

Univerzita Karlova

Filozofická fakulta

Ústav pro dějiny umění

Diplomová práce



Bc. Petra Papežová

**Architektura ve službách Československých aerolinií
Interiéry reprezentačních cestovních kanceláří ČSA
a letiště Praha-Ruzyně v 60. letech**

Architecture and Czechoslovak Airlines (ČSA)
Interiors of ČSA Offices and Prague Ruzyně International Airport in the Sixties

Ráda bych na tomto místě poděkovala vedoucímu práce PhDr. Richardu Biegelovi, Ph.D. za pomoc s výběrem tématu a cenné rady ve všech fázích jeho zpracovávání. Z odborníků v letecké dopravě děkuji v první řadě leteckému publicistovi a bývalému pilotovi Ing. Mgr. Luboru Obendraufovi za jeho obětavou pomoc při shánění prvních vodítek, jak do tématu proniknout. Ing. Lubomíru Dudáčkovi, CSc. děkuji za zodpovězení otázek ohledně letiště Praha-Ruzyně. Z architektů děkuji za důležité rozhovory i poskytnuté materiály Ing. arch. Zbyňku Hřivnáči, doc. Ing. arch. Zdeňku Rothbauerovi, Ing. arch. Josefu Vranovi a Ing. arch. Oldřichu Novotnému. Z umělců děkuji za výjimečná setkání prof. Aleši Veselému, za trpělivé odpovědi z Hamburku prof. Janu Koblasovi, za rozhovor Jaroslavě Brychtové a jejímu synovi Jaroslavu Zahradníkovi, za odpovědi Stanislavu Kolíbalovi a poskytnuté materiály PhDr. Polaně Bregantové, dceři Evy Kmentové. V neposlední řadě bych pak chtěla poděkovat za milé konzultace prof. PhDr. Rostislavu Šváchovi.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 4. 8. 2017

Petra Papežová

Abstrakt

V 60. letech 20. století Československé aerolinie zřizovaly všude po světě, kam pravidelně létaly, svoje reprezentační kanceláře. Ty se musely vyrovnávat s vysokou úrovní reprezentací jiných aerolinií, neboť létání bylo v té době stále exkluzivní záležitostí. Tomu také odpovídala kvalita jejich propagace. Současně se zřizováním kanceláří se stejný okruh architektů účastnil též návrhu nového odbavovacího areálu mezinárodního letiště Praha-Ruzyně.

Cílem práce je provést tímto dnes již zaniklým světem, neboť cestovní kanceláře ČSA byly rušeny v 90. letech a odbavovací hala (dnešní Terminál 1) prošla v téže době kompletní přestavbou. Východiskem byly dobové články, archivní materiály, monografie umělců a v neposlední řadě přímé výpovědi jejich autorů či příbuzných, díky kterým bylo možné rekonstruovat, jak alespoň některé z těchto objektů vypadaly a jaká umělecká díla byla jejich součástí.

Na základě zjištěných faktů bylo možné cestovní kanceláře ČSA zařadit též do kontextu tehdejší státní reprezentace. Plnily vyšší politickou úlohu než jen podnikové propagace a jejich autory byl okruh architektů kolem Karla Filsaka a Jana Šrámka, tedy stejní autoři, kteří stáli za dnes tolik oceňovanými Gesamtkunstwerky československých velvyslanectví.

Klíčová slova

architektura, interiér, umění, design, 20. století, šedesátá léta, reprezentace, letiště, Ruzyně, cestovní kanceláře, Československé aerolinie, ČSA, Karel Filsak, Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč, Jiří Louda, Ivan Skála, Jan Bočan, Zdeněk Rothbauer, Oldřich Novotný, Aleš Veselý, Mikuláš Medek, Jan Koblasa, Eva Kmentová, Stanislav Kolíbal, Jaroslava Brychtová, Stanislav Libenský

Abstract

In the 1960s Czechoslovak Airlines (ČSA) set up offices in the countries to which they operated regular flights. ČSA branches abroad were to match high standards of other airlines premises. In those years travelling by air was still regarded a luxury. ČSA had to take these facts into consideration. The same group of architects, designers and artists who participated in the design of ČSA branch offices took also part in the outline of the new Prague Ruzyně international airport checking-in hall.

This thesis aims to depict some former, now vanished, ČSA premises. In the 1990s ČSA closed down some offices abroad and the Prague Ruzyně international airport checking-in hall (now Terminal 1) was completely reconstructed. Press and other articles, archive documents, monographies as well as information provided directly by architects, designers and artists or their relatives were used in order to describe some previous ČSA publicly accessible premises and works of art that they included.

On the basis of ascertained facts, it is obvious that in the 1960s ČSA offices abroad were not only to promote the good company reputation but further fulfilled a political role to create a positive picture of the Czechoslovak Republic. ČSA offices were designed by groups around Karel Filsak and Jan Šrámek. Their signatures can also be found below the blueprints of then newly constructed Czechoslovak embassies that are now highly regarded as examples of "Gesamtkunstwerk".

Keywords

architecture, interior design, art, 20th century, the Sixties, representation, Prague Ruzyně International Airport, ticket offices, Czechoslovak Airlines, ČSA, Karel Filsak, Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč, Jiří Louda, Ivan Skála, Jan Bočan, Zdeněk Rothbauer, Oldřich Novotný, Aleš Veselý, Mikuláš Medek, Jan Koblasa, Eva Kmentová, Stanislav Kolíbal, Jaroslava Brychtová, Stanislav Libenský

Obsah

Úvod	1
1 Reprezentace státu a aerolinií v 60. letech	3
2 Karel Filsak a jeho spolupracovníci	12
1937–47: Karel Filsak – studium a první roky praxe	12
1948–54: Karel Filsak a Karel Bubeníček v Havlíčkově ateliéru	13
1954–58: Filsakův Ateliér 8 v KPÚ	14
1958–60: Filsakův tým v Konstruktivě	18
1960–66: Filsakova projekční skupina ČSA a Šrámkův tým pod Konstruktivou	20
Filsakova projekční skupina ČSA	20
Formující se Šrámkův tým	21
Velvyslanectví a mise	22
Cestovní kanceláře ČSA	24
Návrhy hotelů	25
1967–70: Ateliéry Epsilon, Beta a Loudova projekční skupina ČSA	26
Sdružení projektových ateliérů (SPA)	26
Filsakův ateliér Epsilon	27
Šrámkův ateliér Beta	28
Loudova projekční skupina ČSA (Ivan Skála)	28
3 Spolupráce architektů s umělci	30
Filsakův okruh (Medek, Koblasa)	30
Šrámkův okruh (Libenský–Brychtová, Kolíbal, Kmentová...)	33
4 Reprezentační cestovní kanceláře ČSA v ČSSR i zahraničí	37
Mezinárodní linky ČSA v letech 1946–1970	38
Kotva (1959–60)	41
Filsakův tým (projekce ČSA, Epsilon) – Bubeníček, Louda, Skála, Vrana	52
Vídeň (1961–62)	52
Curych (c1960–61)	58
Dálný východ (c1961)	59
Damašek (1962–63)	62
Řím (1962–63)	65
Košice (1962–64)	68
Ostrava (1962, 1965–66)	74
Budapešť (1963)	82
Šrámkův tým (Konstruktiva, Beta) – Hřivnáč, Bočan, Rothbauer, Novotný	83
Varšava (1961–63)	83
Sofie (1963–64)	87
Paříž (1964–65)	91
Bělehrad (1965–67)	95
Karlovy Vary (1966)	97
Kodaň (1967–68)	98
Berlín (1968)	100
Loudova skupina ČSA, KPÚ (1966–72) – Ivan Skála	108

Piešťany (1968, 1969–70)	108
New York (1969–70)	113
Singapur (1972)	119
Káhira (1975, studie)	120
5 Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně (1959–68)	121
Předprojektová příprava Nové výstavby	121
Architektonické řešení nového odbavovacího areálu	121
Soutěž (1958–59)	121
Projekt (1959–1963)	122
Realizace (1964–68 odbavovací hala, 1972 technický blok)	123
Jednotlivé objekty	135
Odbavovací budova (dnes Terminál 1)	135
Objekt přípravy posádek	136
Technický blok	136
Velkohangár F	136
Interiéry	137
Umělecká díla v interiéru	140
Soutěž (1963–1964)	140
Umělecká kritika	140
Reliéf Jana Koblasy v odbavovací hale	141
Výzdoba restaurací a dalších prostor v patře odbavovací haly	145
Goblén Věry Drnkové-Zářecké ve vládním salonku	146
Fotografické panely Čestmíra Krátkého v administrativním bloku	147
Díla v objektu přípravy posádek	147
Díla v technickém bloku	148
Díla ve Velkohangáru F	148
Reliéf Aleše Veselého na Starém letišti	149
Plánovaná výzdoba Leninovy třídy (dnešní Evropská)	167
Závěr	177
Seznam použité literatury	181
Seznam pramenů	186
Seznam obrázků	188
Příloha	194

Úvod

V 60. letech bylo létání exkluzivní záležitostí a tomu také odpovídala propagace jednotlivých společností. Československé aerolinie si v té době zřizovaly nové reprezentační cestovní kanceláře po celém světě a zároveň se budoval nový odbavovací areál letiště Praha-Ruzyně. Jejich interiéry zanikly v 90. letech, kdy byly rušeny kanceláře ČSA a ruzyňské letiště přestavováno. Tato práce tedy bude procházkou po již zaniklém světě.

Snahou bylo na základě shromážděných informací a materiálů rekonstruovat, jak tyto interiéry vypadaly a jaká byla jejich umělecká výzdoba. Vyším cílem bylo zjistit, zda cestovní kanceláře ČSA měly za úkol reprezentovat pouze tento podnik nebo je můžeme zařadit do kontextu reprezentace státu v 60. letech vedle dnes velice oceňovaných československých velvyslanectví z téže doby.

První kapitola práce zasazuje popisované objekty do širšího rámce státní reprezentace, ke které patřily zejména zahraniční výstavy a zmíněná velvyslanectví. Též je věnována pozornost reprezentaci aerolinií v 60. letech ve světě.

Druhá kapitola včleňuje cestovní kanceláře ČSA a návrh nového letiště v Praze-Ruzyni do kontextu tvorby jejich architektů. Během rešerše vyplynulo, že se výstavbou kanceláří ČSA zabývaly tři autorské kolektivy – Karla Filsaka, Jana Šrámka a Jiřího Loudy. Soutěž na první kancelář ČSA v Praze-Kotvě a na letiště Praha-Ruzyně však vyhráli již roku 1959, kdy byli ještě všichni společně v jednom týmu pod Konstruktivou. Jaká byla provázanost těchto týmů však zpočátku nebylo vůbec jasné, neboť k těmto architektům chyběly detailnější informace. Bylo tedy nejprve nutné dohledat, jak se tyto týmy formovaly, aby bylo možné vůbec určit směr dalšího bádání. Vzhledem k přecházení týmů mezi podniky, jejich štěpení, přicházení nových členů a také vzhledem k jejich přetrvávající úzké spolupráci, není zcela jednoduché se zorientovat. Sestavila jsem nakonec genealogii těchto týmů, začínající u Karla Filsaka, ke kterému se připojují další spolupracovníci. Z tohoto týmu se později vyčlenil samostatný tým Jana Šrámka a Jiřího Loudy. Na počátku byl prakticky jediným vodítkem článek prof. Rostislava Šváchy o Janu a Aleně Šrámkových z roku 1985.¹ Později jsem získala možnost vycházet z manuskriptu vlastního krátkého životopisu Karla Filsaka z roku 1992. Dále jsem vycházela z výpovědí architektů Zbyňka Hřivnáče, Zdeňka Rothbauera, Oldřicha Novotného z bývalého Šrámkova týmu, Josefa Vransy z Filsakovy skupiny a v neposlední řadě architekta Karla Filsaka ml. Výsledkem je tedy kapitola, která popisuje, jak se tyto týmy formovaly a jejich hlavní osobnosti. Tato zjištění pomohla mj. k definování tématu, tedy určení, že výzkum bude zahrnovat cestovní kanceláře ČSA a letiště Praha-Ruzyně spojované s výše zmíněnými autorskými kolektivy, ale nikoli další letiště a jejich odbavovací haly nebo ty kanceláře, které byly sice budovány ve stejném období, ale neměly s těmito autory bližší spojitost. Takové vymezení pomohlo ke kompaktnosti práce, která tím získala jednotící linku.

Třetí kapitola je věnována spolupráci těchto architektů s umělci, neboť si kolem sebe vytvořili stálý okruh umělců, kteří jim byli svým výtvarným názorem blízcí. Rozdělila jsem je na Filsakovy a Šrámkovy oblíbené autory a ty hlavní z nich, kteří se podíleli na výzdobě kanceláří, jsem popsala detailněji a pokusila se začlenit díla pro aerolinie do kontextu jejich tvorby. Pokud by díla byla popsána pouze u kanceláří, nevynikly by tolik zajímavé souvislosti.

¹ŠVÁCHA 1985.

Čtvrtá kapitola je středobodem této práce. Jsou jím cestovní kanceláře ČSA, které aerolinie postupně budovaly ve všech destinacích kam pravidelně létaly. V úvodu je proto též nastíněn vývoj leteckých linek. Každé kanceláři je věnován samostatný medailonek následovaný vždy fotografiemi, které se k ní vztahují. Jako příloha práce je vložena přehledová tabulka se seznamem kanceláří a základními údaji k nim. Výčet kanceláří však není úplný a vzhledem k fragmentárnosti podkladů jsou také informace v medailoncích velice nevyvážené. U některých bylo možné velice komplexně zrekonstruovat celý interiér, u jiných je známé např. jen umělecké dílo pro něj objednané a o řadě se neví vůbec nic. Nedílnou součástí popisu kanceláří je pečlivě vybraná obrazová příloha s fotografiemi poboček a uměleckých děl, doplněná případně ještě o zahraniční paralely. Získávání materiálů a informací ke kancelářím byl velice dobrodružný úkol, neboť z počátku nebyly známy ani tyto objekty, ani jejich autoři. Světlou výjimkou byly kanceláře v Praze-Kotvě, Košicích, Piešťanech a New Yorku, o kterých vyšly články v Architektuře ČSSR, tedy byly známy čtyři z původních zřejmě cca padesáti. Doufala jsem, že mi více prozradí podnikový archiv ČSA, který byl původně uložen na Starém letišti v Ruzyni. I přes zvěsti z více stran, že byl rozmetán, jsem zjistila, že byl naštěstí uložen do Státního oblastního archivu. Největším ziskem z něj byly fotografie některých kanceláří a zlomkovité zprávy ze zahraničních cest architektů ohledně výstavby kanceláří. Díky nim bylo např. možné některé pobočky blíže datovat a doplnit detaily. Důležitým zdrojem se stal též Letecký obzor (časopis pro provozní, technické a ekonomické otázky civilního letectví) vydávaný od roku 1957. Umělecká díla pro ČSA byla někdy zmíněna v monografiích zúčastněných umělců. Téměř nevyčerpatelnou studnicí velice detailních informací a souvislostí se staly deníkové záznamy oblíbeného Filsakova umělce Jana Koblasy,² které navíc obsahují bezprostřední pohled autora na události popisované v této práci. V písemném projevu, ať denících či dopisech, neužíval velká písmena ani interpunkci, v citacích je tedy tento jeho osobitý styl zachován. Další neoceňitelnou pomocí byla možnost se zeptat na chybějící dílky skládačky přímo zúčastněných autorů, případně jejich příbuzných. Z umělců mi nejvíce pomohly výpovědi Aleše Veselého a Jana Koblasy, dále též Jaroslavy Brychtové a Stanislava Kolíbala.

Poslední kapitola pojednává o nově budovaném odbavovacím areálu mezinárodního letiště Praha-Ruzyně, které bylo branou do Československa. Na návrhu se podílel Filsakův tým, a protože to byla stavba reprezentačního významu, součástí architektonické koncepce byla neuvěřitelně rozsáhlá výtvarná výzdoba. Zdrojem k výzdobě letiště byla kromě již zmíněných pramenů další dobová periodika – Československý architekt, Umění a řemesla, Výtvarná práce, Listy ad.

²KOBLASA 2002.

1 Reprezentace státu a aerolinií v 60. letech

Tehdejší Československo vynakládalo nemalé prostředky na svou zahraniční státní reprezentaci. V mezinárodní konkurenci se nechtělo nechat zahanbit, ale naopak ukázat svoji vyspělost, jedinečnost a také svoji nezávislost na Sovětském svazu.

Koncem 50. let se stát začal výrazněji prezentovat na zahraničních **výstavách**, neboť si politici stále více uvědomovali potřebu propagace domácích výrobků a komerčního úspěchu republiky v zahraničí.³ Tou nejdůležitější bylo EXPO 58 v Bruselu,⁴ na které získal československý pavilon Zlatou hvězdu za nejlepší celek a spoustu dalších dílčích ocenění. Jeho úspěch byl založen na propojení architektury a umění, které bude typické i pro další stavby a prostory prezentující stát. Zde ale byl také počátek „schizofrenního“ jednání státu, který se před zahraničním publikem prezentoval uměním, které ve skutečnosti doma ostrakizoval. Nesměli vystavovat, nesmělo se o nich psát, neměli dokonce ani dostávat státní zakázky a byli bedlivě režimem sledováni. Jan Kotík, jeden ze zúčastněných umělců, to výstižně popsal: *„Situace, v níž se rozvíjelo čs. výtvarné umění v 60. letech, se zrodila jako důsledek úspěchu čs. pavilónu na světové výstavě v Bruselu (1958). Ten úspěch byl, pochopitelně, ‚straně a vládě‘ velmi příjemný, ale bylo též jasné, že si ho nemohou přisvojit, protože byl podmíněn pracemi, které byly v rozporu s úřední kulturní politikou téže ‚strany a vlády‘. Nebyla to pouze ‚Laterna Magika‘ ‚zcela nevhodného‘ Radoka, nebo, řekněme, moje prostorová vitráž (o níž do poslední chvíle nebylo jasné, zda se smí vystavit), ale všechny ostatní vystavené práce, včetně architektury pavilónu, které odporovaly, tu více tu méně, ‚generální linii‘ v kultuře. Tato situace ochromila stranický diktát nad výtvarným uměním a zbavila řadu, hlavně mladých umělců, strachu. . . Dost rychle se počal mezi umělci a teoretiky šířit pocit nezávislosti na politickém dění, vyjádřený názorem, ‚ať si oni říkají a realizují své, my budeme říkat a realizovat naše.‘“⁵ 60. léta pak byla obdobím posouvání hranic toho, co bylo i oficiálně možné. Další světovou výstavou bylo EXPO 67 v Montréalu a optimistické období 60. let pak symbolicky završilo EXPO 70 v Ósace, na kterém československá expozice demonstrovala nesouhlas s okupací, která byla počátkem nastupující normalizace.*

V zahraničí stát dále reprezentovala **velvyslanectví**, která nově budoval. Prvním z dlouhé řady bylo velvyslanectví v Pekingu (1956–60), následovala Sofie (1961–66) Brazílie (1962–65), mise v Ženevě (1965–69), New Delhi (1966–74), Londýn (1966–69), Tokio (1968–74), Stockholm (1969–72), Washington (1969–75), Káhira (1970–76). Tyto exkluzivní zakázky opakovaně získával okruh architektů kolem Karla Filsaka.⁶ Nikdo z nich přitom nepatřil k politickým prominentům, museli se k nim probíjet v soutěžích. Obdobně jako u výstav, kterými se stát prezentoval, byla silnou stránkou těchto budov jejich komplexnost a souhra architektury a umění. Architekti navrhovali i veškeré vnitřní zařízení a vybírali si také umělce, se kterými spolupracovali. Vznikaly tak úžasné Gesamtkunstwerky.⁷ Stylově se vyvíjely od klasicismu, který byl jistým únikem

³KRAMEROVÁ/SKÁLOVÁ 2008, 195.

⁴Kromě EXPO byla důležitá také Milánská trienále (1957, 1960), mezinárodní výstava současného skla v Corningu (1959), výstava Československo 1960 v Praze a Moskvě, Československé sklo 1960 v Moskvě (1960), Mezinárodní výstava současné keramiky v Praze (1962) ad.

⁵KOTÍK 1994, 12.

⁶Filsakův tým se v roce 1960 rozdělil na jeho a Šrámkův a roku 1966 ještě Loudův. Jak se Filsakův tým formoval a dělil, detailněji popisuje následující kapitola.

⁷Gesamtkunstwerk = komplexně pojaté dílo, v němž jsou všechny jeho části sladěny tak, že tvoří jeden dokonalý celek.

od diktátu socialistického realismu v případě Pekingů, přes brutalismus, který se stal charakteristickým stylem pro státní reprezentační stavby 60. let, až po ozvěny kosmického věku u velvyslanectví v Tokiu.

Na území Československa vznikaly pro zahraniční návštěvníky **mezinárodní hotely**. V Brně se ve stejné době stavěly v módním bruselském stylu hotely International (1959–62) a Continental (1961–62). Dva hotely v brutalistickém stylu vznikaly současně v Karlových Varech – hotel Thermal (1967–78) dle návrhu manželů Machoninových a v Praze – hotel Intercontinental (1967–1974), který navrhoval opět tým Karla Filsaka.

Do 60. let a počátku let 70. spadala též výstavba velkých reprezentativních **administrativních budov** podniků zahraničního obchodu, tzv. *pézetek*, jako byl pražský Chemapol (1966–70), Strojimport (1967–70) nebo Omnipol (1974–79), v jejichž interiérech nalezneme také mnoho uměleckých děl.

Stát měla též dobře reprezentovat nová **budova Národního (později Federálního) shromáždění** u Václavského náměstí (1966–74) s odvážným monumentálním architektonickým řešením Karla Pragera a opět s rozsáhlou uměleckou výzdobou.

Pomyslnou bránu do Československa představovalo **mezinárodní letiště Praha-Ruzyně**, které mělo samozřejmě udělat ten nejlepší dojem, ať se jednalo o důležitou politickou návštěvu nebo cestujícího, pro kterého byla Praha pouze přestupní stanicí.

S letectvím ale souvisely i další drobné realizace sloužící reprezentaci státu – **cestovní kanceláře ČSA**, které byly nově zřizovány nejen na území Československa, ale též ve světových metropolích, hned vedle ostatních reprezentativních kanceláří cizích společností. Na tyto pobočky ČSA se ale zcela zapomnělo, přitom z hlediska architektonického a výtvarného řešení i politické funkce byly jakousi miniaturou oceňovaných velvyslanectví.

Československé aerolinie

Československo stálo u samého zrodu letecké dopravy a Praha byla jako jedno z předních míst v Evropě součástí vznikající sítě mezinárodní letecké dopravy. Je třeba si uvědomit, že tato doba nebyla až tak dávná. Roku 1920 byl zahájen pravidelný letecký provoz na trati Paříž–Štrasburk–Praha, která se stala první mezinárodní linkou v historii letectví. Byla to linka francouzsko-rumunské vzduchoplavecké společnosti CFRNA, předchůdce Air France založené roku 1933.

Československé aerolinie (ČSA) byly založeny roku 1923.⁸ V roce 1929 se ČSA staly členem Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA) a s následným vstoupením do mezinárodní letecké dopravy získaly označení OK. Nejprve létaly z vojenského letiště ve Kbelích, ale roku 1937 se jejich domovským letištěm stalo nově vybudované letiště Praha-Ruzyně (tzv. Stará Ruzyně), jehož stavba byla oceněna zlatou medailí na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži. Ruzynské letiště se stalo synonymem společnosti ČSA a jak Ruzyně, tak ČSA získávají ve světě dobrý zvuk.

Během druhé světové války byla však civilní doprava ČSA pozastavena a letovou flotilu převzala německá společnost Lufthansa. Po válce se pak flotila obnovovala, otevíraly se vnitrostátní linky a postupně i linky mezinárodní. V nových destinacích byla zřizována obchodní zastoupení a vysílání zahraniční zástupci. V roce 1960 již ČSA spojovaly

⁸Roku 1927 byl založen ještě další letecký dopravce – Československá letecká společnost (ČLS), který ale zanikl roku 1939.

Prahu se 34 světovými metropolemi, které se nacházely v Evropě, Asii a Africe.[8a] Prostá obchodní zastoupení nepostačovala a proto od počátku 60. let se ČSA snažily vybudovat cestovní kanceláře v centrech měst, všude tam, kam provozovaly své pravidelné linky.⁹ Do roku 1970 vzrostl počet zahraničních destinací na 51 a létalo se již i do severní Ameriky.¹⁰ [8b]

Aerolinie ve světě

V 60. letech bylo létání luxusní záležitostí, kterou si nemohl dovolit každý. Tomu také odpovídala reprezentace aerolinek, na kterou společnosti již od konce války vynakládaly nemalé prostředky. Jejich kanceláře, zřizované na těch nejlepších adresách, navíc většinou neměly reprezentovat jen aerolinie, ale též mateřskou zemi. V zemích za železnou oponou byla tato funkce posílená tím, že aerolinie byly jedním z mála přirozených kontaktů se zahraničím. Z čistě komerčních i prestižních důvodů povolávaly nejlepší architektky, designéry, umělce a módní návrháře té dané země do svých služeb. Pro ilustraci následuje několik příkladů takové spolupráce.

Air France se v polovině 50. let obrátila na proslulého designéra Raymonda Loewy (1893–1986). Marketingový ředitel Pierre Sautet tehdy řekl: „*Protože je prodej služeb, jako je cestování letadlem, něco nehmatatelného, je na síti zahraničních kanceláří, aby vyjádřily osobitost letecké společnosti.*“¹¹ Loewy byl ikonou designu a marketingu. Neexistovala tehdy ve světě větší designérská celebrita.¹² Byl autorem slavného hesla: „*Ugly doesn't sell.*“ Měl neuvěřitelný designérský rozsah. Pro Air France nenavrhol jen kanceláře, ale také např. interiéry letadel, nádobí a příbory. Později opět aerolinie sázely na jistotu, když povolaly ke spolupráci Charlotte Perriand (1903–1999), legendu francouzského interiérového designu, která pro ně navrhla kanceláře v Londýně (1957), Tokiu (1957) a v Paříži (1959). Poté oslovili Pierra Gautier-Delaye (1923–2006), někdejšího spolupracovníka Loewyho,¹³ díky kterému získala jejich kancelář na Fifth Avenue v New Yorku v roce 1970 I. cenu za nejkrásnější fasádu v této prestižní ulici. Pozornost byla věnována též uniformám letušek, jejichž návrh svěřily roku 1951 slavnému módnímu domu Georgette de Trèze, s cílem podtrhnout ženskost a eleganci přesně v duchu 50. let. Roku 1962 navrhl volnější model Marc Bohan (*1926), který pracoval pro značku Christiana Diora.

Proti eleganci francouzských aerolinek, kalifornský Braniff zvolil jinou strategii, jak zaujmout, a roku 1965 pověřil kompletní změnou vizuálního stylu Alexandra Girarda (1907–1993), který navrhl novou vizuální identitu a koncem 60. let i Terminal of the Future v Dallasu. Jeho veselá estetika plná barev a tvarů vycházející z primitivního umění pak ovládla vše od tiskovin přes nábytek, po potisk letadel. Módní návrhář Emilio Pucci (1914–1992) svými extravagantními uniformami tento obraz společnosti „kosmického věku“ dovedl k dokonalosti. Braniff též spolupracoval s umělci, např. s Alexandrem

⁹ŠILHÁN 1962b, 278–279.

¹⁰PIŠTA 1973, nepag.

¹¹„*Lorsque l'on vend un service comme le transport aérien, rien ne le matérialise. C'est donc notre réseau d'agences á travers le monde qui doit exprimer la personnalité de la Compagnie.*“ (BRANCHU 2012, 110)

¹²Stal se dokonce prvním designérem, který se objevil na titulce časopisu Time. Žil sice ve Spojených státech, kam emigroval roku 1919, ale narodil se v Paříži.

¹³**Pierre Gautier-Delaye** (1923–2006) byl vedoucí sekce interiérové design ve společnosti Compagnie d'Esthétique Industrielle (CEI), kterou v Paříži založil Raymond Loewy.

Calderem, kterému svěřili pomalování jejich letadel. V televizních reklamách tuto společnost pak osobně doporučovali Andy Warhol nebo Salvator Dalí.

Italská Alitalia si nechala navrhnout svoji cestovní kancelář na Fifth Avenue (1958) od architekta a designéra Gio Ponti (1891–1979). Ponti na ní spolupracoval se sochařem Faustem Melotti (1901–1986), který ji obložil ručně vyráběnými glazovanými keramickými kachličkami. Nikde nebyla výrazná reklama na aerolinie, neboť kancelář neměla jen prodávat letenky celému světu, ale také „*prodávat Itálii*“, a to skrze sofistikovaný moderní interiér, který byl naprosto rozdílný od těch, které vznikaly v Americe. Měl prezentovat jedinečnost Itálie.¹⁴ Servisy nádobí pro společnost Alitalia na přelomu 60. a 70. let nenavrhoval nikdo jiný než italský designér Joe Colombo (1930–1971), který jinak proslul zejména svými futuristickými návrhy nových systémů interiérového vybavení.

Oproti cestovním kancelářím aerolinií byla letiště ve světě řešena spíše jako technické užitkové stavby víceméně utilitárním způsobem a výtvarná výzdoba se většinou omezila na jedno rozměrné dekorativní dílo v odbavovací hale. Výjimku tvořily některé terminály soukromých společností v Americe. Jako naprosté zjevení v té době působil neofuturistický terminál společnosti TWA¹⁵ na letišti New York – Idlewild od Eero Saarinen (1910–1961), uvedený do provozu roku 1962. Ačkoli byla tato stavba hojně publikovaná (i u nás), nenašla následovníka.¹⁶

Kromě kancelářů a letištních terminálů, investovaly aerolinie do výstavby hotelů. Pro SAS např. navrhl v Kodani dánský architekt Arne Jacobsen (1902–1971) SAS Royal Hotel (1956–60). Přímo pro něj vytvořil slavná křesla Egg, Swan a Drop chairs.

¹⁴ ADAMSON/HARRIS 2017, 95.

¹⁵ TWA=Trans World Airlines

¹⁶ Publikována byla nesčetněkrát v československých časopisech – Architektuře ČSSR, Projektů, Le-teckém obzoru ad.)



1. Michel Weill, J. Dimitrijevic; Charlotte Perriand (interiér): cestovní kancelář Air France v Paříži v rue Scribe, 1959



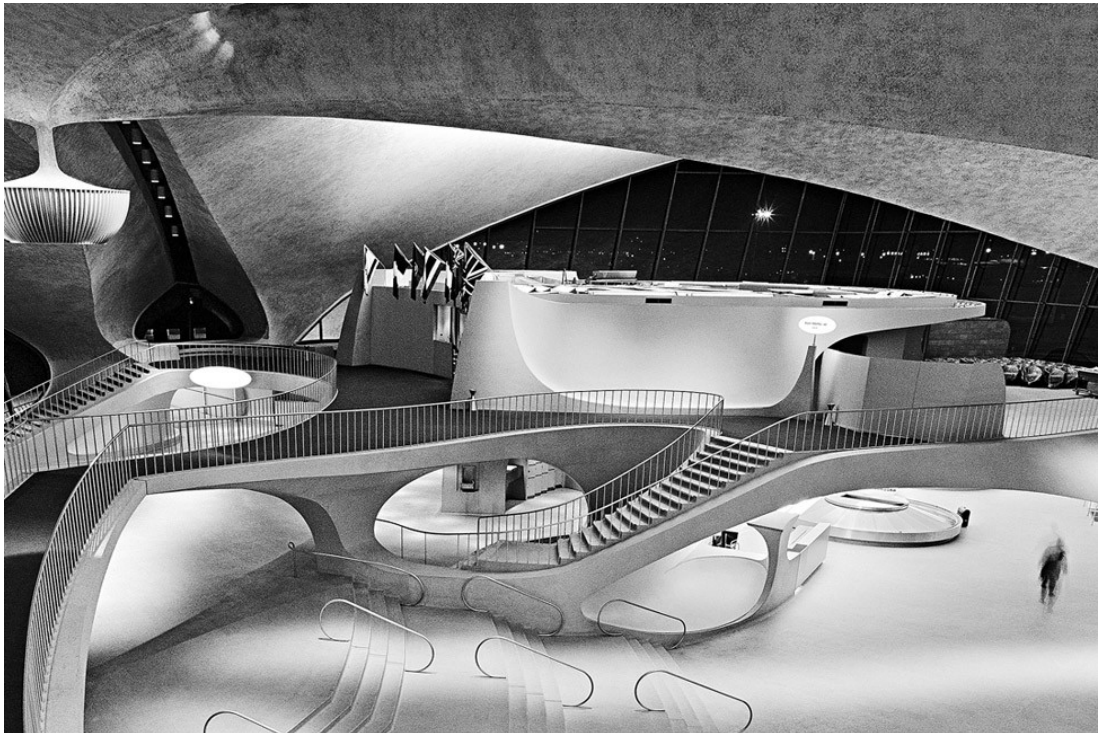
2. Marc Bohan (Dior): kolekce pro Air France, 1964



3. Alexander Girard: sofa pro Braniff International Airways, 1967



4. Emilio Pucci: kolekce pro Braniff, 1965

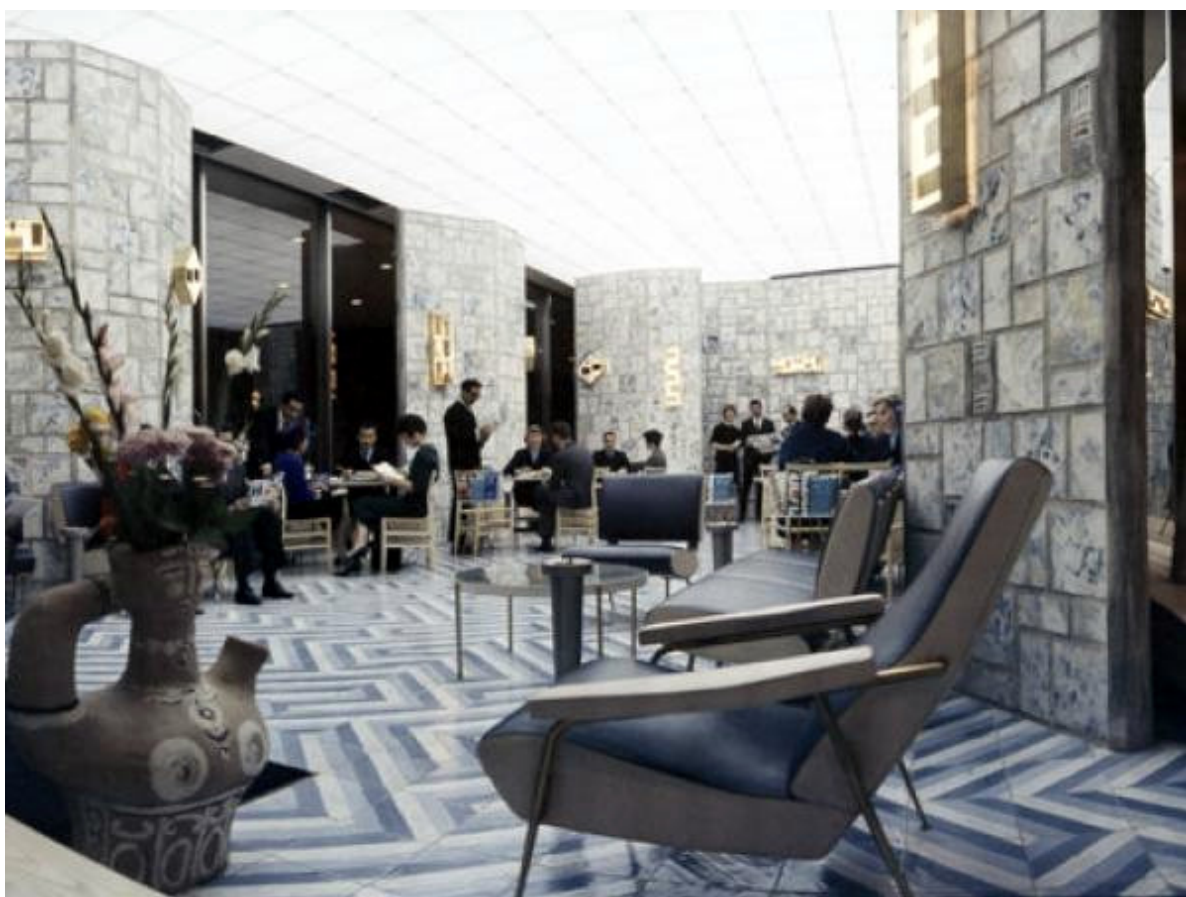


5. Eero Saarinen: TWA Flight Center (Idlewild Airport, New York), 1956–62



(a) křesla Egg, Swan a Drop chairs

6. Arne Jacobsen: SAS Royal Hotel, 1956–62



7. Gio Ponti: cestovní kancelář Alitalia na 5th Avenue v New Yorku, 1958

2 Karel Filsak a jeho spolupracovníci

Karel Filsak vytvořil velice schopný tým architektů, který se soutěžemi úspěšně probíjávali k významným zakázkám. Později se tento tým rozdělil na samostatný Filsakův a neméně významný Šrámkův, známé jako Epsilon a Beta. Tato kapitola bude sledovat jejich formování od počátků a zaměří se na osobnosti, které tvořily jejich jádro.

1937–47: Karel Filsak – studium a první roky praxe

Karel Filsak (1917–2000) zahájil svá studia architektury na Českém vysokém učení technickém (ČVUT) v Praze roku 1937, která však byla násilně přerušena politickými událostmi – německou okupací Československa. 17. listopadu 1939 byly uzavřeny všechny vysoké školy a Karel Filsak byl spolu s ostatními studenty zatčen a vězněn tři roky v koncentračním táboře Sachsenhausen.¹⁷ Po návratu pracoval jako konstruktér a mladší projektant v ateliéru **Josefa Gočára** (1880–1945).¹⁸

Filsak se vrátil ke studiu na ČVUT opět po válce, ale pro onemocnění tuberkulózou v důsledku pobytu v koncentračním táboře znovu přerušil studium. Svazem mezinárodního studentstva byl doporučen na léčení do mezinárodního sanatoria ve Švýcarsku.¹⁹ Studia úspěšně dokončil v roce 1947 a tentýž rok nastoupil jako asistent u architekta **Oldřicha Starého**²⁰ a později u urbanisty **Aloise Mikuškovice**.²¹

Poté přišel další zvrat v dějinách Československa – Únor 1948, kdy se definitivně k moci dostala komunistická strana a s ní začala probíhat radikální sovětizace. KSČ se dostala do naprosté závislosti na sovětské politice a dikátu Moskvy. Všem oblastem života byly stále násilněji vnucovány sovětské vzory a metody.²²

Tržní ekonomika byla nahrazena ekonomikou centrálně plánovanou a byla zrušena instituce soukromého vlastnictví. Do konce roku 1948 byly převedeny všechny architektonické ateliéry téměř beze zbytku do mamutích státních projektových ústavů, zvaných Stavoprojekty, které se staly továrnami na projekty a přejaly také organizaci a metody práce průmyslových závodů. Nastal ostrý diktát racionalizačních opatření, industrializace a typizace, vedoucí k omezení materiálové základny a poklesu kvality.²³

¹⁷manuskript Karla Filsaka.

¹⁸**Josef Gočár** před první světovou válkou rozvíjel originální kubistickou architekturu, po vzniku Československa jej transformoval do rondokubismu, který pak v meziválečném období rozvíjel výtvárně pojatý funkcionalismus.

¹⁹manuskript Karla Filsaka.

²⁰**Oldřich Starý** (1884–1971) byl architektem a teoretikem architektury. Po roce 1920 se jako jeden z prvních architektů přiklonil k purismu. Redigoval časopis Stavba a později Architekturu ČSR.

²¹**Alois Mikuškovice** (1897–1952) převzal vedení Ústavu stavby měst na ČVUT po Antonínu Engelovi a po druhé světové válce činnost ústavu obnovil pod názvem Ústav stavby měst a krajinného plánování.

²²HALÍK 2005b, 300.

²³ŠVÁCHA 2004, 17.

1948–54: Karel Filsak a Karel Bubeniček v Havlíčkově ateliéru

Ředitelem pražského Stavoprojektu se stal **Josef Havlíček** (1899–1961),²⁴ pamětník meziválečné avatgardy, na jehož výzvu Filsak přešel roku 1949 k němu do ateliéru, kde dle vlastních slov „pomáhal zakládat první projektový ústav v ČSSR“.²⁵ Roku 1953 se pražský Stavoprojekt rozdělil na Pražský projektový ústav (PPÚ) a Krajský projektový ústav (KPÚ).

Sovětizace se však neměla vyhnout ani architektonickému stylu. Váhání ohledně uplatňování socialistického realismu v architektuře učinila dle Pavla Halíka přítrž útočná stať, která vyšla v *Tvorbě, týdeníku pro kulturu a politiku* na jaře 1950.²⁶

Dle Stalinových a Ždanových instrukcí měla být architektura celého sovětského bloku pojímána v duchu „socialistického realismu“,²⁷ tedy „socialistická svým obsahem a národní svou formou“. Architektura socialistického realismu se podle stalinistických teoretiků měla buď řídit příklady ze Sovětského svazu, anebo navázat na „pokrokové“ tradice v českých národních dějinách, za které byla považována renesance, neorenesance národního obrození nebo stavitelství venkovského lidu.²⁸ V odborných a uměleckých časopisech se objevovaly stále častěji teoretické články a reference přejímané ze sovětského tisku, studie o sovětské architektuře a metodě socialistického realismu. S přímou aplikací této metody se zpočátku nespěchalo, protože těžiště architektonické tvorby spočívalo převážně v rukou bývalé avatgardy, která stále věřila až do roku 1949 ve specifickou cestu Československa k socialismu a ve slučitelnost socialismu a moderního uměleckého výrazu.²⁹ Na scéně se však stále hlasitěji začala prosazovat mladá bojovná skupina revolučně naladěných architektů, kteří považovali sovětské příklady a metody za jediný závazný vzor pro socialistickou výstavbu v Československu. Dosud neměli žádné velké realizace, ale proti etablovaným veličinám bývalé avatgardy vytahovali pádné ideologické argumenty založené na znalosti sovětských pramenů. A avatgarda byla nucena hájit se opět v rámci ideologie, neboť skutečná polemika nebyla ve stalinistické atmosféře možná.³⁰ Tím, že v této hře dokázali zručněji kouzlit se sovětskými pravidly, získali nad nimi mladí radikálové navrch.³¹

Většina Stavoprojektů se musela zapojit do projektové přípravy výstavby Ostravy-Poruby, včetně Havlíčkova ateliéru, který pro ni navrhl řadu obytných domů (1943 projekt, 1955 realizace) v předepsaném socialistickém realismu.³² V této době vznikaly též

²⁴ **Josef Havlíček** (1899–1961) kromě absolvování ČVUT studoval ve 20. letech i na AVU u Josefa Gočára. Od počátku byl u něj zřetelný přístup k architektuře jako k plastické formě. Nejprve měla jeho tvorba kubistický ráz, ale během studia se propracoval k purismu a emotivně založenému funkcionalismu. V pokročilých 30. a 40. letech reagoval jako jeden z mála českých architektů na formující se Le Corbusierův brutalismus. Pro jeho pozdní tvorbu byla typická rezistence vůči oficiální podobě socialistického realismu (jemuž prý právě on začal říkat „sorela“) a experimenty s pyramidovou konstrukcí výškových staveb. Spolu s Krejcarem, Fragnerem, Linhartem a Benšem patřil k absolutní špičce pražské architektonické avatgardy. Po Únoru 1948 se stal prvním ředitelem pražského Stavoprojektu. (ŠVÁCHA 1995b, 248)

²⁵ manuskript Karla Filsaka, 1.

²⁶ HALÍK 2005a, 302.

²⁷ Andrej Ždanov byl roku 1946 Stalinem pověřen řízením sovětské kulturní politiky a byl zodpovědný za pronásledování nezávislých umělců.

²⁸ ŠVÁCHA 2004, 17.

²⁹ HALÍK 2005a, 299.

³⁰ ŠVÁCHA 2004, 17.

³¹ HALÍK 2005a, 300.

³² *Ibidem*, 310.

návrhy pro Jindřichův Hradec.³³

Do Havlíčkova ateliéru přišel **Karel Bubeníček** (1923–2007), čerstvý absolvent ČVUT, který pak společně s Filsakem vytvořil neoddělitelnou dvojici. Vynikající pověst získali již při asistenci Havlíčkovi u návrhu *věžových domů Kladno-Rozdělov* (1951 projekt, 1954 realizace).³⁴ Strážcům ideologické čistoty tehdejší architektury se rozdělovské domy zdály být krajně podezřelé – nesledovaly totiž sovětské vzory, ani domácí tradici, ale modernistický „perretovský“ klasicismus.³⁵

V roce 1953 vytvořili Filsak s Bubeníčkem samostatnou skupinu ve středisku **KIS Praha**,³⁶ která se zabývala výstavbou letišť. Navrhli urbanistické a zastavovací plány letiště *Praha-Ruzyně*, *Bratislava-Ivánka* a *Košice-Barca* (1953).³⁷ Současně se účastnili soutěží na typy škol, z nichž tři získaly ocenění Svazem architektů.

1954–58: Filsakův Ateliér 8 v KPÚ

V letech 1954–58 pracoval Filsak v Krajském projektovém ústavu (KPÚ) jako hlavní architekt **Ateliéru 8**.³⁸ K němu a Bubeníčkovi se přidal hned zkraje architekt **Jan Šrámek** (1924–1978). Dalším talentovaným nově příchozím byl **Jiří Louda** (1923–2001). Oba byli, stejně jako Filsak a Bubeníček, absolventy pražského ČVUT, které dokončili roku 1950. Poté pracovali ve Stavoprojektu – Louda v Praze u Václava Hilského (1909–2001), zatímco Šrámek v Žilině, kde navrhoval zatím jen nevýrazné klasicistické projekty.³⁹

Během několika let se ale tato skupina zformovala – bezpochyby pod autoritativním Filsakovým vedením – do mimořádně průrazného architektonického týmu, jehož síla spočívala v nebyvalém entuziasmu, s nímž se tým věnoval stále náročnějším architektonickým úkolům, a v neúporné snaze vyrovnat se s těmito úkoly na co nejvyšší umělecké úrovni. Důležitá ale byla také schopnost takové zakázky získat. Žádný z nich nepatřil k politickým prominentům.⁴⁰ Probojovali se k nim ve veřejných soutěžích. V té době nebylo obvyklé, aby si architekti sháněli zakázky sami, ale dostávali pracovní úkoly v rámci svého zaměstnaneckého poměru ve Stavoprojektu na základě tzv. volné kapacity, v praxi také díky konexím. Bylo ale obtížné si samostatně obstarat zakázku a prosadit ji jako oficiální úkol, stejně jako se nějakému přiřazenému úkolu vyhnout.⁴¹ Způsob fungování Filsakovy skupiny byl v té době výjimkou.

