

České vysoké učení technické v Praze
Fakulta architektury a Výzkumné centrum průmyslového dědictví

Czech Technical University in Prague
Faculty of Architecture and Research Centre for Industrial Heritage

Ing. arch. Petr Vorlík, Ph. D.

Automobilismus, parkování a garáže v meziválečné době v Čechách

Interwar Automobilmism, Parking and Garages in Bohemia

Summary

The automobile ushered in a new concept of time, space, and personal freedom. It accelerated globalisation and the industrial revolution, transformed the structure of towns and the landscape, and inspired a reassessment of the way in which architecture is created and what it is about. Altogether new types of buildings emerged that were directly linked to automobilism – large factories, automobile body shops, service shops, and sales centres, motels, gas stations, and so on.

Garages were one such new type. Following their evolution from an embryonic stage to their gradual establishment offers special insight into the building culture of the early 20th century when they emerged, but also into some timeless themes; it provides testimony to the ability to organically integrate new technology and spatial and social requirements into a newly emerging concept of modern architecture.

This text hold brief information on: shaping the settlement and buildings structure by early automobilism; temporary parking on the street; idea of central city parking garages in interwar Prague; improvised garage spaces; first garages attached to family houses, apartment blocks, and public buildings etc.

More detailed core of the text occupies the true gem - the parking garage, which was grand and clever fusion of a space for storing cars and the provision of an array of auxiliary services (carwash, service, gas station, car hire, etc.). The tense balancing between economy, concision, a frugal practicality and at the same time an attempt at elegance, customer convenience, and advertising provides a valuable lesson for today. Interwar garages show that for comfort and a congenial environment there is no need for luxury materials and décor, dramatic spatial arrangements, or complex theories and analyses. Even at times when these architectural paths were thriving, practice demonstrated that the desired effect can be achieved through the meticulous organisation of a structure and its operations, through balance between the individual and the collective, and based on intuition and simple architectural thinking.

Shrnutí

Automobil přinesl nové pojetí času, prostoru a osobní svobody. Urychlil globalizaci i průmyslovou revoluci, proměnil strukturu měst a krajiny, a inspiroval také přehodnocení procesu vzniku a podstaty architektury. Vznikly zcela nové typologické druhy, neodmyslitelně spjaté s automobilismem - rozsáhlé výrobní areály, menší karosářské dílny, autoservisy, autoprodejny, motoresty, čerpací stanice atd. Jeden z nových prvků respektive typologických druhů představovaly také garáže.

Sledování jejich zárodečného vývoje a postupného etablování poskytuje nevšední výpověď o dobové stavební kultuře, ale i o nadčasových tématech; podává svědectví o schopnosti organicky zapojit nové technologické, prostorové a společenské požadavky do koncepce nastupující moderní architektury.

Text podává stručnou informaci o: dopadech automobilismu na strukturu osídlení a budov; parkování na ulicích; úvahách o zřízení městských záchytných garáží v meziválečné Praze; improvizovaných garážích; prvních garážích připojených k rodinným a nájemním domům nebo veřejným budovám atd.

Podrobnější jádro textu se zaměřuje na skutečný architektonický klenot - nájemné hromadné garáže, velkorysé a důmyslné spojení uskladnění automobilu a širší nabídky doplňkových služeb zákazníkům (umývárna, servis, čerpací stanice, pronájem atd.). Vypjaté oscilování mezi šetrností, lapidárností, úspornou užitností a zároveň úsilím o eleganci, zákaznický komfort a propagaci totiž představuje cennou inspiraci i pro současnost. Meziválečné garáže ukazují, že pro pocit komfortu a vlídného prostředí není třeba luxusních materiálů a dekorace, dramatického prostorového členění, složitých teorií a analýz apod. I v době, kdy tyto cesty v architektuře bujely, praxe ukazovala, že potřebného efektu lze docílit rovněž pečlivou organizací stavby a provozu, rovnováhou mezi individuálním a kolektivním, na základě intuice a prostého stavitelského rozumu.

Klíčová slova v češtině

automobil a služby, garáž, nájemná hromadná garáž, struktura osídlení, meziválečná architektura, industriální dědictví

Keywords

automobile and auxiliary services, garage, parking garage, city structure, interwar architecture, industrial heritage

Obsah

1. Úvod	6
2. Město	7
3. Garáž jako doplněk	9
4. Nájemná hromadná garáž - role a umístění	11
5. Nájemná hromadná garáž - struktura a provoz	11
6. Nájemná hromadná garáž - výraz	14
7. Závěrem	16
8. Doporučená literatura k tématu	17

1. Úvod

Automobil byl (a dosud je) vnímán především jako ideální dopravní prostředek - praktický, rychlý, snadno ovladatelný, relativně nenáročný, s dlouhou životností a ve Spojených státech v počátcích dokonce oslavovaný díky snížení prašnosti v centrech měst (ve srovnání s dopravou koňmo). Automobil však také zásadně poznamenal koncept moderní architektury. Vedl k přehodnocení úvah o dopadech a možnostech průmyslové civilizace respektive revoluce - inspiroval vědecký a racionálně analytický proces návrhu, přinesl dramatický nárůst normalizace a standardizace, nové konstrukční principy a technologie, strojový a proudnicový design atd. Stejnou měrou proměnil i životní styl (individuální svoboda, pojetí času a prostoru), stal se symbolem nové globální éry, nositelem moderní reprezentace a identifikace, obrazem měšťanského luxusu a okázalého, radostného konzumu. Vliv automobilu na architekturu posiluje navíc skutečnost, že představoval součást každodenního života, relativně běžně dostupný produkt průmyslové revoluce, masově vyráběný a tudíž překotně se rozvíjející (na rozdíl od rovněž oslavovaných letadel a parníků nebo železnice jako symbolu devatenáctého století).

