

Univerzita Karlova
Filosofická fakulta
Ústav pro dějiny umění

Bakalářská práce
Ema Šmídová

Budovy železničních stanic v Pardubicích, Klatovech a Chebu

Railway station buildings in Pardubice, Klatovy and Cheb

Praha 2020

vedoucí práce: prof. PhDr. Marie Klimešová, Ph.D.

Děkuji prof. PhDr. Marii Klimešové, Ph.D za projevenou důvěru a trpělivost a za podnětné rady při vedení mé práce. Ráda bych poděkovala také pracovníkům archivů a zejména pak mé rodině a přátelům za veškerou podporu a pochopení v průběhu vzniku této práce.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne

.....
Ema Šmídová

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá třemi nádražními budovami, které vznikly v Československu v rámci poválečné obnovy železničních stanic – v Pardubicích (1948–1958), Klatovech (1959–1960) a Chebu (1958–1962). Jsou představeny jejich okolnosti vzniku, architektura a umělecká výzdoba, stejně tak typologický vývoj nádražní haly a tvorba jejich architekta, Josefa Dandy. Záměrem je vysledovat, zda mezi těmito stavbami existují styčné body navzdory jejich různému stylovému zařazení a vsadit je do kontextu jak autorovy tvorby, tak architektury nádražních budov.

Abstract

The bachelor thesis deals with three railway station buildings – in Pardubice (1948–1958), Klatovy (1959–1960) and Cheb (1958–1962), all of which were constructed within the post-war restoration of destroyed stations. The circumstances of their origin, their architecture and works of art are presented here, as well as the typological development of the station hall and the work of their architect Josef Danda. This thesis intends to trace whether there are any similarities between them despite of their belonging to different architectural styles, and present them in the context of the author's work as well as the architecture of railway station buildings in general.

Klíčová slova

architektura 20. století, poválečná architektura, Josef Danda, nádraží, Pardubice, Klatovy, Cheb

Keywords

20th century architecture, post-war architecture, Josef Danda, railway station, Pardubice, Klatovy, Cheb

Obsah	
Úvod.....	6
Rozbor použitých pramenů a literatury	9
1 Železnice a architektura.....	12
1.1 Typologický vývoj.....	12
1.2 Železnice a architektura před rokem 1945	16
1.3 Železnice a architektura po roce 1945	18
2 Architekt Josef Danda.....	21
2.1 Vybraná drážní architektura Josefa Dandy.....	23
2.1.1 Nádraží Teplice nad Bečvou (1938–1939)	23
2.1.2 Nádraží Třinec (1954–1957)	26
2.1.3 Nádraží v Lovosicích (1962–1968).....	27
2.1.4 Nádraží Ostrava-Vítkovice (1964–1967)	27
2.1.5 ČSD a ČSAD Most (1973–74).....	28
2.1.6 Hlavní nádraží v Praze (1971–79).....	29
3 Nádraží Pardubice (1948–1958).....	32
3.1 Cesta k novému nádraží v Pardubicích.....	33
3.1.1 Projekt z května 1946.....	34
3.1.2 Projekt ze září 1946	34
3.2 Architektura a umělecká výzdoba výpravní budovy.....	38
4 Nádraží Klatovy (1959–1960)	42
4.1 Cesta k novému nádraží v Klatovech	42
4.2 Architektura výpravní a umělecká výzdoba	47
5 Nádraží Cheb (1958 – 1962)	51
5.1 Cesta k novému nádraží v Chebu	51
5.2 Architektura nádraží a umělecká výzdoba výpravní budovy	53
6 Závěr	58
Resumé.....	65
Prameny a literatura	67
Seznam obrazových příloh a jejich zdrojů	
Obrazová příloha	

Úvod

Železniční nádraží představují významnou část architektonického dědictví, zásadním způsobem ovlivňujících urbanismus sídel a způsob cestování. Je to architektura, se kterou se nutně setká každý uživatel železnice a vytváří tak první dojem z navštěvovaného místa. Označení „brány z kamene a železa“, jak nazval nádraží Jindřich Vybíral,¹ ukazuje na jejich důležitou roli v městském urbanismu. Představují ovšem také ohrožený druh technicko-architektonických památek. Funkce nádraží, určující pro jejich existenci, odvisí od role železnice, která prošla v posledním století zásadní proměnou. Zatímco některé výpravní budovy strádají nevyužitelností pro jejich – na současné poměry – naddimenzování, jiné navíc k tomu „trpí“ svým modernistickým architektonickým jazykem, který si část veřejnosti spojí předně s politikou doby jejich vzniku. Děje se tak samozřejmě neprávem, a publikační snahy posledních let usilují o obrát názoru ve prospěch těchto staveb zejména ze druhé poloviny 20. století.

Předmětem této práce jsou tři nádražní budovy: v Pardubicích (1948–1958), Klatovech (1959–1960) a v Chebu (1958–1962), které spojuje několik okolností. Všechny tři vznikly nedlouho po sobě v rámci poválečné obnovy zničených nádraží a spojuje je osoba architekta Josefa Dandy, autora dvou a spoluautora třetí z uvedených výpraven. Jejich obvyklé stylové zařazení k proudům pozdního funkcionalismu (Pardubice), monumentální moderny, příp. socialistického realismu (Klatovy) a pozdnímu internacionálnímu stylu (Cheb) dokládá vývoj československé architektury od 2. poloviny 40. let do začátku 60. let 20. století. Tato práce se snaží na vybrané stavby nahlížet i mimo jejich stylové přiřazení, jednak z přesvědčení o vrstevnatosti architektonického jazyka, a zejména pak proto, že se jedná o technické stavby, podléhající především funkčním požadavkům.

První kapitoly se věnují typologickému vývoji nádraží u nás od počátku železnice po sledované období a osobě architekta Josefa Dandy, který se problematikou dispozice zabýval. Typologické a dispoziční adaptace, dané jak proměnami železničního způsobu dopravy, tak společenskými změnami zejména po první světové válce, jsou určující pro podobu nádražních budov. Úkolem části

¹ VYBÍRAL 1995, 39.

zaměřené na Dandovo dílo není monografické pojetí jeho tvorby, jako spíše snaha vysledovat v jeho celoživotní práci na pozici drážního architekta určitý rukopis. Dandova publikační činnost pak umožní vysledovat, jak k nádražím a dalším dopravním problémům přistupoval. V mnohém tak tato část dopoví v předchozí kapitole naznačený vývoj a obecné architektonické tendence výpraven.

V následujících kapitolách věnovaných nádražním budovám v Pardubicích, Klatovech a Chebu budou reflektovány okolnosti jejich vzniku, architektura, stylové pojetí i umělecká výzdoba – nepostradatelná součást každé výpravny. Do popředí pozornosti se dostává zejména prostor haly, tedy veřejně přístupné části sloužící k odbavení cestujících, které se jako hlavnímu nositeli výtvarného výrazu nádraží tato práce věnuje především. Co text naopak opomíjí, jsou budovy a prostory technického zázemí, podstatné pro chod stanic, ale cestující veřejnosti nepřístupné, stejně jako interiéry nádražních hotelů a dalších přidružených prostor.² Zamýšlené srovnání původního a současného stavu nádraží se nepodařilo zcela naplnit. Z dostupných reprodukcí a literatury mnohé vyčíst lze, nicméně důkladnému srovnání s dochovaným obrazovým materiálem bylo zabráněno v první polovině března tohoto roku uzavřením badatelen v archivech.

Datum počátku našeho zájmu musíme hledat ještě před rokem 1945, ačkoli jím počíná doba obnovy železniční sítě a jejich stanic po válečných událostech. Jedním z předpokladů této práce je, že témata určující pro poválečnou architekturu vychází z doby předválečné, a pro vysledování této kontinuity v kontextu nádražních budov se v závěru text pokusí nastítnit možné přetrvávající tendence na příkladech několika realizací z období První republiky.

Cílem této práce je vysledovat souvislosti i formální podobnosti nádraží v Pardubicích, Klatovech a Chebu, vsadit je do kontextu autorovy tvorby i železniční architektonické produkce jak v době poválečné, tak předválečné, a dokázat tím onu kontinuitu a provázanost architektonických stylů, která platí nejen napříč válkou, ale také na námi sledovaném období 40. – 60. let navzdory vnucené epoše sorely v 50. letech. Zároveň je zde snaha upozornit na cenné památky architektonického dědictví, které časem, nedbalostí a hlavně nepochopením platnosti jejich stylového

² Z hlediska architektury mají samozřejmě podstatný podíl na hmotě komplexu nádraží, zejména pak nádražní hotely, které v několika ze zde sledovaných příkladů významně ovlivňují siluetu budovy, vzhledem k jejich častému pojetí jako výšková budova nad odbavovací halou.

modu ze strany veřejnosti zásadně strádají.³ Vedlejším produktem je pak úsilí porozumět rukopisu autora, který se nádražním budovám v jejich komplexnosti věnoval takřka celou profesní kariéru, a vysledovat pokračující linie jeho tvorby.

³ Mezi odbornou veřejností došly nádražní budovy, a technické památky obecně, určité obrody. Texty, které se jim věnují, upozorňují na jejich výtvarnou hodnotu, která je pro mnohé provozovatele zastíněna ekonomickými faktory.

Rozbor použitých pramenů a literatury

Pro tuto práci bylo stěžejních několik dokumentů. V první řadě to jsou knihy Mojžíry Krejčířika *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj*, které vyšly v šesti svazcích v letech 2003–2015.⁴ Představují hodnotný zdroj pro kapitoly o typologickém vývoji nádražních budov, který mapují dopodrobna od počátku železnice v českých zemích. Podstatným přínosem těchto titulů jsou také kapitoly o výpravnách, pojednávající o velkém množství nádraží na našem území, a to zejména pro jejich historické údaje a obrazový materiál, poskytující nepostradatelné a mnohdy nedostupné plány a fotografie. Typologie výpraven byla celoživotním tématem architekta Josefa Dandy, který se jí zabývá například v článku *Podíl architekta na úkolech železničního plánování* z roku 1944, ale i v monografii *Naše železniční nádraží*, kterou napsal na sklonku kariéry v roce 1988. Představuje zde 150 let dlouhý vývoj železnice a její architektury, se zaměřením na autorem vybraných třináct staveb, které vznikly po roce 1948. Dandova kniha je podstatným zdrojem jak pro informace o budovách, kterými se tato práce zabývá (jako jejich autor je Danda do výběru samozřejmě zařadil), i pro porozumění jeho uvažování nad tématem. To je do velké míry ovlivněno jeho pozicí dopravního, respektive železničního architekta, uvažujícího v první řadě nad funkcí a užitelností. Ostatně i výběr třinácti nádraží byl podmíněn jejich rozdělením do kategorií podle typu výpravny: jednopodlažní hala umístěná podélně ke kolejím, dvoupodlažní hala umístěná kolmo ke kolejím, s podchodem, nadchodem, atd. Tímto ze svého úzkého výběru Danda vyloučil jiná, neméně zajímavá nádraží, například havířovské, bílinské, nebo duchcovské, a u ostatních se zaměřil převážně na jejich technické a provozní kvality. Nejenom z tohoto textu se zdá, že architekt neměl příliš zapotřebí písemně formulovat své názory o stylu, nebo o aspektech, které jej mohou ovlivňovat.⁵

Pro kapitolu o Josefu Dandovi byla kromě zmíněných autorských textů přínosná monografie Karla Hájka: *Architekt Josef Danda*, která vyšla v roce 2007.

⁴ KREJČIŘÍK 2003, KREJČIŘÍK 2005, KREJČIŘÍK 2009a, KREJČIŘÍK 2009b, KREJČIŘÍK 2013, KREJČIŘÍK 2015.

⁵ DANDA 1944, 137–152, DANDA 1963, 73–74, DANDA 1988, DANDA 1989, 59–64.

Podrobná publikace zpracovává osobní archiv architekta, a přináší tak množství informací z primárních zdrojů, nepublikované projekty, skici, i nerealizované plány.

Na částech věnovaných samotným nádražním budovám v Pardubicích, Klatovech a Chebu se významně podílí materiály z fondu Ministerstva dopravy I a II Národního archivu. Pro pardubickou výpravnu se zde nachází kompletní dokumentace obsahující soutěžní návrhy, návrhy Josefa Dandy, projekt výpravní budovy, projekt k přestavbě přednádraží, technickou dokumentaci, atd. Z dostupných materiálů a obsahu monografie od Karla Hájka lze soudit, že jejich kopie se nachází ve fondu Josefa Dandy, zatímco ve Státním okresním archivu v Pardubicích jsou uloženy reprodukce projektové dokumentace. Nádraží v Klatovech postrádá projektovou dokumentaci realizované budovy, zato materiál k nerealizovaným variantám je poměrně bohatý. Obsahuje návrhy z let 1947–1954, mezi nimi soutěžní i ideové, dokumentaci pro stavbu přednádraží, korespondence a úřední dokumenty svědčící o opakovaném otevírání tématu novostavby nádraží v Klatovech. Materiály využití pro kapitolu o výpravně v Chebu byly převážně textové povahy, jako korespondence a zápisy ze schůzí, předcházející samotnému vzniku projektu, k němuž se v Národním archivu, a údajně ani ve Státním okresním archivu v Chebu, nic nenachází.

Mezi jinými publikacemi a články je na místě zdůraznit texty Martina Strakoše, které byly pro tuto práci velikým přínosem. Jeho článek *Architektura železničních nádraží druhé poloviny 20. století, jejich umělecká výzdoba a památková péče*, publikovaný ve Zprávách památkové péče roku 2015 uvádí do souvislostí Dandovy realizace 40. – 60. let a upozorňuje i na další příklady, které navazují na vývoj od pozdního funkcionalismu k bruselskému stylu.⁶ V knize *Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*, vydané o dva roky později, se zaměřuje na vítkovickou výpravnu a mimo jiné ukazuje, jak k tématu nádražních budov v současné době přistupovat. Problematice památkové péče o nádraží, ať už institucionální, anebo péče vůbec, se věnovali i další: Josef Hons v článku *Staré pražské nádražní budovy a co s nimi* v *Architektuře ČSR XXXII* z roku 1973,⁷ Adam Guzdek komentující rekonstrukci havířovského nádraží ve

⁶ STRAKOŠ 2015, 433–444.

⁷ HONS 1973, 491–494.

zprávě *Terminál story*,⁸ a Ladislav Zikmund–Lender v článku *Mizející „brusel“ na nádraží v Havlíčkově Brodě*,⁹ oboje ve Zprávách památkové péče.

⁸ GUZDEK 2013, 263–264.

⁹ ZIKMUND-LENDER 2013, 259–262.

1 Železnice a architektura

1.1 Typologický vývoj

Typologie nádražních budov je určena jejím vývojem od samého počátku v 1. polovině 19. století. Tento vývoj, podléhající změnám v železniční dopravě, její vytíženosti, ve společnosti i politice, ovlivnil podobu nádražních budov.

V této práci se budou často vyskytovat slova nádraží, stanice, výpravní budova, případně výpravna. Dnes často zaměňovaná (a zaměnitelná) a v následujícím textu užívaná spíše jako synonyma mají ovšem jiné významy, které zde budou pro úplnost vysvětleny alespoň v krátkosti.

Nádraží je označení pro místo, na kterém se nachází budovy spojené s železničním provozem, tedy i komplex budov, včetně technického zázemí, skladiště atd. Slovo nádraží se objevuje během 40. let 19. století a rychle se ustálí mezi dalšími označeními jako drážní dvůr (z německého Bahnhof), dražín, dražeň, nádražeň, drahov, nebo štace.¹⁰

Železniční stanice, významem v mnohém shodná s nádražím, zároveň označuje jeho organizační jednotku: *„tedy nádraží nejen s veškerým stavebním a technickým vybavením, ale i k němu příslušajícím personálem a výkonem předepsané dopravní a komerční služby; proto přednosta stanice, nikoliv nádraží, stejně tak staniční řád, finanční hospodaření stanice či domovská stanice vlakového personálu.“*¹¹

Výpravní budova, užívaná od 90. let 19. století původně jako „výpravná“, je ústřední část osobního nádraží, ve které je cestující odbaven (tedy vypraven).¹² Slučuje služby veřejnosti s administrativním zázemím železnice v její správní části. Z pohledu cestujícího je to ústřední část nádraží a jediná, kterou musí projít. Jako taková byl právě na tuto část kladen největší důraz co do architektonického a výtvarného řešení, a i tento text se zaměřuje právě na ni. Pro výpravní budovu se používá také přijímací budova, nebo zkráceně výpravna, a přeneseně se jí pak označuje hala – samotná část výpravny, ve které probíhá odbavení.

¹⁰ KREJČÍŘÍK 2003, 6.

¹¹ Tamtéž.

¹² Tamtéž.

Hale jako zásadnímu tématu se Josef Danda věnuje i ve svém článku o spolupráci architekta a inženýra na železničním plánování.¹³ Představuje v něm vývoj nádražní haly v půdorysném uspořádání, bohužel však tyto adaptace nedatuje, a pokud u vývojových fází nezmiňuje konkrétní nádraží, lze jejich chronologii jen odhadovat.

První haly byly spíše malé předsíně nebo koridory, ze kterých byly přístupné další místnosti služeb (restaurace, čekárny apod.). Tyto chodby neměly ani přímé spojení s nástupišti, na které se cestující měli dostat pouze skrz čekárny či restaurace.¹⁴ „Vývoj menších výpraven byl v našich zemích zatížen dědictvím rakouských typů, u kterých vestibul byl pouhou chodbou,“ poznamenává.¹⁵ Od 70. let 19. století se pak tento vstupní prostor zvětšil na převýšený vestibul přímo spojený s nástupištěm a tvořící architektonicky ústřední místo výpravny [1].¹⁶ Další fází má být hala „nádraží z novější doby,“ jak ji Danda zařazuje, která rozvádí všechny předchozí kritéria, a zároveň je natolik prostorná, že jsou po jejím obvodu umístěny všechny potřebné služby.¹⁷ Uzavírá představením tzv. čekárenské haly alternativního návrhu nejmenovaného nádraží z roku 1934 [2]. Jak její označení napovídá, tato hala zahrnuje čekací zónu přímo ve svém prostoru, kromě ještě oddělených čekáren.¹⁸ Nejzásadnější je tak proměna haly z místa průchozího na ústřední čekací prostor nádraží.

Je zajímavé, nakolik vědecky Danda přistupoval ke vnitřnímu uspořádání výpravny. „Prostorovým prvem jest zde cestující se zavazadlem, řazení prostorů je podřízeno všem jeho pohybům,“¹⁹ píše, a určuje typy prostorů, respektive činností, jež mají přesně danou posloupnost jako kostru pro dispozici. Jsou jimi vchod do budovy, pokladny, příjem a výdej zavazadel a příchod na nástupiště. Kdy mezi tím zajde cestující do restaurace, koupí si noviny, a zda si je bude číst v čekárně, nelze odhadnout, a proto tyto funkce mají spadat do „pružného uspořádání,“²⁰ které

¹³ DANDA 1944, 140–141.

¹⁴ Před čekárnami probíhala kontrola jízdenek, takže dovnitř mohli jen cestující s lístkem do třídy, které byla čekárna určena.

¹⁵ DANDA 1944, 140.

¹⁶ Zvětšení vestibulní části umožnil vývoj stavebnictví a možnost použití železných konstrukcí velkých rozponů.

¹⁷ Půdorys připomíná nádraží v Kolíně postavené v letech 1938–1939 (architekt Vladimír Weiss).

¹⁸ DANDA 1944, 140.

¹⁹ Tamtéž, 141.

²⁰ DANDA 1944, 141.

umožní i případnou přestavbu nebo změnu náplně, změní-li se potřeba veřejnosti. Tato Dandova teorie o vnitřním uspořádání je nepřímou odpovědí na článek Augustina Škudly ve stejném čísle Architekta SIA, který klade otázku již ve svém názvu: *Lze pozemní stavby železniční normalisovat?*²¹ Odpověď samozřejmě zní, že nelze, ač o určitou typizaci v dispozici se usilovalo.

