

A low-angle photograph looking up at a white metal lattice structure, possibly a staircase or a modern architectural element, against a clear, vibrant blue sky. The lines of the lattice create a strong sense of depth and perspective, converging towards the top of the frame.

JAN BOČAN

Vydání této publikace umožnil grant Ministerstva kultury České republiky, Státního fondu kultury České republiky
a dar rektora Českého vysokého učení technického v Praze

The publication of this book was enabled by a grant from the Ministry of Culture of the Czech Republic, the State Fund for Culture of the Czech Republic
and a gift from the Rector of the Czech Technical University in Prague

© Člověk a Prostor 2012

© Jan Bočan – dědicové, Daniela Bočanová

© Daniela Karasová

© Jakub Koňata

© Zdeněk Rothbauer

© Robert Seidl

© Rostislav Švácha

© Jakub Železný

Photo Tbilisi, Troja, Kouřim, Slapy © Rostislav Zapletal 2012

Portrait photo © Ondřej Hlinský 2009

Translation © Viktor Horák 2012

ISBN 978–80–260–3294–6

BOOM

Hlavní nádraží Praha projekt a realizace 1973

Na začátku byla dvě kola veřejné architektonické soutěže na výstavbu nového hlavního nádraží pro město Prahu. Výsledek skončil kompromisem, sestavením týmu složeného ze dvou soupeřících celků: Státního ústavu dopravního inženýrství (SÚDOP) a Projektového ústavu výstavby hlavního města Prahy (PÚVHMP) – ateliéru Jana Šrámka. Názory obou stran jednoho architektonického týmu se velmi dlouho a obtížně sbližovaly.

Na naší straně byla velká převaha kapacity konceptní práce oproti SÚDOP. Tato skutečnost rozhodovala o vývoji projektu a realizace. Každý člen našeho týmu byl již značně samostatným jedincem, přesto a snad i proto se podařil výsledek. Každý měl svůj úkol, který vznikl po konceptuální dohodě, a výsledky práce na sebe navazovaly a vzájemně se doplňovaly.

Je nutné si uvědomit, že při velkém úkolu, který nemůže obsáhnout jedinec, při úkolu, který spoluvytváří několik tvůrčích osobností, jsou podstatné jejich vazby a postoje. Každá osobnost má svoji filozofii a svoji představu, podle které jedná a tvoří. Každý technický detail, který jsme vymysleli, byl v tehdejších podmínkách téměř vynálezem.

Pro mne bylo hlavní nádraží střetem mrtvé, technické přírody s přírodou živou. Koleje, perony, nádražní hala, lokomotivy – to byla mrtvá příroda. Část se pohybovala, poháněly ji motory. Část nehybně, vodorovně překrývala zmrtvělou, původně živou přírodu parku. Živé jsou stromy, zmrtvělá živá příroda je kamenná dlažba. Oba tyto světy se vysunují proti sobě a dotýkají se zdmi nebo kovovými sloupy. Tyto úvahy mi pomáhaly při designu jednotlivostí...

[jb]





Prague Main Railway Station project and implementation 1973

At first, there were two rounds of a public architectural competition for the construction of the new railway station for the city of Prague. The result ended in compromise, leading to setting up a team consisting of two competing entities—the State Institute of Transport Engineering (SUDOP) and the Planning Institute of the Capital City of Prague (PÚVHMP)—the atelier of Jan Šrámek. The views of both sides of the architectural teams underwent a very long and difficult convergence.

