

VILA TUGENDHAT A VÍDEŇSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

CESTOVNÍ ZPRÁVA

Dne 6. - 7. 12. 2012 uspořádala OP ČSSI Hradec Králové, OK ČKAIT Hradec Králové, SPS Královéhradeckého a Pardubického kraje a CA GABI odborný zájezd do Brna na opravenou vilu Tugendhat a do Vídně na staveniště nového evropského železničního uzlu nazývaného Wien Hauptbahnhof.

VILA TUGENDHAT

Vilu postavili v Brně - Černých polích v letech 1929 -1930 manželé Tugendhatovi podle návrhu německého architekta Ludwiga Miese van der Rohe. Jedná se o prvořadou památku moderní architektury a o jednu z několika nejinspirovatelnějších světových staveb 20. století v oblasti rodinného bydlení. V roce 1995 byla vila prohlášena za Národní kulturní památku a v roce 2001 za součást světového kulturního dědictví UNESCO.

Stavba byla zahájena v červnu r. 1929, byla dostavěna v rekordně krátké době, v prosinci 1930 se manželé Tugendhatovi mohli nastěhovat. V době svého vzniku projekt vyvolal v Brně velmi silnou reakci, oficiální moderna jej nepřijala dvakrát dobře. Přesto v něm manželé prožili šťastných 8 let. Vilu obývali pouze do r. 1938, kdy byli nuceni se třemi dětmi dům opustit a vycestovat. Ani samotná budova se nevyhnula německým okupantům. Na podzim r. 1939 ji zabavilo gestapo a o 3 roky později byla zapsána dokonce jako majetek Říše. Během války ji využíval letecký konstruktér a průmyslník Willy Messerschmitt. Přesto se válečnému běsnění nevyhnula, r. 1945 ji zabrala Rudá armáda, sloužila k ubytování vojáků a v jejím přízemí byla konírna. V této době vzal za své veškerý mobiliář i půlkruhová stěna z makassarového ebenu, která tvořila jídelní kout vily. Při náletu na Brno byla výbuchem bomby zničena všechna okna hlavního obytného prostoru, kromě jediného, které bylo zřejmě zasunuto do podlahy, Technická struktura vily zůstala i přes válečné újmy zachována. Po osvobození sloužila jako soukromá škola rytmiky a taneční gymnastiky. V letech 1945-1950 patřila Státnímu ústavu léčebného tělocviku a do roku 1979 byla využívána jako dětská nemocnice. V letech 1981-1985 byla vila rekonstruována upravena přibližně do její původní podoby na reprezentační a ubytovací zařízení města Brna. V letech 2010-2012 byla provedena plnohodnotná komplexní obnova budovy do původního stavu a od 1. března 2012 je přístupná veřejnosti. Zpřístupněny jsou téměř všechny prostory domu, vybavené dokonalými kopiemi původního nábytku. Vila se zapsala i do historie Československa – v roce 1992 zde podepsali u kulatého jídelního stolu předsedové vlád rozdělení státu na českou a slovenskou část.

Samotný prostor vily je tvořen 3 patry, přestože z pohledu z ulice objekt působí jako přízemní jednopodlažní budova. Horní patro obsahuje přijímací halu, oddělené ložnice manželů, 2 dětské pokoje a pokoj vychovatelky (se samostatným příslušenstvím) a rozlehlou terasu. K hornímu patru také přiléhá byt správce a 2 garáže pro auta. Konstrukci vily tvoří ocelový skelet, železobetonové stropy a cihelné zdivo. Terasy a schodiště mají travertinové obklady. Nosné pilíře jsou v obytné části chromované. Prostřední patro sloužilo jako obytná a reprezentativní část. Obsahuje volný prostor náznakově dělený závěsy, jedno dřevěnou půlkruhovou stěnou a jedním onyxovou stěnou. Onyxová stěna má tu jedinečnou vlastnost, že pod určitým úhlem propouští sluneční paprsky a mění se tak její barva. Její pořizovací náklady stálo 200.000,- Kč. Spodní patro bylo vyhrazeno služebnictvu a technickému zázemí.