V době, kdy se stavěla nádraží s oddělenými odjezdovými a příjezdovými halami (často spojených velkorysým koridorem, který je propojuje skoro v jednu halu), uvažuje Danda nad co nejplynulejší dispozicí: *„Cílem je, dáti prostorám výpravny charakter průchodní dispozice, kde všechny funkce se odbývají pokud možno pohybově, takže prostor pro čekání před kontrolou jízdenek považujeme jen za nutné zlo.“*²²

Než se ovšem stalo nádraží co nejprůchodnějším, bylo plné chodeb a uzavřených místností. Jeho členitost byla ovlivněna také oddělením čekáren a restaurací pro cestující 1., 2. a 3. třídy.²³ Od 70. let 19. století mají své místo na nádražích také výčepy a bufety, sloužící k rychlejšímu občerstvení nejen cestujícím. Podstatnou roli nádraží i pro necestující veřejnost podtrhuje Jiří Štursa zejména pro možnost využívání služeb, které do výpraven tradičně patří, jako nádražní restaurace, hotelu, pošty s prodlouženou provozní dobou, prodejů různého druhu, umýváren, holičství, kadeřnictví, šaten, úschoven, směnáren a také nádražní haly jako takové, která představuje *„architektonizované, udržované, v zimě vytápěné“ místo.*²⁴

S rostoucí vytížeností železnice a frekvencí cestujících se začala korigovat komunikace příjezdu a odjezdu. Od 70. let 19. století dostaly tyto dva směry oddělené vchody a východy, u velkých nádraží i podchody a k nim připojené příslušné haly, respektive v případě příjezdu spíše chodby, zatímco odjezdové části bylo dáno více prostoru. Co nejméně kolizní provoz ve výpravně zůstal aktuální i

²¹ ŠKUDLA 1944, 159.

²² DANDA 1944, 141. Jízdenky se cestujícím kontrolovaly ještě před vstupem na nástupiště.

²³ Dělení čekáren podle vozových tříd bylo zrušeno až v 50. letech 20. století. In: KREJČÍŘÍK 2003, 10. Vedle toho zároveň vznikají zvláštní čekárny pro matky s dětmi a pro školní mládež, někde také čekárny kuřácké.

²⁴ ŠTURSA 1973, 496.

nadále, protože využívanost železnice neměla polevit ještě další století, a proto je také důležitým tématem úvah o dispozičním řešení Josefa Dandy.²⁵

Zásadním obdobím pro železnici byla 20. a 30. léta, kdy rostoucí konkurence s automobilovou a leteckou dopravou vedla železnici ke zvyšování atraktivity vlakové dopravy. Projevilo se to důrazem na komfort, kultivovanost prostředí, kvalitu služeb poskytovaných na nádražích, zvyšování technické úrovně, i snahou o přehlednější a jednodušší dispozici.²⁶ Poslední souvisí také s demokratizací společnosti po první světové válce, která již nenacházela využití pro několik místností nádražní restaurace a čekáren. Jednodušší schéma reprezentuje nádraží v Kolíně, které jako referenční bod opakovaně zmiňuje i Danda [3]. U této výpravny postavené v letech 1938–1939 oceňuje přehlednost prostoru, řešení bez zbytečných chodeb a vytvoření komunikačně oddělených, ale prostorově propojených odjezdových a příjezdových částí [4]. A také podřízení architektonického řešení logice vnitřního uspořádání, jehož ústřední prostor – odjezdová hala – získává samostatné křídlo a je hlavním výtvarným znakem interiéru i exteriéru.²⁷

Současně se objevuje tendence sjednotit příjezd a odjezd do jednoho prostoru společné haly, v níž jsou služby rozmístěny tak, aby byl pohyb cestujících co nejméně kolizní. Zóny obou směrů tak zůstávají zachovány, nedělí je ovšem architektura, ale pohyb. Jednotná hala se uplatnila na projektu poděbradské výpravny, která vznikla v letech 1929–1931 podle návrhu Vojtěcha Krcha [5] [6].²⁸ Do dnešních dnů zachované téměř beze změn, poděbradské nádraží je první funkcionalistickou stavbou tohoto typu.²⁹ Cílem jejího autora bylo nahradit nepotřebné dekorace „*technickými podrobnostmi, konstrukcemi neb orientačními nápisy apod.*“³⁰ V lapidárním rozvrhu haly lze dobře rozeznat její vnitřní členění, které můžeme zjednodušeně rozdělit na sokl, střední pás a část okenní. Přízemní pás soklu se svou výškou zhruba jednoho podlaží obíhá celou délku haly a

²⁵ Několik řešení kolizního provozu nadchody, podchody, nebo situováním odjezdové haly nad kolejiště a odjezdového koridoru pod něj představil Danda v teoretické studii z roku 1940. In: Danda 1944, 140.

²⁶ PCHÁLEK 1944, 153.

²⁷ DANDA 1988, 17.

²⁸ KREJČIŘÍK 2015, 86–89.

²⁹ KREJČIŘÍK 2003, 21–22.

³⁰ Krchův článek v Architektovi SIA z roku 1934 převzatý z: KREJČIŘÍK 2015, 87.

vymezuje místa přístupná veřejnosti. Tato část je odlišená i materiálově, v případě Poděbrad modrými kachlíky, a do ní jsou vloženy veškeré služby a vchody do přidružených místností. Střední pás nese informační nápisy, reproduktory nádražního rozhlasu, hodinový ciferník a znak města. Nad ní umístěnou část s pásy oken pro denní osvětlení obíhá z delších stran ochoz, který, dle autorova popisu, slouží k čištění oken.³¹ Kromě toho dodává hale na prostoru a lehkosti [7].

Toto schéma členění halových stěn lze v určitých obměnách pozorovat na dalších nádraží meziválečné doby, zejména u těch větších s převýšenou halou osvětlenou okenním pásem (kromě Poděbrad například také nádraží v Kolíně, Hradci Králové, nebo Hranicích na Moravě). Mění se tak materiál obložení soklu (většinou jde o dobře udržovatelné kachlíky), výška střední části, někdy redukované pouze na římsu, forma informačních nápisů a řešení oken. Je to schéma, které používal i Josef Danda na svých poválečných realizacích. Pokud měla být součástí výpravní haly umělecká výzdoba, bylo pro ni vyhrazené místo na vysokých volných stěnách v úrovni okenního pásu.

1.2 Železnice a architektura před rokem 1945

Po roce 1918 bylo potřeba zajistit v nově založeném státu lepší železniční síť, vyplnit místa, která vznikla rozdělením infrastruktury po rozpadu Rakouska-Uherska, zejména pak spojení mezi Moravou a Slovenskem a v jeho rámci.³² Právě na slovensko-moravském pomezí se tak staví v prvních letech republiky nejvíce. Buduje se železniční západovýchodní osa, která odpovídá územní potřebě státu. Železnice se rozšiřuje, k dosud jednokolejným tratím se na vytíženějších tratích staví druhé koleje.

Zatím co se upravuje hlavně železniční dráha, rekonstruují se stávající nádraží, případně vznikají nová. Mezi novostavby patří nádraží v Českém Brodě, Kolíně, České Třebové, Olomouci, Hranicích na Moravě, Lázních Teplice nad Bečvou, Valašském Meziříčí, Poděbradech, Jičíně, Roudnici, Rokycanech, Hradci Králové, na Slovensku pak v Púchově, Žilině, Kralovanech, Štrbě, Margecanech a

³¹ Tamtéž.

³² HÁJEK 2007, 8.

Banské Bystrici.³³ Architektonicky jsou to zástupci téměř současně existujícího modernismu (Hradec Králové, 1929–1935; Olomouc, 1936–1940), forem národního stylu, případně kubismu (Český Brod, 1928–1929; Česká Třebová, 1921–1924) a funkcionalismu (Poděbrady, 1929–1931; Roudnice nad Labem, 1929–1932; Jičín, 1935–1936, Kolín, 1938–1939; Valašské Meziříčí, 1937; Lázně Teplice nad Bečvou, 1938–1939).

V této době za nejvýznamnější považoval Danda moderně klasicistní nádraží královéhradecké, a neopomíjí ani jeho funkcionalistické současníky v Poděbradech a Roudnici nad Labem.³⁴ Stavba nádraží v Hradci Králové **[8]**, zadána v roce 1929 místním ředitelstvím drah, byla dokončena roku 1935 dle projektu architektů Václava Rejchla a Jana Rejchla.³⁵ Pro nádraží byla vymezena velkorysá plocha, která dala vzniknout monumentální budově s přednádražním prostorem dostačujícím velkoměstskému provozu. Obdélníková hmota nádraží se skládá ze dvou částí; jižní pro cestující s odjezdovou a příjezdovou halou, čekárnami, restauracemi a dalšími službami, a severní se služebními místnostmi a halami. Veprostřed je rozděluje 26 metrů vysoká věž s hodinami.³⁶ Výpravna hradeckého nádraží uplatňuje halovou dispozici; haly odjezdová a příjezdová jsou propojeny pasáží natolik širokou, že splývají v jeden celek **[9] [10]**.³⁷

Hradecká výpravna mohla na Josefa Dandu zapůsobit v řešení hodinové věže, lze totiž nalézt paralely mezi ní a nerealizovaným návrhem na pardubické nádraží **[11]**. Danda považoval hodiny za jeden z nejdůležitějších prvků nádraží, pro které musí být čestné místo i v interiéru haly. Hodinová věž, respektive výrazná vertikála mezi jinak rozložitými horizontálami výpravny, je dle něj důležitá pro vyvážení kompozice a pointování hmoty nádraží.³⁸

Nová výpravní budova nádraží v Olomouci vznikla během rozsáhlé rekonstrukce stanice v letech 1936–1939 podle projektu Antonína Parkmana **[12]**

³³ DANDA 1988, 16.

³⁴ Tamtéž, 16–17.

³⁵ STRAKOŠ 2017, 34.

³⁶ Jedná se o věž vodárenskou, in: KREJČÍŘÍK 2007, 81.

³⁷ Příjezd a odjezd zde mají stejné dimenze, což je nezvyklé, protože většinou výpravně dominoval odjezd, který se všemi přidruženými službami potřeboval více místa, zatím co přijíždějící cestující byli i při začlenění menší „příjezdové haly“ vedeni co nejkratší cestou ven z nádraží.

³⁸ DANDA 1944, 145.

[13].^{39,40} Přestavby se soustředily na střední trakt s hlavním prostorem vestibulu s pokladnami, zatímco boční křídla byla pouze upravena a oprostěna od své novorenesanční výzdoby. Nádraží si tak zachovalo původní hmotu stavby z roku 1870 i celkovou klasickou kompozici, které dominuje střední převýšený vestibul, k němuž jsou pak napojená koridorová křídla. Pouze dílčí úprava byla zvolena hlavně z finančních důvodů.⁴¹ Střídmě monumentální pojetí a tmavě červený keramický obklad, sjednocující hmotu starší a nové části výpravny, dávají olomouckému nádraží vyznění moderního klasicismu – kromě mírně zastaralého dispozičního rozvržení ukrývá exteriér docela dobře, že tyto dvě části dělí bezmála 70 let.

Dispoziční posuny pak lépe reprezentují výpravny v Kolíně a v Poděbradech, o kterých již padla zmínka v souvislosti s vývojem haly, případně další funkcionalistická nádraží (Lázně Teplice nad Bečvou). Je to zejména pro jejich oprostění od historizujících, respektive modernistických schémat, které nahrazuje důraz na účelové komponování hmoty zevnitř ven. Kterak je funkčně pojatá architektura, která dokáže být zároveň přehledná a útulná, ideální pro nádražní haly, popsal Danda ve svém článku z roku 1944, a uzavírá prakticky: *„Velkorysý rozvrh prostorů, jejich osvětlení, otápění, větrání, důkladný řemeslnický detail zařízení, které přichází přímo ve styk s cestujícími (dveře, okna, kliky, pulty, židle), volba materiálů, které vzdorují počasí, železničnímu provozu, cestujícímu i železničnímu zaměstnanci, jsou typickými předpoklady a požadavky běžné architektury železničních výpraven.“*⁴²

1.3 Železnice a architektura po roce 1945

Pozastavení stavební činnosti v letech okupace do jisté míry nahrazovala teorie architektury, která dále rozvíjela témata aktuální v předválečné době. *„Plnohodnotnou tvůrčí činnost“* supluje teorie, která *„na sebe nabrala z hlediska vývoje většinu funkcí architektury jako celku,“* jak napsal Vladimír Czumalo.⁴³ Na

³⁹ KREJČÍŘÍK 2003, 120.

⁴⁰ Žák Jana Kotěry, který s Josefem Dandou ve 40. letech spolupracoval na stavbě vinohradských tunelů a úpravách Masarykova (za okupace Hyberského) nádraží.

⁴¹ KREJČÍŘÍK 2003, 120.

⁴² DANDA 1944, 146.

⁴³ CZUMALO 1991, 94.

poli diskuzí o industrializaci architektury, řešení bytového problému (ještě palčivějšího po válce), „*sebekritice funkcionalismu*“ jak ji nazval Rostislav Švácha,⁴⁴ dále rozvíjené po roce 1945, následované diskuzí o monumentalitě v architektuře,⁴⁵ jež je možné brát za jakousi odpověď na reflexi stylu dominujícího předchozím dekadám, se tak rozvíjela i architektura, aniž by byla zhmotněna. K tomu došlo až po skončení války, kdy se ke stanoveným kritickým postřehům ještě přidává „*harmonické utváření kultury životního prostředí*,“⁴⁶ respektive její ideál, dávající do popředí celek⁴⁷ a vedoucí k centralizaci plánování, které mělo zamezit kapitalistickým výstřelkům směřujícím k devastaci krajiny.⁴⁸ Systém centrálně plánované obnovy válkou postižené ekonomiky, hospodářství, průmyslu i měst využilo několik evropských zemí, ačkoli u nás si s ním nejčastěji spojíme sovětskou pětiletku, odkud zřejmě také název pro dvouletku, období hospodářské obnovy Československé republiky v letech 1947–1948. Nesla se hlavně ve snaze o vyřešení bytové krize, stavící tak nové celky například v Ostravě-Bělském Lese, na sídlišti Solidarita v Praze, Labské Kotlině v Hradci Králové, Kladnu-Rozdělově, nebo ve Zlíně v případě Morýšových domů.⁴⁹

Do tohoto programu však spadala i obnova poškozené železnice a jejích budov, ve které se zračí dvojí záměr. Je to jednak obnova zničených nádraží jako takových, jejichž provozuschopnost ovlivňovala fungování sídel a dopravy mezi nimi. Samotná architektura nádraží reprezentovala – jak bylo od jejího počátku běžné – dané město a v této době i stát v jeho úsilí na obnovu života po válce. Druhým, a v ekonomickém hledisku možná podstatnějším záměrem, byla obnova železniční sítě, od níž odvisí provozuschopnost průmyslu a zemědělství a dalších odvětví využívající nákladní dopravu, jejichž posílení bylo součástí revitalizačního ekonomického plánu dvouletky.

Poválečná nádraží navázala na vývoj haly směrem k jejímu zpřehlednění a sjednocení. Mezi dvouletkovými funkcionalisticky pojatými nádražími jako je

⁴⁴ ŠVÁCHA 2005, 182.

⁴⁵ Řazena do let 1943–1944, in: SEDLÁKOVÁ 1994, 6–7.

⁴⁶ PECHAR 1965, 191.

⁴⁷ Ve smyslu obecném i v přístupu k architektuře.

⁴⁸ ŠVÁCHA 2005, 32.

⁴⁹ Pro ucelený přehled a aktuální zpracování tématu poválečné bytové výstavby viz: DVOŘÁKOVÁ 2019, 304–319.

Prostějov (1947–1952),⁵⁰ Pardubice (1948–1958), Znojmo (1949–1952)⁵¹ a Praha-Smíchov (1953–1956)⁵² je to ovšem jen pardubická výpravna, která důsledně používá sjednocenou halu pro příjezd i odjezd. Prostějovské nádraží od Jaroslava Otruby [14] a podobně komponované znojemské postavené podle projektu Pavla Moravce [15] mají vedle prominentní odjezdové haly chodbou připojený malý příjezdový vestibul.⁵³ V případě výpravny na Smíchově je přijíždějící cestující veden koridorem na okraji administrativní budovy přímo na autobusové nádraží, což ospravedlňuje jeho umístění daleko od hmoty samotné ústřední haly.

V každém z uvedených případů rozdělení příjezdu i odjezdu pro dnešní využití zaniká. Pro menší vytíženost vlakových nádraží je oddělování těchto komunikací zbytečné. Nicméně v době jejich výstavby byla funkční dispozice logicky uspořádané haly zcela zásadním tématem, jež si zasloužilo teoretickou reflexi,^{54,55,56} a které bylo základním stavebním kamenem architektury celé výpravy.

Nádraží v Praze-Smíchově od Jana Zázvorky a Jana Žáka, se svou horizontální asymetrickou kompozicí, mohutnými a lapidárně řešenými objemy řadí ke klasicizujícímu funkcionalismu [16] [17].⁵⁷ Materiál odlišuje administrativní a veřejnou část nádraží v podobě tmavě červené omítky služebních budov a travertinovými deskami obložené haly.⁵⁸ Projekt, zadaný již v roce 1949, se protáhl do let 1953–1956. Smíchovské nádraží tak neuniklo výtvarné výzdobě v podobě sorele poplatnému monumentálnímu vlysu přes celou délku haly od Richarda Wiesnera.⁵⁹ Skvělé pozdně funkcionalistické nádraží tímto trochu trpí, k jeho těžkopádnějšímu vyznění navíc přispívá tmavé mramorové obložení až po okenní římsu a veliké závěsné lustry.⁶⁰

⁵⁰ KREJČÍŘÍK 2003, 137–139.

⁵¹ KREJČÍŘÍK 2015b, 33–39.

⁵² KREJČÍŘÍK 2009b, 18.

⁵³ KREJČÍŘÍK 2003, 137–139.

⁵⁴ DANDA 1944, 137–152.

⁵⁵ PCHÁLEK 1944, 153–159.

⁵⁶ DANDA 1988.

⁵⁷ BERAN/VALCHÁŘOVÁ 2006, 147.

⁵⁸ Barevnost na škále tmavě červená/cihlová – béžová se jako tradiční projevila i na dalších výpravných napříč architektonickými styly, například v Olomouci, Prostějově, Znojmě, Veselí nad Moravou, Kolíně, i na Dandových poválečných realizacích v Klatovech a v Chebu.

⁵⁹ KREJČÍŘÍK 2009b, 18.

⁶⁰ „...inspirované moskevským metrem, převedené však do západní řeči.“ in: JANDÁČEK 2008, 22.

Stále sílící konkurenci vlakové a automobilové dopravy ve 40. letech je dle Josefa Dandy třeba řešit vhodným spojením vlakových a autobusových nádraží, aby mohla vlaková doprava prosperovat i z dopravy silniční.⁶¹ Při novostavbách vlakových nádraží se buduje – pokud to dovolí městská zástavba – dostatečný přednádražní prostor, který kromě autobusového terminálu, přístupu pěších i automobilových parkovišť slouží jako „*výtvarný prvek spojení železnice s městem*.“⁶² Danda upozorňuje, že přednádraží má být co do plochy násobně velké vůči ploše haly, a to zejména u velkých nádraží, kde je nápor cestujících i dopravy větší. Označuje jej za „*samostatný útvar s přímým spojením s centrem osídlení, ale mimo průběžné komunikace*“,⁶³ což je samozřejmě ideální stav, kterému okolní zástavba mnohdy nedává dostatečný prostor. Spoustu místa své plány realizovat měl ovšem Danda na projektech v Chebu a ve Vítkovicích – v prvním případě kvůli bombardováním zničených domů v blízkosti nádraží a v případě Ostravy díky situování projektu na nezastavěné ploše. Když v roce 1963 píše o nové chebské výpravně, poznamenává k současnému úkolu železnice: „*Rád bych zde zdůraznil, že rozhodující pro dnešní pojem moderního většího nádraží není jen pokrokové řešení vlastní budovy a nástupišť, ale současně i urbanistické dotváření městského prostoru k němu se přimykajícím.*“⁶⁴

2 Architekt Josef Danda

Josef Danda, narozen 2. ledna 1906 v obci Koleč u Slaného,⁶⁵ zasvětil většinu svého profesního života práci pro železnici. Než se text obrátí k jeho vybraným stavbám, je potřeba nastínit i jeho životní dráhu.

Poté, co v roce 1928 absolvoval na Fakultě pozemního stavitelství a architektury ČVUT v Praze, působil mezi lety 1930–33 jako praktikující projektant v pražských architektonických ateliérech, u Karla Roštíka, Ferdinanda Fencla,

⁶¹ DANDA 1944, 139.

⁶² ŠTURSA 1973, 496

⁶³ DANDA 1944, 139

⁶⁴ DANDA 1963, 73.

⁶⁵ Hájek 2007, 15.

Ladislava Machoně a Adolfa Benše.⁶⁶ U posledního pracoval na projektu administrativní budovy Elektrických podniků hl. m. Prahy. Mezitím strávil několik měsíců roku 1932 na stipendijním pobytu v Paříži v ateliérech André Luçrata a Le Corbusiera, u kterého se mohl podílet na projektu paláce Armády spásy v Paříži.⁶⁷ Martin Strakoš komentuje složitou situaci architektonických ateliérů a praxi hledajících adeptů architektury v době hospodářské krize: „(...) šéfové [ateliérů] nabírali mladé absolventy architektonického oboru v situaci, kdy měli určitou práci, a pak je propouštěli s doporučením svým kolegům, případně s dobrozdáním pro případ hledání jiného příhodného zaměstnání.“⁶⁸ Působení v ateliérech funkcionalistů ovlivnilo směřování jeho vlastní architektonické kariéry, jak dokládá jeho nejranější větší realizace, mlékárna v Brodech u Podbořan z let 1932–1934.