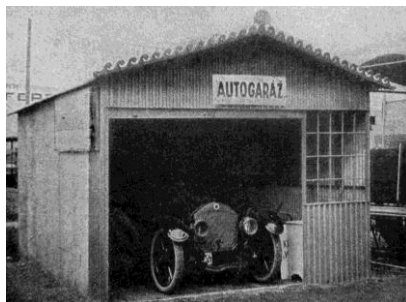
Na úvod je nutno podtrhnout paradoxní spojení protikladných rolí - racionální užítosti a okázalého komfortu -, které mimořádně inspirovalo architektky. Představovalo totiž koncentrovaný obraz doby a životního stylu, se kterým se chtěli identifikovat a promítnout jej do svého sociálního inženýrství (viz automobil na skicách, fotografiích staveb a architektů, návrhy designu atd.). Hledání rovnováhy mezi dvěma extrémními a zároveň neoddělitelnými polohami je však rovněž trvalou, nadčasovou výzvou architektury. A poznání dopadů automobilismu, včetně vzniku zcela nových typologických druhů (výrobní areály, karosářské dílny, autoservisy, autoprodejny, motoresty, čerpací stanice, garáže atd.), proto přináší i obecnější, přenosné poučení.

Nástup automobilismu a jeho dopad na architekturu ukotvují v čase počty registrovaných osobních vozů na našem území: v roce 1906 = 208 vozů; 1922 = 4 928; 1926 = 16 880; 1933 = 67 269; 1936 = 84 844 (srov. nárůst ve Velké Británii mezi lety 1906 = 67 115 a 1930 = 2 217 609 vozů). V poměru počtu automobilů na obyvatele jinak relativně vyspělé Československo výrazně zaostávalo - v roce 1935 u nás připadal 1 vůz na 1000 obyvatel, ve Francii na 430 obyvatel a ve Spojených státech dokonce na 30 obyvatel. Statistiky naznačují klíčové momenty, analogicky se propisující do historie stavební kultury - dramatický nárůst v letech 1925 - 1928, stagnaci v důsledku hospodářské krize a opětovnou konjunkturu před druhou světovou válkou. Podtrhují také význam hlavního města Prahy, kde počty vozů dosahovaly v některých obdobích až třetiny nebo dokonce poloviny z celého Československa. A dopad dopravy

na každodenní život přirozeně dokládá také investiční plán velebce pražské na roky 1924-1934, v němž první místa jednoznačně zaujímají kanalizace a komunikace, se značným odstupem následované školstvím a kulturou, vodárenstvím, zdravotnictvím atd.



Garáže Velox v obloucích Negrelliho viaduktu



Plechová "přenosná" garáž firmy Ampère

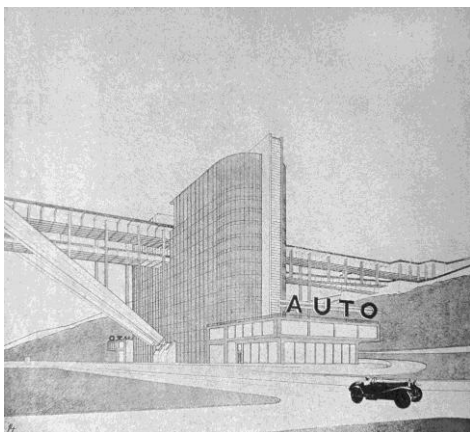
2. Město

Otisk rozpínavosti automobilismu v osnově osídlení na sebe nenechal dlouho čekat. Meziválečná léta lze proto bezesporu charakterizovat jako zásadní vývojovou fázi tříbení urbanistické teorie. Stejně jako samotné téma automobilismu nesly v sobě i urbanistické úvahy náročné hledání rovnováhy mezi dvěma protichůdnými pohyby - ochranou před automobilismem a širšími následky průmyslové revoluce na jedné straně (kvalita životního prostředí) a paradoxně jejich podporou na straně druhé (cesta k hospodářskému růstu).

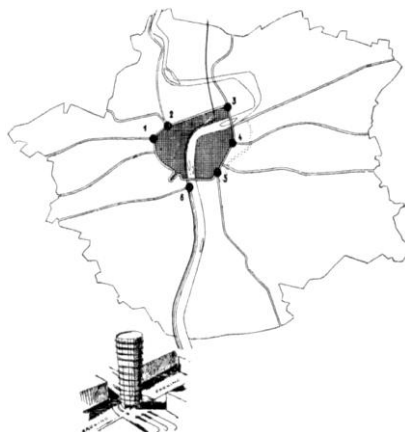
Obecná východiska moderní architektury v oblasti struktury osídlení jsou dobře známá (funkční, zdravotní, sociální, technologické otázky aj.). Překvapivě zřídka je však uváděna ochrana před dopravou - domy odvracející se od ulice a obytnými místnostmi orientované do vnitrobloku a zeleně, lukrativnost vyšších podlaží a střešních teras místo tradičního piano nobile, v urbanistickém měřítku segregace rychlostní a obslužné dopravy apod. Automobilismus a doprava byly nicméně zároveň vnímány jako cesta k prosperitě země. Náměty k revizi osídlení proto kladly nemalý důraz i na průjezdnost měst a krajiny (rozšiřování a zpevňování komunikací, zvyšování rychlosti, nové křižovatky, městské obchvaty, podpora veřejné dopravy). Výraznou dobovou preferenci automobilů kromě ostré kritiky v tisku dokládá také překvapivá bezzubost při řešení konfliktů s komfortem a bezpečím chodců, jejichž situaci měly zlepšit místo systémových strategií spíše úpravy předpisů, osvěta a dílčí řízení dopravy. V souvislosti s úsilím o zlepšení podmínek ve městě už tehdy odborná veřejnost upozorňovala na klíčovou otázku parkování a garážování