Vila byla od počátku vybavena velmi moderním technickým zařízením. Nacházely se v ní dvě velké a několik menších koupelen s tekoucí teplou vodou a sprchami, umyvadlo zabudované ve skříní, kuchyně s plynovým sporákem, spíží a přípravnou, prádelna se sušárnou, plně vybavená temná komora a molová komora pro uložení kožešin. Funkčnost společenských prostor zajišťovala vzduchotechnika s vytápěním, vlhčením přiváděného vzduchu a dvoustupňovou filtrací. Jak teplá voda, tak teplo pro vytápění a vzduchotechniku se přiváděly z centrální kotelny umístěné v prvním podlaží. Kotelna byla vybavena dvěma velkými kotli a jedním malým pro ohřev TUV s celkovým výkonem až 200kW. V kotelně se do dneška zachoval unikátní výtah na popel, shoz na uhlí a malá část obkladu stěn.

Unikátním řešením jsou i dvě velká stahovací okna hlavního obytného prostoru zajišťující pomocí elektromotorů do prvního podlaží. Otevřenou plochou vstupovala dovnitř příroda a naopak. Dodatečně bylo před skleněnou plochou nainstalováno zábradlí, protože hrající si děti majitelů včas nerozpoznaly část se sklem a bez něj a hrozilo jejich vypadnutí do zahrady.

Celá stavba domu včetně vybavení a zahrady přišla na 5 milionů korun, přičemž cena průměrného domu v té době činila 50.000,- Kč.

Dojmy z návštěvy vily jsou značně rozporuplné. Od naprostého nadšení nad vnitřními prostory, jejich vybavením a úrovní restaurátorských prací až po naprostou frustraci při pohledu na fasádu objektu s trhlinami, promáčením omítky stěn u podlahy terasy nebo proniku zábradlí, napojením oplechování apod. Takhle si kazit dojem z první obhlídky vily při návštěvě necelého půl roku po provedené kompletní obnově objektu za cca 160 mil. Kč – to by se nemělo stát. O prasklinách píše pan ing. arch. Marek Tichý v časopisu Stavebnictví 09/12 toto: “Řada z nich není trvale sanovatelná a počítá se s tím, že se v budoucnu propíší. Nejvýraznější je prasklina, která se tvoří na přechodu mezi nepůvodním, leč ponechávaným železobetonovým věncem atiky a původní sendvičovou vyzdívkou níže. Po velmi dlouhém váhání bylo upuštěno od vytvoření přiznané spáry. Lepší je však očekávat vznik přirozené praskliny, která bude vlivem zateplení střechy menší, než bývala. Zařadí se tak lépe do kontextu sítě prasklinek v celé fasádě, jež nejsou vůbec nevnímány negativně. ...Vila je po současné obnově ve stavu, kdy jí, při zajištění průběžné budoucí cyklické údržby, nehrozí poškození, a může sloužit svému novému účelu.”

S takovými slovy restaurátora nemohu souhlasit. Praskliny velmi patrné na fasádě se určitě nezařadí do kontextu sítě prasklinek a mokrá omítka po zmrazení co nejdříve odpadne. Toto by na stavbě za nemalé finanční prostředky určitě být nemělo, stejně jako zatékání z terasy do hlavního obytného prostoru. Jinou kapitolou poruch je vlhnutí linolea. Protože jsme objekt navštívili v zimním měsíci, bylo jenom nepatrné, ovšem podle sdělení průvodců v letním období značné. Původní linoleum bylo od německé firmy DLW, která ho při rekonstrukci vyrobila podle původního receptu a darovala městu Brnu. Návrh uvažoval s lepením linolea na betonový podklad opatřený vyrovnávací stěrkou, ale kvůli nálezu xyrolitových podlah rozhodly orgány památkové péče o pouhém položení. Problém linolea se v současné době ještě stále řeší. Ale jestliže nebude majitel a zároveň stavebník řešit okamžitě nedostatky na fasádě objektu, celá záležitost se mu zbytečně prodraží.

VÍDEŇSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Nové vídeňské nádraží se staví na místě bývalého Jižního nádraží. Na staveništi jsme se byli podívat přesně před rokem a naše nynější návštěva měla posloužit k porovnání výstavby po roce, a zda se stavebním firmám a investorovi podařilo uvést do provozu první etapu výstavby tak, jak na konci roku 2011 sliboval. Nejprve k zopakování několik údajů o celé stavbě.