Roku 1936 nastoupil ke Stavební správě ČSD (Československých státních drah) v Olomouci, kde poprvé vypracoval projekt pro železnici, a sice stavby pro zdvoukolejněnou trať Hranice na Moravě – Púchov. Jednalo se o 52 pozemních staveb – typizovaných staničních budov, hradel, věží apod., z nichž nejvýznamnější je budova nádraží v Teplicích nad Bečvou. Od té doby zůstala jeho kariéra spojená s železničními stavbami, ať už z pozice zaměstnance německých říšských drah během protektorátu,⁶⁹ po válce obnovených ČSD jako vedoucího úseku pozemních staveb projekční ústředny v Praze, či později v SÚDOPu Praha (Státního ústavu dopravního plánování, ve který se projekční ústředna transformovala).

Disertační práce na téma „*Studie kombinovaného provozu železničního spojení s autobusovým*“, kterou obhájil na ČVUT v roce 1949, ukazuje na to, že měl jako architekt zájem nejen o nádražní budovy, ale o problematiku dopravy jako takové.⁷⁰ Z jeho poměrně bohaté publikační činnosti⁷¹ je nutné vyzdvihnout monografii *Naše železniční nádraží*, kterou napsal na sklonku kariéry v roce 1988. Ohlíží se v ní za 150 let dlouhou historii železnice v Československu, pojmenovává její nejdůležitější momenty, zejména s ohledem na změny po roce 1918 a 1945 a ze 30 středních a velkých nádraží, postavených na území ČSR od konce války

⁶⁶ Tamtéž, 15–16.

⁶⁷ STRAKOŠ 2017, 82.

⁶⁸ Tamtéž.

⁶⁹ HÁJEK 2007, 68.

⁷⁰ HÁJEK 2007, 174.

⁷¹ Kompletní seznam viz HÁJEK 2007, 186–187.

vybírám 13 pro jeho podrobnější rozbor: Pardubice, Most, Cheb, Havlíčkův Brod, Klatovy, Holešovice, Libeň, Košice, Nové Zámky, Bratislava Nové město, Ostrava hlavní nádraží, Ostrava Vítkovice, Praha hlavní nádraží.^{72,73} Vedle své architektonické a teoretické činnosti působil také jako pedagog a později jako externí konzultant na UMPRUM, kde přednášel obecnou typologii pozemních staveb a konstrukce pozemního stavitelství a na ČVUT v Praze.⁷⁴

2.1 Vybraná drážní architektura Josefa Dandy

2.1.1 Nádraží Teplice nad Bečvou (1938–1939)

Nejvýznamnější dílo Dandova předválečného období vzniklo v letech 1938–1939, nedlouho poté, kdy v září 1936 nastoupil v Olomouci jako inženýr Československých státních drah. V té době se podílel na stavbách zdvoukolejné trati Hranice na Moravě – Púchov, pro kterou vyprojektoval několik menších technických objektů a také nádraží v Teplicích nad Bečvou, největší z této řady železničních budov, které charakterizuje Dandovu ranou tvorbu jako příklad vědeckého funkcionalismu, kterým byl ovlivněn během praxe v ateliéru Adolfa Benše [18].⁷⁵

V zájmu praktického provozu a vnitřního uspořádání byl oproti původnímu symetrickému návrhu postaven objekt asymetrického rozložení a jednoduchých, kubických objemů. Kvůli nerovnému terénu musel Danda nádraží umístit do svahu, výsledkem toho je v pohledu z ulice dvoupodlažní budova, kterou se schodištěm dostáváme do prvního patra se vstupem na nástupiště [19]. Při pohledu od vlaku se tak stavba jeví jako jednopodlažní. Tím nádraží získalo dvojí tvář, prostší na nástupištní straně, bohatěji členěnou a monumentálnější na straně hlavního vstupu,

⁷² DANDA 1988.

⁷³ Rozdělil je do skupin podle typu haly a počtu podchodů, například: nádraží s jednopodlažní halou rovnoběžně s nástupištěm se dvěma podchody; nádraží s jednopodlažní halou kolmo k nástupištěm s jedním podchodem; nádraží dvoupodlažní s nadchodem atd., in: DANDA 1988, 23.

⁷⁴ HÁJEK 2007, 174.

⁷⁵ STRAKOŠ 2017, 84.

který se obrací k řece Bečvě, na jejímž protilehlém břehu leží současně vznikající lázeňský komplex, jehož moderní architekturu nádraží zrcadlí.⁷⁶

Již na této rané stavbě věnuje autor zvýšenou pozornost dispozici, podléhající kromě nerovného terénu také lázeňské sezóně. Během ní (od května do září) bylo nádraží nejzatíženější a v provozu byla tudíž celá budova. Mimo sezónu se přízemní místnosti nevyužívaly a cestující měli k dispozici pouze ty v úrovni nástupiště.⁷⁷ Výrazným motivem jsou velké prosklené plochy veřejné části nádraží, zejména letní čekárna u prvního nástupiště, keramické obklady, střecha, která se mírně svažuje směrem ke kolejím, a schodiště před hlavním vstupem. Stavba, která je v současné době ve zpuštěném stavu a hodna rekonstrukce, byla pro své kvality rozpoznána záhy po svém vzniku, ačkoli mezi památkově chráněné objekty byla zapsána až 17. 4. 1991.⁷⁸

K objektům na trati Hranice na Moravě – Púchov napsal Josef Danda pojednání „*Architektura malých drážních pozemních staveb*“ ve Zprávách železničních inženýrů XVII z roku 1940.⁷⁹ Věnuje se jednak objektům, které pro tuto dráhu projektoval a formuluje zde svůj přístup k architektuře železničních budov. Ten je založen hlavně na věrnosti funkci architektury, která podléhá předně staničnímu provozu a splnění nároků na pohodlí cestujících. Důsledkem toho má být určitá typizace, hlavně dispoziční. Zásadní roli hraje psychologický účinek prostoru, ve kterém má cestující strávit nějaký čas, a sice „*vlídnost, veselost a intimita*“,⁸⁰ vyjadřuje zde tedy výtvarný názor, který je pro něj podstatný na budoucích projektech.

Roli vlídnosti, veselosti a intimity do jisté míry zastupuje zeleň, se kterou Danda počítal v návrhu pro teplickou výpravnu, a která si mnohdy z vůle zaměstnanců stanice našla cestu i do jiných výpraven jako prvek zlidštění nádražního prostředí. V článku z roku 1944 konstatuje, že zeleň hraje důležitou roli nejen v hale a na nástupišťích, ale také před nádražím a na zahradách zaměstnanců stanice, neobejde se však bez námitek: „*Tuto snahu železničářů po zlepšení a*

⁷⁶ Architektury lázeňského komplexu v Teplicích nad Bečvou byli Karel Kotas, Oskar a Elly Oehlerovi a Karel Caivas. In: STRAKOŠ 2017, 83.

⁷⁷ Tamtéž.

⁷⁸ <https://pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/vypravni-budova-133670>, vyhledáno 19. 4. 2020.

⁷⁹ Tímto článkem se zabývá Strakoš, viz: STRAKOŠ 2017, 84–87.

⁸⁰ STRAKOŠ 2017, 86.

*zkrášlení jest třeba nejenom podporovat, ale i do určité míry řídit. Neboť idyla nádraží nemůže dostupiti tohoto stupně, aby připomínala tak dojemně, svými hrady, pokuřujícími trpaslíky, muchomůrkami i čápy, zahrádky našich některých spoluobčanů. Je zde určitá míra vkusu, který železnice jako veřejný podnik jest povinna zachovávat.“*⁸¹ Zeleň však zpočátku nedoporučoval pro větší nádražní budovy, a to zejména kvůli hustšímu pouličnímu provozu. V jeho budoucích realizacích si vegetace přirozeně našla své místo na galeriích nádraží v Pardubicích i Klatovech právě z iniciativy zaměstnanců nádraží, a působí tak přirozeně, že si lze jen těžko představit, že se s tímto prvkem od začátku nepočítalo.

V rámci projektu zdvoukolejnění trati Hranice na Moravě – Púchov vypracoval roku 1939 Josef Danda nerealizovaný návrh na nádraží v Hranicích.⁸² Za zmínění stojí zejména pro své dispoziční řešení, které vytvořil jako ideový prototyp pro staniční budovu vzdálenější od městského centra [20]. Funkční uspořádání soustředilo do provázaného interiéru všechny základní služby cestujícím. Hala je zde rozdělena na dvě zóny, odjezdovou a příjezdovou, každá má vlastní vchod z přednádraží a vstup na první nástupiště, odkud vede schodiště do podchodu na perónové nástupiště. Jedná se tedy o rozvíjení tehdejšího řešení haly, jak ho známe například z kolínské výpravny. Toto vedení komunikace příjezdějících a odjíždějících zajišťuje nekolizní provoz, a za pozornost stojí také čekárna, která je zde pouze jedna a poměrně malá. Důvodem je umístění čekacích míst do odjezdové části haly.⁸³

K problematice čekáren se Danda vyjádřil v roce 1944, kdy způsob čekání na vlak označuje za položku hodnou aktualizace, protože oddělené čekárny již nebyly tolik využívány. Se zrychlením provozu, větším náparem cestujících, a vlastně i se zkráceným časem stráveným na nádraží, se cestující neuchylovali do čekáren tak často, ale většina z nich raději počkala v prostoru haly, tam, kde bylo možné kontrolovat aktuální čas odjezdů vlaků. „Každá výpravna, která má halu, má ji přeplněnou čekajícími, zatím co čekárny jsou naplněny jen částečně,“⁸⁴ napsal.

⁸¹ DANDA 1944, 146.

⁸² Viz. reprodukce návrhu, in: STRAKOŠ 2017, 85, z fondu Josefa Dandy v Národním archivu.

⁸³ HÁJEK 2007, 67–68.

⁸⁴ DANDA 1944, 141.

Nenavrhuje rušit čekárny (navíc v jeho budoucích projektech se oddělené čekárny stále vyskytují), ale spíše optimalizovat ústřední prostor haly.⁸⁵

V roce 1939 byl Josef Danda přeložen na pražské ředitelství drah, kde v nově vzniklé kanceláři německých železnic nadále pracoval jako projektant železničních staveb. S architektem Antonínem Parkmanem (mimo jiné autorem nádraží v Olomouci) se podílel na stavbě vinohradských tunelů, a spolupracoval také na úpravách Hyberského nádraží, na které bylo dnešní Masarykovo za protektorátu přejmenováno.⁸⁶

2.1.2 Nádraží Třinec (1954–1957)

Nové třinecké nádraží bylo podle Dandova návrhu postavené v letech 1954–1957 na místě původní výpravny, tedy hned naproti monumentálním Třineckým železárnám.⁸⁷ Dnes zde stojí místo původního nádraží jeho kostra a zcela nová střední část i hala. Nová průměrná a rozhodně nesourodá architektura kupodivu zachovala hmotové rozložení původního řešení (kromě zásadně sníženého středu).

Symetrická kompozice nádraží situovaného podélně s tratí je založena na vrstvení přízemních a patrových křídel s gradací do středu, kterému dominuje pětipatrová věž s nocležnami personálu [21]. Tato část svým řešením skutečně vypadá jako obytný dům, včetně balkónů do prostoru přednádraží. Její hmota je odlehčena vynesenu střechem, která kryje pochozí atiku zapuštěnou do objemu věže, obíhající kolem celého horního patra. Obytná věž i nižší křídla mají valbové střechy, v souladu s poměrně tradičním řešením. Mírně předsunutá hmota výškové části, podepřena sloupy, vyznačuje hlavní vstup do nádraží. Hala je situovaná na šířku a v jejím řešení rozpoznáme motivy jako okrové keramické obložení jejího soklu, mozaikovou podlahu a světelný luxferový pás v horní části, typické i v dalších Dandových projektech. Čtyři masivní sloupy uprostřed haly podél její delší osy zřejmě drží hmotu bytového traktu [22]. Mírně nepatřičný pocit z nich zmírňuje

⁸⁵ Například ještě při řešení nádraží Ostrava-Vítkovice nalezneme na plánu tři oddělené místnosti čekáren (dá se odhadnout, že to byla čekárna pro kuřáky, nekuřáky a pro cestující s dětmi, jak bylo obvyklé), situuje je do 1. podlaží haly těsně vedle nadchodu k nástupištím, tedy co nejbližší odjezdu.

⁸⁶ HÁJEK 2007, 69. Úpravy spočívaly ve zvýšení kapacity nádraží, které se muselo vypořádat s větším provozem. Odbavovací hala byla rozšířena směrem k prosklené dvoraně stávající budovy.

⁸⁷ Tamtéž, 182.

obložení jemnou černou mozaikou. Podobného motivu sloupů umístěných v těchto místech haly pak Danda užije i pro výpravnu v Chebu [87].

Josef Danda v praxi zde neuplatnil to, co si stanovil v teorii, a sice, že byty zaměstnanců by bylo vhodné z hmoty výpravny úplně oddělit, oprostít dopravní provoz od funkce, která mu nenáleží, a činžovní nebo rodinné domy umístit do přednádraží.⁸⁸

2.1.3 Nádraží v Lovosicích (1962–1968)

V rámci výstavby nové železniční stanice v Lovosicích navrhl Danda v letech 1962–1963 nádraží osobní dopravy, které bylo dokončené v roce 1968.⁸⁹ Návrh interiéru, který musel být z finančních důvodů značně zredukován, připomíná pardubickou halu, a to kvůli předstoupené části pod pásmem oken, kde se nachází informační tabule a služby, nad tím galerie, sloupy a pás oken, díky materiálovému řešení v kombinaci tmavých a světlých obkladů, a svou dvoubarevnou dlažbou [23].⁹⁰

2.1.4 Nádraží Ostrava-Vítkovice (1964–1967)

Vítkovické nádraží je považováno za vrchol Dandovy tvorby 60. let⁹¹ a příklad užití bruselského stylu v architektuře.⁹² Pozornost je k němu v posledních několika letech upoutána zejména kvůli hrozící demolici poté, co mu byla po čtyřech měsících odňata památková ochrana.^{93, 94}

Hala nádraží je řešena jako dvoupodlažní s nadchody, které ji spojují s nástupišti. Převýšenému prostoru dominuje prosklená průčelní stěna s výrazným motivem zalamované konstrukce do písmena „V“ [24]. Hala zahrnuje veškeré prostory pro cestující související s odjezdem či příjezdem. Čekací prostory se

⁸⁸ DANDA 1944, 142.

⁸⁹ KREJČÍŘÍK 2005, 176.

⁹⁰ HÁJEK 2007, 132.

⁹¹ STRAKOŠ 2015, 439–441.

⁹² ŠVÁCHA 2007, 39.

⁹³ Nádraží bylo zařazeno na seznam kulturních památek 30. listopadu 2010, na odvolání Českých drah byla ochrana 4. dubna 2011 zrušena. In: <https://www.nadrazivitkovice.cz/>, vyhledáno 30. 4.

⁹⁴ V současné době čeká na vyhodnocení další podaný návrh na zařazení nádraží mezi kulturní památky. In: <https://pamatkovykatolog.cz/zeleznicni-stanice-ostrava-vitkovice-12398064>, vyhledáno 30. 4.

nacházejí na galerii v zadní části haly, která posloužila i jako prostor pro zeleň. Užití ocelové nosné konstrukce podpořilo lehkost architektury a stavba se také stala „referenční realizací průmyslových a stavebních firem ostravského regionu“.⁹⁵

Výpravna je oceňovaná jak pro svou architektonickou kvalitu, tak pro zdařilé propojení architektury a uměleckých děl, kde se prolíná umělecká forma s účelem; sloup s hodinami obložený sklem od Vladimíra Kopeckého, pás panelů s reliéfy vypalovanými do drátoskla od Františka Buranta a Benjamina Hejlka dekorující zábradlí galerie,⁹⁶ zasklení panelů na průčelí z litého skla s reliéfem též od Hejlka, a dnes zaniklý kovový pylon v přízemí haly [25] [26].⁹⁷ Narůstající důležitost materiálů, výrazně přispívajících k výtvarnosti architektury, reprezentuje užití čirého i barevného skla, a to jak ve zmíněných uměleckých dílech, tak v zasklení fasády, barevné mozaice v exteriéru, hliníkové, keramické a kamenné obklady a prvky. Vítkovické nádraží je ceněno i pro svůj urbanistický potenciál, dobře využívající nezastavěnou plochu pro velkorysá přednádraží, zahrnující smyčku tramvají a autobusové zastávky, i pro význam v budování dopravní infrastruktury Ostravska.⁹⁸

2.1.5 ČSD a ČSAD Most (1973–74)

*„Akce tzv. koridoru Most je prozatím vrcholem snahy našeho socialistického státu na severu, který dokázal postavit nové město, aby bylo možno využít bohatství, které se nacházelo pod městem starým,“*⁹⁹ uvedl Josef Danda kapitolu o mosteckém nádraží, které bylo v tomto „novém městě“ postaveno roku 1974. Jednou z výhod nového nádraží vznikajícího na zelené ploše současně s městem jako terminál vlakový a autobusový byla odlehlost od nádraží starého, které se začalo využívat jako nákladní, podléhající hustému provozu v těžební oblasti.¹⁰⁰ Mostecká výpravna vznikla v rámci výstavby stanic na trati Oldřichov u Duchcova – Chomutov, mezi kterými jsou i nádraží v Bílině a v Duchcově.¹⁰¹

Podélně ke kolejím situované nádraží, které nám kompozicí budov připomene Pardubice, je ve třetině délky veřejné části narušené příčně vsazenou

⁹⁵ HÁJEK 2007, 118.

⁹⁶ STRAKOŠ 2017, 150.

⁹⁷ <http://ostravskesochoy.cz/dilo/1148-kovovy-pylon>, vyhledáno 30. 4.

⁹⁸ Více k železnici na Ostravsku viz. Strakoš 2017, 41–75.

⁹⁹ DANDA 1988, 28.

¹⁰⁰ Tamtéž, 28–29.

¹⁰¹ <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-nadrazi-11151646>, vyhledáno 29. 4.

15 podlažní služební budovou [27]. Ta rozděluje halu na příjezdovou a odjezdovou, a právě pod ní se nachází koridor propojující tyto dvě části. Rozlehlost a kompozice budovy byla dle Josefa Dandy ovlivněna situací nádraží, na jehož pozadí se rozkládá kopec, „který tvoří kulisu pro jeho zamýšlenou výraznou hmotu“.¹⁰²

Autoři projektu Jan Rieterman a Václav Dědek spolupracovali s Dandou, který v mosteckém nádraží navrhnul interiér [28] [29].¹⁰³ Karel Hájek mu pak přisuzuje i řešení přednádražního prostoru.¹⁰⁴ Potvrzuje to tak jeho postavení jako architekta zběhlého v návrzích dispozičně funkčních výpraven a kombinovaných nádraží, jehož odbavovací prostory zapojil do výpravní haly. Pokladny a čekárny ČSAD se tak nacházejí na jejím samém okraji, za částí odjezdovou. Prosklená průčelní stěna haly a její rozlehlý, otevřený interiér nám mohou připomenout o pět let dříve dokončené nádraží v Havířově od Josefa Hrejsemnou.¹⁰⁵ Halu barevně doplňují a rytmizují žluté ocelové sloupy, které slouží jako podpěra pro střechu výpravní. Právě toto rytmizování považuje Karel Hájek za Dandův rukopis v řešení širokých prostorů odbavovacích hal.¹⁰⁶

Pozoruhodná je u mosteckého projektu podobnost – alespoň v základní skladbě hmot – s Dandovým návrhem na novostavbu pražského hlavního nádraží z roku 1947 [32], kde horizontálu haly protíná vysoké vertikální křídlo, zesponu podpořené dvěma sloupy. Ukazuje to na oblíbený motiv a kompozici, kterou Danda pro své projekty často používal do 60. let. Otázka je, zda se nějakým způsobem nepodílel i na návrhu mostecké výpravní, ačkoli ve vlastní monografii o českých nádražích si přisuzuje pouze řešení interiéru.¹⁰⁷

2.1.6 Hlavní nádraží v Praze (1971–79)

Než se započalo s přestavbou pražského hlavního nádraží podle vítězného projektu autorského týmu Jan Bočan, Josef Danda, Alena Šrámková a Jiří Šrámek

¹⁰² DANDA 1988, 28.

