalinova kultu a také návrhy na reorganizaci Komunistické strany Československa.³⁵ Hlavním podnětem změn v postojích byl projev sovětského politika N. S. Chruščova na uzavřeném únorovém zasedání XX. sjezdu Komunistické strany Sovětského svazu v únoru 1956, ve kterém otevřeně kritizoval politiku svého předchůdce, do té doby nedotknutelného vůdce J. V. Stalina.³⁶

Uvolnění společenské atmosféry mělo pozitivní vliv i na kulturní život.³⁷ Ve vědomí širší veřejnosti rezonovalo například i vystoupení básníků Jaroslava Seiferta a Františka Hrubína na II. sjezdu Svazu československých spisovatelů, konaném 22. až 29. dubna 1956, kteří ve svých projevech odsoudili spojení literatury s politikou i přehlížení křivd, které byly na mnohých oponujících umělcích režimem páčány.³⁸

Další kritické hlasy se také ozývaly z řad vysokoškolských studentů, kteří reagovali na kritiku pronesenou na XX. sjezdu Komunistické strany a v tzv. „pyžamové revoluci“, následně sepsali 24. dubna 1956 rezoluci, ve které vyžadovaly například volný poslech západního rozhlasu, rovnoprávné postavení Československa a Sovětského svazu, možnost přístupu k západní literatuře a změnu přístupu komunistické strany k jednostranné preferenci SSSR. Rezoluce však otevřeně nehovořila o změně systému režimu, k tak rezolutním zásahům ještě zdaleka nedozrála doba.³⁹

I následné konání studentského majálesu, jehož pořádání bylo od roku 1946 zakázáno, se stalo dalším dokladem postupného uvolňování zkostnatělých pravidel. Pořád však hovoříme spíše o recesi než o zájmu o destabilizaci režimu. Zpětným hodnocením atmosféry majálesu se její účastníci se shodují, že se jednalo hlavně o pobavení studentstva a upozornění na školské nedostatky, nikoli o organizovanou výzvu k revoluci.⁴⁰

³⁵ KNAPÍK, Jiří a Martin FRANC. *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948-1967*. Praha: Academia, 2011. s. 28. ISBN 80-7215-055-3.

³⁶ VEBER, Václav. *XX. sjezd KSSS a jeho místo v dějinách bolševismu*. [online]. [cit. 30.05.2019]. Dostupné z: <https://www.ustrcr.cz/data/pdf/pamet-dejiny/pad1601/003-012.pdf>

³⁷ KUSÁK, Alexej, MOHYLA, Otakar, ed. *Kultura a politika v Československu 1945-1956*. Praha: Torst, 1998. s. 415-417. ISBN 80-7215-055-3.

³⁸ BLAIVE, Muriel. *Promarněná příležitost: Československo a rok 1956*. Praha: Prostor, 2001. Obzor (Prostor), sv. 35. s. 90. ISBN 80-7260-053-2.

³⁹ BLAIVE, Muriel. *Promarněná příležitost: Československo a rok 1956*. Praha: Prostor, 2001. Obzor (Prostor), sv. 35. s. 93. ISBN 80-7260-053-2.

⁴⁰ BLAIVE, Muriel. *Promarněná příležitost: Československo a rok 1956*. Praha: Prostor, 2001. Obzor (Prostor), sv. 35. s. 95. ISBN 80-7260-053-2.

Student Matematicko-fyzikální fakulty Univerzity Karlovy Michal Heyrovský (1932-2017), který na ročníkové schůzi rezoluci četl, popsal situaci takto: „*Naše revoluce, jak jsem zmínil, byla spontánní akce, my jsme se učili v marxistických přednáškách o taktice komunistické strany, a jak se musí spojit s dělnickou třídou a inteligencí, a tak jaksi organizovat boj, ale nic podobného jsme neměli v plánu. My jsme nechtěli dělat nějakou politickou organizovanou akci proti režimu, my jsme cítili potřebu nějak ventilovat naši deziluzi z komunistických ideálů.*“⁴¹

Uvolněnější atmosféra však netrvala dlouho. Na podzim roku 1956, rok, kdy došlo k tvrdému potlačení odpůrců komunistického režimu během povstání v Polsku a Maďarsku, znamenal i pro Československo opětovný pád do starých dogmat a návrat politických perzekucí vůči kritikům režimu.⁴² V oblasti kultury a umění se však určité uvolnění režimu nadále projevovalo.

4. 1. Československý pavilon na Expu 58

Československá obchodní komora, ve spolupráci se Svazem na projekt výstavního pavilonu pro Světovou výstavu, vypsal v roce 1956 soutěž na realizaci národního pavilonu. K účasti bylo vyzváno osm architektů či autorských kolektivů– Štefan Svetko (1926-2009), Emil Vician (1928-1998) a Štefan Ďurkovič (1929) z Bratislavy, dále Gustav Paul (1903-1974), Bohuslav Fuks (1895-1972), Vojtech Vilhan (1926-1988) s Ferdinandem Milučkým (1929), František M. Černý (1903-1978), Jaroslav Fragner (1898-1967) a J. Hipmann. Z Prahy byl osloven kolektiv tří architektů František Cubr (1911-1976), Josef Hrubý (1906-1988) a Zdeněk Pokorný (1909-1984). Jejich návrhy pro bruselský pavilon musely respektovat tvar přidělené parcely v Bruselu a také možnost nekomplikovaného konstrukčního složení i rozložení pavilonu s ohledem na jeho snadný převoz.⁴³ Z uměleckého hlediska je zřejmé, že inspiraci hledali mimo tradici komunistické, respektive sovětské architektury. U jednotlivých návrhů můžeme sledovat jak doznívání monumentalismu čtyřicátých let dvacátého století, tak inspiraci architekturou Augusta Perreta. Spatříme však i vlivy pozdního internacionálního stylu Západu a prosazování nových stavebních možností. Jednalo se například o užití závěsné střechy u návrhu

⁴¹BLAIVE, Muriel. *Promarněná příležitost: Československo a rok 1956*. Praha: Prostor, 2001. Obzor (Prostor), sv. 35. s. 96. ISBN 80-7260-053-2.

⁴²*Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 18-19. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁴³*Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 20. ISBN 978-80-87164-07-5.

Františka M. Černého, či návrh železobetonové parabolické klenby u projektu J. Hipmanna.⁴⁴ Do druhého kola soutěže pak postoupil návrh autorů Františka Cubra, J. Hrubého a Z. Pokorného a dále slovenský tým architektů Š. Svetka, E. Vician, Š. Ďurkoviče, kteří řešili výstavu rozdělením jejích částí do jednotlivých pavilonů s využitím kovové konstrukce, skla a umělé hmoty. Nakonec porota vybrala projekt pražských architektů Františka Cubra Josefa Hrubého a Zdeňka Pokorného.⁴⁵

Architekti F. Pokorný a J. Hrubý spolu začali spolupracovat již v roce 1937, kdy založili vlastní projekční kancelář. Jejich realizace se představila například v roce 1938 expozicí na Světové výstavě v New Yorku, kterou navrhli pro firmu Baťa. V roce 1954 se ke dvojici přidal i Josef Hrubý, který se významně zapsal jako spoluautor obchodního domu Bíla Labuť (1939) v Praze, či jako autor Domu módy (1956) na Václavské náměstí. Po válce v roce 1947 rovněž navrhli československou expozici na 8. trienále užitého umění v Miláně. O rok později pak přešla jejich kancelář do výstavního oddělení Stavoprojektu,⁴⁶ kde dále pokračovali ve své činnosti.⁴⁷

K jejich vítězství v soutěži na bruselský pavilon jistě přispěly jejich zkušenosti z předchozích výstavních projektů, ale i schopnost najít řešení k rychlé a snadné montáži výstavního pavilonu.⁴⁸ Cubr, Hrubý a Pokorný navrhli nejenom výstavní pavilon, ale i celou československou expozici. Za stavbu pavilonu zodpovídal Josef Hrubý, za interiéry Zdeněk Pokorný a umístění exponátů řešil František Cubr.⁴⁹

Výstavní pavilon měl půdorys ve tvaru písmena L a skládal se ze tří dvoupodlažních budov obloženými jantarovým sklem a spojenými dvěma prosklenými halami. Prostor tak přirozeně poskytl řešení pro tři hlavní části expozice. Autoři tak chtěli

⁴⁴ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 55-59. ISBN 978-80-85034-83-7.

⁴⁵ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 56. ISBN 978-80-85034-83-7.

⁴⁶ V roce 1948 vznikl státní podnik Stavoprojekt znárodněním projekčních a architektonických kanceláří, soukromých projektantů.

⁴⁷ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 59. ISBN 978-80-85034-83-7.

⁴⁸ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 56. ISBN 978-80-85034-83-7.

⁴⁹ *Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 20. ISBN 978-80-87164-07-5.

hlavně předejít „monoprostoru“, kdy „Návštěvník příliš brzy – a takřka jedním pohledem – se seznamuje zhruba s celým obsahem,“⁵⁰ dále se snažili, aby se vnitřní architektura vytvářela v souladu s architekturou vnější. „Hlediska, která ji usměrňovala, byla především: spojitost s architekturou vnějšku a splnění specifických nároků na řešení prostorů i tematické výstavby.“⁵¹ Vnitřní expozice prostoru pak navozovaly dojem, aby „...se v této linii střídaly prostory nástupní, rozptylné, prostory dominantní a komorní.“⁵² To se docílilo střídáním velikostí, tvarem prostorných ploch a také změnou osvětlení jednotlivých částí expozice. V interiéru se uplatnila škála barev i materiálů, rovněž se objevovaly motivy geometrických a vesmírných těles.⁵³

Součástí projektu se stala i budova restaurace, kterou hosté mohli navštívit v parkově upraveném nádvoří. Její návrh byl ještě progresivnější než samotný pavilon. Jednalo se o půlkruhovou, většinou plně prosklenou budovu, částečně vyvýšenou na peronech. Restaurace se dělila na dva prostory – v přízemí to byla lidová Plzeňská restaurace s terasou, v prvním patře pak byla umístěna výběrová restaurace De luxe se salonkem. Na volném prostranství před restaurací byla také část s karlovarským vřídlem.⁵⁴

Československý pavilon obdržel na EXPO 58 nejvyšší možné ocenění, Zlatou hvězdu. Porota své rozhodnutí odůvodnila, že „Jestliže Československo zaujímá první místo, je to za obsah, celkové provedení a výzdobu pavilónů.“⁵⁵ Architektura byla podle poroty „Dobře vyvážená, racionální, každý kus na svém místě – nepřetížená, hlavně vnitřní nádvoří s kašnou. Originální materiál použitý na fasádu – umělecký strop a hala.“⁵⁶

Po ukončení výstavy byly obě budovy demontovány a převezeny do Prahy. Hlavní pavilon našel své nové místo v areálu výstaviště v Královské oboře, budovu restaurace sestavili dělníci v Letenských sadech v Holešovicích. Bohužel v roce 1991 pavilon na

⁵⁰ ŠETLÍK, Jiří. EXPO. *Architektura ČSSR XVII*, 1958, s. 654-663.

⁵¹ ŠETLÍK, Jiří. EXPO. *Architektura ČSSR XVII*, 1958, s. 654-663.

⁵² ŠETLÍK, Jiří. EXPO. *Architektura ČSSR XVII*, 1958, s. 654-663.

⁵³ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 56.

⁵⁴ HRÍBĚK, Miroslav. *Hostili jsme svět Brusel '58, Moskva '59, Lipsko '61, Paříž '66, Montreal '67*. Praha: Merkur, 1970. ISBN: I 200379. s. 39.

⁵⁵ *Expo 58 v číslech a faktech: doklady a dokumentace o úspěších zemí tábora míru na Světové výstavě v Bruselu*. Praha: Československá obchodní komora, 1959. Knižnice zahraničního obchodu. s.28.

⁵⁶ *Expo 58 v číslech a faktech: doklady a dokumentace o úspěších zemí tábora míru na Světové výstavě v Bruselu*. Praha: Československá obchodní komora, 1959. Knižnice zahraničního obchodu. s. 28.

výstavišti vyhořel a o jeho obnovení nebyl zájem.⁵⁷ Restaurace sice původně sloužila svému účelu, ale po privatizaci v devadesátých letech začala chátrat a hrozila jí dokonce celková demolice.⁵⁸ V dnešní době je sice budova po rekonstrukci, avšak původních prvků se dochovalo minimum. Najdeme zde pouze spirálové schodiště, vedoucí do prvního patra, zdobené barevnou mozaikou a kovové spirálové obslužné schodiště.⁵⁹ Objekt však už dnes neslouží svému účelu. Budovu vlastní a využívá reklamní agentura.⁶⁰

V roce 2018, během akce OPEN HOUSE, se budova bývalé Expo restaurace znovu otevřela veřejnosti. Podařilo se mi tehdy navštívit tuto ikonickou budovu. Při procházení interiéru bylo jasné, že u některých prvků se architekti snažili navázat na nedávnou historii. Tu charakterizovala barevnost doplňků, či typické zaoblení křesílek. Je ovšem nutné zároveň poznamenat, že seskupení barev již bohužel neodpovídalo původním bruselským kombinacím.

Oba pavilony připomínají svým osudem problematické uznání historické a umělecké hodnoty architektury druhé poloviny dvacátého století. Stavby z této doby jsou v současnosti bohužel často přehlíženy a nedostává se jim památkové ochrany a obecně společenského zájmu, ve srovnání se stavbami z historických období. Rostislav Švácha tuto situaci shrnuje slovy: „V devadesátých letech jsme však bohužel všichni zaspali a dopustili tak, že různými necitlivými opravami a přestavbami prošlo a dodnes prochází mnoho důležitých českých staveb šedesátých a mladších let.“⁶¹

4. 2. Československá reprezentace na Expu 58

Pro vytváření bruselského stylu však nebyla podstatná pouze architektura pavilonu, ale celá expozice a zejména další osobnosti, které se na přípravě výstavy podílely. Její

⁵⁷ Před 25 lety přišlo pražské výstaviště o Bruselský pavilon. [archiweb.cz](https://www.archiweb.cz) [online]. [cit. 17.06.2019].

Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/n/domaci/pred-25-lety-prislo-prazske-vystaviste-o-bruselsky-pavilon>

⁵⁸ ŘEZNIČKOVÁ, Alena. *Nejslavnější restaurace vešla do dějin architektury. Teď jsou v ní kancelář.*

iDnes.cz. 2009. [online]. [cit. 23.05.2019]. Dostupné z:

https://www.idnes.cz/bydleni/architektura/nejславnejši-restaurace-vesla-do-dejin-architektury-ted-jsou-v-ni-kancelare.A090728_165441_architektura_rez

⁵⁹ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 70. ISBN 978-80-85034-83-7.

⁶⁰ Nejslavnější restaurace vešla do dějin architektury. Teď jsou v ní kanceláře. *iDNES.cz*. [online]. [cit. 28.05.2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/bydleni/architektura/nejславnejši-restaurace-vesla-do-dejin-architektury-ted-jsou-v-ni-kancelare.A090728_165441_architektura_rez

⁶¹ ŠVÁCHA, Rostislav. *Čím mladší, tím ohroženější. Než se dům stane památkou. Dějiny a současnost historicko-vlastivědné revue. Ročník 34. 2012. s. 35.*

program organizačně i finančně zajišťovala vládní komise. Generálním komisařem československé expozice byl František Adámek, jeho náměstkem byl architekt Zdeněk Rossmann. Ti vedli kancelář, která pracovala na přípravě československé expozice a následně i její průběh. „*Jím podléhali architekti československého pavilonu, scénáristé, pracovní výbor, propagační a ediční rada i výtvarná komise.*“⁶² Československá obchodní komora pak byla článkem organizačním a propagačním.⁶³

Jednání a spolupráci s umělci včetně technického zajištění výtvarných děl a dalších vystavovaných předmětů koordinovala a hodnotila Ústřední výtvarná komise. Ta pod vedením profesora Aloise Fišárka fungovala jako poradní sbor projektantů a architektů.⁶⁴ Během příprav vznikla i Výtvarná komise ministerstva školství a kultury, což byl orgán, který u uměleckých děl dohlížel na ideologická hlediska. Jejich připomínky i návrhy k odstranění některých abstraktních či individuálních prvků naštěstí nebyly často uplatňovány hlavně pro nedostatek času a financí na jejich výměnu.⁶⁵ Hlavním scénáristou československé expozice se stal Jindřich Santar.⁶⁶ (1923-2013), který se již dříve staral o organizování výstav jako sekční šéf na ministerstvu informací.⁶⁷

Na umělecká díla a výtvarná zpracování se vypisovaly soutěže, k jejichž účasti se vyzvali osobnosti schválené Svazem československých výtvarných umělců, případně také profesori či žáci výtvarných škol. Pokud se nevybral návrh v soutěži, konkrétní umělec byl osloven přímo.⁶⁸

⁶²*Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let.* Praha: Arbor vitae, 2008. s. 20. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁶³STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu.* Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 55. ISBN 978-80-85034-83-7.

⁶⁴FIŠÁŘEK, Alois. K výtvarným dílům v československém pavilonu na světové výstavě v Bruselu 1958. *Architektura ČSSR XVII*, 1958. s. 672-683.

⁶⁵*Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let.* Praha: Arbor vitae, 2008. ISBN 978-80-87164-07-5. s. 25.

⁶⁶SANTAR, Jindřich. *EXPO 58 - Světová výstava v Bruselu.* Praha: Státní nakladatelství krásné literatury a umění, 1961.

⁶⁷ *Expo 58: když nám patřil svět.* iDNES.cz. [online]. [cit. 25. 06. 2019]. Dostupné

z: https://www.idnes.cz/zpravy/archiv/expo-58-kdyz-nam-patril-svet.A080613_190409_kavarna_bos

⁶⁸*Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let.* Praha: Arbor vitae, 2008. s. 25. ISBN 978-80-87164-07-5.

Průběh příprav a konečnou podobu výstavy koordinoval Ústřední výbor KSČ.⁶⁹ Expozice musela samozřejmě být ideologicky opodstatněná. Je také nutné poznamenat, že nevycházela z reálné každodenní kulturní situace v tehdejší Československu. I tak ovšem je třeba uznat, že vznikla kvalitní expozice, která nebyla jen propagací socialismu, ale zároveň zprostředkovala i nové umělecké ambice státu a respektovaných jedinců. Proč k tomu došlo, zjišťovaly historičky umění Daniela Kramérová a Vanda Skálová. Pozitivně hodnotí strategie komisaře Františka Adámka i jeho náměstka Zdeňka Rossmanna, kteří dokázali obratně balancovat mezi připomínkami úředníků, zdůrazňující propagandistickou úlohu výstavy, a zároveň udržet vysokou kvalitu netradičních uměleckých děl.⁷⁰ Autorky připomínají, že „*Přes oficiální propagandistický rámec však ideologie povětšinou v československé expozici příliš nevyčnívala a nepřekračovala rámcovou ideovou osu založenou zejména na výběru exponátů – vybraných uměleckých děl a vrcholných výdobytků vědy a techniky – tak jako v případě většiny pavilonů.*“⁷¹

Téma československé expozice znělo: *Jeden den v Československu* a bylo rozděleno do tří základních témat. Jednalo se o Práci, Odpočinek a Kulturu.⁷²

V expozici *Práce* měla hlavní slovo „Energetika, strojírenství, sklo, zemědělství a vkus.“ Expozice *Odpočinek* se členila na dílčí témata: „Děti a loutky, volné chvíle, krásy země a historické památky.“ Expozice *Kultura* se zaměřovala na „Vědu a písemnictví, hudbu, užité umění. Její součástí byla i kulturní síň s kombinovanými uměleckými pořady.“⁷³

Před československým výstavním pavilonem se nacházela Kaplova turbína a sousoší *Nový věk* od Vincence Makovského (1900-1966).

Při vstupu do pavilonu návštěvníka nejdříve oslovila ideově zaměřená vstupní hala se sedmi plastikami, symbolizujícími sedm základních článků ústavy, doplněnými básněmi

⁶⁹ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 56. ISBN 978-80-85034-83-7.

⁷⁰ *Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl I. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 21. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁷¹ *Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl I. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 21. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁷² *Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl I. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. ISBN 978-80-87164-07-5. s. 49.

⁷³ SANTAR, Jindřich. *EXPO 58 - Světová výstava v Bruselu*. Praha: Státní nakladatelství krásné literatury a umění, 1961. s. 27.

Vítězslava Nezvala. První oddíl se týkal těžkého průmyslu. V přízemí návštěvníci proházeli kolem expozice skla a keramiky. Zde se například nacházela monumentální, šestimetrová vitráž od Jana Kotíka (1916-2002) nazvaná *Slunce, vzduch, voda*, či prostorová skleněná instalace *Sklo-hmota, tvar, výraz* od René Roubíčka (1922-1918). Byla tam i mozaika *Hold sklu* od Josefa Kaplického (1899-1962) a vitráž od Karla Svobinského (1896-1986) nazvaná *Z města i venkova*. Nepřehlédnutelná byla i skleněná fontána od Adolfa Beneše (1894-1982), Jaroslava Kadlece (1926) a Dany Hlobilové (1928).⁷⁴ V expozici porcelánu okouzлил návštěvníky i odborníky Jaroslav Ježek (1923-2002), který za moka servis Elka dostal Velkou cenu a za kolekci porcelánových plastik Klisnička a hřebečkové Zlatou medaili.⁷⁵

Dále následovala zemědělská část expozice. Ta se, mimo jiné, soustředila i na tradici českého pivovarnictví. Velký prostor dostala také textilní produkce zastoupená díly Antonína Kybala (1901-1971), který se inspiroval pro své tapiserie, a dobové textilní materiály i prototypy textilní metráže ročními obdobími a jeho ženy Ludmily Kybalové (1905-1975), která zde vystavovala tapiserii *Piková dáma*.⁷⁶ Vedle módních doplňků byla tato expozice doplněna i exponáty s dlouholetou uměleckou tradicí, mezi ně patřily například hudebními nástroje či lovecké zbraně.⁷⁷

K divácky oblíbeným expozicím náležel *Strom hraček* a další exponáty z expozice *Děti a loutky* od Jiřího Trnky (1912-1969), který navázal na dlouhou tradici českého loutkářství a animace. V poslední sekci, *Volná chvíle*, byly malby Jana Černého (1910-1960) a Karla Součka (1915-1982), které měly návštěvníkům představit, jak Čechoslováci tráví svůj volný čas. Téma výletů, československé hrady a zámky, představil deset metrů dlouhý gobelín Antonína Kybala a jeho žáků.⁷⁸

⁷⁴ *Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 116-131. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁷⁵ *Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 132-143. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁷⁶ ŘEZNÍČKOVÁ, Alena. Jak se vyrábějí české gobelíny: podívejte se do historie i současnosti. iDnes.cz. [online]. [cit. 28.05.2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/bydleni/architektura/nejslavnejsi-restaurace-vesla-do-dejin-architektury-ted-jsou-v-ni-kancelare.A090728_165441_architektura_rez

⁷⁷ *Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 150. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁷⁸ *Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 152. ISBN 978-80-87164-07-5.

