

JOSEF DANDA: ŽELEZNIČNÍ NÁDRAŽÍ V CHEBU DER BAHNHOF IN EGER (1956–1962)

GAVUCHEB



7. ČERVENCE–2. ŘÍJNA 2011
VERNISÁŽ VE STŘEDU 6. ČERVENCE V 17.00
OPUS MAGNUM



Nádraží v Pardubicích / der Bahnhof in Pardubitz (spolupráce / mit Karel Řepa), dokončeno / fertig gestellt 1958

Architektonickou výstavu v hlavním prostoru doplňuje minivýstava stejného zaměření v rámci výstavního formátu opus magnum („velké dílo“). Tentokrát má regionální rozměr, neboť chce upozornit na stavbu, jejíž význam si nejsou vědomi ani mnozí Chebané. Budova zdejšího nádraží patří k nejvýznamnějším dílům architekta Josefa Dandy (1906–1999), který zasvětil většinu své profesní dráhy železničním stavbám. Po ukončení studií na Fakultě pozemního stavitelství a architektury ČVUT v Praze (1928) prošel praxí v několika ateliérech významných architektů (mj. Adolf Benš, Ladislav Machoň). Na konci roku 1931 získal roční stipendium do Paříže, kde pracoval v ateliérech André Lurčata a Le Corbusiera (podílel se mj. na projektech budovy Armády spásy v Paříži a přístavního nádraží v Alžírě). Kultivovaný funkcionalismus se pak stal i východiskem jeho osobního stylu. Po úspěšném složení autorizační zkoušky v roce 1936 si zvolil zajišťovací profesi železničního architekta a ještě téhož roku nastoupil k Československým drahám. Jeho první velké projekty souvisí s železniční tratí Hranice na Moravě – Púchov, která procházela kompletní modernizací v rámci dobudování československé železniční sítě ve směru západ–východ. (Před r. 1918 byla orientována převážně severojižně na Vídeň, respektive Budapešť.) V letech 1936 až 1939 zde navrhl několik desítek objektů, z nichž 29(!) bylo realizováno. Vedle funkcionalistických nádraží v Teplicích nad Bečovou to je celá řada menších objektů – drobných nádražních budov a zastávek, skladišť, strážních domků, hradel a staveb. Danda zde řešil problém nové typizace drážních objektů, odlišné od historizující architektury rakousko-uherských drah. Jeho návrhy opět ve funkcionalistickém stylu připomínající architekturu nedalekého Zlína se natolik osvědčily, že se po válce rozšířily do celé republiky a setkáme se s nimi na celé řadě dalších tratí.



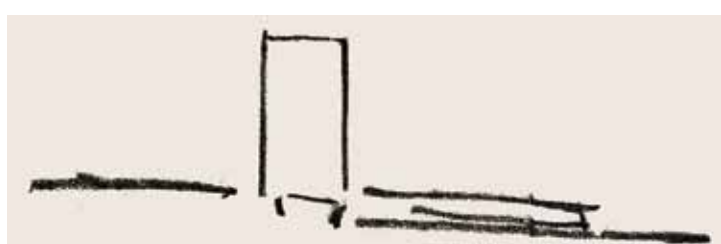
Cheb / Eger, hala nádraží / die Halle des Bahnhofs

Po válce Danda získal pozici nejvýznamnějšího experta na železniční architekturu u nás. V roce 1949 obhájil dizertační práci o spojení autobusového a vlakového nádraží do jednoho dopravního terminálu (to pak aplikoval i v Chebu) a začal učit hned na několika vysokých školách; své hlavní profesní uplatnění však našel v Státního ústavu dopravního projektování (SUDDP). V padesátých letech se dostal k nejvýznamnějším projektům nádražních budov. Byla to hlavně trojice nádraží, zničených americkými nálety během války, tedy Pardubice (ve spolupráci s arch. Karlem Řepou, dokončeno 1958), Cheb (1962) a Klatovy (1959), a vedle toho také nádraží v Třinci (1957), které zase spadalo do programu rozvoje průmyslového Slezska. V šedesátých letech pak vyprojektoval další nádražní budovy v Lovosicích (1968), Ostravě–Vítkovcích (1967) a interiér nádraží v Mostu. Jeho ústředním, takřka celoživotním tématem však bylo pražské hlavní nádraží. Intenzivně se jím zabýval již od roku 1946 a v roce 1960 se stal jeho hlavním architektem. Toto mnohaleté úsilí vyústilo v realizaci jeho dostavby v sedmdesátých letech ve spolupráci s manželou Šrámkovými a arch. Bočanem. Složitý projekt, který měl nalézt optimální vazby mezi městem, novou odbavovací budovou, historickou stavbou, metrem a magistrálou, doprovázelo několik soutěží a komplikované hledání definitivního řešení. Po počátečních představách, které předpokládaly novostavbu na místě historické Fantovy budovy, se v šedesátých letech Danda přiklonil k jejímu zachování a k vedení magistrály v úrovni jejího přízemí na střeše nové odbavovací haly. I po svém penzionování na konci sedmdesátých let pak apeloval na zapojení historické budovy do organismu nádraží, které se dodnes nepodařilo realizovat. Josef Danda zůstal aktivní i po odchodu do důchodu. V roce 1988 publikoval donedávna jedinou českou odbornou publikaci o drážní architektuře Naše železniční nádraží. Zemřel v roce 1999 v úctyhodném věku 93 let.