³³ *Směrný plán* (1948, 1950–1970), řešení *textilního závodu Jitka-Otín, pohotovostního sídliště závodu* (1948, 1950) a úvodní projekt *nemocnice v Jindřichově Hradci* (1948, 1950).

³⁴ ŠVÁCHA 1995e, 12.

³⁵ **Auguste Perret** (1874 – 1954) byl francouzský architekt, který se stal průkopníkem železobetonových staveb, které projektoval již od roku 1900, a ukázal bezpočetné konstrukční i estetické možnosti tohoto materiálu. Po válce mu byla svěřena obnova zničeného přístavu Le Havre (1945–1954) a podílel se také na obnově Marseille a Amiens, kde navrhl tzv. Tour Perret (1949–1952).

Jako další architektky, kteří si brali příklad z perretovského klasicismu, by bylo možné jmenovat Jaroslava Fragnera (*Planetárium v pražské Stromovce*, 1953–1956), Antonína Tenzera (*hotel Jalta v Praze*, 1954–1956 nebo Václava Hilského (*kulturní dům v Příbrami – Březových Horách*, 1955–1959).

³⁶ O tomto středisku se zatím nepodařilo zjistit nic bližšího.

³⁷ manuskript Karla Filsaka, 2.

³⁸ manuskript Karla Filsaka, 2.

³⁹ ŠVÁCHA 1995c, 2.

⁴⁰ ŠVÁCHA 1984, 38.

⁴¹ SEDLÁKOVÁ 2013, 13.

Jak Filsak napsal ve svém životopise: „*Svoji tvůrčí práci spojuji vždy se snahou vytvořit dílo, které by odpovídalo současnému uměleckému názoru a myšlení společnosti. Vždy jsem se snažil položit základy pro správné a kulturní chápání současné čsl. architektury. za dobu více než třicetileté praxe architekta jsem nebyl nikdy úzce specializován na užší rozsah architektonické tvorby a naopak jsem se snažil získat zkušenosti v komplexním chápání architektonického díla. Odtud pramení můj názor těsné vazby a úzké spolupráce mezi návrhem urbanistickým, návrhem objektu, návrhem interieru a všech profesí i návrhem detailu. Významným článkem tvorby našeho kolektivu jest spolupráce a podíl výtvarných umělců na architektonickém díle. Na tomto poli je naše generace dlužna vytvořit správný styl a metodu práce.*“⁴²

Postupně v týmu došlo k vzácné souhře jeho uměleckých individualit. Filsak měl smysl pro celek, vyhledával výrazné tvary. Bubeníček projevoval půdorysnou vynalézavost a tedy vymýšlel dispozice.⁴³ Šrámek měl jedinečný cit pro harmonické ladění tvarů i barev, pro tvarové zušlechtnění, zjemnění a Louda se s chutí pouštěl do různých experimentů.⁴⁴ Jejich práce se stala opravdu týmovou. Všichni se podíleli v průběhu celého návrhu od celkového konceptu až po detail.

V prosinci roku 1954 přednesl na celostátní poradě sovětských architektů a stavitelů v Moskvě první tajemník ÚV KSSS Nikita Chruščov referát *O odstranění zbytečnosti při projektování a provádění staveb*, ve kterém odsoudil „*ozdobnictví v architektuře*“ jako mrhání prostředky i pracovním úsilím.⁴⁵ Díky tomuto obratu v chápání metody socialistického realismu se mohla po polovině století prosadit ta varianta klasicismu založená na perretovském klasicismu nebo na přirozeně monumentálním klasicismu pařížské École des Beaux-Arts, ke které se Filsak přikláněl. V určité souvislosti s touto proměnou lze v jejich návrzích sledovat postupné oprošřování, „ekonomizaci“ už beztak velmi střídmého klasicistického aparátu,⁴⁶ který se nakonec omezil na souhru holých stěn a nejnutenějších tektonických článků a postupně se dostává až za stylový rámec klasicismu.⁴⁷

Velký dopad na směřování architektury celého sovětského bloku měl i další Chruščovův projev z února 1956 na sjezdu komunistické strany SSSR, v němž odsoudil Stalinovy zločiny. Jakkoli byly jeho morální apely dobově omezené a neodvažovaly se jít až k samé podstatě, ukončily nejnebezpečnější etapu studené války mezi Východem a Západem. Socialistická revoluce už neměla ovládnout svět ve válkách, ale tak, že se západní svět sám přesvědčí o vymoženostech sovětského modelu socialismu a o převaze jeho technického a kulturního potenciálu. Tento program mírového soutěžení pozdvihl železnou oponu a umožnil opět navázat přerušené styky se západními zeměmi.⁴⁸

Architektura se odteď už nemusela vyjadřovat obstarožním klasicismem a pseudo-folklórními prvky – sorela padla, ale tomu, aby si architekti osvojili soudobé západní styly nebo navázali na domácí funkcionalistickou tradici, bránilo přetrvávající ideolo-

⁴²manuskript Karla Filsaka, 3.

⁴³rozhovor – Vrana 2017.

⁴⁴ŠVÁCHA 1984, 38.

⁴⁵Tento referát Chruščov přednesl téměř dva roky po Stalinově smrti.

⁴⁶ŠVÁCHA 1985, 5.

⁴⁷V roce 1954 vzniká ve Filsakově ateliéru *návrh osmileté 25 třídní školy v Hrabové* (autoři Karel Filsak, Karel Bubeníček, spolupráce Jaroslav Švec, Zdeněk Chybný a Jan Šrámek; realizace 1957) a poté nerealizované soutěžní návrhy na *budovu Krajské odborové rady v Českých Budějovicích* (autoři Karel Filsak, Jan Šrámek; 1955).

⁴⁸ŠVÁCHA 1995a, 243.

gické pojmání architektonické tvorby.⁴⁹ Oba tyto styly byly považovány za produkt úpadkového kapitalismu a o tom, do jaké míry se jimi může socialistický architekt inspirovat, proběhla v letech 1956–58 živá diskuse v Architektuře ČSR a Československém architektu.⁵⁰ Nepříjemný byl v té době kosmopolitismus,⁵¹ buržoazní individualismus, elitářství a vůbec jakékoli výstřelky a výstřednosti, jako přehnaný technicismus „*ústící občas ve zvlášť nebezpečné napodobování strojů a dopravních prostředků*“. Za zvlášť úpadkovou a zruďnou polohu západních staveb byl označován skulpturalismus Le Corbusierovy kaple v Ronchamp (1951–55)⁵² a jiné jeho práce v duchu nového brutalismu. Zaujmut vyhraněné západnické postavení, případně říci na rovinu, že architektura na Západě je lepší než ta domácí, vyžadovalo odvalu, která byla režimem náležitě „oceněna“.⁵³

Účelem ideologické rétoriky namířené proti západní produkci, byla mimo jiné snaha zastřít stále zřetelnější úpadek stavebních technologií v souvislosti se zprůmyslněním stavebnictví, které se snažilo zúžit architekturu na pouhé skládání omezeného množství typů prvků.⁵⁴ Nechuť k odvážným formám nebo vyhraněným myšlenkovým konceptům západní architektury měla ale zřejmě i jiné, hlubinnější a nadčasovější příčiny, než byla zmíněná snaha zastřít vlastní technologickou nemohoucnost nebo strach před infiltrací západní ideologie. V preferenci prostoty, neokázalosti, pravdivosti a dalších podobných kvalit se, dle Rostislava Šváchy, ozývala též tradice české střídmosti, kterou už začátkem století založil Jan Kotěra a podobu doktríny jí mezi válkami vtiskl okruh Karla Teigehe, který hleděl na Le Corbusierovy a Miesovy stavby jako na amorální a asociální jev.⁵⁵

Na jaře 1956 se rozhodla vláda k účasti na světové výstavě EXPO 58 v Bruselu a vypsalá omezenou soutěž na pavilón ČSR. Vyhrál návrh Františka Cubra, Josefa Hrubého a Zdeňka Pokorného, jejichž demontovatelné fasády z kovu a skla už zdařile napodobovaly závěsové stěny tehdejšího internacionálního stylu. Tato lehká pavilonová architektura československé expozice byla osvěžením po několikaletém diktátu těžké monumentalitě sorely. Stala se brzy normou, kterou se pak léta řídil výraz staveb určených pro společenskou nebo přímo státní reprezentaci, u jakých bychom předtím očekávali spíše monumentalistický kód. Význam „bruselu“ tkví pro naši architekturu v tom, že se stal prostředníkem ve zpětném uvádění západního internacionálního stylu do našeho prostředí.⁵⁶ Sami autoři ale přitom stále vyzdvihovali tvarovou kázeň, střídmost a ekonomii stavby.⁵⁷

S bruselským směrem nicméně do počátku 60. let koexistovala tradičnější klasicis-

⁴⁹ Autonomní vývoj architektury jí bude přiznán až kolem poloviny 60. let.

⁵⁰ ŠVÁCHA 1995a, 40.

⁵¹ Kosmopolitismem byl označován nezájem o národní specifika.

⁵² Viz kritiky Oldřicha Starého (STARÝ 1956, 164–165) a Jiřího Gočára (GOČÁR 1959, 146–9, 249–51).

⁵³ Taktó veřejně vystoupit se do počátku 60. let odvážili jen dva architekti. Stanislav Sůva (1919–1987) si dovolil tvrdit, že originalita a výstřednost jsou „*nutné pro vývoj*“, že jsou „*součinitelem pokroku*“. (SŮVA 1957, 40) Jan Dvořák (1925–1998) ostře vystoupil proti ideologicky motivovanému očerňování západní architektonické tvorby. V roce 1956 napsal: „*Někteří naši kolegové, kterým je umožněno zúčastnit se mezinárodních kongresů architektury, považují pravděpodobně (...) za svoji občanskou a stavovskou povinnost, přinést ze své cesty svědectví co nejnegativnější.*“ Za to ho redakce časopisu v dalším čísle napomenula, že vidí Západ „*příliš kladně*“. Poté ztratil místo učitele na pražském ČVUT a těžce se prosazoval.

⁵⁴ ŠVÁCHA 1995a, 41.

⁵⁵ Kořenům této domácí tradice a jejímu opětovnému vynořování se věnoval v knize Česká architektura a její přisnost. (ŠVÁCHA 2004, 41)

⁵⁶ ŠVÁCHA 2007, 43.

⁵⁷ HRUBÝ/POKORNÝ 1963, 93.

tická linie. Dokončovaly se stavby vyprojektované před rokem 1956, jejichž autoři často přizpůsobovali nové módě alespoň interiéry. To byl případ i *velvyslanectví v Pekingu*.

Soutěž na něj byla vypsána ve stejné době jako soutěž na pavilón pro EXPO 58.⁵⁸ Zvítězil v ní návrh Filsakova týmu. Tým se v něm pokusil o rovnováhu mezi klasicismem a obnovou moderního stylu. Původní projekt byl čistě klasicistický, ale postupně, jak na projektu pracovali, umně do něj zapracovávali prvky ze soudobé architektury a po návštěvě Pekingu se snažili architekturu více přizpůsobit místním klimatickým podmínkám. Fasádu obytných budov velvyslanectví ztvárnili již v soudobém internacionálním stylu, když ji proměnili v plastickou strukturu. Balkónky a celá práce se strukturou fasád obytných budov, ale také štíhlé pilíře, na nichž spočívají výrazně vysunuté krycí římsy u velvyslancovy rezidence a budovy obchodního zastupitelství – všechny tyto brutalistní prvky odkazují na znalost v té době právě realizovaného Le Corbusierova Kapitolu v Čandigarhu (1951–65), ale jsou mistrně převedeny do jazyka moderního perretovského klasicismu. Přímý odkaz na Perreta bychom pak mohli najít ve slunolamovém betonovém mřížoví.⁵⁹ Interiér byl na soutěžním návrhu pojat spíše v duchu Plečnikova klasicismu inspirovaného antikou – s kanelovanými sloupy, kazetovaným stropem a historizujícím nábytkem,⁶⁰ ale na konci 50. let byl realizován v aktuálním odlehčeném bruselském stylu, který byl v kontrastu s klasicizujícím rámem.⁶¹ Návrh tohoto vybavení byl svěřen nově příchodnímu interiérovému architektu **Zbyňku Hřivnáčovi** (*1932),⁶² který sem přešel z Vojenského projektového ústavu poté, co mu sdělili, že ho „již nepotřebují“. Získal konexi na Filsaka, který ho na základě vstupní zkoušky přijal.⁶³ Hřivnáč pracoval při návrzích interiérů se Šrámkem, se kterým kromě celkových dispozičních řešení, navrhoval i zadával do výroby veškerý mobiliář (křesla, svítidla ve stylu origami apod.).⁶⁴

Vedle projektu pekingského velvyslanectví připravoval Filsakův tým také *reprezentativní pavilóny pro zahraniční výstavy v Plovdivu*⁶⁵, v *Addis Abbebě*⁶⁶ (1955) a v *Bari*⁶⁷ (1956).⁶⁸ Účastnili též soutěže na *odbavovací budovu letiště v Košicích* (1956)⁶⁹, ve které získali III. cenu.⁷⁰

⁵⁸Filsak, Bubeníček, Louda, Šrámek: *soubor budov čs. velvyslanectví v Pekingu* (1956, 1958–1960)

⁵⁹Jak je užité např. u kostela v Raincy (1922–23). (ŠVÁCHA 1995e, 12)

⁶⁰STRÁNÍK 1957, 121.

⁶¹ŠVÁCHA 1985, 9.

⁶²**Zbyněk Hřivnáč** pokračoval v rodinné truhlářské tradici a v letech 1947 – 1950 absolvoval učební obor truhlář. Poté přešel na Umělecko-průmyslovou školu obor Navrhování interiérů a průmyslový design, kterou zakončil roku 1954. Poté nastoupil do Vojenského projektového ústavu (VPÚ). Ani jeho zde však neminul diktát socialistického realismu, když se podílel na interiérových pracích mezinárodního hotelu International v Praze-Podbabě, jediné výškově stavbě podle socialistického vzoru u nás.

⁶³rozhovor – Hřivnáč 2017.

⁶⁴ŠTĚCH 2013, 20.

⁶⁵Karel Filsak, Jan Šrámek: pavilón československé expozice na veletrhu v Plovdivu (1956)

⁶⁶Josef Hrubý, Jan Šrámek: československý pavilón v Addis Abbebě, 1955

⁶⁷Jan Šrámek, Jiří Louda: československý pavilón v Bari, 1956

⁶⁸ŠVÁCHA 1985, 5.

⁶⁹Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jiří Louda, Jan Šrámek: Odbavovací budova letiště Košice-Barca, 1956

⁷⁰manuskript Karla Filsaka, 3–4.

1958–60: Filsakův tým v Konstruktivě

Po politických prověrkách, při kterých probíhala „hodnocení jednotlivých pracovníků“, museli roku 1958 někteří západníci opustit státní projektové ústavy. Trio Cubr – Hrubý – Pokorný před stejným osudem zachránil jen světový úspěch na EXPO v Bruselu.⁷¹ Filsakův tým též „prokádrali“⁷² a dospěli k „rozhodnutí, že tento ateliér příliš inklinuje k zahraničí, tak je třeba, aby trochu načuchl té domácí dělnické třídě,“ popisoval Zbyněk Hřivnáč.⁷³ Poslali je tedy, jak se tenkrát říkalo, „na lopatu“ – „do výroby“. Přešli do Konstruktivy, kde však již Filsak nemohl zastávat vedoucí postavení.⁷⁴

Konstruktiva měla na starosti výstavbu, tj. realizaci,⁷⁵ zatímco Stavoprojekt připravoval jen projekty. Ve stavebním programu Konstruktivy převažovala výstavba účelová (sklady, nemocnice, letiště), v menší míře bytová. Hlavní budova byla ve Spálené ulici,⁷⁶ kde však již nebyl volný prostor. Filsak proto získal od města objekt na Letenské pláni, tzv. Pavilon, který býval kdysi vyhlášenou restaurací a jehož prostory pro účely projektového ateliéru museli adaptovat.⁷⁷ Filsakova skupina byla ve vývozní projektové složce, kde připravovali projekty pro zahraničí. Roku 1958 se zúčastnili mezinárodní soutěže na *radnici v Torontu* a soutěže na *budovu krajského divadla v Českých Budějovicích* (1958).⁷⁸ Ve stejné době vznikla také řada návrhů pro Ministerstvo zahraničních věcí (MZV).⁷⁹

Situace v české architektuře se mezitím měnila. Na přelomu 50. a 60. let bylo nejen u nás, ale i v dalších socialistických zemích, hledání národní formy vystřídáno úsilím vyrovnat krok se světovou tvorbou. Postupně se čeští architekti vyvlékali z ideologické kurately. Místo úvah o tom, co se buď hodí, anebo nehodí pro socialistickou architekturu, hledali znaky dobré architektury.⁸⁰ U Filsakova týmu byla tato tendence umocněna vědomím závažnosti jeho státně reprezentačních úkolů, pro které již byl jakýkoli provincialismus zcela nevhodný. Na počátku jejich řady stálo právě dokončené *velvyslanectví v Pekingu* (1956–60), na kterém se objevily brutalistické motivy, ale ještě v klasicistním přestrojení, a jehož interiér doplnil bruselsky odlehčený mobiliář.⁸¹ Oba tyto styly –

⁷¹ŠVÁCHA 2007, 43.

⁷²Prověřili politickou a odbornou pracovní vyspělost.

⁷³rozhovor – Hřivnáč 2017.

⁷⁴rozhovor – Filsak ml. 2017.

⁷⁵Konstruktiva, stavební akciová společnost, Praha, byla jednou z největších stavebních společností v předválečném Československu. Roku 1941 byla začleněna do Škodových závodů a roku 1945 byla společně s nimi zestátněna. Úkolem závodu mělo být zajišťování adaptačních a udržovacích stavebních prací ve znárodněném koncernu. Roku 1948 byla Konstruktiva začleněna do nově vytvořeného národního podniku Československé stavební závody, Praha. Od počátku však byly vyvíjeny tlaky pro její osamostatnění, ke kterému opravdu došlo roku 1954, kdy se závody národního podniku Konstruktiva staly samostatnými národními podniky s vlastní právní subjektivitou.(archiv Konstruktivy)

⁷⁶Spálená 29, Praha 1– Nové Město

⁷⁷rozhovor – Hřivnáč 2017.

⁷⁸Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jiří Louda, Jan Šrámek: Mezinárodní soutěž na radnici v Torontu, Kanada (1958);Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jiří Louda, Jan Šrámek: Soutěž návrhu budovy krajského divadla v Českých Budějovicích (III. cena)(SÝKORA 1960, 1-4)

⁷⁹manuskript Karla Filsaka.

⁸⁰ŠVÁCHA 2004, 19.

⁸¹ŠVÁCHA 2007, 66.

brusel⁸² a **brutalismus**⁸³ – budou dále rozvíjet do jejich vrcholné podoby.

Rok 1959 byl velice důležitý tím, že vyhráli hned dvě soutěže související s reprezentací státu „směrem ven“ a současně letectvím: soutěž na *návrh interiéru reprezentační cestovní kanceláře ČSA v paláci Kotva v Praze* a ještě významnější na *návrh souboru odbavovacích budov nového letiště Praha-Ruzyně*.

Interiér *pražské cestovní kanceláře ČSA v paláci Kotva v Praze* (1959–60)⁸⁴ již působil velmi sebejistě a řadil se společně s úpravou Laterny magiky v pražském paláci Adria (přímo od autorů československého pavilonu na Expu 58)⁸⁵ k nejvýznamnějším interiéřům v bruselském stylu.⁸⁶ Pouze náznakově dělený prostor byl lemovaný elegantními aerodynamicky tvarovanými křesílky a shluky lamp, do kterého byla neméně pečlivě vybrána soudobá výtvarná díla.

Stejně jako byl Peking prvním z celé řady budoucích realizací ambasad, tak byla cestovní kancelář v Kotvě první z budoucích četných poboček ČSA realizovaných Filsakovým a Šrámkovým týmem.

⁸² Ačkoli je **brusel** často pokládán za český vynález, objevil se v interiéristické tvorbě řady evropských i amerických architektů před anebo souběžně s naší expozicí na Expo 58, např. Charlese Eamese, Eero Saarinena, Arne Jacobsena nebo Gia Ponti. Mohli bychom jej ztotožnit s pozdním modernismem.

⁸³ **Brutalismus** (název odvozený pravděpodobně od fr. *béton brut – pohledový beton*) vycházel z krabicové skleněné a hliníkové architektury Miese van der Rohe, jehož tektonickou logiku chtěl umocnit větší expresivitou obrysů, konstrukcí a materiálů, a z pozdního díla Le Corbusiera. Ve svých prvních krocích chtěl být antiestetický. Nešlo mu ani tolik o umění jako spíše o etiku, o pravdu: pravdu materiálů, konstrukcí, sociálního obsahu. Texty a debaty vážící se k těmto námětům se staly nedílnou součástí. Dnes se tak tento směr jeví jako paralela soudobému filozofickému existencialismu. Vnášel do architektury a urbanismu témata, jako byla identifikace člověka s místem, přináležení k místu, sousedství, pomíjivost a nečasovost, otázky po roli institucí v tržní společnosti. (ŠVÁCHA 2007, 66) Evropskou verzi brutalismu reprezentoval Team X, americkou Louis Kahn. V českém prostředí se brutalismu říkalo *plastická architektura*, ale tento pojem zahrnoval i *skulpturalismus*, který na rozdíl od brutalismu se vymezoval proti chladné a domněle odlidštěné skleněné architektury Miese van der Rohe a měl nepochybně umělecký ráz. (ibidem, 67) Na rozdíl od Západu u nás zcela chyběla teoretická základna. Kromě toho se český brutalismus odlišoval tím, že řešil pouze monumentální reprezentační budovy, ale již nikoli „nižší“ úkoly sociálního bydlení, jako tomu bylo u Le Corbusiera, Teamu X nebo Louise Kahna. U nás byl brutalismus manifestací výlučnosti. I z toho důvodu chápal Filsakovým tým brutalismus a jeho prostředky jako výtvarný systém, který dále dotvářeli uměleckými díly. (ibidem, 67)

⁸⁴ Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jiří Louda, Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnác: cestovní kancelář ČSA Kotva, Revoluční třída 1–3 (1959 návrh, 1960 realizace)

⁸⁵ ŠIMONÍKOVÁ 1982, 6.

⁸⁶ Prvním moderně pojatým interiérem, který po období *sorely* opět sledoval soudobé tendence, byl pravděpodobně *interiér Polského kulturního a informačního střediska v Praze* z roku 1957 od Karla Pragera, který ale nebyl přístupný veřejnosti. (KOULA 1958, 71).

1960–66: Filsakova projekční skupina ČSA a Šrámkův formující se tým pod Konstruktivou

Vedení podniku Konstruktiva „nemělo o architektonickou tvůrčí práci v konceptním stadiu staveb zájem“,⁸⁷ jak to vyjádřil Karel Filsak. Zbyněk Hřivnáč důvod vyjádřil méně oficiálně: „Pro Filsaka bylo potupné být pod hlavičkou Konstruktivy, protože, jak říkal ti jen hrabali štěrky na dálnicích. On mířil výš.“⁸⁸

Nicméně důsledkem bylo, že Filsak požádal v roce 1960 o přijetí skupiny do Československých aerolinií, kde byla v té době založena vlastní projekční složka. K ČSA s ním přešli Karel Bubeníček a Jiří Louda. Ostatní zůstali oficiálně pod Konstruktivou.

Po tomto rozdělení se ale v podstatě nic nezměnilo. Nadále oba týmy pracovaly v jednom ateliéru a na společných projektech – pokračovaly v návrhu letiště Praha-Ruzyně, pracovaly na realizaci cestovní kanceláře v Kotvě a na československých velvyslanectvích, jejichž zakázky získávaly díky účasti v dalších soutěžích. Je ale patrné formování postupné formování Šrámkova vlastního okruhu, jádra jeho budoucího samostatného ateliéru.

Filsakova projekční skupina ČSA

Filsak se stal vedoucím projekční skupiny ČSA.⁸⁹ K němu, Karlu Bubeníčkoví a Jiřímu Loudovi se přidal architekt **Ivan Skála** (*1935), který vytvořil s Loudou nerozlučnou pracovní dvojici. Roku 1962 přibyl do týmu také architekt **Josef Vrana** (*1939), který právě dokončil ČVUT a který se hned osvědčil při kreslení perspektiv.⁹⁰

Jejich kancelář se nacházela v prvním patře tzv. „malé Kotvy“ na náměstí Republiky, tedy v objektu starého městského leteckého centra ČSA.⁹¹ Zde byli i Hřivnáč se Šrámkem. Později přesídlil ateliér do budovy bývalé Pražské bursy peněžní a zbožní u Václavského náměstí (před stavbou nové budovy Národní shromáždění na tomto místě).

Karel Filsak byl tím velkým šéfem. Přišel vždy s geniální myšlenkou a dal koncept.⁹² Zbyněk Hřivnáč jej přirovnával k „hurikánu“ nebo „trombónu“.⁹³ Jeho architektura byla hodně pocitová. „... My jsme vždycky v tom hledali ještě nějaké racionální prvky,“ popisoval Zdeněk Rothbauer, „kdežto Filsak to tam rval takovým tvrdým způsobem, jak ho to zrovna napadlo. Pamatuju si, že když můj kolega Jiří Gerbert pracoval na fasádě

⁸⁷manuskript Karla Filsaka, 2.

⁸⁸rozhovor – Hřivnáč 2017.

⁸⁹Spadali tedy pod Ministerstvo zahraničních věcí (MZV). Karel Filsak jako samostatný projektant dostával plat 2 600 Kčs (v roce 1960 označen jako „osobní plat“, do nomenklatury ČSA zařazen až v roce 1961), Karel Bubeníček a Jiří Louda 2 280 Kčs a nejmladší Ivan Skála jako projektant 1 800 Kčs. Pro srovnání tehdejší generální ředitel ČSA Josef Procházka měl plat 3 800 Kčs a Filsakův plat byl hned po něm druhým nejvyšším u ČSA. Platy Bubeníčka a Loudy byly na třetím místě, srovnatelné pouze s platem samostatného konstruktéra Josefa Barana a vedoucího sekretariátu ČSA Juliua Kováče.(archiv ČSA 197, údaje z let 1960 a 1961)

⁹⁰rozhovor – Vrana 2017.

⁹¹Byla to jen malá místnost. „Není veliká a ještě víc než polovinu zabírají stoly pokryté různými plány, papíry, vzory lamp ap. Na jedné stěně jsou různobarevné vzorky nějakých kachlíčků, na druhé zase látek. Několik židlí, skříň, věšák – je to tu trochu neuspořádané. Teď je tu jen jeden člověk, ale jak jich tu může pracovat pět najednou, to si nedovedu představit,“ popsala Miluše Rabasová, jak vypadalo jejich zázemí v té době.(RABASOVÁ 1960, 212)

⁹²rozhovor – Vrana 2017.

⁹³rozhovor – Hřivnáč 2017.

*Intercontinentalu, Karel Filsak nad ním stál a – jak jsou tam ty vertikální prvky – říkal: „Jirko, to musíš dělat m-ta-ta-m-ta buch buch!“*⁹⁴ Stejně popisoval Filsakovo vedení i Zbyněk Hřivnáč: *„Filsak ani nekreslil, akorát přinesl něco z domova. Když měl nějakou myšlenku, řekl: Zbyňdo, pocem. Teď rozbalil balíček a tam měl takovou čáru a takovou čáru a stín – tak tohle se drží.“*⁹⁵

Filsakův dlouholetý spolupracovník Karel Bubeníček byl naopak *„nesmírně noblesní chlap“* a dával ateliéru řád.⁹⁶

Formující se Šrámkův tým

Jan Šrámek byl pravým opakem Filsaka. Měl vznešené, jemné vystupování. Dokázal urovnat jakýkoli spor.⁹⁷ Chodil vždy vysoce elegantně oblečen.

K němu a Zbyňku Hřivnáčovi se přidal po absolvování ČVUT roku 1962 a povinné vojenské službě architekt **Jan Bočan** (1937–2010), další výrazná osobnost.⁹⁸ Měl velice temperamentní povahu, která se projevovala i v architektuře. Oproti Šrámkovi, který preferoval klidnější a civilnější řešení, byl Bočan pro dynamičtější charakter.⁹⁹ Také pod jeho vlivem se kolem poloviny 60. let měnil styl ateliéru blíže k soudobé brustalistní estetice, zejména to bylo patrné u interiérů, ve kterých převládl robustnější nábytek. *„Byl osobností, která se nedala přehlédnout, jak v architektuře, tak ve společnosti. Byl požitkář, sám to o sobě napsal. Miloval dobré jídlo, červené víno a zábavu. . . Neexistovalo nic důležitějšího a zajímavějšího než nový pracovní úkol. Vrhla se do něj a nejen on, s vervou, entuziasmem a vehemencí sobě vlastní. Těšil se na každou novou práci jako dítě na novou hračku – zkoumal, objevoval, vymýšlel a vydával ze sebe spoustu energie. Takto intenzivně prožíval každý úkol, měl přímo fyzický požitek z práce,“* napsala o něm Daniela Bočanová.¹⁰⁰ Šrámek pro něj byl od počátků opěrným bodem nejen architektonického, ale i civilního života.¹⁰¹ Byl *„harmonizující osobností, která dokázala usměrnit mladého, divokého a průbojného architekta.“*¹⁰²

V roce 1965 přišel k nim do Konstruktivy **Zdeněk Rothbauer** (*1941), čerstvý absolvent ČVUT, který byl Šrámkovi doporučen profesorem Cubrem. *„A Šrámek se posadil a říkal: „Nebudu se starat o několik lidí, budu se starat jedině, pokud budete pracovat s Janem Bočanem.“ Tak jsem řekl, že mi to nevadí, já jsem Jana Bočana znal už ze školy. . . On byl starší o tři a půl roku. Takže jsme byli takovouto násilnou formou daní dohromady. Ale nám to absolutně nevadilo. Myslím, že jsme se po celý náš profesní život perfektně doplňovali,“* vzpomínal Zdeněk Rothbauer na začátek jejich spolupráce.¹⁰³

⁹⁴ŽELEZNÝ 2012b, 61.

⁹⁵Popisovaná scéna se týkala návrhu velvyslanectví v New Delhi.(rozhovor – Hřivnáč 2017)

⁹⁶Bohužel brzy onemocněl na oči, takže mu museli pomáhat, ale stále držel ateliér svou *„vnitřní noblesou“*.(rozhovor – Vrana 2017)

⁹⁷KARASOVÁ 2012, 86.

⁹⁸Jeho budoucí manželka se zeptala přítelkyně Jana Vransy, zda by mohl Bočan po studiích nastoupit u Filsaka. Ateliér Filsaka u ČSA byl ale malý, proto se Filsak zeptal Jana Šrámka.(rozhovor – Vrana 2017)

⁹⁹BOČAN 2012a, 22.

¹⁰⁰BOČANOVÁ 2012, 224.

¹⁰¹Ibidem, 224.

¹⁰²Ibidem, 224.

¹⁰³ŽELEZNÝ 2012b, 60.

Zpočátku, než se dostali k navrhování celých domů, pracovali na interiérech. Jan Bočan popisoval, jak tyto úkoly formovaly jeho budoucí styl: „*Když jsem byl mladý architekt a nedostával jsem se ještě k práci na barácích, tak mě většina pánu architektů žádala, abych pro ně udělal interiér, veškerý vnitřní prostor. Takže jsem se tím zabýval tak dlouho, že každý barák, který dělám, mi roste spíš zevnitř než zvenku. O fasádě nepřemýšlím – ta vychází z vnitřních prostorů.*“¹⁰⁴ Nebyli však jako absolventi ČVUT, odborníci přes nábytek, neboť se na stavební fakultě po technologické stránce nábytek nevyučoval. Aby mohli navrhovat veškeré vnitřní vybavení, museli se vše doučit – vědět jaké materiály se používají, jakými způsoby se dají zpracovávat, tedy např. jak se ohýbá dřevo, jak a čím se vyplní křeslo, jak se šijí švy apod. Mohli se nejprve opřít v týmu o Zbyňka Hřivnáče, který měl ohromnou zkušenost s tvorbou interiérů a jeho vybavením, ale také o znalosti dalšího nově příchozího **Oldřicha Novotného** (*1941), který absolvoval Střední umělecko-průmyslovou školu (SUMPŠ) v Praze. Další znalosti získali praxí při spolupráci s řemeslníky výrobního podniku, od kterých se dozvěděli, jak se co dělá. U křesel vytvořili návrh, který kreslili v měřítku 1:1. Poté se vyrobil prototyp, který se odzkoušel, upravil a na jejím základě vznikla série. Pro interiéry cestovních kanceláří ČSA bylo třeba jen pár kusů, ale u velvyslanectví jedna série čítala třeba 100 kusů, takže si nemohli dovolit něco pokazit. Individuální návrh křesel šel tak daleko, že navrhovali dokonce i potahové látky křesel. V manufaktuře uměleckých řemesel skládali k sobě špulky nití s barvami, ze kterých látka bude. Vybírali též jakou vazbu a jaký vzor použijí.¹⁰⁵

Velvyslanectví a mise

V tomto období, kdy Filsakův tým byl u ČSA a Šrámkův v Konstruktivě se nadále účastnili soutěží na československá velvyslanectví. Ačkoli byl Filsak a jeho lidé zaměstnanci ČSA a dostávali pravidelný měsíční plat, mohli se účastnit veřejných soutěží a když vyhráli, MZV požádalo ČSA a Konstruktivu o vypracování projektu a realizaci a refundovalo jim to.¹⁰⁶ V té době uspěli v soutěžích na ambasády v Brazílii (1962), československou misi v Ženevě (1965) a New Delhi (1966). Šrámkův tým navíc též na interiéry velvyslanectví v Sofii (1961) a Londýně (1965). Jejich interiéry byly založené opět na myšlence dokonalé, do posledních podrobností vypracované, jednotě užitých i volných umění.¹⁰⁷

Interiéry čs. velvyslanectví v Sofii (1961–66)¹⁰⁸ byly první větší samostatnou realizací Šrámkova týmu.¹⁰⁹ Šrámek vypracoval prováděcí plány podle staršího konceptu Gustava Paula (1957).¹¹⁰ Vstupní hala s rozevlátými křivkami spirálového schodiště a s moderními jednoduchými lehkými kónickými křesílky na tenkých nožkách rozvíjela dále bruselský styl. Soukromé prostory v rezidenční části byly ale pojaty zcela odlišně, když do nich byly citlivě zakomponovány starožitnosti nebo pestré dekorativní koberce.¹¹¹

¹⁰⁴BOČAN 2001, nestr.

¹⁰⁵rozhovor – Rothbauer 2017.

¹⁰⁶rozhovor – Vrana 2017.

¹⁰⁷ŠVÁCHA 1984, 38.

¹⁰⁸Gustav Paul, Jan Šrámek, Jiří Louda, Jiřina Loudová, Zbyněk Hřivnáč: československé velvyslanectví v Sofii, 1961–66)

¹⁰⁹**Jiřina Loudová** (*1926) byl manželkou Jiřího Loudy, v letech 1955–58 pracovala ve Stavoprojektu a poté byla spolu s ostatními přeložena do Konstruktivy Praha.

¹¹⁰ŠVÁCHA 1985, 10.

¹¹¹ŠTĚCH 2013, 21–23.

Současně s výstavbou velvyslanectví v Sofii byl tým pověřen i realizací kanceláře ČSA (1963–64).

V roce 1962 vyhráli společně soutěž na návrh *čs. velvyslanectví v Brazílii* (1962–65),¹¹² Architekti měli k dispozici podlouhlou svažující se parcelu, která jim umožnila uspořádat soubor do tří oddělených budov do terasovitých stupňů tak, aby poskytovaly výhled na jezero. V návrhu se mnohem výrazněji než u velvyslanectví v Pekingu přihlásili k drsné a dramatické poetice Le Corbusierových brutalistických staveb a tím opět nebezpečně překračovali dobové ideologické bariéry. Le Corbusierův výrazový aparát obohatili několika velmi původními detaily, zvláště charakteristickými podélnými „škvírami“ v plášti rezidenčních budov.¹¹³ Miesovské „almost nothing“ – skoro nic – zde ovládlo schodišťovou síň, jejíž prostor byl natolik vyprázdněný, že v něm hrály velkou důležitost i takové detaily jako stín vržený na podlahu tenkou okenní výztuží.¹¹⁴ Na výtvarné výzdobě se podíleli Čestmír Kafka, Eva Kmentová, Olbram Zoubek a sklářští výtvarníci Stanislav Libenský a René Roubíček.

Vrchol tvorby Filsakova a Šrámkova týmu v brutalistickém stylu pak představoval *areál stálé mise Československé republiky při OSN v Ženevě* (1965–69).¹¹⁵ K dispozici měli pozemek v předměstské zóně poblíž paláce OSN, určené k nové výstavbě rezidenčního města. Volili již na předchozím projektu osvědčenou zástavbu pavilonového nízkopodlažního charakteru, která odpovídala prostředí více rozsáhlé parkové aglomerace než monoblok a nebyla také tak nápadná. Pozemek, mírně se svažující k ženevskému jezeru, poskytl znovu možnosti pro terasovité rozvinutí urbanistické koncepce a využití atraktivních dálkových krajinných pohledů na jezero i siluetu Mont Blancu v pozadí.¹¹⁶ Ve všech fázích projektu a realizace chápali pavilonovou formaci i zahradu jako jediný celek, dotvořený do posledního detailu. Rafinovaně pracovali s prostorem, docházelo k prolínání vnějšku a vnitřku, které hraničilo až s jejich úplným splýváním. Vnější drsné pohledové betony se dostávaly do kontrastu s kultivovanými mahagonovými rámy.¹¹⁷ Podobné napětí panovalo i mezi uměleckými díly – razantně utvářenými dřevěnými reliéfy Jana Koblasy a uhlazenějšími plastikami Stanislava Libenského a Jaroslavy Brychtové v reprezentačních interiérech mise. Jakoby se zde zcela samozřejmě prolínaly rozdílné povahy Filsaka směřujícího k drsnější estetice a Šrámka hledajícího harmoničnost.

Tým Karla Filsaka poté vyhrál soutěž také na *československé velvyslanectví v New Delhi* (1966, 1971–74)¹¹⁸. Vytvořili tak abstraktně pojaté miniaturní městečko s atriem, které mělo vytvořit vhodné podmínky pro život i práci. Klíčem bylo propojení interiéru s exteriérem. Inspirací jim byla místní architektura reagující klimatické podmínky.¹¹⁹ Na interiérech pracoval zejména sám Zbyněk Hřivnáč po konzultacích

¹¹²Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jan Šrámek, Jiří Louda: Československé velvyslanectví v Brazílii (1961 soutěž, 1962 projekt, 1965 dokončena I. etapa. Při projektu interiéru rozšířili kolektiv Zbyněk Hřivnáč s Oldřichem Novotným. 1973–75 II. etapa (Jan Bočan).(ŠRÁMEK et al. 1984, nepag.)

¹¹³ŠVÁCHA 1984, 38.

¹¹⁴ŠVÁCHA 1985, 9.

¹¹⁵Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč, Oldřich Novotný: areál stálé mise Československé republiky při Organizaci spojených národů (OSN) v Ženevě, 1965–66 soutěž, 1966–69 realizace

¹¹⁶BUBENÍČEK 1971, 397.

¹¹⁷ŠVÁCHA 1996, 31.

¹¹⁸Karel Filsak, Karel Bubeníček, Karel Filsak ml.; spolupracovníci: Zdeněk Dvořák, Jan Kozel; Zbyněk Hřivnáč (interiéry): Československé velvyslanectví v New Delhi (1966 soutěž, 1971–74 realizace)

¹¹⁹ŠVÁCHA 1995d, 9.

s Karlem Filsakem. Oba zde pobývali několik měsíců a dohlíželi na realizaci, která se uskutečňovala v těsné spolupráci s místním primitivním výrobním zázemím a místními řemeslníky.

Na přelomu let 1965–66 vypsalo ministerstvo zahraničí omezenou soutěž na *velvyslanectví v Londýně*,¹²⁰ kterou vyhrál návrh mladého Jana Bočana, který vzpomínal jak se k takové prestižní zakázce dostal, ačkoli měl za sebou jen návrhy interiérů: „*Tehdy za mnou přišel šéf a řekl: ‚Honzo, zkuste udělat nějaký návrh velvyslanectví do Londýna, jen tak pro představu.‘ Zadal mi situaci a dodal: ‚Ono se to stejně realizovat nebude. Ale pracoval jste na všelijakých rutinních úkolech, tak ať máte trochu radost.‘ Tak jsem si chvíli hrál. Za nějakou dobu přišel šéf celý bledý: ‚Honzo, ono se to bude realizovat!‘ Byla to ohromná příležitost.“¹²¹ Ambasádu v Londýně tvořily dvě budovy: velká administrativní, obrácená do rušné třídy Notting Hill Gate a tvořící jakýsi štít celého areálu, a menší reprezentační při klidné parkové uličce.¹²² Obě stavby pokračovaly v brutalistickém stylu předchozích návrhů velvyslanectví Filsakovy skupiny, ale každá měla jiný charakter, který odpovídal jejich odlišným účelům. Administrativní budova působila spíše dojmem průmyslové stavby, zvláště díky mohutným sdruženým válcům-komínům. Výraz reprezentační budovy byl naproti tomu noblesně klasicistický.¹²³ Interiér byl dotvořen v jednotné myšlence do posledního detailu, včetně vnitřního vybavení i uměleckých děl. Vznikl „*vznosný, dokonale integrovaný celek, ovšem také celek příliš citlivý na každý amatérský zásah, přesun nábytku, ba i pootočení křeslem,*“ jak jej charakterizoval Rostislav Švácha. Již v dobové kritice napsal Jiří Šetlík o křeslech, že „*přerostla originalita skulpturálních forem samu jejich funkci,*“¹²⁴ ale to samé platilo i pro obrovské kulovité popelníky a další zařízení. Účastnilo se nespočet výtvarníků: Stanislav Kolíbal vytvořil plastiku v zahradě, René Roubíček navrhl skleněné lustry, Eva Kmentová umístila svoji aluminiovou plastiku v hale, Aleš Veselý grafiky, Jiří John tapiserii, Oldřich Smutný a Karel Mezera štukolustro do recepčního sálu, Adriana Šimotová obraz ad.¹²⁵*

Cestovní kanceláře ČSA

Vedle těchto velkých reprezentativních budov vznikaly i drobnější realizace reprezentačních cestovních kanceláří ČSA. Po *Kotvě v Praze* (1959–60), kterou Filsakův tým realizoval již pod hlavičkou ČSA ve spolupráci se Šrámkovým týmem. V ještě bruselském stylu jsou též kanceláře ve *Vídni* (1961–62) a *Curychu* (c1960–62). Pobočky byly zřizovány ale i v exotických destinacích, jako byla *Havana*, *Bagdád*, *Bombaj*, *Rangún*, *Phnom Phenh*, *Kábul* nebo *Konakry* (1961–62). V roce 1963 začal Filsak při výzdobě kanceláří uplatňovat díla informelních autorů (Aleše Veselého, Mikuláše Medka a Jana Koblasy), která se tak ocitla např. v *Římě* nebo *Damašku* (1963). Nejvelkolepější se pak stala výzdoba kanceláře v *Košicích* (1962–64). Tým též dohlížel na návrh kanceláře v *Ostravě* (1962, 65–66), kterou dostal na starost architekt Radim Ulmann.

Jan Šrámek se Zbyňkem Hřivnáčem spolu s Kotvou navrhovali též *cestovní kancelář sovětského Aeroflotu* na Václavském náměstí (1959–60).¹²⁶ Šrámkově týmu pak Filsak

¹²⁰ Jan Bočan, Jan Šrámek, Karel Štěpánský: *velvyslanectví v Londýně* (1966–69). Na interiérech se podílel Zdeněk Rothbauer, Oldřich Novotný a Zbyněk Hřivnáč.

¹²¹ SERRANOVÁ n.d.

¹²² ŠVÁCHA 2000.

¹²³ ŠVÁCHA 1985, 13.

¹²⁴ ŠETLÍK 1970, 3.

¹²⁵ *Ibidem*, 3–9.

¹²⁶ Tato pobočka na Václavském náměstí č. 11 byla zdemolována roku 1969 při oslavách vítězství nad

„přepustil“ i některé z kanceláří ČSA. Nejranějším byl *Stockholm* (1961–62). U dalších realizací byl vidět příklon k větší hmotnosti a geometrické čistotě, která byla blízká Zbyňku Hřivnáči,¹²⁷ jako např. u *Varšavy* (1962–63), *Sofie* (1963–64) nebo *Paříže* (1964–65), jejímž návrhem byl pověřen Jan Bočan. Též realizovali *kanceláře Čedoku* (1966) v ulici Na Příkopě nebo interiéry *pražské kavárny Alfa* (1964–67)¹²⁸ na Václavském náměstí a *prodejny Femina* (1964–67)¹²⁹ v Železné ulici. V nich je již vidět příklon k větší hmotovosti, objemnosti a plasticitě, stejně jako u jiných interiérů z druhé poloviny 60. let, ke kterým patří též cestovní kancelář v *Berlíně* (1968) nebo *Kodani* (1967–68).

Návrhy hotelů

Oba architektonické týmy v polovině 60. let, těsně před založením vlastních ateliérů, zaneprazdňovaly návrhy mezinárodních hotelů.

Filsakův tým připravoval návrh *transitního hotelu ČSA na náměstí Curierových v Praze* pro ČSA (1964) v návaznosti na letecké centrum Praha, které mělo sloužit k odbavení cestujících v centru města místo nedostatečných prostor v paláci Kotva.¹³⁰ Roku 1967 ale bylo staveniště hotelu včetně komplexní přípravné dokumentace postoupeno Čedoku k výstavbě *mezinárodního hotelu IHC* (dnešní Intercontinental),¹³¹ za podpory zahraničních partnerů. Jeho návrhem byl pověřen opět Karel Filsak.