V žádném případě není možné opomenout umělecký přínos Laterny magiky. Toto netradiční filmovo-divadelní umění se poprvé představilo právě na EXPO 58. Jednalo se o spojení jevištní akce s filmovou produkcí. Pro vystoupení Laterny magiky sloužil tzv. polyekran jevištních výtvarníků Emila Radoka (1918-1994), Josefa Svobody (1920-2002) a Jana F. Fischera (1921-2006).⁷⁹

Mimo obdržení nejvyššího ocenění, Zlaté hvězdy za pavilon a jeho expozici, získalo Československo i dalších 56 velkých cen, 47 česných diplomů, 34 zlatých, 18 stříbrných a 14 bronzových medailí. Těžko překonatelným úspěchem zůstane i fakt, že každý československý exponát přihlášený do soutěže dostal ocenění.⁸⁰

A co dodat na závěr? Světovou výstavu EXPO 58 můžeme dnes hodnotit z mnoha úhlů pohledu. Můžeme žehrat na dobu, která spojovala umění a politiku do jednoho proudu, čímž spolehlivě bránila múzám v jejich rozletu. Můžeme teoretizovat, zda by tehdejší umělci a architekti dokázali více a lépe vyjádřit své pocity v konfrontaci s celým světem. Možná by obstáli lépe, možná nikoliv. Jedno je ale jisté. Na EXPU 58 se shodou šťastných náhod podařilo vytvořit nezapomenutelný zdroj inspirace a naděje, který dokázal pozitivně ovlivnit šed' tehdejší doby. A že nám za to tleskal celý kulturní svět, je jen důkazem nezlomnosti ducha všech, kteří se na tomto malém zázraku podíleli.

⁷⁹*Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let.* Praha: Arbor vitae, 2008. s. 156-157. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁸⁰*Expo 58 v číslech a faktech: doklady a dokumentace o úspěších zemí tábora míru na Světové výstavě v Bruselu.* Praha: Československá obchodní komora, 1959. Knižnice zahraničního obchodu. s. 14.

5. Bruselský styl a jeho projevy

Jako bruselský styl se označuje československý umělecký směr, projevující se v segmentech nábytkářského, sklářského, keramického i oděvního průmyslu. Vidíme ho i v grafickém designu a vzhledu spotřebních předmětů (elektrospotřebiče, dopravní prostředky). Uplatňuje se i v architektuře a interiérech veřejných i soukromých budov druhé poloviny padesátých let a v letech v šedesátých. Jeho dozvuky jsou patrné i v letech sedmdesátých. Impulsem k této stylové proměně v Československu se stala Světová výstava, konaná v roce 1958 v Bruselu.

Slovním spojením bruselský styl, jak uvádí Martin Strakoš, se zpočátku označovalo vše spjaté se Světovou výstavou. Tedy nejenom československá prezentace, ale i celkové prostředí výstavního prostoru včetně pavilónů ostatních zúčastněných zemí.⁸¹

Bruselský styl s sebou přinesl progresivní využití nových materiálů, zejména plastů. Ty byly v druhé polovině padesátých let již brány v umění a architektuře jako plnohodnotný materiál vedle přírodních materiálů. Setkáváme se s nimi také v průmyslové výrobě domácích spotřebičů, nábytku i stavebních materiálů.⁸² Škála a vlastnosti plastů ovlivnily také design spotřebních předmětů a vnesly do průmyslové výroby novou estetiku. Standardně se začal používat umakart, laminát a sklolaminát, umožňující odvážné experimenty při tvarování výrobků. Podobné tvary a barevnost se pak uplatnily i ve zpracování některých kovů, např. oceli a hliníku.⁸³

Dalším výrazným rysem bruselského stylu se stala barevnost. Hmoty i povrchové úpravy v tónech růžové, holubí šedi, blankytné modři, červené, černé, oranžové, či tmavě modré barvy, příjemně oživily šed' socialistického realismu. Pro jejich zvýraznění se barevné plochy často úmyslně skládaly téměř do provokujících kontrastů a kombinací.

Typickými rysy bruselského stylu jsou tvary nepravidelných trojúhelníků, lichoběžníků, hvězdic, amorfni tvary či překřížené linky. Inspirací byly i tvary

⁸¹STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 15. ISBN 978-80-85034-83-7.

⁸²KNOBLOCH, Iva a Radim VONDRÁČEK, ed. *Design v českých zemích 1900-2000: instituce moderního designu*. V Praze: Academia, 2016. s. 345. ISBN 978-80-200-2612-5.

⁸³STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 22. ISBN 978-80-85034-83-7.

kosmických sputníků, raket, ale také útvarů elips, oběžnic a spirál, případně i planety.⁸⁴ Okouzlení vědou, vesmírem a technikou se především promítlo do textilních a oděvních návrhů, výzdob interiérů, a především do mozaiek.

Pro bruselský styl je také příznačné splývání umělecké tvorby a průmyslové výroby, formy a funkce. Zejména bruselský nábytek se vyznačuje novými kvalitami, je s ním jednoduchá manipulace a působí vzdušně a lehce. Židle a křesílka mají typický vajíčkovitý tvar s opěradly ze sklolaminátové skořepiny. Často bývají i počalouněná s drátěným, či dřevěným podnožím. U desek stolů a stolků vidíme trojúhelníkové či ledvinové tvary se zaoblenými hranami na šikmo vsazených nohách. Jejich plochy jsou často pestře barevné a s geometrickými obrazy.⁸⁵ Významnou osobností nábytkového designu byl výtvarník Miroslav Navrátil (1913-1999). Jeho ikonické sklolaminátové červeno-šedivé skořepinové sedačky z tramvaje T3 zná snad každý.

Typickým bruselským stropním osvětlením se staly „talířovité“ geometricky barevné lustry. Znamé jsou i stojaté, nástěnné či stolní lampy se stínidly kornoutovitého tvaru tzv. kaly.

Bruselský styl se odrazil i v domácích elektrospotřebičích. Typické je rádio Tesla 308U tzv. „Talisman“ či rádio Tesla T57 Mír. Ta se opravdu nedají přehlédnout.⁸⁶

Individuální designerská tvorba ovlivnila i průmyslovou výrobu porcelánu díky těsné a přínosné spolupráci československých porcelánek s umělci. U výroby porcelánu musíme zmínit výtvarníka a návrháře Jaroslava Ježka (1923-2002). Jeho barevné kávové servisy (Elka, Manon), stolní soupravy (Ryby), figurální porcelán (Jitro, Volavky) či vázy tzv. banány jsou dnes sběratelsky velmi žádaným a vyhledávaným zbožím. Také další návrháři a návrhářky Jindřich Marek (1931), Jarmila Formánková, Jitka Forejtová (1923-1996) si svými uměleckými předměty a plastikami vydobyli uznání nejen v tehdejší Československu.⁸⁷

⁸⁴STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 22. s. 22. ISBN 978-80-85034-83-7.

⁸⁵KNOBLOCH, Iva a Radim VONDRÁČEK, ed. *Design v českých zemích 1900-2000: instituce moderního designu*. V Praze: Academia, 2016. s. 345. ISBN 978-80-200-2612-5.

⁸⁶*Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 266. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁸⁷BRAUNOVÁ, Alena. *Kouzlo keramiky a porcelánu*. Ilustroval Jiří POŠMURNÝ. Praha: Práce, 1978. Delfin (Práce). s. 267. ISBN: 24-015-85.

V dopravě se bruselský styl nesmazatelně zapsal v dodnes používané tramvaji – Tatra T3 od průmyslového návrháře a grafika Františka Kardause (1908-1986). Mezi legendy bezesporu patří i automobil Tatra 603 a autobus 706 RTO od designéra Otakara Diblíka (1929-1999).⁸⁸

Neotřelé výtvarné postupy bruselského stylu lze najít i v grafických úpravách tiskovin: časopisů, knih – zejména jejich obálek, ale i u filmových i divadelních plakátů, na obalech gramofonových desek či v reklamě. Typickými znaky jsou asymetrická kompozice a plošná barevnost v kontrastu s linií a strukturou.⁸⁹ Hojně se také využívala koláž a fotomontáž.

Bruselská vlna viditelně ovlivnila i oděvní průmysl a vše, co k němu patřilo. Nové módní trendy ocenily především ženy, vystupující se z šedivé průměrnosti do barevné geometrické nápaditosti s pestrobarevnými doplňky.⁹⁰

V šedesátých letech došlo i ke znovuoživení tradice neonové reklamy a poutačů, které po druhé světové válce ustoupily z veřejných prostranství. Barevné neony jsou naopak pokládány za „*Výtvarná díla nového ražení, která by mohla při správném zpracování přinést nové estetické hodnoty v urbanistickém měřítku*“⁹¹

Bruselský styl se stal v Československu módní vlnou, působil optimisticky a dával možnost k sebevyjádření i tvůrčí odvaze. Mnohé pokusy k přeměně interiérů a doplňků „na brusel“ ovšem nepatřily k nezdařilejším a občas narušily stávající architekturu. Tyto laické projevy se pochopitelně setkávají s kritikou. Ta koncem šedesátých let vrcholí a pojem „brusel“ dostává negativní konotace.⁹²

Situaci hodnotil i architekt Jaroslav Kadlec (1926-2018), jeden z držitelů ocenění z Expo 58 za realizaci vodní kašny. Ten kritizoval následně bezmyšlenkovité interpretování bruselského stylu. „*Stovky odborníků a laiků přijížděli z bruselské výstavy s nadšením, s hlavami a fotografickými aparáty plnými různých příkladů dobrých, ale i*

⁸⁸Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl I. poloviny 60. let. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 275. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁸⁹Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl I. poloviny 60. let. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 307. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁹⁰Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl I. poloviny 60. let. Praha: Arbor vitae, 2008. s. 305. ISBN 978-80-87164-07-5.

⁹¹VANČURA, Jiří. Neonové reklamy-teorie a praxe. Architektura ČSSR XXIV, 1965. s. 201.

⁹²URLICH, Petr. Šedesátá léta v architektuře očima pamětníků. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2006. s. 36. ISBN 80-01-03413-5.

špatných. Další vývoj známe. A vše nové, co bylo jen trochu nezvyklé, co mnohdy nemělo s výtvarnými hodnotami nic společného, bylo hodnoceno jako „brusel“, každá stěna jinak barevná byla „brusel“, zrovna tak jako závěsná exportní svítidla ve výlohách prodejen masného průmyslu. Na výstavách a trzích se objevovaly vulgárně pochopené architektonické tvary pavilónů nebo jejich detaily z EXPO 58.“⁹³ Dále Kadlec ve své úvaze napadá nesoulad celku, tedy architektury a nově realizovaných interiérů v bruselském stylu. „Naprostý zmatek v barevné kompozici, v materiálovém i tvarovém využití.“ Kadlec sám pokládá barvu za zásadní činitel při utváření veřejných prostorů, a to nejenom z výtvarného, ale i z psychologického hlediska. Jenže, „Barevnice nových materiálů není jen problémem technologickým, ale i velkým problémem výtvarným. A právě proto, že barevnost nových materiálů vzniká u nás náhodně, bez souvislosti s barevností ostatních materiál, je zapotřebí tím uváženěji volit jejich použití.“⁹⁴

V dobovém tisku se výraz „bruselský styl“ či „brusel“ dával do uvozovek. Příčinou byla určitá nejistota ukotvení pojmu a také vliv kritiky.⁹⁵ Zakotvení v uvozovkách se pro bruselský styl zachoval i do dnešní doby a vyvolává tedy určité znejistění. Na druhou stranu, někteří autoři uvozovky nepoužívají, neboť vnímají bruselský styl jako daný pojem pro časově ohraničené období.⁹⁶

5. 1. Bruselský styl v architektuře

Vzhledem k tématu své práce budu věnovat větší pozornost uplatnění bruselského stylu v architektuře. Od konce padesátých let se v československé architektuře znovu začíná uplatňovat modernismus, v kombinaci s doznívajícím funkcionalismem. Stavby se razantně změnily oproti předcházejícím létům převládající sorely.

Uplatnily se hlavně železobetonové a ocelové konstrukce se skleněnými fasádami, boletickými panely. Upřednostňovaly se kovy, vlnité plechy, keramické a kamenné obklady. Barevné mozaiky nacházejí své uplatnění jako výtvarný prvek i jako obkladový

⁹³ KADLEC, Jaroslav. Architektura nebo móda? *Architektura ČSSR XXI*, 1962, s. 357-362.

⁹⁴ KADLEC, Jaroslav. Architektura nebo móda? *Architektura ČSSR XXI*, 1962, s. 357-362.

⁹⁵ TICHÁ, Lenka. Středoevropská architektura v letech 1956-1963 a bruselský sty. *Umění XLIX/2001*, s. 151-160.

⁹⁶ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 15. ISBN 978-80-85034-83-7.

materiál exteriérů a interiérů budov.⁹⁷ Zejména pro sklo se v architektuře nacházely nové možnosti využití, nejen v čirých výplních oken a dveří, jak bylo obvyklé, ale užívaly se i. Objevily se vitráže, různé skleněné stavební prvky, svítidla, dekorace či objekty. Využívala se skla smaltovaná, tvrzená či litá, geometricky vzorovaná a také drátovaná.⁹⁸

Podlahy u veřejných budov byly buď tradičně žulové či mramorové. Prosazovalo se však čím dál více využití levnějších materiálů z plastů – linoleum a PVC.

Barevnost se stala důležitým aspektem. V exteriéru se projevovala například v užití boletických panelů, v interiéru užitím kombinací barevných skleněných mozaik, obkladů či barevnými nátěry často v geometrickém pojetí.⁹⁹

Uplatňovala se asymetrická kompozice, zkosené tvary, lomené linie, diagonály, tvarová vynalézavost. Typickým prvkem v drážní bruselské architektuře se staly výrazné plastické podhledy. V interiérech budov bylo časté lehké točité schodiště.¹⁰⁰

Snaha o typickou geometričnost ve vnitřních prostorách se projevila i ve snaze převést tento prvek do celého návrhu budovy. „*Setkáváme se s lámanými, zkosenými, zešíkmenými či prolamovanými formami.*“¹⁰¹ Příkladem je letní kino Máj v Doksech od architekta Karla Hubáčka (1924-2011) a Otakara Binara (1931) realizované v letech 1957-1963.¹⁰² Další skvělou ukázkou je plzeňský zimní stadion, z dílny architekta Dalibora Urbance, postavený v letech 1965-1969. Většina budov v bruselském stylu byla však méně odvážná a geometrické formy užíla spíše ve formách dekorativních prvků.¹⁰³

Měnily se i kompozice, hledaly se nové formy pro zavedené funkční stavby. Například nádraží v Chebu (1956-1962) či Aši (1966-1969) mají ještě klasicistní formu,

⁹⁷STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava – Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 25. ISBN 978-80-87967-14-0.

⁹⁸ PRAGER, Karel. Sklo ve stavebnictví. Architektura ČSSR XXII, 1963. s. 385-390.

⁹⁹STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu.* Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 23. ISBN 978-80-85034-83-7.

¹⁰⁰STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu.* Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 23. ISBN 978-80-85034-83-7.

¹⁰¹BREGANTOVÁ, Polana, ŠVÁCHA, Rostislav a Marie PLATOVSÁ, ed. *Dějiny českého výtvarného umění.* Praha: Academia, 2007. s. 37. ISBN 978-80-200-1487-X.

¹⁰² Výročí kina Máj v Doksech: Hubáčkův „Koráb“ kotví už půl století – Českolipský deník. *Českolipský deník* [online]. [cit. 23.05.2019]. Dostupné z: https://ceskolipsky.denik.cz/zpravy_region/vyroci-kina-maj-v-doksech-hubackuv-korab-kotvi-uz-pul-stoleti-20130309.html

¹⁰³BREGANTOVÁ, Polana, ŠVÁCHA, Rostislav a Marie PLATOVSÁ, ed. *Dějiny českého výtvarného umění.* Praha: Academia, 2007. ISBN 978-80-200-1487-X. s. 36.

ale nádraží v Ostravě-Vítkovicích (1964-1967) je koncipováno do tvaru lichoběžníku, nádraží v Duchcově (1962-1971) bylo navrženo jako šestiúhelník a výpravní hala v Havlíčkově Brodě (1972-1982) má půdorys ve tvaru písmene V.¹⁰⁴

Budovy s charakteristickými bruselskými prvky lze najít i v Praze. Jako typický příklad můžeme uvést Elektrotechnickou a strojní fakultu ČVUT v Dejvicích. Projekt z roku 1959 a realizovaný v letech 1965-1967 navrhli architekti František Čermák (1940) a Gustav Paul (1903-1974).¹⁰⁵ Další ukázkou je Plavecký stadion v Podolí od architekta Richarda Podzemného (1907-1987) a Gustava Kuchaře, projektovaný roku 1958 a postavený v letech 1962-1966.¹⁰⁶ Dále se bruselský styl uplatnil u Hotelu International v Brně od architektů Miloše Kramoliše, Arnošta Krejzi (1923-1989) a Viléma Kuby (1905-1961). Hotel byl navržen v letech 1958-1959 a dokončen v roce 1962. Nadále například Pavilon Z, navrhnutý v roce 1958 a dokončený v roce 1959 od autorů Zdenka Denka (1921-2007), Zdenka Pospíšila (1924-2009), Milana Steinhausera (1923), Ferdinanda Lederera (1906-1990) a Jiřího Špačka.

Za základ bruselského stylu je možné považovat koncept Gesamtkunstwerku, tedy vizuální jednoty architektury a všech uplatněných složek výtvarného umění, propojení vnějšku a vnitřku. Tento koncept vedl k jedinečné symbióze práce architektů a výtvarníků.¹⁰⁷

Tato spolupráce byly utvrzena i úředními opatřeními. V roce 1961 Ministerstvo školství a kultury vydalo vyhlášku „o nákupu, zadávání a prodeji děl výtvarných umění a o některých jiných opatřeních v oboru výtvarných umění č. 149/1961“¹⁰⁸ v jejím důsledku se potvrdila povinná spolupráce architektů s výtvarníky. V té době také vznikaly umělecké komise, které měly posudkovou a poradní funkci a spojovacím článkem mezi výtvarníky a architekty. Roku 1965 pak československá vláda vydává další důležité usnesení o funkci výtvarného umění, tentokrát v investiční výstavbě. Vzniká tak povinná spolupráce mezi

¹⁰⁴Výpravní budova vlakového nádraží Havlíčkův Brod – Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/vypravni-budova-vlakoveho-nadrazi-havlickuv-brod-20611246>

¹⁰⁵ŠEVČÍK, Oldřich a Ondřej BENEŠ. *Architektura 60. let: "zlatá šedesátá léta" v české architektuře 20. století*. Praha: Grada, 2009. s. 203. ISBN 978-80-247-1372-4.

¹⁰⁶ Tamtéž, s. 149.

¹⁰⁷ TICHÁ, Lenka. Středoevropská architektura v letech 1956-1963 a bruselský sty. *Umění XLIX/2001*, s. 151-160.

¹⁰⁸ KAROUS, Pavel, ed. *Vetřelci a volavky: atlas výtvarného umění ve veřejném prostoru v Československu v období normalizace (1968-1989) = Aliens and herons: a guide to fine art in the public space in the era of normalisation in Czechoslovakia (1968-1989)*. Druhé, revidované a rozšířené vydání. Přeložil Lawrence WELLS, přeložila Magdalena WELLS. V Praze: Pavel Karous, 2015. s. 454-455. ISBN 978-80-260-9094-6.

investorem, projektantem a výtvarníky. Rozpočet pro výstavbu budovy musel počítat s finanční položkou vydanou na umělecká díla. O její výši a podobě mělo být rozhodnuto již při návrhu projektové dokumentace budovy. Architekt se pak dohodl s investorem stavby a vyzval vybraného výtvarníka k spolupráci. Výtvarné dílo bylo poté prezentováno umělecké komisi k posouzení.¹⁰⁹ Částka, kterou musel investor stavby povinně vydat na umělecká díla, záležela na celkových stavebních nákladech a také na významu a umístění budovy.¹¹⁰ Bruselská výzdoba v podobě figurálních reliéfů, mozaik, soch a dalších výtvarných děl tak přešla od propagandistické tematiky k zachycení i jiných témat většinou v abstraktnějším pojetí.¹¹¹

Problematikou pojmu „brusel“ a obecně i jeho významem se začali zabývat již od osmdesátých a devadesátých let historikové umění, sledující vývoj nejenom československé, ale i evropské architektury.¹¹² Základem byla otázka jedinečnosti bruselského stylu a jeho postavení napříč evropskou architekturou ve sledovaném období.