¹⁰³ HÁJEK 2007, 133.

¹⁰⁴ Tamtéž.

¹⁰⁵ K tomu více viz: STRAKOŠ 2015, 433–444.

¹⁰⁶ Hájek 2007, 137.

¹⁰⁷ Danda 1988, 27–29.

v soutěži roku 1970 **[30]** **[31]**,¹⁰⁸ byla rekonstrukce hlavního pražského nádraží spojená s optimalizací vlakového spojení i urbanismu města v myslích architektů několik desetiletí před tím. V roce 1938, krátce po přeložení do Prahy, vypracoval Josef Danda první skici centrálního nádraží hlavního města. Z druhé poloviny 40. let pocházejí skici, ve kterých Danda s kolektivem spolupracovníků reagoval na urbanistické studie, řešící zhoršující se situaci v osobní automobilové i železniční dopravě v centru Prahy, a to přestavbami v okolí nádraží.¹⁰⁹ V dalších letech následují návrhy od řady dalších architektů a neúspěšná soutěž v roce 1965. Všechny tyto návrhy měly společnou snahu v nutném rozšíření prostoru kapacitně nedostačujícího nádraží.¹¹⁰

V prvních projektech se uvažovalo o sanaci staré budovy a postavení nové. Když ale roku 1958 připadla budova nádraží pod památkovou ochranu,¹¹¹ bylo potřeba najít jiné řešení. V roce 1967 se tak objevuje myšlenka vést magistrálu před budovou hlavního nádraží.¹¹² Souborné projektové řešení z roku 1969, jehož je Danda spoluautorem, navrhuje umístění odbavovací haly v úrovni pod magistrálou, s hlavním vchodem od Vrchlického sadů. Toto řešení mělo být architektonicky dotvořeno za spolupráce Jiřího Šrámka, Aleny Šrámkové a Jana Bočana, autorů vítězného návrhu v soutěži z roku 1970.¹¹³ Lze si představit, že Danda zastal roli inženýra s celoživotní zkušeností na poli železniční architektury, dopodrobna se zabývajících její dispozicí, a mladá generace přinesla moderní ráz architektury s důrazem na technické prvky.

Pro tuto práci jsou ovšem zajímavé Dandovy projekty, které vznikaly ve čtyřicátých a šedesátých letech. Je to jeho ideová skica z roku 1946, jak bylo zmíněno výše **[32]**, a návrh interiéru podpovrchové haly v Praze z roku 1969 pak

¹⁰⁸ Realizace proběhla v letech 1971–1979, ačkoli, jak podotýká Josef Danda v roce 1988, ne zcela, protože se nepodařilo (a to platí do dnešních dnů) účelně spojit nové nádražní prostory s původním nádražím i s jeho okolím, in: DANDA 1988, 58–66.

¹⁰⁹ Hájek 2007, 142.

¹¹⁰ Více k jednotlivým návrhům a uvažováním nad možným řešením komplikovaného dopravního uzlu v centru Prahy, zakomponování do magistrály, výstavbě nové nádražní haly a jejího spojení se stanicí metra, které je komplikované a zajímavé, avšak stojí mimo záměry této práce, viz DANDA 1988, 58–66, HÁJEK 2007, 142–169.

¹¹¹ <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stance-praha-hlavni-nadrazi-14916884>, vyhledáno 23. 4. 2020.

¹¹² DANDA 1988, 59.

¹¹³ Tamtéž.

ukazuje pás stěny se zkosenými panely, které vzhledem k umístění haly nejsou prosklené, ale odkazuje to na řešení halového průčelí v Pardubicích [34].

Hlavní nádraží v Praze představuje závěr této fáze vývoje architektury výpraven, který zde dospěl do bodu zlomu mezi pozdním modernismem a postmodernismem.¹¹⁴

¹¹⁴ STRAKOŠ 2017, 28.

3 Nádraží Pardubice (1948–1958)

První pardubické nádraží vzniklo roku 1858 a záhy nato muselo být z kapacitních důvodů rozšířeno. K již stojícímu střednímu dvoupatrovému traktu sloužícího jako výpravna se z obou stran připojila nižší, dlouhá křídla, ukončená pavilony. Podélně stojící nástupištní hala se jednou stranou přimykala přímo k hlavní budově a její sedlová střecha přecházela do střechy nižších křídel. K nádražnímu komplexu patřilo ještě ubytovací křídlo, umístěné podélně ke kolejišti za výpravnou. K dalšímu rozšíření došlo v letech 1905–1907, kdy se postavila nová, větší postranní křídla budovy.¹¹⁵ V této podobě existovalo nádraží až do 26. srpna 1944, kdy bylo z části zničeno bombardováním amerických letounů, které bylo původně mířeno na nedaleké letiště a rafinerii olejů.¹¹⁶ Ještě existující přestavěné nádraží stojící asi 300 metrů od stávající budovy podél trati směřující na Českou Třebovou, bylo svou půdorysnou délkou skoro srovnatelné s novým nádražím. Dimenze veřejné části budovy, vestibulu, čekáren, ale i nástupišť a přednádražního prostoru, se u nového projektu podstatně zvětšila.

Vzhledem k závislosti města na vlakové dopravě bylo třeba zajistit alespoň provizorní fungování poničeného nádraží, navíc se počítalo s jeho poměrně brzkou obnovou. Poničený střední trakt z roku 1858 byl z bezpečnostních důvodů snížen. V této podobě bylo nádraží v provozu od září 1944 až do dokončení nové výpravny v roce 1958.^{117, 118}

Obnova zničeného nádraží vedla k nové výstavbě a zásadní urbanizaci na okraji města, s jehož centrem jej měla spojovat současně vznikající hlavní třída. Záměr na stavbu nového nádraží a rozšíření železniční sítě pochází již z poloviny 30. let, nicméně až zničení nádraží dalo vzniknout ideovým návrhům na optimalizaci tratí, jejich částečnou elektrifikaci a modernizování výpravny.¹¹⁹ Do stanice se podařilo zapojit spojku do Hradce Králové, čím se zdokonalilo spojení Hradec Králové – Havlíčkův Brod severojižní dráhou a navýšila se tak důležitost dopravního

¹¹⁵ KREJČÍŘÍK 2005, 43–44.

¹¹⁶ HÁJEK 2007, 97.

¹¹⁷ Tamtéž, 97.

¹¹⁸ Budova nádraží je památkově chráněna od 28. 8. 1987.

¹¹⁹ BARTOŠ/PANOCH 2003, 46–47.

uzlu v Pardubicích.¹²⁰ Zároveň je obnova pardubického nádraží spojena se stavební činností na západovýchodní trati propojující Prahu s Bratislavou a vedoucí do Štúrova na slovensko-maďarských hranicích, která probíhala ve 40. letech.¹²¹ Pardubice byly místem důležité křižovatky tras a při plánování nové budovy bylo třeba počítat s větší vytížeností stanice, protože předešlé nádraží nebylo kapacitně dostatečné.¹²²

3.1 Cesta k novému nádraží v Pardubicích

V prosinci 1944 byl nálety zničen kromě nádraží také cukrovar, který stál nedaleko tehdejšího vlakového uzlu. Tato destrukce uvolnila pozemek patřící tehdy městu, a umožnila tak stavbu nového nádraží na rozsáhlé ploše. Roku 1946 Československé státní dráhy od města pozemek odkoupily,¹²³ a rozhodnutí o vybudování nové nádražní budovy, rozšíření a optimalizování vlakového provozu (spojeného také s plánovanou elektrifikací trasy, resp. jejího hlavního tahu Praha – Pardubice – Česká Třebová) padlo v témže roce.¹²⁴ S ohledem na důležitost železniční dopravy pro osobní přepravu i průmysl v Pardubicích i na spojení Praha – Bratislava byla obnova žádoucí bezprostředně po válce.¹²⁵

Stavbou byla Ministerstvem dopravy pověřena Projekční ústředna Stavební správy ČSD a projekt měl vypracovat její tehdejší zaměstnanec Josef Danda.¹²⁶ První projekt byl hotový již v květnu roku 1946, druhý pak toho roku v září.¹²⁷ Další, nedatovaný, se již hodně přibližuje realizovanému projektu. Pro jejich finanční náročnost v době poválečného hospodářství však nemohlo ministerstvo dopravy schválit ani jeden z nich.¹²⁸

¹²⁰ BARTOŠ/PANOCH 2003, 47.

¹²¹ DANDA 1988, 18

¹²² STRAKOŠ 2015, 435.

¹²³ HÁJEK 2007, 97.

¹²⁴ Vzhledem k následujícím Dandovým projektům, z nichž první vzniká již v květnu roku 1946, se lze domnívat, že tyto akce – odkoupení pozemku a rozhodnutí o vybudování nového nádraží padly na začátku toho roku.

¹²⁵ DANDA 1988, 25.

¹²⁶ HÁJEK 2007, 97.

¹²⁷ Tamtéž, 99.

¹²⁸ STRAKOŠ 2017, 91.

3.1.1 Projekt z května 1946

První návrh [35] ukazuje velkoryse pojatou výpravnu, jejíž délka měla být téměř 260 metrů.¹²⁹ Z odstupňovaných patrových hmot situovaných podélně ke kolejišti vyrůstá směrem do přednádraží menší kubická příjezdová hala a po její pravé straně vyšší odjezdová v podobě trojbokého zaobleného hranolu. Z hlediska vnitřní dispozice se tento návrh od realizovaného liší v pojetí oddělené odjezdové a příjezdové haly [36]. Spojovací pasáž je pak lemována obchody, restaurací, bufetem, WC atd., čímž se uvolnilo místo těchto služeb v obou halách, a v odjezdové mohou být pouze ty nejnnutnější funkce s touto halou spojené (pokladny, čekárny, podej zavazadel).

Venkovní markýza mezi odjezdovou a příjezdovou halou sleduje křivku zaobleného nároží přijímací haly. Její tvar, dynamicky vystupující do přednádraží a odlehčený proskleným pásem oken jako by mezi všemi racionálními kubickými tvary hovořil za pohyb, který se odehrává na kolejišti hned za nádražím. Tento pocit pohybu vpřed je umocněn obrovským okřídleným kolem – znakem ČSD – umístěným na jejím vrcholu. Symbolika tohoto tvaru přesto naplňuje i funkční požadavky na řešení nádražní haly. Dala by se snad zpochybnit využitelnost tak velkého prostoru a příliš dlouhá spojovací pasáž mezi dvěma halami.

Součástí návrhu byla přirozeně také parková úprava přednádraží a vyřešení komunikace pro pěší i dopravu.

3.1.2 Projekt ze září 1946

K přepracování návrhu došlo, jak sám Danda na skice k projektu píše: „z důvodů: 1) podstatných změn programu, 2) požadavků městské regulace, 3) zařazení poštovní budovy do prostoru přednádraží.“¹³⁰ Předešlý návrh byl skutečně příliš monumentální, a jeho architekt v prezentaci tohoto dokonce zdůrazňuje ušetřená procenta zastavěné plochy (14,6%).¹³¹ V tomto návrhu je řešení výpravny symetrické, ve tvaru písmene „T“, kdy její střed, včetně do

¹²⁹ HÁJEK 2007, 97.

¹³⁰ viz. obrazová příloha [37].

¹³¹ Tamtéž.

přednádraží vystupujícího převýšeného křídla, tvoří jednotnou halu. Ta je funkčně rozdělena: část s vchodem, pokladnami, jízdními řády a vstupy na nástupiště patří odjezdu, vpravo od této části se rozkládá tzv. čekací hala s informacemi, bufetem, restaurací, WC, několika čekárnami a vchodem do hotelu, a na druhé straně tohoto podélného křídla je umístěn příjezd s příslušnými službami a východem do přednádraží [37]. Z čela příčného křídla vybíhá do přednádraží konvexní přístřešek, sloužící jako autobusové nástupiště, a v jemné křivce sledující linii příjíždějících autobusů. Čelo haly, z něž vystupuje markýza, je na jedné variantní skice zaoblené, jako by v něm zůstávalo něco z křivek předchozího návrhu [38].

Tento projekt se sice nerozkládá do takové šířky, jako jeho předchůdce, zato je monumentálnější ve své výšce. Srovnáním skici bez měřítko a návrhu to lze těžko tvrdit s jistotou, ale zdá se, že druhý návrh je o několik pater vyšší než první, jehož hmota mezi halami je odlehčena jejich patrovým odstupňováním. Ubírat na hmotě měly v druhém návrhu snad prosklené stěny odjezdové i příjezdové haly. Navíc pro cestujícího, který do nádraží vstupoval jen z jednoho směru – hlavní komunikace od města, případně ze stanoviště autobusů před užším čelem haly, mohla zůstat celá hmota haly alespoň částečně skryta. Pokud by hlavní silnice k nádraží směřovala v nějakém méně ostrém úhlu, těžko by mohlo být tak velkoryse pojaté. A to ostatně platí i pro nakonec realizovaný projekt.

Nedatovaný návrh se velice podobá výslednému provedení – s několika rozdíly v provedení pásu oken halové části a řešení hotelových fasád, jinak se hmotové rozložení zdá být identické [39]. Karel Hájek jej v Dandově monografii řadí vedle totožného pohledu na stávající budovu¹³² a ačkoli dál návrh neurčuje, můžeme jej na základě podobností považovat za soutěžní z roku 1947.

Soutěž, jejíž vypsání požadovalo město od ministerstva, měla urychlit realizaci nového nádraží.¹³³ Jednání o vypsání užší ideové soutěže proběhlo 10. 12. 1946.¹³⁴ V jejím rámci byly osloveny skupiny architektů Karel Řepa a Karel Kalvoda (z Pardubic), kteří si ke spolupráci na projektu přizvali Josefa Dandu, dále

¹³² HÁJEK 2007, 102–103.

¹³³ HÁJEK 2007, 99.

¹³⁴ Národní archiv Praha (dále jen NA), fond Ministerstva dopravy I (dále jen MD I), kart. 576, složka Pardubice – novostavba výpravny, posouzení ideových náčrtů.

Zdeněk Pokorný a František Cubr, a František Marek.¹³⁵ Soutěžní projekty měly být odevzdány do 28. 4. 1947.¹³⁶

Posouzení návrhu a připomínky byly prezentovány během porady dne 13. 5. 1947 na Ministerstvu dopravy.¹³⁷ Jako dispozičně a provozně nejvyzrálejší a zároveň splňující dané kritérium, aby se jednalo o „*hodnotné dispoziční a architektonické dílo, aby jím bylo prokázáno porozumění pro omezené finanční prostředky a aby jím byl opatřen promyšlený podklad pro vypracování stavebního elaborátu*“¹³⁸ byl uznán projekt skupiny Řepa, Kalvoda, Danda.¹³⁹ Ministerstvo také ocenilo, že Řepa i Kalvoda jsou v Pardubicích usazení architekti, a z celého komplexu nádraží nevynechali ani budovu pošty, která nebývala obyčejně zahrnuta do projektu na dopravní část nádraží. Ministerstvo dopravy si všímá toho, že „*dosud nové poštovní budovy nebyly tak řešeny, aby s drážními budovami vytvářely vhodný architektonický celek. Příčinou toho hlavně byla jiná osoba projektanta.*“¹⁴⁰ Budovu pošty projektanti pro stavbu pardubické výpravní „*z vlastní iniciativy (...) vyřešili současně s naší výpravní budovou.*“¹⁴¹

Připomínky ministerských oddělení, které měly být do návrhu zapracovány do 2. 6. 1947, se vesměs týkaly zvětšení určitých provozních ploch, začlenění chybějících prostor nebo jejich přemístění, jako např. čekárny II. třídy do klidnější zóny, doplnění služebních bytů, a nejzajímavější požadavek se snad týkal kulturní části výpravní, kdy měl být kinosál, sloužící zároveň jako shromažďovací a přednáškový sál, přesunut tak, aby byl přístupný cestujícím z haly i obyvatelům Pardubic z přednádraží.¹⁴²

¹³⁵ DANDA 1988, 25. Zde se Danda zmiňuje ještě o architektu Jirsákovi, ale není jasné, zda měl vytvořit samostatný návrh, anebo pracovat s Markem, nicméně archiválie fondu Ministerstva dopravy, které se soutěže týkají, jej nezmiňují ani v jedné ze souvislostí.

¹³⁶ NA, MD I, kart. 576, dopis oddělení IV A/4 ministerstva dopravy Ředitelství státních drah v Praze o průběhu soutěže, výběru architektů, připomínkách oddělení a vypracování upraveného projektu.

¹³⁷ Tamtéž, listina přítomných na poradě.

¹³⁸ Tamtéž, složka Pardubice – novostavba výpravní, posouzení ideových náčrtů, kritéria pro vyhodnocení návrhu sepsané Arch. Ing. Josefem Tkalců.

¹³⁹ V tomto případě byli uvedeni pouze Řepa a Kalvoda, nicméně vynechání jednoho z projektantů (nejčastěji Kalvody a pak Dandy) se v dokumentech opakuje.

¹⁴⁰ NA, MD I, kart. 576, dopis ministerstva dopravy ministerstvu pošt ze dne 22. 5. 1947.

¹⁴¹ Tamtéž.

¹⁴² NA, MD I, kart. 576, dopis oddělení IV A/4 ministerstva dopravy Ředitelství státních drah v Praze o průběhu soutěže, výběru architektů, připomínkách oddělení a vypracování upraveného projektu.

Zakázku na vypracování projekčního návrhu zadalo Ministerstvo dopravy 14. srpna 1947 Karlu Řepovi a Karlu Kalvodovi. V říjnu 1947 podepsali architekti Danda, Řepa a Kalvoda smlouvu o spolupráci na projektu, která z nich měla činit rovnoprávný autorský kolektiv.¹⁴³ Zakázku mělo nejprve převzít toto sdružení architektů a Projekční ústředna Stavební správy ČSD, které byl projekt původně zadán, se jej ujala až začátkem 50. let, kdy už byla přetransformována v SÚDOP (Státní ústav dopravního projektování).¹⁴⁴ Stavbu provedly Dopravní stavby Olomouc v několika etapách mezi lety 1949–1958.¹⁴⁵

Navzdory podepsané spolupráci v rámci autorského kolektivu se v archivních materiálech i v literatuře často uvádí jen dva z autorů projektu na pardubické nádraží.¹⁴⁶ Nejčastěji je to dvojice Danda–Řepa, méně často pak Řepa–Kalvoda, případně pouze jeden z nich. I proto nelze jasně rozlišit autorský podíl tří zúčastněných architektů. Karel Řepa (1895–1963), významný žák Josipa Plečnika činný hlavně na Pardubicku, stál svou tvorbou rozkročen mezi klasicistní modernou a funkcionalismem a v porovnání s Josefem Dandou byl rozhodně univerzálnějším architektem, věnující se jí v celé šíři, což může vysvětlit přizvání „experta na dopravní stavby“ Josefa Dandu k dílu.¹⁴⁷ V Pardubicích taktéž usazený Karel Kalvoda (1903–1971)¹⁴⁸ byl odchován na předválečném funkcionalismu a bez popírání jeho nebo Řepova podílu na pardubickém nádraží se jimi tato práce více nezaobírá, protože je zde snaha vidět toto nádraží v kontextu Dandovy tvorby.

¹⁴³ HÁJEK 2007, 100.

¹⁴⁴ Tamtéž. Podle Hájka svědčí svěřením projektu do rukou skupiny autorů o chápání stavby nádražní budovy nikoli jako inženýrský projekt, ale jako architektonické dílo.

¹⁴⁵ DANDA 1988, 25.

¹⁴⁶ Například dle Martina Strakoše rozpracovávali vítězný projekt pouze Danda a Řepa. In: STRAKOŠ 2017, 91.

¹⁴⁷ Více k Řepovi viz BARTOŠ/PANOCH 2003, VYBÍRAL 1996.

¹⁴⁸ <http://www.kppardubicka.cz/cs/menu/zprava/1057-architekt-karel-kalvoda-1903-1971/>, vyhledáno 15.5.2020.

3.2 Architektura a umělecká výzdoba výpravní budovy

Na velkorysé ploše situovaný rozlehlý komplex nádraží, je tvořený asymetricky několika budovami na principu protínajících se horizontál a vertikál [40]. Tyto budovy vymezují prostor přednádraží na severu, na jižní straně jsou přimknuty ke kolejím. Od východu jsou to: budova dopravní obsluhy (dopravní oddělení s kanceláři, řídicí stavědlová věž), hala, výšková budova nádražního hotelu, s restaurací v přízemí a kinosálem v podzemí, dál podélně ke kolejím pokračuje budova vedlejších služeb (s technickým zázemím, zdravotními a ambulantními službami, závodní studovnou), ke které kolmo směrem do přednádraží stojí obytné křídlo s byty zaměstnanců. Ve východním okraji přednádraží, odděleně od hlavní budovy, stojí pošta [41].