Šrámkův tým pracoval na projektu *mezinárodního hotelu na předmostí Švermova mostu* pro Čedok.¹³² Tento úkol byl neobyčejně náročný hlavně po stránce urbanistické kvůli stylově i výškově různorodému okolí. Jejich návrh by tento prostor opravdu sjednotil, kdyby byl realizován.

Kromě těchto projektů byla týmům též zadána celá řada dalších prací pro Ministerstvo zahraničních věcí. Jak to formuloval Karel Filsak: „*Pracovní program skupiny tak přerostl rámec pracovních povinností a možností projekční složky ČSA. Z těchto důvodů jsem zahájil jednání o převedení projekční skupiny architektů do nově budovaného projektového ústavu – Sdružení projektových ateliérů.*“¹³³

Šrámek se též rozhodl z obdobných důvodů k založení vlastního ateliéru ve SPA, neboť bylo třeba připravit pro hotel na předmostí Švermova mostu složité prováděcí plány.¹³⁴ Ateliér byl založen, ale z realizace hotelu nakonec sešlo.

SSSR v rámci Mistrovství světa v hokej a byla použita režimem jako jedna ze záminek pro nastartování normalizačního procesu.

¹²⁷ rozhovor – Hřivnáč 2017.

¹²⁸ Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč: interiéry pražské kavárny Alfa, Václavské náměstí 28, 1964–67

¹²⁹ Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč, Věra Hylišová, Jiří Šimoník, Oldřich Novotný: prodejna Femina, Železná ulice 22, 1965–67 (ŠVÁCHA 1985, 10)

¹³⁰ M. VLČEK 1964, 75.

¹³¹ archiv ČSA 270.

¹³² Jan Šrámek, Jan Bočan, Alena Šrámková: projekt Mezinárodního hotelu na předmostí Švermova mostu.

Soutěže vypsané roku 1965 se zúčastnil i Filsak s Bubeníčkem, kteří obdrželi II. cenu. (MATAŠOVSKÝ 1967, 1), (SYROVÝ 1966, 6)

¹³³ manuskript Karla Filsaka, 3.

¹³⁴ ŠVÁCHA 1985, 13.

1967–70: Ateliéry Epsilon, Beta a Loudova projekční skupina ČSA

Roku 1967 si Karel Filsak s Janem Šrámkem založili vlastní ateliéry ve Sdružení projektových ateliérů. Jiří Louda zůstal u ČSA a převzal vedení po Filsakovi.

Sdružení projektových ateliérů (SPA)

Postupné uvolňování politických a společenských poměrů v 60. letech umožnilo zbavit se závislosti na státní projektové organizaci a roku 1966 vytvořit samostatné projektové ateliéry, které si organizují práci sami. Všechny ateliéry dostaly své názvy podle písmen řecké abecedy. Sdružení vzniklo oficiálně 1. července 1966 založením jeho prvního ateliéru. Tím byla *Gama* Karla Pragera. Následujícího roku byl založen i ateliér *Epsilon* Karla Filsaka a ateliér *Beta* Jana Šrámkova. Dále zde byla *Alfa* Vladimíra Machonina, *Delta* Jiřího Klena,¹³⁵ a *Omicron* Jiřího Kadeřábka.¹³⁶

Na začátek si vedoucí ateliérů přenesly projekty, které měli rozpracované: Filsak projekt transitního hotelu ČSA na náměstí Curierových a studii leteckého centra na Těšnově, Šrámek hotel Čedoku na předmostí Švermova mostu a čs. velvyslanectví v Londýně, manželé Machoninovi festivalové kino v Karlových Varech a Karel Prager Národní shromáždění.

Největší změnou pro všechny byla volnost, možnost organizovat si věci po svém. „*Sdružení projektových ateliérů vlastně uskutečňuje dávný sen, kdy ředitel ústavu měl pocit, že řídí všechny projekty,*“ uvedl v dobové diskusi Filsak. „*Spočítal jsem, že jsem ve svém životě na různých ústavech v různých zaměstnáních měl osm až deset ředitelů. A teď nemám žádného. Myslím si, že – a to cítíme všichni, že se ústavní kolosy opotřebovaly natolik, že nestačí modernímu tempu. Má-li být životní prostředí umělecké, musí je dělat umělec a nikoli organizace.*“¹³⁷ Jednotlivé ateliéry měly v podstatě postavení samostatného projektového ústavu. Jejich nadřízeným orgánem byl Národní výbor hlavního města Prahy. Ateliéry se sdružovaly jen v některých společných otázkách.¹³⁸ Měly např. společnou obslužnou administrativu, hospodářskou správu apod. Reprezentativním orgánem Sdružení byla rada skládající se z vedoucích všech pěti ateliérů,¹³⁹ v jejímž čele se každý rok střídali.

Období relativní svobody však mělo skončit. Přišel srpen 1968, kdy Pražské jaro bylo násilně potlačeno invazí vojsk Varšavské smlouvy do Československa.¹⁴⁰ Následující rok ještě doznívala demokratičtější atmosféra. Nejhorší období ale začalo v roce 1971. Spojené projektové ateliéry, které byly už dlouho trnem v oku režimu, byly od 1. 7. 1971 zrušeny a z nich byl vytvořen Projektový ústav výstavby hl. m. Prahy (PÚ VH MP).¹⁴¹ Ředitelem se stal Oldřich Štěpánek, architekt z pražského Vojenského projektového ústavu.¹⁴² Šéfové ateliérů (Filsak, Šrámek, Prager, Machonin. . .) ale zůstali.

¹³⁵Po Klenově emigraci ateliér vedl Zdeněk Jakubec.

¹³⁶Po Kadeřábkově emigraci byl ateliér sloučen s *Gamou*.

¹³⁷UHRINOVÁ 1967, 1–3.

¹³⁸SEDLÁKOVÁ 2013, 65.

¹³⁹UHRINOVÁ 1967, 3.

¹⁴⁰Za Pražské jaro se označuje politické uvolnění v roce 1968, které začalo již v prosinci 1967 zasedáním ústředního výboru strany a skončilo srpnem 1968.

¹⁴¹manuskript Karla Filsaka, 2.

¹⁴²SEDLÁKOVÁ 2013, 65.

Filsakův ateliér Epsilon

„S hrstkou nadšenců jsme v krátkosti vypracovali několik velmi náročných úkolů“,¹⁴³ popsal Karel Filsak začátek fungování ateliéru, který čítal 25 lidí.¹⁴⁴

Nejprve pro ČSA rozpracovávali *studii souboru budov leteckého centra Praha na Těšnově*,¹⁴⁵ staveništi, které bylo aeroliniím po řadě jednání nabídnuto místo náměstí Curierových. Měli tedy navrhnout umístění budovy leteckého centra a transitního hotelu do nové lokace. Tento úkol ale nemohl být vypracován bez širší urbanistické studie.¹⁴⁶ Náplň celého prostoru s nimi dokončil Karel Prager.¹⁴⁷ V souladu s Útvarem hlavního architekta (ÚHA) do prostoru koncipovali též státní knihovnu, administrativní centrum (s budovou Průmstavu), autobusové nádraží, kulturní centrum, nákupní centrum a další společenská zařízení.

Pro Čedok navrhovali na náměstí Curierových již zmiňovaný *mezinárodní hotel IHC (dnešní Intercontinental)*.¹⁴⁸ Společnost Intercontinental Hotels Corporation (IHC) byla partnerskou společností Panamerican World Airways.¹⁴⁹ Jako generální projektant byl určen ateliér Epsilon, který na toto místo koncipoval dříve budovu transitního hotelu ČSA. Filsak odletěl do Států, kde vytvořil základní ideové skici. Názor americké společnosti vycházel z čistě ekonomických důvodů a představovali si běžný typ hotelu. „Američani tehdy Intercontinental chtěli udělat podobným způsobem, jako dělali všechny hotely. Tvrdili, že se jejich hosté, většinou Američani, musejí cítit jako doma. A Karel Filsak je přesvědčil, že je to nesmysl, že tam má být prostředí, které dýchne nějakou atmosférou toho města, do kterého přijeli.“¹⁵⁰ Návrh a následná realizace tohoto hotelu se stala pro Filsaka klíčovou, dokonce hotel Intercontinental později označil za „stěžejní dílo“ své celoživotní architektonické tvorby, ve kterém zhodnotili všechny své dosavadní zkušenosti z výstavby v ČSSR i v zahraničí.¹⁵¹ Pro vytvoření interiérů požádal o spolupráci ateliér Beta a Františka Cubra se Zdeňkem Pokorným. Zároveň byl Filsakův tým pověřen projektem přestavby paláce SIA na náměstí Curierových,¹⁵² místo kterého měl vzniknout nový *hotel ROH* (dnešní President, 1967–77).¹⁵³ Nábřeží mělo být tedy řešeno jako celek.

V roce 1970 uspěl Filsak v soutěži na další hotel – *mezinárodní hotel Čedoku na náměstí Republiky*, který však nebyl realizován.¹⁵⁴

¹⁴³UHRINOVÁ 1967, 3.

¹⁴⁴ „Považuji ateliér s 25 lidmi za maximum toho, co mohu zvládnout. Nedoporučuji, aby ateliéry měly více lidí,“ (ibidem, 3) prohlásil Filsak. Pragerův ateliér v pozdějších letech čítal více než 100 lidí.

¹⁴⁵Karel Filsak, Karel Bubeníček, Karel Koutský: studie souboru budov leteckého centra Praha na Těšnově (1967). Oblast Těšnova bylo území, kde začínal Karlín. Původně tudy procházely hradby. V roce 1875 zde byla postaveno podle projektu Karla Schlimpa (1834–1901) architektonicky cenné nádraží. Kvůli stavbě severojižní magistrály přišla o své severní křídlo. Kompletně odstraněna byla roku 1985.

¹⁴⁶UHRINOVÁ 1967, 3.

¹⁴⁷Pro Pragera se řešení Těšnova stalo na další dvě desetiletí velkým tématem. Jeho vize rozsáhlé přestavby ale nebyly realizovány. (SEDLÁKOVÁ 2013, 143–154)

¹⁴⁸Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jaroslav Švec: Hotel Intercontinental, 1967–1974

¹⁴⁹FILSAK/BUBENÍČEK/ŠVEC 1968, 363.

¹⁵⁰ŽELEZNÝ 2012b, 61.

¹⁵¹manuskript Karla Filsaka, 8.

¹⁵²František Krásný: palác SIA (Svazu inženýrů a architektů), 1927–29

¹⁵³Karel Filsak, Václav Hacmac, Karel Filsak ml.: odborový hotel ROH (dříve Budovatel, dnešní hotel President), 1967 návrh, 1977 realizace (manuskript Karla Filsaka, 6)

¹⁵⁴Karel Filsak, Václav Hacmac: návrh mezinárodního hotelu Čedoku na náměstí Republiky, I. cena (1970) – Toto staveniště bylo dříve zvažované též pro letecké centrum ČSA. (M. VLČEK 1964, 75–76)

Kromě těchto úkolů se věnovali nadále *budově velvyslanectví v New Delhi* a *budově stálé mise v Ženevě*, které realizovali ve spolupráci se Šrámkovým týmem. Poté vypracovávali návrh a realizovali **čs. velvyslanectví v Káhiře** (1970–79).¹⁵⁵

Šrámkův ateliér Beta

Ateliér Beta čítal na počátku 30 lidí.¹⁵⁶ Jejich situace byla zpočátku trochu složitější než u jiných ateliérů, které přecházeli s rozpracovanými velkými úkoly, protože k plánované realizaci mezinárodního hotelu na předmostí Švermova mostu, který dal impulz k založení ateliéru, se nakonec nepřistoupilo. „*Máme potíže se zajištěním činnosti pro celý ateliér,*“ postěžoval si Šrámek v dobovém rozhovoru. „*Jediná věc, která nás trvale zatěžuje, je vlastně dokončování realizace našeho velvyslanectví v Londýně, kde je řada problémů souvisejících s výstavbou a dořešením interiérů.*“¹⁵⁷ Tato situace se však zlepšila. Pokračovali jednak na realizacích společných s Filsakovým ateliérem a také získali vlastní velké zakázky.

V součinnosti s ateliérem Epsilon se podíleli na interiérech *velvyslanectví v Ženevě* (1966–69), *New Delhi* (1971–1974) a *hotelu Intercontinental* (1968–74), u něhož vystřídala skandinávskou prostotu až marnotratná výrazová přebujelost.¹⁵⁸ Pro československý pavilon na EXPO 70 v Ósace (1969–70) vytvořili Zámeckou restauraci, která byla dvojčetem restaurace Zlatá Praha v Intercontinentalu.

Samostatně se věnovali např. *interiérům čs. velvyslanectví v Bruselu* (1967–71)¹⁵⁹ a ve *Washingtonu* (1969–72),¹⁶⁰ kde měli vybavit budovu vystavěnou v eklektickém stylu amerického neoklasicismu.¹⁶¹

Roku 1969 získali I. cenu v soutěži na **čs. velvyslanectví ve Stockholmu** (1969–72),¹⁶² Téhož roku se účastnili i souběžně probíhající soutěže na *velvyslanectví v Tokiu*, v níž byla jejich návrhu udělena II. cena. Samostatným projektem Šrámkův byl v té době **návrh úřední budovy velvyslanectví v Nairobí** (1969–70), který byl sice realizován, ale jeho podobu znetvořila provádějící nairobská firma.¹⁶³

Loudova projekční skupina ČSA (Ivan Skála)

Po odchodu Filsaka z projekční skupiny ČSA po něm převzal vedoucí roli **Jiří Louda**, který i nadále tvořil neoddelitelnou dvojici s Ivanem Skálou. I v tomto období pokračovala výstavba nových cestovních kanceláří ČSA všude po světě, např. v **Rabatu**,

¹⁵⁵Karel Filsak, Vladimír Toms: Definitivní návrh souboru budov čs. velvyslanectví v Káhiře, 1970–76, 79; spolupráce na interiérech Josef Vrana, Vladimír Štulc

¹⁵⁶V ateliéru Beta byli, kromě již zmiňovaného Zbyňka Hřivnáče, Jana Bočana, Zdeňka Rothbauera a Oldřicha Novotného, též architekti Jasan Burin, Jiřina Loudová, Věra Hylíšová, Martin Holub, Ivo Šimoník, Jaroslava Šimoníková, Jiří Náhlík, Antonín Buchta, Dobroslav Szpuk, Zikmund Janas, Alesander Holub, Bob Kapitán, Vlastimil Teska, Jan Hladík a Ivan Hněvkovský. (ŠRÁMEK et al. 1984, nepag.)

¹⁵⁷UHRINOVÁ 1967, 3.

¹⁵⁸Jan Bočan, Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč, Zdeněk Rothbauer, Oldřich Novotný: Interiéry hotelu Intercontinental, 1974

¹⁵⁹Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč, Oldřich Novotný: zařízení čs. velvyslanectví v Bruselu (1967–71)

¹⁶⁰Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč, Oldřich Novotný: zařízení čs. velvyslanectví ve Washingtonu (1969–72)

¹⁶¹ŠTĚCH 2013, 62.

¹⁶²Jan Bočan, Jan Šrámek, Zdeněk Rothbauer: čs. velvyslanectví ve Stockholmu (1969–72). II. cenu obdržel kolektiv ateliéru *Epsilon*

¹⁶³ŠVÁCHA 1985, 14.

Dakaru nebo *Moskvě* (1967–69), které stylově navazovaly na „Filsakovy“ pobočky předchozího období.

Kolem roku 1968 se však jejich styl změnil. Architekturu převedli na designérskou bázi. Jejich další práce ukazují na východiska v technologickém futurismu, stylu kosmického věku (Space Age), jak jej například rozvíjel italský designér Joe Colombo. Polohu mašínismu u nás reprezentoval zejména okruh Karla Hubáčka.¹⁶⁴ Jiří Louda s Ivanem Skálou navrhli v tomto stylu *československého velvyslanectví v Tokiu*¹⁶⁵ a též *cestovní kancelář ČSA v New Yorku* (1969–70) a *Piešťanech* (1969–70), kde dospěli až k radostné hravé barevné estetice pop-designu.

Roku 1970 přešli oba autoři pod KPÚ, kde navrhovali československá velvyslanectví ve *Vídni* (1970) a *Varšavě* (1974),¹⁶⁶ přitom se dále věnovali projektům pro ČSA, např. realizacím cestovních kanceláří ČSA v Singapuru (1972) a Helsinkách (1973),¹⁶⁷ návrhem *cestovní kanceláře ČSA v Káhiře* (1975) a *studii terminálu a leteckého centra ČSA Praha*.¹⁶⁸

¹⁶⁴Srov. Karel Hubáček, Zdeněk Patrmann, televizní věž na hoře Ještěd u Liberce (1963–71); Karel Hubáček, Václav Voda: studie kancelářské budovy Strojintexu v Liberci (1966)

¹⁶⁵Jiří Louda, Ivan Skála, spolupráce M. Kvíz, K. Kotrbová: československé velvyslanectví v Tokiu (1968, 71–74). V soutěži konané 1968 vyhrál jejich návrh nad návrhem Šrámkova týmu, který získal II. cenu.

¹⁶⁶MALÁ 2005, 126.

¹⁶⁷SEDLÁKOVÁ 1995, 457.

¹⁶⁸LOUDA/KVÍZ/ŠMÍD 1977, 60–61.

3 Spolupráce architektů s umělci

Do staveb se promítaly rozdílné povahy Filsaka a Šrámka, které je vedly při výběru západních vzorů i při vyhledávání spřízněných výtvarníků. Výtvarná díla přitom pro ně nebyla jen dekorací, ale chápali je jako integrální součást architektury a úzce spolupracovali s mnoha progresivními, pro socialistický režim těžko akceptovatelnými umělci, které dokázali i v tehdejší složitým politickém klimatu diplomaticky prosadit pro své projekty.¹⁶⁹

Objednávání uměleckých děl pro architekturu oficiálně probíhalo vždy tak, že architekti určili v návrhu místo, kam by mělo být koncipováno umělecké dílo a vybrali jeho autora. V případě větších zakázek, jako např. u velvyslanectví nebo letiště Praha-Ruzyně bývala požadována soutěž na výtvarnou výzdobu, ale v případě cestovních kanceláří je architekti mohli oslovit přímo. Přesněji formulováno, vybrali si umělce, se kterým budou spolupracovat, domluvili se s ním na výtvarném řešení a poté požádali Český fond výtvarných umění (ČFVU),¹⁷⁰ aby mu realizaci díla zadal. [76] Standardně byl požadován ke schválení díla model v měřítku 1:10 nebo kresebné návrhy obrazů v měřítku 1:25. Od roku 1965 platilo vládní usnesení, tzv. „čtyřprocentní zákon“, který vymezoval velice přesně, kolik procent z rozpočtu na stavbu by mělo být určeno pro výtvarné umění v architektuře. Ve skutečnosti se to lišilo dle celkového investičního nákladu na stavbu, společenského významu místa a stavby a bylo to zhruba od necelého procenta do oněch čtyř.¹⁷¹ Na příkladech kanceláří nebyla tato legislativní změna znát, neboť již předtím byly opatřovány uměleckými díly, někdy měly dokonce velmi bohatou výzdobu.

V 60. letech oproti předchozímu období politický vliv na architekturu a výtvarné umění ustával. Politici i úředníci se drželi trochu zpátky na rozdíl od let předešlých i následujících. „*Snad to bylo tou atmosférou, která najednou šla proti té politice,*“ jak to vyjádřil Stanislav Kolíbal.¹⁷² Zdeněk Rothbauer popisoval léta 1966–71 jako výborné období, protože „*komunisté byli zalezlí, vyloženě se báli, že se něco semele.*“ Jak architekti, tak umělci však byli neustále sledováni. Režim o nich měl neuvěřitelně přesné informace. Věděl přesně kde kdy byli, co dělali a říkali.¹⁷³ V 50. letech by jim při výsleších za jmenované prohřešky hrozily vysoké tresty, nyní měli „jen“ problémy se schvalováním výstav, schvalováním návrhů do architektury, publikováním a cestami do zahraničí.

Filsakův okruh (Medek, Koblasa)

Filsak měl rváčskou povahu, imponovaly hrdinské a drsné výrazové formule Le Corbusierova betonového brutalismu a informelní výtvarný projev sochaře Jana Koblasy a

¹⁶⁹BOČANOVÁ 2012, 224.

¹⁷⁰Český fond výtvarných umělců (ČFVU) fungoval od roku 1954. Byl ovládaný prostřednictvím výborů, navrhovaných uměleckými svazy. Měl samostatnou složku architektonickou a výtvarnou (Architektonickou službu a DÍLO).

¹⁷¹PAŽOUTOVÁ 2004, 16.

¹⁷²ŽELEZNÝ 2012c, 38.

¹⁷³Medek s Koblasou chodili často do k výslechům do tzv. kachlíkárny, někdejšího sídla Státní bezpečnosti. Někdy je přišli dokonce navštívit domů. Barvitě to popisuje Jan Koblasa ve svých Záznamech.(KOBLASA 2002) O tom, jak přesné informace mají, se přesvědčil např. i Zdeněk Rothbauer, který neuvedl ve zprávě ze zahraniční cesty do Londýna, že se s ním sešel jeden novinář, protože neznal jeho jméno a nikdo u toho ani nebyl. Poté byl za to popotahován.(rozhovor – Rothbauer 2017)

malíře Mikuláše Medka.¹⁷⁴

Filsakovi doporučil ke spolupráci Medka a Koblasu **Aleš Veselý** (1935–2015), který vytvářel pro Filsaka dílo do cestovní kanceláře v Římě (1963). Aleš Veselý se dostal k této zakázce přes otce, který byl pojišťovákem a znal se s Filsakem. Veselý mu předložil portfolio – pár kreseb,¹⁷⁵ a na základě toho získal zakázku. Veselý Filsakovi ale tvrdil, že zná „lepší umělce“ než je on a seznámil ho s Medkem, Koblasou a Istlerem. Sám již později s Filsakem nespolečně pracoval, protože se jejich názory příliš různily,¹⁷⁶ ale díky němu poznal Filsak Medka a Koblasu, které později chtěl mít prakticky ve všech svých realizacích.

Mikuláš Medek (1926–1974)

Intenzivní malířská činnost Mikuláše Medka musela zůstat po dlouhou dobu jeho *privatissimem*. Již roku 1946 byl při poúnorových prověrkách vyloučen ze studií na pražské UMPRUM. Získal pak jen nemnoho příležitostí v oboru užité grafiky a restaurátorských pracích. V 50. letech se účastnil aktivity surrealistického okruhu kolem Karla Teigehe. Od sklonku 50. let se Medkova osobnost stala inspirativním příkladem pro jeho mladší kolegy, zvláště pro ty, kteří roku 1960 vystoupili jako představitelé radikálního informelu na neveřejných výstavách nazvaných Konfrontace, jejichž iniciátorem byl Jan Koblasa. První z nich se konala roku 1960 v ateliéru Jiřího Valenty a druhá u Aleše Veselého. Zásadní orientaci Medkově malířskému stylu dal surrealismus. Od surrealistických „iluzionistických“ obrazů probíhal u něj přechod k „figurálním obrazům“ a kolem roku 1960 dospěl k tzv. „preparovaným obrazům“, které otevíraly jeho abstraktní tvorbu. Vytvořil si novou technologii malby – kombinoval emailové a olejové barvy, které nanášel v několika vrstvách na vodorovně položené plátno a průběžně modeloval rukou, špachtlí, otisky, perforováním. Důležité pro Medka byly i spodní vrstvy, které nebyly vidět, ale přesto v obraze byly obsaženy. Touto technikou vytvořil např. rozměrné obrazy pro cestovní kanceláře ČSA v Damašku a Košicích (1963). [31b,38] I takové velké závěsné obrazy zpracovával jako drobnomalbu s množstvím drobných strukturálních grafických znaků, ale značně zjednodušených, jak to odpovídalo výzdobné funkci těchto obrazů.¹⁷⁷ Obraz byl pro Medka „předmětnou zprávou o psychické události.“¹⁷⁸ Přirovnával ji k Olivierově Hamletovi, kde byla, jak popisoval, jedna scéna: „Než Hamlet začne říkat ten svůj otřepaný monolog, najíždí kamera dozadu na Oliviera, který sedí na věži – dole je moře – projíždí jeho hlavou a potom proniká hlavou do jeho očí; pak už je ta kamera jeho očima. Trochu podobné je to i zde: je to pohled na určitou situaci, zobrazovaný tak, aby ta situace byla podána v nejautentičtější podobě. Nejdřív to tedy byl vnitřek hlavy a potom pohled člověka. To znamená prožívání situace, nikoli její zobrazování, její konstrukce jeho určitého psychického modelu.“¹⁷⁹ Veselý i Koblasa popisovali, jak velký vliv na jejich tvorbu mělo toto Medkovo metafyzické pojmání tvorby.¹⁸⁰

V roce 1964 se Medek účastnil soutěže na obraz do restaurace nové odbavovací budovy v Praze-Ruzyni,[121] kterou vyhrál, ale z politických důvodů mu nebylo umož-

¹⁷⁴ŠVÁCHA 2007, 62.

¹⁷⁵rozhovor – Vrana 2017.

¹⁷⁶rozhovor – Veselý 2015b.

¹⁷⁷MRÁZ 1970.

¹⁷⁸KOBLASA/MEDEK 1963, nepag.

¹⁷⁹MEDEK 1967, 8.

¹⁸⁰rozhovor – Veselý 2015b.

něno zakázku hned realizovat. Na objednávku Jana Bočana vytvořil pro cestovní kancelář ČSA v Paříži roku 1965 dva velkoformátové obrazy *Křehkost* a *Modrou rotaci vesmíru*. [61] Do restaurace na Ruzyni byl nakonec Medkův obraz skutečně osazen, ale až roku 1969 podle jeho návrhu z předešlého roku. [122b] Toto dílo už patřilo do další etapy jeho tvorby, kdy se do jeho obrazů dostávaly extrémně geometrizované figury (např. figury města nebo stroje) s lineárními grafickými znaky, které vyjadřovaly fantomatický složitý organismus nebo trs nesrozumitelných operací.¹⁸¹ Z téhož tvůrčího období pocházel i poslední obraz pro ČSA *Velká Iviška* (1970) pro kancelář v New Yorku od architektů Jiřího Loudy a Jana Skály. [90]

Jan Koblasa (*1932)

Jan Koblasa se setkal s Medkem roku 1958. Jeho přátelství s ním podnítilo u Koblasy zájem o duchovní a existenciální rozměr života a skutečnosti, který pak provázal celou jeho tvorbu. Zajímal se zejména o náměty nesoucí nadčasovou problematiku dramatu lidského života a témata poslů, andělů, proroků, králů ad. Proto si také často vybíral mytologická témata. Jednotlivým tématem výzdoby cestovní kanceláře ČSA v Košicích byl kupříkladu Ikaros a v jeho reliéfu pro Ruzyni se objevil motiv anděla a téma věčnosti.

Významným nejen pro Medka a Koblasu byl rok 1963, ve kterém se sešlo více akcí, které byly podstatné i z hlediska dalšího směřování umění v 60. letech. Za prvé se konala jejich legendární společná výstava v Teplicích, která byla po dlouhých letech zákazu vůbec první oficiálně povolenou prezentací jejich díla a se stala mimořádně významnou kulturní událostí. Pro technickou stránku a instalaci přizvali Karla Filsaka,¹⁸² aby výstava působila jako celek.¹⁸³ Za druhé, pracovali společně na oltářním obrazu a dalším vybavení pro kostel sv. Petra a Pavla v Jedovnici, který se stal dalším mezníkem. Za třetí, téhož roku také Filsak pověřil Medka a Koblasu výzdobou interiéru cestovní kanceláře ČSA v Košicích. [38] Koblasa pro něj též maloval obraz pro kancelář ve Varšavě [52] a na jeho přání také zpracovával návrh pro zeď československého velvyslanectví v Brazílii v rámci soutěže na výtvarnou výzdobu. Zde došlo k drobné roztržce mezi Filsakem a Koblasou. Tým Koblasa – Medek – Istler postoupil sice do druhého kola, ale ministerstvo poté odmítlo Koblasovy radikální změny „... (akcent místo na dekorativní stěnu přetřanou schodištěm přesunout do otočného schodiště jako prostor určujícího elementu) – udělal jsem návrh tak aby nevyhrál – dekorativně jsem pojednal žádané stěny – architekt Filsak se na mne strašně rozhněval – a dlouho se mnou nemluvil – udělat se ctí vědomě druhou cenu není snadné.“¹⁸⁴ Přes „tu vádu“ s Filsakem spolu vycházeli dobře a následující rok Koblasa dostal zakázku na dvacetimetrovou zeď cestovní kanceláře ČSA v Ostravě.¹⁸⁵ [44] Zároveň se zúčastnil s Medkem soutěže na výzdobu Ruzyně. [117] Vyhrál již zmiňovaný Medkův návrh do restaurace i Koblasův návrh monumentálního reliéfu do haly. Roku 1966 získal první cenu Koblasův návrh zdi pro československé velvyslanectví v New Delhi a podílel se také na výzdobě československé mise v Ženevě (1966-68). Spolu s vysokými reliéfy do cestovní kanceláře v Rabatu (1967-68) to byla poslední díla pro Filsaka.¹⁸⁶ V srpnu 1968 byl totiž Jan Koblasa zrovna v Itálii a poté

¹⁸¹HARTMANN 1995, 62.

¹⁸²Na řešení instalace se podílel Josef Vrana.(rozhovor – Vrana 2017)

¹⁸³korespondence – Koblasa 2016a.

¹⁸⁴KOBLASA 2002, 207.

¹⁸⁵„... hned ráno u Filsaka – mezi nadáváním mi a vyčítáním schválil zeď do ostravy“ (ibidem, 218)

¹⁸⁶korespondence – Koblasa 2016b.

se již do Československa nevrátil.

Pro tuto skupinu umělců byl důležitý rok 1960, kdy se v Polsku konal sjezd AICA (mezinárodní sdružení kritiků umění), na kterém byl za českou stranu přítomen Miroslav Míčko. Ten inicioval po skončení zasedání, že velká část těchto světových kritiků odjela do Prahy. „*On je prostě přesvědčil, aby se jeli podívat, co se děje v Praze. (...) Pro nás byl nejvýznamnější Pierre Restany, jenž nějakým způsobem navázal kontakt s Janem Kotíkem, který mu rychle zorganizoval prohlídku ateliérů. (...) A my, jako čtyřadvacetiletí mladíci, jsme mu narychlo udělali dohromady ukázkou ve Valentově ateliéru.*“¹⁸⁷ Od něj a několika ostatních kritiků pak vyšla v časopise *Cimaise, Kunstwerk* a dalších koncem roku 1960 a v roce 1961 série článků o Praze a o její umělecké scéně, zejména té neformální. Tím vešel tento okruh ve známost. Restany tehdy přirovnával kvalitativně to, co se dělo v Praze, ke Španělům, kteří byli v té době velice ceněni.¹⁸⁸ Nejvíce ve svých člancích zmiňoval Jiřího Balcara a Mikuláše Medka. V kritice na Biennale v roce 1963 se Restany ptal, proč se Československo na něm neprezentuje raději tímto okruhem, takže na dalším Biennale roku 1965 byly již vystaveny práce Koblasy, Veselého, Valenty, Dlouhého a grafičky Kučerové.¹⁸⁹

Šrámkův okruh (Libenský–Brychtová, Kolíbal, Kmentová...)

Jan Šrámek měl harmonický, lyričtější a uhlazenější stylový projev než Filsak a vytříbené výtvarné cítění. Z umělců rád spolupracoval kupříkladu se sklářskými výtvarníky **Stanislavem Libenským, Jaroslavou Brychtovou, René Roubíčkem**, sochařkou **Evou Kmentovou** a **Stanislavem Kolíbalem**.¹⁹⁰ Filsak Kolíbalovy intelektuálně založené plastiky naopak odmítal s tím, že jsou příliš technické, jako by to byla architektura a ne výtvarné umění.¹⁹¹

Jan Šrámek otevřel dveře do ateliérů umělců se kterými spolupracoval i Zbyňku Hřivnáčovi a mladším architektům Janu Bočanovi a Zdeňku Rothbauerovi, kteří se shodovali, že rozhovory a spolupráce s nimi pro ně byla velkou školou, která je formovala a posouvala.¹⁹² **Jan Bočan** vysvětloval svůj rozdílný přístup k uměleckému dílu v architektuře oproti „šéfům“: „*Moje cítění je civilnější a spíše předpokládám, že umělecké dílo se do architektury přinese a vsadí, aniž bude fyzicky propojeno,*“¹⁹³ Kolegové o něm přitom říkali, že on sám je výtvarník,¹⁹⁴ protože „*vždycky do toho vnášel výtvarný šmrnc*“.¹⁹⁵ Jeho první cestovní kanceláří ČSA byla Paříž, do které použil pod vlivem Filsaka rozměrný obraz Mikuláše Medka.¹⁹⁶ U dalších kanceláří, na kterých se podílel, není známo, jaká byla výzdoba. **Jiří Louda** se ve svých samostatných realizacích po polovině 60. let obracel též na ty umělce, se kterými navázal spolupráci převážně díky Janu Šrámkovi.

¹⁸⁷SCHONBERG 2006, 71.

¹⁸⁸Ve Španělsku byl v té době u moci Franco, takže zde byla i paralela v tom, že byli také pod určitým totalitním tlakem.

¹⁸⁹SCHONBERG 2006, 73.

¹⁹⁰Dále také např. s Adrienou Šimotovou, Hugem Demartini, Olbramem Zoubkem, Františkem Ronovským a mnohými dalšími.

¹⁹¹HNÁTEK 2014, 5.

¹⁹²SERRANOVÁ n.d.

¹⁹³BOČAN 2012b, 86.

¹⁹⁴ŽELEZNÝ 2012c, 37.

¹⁹⁵ŽELEZNÝ 2012a, 122.

¹⁹⁶BOČAN 2012b, 86.

Stanislav Libenský (1921–2002) a Jaroslava Brychtová (*1924)

Tato dvojice sklářských výtvarníků otevřela nebývalé možnosti práce se sklem a jeho uplatnění v architektuře. Jejich tvorba se řadí do čela sklářského umění nejen u nás, ale v celosvětovém měřítku.

Jan Šrámek je osobně vyzval, aby se zúčastnili soutěže na výzdobu cestovní kanceláře ČSA v Kotvě (1959–60). Jejich společná práce byla v té době na začátku, neboť své tvůrčí cesty spojili teprve roku 1957 při náhodném setkání v Železném Brodě. Vzájemná spolupráce pak přinesla řadu nových impulzů v oblasti autorského skla prací s taveným sklem. První úspěchy na sebe nenechaly dlouho čekat. Svě inovativní práce vystavili již na Expu 58 a získali Velkou cenu. Do prostoru kanceláře v Kotvě začlenili komorní plastiku *Hlava I* (1957–58),¹⁹⁷ která pocházela z tohoto důležitého období prvních experimentů. [19] Tato plastika utavená z temně zelného skla byla mezním dílem, využívajícím nejen optické, ale také barevně prostorové a iluzivní vlastnosti skla,¹⁹⁸ tedy pojetí, které poté úspěšně rozvíjeli ve volných pracích i monumentálních realizacích pro architekturu. Zde se stalo takové dílo poprvé součástí interiéru. Ukázalo se navíc, že se Šrámekem mají oba autoři velice blízký způsob uměleckého vnímání, což se stalo základem pro jejich pozdější bohatou spolupráci. Účast na výzdobě Kotvy sehrála tedy iniciační roli hned ve více rovinách – v té výtvarné to bylo otevření nových výtvarných možností taveného skla a v rovině architektonické zasazení takového díla do interiéru a počátek spolupráce s architektem Janem Šrámekem a Jiřím Loudou.

Jejich rozměrná vitráž *Vesmír* se stala součástí betonového opláštění budovy stálé mise v Ženevě (1967–69), pro kterou též vytvořili vlysy a křišťálová osvětlovací tělesa. Dalším dílem pro ČSA byla interiérová plastika *Vír* (1970) pro cestovní kancelář v New Yorku, jejímiž architekty byli Jiří Louda s Ivanem Skálou. [87] V této době zrovna probíhalo Expo 70 v Ósace, na níž prezentovalo Československo svůj postoj k okupaci, který vyjadřovala mj. i jejich monumentální skleněná plastika *Řeka života* původně s otisky vojenských bot. Ve stejné době vytvořili též plastiku pro budovu Strojimportu (1970) a pro halu Federálního shromáždění (1970, osazena 1973). Do budovy velvyslanectví ve Stockholmu koncipovali světelné plastiky *Stalaktity* a *Stalagmity* a strukturální stěnu *Stéla* (1971–72). Též se účastnili výzdoby hotelu Intercontinental (1971–74), budovy velvyslanectví v New Delhi (1973–74) a v Tokiu (1975).

Eva Kmentová (1928–1980)

Kmentová spolupracovala s Janem Šrámekem již na velvyslanectví v Sofii (1962–63), pro které vytvořila cínový reliéf Holubice nad vchodem do budovy. Toto dílo svým příklonem k sorele naprosto nezapadalo do její soudobé volné tvorby. Byla na něm patrná jistá ztuhlost, daná respektem k veřejné zakázce a investorovi, jak sama popsala: „*Stuhly a na nich pták. Stuhly ještě ujdou, ale pták je na nich nalepený. Už to lepší nebude. Připadá mi to taková sorela. I když některá místa jsou prostorově docela zajímavá. Je to zatracená věc, když člověk nemyslí jen na to „umění“, ale má i jiná hlediska – jako barák a vyslanectví a investory a porotu. Je to hnus.*“¹⁹⁹

¹⁹⁷Bohužel se nepodařilo zjistit, ani po konzultaci se Zbyněkem Hřivnáčem a Jaroslavou Brychtovou, kam přesně byla v prostoru kanceláře plastika umístěna. Dnes je součástí sbírky Severočeského muzea v Liberci (S 3965).(PALATA 2013, 30)

¹⁹⁸KLASOVÁ 2002, 46.

¹⁹⁹Rodinný deník, leden 1963.(VACHTOVÁ 2006, 159)

Roku 1963 byla spolu s Čestmírem Kafkou a Olbramem Zoubkem ve vítězném týmu v soutěži na výzdobu velvyslanectví v Brazílii (1963). Její další práce pro architekturu byly čím dál tím uvolněnější, až zcela splynuly s jejími volnými pracemi, které byly velice senzitivní. „*Její sochy jsou soukromé a autobiografické,*“ jak je popsala Ludmila Vachtová. „*Podobají se deníkovým záznamům, vycházejícím ze senzitivních impulsů.*“²⁰⁰ Téměř všechny svoje sochy si zakreslovala do deníku a dbala na to, aby je František Ježerský a později Karel Kuklík fotografovali. Soudobí teoretici zdůrazňovali, že umění má být „užité“, plně vázané na úkol a danou lokalitu, a proto nepřenosné, takové její práce pro architekturu rozhodně nebyly. Nebyly jen dekorativní výzdobou, ale skutečnými uměleckými díly, „*kteřé se bez výhrad zařazují do objemu celé tvorby a jsou schopny samostatné existence kdekoli, v muzeu, v soukromí nebo v provozu města.*“²⁰¹

Pro cestovní kancelář v Bělehradě vytvořila *Hlavu, která chce spát* (1967) – velké cínové vejce, spočívající na dvou masivních mramorových soklech, [67] vycházející z díla Constantina Brancusiho, „*a to jak v celkové kompozici, tak v kombinaci materiálů a rustikální formě soklů. Při bližším pohledu však zjistíme, že z její ovoidní formy vystupují na spodní straně rty, jako by chtěla sloučit představu hlavy Spící múzy s představou vejce.*“²⁰² Kmentová napsala do katalogu Deset sochařských vyznání v galerii Fronta, že má Brancusiho ráda „*pro něžnost, s jakou položil Spící múzu na polštář.*“²⁰³ [68]

V cestovní kanceláři ČSA v Berlíně (1967) řešila výtvarně stěnu za recepčním pultem, na kterou rozmístila čtyři plastické objekty z tvrzené broušené sádry. [74] Dále byla v prostoru volně umístěna její socha z mramoru – otevřená kniha s koulemi shlukujícími se u středu.²⁰⁴ [73]

Poté spolupracovala ještě s architekty Šrámkem a Hřivnáčem na velvyslanectví v Londýně, do jehož interiéru vytvořila *Uzel* (1969) – monumentální zmačkanou draperii. Ve vstupní hale velvyslanectví ve Washingtonu byl zase její *Slunečný květ* (1969), něžná jemná plastika tvořená z mosazných drátů zakončených kuličkami.²⁰⁵

Spolupracovala také s architekty Loudou a Skálou, kteří pokračovali ve výstavbě kanceláří ČSA. Jejich styl se ale změnil, oproti předchozím jednoduchým sofistickým elegantním interiéřům kanceláří, přišel ke slovu futuristický design, styl kosmického věku. Taková byla i kancelář v Piešťanech, na jejíž stěně u vstupu byly zakomponovány dva velké osinkocementové kruhy (1970).[85] Do Dakaru vytvořila betonovou stěnu s příznačným názvem *Mléčná dráha* (1970), kterou ještě částečně polychromovala. Posledním dílem pro ČSA byl monumentální *Pupek světa* (1972) do Singapur.²⁰⁶ Kmentovou od počátku 60. let zaujala modelace, práce s materií, ke které záhy přidala otisk, nejprve dřeva, poté dalších materiálů a posléze těla. Otisk se stal stopou minulého okamžiku. „*Tělo tu není přítomno ve své plnosti, ale typicky v absenci,*“²⁰⁷ podobně jako tomu bylo i u Adrieny Šimotové. Těmito otisky se dostala do souběhu s proudem nové figurace. *Pupek světa* nebyl otisknutou částí těla, přesto funguje stejným způsobem. Pro kancelář byl odlit do pryskyřice, která pak připomínal tropické dřevo. Tento motiv si Kmentová

²⁰⁰VACHTOVÁ 2006, 80–81.

²⁰¹Ibidem, 80–81.

²⁰²ŠMEJKAL 1982, 43.

²⁰³VACHTOVÁ 2006, 80.

²⁰⁴Po zrušení kanceláře na počátku 90. let Olbram Zoubek sochu odkoupil.(ibidem, 178)

²⁰⁵Obě práce vytvořila ve spolupráci s Jiřím Novákem.

²⁰⁶Plastika byla dělená na dvě části kvůli transportu,(rozhovor – Bregantová 2017) neboť měřila 1,5 x 2 metry. Dnes je umístěna v depozitáři Národní galerie v Praze (P 7099).

²⁰⁷KRAMEROVÁ 2004, 30.

oblíbila, proto jej odlili také do trvanlivějšího materiálu – osinkocementu, a umístili na zahradu.²⁰⁸ [92]

Pro velvyslanectví ve Stockholmu vytvořila reliéf *Listy* (1973) a s Janem Bočanem a Zdeňkem Rothbauerem spolupracovala i na výzdobě interiéru hotelu Intercontinental, pro který tvarovala 12 sádrových stěn (1970–74).²⁰⁹

Stanislav Kolíbal (*1925)

Spolupráce Šrámkova týmu se Stanislavem Kolíbalem začala u velvyslanectví v Brazílii (1963), kdy jej Šrámek vyzval, aby se také zúčastnil soutěže na výzdobu. Se Šrámkem, který byl o dva roky starší, se znali již z Ostravy, kde chodili na totéž gymnázium. Protože se Šrámek v té době také pokoušel, jako budoucí, architekt kreslit, měli dokonce společně s Kolíbalem jednodenní výstavu v čekárně jednoho lékaře. V Praze ho poté Kolíbal potkal už jako vystudovaného architekta. „... pochopitelně jsem byl rád, že se mohu této soutěže zúčastnit,“ popisoval Kolíbal. „Hlavní slovo u stavby měl Karel Filsak, který měl jednu velkou lásku. On miloval Medka a Koblasu. Kdyby nebyla ta soutěž, tak by ta budova byla vyzdobena těmito dvěma umělci. Ale protože ministerstvo chtělo mít soutěž, tak byla vypsaná, a to pro deset kolektivů. Po prvním kole zbyli Medek–Koblasa, Kmentová–Zoubek–Kafka a já s Jiřím Johnem, mým přítelem z pozdější skupiny UB12. Tudiž Filsak byl trochu lapen do sítě a trochu doufal, že porota se přikloní k jeho oblíbené dvojici. Možná proto, že situace Mikuláše Medka nebyla růžová, tito dva u členů poroty propadli.²¹⁰ A zbyli jsme my proti Kafkovi a spol. ex aequo. A Filsak si pak vybral ten kolektiv kolem Kafky, ale realizovala se nakonec jen ta stěna.“²¹¹ Později mohl Šrámek vyzvat již Kolíbala přímo. Nejprve to byla spolupráce na cestovní kanceláři ČSA v Sofii (1964) [58] a v zápětí návrh a realizace osmnáctimetrové zdi pro velvyslanectví v Londýně (1965–66). Kolíbal s týmem velice úzce spolupracoval, jak vzpomínal: „Chodil jsem mezi ně, přinášel jsem jim věci ukázat nebo schvalovat či se poradit a měl jsem možnost vyjádřit i svůj názor na to a ono. A Honza (Bočan – pozn. aut.) mi jednou řekl: „To je zvláštní. Vy nejste sochař, a děláte sochy. Nejste architekt, ale mluvíte do architektury. No, já vím. Vy jste zkrátka - pan Kolíbal. . .“ To je taková jeho charakteristická věta.“²¹² Současně s těmito realizacemi pracoval na dalším díle pro architekturu – reliéfu opěrné zdi Nuselského mostu. Ačkoli zde bylo zadáno téma Rodina, odmítl ho, protože chápal reliéf v architektonickém smyslu. Svůj návrh dvou k sobě nakloněných rovin propojených nepravidelně rozmístěnými geometrickými prvky předvedl v sádrovém modelu a kupodivu byl návrh schvalovací komisí přijat a následně i proveden.²¹³ Bylo to zkrátka období zkoušení a posouvání hranic toho, co je možné.

²⁰⁸ rozhovor – Bregantová 2017.

²⁰⁹ BREGANTOVÁ 2006, 299.

²¹⁰ Důvod byl jiný, jak již bylo popsáno výše.