automobilu. V mnoha městech podléhalo důsledné regulaci - například v Praze předpisy umožňovaly pouze krátkodobé odstavení vozu (maximálně 10 hodin), případně parkování na vyhrazených místech nebo hlídaných parkovištích. Na poptávku reagovali vnímaví podnikatelé - navzdory přísným předpisům bujela v podhoubí měst improvizovaná nebo dočasná výstavba garáží (zejména adaptace stávajících skladovacích prostor a různorodé přístřešky - např. vestavba garáží Velox do oblouků Negrelliho viaduktu nebo samostatné prefabrikované boxy apod.).

Hektická, racionální doba si však žádala systémové, inženýrské řešení. Projektanti na problém s nedostatkem garáží nezapomínali a při vhodných příležitostech tuto funkci nezřídka uplatnili - v soutěžích nebo ideových projektech na místa s velkou hustotou zástavby a vysokou dopravní frekvencí (např. soutěžní návrh na Nuselský most od J. A. Holmana, Stanislava Demela a Zdeňka Pešánka, projekt Garage Hotelu od Pavla Smetany a Georga Müllera, v soutěži na dopravní program Velké Prahy projekt Františka Kavalíra a Josefa Štěpánka na garáže pod Václavským náměstím, Františkánskými zahradami a Staroměstským náměstím nebo návrh Jaromíra Krejcar a Josefa Špalka na věžové velkogaráže po obvodu historického jádra, obsluhovaného pouze veřejnou dopravou). Odborníci se tedy sice shodovali, že je nutné systémové řešení a organizovaná síť záchytných parkovišť. Zároveň však dodávali, že tato představa není ekonomicky ani společensky reálná.



J. A. Holman, Stanislav Demel, Zdeněk Pešánek - Soutěžní návrh na Nuselský most, 1926-1927



Jaromír Krejcar, Josef Špalek - Soutěž na dopr. program Velké Prahy, 1930-1931

3. Garáž jako doplněk

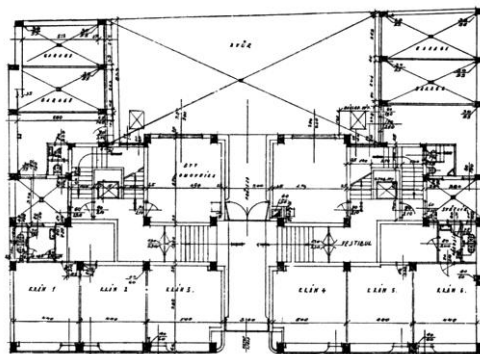
Jediným východiskem z očekávané krize se už tehdy zdála být pouze přísná legislativa, vyžadující zřizování garáže v rámci novostavby (navzdory nastupujícímu étosu provozního zónování tak tváří v tvář realitě zvítězila vrstevnatost a organické míšení funkcí). Trvalo dlouho, než tato myšlenka našla svou odezvu v reálných předpisech. Konkrétní příklady přesto pochopitelně najdeme už v počátcích automobilismu - nejčastěji u rodinných domů, někdy u nájemných domů a spíše výjimečně u veřejných budov.

Navzdory překvapivě velké četnosti výskytu garáže u meziválečných rodinných domů (u proslulé ukázkové kolonie Baba dokonce u 20 z 33 domů) jsou podrobnosti v literatuře zmiňovány pouze letmo, zpravidla formou strohého vyjmenování v soupisu místností, bez nejmenšího komentáře k vybavení nebo výtvarné roli garáže. Realita však ukazuje, že architekti si byli dobře vědomi úskalí a možností uplatnění garáže - jako přístavby (zahradní úpravy, oplocení, dramaturgie nástupu), součástí hmoty domu (pevný nebo naopak odlehčený a vizuálně potlačený sokl, podpora strojového výrazu) a jako solitéru (pomocný a/nebo čestný dvůr). Ve struktuře a kontextu rodinného domu se garáž etablovala bleskurychle, bez dlouhých a složitých teoretických diskusí. Na základě intuitivního a pragmatického rozhodování přesto architekti už na počátku dospěli k několika základním schématům, která se uplatňují prakticky beze změn dodnes.

