

Architektura pozdního modernismu v ohrožení: Ostrava, Havířov, Frýdek-Místek...

Martin Strakoš

Železniční nádraží Ostrava-Vítkovice, železniční nádraží v Havířově nebo víceúčelová hala ve Frýdku-Místku, to jsou nyní nejvyšší architektonické „hvězdy“ mediálního světa. Bohužel nikoli pro své architektonické hodnoty, nýbrž z důvodů zcela jiných. Ve všech třech případech totiž uvedeným stavbám hrozí zánik a pokusy o jejich památkovou ochranu, tedy snahy o jejich záchranu před demolicí, byly patřičnými odbory městských úřadů, krajským úřadem Moravskoslezského kraje a Odborem památkové péče Ministerstva kultury zamítnuty.

Stanoviska těchto úřadů pojednávala o údajné morální zastaralosti daných staveb, o ekonomické nepřiměřenosti případných oprav, nikoli však o architektonických kvalitách daných budov. Přitom se jedná o výrazné příklady architektury 2. poloviny 20. století nejen v regionálním kontextu – dva příklady bruselského stylu a jeden příklad architektury strukturální s prvky brutalismu. V uvedených případech jsem zpracoval návrhy na prohlášení za kulturní památky. U železničního nádraží v Ostravě-Vítkovicích již v roce 2008, u dalších dvou objektů v loňském a letošním roce. Co vlastně představují hodnotného?

K docenění této architektury je třeba se vrátit na přelom 50. a 60. let minulého století, kdy architektonická a umělecká tvorba dospívala od architektury socialistického realismu, jejíž původ spadá do 1. poloviny 50. let, ke svobodnější tvorbě inspirované ideami avantgardy a modernismu. Převládá část architektonické obce hledala inspiraci ve stalinisty zapovězeném internacionálním, tzv. kosmopolitním stylu rozvíjeném na Západě v podobě pozdního modernismu. Čeští architekti studovali ve velké míře skandinávskou architekturu a chápali se každé příležitosti, jak rozšířit výrazový rejstřík industrializovaného stavebnictví. Návrat k moderní tvorbě po polovině 50. let byl potvrzen úspěchem československého pavilonu na světové výstavě EXPO 58 v Bruselu. Ten získal Velkou cenu výstavy a jeho autoři se stali úspěšnými spolutvůrci nových výrazových forem. Termín socialistický realismus byl

odsunut stranou, i když až do závěru normalizace zůstal poznávacím znakem historiků umění, teoretiků a umělců spojených pevně s establishmentem komunistického režimu.

Výstavní pavilon na EXPO 58 architektů Františka Cuby, Josefa Hrubého a Zdeňka Pokorného tak stojí na pomyslném začátku obrody české architektury. Zároveň znamená nástup bruselského stylu v české architektuře, tedy specifické varianty pozdního modernismu. Záhy po skončení světové výstavy byl pavilon přenesen do Prahy a nové výrazové formy se prosadily a záhy i rozmělnily v řadě staveb, interiérových úprav, designu výrobků, lidových nápodob a kutilských variací. Počátek 60. let charakterizovalo sice jen pozvolné uvolňování společenské atmosféry, neustále poznamenané ideologickou rétorikou, násilné zásahy však vystřídal konzumní tlak a důraz na modernizaci. Čím více sílil modernizační étos, bez sentimentu ve vztahu k tradici či památkám, tím více se prosazoval konzumní přístup k věcem a k prostředí. Kromě plošných asanací a sídlišť o tom vypovídala snaha vytvořit nové prostředí pro nové lidi. Současně vznikaly veřejné stavby jako svého druhu koláže rukodělné, řemeslné a strojové výstavby, tradičních a nových materiálů, a získávaly podobu rozměrných hal završujících určitou fázi budování nových městských celků.