²¹¹ ŽELEZNÝ 2012c, 36.

²¹² Ibidem, 37.

²¹³ KOLÍBAL 2012, 143.

4 Reprezenční cestovní kanceláře ČSA v ČSSR i zahraničí

Československé aerolinie plánovaly mezi lety 1960–63 vybudovat své cestovní kanceláře nejen v ČSSR, ale také ve všech světových metropolích, kam pravidelně létaly, aby uspěly v konkurenci ostatních aerolinií.²¹⁴ Za tímto účelem zřídily vlastní projekční složku, jejímž vedoucím se stal Karel Filsak. Do konce roku 1963 se podařilo otevřít kolem dvaceti kanceláří a postupně se stavěly další. Velmi často byly tyto kanceláře určené pro společnou reprezentaci ČSA a Čedoku. Ten se ale na jejich výstavbě nijak nepodílel, nanejvýš sdělil aeroliniím své požadavky. Proto jsou dále v práci i společně kanceláře uváděny jako kanceláře ČSA.

Kanceláře neměly mít obchodní ráz s přebujelou reklamou, ale naopak měly reprezentovat svým exkluzivním vzhledem. Tuto snahu popsal Karel Bubeníček již u jejich první kanceláře v Kotvě: *„Zásadou řešení nové cestovní kanceláře bylo vytvoření prostorové uvolněné dispozice, která by reprezentačním moderním pojetím a architekturou interiéru navazovala na nový směr, který je sledován v budování kanceláří ČSA jak u nás tak i v zahraničí. Jedná se v zásadě o odlišné pojetí od řešení prostor, které by měly vzhled nádraží s cestovatelskopropagačním pojetím s plakáty a reklamami. Cílem bylo vytvořit výtvarně pojaté kulturní a příjemné prostředí.“*²¹⁵

Kromě propagace ČSA měly kanceláře plnit též úlohu státní reprezentace a podporovat např. navazování a udržování obchodních i politických kontaktů. Architektonický návrh se často předkládal tamějšímu velvyslanci, aby odsouhlasil jeho důstojnost. Při příležitosti otevření každé kanceláře se konal velkolepý společenský „coctail“, na který byli zváni kromě československých politiků a zástupců ČSA také místní politici, vedoucí zastoupení cizích leteckých společností, novináři i televize.

Architekti navrhovali veškerý mobiliář přímo pro danou kancelář, stejně jako tomu bylo u velvyslanectví. Takto komplexní návrh byl zvykem i ve světě, ale pro československé architektky to byla navíc nutnost. Nábytek, který by se hodil pro tak reprezentační účely, se u nás nevyráběl.²¹⁶ Zároveň se nemohlo nic koupit ze zahraničí. *„Bylo to období, kdy se nesmělo – mimo stavební náklady – dodávat pro cizí firmu, která ten objekt stavěla, nic co nepocházelo z Československa. Nesměly se vydávat valuty, takže se nic nesmělo koupit. A tady neexistoval žádný společenský interiér. Čili my jsme měli jakousi šanci respektive nutnost vymýšlet to až po ty lžičky.“*²¹⁷ Architekti tuto výzvu přijali, aby ukázaly kulturní vyspělost své země a snažili se proto, jako vždy, vytvořit *„dokonalé dílo“*.²¹⁸

²¹⁴ŠILHÁN 1962b, 278.

²¹⁵BUBENÍČEK 1964, 232.

²¹⁶ROZHovor – HřIVNÁČ 2017.

²¹⁷ŽELEZNÝ 2012b, 60-61.

²¹⁸manuskript Karla Filsaka, 4.

Mezinárodní linky ČSA v letech 1946–1970

(Tučně jsou v dalších odstavcích zvýrazněna ta města, jejichž kancelářím jsou v této kapitole věnovány samostatné medailonky.)

ČSA zahájily po sedmileté pauze v době 2. světové války opět pravidelný provoz v březnu 1946 linkou do **Curychu** a Paříže a v dalších měsících do Stockholmu, Amsterdamu, Bruselu, Londýna, **Varšavy**, Bělehradu, Bukurešti a Kodaně. V následujícím roce vstoupily ČSA poprvé do mezikontinentální letecké přepravy. V dubnu 1947 zahájily provoz na dvou linkách přes **Řím** a Athény na Blízký a Střední východ, z nichž první směřovala do Istanbulu a Ankaru a druhá do **Káhiry**. Koncem roku bylo spojení dále rozšířeno do Nikósie a Lyddy. Následující rok se staly součástí sítě evropských leteckých spojů ČSA **Sofie**, **Budapešť**, **Berlín**, Göteborg, Helsinky, Nice a Bejrút. Ve druhé polovině 50. let ČSA začaly využívat, jako jedna z prvních leteckých společností světa, proudové letadlo (TU-104 A),²¹⁹ které zahájilo mohutný rozvoj dálkových spojů ČSA. V roce 1960 získaly ČSA čtyřmotorové turbovrtulové letadlo IL-18,²²⁰ které bylo zařazeno na dosavadních i nových mezikontinentálních linkách, z nichž první vedla přes Athény do **Damašku** a Bagdádu a druhá přes Curych do Rabatu, Dakaru a Konakry. Současně ČSA zahájily letadlem TU-104 A provoz na své první lince na jižní polokouli, směřované z Prahy přes Káhiru a **Bombaj** do **Rangúnu**, **Phnom Penhu** a **Djakarty**.

Počátkem 60. let, kdy mezinárodní letecká síť ČSA spojovala Prahu s většinou evropských metropolí, s Blízkým, Středním a Dálným východem i severní a západní Afrikou, byly zahájeny přípravy k otevření první transatlantické linky ČSA. V roce 1962 bylo navázáno pravidelné spojení s Havanou. V oblasti Blízkého a Středního východu se stala součástí mezinárodní letecké sítě ČSA Ankara a v roce 1962 byl do dálkové linky na Dálný východ včleněn Bejrút. Roku 1964 se začalo létat do Frankfurtu. V roce 1965 navázaly ČSA spojení s Alžírem a o rok později s Tunisem. Roku 1967 byl do západoafrických spojů začleněn Freetown a v září téhož roku byly zahájeny pravidelné lety do **Singapuru**. V průběhu roku 1968 otevřely ČSA linku do Nikósie a Kuvajtu a zahájily provoz na nových sezónních spojích do Leningradu, k jugoslávskému Jadranu i na lince do Ženevy a Marseille. V dubnu 1969 ČSA navázala pravidelné spojení s Luxembourgem a do jedné ze svých linek na dálný východ malajskou metropoli Kuala Lumpur. Na jaře 1970 se staly součástí sítě i Tripolis v Lybyi.

Nové proudové letadlo IL-62 pro dálkové tratě bylo do pravidelného provozu zařazeno v roce 1969. Díky němu mohl v květnu 1970 zahájen provoz na dvou transatlantických linkách. První spojovala Prahu s Montrealem a **New Yorkem** a druhá Bratislavu a Prahu přes Amsterdam s New Yorkem.²²¹

Ve všech těchto destinacích si postupně ČSA během 60. let a začátku let 70. zřizovaly své vlastní kanceláře.²²² Vzhledem k fragmentárnosti dochovaných materiálů, jsou uvedeny jen ty kanceláře, ke kterým byl dostatek informací. Ze stejného důvodu jsou

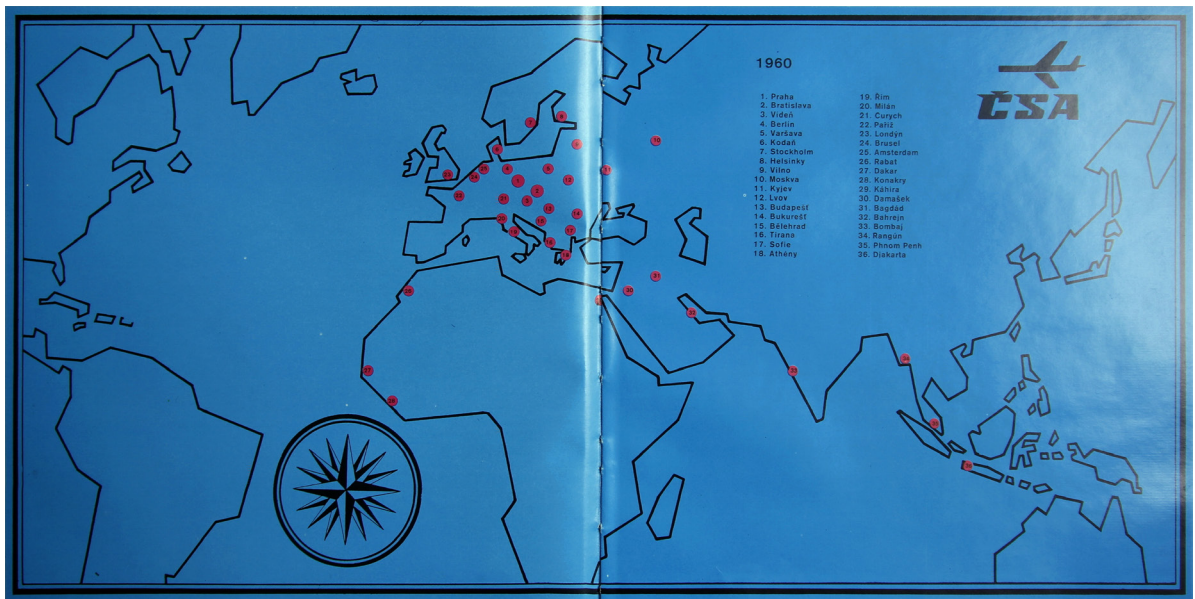
²¹⁹TU-104 (Tupolev) byl sovětský dvoumotorový proudový letoun. Byl druhým dopravním letadlem na světě v pravidelné letecké dopravě, ale ten první britský, musel být kvůli konstrukčním závadám, které zapříčinily řadu katastrof v letech 1952–54 stažen z provozu, takže pro období let 1956–58 byl jediným na světě provozovaným proudovým typem v pravidelné přepravě cestujících.

²²⁰IL = Iljušin – sovětský turbovrtulový letoun

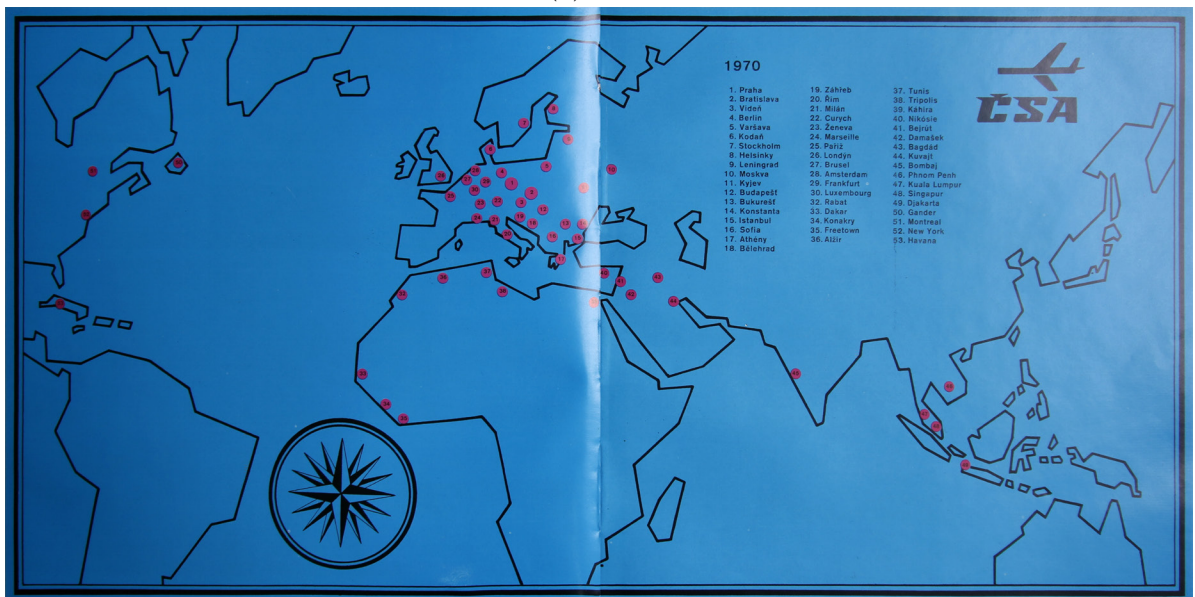
²²¹PIŠTA 1973, nepag.

²²²Prakticky ke všem jmenovaným místům existuje alespoň nějaký záznam, zmínka, že zde ČSA měly svoji vlastní kancelář.

ale nevyvážené i jejich medailonky. První kanceláří je Kotva (1959), která měla iniciační roli. Další kanceláře jsou již rozděleny podle týmů, které se na nich podílely. První je tedy Filsakův tým pod ČSA (později ateliér Epsilon), Šrámkův pod Konstruktivou (později Beta) a dvojice Louda–Skála, která zůstala v projekční skupině ČSA po Filsakově odchodu. Nedílnou součástí je obrazová dokumentace, která následuje vždy za popisem dané kanceláře. V příloze je tabulka shrnující dostupné informace k cestovním kancelářím (str. 194).



(a) 1960



(b) 1970

1960

1. Praha	19. Řím
2. Bratislava	20. Milán
3. Vídeň	21. Curych
4. Berlín	22. Paříž
5. Varšava	23. Londýn
6. Kodaň	24. Brusel
7. Stockholm	25. Amsterdam
8. Helsinky	26. Rabat
9. Vilno	27. Dakar
10. Moskva	28. Konakry
11. Kyjev	29. Káhira
12. Lvov	30. Damašek
13. Budapešť	31. Bagdád
14. Bukurešť	32. Bahrej
15. Bělehrad	33. Bombaj
16. Tírana	34. Rangún
17. Sofie	35. Phnom Penh
18. Athény	36. Djakarta

(c) legenda 1960

1970

1. Praha	19. Záhřeb	37. Tunis
2. Bratislava	20. Řím	38. Tripolis
3. Vídeň	21. Milán	39. Káhira
4. Berlín	22. Curych	40. Nikósie
5. Varšava	23. Ženeva	41. Bejrút
6. Kodaň	24. Marseille	42. Damašek
7. Stockholm	25. Paříž	43. Bagdád
8. Helsinky	26. Londýn	44. Kuvajt
9. Leningrad	27. Brusel	45. Bombaj
10. Moskva	28. Amsterdam	46. Phnom Penh
11. Kyjev	29. Frankfurt	47. Kuala Lumpur
12. Budapešť	30. Luxembourg	48. Singapur
13. Bukurešť	32. Rabat	49. Djakarta
14. Konstanta	33. Dakar	50. Gander
15. Istanbul	34. Konakry	51. Montreal
16. Sofie	35. Freetown	52. New York
17. Athény	36. Alžír	53. Havana
18. Bělehrad		

(d) legenda 1970

8. Pravidelné linky ČSA v letech 1960 a 1970

Kotva (1959–60)

Architekti:

Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jiří Louda (Konstruktiva, následně projekce ČSA);
Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč (Konstruktiva)

Výtvarná výzdoba:

Jana Moravcová, Luboš a Jaroslav Moravec, Stanislav Duda, Stanislav Libenský a
Jaroslava Brychtová

Adresa: Revoluční 1, Pra 1

Cestovní kancelář ČSA v Praze sídlila již od roku 1947 v tzv. „malé Kotvě“ – provizorním dřevěném objektu, který byl postaven na volném pozemku na náměstí Republiky vedle paláce Kotva. Původně bylo počítáno s jeho životností na pouhých pět let, ale s projektem nové kanceláře bylo započato až roku 1959.

Ve skutečnosti nebyla Kotva jen cestovní kancelář, ale městským leteckým centrem, které obsahovalo jak cestovní kancelář, tak odbavovací prostory pro cestující, neboť tehdy nebylo zvykem dopravovat se na letiště samostatně, ale nechat se odbavit v centru města a poté se nechat převést autobusem na letiště. Samostatně se dopravit na letiště a nechat se odbavit až tam bylo též možné a později to začala být i preferovaná možnost.

Pro nové reprezentační místnosti leteckého centra bylo vybráno nároží náměstí Republiky a Revoluční třídy – přízemí paláce Kotvy (dům č. 1)²²³ a vedlejšího domu (č. 3).

Rozhodnutí padlo v říjnu 1959 po rozborech ministerstva dopravy společně s ČSA. V té době byly v těchto prostorách ještě fungující obchody. V listopadu byly zahájeny práce na definitivním návrhu a zároveň práce bourací. Vlastní výstavba byla zahájena 15. ledna 1960. Adaptaci se snažili stihnout v krátkém čase pěti měsíci kvůli konání II. celostátní spartakiády, což se podařilo. Slavnostně byla otevřena 21. května 1960.²²⁴

Přízemí zvolených dvou sousedních domů bylo zcela výjimečné tom, že po spojení byl prostor kanceláří kolem dokola obklopen veřejnými komunikacemi – Revoluční třídou, náměstím Republiky a krytými pasážemi z náměstí i z ulice. Tento prostor byl tedy jakýmsi ostrovem, který bylo možné celý obejít a poskytoval různé možnosti, kudy do prostoru vstoupit a kudy odejít. Tato vlastnost byla více než vhodná pro projekt nového leteckého centra, které v sobě mělo skloubit více funkcí. Železobetonový skelet paláce Kotva a ocelová kostra vedlejšího domu navíc daly možnost (po vybourání všech dosavadních příček) pro maximální halové uvolnění půdorysu a jeho variabilitu.²²⁵ Architekti si ale na druhou stranu museli poradit s některými nesnázemi, které vyplynuly ze spojení interiéru dvou rozdílných budov, např. s rozdílnou výškou přízemí apod.²²⁶

Dispozice

Letecké centrum ČSA tvořily dva funkční celky cestovní kanceláře a odbavovací haly. Oba měly zvláštní vstupy přímo z chodníku Revoluční třídy a mohly proto sloužit ces-

²²³Palác Kotva byl postaven v letech 1928–1929 podle návrhu Jana Žáka pro všeobecnou pojišťovací společnost ve Vídni.(ŠVÁCHA/P. VLČEK 1996, 442)

²²⁴FILSAK/LOUDA/ŠRÁMEK 1960, 198.

²²⁵Ibidem, 199.

²²⁶VANČURA 1961, 92.

tujícími zcela odděleně. (Plánek viz str. 51)

Odbavovací část se nacházela blíže náměstí Republiky, v přízemí paláce Kotva. Jejím centrem byla prostorná odbavovací hala reprezentačního charakteru, která byla situovaná kolmo na Revoluční třídu a vyplňovala celý prostor od hlavního vstupu z ulice až k pasáži před biografem Kotva. Hala byla bohatě vybavena lehkým sedacím nábytkem umístěným ve skupinách kolem nízkých stolků.

V levé části odbavovací haly byl pult informátorů, úschovna zavazadel a odbavovací pulty s vahami, za nimiž byla situována třídírna zavazadel a manipulační prostor napojený bezprostředně na stanoviště autobusů, které parkovaly na náměstí Republiky. Tato komunikace minimální délky byla řešena tak, aby nekřížila ani provoz cestujících, ani proud návštěvníků kina, a přitom poskytovala rychlou dopravu zavazadel při příletu k přilehlému výdeji zavazadel.²²⁷ V prostoru u náměstí Republiky byla ještě menší pohotovostní čekárna s přímým východem cestujících k autobusům. [12]

Zadní část odbavovací haly (u pasáže) byla dojmově oddělená výtvarně řešenou dělicí stěnou a tvořila „klidnější zátoku odbavovacího prostoru.“²²⁸ Zde bylo též pracoviště pošty s telefonními kabinami, místnost pro matky s kojenci a bufet rychlého občerstvení. Pro případ delšího čekání cestujících na odlet byla dána možnost průchodu do již zmiňované pasáže a z ní přístupného kina, které mělo být přizpůsobeno provozu leteckého nádraží a zaveden nepřetržitý program.²²⁹ Zadní roh u pasáže vyplňovaly místnosti zázemí jako sklad, místnost pro řidiče apod. Toalety pro cestující i další zázemí pro zaměstnance bylo umístěno v prostorném suterénu.

Vedlejší prostory **cestovní kanceláře** sloužily pouze pro prodej letenek. Prodej letenek tuzemských a evropských tratí byl organizován dispozičním řešením ve formě „ostrova“, kolem dokola přístupného, s nízkými pulty. Halová komunikace, která obepínala ostrov prodeje letenek, byla prosklena jak do Revoluční třídy, tak do přilehlé pasáže. Naproti byla plánována „restaurace 1. třídy“, která měla dále cestujícím zvýšit komfort při čekání.²³⁰

Do zadní klidnější části bylo situováno oddělení zaoceánských letů, které tvořily boxy prodeje letenek s pultem informátora a prostorná kancelář. V zadní části u pasáže byla pracovna vedoucího cestovní kanceláře, místnosti sekretariátu a v prostoru na rozhraní celku cestovní kanceláře a celku odbavovací haly se nacházela samostatná místnost reklamací a kancelář Čedoku.

Interiérové vybavení

Interiéry Kotvy se staly skvělou ukázkou **bruselského stylu**. Byl to jednotný plynoucí prostor vybavený jednoduchým elegantním nábytkem, rafinovaně osvětlený a doplněný pečlivě vybranými uměleckými díly. „*Naší snahou bylo vytvořit střídavý interiér bez snahy po efektu za každou cenu, ale udržet jednotu formy jak prostoru, tak vnitřního zařízení a volného nábytku,*“²³¹ napsali architekti.

V interiéru převládala neutrální bílá barva stěn a stropů a šedá barva mramorů podlah, kterou doplnili pestrými, zejména červenými, tóny. Šedý supikovický mramor

²²⁷FILSAK/LOUDA/ŠRÁMEK 1960, 198.

²²⁸Ibidem, 198.

²²⁹Ibidem, 198.

²³⁰Ibidem, 198.

²³¹Ibidem, 198.

na podlaze doplnily vzory červeného mramoru,²³² které vyznačovaly jednotlivé prostory a komunikace. Červená se pak objevila i na potazích čalouněného nábytku a načervenalá byla i africká hruška použitá jako obklad některých stěn či pultů.²³³ [16]

Čalouněný sedací nábytek se zemí spojovaly tenké ocelové trubky, takže vypadal velice odlehčeně. Bylo zde mnoho typů sedacího nábytku – taburetky, sofy s područkami, jednoduché sofy, křesla s vysokým opěradlem a područkami i křesílka jako skořepiny. Ty poslední jsou obzvláště zajímavé svým zvláštním elegantním geometrickým tvarem. Jsou podobné těm, které navrhl a s oblibou ve stejné době ve svých interiérech používal Gio Ponti.²³⁴ [14] Není to jistě náhoda, neboť Zbyněk Hřivnáč popisoval, že „*když chtěl něco vědět*“, šel do ÚBOKU²³⁵, protože odebírali časopis Domus,²³⁶ jehož zakladatelem nebyl nikdo jiný než Gio Ponti.

Osvětlení bylo provedeno trojím způsobem. Jednak nepřímým zářivkovým skrytým v podhledech, vytvářející světelné opakující se plochy, dále jako bodové zapuštěné v nikách podhledů a reflektorové zářivky ve skleněných opálových válcích nebo v prstencích z hliníku na válcovitém jádru.²³⁷ Podhledy sloužily též pro vývody vzduchotechniky, které využily kromě světla jako další prvek ozvláštňující prostor.

Umělecká výzdoba

Architekti ve svém návrhu počítali s umístěním uměleckých děl, která měla podpořit jejich estetický záměr. „*Uvolněný prostor se záměrně volenými průhledy má připravit půdu pro umístění výtvarných děl. Všichni zúčastnění výtvarní umělci ve vzájemné shodě vytvořili hodnotná umělecká díla, která dotvářejí interiér a charakteristický výraz leteckého centra.*“²³⁸

Za výběrem umělců a jejich děl stál především Jan Šrámek, který osobně oslovil jednotlivé výtvarníky.²³⁹

Jana Moravcová²⁴⁰ vytvořila ústřední dílo prostoru – plastiku letící volavky (alegorii letu) na dělicí stěně odbavovací haly v oblých proudnicových liniích typických pro bruselský styl.²⁴¹ [11]

Prostoru cestovní kanceláře dominovalo dílo **Stanislava Dudy**,²⁴² které vyplňovalo stěnu vpravo od hlavního vstupu. [17] Byla to stylizovaná mapa světa s leteckými linkami československých i cizích tratí, které vyznačil eloxovanými kovovými pruhy, vy-

²³²VANČURA 1961, 96.

²³³Nábytek vyrobil podnik Dubrona Náchod. Čalounění dělala Podorlická výroba v Červeném Kostelci. (RABASOVÁ 1960, 213)

²³⁴Využil je v interiéru např. v bytě na Via Giuseppe Dezza v Miláně (1957) nebo ve vile Arreaza (1958).

²³⁵ÚBOK = Ústav bytové a oděvní kultury

²³⁶rozhovor – Hřivnáč 2017.

²³⁷VANČURA 1961, 95.

²³⁸FILSAK/LOUDA/ŠRÁMEK 1960, 200.

²³⁹rozhovor – Brychtová 2016.

²⁴⁰**Jana Moravcová** (*1929) studovala UMPRUM u Jaroslava Horejce a Bedřicha Stefana (1956-51). Pracovala v kovu i kameni. Vybírala si často motivy zvířat a pracovala také s ženskou tematikou. Manželka Luboše Moravce. (MALÁ 2002, 52)

²⁴¹VANČURA 1961, 2.

²⁴²**Stanislav Duda** byl grafikem. Podílel se na výtvarných řešeních výstav (Expo 58, Trienále v Miláně 1968). Věnoval se také plakátové tvorbě a ilustraci knih. (MALÁ 1998, 121)

tvářející ohromný ciferník. Také toto dílo vyznívá bruselsky díky dekorativnímu ztvárnění tratí pomocí barevných ploch a linií i vyobrazeními zvířat vpravo od nich.²⁴³

Naproti němu byla zimní zahrada, která umožňovala průhled do prostoru odbavovací haly. [18] Zdrojem originálního motivu se zde stala ocelová konstrukce odkrytá při adaptaci. Sem byly umístěny keramické vázy a ozdoby trojice keramiček **Hladíková–Mírová–Rychlíková**.²⁴⁴ [18]

Luboš a Jaroslav Moravcovi²⁴⁵ vytvořili kovové panely s reliéfy na pultech, které symbolizovaly lety do vesmíru.²⁴⁶ [12]

²⁴³VANČURA 1961, 95.

²⁴⁴Keramičky zvané „Tři grácie“ Lydia Hladíková, Děvana Mírová a Marie Rychlíková. Absolvovaly UMPRUM u Otto Eckerta (1950). Poté si založily společný ateliér. Často spolupracovaly s architekty, ať šlo o drobné keramické objekty (vázy, sošky), výtvarně pojaté stěny nebo obklady pro fasádu.

²⁴⁵**Luboš Moravec** (*1925) studoval na UMPRUM u Josefa Wagnera (1946–50, 52–53), společně s Janou Moravcovou vypracoval nový postup při vytváření kovových plastik metodou metalizace, která usnadňovala konečnou úpravu (cizelování a patinování). **Jaroslav Moravec** (*1925) byl malířem a grafikem. Studoval na AVU u Emila Filly a Václava Sychry. Ve výtvarné tvorbě zpracovával v 60. letech témata související s kosmonautikou, ale kromě té ho inspiroval např. jazz a tanec.(MALÁ 2002, 58–60)

²⁴⁶VANČURA 1961, 95.



9. Letecké centrum Kotva, výloha v Revoluční, 1959–60



(a) vlevo tzv. malá Kotva (staré letecké centrum), foto 1950, dnes na tomto místě OD Kotva



(b) nové letecké centrum s parkujícími autobusy



(c) nové letecké centrum ČSA v přízemí paláce Kotva

10. Kotva, letecké centrum ČSA, 1959–60



11. Jana Moravcová: letící volavka (alegorie letu), 1960



12. Prostor odbavovací haly, informační pult s kovovým reliéfem od Luboše a Jana Moravcových, za ním úschovna zavazadel a východ na náměstí Republiky



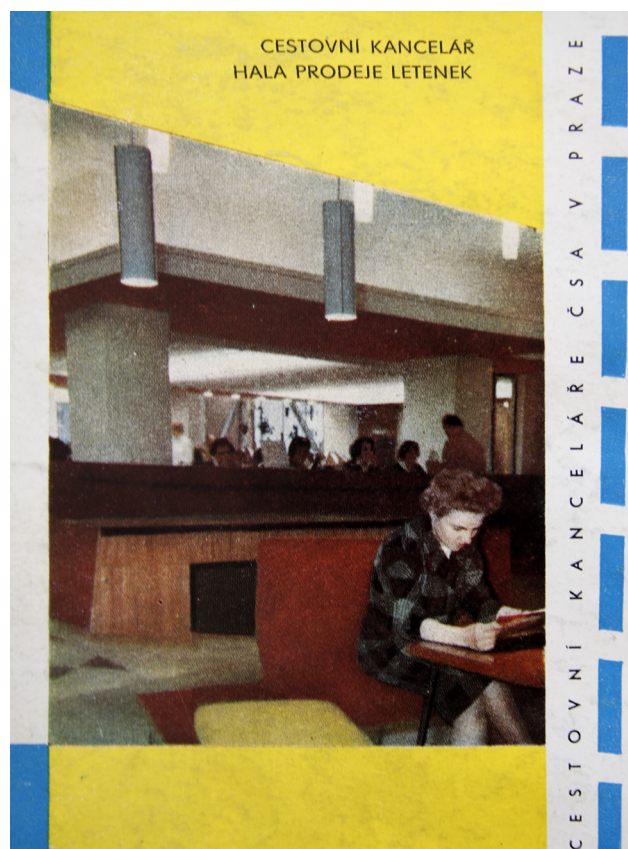
13. Prostor odbavovací haly s křesílky, 1960



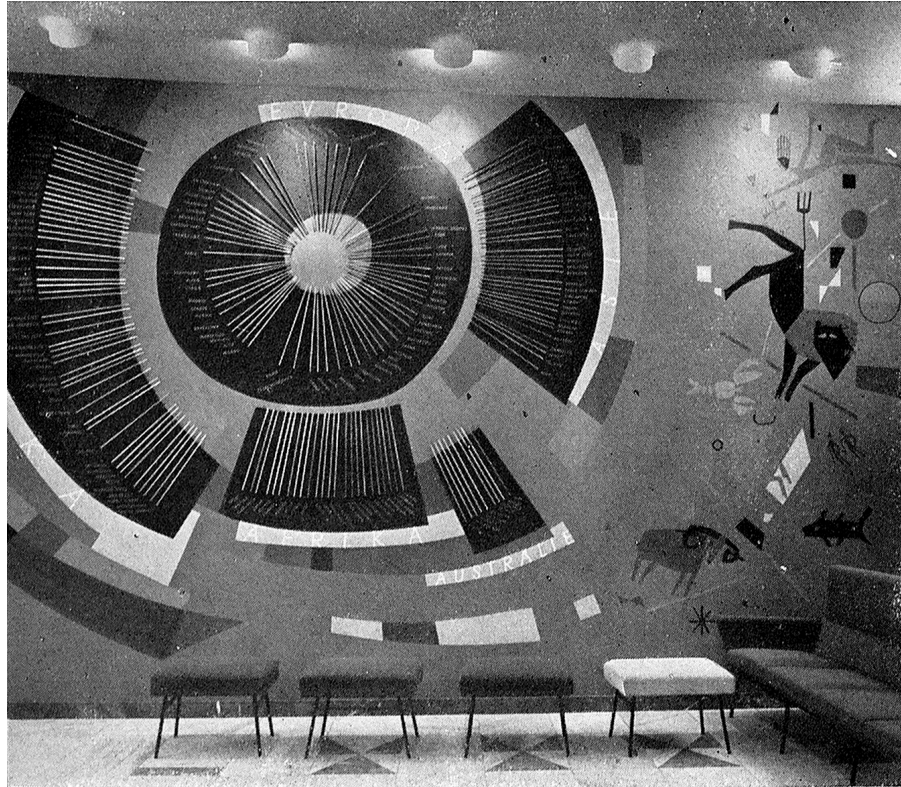
14. Gio Ponti: Villa Arreaza ve Venezuele, interiér, 1958



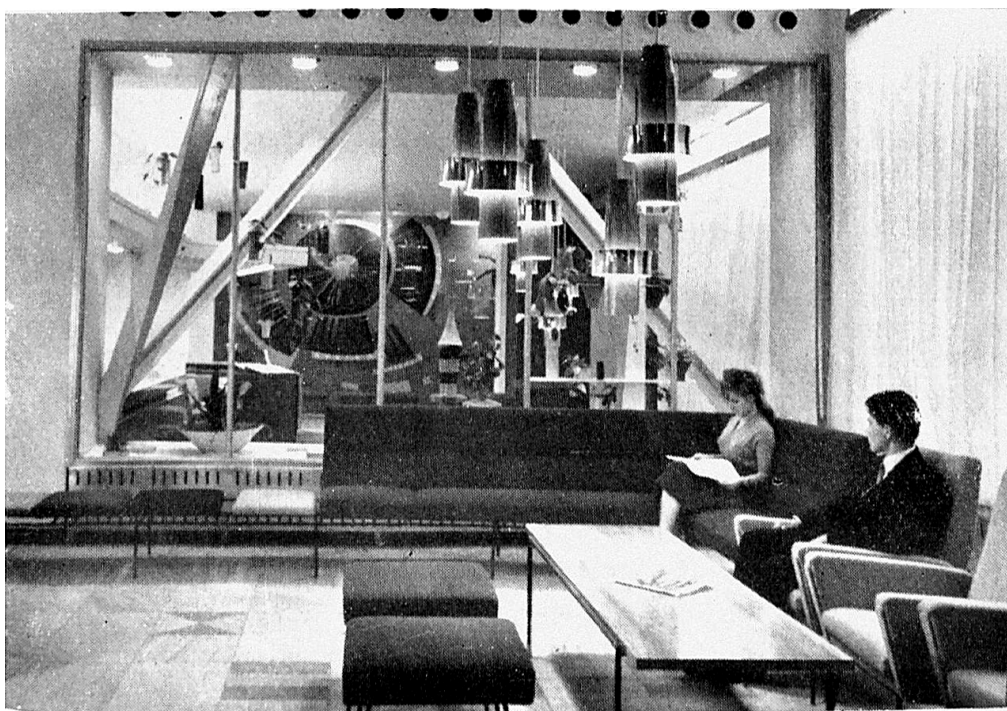
15. Prostor cestovní kanceláře, vlevo prodej tuzemských tratí



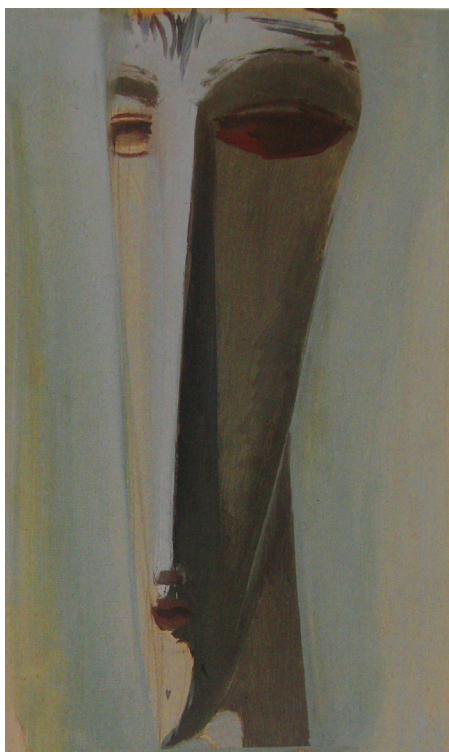
16. Hala cestovní kanceláře v barvě



17. Stanislav Duda: *stylizovaná mapa světa s leteckými linkami*, 1960



18. Zimní zahrada s keramikou, průhled do cestovní kanceláře

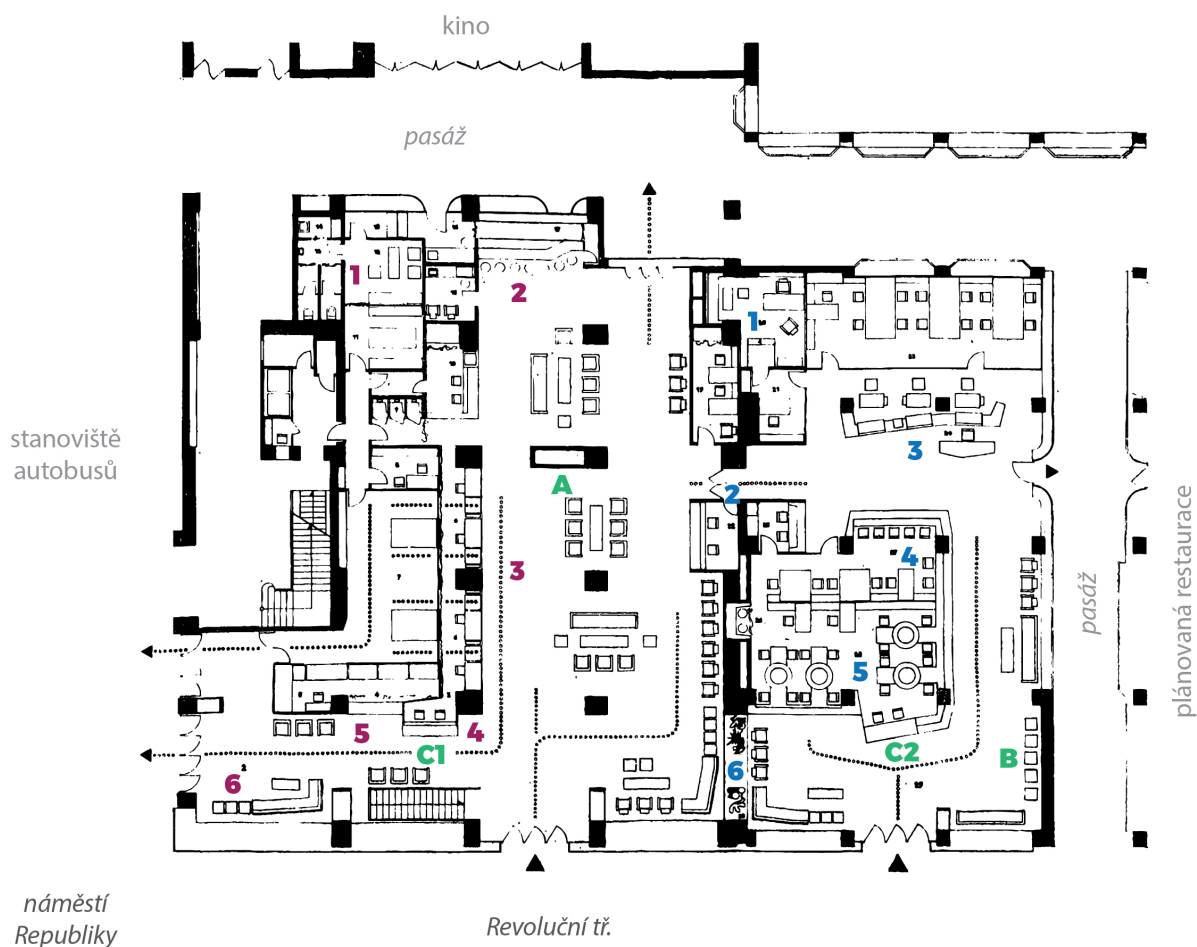


(a) Stanislav Libenský, návrh, 1955



(b) tavené zelenohnědé sklo, 1958

19. Stanislav Libenský, Jaroslava Brychtová: *Hlava I*



ODBAVOVACÍ HALA

- 1 zázemí
- 2 bufet
- 3 odbavovací pulty s vahami
- 4 pult informací
- 5 úschovna zavazadel
- 6 pohotovostní čekárna

CESTOVNÍ KANCELÁŘ

- 1 zázemí, reklamace
- 2 Čedok, pokladna
- 3 prodej zámořských tratí
- 4 prodej evropských tratí
- 5 prodej tuzemských tratí
- 6 zimní zahrada

UMĚLECKÁ DÍLA

- A Jana Moravcová: alegorie letu, 1960
- B Stanislav Duda: stylizovaná mapa svět s leteckými linkami, 1960
- C Luboš a Jan Moravcovi: kovový reliéf pultu, 1960
- D S. Libenský, J. Brychtová: Hlava I, 1955-1958

20. Plánek s vyznačeným umístěním uměleckých děl

Filsakův tým (projekce ČSA, později ateliér Epsilon) – Bubeníček, Louda, Skála, Vrana

Vídeň (1961–62)

Architekti: Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jiří Louda, Ivan Skála (projekce ČSA)

Výtvarná výzdoba: Vladimír Jarcovják, Karel Mezera

Adresa: Wien I, Parkring 12, RAKOUSKO

Prostory pro novou cestovní kancelář ČSA ve Vídni byly zakoupeny v právě budované výškové stavbě Gartenbau, a to v přízemí a prvním patře uliční fronty předsunuté dvou-podlažní podnože monobloku. Toto umístění bylo velice výhodné. Budova se nacházela v centru města, jen pět minut od dómu sv. Štěpána, na frekventované okružní třídě kolem vnitřního města, tzv. vídeňském Ringu, který byl budován v 19. století na místě městských hradeb. Přes ulici naproti kanceláři se nacházel rozlehlý městský park – oblíbené místo společenského setkávání. Z hlediska propagace byla výhodná též poloha vedle kina.²⁴⁷

V přízemí byla umístěna společná reprezentace ČSA, Čedoku a ČSD.²⁴⁸ Kancelář se otvírala do ulice celoprosklenou stěnou, uprostřed které byl jen rám dveří. [22] Taková výloha byla tenkrát módní záležitostí. Vchod se nacházel v pravé části výlohy. Již z ulice byl viditelný odlehčený elegantní nábytek – křesílka a taburety na tenkých kovových nohách uspořádané okolo nízkého stolku, nad kterým byla zavěšena v různých úrovních tři kapkovitá světla. [21] Vlevo se nacházelo místo prodeje letenek a informací – jeden dlouhý pult s křesílky pro zaměstnance na jedné straně a zákazníky na druhé. Celou stěnu za pultem vyplňovala dekorativní nástěnná malba od **Vladimíra Jarcovjáka**²⁴⁹ a **Karla Mezery** se dvěma postavami v krajině a holubicí, laděná do červených, černých, žlutých a bílých tónů. [23] Sedačky a křesla v interiéru byla čalouněna v jemných kombinacích šedých, světlemodrých a žlutých barev.²⁵⁰ Vzhledem k tomu, že jsou k dispozici pouze černobílé fotografie, nelze blíže určit, kde která byla. Dřevo bylo použito javorové a palisandrové.²⁵¹ Prostor dále oživovaly květiny, zvláště velké fikusy a filodendrony.²⁵² Dnes bychom hodnotili celé vyznění interiéru jako typicky bruselské. Bruselská byla výloha, volná dispozice, lehký mobiliář, shluky osvětlení i umělecké dílo na pomezí abstrakce.

Z reprezentačních prostor v přízemí vedlo zavěšené schodiště do prvního patra, kde se nacházely pracovny. [25]

Velký důraz byl již od počátku kladen na účel reprezentace státu. Jiří Louda předložil 18. ledna 1961 projekt plánované kanceláře československému vyslanci ve Vídni a podal mu povšechné informace o architektonické koncepci a jejich záměru. Vyslanec pak vyslovil uspokojení a souhlas s celkovým řešením zvláště proto, že „zařizované prostory

²⁴⁷Gartenbaukino funguje dodnes.

²⁴⁸Na základě rozhodnutí ministerstva dopravy a spojů (MDS).(archiv ČSA – Bubeníček 1961a, 1)

²⁴⁹**Vladimír Jarcovják** (*1924) studoval na UMPRUM u Emila Filly. Byl členem skupiny Trasa. Jeho figurální obrazy z počátku 60. let směřovaly ke znaku a vyznačovaly se výraznou barevností. Karel Mezera (*1911) se zabýval malbou v architektuře a byl též restaurátorem.

²⁵⁰ŠILHÁN 1962a, 280.

²⁵¹Projekt celého interiéru byl zadán do výroby Uměleckých řemesel v Bratislavě, který zakázku odřekl. Poté byl objednán u Stavodružstva v Prešově. Souběžně vypracovávala nabídku Umělecká řemesla v Praze.(archiv ČSA – Bubeníček 1961a, 5)

²⁵²ŠILHÁN 1962a, 280–281.

mají být nejen reprezentací jednotlivých složek, ale především vizitkou socialistické společnosti v kapitalistickém světě a musí proto stát nejméně na výši reprezentací ostatních států,“ jak uvedl Jiří Louda ve své zprávě.²⁵³

Původně měly být práce skončeny v listopadu 1961, ale z důvodu protažení termínu z vídeňské strany i ze strany československých dodavatelů, byla kancelář slavnostně otevřena až 29. května 1962.

U příležitosti otevření kanceláře se uskutečnil „coctail“, kterého se celkem zúčastnilo ze 170 pozvaných 140 osob, mezi nimiž byli i novináři, kameraman a režisér vídeňské televize, který natáčel záběry. Všichni pozvaní vedoucí zastoupení leteckých společností ve Vídni se dostavili, *„někteří poslali květiny“*. Účasten byl i architekt Jiří Louda. O průběhu společenské akce referoval vedoucí propagace ČSA Milan Skalník: *„Coctail proběhl velmi důstojně a v srdečném ovzduší. Všichni přítomní vyslovili svůj obdiv, mnozí prohlásili, že ČSA má určitě nejkrásnější cestovní kancelář ze všech leteckých společností ve Vídni. Podnik navštívili též vedoucí pracovníci čs. zastupitelského úřadu ve Vídni. (...) ZÚ (zastupitelský úřad – pozn. aut.) považuje podnik za jeden z nejzdařilejších čs. složkami ve Vídni uspořádaný a je mu přikládán velký politický význam. Projektantům bylo vysloveno velké uznání, protože dojmy, jak je od návštěvníků i novinářů shromáždili účastníci zmíněné porady, vyzněly nejvýš lichotně. Také organizace a průběh coctailu byl všemi vysoko hodnocen. Závěrem bylo konstatováno jednomyslně, že společná kancelář ve Vídni je i výbornou státní propagací a reprezentací.“*²⁵⁴ Na začátku zprávy též uvedl: *„Měli jsme příležitost hovořit s několika rakouskými architekty (mezi jiným i s profesorem Vys. školy umělecko-průmyslové, kteří obdivovali nejen architektonické řešení ale i provedení řemeslných prací, zejména nábytku. Byl obdivován i použitý materiál. S uznáním se odborníci i veřejnost vyjadřovali o práci čsl. podniků. Velký zájem vyvolává moderní výtvarné řešení hlavní stěny, dekorativně působí velmi dobře, i když pro vnímání některých lidí je velmi moderní. Celá řada zasvěcených odborníků stěnu oceňuje jako výtvarně velmi hodnotnou.“*²⁵⁵ Po otevření vyšel článek v Leteckém obzoru, který vycházel z této zprávy a též vyzdvihoval účel státní reprezentace.²⁵⁶

²⁵³archiv ČSA – Louda 1961, nepag.