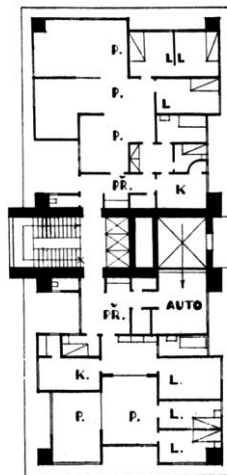
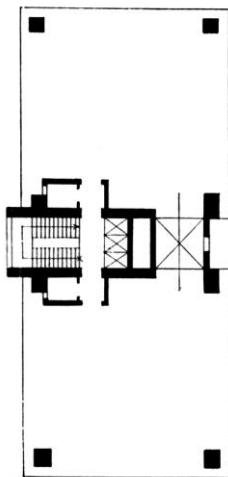
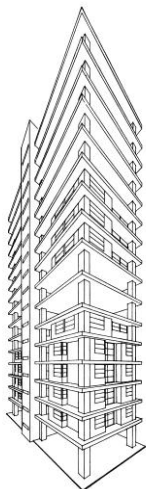
U nájemného domu se pro pomocné funkce tradičně využívala kromě sklepa a podkrovní také plocha dvora. V našich městech najdeme nespočetně příkladů vnitrobloku, zaplněného drobnými dílnami, skladišti a pochopitelně i garážemi. U novostaveb měly zpravidla formu podélného přízemního bloku garážových boxů, přístupného průjezdem (např. nájemný dům v Letohradské ulici v Praze-Holešovicích od Josefa Havlíčka). Na periferii, v menších městech a ve svažitém terénu mohly hromadné garáže nebo samostatné boxy zaujímat část přízemí, přístupného přímo z ulice. Už v meziválečné éře se ale objevily i příklady podzemních hromadných garáží (např. dům družstva pro stavbu úřednických domů v Praze-Dejvicích od Pavla Janáka nebo nájemný obytný dům Zemské banky v Praze-Bubenci od Richarda Podzemného). Nové pojetí obytných čtvrtí přinášelo četná úskalí - zelení prostoupená solitérní řádková nebo výšková zástavba totiž z principu neposkytovala dostatek "podřadného" prostoru pro zbudování garáže (i s tímto problémem si však architekti věděli rady - např. nájemný trojdům v Praze-Střešovicích od Františka Kavalíra nebo studie mnohapatrového domu od Antonína Vavřiny).

Složitá struktura velkých veřejných budov, spolu s hodnotou nejnižších podlaží, často neumožňovala vhodné umístění hromadné garáže (což

vyvolávalo ostrou kritiku v odborném tisku). U nemnohých příkladů převažuje prosté schéma průjezd → dvůr → garáž (např. Obchodní, kancelářský a obytný dům Habich v Praze od Josefa Havlíčka a Jaroslava Polívky nebo Palác Báňské a hutní společnosti v Praze od Josefa Karla Říhy). Důraz na symbolickou roli příjezdu automobilem si však mnohdy i u těchto budov vynutil uplatnění nadčasového motivu reprezentativní haly nebo portiku (např. dům Vítkovického horního a hutního těžářstva v Praze od Jana Kotěry nebo studie úprav Strakovy akademie pro účely parlamentu od Jaromíra Krejčara), případně čestného dvora (např. filmové ateliéry společnosti A-B v Praze na Barrandově od Maxe Urbana).



Josef Havlíček, Jaroslav Polívka - Obchodní, kancelářský a obytný dům Habich v Praze, 1927



Antonín Vavřina - Studie mnohapatrového domu

4. Nájemná hromadná garáž - role a umístění

Vskutku architektonický klenot však představují především nájemné hromadné garáže, velkorysé a důmyslné spojení uskladnění automobilu a širší nabídky doplňkových služeb (umývárna, servis, čerpací stanice, pronájmy atd.). Stavebníky a majiteli byly přední osobnosti českého společenského života a propagátoři automobilismu, ale i pragmatičtí podnikatelé a majetní živnostníci, pro které nový, rychle se prosazující fenomén představoval relativně jistou investici.

Provozní i prostorová struktura meziválečných garáží se poněkud lišila od analogických dnešních příkladů. Vycházela sice pochopitelně z podobných zákonitostí spojených s víceméně neměnnou logikou jízdy, poloměry otáčení, velikostí automobilu a uživatele. Na druhou stranu byl však tehdejší automobil znatelně choulostivější vůči vnějším vlivům (citlivý lak a směs pneumatik, zamrzající provozní kapaliny, kožené potahy, chromování, nedokonalá ochrana proti korozi, poruchovost), což se přirozeně promítlo i do hmotné podoby hromadných garáží, které se stavěly sevřenější a s úzkostlivě regulovaným vnitřním prostředím.

Nájemné hromadné garáže byly situovány zejména s ohledem na dopravní dostupnost a jistotu poptávky po jejich službách. Typickou cílovou lokalitu představovaly rychle rostoucí čtvrti na přechodu mezi centrem města a periferií. Úsilí o rovnováhu mezi maximální kapacitou a provozně výhodnějším nižším počtem podlaží vedlo k upřednostnění rozlehlějších a přitom levných pozemků. Jednalo se však o objekty s relativně nízkými požadavky a ideálním místem pro stavbu se staly zejména podřadnější prostory ve vnitroblocích, v suterénu vyšších domů s jinou funkcí, případně na poněkud nezvyklých rozvojových plochách. Nájemné garáže v rámci běžné blokové zástavby představovaly spíše výjimku, vyváženou pochopitelně vyšším počtem podlaží a méně lukrativní lokalitou městských ulic "druhé kategorie". Součástí pragmatické šetrnosti stavebníků a úřadů se stalo také využívání statutu provizoria (dočasná budova dokud nestoupí tlak na vyšší výtěžnost pozemku - např. Garáže Imperia od Karla Holečka, Garage Albert Hozák od Richarda Goldreicha) a etapizace (prostředky získané provozem v době konjunktury zhodnocené další výstavbou navyšující kapacitu - např. Grandgaráže Flora od Václava Antonína Beneše nebo Garáže Praha od Tomáše Keclíka).