Přízemní, případně dvoupodlažní budovy nádraží, mají jednoduché kubické hmoty. Jsou obloženy terakotovým rakovnickým obkladem, imitujícím cihlu, fasády jsou strukturované pravidelným rastrem oken. Výšková budova o sedmi patrech tvoří vertikální akcent jinak horizontálních hmot. Čtyřpatrové bytové křídlo se svými světlými břizolitovými fasádami výrazově oddaluje nádražnímu celku.¹⁴⁹

Do přednádraží ústí městská třída vedoucí z centra (dnes Palackého třída), určující hlavní směr příchodu pěších z města na nádraží. Do prostoru přednádraží byly zahrnuty také parkovací místa pro osobní auta, stanoviště taxi, plochy zeleně a vodní nádrž. Nádraží ČSAD které mělo původně stát východně od haly, na straně příchodu z města, bylo nakonec postaveno mimo přednádraží, nicméně stále nedaleko vlakového uzlu, asi 500 metrů směrem k centru po Palackého třídě.¹⁵⁰

Nádražní hala o rozměru 90 × 27 metrů v patře, v přízemí je šířka zástavbou zúžena na 18 metrů, je konstruována z monolitického skeletu s cihlovým výplňovým zdivem. Stropní a střešní konstrukci tvoří železobetonová skořepina o rozponu 21 metrů s 15 valenými klenbami.¹⁵¹

Z hlediska typu řešení výpravní jde o jednopodlažní halu se dvěma podchody, umístěnou rovnoběžně k nástupištím a v jedné rovině s nimi a

¹⁴⁹ DANDA 1988, 25–26.

¹⁵⁰ HÁJEK 2007, 104.

¹⁵¹ DANDA 1988, 26.

s přednádražím.¹⁵² Exteriér halového křídla je definován 30 okenními osami s luxferovou výplní posazenou šikmo mezi pilíře [43]. Pod širokým pásem oken je mírně předsazená přízemní část, obložená elegantními černými kachly, se dvěma vstupy do haly s označením příjezd (vlevo při pohledu z přednádraží) a odjezd (po pravé straně) [45].

Interiér haly je osvětlen pásy oken na obou delších stranách [49] [50]. Stejně jako v exteriéru je podokenní předsazená část, ve které jsou umístěny veškeré služby, obložená lesklými černými kachlíky [51]. Nad touto částí je umístěna galerie, cestujícím nepřístupná, z jedné strany lemována luxferovými plochami, ze strany blíže středu haly mohutnými čtverhrannými sloupy s jemnou světlou mozaikou.¹⁵³ Černé obložení se drží v přízemí podél celé haly, definující prostor určený cestujícím. Plochy kratších stěn, které oproti plastickým delším nejsou nijak členěné, jsou určeny umělecké výzdobě výpravny, která byla instalována ve 2. polovině 50. let.¹⁵⁴ Na straně odjezdu je to mozaika figurální kompozice zvěrokruhu na hvězdné obloze od Jaroslava Moravce, s motivy dobývání kosmu příznačným své době [53]. V jejím středu, na místě Slunce, je umístěn výrazný ciferník hodin, jako ústřední bod nádražní haly [52]. Podobný ciferník se opakuje také v exteriéru vedle východu z haly [44]. Stěnu příjezdové části pojednává mozaika mapy Československa s železniční sítí propojenými pamětihodnostmi republiky, jako jakási turistická mapa, od Richarda Landera [54].¹⁵⁵ Tu doplňují panely s fotografiemi míst hodných návštěvy, umístěné na světelné římse v místech podchodů.

Hala má na obdélném půdorysu jednoduchou a přehlednou dispozici a služby jsou v ní rozmístěny tak, aby byl zaručen co nejméně kolidující pohyb přijíždějících a odjíždějících cestujících. Je jednotná, tedy rozdělení na příjezdovou a odjezdovou část je určeno nikoli architekturou, ale vchodem či východem z haly a přirozeným prouděním cestujících v příslušných zónách. Komunikace mezi příjezdem – přednádražím a odjezdem – nástupištěm je umístěna kolmo na halu tak, aby byly

¹⁵² DANDA 1988, 25.

¹⁵³ „Galerie (...) jsou místem skleníkové zeleně. Zásluhou pracovníků stanice, kteří ji na galerii i v místech čekání v hale navrhli a pečlivě udržují, rozvinul se námět projektu v překvapující a působivý prvek interiéru. Prostředí nervózního ruchu se tu prolíná s uklidňujícím pocitem lázeňské kolonády,“ in: DANDA 1988, 26.

¹⁵⁴ STRAKOŠ 2017, 92.

¹⁵⁵ HÁJEK 2007, 105.

všechny služby dostupné v co nejkratším čase. Ty jsou situovány podél celého přízemí haly a jsou z ní tak přímo přístupny.¹⁵⁶ K řešení výpravní haly se architekti vyjádřili v technické zprávě k projektu:

„Odjezdová a příjezdová hala mají společný prostor výtvarně i konstruktivně jednotný, jehož obdélníkový protáhlý tvar dovoluje jasný a přehledný provoz všech jejich funkcí. Šikmo vedená společná komunikace přednádraží pro cestující odjíždějící i přijíždějící zamezuje používání východů cestujícími odjíždějícími prostě proto, že by si zašli. Tím je odstraněna nepříznivá analogie s Hradcem, kde cestující na hlavním chodníku příchodu se nejdříve setkává s východem a používá jej nesprávně za příchod.“¹⁵⁷

Hlavní vchod vede do sektoru odjezdu v pravé části haly, ve které jsou zahrnuty služby odbavení a čekání cestujících; pokladny naproti vchodu, podchod vedoucí na nástupiště, uzavřené čekárny kuřáků, nekuřáků a pro rodiče s dětmi, umývárny, WC, kiosky tabáku, noviny, knihy, květiny, perník, bufet, restaurace s letní terasou před nádražím, recepce nádražního hotelu, vstup do kulturního střediska a kina v podzemí. Nalevo od vchodu do haly, v místě společném pro odjezd i příjezd, byla umístěna informační tabule, za ní se nachází místnost úschovny a výdej zavazadel. Příjezdová část zahrnuje příjezdový podchod z nástupiště, informace, doplňková kancelář, umývárny, toalety, holiče, lázně, pokladny autobusové dopravy, místnost určenou pro VB, první pomoc, a také dva východy: před hlavní budovu a na plánované nástupiště autobusové nádraží [42]. Ve střední délkové ose haly mezi dvěma řadami luxferů jsou v černobílé dlažbě podlahy rozmístěny řady lavic a kiosky s novinami a tabákem.

Jako centrum nejen dopravy ale také městského života byl ze strany obce kladen důraz na to, aby byly některé služby na nádraží přístupny nejen cestujícím, ale také místním. Restaurace, hotel, či kino měly vchody také přímo z přednádraží a řadily se ještě spolu s podzemní úschovnou kol a motocyklů mezi nadstandardní služby, které měly vést ke zvýšení komfortu cestování i atraktivity stanice pro

¹⁵⁶ DANDA 1988, 25.

¹⁵⁷ NA, MD I, kart. 576, technická zpráva, návrh na výpravnu v Pardubicích.

cestující, obyvatele města, i pracovníky stanice, pro které mělo kino sloužit i jako shromažďovací sál. Výstavba hotelu byla požadována městem, protože po válce bylo v Pardubicích málo ubytovacích možností.¹⁵⁸

Pardubická výpravna je nejen výjimečným pozdně funkcionalistickým dílem. Je zásadní i pro vývoj české poválečné drážní architektury. V užití jednotné haly pro příjezd i odjezd má sice předchůdce na nádraží v Poděbradech (1929–1931), tam je ovšem hala mnohem menší, stejně jako vytiženost celé stanice. Teprve v Pardubicích se tak ukazuje elegance řešení velkoryse dimenzované haly. Její interiér je navzdory pozoruhodným rozměrům přehledný, vlídný,¹⁵⁹ uměřený a působivý zároveň. Tyto kvality lze přičíst dostatku přirozeného osvětlení díky proskleným pásům oken na obou delších stranách. Mírně zešikmené postavení těchto panelů s luxferovými výplněmi dodává dlouhým stěnám jemný rytmus, stejně jako sloupy s drobným mozaikovým obložení, jejichž světlá barevnost příjemně kontrastuje s černými lesklými kachlemi soklové části. V barevně klidném interiéru vynikají umělecká díla, ve středu vesmírné mozaiky pak veliký lesklý ciferník hodin na místě Slunce jako středobod nádražního vesmíru, kde hraje roli každá vteřina.

Monumentální rozměry dostaly uměřený ráz i v exteriéru. Horizontálu haly rytmizuje lomený okenní pás ve stejném tvaru, jakým je rýhována čelní stěna nádražního hotelu, který je kromě malého balkónu u jeho paty zcela bez členění [48]. Předstupující přízemní část s vchodem a východem pak svým materiálem provazuje venek a vnitřek haly. Dojem rozměrnosti nádraží je zároveň mírněn postavením dlouhé haly před vysokou budovu hotelu, které si tak vzájemně kryjí svoji velikost alespoň pro cestujícího přicházejícího od centra města.

¹⁵⁸ DANDA 1988, 25.

¹⁵⁹ Kvalita, kterou považoval Josef Danda za podstatnou. Hala má být „prostředí s atmosférou, která svým účelovým, ale současně přívětivým a veselým prostorem zabezpečí nejlepší psychické podmínky pro orientaci, informaci a komfort pobytu cestujících na nádraží.“ in: Danda 1988, 22.

4 Nádraží Klatovy (1959–1960)

Klatovské nádraží leží na křižovatce dvou tratí. Jedna z nich, trať Plzeň – Železná Ruda, byla vybudována jako radiála spojující vnitrozemí s Bavorskem v letech 1875–1877.¹⁶⁰ Druhou je o 11 let mladší tzv. pošumavská transversála Horažďovice – Klatovy – Domažlice. Trať z Plzně sleduje tok řeky Úhlavy, která je v Klatovech značně vzdálena od centra, což předurčilo situování nádraží 2 km severozápadním směrem od historického jádra.

4.1 Cesta k novému nádraží v Klatovech

Stará nádražní budova v Klatovech byla zcela zničena válečným náletem dne 20. dubna 1945.¹⁶¹ Cesta k výstavbě nového nádraží byla dlouhá. Klatovy sice ležely na křižovatce tras, ty však nebyly tak důležité, aby kolísavé poválečné hospodářství dalo v rámci výdajů na obnovu mnoha zničených míst přednost právě jim. Od roku 1946,¹⁶² kdy se poprvé podnikly kroky k výstavbě nové výpravny, tak trvalo dalších 13 let, než se to podařilo uskutečnit. Ministerstvo dopravy vypsalo na konci roku 1946 užší soutěž, ve které oslovili „*tři vedoucí architektky stavební správy ČSS v Praze*“,¹⁶³ tedy Blomana, Koubu¹⁶⁴ a Dandu. Posouzení předložených návrhů oddělení ministerstva dopravy IV A/4 je objevené v několika směrech:

„Výsledek užší soutěže (...) je kladný. Návrhy podle výsledku je možno roztržiti ve dvě skupiny: 1/ Bloman a Kouba, kteří odbavování cestujících a zavazadel řeší v úrovni nadkolejové lávky a 2/ Danda, který hlavní podlaží řeší v kolejové úrovni a ostrovní nástupiště zpřístupňuje podchodem. Tyto rozdíly při témže programu vznikly z různého stupně zapojení a domyšlení spoluurčujících faktorů: terénu a regulace. Bloman i Kouba se snažili vyhověti

¹⁶⁰ HÁJEK 2007, 107.

¹⁶¹ Tamtéž.

¹⁶² NA, MD I, kart. 476, č. jednací 5219/1948, „funkcionalistický návrh“, posouzení výsledků soutěže. Rok 1946 vyvozujeme ze skutečnosti, že dokumenty posuzující budoucí projekty pochází z února 1947.

¹⁶³ Tamtéž.

¹⁶⁴ Dle databáze architektů se snad jednalo o Antonína Blomana nar. 13. 7. 1910

<https://cs.isabart.org/person/55556>, a Karla Koubu nar. 19. 8. 1907, <https://cs.isabart.org/person/39311>, vyhledáno 6. 3. 2020.

směrnici programu, který předurčoval využití terénního hrbu a tím zvednutí síně nad kolejemi. Chybou je, že čekárenská nadkolejová síň nebyla dořešena, takže se účelově zmenšila na pouhou frekvenční lávku. Tím také nebylo zvládnuto vhodné začlenění schodišť nebo ramp do dispozice za účelem vyrovnání nepříznivého rozdílu mezi terénem a (...) podlaží nadkolejového přechodu. Navrhujeme proto oba tyto návrhy dále nesledovati, třebaže korekce by byla možná, a to z toho důvodu, že návrh Dandův se přimyká vhodněji k poslednímu stadiu regulačního průzkumu a dociluje soustředěného a hospodárného účinu.

Programovým požadavkům je vyhověno a není třeba zásadních dispozičních změn. Výsledek úvah /viz doprovodní zprávu/ je správný a navrhujeme tento náčrt za podklad pro vypracování stavebních plánů.

Z důvodů hospodárných navrhujeme, aby stavba restaurace s hotelem byla odsunuta na dobu stavebně a rozpočtově příznivější a aby výška síní byla podstatně ponížena, zvláště pak odjezd. Tím zmenší se i měřítko naddimenzovaného vstupního motivu, což bude mít za následek značné snížení výdajů za vytápění.“¹⁶⁵

Je evidentní, že zde byla důležitá otázka hospodárnosti řešení, protože plocha vymezená klatovskému nádraží se potýkala se značnou terénní nevyrovnaností [56]. Načrtnuté Dandovo řešení tak základně určilo podobu, která se v budoucích projektech obměňovala. Lze také soudit, že předložený plán [55] [57] by byl realizován, pokud by nebylo budoucího komplikovaného politického vývoje.

Práce na tomto Dandově projektu,¹⁶⁶ měly být hotové do 15. dubna 1948, aby mohl být model nádraží a jeho plány součástí výstavy *Nové Klatovy* o plánované výstavbě města, pořádané v květnu roku 1948 Městským národním výborem v Klatovech.¹⁶⁷

¹⁶⁵ NA, MD I, kart. 476, č. jednací 5219/1948, „funkcionalistický návrh“, posouzení výsledků soutěže.

¹⁶⁶ Označovaného jako „funkcionalistický“ i jinde, viz KŘÍŽKOVÁ 2012, 52, STRAKOŠ 2017, 93.

¹⁶⁷ NA, MD I, kart. 476, č. jednací 5219/1948, „funkcionalistický návrh, dopis Městského národního výboru v Klatovech Ministerstvu dopravy, do jehož majetku plány i model spadaly.

Jak ukázal citovaný úryvek z posudku návrhů, řešení nádraží bylo závislé na regulačním plánu města, jehož součástí bylo přednádraží a jeho komunikační spojení s městem. Tuto zakázku zadal Městský národní výbor v Klatovech Adolfu Benšovi dne 10. prosince 1946,¹⁶⁸ který do ledna 1947 předložil tři ideové varianty řešení.¹⁶⁹ Ještě v lednu 1948 se ovšem v dopise Městského národního výboru v Klatovech Ministerstvu dopravy v Praze dočteme následující:

„V prosinci 1946 zadal MNV v Klatovech prof. Ing. Ad. Benšovi vypracování detailního plánu přednádraží v Klatovech, avšak přes několikeré komise, písemné i ústní urgencye nepokročila věc ze stadia přípravných prací.“^{170,171}

Velký časový odstup mezi výsledkem užší soutěže, z níž vítězně vyšel návrh Josefa Dandy, a prováděcím projektem, který měl být hotov 15. dubna 1948, by bylo možné připsat právě zdržení v práci na regulačním plánu a přednádraží.

Cesta k výstavbě byla nadále vleklá, a pro roky 1949–1953 ji lze jen těžko vysledovat. To, že první návrh nebyl realizován, lze snad přičíst únorovému převratu a kolísavé poválečné ekonomice. Ve fondu Ministerstva dopravy Národního archivu se nachází několik ideových návrhů na výpravnu od Josefa Dandy: z roku 1949 (s řešením haly podélně ke kolejím) [58], z roku 1951 (s halou kolmo ke kolejím) [59] [60] a jeden nedatovaný, je ale možné, že jde o návrh z roku 1954 [61] [62] [63]. V srpnu roku 1951 mělo proběhnout jednání o přezkoušení již 3. alternativního návrhu na nádraží podle Josefa Dandy.¹⁷² S novými návrhy byl srovnáván i Benšův projekt na přednádraží a roku 1950 měl být pozměněn a mírně zjednodušen.¹⁷³ Tyto skutečnosti ukazují, že úkol byl otevírán opakovaně, a že Josef Danda mohl pro

¹⁶⁸ Tamtéž, dopis ŘSD v Plzni (Ředitelství státních drah) Ministerstvu dopravy v Praze ze dne 10. 1. 1947 ve věci Klatovy: návrh na přestavbu stanice.

¹⁶⁹ Tamtéž, dodatky k dopisu ŘSD v Plzni Ministerstvu dopravy v Praze ze dne 8. 2. 1947. Zde ŘSD žádá Ministerstvo o „*urychlené projednání a schválení povšechných návrhů, protože podrobné návrhy jen zdržují*“.

¹⁷⁰ Tamtéž, dopis MNV v Klatovech Ministerstvu dopravy v Praze, Věc: úprava přednádraží v Klatovech.

¹⁷¹ V prosinci 1947 Adolf Benš píše, že nemůže práci dokončit pro nedostatečné poskytnutí podkladů a z dopisu z července toho roku se dovídáme, že pro jeho nemoc a ozdravný pobyt v Tatrách pracuje na plánu přednádraží také ŘSD v Plzni, a k tomuto návrhu má v dopise připomínky, in: Tamtéž, dopisy architekta Ministerstvu dopravy v Praze ze dne 10. 7. 1947 a 17. 12. 1947.

¹⁷² NA, fond Ministerstva dopravy II (dále MD II), kart. 137, zápis ze schůze dne 24. srpna 1951 v Klatovech.

¹⁷³ Tamtéž, příloha k dopisu Správy plzeňské dráhy v Plzni Ministerstvu dopravy v Praze ze dne 3. 9. 1953 ve věci výstavby nové výpravní budovy v Klatovech.

výsledný realizovaný projekt použít poznatky nabitě během několikaletého snažení o klatovské nádraží.

Průtahy ve stavbě se citelně dotýkaly zejména cestujících z Klatov. Válečné bombardování způsobilo, že nádražní prostory se přesunuly do provizorních dřevěných objektů, které, zřejmě v domnění, že stavba nové výpravny nebude trvat dlouho, měly na pár let zastat nejnужnější služby. Zástupce Okresní plánovací komise v Klatovech píše dne 23. 6. 1954 Ministerstvu dopravy v Praze:

„S výstavbou nádraží v Klatovech bylo započato již asi před 8 roky, avšak postup prací je tak pomalý, že veřejnost jest nad tímto stavem právem rozhořčena. Dosavadní provisorní dřevěné budovy na nádraží v Klatovech nepřispívají nijak k okrase města. Mimo to jsou tyto objekty zamořeny hmyzem a cestující se obávají déle v této budově setrávat, aby si štěnice nepřinesli do bytu. Taktéž i v zimním období se čekárna v Klatovech nedá řádně vytopit. Rovněž pracovní prostředí pro zaměstnance ČSD je v této budově nesnesitelné. Vládní usnesení o zlepšení železniční dopravy mluví o zpříjemnění podmínek cestujícím, ale pro cestující z našeho okresu jest tento vládní dokument za dané situace na nádraží v Klatovech jen pouhým výsměchem a ironií.

Podle vládního usnesení ze dne 15. 9. 1953 o pomoci pohraničí byl náš okres do pomoci pohraničí zařazen. Toto usnesení pojednává o přednostní výstavbě našeho pohraničí, avšak podle Vašeho postoje k výstavbě nádraží v pohraničním městě se domníváme, že s tímto vl. usnesením jste u Vás velice málo seznámeni, neboť jinak Váš postoj v této otázce by musel být od 15. září minulého roku kladnější.

Žádáme proto o urychlenou odpověď na námi kladený dotaz, abychom s Vaším rozhodnutím mohli seznámiti veřejnost našeho okresu.“^{174,175}

¹⁷⁴ NA, MD II, kart. 137, dopis Okresního národního výboru v Klatovech Ministerstvu dopravy ve věci stavby nádražní budovy v Klatovech ze dne 23. 6. 1954.