²⁵⁴archiv ČSA – Skalník 1962, nepag.

²⁵⁵archiv ČSA – Skalník 1962, nepag.

²⁵⁶ *„Kancelář budí všeobecnou pozornost. Reprezentuje vynikajícím způsobem nejen podniky, jimž slouží, ale i Československo, protože dokumentuje zručnost našich dělníků, řemeslníků i umělců. Odborníci se shodli na tom, že je to dnes nejkrásnější cestovní kancelář ve Vídni. (...) I umístění kanceláře a její vybavení svědčí o tom, že se při jejím zařizování nezapomnělo na širší úkoly státní propagace. A to je nesporně správný a prozíravý postoj. Každé řešení méně velkorysé nebo dokonce polovičaté by jen tyto zájmy poškodilo.“* (ŠILHÁN 1962a, 280–281)



21. Vídeň, cestovní kancelář ČSA, Čedoku a ČSD, 1961–62, pohled z ulice skrz prosklenou stěnu



22. Vídeň, cestovní kancelář ČSA, pohled od pultu služeb



23. Vladimír Jarcovják, Karel Mezera: dekorativní nástěnná malba, 1962, štukolustro



24. Vídeň, cestovní kancelář ČSA, schody do prvního patra



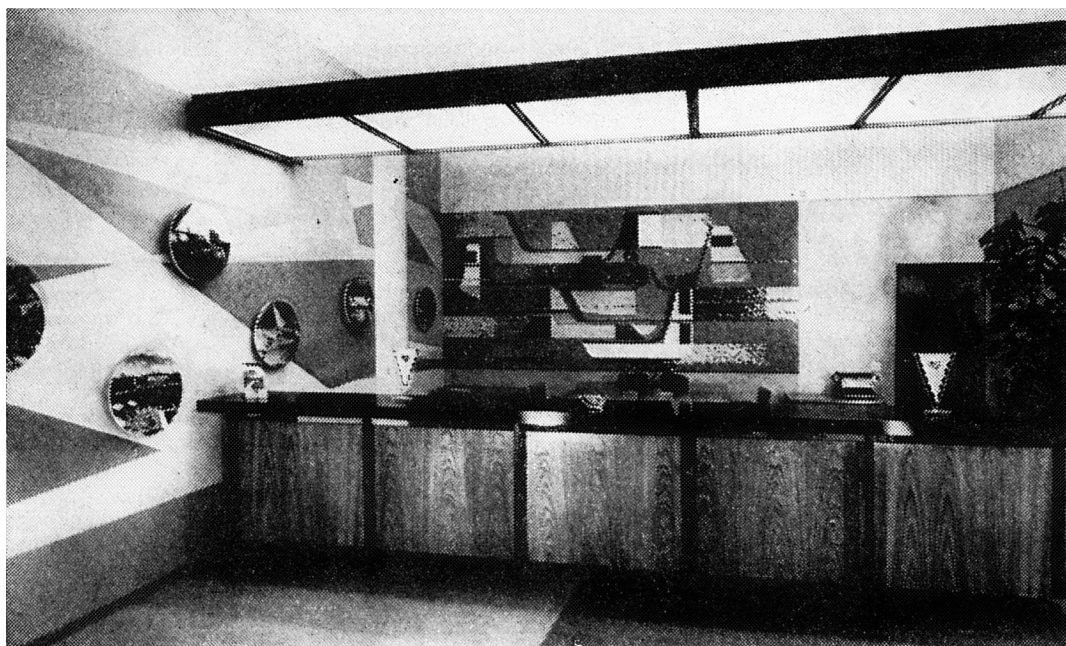
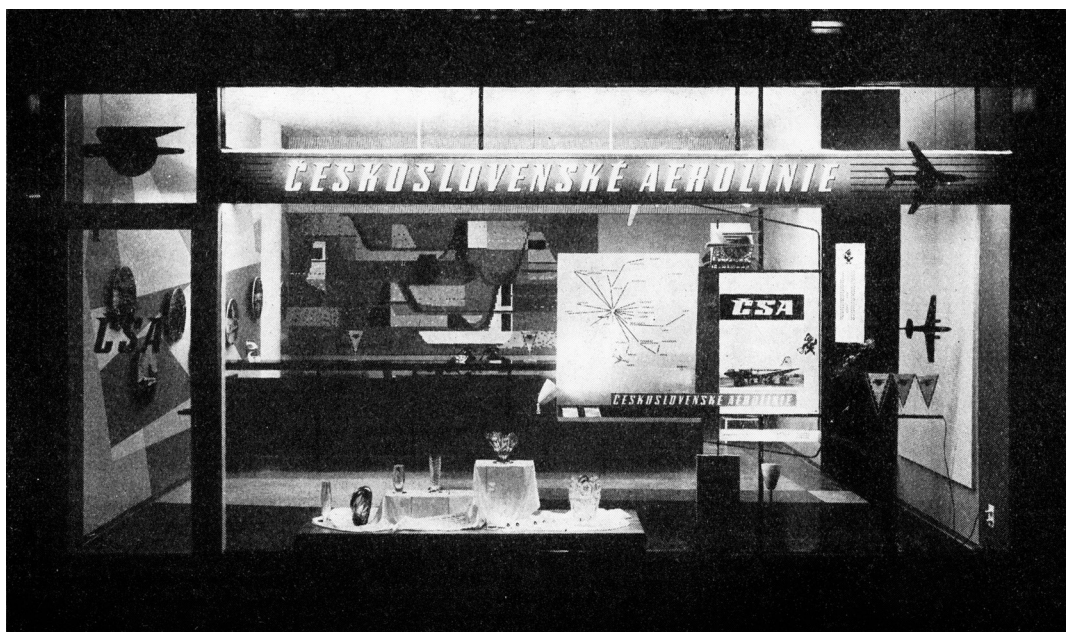
25. Vídeň, cestovní kancelář ČSA, kancelář v patře

Curych (c1960–61)

Architekti: projekce ČSA

Adresa: Lowenstrasse 29, Curych, ŠVÝCARSKO

Interiér kanceláře v Curychu je další ukázkou bruselského stylu. Levou stěnu vyplňovaly geometrické útvary se zavěšenými kruhovými fotografiemi. Celou zadní část zabíral pult prodeje letenek, dělený opticky do pěti dílců, kterým korespondovaly horní čtverce osvětlení. Na stěně za pultem se nacházel stylizovaný obraz s letadly. Bohužel se k této kanceláři nezachovalo více než dvě fotografie otištěné v *Leteckém obzoru* v letech 1962 a 1965.



26. Curych, cestovní kancelář ČSA, c1960–62

Dálný východ (c1961)

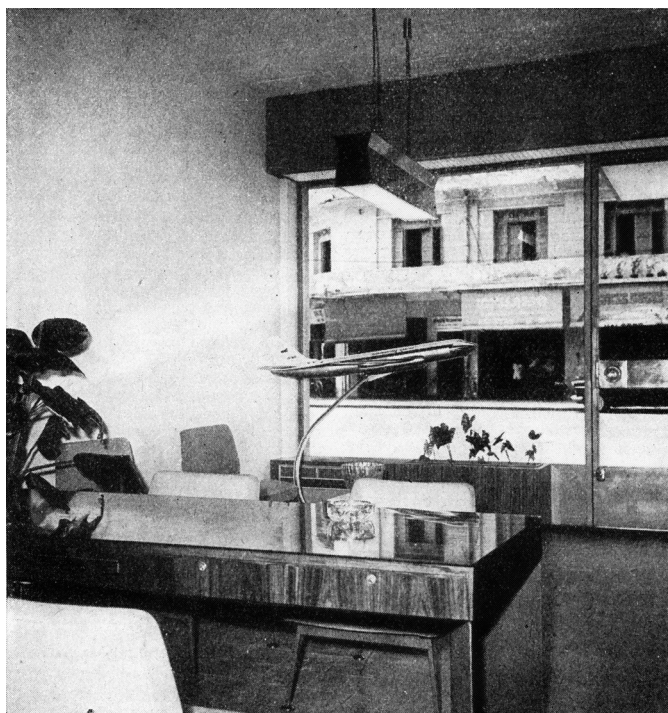
Projekce ČSA měla na starosti i vybudování poboček v těžších a exotičtějších podmínkách, protože, jak již bylo zmíněno, ČSA roku 1960 zahájily provoz též na jižní polokouli na lince Praha – Káhira – Bombaj [29] – Rangún [28] – Phnom Penh [27] – Djakarta, kde následně stavěly i své cestovní kanceláře.

Takto např. popsal Karel Bubeníček ve zprávě ze zahraniční cesty průběh výstavby a otevření kanceláře v Bombaji:

„Výstavba cestovní kanceláře v Bombay probíhala za velmi obtížných podmínek vzhledem k místním poměrům, technice stavby a částečného nezájmu se strany smluvní firmy KAMDAR... (...) Kvalita prací a provedení v celku odpovídá kladeným požadavkům. Přední hala cestovní kanceláře prozatím působí prázdným dojmem a bude nutno co nejrychleji dokončit řešení nástěnné výzdoby, květinové výzdoby apod. Dále bylo na místě nutno změnit barevnou koncepci křesel a židlí vzhledem k omezené zásobě potahové látky v různých barvách. (...) Vcelku je možno říci, že cestovní kancelář ČSA v Bombay svým vzhledem a koncepcí plně odpovídá moderním požadavkům a je jednou z nejhezčích kancelářů leteckých společností v místě. Z celého průběhu stavby je zřejmé, že v budoucnu bude bezpodmínečně třeba, aby na stavbu dojížděl odborný pracovník z Prahy. Tím se značně urychlí a zjednoduší celková výstavba.

Při příležitosti otevření cestovní kanceláře byla uspořádána tisková konference a coctail. Oba společenské podniky měly veliký úspěch a byly navštíveny asi z 90% pozvaných, což je podle místních podmínek neobvyklé. Obou podniků se zúčastnili jednak zaměstnanci cestovních kancelářů, leteckých společností, dále pak funkcionáři obchodních a politických kruhů v Bombay a novináři.“²⁵⁷

²⁵⁷archiv ČSA – Bubeníček 1961b.



27. Phnom Penh, cestovní kancelář ČSA, 1961



28. Rangún, cestovní kancelář ČSA, c1961



29. Bombaj, cestovní kancelář ČSA, c1961, foto z roku 1965

Damašek (1962–63)

Architekti: projekce ČSA

Výtvarná výzdoba: Mikuláš Medek

Adresa: Fardoss Street, Damašek, SÝRIE

Parter kanceláře v Damašku tvořily velké prosklené výlohy sahající od úrovně chodníku až téměř po strop. Uprostřed byl prosklený vchod a nad ním velký červenobílý neon s označením ČSA. Drobné označení ČSA bylo i na skle dveří, za nimiž byla viditelná část Medkova obrazu *Průnik prostoru* o velikosti 2 x 4 metry.²⁵⁸ S ním se pojí historka, která není jen úsměvná, ale dokresluje, jakým zjevením tehdy, roku 1963, bylo jiné než „socialistické umění“: Po dovezení Medkova obrazu do kanceláře, volal zděšený zahraniční zástupce do Prahy, že se obraz asi teplem slil, že jsou na něm jen barevné fleky.²⁵⁹ Když porovnáme toto dílo s tím „preferovaným realistickým uměním“, které např. téhož roku propaguje ve svém článku O. A. Švidkovskij v *Architektuře ČSSR*, nemůžeme se divit.²⁶⁰

V cestovní kanceláři v Rabatu, která byla na stejné lince, byly „*vysoké reliéfy*“ Jana Koblasy,²⁶¹ ke kterým bohužel nejsou dostupné žádné fotografie.

²⁵⁸HARTMANN 2002, 200.

²⁵⁹rozhovor – Vrana 2017.

²⁶⁰ŠVIDKOVSKIJ 1963.

²⁶¹korespondence – Koblasa 2016b.



(a) fasáda domu



(b) výloha, v průhledu prosklenými dveřmi Medkův obraz

30. Damašek, cestovní kancelář ČSA, 1962–63



(a) Medkúv obraz vpravo



(b) Mikuláš Medek: *Průnik prostorem*, 1963



31. Damašek, cestovní kancelář ČSA, pult služeb

Řím (1962–63)

Architekti: projekce ČSA; mobiliář Zbyněk Hřivnáč (Konstruktiva)

Výtvarná výzdoba: Aleš Veselý

Adresa: Via Bissolati 33, Řím, ITÁLIE

Cestovní kancelář se nacházela na Via Bissolati, hlavní ulici vedoucí od Piazza Republica na severozápad k parku za Porta Pinciana. Parter domu byl obložen kamenem, který rámoval výkladní skříň kanceláře. Karel Filsak požádal Aleše Veselého, aby do interiéru vytvořil nějaké dílo. Veselý popisoval, že měl Filsak stále představu, že by to dílo mělo být modré, když „*to je pro letectví*“. V tom mu ale nedokázal vyhovět. Donesl nějaké návrhy a dlouho ho musel přesvědčovat.²⁶² Jeho popis spolupráce s Filsakem se tedy značně liší od Jana Koblasy, který psal, že jemu s Medkem nechával Filsak již od počátku naprostou volnost.²⁶³ Jediný problém byl kolem již zmiňované zdi do Brazílie, kde ale nezamítl návrh Filsak, ale ministerstvo.²⁶⁴

Výsledným dílem Veselého byly dva informální reliéfy – *Indeterminace kruhu a přímký* (1963), které nafotil Jan Svoboda v létě roku 1963 na dvoře Veselého žižkovského ateliéru nejen jako samostatný objekt, ale i s jeho autorem.[33] Kde přesně se však toto rozměrné dílo v římské kanceláři nacházelo, není jasné.

K tvorbě reliéfů přešel Veselý od plátna, jehož dvojrozměrnost mu již k vyjadřování nestačila. Začal vytvářet *Stigmatické objekty*. Stigma přitom chápal jako ránu, která není fyzického původu.²⁶⁵ Nepřikládal jim přitom ani religiózní význam, byly to rány na duši. Postupně od nich přešel k *Enigmatickým objektům*, které již dávaly širší možnost výkladu. Enigma byla záhadou, tajemstvím, hádankou.²⁶⁶ A *Indeterminace kruhu a přímký* (1963) pro cestovní kancelář v Římě, stejně jako trochu pozdější *Enigma kruhu* (1965) pro starou odbavovací halu v Praze-Ruzyni spadají do tohoto tvůrčího období.

Interiér kanceláře byl řešen podobně jako současně budované kanceláře ve Varšavě. Charakterizovaly ho jednoduché geometrické tvary skříněk a stolů. Byly zde dokonce užity i stejné židle jako v tamější pracovně.

²⁶²rozhovor – Veselý 2015a.

²⁶³Jediným nedorozuměním byla již popsaná „roztržka“

²⁶⁴korespondence – Koblasa 2016a.

²⁶⁵SCHONBERG 2006, 103.

²⁶⁶Ibidem, 105.



32. Řím, cestovní kancelář ČSA, 1962–63



(a) foto s autorem na dvoře jeho žižkovského ateliéru



(b) dílo tak, jak bylo osazené v cestovní kanceláři

33. Aleš Veselý: *Indeterminace kruhu a přímky*, 1963

Košice (1962–64)

Architekti: Karel Bubeníček, Karel Filsak, Jiří Louda, Ivan Skála (projekce ČSA)

Výtvarná výzdoba: Mikuláš Medek, Jan Koblasa

Adresa: Pribinova 4, Košice

Pro nové prostory ČSA byly městem uvolněny přízemní a suterénní místnosti domu č. 4 v Pribinově ulici v centru Košic v těsné blízkosti staré kanceláře,²⁶⁷ jejíž prostory byly již nevyhovující.²⁶⁸

Architektonické řešení i vybavení prostor nové kanceláře bylo odlehčené, obdobně jako v Kotvě, ale jiná byla výtvarná výzdoba – lehký brusel nahradil informel, který odpovídal více Filsakově vkusu.

Železobetonová skeletová konstrukce umožnila maximální uvolnění dispozice až na schodišťový blok ve střední části uliční fasády, který zpřístupňoval vyšší podlaží domu. V levé části tohoto obrovského volného prostoru se nacházela odbavovací hala a v pravé byly prostory cestovní kanceláře. Obdobně jako tomu bylo u Kotvy, byly obě části přístupné samostatně z ulice. Vstupy byly kryty v celé frontě hlubokým zápražím a vyloženou markýzou, takže cestující byli při nástupu do autobusu chráněni před nepříznivým počasím.²⁶⁹

Již z ulice lákala k nahlédnutí a vstupu prosklená stěna, za níž byl vidět nekonečný pás červenočerných maleb řazených za sebou, tajuplná, jakoby archaická zlatá plastika na černém sloupu před ní, lehký sedací nábytek a stěna s barovým pultem vzadu.²⁷⁰

Dle slov architektů „*koncept vnitřního prostoru vycházel z úsilí po prostotě tvarů se střízlivým barevným řešením.*“²⁷¹ Pro podlahu užili opět supikovického mramoru doplněného trojúhelníky z šedého mramoru Tomay.²⁷² Základní bílý tón podlahy a stěn nechával vyniknout červeným tónům umělecky pojaté stěny haly. Barevné vyznění dále doplňovaly dýhované prvky zařízení – stoly a skříně, pro které bylo použito limby a brestu. Sedací nábytek (křesla a lavice, některé s vloženými odkladními plochami) byly rozmístěny asymetricky tak, aby vytvářely menší konferenční celky, čímž měla být potlačena uniformní čekárenská atmosféra. Čalounění bylo opět v neutrálních šedých tónech, doplněných někdy červenou. Konstrukce křesel a stolů byla z jeklových profilů tuhově šedé barvy se zakončením u podlahy v podobě jakýchsi kovových přísavek. Osvětlení bylo řešeno nepravidelně rozmístěnými nástropními osvětlovacími kazetami kombinovanými s atypickým bodovým žárovkovým osvětlením.²⁷³

V pravé části byly prostory cestovní kanceláře s poštovní přepážkou, za níž byla úschovna zavazadel, odbavovací linka a prodej letenek vybavený dvěma knihovacími stoly. V zadní části se nacházely provozní místnosti – pracovna vedoucího a kóje pro

²⁶⁷Stará kancelář se nacházela v Leninově ulici (č. 9) kolmé na Pribinovu. (REDAKCE 1964, 39)

²⁶⁸28. srpna 1961 byl schválen celkový investiční náklad na tuto stavební akci 2 312 760 Kčs. (archív ČSA – Procházka 1961, nepag.) Realizaci provedlo stavební družstvo Stavba se sídlem v Prešově. (BUBENÍČEK 1964, 232)

²⁶⁹Ibidem, 232.

²⁷⁰Za barem bylo skryto schodiště do suterénu a prvního patra. V suterénu se nacházely toalety, klubovna zaměstnanců, kuchyň a jiné provozní místnosti.

²⁷¹BUBENÍČEK 1964, 232.

²⁷²Podlaha pracovišť a kavárny v patře byla kryta PVC.

²⁷³BUBENÍČEK et al. 1965, 242.

dálnopis, které byly propojeny zadní manipulační komunikací umožňující nerušenou dopravu zavazadel a zboží od odbavení k autobusu.

Jednotný prostor cestovní kanceláře a odbavovací haly procházel celou hloubkou budovy a využíval denního osvětlení přes malý dvorek v zadní části domu, který byl výtvarně upraven a zapojen do prostorové souhry celého objektu.²⁷⁴

Na vnější fasádě bylo použito řemínkového kamenného obkladu. Portál i markýza byla obložena hliníkem.²⁷⁵

V prvním se nacházela kavárna,²⁷⁶ přístupná hlavním domovním schodištěm, kterou bylo možné využívat pro provoz ČSA jako odlehčující čekárny v případě „nepravdivosti leteckého provozu“ a při nahromadění většího počtu cestujících. Spojena byla též interním hospodářským schodištěm a jídelním výtahem jednak s bufetem v přízemí, jednak s centrálními kuchyňskými prostory v suterénu.²⁷⁷

Výtvarná výzdoba

V květnu 1963 oslovil Filsak ohledně spolupráce na interiérech **Mikuláše Medka** a **Jana Koblasu**,²⁷⁸ jejichž díla se měla do prostoru organicky začlenit. Námětem jim byla „oslava letu Ikarova“.²⁷⁹

Medek vytvořil *čtrnáctidílné panneau*,²⁸⁰ které zabíralo celou délku stěny haly. [38] Na pomoc při malbě „*těch mnoha čtverečných metrů si vzal Jiřího Valentu*“.²⁸¹ Před paneau stál v levé části obdélný černý pilíř a dále směrem k bufetu dva bílé kruhové sloupy, takže stěnu s dílem za nimi nebylo možné spatřit z jednoho bodu celou. Na zmíněném levém pilíři byl ze tří stran upevněn Koblasův pozlacený *Ikaros* – na přední straně směrem do haly měl tělo a po dvou přilehlých stranách (kolmých k Medkovu obrazu) křídla.²⁸² [38] Dva panely za pilířem vytvářely „velké černé pole“. Sousedící panely vyplňovaly výrazné půlkruhy, které jako kdyby vyjadřovaly pohyb křídel Koblasova *Ikara*.²⁸³

Výtvarně řešil **Koblasa** i dvorek, pro který navrhl dláždění a stěny. [39] Jeho záměrem bylo vytvořit „*zprávu o Ikarově letu*“. Celý projekt betonových desek s oblázkovým „*písmem*“ mínil jako reminiscenci na „*nádherné staré náhrobní desky na košickém dómu*.“²⁸⁴ V horské hraniční říčce v Červeném Kostelci nasbírali pro tuto realizaci přímo s architektem Ivanem Skálou několik beden oblázků a poslali je do Košic.²⁸⁵ S realizací na místě Koblasovi pomáhal **Karel Nepraš**.²⁸⁶ Do deníku si Koblasa k tomu zapsal:

²⁷⁴BUBENÍČEK 1964, 233.

²⁷⁵Ibidem, 234.

²⁷⁶Rozhodnutím Městského národního výboru Košice byl změněn původní záměr investičního úkolu zřídit v prvním patře vinárnu s denním provozem a přikázal vybudovat místo ní kavárnu. (archiv ČSA – Hejl 1961, nepag.)

²⁷⁷BUBENÍČEK et al. 1965, 241.

²⁷⁸KOBLASA 2002, 207.

²⁷⁹Ačkoli téma odkazuje k mythologickému počátku létání, zvolit si takové téma pro kancelář aerolinií, bylo, vzhledem ke konci mytického příběhu, který též ztvárnili, lehce dekadentní.

²⁸⁰Honorář za panneau činil 50 000 Kčs. (SRP 2012, nepag.)

²⁸¹KOBLASA 2002, 207.

²⁸²Galerie Dorotheum prodávala plastiku jako jednotlivé díly.

²⁸³korespondence – Koblasa 2016a.

²⁸⁴korespondence – Koblasa 2016a.

²⁸⁵korespondence – Koblasa 2016a.

²⁸⁶Karel Nepraš (1932–2002) spolupracoval s Medkem a Koblasou také v Jedovnicích.

„v půli srpna (1963 – pozn. aut.) oznámili z košic že je vše připraveno pro mou práci v atriu – prvním ranním letadlem jsem vyrazil v půl páté do košic – létaly tehdy ještě staré dakoty – iljušiny byly proti nim přepych – připraveno nebylo nic – na stavbě seděl nešťastný stavbyvedoucí že nemá lidi ani materiál – poledním letadlem zpátky do prahy – tato hra se opakovala do začátku listopadu – jednou týdně tam a zpět – jen stavbyvedoucí pokaždý jiný – za prvního sněžení a mrazíků jsme pak míchali beton – vkládali do něj oblázky – ty jsme museli nasbírat znovu v kopcích nad prešovem – mé bedny oblázků někdo ukrad – (ztratily se) – křehli jsme v atriu karel a já – odstraňovali vlhký snůh z čerstvého betonu a pokoušeli se zvládnout situaci – nocovali jsme několik kilometrů za košicemi v ozdravovně v níž bylo tou dobou školení dvou set nacionalistických zdravotních sester – jejich neláska k českům byla puritánská – jinde jsme ale nocleh jako takový nedostali. . . .“²⁸⁷

Na výzdobě prostoru kavárny v 1. patře se podílela **Emila Medková** fotozvětšeninou v rozsahu celé stěny.²⁸⁸ [40]

Když se kancelář otvírala, byl „ohromný průšvih, že to socialistické“. Situaci však zachránil Filsakův známý, který řekl, že je to roztavené železo a ingot.²⁸⁹ Článek, který o nové cestovní kanceláři vyšel, byl též „k potřebě tehdejšího času lehce zabarvený“,²⁹⁰ když popisoval, že Medkovo nástěnné panneau a Koblasova plastika „symbolizují úsilí východoslovenské průmyslové metropole“,²⁹¹ ale díky tomu bylo prošlo, aby v Košicích byla ve své podstatě permanentní výstava Koblasy a Medka v době, kdy byl velký problém takové umění veřejně prezentovat.

²⁸⁷KOBLASA 2002, 207.

²⁸⁸„emila medková udělala diapozitivy z mikova návrhu a tam si je s valentou promítli na plátno a obkreslili konstrukci (v divadelních dílcích)“ (korespondence – Koblasa 2016a)

²⁸⁹rozhovor – Vrana 2017.

²⁹⁰korespondence – Koblasa 2016a.

²⁹¹BUBENÍČEK et al. 1965, 242.



34. Košice, dům v Pribinově ulici, v přízemí cestovní kancelář ČSA, v patře kavárna, 1962–64



35. Košice, cestovní kancelář ČSA, průhled výlohou do prostoru cestovní kanceláře



36. Odbavovací hala – prostor čekárny



37. Odbavovací hala – vzadu barový pult, vpravo průhled na dvorek



38. Mikuláš Medek, Jiří Valenta: *čtrnáctidílné panneau*, 1963–64 (v délce stěny);
Jan Koblasa: *Ikaros*, 1963–64 (plastika na pilíři)



39. Jan Koblasa, Karel Nepraš: výtvarné řešení dvorku – *Zpráva o Ikarově letu*, 1963-64



40. Kavárna v patře. Emila Medková: fotozvětšenina, 1964 (vpravo vzadu)

Ostrava (1962, 1965–66)

Architekti: Karel Filsak (projekce ČSA), Radim Ulmann²⁹²

Výtvarná výzdoba: Jan Koblasa

Adresa: třída J. Dimitrova 25, OSTRAVA

Volba při výběru místa nové cestovní kanceláře padla na adaptaci parteru nárožního paláce Melantrich (dříve Dimitrovova ulice, dnes Nádražní 7) v centru Ostravy, kde se nacházela redakce a tiskárna Rudého práva a Nové svobody.²⁹³ Cestovní kancelář zabírala celé přízemí. Hlavní vstup měla z Nádražní ulice, vedlejší z na ní kolmé Umělecké ulice a vzadu byl přístup k autobusům v Janečkově ulici.

Interiér kanceláře řešil ostravský architekt **Radim Ulmann**, zatímco na celkové architektonické pojetí dohlížela projekční skupina ČSA pod vedením Karla Filsaka,²⁹⁴ který zadal 9. března 1964 výtvarné řešení dvaadvacet metrů dlouhé zdi v parteru Janu Koblasovi (v Umělecké ulici).²⁹⁵ 15. března vytvořil Koblasa model zdi „složené z elementů – které se opakují převracejí a ke středu zužují – střed je decentralizovaný vchod do objektu“. Filsak ji o dva dny později schválil. K její realizaci se přistoupilo přesně za rok. 2. března 1965 dokončil formy, ze kterých poté betonovali tvárnice. 1. listopadu Koblasa zaletěl do Ostravy – „staví zeď ,schody do nebe‘ z tvárnic - pracují spolehlivě a překvapivě dobře.“ Opět letěl do Ostravy 6. prosince, kdy již probíhaly zakončovací práce.²⁹⁶

Další Koblasovo dílo bylo v interiéru, viditelné již z hlavní ulice. Na bílé stěně u pultu prodeje letenek byl do kruhového mělkého výklenku usazen mobil²⁹⁷ *Poceta Ptolemaiiovi* – kruhový kinetický reliéf z pozlacené oceli se svítícími žárovkami v pozadí, které se otáčely a vrhaly světlo přes kusy drátu zapuštěné do zdi.²⁹⁸ Smlouvu na tento reliéf podepsal 27. května 1966.²⁹⁹ 30. června letěl do Ostravy se štukatéry, kteří mu měli připravit stěnu z hlazené sádky – „jenomže v celé ostravě a okolí nebylo k sehnání ani kilo tohoto úzkoprofilového produktu – z prahy poslali příštím letadlem potřebné pytle aby bylo možno vše ukončit v čase – když jsme byli nuceni nastavit noc – avšak objekt funguje a vrhá kouzelné stíny – měnivé a kombinované.“³⁰⁰

Letecké centrum tvořily, obdobně jako v Kotvě nebo Košicích, dva samostatně přístupné, ale přesto propojené, prostory cestovní kanceláře a prostory odbavovací, do kterých cestující vstupoval příznačně skrz Koblasovy *Schody do nebe*. Do prostor cestovní kanceláře bylo možné vejít rovnou z hlavní Dimitrovovi ulice. Návštěvník vstupoval prosklenými dveřmi, za nimiž na stěně v byl Koblasův *Ptolemaios*. Vpravo byl pult prodeje letenek. Zajímavým prvkem byla černá stěna se světlým číselníkem hodin s ručičkami.

²⁹²Kniha Tomáše Nitry *Ostravská letiště* obsahuje též velice stručnou kapitolku o této kanceláři (NITRA 2010, 98–100), ale fotografie uvedené na straně 100 nejsou fotografie interiéru kanceláře v Ostravě, ale v Praze-Kotvě (1960), tudíž na základě nich učiněný popis interiéru a uměleckého díla je zavádějící.

²⁹³SKALSKÁ 1996, 266.

²⁹⁴STRAKOŠ 2014, 171.

²⁹⁵KOBLASA 2002, 215.

²⁹⁶Ibidem, 234.

²⁹⁷Mobil (z fr. mobile) = kinetická plastika. Alexander Calder takto nazval své jemné konstrukce vyrobené z vyvážených kusů plechu drátu, některé z nich byly poháněny motorčky, některé se jen pohybovaly díky proudícímu vzduchu.

²⁹⁸Ostravské sochy (projekt), 266.

²⁹⁹KOBLASA 2002, 254.

³⁰⁰Ibidem, 254.

Vlevo byl prostor pro cestující s lavičkami a odkládacími stolky, nad nimiž se vznášely tři velké disky svítidel o průměru dvou metrů. Ostatní osvětlení tvořily hladké plochy obdélníků světél zabudovaných ve stropěch, která byla vytvořená z tzv. lumiventu, průsvitného materiálu, který trochu připomínal mírně zvlněný pergamen a měl odpuzovat částičky prachu.³⁰¹

Prostor pro cestující vyplňoval celý prosklený roh přízemí a pokračoval za něj. Dále byly schody, které vedly do intimnější části, schované za Koblasovou zdí a osvětlované shora světlíky, za níž byla opět vlevo prosklená stěna do ulice a další místa k sezení. Po pravé ruce byl bar a pak odbavovací pult s váhou. Stěny byly obloženy teakovým dřevem. Z tohoto popisovaného prostoru, který byl už v samé zadní části objektu, se odcházelo širokým schodištěm k autokaru, připravenému v boční (Janečkově) ulici.

Interiér měl vysoký standard, stál na úrovni zahraničních kanceláří ČSA, s nimiž měl společné mnohé prvky – užití skla, kovu, ušlechtilého teakového dřeva, barvy bílá a černá.³⁰²

Byl zničen v 90. letech a spolu s tím ztracena i mobilní plastika.³⁰³ Dekorativní zeď je na místě, ovšem její stav je tristní. Hyzdí ji sprejerské zásahy, nevhodná úprava okolí, ale též je místy obitá a neodborně vyspravená.³⁰⁴

³⁰¹SKALSKÁ 1996, 266.

³⁰²Ibidem, 266.

³⁰³korespondence – Koblasa 2016b, 266.

³⁰⁴Ostravské sochy (projekt), 266.



41. Ostrava, palác Melantrich, v přízemí cestovní kancelář ČSA, 1962–66



42. Ostrava, cestovní kanceláři ČSA, nároží, pohled z dnešní Nádražní ulice



43. Zadní část se schody vedoucími k jindy připraveným autokarům v Janečkově ul.



(a) foto ze 60. let



(b) současný stav

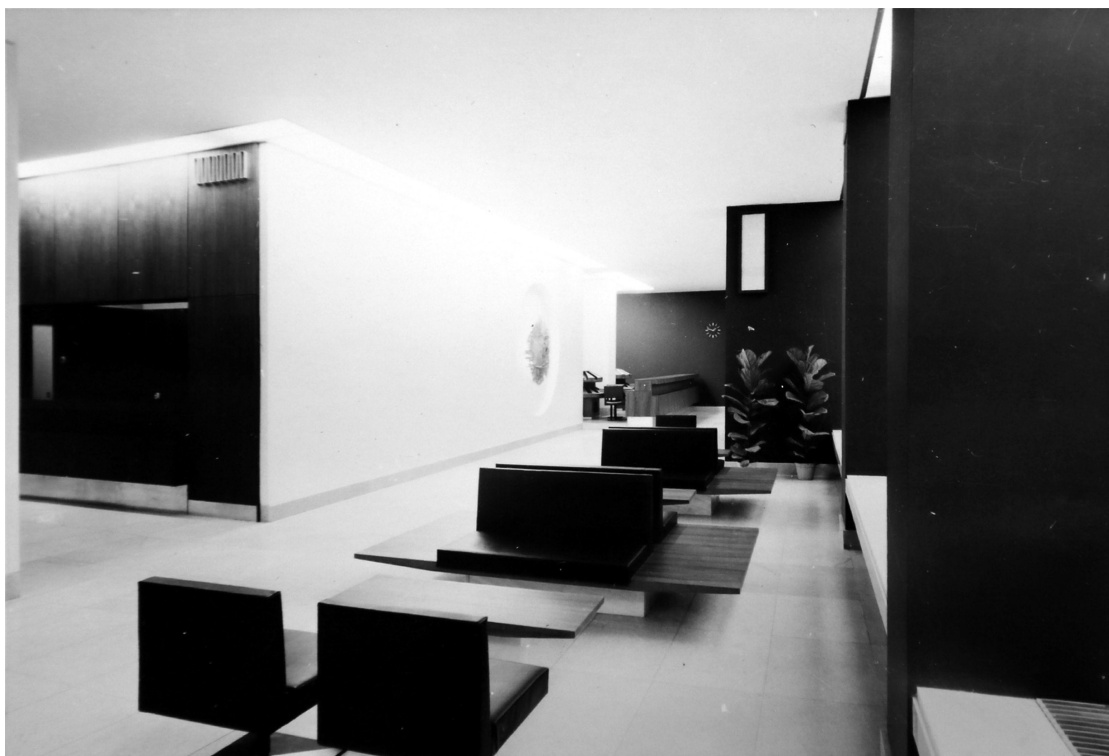
44. Jan Koblasa: *Schody do nebe* (zeď cestovní kanceláře v Ostravě) v ulici Umělecká, 1964–65



45. Hlavní vchod (vlevo) z Nádražní ul. a Koblasův *Ptolemaios* v průhledu



46. Prostory cestovní kanceláře, pult prodeje letenek (vpravo), pohled směrem k prostoru pro sezení v nároží



47. Prostor pro cestující, pohled od nároží směrem k prodeji letenek, vlevo Koblasův *Ptolemaios*



48. Jan Koblasa: kinetická plastika *Pocta Ptolemaiovi*, 1966



49. Pult prodeje letenek



(a) nároží Nádražní a Umělecké ulice



(b) pohled od nároží směrem k odbavovací části vzadu, vlevo ul. Umělecká

50. Prostor pro cestující, nad ním veliké osvětlovací disky

Budapešť (1963)

Architekti: projekce ČSA³⁰⁵

Výtvarná výzdoba: Jana Moravcová

Adresa: Vörösmarty Tér 2, Budapešť, MAĎARSKO

Kancelář se nacházela na náměstí Vörösmarty, tedy v absolutním centru Budapešti. Vedle ní byla již trochu starší kancelář nizozemských aerolinií KLM, zřejmě ještě z 50. let. Parter byl obložen kamenem. Mezi prosklenými dveřmi a výlohou byl umístěn abstraktní mělký kovový reliéf od **Jany Moravcové**.³⁰⁶ Pobočka byla označena velkým neonovým štítem ČSA. V přízemí byla reprezentační hala a ve vestavěném mezipatře byla umístěna kancelář zástupce.³⁰⁷ Z interiéru se bohužel žádné fotografie nezachovaly.

³⁰⁵archiv ČSA – Skála 1963, nepag.

³⁰⁶MALÁ 2002, 52.

³⁰⁷Na reprezentační halu navazovalo zázemí s kuchyňkou, příslušenstvím a šatnou. V suterénu byl plynový kotel ústředního vytápění, skladiště propagačního materiálu a pracoviště dálnopisu.(archiv ČSA – Skála 1963, nepag.)



51. Budapešť, cestovní kancelář ČSA, 1963

Šrámkův tým (Konstruktiva, později ateliér Beta) – Hřivnáč, Bočan, Rothbauer, Novotný

Varšava (1961–63)

Architekti: Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč, Oldřich Novotný (Konstruktiva)

Výtvarná výzdoba: Jan Koblasa

Adresa: Hotel Europejski, Krakówskie Przedmiescie Nr. 13, Varšava, POLSKO

Cestovní kancelář ve Varšavě byla dvacátou cestovní kanceláří ČSA v zahraničí.³⁰⁸ Obchodní zastoupení měly ČSA ve Varšavě od roku 1960. Zpočátku sídlilo na varšavském letišti Okecie. Následující rok byla otevřena pracovní kancelář v prvním poschodí klasicistní budovy hotelu Europejskij (nároží Krakovského náměstí a ulice Osolinské). Jako prostory pro novou cestovní kancelář bylo zvoleno přízemí nároží hotelu, které bylo zajímavé svým půdorysem ve tvaru oválu.³⁰⁹ [52] Čelní stěně dominoval devítimetrový obraz od **Jana Koblasy** *Země*,³¹⁰ který kopíroval křivku stěny. Zakázku mu zadal Karel Filsak spolu s interiérem kanceláře v Košicích a soutěžním návrhem stěny velvyslanectví v Brazílii. Aby obraz pro Varšavu mohl vytvořit, propůjčil si Koblasa v Praze „od paní baronky“ spodní terasu její vily. Tématem, které si zvolil, byla „země (kde domov můj)“. [53] Pracoval na zemi – v bílých černých a zlatých barvách – „na tom podivném podlouhlém formátu“.³¹¹ V kanceláři však vyplňoval obraz prostor tak dobře, jako by byl malován přímo tam.

Kancelář se otvírala do ulice proskleným hlavním vstupem a dvěma velkými výlohami, takže dílo mohl spatřit každý, kdo zrovna procházel kolem nároží. Nejpůsobivější byl však pohled v noci, kdy celý prostor zářil směrem ven a uprostřed této záře se nacházel tajuplný výjev. S dílem souznělo i další vybavení nebo naopak vybavení souznělo s obrazem, těžko říci. Pod obrazem byla zavěšena minimalisticky pojatá skříňka s bílým korpusem a tmavou výplní. Podlouhlý hranol stolu-přepážky s vodorovným proužkováním palisandru tvořil dokonalý protějšek Koblasovu obrazu. Prostor byl ještě doplněn jednoduchým elegantním sedacím nábytkem – židlemi a taburety, které byly pojaty též velice minimalisticky a díky tomu, že je se zemí spojovala pouze jedna noha, vypadaly odlehčeně.

V zadní místnosti byla pracovna s mobiliářem založeným opět na základních geometrických kubických tvarech.

Tato exkluzivně vyhlížející kancelář byla slavnostně otevřena 19. listopadu 1963 generálním ředitelem ČSA Karlem Šteklem. Slavnostního večera se tehdy zúčastnil i později neblaze proslulý Alois Indra,³¹² který tehdy zastával funkci ministra dopravy. Přito-

³⁰⁸ -ří- 1964, 13.

³⁰⁹S výstavbou bylo započato roku 1961. Stavěla polská firma Przedsiębiorstwo Robot Kolejowych.(archiv ČSA – Skála 1962, nepag.)

³¹⁰Obraz v 90. letech koupila galerie Pictura a prodala ho dále.(korespondence – Koblasa 2016b)

³¹¹KOBLASA 2002, 205.

³¹²V této funkci byl teprve od září 1963 a setrval v ní do roku 1968. V průběhu srpnové invaze vojsk Varšavské smlouvy do Československa roku 1968 sehrál neblaze proslulou úlohu, neboť byl podepsán pod tzv. zvacím dopisem, v němž prosovětská frakce KSČ žádala o pomoc na obranu před kontrarevolucí, a stal se jedním z představitelů období normalizace. Od roku 1969 zastával funkci poslance Federálního shromáždění. V té době byla ještě rozestavěná nová budova, jejímž architektem byla Karel Prager. Indra při její výstavbě arogantně zasáhl do téměř hotové stavby a vyžádal si změny i umělecké výzdoby.

men byl i ministr Polské lidové republiky a ministři doprav ostatních členských zemí RVHP. Otevření předcházela tisková konference za účasti novinářů předních polských časopisů. V novinářském klubu a Kulturním středisku ČSSR byl promítnut film ČSA *Modré cesty*.³¹³ [54]

³¹³-ří- 1964, 13.



52. Varšava, cestovní kancelář ČSA v noci, 1961–63



53. Sofie, cestovní kancelář ČSA, interiér. Jan Koblasa: obraz *Země*, 1963



54. Sofie, cestovní kancelář ČSA, kancelář zahraničního zástupce

Sofie (1963–64)

Architekti: Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč (Konstruktiva)³¹⁴

Výtvarná výzdoba: Stanislav Kolíbal

Adresa: Pioštat Narodno Sobranie 12, Sofie, BULHARSKO

Cestovní kancelář se nacházela v centru Sofie na půlkruhovém náměstí s jezdeckým pomníkem Císaře Osvoboditele před budovou Národního shromáždění, pouhých několik kroků od katedrály sv. Alexandra Něvského. Kancelář ČSA byla realizována souběžně s realizací zdejšího československého velvyslanectví,³¹⁵ kterou měl na starosti Šrámkův tým. Jan Šrámek přizval k účasti na výzdobě kanceláře sochaře Stanislava Kolíbala, který pro Sofii vytvořil dřevěnou reliéfní stěnu s aerodynamickými liniemi.^[58] Ve vybavení interiéru se projevila Hřivnáčova obliba čistých tvarů – rotačních, lineárních, kubických.³¹⁶ Pro tento prostor navrhl křesla z oceli a kůže, podobná těm která současně navrhoval pro velvyslanectví v Brasílii.³¹⁷ ^[59]

³¹⁴archiv ČSA – Skála 1963.

³¹⁵S výstavbou se začalo 15. prosince 1963

³¹⁶rozhovor – Hřivnáč 2017.

³¹⁷SÝKORA 1967, 353.



55. Sofie, cestovní kancelář ČSA, 1963–64



56. Sofie, cestovní kancelář ČSA, průhled do interiéru



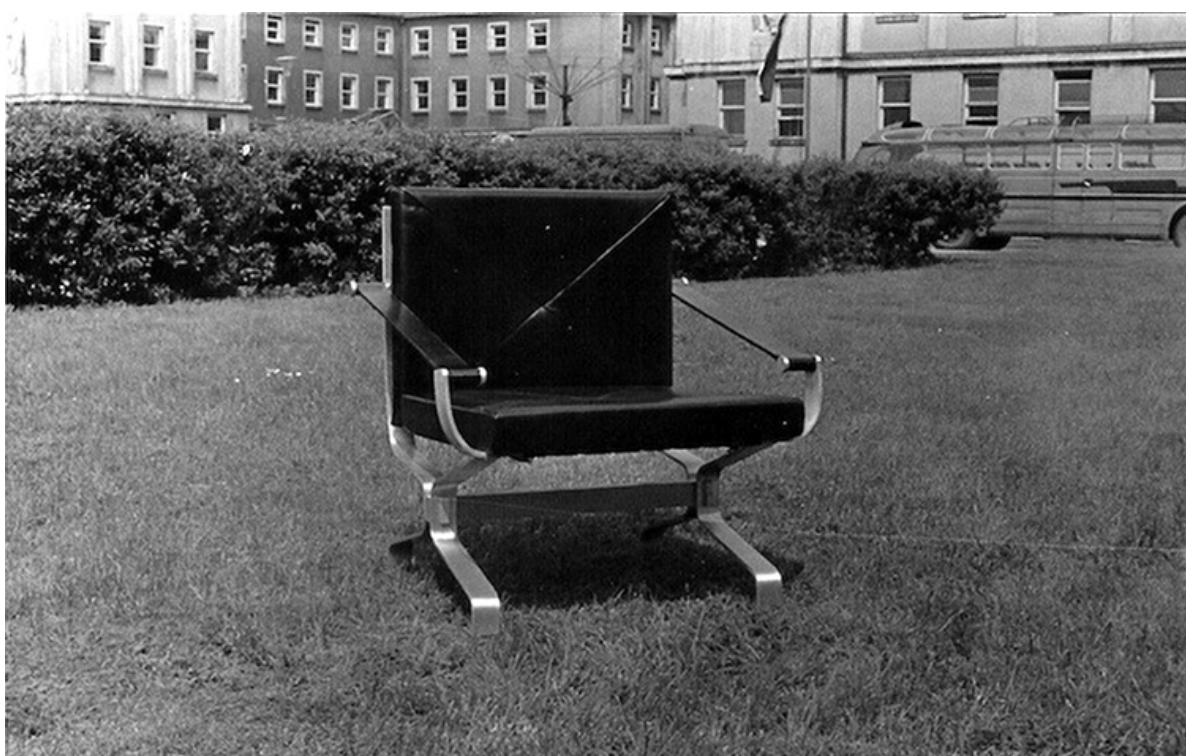
57. Sofie, cestovní kancelář ČSA, pult služeb



58. Stanislav Kolíbal: dřevěná reliéfní stěna, 1964, 5 x 5 m



(a) Pro cestovní kancelář v Sofii



(b) Pro velvyslanectví v Brazílii

59. Zbyněk Hřivnáč: prototypy křesel, 1964, výrobce Umělecká řemesla Praha

Paříž (1964–65)

Architekti: Jan Bočan, Jan Šrámek, Oldřich Novotný (Konstruktiva)

Výtvarná výzdoba: Mikuláš Medek

Adresa: Avenue de l'Opéra 32, Paříž, FRANCIE

Kancelář v Paříži se nacházela na Avenue de l'Opéra, směřující od Opery k Louvru. V této oblasti měly své vysoce reprezentativní kanceláře i další světové letecké společnosti. Domácí Air France měla ještě navíc svoji kancelář na té vůbec nejlepší možné adrese v celé Paříži: Champs-Élysées 119, tedy téměř přímo u Vítězného oblouku. Její úpravou byl roku 1958 pověřen Raymond Loewy.^[64] Úpravou interiéru kanceláře u Opery (v ulici Rue Scribe) francouzské aerolinie pověřily Charlotte Perriand. ^[63] Jejich kancelář byla exkluzivní výkladní skříní, která ukazovala přes svoji prosklenou stěnu všechny tři úrovně. V úrovni ulice byl jednoduchý dlouhý pult prodeje letenek a informací táhnoucí se přes celou délku výlohy. V prvním patře se nacházely kanceláře s designovým nábytkem a ještě výš provozní místnosti. Tato kancelář působila jako neuvěřitelné jeviště. Bylo těžké jí konkurovat.