5. Nájemná hromadná garáž - struktura a provoz

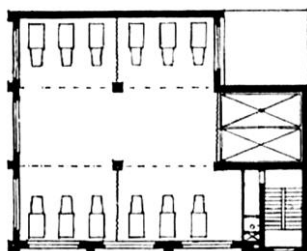
Výše uvedené okolnosti do značné míry předurčovaly hmotové uspořádání nájemných garáží. Převažovaly spíše nižší ale rozlehlé soubory. Nejjednodušším typem byly otevřené garážové dvory s řadami boxů po obvodu, v případě většího pozemku s dalším větším solitérem

garážových boxů nebo společného vybavení uprostřed (např. první Novákovy garáže od Oldřicha Lisky nebo City Grand-Garage Strass od Karla Hockeho). S rostoucími požadavky na kvalitu vnitřního prostředí se však později prosazoval spíše model kryté přízemní haly (např. Standard garáže od Ludwiga Heintschela a Maxe Reise).

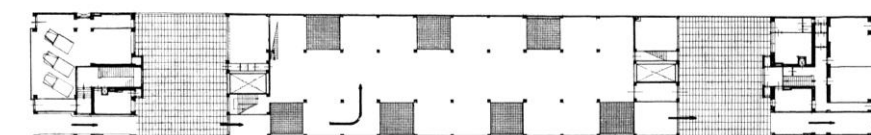
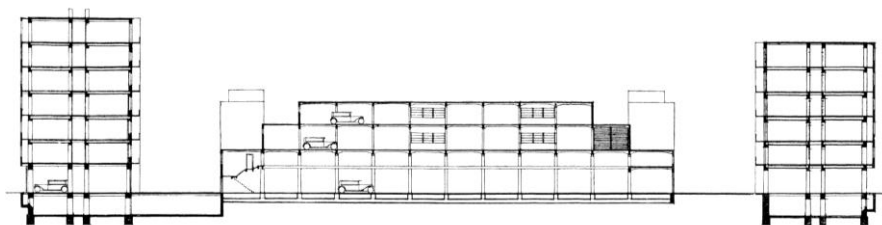
K oblíbeným typům ale patřil i kompaktní vícepodlažní blok, jehož pomyslný svorník představovaly zejména vertikální komunikace - rampy nebo nákladní výtahy - a jejich vazba na hlavní koridory nebo vjezd a výjezd. Nákladní výtahy byly sice prostorově úspornější než rampy, ale jejich použití provázelo složitý legislativní proces a nedůvěra. Systém vertikální přepravy vozů pomocí zakladačů se v Čechách neuplatnil (s výjimkou nerealizované první verze Garáží pod Slovany od Oldřicha Tyla), stejně jako úsporný a tehdy už známý koncept d'Humy ramp nebo idea nahrazení ramp mírně stoupajícími stropy jednotlivých podlaží (pouze v nerealizované studii garáží v Praze VII od Miloše Vaněčka).



Oldřich Liska - Novákovy garáže
v Hradci Králové, 1910-1911



Bedřich Adámek - Park Garage Josefa
Škopka v Praze-Holešovicích, 1926-1928



Arnošt Muhlstein, Victor Fürth - Lincoln Ford Fordson Globus v Praze-Karlíně, 1928-1930

Základním dispozičním schématem se přirozeně stal běžný trojtrakt (střední koridor a boční kolmá stání) nebo jeho deriváty. Prostory pro automobily měly zpravidla podobu samostatných uzavřených boxů a dnes běžné garážové haly s volnými stáními se vyskytovaly spíše výjimečně. V případě haly totiž musely jednotlivé sekce často oddělovat vodní clony a celý objekt chránit výrazně složitější protipožární systém (např. Park Garage Josefa Škopka od Bedřicha Adámka). U některých hromadných garáží se objevila také kombinace boxů a volného stání, daná zřejmě smíšeným charakterem využití (dlouhodobý nebo krátkodobý pronájem, provoz zajištěný pouze personálem nebo volný přístup majitele vozu). Úsporu místa umožňovalo rovněž zónování na plochy pro malé nebo velké vozy.

Nájemné hromadné garáže však nebyly pouhým prostorem pro uskladnění automobilu. Jejich nezbytnou součástí představovaly také dílenské místnosti, sklady náhradních dílů a materiálu, umývárna, místnosti pro personál a vedení podniku, ale i komfortní zázemí pro zákazníky nebo veřejně dostupná čerpací stanice a prodejna autopotrěb. Nájemné garáže často nabízely doplňkové služby - absolvování autoškoly, pronájem vozů případně řidiče, na přání zákazníka přistavení automobilu u výjezdu z garáží nebo dopravu vozu na určené místo atd.