První příklad: železniční nádraží Ostrava-Vítkovice

Právě v 1. polovině 60. let vznikaly projekty železničních nádraží v Ostravě-Vítkovicích i v Havířově. Projekt vítkovického nádraží zpracovával od roku 1963 ve Státním ústavu dopravního projektování architekt Josef Danda (1906–1999), zabývající se dlouhodobě problematikou železničních nádraží. Jeho prvním význačným dílem je funkcionalistická železniční staniční budova v Teplicích nad Bečvou, která vznikla v letech 1938–1939. Další jeho zásadní prací je pozdně funkcionalistické nádraží v Pardubicích, navržené a uskutečněné v letech 1946 až 1958 ve spolupráci s architektem Karlem



↑↑ **Josef Danda, železniční nádraží Ostrava-Vítkovice, 1963-1967**
 ↑ Detail hlavního průčelí

↑↑ Odbavovací hala se sklářskými díly
 ↑ Stropní pohled odbavovací haly

Řepou. V 50. letech se zabýval projekty ostravského hlavního nádraží a nádraží ve Svinově. Od 60. let pracoval na přestavbě pražského hlavního nádraží. V případě vítkovického nádraží, slavnostně otevřeného v květnu 1967, pojal objekt jako kombinaci pevné, dilatací rozčleněné základny ze železobetonu, na níž umístil halu z ocelové konstrukce, vyplněnou kovovými prosklenými závěsovými stěnami a opatřenou výrazným hlavním průčelím. To se stalo poznávacím znakem budovy s parterem odděleným kovovou markýzou obloženou hliníkovým vlnitým plechem, od horní části prolomené velkým obdélným oknem, členěným pilovitým motivem nosníků přecházejících do kovové střešní konstrukce.

Výpravna vítkovického nádraží představuje jeden z nejlepších příkladů bruselského stylu a zároveň velmi bohatý, nikoli však přexponovaný vzorník dobových materiálů – keramiky, umělých hmot, skleněných mozaikových obkladů hýřících barvami, kovových materiálů, jakým byl třeba chodopak nebo vlnitý plech, kamenných obkladů a dlažeb. Největší přínos představovala prostorová velkorysost haly o dvou úrovních, jedné v rovině terénu a druhé v podobě ochozu v patře na úrovni nadchodu přes trať. Důležité byly i technické novinky. K nim náležely eskalátory z nástupiště do nadchodu, u takovéto stavby použité na území republiky poprvé. Nebo nové prvky a materiály, uplatněné v případě obkladů a podhledů. A završení toho vše-

ho představuje syntéza architektury s uměleckými artefakty ze skla. Jedním je pás z obdélných drátoskel s vypalovanými reliéfy od Františka Buranta (1924-2001) a Benjamina Hejlka (1924-1993). Druhým je skleněná věž s hodinami od známého pražského sklářského výtvarníka Vladimíra Kopeckého (1931). Věž završuje v úrovni zábradlí galerie schodišťový blok, umístěný v ose haly a nadchodu.

V současnosti vítkovické nádraží naleznete zchátralé, téměř opuštěné, pokryté vrstvou prachu, začmárané klikyháky graffiti, prázdné a tiché. Avšak nemuselo by tomu tak být, kdyby byl zájem zachovat výraznější provoz železnice ve vztahu k jižní části Ostravy. Zároveň se nabízí možnost využít nádraží k jiné než dopravní funkci. Již před několika lety vznikl nápad halu upravit pro potřeby muzea kolejových vozidel z majetku Dopravního podniku města Ostravy. Ale ze zahraničí známe i jiné příklady. V prostoru haly by mohla fungovat třeba tělocvična, sousední křídlo určené pro provozní účely s kanceláři a jinými běžnými místnostmi lze využít jako inkubátor začínajících firem nebo jako lokální společenské centrum této zapomenuté části města. Nádraží je v současnosti na prodej, o přednádražní rozsáhlý prostor údajně usilují blíže nespecifikovaní investoři, lokalita chátrá a na vině je údajně příliš megalomanská stavba dopravního terminálu. Vždy si při té příležitosti vzpomenu na Prahu Karla IV., to byl teprve pravý „megaloman“. Pražská města rozšířil v polovině 14. století o Nové Město pražské a to nechal navrhnut v tak „megalomanském“ měřítku, že dané území bylo plně zastavěno až ve 20. století. Stěží říci, co oceníme v případě, až namísto nádraží vyrostě nějaká tuctová stavba, přednádraží se rozparceluje a z původně jasně komponovaného celku vznikne chaotická periferie téměř uprostřed jedné městské čtvrti.