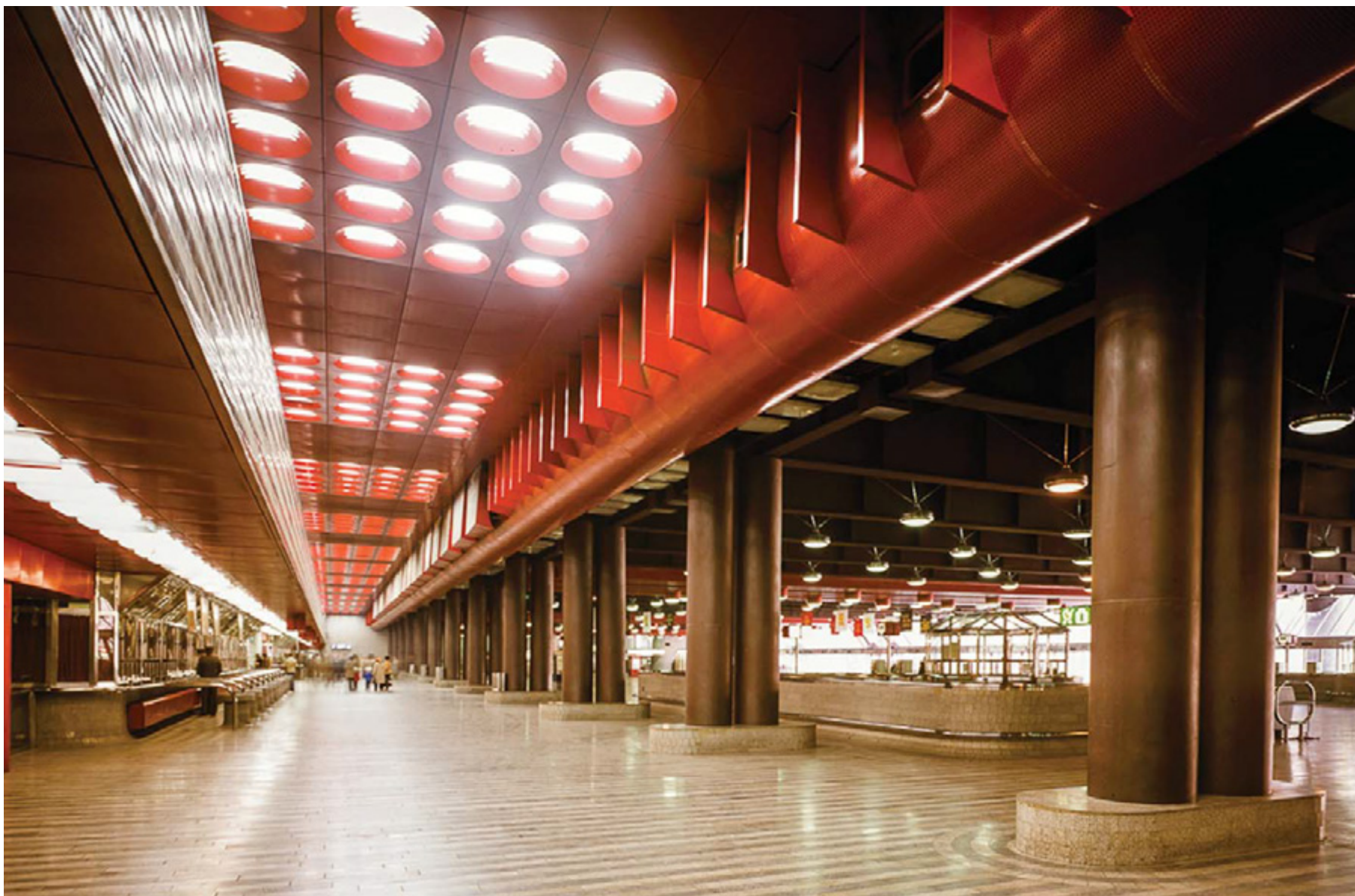
On our side, there was a great preponderance of the capacity for conceptual work compared to SUDOP. This fact determined the project development and implementation. Each member of our team was to a large extent a very independent person, and yet, perhaps that is also why the result was successful. Each person had his/her own task created by conceptual agreement and the result of the work followed and mutually complemented the rest.

It is important to realise that in such a huge task, which cannot be covered by a single individual, and in a task co-created by several creative personalities, the connections and attitudes of these individuals are substantial. Every personality has his/her own philosophy and vision according to which he/she creates.