Konstrukce prvních hromadných garáží byla převážně tradiční - cihelné zdi, dřevěné stropy, střecha s plechovou krytinou a dřevěná garážová vrata. Tato benevolence však ustoupila už po první světové válce. Nové předpisy a úřední dohled kladly vyšší důraz na protipožární opatření a přísně vyžadovaly ohnivzdorné materiály, což podstatně změnilo konečnou podobu garáží. Od poloviny dvacátých let už proto nosnou strukturu tvořil zpravidla železobetonový skelet. Pro podružné dělicí konstrukce a povrchové úpravy se velmi pragmaticky používaly trvanlivé, nehořlavé, levné a na údržbu nenáročné materiály - cihly, tenké omítky nebo pouze nátěry, na podlahy cementový potěr, pro příčky a výplně monierky a drátěné sítě, kovové profily. Věcné, inženýrsky strohé pojetí exteriéru i interiéru nájemných garáží bylo nejenom úsporné a ekonomicky nenáročné, ale v mnoha ohledech i podstatně zkrátilo délku výstavby a urychlilo uvedení podniku do provozu.

Nájemné garáže, navzdory často složitému osazení mezi sousední budovy, byly osvětleny a větrány převážně přirozeně - obvykle z boku prostřednictvím oken ve stěnách nebo shora světlíky. Svérázné řešení představovalo projmutí jednolitě hmoty skromnými dvorky (např. Lincoln Ford Fordson Globus od Arnošta Mühlsteina a Victora Fürtha). U složitějších vestaveb do dvora se projektanti mnohdy nevyhnuli ani přizděním samostatných průduchů-sopouchů v jednotlivých boxech, využívajících komínový efekt; přičemž centrální prostory pak musely být

odvětrány nuceným odtahem (např. Autoklub bratří Procházek od Václava Hradeckého a Josefa Pospíšila nebo Standard garáže od Ludwiga Heintschela a Maxe Reise).

Nájemné garáže měly centrální vytápění, pochopitelně nepřímé a bez otevřeného plamene (parou, topnou vodou, horkovzdušně). Topná tělesa mohla obsluhovat budovu celoplošně, po sekcích nebo nejčastěji pouze úsporně lokálně. Aby nemohlo dojít k úniku provozních kapalin do veřejné kanalizace, vyžadovaly stavební předpisy odlučovače tuků a olejů. Největší, možná až obsedantní pozornost věnovali autoři a zejména úřady samozřejmě protipožárním předpisům. Kromě syrového konstrukčního a materiálového pojetí byly požadovány ruční hasicí přístroje, hydranty, sprinklery, důmyslné systémy hlásičů, případně vodní clony.

6. Nájemná hromadná garáž - výraz

Výtvarně nabízely hromadné garáže pro avantgardní architektky téměř prototyp ideální úlohy, na které mohli naprosto oprávněně manifestovat principy moderní architektury - dům jako stroj zcela podřízený vnitřnímu provozu, volný půdorys, jednoduchá hranolová hmota, ploché střechy, graficky pojednané abstraktní průčelí atd. Strohy, na okolí často velmi nezávislý výraz podporovala bezesporu i výlučnost garáží v městském organismu - zejména jejich ryze technické zaměření, absence historických vzorů, potřeba reklamy a identifikace s novým životním stylem. Garáže tak do širšího středu města nekompromisně přenášely prvky a estetiku (spíše předměstské) průmyslové architektury, tolik obdivované pokrokovými tvůrci.

Konečná podoba nájemných hromadných garáží do značné míry vycházela z jejich vztahu k okolní zástavbě. Řada z nich, začleněných do vnitrobloku nebo suterénů, totiž vlastně ani průčelí v klasickém slova smyslu neměla, mnohdy jen průjezd v budově obrácené do ulice, případně jedno plnohodnotné, nástupní průčelí. Ve výrazu převládala spíše střízlivost a inženýrská věcnost (např. Garáže Imperia od Karla Holečka nebo Lincoln Ford Fordson Globus od Arnošta Mühlsteina a Victora Fürtha), manifestační konstruktivistická askeze (holé světlé plochy, harmonicky "prořezané" tmavými otvory oken - např. Palace garage od Josefa Fňouka) nebo fasády s okázale přiznanou strukturou železobetonového skeletu (např. Garáže pod Slovany od Oldřicha Tyla nebo Park Garage Josefa Škopka od Bedřicha Adámka). Stejnou měrou se ale uplatňoval také líbivý a pro garáže mimořádně vhodný styl Art Deco, svou prostotou finančně nenáročný, nicméně ve vybraných partiích reprezentativně dekorativní (vjezd, římsa, místnosti pro zákazníky a kanceláře - např. Garage Albert Hozák od Richarda Goldreicha). Typickým prvkem průčelí se staly také reklamní slogany - nápis "Garáže" vyžadovaly předpisy, majitelé jej však

obklopovali řadou dalších, propagujících nabízené služby, značky olejů, benzínu, pneumatik apod. (srov. studie avantgardy s průčelími pokrytými neony a reklamami jako ozvěnou nového hektického životního stylu).

Syrová estetika a materiály v interiéru vycházely z čistě užitého zaměření garáží, omezeného přístupu zejména pro personál a z přísných protipožárních předpisů. Větší pozornost vyžadovaly tradičně pouze místnosti vedení, personálu a především pro zákazníky, nijak se ovšem nevymykaly z dobového prostého, užitého standardu.