Druhý příklad: železniční nádraží Havířov

Podobným směrem nakročilo i město Havířov. Namísto toho, aby jeho představitelé byli schopni vnímat vlastní historii nejen z perspektivy stalinismu a s ním spojené architektury socialistického realismu 50. let minulého století, zůstali v jeho zajetí. Právě architektura 1. poloviny 50. let podle nyníjších oficiálních vyjádření a materiálů města představuje nejlépe obraz Havířova. Je to však omyl související s neschopností bezpředsudečně „vidět“ zhmotněnou vlastní historii. Zároveň to souvisí s vlivem postmoderní iluze spočívající v apriorním odmítání moderní architektury, která je údajně vinna za kde co, jako by historická města nebyla vinna také za kde co, včetně tuberkulózy a křivice, byť s krásnými barokními volutami nad „plesnivým“ lidským hemže-



↑↑↑ Josef Hrejsemnou, železniční nádraží v Havířově, 1964-1969

↑↑ Střešní konstrukce odbavovací haly

↑ Neonový nápis na východní stěně odbavovací haly

ním. Adorace sorely dospěla dokonce tak daleko, že někteří přispěvatelé sní o jejích italských kořenech a píšou ji s velkým „S“. Skutečnost s velkým „S“ je ovšem taková, že kdyby otcové města chtěli opravdu poznat, jak Havířov vznikl a rozrůstal se, zjistili by, že fázi socialistického realismu vystřídal i v případě jejich města v 2. polovině 50. let pozdní modernismus, respektive bruselský styl, který přispěl k obrazu Havířova stejně významně jako předchozí období. K městotvorným stavbám zmíněné stavební fáze



↑ Pohled do odbavovací haly

náleží nejen železniční nádraží, nýbrž i sportovní hala od téhož architekta, sousední výpravná autobusového nádraží od architekta Radima Dejmal, blok s kinem Centrum a s Labužníkem od architekta Bronislava Firly, obytné a obchodní domy např. podél Dlouhé třídy, školy a další budovy.

Havířovské železniční nádraží vzniklo v sousedství dávno nevyhovující budovy z roku 1910 v rámci dostavby dopravního systému nejmladšího města v tehdejším Československu. Vzniklo v letech 1964 až 1969 podle návrhu architekta Josefa Hrejsemnou (1928-2010). Ten se po studiích na leningradské Akademii v letech 1951 až 1957 vrátil do republiky a začal působit v havířovském ateliéru ostravského Stavoprojektu, posléze i v jiných podnicích. Komplex havířovského nádraží tvoří nejen samotná výpravní budova, nýbrž i sousední výškový obytný dům, komponovaný na osu Hlavní třídy. Jak mi sám J. Hrejsemnou sdělil, měl s umístěním domu na osu důležité městské tepny značné problémy, protože armáda považovala takto situovanou výškovou stavbu za dobrý orientační bod pro navádění vojenských letadel nepříteli a v atmosféře studené války nechtěla s takovým umístěním

souhlasit. Areál nádraží dotváří i přednádražní prostor, upravený pro pěší, jemuž dominuje nyní ošuntělá a zanedbaná železobetonová socha Směrník od sochaře Václava Uruby (1928-1983). S ním Hrejsemnou spolupracoval i při projektu zmíněné sportovní haly na Těšínské ulici, kdy vytvořil společně s V. Urubou jednu z největších realizací architektonického brutalismu u nás v podobě abstraktně plasticky členěné reliéfní štítové zdi stadionu, dotvořené kónickými železobetonovými budkami prodejen lístků. V interiéru haly se sochařský přístup jmenované dvojice projevil v reliéfním pojednání průčelní stěny krytého provozního balkonu.

V samotném nádraží patří k nejhodnotnějším prostorům výpravní hala obdélného půdorysu členěná na přízemí a galerii v patře, přístupnou diagonálně umístěným samonosným schodištěm. Architekt zde pracoval s optickými motivy op-artu, akcentoval je například v mramorové dlažbě kombinující bílý a šedý kámen, v krystalinicky členěném podhledu stropu se začleněným osvětlením a větracími otvory. Kamenné obklady dlažby doplňuje do žluta tónovaný travertin bočních stěn a černý obklad soklu.