¹⁷⁵ V odpovědi je komise v Klatovech ubezpečována, že započetí stavby přijímací budovy je plánováno pro třetí a čtvrté čtvrtletí toho roku, tedy 1954, a pro léta 1955 a 1956 je plánováno dokončení celé stavby. Dle tohoto dopisu má být do té doby, tedy do konce června 1954, „obnoven celý komerční obvod stanice s veškerým zařízením a celé železobrodské zhlaví stanice.“ in: Tamtéž, odpověď na dopis ONV v Klatovech zasláná 7. července 1954.

Studované materiály značí, že patrně po určité stagnaci se roku 1953 na ministerstvu obnovilo řízení ve věci stavby nového klatovského nádraží. V září měl být další úvodní projekt projednán na ministerstvu a v podstatě schválen s malými připomínkami, které jeho koncepci zásadně neměnily. Stavba měla být zařazena mezi velmi naléhavé do plánu investic na rok 1954¹⁷⁶ a dle dokumentů se zde pracovalo již s projektem, který byl později realizován.¹⁷⁷ Popis v ministerském rozhodnutí o schválení projektu z ledna 1954 navíc značně odpovídá skutečnosti:

„Dispoziční uspořádání objektu do tvaru písmene „U“, ve kterém jsou tři provozně samostatné části:

- 1) Část odbavování cestujících s místností pro občerstvení cestujících, situovanou kolmo ke kolejišti s napojením na podchody k nástupištím levostranným provozem.*
- 2) Část provozně-administrativní, přízemní a z části jednopatrovou, situovanou podíl 1. nástupiště a tvořící jedno rameno dispozičního „U“*
- 3) Část bytovou, jednopatrovou, řešenou na podkladě platných bytových typů 5LP. Tato část je situována rovnoběžně s kolejemi a tvoří druhé rameno dispozičního „U“.¹⁷⁸*

Zdlouhavý vývoj je zde představen zejména proto, že existuje určitá neshoda v dataci výstavby nádraží v Klatovech, částečně daná opakovanou prací na projektu. V Architektuře ČSSR 10/1973 zmiňuje Jiří Štursa v článku Soudobá architektura nádražních budov¹⁷⁹ i nádraží Josefa Dandy: Klatovy, Cheb a Vítkovice, a také aktuální práci na rekonstrukci hlavního pražského nádraží. Ve stati o

¹⁷⁶ NA, MD II, kart. 760, Klatovy – výpravní budova, schválení úvodního projektu a vyjádření jednotlivých ÚS (ústředních správ) ministerstva dopravy z konce roku 1953 a začátku roku 1954.

¹⁷⁷ Tamtéž, průvodní zpráva k 1. stupni návrhu výpravní v Klatovech.

¹⁷⁸ NA, MD II, kart. 137, rozhodnutí o schválení úvodního projektu na stavbu výpravní v železniční stanici Klatovy náměstkem ministerstva dopravy Gerecem v lednu 1954.

¹⁷⁹ ŠTURSA 1973, 496–509.

klatovské výpravně Štursa píše: „*Návrh pochází z let 1954–1955 jako výsledek vnitroústavní soutěže z roku 1953, realizace z roku 1955.*“¹⁸⁰

Tomuto tvrzení by odpovídaly nalezené archivní materiály. Naopak široce užívaná datace, která klatovské nádraží situuje do let 1959–1960, zřejmě sleduje informace z Dandovy monografie *Naše železniční nádraží* z roku 1988.¹⁸¹ Za předpokladu, že se Danda nemýlil v dataci svého vlastního projektu, výstavba nádražní budovy se pravděpodobně opět o pár let zdržela, nicméně pro tentokrát se mohly použít návrhy z první poloviny 50. let, tudíž lze nedatovaný projekt přiřadit k tomuto schválenému návrhu z roku 1954, který značně připomíná realizaci [62].¹⁸²

4.2 Architektura výpravny a umělecká výzdoba

Nová výpravní budova¹⁸³ byla postavena na místě původního nádraží, přičemž plocha zástavby byla ještě rozšířena. Dopravní komplex měl zahrnovat vlakové nádraží nákladní i osobní dopravy i terminál autobusový, který nakonec nevznikl v prostoru přednádraží, ale v jeho těsné blízkosti, podél hlavní komunikace do centra. Nádražní budova je ke kolejišti umístěna kolmo, a na půdorysu písmene „U“ zahrnuje tři křídla: nejvyšší prostřední, ve kterém je umístěna výpravna, směrem od přednádraží dozadu podél kolejí jednopatrové dopravní a administrativní křídlo, které na druhé straně kopíruje křídlo bytové. Mezi těmito dvěma provozními částmi se rozkládá hospodářský dvůr a parkoviště obslužných automobilů [67].¹⁸⁴

Vysoká jednopodlažní hala jako by byla v exteriéru složena ze dvou částí; parterová část se vstupem, výstupem a okny osvětlující vnitřní místnosti v hale je pokrytá světlým kachlíkem [64]. Kachlové sloupy cihlové barvy pak podpírají železobetonový přístřešek, který v půdorysu „U“ vybíhá z fasády hlavní budovy do přednádraží a vymezuje tak na jedné straně autobusové nástupiště, na druhé straně

¹⁸⁰ ŠTURSA 1973, 496.

¹⁸¹ DANDA 1988, 36–38.

¹⁸² Josef Danda v monografii píše o opětovně vypsane vnitroústavní soutěži v roce 1959, ze které vzešel vítězně. O soutěži ani o předchozím vývoji na projektu nepadly další podrobnosti, takže se můžeme pouze domnívat, že pro tuto soutěž použil architekt již existující (a v roce 1954 schválený) návrh.

¹⁸³ Nádraží památkově chráněno od 23. 12. 2014, in: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-klatovy-18054214>, vyhledáno 19. 2. 2020.

¹⁸⁴ Tato část zůstávala cestujícím prakticky skryta, protože byla umístěna na druhou stranu od přednádraží a příchodu, případně příjezdu z města. Snad proto Danda ponechal architekturu této části prakticky bez výrazu.

při kolejišti pak první vlakové nástupiště, a zajišťuje krytý příchod pro pěší [65] [66].¹⁸⁵ Dvě stanové stříšky na nárožích spodní části, nasazené na přístřešek, nejsou původní.¹⁸⁶ Horní části dominuje střední hmota haly s horizontálním pásem na koso postavených okenních panelů, stylizovaným zubořezem a valbovou střechou. Nároží vymezují dva mírně představené rizality, které jsou čely bočních křídel, vertikálně kanelované, s reliéfními znaky města a železnice. Odlišné výrazy architektury hlavního průčelí – prostota spodní části s elegantním přístřeškem, který celek poměrně dynamizuje, a těžkost klasicizující horní části způsobují určitý nesoulad ve vnějším vyznění budovy.

Vnitřní prostor 11 metrů vysoké haly na obdélníkovém půdorysu širokém 15 a dlouhém 25 metrů působí uceleněji. Přízemní část, která zahrnuje služby a veškeré prostory pro cestující je vymezena obložením z hnědých kachlíků a celou délku haly obíhající římsou světle krémové až narůžovělé barvy, která nese bodové osvětlení a reproduktory rozhlasu [69] [70]. Kolmo zalomená osa komunikace z přednádraží k nástupišťům (což je dáno situováním haly pravouhle ke kolejišti), rozděluje sektory haly na odbavovací a čekací [68]. Při příchodu do haly jsou v jejím pravém rohu informační tabule, následuje průchod k prvnímu nástupišti a do podchodu, vedoucích na další nástupiště, veprostřed stěny s hodinami. Téměř celou delší stěnu pak zaujímají pokladny, vedle nich je vstup do nádražního bufetu, a v rohu se nízko při zemi krčí kachlové umyvadlo s kohoutkem pitné vody.¹⁸⁷ Z jižní stěny jsou vstupy do restaurace a čekárny s informacemi, mezi nimi pak místo pro tabule s jízdními řády. Na levé straně od vstupu do haly jsou umývárny a WC. V rámci přidružených prostor byla umístěná také pošta, holič, doktor a čekárna, která v případě potřeby sloužila i jako kulturní sál.¹⁸⁸

Vcelku lapidárně je pak řešen zbytek výšky haly. Východní stěna směrem do přednádraží nese onen sklobetonový pás s okny, které jsou mezi pilíři zalomeny [72] [73], zajišťující přirozené osvětlení haly. Zbylé tři stěny v identické výšce, jako

¹⁸⁵ Josef Danda označuje tento přístřešek za „plastickou podnož“ celé hmoty výpravny, in: DANDA 1988, 21.

¹⁸⁶ Doplněny byly později kvůli problémům se zatékáním, in: HÁJEK 2007, 111.

¹⁸⁷ Umyvadlo s pitnou vodou zde bylo umístěno na připomínku jednoho z oddělení ministerstva dopravy při schvalování projektu v roce 1954: „Je též třeba pamatovat v halle na vhodně upravený vývod pitné vody k použití cestujícím a na vhodných místech vývody teplé vody pro čištění a úklid.“ in: NA, MD II, kart. 137, upřesnění stavebního programu pro výpravní budovu v Klatovech.

¹⁸⁸ Výpověď pana Souška, který od roku 1997 pracuje na klatovském nádraží jako údržbář.

okenní pás, jsou pojednány jemným dekorem pravoúhle zalomených kanelur, což je detail, který úspěšně rytmizuje jinak veliké plochy stěn. Delší západní straně dominuje široký vlys sgrafita Václava Matase (1913–1967)¹⁸⁹ z roku 1959, provádějící nás náměty z klatovského života, s panoramatem města v pozadí [74] [75]. Můžeme rozeznat přístřešek prvního nástupiště klatovského nádraží, na kterém stojí zaměstnanci stanice, pás pokračuje postavami prodavačů, hrajících si dětí, zemědělců, a končí dvojicí vyzbrojených pohraničnicků se psy. Veprostřed jižní stěny je umístěna socha Prodavačky karafiátů od Jaroslava Brůhy (1889–1969) [70],¹⁹⁰ a na protější severní stěně je umístěný typický ciferník hodin nad nepřístupnou galerií umístěnou nad přízemní částí [71]. Pro úplnost umělecké výzdoby stanice je třeba uvést ještě dva pískovcové reliéfy na okrajích přízemní části hlavního průčelí. Reliéf Zemědělství od Daniely Vinopalové-Vodákové [78] a Textilní průmysl od Jany Choděrové-Hlaváčové [79], oba z roku 1958, s monumentalizovanými postavami dělnic.¹⁹¹

Dlažba podlahy s pravoúhlým vzorem kopíruje cihlovou a krémovou barevnost exteriéru. Oboustranné dřevěné lavice vymezují čekací prostor uvnitř haly [76]. Dřevěné kazetování stropu s umělohmotnou výplní zrcadlí vzor podlahy a ve středu jeho čtvercových polí je umístěné dnes již nepoužívané stropní osvětlení.

Celkové pojetí exteriéru se může zdát na první pohled poněkud nesourodé, a jeho klasická kompozice příliš monumentalizující hmotou, která by mohla ve stejném objemu působit i odlehčeněji. Na obojím – nesourodosti i odlehčenosti – se podílí markýza v křivce kopírující přednádražní prostor. Na klasicizující stavbě s abstrahovaným zubořezem a téměř chrámovým pojetím však promlouvají prvky, které Josef Danda použil už na návrzích pro pardubickou výpravnu v roce 1946, kde je to zejména motiv zakřivené markýzy, a poté na pardubické realizaci použitím zalamovaném pásu oken. Doplňují tak lapidární hmotu, jejíž ukončení v podobě valbové střechy, časté pro architekturu dvouletky, podtrhuje převládající tradiční ráz.

Prostorný a přehledný interiér, jehož architektura a materiálové zpracování je oproti vnějšku mnohem více v korelaci s ideálem celkové harmonie, až příliš podléhá velikému Matasovu vlysu, který je už v době svého vzniku v roce 1959

¹⁸⁹ FIŠER 2005, 32.

¹⁹⁰ Tamtéž. Fišer označuje Brůhu za dnes zapomenutého žáka Myslbeka a Štursy.

¹⁹¹ STRAKOŠ 2017, 138.

zastaralým příkladem socialistického realismu. Je proto potřeba docenit kvality, které klatovské výpravně v jejím zachovalém řešení jistě patří. Mezi nimi je to hlavně zdařilá syntéza před válkou naznačené, a pardubickým nádražím dořečené kompozice vnitřního prostoru s jemně klasicizujícím pojetím architektury, která v sobě skrývá zcela funkční prostor. Nádraží představuje návrat ke klasicizující tradici moderny i architektury 40. let a způsob, jak se elegantně vyhnout socialistickému realismu a přece pro jeho dobu zůstat přijatelným.¹⁹²

¹⁹² Vezmeme-li v úvahu, že Danda zde měl přepracovat původní funkcionalistický projekt, pro epochu sorely již neakceptovatelný, in: STRAKOŠ 2017, 96.

5 Nádraží Cheb (1958 – 1962)

Než bylo nádraží v Chebu zničeno na konci druhé světové války, platilo za důležitý železniční uzel na západní hranici země, a to jak za Rakouska-Uherska, tak za 1. republiky. Velké staré nádraží s krytými nástupišti i podchody bylo postaveno v roce 1865 v pozdně klasicizujícím rázu obloučkového stylu, a svými rozměry 180 metrů na délku se skoro vyrovnalo délce stávajícího nádraží.¹⁹³ K dvoupatrovému střednímu traktu s vestibulem, restauracemi a čekárnami, se z obou stran připojovala přízemní dlouhá křídla s pavilony na jejich koncích. Pozdější zvýšení vestibulní části o 2 patra a nová zástavba směrem do přednádraží roku 1908 odpovídaly na potřebu rozšíření stanice.¹⁹⁴ Nádraží zajišťovalo přímé spojení s Karlovými Vary, Mariánskými i Františkovými Lázněmi. Hustá zástavba historického města těsně sousedila s nádražní budovou, která tak postrádala přednádražní prostor. Anglo-americký letecký nálet 25. března a ještě ničivěji pak 8. dubna 1945 zasáhl nádraží a zničil kolejiště, podchody, samotnou budovu nádraží i nejbližší městskou zástavbu. Po odstranění sutin a vyrovnání terénu tak vzniknul velkorysý prostor, na kterém mělo vyrůst nové tzv. kombinované nádraží ČSD a ČSAD, tedy vlakové i autobusové.¹⁹⁵

5.1 Cesta k novému nádraží v Chebu

Nádraží sice fungovalo v provizorní budově s restaurací od roku 1947 do roku dokončení nové budovy, tedy 1962,^{196,197} nicméně jeho obnova v plném rozsahu byla pro kraj klíčová již záhy po válce.¹⁹⁸ Stavba nádraží podléhala novému regulačnímu plánu Chebu, který měl vyřešit potřebnou městskou zástavbu,¹⁹⁹ hlavní

¹⁹³ Nádraží bylo postaveno dle projektu Heinricha Hügela, bavorského stavebního rady, in: KREJČÍŘÍK 2009b, 102.

¹⁹⁴ Tamtéž, 102–103.

¹⁹⁵ Danda 1988, 30.

¹⁹⁶ KREJČÍŘÍK 2009b, 104.

¹⁹⁷ Nádražní budova je památkově chráněna od 14. 12. 2016, in: <https://pamatkovykatolog.cz/areal-zeleznicni-stanice-cheb-14232252>, vyhledáno 19. 2. 2020.

¹⁹⁸ RAMBOUSKOVÁ 2013, 31.

¹⁹⁹ Nálety poničily části bloků domů, a jejich demolice, případně úprava, měla být podkladem pro diskusi o založení nových městských čtvrtí, in: NA, MD I, kart. 424, zápis z 2. 3. 1946 technického oddělení Okresní správní komise v Chebu.

tahy městem, jež do té doby vedly nevhodně přes centrum a jeho spojení s celým okresem.²⁰⁰ Do toho spadala i obnova 350 metrů dlouhého a 24 metrů vysokého viaduktu, poškozeného za války, který byl hlavní vlakovou komunikací mezi Chebem a Františkovými Lázněmi.²⁰¹ Lázeňská komise městského národního výboru ve Františkových Lázních žádá na ministerstvu dopravy jak urychlenou výstavbu nádraží, tak zahuštění a modernizování autobusových linek. Předpokládá návštěvu jak Čechoslováků, tak zahraničních hostů, a považuje za nutné, aby doprava ČSD a ČSAD reprezentovala podnik i republiku.²⁰²

„Železniční stanice Cheb tvoří vstupní bránu do lázeňské oblasti Františkových lázní a je proto velmi nutné urychleně dokočiti výstavbu nádraží v Chebu.“²⁰³

V září roku 1946 dodalo Ředitelství státních drah v Plzni Ministerstvu dopravy návrh na nové nádraží, kterým byl pověřen Ing. arch. Kouba,²⁰⁴ nebyl ovšem pro nedostatek prostředků realizován.^{205,206} Ani další návrh architekta Pavla Moravce z června 1949, jež mu byl svěřen ministerstvem zřejmě v červenci 1948,²⁰⁷ nebyl

²⁰⁰ Tamtéž, dopis ŘSD v Plzni oddělení IV/2 Ministerstva dopravy ve věci přestavby nádraží v Chebu ze dne 24. 4. 1946, informující o schůzi nad tématem, která se konala 6. 3. 1946 v Chebu.

²⁰¹ NA, MD I, kart. 160, dopis ministerstva dopravy Lázeňské komisi MNV Františkovy Lázně ze dne 16. srpna 1948.

²⁰² Tamtéž, dopis Lázeňské komise ministru dopravy Aloisu Petrovi ze dne 6. 6. 1948.

²⁰³ Tamtéž, připomínky železniční stanice Františkovy lázně z července 1948.

²⁰⁴ Pravděpodobně se jedná o Ing. Karla Koubu, který následující rok vypracovává projekt na klatovskou výpravní budovu.

²⁰⁵ Krejčířík 2009b, 104.

²⁰⁶ Archivní materiály hovoří o pokračující práci na nové výpravní budově, ačkoli stavět se začalo až roku 1958, může se tedy týkat spíše terénních úprav na místě samotného nádraží a jeho okolí. Nedostatek prostředků pravděpodobně souvisí s problémy, se kterými se okres po válce potýkal. Odsun Němců, kteří tvořili výraznou část obyvatelstva, zanechal kraj značně vylidněný. V Chebu tak chyběla pracovní síla jak v řadách úředních, tak dělnických, dále dostatečné finanční prostředky na zaplacení těch dělníků, kteří na obnově města pracovali, a museli být provizorně ubytováni daleko od rodiny, tudíž s nárokem na odlučné a stravu, protože ve městě nebylo, kde zajistit bydlení celým rodinám. V neposlední řadě se hovoří o nedostatku stavebního materiálu, in: NA, MD I, kart. 160, připomínky chebských služeben k nedostatkům, které se projevují v jejich obvodu, zpracoval přednosta stanice Cheb dne 5. června 1948.

²⁰⁷ NA, MD I, kart. 160, tiskový referát ředitelstva státních drah v Plzni ministerstvu dopravy ze dne 2. července 1948.

realizován.²⁰⁸ Stavělo se až podle projektu Josefa Dandy z let 1956-1959.²⁰⁹ Stavba probíhala od roku 1958 do slavnostního otevření 22. prosince 1962.²¹⁰

5.2 Architektura nádraží a umělecká výzdoba výpravní budovy

Při plánování nádražního komplexu spolupracoval Josef Danda s pracovníky směrně územního plánu Chebu, aby se ujasnily záměry na zástavbu v okolí nádraží, hlavní tahy městem i výšková regulace budov. Hlavní osa nádraží je zároveň hlavní přístupovou komunikací z centra města pro pěší, a skrz přednádraží ústí přímo do středu výpravní, akcentovaného výškovou budovou. Osovou orientací odůvodňuje Danda své řešení symetrické skladby nádražních budov.²¹¹

Na rozlehlé nezastavěné ploše mohlo kromě provozních a veřejných budov nádraží vzniknout prostorné přednádraží s parkovou úpravou, do kterého vedou hlavní komunikace z města pro pěší i osobní či hromadnou dopravu a parkování aut [80]. Jelikož šlo o nádraží kombinované, do prostoru před výpravnou byla zahrnuta také autobusová doprava městská i dálková. Tento prostor je ze tří stran lemován budovami nádraží a přidružených služeb; výpravná stojí uprostřed, k ní se při prvním nástupišti připojuje ze severní strany přeprava spěšnin, a celnice na jižní straně (Cheb byl hlavní pohraniční stanicí), vedle ní stojí a jižní stranu přednádraží uzavírá pošta, naproti níž na severní straně stojí budova železničního provozu (zahrnuje zdravotní středisko, pomocné služby a pohotovostní byty).²¹²

Ze středu hlavní budovy vycházejí přístřešky, jež Danda nazývá „*spojovací kolonádou*“.²¹³ Lemují přízemí hlavní budovy, ovšem přístřeškem, pod kterým lze procházet, jsou jen na straně autobusového nádraží, kde zastupují kryté nástupiště. Na straně opačné, směrem k celnici, tvoří krytou terasu restaurace. Danda zde použil víceúčelovost přístřešku, jako již před tím na klatovském nádraží.