Alois Kolb - Garage Neutral v Mariánských Lázních, 1906-1907



Bedřich Adámek - Park Garage Josefa Škopka v Praze-Holešovicích, 1926-1928



Josef Fňouk - Palace garage v Hradci Králové, 1932



Karl Hocke - City Grand-Garage Strass v Liberci, 1928-1929

7. Závěrem

Nájemné hromadné garáže díky spojení dvou funkcí - úschovy automobilů a služeb zákazníkům - podávají nevšední výpověď o dobové stavební kultuře. Vypjaté oscilování mezi šetřností, lapidárností, úspornou užitností a zároveň úsilím o eleganci, zákaznický komfort a propagaci představuje cennou inspiraci i pro současnost. Meziválečné garáže ukazují, že pro pocit komfortu a vliďného prostředí není třeba luxusních materiálů a dekorace, dramatického prostorového členění, složitých teorií a analýz apod. I v době, kdy tyto cesty v architektuře bujely, praxe ukazovala, že potřebného efektu lze docílit rovněž pečlivou organizací stavby a provozu, rovnováhou mezi individuálním a kolektivním, na základě intuice a prostého stavitelského rozumu.

Nevšední téma zrodu a prosazování nového typologického druhu na pozadí dramatických proměn stavební kultury přináší cenné poučení v době ekonomické krize a protežovaného étosu udržitelného rozvoje, podobně balancujícího na hraně mezi bezbřehým konzumem a úsporností.

8. Doporučená literatura k tématu:

- Petr Vorlík, *Meziválečné garáže v Čechách*, VCPD FA ČVUT, 2011.
- Petr Vorlík, Meziválečné nájemné garáže v Čechách, *Architektura a urbanismus*, 1-2/2011, s. 34-65.
- Petr Vorlík, *Automobilismus a paralely zámeckého prostorového uspořádání v architektuře první poloviny dvacátého století*. in: *Sborník 9/2011* (sborník příspěvků z 9. konference SHP uspořádané 8. 6. - 11. 6. 2010 v Olomouci), Sdružení pro stavebněhistorický průzkum, Unicornis, Praha 2011 (v tisku).
- Simon Henley, *The Architecture of Parking*, 2007.
- Shannon S. McDonald, *The Parking Garage: Design and Evolution of a Modern Urban Form*, *Urban Land Institute*, 2007.
- Rolf Vahlefeld, Fridrich Jacques, *Stavba garáží a čerpacích stanic*, Státní nakladatelství technické literatury, Praha 1959 (z německého originálu *Garagen- und Tankstellenbau*, München 1956).
- Georg Müller, *Garagen in Ihren Bedeutung für den Kraftwagenverkehr und Städtebau*, Julius Springer, Berlín 1937.
- Karel Mayer, *Automobilní garáže a sklady. Pokyny pro stavbu, zřizování i udržování automobilních garáží a službu v nich*, Technická tribuna, 1929.
- www.industrialnitopografie.cz

Ing. arch. Petr Vorlík, Ph. D.

- narozen 22. září 1973
- vorlik@fa.cvut.cz

Vzdělání

- doktorské studium FA ČVUT v Praze (1999 - 2007)
Ústav dějin architektury a umění, disertační práce *Areál ČVUT v Praze Dejvicích v šedesátých letech* (udělena Cena rektora "Vynikající doktorská práce, II. stupně")
- magisterské studium FA ČVUT v Praze (1992 - 1999)

Zaměstnání

- FA ČVUT v Praze, Ústav teorie a dějin architektury (od 2002)
- Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze (od 2002)
- FSV ČVUT v Praze, katedra architektury (zimní semestr 2007/2008)
- živnostník (od 1999)
- ateliér ADR, P. Kolář, A. Lapka (1999-2001)
- ateliér Barva - M. Bartošek, I. Vavřík (1998-1999)
- ateliér Vyšehrad - J. Šesták (1995-1996)

Pedagogické aktivity

- povinně volitelný předmět doktorského studijního programu - seminář - *Témata současné architektonické tvorby* (od 2009)
- volitelný předmět magisterského st. pr. - přednášky - *Současná architektonická tvorba* (od 2007)
- povinný předmět bakalářského st. pr. - přednášky - *Dějiny architektury dvacátého století* (od 2006)
- podíl v cyklu přednášek Pavla Vlčka - *Dějiny architektury devatenáctého století* (2006-2008)
- spolupráce s Michaelem Ryklem na seminářích na téma *Činžovní dům v 19. století; Odkaz antiky; Ranně středověké tvarosloví a typologie městského obytného domu* (2002-2006)
- člen akademického senátu fakulty (2007-2010 předseda, od 2010 předseda legislativní komise)
- zástupce vedoucího ústavu (od 2009)
- člen oborové rady pro doktorský studijní obor *Dějiny architektury a rekonstrukce památek* (od 2009)
- školitel v rámci doktorského studijního programu (od 2009)

Spolupráce na vybraných grantech a rozvojových projektech

- Petr Vorlík (řešitel), *Mediatéka zaměřená na historickou a současnou architekturu*, Fond rozvoje vysokých škol, int. č. 167400/TA33, FA ČVUT, 2011.