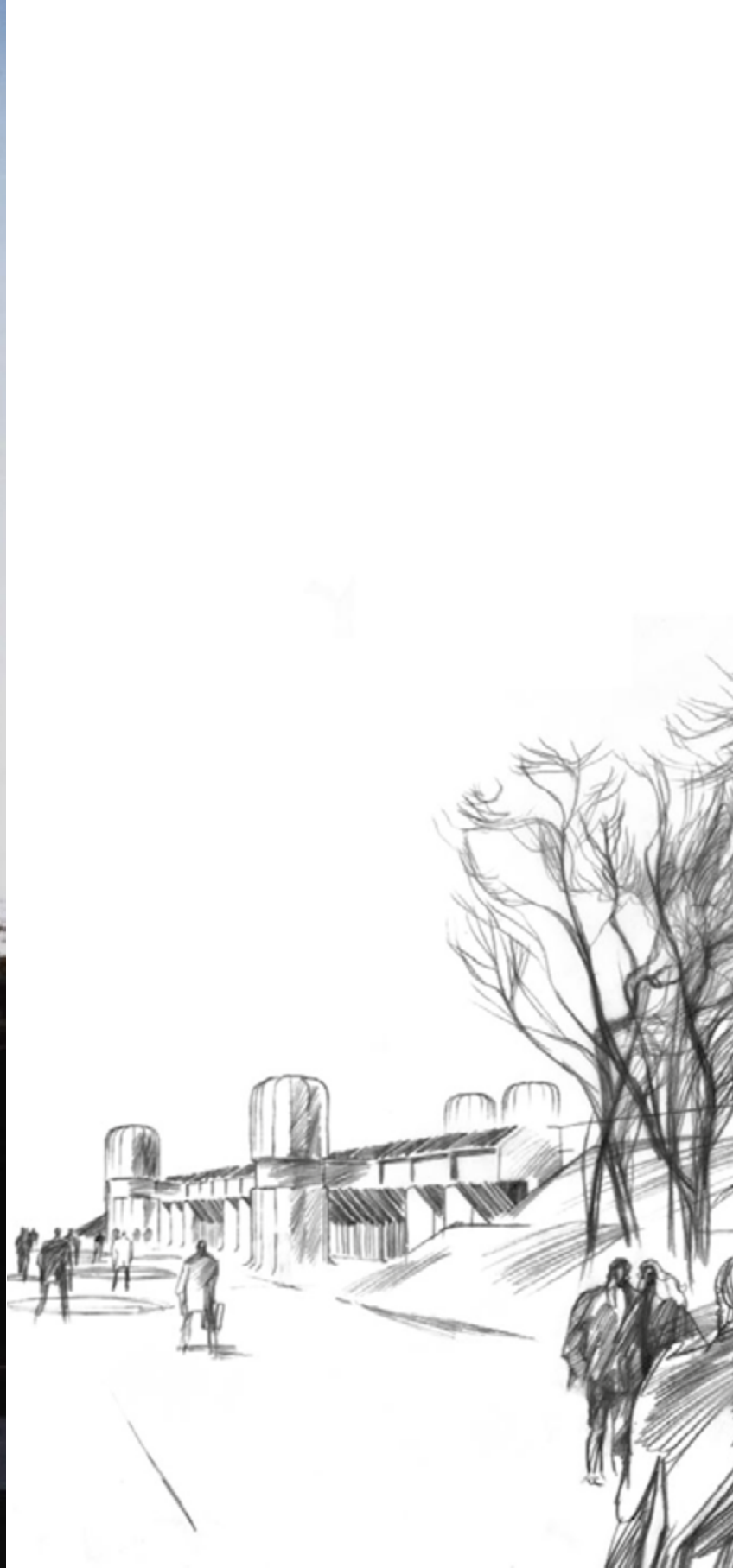
Every technical detail that we devised was practically an invention under the conditions of that time—a contrast between inanimate and living Nature. Rails, passenger platforms, station hall, locomotives—this was the inanimate nature. Part of it was in motion, powered by engines. Part was motionless, horizontally overlapping the deadened, originally living Nature of the park. Trees are alive, while stone tiles are deadened once-living Nature. Both of these worlds project into each other, touching with walls or metal columns. These considerations helped me in the design of the individual parts...