²⁰⁸ KREJČÍŘÍK 2009b, 104.

²⁰⁹ STRAKOŠ 2015, 437.

²¹⁰ KREJČÍŘÍK 2009b, 105.

²¹¹ DANDA 1988, 31.

²¹² Tamtéž, 30-31.

²¹³ Tamtéž, 31.

Z hlediska typologie jde o nádraží průběžné, k jehož nástupištím je hala postavená rovnoběžně. Se třemi nástupišti, z nichž dvě jsou perónová, propojuje halu podchod široký 6 metrů,²¹⁴ který je tak společný pro odjezd i příjezd cestujících.

Hlavní budova je tvořena symetrickou skladbou horizontálních a vertikálních hmot [82]. Komunikace pro pěší z města je zároveň středovou osou nádraží, a vede přímo k hlavnímu vstupu haly [83]. Po obou stranách vstupu se rozkládají dlouhá jednopodlažní křídla, čelní strana toho pravého se skládá z pravidelného rytmu pilastrů a obdélníkových oken, a kryté kolonády na straně autobusového nádraží. Těmto křídům mírně ustupující dvoupodlažní halu s prosklenou čelní stěnou ve středu protíná šestipatrová budova dopravní obsluhy (s posledním patrem nocležen pro personál) [84].²¹⁵ Podélné budovy tohoto celku se v principu dají označit za veřejné, zahrnující halu, autobusové nádraží, celnici, a další služby spojené s odbavením cestujících, zatím co šestipatrová budova slouží obsluze nádraží.

Podélná hala je situována rovnoběžně s kolejemi, a kolmo na osu přednádraží [81]. Toto řešení má zajistit co nejrychlejší komunikaci mezi prostorem před nádražím a nástupišti. Odjezdový vstup ve středu budovy je lemován dvojicí monumentálních kónických sloupů [89], na něž dosedá výšková budova, a které se na stejné ose opakují též v interiéru, kde vymezují východ do přednádraží a vstup k odjezdům vlaků. Zároveň rozdělují halu na dva sektory – odjezdový a čekací [85] [86].

Obě tyto části haly jsou komponovány stejným způsobem. Jsou rozděleny na dvě etáže, z nichž ta přízemní je vymezena světlým kachlovým obložením a světelnou římsou z kovových lišt a skleněných desek po celém obvodu haly. V tomto prostoru, přímo přístupném cestujícím, se střídají informační tabule, topení, dveře do restaurace, bufetu, či dalších prostor, pokladny a vstup na nástupiště ČSAD v přednádraží. Druhá, zhruba dvojnásobně vyšší etáž, je na straně přednádraží prosklená, a lemována sloupy a zábradlím, a vytváří tak jakousi nepřístupnou galerii. Stěna na straně nástupišť, opakuje motiv prosklené, uzavřené galerie, za kterou se nachází chodba nádražního zázemí. Na kratších stěnách s mozaikou je

²¹⁴ DANDA 1988, 31.

²¹⁵ Tamtéž, 31-33.

pás oken, který na jedné straně vede do služebních místností, na protější do nádražní kavárny v patře.

V odbavovacím prostoru situovaném vlevo od vstupu do haly jsou umístěny pokladny, podej, výdej a úschovna zavazadel, buňky s informacemi, směnárnu, telefony, holič a východ z podchodu a z 1. nástupiště. Prostor haly vpravo od vstupu zahrnuje čekárny pro kuřáky, nekuřáky a cestující s dětmi, salónek, kulturní středisko, WC a umývárny, prodejnu novin a tabáku, bufet, restauraci a kavárnu v 1. patře, a celnici.

Střední, vstupní části, kterou vymezují ony čtyři kónické sloupy, dominovala světlým pásem ohraničená stěna s podsvícenými hodinami a nápisem „odjezdy vlaků“, pod ní se nachází vstup do podchodu a na 1. nástupiště a na jeho stranách pak tabule s odjezdy vlaků [93]. Tato část byla v jinak vcelku zachovalém interiéru pozměněna a hodiny i nápis nahradila digitální tabule [87].

V kompozičním principu zde Josef Danda opakuje skladbu pardubického nádraží ve smyslu užití vertikální hmoty mezi jinak horizontálními objemy. Oproti Pardubicím je zde skladba budov symetrická, nicméně v obou případech reaguje na urbanismus města, kdy ona vertikála slouží jako point de vue při příchodu po hlavní komunikaci z centra města.

Ve volbě materiálů i tvarové bohatosti se promítnul Dandův záměr vytvořit vlídný, optimistický prostor.²¹⁶ Tento záměr, jistě ovlivněný popularitou aktuálního bruselského stylu, se mu i na symetricky komponované budově podařilo realizovat. Zatím co na zevnějšku méně, tam dominují červené chlumčanské obkladačky, světlé keramické obklady,²¹⁷ světle žlutě omítnuté stěny a prosklený pás haly, tvarově výrazný je pak vstup lemovaný kónickými sloupy, v interiéru se růzností materiálu nešetřilo. Ocelové a hliníkové konstrukce dveří, stěn, mříží a světlé římsy, která původně nesla popisy stánků s služeb [93], podlaha z červeného, černého a bílého mramoru,²¹⁸ jako by byla jen ledabyle rozházená [85], keramické obklady a strop z barevného umakartu.²¹⁹ Kónické sloupy působivého měřítka vstupují do interiéru haly docela nečekaně, skoro jako by na svém místě neměly být.

²¹⁶ HÁJEK 2007, 95.

²¹⁷ DANDA 1988, 33.

²¹⁸ STRAKOŠ 2015, 438.

²¹⁹ Hájek 2007, 94–96.

Touto svou nemístností dodávají prostoru na hravosti, úspěšně zdůrazňují ústřední místo výpravny, a navzdory jejich zásahu do podélné střední osy haly působí prostor jednotně.

Výrazně se na barevném a bohatém vyznění interiéru podílejí též umělecká díla: dvě barevné mozaiky s kosmickými motivy na kratší stěně haly od Jaroslava Moravce [91] [92], autora pardubické mozaiky, vitráž z barevného skla nad vchodem z přednádraží se symboly míru od Zdeňka Holuba [89], panely z prohýbaného skla o rozměrech 170 × 240 cm od Benjamina Hejlka a Jana Štibycha kryjící galerii [90], a světelné hodiny nad vstupem k vlakům.²²⁰ Kovový emblém na průčelí nádraží nad vchodem, okřídlené kolo (znak ČSD) a znak města Chebu je dílo Jaroslava Šajna [83]. V prostoru celnice stála plastika od Huga Demartiniho, dnes je přesunuta do dvora u celnice.²²¹ Výběr umělecké výzdoby vzešel ze soutěže Československého fondu výtvarných umělců k 15. výročí osvobození v roce 1960²²² a Danda k nim poznamenal: „*Jsou pohledově jak v průčelí, tak i v interiéru haly opěrnými body celkového optického i psychologického působení. Všechna výtvarná díla, zde uplatněná, se s architekturou harmonicky pojí a dodávají jí výraz živé umělecké působnosti. Podporují tak i úsilí architekta dosáhnout určitého stupně reprezentativnosti, jež náleží tomuto společensky exponovanému architektonickému celku.*“²²³ Použití skla, výrazných barev a zvolené náměty řadí díla umělecké výzdoby do souvislosti s vlivem světové výstavy Expo 58. V interiéru haly vyniká zejména mozaika od Jaroslava Moravce, stylizovaně znázorňující vesmír a jeho dobývání člověkem. „*Ukazují nám jistý stupeň transformace tehdejší oficiální představy uměleckého díla ve veřejném prostoru. Artefakty reprezentovaly tvorbu nastupující výtvarné generace,*“²²⁴ napsal Martin Strakoš, a dodává, že podstatou této tvorby bylo opouštění realismu pro stylizovaný, abstrahovaný projev.

Dispozičním řešením budovy, důrazem na provozuschopnost v architektuře chebského nádraží a pojetím interiéru svou barevností, materiály a uměleckou

²²⁰ DANDA 1988, 33. Dohromady kryjí galerie dlouhé na jedné straně 22, na druhé 16 metrů.

²²¹ Tamtéž.

²²² STRAKOŠ 2015, 439.

²²³ DANDA 1988, 33.

²²⁴ STRAKOŠ 2017, 140.

výzdobou se zde prolínají poslední ohlasy pozdního funkcionalismu s ozvěnami bruselského stylu. V symetrické kompozici gradované směrem do středu lze také spatřit určité klasické principy, které chebskou výpravnu řadí vedle nádraží v Třinci (1954–1957) od Josefa Dandy. Jak si povšimnul Martin Strakoš, důraz na skleněné prvky výpravny, které jsou součástí jeho vybavení i umělecké výzdoby, „*nás směřuje k pokračování Dandovy architektonické dráhy, jak se projevilo v utváření železničního nádraží Ostrava-Vítkovice.*“²²⁵ Ony skleněné prvky vynikaly zvláště v noci, kdy prosvítala osvětlená hala, vitráž nad vchodem a prosklený vchod do haly [95]. Sklo se zde tak stává výtvarným elementem. Vítkovické a chebské nádraží považuje za Dandovi nejzdařilejší výpravny jeho „*druhého vrcholu tvorby*“ v 60. letech.²²⁶ A v tomto hodnocení není jediný, jako jednu z architektonických nejzdařilejších realizací představovala tamní výpravnu i výstava v GAVU Cheb.²²⁷ Kromě jejich architektonických kvalit je třeba ocenit i její urbanistické řešení, kdy Danda dobře využil rozlehlou plochu vzniklou po odklizení sutin starého nádraží a realizoval zde promyšleně komponované přednádraží. Se ztrátou statutu důležité hraniční stanice a celnice ovšem toto velkorysé pojetí pozbylo smyslu, a na přednádražním prostoru tak má spoustu místa parazitovat nové autobusové nádraží z roku 2012.

Nádraží v Chebu bylo Dandovou osobní nejmilejší realizací. Když byl redakcí Architektury ČSR v roce 1986 tázán: „*Která stavba vám přinesla největší osobní radost?*“ odpověděl: „*Snad výpravna v Chebu. Mohl jsem jí díky příznivým okolnostem věnovat největší pozornost; dobrý vztah ke stavbě ze strany investora, dodavatele, města i veřejnosti vedl nakonec ke splnění všeho toho, co jsme si od vyřešení této krásné úlohy slibovali. Navíc jsem měl radostný pocit z toho, že jsem viděl, jak se výstavba nádraží stala jedním ze základů renesance celého města – tak významného jsou polohou, historií i architektonickou tradicí.*“²²⁸

²²⁵ STRAKOŠ 2017, 101.

²²⁶ Za jeho první vrcholné období pak považuje 30. a 40. léta, kdy tvořil pod vlivem jeho cesty do Francie, praxe v ateliérech funkcionalistických architektů, a které přerušila ne ani tak válka, jako spíš nucené projevy realismu a klasicismu (soc. realismu) v 50. letech. In: tamtéž, 102.

²²⁷ <http://www.gavu.cz/josef-danda-zeleznici-nadrazi-v-chebu-1956-62/>, vyhledáno 16. 11. 2019.

²²⁸ Nádraží architekta Josefa Dandy, Architektura ČSR XLV, 1986, 39–40.

6 Závěr

Vybrané nádražní budovy vznikají na pozadí architektonicky velice vrstevnaté doby. Bezprostředně po válce pokračují architekti v rozvíjení témat, se kterými se započalo již před válkou, a teorie, během let okupace a stavebního zákazu stále živá, je mnohdy posunula dál. Stavební činnost tak byla přerušena, ale vývoj architektury nikoliv – udál se v nerealizovaných plánech a teoretických statích jejich autorů. Bylo to například téma typizace ve stavebnictví, nebo diskuze o monumentalitě počínající v roce 1943 a s tím související kritika funkcionalismu, respektive jeho mechanického přejímání.²²⁹ Dává tak vzniknout proudu klasicizujícího funkcionalismu s monumentalizovanými měřítky a objemy. Ke konci 40. let sílící styl socialistického realismu byl architektuře do veliké míry vnucený, ona sama však bez historizujících tendencí nebyla před epochou sorely v letech 1948–1956, ani po ní. Po roce 1945 se na předválečnou dobu navazuje dostavbou zdravotních, administrativních a inženýrských staveb, i na myšlenky kolektivní výstavby, které se zhmotnily v Koldomech v Litvínově (Václav Hilský, Evžen Linhart 1946–1957) a ve Zlíně (Jiří Voženílek 1949–1950).

Architektura dvouletky, hospodářské obnovy Československa v letech 1947–1948, se nesla hlavně v řešení sociální bytové krize a obnově sídel včetně jejich válkou poničených nádraží. Mezi ty se řadí nádraží Prostějov (1947–1952), Pardubice (1948–1958) a Praha-Smíchov (1953–1956). Jak vidno, mnoho staveb vyprojektovaných po válce bylo realizováno až v 50. letech, čímž dvouletková architektura přesahuje svůj politicky a hospodářsky vymezený čas let 1947–1948.

Budovy nádraží v Pardubicích, Klatovech a Chebu svým architektonickým jazykem spadající do epoch 40., 50. a 60. let, mají mnoho společného. To se samozřejmě odvíjí od typologie nádražních budov a také od osoby architekta Josefa Dandy, pro nějž právě 40. a 60. léta znamenají vrcholy jeho tvorby. Na první pohled stylová rozdílnost zmíněných nádraží ovšem ukrývá obdobná témata, která tak dobu 40.–60. let provazují, a jež zároveň ukazují na propojení předválečné a poválečné architektury.

²²⁹ ŠVÁCHA 2005, 31.

Poválečná nádraží navazují na prudký typologický vývoj v první polovině 20. století. Aditivní kompozice se středem v převýšeném vestibulu, ke kterému jsou připojována koridorová křídla, z nichž jsou přístupny místnosti čekáren a restaurací několika tříd, případně krajní pavilony, vytváří členitý a nepřehledný prostor, který si se zvyšujícími se nároky na provoz i komfort zasloužil nového pojetí. To se od 20. let promítlo do snahy sjednotit ústřední prostor odjezdové haly a veškeré služby situovat do něj, jak ukazují nádraží v Poděbradech, Kolíně, nebo Hradci Králové.²³⁰ Současně se odjezdová hala stává nejen nejdůležitějším místem pro nádražní provoz, ale také základním skladebním prvkem celého komplexu, z jehož architektury má být hala na první pohled čitelná. Lapidární a přehledné řešení interiéru se odrazilo také v lapidárním řešení forem, a v mnoha realizacích před i po válce se ukázalo, že funkcionalismus je ideálním architektonickým modelem pro funkčnosti zcela podléhající nádraží.²³¹ Vývoj haly pak dospěl do velkorysého pojetí v pardubické výpravně, která zhmotňuje představu o jednotě, provázanosti a provozní praktičnosti. Nádraží v Klatovech a v Chebu již toto téma haly nijak nerozvíjí – zřejmě již nebylo kam. V Klatovech se hala propisuje do celé hmoty nádraží, kterou vidí cestující, protože provozní křídla jsou skryta za ní. Chebská výpravna rozděluje halu na dvě části, ale přece působí jako jedna.

U některých větších výpraven lze rozpoznat opakující se členění vlastních stěn interiéru haly, které se v principu dá zjednodušit na sokl, římsu (střední část) a nejvyšší okenní část. Toto členění, které v malých obměnách používá hala nádraží v Hradci Králové, Poděbradech, Kolíně, se opakuje i na poválečných realizacích ve Znojmě a Prostějově, a také v projektech Josefa Dandy. V podstatě podléhá zcela praktickým potřebám: přízemní soklová část, v každé výpravně obložena jinými kachličkami, které jsou jednoduché na údržbu, zároveň vymezuje prostor pro cestujícího, který v něm nalezne všechny potřebné služby; římsa, obíhající celý prostor haly, je místo pro informační nápisy označující služby a reproduktory

²³⁰ Tendence provoz sjednotit oproti původnímu členitému a tříděně rozdělenému provozu je také dílem demokratizace společnosti po první světové válce.

²³¹ Jako i jinde, v případě nádraží také proběhla diskuze o typizaci, například v Architektu SIA, 1944, roč. 43, č. 7, jejímž závěrem samozřejmě bylo, že zcela typizovat nelze, ale lze se soustředit na určitá vhodná řešení, spočívající pak hlavně ve správné a funkční dispozici interiéru.

nádražního rozhlasu.²³² Nejvyšší část zabírají většinou alespoň na jedné straně okna a zbytek stěn nabízí prostor pro uměleckou výzdobu. Zpracování těchto částí ovlivňuje vyznění celé haly. V pardubické výpravě kontrastuje elegantní lesklé obložení soklu se světelnou římsou, v Klatovech jsou vcelku neutrální okrový sokl a světle růžová římsa v harmonii s jemným vertikálním rastrem vysokých stěn, v Chebu prostor obíhající podsvícená římsa přerůstala v rám pro tabuli odjezdů vlaků, a poměrně členitý prostor tak dobře propojuje. Dalo by se říci, že v tomto směru si Josef Danda vytvořil vlastní typizaci, protože toto řešení se ukázalo být zdařilé a funkční.

Ostatně některé své principy formuluje už v roce 1944 v článku Podíl architekta na úkolech železničního plánování.²³³ Skladbu hmot založenou na horizontále v kontrastu s vertikálou nádražního hotelu, administrativního křídla nebo zaměstnaneckých nocležen považuje za ideální a aplikuje ji jak v nerealizovaných návrzích pro Pardubice z roku 1946, skicách pro pražské hlavní nádraží z roku následujícího, projekt pro nádraží v Hranicích nad Moravou z roku 1939, ale i v realizovaných stavbách v Pardubicích, Třinci a v Chebu. O materiálu, určujícím často využívanou barevnost, byl již také rozhodnut: *„Např. rezná červená plocha cihel nebo obkladaček patří mezi materiál, s kterým má železnice na celém světě znamenité zkušenosti; vypadají dobře v každém prostředí (města i venkov), jejich vzhled vzdoruje nepříznivému prostředí kouře a prachu, a slouží jako vhodný vyjadřovací prostředek pro výpravnu, výtopnu i poslední strážní domek.“*²³⁴ Karel Hájek mluví v souvislosti s použitým materiálem o možném vlivu baťovské výstavby ve Zlíně a Dandově zahraniční cestě v počátku 30. let, během níž na něj mohla zapůsobit současná architektura v Německu a v Holandsku.²³⁵ Zároveň navazuje na tradici funkcionalistické i pozdně funkcionalistické architektury, a řadí tak chebské nádraží k posledním ozvěnám této výrazné éry.

Dandovy realizace opakují i některé prvky vybavení. Nejtypičtěji jsou to hodiny, pojaté jako výrazný ciferník, umístěný na výsočném místě. V nedatovaném návrhu na pardubické nádraží, přisouzeném Dandovi a Řepovi, se objevuje výrazná

²³² Ve vítkovické hale se k této římsě připojuje i průběžný pás panelů drátoskla s reliéfy, krycí zábradlí galerie, ale současně patří k oné střední části, která odděluje první a druhé podlaží.

²³³ DANDA 1944, 137–152.

²³⁴ Tamtéž, 145.