- Benjamin Fragner (řešitel) - Vladislava Valchářová - Lukáš Beran - Jan Zikmund - Petr Vorlík, *Zachování průmyslového dědictví České republiky jako součásti národní a kulturní identity – územní analýza a metodika vyhodnocení v kontextu evropských přístupů, nové využití z hlediska kulturního, ekonomického a sociálního potenciálu*, NAKI, DF 11 P01 OVV 0116, 2011-2015.
- Matuš Dulla (řešitel) - Karel Kibic - Petr Vorlík ad., *Ochrana památek a dějiny architektury - Univerzita třetího věku*, Rozvojový projekt MŠMT, 2010 a 2011.
- Petr Vorlík (řešitel), *Interaktivní synoptická databáze pro výuku dějin architektury*, Fond rozvoje vysokých škol č. 33/121500, FA ČVUT, 2010.
- Benjamin Fragner (řešitel) - Petr Vorlík (koordinátor) - Vladislava Valchářová - Lukáš Beran - Jan Zikmund, *Vybudování centrálního registru pro dokumentaci techniky a průmyslu, s aplikací ve výuce a v praxi*, Rozvojový projekt MŠMT, VCPD ČVUT, 2009.
- Benjamin Fragner (řešitel) - Petr Vorlík (koordinátor) - Tomáš Šenberger ad., *Implementace databáze stavebních objektů v pedagogickém procesu*, Rozvojový projekt MŠMT č. 61, VCPD ČVUT, 2005.
- Benjamin Fragner (řešitel) - Vladislava Valchářová (koordinátor) - Petr Vorlík - Lenka Popelová ad., *Technické a průmyslové stavby na území Prahy* (elektronická interaktivní publikace), Rozvojový projekt MŠMT č. 04427, VCPD ČVUT, 2004.
- Petr Urlich (řešitel) - Beryl Filsaková - Lenka Popelová - Oldřich Ševčík - Petr Vorlík, *Architektura šedesátých let v Československu*, VZ - MSM č. 214500027, FA ČVUT, 1999-2004.

Vybrané publikace a texty ve sbornících

- Petr Vorlík, *Meziválečné garáže v Čechách*, VCPD FA ČVUT, 2011.
- Benjamin Fragner -Petr Vorlík - Jan Zikmund (eds.), *Úskalí nového využití / Pivovar v Buštěhradě / Studentské soutěžní projekty*, VCPD FA ČVUT, 2011.
- Petr Vorlík, *Dějiny architektury dvacátého století* (skripta), Česká technika - nakladatelství ČVUT v Praze, 2010.
- Petr Vorlík - Benjamin Fragner - Lukáš Beran (eds), *Ještěd / evidence hodnot poválečné architektury*, VCPD FA ČVUT, Praha 2010.
- Petr Vorlík (ed.), *Druhý dech průmyslové architektury* (sborník z výstavy studentských projektů na téma nové využití průmyslových objektů a areálů, v rámci 4. mezinárodního bienále Industriální stopy 2007), VCPD ČVUT v Praze, 2007.
- Petr Urlich (ed.) - Radomíra Sedláková - Lenka Popelová - Pavel Vlček - Pavel Škranc - Petr Vorlík, *Slavné stavby Prahy 6*, Foibos, Praha 2009.
- Petr Vorlík, *Areál ČVUT v Dejvicích v šedesátých letech*, Česká technika - nakladatelství ČVUT v Praze, 2006.
- Petr Urlich - Petr Vorlík - Beryl Filsaková - Katarína Andrášiová - Lenka Popelová, *Šedesátá léta v architektuře očima pamětníků*, Česká technika - nakladatelství ČVUT v Praze, 2006.
- Petr Vorlík, *Možnosti a limity péče o architekturu 60. let - na pozadí příkladu poválečné dostavby areálu ČVUT v Praze-Dejvicích*, in: *Obnova památek 20. století - Co s architekturou 60. a 70. let 20. století?*, Studio AXIS, 2011, s. 29-35.

- Petr Vorlík, Antonín Engel a areál ČVUT v Dejvicích. Historismus nebo úsilí o nadčasovost? in: *Svorník 8/2010* (sborník příspěvků z 8. konference SHP uspořádané 9. 6. - 12. 6. 2009 v Děčíně), Sdružení pro stavebněhistorický průzkum, Unicornis, Praha 2010, s. 147-164.
- Petr Vorlík, Koncept volného půdorysu a technická infrastruktura, in: *Svorník 7/2009* (sborník příspěvků ze 7. konference SHP uspořádané 10. 6. - 13. 6. 2008 v Jáchymově), Sdružení pro stavebněhistorický průzkum, Praha 2009, s. 165-188.
- Petr Vorlík, Jihlavská architektura v letech 1945-2009, in: *Jihlava. Dějiny moravských měst*, Nakladatelství Lidové noviny, 2009, s. 673-690.
- Petr Vorlík, Prameny a literatura, in: Oldřich Ševčík - Ondřej Beneš, *Architektura 60. let. "Zlatá šedesátá léta" v české architektuře 20. století*, Grada Publishing, a. s., 2009, s. 477-491.
- Petr Vorlík, Železobetonové obloukové konstrukce a meziválečná průmyslová architektura, in: *Svorník 5/2007* (sborník příspěvků z 5. konference SHP uspořádané 6. 6. - 9. 6. 2006 v Louce u Znojma), Sdružení pro stavebně-historický průzkum, Unicornis, Praha 2007, s. 249-262.

Publikoval také v časopisech *World Architecture*, *Architekt*, *Beton*, *Stavitelství* atd. Podílel se m.j. na organizaci několika konferencí, přípravě výstavy *Meziválečná průmyslová architektura* (VCPD ČVUT, 2004) a cyklu výstav studentských projektů konverzí průmyslové architektury v rámci mezinárodního bienále Industriální stopy (VCPD ČVUT, 2003, 2007, 2009).