[jb]

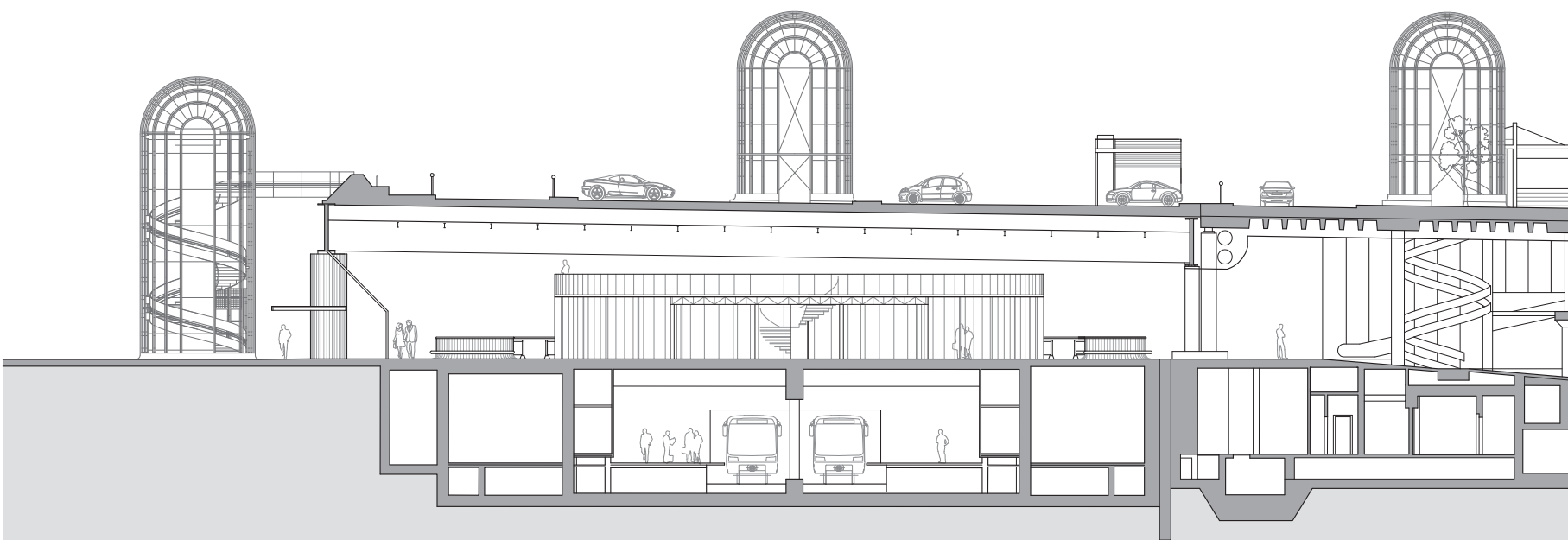


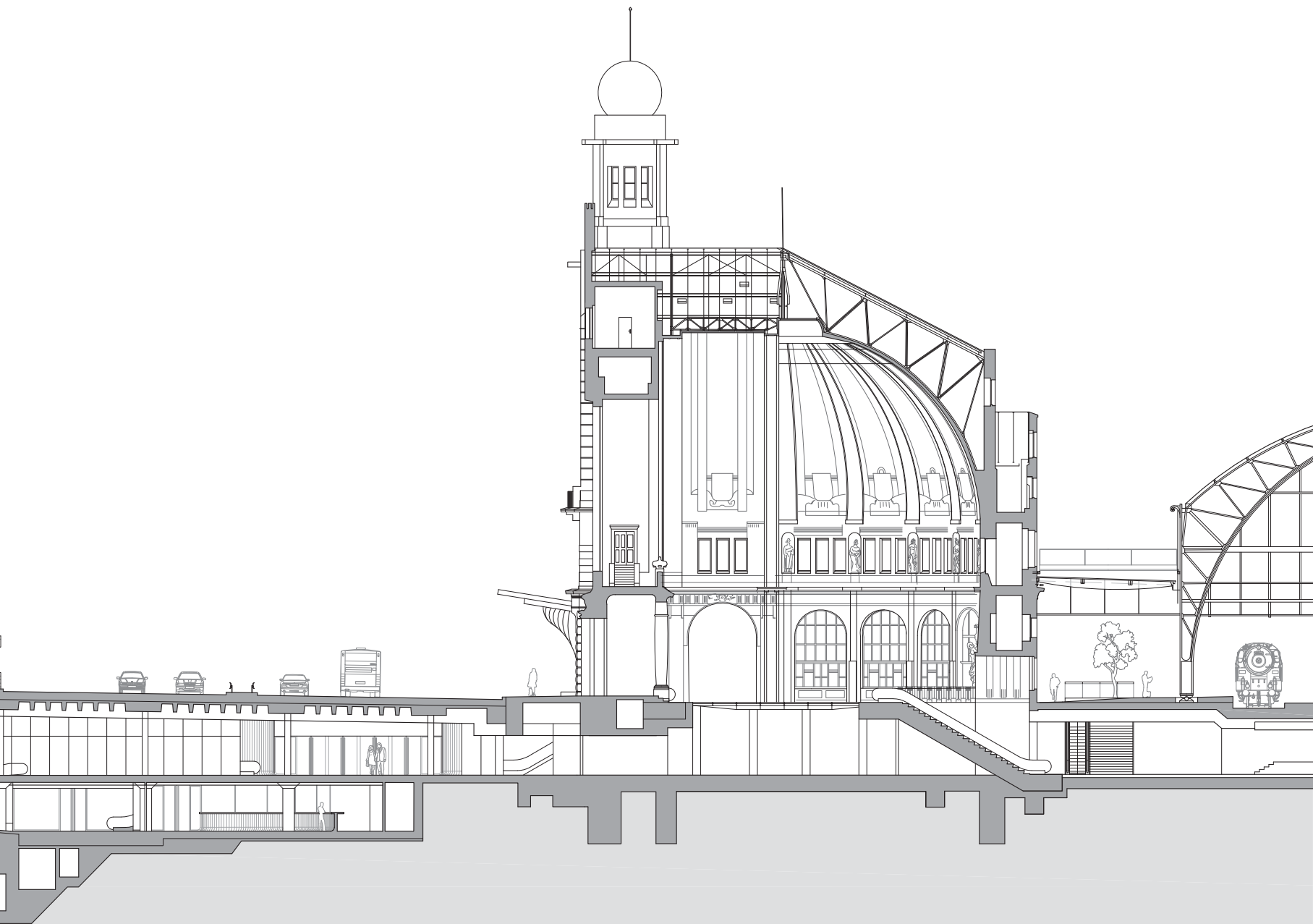












Architektka Alena Šrámková se narodila 20. června 1929 v Praze. Vystudovala architekturu a stavitelství na Slovenské vysoké škole technické a architekturu na pražské AVU. Od 60. let patří mezi nejrespektovanější české architektky, je např. autorkou paláce ČKD na pražském Můstku (s manželem Janem Šrámkem). S ním a Janem Bočanem společně patřili do týmu, jenž realizoval novou odbavovací halu pražského hlavního nádraží. V prvních svobodných volbách roku 1990 byla zvolena za OF do Federálního shromáždění, na poslanecký mandát však brzo rezignovala. V roce 2008 obdržela medaili Za zásluhy, pedagogicky působí na Fakultě architektury ČVUT.

Paní profesorko, Jan Bočan dlouhá léta úzce spolupracoval s vaším manželem Janem Šrámkem, vy jste s nimi ale dělala jen novostavbu pražského hlavního nádraží. A oni přitom třeba projektovali interiéry hotelu InterContinental. Vy jste měla s hotely zkušenosti, spolupracovala jste na holešovickém Parkhotelu, realizovala jste motel Stop v Motole. Nabízí se tedy otázka, proč jste s nimi nedělala už dřív?