↑ Oskar Chmiel, víceúčelová sportovní hala ve Frýdku-Místku, 1971-1986

Bohatství obkladů dotváří zatím autorsky anonymní skleněná mozaika s motivem holubice na západní stěně. Hlavní průčelí se otevírá velkou prosklenou závěsovou stěnou k jihu. Konstruktivně halu tvoří boční štítové zdi, zvenčí obložené pískovcovými deskami. Ty jsou řešeny jako vyzdívaný železobetonový skelet. Zastřešení formované do tvaru V je provedeno ocelovými příhradovými vazníky s betonovými panely a vnitřním korytem pro svod dešťové vody. Skoro se dá říci, že záměrné zanedbání údržby v současnosti způsobuje zatékání střechem do haly.

Celek je jednoduchý, přehledný a opět jako ve Vítkovicích – velkorysý. To je údajně právě tou zásadní překážkou ve využití nádraží: je náročné na provoz a jeho oprava by se nevyplatila. Takže České dráhy spolu s městem hodlají halu zbořit a ze západního provozního křídla, které je podstatně menší a v úrovni nástupiště připomíná lokální zastávku v Horní-Dolní, chtějí přestavbou udělat nové nádraží. To bude muset vyhovět nárokům nejen železnice, ale i autobusovému provozu, protože město sem hodlá přesunout z Těšínské ulice autobusové nádraží.

V takovém případě je však záhadou, proč nikdo nechce zachovat rozměrnější halu a opravit ji, aby mohla náležitě sloužit. Parkoviště autobusů by bylo možné citlivým urbanistickým řešením jistě zařídit jinak než demolicí. Svým měřítkem je právě hala adekvátní pro provoz dvou nádraží ve městě, které má velkoměstské ambice a nyní stále téměř 80 000 obyvatel.

Třetí příklad:

víceúčelová sportovní hala ve Frýdku-Místku

Ta vznikla v rámci velmi složitého záměru vytvořit mezi Frýdkem a Místkem u řeky Ostravice moderní celoměstské centrum pro obě kdysi samostatná města. S tím je spojená velmi negativně vnímaná záležitost – vytvoření silničního průtahu středem města. Zároveň však vznikla rekreační a sportovní zóna, rozkládající se mezi Zámeckým vrchem a frýdeckým břehem Ostravice. Právě do těch míst nedaleko od silničního průtahu je situována víceúčelová sportovní hala od architekta Oskara Chmiela (1938), svým řešením zvláštní stavba, vepisující se výrazně



↑↑ Vestibul se schodištěm
↑ Interiér víceúčelové sportovní haly

do podoby Frýdku. Její projekt vznikl v letech 1971–1973, ale samotná hala se začala stavět o něco později a dokončena byla v letech 1985 až 1986. Architekt ji pojal jako budovu se železobetonovými základy a ocelovou konstrukcí tvořenou dvojicí zalomených nosníků v ose sever – jih, stabilizovaných ocelovými rošty pod střední plochou střechou nad hrací plochou haly. Tribuny vynáší čtveřice příhradových nosníků. Mezi nosníky tribun a střechy jsou umístěny příhradové vazníky střešní konstrukce. Zalomené nosníky jsou ukotveny v betonových patkách, na nichž stojí i mohutné kovové markýzy, chránící hlavní vstup od jihu a zadní vstup směrem k tréninkové hrací ploše. Uplatnění svařované ocelové konstrukce, montovaných dílců a běžných materiálů (drátosklo, obklady z dřevěných desek, kovové panely ad.) odkazují k inspiraci architekturou strukturalismu, dílčí motivy z betonu zase k brutalismu, tedy k oběma směrům, které se na kulturní periferii ve větší míře neujaly.