Martin Strakoš nahlíží na problematiku bruselského stylu i z mezinárodního hlediska. Upozorňuje, že tento styl je nutno chápat jako „*lokální variantu mezinárodního pozdního modernismu, rozšířeného od druhé poloviny padesátých let na obou stranách železné opony.*“¹¹³

Historik umění Rostislav Švácha potvrzuje, že bruselský styl není československou raritou, ale že jeho projevy lze sledovat v západní kultuře již ve čtyřicátých letech. Vidíme je v pracích například dánského architekta a designéra Arneho Jacobsena (1902-1971), rakousko-amerického sochaře a architekta Friedricha Kieslera (1890-1968), či amerického designéra Charlese Eamese (1907-1978). Autor dále uvádí, že již v první

¹⁰⁹KAROUS, Pavel, ed. *Vetřelci a volavky: atlas výtvarného umění ve veřejném prostoru v Československu v období normalizace (1968-1989) = Aliens and herons: a guide to fine art in the public space in the era of normalisation in Czechoslovakia (1968-1989)*. Druhé, revidované a rozšířené vydání. Přeložil Lawrence WELLS, přeložila Magdalena WELLS. V Praze: Pavel Karous, 2015. s. 453-457. ISBN 978-80-260-9094-6.

¹¹⁰KAROUS, Pavel, ed. *Vetřelci a volavky: atlas výtvarného umění ve veřejném prostoru v Československu v období normalizace (1968-1989) = Aliens and herons: a guide to fine art in the public space in the era of normalisation in Czechoslovakia (1968-1989)*. Druhé, revidované a rozšířené vydání. Přeložil Lawrence WELLS, přeložila Magdalena WELLS. V Praze: Pavel Karous, 2015. s. 453-457. ISBN 978-80-260-9094-6.

¹¹¹ Tamtéž. s. 453-457.

¹¹²STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 25. ISBN 978-80-85034-83-7.

¹¹³STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 25. ISBN 978-80-85034-83-7.

polovině padesátých let je západní architektura seznámená s materiály typu laminát, umakart, hliník či vlnitý plech, které se nebojí využít při výrobě doplňků a nábytku kapkovitých a válečkových tvarů.¹¹⁴ Bruselský styl se tak stal „prostředníkem ve zpětném uvádění západního internacionálního stylu na naše území.“¹¹⁵

Jako další ukázkový příklad pro podobnost bruselských interiérů se západní tvorbou je nutné uvést i italského architekta a designéra Gia Pontiho (1891-1979). Při porovnání jeho kolorovaných interiérů s typicky geometrickými tvary, a to včetně využití rozmanitých materiálů, je soulad s bruselským stylem nepřehlédnutelný.¹¹⁶

Socialistická ideologie sice bojovala proti kapitalistické společnosti, přesto se Československo západnímu vlivu v některých ohledech nebránilo. Zmiňuje s o tom Jiří Šetlík během hodnocení světové výstavy v Bruselu. *“Tato srovnání dvou společenských soustav dopadlo zřetelně ve prospěch socialismu. (To nám ovšem nesmí zabraňovat, abychom nečerpali poučení z řady dílčích úspěchů na poli techniky, vědy, hospodářství i kultury, kterých země kapitalistické části světa dosáhly.)“*¹¹⁷

Českoslovenští odborníci proto pečlivě sledovali i práce architektonických velikánů jako Oscara Niemeyera (1907-2012), Le Corbusiera (1887-1965), Alvara Aalta (1898-1976), Ludviga Miese van de Roheho (1886-1969) či Itala Piera Luigiho Nerviho (1891-1979). Někteří vybraní architekti pak dostali možnost vycestovat na studijní pobyty do západních zemí.¹¹⁸

Situaci zhodnotila i redaktorka časopisu Architektura ČSR Marie Benešová, rubrikou Architektura v zahraničí. Ta se v padesátých letech věnovala pouze stavbám v Sovětském svazu, ale díky politickému uvolnění se začala zabývat i architekturou západní. Popisuje i spolupráci při výměnách odborných časopisů a literatury, které probíhaly mezi

¹¹⁴BREGANTOVÁ, Polana, ŠVÁCHA, Rostislav a Marie PLATOVSÁ, *Dějiny českého výtvarného umění VI. 1958-2000*. Praha: Academia, 2007. s. 35. ISBN 978-80-200-1487-X.

¹¹⁵BREGANTOVÁ, Polana, ŠVÁCHA, Rostislav a Marie PLATOVSÁ, ed. *Dějiny českého výtvarného umění*. Praha: Academia, 2007. ISBN 978-80-200-1487-X. s. 36.

¹¹⁶ROCCELLA, Graziela. GIO PONTI. Taschen, Köln, 2017. ISBN 978-3-8365-6437-3.

¹¹⁷ŠETLÍK, Jiří. EXPO. *Architektura ČSSR XVII*, 1958, s. 357-362.

¹¹⁸STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 25. ISBN 978-80-85034-83-7.

západními zeměmi a Československem.¹¹⁹ „*Architekti nechtěli mluvit o západních stavbách a ty ostatní nestály za hovor. Ale skrytě, pod hladinou, byla informovanost dokonalá.*“¹²⁰

To jsou hlavní důvody, proč je bruselský styl v mnohých aspektech podobný západnímu designu, a jeho projevy lze proto sledovat ještě před samotnou expozicí v Bruselu. Jako příklad si můžeme připomenout prostory v Polském kulturním středisku z roku 1957 od Karla Pragera, realizovaném v novobarokním paláci na rohu Václavského náměstí a Jindřišské ulice.¹²¹ Jednalo se o první interiér v bruselském stylu. I dobový tisk hodnotil nové pojetí prostoru novátorsky. „*Je to první a dosud jediný interiér toho druhu v Praze, který byl vyřešen v duchu soudobých tendencí vnitřní architektury*“¹²²

Další ukázkou projevů bruselského stylu před světovou výstavou v Bruselu je i kulturní dům Horní Suchá od architekta a výtvarníka Jiřího Krohy (1893-1974). Ten byl původně pojmenován „Kulturní dům Dolu Prezidenta Klementa Gottwalda“, a nesl znaky pozdního funkcionalismu a již nastupujícího bruselského stylu.¹²³

Pojem Bruselský styl se dostal i do výroční publikace Prague: 1918-1992 od Prague City Tourism, určené pro cizince. Toto slovní spojení nebylo přeloženo, aby odpovídalo mezinárodnímu názvosloví (Modernist Architecture nebo International Style), ale zůstalo definováno jako Brussels style.¹²⁴

¹¹⁹URLICH, Petr. *Šedesátá léta v architektuře očima pamětníků*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2006. s. 33. ISBN 80-01-03413-5.

¹²⁰URLICH, Petr. *Šedesátá léta v architektuře očima pamětníků*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2006. s. 33. ISBN 80-01-03413-5.

¹²¹SEDLÁKOVÁ, Radomíra. *Karel Prager: Lidé si na nové věci teprve musí zvyknout*. Praha: Titanic, 2013. s. 30. ISBN 978-80-86652-54-2.

¹²²KOULA, Jan. *Polské kulturní a informační středisko. Architektura ČSR 1958, Č. 2.* s. 71-72.

¹²³ Památkový katalog - 1299883153 - společenský dům Aplaus. *Památkový katalog* [online]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/?element=2172757&sequence=42463&page=1699&action=element&presenter=ElementsResults>

¹²⁴Praha: 1918-1992 - Eshop. Úvod [online]. 2019 Prague City Tourism [cit. 16.06.2019]. Dostupné z: https://eshop.prague.eu/catalog/cs/brozury-mapy-praha-1918-1992/p400155icvstupenky.html?_ga=2.93812948.871625928.1560646000-1077027033.1560646000

6. Důvody k výstavbě nových nádražních budov v Československu

V Československu bylo mezi léty 1945 až 1989 postaveno okolo třiceti nových výpraven.¹²⁵ „Na trati Praha – Bratislava – Štúrovo to byly nádraží Běchovice – Poříčany – Pardubice – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Křižanov – Tišnov – Brno Židenice – Bratislava Nové město – Nové Zámky. Na trati Praha – Olomouc – Žilina – Košice – Čierná n. T. jsou to dostavby nádraží Olomouc – Hranice – Ostrava hlavní nádraží – Ostrava Vítkovice – Ostrava Kunčice – Havířov – Karviná – Třinec – Čadca – Poprad – Košice – Čierná n. T. Na trati Praha – Plzeň – Cheb jsou to nádraží Beroun, obnova nádraží Plzeň – Cheb a Aš. Na trati Praha – Děčín – Cheb se jedná o nádraží Lovosice, přestavba nádraží Ústí nad Labem – Oldřichov – Duchcov – Bílina – Most – Karlovy Vary horní, provizorium. Dále jednotlivá nádraží Klatovy, Litoměřice, Znojmo, Prostějov, Zvolen, Banská Bystrica a Rožnava. V Praze proběhla rekonstrukce nádraží Praha-Střed, Praha hlavní nádraží, nádraží Praha – Smíchov, přestavba odbavovací haly Praha-hlavní nádraží, Nádraží Praha-Libeň. Úpravou prošly i Nádraží Praha Vysočany a Praha Holešovice.“¹²⁶

Pro vznik nových nádražních budov se našlo hned několik důvodů. Na rozdíl od Slovenska, kde většinu škod na železnicích způsobil ústup německého vojska na konci druhé světové války, bylo české území během války mnohem častěji vystaveno leteckému bombardování.¹²⁷ Po druhé světové válce tak nastala okamžitá potřeba opravy zničených mostů i tunelů a rekonstrukce poškozených nádražních budov. Válkou byly dotčeny hlavně železniční uzly Ústí nad Labem, Most, Chomutov, Sokolov, Cheb, Plzeň, Klatovy, České Budějovice, České Velenice, nádraží v Pardubicích a Praha-Smíchov.¹²⁸ Na Slovensku to byla nádraží v Nových Zámcích, Zvolenu a Vrútkách.

Poválečná rekonstrukce a inovace tak postupně probíhala od západu na východ republiky.¹²⁹ Takové řešení vyplynulo ze snahy přeorientovat československou železniční dopravu ze směru „sever-jih“ na „východ-západ“. Tyto změny byly ještě více podporované

¹²⁵STRAKOŠ, Martin. *Nádraží Ostrava – Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 21. ISBN 978-80-87967-14-0.

¹²⁶DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 18.

¹²⁷KREJČÍŘÍK, Mojmír. Po stopách našich železnic. Praha: Nadas, 1991. s. 204. Knižnice techniky a technologie železniční dopravy. ISBN: 80-7030-061-2.

¹²⁸KREJČÍŘÍK, Mojmír. Po stopách našich železnic. Praha: Nadas, 1991. Knižnice techniky a technologie železniční dopravy. s. 205. ISBN: 80-7030-061-2.

¹²⁹DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 18.

politickým režimem po roce 1948, kdy se výměna zboží se Sovětským svazem i dalšími zeměmi východního bloku stala zásadním předpokladem pro další rozvoj.¹³⁰

Také postupná elektrizace železnic, započatá ve třicátých letech v Praze a pokračující především v poválečném období na celém území Československa, byla dalším důvodem ke stavbám nových železničních budov.¹³¹

Příčinou drážního rozvoje v poválečných letech byla i orientace státní ekonomiky na těžký průmysl. Výstavba velkých průmyslových závodů, přeprava uhlí a surovin, zároveň i mobilita zaměstnanců, vedla k nárůstu nových nádražních budov i v následujícím období, a to především na severu Čech a na Ostravsku.¹³² V roce 1953 byl založen Státní ústav dopravního plánování – SUDOP – který měl na starosti železniční tratě.¹³³

Nádražní architektura se rozvíjela podle centrálního plánování správy SUDOPu. Významný nádražní architekt té doby, Josef Danda (1906-1999) shrnul společný rys nádražních budov té doby následovně: „*Byly vytvářeny v podstatě jednotným názorem funkcionalistické architektury, vycházejícím z podmínek urbanistické skutečnosti, splnění účelu a užitné konstrukce.*“¹³⁴ V poválečném vývoji drážní architektury se prosadil model jednotných odjezdových a příjezdových hal, které měly cestujícím poskytnout většinu potřebných služeb na jednom místě. Tyto haly se staly dominantami nádražních komplexů.¹³⁵

Význam nádraží se samozřejmě při jednotlivých architektonických soutěžích lišil. Realizace Chebu či Ostravy-Vítkovic mělo politicky i finančně jinou podporu než nádraží na méně významných tratích.¹³⁶ Například výstavba nádraží Lovosice, dokončená roku 1968, je ukázkou okrajového zájmu investora. Josef Danda, architekt zmíněné stavby, zanechal následující hodnocení: „*Architektonické a materiálové řešení bylo oproti*

¹³⁰KREJČÍŘÍK, Mojmír. Po stopách našich železnic. Praha: Nadas, 1991. Knižnice techniky a technologie železniční dopravy. s. 210. ISBN: 80-7030-061-2.

¹³¹ Elektrizace tratí v ČSR: stejnosměrně i střídavě. České dráhy. [online]. [cit. 15.04.2019]. Dostupné z <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/-30794/>

¹³²RACHOTA, Jan. Československé státní dráhy před půlstoletím. Chyňava: SAXI, [2012]. s. 10. ISBN 978-80-904767-5-2.

¹³³Historie | SUDOP PRAHA a.s. Homepage | SUDOP PRAHA a.s. [online]. [cit. 15.04.2019]. Dostupné z: <http://www.sudop.cz/o-nas/historie>

¹³⁴DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 19.

¹³⁵STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava – Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 37. ISBN 978-80-87967-14-0.

¹³⁶DANDA, Josef. *Výstavba Nového Nádraží Ostrava-Vítkovice*. In: *Ostrava 3: Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města. Ostrava, 1966, s. 214-218.*

*původním návrhům značně redukováno, a to především z důvodu omezených finančních možností investora.*¹³⁷ Podobná situace se opakovala i u nádraží v Aši, rovněž navržené Josefem Dandou v r. 1966 a dokončené o tři roky později. Od původního záměru, kdy mělo navazovat na chebské nádraží, se ustoupilo, a nakonec bylo realizováno skromnějšími prostředky.¹³⁸

Dozvuky bruselského stylu lze dobře vysledovat na stavbě ostravského hlavního nádraží, konkrétně na výpravní budově, postavené na přelomu šedesátých a sedmdesátých let. Z drážní architektury doposud nezmizelo bohaté využití skla, kovu i různých obkladů v exteriérech. Na druhé straně lze v nádražních interiérech vysledovat přechod k menší zdobnosti a jen k výjimečnému užití obkladových materiálů. Také pastelová barevnost se začíná postupně vytrácet. Je to patrné v Bystřici pod Hostýnem či vysočanském nádraží Praha-Libeň. Budovy zde již postrádají výraznější strukturu i tónování barev.¹³⁹

¹³⁷HÁJEK, Karel. Architekt Josef Danda. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 128.

¹³⁸Železniční stanice Aš – Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-as-14129880>

¹³⁹DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 43.

7. Nádražní budovy v bruselském stylu zachované na území České republiky

Sestavit kompletní seznam nádražních budov dotčených bruselským stylem na území někdejšího Československa by přesahovalo rámec bakalářské práce, proto jsem se soustředila pouze na vybrané zachované stavby na území České republiky, které jsem i osobně navštívila.

Jejich výběr byl veden otázkami, které ve své práci sleduji: Do jaké míry byly konkrétní stavby provedeny v bruselském stylu nebo ho vyjádřily ve svém celkovém řešení? A proč se zrovna tento styl tak výrazně projevoval zejména v architektuře nádražních budov?

U jednotlivých staveb uvádím stručné údaje o jejich realizaci, o architektech a jejich vztahu k investorům, abych objasnila, kdo rozhodoval o stylovém charakteru budov. Ze současného hlediska mne zajímá, zda tyto stavby mají či nemají širší společenské uznání jako památky nebo umělecká díla v oblasti architektury.

Jako příklady uplatnění bruselského stylu v nádražní architektuře jsem si vybrala následujících pět: nádraží Pardubice, nádraží Cheb, nádraží Ostrava-Vítkovice, nádraží Havířov a Ostrava hlavní nádraží. Všechna vybraná nádraží jsem osobně navštívila a pořídila fotodokumentaci, která mi slouží k obrazové komparaci s dobovými fotografiemi. Můj výběr pěti nádraží plně zastupuje různé projevy bruselského stylu, a to od jeho počátku, až po pozdní fázi.

Nádražní budova v Pardubicích¹⁴⁰ se v architektonických přehledech většinou řadí do stylu pozdního funkcionalismu. Do svého přehledu jsem ji zařadila proto, abych předvedla, že prvky, později označované jako bruselské, se objevovaly již před konáním výstavy Expo 58. Jsem přesvědčena, že podrobnější rozbor výzdoby pardubické

¹⁴⁰ **Nádraží Pardubice** - 1946-1958. Architekti: Karel Řepa (1895-1963), Karel Kalvoda (1903-1971), Josef Danda (1906-1999). Památkově chráněno od 3. 5. 1988. Adresa: náměstí Jana Pernera č.p. 217. *Železniční stanice Pardubice*. Číslo katalogu: 1000160808. [online] Dostupné z <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-pardubice-19179131> Je třeba odkaz na číslo v katalogu a citace celého titulu katalogu a adresa jeho umístění.

odbavovací haly přispěje k lepšímu pochopení počátku rozvoje bruselského stylu v nádražní architektuře, především pak v interiérech výpravních hal.

Řadu společných stylových prvků s pardubickou halou má architektura chebského nádraží.¹⁴¹ Je to zřejmě způsobeno účastí architekta Josefa Dandy v obou projektech. Exteriéry obou nádražních budov si jsou podobné. V případě chebského nádraží se však již bruselský styl uplatnil výrazněji.

Vrcholnými příklady nádražní architektury v bruselském stylu se stala nádraží v Havířově¹⁴² a Ostravě-Vítkovicích.¹⁴³

Hlavní nádraží v Ostravě¹⁴⁴ jsem vybrala proto, že je ukázkou pozdní fáze bruselského stylu.

Kromě těchto vybraných nádraží se bruselský styl evidentně uplatnil u nádražních budov v Duchcově,¹⁴⁵ Žďáru nad Sázavou,¹⁴⁶ v Bílině,¹⁴⁷ v Berouně,¹⁴⁸ v Mostě¹⁴⁹ a Havlíčkově Brodě.¹⁵⁰

¹⁴¹ **Nádraží Cheb**- 1956-1962. Architekt: Josef Danda. Památkově chráněno od 14. 12. 2016. Adresa: nám. Dr. Milady Horákové č.p. 1301/2. *Areál železniční stanice Cheb*. Číslo katalogu: 1999995957. [online] Dostupné z <https://pamatkovykatalog.cz/areal-zeleznicni-stanice-cheb-14232252>.

¹⁴² **Nádraží Havířov** – 1964-1969. Architekt: Josef Hrejsemnou. Nádraží je v památkovém katalogu, ale památkou neprohlášeno. Adresa: Železničářů č.p. 1300/2. *Železniční stanice Havířov*. Číslo katalogu: 1322534296. [online] Dostupné z <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-havirov-2172813>

¹⁴³ **Nádraží Ostrava-Vítkovice** – 1964-1967. Architekt: Josef Danda. Nádraží je v památkovém katalogu, a probíhá řízení o jeho prohlášení chráněnou památkou. Adresa: 703 00 Ostrava-Vítkovice. *Železniční stanice Ostrava-Vítkovice*. Číslo katalogu: 1493639792. [online] Dostupné z <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-ostrava-vitkovice-12398064>.

¹⁴⁴ **Ostrava-Hlavní nádraží** – 1966-1974. Architekti: Lubor Lacina (1920-1988) a Vlasta Douša. Není v památkovém katalogu. Adresa: Wattova 1047/21 a Nádražní 164/215.

¹⁴⁵ **Nádraží Duchcov** – 1962-1971. Architekt: Jiří Hylíš. Památkově chráněno od 4. 6. 2018. Adresa: Teplická č.p. 1277/150. *Vlakové nádraží*. Číslo katalogu: 1000021500. [online] Dostupné z <https://pamatkovykatalog.cz/vlakove-nadrazi-20038102>.

7. 1. Nádraží Pardubice

Projekt k vypracování nového pardubického nádraží byl zadán ministrem dopravy Projekční ústředně Stavební správě ČSD, jejímž zaměstnancem byl i architekt Josef Danda. Jemu byl právě návrh k vypracování přiřazen. Podle dobových záznamů se však jeho prvotní zpracování projektu z roku 1946 nesetkalo s úspěchem s odůvodněním, že na tak monumentální vizi nejsou v poválečné době finance.¹⁵¹ Také druhý, již pozměněný Dandův návrh ze stejného roku, byl zamítnut. Kvůli časové tísní a nutnosti co nejdříve stavět byla vypsána architektonická soutěž, k níž byli vyzváni architekti František Cubr a Zdeněk Pokorný, akademický architekt František Marek (1899-1971) a pardubičtí rodáci Karel Řepa (1895-1963) a Karel Kalvoda (1903-1971). Pardubičtí architekti ke spolupráci vyzvali i Josefa Dandu (1906-1999)¹⁵² a společně pak soutěž v roce 1947 vyhráli. Stavba

¹⁴⁶ **Žďár nad Sázavou – dostavěno** 1964. Architekt: František. A. Krejčí (1908-1981). Nádraží je v památkovém katalogu, ale památkou neprohlášeno. Adresa: Chelčického č.p. 229/1. *Vlakové a autobusové nádraží Žďár nad Sázavou*. Číslo katalogu: 1999991371. [online] Dostupné z <https://www.pamatkovykatalog.cz/vlakove-a-autobusove-nadrazi-zdar-nad-sazavou-14131512>.