Hala nádraží v Klatovech / die Halle des Bahnhofs in Klattau, dokončeno / fertig gestellt 1959

Chebské nádraží patří do čtveřice již zmíněných staveb z 50. let. Nádraží v Klatovech, Třinci, Chebu a Pardubicích spojuje mnoho společných rysů. V případě prvních dvou musel ustoupit dobovým tlakům a nádražní budovy vykazují některé znaky sorely (S)ocialistický (R)ealismus v (A)rchitektuře: valbové střešy, v Klatovech zubořez pod hlavní římsou, v Třinci zase typické vyzdívané balkóny. Nicméně i v těchto případech architekt dosáhl rozumného kompromisu. Neuplývá na dekorativní zdobnosti, naopak tyto detaily monumentalizuje a podřizuje celkovému významu stavby. V něm jde především o kompozice stereometrických těles a ploch s kvalitními povrchy (keramické obklady, kámen), strukturovaných pravidelným sledem oken a některými detaily – příznačné jsou zejména obří ciferníky hodin, které vnímal nejen jako dekorativní prvek, ale též zejména v Chebu jako zdálky viditelný atribut nádraží. Nejvýznamnější z nich je nádraží v Pardubicích, od roku 1987 památkově chráněné. Projektční práce byly zahájeny už před rokem 1948 a dnes je interpretováno jako poslední dozvuk předválečného funkcionalismu. Právě ono nejspíš prorazilo cestu i tomu chebskému, na němž není vůbec poznat, že bylo projektováno ještě hluboko v temných 50. letech. Obě nádraží jsou založena na výrazné výškové dominantě a vedle vlastní architektury je spojuje i rozsáhlý přednádražní prostor, který byl v Chebu umožněn rozsáhlým bombardováním starší zástavby. Danda s ním pracoval jak z hlediska funkce (vazby na autobusovou dopravu a parkoviště), tak i estetiky, neboť prázdný prostor nechává vyníkat monumentální průčelí, které zdaleka navádí spěchajícího cestujícího a zároveň je symbolem významného moderního města a jeho poválečné obnovy. Z tohoto pohledu není plánovaná výstavba nového autobusového terminálu příliš šťastná: už na počátku poněkud předimenzované nádraží ubírá další funkci, a tím jej odsuzuje k chátrání, zároveň oslabuje jeho estetické vyznění.



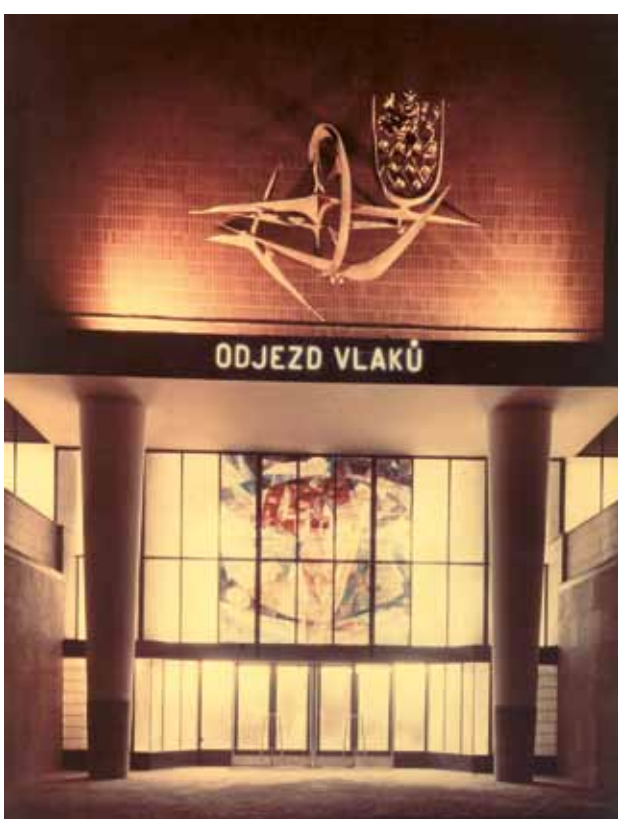
První skici / die ersten Skizzen, uhel, papír / Kohle, Papier, 1956