Takový úkol dostal mladý Jan Bočan, který za pomoci svých kolegů vytvořil vysoce exkluzivní prostor. Zvenku působil též jako pečlivě aranžovaná divadelní scéna, na kterou se díváme skrz rám vitríny. Hranice mezi prostorem venku a interiérem byla nepatrná, neboť úroveň podlahy byla shodná s úrovní chodníku a kolemjdoucího oddělovalo od scény uvnitř pouze čiré sklo.

Celou pravou stěnu u vstupu vyplňovaly dva obrazy od Mikuláše Medka *Křehkost a Modrá rotace vesmíru*, 1964.³¹⁸ ^[61] Bočan si Medka zvolil pro výzdobu této kanceláře „pod Filsakovým vlivem“.³¹⁹ V levé části výloha rámovala inscenaci založenou na jednoduchých kubických tvarech dvou velkých stolů spojených se zemí pouze jednou nohou. Přesně nad nimi byly umístěny robustní útvary světel, podobné těm v zadní pracovně ve Varšavě. Prostor dotvářela křesla s ocelovým rámem a černými čtvercovými sedáky a opěradly, vycházející z těch pro Londýn. V celém interiéru je vidět velký vliv Zbyňka Hřivnáře – od užití základních geometrických tvarů po prakticky stejná křesla.

Stavbu provedla francouzská firma Ch. Pesek a interiérové zařízení vyrobil OPMP Mimoň.³²⁰

³¹⁸(SRP 2012, nepag.) Při pozdějších úpravách byly obrazy nešetrně odstraněny ze zdi. Jeden z nich se zachoval, ale musel projít náročnou restaurátorskou prací a od 13. května 1999 je umístěn v prostorách Pražského Hradu.(ZENKLOVÁ 2014, 15)

³¹⁹BOČAN 2012b, 86.

³²⁰V červnu 1964 byly provedeny průzkumy, zaměření a výchozí jednání, na jejichž základě byl vypracován projekt a zaslán v říjnu 1964 do Paříže k nabídkovému řízení. Firma Ch. Pesek vyčíslila práce na 285 000 franků a firma Dennery na 460 000. Jednalo se ještě s firmou Ch. Pesek o snížení rozpočtových nákladů, neboť předpokládaná suma byla jen 170 000 Fr. Konečný nabídkový rozpočet byl na sumu 217 575 Fr s tím, že budou po prověření možností dodávek některých zařízení z ČSSR tyto položky vypuštěny.(archiv ČSA – Louda 1965, nepag.)



60. Paříž, cestovní kancelář ČSA, 1964–65



61. Paříž, cestovní kancelář ČSA, 1964–65



62. Paříž, cestovní kancelář ČSA, pohled do levé části



63. Michel Weill, J. Dimitrijevic; Charlotte Perriand (interiér): cestovní kancelář Air France v nedaleké ulici rue Scribe, 1959



64. Raymond Loewy: cestovní kancelář Air France na Champs-Élysées, 1958, hala

Bělehrad (1965–67)

Architekti: Zbyněk Hřivnáč, Jan Šrámek, Oldřich Novotný (Konstruktiva)

Výtvarná výzdoba: Eva Kmentová

Adresa: Prizrenska 2, Bělehrad, JUGOSLÁVIE

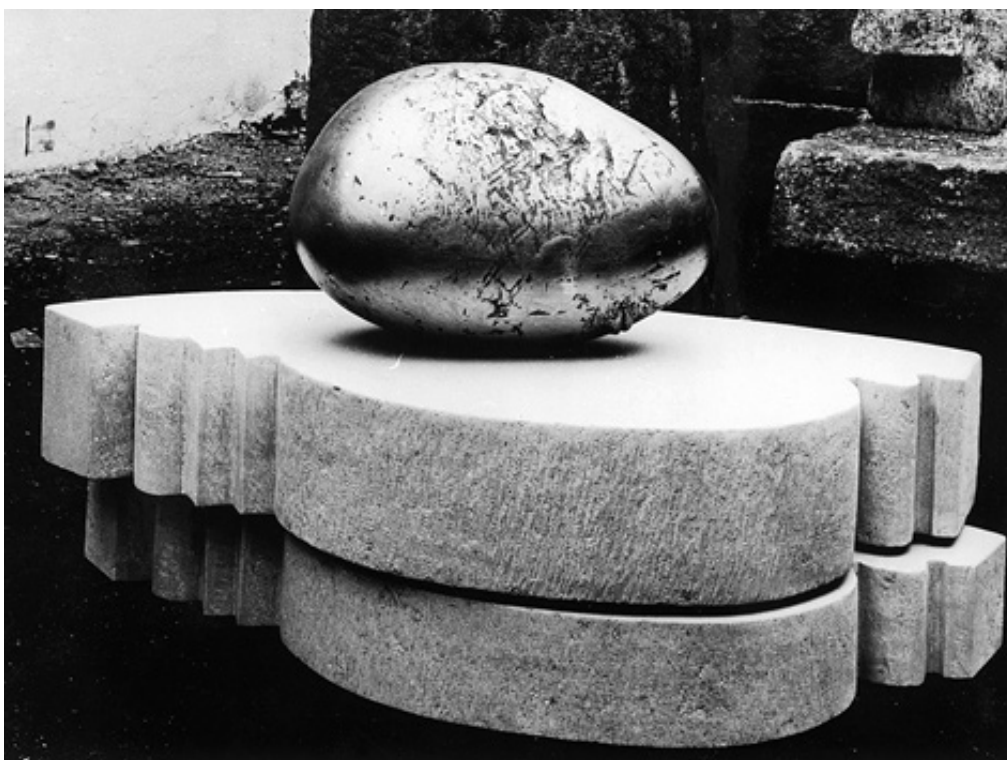
K této pobočce jsou bohužel informace dosti kusé, přestože bylo možné hovořit přímo s autory. V archivu ČSA se zachovala ne zcela kvalitní fotografie instalace výlohy.[65] V Architektuře ČSSR bylo otištěno křeslo pro tuto kancelář.[66] Dále víme, že zde byla *Hlava, která chce spát* od Evy Kmentové na dvorku (viz popis na str. 35).[67]



65. Bělehrad, cestovní kancelář ČSA, 1965–67



66. Jan Bočan: křeslo pro cestovní kancelář ČSA v Bělehradě, 1965, podnož duralová, matově leštěná, čalounění molitan a kůže, výrobce OPMP Mimoň



67. Eva Kmentová: *Hlava, která chce spát*, 1967



68. Constantin Brancusi: *Spící múza*, 1910

Karlovy Vary (1966)

Architekti: Zbyněk Hřivnáč, Oldřich Novotný, Jan Šrámek (Beta)

Adresa: Leninovo nám. 1 (dnes Divadelní nám.), Karlovy Vary

K cestovní kanceláři ČSA v Karlových Varech je k dispozici pouze fotografie nároží s neonem ČSA z Leteckého obzoru a z archivu aerolinií fotografie nově naaranžované výlohy propagací ČSA.[69]



(a) nároží



(b) pravá výloha

69. Karlovy Vary, cestovní kancelář ČSA, 1966

Kodaň (1967–68)

Architekti: Jan Bočan, Zbyněk Rothbauer (Konstruktiva)

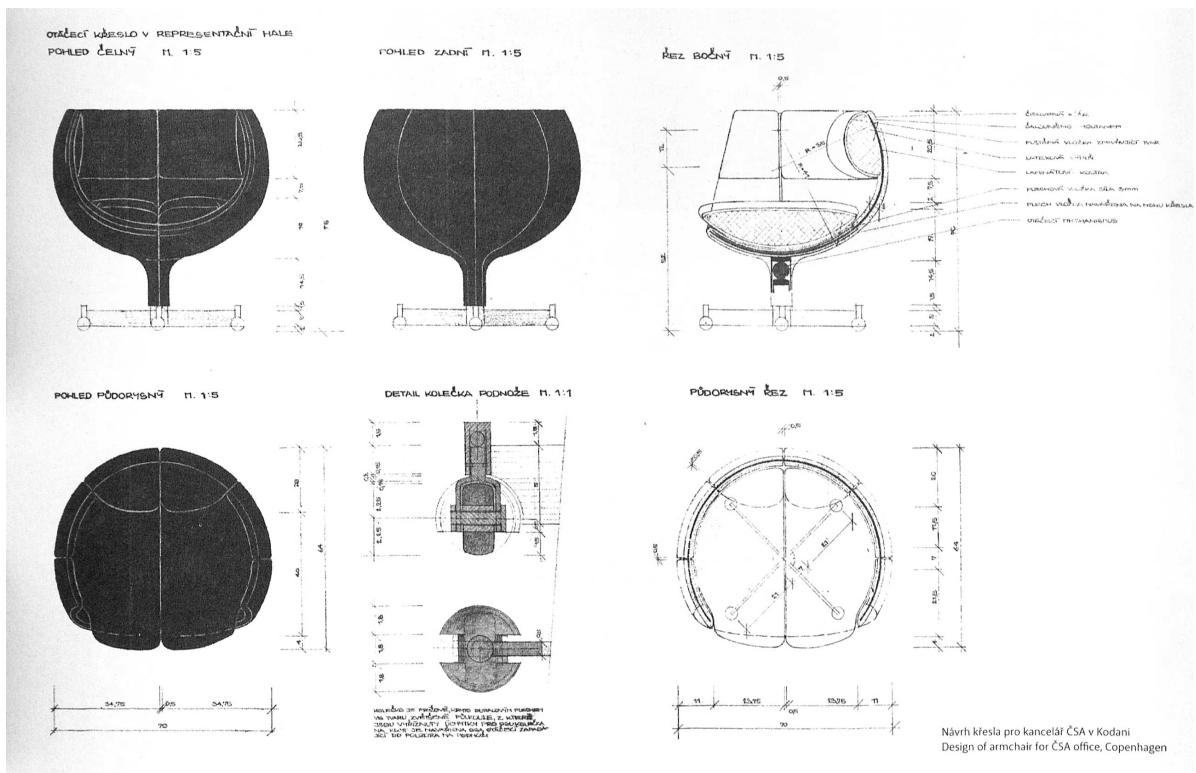
Adresa: Vester Farimagsgade 6, DÁNSKO

U pobočky v Kodani se zachovaly pouze informace o otočném křesle, které pro ni navrhoval Jan Bočan. V jeho osobním archivu se zachoval výkres k němu.[70b] Kolečka pro něj byla zakoupena v Dánsku a předána výrobcí OPMP Mimoň.³²¹ Prototyp křesla byl otištěn v Architektuře ČSR.[70a]

³²¹V archivu ČSA je o tom záznam od Jana Skály: „Pro výrobu mobilního nábytku v ČSSR bylo nutno zakoupit v Dánsku otočný a posuvný mechanismus křesel (kolečka). Po prohlídce několika dodavatelů byl zvolen typ Rollex MS 53 a nakoupeno 100 kusů, které byly předány výrobcí OPMP Mimoň. (Cena za 100 ks 294,00 DKr). Termín montáže vnitřního zařízení se po konzultaci s arch. Fossem předpokládá 15. května 1968.“ (archiv ČSA – Skála 1968, 3)



(a) laminátová konstrukce, čalouněno molitanem a kůží, výrobce OPMP Mimoň



(b) návrh

70. Jan Bočan: křeslo pro cestovní kancelář ČSA v Kodani, 1967

Berlín (1968)

Architekti: Zbyněk Hřivnáč, Jan Šrámek, Oldřich Novotný (Beta)

Výtvarná výzdoba: Eva Kmentová

Adresa: Karl-Marx-Allee 98, Berlín, NDR

Kancelář ve Východním Berlíně byla situována do ulice Karl Marx Allee, východně od centra Berlína, v blízkosti rozlehlého městského parku. Vedle ČSA měl svou kancelář také polský LOT a Orbis. Tento pás domů byl vystavěn sověty jako dar za jejich připojení se k Bloku. Proto zde také byly neuvěřitelně vysoké stropy, které měly téměř 6 metrů, jak bylo v Rusku zvykem.³²² Parter kanceláře ČSA tvořily čtyři velké výlohy začínající v úrovni s chodníkem a kamenný obklad.[71] Mobiliář oproti dřívějším realizacím skupiny z první poloviny 60. let poněkud ztěžkl. Tento dojem vyvolával zejména tmavý odstín mobiliáře a lamelový strop. Koženková polstrovaná křesla nabyta na objemu a přiblížila se též brustalistní estetice.[74] Stejný výtvarný názor se prosadil i u současně realizovaného velvyslance v Londýně.

Prostoru dodala trochu ze své poetičnosti a citlivosti Eva Kmentová, která stěnu naproti pultu doplnila svými sádrovými plastikami – liniemi směřujícími vzhůru.[74] Do pravé části kanceláře byla umístěna její volná nízká socha – jakási otevřená kniha se sbíhajícími se koulemi z částečně leštěného mramoru,[73] která by beze všeho obstála v galerijním prostředí.

Vlevo od hlavního vstupu se nacházela kancelář zahraničního zástupce, která byla též laděna do tmavých tónů a vybavena robustními křesly. [75]

Cestovní kancelář byla zrušena na počátku 90. let. Volnou sochu odkoupil zpět Olbram Zoubek.³²³ Dnes se zde nachází bar s příznačným jménem ČSA®. Sádrovou plastikou na zdi noví uživatelé prostoru nasvětili a slouží tedy jako výtvarný prvek dosud.

³²² rozhovor – Hřivnáč 2017.

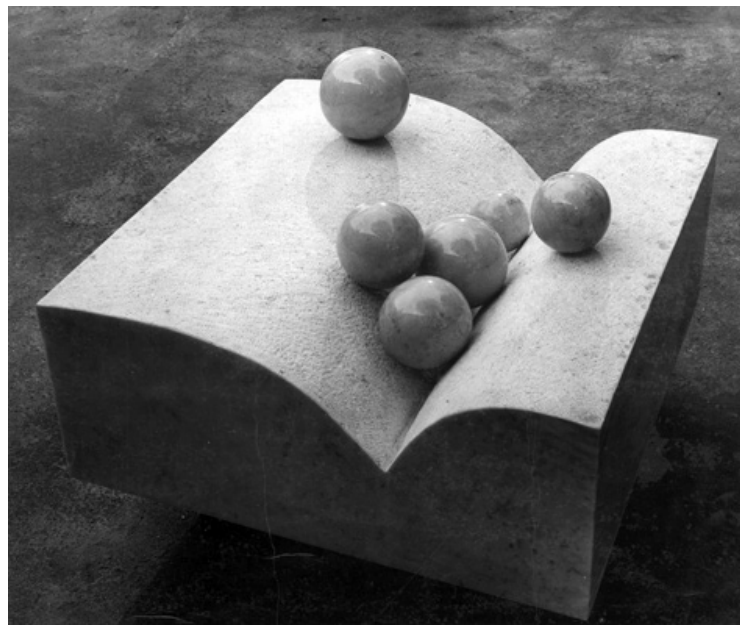
³²³ VACHTOVÁ 2006, 178.



71. Berlín, cestovní kancelář ČSA, 1968



72. Berlín, cestovní kanceláře ČSA (vpravo), LOT a Orbis (vlevo)



73. Eva Kmentová: volně stojící socha, 1968



74. Eva Kmentová: sádrová plastika na stěně (vpravo), 1968



75. Berlín, cestovní kancelář ČSA, pracovna zahraničního zástupce

SMLOUVA o vytvoření díla a jeho užití č. 53 577-1968

Český fond výtvarných umění
Výtvarná služba

Komise pro spolupráci výtvarníků
a architektů

Trída politických vězňů 9,
Praha - Nové Město

Č.j. 104/E/68 Ing.Šr.dn.

Věc: Výtvarná spolupráce pro dokončení čelní stěny cestovní kanceláře ČSA v Berlíně.

Objednáváme u Vás plastické řešení čelní stěny cestovní kanceláře ČSA v Berlíně. Úkel jsme předběžně konsultovali s ak.sechařkou Evou Kmentovou, která s námi již dříve spolupracovala a která ve svém názoru odpovídá našim představám pro dokončení výše uvedené realizace. Žádáme Vás proto o zadání díla Evě Kmentové, které jsme již předali potřebné podklady. Předpokládaný honorář za návrh a realizaci je cca 30.000,- Kčs.

Úkolem pověřený(á) se zabývá s tímto uvedeným prací provede a ukončí nejpozději do 17. listopadu 1968.

Pokud by tento termín nedodržel(a) a vlastní vinou zavinil(a) prodlení, bude tato penále přičítáno k jeho(u) užší. Změny termínu dodání budou provedeny předem projednány ČFVU s objednatel(m).

Za provedení uvedeného díla a svolení k jeho užití jmenovaný(á) honorář v celkové částce 30.000,- Kčs.

Tento maximální honorář bude ještě po ukončení práce dle ustanovení tohoto smlouvy snížen o úměrnosti k vykonanému dílu. Konečný honorář bude snížen o příslušnou část z umělecké činnosti z daňového základu a dále o 2% příspěvek Kulturním fondům. Honorář bude pověřenému propocen po zaplacení faktury investorem.

Jako podklad pro fakturaci dodá pověřený(á) potvrzení objednatele (j. investora) o ukončení a převzetí vykonané práce.

Dílo bude vyúčtováno HŘČími fakturami na základě schválení jednotlivých etap uměleckou komisí ČFVU.

Zaplacením uvedeného honoráře budou vyrovnány všechny nároky autora(ky) z titulu autor-
ské odměny za provedení výše uvedených prací a všechny výlohy, spojené s vytvořením tohoto
díla a s svolení k jeho užití v mezích uvedených v bodě 1.

Atelier Beta
PROJEKTOVÝCH ATELIERŮ
Ing. arch. Jan Š r á m o k
ARCHITEKTURA
ATELIER BETA

76. Dokument – objednávka díla od Evy Kmentové přes ČFVU Janem Šrámkem

Ak.soch. Eva K m e n t o v á

Fibichova 15,
Praha 3 - Žižkov

Č F V U
Výtvarná
a architektonická
služba
Praha 1, Nové Město
Politických vězňů 7

VAŠE ZNAČKA


NAŠE ZNAČKA 248/Bä/22/VS/Z PRAHA 2.4.1968

VĚC výtvarné řešení čelní stěny cestovní kanceláře ČSA v Berlíně.

Na základě objednávky atelieru Beta, pověřujeme Vás provedením návrhu a realizací umělecky ztvárněné čelní stěny v interiéru cestovní kanceláře ČSA v Berlíně.

Limitovaná cena díla činí 30.000.- Kčs. Předmětnou práci konzultujte laskavě s projektantem ing.arch.Šrámkem. Po schválení Vašeho záměru a rozpočtu uměleckou komisí ČFVU uzavřeme s Vámi příslušnou smlouvu o dílo. Svou návštěvu v komisi sjednejte s námi předem telefonicky.

K Vaší práci přejeme hodně zdarů a těšíme se na příjemnou spolupráci

 **Dílo podnik ČFVU**
středisko **Výtvarná služba**
Praha 1, tř. Politických vězňů 7
Vlasta L. Z. 4. 1968
vedoucí střediska Výtvarné služby.

Příloha: rozpis.

Doporučeně.

Vyřizuje: Bártl

Telefon 23 02 66, 23 08 51, 23 02 29, 23 05 51

Účet Státní banky Československé, Praha 1, Příkopy 18, 405-9176

F 3645/63 - 18 -- St 201 13199 63

77. Dokument – ČFVU pověřuje Evu Kmentovou návrhem a realizací čelní stěny

DOPORUČENÍ

SMLOUVA o vytvoření díla a jeho užití č. 248/BĀ/22/II/VS.

DÍLO podnik ČFVU
středisko Výtvarná služba
Průmyslová ul. 10, Praha 2, tel. 220 221 220

pověřuje tímto s. ak.soch. Evu Kmentovou,
Praha 3, Fibichova 15

1. aby k splnění hospodářské smlouvy, uzavřené mezi ČFVU a
Architektonický atelier Beta, Praha 2, Lazarská 6

provedl(a) následující dílo

Výtvarná výzdoba cestovní kanceláře ČSA v Berlíně.

1/ výt.v. řešení čelní stěny:

3 alternativní návrhy 1:25 v sádře, mod. 1:10 v sádře,
realizace 4 předsažených plastických částí v broušené
tyržené sádře délky cca 330cm.

2/ Volná plastika v přílehlém prostoru vstupní haly:

4 alt.návrhy plastiky v měř. 1:10, realizace díla v
cíně a kamení rozm.cca 60x60 cm, vč.materiálu, mimo
dovoz.

2. Úkolem pověřený(á) souhlasí s užitím díla k účelu v bodě 1. vymezenému. K dalšímu, nebo
jinému užití díla, pokud to není dovoleno přímo zákonem, vyhrazuje si udělení zvláštní sou-
hlas (§ 12 aut. zák.)

3. Veškeré návrhy a definitivní podléhají schválení umělecké komise ČFVU, při čemž jakékoliv
změny později jsou možné jen po souhlasu této umělecké komise.

4. Úkolem pověřený(á) se zavazuje, že shora uvedené práce provede a ukončí nejpozději
do 15.června 1968 včetně instalace

Pokud by tento termín nedodržel(a) a vlastní vinou zavínil(a) penalizaci, bude toto penále při-
účtováno k jeho (její) tíži. Jakékoliv změny termínu dodání musí být předem projednány
ČFVU s objednatelem.

5. Za provedení uvedeného díla a svolení k jeho užití v rozsahu uvedeném v bodu 1., obdrží
jmenovaný(á) honorář v celkové částce 47.000,- slovy čtyřicet sedm tisíc korun

Tento maximální honorář bude ještě po ukončení práce definitivně posouzen uměleckou ko-
misí co do úměrnosti k vykonanému dílu. Konečný honorář bude snížen o příslušnou daň
z umělecké činnosti z daňového základu a dále o 2% příspěvek Kulturním fondům. Hono-
rář bude pověřenému proplacen po zaplacení faktury investorem.

6. Jako podklad pro fakturaci dodá pověřený(á) potvrzení objednatele (tj. investora) o ukončení
a převzetí vykonané práce.

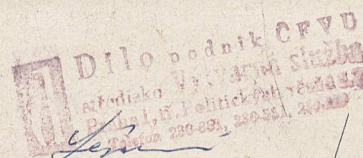
Dílo bude vyúčtováno dílčími fakturami na základě schválení jednotlivých etap uměleckou
komisí ČFVU.

7. Zaplacením uvedeného honoráře budou vyrovnány veškeré nároky autora(ky) z titulu autor-
ské odměny za provedení výše uvedených prací a veškeré výlohy, spojené s vytvořením tohoto
díla a za svolení k jeho užití v mezích uvedených v bodě 1.

8. Veškeré zde uvedené práce provede pověřený(á) touto smlouvou sám(a), bez pomoci či spolu-práce další osoby.
9. V případě, že by umělecká komise ČFVU došla k názoru, že přes veškeré úsilí vytvářené dílo neodpovídá požadavkům, kladeným na výtvarné práce, prováděné prostřednictvím ČFVU, má umělecká komise právo v zájmu plnění dodávky jmenovat dalšího spolupracovníka na tomto úkolu, příp. práci odejmout a svěřit ji jinému autorovi, bez nároku původního autora na odměnu za dosud vykonanou a nepoužitou práci.
10. ČFVU - Výtvarná služba v zájmu uskutečnění objednané práce poskytne autorovi(ce) zálohy ve výši odpovídající regulativu o výplatě záloh ve VS.
11. Autor(ka) je povinen odevzdat Výtvarné službě ČFVU u děl trojrozměrných 2 fotografie díla z různých pohledů, u děl dvojrozměrných 1 fotografii.
12. K jednání UK je autor(ka) povinen(a) se přihlásit aspoň 1 týden předem, aby pracovníci VS měli možnost zajistit účast zástupce investora. V případě nedodržení této lhůty zajistí přítomnost zástupce investora autor(ka).

Na znamení souhlasu s tímto ujednáním podpisy obou stran

V Praze dne15.5.1968.....



.....
dodavatel(é)

.....
objednavatel

potvrzeno dne

(Smlouvu podepište a jedno vyhotovení nám vraťte do 10 dnů.)

Vyřizuje: Novotná Z./JH

St 305 78 66

Loudova skupina ČSA, KPÚ (1966–72) – Ivan Skála

Piešťany (1968, 1969–70)

Architekti: Jiří Louda, Ivan Skála (projekce ČSA)

Výtvarná výzdoba: Eva Kmentová

Adresa: ul. kpt. J. Nálepku 1825/2, Piešťany

Cestovní kancelář v Piešťanech vznikla adaptací starého jednopatrového objektu, situovaného proti vstupní části nově postaveného hotelu Magnolia. Prostory ČSA byly umístěné v přízemí. Pro exteriér kanceláře byla v parteru navržena v celém rozsahu objektu celokovová portálová stěna, komponovaná obdobně jako exteriér z tvarových křivek.³²⁴ Nad výlohami pobočky byl umístěn velký nápis „*ČS AEROLINIE*“, který v noci díky projekci na fasádu celého objektu rotoval. [82]

Celou přední část s výlohami zabírala velká hala pro cestující s místy k sezení. Uprostřed stěny byl pult s prodejem letenek, vlevo od něj se nacházel odbavovací prostor s úschovnou zavazadel, za ním pak bylo zázemí pro zaměstnance s šatnou, přípravou a sanitárním zařízením. Vpravo od pultu byly toalety pro cestující a v zadní části kancelář vedoucího stanice. [86b]

Čekárenská hala byla koncipována jako převážně bílý prostor (s bílými stěnami a bílošedým supikovickým mramorem) doplněný kontrastní tmavozelenou a jasně červenými detaily. Jednotícím tématem interiéru byly kulovité prvky – kruhové bloky se sedáky ze zelené koženky s bílou „plyšovou koulí“ uprostřed jako opěrkou, svítidla na stropě tvořená z jednotlivých svítících koulí, velká kulovitá červená, zelená a bílá svítidla v jedné linii umístěná nad pultem prodeje letenek a v neposlední řadě kovové kulovité popelníky.³²⁵ [83] Interiér byl dále obohacen dvěma reliéfními osinkocementovými kruhovými plastikami od **Evy Kmentové**.³²⁶ [85] Celý interiér pak připomínal vesmírnou loď.

³²⁴LOUDA/SKÁLA 1973, 270.

³²⁵Stavební část zajišťoval OSP Trnava, závod Piešťany, portály Zukov Prostějov. Interiér dodala Dřevovýroba Piešťany, židle Kovona. (ibidem, 270) Svítidla byla vyrobena podnikem Napako. (ŠIMONÍKOVÁ 1982, 30)

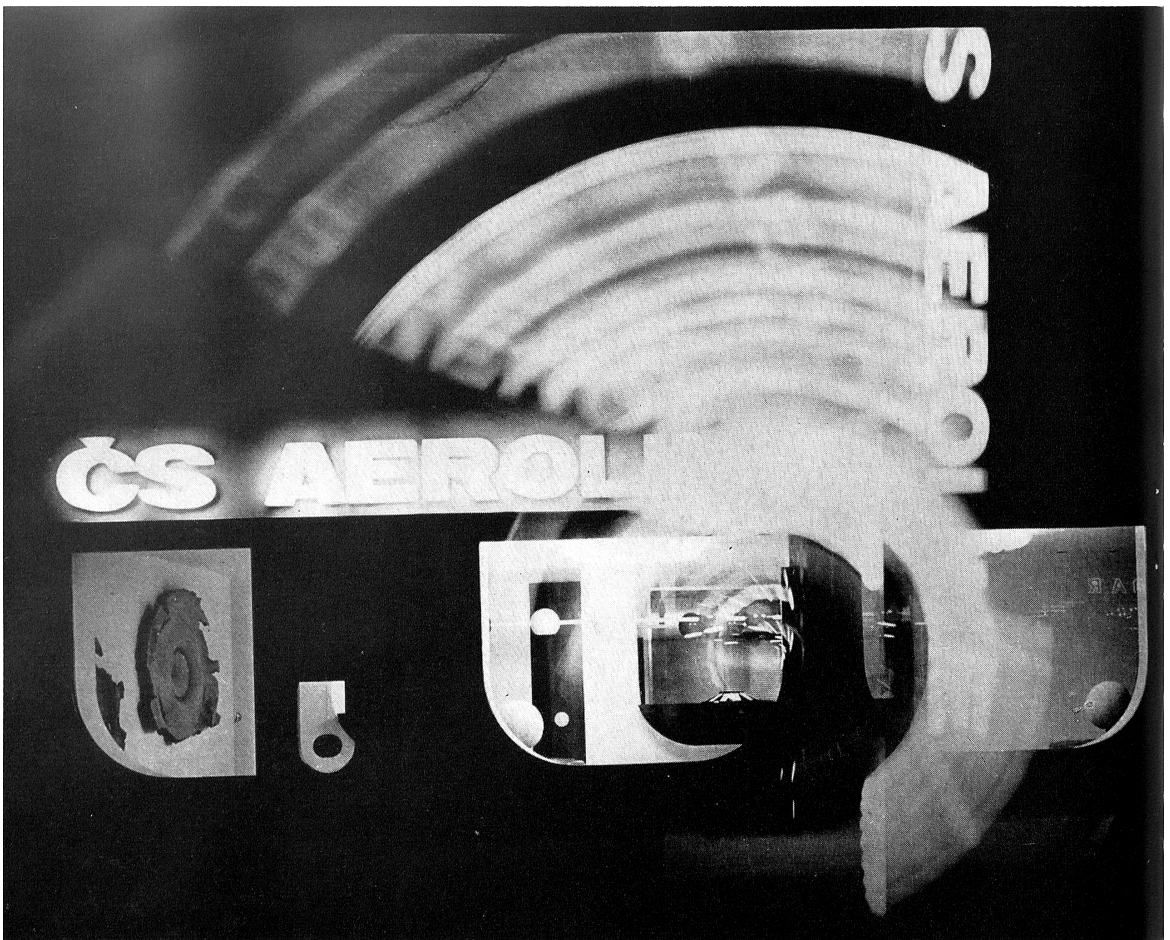
³²⁶LOUDA/SKÁLA 1973, 270.



80. Piešťany, cestovní kancelář ČSA, 1968–70



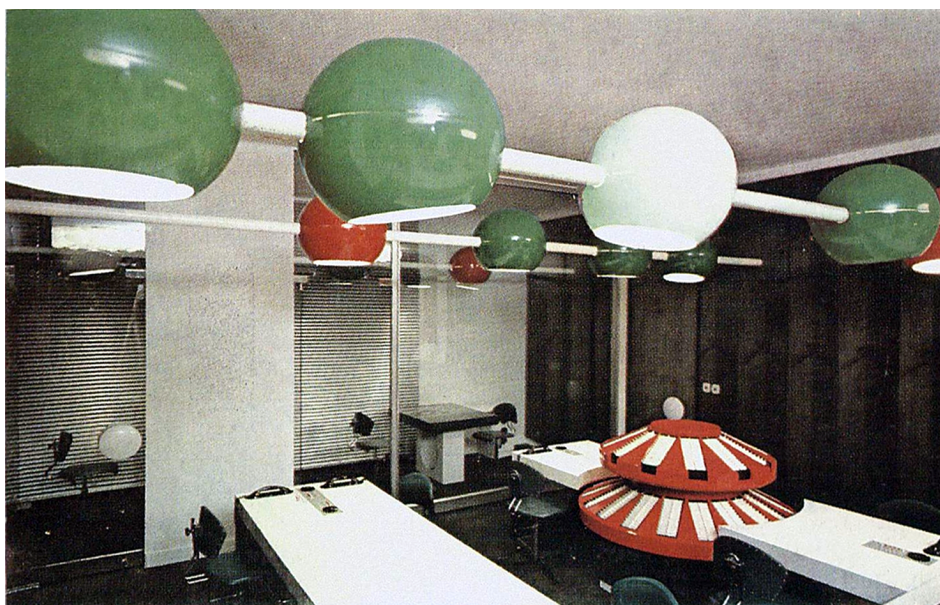
81. Piešťany, cestovní kancelář ČSA, 1968, 1969–70



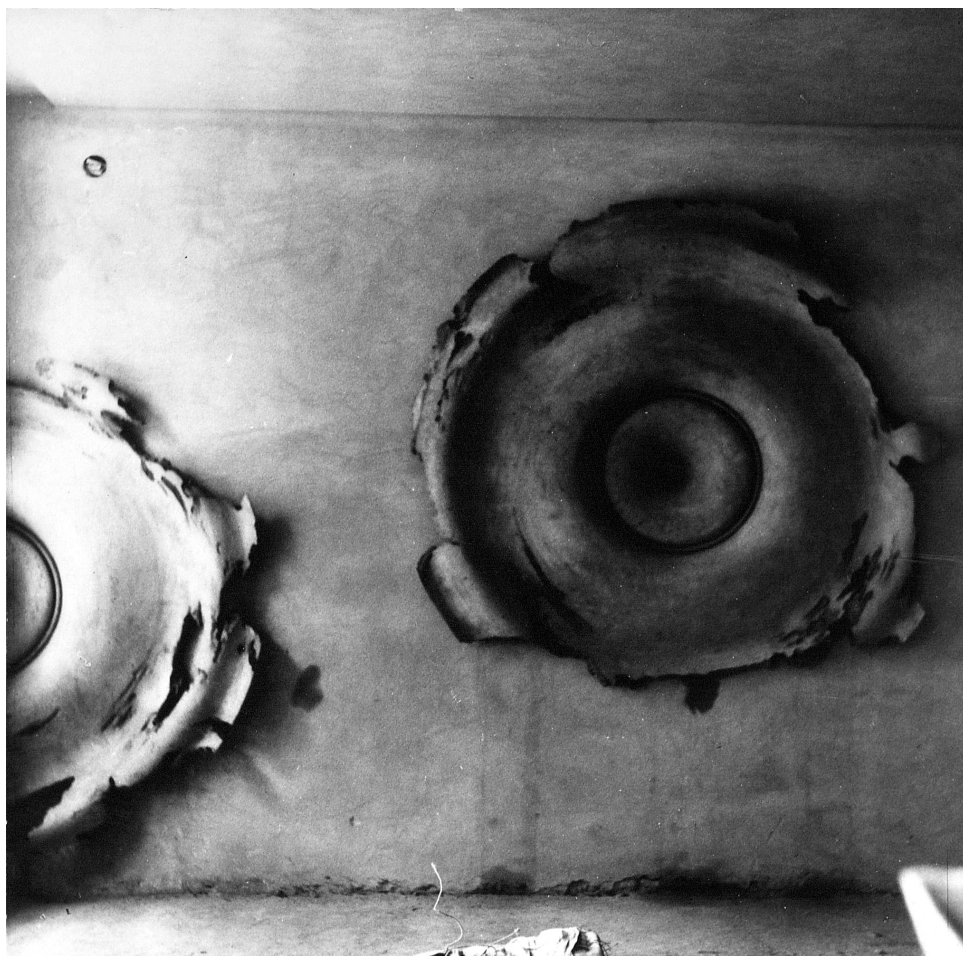
82. Fasáda v noci s rotujícím nápisem



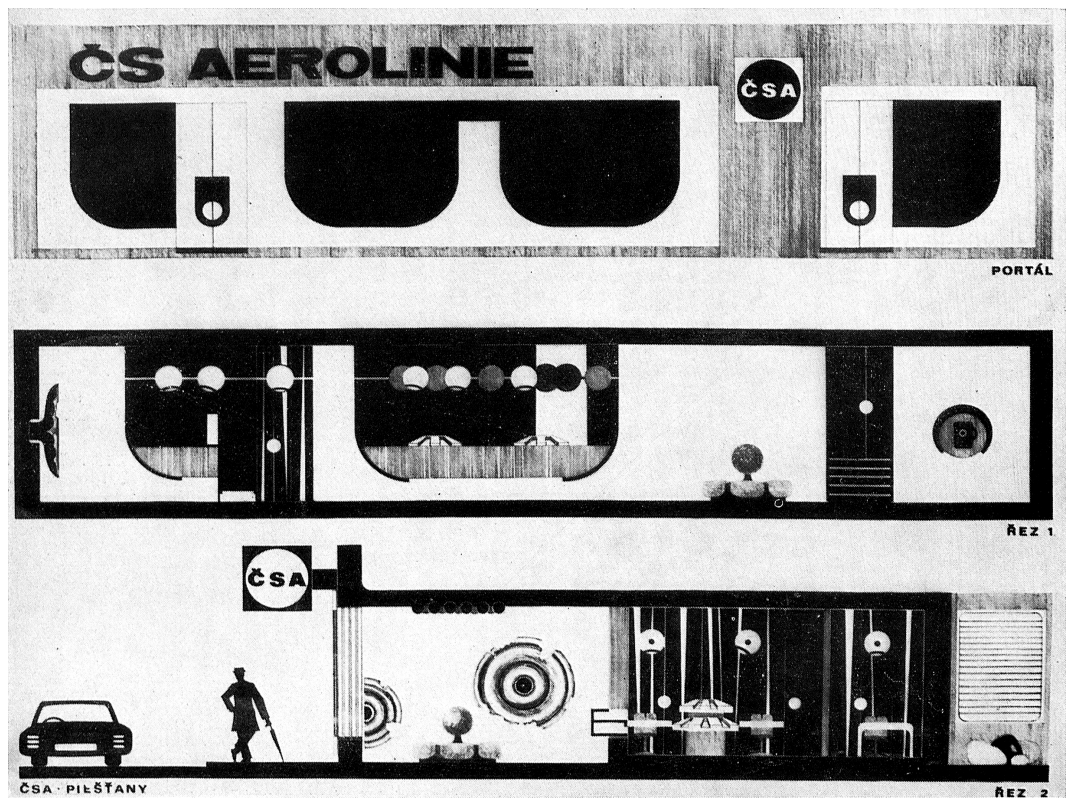
83. Čekárenský prostor a pult prodeje letenek



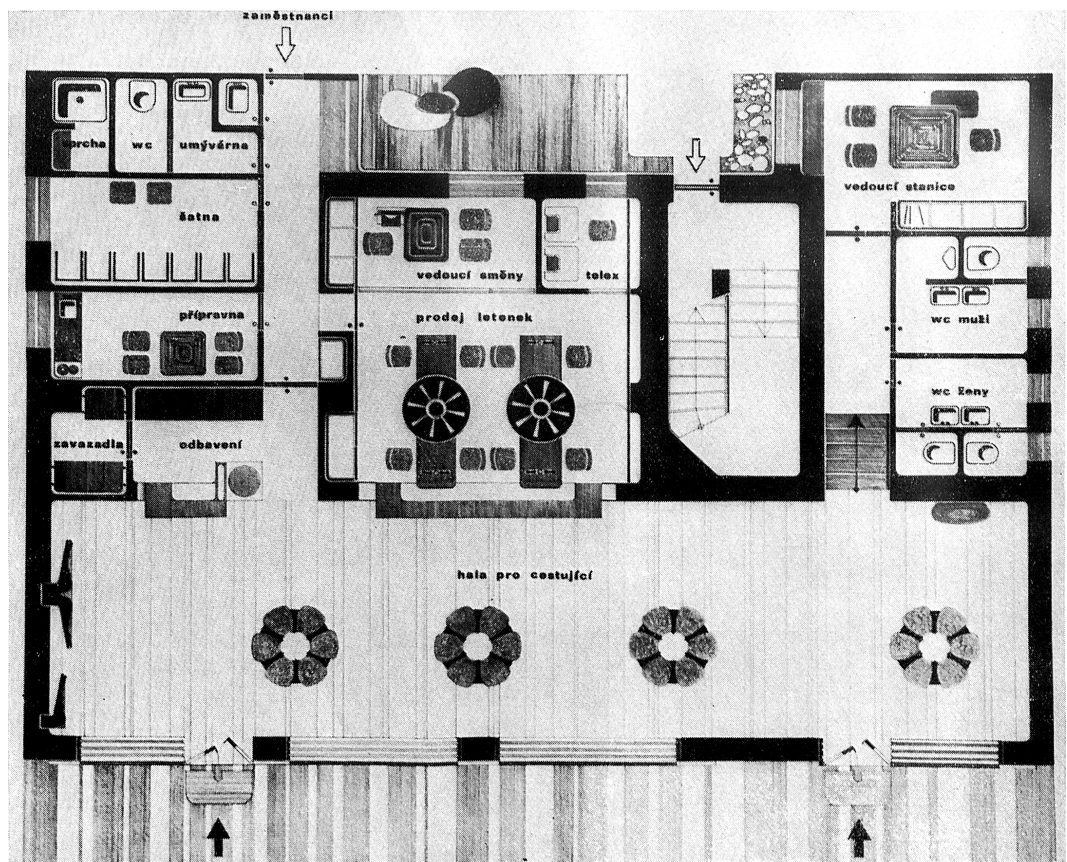
84. Pohled do prostoru prodeje letenek. Vzadu kancelář vedoucího směny (vlevo) a dál-nopisu (vpravo)



85. Eva Kmentová: osinkocementové kruhy, 1970



(a) Nákres portálu a řezy interiérem



(b) Půdorys

86. Piešťany, cestovní kancelář ČSA, návrh

New York (1969–70)

Architekti: Jiří Louda, Ivan Skála (projekce ČSA)

Výtvarná výzdoba: Stanislav Libenský, Jaroslava Brychtová, Mikuláš Medek

Adresa: Fifth Avenue a E 45th Street, Manhattan, New York, USA

Pro kancelář v New Yorku pronajaly aerolinie nové prostory na nároží Fifth Avenue a 45. ulice v nejméně atraktivnější části Manhattanu. Na Fifth Avenue měla své zastoupení všechny letecké společnosti. „*Ten, kdo v New Yorku něco znamená, má nezbytně svou kancelář na 5. avenue. Je to jedna z podmínek úspěšného obchodního podnikání,*“³²⁷ uváděl ve své zprávě v roce 1969 Ivan Skála. Vedle se nacházela cestovní kancelář Austrian Airlines, která byla špatným příkladem reprezentace.³²⁸

Kromě reprezentačních prostor v přízemí (110 m²) si pronajaly i administrativní prostory v 11. patře (200 m²). Úpravy administrativních místností byly provedeny bez účasti ČSA místní firmou Wilke/Davis, protože bylo obvyklé, že všechny úpravy v jednom výškovém domě se zadávaly stále stejné architektonické firmě. Podle původních představ zastoupení ČSA v New Yorku a firmy Wilke/Davis měla tedy tato firma zpracovat i návrh reprezentačních prostor cestovní kanceláře. Měla s tím zkušenosti i u jiných aerolinií. Předtím např. projektovala cestovní kancelář portugalských aerolinií, která dle projekce ČSA dopadla velmi dobře. V průběhu jednání a na základě požadavku projekční složky ČSA bylo ale dohodnuto, že zpracování architektonického návrhu a projektu vnitřního zařízení provede projekce ČSA a na místní firmě bude zpracovat prováděcí projekt.³²⁹

Kratší strana dlouhého obdélného prostoru byla situovaná do frekventované Fifth Avenue a delší do klidnější 45. ulice.³³⁰ Nicméně i delší strana byla dobře viditelná z hlavní ulice.

Architekti kladli v konceptu zvláštní důraz na čistotu a lapidárnost forem, které svým pojetím měly kontrastovat s okolní, obchodně propagační koncepcí portálů a interiérů.

Uvnitř byly za sebou řazeny jednotlivé místnosti – vstupní a informační hala, dále intimní jednací zázemí (Ticket office) se sníženým stropem z tvarovaných dřevěných desek. [88a] Oddělené byly místnosti se sanitárním příslušenstvím. Na konci dispozice se pak nacházela pracovna vedoucího zastoupení. Provozní skladbě interiéru a jeho významné gradaci odpovídalo i řešení vnějších portálových stěn s výrazným oblým tvarováním portálových otvorů umožňujících průhledy do interiéru.

Do nároží s celoskleněnou vstupní stěnou byla umístěna prostorová plastika z křišťálového skla *Vír* od **Stanislava Libenského** a **Jaroslavy Brychtové**, [87] která byla zavěšená na kovové konstrukci mrakodrapu, kryté bezesparým válcem z leštěné nerez oceli. V interiéru haly byl též obraz **Mikuláše Medka** *Velká Iviška* s motivem hlavy připomínající buněčné uskupení, který rozpracovával začátkem 70. let v sérii obrazů *Andělů* a *Ivišek*. [90]

Za menší výlohou do 45. ulice následovaly další tři otvory, které umožňovaly pohled do jednacích pracovišť.³³¹ [88c] K dotvoření fasády využili architekti zmnoženého reklamního označení („Czechoslovak airlines“ a „CSA“).