¹⁴⁷ **Nádraží Bílina – dostavěno** 1968. Architekt: Jan Reiterman. Nádraží je v památkovém katalogu, ale památkou neprohlášeno. Adresa: č.p. 466, Bílina. *Železniční nádraží*. Číslo katalogu: 1000024780. [online] Dostupné z <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznichni-nadrazi-11217521>.

¹⁴⁸ **Nádraží Beroun – dostavěno** roku 1972. Informace nešly dohledat. Adresa: Nádraží 129, Beroun.

¹⁴⁹ **Nádraží Most – dostavěno** 1974. Architekti: Jan Reiterman, Václav Dědek. Interiér: Josef Danda. Nádraží je v památkovém katalogu, ale památkou neprohlášeno. Adresa: Nádražní č.p. 774/1. *Železniční nádraží*. Číslo katalogu: 1000016578. [online] Dostupné z <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznichni-nadrazi-11151646>.

¹⁵⁰ **Havlíčkův Brod – 1972-1982**. Architekt: Lubomír Srna. Nádraží je v památkovém katalogu, ale památkou neprohlášeno. Adresa: Nádražní č.p. 72. Výpravní budova vlakového nádraží Havlíčkův Brod. Číslo katalogu: 1999998462. [online] Dostupné z <https://pamatkovykatalog.cz/vypravni-budova-vlakoveho-nadrazi-havlickuv-brod-20611246>

¹⁵¹HÁJEK, Karel. *Architekt Josef Danda*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 97-99. ISBN 978-80-01-03957-1.

¹⁵²HÁJEK, Karel. *Architekt Josef Danda*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 100. ISBN 978-80-01-03957-1.

probíhala ve čtyřech etapách v rozmezí let 1949-1958.¹⁵³ Investorem byl SSZD Praha a výstavbu prováděl závod Dopravní stavby Olomouc.¹⁵⁴

Centrem nádražního komplexu je dvoupodlažní odbavovací hala, vedle níž se tyčí osmipatrová budova, sloužící jako hotel. K nádraží dále patří východní a západní křídla budov. Fasáda exteriéru staveb je obložena matnými tmavočervenými a lesklými černými keramickými obklady. Na východním nároží odbavovací haly jsou umístěny výrazné neonové hodiny.¹⁵⁵ Přednádražní prostor byl upraven jako park s fontánou a vodní plochou a tvoří přechod k zastávkám městské trolejbusové či autobusové dopravy.¹⁵⁶

Výpravní hala má půdorys obdélníku. K třem ostrovním nástupištím z ní vedou dva podchody určené zvláště pro příjíždějící a odjíždějící cestující. Výpravní hala byla rozdělena dle funkce na část odbavovací a klidovou. Na levé straně se návštěvník dostal k pokladnám a úschovně zavazadel. V odpočinkové části pak při čekání v hale mohl využít posezení na oboustranných lavičkách, případně i v samostatných čekárnách. Na pravé straně haly se nalézaly stravovací prostory s letní terasou, vstup do hotelové recepce a také do kina Čas, v podzemí budovy. Suterén nádraží mimo jiné sloužil i jako úschovna pro bicykly.¹⁵⁷ V této části budovy dále byly toalety s umývárny, kadeřnický salon a prostor pro první pomoc. Výpravní hala se prezentovala květinovou galerií, umístěnou na delších stranách stavby. Sem však veřejnost neměla přístup. Nesmíme ani zapomenout na nadpatro budovy, prosklené čtvercovými pásy, dodávající hale přirozené denní světlo.¹⁵⁸

V kontrastní bílo černé mozaikové dlažbě byly umístěny luxfery, prosvětlující spodní prostory nádraží. Stěny a sloupy odbavovací haly byly obloženy rakovnickými černými a světle žlutými keramickými kachlíky. V hale se rovněž často uplatnily i hliníkové profily, hlavně u nástěnných obkladů, madel dveří či při vytváření nápisů. Halu uzavírá železobetonová oválná skořepina s osvětlením v jemném odstínu žluté barvy.¹⁵⁹

¹⁵³DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s.25.

¹⁵⁴DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 24.

¹⁵⁵DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 26.

¹⁵⁶HÁJEK, Karel. *Architekt Josef Danda*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 104. ISBN 978-80-01-03957-1.

¹⁵⁷DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 25.

¹⁵⁸DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 25

¹⁵⁹*Železniční stanice Pardubice – Památkový Katalog*. *Památkový Katalog [online]*. [cit. 15.04.2019].

Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-pardubice-19179131>

Na kratších stěnách obdélné haly jsou dvě protilehlé mozaiky, na jedné je vyobrazení zámků a hradů v regionu od Richarda Landera (1904-1982) a na druhé znamení zvěrokruhu od Jaroslava Moravce (1934-1977) uprostřed s velkými hodinovým ciferníkem.¹⁶⁰ Podél stěn haly byl ještě umístěn pás černobílých fotografií československých památek.¹⁶¹

Pardubické nádraží jsem zařadila do této práce, abych na něm poukázala na prvky, které se objevovaly jak v pozdním modernismu, tak po roce 1958 i v bruselském stylu. Nádražní architektura byla projektována v roce 1947 ve funkcionalistickém stylu, ale byla dokončena v roce konání Expa 58.

Jako typické znaky bruselského stylu bych ve výpravní hale v Pardubicích v první řadě uvedla kontrastní barevnost, spojenou s kombinací mnoha různých materiálů. Skořepinová plastická klenba pardubické haly předznamenala pozdější řešení nádražních hal bruselského stylu. Rovněž Moravcovy mozaiky formálně i obsahově předznamenávají „kosmickou“ výzdobu pozdějších nádražních hal. Závěrem je nutné podotknout, že účast architekta Josefa Dandy měla bezesporu velký význam pro další vývoj nádražní architektury bruselského stylu. Právě on se stal jedním z hlavních propagátorů tohoto stylu v československé nádražní architektuře.

Pardubické nádraží pro mě nebylo velkým překvapením. Tento železniční uzel navštěvuji poměrně často. Přesto bylo přínosné a inspirující věnovat se mnohým detailům, a v rámci své bakalářské práce se podívat na známé prostory jiným úhlem pohledu. Oproti původnímu stavu byla změněna dispozice a funkce čekáren, dnes slouží ke komerčnímu využití. Výměnou prošly i hlavní vstupní dveře. Původní, s výraznými madly, byly vyměněny za automatické a také informační cedule s nápisy odjezdů a příjezdů, prošly modernizací. Hotel stále funguje, kino Čas již není využíváné.¹⁶²

Svoji podobu změnil také přednádražní prostor, který nově nabízí více místa pro odpočinek a také bezpečné uskladnění cyklů. Starou fontánu však už můžeme nalézt jen

¹⁶⁰DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 101-106.

¹⁶¹HÁJEK, Karel. *Architekt Josef Danda*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 105. ISBN 978-80-01-03957-1.

¹⁶² Do opraveného hotelu na nádraží v Pardubicích nastěhuje SŽDC účetní | Pardubice. *Český rozhlas Pardubice* [online]. [cit. 10.06.2019]. Dostupné z: <https://pardubice.rozhlas.cz/do-opraveneho-hotelu-na-nadrazi-v-pardubicich-nastehuje-szdc-ucetni-7607125>

na dobových pohlednicích. Na jižním cípu směrem od nádraží pak byla, oproti původnímu projektu, umístěna nová vodní plocha.

Je dobré připomenout, že ačkoliv byl přednádražní prostor v minulých letech zmodernizován, pardubické nádraží se zatím větších oprav nedočkal. Rekonstrukce, jak exteriéru, tak i interiéru je dnes ovšem velmi potřebná. Plány jsou připravené na rok 2020 a do dvou let by měla být rekonstrukce hotová.¹⁶³ O ztrátu hodnot se snad bát nemusíme, protože celé nádraží je od roku 1988 zařazeno mezi kulturní památky.¹⁶⁴

7. 2. Nádraží Cheb

Chebské nádraží projektoval Josef Danda v letech 1956-1959 a bylo dostavěno v roce 1962. Hlavním důvodem k výstavbě bylo poškození staré nádražní budovy z let 1863-1864 spojeneckým náletem v roce 1945. Nová stavba měla také významné politické zadání, měla se stát zhmotněním úspěchu socialismu v blízkosti hranice se západním světem.¹⁶⁵ Investorem stavby byl SjhZD Plzeň a stavbu provádělo Železniční stavitelství Praha.¹⁶⁶

Komplex nádraží je tvořen třemi budovami, jejichž uspořádání zdůrazňuje spojení nádraží s centrem města, s náměstím Dr. Milady Horákové. Pro železniční účely byla určena hlavní, šestipatrová stavba, která dominuje symetricky umístěným jednopatrovým křídly. Ta měla poskytovat prostory pro zajištění železničního i autobusového provozu, provozu celní správy a restauraci. Kolmo k oběma křídly pak byly postaveny ještě další dvě dvoupatrové budovy pro služby ČSD a pošty. Celý komplex budov spojila kolonáda.¹⁶⁷ Nádraží má tři nástupiště, první z nich přiléhá k budově, zatímco další, tzv. ostrovní nástupiště, jsou spojena s hlavní halou podchodem.¹⁶⁸ Před nádražím vznikala

¹⁶³ Nádraží čeká oprava za čtyři miliardy, začít má příští rok – Pardubický deník. *Pardubický deník* [online]. [cit. 06.06.2019]. Dostupné z: https://pardubicky.denik.cz/zpravy_region/nadrazi-ceka-oprava-za-ctyri-miliardy-zacit-ma-pristi-rok-20190112.html

¹⁶⁴ Železniční stanice Pardubice – Památkový Katalog. *Památkový Katalog* [online]. *Železniční stanice Pardubice – Památkový Katalog. Památkový Katalog* [online]. [cit. 15.04.2019]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-pardubice-19179131>

¹⁶⁵HÁJEK, Karel. Architekt Josef Danda. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 88. ISBN: 978-80-01-03957-1

¹⁶⁶HÁJEK, Karel. Architekt Josef Danda. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 30. ISBN: 978-80-01-03957-1

¹⁶⁷DANDA, Josef. Naše železniční nádraží. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s.31.

¹⁶⁸DANDA, Josef. Naše železniční nádraží. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s.33.

zároveň rozsáhlá upravená plocha s parkovou částí, parkovištěm pro automobily a autobusovým nádražím¹⁶⁹.

Fasáda nádražní budovy je z větší části obložena červenými chlumčanskými kachlíky kombinovanými se světlým rakovnickým keramickým porfyrem. Sokl je ze slezského šedozeleného pískovce, ostatní skrytější části fasády pokrývá šedý, žlutý a bílý břízolit.¹⁷⁰

Výšková budova nádraží s dvěma konickými sloupy je zároveň hlavním vstupem do výpravní haly. Na průčelí budovy pak jsou hodiny a kovový emblém od Jaroslava Šajna (1926-1995) symbolizující spojení města a dopravy.

Odbavovací hala je párem konických sloupů funkčně rozdělena do dvou částí. Na levé straně nacházíme provozní služby, zahrnující prodej jízdenek, úschovnu zavazadel či informační středisko. V druhé části haly jsou umístěny čekací prostory, umývárny, občerstvení a oddělený prostor s celnicí. Dříve bylo využíváno i první patro, kde se nacházela restaurace a kavárna. Toto patro bylo vyplněno skleněnými panely z ohýbaného skla od Benjaminu Hejleka (1924-1993) a Jana Štibycha (1922).¹⁷¹

V interiéru odbavovací haly bylo užito široké škály materiálů a barev. Začneme-li od podlahy, vidíme kombinaci světlých a tmavých obdélníků z krystalického mramoru, v jiných částech nádraží se setkáme s keramickými, vlysovými a gumovými podlahami.¹⁷² Stěny byly pak obloženy světlými keramickými obdélníky. Strop haly se skládá z bílých, béžových a modrých desek novoduru, s rastrem z modřínových lišt. Osvětlení haly se vyřešilo stropními i nástěnnými tělesy. V hale byly často užity ocel i hliník, ve výplních se využilo čiré i matné sklo a také chodopak (opaxit).¹⁷³ V podchodech k nástupištím pak omítku ozdobily modré keramické obklady.

¹⁶⁹DANDA, Josef. Naše železniční nádraží. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s.31.

¹⁷⁰HÁJEK, Karel. Architekt Josef Danda. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 95. ISBN: 978-80-01-03957-1

¹⁷¹Živé Chebsko, Budova chebského nádraží se stal kulturní památkou. Letos začne rekonstrukce nástupišť. [online]. [cit. 20.2.2019] dostupné z <http://zivechebsko.cz/2017/01/30/budova-chebskeho-nadrazi-se-stala-kulturni-pamatkou-letos-zacne-rekonstrukce-nastupist/>

¹⁷²DANDA, Josef. Naše železniční nádraží. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s.33.

¹⁷³STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 60. s. 101.

V návrhu chebského nádraží vysvětluje Josef Danda svůj záměr, skloubit trendy pozdního modernismu s doznívajícími tendencemi výstavby padesátých let. „*Celkový architektonický záměr vychází z myšlenky dát vnější i vnitřní architektuře netradiční a optimistický ráz, s určitou monumentalitou vnějšku i vlídným, veselým prostředím vnitřku, a to jak v měřítku, poměrech, plastice, tak i v užitých materiálech fasád a interiéru. A právě kvalita, struktura a barevnost materiálů hrají v tomto záměru důležitou roli.*“¹⁷⁴

Halu zdobí několik uměleckých děl. Nad hlavním vstupem do nádražní haly je umístěna barevná vitráž od Zdeňka Holuba (1927-1995) s mírovou tematikou. Na kratších protilehlých stěnách haly nalezneme dvě umělecké mozaiky s kosmickými náměty od Jaroslava Moravce (1934-1977). Venku v atriu nádraží pak byla umístěna kovová plastika od Huga Demartiniho (1932-2010). Ta se ale dnes bohužel nachází ve velmi zanedbaném stavu.¹⁷⁵

Chebské nádraží je typickou ukázkou bruselského stylu. Pastelová barevnost výpravní haly s množstvím obkladových materiálů, umělecky zpracované sklo a mozaiky. Strop v barevném souladu holubí modří, béžové a bílé barvy ve čtvercovém rastru je unikátním projevem bruselského stylu. Také zkosené podpůrné sloupy, jak v interiéru, tak v exteriéru dokazují příklon k novým trendům v architektuře. Chebské nádraží je do jisté míry podobné pardubickému nádraží, především v půdorysu a typu výpravní budovy, obkladu fasád a typů dveří. Rozdíl ale najdeme v detailech, například v provedení pokladen, kdy ty chebské již mají bruselské detaily v podobě zkosených podpůrných sloupků.

Město Cheb jsem navštívila v únoru 2019, kdy na nádraží probíhala rozsáhlá rekonstrukce. Ta započala již v červnu předchozího roku. Celkovou výměnou mělo projít kolejiště, včetně modernizace nástupiště.¹⁷⁶ Na nádraží je naplánován bezbariérový přístup, obě ostrovní nástupiště budou mít zabudované pojízdné eskalátory.¹⁷⁷ Přestavba se ale

¹⁷⁴ DANDA, Josef. Naše železniční nádraží. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s.32.

¹⁷⁵ Plastika v atriu nádraží v Chebu »Centrum pro dějiny sochařství. *Homepage »Centrum pro dějiny sochařství* [online]. Centrum pro dějiny sochařství [cit. 29.04.2019]. Dostupné z: <http://www.sochařství.info/realizace/plastika-v-atriu-nadrazi-v-chebu/>

¹⁷⁶ I-DNES, V Chebu začala půlmiliardová oprava nádraží, nejvýznamnějšího uzlu v kraji. [online]. [cit. 20.2.2019] dostupné z https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/vlakove-nadrazi-cheb-rekonstrukce-vlakove-zeleznice-doprava.A180619_409564_vary-zpravy_ba/tisk

¹⁷⁷ Potvrzeno! Eskalátory na nádraží budou – Chebský deník. *Chebský deník* [online]. [cit. 09.06.2019]. Dostupné z: https://chebsky.denik.cz/zpravy_region/potvrzeno-eskalatory-na-nadrazi-budou-20190114.html

zatím nedotkne nádražní budovy, neboť ta je od 14. 12. 2016 památkově chráněná.¹⁷⁸ Nicméně plán rekonstrukce je v procesu jednání a do tří let by měla začít také její oprava.¹⁷⁹

Bylo by jistě zajímavé průběžně sledovat rekonstrukci nádraží a v časové linii zachytit jak původní, tak i modernizované části. Jako příklad by mohla sloužit postupná estetická změna peronů. Na prvním nástupišti se již dnes cestující setká s novým pojetím, zatímco dvě původní ostrovní nástupiště jsou stále laděna do modré barvy. Jejich odlišnost také podtrhují zkosené tvary peronů ve stejné barvě, původní lavičky i závěsné hodiny.

Při vstupu do odbavovací haly návštěvníky upoutá bruselská barevnost, veselost a rozmanitost tvarů. Ta odsud ani po letech nevyprchala. Je dobré zaměřit se na detaily. Haly se sice zatím nedotkla větší rekonstrukce, některé změny zde ale již proběhly. Například u dveří. Někde jsou stále původní, ale u frekventovanějších míst, což je vstup do podchodu, či u prvního nástupiště, jsou instalovány nové a bohužel plastové. Také hlavní vstupní dveře do odbavovací haly byly vyměněny za automatické. Z výpravní haly zmizely původní monumentální hodiny a na jejich místo byly umístěny nové tabule s odjezdy a příjezdy vlaků. Z haly se i časem vytratily neonové nápisy a otočné jízdni řády.¹⁸⁰

Chebské nádraží je zajímavou ukázkou bruselské architektury. Bohužel jídelní bufety umístěné v hale svým levným designem degradují původní architektonický záměr a všudypřítomné reklamní plakáty i nesmyslné poutače, ukazují na necitlivost pronajímatelů k estetice architektury. V nádražní hale mě také nemile překvapily některé uzavřené přepážky a viditelné stopy vandalismu.

I rozlehlý prostor před nádražím prošel v roce 2012 zásadní proměnou. Proběhla zde výstavba nového terminálu autobusového nádraží. Prostor ovládla šestiúhelníková

¹⁷⁸Národní památkový ústav, Památkový katalog, areál železniční stanice Cheb. [online] [cit. 20.2.2019] dostupné z <https://pamatkovykatalog.cz/?element=14232252&action=element&presenter=ElementsResults>

¹⁷⁹I-DNES, V Chebu začala půlmiliardová oprava nádraží, nejvýznamnějšího uzlu v kraji. [online]. [cit. 20.2.2019] dostupné z https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/vlakove-nadrazi-cheb-rekonstrukce-vlaky-zeleznice-doprava.A180619_409564_vary-zpravy_ba/tisk

¹⁸⁰STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 101. ISBN 978-80-85034-83-7.

budova, poněkud nešťastně rušící původní záměr Josefa Dandy.¹⁸¹ Že se zde střetly dvě zcela odlišné architektonické koncepce, je bohužel až příliš zjevné.

7. 3. Nádraží Ostrava-Vítkovice

V letech 1964 až 1967 projektoval a postavil Josef Danda nádraží Ostrava-Vítkovice. Jedná se o první nádraží, které nevzniklo v rámci poválečné obnovy infrastruktury regionu a železniční sítě státu.¹⁸² V šedesátých letech dvacátého století se totiž Československo vrátilo k myšlence Polanecké spojky,¹⁸³ propojující stanice Polanka nad Odrou až k Ostrava-Kunčice.¹⁸⁴ Důvodem k výstavbě byla celková přetíženost železničních tratí v ostravském uzlu a potřeba lepšího zajištění zásobování místních podniků těžkého průmyslu.¹⁸⁵ Výstavba Polanecké spojky tak započala 1. února roku 1962 a definitivně byla ukončena v roce 1970.¹⁸⁶

Neméně důležitou motivací k výstavbě byla i realizace přilehlého ostravského Jižního města¹⁸⁷, sídliště, ve kterém mělo dle odhadů najít bydlení až 150 000 osob.¹⁸⁸ Proto bylo nutné vybudovat nádraží, které by bylo schopné odbavit až 7000 cestujících za hodinu.¹⁸⁹

Martin Strakoš se podrobněji věnoval architektonickým studiím, ze kterých se později vybíral vítězný návrh.¹⁹⁰ K vytvoření projektu pro soutěž byli vyzváni odborníci Krajského projektového ústavu pro výstavbu měst a vesnic v Ostravě, kteří vytvořili čtyři

¹⁸¹ Stavbaweb.cz – Dopravní terminál v Chebu. *Stavbaweb.cz – odborný portál o architektuře a stavebnictví* [online]. Dostupné z: <https://stavbaweb.dumabyt.cz/dopravni-terminal-v-chebu-6970/clanek.html>

¹⁸² HÁJEK, Karel. *Architekt Josef Danda*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 118

¹⁸³ Polanecká dráha byla vystavěna v letech 1916-1920 na podobné trase jako pozdější Polanecká spojka. Do provozu však z vojenských a hospodářských důvodů nebyla uvedena. Více viz. BUREŠ, Jaroslav. *Výstavba Polanecké spojky* [online]. Dostupné z: <http://www.nadrazivtkovice.cz/?p=193>.

¹⁸⁴ HÁJEK, Karel. *Architekt Josef Danda*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 118.