Součástí haly jsou dva vestibuly pod východní a západní tribunou, jednoduše založené na kon-

trastu kovového průčelí proskleného čirým sklem a schodišť do vyšších částí tribun s kovovým zábradlím vyplněným žlutým drátosklem. Hlavní prostor haly se zvedá k tribunám tvořícím vznášející se boční monumentální křídla budovy. Právě kapacita tribun, navržených pro 6000 diváků, se stala jedním z argumentů města proti rekonstrukci haly. Ta je prý pro Frýdek-Místek s téměř 60 000 obyvateli předimenzovaná, nedaří se ji náležitě využít, a proto musí být zbořena. Důvody jsou však ještě jiné. Pozemky pod halou po jejím zboření hodlá využít developer k výstavbě nákupní galerie, která prý Frýdku schází, aby se vyrovnal třeba nedaleké Ostravě... Výsledek bude zřejmý. Město si půjčí peníze na výstavbu nové haly Polárka s mnohem menší kapacitou – pouze 2 000 osob. Novou halu postaví na pozemku mezi halou stávající a Zámeckým vrchem. Po zprovoznění starou halu zboří. Urbanisticky cenné pozemky na břehu řeky Ostravice, kde by mohla fungovat ve spojení se stávající halou rekreační a sportovní zóna, budou prodány developerovi, aby uprostřed Frýdku-Místku postavil nákupní galerii.

Takže ani v tomto případě se vlastně nevede spor o hodnotu architektury haly, i když se hodně píše o jejím nevyhovujícím stavu a velikosti. Spíše nevyhovuje, že stojí tam, kde stojí. Hala samotná není nijak zastaralá a určitě by byla schopná náležitých úprav. Autoři projektu nové haly, označované jménem Polárka, z ostravského atelieru Osa Projekt, by jistě byli schopni projekt rekonstrukce vypracovat... Rekonstrukce haly by dokonce údajně nebyla příliš dražší než výstavba haly nové. Ale nevznikla by lukrativní parcela pro developera, který by musel tam, kam by jinak nákupní galerie tohoto typu patřila: na periferii.

Závěr

Velké veřejné stavby minulého století představují projekty modernizující se společnosti. Přinášejí nové funkce, ale současně představují složité celky, náročné na údržbu, provoz i případnou obnovu. V současnosti mnohdy představují jakési „kamenolomy“, kde si leckdo přichází nalámat perníček. Architektura má však za cíl nejen sloužit, nýbrž i vytvářet obraz o dané společnosti a sídlech. Má trvalejší ráz než je střídání generací nebo móda. Takové objekty by se neměly stávat obětí výměny společenských kulis a ziskuchtivosti dočasných elit. Proto část společnosti usiluje o uchování uvedeného segmentu architektonického dědictví. V případě havířovského železničního nádraží to je skupina mladých architektů, která zorganizovala petici proti zbourání vlakového nádraží – viz www.peticehavirov.cz. Problematikou frýdecké víceúčelové haly se zabývá zase občanské sdružení Vize FM. To na svých stránkách

publikovalo petici za zachování haly i petici proti výstavbě architektonicky defektního, respektive demontního objektu nákupní galerie v těchto místech – viz <http://vizefm.cz>.

A právě na závěr přichází čas změny. Část odborné veřejnosti i veřejnosti laické konečně veřejně vyjadřuje zájem o architektonické a urbanistické hodnoty prostředí, v němž žijeme. Záchrana takových staveb totiž není vůbec záležitostí úřednickou, i když v konečném důsledku rozhodují právě úředníci. Kdy však úředníci sami o sobě byli něco schopni ocenit, prosadit a ochránit? Výjimky mohou existovat, ale to je tak všechno, co lze k dosavadnímu zamítavému vyjadřování úřadů konstatovat. Ve výše uvedených třech případech na žádné výjimky nenarazíte.

A přitom výjimek by bylo potřeba, abychom dokázali zabránit zániku výše uvedených staveb a řady jiných, o nichž se zde nezmiňuji. Současná demoliční nebo zateplovací a rekonstrukční mánie, neohlížející se na nic jiného než na ekonomické zřetele, které se mnohdy po ukončení akcí ukazují jako fiktivní a chybné, totiž může způsobit, že nám z éry společenského uvolnění 60. let zůstanou zachovány jen velmi banální a nezajímavé stavby, neboť si ony dobré dokážeme do té doby, než „většina“ a byrokracie prozře, zničit.