Historie dnešního nádraží počíná zánikem toho předchozího při spojeneckém náletu 8. dubna 1945. Projekt vznikl v letech 1956 až 1959, vlastní stavba začala už koncem roku 1958 a 22. prosince 1962 bylo nádraží slavnostně otevřeno. Výstavba souvisela s celkovou konsolidací města, které prošlo ve 40. a 50. letech těžkými zkouškami a demografickou i urbanistickou proměnou. Odráží i novou geopolitickou situaci, kdy se město ocitlo v těsné blízkosti železné opony, a nádraží tak mělo být nejen reprezentativní branou města, ale i výkladní skříní socialistického Československa. Tomu odpovídaly i některé funkce, jako je celnice nebo samostatná čekárna pro zahraniční cestující. Význam, který tehdejší režim stavbě přikládal, se odráží v kvalitě materiálů (kámen, sklo, keramické obklady) a v bohaté výtvarné výzdobě, v níž už se projevují zahrocené křivky bruselského stylu. Najdeme je na dvou mozaikách na dobově aktuální kosmické téma v hale (Jaroslav Moravec), stejně jako v kovové plastice na průčelí (Jaroslav Šajn), původně s československým státním znakem, dnes se znakem města Chebu. Ta spolu s neobvyklými hodinami pointuje hledádkou monumentální fasádu, podobně jako v Pardubicích obloženou červenými keramickými obklady, zde ovšem o tónově světlejšími. Autorem kovové plastiky v atriu u mezinárodní čekárny je Hugo Demartini, barevnou vitráž s mírovou tematikou v průčelí haly vytvořil Zdeněk Holub. V duchu „bruselu“ se nese i pastelová barevnost interiérů, dnes bohužel už zčásti zmizelá, a sloupy kónického tvaru, rozšiřující se směrem nahoru, které najdeme v hale i na průčelí. Také interiéru haly původně dominoval monumentální ciferník, dnes je však na jeho místě tabule odjezdů a při poslední rekonstrukci bohužel zmizela i celá řada dalších původních detailů, které třeba v Klatovech zůstaly dodnes zachovány. Výstavbu společně připravili Marcel Fišer (GAVU Cheb) a Ing. arch. Karel Hájek, PhD., spoluautor poslední rekonvace Hlavního nádraží v Praze a autor nedávno vydané Dandovy monografie.



Nádraží v Chebu / Der Bahnhof in Eger, dokončeno / fertig gestellt 1962

Die Architekturausstellung im Hauptraum wird ergänzt durch eine Miniausstellung gleicher Ausrichtung im Rahmen des Ausstellungsformats Opus magnum („großes Werk“). Dieses Mal hat es eine regionale Dimension, denn es will die Aufmerksamkeit auf ein Gebäude lenken, über dessen Bedeutung sich auch viele Bewohner von Cheb / Eger nicht im Klaren sind. Das Gebäude des hiesigen Bahnhofs gehört nämlich zu den bedeutendsten Werken des Architekten Josef Danda (1906–1999), der den überwiegenden Teil seiner beruflichen Laufbahn Eisenbahnbauten gewidmet hat. Nach Beendigung des Studiums an der Fakultät für Hochbau und Architektur der Tschechischen technischen Hochschule (ČVUT) in Prag (1928) durchlief er mehrere Praxisstationen in den Büros bedeutender Architekten. Am Ende des Jahres 1931 erhielt er ein Jahresstipendium nach Paris, wo er in den Büros von André Lurçat und Le Corbusier arbeitete. Der kultivierte Funktionalismus wurde dann auch zum Ausgangspunkt seines persönlichen Stils. Dandas erste größere Projekte hängen mit der Eisenbahntrasse Hranice na Moravě / Mährisch Weißkirchen – Púchov / Puchau zusammen, für die er in den Jahren 1936 bis 1939 einige Dutzend Gebäude projektierte. Neben dem funktionalistischen Bahnhof in Teplice nad Bečvou / Teplitz-Bad handelt es sich um eine ganze Reihe kleinerer Objekte – um Haltestellen, Lagerhäuser, Bahnwärterhäuschen... Er suchte hier nach Lösungen für das Problem einer neuen Typisierung der Bahnobjekte, die sich von der historisierenden Architektur der Österreichisch-ungarischen Eisenbahnen unterscheiden sollte. Seine wieder im funktionalistischen Stil gehaltenen Entwürfe, die an die Architektur der nahen Stadt Zlín erinnern, bewährten sich so gut, dass sie sich nach dem Krieg über die ganze Tschechoslowakei verbreiteten.