¹⁸⁵ *Výstavba nové Polanecké spojky v 60. letech 20. stol. | nadrazivtkovice.cz. nadrazivtkovice.cz / historie a současnost železničního nádraží Ostrava-Vítkovice a Polanecké spojky* [online]. Dostupné z: <http://www.nadrazivtkovice.cz/?p=47>

¹⁸⁶ STRAKOŠ, Martin. *Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 116. ISBN 978-80-87967-14-0.

¹⁸⁷ Dnes součástí obvodu Ostrava-Jih.

¹⁸⁸ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 143-144. ISBN 978-80-85034-83-7.

¹⁸⁹ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 143-144. ISBN 978-80-85034-83-7.

¹⁹⁰ STRAKOŠ, Martin. *Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 105-114. ISBN 978-80-87967-14-0.

návrhy. Dvě studie předložilo pražské středisko Státního ústavu dopravního projektování¹⁹¹ a jeden projekt rozpracovali v brněnském pracovišti SUDOPu. Bohužel kromě vítězného návrhu, se ostatní nedochovaly.¹⁹²

V roce 1964 se sešla komise sestavená ze železničních odborníků, a ta postupně vyhodnocovala jednotlivá řešení budoucího ostravského nádraží. Tvořili ji členové Československých státních drah za oddělení Polanecké spojky, dále členové SUDOPu z Útvaru hlavního architekta a zastoupen byl i Krajský projektový ústav. Samozřejmě že mezi členy komise nemohli chybět ani delegáti Krajského výboru KSČ.¹⁹³

Martin Strakoš však upozorňuje, že se komise skládala i z projektantů a investora, čímž mohlo docházet k protěžování některých projektů. Z dochovaných materiálů se ale dozvídáme, že důraz na architektonické hledisko byl snad přece jenom tím klíčovým zřetelem pro výběr vítězného projektu.¹⁹⁴

Z pramenů vyplývá, že komise především řešila, zda návrhy splňují nároky železničního provozu. Dále se zvažovala hlediska urbanistická, dispoziční, architektonická, konstrukční a ekonomická. V neposlední řadě hrály důležitou roli i provozní náklady.¹⁹⁵

Požadavkům nejvíce vyhovoval návrh Josefa Dandy, ale i k tomuto projektu měla komise připomínky a vyžadovala úpravy s ohledem na předpokládaný provoz. Navržená hlavní hala se jí zdála příliš těžkopádná, rovněž požadovala přepracování interiérů, aby se docílilo architektonické jemnosti a atraktivnosti.¹⁹⁶ (V katalogu uvádím právě tento původní návrh od Josefa Dandy, který musel být přepracován).

¹⁹¹ Dále v textu už jen jako SUDOP.

¹⁹² STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 109. ISBN 978-80-87967-14-0.

¹⁹³ STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 109. ISBN 978-80-87967-14-0.

¹⁹⁴ STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 109. ISBN 978-80-87967-14-0.

¹⁹⁵ STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 109. ISBN 978-80-87967-14-0.

¹⁹⁶ STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 112. ISBN 978-80-87967-14-0.

Výstavba započala v srpnu roku 1964 a skončila o tři roky později. Stavbu prováděl závod Vítkovické stavby Ostrava a investoval SSD Olomouc. Nádraží se nachází na adrese 703 00 Ostrava-Vítkovice.¹⁹⁷

Dominantou se stala výpravní budova lichoběžníkového půdorysu s velkým proskleným průčelím, členěným pilovitě tvarovanými kovovými nosníky.¹⁹⁸ K ní přiléhají na bocích z obou stran jednopatrová provozní křídla, obložená soklem z černých kachlíků a obklady ze světlých kachliček. První patra byla složena z boletických panelů v kombinaci se sklem. Střechy architekt navrhl jako ploché se světlíky.¹⁹⁹ Na čelní straně nádražní budovy se použila modrá skleněná mozaika, a v průčelí nad pilíři ve tvaru „V“ byl světlý keramický obklad. Markýza se skládala z hliníkového vlnitého plechu a na levé straně se zužovala do přístřešku, s ukotvením na sloupy stylem „V“-tvaru. Také na protější straně od přístřešku došlo k zabudování vlajkového stožáru ve stejném úhlu.

Tak jako u výstavby jiných větších veřejných budov, se při řešení konstrukce vítkovického nádraží musel brát ohled na možné poddolování budovy, neopomenutelný aspekt při výstavbě na Ostravsku.²⁰⁰ Proto je komplex nádraží rozdělen na sedm dilatačních celků, aby se předešlo jeho zborcení či nakřivení.²⁰¹ Přístup ke dvěma nástupištím je kvůli terénu řešen v prvním případě podchodem a v tom druhém nadchodem. Pro zdolání sedmi metrů výškového rozdílu k druhému nástupišti, zde byly zabudovány eskalátory pro cestující. Jednalo se mimochodem o první nádraží v Československu, kde se použilo toto moderní technické řešení.²⁰²

Vítkovické nádraží bylo postaveno s dostatečně velkou přednádražní plochou, s dobrým dopravním spojením s městem i prostorem pro parkování osobních vozidel.

¹⁹⁷DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 55.

¹⁹⁸ STRAKOŠ, Martin. *Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 116. ISBN 978-80-87967-14-0.

¹⁹⁹STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. s. 144. ISBN 978-80-85034-83-7.

²⁰⁰ STRAKOŠ, Martin. *Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 117. ISBN 978-80-87967-14-0.

²⁰¹DANDA, Josef. *Výstavba Nového Nádraží Ostrava-Vítkovice*. In: *Ostrava 3: Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města. Ostrava, 1966, s. 214-218.*

²⁰²TRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 145.

K nádraží patřil i nedaleký desetipatrový panelový dům, sloužící jako ubytování pro zaměstnance Československých státních drah.²⁰³

Výpravní hala zabírá rozsah dvou pater. Ve spodní části na pravé straně od hlavního vstupu projektant umístil kasy s prodejem jízdenek. V levé polovině haly byly zbudovány obchody a toalety. Střed haly zdobil záhon s květinami a kovový pylon.²⁰⁴ V zadní části haly za schodištěm zůstal prostor pro úschovnu zavazadel, doplňkové služby a také schody vedoucí k nadchodu pro přístup ke druhému nástupišti. Vstup na první nástupiště byl možný přes schodiště, umístěné naproti hlavnímu vchodu do haly. Ve druhém patře haly pak vznikla galerie, přístup k ní vedl přes schodišťový blok, který se pojil i s nadchodem. Na západní straně galerie zůstaly kanceláře a čekárny, východní část se využívala pro stravovací služby. Galerii na straně hlavního průčelí také ozdobila žardiniéra s čerstvými květinami a fontána.²⁰⁵

Ve výpravní hale se položila podlaha z bílé žuly s tmavou kombinací. Ostatní druhy podlah ve vnitřních prostorech nádraží byly kamenné a keramické, také se použily teracové dlaždice. V některých případech se položilo PVC, gumolit, zlinolit či travertin.²⁰⁶ Stěny haly se pokryly kamennými i keramickými obklady, štěrkovými omítkami, hlinkovými i latexovými nátěry.²⁰⁷ V interiéru haly vznikly barevné mozaiky (v kombinaci modrá, žlutá a černá). Často se použilo i sklo, jak dekorativní, tak i funkční. Strop haly zakryly pilovitě uspořádané akustické panely, v nichž se střídají pruhy průchodů s pásy osvětlení.

V prostoru nechybí ani umělecké prvky. Třeba hodiny na skleněné věži od sklářského výtvarníka Vladimíra Kopeckého (1931), umístěné v prvním patře. Zaujme i pás s abstraktními tvary, vypalovanými do drátěného skla od výtvarníků Františka Buranta (1924-2001) a Benjamina Hejleka (1924-1993). Pás byl horizontálně umístěn po obvodu

²⁰³ STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. ISBN 978-80-87967-14-0. s. 116.

²⁰⁴ Umělecká výzdoba nádraží Ostrava-Vítkovice | nadrazivítkovice.cz. *nadrazivítkovice.cz / historie a současnost železničního nádraží Ostrava-Vítkovice a Polanecké spojky* [online]. Dostupné z: <http://www.nadrazivítkovice.cz/?p=106>

²⁰⁵ DANDA, Josef. *Výstavba Nového Nádraží Ostrava-Vítkovice*. In: *Ostrava 3: Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města*. Ostrava, 1966, s. 214-218.

²⁰⁶ STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. ISBN 978-80-87967-14-0. s. 125.

²⁰⁷ Památkový katalog - 1493639792 - železniční stanice Ostrava – Vítkovice. *Památkový katalog* [online]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/?presenter=ElementsResults&action=element&element=12398064>

výpravní haly.²⁰⁸ V hlavním průčelí haly se nacházel i reliéf z litého skla od Benjamina Hejleka. Dílo však bylo brzy po otevření zničeno vandaly. Autor proto vytvořil nový reliéf s abstraktní tematikou. Té se však do dnešní doby dochoval pouze zlomek.²⁰⁹

Samotná budova vítkovického nádraží je vrcholnou ukázkou uplatnění bruselského stylu v drážní architektuře. Jeho projevy lze sledovat v exteriéru i interiéru budovy. Geometričnost, barevnost, tvary, lichoběžníkový půdorys a užití materiálů. Od skleněných mozaik, vlnitých plechů, keramických obkladů a skla, až po umělé hmoty. Abstraktní výzdoba vypalovaného skla či dominantní plasticky řešený strop, jsou typickými bruselskými prvky. Navíc na nádraží se podíleli účastníci Expa 58 - Vladimír Kopecký a Františkem Burant spolu získali zlatou medaili za mozaiku pro Světovou výstavu Expo 58.²¹⁰

Současné využití Vítkovického nádraží je dnes spíše problematické. Pro potřeby současného provozu se jeví předimenzované. Po útlumu vítkovických podniků těžkého průmyslu mají větší využití nádraží Ostrava-Svinov a Ostrava hlavní nádraží. Na vítkovickém nádraží zastavují pouze osobní vlaky, rychlíky projíždějí.²¹¹ Z kdysi výstavní a významné nádražní stavby je dnes zpustlý objekt.

Přispěla k tomu i právní neukotvenost a rozpory v posuzování historické hodnoty objektu. Nádraží Ostrava-Vítkovice bylo do dnešního dne celkem třikrát prohlášeno Ministerstvem kultury za kulturní památku, avšak také třikrát toto rozhodnutí pozbylo platnosti. První návrh podal Památkový ústav již v roce 2008. V roce 2010 se pak skutečně kulturní památkou stalo. Bohužel nikoliv na dlouhou dobu. České dráhy, a.s., které tou dobou byly ještě vlastníkem budov, podaly rozklad, čímž následně a díky negativnímu rozhodnutí ministra kultury, ztratilo nádraží tento status.²¹² Podobná situace

²⁰⁸ STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. ISBN 978-80-87967-14-0. s. 125.

²⁰⁹ STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. ISBN 978-80-87967-14-0. s. 145.

²¹⁰Vladimír Kopecký: Dálky a póly – Hrad Špilberk – Muzeum města Brna. Hrad Špilberk – Muzeum města Brna [online]. [cit. 14.06.2019]. Dostupné z: <http://www.spilberk.cz/vystava/vladimir-kopeccky-dalky-a-poly/>

²¹¹Nezastavujeme! Vítkovické nádraží je další ostuda Ostravy – Moravskoslezský deník. *Moravskoslezský deník* [online]. [cit. 28.04.2019]. Dostupné z: https://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/nezastavujeme-vitkovicke-nadrazi-je-dalsi-ostuda-ostravy-20150511.html

²¹² STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. ISBN 978-80-87967-14-0. s. 163.

se opakovala i v letech 2013 a 2016, kdy nádraží opět přišlo o památkovou ochranu.²¹³ V současnosti opět probíhá řízení o jeho prohlášení kulturní památkou.²¹⁴

České dráhy a.s., se po mnoho let snažily prodat nádraží soukromému vlastníkovi, který by ovšem musel zachovat provoz stanice.²¹⁵ Během diskuzí o její budoucnosti se odborná i laická veřejnost rozdělila na dva tábory. Na jedné straně stojí pragmatičtí odpůrci, neuznávající jakoukoliv památkovou ochranu, na straně druhé jsou skupiny, kterým není osud Vítkovického nádraží lhostejný. Patří k nim *Okrášlovací spolek za krásnou Ostravu*²¹⁶ založený roku 2013 a *Zkrášlovací spolek JIHAN*²¹⁷ založený v roce 2016. Oba spolky, jak jejich název napovídá, se angažují hlavně při údržbě a estetickém náhledu na veřejné prostory. Zároveň se aktivně zabývají historií i současností Ostravských staveb.

Můj osobní dojem, získaný z nedávné návštěvy Vítkovického nádraží, není nijak radostný. Objekt je v zanedbaném stavu a drážně nevyužitý. Funguje zde sice stále prodej jízdenek, k dispozici je i WC a bistro s novinami, avšak přístup na galerii i k prvnímu nástupišti je uzavřen mříží. Také hlavní vstup do haly je přehrazen zátarasy. Vinou nekontrolovatelné cirkulace vzduchu zde došlo k rozbití skel, a proto není vchod používán.²¹⁸ Ke vstupu a výstupu do nádražní haly slouží pouze boční vchod, který je ovšem v tristním stavu. Prostory, spíše než cestující, využívají místní bezdomovci a ochutnavači krabicového vína, a to se všemi zápory, které k tomuto způsobu života patří. Většina původních esteticko-uměleckých prvků se na nádraží sice stále nachází, ale mnoho z nich je viditelně poškozeno. Těžko rozlišit, zda rukou vandalů, či zanedbáním alespoň základní údržby. Exteriér i interiér také nese stopy po sprejerech, byť místní dobrovolníci

²¹³ STRAKOŠ, Martin. *Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*. Praha: Národní památkový ústav, 2017. ISBN 978-80-87967-14-0. s. 163

²¹⁴ *Železniční stanice Ostrava-Vítkovice – Památkový Katalog* [online]. Dostupné z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-ostrava-vitkovice-12398064>

²¹⁵ *Z vítkovického nádraží vznikne obchodní centrum. Pokud nebude památkou*. *iDNES.cz* [online]. [cit. 28.04.2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ostava/zpravy/budoucnost-vlakoveho-nadrazi-ve-vitkovicich.A121115_115907_ostava-zpravy_jog

²¹⁶ *V Ostravě vznikl nový okrašlovací spolek Za krásnou Ostravu | FANTOM - kulturní magazín*. *FANTOM - kulturní magazín | Kulturní rozcestník pro Ostravu a Českou republiku, články, kalendář akcí, programy, soutěže* [online]. 2004 [cit. 28.04.2019]. Dostupné z: <https://www.fan-tom.cz/v-ostave-vznikl-novy-okraslovaci-spolek-za-krasnou-ostavu/>

²¹⁷ *V Ostravě vznikl zkrášlovací spolek Jihan. Okrašlovací spolek Za krásnou Ostravu* [online]. 2019 [cit. 28.04.2019]. Dostupné z: <http://www.krasnaostrava.cz/v-ostave-vznikl-zkraslovaci-spolek-jihan/>

²¹⁸ *Vítkovické nádraží dál ohrožuje životy cestujících – Moravskoslezský deník*. *Moravskoslezský deník* [online]. [cit. 28.04.2019]. Dostupné z: https://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/vitkovicke-nadrazi-dal-ohrozuje-zivoty-cestujicich-20130712.html

strávili nemálo času úklidem počmáraných či polepených fasád a omítek.²¹⁹ Smutnou tečkou na konec je absence původních nápisů příjezdů a odjezdů na hlavním průčelí budovy, které byly vyměněny za současné jednotící modro-bílé cedule s nápisem nádraží. V hale jsou nápisy odjezdů a příjezdů zachované, a to i s historickým neonem.

Plán rekonstrukce vítkovického nádraží je zatím ve stadiu příprav. Konkrétní datum zahájení není doposud známo, optimisté opatrně hovoří o horizontu dvou let.²²⁰

7. 4. Nádraží Havířov

Město Havířov bylo založeno roku 1955. Prioritním důvodem výstavby bylo zajištění stabilního ubytování pro pracovníky z Ostravsko-karvinských dolů a hutí.²²¹ Mladé město sice disponovalo menším nádražím v místě obce Šumbark, to ale kapacitně nevyhovovalo náročným přepravním potřebám.²²² Proto byla vypsaná architektonická soutěž a roku 1959 se vybral vítězný projekt. Tím se stal návrh od architekta Josefa Hrejsemnou (1928-2010). Výstavba nádraží pak probíhala v letech 1964-1969.²²³ Nádraží je umístěno na okraji města mezi bývalou obcí Šumbark a čtvrtí Město. Tvoří tak vstupní bránu do Havířova.

Nádraží je tvořeno výpravní budovou ve tvaru zkoseného hranolu s celoproskleným průčelím. Půdorys výpravní haly je obdélného půdorysu. Z východní strany bylo připojeno k výpravní hale kratší křídlo z důvodu provozu restaurace. Na západní straně pak bylo napojeno provozní křídlo pro potřeby Československých drah, včetně budovy, sloužící k ubytování zaměstnanců ČSD. Všechna nádražní křídla jsou dvoupodlažní. K nádraží ještě

²¹⁹ Za hezcí nádraží | nadrazivtkovice.cz. *nadrazivtkovice.cz | historie a současnost železničního nádraží Ostrava-Vítkovice a Polanecké spojky* [online]. [cit. 28.3.2019] Dostupné z: http://www.nadrazivtkovice.cz/?page_id=136

²²⁰SŽDC dá příští rok na opravy nádražních budov 1,2 miliardy korun - Aktuálně.cz. *Zprávy - Aktuálně.cz* [online]. Economia, a.s. [cit. 28.04.2019]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/szdc-da-pristi-rok-na-opravy-nadraznich-budov-1-2-miliardy-k/r~19a049a0fef511e8a7f60cc47ab5f122/?redirected=1556482836>

²²¹Havířov vznikl před 60 lety. Honosné bulváry připomínají Paříž a Moskvu- Idnes.cz[online]. [cit. 28.04.2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/bydleni/navsteve/havirov.A151210_141131_dum_osobnosti_web

²²² Vlakové nádraží – DŮL ARCHITEKTURY, z. s. *DŮL ARCHITEKTURY, z. s.* [online]. [cit. 02.05.2019]. Dostupné z: <http://www.dularchitektury.cz/vlakove-nadrazi>

²²³STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 147.

patří i dvě ostrovní nástupiště.²²⁴ Boční strany výpravní haly byly obloženy pískovcovými deskami, na průčelí a na zadní straně se použila závěsná kovová konstrukce s prosklením.²²⁵ Do haly vedly dva vstupy, ten hlavní byl navíc umocněn markýzou se zdviženou stříškou. Na levé straně skleněného průčelí hlavní budovy nádraží pak byly umístěny hodiny a na východním bočním průčelí hlavního křídla visel neonový nápis Havířov.²²⁶

V prostoru přednádraží bychom pak našli kamenné pravoúhlé plochy se sadbou dřevin a květin.²²⁷ Na východní straně nádraží nechyběly ani dva vlajkové stožáry ve tvaru jehlanu.

Výpravní hala byla navržena jako dvoupodlažní s odbavením příjezdů i odjezdů. Vstupní dveře s kosenými diagonálními kovovými madly jsou ukázkou detailu bruselského stylu. Naproti vstupu najdeme pokladny s mramorovými sedáky na odložení zavazadel. Na levé straně pak cestující mohl využít úschovnu zavazadel a vpravo toalety s přebalovací místností. V ústředním prostoru výpravní haly měli cestující k dispozici posezení na oddělených dřevěných křesílkách, včetně úložného prostoru pro zavazadla. Diagonálně umístěné schodiště na levé straně odbavovací haly pak vedlo do odpočinkové části. V galerii v prvním patře se zároveň nacházely prostory pro obchody, restauraci a čekárnu pro kuřáky i nekuřáky. V těchto relaxačních prostorech nechyběla ani pečlivá květinová výzdoba.²²⁸

Použití více druhů materiálů v interiéru haly, přirozeně skloubilo modernu s estetikou. Mramorovou podlahu tvořily střídající se šedo-bílé kvádry mramoru, přízemí stěn bylo obloženo travertinem a patro plastickou omítkou. Sokl stěn nenásilně ladil s

²²⁴STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 149.

²²⁵STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 150.

²²⁶STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 149.

²²⁷STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 148.

²²⁸STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 150.

tmavým mramorem. Strop havířovského nádraží pak zřejmě tvoří dominantní a nejlépe zapamatovatelný prvek. Jedná se o světlý pop-artový lomenicový strop s otvory pro větrání a osvětlení haly. Pokud nakonec návštěvník zamířil k podchodu a nástupištím, míjel stěny, obložené bíle zvlněnými keramickými kachlíky, které lemovaly celý koridor podchodu. Dlažba pak byla složena systémem čtvercového rastru.²²⁹

Ani havířovské nádraží nevynechalo při své výstavbě umělecké prvky. Architekt Hrejsemnou nechal umístit na prostor přednádraží betonovou sochu Směrník, pojatou v brutalistním stylu, od sochaře Václava Uruby (1928-1983). Ve výpravní hale zase najdeme na levé straně od vstupu skleněnou mozaiku od sklářského výtvarníka Jaromíra Kopeckého, s motivem holubice a květů.²³⁰

Havířovské nádraží je perlou mezi bruselským stylem. Než rozeberu jeho neradostný budoucí vyhlídky, je třeba si ukázat jednotlivé bruselské prvky. Jsou patrné v exteriéru celoproskleným členěným průčelím se zkosenými tvary budovy a diagonálními detaily patrné na markýze, či detailu madel dveří. V interiéru je samozřejmě typickou ukázkou prolamovaný strop, kontrastová mramorová podlaha a obložení prvního patra obklady. Výjimečnou ukázkou bruselu je asymetricky umístěné schodiště, které má jemně zkosené tvary. Také nenásilně podepřené zavazadlové odložiště u pokladen, potvrzuje bruselskou eleganci a vzdušnost.