Proto je třeba rozvíjet iniciativy směřující ke kultivaci prostředí, k poznání jeho vývoje i k záchraně architektury a uměleckých děl měst a obcí. Nemusí se okamžitě jednat o památkovou ochranu. Někdy postačí fotograficky či kresebně zdokumentovat daný stav, upozornit na devastační zásahy, zaznamenat autorské údaje nebo oponovat exploatačním záměrům, znamenajícím likvidaci toho kterého místa, díla či budovy. V případě rekonstrukcí a novostaveb veřejných budov by měly být povinné vypisovány architektonické soutěže. V Havířově a ve Frýdku tomu tak samozřejmě nebylo. Zkrátka odborné poznávání uměleckého a architektonického vývoje musí být doprovázeno ve větší míře než dosud aktivním postojem občanským. Jinak nám z těch lepších příkladů architektonického a uměleckého dědictví nedávné minulosti zůstanou tak akorát „papírové“ RIVy a možná nějaké akademické tituly. A namísto nové kvalitní architektury veřejných staveb, reprezentujících prosperující zemi, budeme jako v zemi třetího světa obklopeni přehlídkou banalit.

FOTOGRAFIE: AUTOR, SOUČASNÝ STAV

Literatura:

- 40 let architektury v Severomoravském kraji v práci členů Svazu českých architektů*. Ostrava: Svaz českých architektů, 1984.
- Josef Danda, Výstavba nového nádraží Ostrava-Vítkovice. In: *Ostrava. Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města 3*, Ostrava: Nakladatelství Profil, 1966, s. 214-218.
- Josef Danda. *Naše železniční nádraží*. Praha: NADAS, 1988.
- Adam Guzdek. *Nádraží ČD v Havířově: Proč?* viz <http://www.adamguzdek.cz/soubory/down/pro-%C4%8D.pdf> (stav k 3. 10. 2012).
- Karel Hájek, *Architekt Josef Danda*, Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007.
- O.CH. [CHMIEL, Oskar]. Víceúčelová sportovní hala ve Frýdku-Místku. *Československý architekt*, XXXIV., 1988, roč. 34, č. 23, s. 3.
- Daniela Kramerová - Vanda Skálová (eds.). *Bruselský sen. Československá účast na světové výstavě EXPO 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let*. Arbor vitae, 2008.
- Mojmír Krejčířík. *Po stopách našich železnic*, Praha: NADAS, 1991, s. 238-248.
- Jindřich Krise - Martin Krise. Frýdek-Místek. Studie centra města. *Československý architekt* XXXI., 1985, č. 19, s. 4-5.
- Josef Moucha. Nádraží architekta Josefa Dandy, *Architektura ČSR* XLV, 1986, s. 39-40.
- In- [NĚMEC, Ladislav]. Současná architektura. Víceúčelová hala ve Frýdku-Místku. *Kulturní měsíčník* IV., 1986, č. 2, s. 20-21.
- MS [Martin Strakoš]. Hrejsemnou, Josef. In: *Kulturně-historická encyklopedie Slezska a severovýchodní Moravy I. (A-M)*. Ostrava: Ústav pro regionální studia Ostravské univerzity, 2005, s. 335.
- Martin Strakoš. Bruselský styl na Ostravsku I., II., III. Poznámky k architektuře a umění 50. a 60. let 20. století u příležitosti 50. výročí výstavy EXPO 58 v Bruselu. *Protimlův* 7, 2008, č. 1-2, s. 8-12; č. 3, s. 10-15; č. 4, s. 6-10. Viz <http://www.protimlův.net/protimlův/21-22/strana.php?cislo=8> ad. (stav k 3. 10. 2012).
- Martin Strakoš. Bruselský styl na Ostravsku. Kapitoly z vývoje výtvarné kultury a architektury 50. a 60. let 20. století. In *Ostrava. Příspěvky k dějinám a současnosti Ostravy a Ostravska*. Šenov u Ostravy: Nakladatelství Tilia, 2009, s. 292-326.
- Rostislav Švácha. Přežije brusel? K ochraně památek architektury padesátých a šedesátých let. In Naďa Goryczková (ed.). *Péče o památky moderní architektury. Sborník z celostátního semináře*. Ostrava: Památkový ústav v Ostravě, 1999, s. 3-5.
- Aleš Uhlíř. Co hodnotného zůstane po naší době? Ničení hodnot nejen ve Frýdku-Místku. Viz <http://www.blisty.cz/art/64961.html> (stav k 3. 10. 2012).