V konečné fázi řešení vznikne průjezdné nádraží, kde se budou střetávat vlaky směřující ze severu na jih Evropy a z východu na západ. Denně zde zastaví 350 dálkových a 650 příměstských vlaků a projede tudy až 100 tisíc lidí. Každou minutu bude odbaven 1 vlak. Spolu s nádražím vznikne na ploše 109 hektarů celá nová městská čtvrť. Největší současná stavba ve střední Evropě si vyžádá náklady ve výši 4,4 mld € z prostředků rakouských drah, města Vídně a Evropské unie, částečné zprovoznění 4 kolejí se předpokládá v prosinci roku 2012, další kolej v roce 2014 a provoz nádraží v projektované podobě má být zahájen v roce 2015. Bytová výstavba, která je součástí komplexu, by měla být celkově dokončena až v roce 2019. Rozloha celého areálu činí 109 ha, z čehož bylo 50 ha vyhrazeno potřebám nového nádraží a zbývajících 59 ha neželezničním účelům. Řešené území je rozděleno na část nádraží, čtvrť obchodu a služeb, průmyslovou zónu, obytnou čtvrť a park. Mezi nimi se do oblouku rozkládají koleje nového nádraží. Celkem bude položeno na 100 km nových kolejí a cca 300 moderních výhybek a křížení. Koleje povedou z větší části na vyvýšené estakádě, na které bude položeno celkem 12 kolejí, a 2 z nich budou bez nástupních hran. Zajímavé je řešení zastřešení. Ocelová konstrukce váží 4 700 t. Střecha je na jižní straně nástupišť složená ze 14 kosočtvercových 76 m dlouhých dílů, které se po 38 metrech opírají o dvojici podpěr. Ve středu každého dílu je umístěn světlík o rozměrech 6 x 30 m, aby mohlo na nástupiště směřovat přímé sluneční světlo. Ztvárnění této 120 m široké a 210 m dlouhé dynamické konstrukce, umístěné ve výšce až 15 m nad úrovní nástupišť, má připomínat diamant. „Diamantová střecha“ přejde na východní straně nástupišť v systém přístřešků konvenčního typu o celkové rozloze 11 000 m². Celé zastřešení tak nakonec zabere plochu téměř 40 000 m². Pro propagaci stavby vyrostla rozhledna, která dostala název „bahnorama“. Jedná se o 66,72 m vysokou dřevěnou věž, která je tvořena 150 tunovou konstrukcí ze 160 m³ smrkového dřeva. Jedná se tak o nejvyšší dřevěnou rozhlednu v Evropě. K věži s vyhlídkovou plošinou umístěnou ve výšce 40 m náleží budova s jedním patrem. V přízemí budovy je zasazena informační přepážka, kavárna „café bahnorama“, servisní místnosti a prodejní automat vstupenek na rozhlednu. Na vyhlídkovou plošinu se dá dostat dvěma po boku věže jedoucimi prosklenými výtahy.

Na vyhlídkovou věž jsme se dostali v pátek ve 14.00 hodin. Za zimního slunečného počasí se před námi rozvinulo celé panorama Vídně s věžemi kostela sv. Štěpána až po výškové budovy centra OSN. A pod našima nohama obrovské staveniště budoucího hlavního nádraží. I v tuto pozdní odpolední hodinu na konci týdne panoval na stavbě čilý ruch a většina z 25 jeřábů byla v provozu. Po

nově vybudované koleji právě projížděl vlak z jihu do stávajícího nádraží v centru. Zastřešení nádraží je již celé hotové a představuje svým členěním výrazný architektonický prvek a symbol nově vznikajícího nádraží. Střecha a zprůjezdnění kolejí v prosinci 2012 jsou důkazem dodržení harmonogramu výstavby a předpokladem pro dodržení konečného termínu výstavby v roce 2015.

Podkladem pro část vztahující se k vile Tugendhat byl článek ing. arch. Marka Tichého v časopisu Stavebnictví 09/12, str. 20 – Obnova a restaurování vily Tugendhat.

Zpracoval Ing. Havlišta, prosinec 2012