Havířovské nádraží jsem navštívila v jarních měsících roku 2018. Znepokojovaly mě totiž informace o jeho budoucnosti a také plánované rekonstrukci. V tuto chvíli samozřejmě nemohu hodnotit zamýšlené úpravy exteriéru či interiéru, ale jsem si jistá, že výpravní hala i dnes musí potěšit každého milovníka architektury šedesátých let. Ani po letech nešetných zásahů, ještě nepřišla o svoji výjimečnost.

Některé změny jsou však bohužel až příliš patrné. Například přístavba bufetu z devadesátých let, nacházející se u vedlejšího vstupu do nádražní haly a značně rušící

²²⁹Interiér nádraží – DŮL ARCHITEKTURY, z. s. *DŮL ARCHITEKTURY*, z. s. [online]. [cit. 04.05.2019]. Dostupné z: <http://www.dularchitektury.cz/vlakove-nadrazi/interier-nadrazi>.

²³⁰STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 148.

původní styl architektury. Nešťastné je i umístění stravovacího střediska ve slepém podchodu na opačné straně haly.²³¹

Bez povšimnutí neujde ani výměna originálních dveří za automatické, konkrétně u vedlejšího vchodu do výpravní haly, který v současné době slouží jako hlavní vstup. Změna se naštěstí týká jen jedné části dveří. Hlavní vchod s markýzou byl zachován, je však permanentně uzamčen. Stejně jako zamřížované první nádražní patro. Při pohledu na galerii pak zamrzí absence jakékoliv snahy o údržbu. Místy promočený strop je pak jen smutným dokladem, že bývalý vlastník České dráhy a.s. budovu silně zanedbal. Interiér také dehonestují nevhodně umístěné reklamy, častý nešvar veřejných míst, zbytečně hyzdící své okolí.

Na první pohled se pak může zdát, že alespoň exteriér budovy neprošel výraznou změnou. Bohužel, i zde došlo k některým necitlivým zásahům. Z přednádražního prostoru například zmizela socha Směrník. Již v roce 2014 se nacházela v zanedbaném stavu, ale město Havířov ani české dráhy neinvestovalo do její opravy. Před definitivní ztrátou se sochu naštěstí podařilo zachránit. Velký dík patří spolku Důl architektury, který se zásadně postavil za její obnovu. Došlo k celkové opravě a v dnešní době stojí před Památkovým ústavem v Ostravě.²³² Také hodiny na hlavním průčelí prošly změnou. Původní ručičky byly vyměněny za zdobně modré, pro něž označení kýč je ještě velmi lichotivé.

V roce 2011 České dráhy společně se zastupiteli města oznámily plánovanou demolici vlakového nádraží, s úmyslem postavit místo něho nový terminál, sjednocující vlakovou i autobusovou dopravu.²³³ Důvodem k tomuto radikálnímu rozhodnutí byl neutěšený havarijní stav a předimenzované prostory s ohledem na dnešní potřeby.²³⁴ Proti tomuto rozhodnutí se aktivně postavili zastánci havířovského nádraží, kteří v roce 2012 založili spolek Důl architektury.²³⁵ Cílem spolku bylo zabránit plánované demolici a

²³¹ GUZDEK, Adam. Nádraží ČD v Havířově. Proč? [online]. [cit. 04. 05. 2019]. Dostupné z: <http://www.adamguzdek.cz/soubory/down/pro%C4%8D.pdf>

²³² Socha Směrník opustila Havířov. Zmizí i celé nádraží? — ČT24 — Česká televize. ČT24 — *Nejdůvěryhodnější zpravodajský web v ČR* — Česká televize [online]. [cit. 04. 05. 2019]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/kultura/1041356-socha-smernik-opustila-havirov-zmizi-i-cele-nadrazi>

²³³ zachraňte nádraží! - DŮL ARCHITEKTURY, z. s. DŮL ARCHITEKTURY, z. s. [online]. [cit. 05. 05. 2019]. Dostupné z: <http://www.dularchitektury.cz/vlakove-nadrazi/zachranite-nadrazi>

²³⁴ Nádraží v Havířově: dle architektů skvost, pro ČD omšelost ke zbourání, iDNES.cz [online]. [cit. 04. 05. 2019]. Dostupné z: https://karvinsky.denik.cz/zpravy_region/20110609nadrazi_terminal_demolice.html

²³⁵ DŮL ARCHITEKTURY, z. s. Havířov IČO 22748440 - Obchodní rejstřík firem. *Obchodní rejstřík firem – vazby a vztahy z justice.cz* [online]. 2000 [cit. 05. 05. 2019]. Dostupné z: <https://rejstrik-firem.kurzy.cz/22748440/dul-architektury-z-s/>

informovat širokou veřejnost o hodnotách místního nádraží i dalších opomíjených havířovských staveb.²³⁶ Budovu se nakonec, před plánovanou demolicí, podařilo zachránit, ale rekonstrukce neproběhne v souladu s původní architekturou. Nádraží totiž nezískalo od Ministerstva statut kulturní památky.²³⁷

Nový majitel, Správa železniční dopravní cesty-SŽDC, zahájí slibovanou rekonstrukci již tento rok.²³⁸ Po jejím dokončení bude hala pronajata městu, které zde plánuje provozovat sportovní a kulturní aktivity. SŽDC zároveň přesune provoz stanice do nově vybudovaných prostor.²³⁹ Tím by se mělo havířovského nádraží více oživit. Co mne však znepokojuje, je příliš radikální přestavba, jak naznačují dostupné vizualizace budoucího interiéru. Mnoho původních prvků by sice mělo zůstat zachováno, nově stavební zásahy však citlivě nerespektují rysy původního bruselského stylu. Abych však mohla svůj názor na výše uvedený problém plně obhájit, je nutné minimálně dva roky počkat, než bude rekonstrukce definitivně dokončena.²⁴⁰

7. 5. Ostrava hlavní nádraží

Návrh Ostravského nádraží pochází z let 1966-1968 a je od brněnských architektů Lubora Laciny (1920-1988) a Vlasty Douši, kteří vycházeli z koncepce Josefa Dandy. Samotná výstavba probíhala v letech 1969-1974.²⁴¹ Investorem se stala Správa Střední dráhy v Olomouci.²⁴² Stará budova Ostrava hlavní nádraží z roku 1946 totiž již svým

²³⁶ cíle spolku – DŮL ARCHITEKTURY, z. s. *DŮL ARCHITEKTURY, z. s.* [online]. [cit. 05. 05. 2019]. Dostupné z: <http://www.dularchitektury.cz/o-nas/cile-spolku>

²³⁷ archiweb.cz - Nádraží v Havířově i jeho okolí čeká rozsáhlá modernizace. *archiweb.cz* [online]. Archiweb, s.r.o. 1997 [cit. 05. 05. 2019]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/n/domaci/nadrazi-v-havirove-i-jeho-okoli-ceka-rozsahla-modernizace>

²³⁸ Začíná zásadní modernizace železniční stanice, lidé se přou o využití haly – Karvinský a havířovský deník. *Karvinský a havířovský deník* [online]. [cit. 05. 05. 2019]. Dostupné z: https://karvinsky.denik.cz/zpravy_region/v-havirove-konecne-zacina-zasadni-modernizace-zeleznicni-stanice-20190319.html

²³⁹ Konečně! V Havířově začíná zásadní modernizace železniční stanice – Karvinský a havířovský deník. *Karvinský a havířovský deník* [online]. [cit. 05.05.2019]. Dostupné z: https://karvinsky.denik.cz/zpravy_region/konecne-v-havirove-zacina-zasadni-modernizace-zeleznicni-stanice-20190327.html

²⁴⁰ Začíná zásadní modernizace železniční stanice, lidé se přou o využití haly – Karvinský a havířovský deník. *Karvinský a havířovský deník* [online]. Copyright © [cit. 05.05.2019]. Dostupné z: https://karvinsky.denik.cz/zpravy_region/v-havirove-konecne-zacina-zasadni-modernizace-zeleznicni-stanice-20190319.html

²⁴¹ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 156.

²⁴² *Ostrava hlavní nádraží, výpravní budova. Architektura ČSR XXXV, 1976. s. 118.*

dispozičním řešením nenaplňovala požadavky dráhy, a proto bylo potřeba tento problém řešit novou výpravní budovou.²⁴³

Ostravské Hlavní nádraží se nachází v severní části Moravské Ostravy a Přívozu na adrese Wattova 1047/21 a Nádražní 164/215.²⁴⁴ Nová výpravní budova musela hlavně řešit relativně úzký prostor pro umístění. Parcela byla na jedné straně limitována kolejištěm a na straně druhé dopravním městským spojením. Výsledná budova nádraží má tedy tvar lichoběžníku. Při její výstavbě se samozřejmě musela zohledňovat i problematika poddolování.²⁴⁵ Výpravní budova je pak přidružená k provoznímu bočnímu křídlu, které je napojeno na budovu pošty.²⁴⁶ Střechy menších budov jsou ploché, jen střecha výpravní haly má mírný spád.²⁴⁷ Před výpravní halou se pak nalézala krytá kolonáda, umístěná na kovových sloupech s kruhovým světlíkem. Ta sloužila jako meziprostor pro přestup od vlaků k městské hromadné dopravě.

Fasády bočních křídel výpravní budovy řemeslníci obložili glazovanými hnědočervenými keramickými obklady.²⁴⁸ Průčelí hlavní haly je v prvním patře řešeno skleněnou výplní, která dodává prostoru dostatek světla. Jedná se o členěná vertikální okna s pásy výjevů, připomínající významné úseky z dějin minulé i současné Ostravy.²⁴⁹ Tyto vitráže navrhli a zrealizovali v roce 1974 tři výtvarníci: Oldřich Vašic (1922-1993), Karla Vašicová (1927) a Jiří Klaška.²⁵⁰ Skleněná stěna se zapasovala do černého ocelového rámu, který zajímavě kontrastoval s fasádou budovy i střechou kolonády. Ty byly pro změnu obloženy stříbrným hliníkem. Vstup do výpravní haly pak byl lemován žulovými portály.²⁵¹

²⁴³ *Ostrava hlavní nádraží, výpravní budova. Architektura ČSR XXXV, 1976. s. 119.*

²⁴⁴ Ostravské přednádraží. *Stavby v Moravskoslezském kraji* [online]. Dostupné z: <https://www.msstavby.cz/ostravske-prednadrazi-28-06-2017/>

²⁴⁵ DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 53.

²⁴⁶ STRAKOŠ, Martin. *Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*. Praha: Národní památkový ústav, 2017. ISBN 978-80-87967-14-0. s. 56.

²⁴⁷ [archiweb.cz](https://www.archiweb.cz) - Rekonstrukce fasády hlavního nádraží v Ostravě. *archiweb.cz* [online]. Archiweb, s.r.o. 1997 [cit. 14.05.2019]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/b/rekonstrukce-fasady-hlavniho-nadrazi-v-ostrove>

²⁴⁸ *Ostrava hlavní nádraží, výpravní budova. Architektura ČSR XXXV, 1976. s. 120.*

²⁴⁹ *Ostrava hlavní nádraží, výpravní budova. Architektura ČSR XXXV, 1976. s. 120.*

²⁵⁰ STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 56.

²⁵¹ [archiweb.cz](https://www.archiweb.cz) - Rekonstrukce fasády hlavního nádraží v Ostravě. *archiweb.cz* [online]. Archiweb, s.r.o. 1997 [cit. 14. 05. 2019]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/b/rekonstrukce-fasady-hlavniho-nadrazi-v-ostrove>

Výpravní hala v Ostravě-Hlavní nádraží je dvoupatrová, rozdělená podle využití na část odbavovací a odpočinkovou. Nádraží bylo navrženo v barevné kombinaci bílé, stříbrná, šedá a černá.²⁵² V přízemí bychom našli pokladny pro prodej jízdenek, stojany jízdních řádů, informační středisko, úschovnu zavazadel, toalety a doplňkové stánky. V prvním patře se nacházela restaurace, čekárny, kulturní středisko, restaurace, bufet a služby typu holič a kadeřník.²⁵³ Galerie dále propojovala mimoúrovňový přístup k nadchodu na nástupiště. Propojení jednotlivých pater v hale řešilo schodiště a pojízdné eskalátory.

Podlaha haly byla v přízemí žulová s kombinací světle-tmavých kvádrů, první patro nabídlo bílý mramor.²⁵⁴ Stěny výpravní haly ozdobil světlý nátěr. Bruselský geometricky pojatý sádro-hliníkový strop v kombinaci lichoběžníků a trojúhelníků, byl řešen v barevné kombinaci světle modré, krémové a černé. V podhledu zůstaly zabudovány osvětlení i vzduchotechnika.²⁵⁵ Dominantou prostoru prvního patra jsou modře tmavé sloupy, stojící proti sobě, případně jednotlivě umístěné naproti skleněné mozaice. U této mozaiky také najdeme mramorové desky na květiny.

Dalším uměleckým prvkem, vedle skleněné výplně hlavního průčelí, byla fontána z leštěné žuly, v jejímž středu se nacházela měděná plastika nazvaná Vlna, zhotovená roku 1973 Sylvií Lacinovou (1923-2019).²⁵⁶

Interiér nádraží je oproti dřívějším bruselským interiérům již daleko skromnější v umělecké výzdobě, neboť zde nebyla umístěna žádná mozaika. Jako bruselský prvek však lze hodnotit původní umělecké ztvárnění skla na hlavním průčelí, kdy sklo neplní jen užitnou funkci, ale i uměleckou. Nesetkáme se tu ani s tradičním obložením stěn. Barevně je nádraží laděno do chladných barev. Tmavě modré sloupy, byly ještě v roce 2009 ve světlejším odstínu. Původně však zřejmě zářily bíle. Naštěstí geometricky řešený strom je

²⁵²Ostrava hlavní nádraží, výpravní budova. *Architektura ČSR XXXV*, 1976. s. 120.

²⁵³DANDA, Josef. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 52.

²⁵⁴Ostrava hlavní nádraží, výpravní budova. *Architektura ČSR XXXV*, 1976. s. 120.

²⁵⁵STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7. s. 158.

²⁵⁶KAROUS, Pavel, ed. *Vetřelci a volavky: atlas výtvarného umění ve veřejném prostoru v Československu v období normalizace (1968-1989) = Aliens and herons: a guide to fine art in the public space in the era of normalisation in Czechoslovakia (1968-1989)*. Druhé, revidované a rozšířené vydání. Přeložil Lawrence WELLS, přeložil Magdalena WELLS. V Praze: Pavel Karous, 2015. ISBN 978-80-260-9094-6. s. 319.

stále krásnou ukázkou bruselského stylu, stejně jako atypický půdorys haly s citlivě řešenou přednádražní kolonádou, opláštěnou hliníkovým plechem.

Samotná nádražní budova, tak jako mnoho jiných nádražních staveb, se postupem let dostala do havarijního stavu. Bohužel Ostrava hlavní nádraží nebylo nikdy prohlášeno za kulturní památku, a tedy rekonstrukce, kterých se nádraží dočkalo, neprobíhaly s akceptací jisté výjimečnosti architektury z přelomu šedesátých a sedmdesátých let.

Rekonstrukci započatou v roce 2008 prováděl ostravský architektonický ateliér PROJEKTSTUDIO s.r.o. V jeho režii došlo v tomto roce k odstranění umělecké skleněné výplně na průčelí výpravní budovy. Ta byla nahrazena novou skleněnou stěnou s modrým nápisem Ostrava-hlavní nádraží. Podle projektu se původně měla vitráž od Oldřicha Vašici umístit do interiéru haly na zvláštní konstrukci.²⁵⁷ Dosud se tak však nestalo a vitráže jsou uloženy v suterénu nádraží.²⁵⁸ Původní šambrána kolem vitráže hlavního průčelí byla nahrazena skleněnou variantou, v barvě tmavě modré, v noci nasvícené. Další výraznou změnou prošly i obvodové pláště budovy, kdy byly odstraněny původní hnědočervené keramické obklady a nahrazeny šedivými velkoformátovými deskami.²⁵⁹

Po rekonstrukci exteriéru výpravní budovy došlo i ke změně přednádražního prostoru. V roce 2010 došlo k opláštění konstrukce kolonády hliníkovým plechem, opravě sloupů a na střechu kolonády byla položena lepenka. Cestující se také dočkali nového osvětlení.²⁶⁰

Rok 2013 zaznamenal další změny. Místo dlažby se položil přírodní kámen.²⁶¹ Vstup do výpravní haly se stal bezbariérový a schody nahradila rampa. Z prostoru však zmizela původní kašna, zůstala jen socha Vlna, která stojí asymetricky na okraji nově

²⁵⁷ archiweb.cz - Rekonstrukce fasády hlavního nádraží v Ostravě. *archiweb.cz* [online]. Archiweb, s.r.o. 1997 [cit. 14. 05. 2019]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/b/rekonstrukce-fasady-hlavniho-nadrazi-v-ostrove>

²⁵⁸ STRAKOŠ, Martin. Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha: Národní památkový ústav, 2017. s. 134. ISBN 978-80-87967-14-0.

²⁵⁹ archiweb.cz - Rekonstrukce fasády hlavního nádraží v Ostravě. *archiweb.cz* [online]. Archiweb, s.r.o. 1997 [cit. 14. 05. 2019]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/b/rekonstrukce-fasady-hlavniho-nadrazi-v-ostrove>.

²⁶⁰ Hlavní nádraží v Ostravě se modernizuje, už dostalo nový přístřešek – Novinky.cz. *Novinky.cz – nejčtenější zprávy na českém internetu* [online]. 2003 [cit. 14.05.2019]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/bydleni/reality-a-finance/211431-hlavni-nadrazi-v-ostrove-se-modernizuje-uz-dostalo-novy-pristresek.html>

²⁶¹ Glamur – koupelny & wellness. *glamur – koupelny & wellness* [online]. 2018 glamur s.r.o. [cit. 14. 05. 2019]. Dostupné z: <http://www.glamur.cz/fotogalerie/22-hlavni-nadrazi--ostrava.html>

zbudovaného brouzdaliště. Do přednádražního prostoru také byly usazeny podlouhlé černé lavičky a vysázeny stromy.

Jednotlivá patra výpravní haly disponují od roku 2017 i výtahem.²⁶² Tento rok by také měly být zavedeny eskalátory s oboustranným provozem mezi jednotlivými podlažími.²⁶³

Ostravské Hlavní nádraží na mne působilo poněkud rozpačitém dojmem. Samotné řešení třípatrové haly je pro cestujícího spíše zmatečné než nápomocné. Příčinou můžou být nevhodně umístěné stravovací stánky a velké množství reklamních poutačů ve výpravní hale, principiálně nesouvisejících s původním určením nádraží. Co mě naopak mile překvapilo, bylo zachování historických jízdních řádů na otáčecích bubnech i původních košů na odpadky.

²⁶² Konec trmácení po schodech, hlavní nádraží je bez bariér – Moravskoslezský deník. *Moravskoslezský deník* [online]. [cit. 15. 05. 2019]. Dostupné z: https://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/konec-trmaceni-po-schodech-hlavni-nadrazi-je-bez-barier-20170614.html

²⁶³ Sedm nádraží v kraji se promění, velká modernizace se chystá v Havířově, iDNES.cz, [online]. 2019 [cit. 14. 05. 2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ostava/zpravy/nadrazi-szdc-rekonstrukce.A190206_455938_ostava-zpravy_jaga
Dostupné z: https://www.idnes.cz/ostava/zpravy/nadrazi-szdc-rekonstrukce.A190206_455938_ostava-zpravy_jaga

8. Závěr

V této bakalářské práci jsem se zabývala vybranými příklady nádražní architektury v bruselském stylu, které se dochovaly na území České republiky.

Nejprve jsem se zaměřila na charakteristiku bruselského stylu a jeho představitele, na souvislosti s přípravou, realizací a ohlasy československé účasti na světové výstavě v Bruselu v roce 1958, případně i návaznost na předchozí tradici v oblasti umění a architektury. Tento kulturní fenomén jsem sledovala v kontextu politických, společenských i kulturních událostí poválečného Československa.

Abych dokázala lépe vyhodnotit problematiku výstavby nádraží v bruselském stylu bylo potřeba se zaměřit na systém fungování československé železniční infrastruktury. Proto jsem nejdříve sledovala důvody výstavby nových nádraží po druhé světové válce v Československu. Poté jsem se zaměřila na časovou souvislost a nutnost výstavby nových nádraží, logicky prosazovaných v bruselském stylu. Z práce vyplývá, že nové formy užití bruselského stylu v architektuře se dobře uplatňovaly právě u výpravních hal, u kterých hledisko estetiky mělo vysoký kredit. Výpravní haly s celoproskleným průčelím a s užitím moderních materiálů či technik sloužily jako reprezentant rozvoje Československa. Jak jsem však také ve své práci upozornila, důležitost reprezentace se na jednotlivých nádražích lišila v souvislosti s jejich umístěním i lokálním významem.

Z mojí práce také vyplývá, že architekt Josef Danda, patřil mezi hlavní představitele praktického uplatnění bruselského stylu. Jeho odborná a téměř vizionářská erudice je na první pohled viditelná u mnoha nádražních budov. U výstavby nádraží Ostrava-Vítkovice jsem však také poukázala, že jeho původní návrh, ve své podstatě moderní a progresivní, musel být upraven kvůli připomínkám odborné komise. To vyžadovalo vyšší míru odlehčenosti budovy, což se projevilo úpravou průčelí, které se tak stalo jedním z typických prvků bruselské architektury.