Já jsem třeba pro ÚHA¹ vyhledávala i staveniště hotelů, ale máte pravdu, třeba na „Interkontíku“ nemám nejmenší podíl. Já jsem prostě s manželem nepracovala v ateliéru, měli jsme každý svůj. Vlastně až když se právě Bočan vykašlal na Šrámka, takhle to musím říct, protože oni oba se vzbouřili ti mladí – Bočan s Rothbauerem – a můj muž to těžce nesl, tak teprve tehdy jsme si řekli, že už jsme staří manželé a že si můžeme dovolit spolu dělat. Předtím ne, to bychom se byli hádali...

Když je ale řeč o hotelech, pro tým Šrámek-Bočan-Rothbauer jste k jejich soutěžnímu návrhu pražské kongresové haly projektovala právě hotel na protější straně komunikace. Místo nich Kongresové centrum – přesto, že oni soutěž vyhráli – realizoval Vojenský projektový ústav. Na místě „vašeho“ hotelu vyrostl v 80. letech hotel Forum (dnes Corinthia). Jak jste měli rozdělenou práci? Konzultovali jste vzájemně, nebo jste projektovali separátně – oni halu a vy hotel?

Řekli: „Vezmi si ten hotel.“ Oni ho tam potřebovali. Navíc já jsem asi sedm let předtím projektovala jiný hotel, přesně na tom místě. To bylo totiž místo vyhledané pro „čedokácký“ hotel. Říkali jsme mu hotel Nusel. Už jsem ho měla zpracovaný do realizace u sebe v ateliéru, ale do toho přišel osmašedesátý. My jsme někdy na 29. srpna měli rande, kde se měla podepsat smlouva. Ale do toho přišla okupace, tak z toho sešlo. No a když jsem měla ten pozemek už omakaný, tak jsem jim řekla, že jim ten hotel tam udělám lehce, ale úplně jiný.

Jak byste popsala ten hotel, kterým jste ten jejich projekt haly doplnila? Na modelu to vypadá jako jakési čtyři segmenty...

Byl to takový kříž, asi deset pater, nic moc. Ale docela masivní barák.

Nejvýznamnější realizací, pod níž jste podepsána spolu s Janem Bočanem (a svým manželem, Zdeňkem Rothbauerem a Josefem Dandou), byla nová hala pražského hlavního nádraží ze 70. let. Jak na tento mimořádně rozsáhlý úkol vzpomínáte?

¹ Útvar hlavního architekta



Byla to soutěž. Už předtím jich bylo mnoho na to místo, slyšela jsem dokonce číslo třidvacet! Všichni to tehdy hnali nahoru a my jsme si vymysleli, že to utopíme do země. Na tom jsme dělali všichni spolu, koncept dělal manžel a my jsme si pak rozdělili to ostatní, já jsem v ateliéru dělala prováděčky té spodní haly.

A jakou roli v týmu měl právě Bočan?

Honza měl tu horní halu. A taky vymyslel třeba to nádherné rozdělení polí. Tím, že spojil tři pole dohromady na sedmadvacet metrů rozponu. A tak vznikly ty velké sloupky, které jsou u vchodu. On byl ten výtvarník, vždycky do toho vnášel výtvarný šmrnc. Když jsme se spolu podíleli na rekonstrukci nádraží před pár lety, nebo přesněji: kecali do toho panu Kotasovi, tak Honza by do toho zase šlapal výtvarně, kdežto já byla pro to, aby se to maximálně zachovalo.

Pošta na hlavním nádraží v Praze
Post office at the Prague Main Railway Station

Vy, kteří jste se dobře znali, jste museli přibrat výrazně staršího, zkušeného „nádražního“ architekta Josefa Dandu. Jak vypadala vaše spolupráce s ním?

Tehdy byl SÚDOP² generálním projektantem, staral se o subdodávky, o inženýrské sítě, o jednotlivé projekty, což je velká práce, a tam byl právě Danda vedoucím ateliéru. To byl starý pán, my jsme ho přibrali do kolektivu....

... Bočan ale uvádí, že názory vaše a jeho se „velmi dlouho a obtížně sbližovaly“. ³ Dandův životopisec Karel Hájek naopak o vás, mladších, smířlivě píše: „... Díky účasti renomovaných soudobých architektů se podařilo dát tomuto nádraží kvalitní architektonický výraz, který jeho realizaci pozvedl na úroveň velkých tvůrčích počínů evropské architektury své doby.“ ⁴ Jak komplikovaná ta mezigenerační spolupráce byla?

Ze začátku komplikace byly, ale pak jsme si nějak zvykli. My jsme ho respektovali a on byl zase velmi uctivý k nám, šlo to. On s tím měl dost práce, ale určitě ten projekt není jím nijak ovlivněn, byl náš. Ale na druhé straně – zase to nebyla žádná díra do světa.

Ale byla tam přece řada zajímavých výtvarných prvků, třeba v exteriéru ty skleněné tubusy na parkovišti, které jakoby komunikovaly s tou starou Fantovou budovou... Každý z nás se tam snažil něco vymyslet. Já třeba právě ty tubusy, u nichž dělení dělal sklář Libenský.