³²⁷archív ČSA – Skála 1969, 1.

³²⁸archív ČSA – Skála 1969, 2.

³²⁹archív ČSA – Skála 1969, 2.

³³⁰LOUDA/SKÁLA 1973, 267–268.

³³¹Ibidem, 267–268.

Interiér byl laděn do bílo – zlato – žluté s minimální jasně červenou interpunkcí. Tato barevnost byla zvolena zvláště pro svou vysokou večerní atraktivnost. V části interiéru byly použity zlatobílé brokátové tapety.³³² Interiéry vzbudily velkou pozornost a byly publikovány v časopise Interior Design.³³³

Nejvíce pozornosti ovšem v té době na sebe strhla nová reprezentační cestovní kancelář Air France, které pověřily návrhem své nákladné reprezentace designéra Pierra Gautier-Delaye, jednoho z partnerů Raymonda Loewyho. Věnovaly na ní neuvěřitelný 1 milion USD.³³⁴ V roce 1970 pak zaslouženě získaly 1. cenu za nejkrásnější fasádu na Fifth Avenue.³³⁵ [91]

³³²Vzhledem k vysokým cenám materiálu bylo opět nezbytné dodat maximum vybavení interiéru z Československa, neboť limit 125 000 USD byl vyčerpán jen na stavební úpravy interiéru. (archiv ČSA – Skála 1969, 2) Dodáním interiéru byl pověřen OPMP Mimoň, zatímco generálním dodavatelem byl Ambassador Construction Co. (LOUDA/SKÁLA 1973, 267–268)

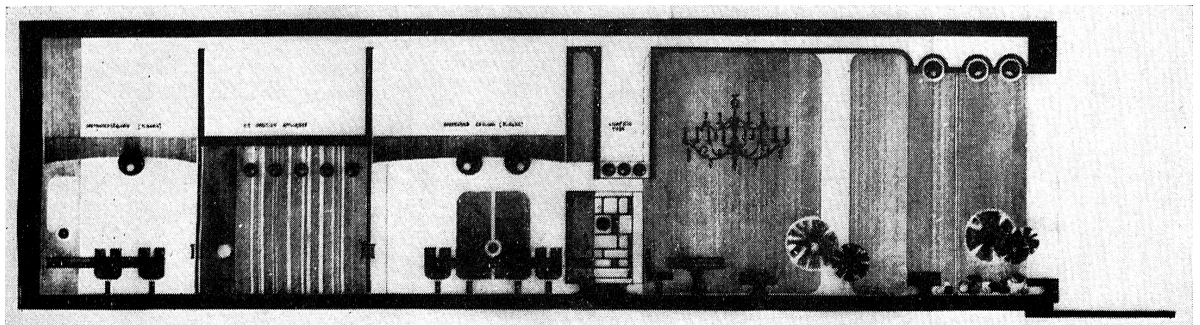
³³³Ibidem, 267–268.

³³⁴archiv ČSA – Skála 1969, 2.

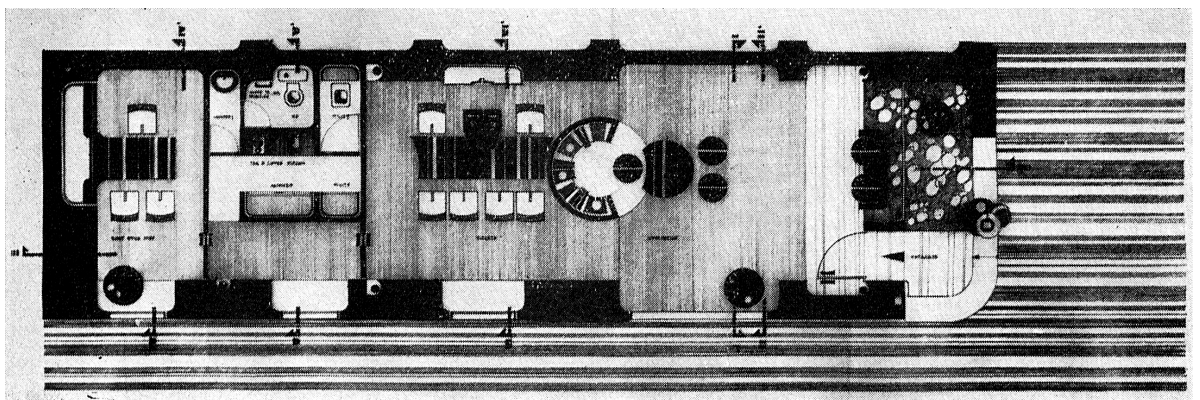
³³⁵BRANCHU 2012, 110.



87. New York, cestovní kancelář ČSA, 1969–1970, portál s plastikou od Stanislava Libenského a Jaroslavy Brychtové, 1970



(a) řez

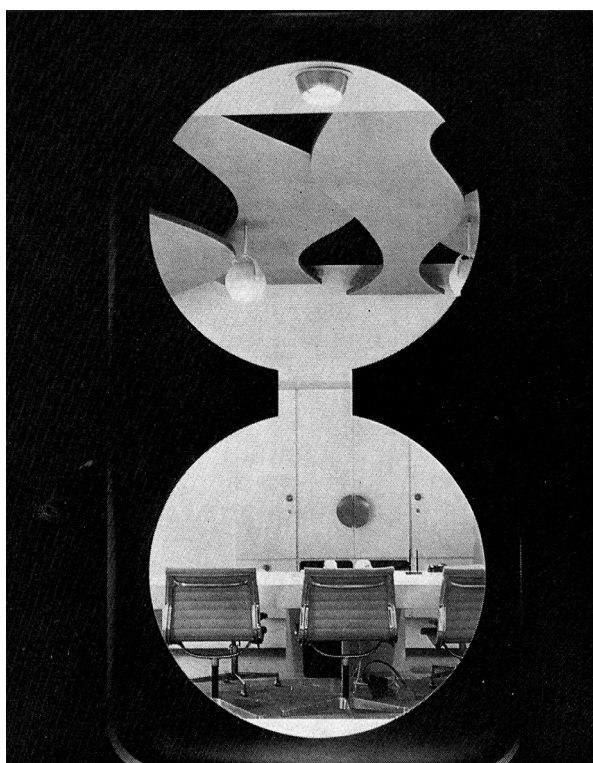


(b) půdorys

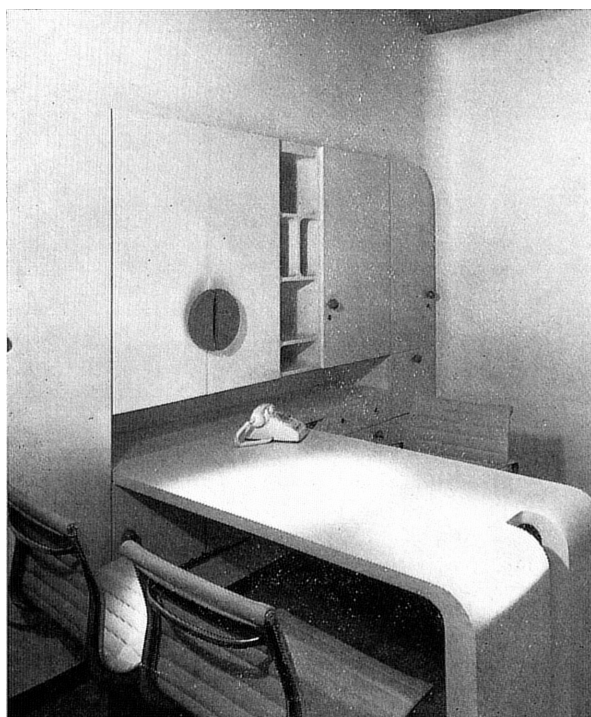


(c) portál

88. New York, studie



(a) průhled do pracovny



(b) pracovna



(c) hala

89. New York, cestovní kancelář ČSA, interiér



90. Mikuláš Medek: Velká Iviška, 1970



91. Pierre Gautier-Delaye: cestovní kancelář Air France na Fifth Avenue v New Yorku, 1969

Singapur (1972)

Architekti: Jiří Louda, Ivan Skála (KPÚ)

Výtvarná výzdoba: Eva Kmentová

Z této kanceláře je známé pouze dílo Evy Kmentové *Pupek světa*, 1972 (popis viz s. 36).
[92]



92. Eva Kmentová: *Pupek světa*, 1972 (pro cestovní kancelář ČSA v Singapuru)

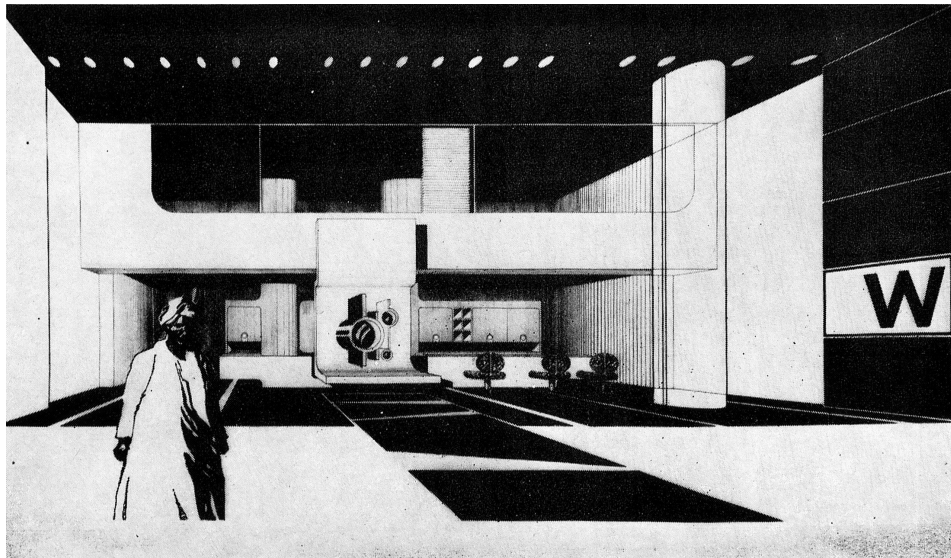
Káhira (1975, studie)

Autoři studie: Jiří Louda, Milan Kvíz, Petr Šmída (KPÚ Praha)

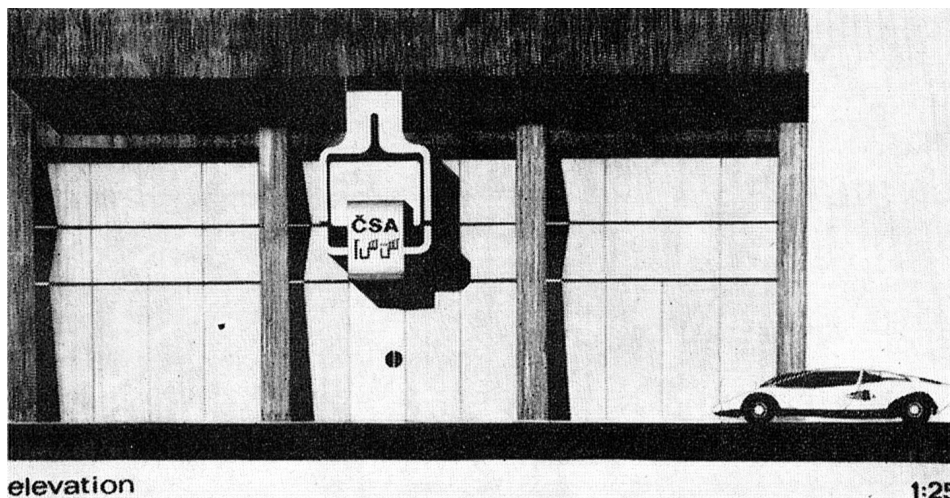
Adresa: 9, Talaat, Harb Street, Káhira, EGYPT

Původní cestovní kancelář v Káhiře, která byla budována jako jedna z prvních v roce 1960, byla situována v přízemí objektu v ulici Talat Harb centrálním sektoru Káhiry, kde se soustřeďovala většina vládních administrativních a správních institucí, hotelů a reprezentací světových leteckých společností. V letech 1976–77 plánovaly ČSA provést její generální rekonstrukci. Vypracováním projektu byl pověřen tým Jiřího Loudy.³³⁶

³³⁶LOUDA/KVÍZ/ŠMÍD 1977, 171.



(a) interiér



(b) portál

93. Káhira, cestovní kanceláře ČSA, 1975, studie

5 Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně (1959–68)

Staré letiště bylo vystavěno na pláni zvané *Dlouhá míle* v letech 1933–37. Autorem funkcionalistické odbavovací budovy byl architekt Adolf Benš (1894–1982).³³⁷ [94] Přes neustálé přestavby a dostavby přestala po válce dostačovat a bylo rozhodnuto o vystavění nového odbavovacího areálu severně od tohoto. Nový odbavovací areál letiště Praha-Ruzyně byl koncipován severně od starého.³³⁸ Soutěž na jeho architektonické řešení vyhrál tým pod vedením Karla Filsaka, který se poté připojil ke kolektivu z Vojenského projektového ústavu (VPÚ) majícího výstavbu na starosti. Roku 1963 byla vypsána soutěž na velice rozsáhlou výtvarnou výzdobu nejen reprezentační odbavovací budovy, ale i dalších objektů, a umělecká díla měla lemovat i příjezdovou komunikaci z Vítězného náměstí. Tato kapitola je věnována tomu, jak byl celý tento ambiciózní záměr realizován.

Předprojektová příprava Nové výstavby

Vládním usnesením o technickém rozvoji letecké dopravy z roku 1956 stanovila vláda provedení komplexní přestavby letiště Praha-Ruzyně na letiště nejvyšší mezinárodní třídy tak, aby splnilo podmínky ICAO třídy A. Započaly předprojektové práce, v rámci kterých byla vytvořena základní koncepce letiště, zahrnující doplnění dráhového systému a situování nového odbavovacího komplexu, vycházející z četných studií vedených snahou maximálně využít již vybudované části letiště a vytvořit tak jediný organický celek. Též byla zvažována varianta rozšíření stávající odbavovací budovy, která ale byla zavrhnuta, neboť by neumožňovala další rozvoj.³³⁹

Roku 1958 byla výstavba nového dráhového systému a odbavovacího prostoru schválena jako investiční úkol – s předpokládaným dokončením v roce 1963.³⁴⁰ Generálním projektantem byl jmenován VPÚ.³⁴¹ [95]

Architektonické řešení nového odbavovacího areálu

Soutěž (1958–59)

Výsledky studií generálního řešení byly dány jako podklad k soutěži na ideové řešení budov odbavovacího prostoru vypsané roku 1958.³⁴² Kromě samotné odbavovací haly bylo potřeba navrhnout výškovou stavbu technického bloku pro služby řízení letového provozu, objekt přípravy posádek, velkohangár s dílnami, sklady a řadu dílčích objektů.

Organizace soutěže byla dohodnuta se Svazem československých architektů, který doporučil omezenou soutěž. Vyzvány byly kolektivy z VPÚ (Mayer – Ustohal – Vaněk a Chvojka – Eisenreich), ČVUT (Štěpánek – Hlaváček – Horčíčka – Zachystal), ze

³³⁷Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži v roce 1937 oceněna zlatou medailí.

³³⁸Ačkoli se letiště v Praze-Ruzyni stalo ve světě letectví pojmem díky své neobyčejně dlouhé historii a dřívějšímu významnému postavení, bylo přejmenováno roku 2012 na „Letiště Václava Havla Praha.“

³³⁹DUDÁČEK 1998, 65.

³⁴⁰ČIHAŘ 1967, 6.

³⁴¹V jeho čele stál architekt Vladimír Conk, vedoucí 1. ateliéru – Letištní stavby, který se stal zároveň ředitelem celého ústavu. Předchozím generálním projektantem byl Státní ústav dopravního projektování (SÚDOP) v Praze, ze kterého následně přešli někteří pracovníci do VPÚ.(ČIHAŘ/PRIMUS 1968, 16) Byla tedy zajištěna jistá kontinuita.

³⁴²ŠTURSA 1965, 463.

SÚDOP³⁴³ (Danda) a SVŠT Bratislava³⁴⁴ (Karfík – Rokošný – Slameň).³⁴⁵ Mimo soutěž odevzdal návrh Filsakův ateliér z Konstruktivy (Filsak – Bubeníček – Louda – Šrámek). [96–101]

Podklady k soutěži připravil VPÚ a v průběhu první části soutěže byly pro účastníky pořádány konzultace, při nichž byla stanovena výchozí kritéria. Především zde byl požadavek na co největší univerzalitu a přehlednost dispozice, umožňující v budoucnu pružné úpravy. Předložené návrhy hodnotila porota složená z předních československých architektů, zástupců Státní letecké správy, ČSA a Ministerstva dopravy. Dle závěrečného protokolu soutěžní poroty ze dne 29. června 1959 porota jednomyslně určila návrh Filsakova kolektivu jako podklad pro zpracování definitivního projektu.³⁴⁶

Návrh Filsakova týmu se vyznačoval svojí jednoduchostí – čistotou geometrických objemů. Minimalisticky pojatý prosklený kvádr odbavovací budovy byl doplněn bruselsky cítěnými oblými liniemi ramp, markýzami a zasklenými galeriemi na subtilních pilotech. Svoji představu Filsak vyjádřil v nádherných temperových malbách. [98] Bruselsky odlehčený byl i návrh interiéru včetně mobiliáře. [101] V návrhu odbavovací haly je patrný vliv Miese van der Rohe, jehož důraz na geometrický kompoziční řád a na vzájemné poměry stavebních objemů a proporcí byl skupině blízký. Konkrétně lze zde vystopovat vliv Miesovy *správné budovy Baccardi v Sanitagu de Cuba* (1957) u motivu skleněného kvádru krytého přečnávající betonovou deskou.³⁴⁷ Organicky tvarované rampy zase odkazují spíše na tvorbu brazilského architekta Oscara Niemeyera.

Projekt (1959–1963)

Při schvalování projektové dokumentace nového odbavovacího prostoru se projevila opatrnost Vládního výboru pro výstavbu ohledně velkorysosti navrhovaného řešení, přestože ta byla zdůvodňována výhledovými studiemi odborníků ministerstva dopravy a ČSA.³⁴⁸ Výbor si tedy vyžádal expertízu odborníků ze sovětského Aeroprojektu, který v závěrečné zprávě doporučil, aby nový terminál sloužil pouze k odbavování zahraničních cestujících a vnitrostátní provoz byl nadále uskutečňován ve starém odbavovacím prostoru. Tím byl dle jejich názoru mohl být objem nového terminálu redukován téměř o polovinu objemu. Pod tímto vlivem bylo vydáno vládní usnesení z 28. března 1960.³⁴⁹

Závěry soutěže, stejně jako podrobné rozborů schválené koncepce nového odbavovacího prostoru, ale prokázaly nezbytnost soustředit do nového odbavovacího prostoru jak zahraniční, tak tuzemský provoz, a v důsledku toho nutnost podstatného zvětšení objemu nové odbavovací budovy. Závěry tohoto rozboru byly předloženy vládě, která roku 1961 revidovala původní vládní usnesení z předešlého roku a souhlasila se zvýšením obestavěného prostoru odbavovací budovy a technického bloku až na 200 000m³ a

³⁴³SÚDOP = Státní ústav dopravního projektování

³⁴⁴SVŠT = Slovenská vysoká škola technická v Bratislave

³⁴⁵USTOHAL 1968, 222.

³⁴⁶archív ČSA – 4-R, 1.

³⁴⁷ŠVÁCHA 1985, 8.

³⁴⁸Výchozími podklady pro generální řešení Nové výstavby byly: plán rozvoje letecké dopravy, rozvoje letadlové techniky a zhodnocení existujícího letiště. Odbavovací komplex byl dimenzován na potřeby roku 1975. Počítalo se s ročním odbavením 1,1 milionu cestujících na zahraničních tratích (při hodinové špičce 890 cestujících), 2,6 milionu na vnitrostátních (při hodinové špičce 1380 cestujících). Celková kapacita tudíž počítala se 3,7 miliony cestujících v roce. Dále bylo navíc uvažováno s jedním milionem návštěvníků letiště ročně.

³⁴⁹ČIHAŘ/PRIMUS 1968, 17.

současně se zvýšením celkového investičního nákladu Nové výstavby na 526 mil. Kčs.³⁵⁰

Až po tomto zásadním rozhodnutí bylo možné v plné míře rozvinout projektové práce na zadávacím projektu nového odbavovacího terminálu, který zpracovával kolektiv projektantů VPÚ Praha, rozšířený o členy kolektivu vítězného soutěžního návrhu. Podíleli se na nich tedy pracovníci VPÚ (Ustohal, Mayer, Vaněk), členové Filsakova týmu, kteří mezitím přešli k projekční složce ČSA (Filsak, Bubeníček, Louda) a Šrámek z Konstruktivy.

Další obtíže však nastaly při zpracování prováděcího projektu, kdy probíhalo velmi obtížné a zdlouhavé jednání o povolení výjimky z tehdejšího vládního usnesení o zákazu použití hliníku ve stavebnictví, který byl navržen jako základní prvek obvodového pláště odbavovací budovy, objektu přípravy posádek i technického bloku. Vláda udělila potřebnou výjimku až usnesením ze dne 6. dubna 1963 a teprve tehdy mohlo dojít k plnému rozvinutí prováděcího projektu. [103–105]

Realizace (1964–68 odbavovací hala, 1972 technický blok)

Zahájení výstavby bylo dle výše zmíněných okolností značně opožděno – započato s vlastní stavbou odbavovací budovy bylo teprve v roce 1964. Realizaci projektu měl na starosti kolektiv VPÚ. Hlavním inženýrem projektu objektů odbavovacího areálu a současně odpovědným projektantem technického bloku byl jmenován Vladimír Ustohal, odpovědným projektantem odbavovací budovy a interiérů Jaroslav Mayer a odpovědným projektantem objektu přípravy posádek Antonín Vaněk.³⁵¹

Generálním dodavatelem Nové výstavby byly jmenovány Vojenské stavby Praha již vládním usnesením z roku 1960. Při samotné realizaci se ale projevil další problém, se kterým se potýkalo plánované hospodářství. Poptávka daleko převyšovala kapacitu dodavatelů.³⁵² Výrobní plán Vojenských staveb byl pro Ruzyni každoročně o několik milionů Kčs vyšší než objemy předem dohodnuté a zařazené do státního plánu.³⁵³ Ačkoli byla stavba letiště určena jako stavba s nejvyšší prioritou, jejíž výstavba měla být přednostně zajišťována, nebylo v silách podniků zajistit potřebnou výrobní kapacitu. Na Ruzyni padla také téměř celá kapacita Dřevozpracujícího podniku, který prováděl interiér, nebo Průmyslu kamene.³⁵⁴ Situace byla také ztížena tím, že nebylo možné nic z technologie dovézt ze zahraničí. Většina stavebních prvků, stejně jako technologických zařízení, byla tedy prototypem. Nikdo v té době v ČSSR například nevyrobil hliníkové okenní panely, kterých bylo třeba. Předpoklad pro tuto výrobu měly pouze dva závody. Nakonec se realizace ujal Zukov s tím, že musel zavést novou výrobu. Zakázky pro letiště pak tento podnik opět po několika letech téměř vyřadily z možnosti dodávek pro jiné sektory. Jako prototypový byl vyvinut také celý systém odbavení zavazadel.³⁵⁵ Jiné věci ale ze stejných důvodů chyběly – např. pohyblivé schody nebo teleskopické mosty k letadlům, s jejichž dodatečným přidáním bylo počítáno.

³⁵⁰ ČIHAŘ/PRIMUS 1968, 17.

³⁵¹ USTOHAL 1968, 222.

³⁵² Ze subdodavatelů Vojenských staveb lze jmenovat Elektromontážní závody Praha, Montážní podnik spojů Praha, Průmstav Praha, Zukov a z finálních dodavatelů investora (Správy dopravních letišť) ZVVZ Milevsko (vzduchotechnická zařízení odbavovací budovy), Dřevozpracující podnik hl. m. Prahy (interiér odbavovací budovy) a Ústředí uměleckých řemesel (umělecká výzdoba v odbavovací budově a interiér vládního salónku). (ČIHAŘ 1968, 19)

³⁵³ ČIHAŘ 1967, 6.

³⁵⁴ V. MAYER 1968, 225.

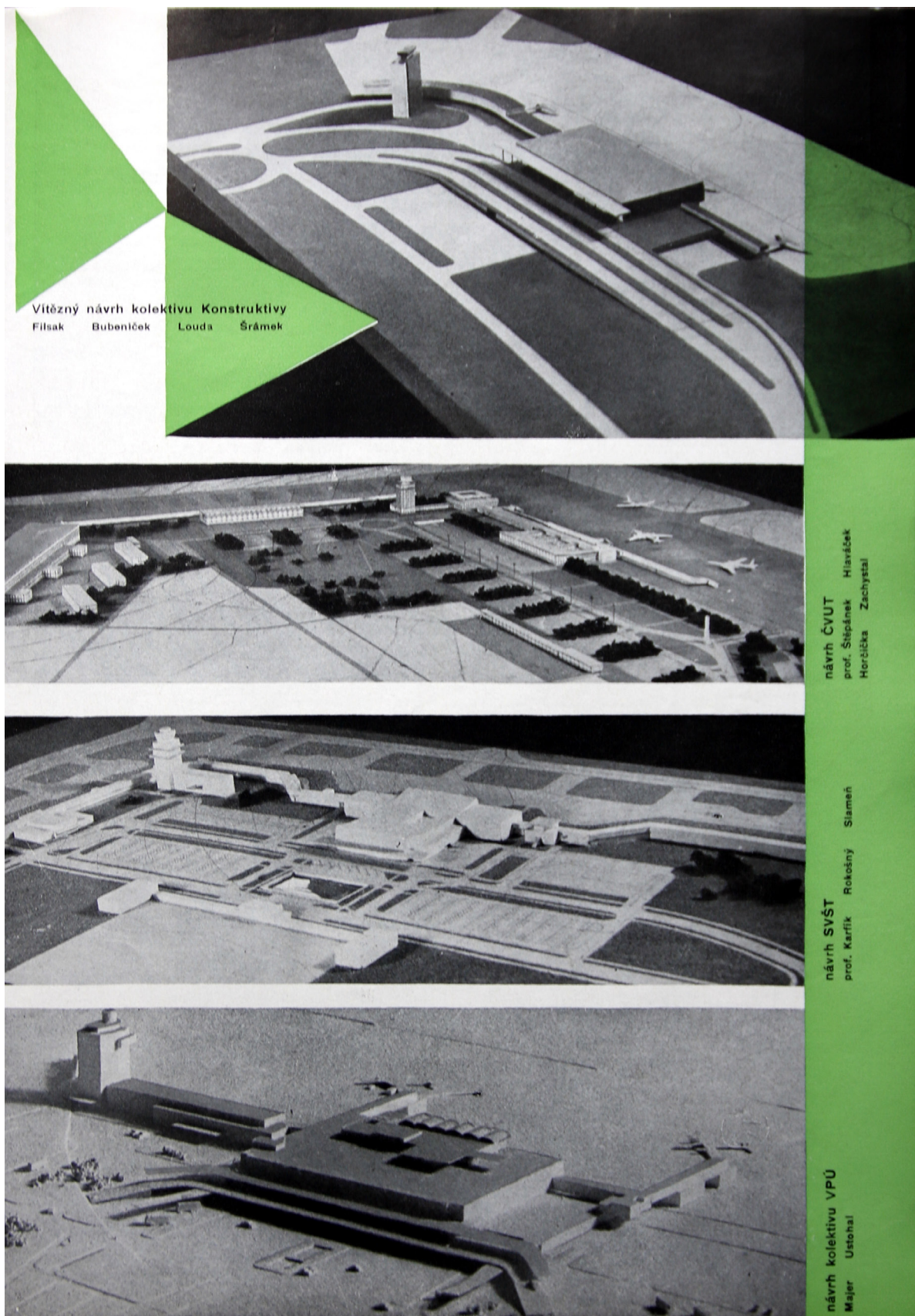
³⁵⁵ Ibidem, 225.



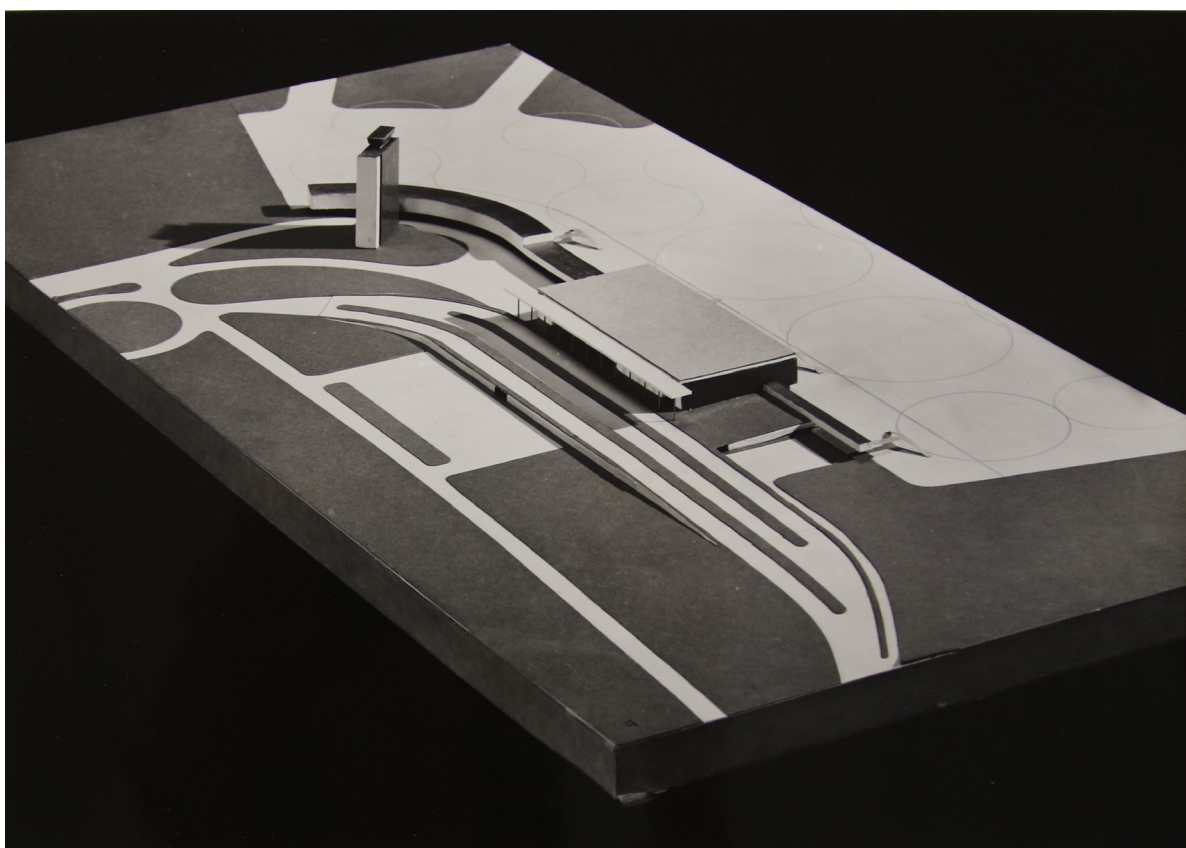
94. Adolf Benš: odbavovací budova mezinárodního letiště Praha–Ruzyně (tzv. staré letiště), 1931 soutěž, 1933–37 realizace



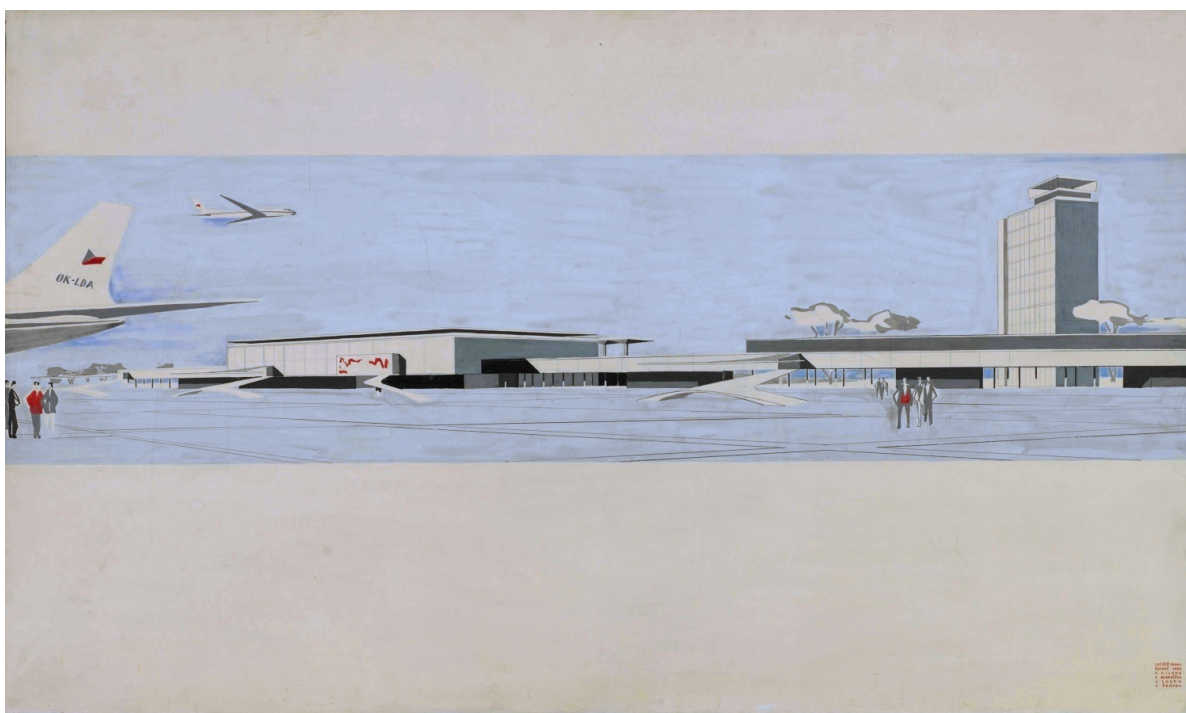
95. Generální plán Nové výstavby na severu od Starého letiště, c1961



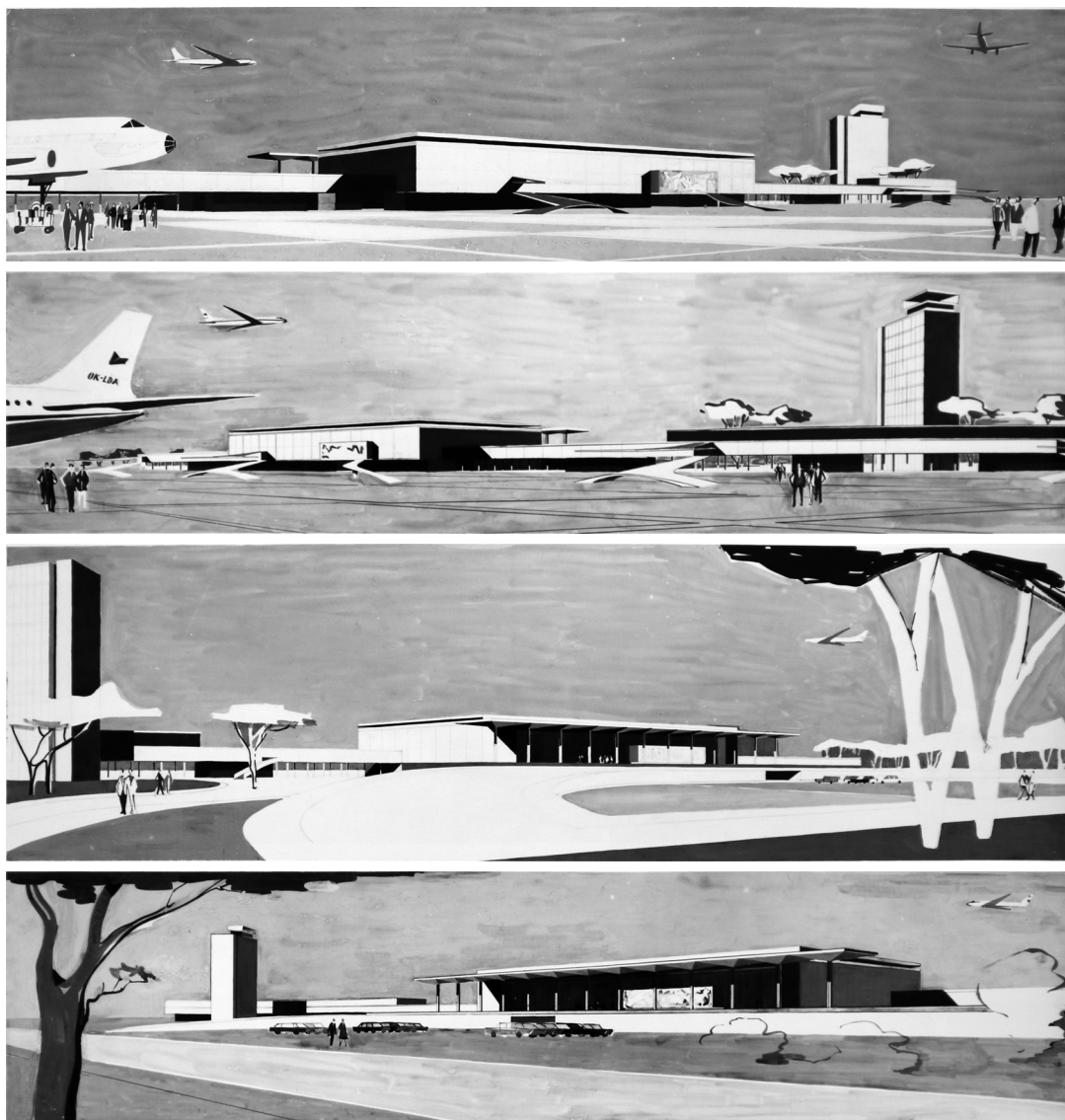
96. Soutěžní návrhy publikované v Leteckém obzoru – shora návrhy Konstruktivy, ČVUT, SVŠT a VPÚ



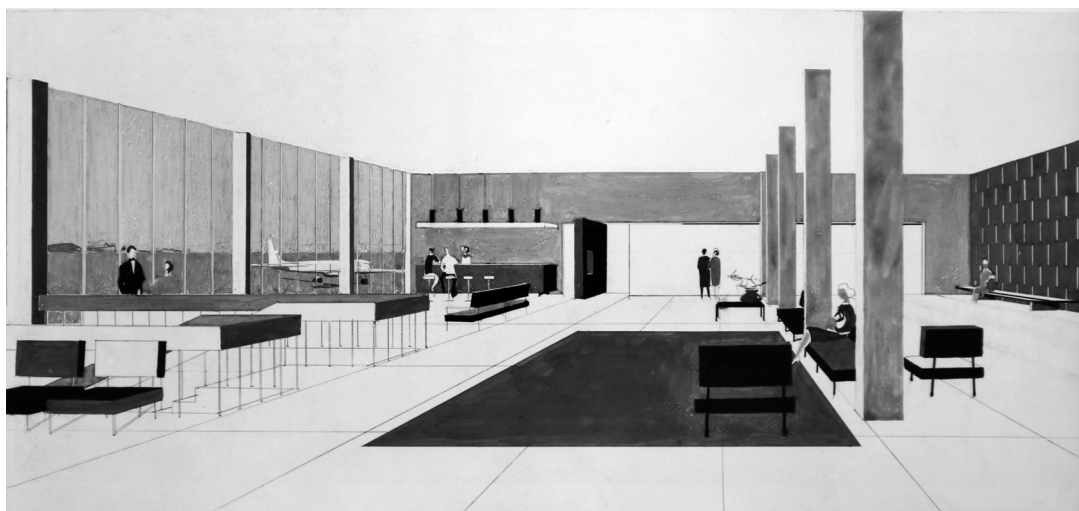
97. Karel Filsak, Jiří Louda, Jan Šrámek, Karel Bubeníček: soutěžní návrh odbavovacího areálu Nové výstavby letiště Praha-Ruzyně, 1959, model



98. Karel Filsak: soutěžní návrh odbavovacího areálu, 1959, malby temperou, c70x120 cm



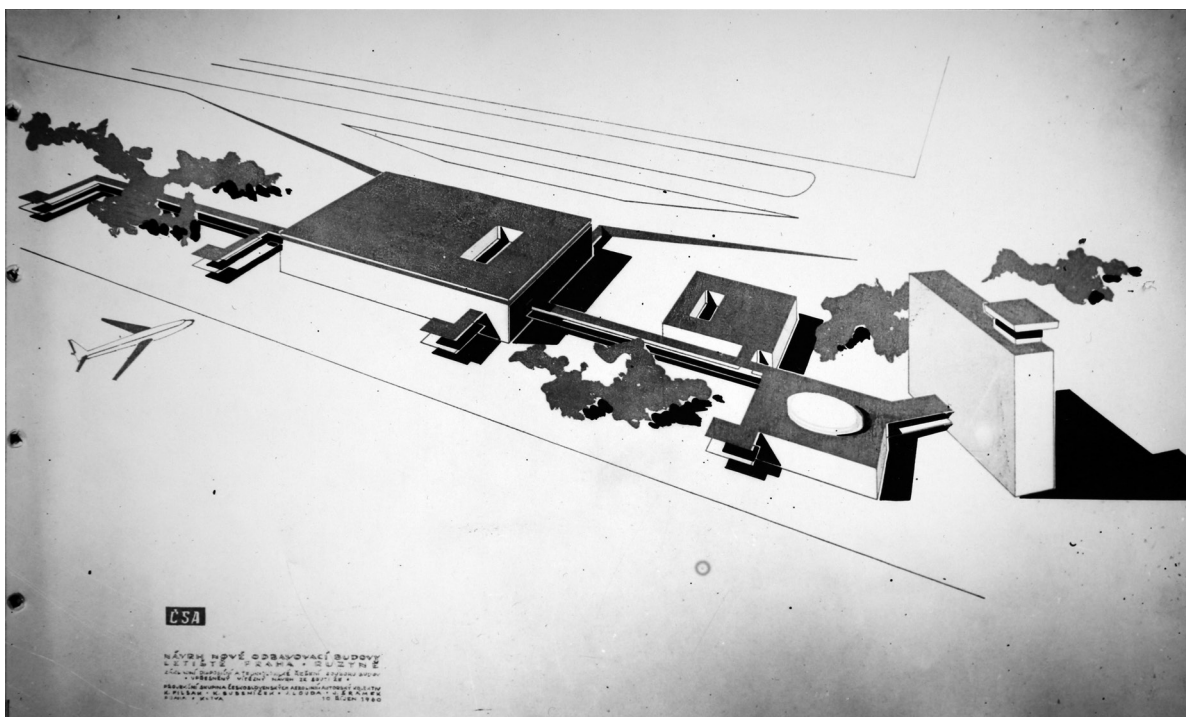
99. Karel Filsak: soutěžní návrh odbavovacího areálu, 1959, malby temperou



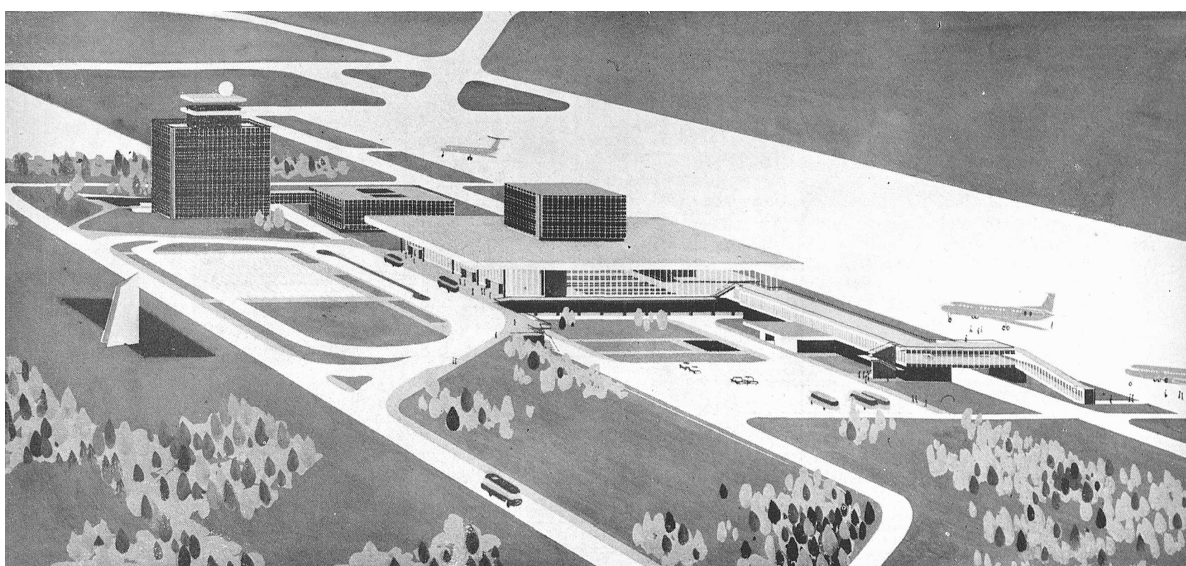
100. Karel Filsak: soutěžní návrh odbavovacího areálu, 1959, 1. patro, malba temperou



101. Karel Filsak: soutěžní návrh odbavovacího areálu, 1959, odbavovací hala, malba temperou



102. Karel Filsak, Jiří Louda, Karel Bubeníček (projekční skupina ČSA), Jan Šrámek (Konstruktiva): návrh nové odbavovací budovy, 1960



103. Karel Filsak, Jiří Louda, Karel Bubeníček (projekční skupina ČSA), Jan Šrámek (Konstruktiva): perspektivní návrhy, 1963



(a) odbavovací hala a technický blok (vpravo), pohled z přednádraží



(b) odbavovací hala a technický blok, pohled z letištní plochy



(c) velkohangár – vzadu dílenský přístavek (pův. návrh)



(d) technický blok

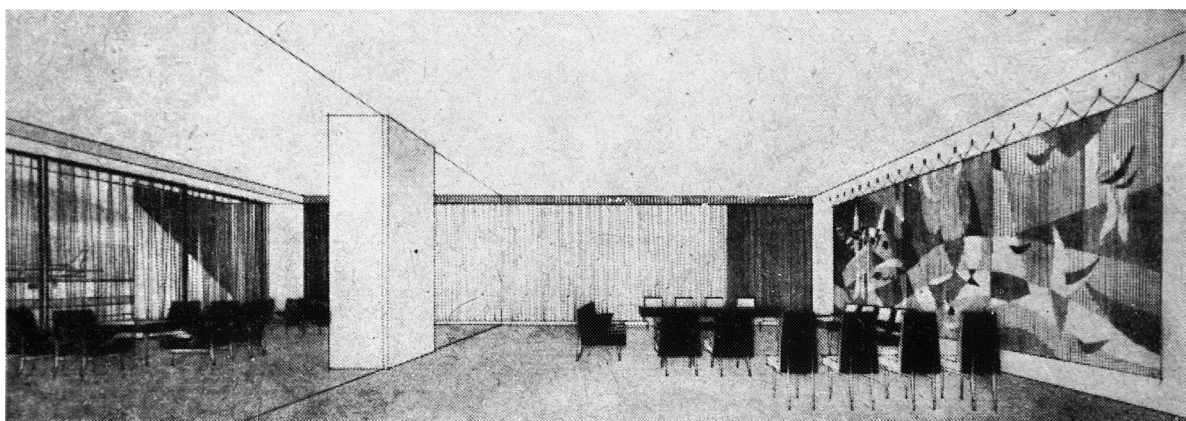
104. Karel Filsak a kol.: perspektivní návrhy, 1963



(a) odbavovací hala



(b) interiér odletových čekáren



(c) vládní salonek

105. Karel Filsak a kol.: návrhy interiéru, 1963



106. Pohled na odbavovací budovu



107. Odbavovací budova s letištní plochou, vlevo nahoře technický blok a objekt přípravy posádek, v dolní části vyhlídková galerie s vládním salonkem

Jednotlivé objekty

Nejdůležitější byla odbavovací budova, s jejíž stavbou se započalo jako první. Součástí areálu byla ale také budova technického bloku propojená s objektem přípravy posádek a nedaleký velkohangár F.