Mým dalším cílem, bylo srovnávat původní stav nádraží v bruselském stylu s jejich současným stavem, a tak poukázat na jejich ochranu či naopak nešetrné zacházení. K tomu jsem si zvolila porovnávání současné i dobové literatury, s využitím archivních pramenů. Samozřejmostí byla i osobní návštěva pěti vybraných nádraží, za účelem fotodokumentace a získání historických podkladových materiálů. Bohužel v mnoha případech se ukázalo, že

ochrana těchto relativně moderních nádraží je problematická a jejich originální původní prvky často definitivně zanikají při rekonstrukcích budov i přilehlých prostranství.

Samotné téma nádraží postavených v bruselském stylu je velmi obsáhlé a má práce se mohla zabývat pouze určitou částí této problematiky. Jsem ale přesvědčena, že by si jistě zasloužilo větší pozornost, a to nejenom v linii architektonické či historické. Ať už by se jednalo o hlediska lokální, výběrová řízení vzorků nádraží, a v neposlední radě i problematiku památkové ochrany nádražních budov. Věřím, že se k tomuto tématu v budoucnu vrátím. Zároveň doufám, že má bakalářská práce může sloužit jako zdroj informací pro každého, kdo se zajímá o uplatnění bruselského stylu v nádražní architektuře.

Použitá literatura a prameny

Nádražní architektura

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

HÁJEK, Karel. *Architekt Josef Danda*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007.

KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas, 1991. Knižnice techniky a technologie železniční dopravy. ISBN: 80-7030-061-2.

RACHOTA, Jan. *Československé státní dráhy před půlstoletím*. Chyňava: SAXI, [2012]. ISBN 978-80-904767-5-2.

STRAKOŠ, Martin. *Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton: kapitoly o architektuře a výtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2014. ISBN 978-80-85034-83-7.

STRAKOŠ, Martin. *Nádraží Ostrava – Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*. Praha: Národní památkový ústav, 2017. ISBN 978-80-87967-14-0.

Expo 58 a bruselský styl

BREGANTOVÁ, Polana, ŠVÁCHA, Rostislav a Marie PLATOVSKÁ, ed. *Dějiny českého výtvarného umění*. Praha: Academia, 2007. ISBN 978-80-200-1487-X.

HAVRÁNEK, Vít. et al. *Bruselský sen: československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Praha: Arbor vitae, 2008. ISBN 978-80-87164-07-5.

HŘÍBĚK, Miroslav. *Hostili jsme svět Brusel '58, Moskva '59, Lipsko '61, Paříž '66, Montreal '67*. Praha: Merkur, 1970. ISBN: I 200379.

KNOBLOCH, Iva a Radim VONDRÁČEK, ed. *Design v českých zemích 1900-2000: instituce moderního designu*. V Praze: Academia, 2016. ISBN 978-80-200-2612-5.

RŮŽIČKA, Otto. *Expo 58 v číslech a faktech: doklady a dokumentace o úspěších zemí tábora míru na Světové výstavě v Bruselu*. Praha: Československá obchodní komora, 1959. Knižnice zahraničního obchodu.

SANTAR, Jindřich. *EXPO 58 - Světová výstava v Bruselu*. Praha: Státní nakladatelství krásné literatury a umění, 1961.

Kulturní, umělecký, politický kontext

BLAIVE, Muriel. *Promarněná příležitost: Československo a rok 1956*. Praha: Prostor, 2001. Obzor (Prostor), sv. 35. s. 90. ISBN 80-7260-053-2.

BRAUNOVÁ, Alena. *Kouzlo keramiky a porcelánu. Ilustroval Jiří POŠMURNÝ*. Praha: Práce, 1978. Delfin (Práce).

KARBANOVÁ, Pavlína. HRUBÝ, Pavel. -A489. *Brutální Praha. Kapesní průvodce po pražských stavbách v období 1948-1989*. Praha, 2017.

KAROUS, Pavel, ed. *Vetřelci a volavky: atlas výtvarného umění ve veřejném prostoru v Československu v období normalizace (1968-1989) = Aliens and herons: a guide to fine art in the public space in the era of normalisation in Czechoslovakia (1968-1989)*. Druhé, revidované a rozšířené vydání. Přeložil Lawrence WELLS, přeložila Magdalena WELLS. V Praze: Pavel Karous, 2015. ISBN 978-80-260-9094-6. S.

KNAPÍK, Jiří. FRANC Martin. *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948-1967*. Praha: Academia, 2011. s. 28. ISBN 80-7215-055-3.

ROCCELLA, Graziela. *GIO PONTI*. Taschen, Köln, 2017. ISBN 978-3-8365-6437-3.

SEDLÁKOVÁ, Radomíra. *Karel Prager: Lidé si na nové věci teprve musí zvyknout*. Praha: Titanic, 2013. s. 30. ISBN 978-80-86652-54-2.

STRAKOŠ, Martin. *Nová Ostrava a její satelity: kapitoly z dějin architektury 30.-50. let 20. století*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2010. ISBN: 978-80-85034-60-8.

ŠEVČÍK, Oldřich a Ondřej BENEŠ. *Architektura 60. let: "zlatá šedesátá léta" v české architektuře 20. století*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-1372-4.

Články

DANDA, Josef. *Výstavba Nového Nádraží Ostrava-Vítkovice*. In. *Ostrava 3: Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města. Ostrava, 1966, s. 214-218*.

FIŠÁŘEK, Alois. *K výtvarným dílům v československém pavilónu na světové výstavě v Bruselu 1958*. In. *Architektura ČSSR XVII, 1958, s. 672-683*.

KADLEC, Jaroslav. *Architektura nebo móda?* In. *Architektura ČSSR XXI, 1962, s. 357-362*.

KOULA, Jan. *Polské kulturní a informační středisko*. In. *Architektura ČSR 1958, Č. 2, s. 71-72*.

Ostrava hlavní nádraží, výpravní budova. Architektura ČSR XXXV, 1976, s. 120.

PRAGER, Karel. *Sklo ve stavebnictví*. In. *Architektura ČSSR XXII, 1963, s. 385-390*.

STARÝ, Oldřich. *Poučení architektů ze článků J.V. Stalina „Marxismus v jazykovědě.“* Architektura ČSR 1950, číslo 11-12. s. 304.

ŠETLÍK, Jiří. EXPO. In. *Architektura ČSSR XVII*, 1958, s. 654-663.

ŠVÁCHA, Rostislav. *Čím mladší, tím ohroženější. Než se dům stane památkou.* In. Dějiny a současnost historicko-vlastivědné revue. Ročník 34. 2012. s. 35.

TICHÁ, Lenka. Středoevropská architektura v letech 1956-1963 a bruselský sty. In. Umění XLIX/2001, s. 151-160.

VANČURA, Jiří. Neonové reklamy-teorie a praxe. *Architektura ČSSR XXIV*, 1965. s. 201.

Elektronické zdroje

archiweb.cz - Rekonstrukce fasády hlavního nádraží v Ostravě. archiweb.cz [online].

Archiweb, s.r.o. 1997 [cit. 14. 05. 2019]. Dostupné z:

<https://www.archiweb.cz/b/rekonstrukce-fasady-hlavniho-nadrazi-v-ostrave>

Atomium-architektonický unikát, ve kterém se zrcadlí celý Brusel — ČT24 — Česká televize. ČT24 — Nejdůvěryhodnější zpravodajský web v ČR — Česká televize [online]. [cit. 25.05.2019]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/relax/1030685-atomium-architektonicky-unikat-ve-kterem-se-zrcadli-cely-brusel>

Dr. Michael Heyrovský – Časopis Vesmír. VESMÍR, spol. [online]. [cit. 30.05.2019]. Dostupné z: <https://vesmir.cz/cz/casopis/archiv-casopisu/2017/cislo-7/dr-michael-heyrovsky.html>

Elektrizace tratí v ČSR: stejnosměrně i střídavě. České dráhy. [online]. [cit. 15.04.2019]. Dostupné z <https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/-30794/>

Historie | SUDOP PRAHA a.s. Homepage | SUDOP PRAHA a.s. [online]. [cit. 15.04.2019]. Dostupné z: <http://www.sudop.cz/o-nas/historie>

Historie světových výstav — ČT24 — Česká televize. [online]. [cit. 13.04.2019]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/archiv/1447575-historie-svetovych-vystav>
Hlavní nádraží, Ostrava. Glamur – koupelny & wellness. glamur – koupelny & wellness [online]. 2018 glamur s.r.o. [cit. 14. 05. 2019]. Dostupné z: <http://www.glamur.cz/fotogalerie/22-hlavni-nadrazi--ostrava.html>

V Chebu začala půlmiliardová oprava nádraží, nejvýznamnějšího uzlu v kraji. iDnes.cz. [online]. [cit. 20.2.2019] dostupné z https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/vlakove-nadrazi-cheb-rekonstrukce-vlaky-zeleznice-doprava.A180619_409564_vary-zpravy_ba/tisk

Jak se vyrábějí české gobelíny: podívejte se do historie i současnosti. iDnes.cz. [online]. [cit. 28.05.2019]. Dostupné z: <https://www.idnes.cz/bydleni/architektura/nejslavnejsi->

restaurace-vesla-do-dejin-architektury-ted-jsou-v-ni-kancelare.A090728_165441_architektura_rez

Konec trmácení po schodech, hlavní nádraží je bez bariér – Moravskoslezský deník. Moravskoslezský deník [online]. [cit. 15. 05. 2019]. Dostupné z: https://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/konec-trmaceni-po-schodech-hlavni-nadrazi-je-bez-barier-20170614.html

Nejslavnější restaurace vešla do dějin architektury. Teď jsou v ní kancelář. iDnes.cz. 2009. [online]. [cit. 23.05.2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/bydleni/architektura/nejslavnejsi-restaurace-vesla-do-dejin-architektury-ted-jsou-v-ni-kancelare.A090728_165441_architektura_rez

Nové poznatky ke vzniku sgrafitové výzdoby ve vestibulu vlakového nádraží v Klatovech. Památky západních Čech II – 201. [online]. [cit. 12.06.2019]. Dostupné z: <https://www.npu.cz/uop/plzen/pdf/pzc-2012/pzc-ii-2012-sep.-06---sgrafito-na-nadrazi-v-klatovech.pdf>

Památkový katalog - 1299883153 - společenský dům Aplaus. Památkový katalog [online]. [cit. 23.05.2019]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/?element=2172757&sequence=42463&page=1699&action=element&presenter=ElementsResults>

Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. [cit. 15.04.2019]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/areal-zeleznicni-stanice-cheb-14232252>.

Plastika v atriu nádraží v Chebu »Centrum pro dějiny sochařství. Homepage »Centrum pro dějiny sochařství [online]. Centrum pro dějiny sochařství [cit. 29.04.2019]. Dostupné z: <http://www.socharstvi.info/realizace/plastika-v-atriu-nadrazi-v-chebu/>

Poruba v datech. Statutární město Ostrava – oficiální portál. [online]. Dostupné z: <https://poruba.ostrava.cz/cs/o-porube/historie/poruba-v-datech>
Potvrzeno! Eskalátory na nádraží budou – Chebský deník. Chebský deník [online]. [cit. 09.06.2019]. Dostupné z: https://chebsky.denik.cz/zpravy_region/potvrzeno-eskalatory-na-nadrazi-budou-20190114.html

Praha:1918-1992 - Eshop. Úvod. 2019 Prague City Tourism [online]. [cit. 16.06.2019]. Dostupné z: https://eshop.prague.eu/catalog/cs/brozury-mapy-praha-1918-1992/p400155icvstupenky.html?_ga=2.93812948.871625928.1560646000-1077027033.1560646000

Před 25 lety přišlo pražské výstaviště o Bruselský pavilon. archiweb.cz [online]. [cit. 17.06.2019]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/n/domaci/pred-25-lety-prislo-prazske-vystaviste-o-bruselsky-pavilon>

Sedm nádraží v kraji se promění, velká modernizace se chystá v Havířově, iDNES.cz, [online]. 2019 [cit. 14. 05. 2019]. Dostupné z:

https://www.idnes.cz/ostrava/zpravy/nadrazi-szdc-rekonstrukce.A190206_455938_ostrava-zpravy_jaga

Stavbaweb.cz – Dopravní terminál v Chebu. Stavbaweb.cz – odborný portál o architektuře a stavebnictví [online]. Dostupné z: <https://stavbaweb.dumabyt.cz/dopravni-terminal-v-chebu-6970/clanek.html>

Vlakové a autobusové nádraží Žďár nad Sázavou - Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. [cit. 25.06.2019]. Dostupné z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/vlakove-a-autobusove-nadrazi-zdar-nad-sazavou-14131512>

Vlakové nádraží - Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. [cit. 25.06.2019]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/vlakove-nadrazi-20038102>

Vychází nová kniha o socialistickém realismu v Československu — ČT24 — Česká televize. [online]. [cit. 18. 06. 2019]. Dostupné z <https://ct24.ceskatelevize.cz/kultura/1430564-vychazi-nova-kniha-o-socialistickem-realismu-v-ceskoslovensku>

Vychází nová kniha o socialistickém realismu v Československu — ČT24 — Česká televize. [online]. [cit. 18. 06. 2019]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/kultura/1430564-vychazi-nova-kniha-o-socialistickem-realismu-v-ceskoslovensku>

Výpravní budova vlakového nádraží Havlíčkův Brod - Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. [cit. 25.06.2019]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/vypravni-budova-vlakoveho-nadrazi-havlickuv-brod-20611246>

Výpravní budova vlakového nádraží Havlíčkův Brod – Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. [cit. 23.05.2019]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/vypravni-budova-vlakoveho-nadrazi-havlickuv-brod-20611246>

Výročí kina Máj v Doksech: Hubáčkův „Koráb“ kotví už půl století – Českolipský deník. Českolipský deník [online]. [cit. 23.05.2019]. Dostupné z: https://ceskolipsky.denik.cz/zpravy_region/vyroci-kina-maj-v-doksech-hubackuv-korab-kotvi-uz-pul-stoleti-20130309.html

Výstavba nové Polanecké spojky v 60. letech 20. stol. | nadrazivtkovice.cz. nadrazivtkovice.cz | historie a současnost železničního nádraží Ostrava-Vítkovice a Polanecké spojky [online]. [cit. 14. 05. 2019]. Dostupné z: <http://www.nadrazivtkovice.cz/?p=47>

XX. sjezd KSSS a jeho místo v dějinách bolševismu. [online]. [cit. 30.05.2019]. Dostupné z: <https://www.ustrcr.cz/data/pdf/pamet-dejiny/pad1601/003-012.pdf>

Železniční nádraží - Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. [cit. 25.06.2019].
Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-nadrazi-11217521>

Železniční nádraží - Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. [cit. 25.06.2019].
Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-nadrazi-11151646>

Železniční stanice Aš – Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. [cit. 23.05.2019].
Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-as-14129880>

Železniční stanice Havířov - Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. [cit.
25.06.2019]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-havirov-2172813>

Železniční stanice Ostrava-Vítkovice - Památkový Katalog. Památkový Katalog [online].
[cit. 25.06.2019]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-ostava-vitkovice-12398064>

Železniční stanice Pardubice – Památkový Katalog. Památkový Katalog [online]. [cit.
15.04.2019]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-pardubice-19179131>

Živé Chebsko, Budova chebského nádraží se stal kulturní památkou. Letos začne
rekonstrukce nástupišť. [online]. [cit. 20.2.2019] dostupné z
<http://zivechebsko.cz/2017/01/30/budova-chebskeho-nadrazi-se-stala-kulturni-pamatkou-letos-zacne-rekonstrukce-nastupist/>

Seznam příloh

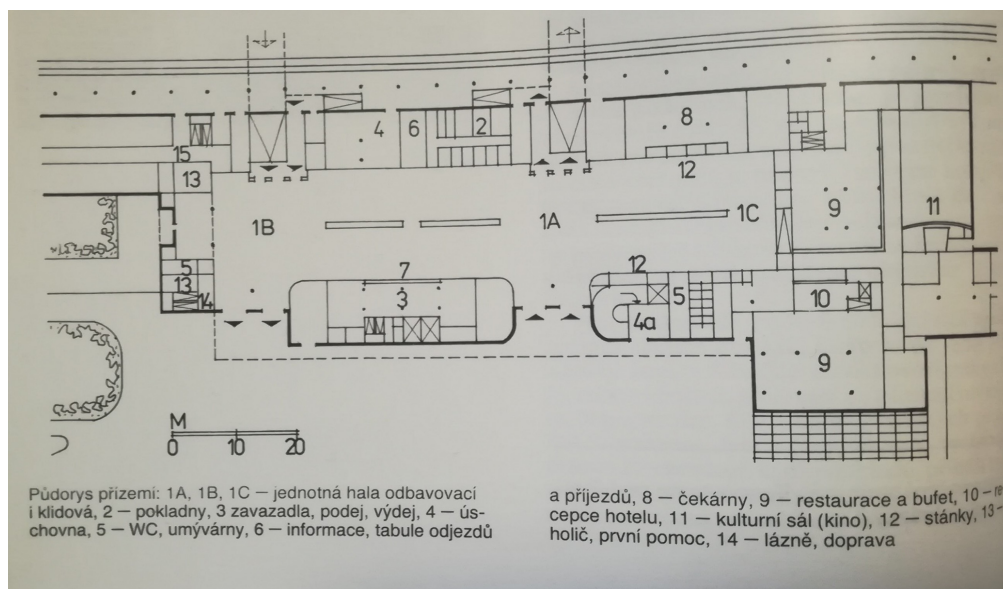
Katalog bruselských nádraží

The background features a complex geometric composition. A thick grey line runs diagonally from the top-left towards the right. A thick black line runs diagonally from the bottom-left towards the top-right. A thin pink vertical line is positioned on the right side. In the top-left, there are overlapping triangles in teal and red. In the bottom-right, there are overlapping triangles in black and mustard yellow.

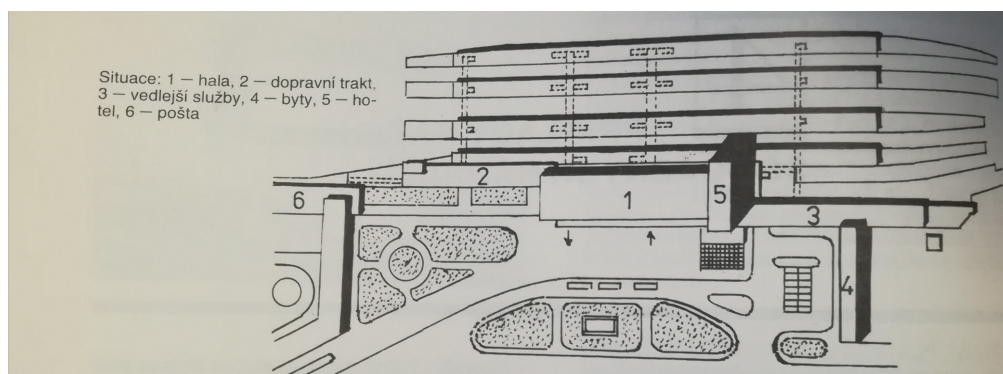
*KATALOG NÁDRAŽÍ POSTAVENÝCH V
BRUSELSKÉM STYLU*

Nádraží Pardubice 1946-1958

Karel Řepa, Karel Kalvoda, Josef Danda



Obr. 1. Nádraží Pardubice. Půdorys přízemí [Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



Obr. 2. Nádraží Pardubice. Půdorys nádraží [Zdroj: DANDA, Josef. Naše železniční nádraží.]



Obr. 3. Nádraží Pardubice. Nádraží s kašnou. 60. léta. [Zdroj: Státní okresní archiv Pardubice]



Obr.4. Nádraží Pardubice. Výpravní hala s mozaikou zvěrokruhu - J.Moravec. 60. léta. [Zdroj: Národní archiv: Fond Ing. Josef Danda.]



Obr.5. Nádraží Pardubice. Mozaika zámků a hradů - Richard Lander. 60. léta [Zdroj: Národní archiv: Fond Ing. Josef Danda.]