Průčelí budovy / die Fassade, Jaroslav Šajn, kovová plastika / die Stahlplastik, Zdeněk Holub, Skleněná stěna / der Glasswand, 1962

Nach dem Krieg erwarb sich Danda die Position des bedeutendsten Experten für Eisenbahnarchitektur in der Tschechoslowakei und begann gleich an mehreren Hochschulen zu unterrichten; seine hauptberufliche Tätigkeit fand er jedoch am Staatlichen Institut für Verkehrsprojektierung. In den fünfziger Jahren kam es zu seinen bedeutendsten Projekten von Bahnhofsgebäuden. Es handelte sich vor allem um drei Bahnhöfe, die während des Krieges durch amerikanische Luftangriffe zerstört worden waren, also Pardubice / Pardubitz (fertig gestellt 1958), Cheb / Eger (1962) und Klatovy / Klattau (1959), und daneben noch um den Bahnhof in Třinec / Trzynietz (1957), der wiederum unter das Programm zur Entwicklung des industrialisierten Schlesiens fiel. Dandas zentrales Thema, sozusagen das Thema seines gesamten Lebens, war jedoch der Prager Hauptbahnhof. Schon seit dem Jahr 1946 hatte er sich intensiv mit ihm beschäftigt und im Jahr 1960 wurde er zu dessen Hauptarchitekten ernannt. Seine langjährige Bemühungen mündeten schließlich in die Realisierung eines Um- und Erweiterungsbaus in Zusammenarbeit mit dem Ehepaar Šrámek und dem Architekten Bočan. Das komplizierte Projekt, das die optimalen Verbindungen zwischen der Stadt, der neuen Abfertigungshalle, dem historischen Bahnhofsbauteil, der U-Bahn und der Stadtmagistrale finden sollte, wurde von einer Reihe von Wettbewerben und einem komplizierten Prozess zur Findung der definitiven Lösung begleitet. Nach anfänglichen Vorstellungen, die einen Neubau an der Stelle des historischen Jugendstilgebäudes vorsahen, kam Danda in den sechziger Jahren zu der Ansicht, das Bahnhofsgebäude zu erhalten und die Magistrale in Höhe seines Erdgeschosses über das Dach der neuen Abfertigungshalle zu führen. Josef Danda blieb auch nach dem Abgang in die Rente aktiv. Im Jahr 1988 publizierte er die bis vor kurzem einzige tschechische Fachpublikation zur Bahnarchitektur Naše železniční nádraží [Unsere Eisenbahnhöfe].



Cheb / Eger, hala nádraží / die Halle des Bahnhofs

Der Bahnhof in Cheb / Eger gehört zu dem Quartett der bereits erwähnten Bauten aus den 50er Jahren. Die Bahnhöfe in Klatovy / Klattau, Třinec / Trzynietz, Cheb / Eger und Pardubice / Pardubitz sind durch viele gemeinsame Züge miteinander verbunden. Im Fall der ersten beiden musste sich Danda den zeitbedingten Zwängen fügen, so dass die Bahnhofsgebäude gewisse Kennzeichen des sozialistischen Realismus aufweisen, nichtsdestoweniger scheint es so, dass der Architekt auch in diesen Fällen einen vernünftigen Kompromiss erreichen konnte. Der bedeutendste dieser Bahnhöfe ist der in Pardubice / Pardubitz, der seit dem Jahr 1987 unter Denkmalschutz steht. Die Projektierungsarbeiten für ihn wurden bereits vor dem Jahr 1948 begonnen und heutzutage wird dieser Bahnhof als letzter Nachklang des Funktionalismus der Vorkriegszeit interpretiert. Gerade er war es höchstwahrscheinlich auch, der dem Bahnhof in Cheb / Eger den Weg ebnete, an dem überhaupt nicht zu erkennen ist, dass er tief in den dunklen 50er Jahren projektiert wurde. Beide Bahnhöfe beruhen auf einer markanten Höhendominanz und neben der eigentlichen Architektur verbindet sie auch der weiträumige Bahnhofsvorplatz, der in Cheb / Eger durch die großflächige Bombardierung der älteren Bebauung möglich geworden war. Danda arbeitete mit ihm sowohl in funktioneller (Anbindungen an den Autobusverkehr und an die Parkmöglichkeiten), als auch in ästhetischer Hinsicht, denn der leere Raum lässt die monumentale Fassade ausklingen, die den eiligen Reisenden schon von weitem herlockt und zugleich Symbol einer bedeutenden modernen Stadt und ihres Wiederaufbaus in der Nachkriegszeit ist.