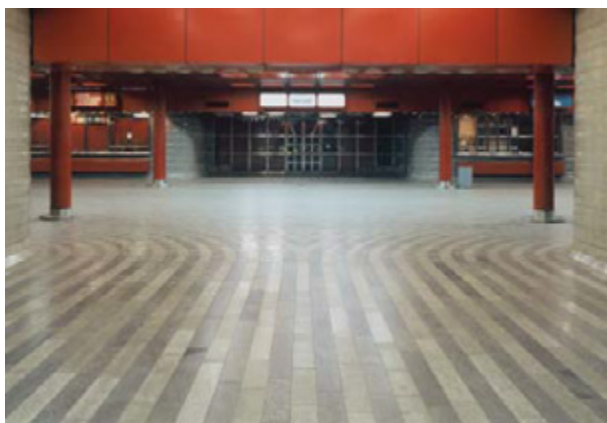
Zmínila jste rekonstrukci nádraží, kterou dělal nedávno Patrik Kotas pro italského investora. Vy jste k ní byli – jako tehdy poslední žijící autoři – spolu s Bočanem přizváni. Neukazuje ale výsledek, že spíše coby juniorní partneři? Jsou tam přece vloženy úplně nové prvky...

² Státní ústav dopravního projektování

³ BOČAN, Jan: *Jan Bočan 1962–2001*. Praha: soukromý tisk Jana Bočana 2001, nestr.

⁴ HÁJEK, Karel: *Architekt Josef Danda*. Praha: Česká technika –nakladatelství ČVUT 2007, s. 159.

Ale jo, jsou tam nové prvky, to máte pravdu, ale my jsme si zachovali ten barák zvenku a zachovali jsme všechny ty nosné věci, které obklopují to prostředí. To jsme nakreslili my u mě v ateliéru, naprosto poctivě. A potom vlastně pan Kotas do toho vnášel své výtvarné názory, on má jiný vkus,



byl jinak vedený. Ale my jsme si nakonec řekli, že to nevádí. Ten barák je už starý, má třicet let života za sebou, a tak ať je cítit, že to bylo tehdy vymyšlené a teď dodělané. Ať ty dvě etapy v tom jsou cítit. My jsme mu dovolili, nebo dokonce nařídili, aby šel nově do toho vnitřku, aby tam udělal ty skleněné objekty. Jediné, co mu dodneška zazlívám, je to, že tam udělal ten „ostrov“. To člověka strašně dezorientuje a ta monumentalita té velikánské haly je tím pádem v háji. **Ještě před rekonstrukcí napsala o té hale historička architektury Radomíra Sedláková, že je to komunikace, která „...není určena k přebývání, jen k rychlému a plynulému přesunu jinam“.**⁵ Už na počátku 80. let napsala teoretička Jaromíra Šimoníková, že „... k výrazným

Hlavním nádraží v Praze
Prague Main Railway Station

⁵ SEDLÁKOVÁ, Radomíra – FRÍČ, Pavel: *Dvacáté století české architektury*. Praha: Titanic a Grada 2006, s. 186.

kladům celkového pojetí patří volba měřítk detailů, odpovídajícího jak rozměrům haly, tak funkci a uživateli“.⁶ Nabízí se tedy otázka, zda tohle všechno není pryč, zda ta hala teď...

... no, dostala trošku na zadek. Ale víte, ono to zas tak velké dílo nebylo. Byl to tak trochu konglomerát našich názorů. Jsou silné věci, kterým by takováto věc ublížila. Ale tohle – to je vlastně kus města. Takže to má být takhle oživené. Já už dneska jako pracující architekt cítím věci úplně jinak, mě už to výtvarno moc nezajímá...

**... to je vidět třeba na vaší nové budově
Fakulty architektury ČVUT...**

... jo, tam je to přesně vidět. To by se zrovna právě Bočanovi nelíbilo.

Ale on tu budovu ještě krátce zažil...

Byl tam, když se to dokončovalo, a říkal: „No, já bych to dělal jinak, to víš. Ale je to tvoje, ty jsi taková přísná...”

Závěrem tedy ještě k Bočanovi: Vy jste o něm sama před časem uvedla, že byť byl mladší než osobnosti z vašeho okolí – váš muž a Karel Filsak –, přesto do prostředí pražské architektury 60. let skvěle zapadl. Doslova: „Bočan je mladší a ten s nimi spolupracoval dobře.“⁷ Čím to bylo? On byl takový správný Šrámkův žák. Přišel k nim ze školy a byl dobrý. On patří do šedesátých let plným zněním. On byl dost výtvarný, a vlastně tím pádem byl velmi užitečný. Ona ta šedesátá léta byla celkově daleko výtvarnější než dnešek. Víc se hrálo na výtvarno. O Bočanovi je třeba říct ještě něco – on byl nesmírně šarmantní. Měl dobré vlastnosti – byl velkorysý, nežárli. Je pravda, že jak jsem říkala, kdysi mě dost naštvál, že se vykašlal na manžela, ale už jsem mu to odpustila. Byl to fajn kluk.

⁶ ŠIMONÍKOVÁ, Jaromíra: *Interiérová tvorba*. Praha: Odeon 1982, s. 52.