²³⁵ HÁJEK 2007, 172–173.

schodišťová věž s hodinami, která svým subtilním řešením a způsobem zasazení do hmoty připomíná stejný motiv v Hradci Králové. Hodinám je v Klatovech dána celá jedna stěna, v Chebu zaujímají místo jednak typicky vysoko na věžové budově, v interiéru pak hned naproti vstupu ve světelném rámu (dnes jsou hodiny nahrazeny digitálními ukazateli odjezdů a příjezdů vlaků). V Pardubicích jsou symbolicky umístěny do středu mozaiky od Jaroslava Moravce, představující vesmírnou oblohu se zvěrokruhem a mezi planetami letícími raketami, ciferník a z něj vycházející paprsky pak představují sluneční kotouč, zdůrazňující roli času v nádražním provozu. Dalším společným motivem je určitá podoba galerie nebo ochozu podél pásu oken, respektive završující část soklu se službami. Cestujícím nepřístupná, z praktického hlediska jistě využitelná pro mytí oken, dává objemově jednoduchým prostorům další rozměr a mnohdy se stává místem pro umístění zeleně.²³⁶

Společnou problematikou zde sledovaných nádraží je urbanismus a jejich napojení na dopravu hromadnou, osobní, i komunikaci pro pěší, které ústí před vlastní budovou do prostoru přednádraží. Josef Danda opakovaně zdůrazňoval, že přednádraží je potřeba řešit stejně usilovně, jako samotnou výpravnu, protože má vliv na nejbližší městskou zástavbu a způsob propojení nádraží a města.²³⁷

Na tomto místě je vhodné poznamenat, že se Danda zdá být hlavně praktickým a technickým architektem. Nelze říci, že by byl architektem neinvenčním, jak jej v kontextu klatovského nádraží označil Marcel Fišer,²³⁸ nejde mu ale zapřít jeho veliký zájem o funkční stránku věci, mnohdy převažující nad tou výtvarnou.²³⁹ Ukazuje to na jeho celoživotní postavení jako nádražního a zároveň dopravního architekta, který byl k projektům často přizván jako specialista, ale výtvarné řešení připadlo jiným, jak se stalo například u rekonstrukce pražského hlavního nádraží. I z jeho samostatných realizací jej nemůžeme označit za neinvenčního, ač v konkrétních případech možná trochu schematizujícího používáním opakovaných řešení. Je potřeba také podtrhnout, že jistě nejzdařilejší ze všech položek Dandova portfolia, nádraží v Pardubicích, je dílem spolupráce s dalšími dvěma architekty, Karlem Řepou a Karlem Kalvodou, z nichž první byl významným žákem Josipa

²³⁶ Údajně se v zeleni mohl snadno skrýt agent STB a pozorovat cestující lid.

²³⁷ DANDA 1963,73.

²³⁸ FIŠER 2005, 31–33.

²³⁹ V monografii Naše železniční nádraží se tak zabývá zejména provozním a dispozičním řešením. Architekturu nevynechává, ale nehodnotí ji.

Plečnika, starším a profesně také zkušenějším architektem, než byl Danda. Míru spolupráce nelze rozklíčovat, protože v projektové dokumentaci i v dalších materiálech jsou uváděni jako autorský kolektiv, případně ve dvojici Danda–Řepa. Nicméně Dandovy vlastní návrhy z roku 1946 ukazují, že pro tuto velkou výpravnu sám nabízel zajímavá řešení.

Na těchto návrzích se ostatně objevuje motiv subtilních železobetonových přístřešků, které Danda použil i pro o rok mladší funkcionalistické návrhy klatovské výpravny a jejího přednádraží. Návrh ze začátku roku 1947 ukazuje řešení s markýzou obemykající jeho prostor ze strany nástupiště, stanoviště autobusů i krycí samotný vchod do haly. Na perspektivních kresbách lze dobře přečíst prostorový záměr [57], na nárysu návrhu pak skořepinovou hmotu, kterou si markýza ponechala i ve více než o deset let mladší realizaci [55]. Zdá se tak, že Klatovy čerpají alespoň částečně ze starších projektů, kterých vzniklo od roku 1946 několik variant a Josef Danda byl přítomen u všech opakovaných snah o nádraží. Ve výsledné realizaci se navzdory klasicky komponované hmotě projevuje i inspirace právě dokončovanými Pardubicemi, a sice v podobě zalamovaného okenního pásu.

Výtvarné a architektonické motivy, které zde byly uvedeny, lze v kontextu Dandovy tvorby vidět v širší perspektivě a zejména chebskou výpravnu uvést do přímé souvislosti s nádražím ve Vítkovicích (1964–1967). V Chebu započatý důraz na materiálovou různost, barevnost a výtvarnou roli skla (zejména ve vitráží nad vstupem od Zdeňka Holuba a ohýbané skleněné panely, které jsou dílem Benjamina Hejlka a Jana Štibycha) jsou cestou k plnému rozvinutí bruselského stylu u výpravny ve Vítkovicích. Odtud se započíná další etapa nádražní architektury, reprezentovaná realizacemi v Havířově, Havlíčkově Brodě a Ostravě hlavním nádražím, s průčelími ze závěsných prosklených stěn, mnohdy lichoběžníkovými tvary v půdorysu a plasticky zpracovaným stropním podhledem, propojující tak výtvarnost architektury do skutečného Gesamtkunstwerku. To už je ale jiná kapitola architektury, jejíž cesta byla vytyčena předcházejícím vývojem nádražních budov.

Ukazuje se zde podstatná role uměleckých děl a jejich propojení s architekturou. Často nepřehlédnutelných rozměrů, výtvarná díla do podstatné míry ovlivňují ráz výpraven, a tím pádem i jejich přijetí. Pokud zůstala architektura zde sledovaných nádraží v podstatě uchráněna od pojetí v duchu socialistického

realismu, jejich výzdoba se mu nevyhnula. Myšleno je zde hlavně na nádraží v Klatovech, jehož už tak nejednoznačný stylový mód stahuje k sorele vlys s budovatelskými náměty a realistickým zpracováním, kam, domnívám se, nepatří. Stejně tak můžeme nahlížet na smíchovské nádraží.

Vyvstávají otázky, které svým rozsahem již přesahují záměr této práce. Týkají se současnosti a hlavně budoucnosti nádražních budov, jejichž velkorysá řešení pro dobu, kdy byla železnice na vrcholu, nemají dnes svá využití. Nádraží jsou vystavena zanedbání a ztrátě svých kvalit, nevhodné rekonstrukci, která se tak blíží spíše destrukci, anebo razantní přestavbě, případně demolici. Na pomalé odstraňování původního vybavení na nádraží v Havlíčkově Brodě upozornil Ladislav Zikmund–Lender s tím poznatkem, že i technické nádražní stavby se musí řešit v jejich výtvarné komplexnosti,²⁴⁰ vítkovické nádraží a jeho památková ochrana je několikaletým tématem Martina Strakoše, a výbornou výpravnu v Havířově čeká v nejbližší době rekonstrukce, která by si měla zvnějšku zachovat vcelku původní ráz, ale v interiéru má dojít k dispozičním změnám.^{241,242}

Situace zde podrobněji sledovaných nádraží je zřejmě stabilizovaná. Pardubické bylo na seznam kulturních památek zapsáno již roku 1987, a řízení nakonec proběhlo i ve prospěch Klatov (na seznamu od konce roku 2014) a Chebu (kulturní památkou od roku 2016). Ve všech případech jistě hraje roli i to, že patří mezi stále využívaná nádraží. V Klatovech nicméně dokáže být poněkud pusto, a chebská výpravna pak ztratila svůj statut důležité celní stanice a jeví se zbytečně veliká pro dnešní využití. Pardubické nádraží se těší oblibě i plnému uplatnění své velkorysé haly, přesto se v něm nacházejí místa hodná renovace a nového uvažování nad jejich smyslem – jde například o zpusťlý nádražní hotel, či kino v jeho suterénu. Přes to jde o stavby převážně dobře zachovalé, představující vývoj československé architektury od druhé poloviny 40. let, navazující na předválečný funkcionalismus, tendence monumentální a klasicizující, které je třeba vidět

²⁴⁰ ZIKMUND–LENDER 2013, 259–262.

²⁴¹ <https://www.szdc.cz/-/zacina-ocekavana-rekonstrukce-vypravni-budovy-v-havirove>, vyhledáno 2. května 2020. Dostupné vizualizace nejsou jednoznačné. Uvádí se, že by měla vzniknout nová odbavovací hala, tu se ovšem nedaří na uveřejněných plánech najít, a přiložené vizualizace jejího interiéru by pak napovídaly spíše o zcela razantní přestavbě původní výjimečné haly.

²⁴² K problematice rekonstrukce nádraží v Havířově viz. GUZDEK 2013, 263-264.

odděleně od socialistického realismu, až do počátku cesty bruselského stylu v architektuře na konci 50. a začátku 60. let.

Resumé

Práce se zabývá nádražními budovami v Pardubicích (1948–1958), Klatovech (1959–1960) a Chebu (1958–1962), které vznikly v rámci obnovy válkou zničených výpraven a jsou výraznými příklady tvorby Josefa Dandy, pro něhož byla nádražní architektura celoživotním tématem. Výpravní budovy, jejich historie a architektura, jsou zde představeny v kontextu typologického vývoje tohoto stavebního typu, drážních budov, které vznikly v Československu a také v rámci tvorby jejich autora.

Typologický vývoj dispozice nádražních budov představuje podstatnou položku průzkumu. Odráží se v něm proměna společenského užívání železnice, otázky funkčnosti prostoru, který je vystavován náročnému provozu a náporu cestujících, a také vliv na utváření architektury samotné. Po první světové válce se projevují tendence co možná nejvíce sjednotit veřejnou část nádraží se všemi potřebnými službami, což vedlo k prosazení jednotné odbavovací haly, která se stává centrem celé výpravny – z hlediska uživatelského i architektonického.

V tomto směru je nádraží v Pardubicích výslednicí snah o jednotnou halu ve velkolepém měřítku. Tento komplex, který vznikl mezi lety 1948–1958, je společným dílem architektů a předválečných funkcionalistů Josefa Dandy, Karla Řepy a Karla Kalvody. Představuje vyspělý poválečný funkcionalismus ve svém citlivém, úměrné velkolepém, a zároveň účelném pojetí, který si zachoval své kvality navzdory dlouhé době vzniku.

Dlouhá byla cesta i ke klatovské výpravni, pro kterou nakreslil Josef Danda mezi lety 1947–1954 několik návrhů. Stavba, která nakonec vznikla v letech 1959–1960, představuje vydařenou syntézu autorových funkčních záměrů a zjevného dobového tlaku na klasické pojetí architektury, se kterým se Danda vyrovnal důstojným způsobem.

Chebské nádraží bylo jakožto hraniční stanice důležitým dopravním uzlem a zároveň podstatnou realizací v rámci renesance válkou a odsunem postiženého města. Stavba z let 1958–1962 reaguje na oproštění se od klasicizujících forem sovětské architektury, svým pozdním internacionálním stylem navazuje na pardubickou výpravnu, a v jemných náznacích bruselského stylu předznamenává další vývoj nádražních budov směrem k výpravnám v Ostravě-Vítkovicích a Havířově.

V rámci Dandovy tvorby lze pozorovat opakování motivů jako je galerie v hale a výrazný ciferník hodin, způsob komponování hmot na základě vertikály výškové budovy vyvažující horizontálu haly, a pro něj zásadní uvažování o funkční dispozici výpraven bez ohledu na aktuální stylový mód. Mezi vybranými stavbami tak lze nalézt souvislosti i přes to, že spadají do epoch 40.–60. let, architektonicky rozdílných, a přece provázaných, navzdory epizodě socialistického realismu v 50. letech.

Prameny a literatura

Články

DANDA 1963 – Josef DANDA: Nová výpravní budova v Chebu. In: Železniční doprava a technika, 1963, 73–75

DANDA 1944 – Josef DANDA: Podíl architekta na úkolech železničního plánování. In: Architekt SIA, 1944, roč. 43, 137–152

DVOŘÁKOVÁ 2019 – Dita Dvořáková: Architektura a státní bytová politika v letech třetí Československé republiky (1945–1948), Umění 4, LXVII, 2019, 304–319

FIŠER 2005 – Marcel FIŠER: O klatovském nádraží. In: PARS PRO TOTO, 2005, 31–33

GUZDEK 2013 – Adam Guzdek: Terminál story. In: Zprávy památkové péče, 2013, ročník 73, 263–264

HONS 1973 – Josef HONS: Staré pražské nádražní budovy a co s nimi. In: Architektura ČSR XXXII, 1973, 491–494

JANDÁČEK 2008 – Václav JANDÁČEK: Nádraží Praha-Smíchov. In: Za starou Prahu: věstník Klubu Za starou Prahu 38 [9], 2008, 19–24

PECHAR 1965 – Josef PECHAR: Vývojové tendence československé architektury v prvních letech po druhé světové válce. In: Architektura ČSR XXIV, 1965, 191–200

PCHÁLEK 1944 – Václav PCHÁLEK: Vývoj železničních výpravních budov. In: Architekt SIA, 1944, ročník 43, 153–158

STRAKOŠ 2015 – Martin STRAKOŠ: Architektura železničních nádraží druhé poloviny 20. století, jejich umělecká výzdoba a památková péče. In: Zprávy památkové péče, ročník 75, 2015, 433–444

ŠKUDLA 1944 – Augustin ŠKUDLA: Lze pozemní stavby železniční normalisovati? In: Architekt SIA, 1944, roč. 43, 159

ŠTURSA 1973 – Jiří ŠTURSA: Soudobá architektura nádražních budov. In: Architektura ČSR XXXII, 1973, 496–509

VYBÍRAL 1996 – Jindřich VYBÍRAL: Architekt Karel Řepa. In: Architekt: nezávislý čtrnáctideník architektů, 1996, 34–35.

ZIKMUND-LENDER 2013 – Ladislav ZIKMUND-LENDER: Mizející „brusel“ na nádraží v Havlíčkově Brodě. In: Zprávy památkové péče 2013, ročník 73, 259–262

Nádraží architekta Josefa Dandy, rozhovor Josefa Dandy s Josefem Mouchou. In: Architektura ČSR XLV, 1986, 39–40

Prameny

Národní archiv, fond Ministerstva dopravy I, karton 160

Národní archiv, fond Ministerstva dopravy I, karton 424

Národní archiv, fond Ministerstva dopravy I, karton 476

Národní archiv, fond Ministerstva dopravy I, karton 575

Národní archiv, fond Ministerstva dopravy I, karton 576

Národní archiv, fond Ministerstva dopravy II, karton 137

Národní archiv, fond Ministerstva dopravy II, karton 760

Archiv architektury Muzea architektury a stavitelství Národního technického muzea

Státní okresní archiv Pardubice

Publikace

BARTOŠ/PANOCH 2003 – Štěpán BARTOŠ/ Pavel PANOCH: Karel Řepa: pardubický architekt ve věku nejistot. Pardubice 2003

BERAN/VALCHÁŘOVÁ 2006 – Lukáš BERAN/ Vladislava VALCHÁŘOVÁ: Industrial Prague: technical buildings and industrial architecture in Prague: a guide. Prague 2006

CZUMALO 1991 – Vladimír CZUMALO: Česká teorie architektury v letech okupace. Praha 1991

DANDA 1988 – Josef DANDA: Naše železniční nádraží. Praha 1988

DOSTÁL 1957 – Oldřich DOSTÁL: Moderní architektura v Československu. Praha 1967

FIŠER 2011 – Marcel FIŠER: Umění v Klatovech. Horažďovice 2011

FIŠER 2013 – Marcel FIŠER: Umění v Chebu, Horažďovice/Cheb 2013

HÁJEK 2007 – Karel HÁJEK: Architekt Josef Danda. Praha 2007

KREJČIŘÍK 2003 – Mojmir KREJČIŘÍK: Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) I. díl. Litoměřice 2003

KREJČIŘÍK 2005 – Mojmir KREJČIŘÍK: Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) II. díl. Litoměřice 2005

KREJČIŘÍK 2009a – Mojmir KREJČIŘÍK: Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) III. díl. 1. část. Litoměřice 2009a

KREJČIŘÍK 2009b – Mojmir KREJČIŘÍK: Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) III. díl. 2. část. Litoměřice 2009b

KREJČIŘÍK 2013 – Mojmir KREJČIŘÍK: Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) IV. díl. 1. část. Litoměřice 2013

KREJČIŘÍK 2015 – Mojmir KREJČIŘÍK: Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) IV. díl. 2. část. Litoměřice 2015

PETRASOVÁ/ŠVÁCHA 2017 – Taťána PETRASOVÁ/Rostislav ŠVÁCHA: Dějiny umění v českých zemích 800-2000. Praha 2017

PEVSNER 1979 – Nikolaus PEVSNER: A history of building types. London 1979

PLATOVSKÁ/ŠVÁCHA 2005 – Marie PLATOVSKÁ/Rostislav ŠVÁCHA (eds.): Dějiny českého výtvarného umění V/1. Praha 2005

SEDLÁKOVÁ 1994 – Radomíra SEDLÁKOVÁ: SORELA, česká architektura padesátých let. Katalog výstavy Národní galerie v Praze, 14. dubna - 22. května 1994. Praha 1994

SEDLÁKOVÁ 2006 – Radomíra SEDLÁKOVÁ: 20. století české architektury. Praha 2006

STRAKOŠ 2014 – Martin STRAKOŠ: 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 2014

STRAKOŠ 2017 – Martin STRAKOŠ: Nádraží Ostrava - Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál. Praha 2017

ŠEVČÍK/ BENEŠ 2009 – Oldřich ŠEVČÍK/Ondřej BENEŠ: Architektura 60. let: "zlatá šedesátá léta" v české architektuře 20. století. Praha 2009

Statě v kolektivních publikacích

DANDA 1989 – Josef DANDA: Historie, výstavba a architektura našich nádražních budov 1839–1989. In: Příspěvek na semináři 150 let parostrojních železnic v Československu, Praha 16. 5. 1989. Hospodářské dějiny = Economic history. Praha 1991. 59–64

HOROVÁ 2005 – Anděla HOROVÁ: Doba protektorátu a poválečná léta, in: PLATOVSKÁ/ ŠVÁCHA 2005. Praha 2005. 21–29

LUKEŠ/SEDLÁK 1995 – Zdeněk LUKEŠ /Jan SEDLÁK: Doznívání funkcionalismu. In: Karel Dušek (ed.), Česká architektura 1945–1995, Praha 1995. 21–26

SEDLÁKOVÁ 1995 – Radomíra SEDLÁKOVÁ: Padesátá léta in: Karel Dušek (ed.), Česká architektura 1945 - 1995, Praha 1995. 29–36

ŠVÁCHA 1994 – Rostislav ŠVÁCHA: Česká architektura 1956–1963. In: Ohniska znovuzrození, České umění 1956–1963. Katalog výstavy Galerie hlavního města Prahy. 28. 7. – 23. 10. 1994. Praha 1994

ŠVÁCHA 1995 – Rostislav ŠVÁCHA: Česká architektura 1956–1970, in: Karel Dušek (ed.), Česká architektura 1945 - 1995, Praha 1995. 38–48

ŠVÁCHA 2005 – Rostislav ŠVÁCHA: Česká architektura 1938–1958, in: PLATOVSKÁ/ŠVÁCHA 2005. Praha 2005. 31–73

ŠVÁCHA 2007 – Rostislav ŠVÁCHA: Architektura 1958–1970, in: Marie PLATOVSKÁ/Rostislav ŠVÁCHA (eds.): Dějiny českého výtvarného umění VI/1. Praha 2007. 31–69

VYBÍRAL 1995 – Jindřich VYBÍRAL: Brány z kamene a železa, in: Rudolf Pohl (ed. Et al.), Osudový vlak: sborník příspěvků stejnojmenné vědecké konference k 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy. Praha 1995, 39–41

Diplomové práce

RAMBOUSKOVÁ 2013 – Ivana RAMBOUSKOVÁ: Kultura a její vývoj na Chebsku mezi lety 1945-1948. Brno: magisterská diplomová práce, Filosofická fakulta, Historický ústav Masarykovy univerzity v Brně, 2013

KŘÍŽKOVÁ 2012 – Alena KŘÍŽKOVÁ: Architektura a urbanismus v Klatovech 1930 – 1989. Olomouc: magisterská diplomová práce, Filosofická fakulta Univerzity Palackého, 2012

Internetové zdroje

FIŠER Marcel: Josef Danda, Železniční nádraží v Chebu (1956–1962) <http://www.gavu.cz/josef-danda-zeleznicni-nadrazi-v-chebu-1956-62/>, vyhledáno 16. 11. 2019

MICHL Lukáš: Evidenční list kulturní památky, 28. 8. 1987.

https://iispp.npu.cz/mis_public/documentDetail.htm?id=1046204, vyhledáno 19. 2. 2020

Ivánek Jakub: Umělecká výzdoba nádraží Ostrava-Vítkovice
<https://www.nadrazivitkovice.cz/?p=535>, vyhledáno 10. 5. 2020

Kovový pylon na nádraží ve Vítkovicích
<http://ostravskesochoy.cz/dilo/1148-kovovy-ylon>, vyhledáno 10. 5. 2020

Památkový katalog – železniční stanice Klatovy. Dostupné online:
<https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-klatovy-18054214>, vyhledáno 19. 2. 2020

Památkový katalog – areál železniční stanice Cheb. Dostupné online:
<https://pamatkovykatalog.cz/areal-zeleznicni-stanice-cheb-14232252>, vyhledáno 19. 2. 2020

Památkový katalog – železniční stanice Pardubice. Dostupné online:
<https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-pardubice-19179131>, vyhledáno 19. 2. 2020

Památkový katalog – výpravní budova Teplice nad Bečvou. Dostupné online:
<https://pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/vypravni-budova-133670>, vyhledáno 19. 4. 2020

Památkový katalog – železniční nádraží Most. Dostupné online:
<https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-nadrazi-11151646>, vyhledáno 29. 4. 2020