Čekárna / Wartehalle

Die Geschichte des heutigen Bahnhofs beginnt mit dem Untergang des Vorgängerbaus bei dem alliierten Luftangriff am 8. April 1945. Das Projekt für einen Neubau entstand in den Jahren 1956 bis 1959, die eigentlichen Bauarbeiten begannen bereits am Ende des Jahres 1958 und am 22. Dezember 1962 wurde der neue Bahnhof feierlich eröffnet. Der Bau stand im Zusammenhang mit der gesamten Konsolidierung der Stadt, die in den 40er und 50er Jahren schwere Prüfungen und einen demographischen wie auch einen urbanistischen Wandel durchgemacht hatte. Er spiegelt auch die neue geopolitische Situation wider, in der sich die Stadt in unmittelbarer Nähe des Eisernen Vorhangs befand: Der Bahnhof sollte also nicht nur ein repräsentatives Tor der Stadt sein, sondern auch ein Schaufenster der sozialistischen Tschechoslowakei. Dem entsprachen auch einige Funktionen, wie das Zollamt oder der selbständige Warteraum für die ausländischen Reisenden. Die Bedeutung, die das damalige Regime dem Bau beimaß, spiegelt sich in der Qualität der Materialien (Stein, Glas, keramische Beläge) und in der reichen künstlerischen Ausschmückung wider, in der bereits die zugespitzten Kurven des sog. „Brüsseler Stils“ auftauchen. Auch die sich nach oben hin verbreiternden konisch geformten Säulen, die wir in der Halle und an der Fassade finden, sind vom Geist dieser Ästhetik getragen. Das Innere der Halle wurde ursprünglich von dem monumentalen Ziffernblatt einer Uhr dominiert, heute befindet sich an seiner Stelle eine Tafel mit den Abfahrtszeiten der Züge und bei der letzte Rekonstruktion verschwand leider auch eine ganze Reihe weiterer originaler Details.



Josef Danda (1906–1999)

JOSEF DANDA: ŽELEZNIČNÍ NÁDRAŽÍ V CHEBU / DER BAHNHOF IN EGER [1956–1962]

Opus magnum, 7. 7.–2. 10. 2011
Kurátoři: Marcel Fišer, Karel Hájek
Vernisáž / Vernissage: 6. 7. 2011, 17.00
Přednáška: 28. září, 17.00, Karel Hájek: Architekt Josef Danda
Otevírací doba / Geöffnet: út-ne / Di-So, 10.00–12.00, 12.30–17.00

Souběžné výstavy

SIAL
Velká galerie / Grosse Galerie, 7. 7.–2. 10. 2011

Pavel Holeka – Hebrejská abeceda
Museum Café, 7. 7.–2. 10. 2011

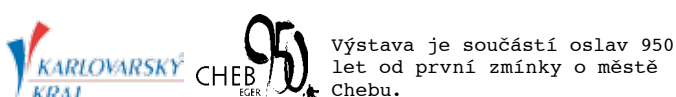
Jakub Matuška aka Masker – Moje maličkost / Meine Wenigkeit
Malá galerie / Kleine Galerie, 26. 6.–28. 8. 2011

Epos 257 – Videos
Videoroom, 26. 6.–28. 8. 2011

Alexis Milne
Malá galerie / Kleine Galerie, 8. 9.–23. 10. 2011

Galerie výtvarného umění v Chebu

příspěvková organizace
náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 16, 350 02 Cheb
T: +420 354 422 450, F: +420 354 422 163,
info@gavu.cz, www.gavu.cz



V roce 2011 vydala Galerie výtvarného umění v Chebu. Text M. Fišer, K. Hájek, foto Národní archiv v Praze – fond J. Dandy, překlad Walter Annus, grafika Kolařík & Kutálek, tisk Dragon Press, s. r. o., náklad 1000 ks.