⁷ URLICH, Petr – VORLÍK, Petr: *Alena Šrámková*. In: URLICH, Petr – VORLÍK, Petr – FILSAKOVÁ, Beryl – ANDRÁŠIOVÁ, Katarína – POPELOVÁ, Lenka: *Šedesátá léta v architektuře očima pamětníků*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT 2006, s. 167.



Hlavní nádraží v Praze
Prague Main Railway Station

Architect Alena Šrámková was born in Prague on 20th June, 1929. She studied Architecture and Civil Engineering at the Slovak Technical University, and Architecture at the Prague Academy of Fine Arts. Since the 1960s she has been one of the most respected Czech architects. For example, she designed the Palace of ČKD in Prague's Můstek (with her husband, Jan Šrámek). She, with her husband and Jan Bočan, belonged to the team that implemented the new terminal of Prague's main railway station. In the first free elections of 1990, she was elected on behalf of the Civic Forum to the Federal Assembly. However, she soon resigned from the parliamentary mandate. In 2008, she was awarded the Medal of Merit. She lectures at the Faculty of Architecture of CTU.

Professor, Jan Bočan closely collaborated with your husband, Jan Šrámek, for many years, but you only worked with them on the new building of Prague's main railway station, while they designed, for example, the interiors of the Hotel InterContinental. You had experience with hotels, were involved in the Parkhotel in Holešovice and implemented the Motel Stop in Motol. The question arises, why had you not already worked with them previously?
For example, on behalf of the Department of the Chief Architect, I also sought out the hotel construction sites. However, you are right, I made no contribution to the "Intercont". Quite simply, I did not work with my husband in one atelier, as we each had our own. Actually, only after Bočan dumped Šrámek, I have to call it that, because both young men—Bočan and Rothbauer—mutinied and my husband took it badly. Only then did we agree that, as an old married couple, we could afford to work together. Before, it had not been possible, as we would have quarrelled...

Speaking about hotels, you made a proposal of a hotel on the opposite side of the street to the Šrámek-Bočan-Rothbauer team's proposal of the Prague Congress Hall. Although the team won the competition, the Congress Centre was implemented by the Vojenský projektový ústav (Military Project Institution). The Hotel Forum (today the Hotel Corinthia) arose on the site of "your" hotel. How did you divide your work—did you consult mutually or did you make separate proposals—they for the hall and you for the hotel?

They said: "Take the hotel." They needed it there. Moreover, seven years earlier, I had designed another hotel, exactly in that spot. Because this site was found for a Čedok-managed hotel. We called it the Hotel Nusel. I already had it finalised for implementation in my atelier in '68. We had a rendezvous planned for 29th August when we were supposed to sign the contract. But the occupation intervened, so all this was dropped. Well, and as I had already left my fingerprints on the plans, I told them that I could easily create the hotel, although absolutely differently.

How would you describe the hotel with which you completed their project of the hall? The model resembles four segments of some kind...

It was a cross, about ten floors, nothing special. But a rather massive building.

The most significant implementation for which you were responsible, together with Jan Bočan (as well as Zdeněk Rothbauer, Josef Danda and your husband), was the new terminal of the Prague railway station of the '70s. How do you remember this extraordinarily demanding project?

It was a competition. I heard at that time that there had already been 23 competitions! Everybody then tried to build

as tall a building as possible, so we came up with the idea of digging it down into the ground. My husband created the concept and we divided the rest among ourselves. In my atelier, I prepared the design of the lower level.

And what role did Bočan have in the team?

Jan designed the upper level. And he also devised the beautiful division of the fields, by connecting three fields into a 27-metre span. And thus were created those big columns at the entrance. He was the artist, always adding the visual zest. When we collaborated in the reconstruction of the railway station a few years ago, or more precisely: we nagged Mr Kotas, so that Jan could again push the visual aspect of it, while I was for the maximum preservation.

You, who knew each other well, had to accept distinctly older, experienced “railway” architect, Josef Danda. What was your collaboration with him like?

At that time, the Government Transport Design Institute were the designers, taking care of the sub-deliveries, network of utilities, individual projects, which was a lot of work. Danda was the head of their atelier. He was an old gentleman, we accepted him in our team...

...But Bočan said that the team’s and Danda’s opinions “converged only after a long time and with great difficulty.”¹ Danda’s biographer, Karel Hájek, on the contrary, writes in a conciliatory manner about you younger ones: “Thanks to the participation of renowned contemporary architects, it was possible to give this station a quality architectural expression which lifted its implementation to the level of the great creative projects in European Architecture of that time.”² How complicated was the intergenerational cooperation?

In the beginning, there were some complications, but then we somehow got used to it. We respected him and he was also very respectful to us, so it was fine. It was not easy for him, but certainly the project is not affected by this in any way. It was ours. On the other hand, it was no global masterpiece.

But there were many interesting visual elements, such as those glass tubes in the exterior parking lot that seemed to communicate with the old Fanta building...

Each of us tried to come up with something. In my case, I designed those tubes, the splitting of which was executed by glassmaker, Libenský.