Obr. 6. Nádraží Pardubice. Pardubické nádraží -exteriér. 2019



Obr. 7. Nádraží Pardubice. Detail exteriéru s hodinami. 2019



Obr. 8. Nádraží Pardubice. Interiér výpravní haly. 2019



Obr. 9. Nádraží Pardubice. Interiér - detail pokladny.
2019



Obr. 10. Nádraží Pardubice. Interiér -
Detail - podlhedu. 2019



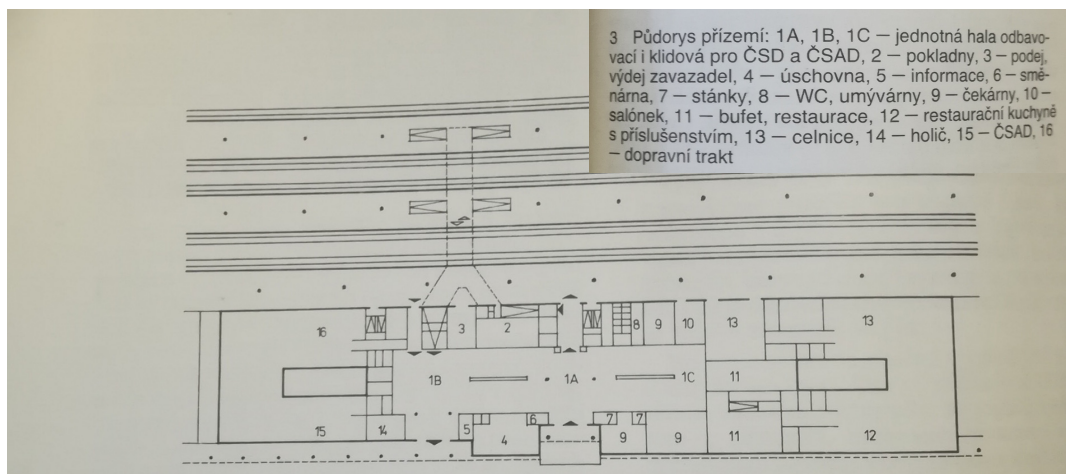
Obr. 11. Nádraží Pardubice. Interiér - detail dveří a
fotogalerie. 2019



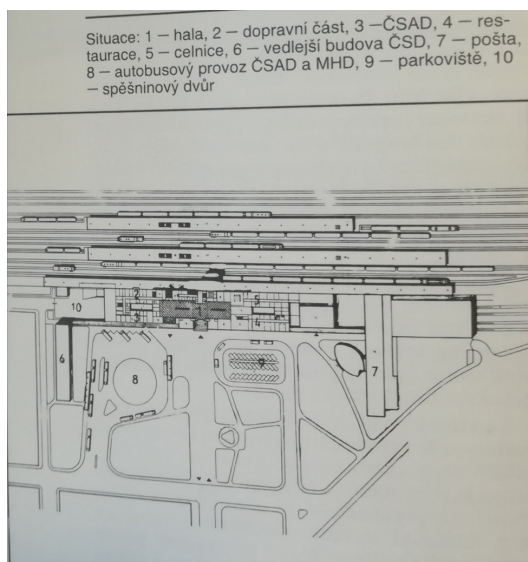
Obr. 12. Nádraží Pardubice. Detail mozaiky - Zvěrokruh - J.Moravec. 2019

Nádraží Cheb 1956-1962

Josef Danda



Obr. 13. Nádraží Cheb Půdorys výpravní haly.
[Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



Obr. 14. Nádraží Cheb. Půdorys nádraží a přednádražním prostorem.
[Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



Obr. 15. Nádraží Cheb s přednádražním prostorem. 60. léta.
[Zdroj: Národní archiv: Fond Ing. Josef Danda.]



Obr. 16. Nádraží Cheb - exteriér. 60. léta.
[Zdroj: Národní archiv: Fond Ing. Josef Danda.]



Obr. 17. Nádraží Cheb. Výpravní hala - interiér.
60. léta. [Zdroj: Národní archiv: Fond Ing. Josef
Danda.]



Obr. 18. Nádraží Cheb. Výpravní hala - interiér. 60.
léta. [Zdroj: Národní archiv: Fond Ing. Josef Danda.]



Obr. 19. Nádraží Cheb. Výpravní hala - exteriér. 2019.



Obr. 20. Nádraží Cheb. Nástupiště - detail původního a zrekonstruovaného. 2019



Obr. 21.
Nádraží Cheb.
Výpravní hala -
interiér. 2019



Obr. 22. Nádraží Cheb. Výpravní hala - interiér. 2019



Obr. 23. Nádraží Cheb. Výpravní hala - detail jízdních řádů. 2019



Obr. 24. Nádraží Cheb. Výpravní hala - mozaika - J. Moravec. 2019



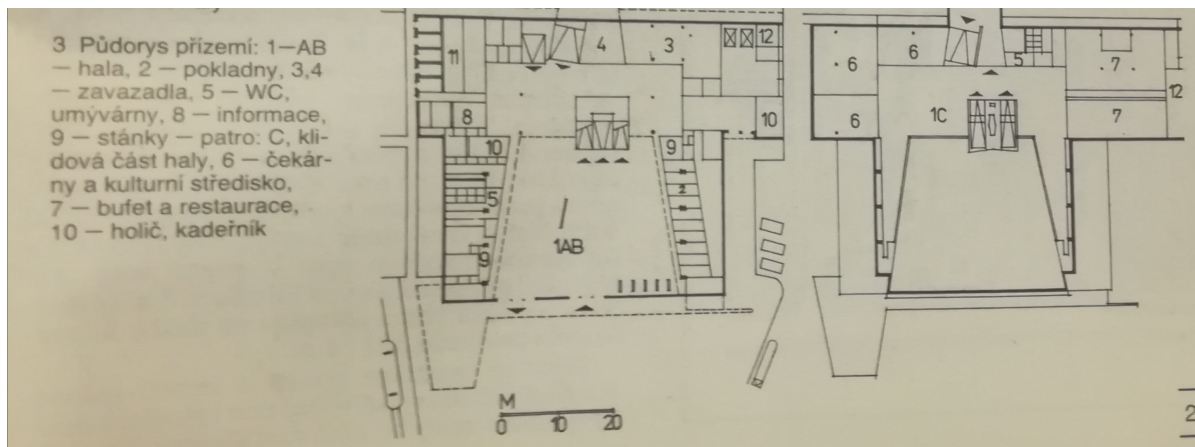
Obr. 25. Nádraží Cheb. Výpravní hala - detail - vitráž Z. Holub.
2019



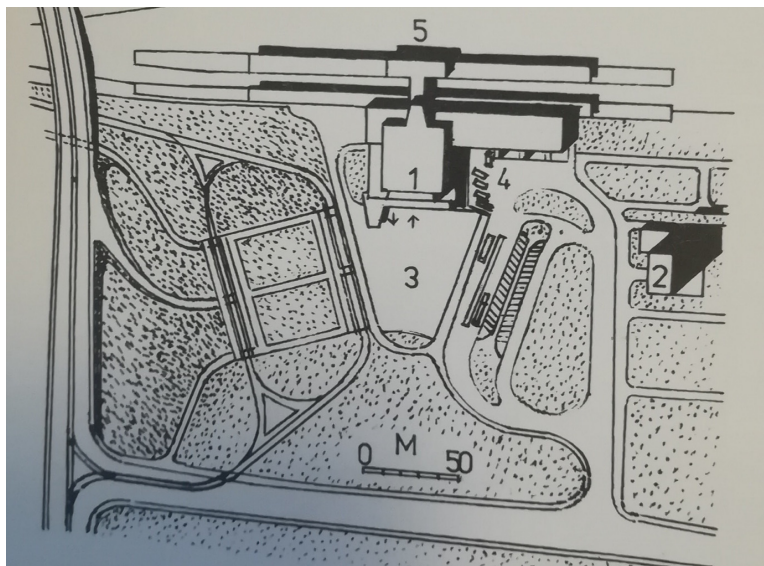
Obr. 26. Nádraží Cheb. Výpravní hala - detail - poklady
2019

Nádraží Ostrava - Vítkovice 1964-1967

Josef Danda



Obr. 27. Nádraží Ostrava - Vítkovice. Půdorys výpravní haly.[Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



Obr. 28. Nádraží Ostrava - Vítkovice. Půdorys nádraží a přednádražního prostoru. [Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



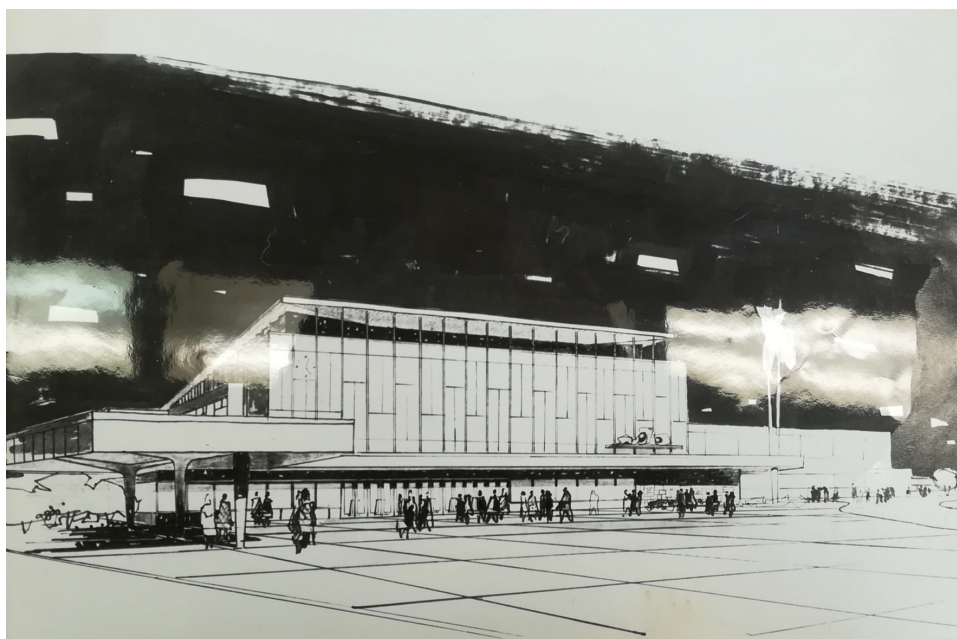
Obr. 29. Nádraží Ostrava - Vítkovice. Exteriér.[Zdroj: DANDA, Josef. 60. léta Naše Železniční nádraží.]



Obr. 30. Nádraží Ostrava Vítkovice. -Exteriér nádraží s přednádražní plochou. 60-70.léta. [Zdroj: Národní archiv: Fond Ing. Josef Danda.]



Obr. 31. Výpravní hala - interiér. Exteriér.60.-70. léta. [Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



Obr. 32. Nádraží Ostrava Vítkovice. -Exteriér nádraží. Nerealizovaný původní návrh. 1964. [Zdroj: Národní archiv: Fond Ing. Josef Danda.]



Obr. 33. Nádraží Ostrava Vítkovice. Exteriér nádraží s přednádražní plochou. 2019



Obr. 34. Nádraží Ostrava Vítkovice. Exteriér nádraží. 2019



Obr. 35. Nádraží Ostrava - Vítkovice. Exteriér nádraží. Detail - markýzy opláštěné vlnitým hliníkem-velmi poničené. 2019



Obr. 36. Nádraží Ostrava - Vítkovice. Interiér haly. 2019



Obr. 37. Nádraží Ostrava - Vítkovice. Interiér haly. 2019



Obr. 38. Nádraží Ostrava - Vítkovice. Interiér haly.



Obr. 39. Nádraží Ostrava - Vítkovice. Zaterasený hlavný vchod. 2019



Obr. 40. Nádraží Ostrava - Vítkovice. Detail zničeného pásu od B. Hejleka a F. Buranta. 2019



*Obr. 41.
Nádraží
Ostrava -
Vítkovice.
Detail
zničeného
interiéru.
2019*

Nádraží Havířov 1959-1969

Josef Hrejsemnou



Obr. 42. Nádraží Havířov- exteriér. 70. léta. [Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



Obr. 43. Nádraží Havířov- exteriér. Detail nově umístěného hlavního vchodu a hodin. 2018



Obr. 44. Nádraží Havířov- exteriér. 2018



*Obr. 45. Nádraží Havířov- exteriér. Detail
původního hlavního vchodu. 2018*



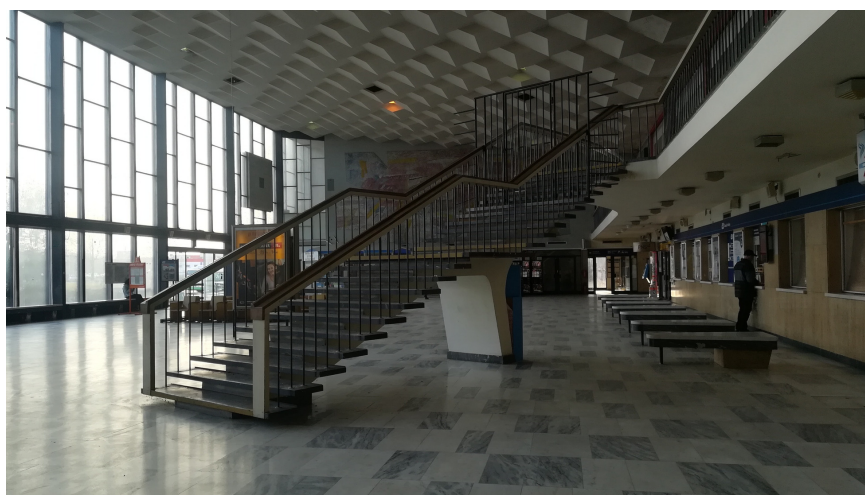
*Obr. 46. Nádraží Havířov- výpravní hala s
mozaikou od J. Kopeckého. 2018*



*Obr. 47. Nádraží Havířov- výpravní hala s
pokladnami. 2018*



Obr. 48. Nádraží Havířov- výpravní hala s nově zabudovaným bistroem. 2018



Obr. 49. Nádraží Havířov- interiér. 2018



Obr. 50. Nádraží Havířov- detail zničeného promočeného stropu. 2018



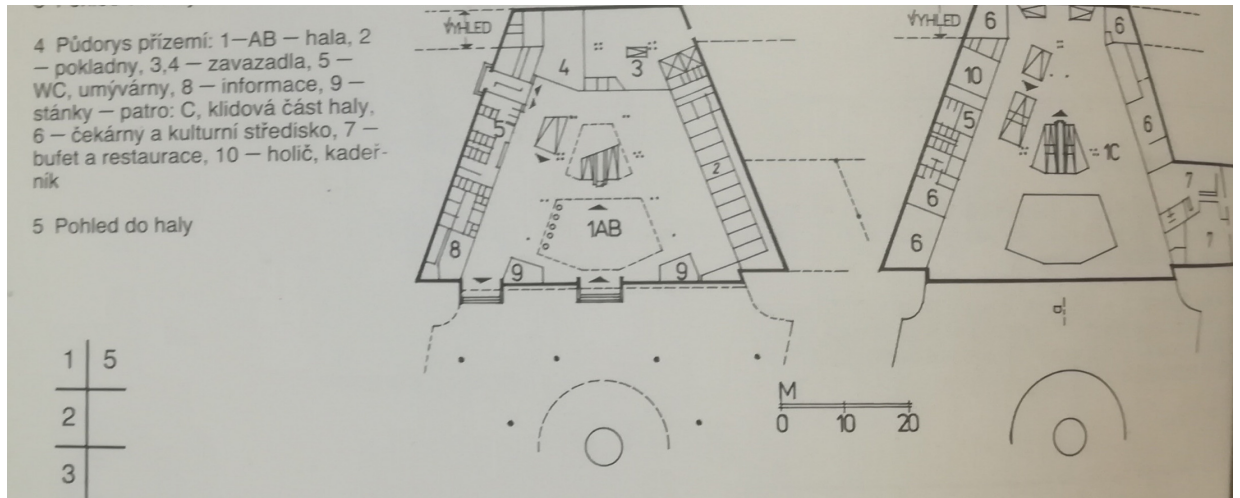
*Obr. 51. Nádraží Havířov- detail pohledu.
2018*



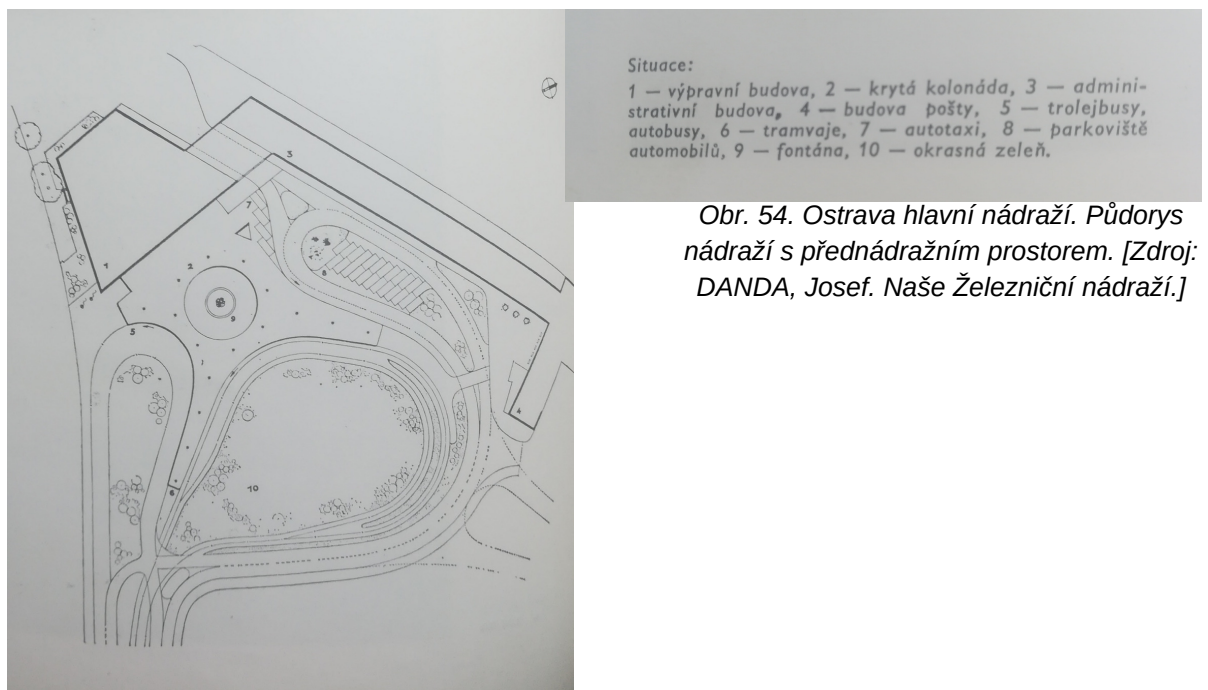
*Obr. 52. Nádraží Havířov- detail-
dveře se zkosenými madly. 2018*

Ostrava hlavní nádraží 1966-1974

Lubor Lacina a Vlasta Douša



Obr. 53. Ostrava hlavní nádraží. Půdorys výpravní haly.
[Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



Obr. 54. Ostrava hlavní nádraží. Půdorys nádraží s přednádražním prostorem.
[Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



Obr. 55. Ostrava hlavní nádraží. Exteriér s původní vitráží od O. Vašici, K. Vašicové a J. Klašky a s kašnou od S. Lacinové. 70. léta. [Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



Obr. 56. Ostrava hlavní nádraží. Exteriér - detail kolonády. 70. léta. [Zdroj: DANDA, Josef. Naše Železniční nádraží.]



Obr. 57. Ostrava hlavní nádraží. Interiér - první patro. 70. léta. [Zdroj: Ostrava hlavní nádraží, výpravní budova. Architektura ČSR XXXV,1976.]



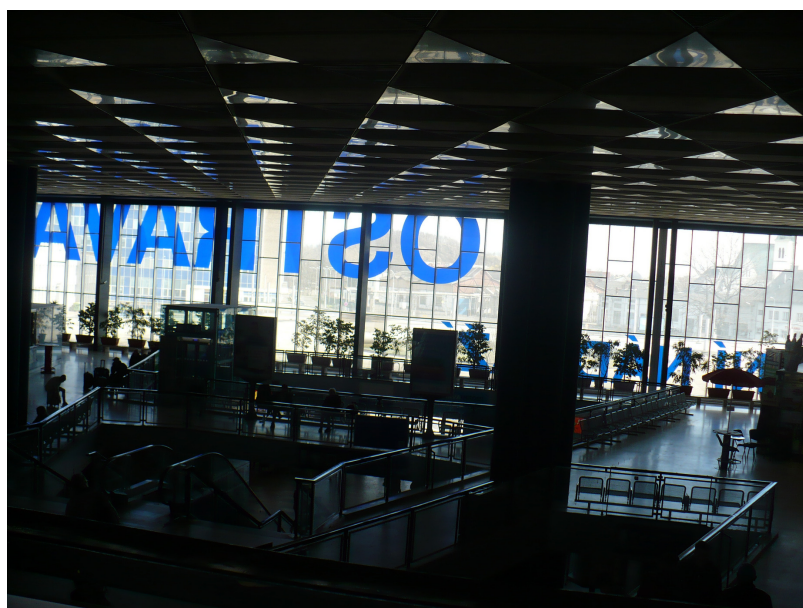
Obr. 58. Ostrava hlavní nádraží. Interiér - první patro. 70. léta [Zdroj: Ostrava hlavní nádraží, výpravní budova. Architektura ČSR XXXV,1976.]



Obr. 59. Ostrava hlavní nádraží. Exteriér s přednádražním prostorem. 2019



Obr. 60. Ostrava hlavní nádraží. Exteriér s přednádražním prostorem. 2019



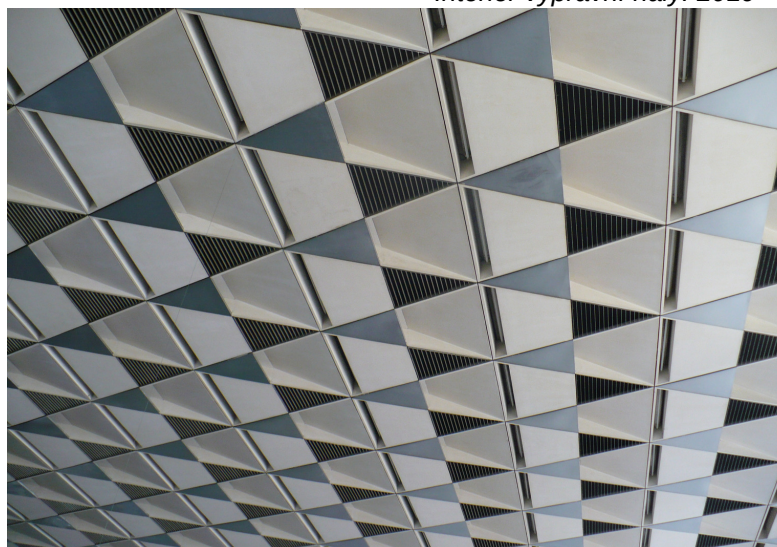
Obr. 61. Ostrava hlavní nádraží. Interiér výpravní haly s novým prosklením. 2019



Obr. 62. Ostrava hlavní nádraží.
Interiér výpravní haly . 2019



Obr. 63. Ostrava hlavní nádraží.
Interiér výpravní haly. 2019



Obr. 64. Ostrava hlavní nádraží. Detail
podhledu. 2019