You mentioned the reconstruction of the railway station, recently directed by Patrik Kotas for an Italian investor. You and Bočan, as its last living architects of that period, were invited to contribute. However, does the result not indicate that you were rather junior partners? There are entirely new elements inserted into the design...

Sure, there are new elements, you are right, but we preserved the exterior of the building. We also preserved all those bearing items in the surrounding environment. The absolute truth is that it was we who drew it up in my atelier. And then, actually, Mr Kotas put in his artistic concepts. His taste is different, as he comes from a different background. But in the end, we concluded that it did not matter. The building is old. It has been here for 30 years, so let’s make it clear that it was devised then and completed now. Let the two eras be sensed within it. We allowed him, even ordered him to go to the interior and create those glass objects. The only thing I blame him for to this day is that he created the “island” there. One gets terribly disoriented and the monumentality of the giant hall is therefore lost.

¹ BOČAN, Jan: *Jan Bočan 1962–2001*. Prague: Privately published by Jan Bočan 2001, without page numbers.

² HÁJEK, Karel: *Architekt Josef Danda*. Prague: Česká technika – CTU publishing house 2007, p. 159.

Before the reconstruction, the architectural historian Radomíra Sedláková wrote that this terminal is a construction which "...is not intended for staying in, but only for the fast and fluent transfer elsewhere."³

Already at the beginning of the '80s, the theorist, Jaromíra Šimoníková, stated that: "...the distinct positives of the overall concept include the choice of the scale of details, corresponding both to the dimensions of the structure and the function, as well as the user."⁴ Therefore the question arises as to whether all this is lost if the terminal now...

...well, it was degraded. But you know, it was also no masterpiece. It was a kind of conglomeration of our ideas. Such a project could damage some important works. But this one is actually part of the city. So such a rejuvenation is fine. As a working architect, I feel things differently now, I am not too excited by the artistic aspects...

...this can be seen in your new building of the CTU Faculty of Architecture...

... yes, it is precisely visible there. And Bočan in particular would not have liked this one.

But he lived to see this building...

He was there when we were completing it and said: "Well, I would have done it differently, you know. But it's yours, you are so strict..."

In conclusion, to return once more to Bočan: You yourself said about him some time ago that, although he was younger than your contemporaries, your husband and Karel Filsak, he fitted perfectly into the environment of the '60s Architecture in Prague. To quote you: "Bočan is younger and he cooperated well with them."⁵

Why was that?

He was such a true Šrámek student. He came to us straight from school and he was good. He belongs absolutely to the '60s. He was quite artistic and therefore very useful. The '60s were overall more artistic times than the present times. The visual aspect was more emphasised. And one more thing must be said about Bočan—he was immensely charming. He had good characteristics—he was magnanimous, he was not jealous. It is true, as I have said, that he rather upset me when he dumped my husband, but I have already forgiven him for that. He was a fine boy.

3 SEDLÁKOVÁ, Radomíra – FRIČ, Pavel: *Dvacáté století české architektury. (Czech Architecture of the 20th Century)* Praha: Titanic a Grada 2006, p. 186.

4 ŠIMONÍKOVÁ, Jaromíra: *Interiérová tvorba. (Interior Creation)* Prague: Odeon 1982, p. 52.

5 URLICH, Petr – VORLÍK, Petr: *Alena Šrámková*. In: URLICH, Petr – VORLÍK, Petr – FILSAKOVÁ, Beryl – ANDRÁŠIOVÁ, Katarína – POPELOVÁ, Lenka: *Šedesátá léta v architektuře očima pamětníků. (The '60s in Architecture through the Eyes of Contemporaries)* Prague: Česká technika – CTU publishing house 2006, p. 167.



Hlavní nádraží v Praze
Prague main railway station

Autoři textů:

Rostislav Švácha

Zdeněk Rothbauer

Daniela Karasová

Jakub Železný

Daniela Bočanová

Jakub Kořata

Robert Seidl

Texty označené „JB“ jsou autorskými texty Jana Bočana.

Texts marked 'JB' are authorial texts by Jan Bočan

Fotografie:

Rostislav Zapletal – Troja, Tbilisi, Kouřim, Slapy

(postprodukční spolupráce: Mojmír Bureš)

Státní oblastní archiv v Praze

archiv hotelu Intercontinental

archiv Jana Bočana

archiv Aleny Šrámkové

archiv Zdeňka Rothbauera

archiv Stanislava Kolíbal

Pavel Baňka

Fotografické reprodukce: Karel Šuster

Vydavatel: Člověk a prostor 2012, Kouřimská 2350/3, Praha 3

Editor grafické části: Robert Seidl

Editor textové části: Jakub Železný

Grafická úprava, sazba a zlom: Ondřej Hilský, Pavel Tábořský

Obálka s použitím fotografie Rostislava Zapletala: Daniela Bočanová

Překlad do anglického jazyka: Viktor Horák

Jazyková korektura českého jazyka: Richard Straberger

Jazyková korektura anglických překladů: Pearl Harris

Tisk: Janova dílna Třebestovice

1. vydání

ISBN 978–80–260–3294–6