Odbavovací budova (dnes Terminál 1)

[109–111] Proces odbavení byl podobný jako dnes. Cestující ale nejčastěji přijížděli autobusem z leteckého centra v Kotvě. Mohli se dopravit i individuálně. Tato varianta byla méně běžná, i když do budoucna se při návrhu počítalo s její zvyšující se preferencí. Zastávka autobusu i parkoviště se nacházely v přednádraží odbavovací haly. Poté cestující vstoupili do společné haly pro zahraniční i tuzemský provoz, přílety i odlety. Tato hala byla přístupná nejen cestujícím, ale také doprovázejícím osobám a jiným návštěvníkům letiště. Cestující do zahraničí byli odbavováni systémem dvojí kontroly, stejně jako je tomu dnes. Velká zavazadla odbavila letecká společnost současně s celní kontrolou u odbavovacích pultů a osobní doklady a zavazadla byla kontrolována teprve při průchodu do zahraniční čekárny. Mezitím bylo možné se vrátit do společné haly a setrvat zde až do stanovené doby před odletem. V patře vloženém do prostoru hal a čekáren byla po schodišti přístupná vyhlídková a tuzemská restaurace, prodejní středisko upomínkových předmětů, knih, časopisů, květin apod. Oddělený byl transitní prostor s čekárnou a restaurací a dalšími službami (prodejnou Tuzexu, kinem, holičem a kadeřníkem, dětským koutkem). Ve stanovený čas před odletem byli cestující vyzváni rozhlasem k nástupu do letadla. Automatické informační tabule udávaly čas odletu a stojánku, na které bylo letadlo odbavováno. Z odbavovací budovy vedly kryté nástupní galerie, po nichž sestupovali cestující rampami na plochu k letadlům.³⁵⁶ Střecha levé galerie přístupná z restaurace v patře sloužila jako vyhlídková terasa pro návštěvníky, neboť letiště bylo již tradičně častým cílem rodinných výletů. Pravá nástupní galerie určená pro zahraniční lety, v přízemí navíc skrývala vládní a tiskový salonek.³⁵⁷ Situování vládního salonku dále od odbavovací haly umožňovalo uskutečnění ceremonielu při návštěvách oficiálních hostů bez přerušení provozu v odbavovací budově a zároveň vytvoření intimnějšího prostor před vstupem s trávínkem a fontánou. [107]

Architektonicky byla odbavovací budova řešena jako jediný obrovský prosklený halový prostor zakrytý lehkou střešní konstrukcí.³⁵⁸ Technicky šlo o železobetonový skelet tvořený moduly 6 x 6 metrů,³⁵⁹ na který navazovala 8 metrů vysoká prosklená stěna s hliníkovými profily, které byly, stejně jako střešní ocelová konstrukce, vyvinuty přímo pro tuto stavbu. Prototyp se pak musel odzkoušet přímo na místě, zejména kvůli dilatacím střechy a odolnosti konstrukce vůči větru.³⁶⁰

Řešení stavby výhodně využívalo mírně svažitého terénu, takže vstup z přednádraží a výstup na letištní plochu měly rozdílné úrovně. To umožňovalo umístit provozní míst-

³⁵⁶Původně bylo počítáno, že nástup do letadel bude teleskopickými mosty, ovšem nikdo nebyl schopen je vyrobit a dodávka ze zahraničí, jak již bylo popsáno, nebyla možná. (V. MAYER 1968, 224–225)

³⁵⁷Galerie A byla zrušena v rámci IV. výstavby letiště v letech 1995–1997. (DUDÁČEK 1998, 93)

³⁵⁸Inspirací pro řešení odbavovací haly bylo jistě letiště Paříž – Orly (do provozu uvedeno 1961), které mezi jinými architekti z VPÚ studijně navštívili. Obdobně architektonicky řešena byla i současně s Ruzyní projektovaná moskevská letecká nádraží v Šeremťjevu a Domodědovu (c1961 návrh). (REDAKCE 1962, 268)

³⁵⁹Do sítě o stejném modulu byly koncipovány všechny objekty odbavovacího areálu

³⁶⁰MATYSKA 1968, 225.

nosti (třídírny zavazadel, sklady apod.) pod odbavovací halu a zároveň do úrovně letištní plochy.

Středem budovy prostupoval administrativní blok, který vyčníval o tři podlaží nad její střechu. V něm byly umístěny kanceláře ČSA, zahraničních leteckých společností, celní, pohraniční správy a správy letiště.

Odbavovací budova byla slavnostně otevřena 15. června 1968 za přítomnosti prezidenta republiky Ludvíka Svobody. Krátce po otevření, v noci z 20. na 21. srpna se ruzyňské letiště stalo místem prologu událostí, které znamenaly ukončení Pražského jara.³⁶¹

Objekt přípravy posádek

Paralelně s výstavbou odbavovacího terminálu probíhala i výstavba nízkého objektu přípravy posádek, který pak sloužil ČSA i cizím společnostem. [107] V přízemí byl operační sál pro leteckou přípravu posádek a všechny provoz, které tuto přípravu zajišťovaly, včetně hydrometeorologického ústavu. Protože budova sloužila také k odpočinku posádek mezi lety, byla tato pracoviště situována kolem atria, které dodávalo prostorům určitou intimitu a klid. Při delším pobytu mohly pak posádky trávit volnou chvíli v patře, kde byly klubovny s kulečnickem, televizí, knihovnou, tichými hrami i s koutem pro posezení. Malé občerstvení bylo možné dostat v snackbaru přímo v klubovně. K zázemí posádky patřily samozřejmě též sprchové lázně a šatny a byla zde možnost přenocování ve dvoulůžkových pokojích. Na stejném patře byly dále provozní kanceláře ČSA, navigační oddělení, dispečink posádek ČSA a aerotaxi. Tato část pak byla spojena krytou chodbou se druhým patrem technického bloku.³⁶²

Technický blok

Technický blok byl dokončen jako poslední stavba severního areálu až v roce 1972. [104d] Výstavba objektu byla zahájena v září 1967, ale náročnost technologického vybavení zpomalila dokončení, neboť sem instalovaná technologická zařízení byla prototypy vyrobenými vývojovým pracovištěm Správy dopravních letišť. Do této dvanáctipodlažní stavby byly soustředěny veškeré služby a zařízení zajišťující letecký provoz. Jejím charakteristickým prvkem se stala zasklená věž se šikmými zasklenými stěnami, za nimiž bylo pracoviště letištní dispečerské služby, která měla přehled po celém letišti a řídila veškeré pohyby letadel i mechanizačních prostředků po dráhovém systému. Věž byla ještě doplněna letištním radiolokátorem, který umožnil vizuální pozorování na dráhách i za nepříznivých povětrnostních podmínek. Kromě dalšího nutného technického vybavení a potřebných provozů v objektu sídlili i ředitelé letiště a ČSA se svými administrativními odděleními.³⁶³

Velkohangár F

Velkohangár se stal hlavní dílenskou letištní základnou nového letiště. [104c] Byl situován na jih od letištní plochy. Další menší hangáry byly v prostoru starého letiště. Velkohangár se skládal z haly určené pro opravy, údržbu a parkování letadel. Za ní

³⁶¹SLAVÍK 2012, 156.

³⁶²CONK/USTOHAL 1968, 108.

³⁶³Ibidem, 109.

byla situována dílenská hala s přístavky po obvodu. Veškerá technická administrativa byla soustředěna do šestipatrového administrativního bloku. Při zpracovávání projektu bylo uvažováno, že v hangáru bude pracovat 1050 zaměstnanců ve směnném provozu.³⁶⁴ Z původního plánu vystavět hangár v letech 1964–66 bylo kvůli technické složitosti konstrukčního řešení nutné ustoupit. Z celkem šesti variant byla vybrána jako nejvhodnější ta, se kterou přišly Královopolské strojírně Brno.³⁶⁵ Architektonickou studii objektu zpracovali architekti **Karel Hubáček** a **Jan Lášek** z VPÚ. Do provozu byl hangár uveden až roku 1969.

Interiéry

V odbavovací budově byly prakticky všechny provozy vloženy do jediného prostoru, což zjednodušovalo dispoziční řešení a umožňovalo maximální stupeň jeho adaptability měnícím se potřebám. Interiér odbavovací haly působil velkoryse a vzdušně. Tento dojem byl umocněn také tím, že zde bylo jen minimum obchodu, reklam a jiných výrazných prvků.³⁶⁶

Halou probíhala žulová dlažba, pocházející z lomů v okolí Jeseníku, která byla použita i pro orámování vstupu. Spárořez dlažby, podobně jako další kamenné prvky, navrhl **Karel Velický**.³⁶⁷ Obvodovou skleněnou stěnu členil pravidelný rytmus sloupků hliníkových panelů. Bohužel dovezené 8 metrů vysoké tabule musely být horizontálně rozděleny příčnicí, protože je nikdo v celku nedovedl osadit.³⁶⁸ Strop byl složen z umělohmotných desek (dle návrhu architektů z VPÚ), které svým položením vytvářely šachovnicovou strukturu.³⁶⁹

Monumentalitě haly odpovídal těžký stabilní pravoúhlý nábytek – nízké stoly, polštářované lavice i pulty služeb a kontrol laděné v nevýrazných barvách javoru v kombinaci s temnou koženkou. „*Lesk šedo zeleného dřeva vizuálně spojoval jednotlivé nábytkové kusy s žulovými deskami podlahy a zdůrazňoval jejich vzájemnou souvislost.*“³⁷⁰ Naproti tomu v patře byl nábytek subtilnější konstrukce, který odpovídal intimnějšímu pojetí prostorů restaurací.

Pro interiérové řešení administrativního bloku byla příznačná teplá barva mahagonu. Z tohoto materiálu bylo obložení stěn, zařízení kanceláří i hal v jednotlivých patrech,

³⁶⁴HUBÁČEK/LÁŠEK 1968, 46–47.

³⁶⁵Navrhovaly ocelovou střešní konstrukci jednostranně zavěšenou na táhlech ukotvených v železobetonových rámech dílenského přístavku, který měl vytvářet požadovanou protiváhu. Díky tomu se hangárová hala o rozměrech 213 x 59 metrů obešla bez vnitřních podpěr uvnitř haly i ve vratové frontě, čímž bylo dosaženo maximální využitelnosti prostoru a volnosti pohybu letadel. Vratový otvor byl vyplněn patnácti vrátněmi vysokými 15,5 metrů, z nichž každá vážila 15 tun.(DUDÁČEK 1998, 98) Hangár bylo možné otevřít v libovolném místě do potřebné šířky (maximálně do 140 metrů). Pro zkoušky odolnosti konstrukce vůči různým vlivům byly zhotoveny modely objektu a dle zjištění provedeny náležité konstrukční úpravy.

³⁶⁶Po otevření bylo shledáno, že počet prostor pro obchody byl poddimenzován, ale i přes jejich doplnění neztratil prostor na své vzdušnosti a přehlednosti.(PROCHÁZKA 1968, 6)

³⁶⁷**Karel Velický** (*1926) studoval v ateliéru Josefa Wagnera na pražské VŠUP. Věnoval se keramice a pracím pro architekturu. S kolektivem VPÚ spolupracoval také při výzdobě metra. Řešil kupř. vzhled keramického obkladu stanice Leninova (dnešní Dejvická).

³⁶⁸PROCHÁZKA 1968, 6.

³⁶⁹Byly k sobě dávány vždy dvě obdélníkové desky s drážkami v jednom směru, takže tvořily čtverec, a sousední dvě otočené o 90°. Tímto způsobem bylo docíleno šachovnicového efektu. Do stropu bylo zabudováno osvětlení a větrací otvory.

³⁷⁰SEKORA 1968, 58–60.

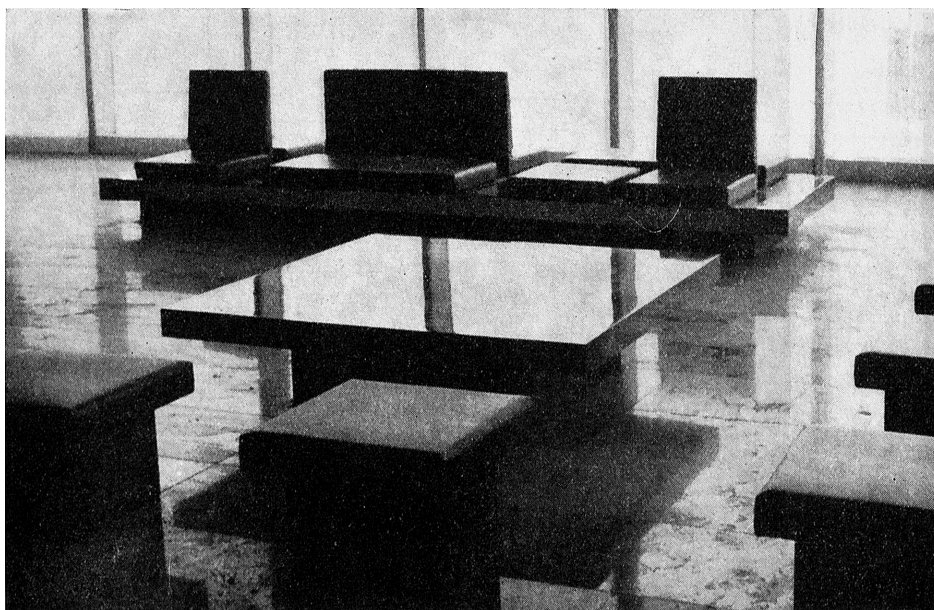
mahagonové byly i zadní stěny skříní, zabudovaných do skleněných příček mezi chodbou a kanceláří, které tak vytvářely charakteristický prvek dekorace všech chodeb. Ve skříních ze stejného materiálu byly ukryty i všechny požární kohouty, elektrické instalace apod. Nábytkové vybavení administrativního bloku mělo opět působit maximálně odlehčeně.³⁷¹

Návrh veškerých atypických souborů sedacího nábytku, dělicích stěn, pultů i osvětlovacích těles měl na starosti Jaroslav Mayer. [108] Původně měly jejich zhotovení provést dílny Ústředí uměleckých řemesel (Praha) ale nakonec se spolupráce s nimi omezila pouze na část zařízení vládního a tiskového salonku, a další mobiliář provedl Dřevozpracující podnik (Praha).

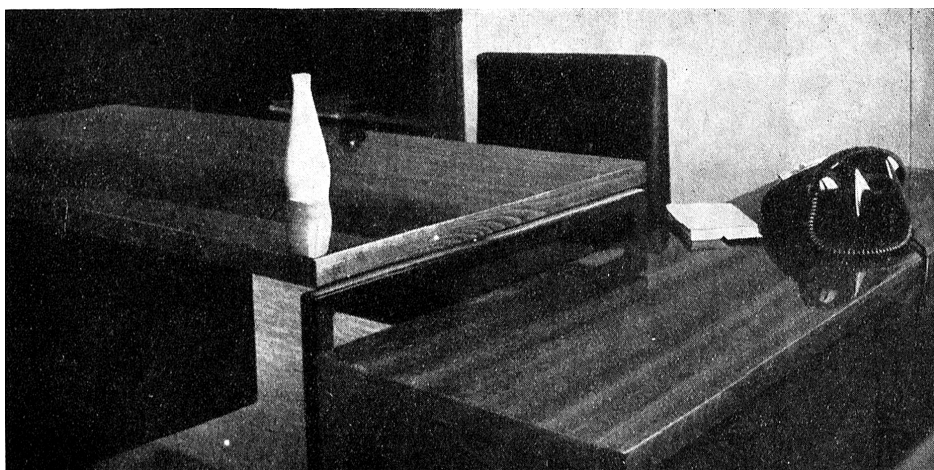
Architekti Filsakova týmu se snažili u ruzyňského terminálu o vysokou kvalitu, jako v jiných jejich realizacích. Jejich záměr, zejména v oblasti interiéru, ale nedopadl nakonec podle jejich představ a nedospěl, zejména v oblasti provedení interiéru, jejich vysokým nárokům.³⁷²

³⁷¹SEKORA 1968, 58–60.

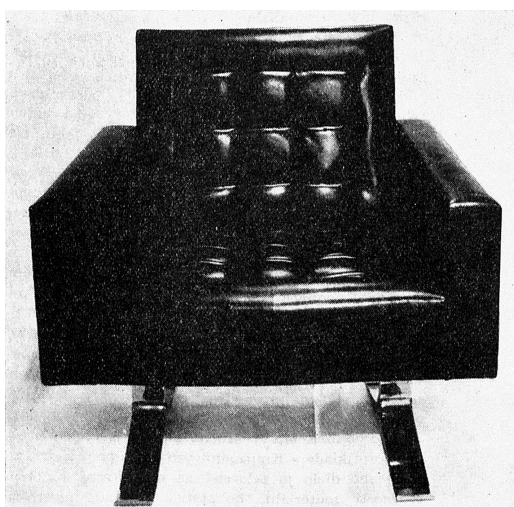
³⁷²REDLOVÁ 1969, 7.



(a) pro odletovou halu, provedl Dřevozpracující podnik, Praha



(b) pro kanceláře, provedl Dřevozpracující podnik, Praha



(c) křeslo pro vládní salonek, provedly ústředí uměleckých řemesel, Praha

108. Jaroslav Mayer: mobiliář

Umělecká díla v interiéru

V rámci projektu Nové výstavby letiště byl prosazen rozsáhlý výtvarný koncept, který zahrnoval nejen rozměrná výtvarná díla v odbavovací budově, ale také v ostatních objektech. Letištní nádraží byla ve světě řešena víceméně utilitárně. Výtvarná výzdoba se většinou omezila na jedno dílo v odbavovací hale. Záměr i následná realizace tak rozsáhlé výtvarné výzdoby letištních budov byla unikátní.

Soutěž (1963–1964)

Soutěž na výzdobu ruzyňského letiště vypsal Státní letecká správa po dohodě se Svazem československých výtvarných umělců (SČSVU), a to jako součást Umělecké soutěže ke 20. výročí ČSSR.³⁷³ Probíhala v době od 17. prosince 1963 do 23. června 1964 a měla vyřešit především výzdobu stěn hlavních prostorů odbavovací budovy: společné haly, restaurací v patře a vládního salonku.³⁷⁴

Zúčastnil se jí i okruh umělců, který spolupracoval s Filsakem. 18. května 1964 svolal Jan Koblasa schůzku soutěžního týmu, na které si rozdělili úkoly. Mikuláš Medek měl dělat salonek, Zbyšek Sion se měl zhostit jedné z restaurací, Čestmír Krátký navrhnout dlouhé fotostěny, Karel Nepraš otočné hodiny do haly a konečně Jan Koblasa reliéf do haly a pět sloupů před letiště.³⁷⁵

Soutěžní porota zasedala ve dnech 24. až 26. června 1964 ve výstavní síni Mánesu, kam byly všechny došlé návrhy instalovány. Porota se skládala převážně z architektů jmenovaných SČSVU a členů autorského kolektivu architektů zastupujících současně Svaz architektů ČSSR.³⁷⁶ Dále měla své zástupce v porotě také Státní letecká správa jako vypisovatel soutěže a Ministerstvo dopravy. Porota již předtím uspořádala několik schůzek, jejichž účelem bylo seznámení umělců s projektem a úmysly autorů, kteří pro ověření návrhů měli navíc k dispozici model budovy vypracovaný v měřítku 1:25. Soutěže se zúčastnilo celkem 145 autorů a kolektivů. Při vlastním hodnocení jejich návrhů postupovala porota vylučovacím způsobem v několika kolech.³⁷⁷ Žádný návrh však nebyl porotou přijat zcela bez výhrad.³⁷⁸ Jejich výtky byly ale vcelku opodstatněné. Předložené návrhy obecně neodpovídaly účelu prostoru, do kterého byly koncipovány. Jednalo se spíše o dekorování než o jejich skutečné symbiotické zapojení do architektury, které bylo požadováno.

Umělecká kritika

Výtvarní kritici Karel Hetteš, Milena Lamarová a Bohumír Mráz se ve svých hodnoceních shodovali.³⁷⁹ Dali soutěžní porotě za pravdu v jejím hodnocení děl, ale polemí-

³⁷³Tato soutěž konající se k oslavě osvobození Československa roku 1945 zahrnovala různé druhy umění, nejen ty výtvarné. Cenu v ní získal kupříkladu také film Františka Vláčila *Ďáblova past* (1961).

³⁷⁴J. MAYER/USTOHAL/VANĚK 1964, 297.

³⁷⁵KOBLASA 2002, 246.

³⁷⁶„Výtvarníci-nearchitekti byli v menšině a sochař zde dokonce nebyl ani jediný, ačkoli byly posuzovány i plastiky.“ (HETTEŠ 1965, 4)

³⁷⁷J. MAYER/USTOHAL/VANĚK 1964, 297.

³⁷⁸Jediným návrhem, který byl rovnou porotou doporučen k realizaci, byl goblén Věry Drnkové-Zářecké do vládního salonku, o architektonickém řešení prostoru se však stále vedly diskuze.

³⁷⁹Výtvarné výzdobě se věnovaly hned tři články: Karel Hetteš (HETTEŠ 1965, 4), Milena Lamarová (LAMAROVÁ 1968, 3) a Bohumír Mráz. (MRÁZ 1968, 8)(MRÁZ 1969, 422-453)

zovali se samotným zadáním soutěže. Díla podle nich sice jen dekorovala architekturu, ale vlastně umělcům ani jiná možnost dána nebyla. Výtvarníkům byly předem určeny plochy, do kterých mají svá díla koncipovat, místo aby jim byl dán prostor pro mnohem aktivnější propojení architektury a umění. Namísto děl uměle zasazených do prostor, kde je divák ani nedokáže plně vnímat, mohla se pozornost obrátit ke vzhledu konstrukčních prvků a přístrojů, které narušovaly mnohdy svojí nedotažeností jinak velice dobrý dojem z velkorysosti architektury nádraží. Umělci se mohli zabývat objekty, které na letišti jako ve své podstatě technické stavbě, musejí z funkčního hlediska být, tedy např. útvary tlakových bariér, které budily výsledně dojem provizoria, stožáry s letištními reflektory nebo objektem požární ochrany. Milena Lamarová vyzdvihovala paradoxně namísto uměleckých děl vzhled dvou gravitačních zásobníků pro letecké palivo viditelné skrz prosklenou stěnu letištní haly, jejichž stříbrné globusy, ač ryze užitkové, anebo právě proto, do areálu krásně zapadly. Plnily zdárně funkci výtvarného objektu. Byly „*velmi logické a velmi krásné*“.³⁸⁰ Palivové zásobníky byly přitom vybudovány ještě dávno před samotnou výstavbou odbavovací haly v rámci 5. etapy Nové výstavby, tedy koncem 50. let.

Přes zmíněné výhrady se však jednalo u nás o velmi ambiciózní počín. Architektům se podařilo prosadit řadu kvalitních umělců před politicky preferovanými výtvarníky. Zejména Koblasa a Medek byli neustále politickým vedením odmítáni, ačkoli byli regulérně vybráni soutěžní porotou. V jedné chvíli byla dokonce ohrožena celá plánovaná výtvarná realizace. Koblasa byl nakonec ještě včas schválen, zatímco Medek byl, i přes veškeré urgency a přímluvy na vyšších místech, stále zavrhován, takže jeho dílo bylo umístěno až roku 1969.

Reliéf Jana Koblasy v odbavovací hale

Hlavním dílem výzdoby byl monumentální reliéf Jana Koblasy *Brána do prostoru* (1966–67) v prostoru odbavovací haly. [117]

Průběh soutěže na reliéf

Dle soutěže mělo být dominantou rozlehlé vstupní haly monumentální dílo v horní části stěny, která dělila odbavovací halu a odletovou čekárnu. K dispozici pro něj byla plocha úctyhodných rozměrů 45 x 4 metry, která se nacházela ve výšce 3,5 metru nad úrovní podlahy haly. Vzhledem k velikosti a charakteru prostoru i k odstupu pozorovatele se předpokládalo „*reliéfní řešení stěny velkých forem, které by respektovalo monumentální tvary budovy.*“³⁸¹

Soutěž na reliéf vyhlášená v prosinci roku 1963 byla obeslána celkem 47 návrhy. Ukázalo se při ní, že možnost realizace tak rozměrného díla nebyla soutěžícím do té doby dána a z toho vyplývaly problémy se zvládnutím takové plochy i problémy se začleněním do předem definovaného architektonického prostoru. Do třetího kola postoupilo pět návrhů. Protože však porota nemohla rozhodnout ve prospěch jednoho návrhu, neboť žádný z nich by nechtěla realizovat beze změny, doporučila vypsát užší soutěž mezi těmito autory a autorskými kolektivy: Jan Koblasa–Karel Nepraš, Vladimír Janoušek–Jiří Novák–Adriena Šimotová–František Šmolík, Rudolf Uher, Karel Hladík.³⁸² [115]

³⁸⁰LAMAROVÁ 1968, 3.

³⁸¹J. MAYER/USTOHAL/VANĚK 1964, 297.

³⁸²Ibidem, 297.

První cena za výtvarné řešení reliéfu byla nakonec udělena v listopadu 1964 Janu Koblasovi, který zároveň získal i první cenu za řešení pěti sloupů před halou. Ani tento výsledek však ještě nebyl pokládán za definitivní. Do měsíce proběhlo další jedno úzké kolo pro čtyři autory, ve kterém Koblasa obhájil obě předchozí prvenství.³⁸³

Průtahy se schvalováním

Ačkoli byly v březnu 1965 smlouvy „*přes všechny obezličky a zádrhele*“ podepsány,³⁸⁴ začala se výzdoba Ruzyně, jakožto důležitý reprezentativní úkol, znovu na nátlak strany projednávat.³⁸⁵ Situace byla velice nejistá a měnila se každou chvíli. V květnu přišli Koblasovi gratulovat k „*čestnému uznání za výjimečné řešení Ruzyně*“, ale přesto to s realizací vypadalo bledě. Filsak byl rozhodnut Koblasu i Medka podpořit a „*jít do boje*“. K němu to opravdu směřovalo. V srpnu Jiří Hendrych, člen předsednictva a tajemník ÚV KSČ pro kulturu, osobně zakázal nejprve realizace Koblasu i Medka pro Ruzyni, poté nařídil anulovat celou soutěž a vybrat buď z ostatních obeslaných návrhů, zadat realizaci přímo některému ze zasloužilých umělců nebo obeslat umělecké školy, každopádně však vytvořit zcela nové řešení bez účasti „*nevhodných osob*“. Současně strana zakázala rozšiřovat, že tento zákaz vyšel od ní. Na sebe ho mělo vzít ministerstvo dopravy.³⁸⁶

Byla samozřejmě snaha se tomuto zakazu nepodvolit. Dále se jednalo s již vybranými umělci, ale nikde nebyly žádné záruky. Vše se neúměrně táhlo. V prosinci byl Koblasa u investora – „*osvícený úředník mluvil o malých nepatrných změnách – tu stíneček tam světýlko*“, novou smlouvu však pro něj neměl.³⁸⁷ V březnu 1966 byl přímo u ministra dopravy: „*dal mi řadu rad ohledně ruzyně ,dělejte to třeba tak moderně jako Picasso‘ a jiné podobné koniny – dvě hodiny žvástů bez jakéhokoli výsledku – záchvat zvracení*“³⁸⁸

V červnu se konala schůze přímo na Ruzyni, ale opět nedošlo k žádnému určitému rozhodnutí.³⁸⁹ V září Koblasovi bylo zadáno vytvoření další alternativy v měřítku 1:10. V říjnu znovu vše probrali a shrnuli v Koblasův prospěch – „*aklamací*“.³⁹⁰ V prosinci 1966 přišla Koblasovi konečně smlouva na ruzyňský reliéf, který měl být do června následujícího roku hotový.³⁹¹ Současně s tím se dozvěděl, že Filsak vyhrál soutěž na československou ambasádu New Delhi s úpravou fasád dle jeho návrhu.³⁹²

³⁸³KOBLASA 2002, 221.

³⁸⁴Ibidem, 231.

³⁸⁵Viz Koblasův dopis rodičům z 15. května 1965: „*v úterý jsem však byl přeci jen lehce otrěsen – dozvěděl jsem se že se už dva měsíce projednává na nátlak partaje věc ruzyň – tak důležitý reprezentativní úkol – socialismus atd atd - výsledky zatím neznám – ale zřejmě jsem někomu shora značně nepohodlný – jsem zvědav jak to budou formulovat – nechci sýčkovat ale možné je vše – bez odvolání bez dovolání – nikdy není dost špatně – pokouším se zase pracovat – ale ne si zvyknout na to že se mi na co sáhnu hrouťí – tak to jde tuze*“ (ibidem, 224–225)

³⁸⁶Ibidem, 235.

³⁸⁷Ibidem, 252.

³⁸⁸Ibidem, 252.

³⁸⁹Koblasa si zapsal o tomto jednání: „*váhy se kloní k ano – ale už mne to nemusí vzrušovat*“ (ibidem, 256)

³⁹⁰Ibidem, 258.

³⁹¹Ibidem, 264.

³⁹²Koblasa ve svých *Záznamech* přidělil roku 1966 příznačně přívlastek „*trpěné úspěchy*“ a následující rok se tak díky nim nesl ve znamení „*tvrdé práce*“. (ibidem, 249, 264)

Koblasovy návrhy na reliéf

V květnu 1964 vymyslel Koblasa do právě probíhající soutěže základní koncept svého návrhu reliéfu – „centrální reprodukcující se figura uváděná dvěma okřídlelenci se spoustou ‚událostí‘ na křídlech.“ Poté začal pracovat na modelu – požadované měřítko 1:10 představovalo v případě reliéfu čtyři a půl metrový sádrový odlitek.³⁹³ Vedle toho vznikl svatostánek pro Jedovnice. Po obdržení první ceny v listopadu 1964 měl vytvořit alternativu, kterou by své místo obhájil: „... je tak těžké vrtat do již hotového domyšleného návrhu o němž jsem byl přesvědčen že je v pořádku – dělat alternativy – svíjel jsem se nad tím jak napíchnutá žížala – když už jsem nevěděl kudy kam nadopoval jsem se červeným vínem a vešla do mě odvaha to radikálně a znovu přebudovat – dát reliéfu osmimetrové centrum – a křídla traktovat rozšiřujícími se plochými pruhy – střídavě díl strukturovaný – díl hladký – předsazený – náznak neiluzivní iluze – odevzdal návrhy ve valdštejnské jízdárně kde mne již očekávalo auto z barrandova abych tam mohl řezat a tesat na milnících pro šumavské zimní záběry ‚markéty lazarové‘“³⁹⁴

S novým návrhem, jak již bylo zmíněno, opět vyhrál. Byly však požadovány stále další změny. V září 1966 pracoval tedy na další alternativě – „možná že stejně nedobře jako té předposlední – možná že horší – už se to příliš táhne – ztrácím klid – tápu (...) obměny dvou alternativních reliéfů nic nezachrání – nebude než to zásadně přeorat (...) poněkud jsem se uklidnil ve věci ruzyně – našel jsem pro tu velkou plochu téma – věčný život – samozřejmě i život věčný, ale to stejně nikomu neprozradím.“³⁹⁵

Kromě reliéfu vytvářel návrhy na pět sloupů před halou symbolizující pět kontinentů, „na nichž se ve stejné výši objeví strukturovaný pás procházející z jednoho sloupu na druhý“.³⁹⁶ Sloupy se ale nakonec nerealizovaly.³⁹⁷

Realizace reliéfu

V lednu 1967 si Koblasa za účelem realizace rozměrného reliéfu pronajal ateliér od Uměleckých řemesel spolu s četou štukatérů. Této dílně neříkal jinak než „kafkárna“, neboť zde nefungovalo nic tak, jak bylo dohodnuto.³⁹⁸ Podepsal sice s ústředím Uměleckých řemesel smlouvu, na základě které měl kromě prostoru zajištěný i od nich materiál. Poté zjistil, že mu nemohou dodat hlínu, dřevo, lešení ani hřebíky a že si vlastně má vše obstarat sám.³⁹⁹ Hlínu jel shánět do Břežan, protože brežanské podloží jíly považoval pro modelování za dobré. Slíbili mu tam obratem potřebných 20 tun, které opravdu přišly. „... pan randa mi hned založil jeden úzký reliéf – na zkušenou s materiálem a výškami a hloubkami reliéfu – ale reliéf 410 x 50 je spousta modelování.“⁴⁰⁰ Hned nato se ale zjistilo, že není sádra na odlévání forem reliéfů. „zprvu projel prahu od předměstí k předměstí pak znovu musely zasáhnout aerolinie a ministerstvo dopravy – je absurdní že každý sportovec který rychle utíká nebo vesele skáče má svého trenéra a maséra a doktora a psychologa a šoféra – kdežto umělec konající tak rozlehlou práci aby se doprošoval

³⁹³KOBLASA 2002, 216.

³⁹⁴Ibidem, 221–222.

³⁹⁵Ibidem, 258–259.

³⁹⁶Ibidem, 216.

³⁹⁷korespondence – Koblasa 2016b, 216.

³⁹⁸KOBLASA 2002, 265.

³⁹⁹Přítom jen „lešení pro střední část 410 x 800 cm bylo už velikosti stěny patrového domku.“ (ibidem, 265)

⁴⁰⁰Ibidem, 267.

*o každou i sebemenší potřebu - všem už na obtíž*⁴⁰¹

Domluvil se sochařem Staňkem, že mu bude pracovat na střední části reliéfu. „*osm tun hlíny je nutno dát do pohybu – je s ním dobrá spolupráce – dobrý modelér – prakticky parťák – odteď jde práce naostro od rána do noci jako opice na lešení a z lešení – posun – odstup – nahoru dolů – nejdůležitější je udržet přehled a jednotu; celý březec pokračuje v organizování hlíny – dřeme jako námezdní – fyzický podíl je při těch tunách skoro nadměrný – ale i orientace při možném odstupu šesti metrů je riskantní – jak se to bude chovat na vzdálenost padesáti metrů uvidím až na místě*“.⁴⁰²

Sádra nepřicházela a reliéf začínal vysychat a prskat na desítkách míst – „*nezbývá než být restaurátorem ještě nedokončeného díla*“. Poté co přivezli sádru, začali štukatéři nahazovat. „*před nimi musím kus po kusu stále zacelovat praskliny pře- a domodelovat*“.⁴⁰³ Když zjistil, že přesazené sochy středního reliéfu „*jsou z proporce*“, protože se je pokoušel modelovat negativně, vytvořil je znovu: „*. . . vylepšováním bych nic nezpravil – nezbylo než všechny zničit – znovu vymodelovat a odlít*“⁴⁰⁴ Do *kafkárny* chodil již za svítání a „*k hrůze štukatérů*“ modeloval dva reliéfy za den. Poté dokonce začal kvůli zachování jednoty v přechodech modelovat čtyři reliéfy simultánně.⁴⁰⁵ Poslední díl reliéfu dokončil 24. června a 17. srpna byl reliéf zhruba osazen, ale s výsledkem nebyl spokojen. „*Ztratil jsem k tomu zcela poměr – spíš nevraživý vztah k tomu mám – zdá se mi to na staveništi zcela nepatřičné – jsem nespokojen se vším všudy*.“ 21. prosince se konala na jury na ruzyňský reliéf – „*komise mlčenlivě přišla – suše mi pogratalovali jako by měli něco daleko důležitějšího na práci – zrovna tak mlčenlivě odešli – nechali mne stát poněkud bezradně stranou*“.⁴⁰⁶

Na realizaci reliéfu byla vypsaná „*magická cena jednoho milionu*“. Tato informace se dostala do širokého povědomí a Koblasu to vyloučilo z normálního běhu života. Musel se stáhnout do ústraní, neboť každý od něj chtěl půjčit nějaké peníze. Tato suma přitom byla na celkovou realizaci, včetně všech výdajů za pronájem prostor, pomocných sil i materiálu, takže bylo nutné počítat, aby něco zbylo.⁴⁰⁷

Původní umístění reliéfu a současný stav

Původní situace v odletové hale dovozovala spatřit dílo s určitým odstupem, neumožňovala však sledovat poměrně jemné detaily. Bohumír Mráz situaci výstižně popsal v prosincových Listech roku 1968: „*Při pohledu zblízka nabízí bohatství rozmanitých plastických detailů, obsahově pointovaných. Do větší blízkosti reliéfu se však nedostanete a z dálky působí zase tak nenápadně, že jej zprvu snadno přehlédnete. Jeho modelérskou lyričnost narušují tvrdými zásahy neóny odbavovacích přepážek s terčovými ‚signály‘ vah a především neklidný, geometricky členěný strop. Koblasův reliéf je příkladem, jak se snadno dostane smysl díla do rozporu se smyslem prostoru. Odbavovací hala, v jejímž centru se odbývá celní procedura, není ideální prostor pro umělecké prožívání díla obsahově tak náročného. Snad do takových prostorů výtvarné dílo ani nepatří; cestující*

⁴⁰¹KOBLASA 2002, 267–268.

⁴⁰²Ibidem, 268.

⁴⁰³Ibidem, 296–270.

⁴⁰⁴Ibidem, 271.

⁴⁰⁵Ibidem, 271.

⁴⁰⁶Ibidem, 272.

⁴⁰⁷Ibidem, 283.

nervózně čekající v uzavřené místnosti na celní odbavení si jeho existenci ani nemohou uvědomit, natož aby se soustředili na jeho umělecké vnímání.“⁴⁰⁸

V průběhu let se změnila celková koncepce budovy a bývalá odbavovací hala v současnosti slouží pouze jako příletová. Obrátil se směr, kterým cestující místem prochází, dříve prostornou halu předělily přepážky a pod reliéfem se nachází pás, po kterém vyjíždějí zavazadla. Dílo, pro něž byl také užíván název *Událost*, tak postrádá možnost oslovit cestujícího, který se tudy kdysi vydával na svoji cestu vzduchem.⁴⁰⁹ [114]

Výzdoba restaurací a dalších prostor v patře odbavovací haly

Restaurace se nacházely v úrovni vloženého patra odbavovací haly. Vyhlídková a tuzemská restaurace byla určena pro vnitrostátní cestující i diváky, kteří se mohli jít podívat i na odsud přístupnou galerii. Pro mezinárodní linky pak byla určena transitzní restaurace. Ze tří stran každou z nich obklopovaly prosklené stěny poskytující výhled na letištní plochu. Proti dlouhým okenním stěnám vznikly symetricky zhruba stejně rozměrné volné plochy – ve vyhlídkové restauraci na stěně vloženého bloku a v tranzitní mezi vstupy k šatnovým pultům, které měly být celé výtvarně řešeny. Počítáno bylo s tím, že se díla budou uplatňovat nejen ve vlastním prostoru restaurace, ale do jisté míry i při pohledu z letištní plochy, zejména při večerním osvětlení.⁴¹⁰

Ze 37 soutěžních návrhů do třetího kola postoupil návrh Jaroslava Kočiše a trojic autorů: Vladimíra Jarcovjaka – Václava Menčíka – Jiřího Šimka a Lydie Hladíkové – Děvany Mírové – Marie Rychlíkové. Porota dospěla k názoru, že tuzemská a zahraniční restaurace by neměla být řešena ve stejném výtvarném a tématickém názoru a že by bylo prospěšné řešit stěny v restauraci odlišně i pokud jde o techniku a materiál. Protože se opět nevyskytl žádný návrh, který by dle poroty jasně prokázal výtvarné hodnoty bez dalších úprav, doporučila užší soutěž mezi autory: Jaroslav Kočiš a Hladíková–Mírová–Rychlíková s termínem do 10. prosince 1964.⁴¹¹ Mezi vybranými autory byl zcela jistě i Mikuláš Medek, ale Medkovo jméno tehdejší tisk úmyslně zamlčel, neboť od počátku budilo nesouhlas ideologického oddělení Ústředního výboru KSČ. 18. prosince nicméně jury doporučila k realizaci jeho návrh spolu s Kočišovým.⁴¹² Tlak „zeshora“ však neslábl. Vůči Medkovi byly stále vznášeny připomínky. Podařilo se jej prosadit teprve v době, kdy už ostatní díla v odbavovací budově byla na svých místech. „*Medek byl po několik let bez udání bližšího důvodu z realizace vyloučen, a teprve letošní jaro mu poskytlo novou příležitost,*“ napsal k tomu Bohumír Mráz do prosincových Listů roku 1968.⁴¹³

Kočišův reliéfní obraz ve tuzemské restauraci

Reliéfní obraz od **Jaroslava Kočiše** v tuzemské restauraci, který nazval příznačně *Modrá cesta*,⁴¹⁴ [118] byl v té době divácky nejatraktivnějším dílem celé výtvarné realizace,⁴¹⁵ protože z něj vystupovaly hliníkové roury, kola a soukolí podivuhodných útvarů.

⁴⁰⁸MRÁZ 1968, 8.

⁴⁰⁹SLAVÍK 2012, 383.

⁴¹⁰J. MAYER/USTOHAL/VANĚK 1964, 297.

⁴¹¹Ibidem, 297.

⁴¹²KOBLASA 2002, 216, 222.

⁴¹³MRÁZ 1968, 8.

⁴¹⁴Někdy uváděn název *Letiště z výšky*.

⁴¹⁵**Jaroslav Kočiš** (1933–1990) byl předním představitelem strukturální abstrakce na Slovensku.

Byl dokonce stavěn i nad Koblasovo dílo. Kritika na reliéfu především oceňovala, že svým obsahem a výrazem dobře komunikuje s prostředím, do kterého bylo zasazeno⁴¹⁶

Medkův obraz v tranzitní restauraci

Ačkoli Medek zvítězil v soutěži na obraz do restaurace, která se konala roku 1964,⁴¹⁷ [121] politické průtahy způsobily, že byla jeho účast na výzdobě definitivně schválena až na začátku roku 1968. Vytvořil nový návrh odpovídající jeho aktuálnímu stylu, který se od roku 1964 výrazně posunul.⁴¹⁸ [122a]

Medkův obraz *Signály* o rozměrech 3 x 7 metru byl tedy do restaurace osazen až roku 1969. [122b] Do té doby byl provizorně na jeho místě fotografický panel **Čestmíra Krátkého**, tedy i během slavnostního otevření 15. června 1968. [120]

Medek obraz vytvořil svou obvyklou technikou, kterou užil i pro předchozí obrazy pro ČSA, tj. olejem a emailem na plátně, které bylo nalepeno na dřevěné desky upevněné ke zdi. Zlatá strukturální malba se zářícími červenými a žlutými akcenty působila v prostoru restaurace spíše zneklidňujícím dojmem než pouze dekorativně. V levé části „*naléhají na diváka dvě ‚figury‘ signálů s iluzívně plastickými koulemi.*“ Pravá strana pak rozváděla signální systém pomocí různých kruhových terčů v ploše na způsob technických plánů.⁴¹⁹

Malba patřila do rozsáhlejší stejnojmenného cyklu, který dle slov Medka „*vychází z toho, že člověk je obklopen řadou signálů, nařízení, šipek, které mu přikazují, kudy má jít. Mně šlo o to, tuto složku, která působí mechanicky, zlidštit, využít této mechaniky, která v člověku je, této schopnosti reagovat podvědomě a automaticky na znaky, a dát tomu jiný smysl. Udělat signál, který by člověku rozjel prostě schopnost vnímat, signál k člověku. Když jde člověk po ulici, tak na něho působí spousta všelijakých nápisů, značek, upozornění, výzev – bylo by zajímavé zjistit, co by se stalo kdyby se tím vším člověk řídil, já myslím, že by to bylo k zoufání. Tyto mechanické reflexy předpokládají určitou senzitivitu a tu lze, myslím využívat. Je možné dát člověku signál, který neurčuje nic určitého a vede ho jen, aby hledal sám sebe; sám sebe – to je moc výživné slovo, snad aby se pohyboval v imaginativní oblasti.*“⁴²⁰

V tranzitních čekárnách byl umístěn pravděpodobně monumentální triptych **Josefa Istlera** (vytvořený přímo pro letiště).⁴²¹ Kromě těchto rozměrných obrazů zdobilo patro několik keramických doplňků od trojice **Hladíková–Mírová–Rychlíková**.⁴²²

Goblén Věry Drnkové-Zářecké ve vládním salonku

Soutěž na výzdobu vládního salonku byla obelána nejvíce návrhy. První cenu získal návrh dvojice **Věra Drnková-Zářecká** (goblén) – **Aleš Beneda** (architektonické řešení),

⁴¹⁶MRÁZ 1969, 430.

⁴¹⁷Medkův původní soutěžní návrh z roku 1964, který zvítězil, byl publikován v roce 1966 ve Výtvarné práci.(ŠMEJKAL 1966, 6)

⁴¹⁸Jeho nový návrh z roku 1968 byl publikován v Listech.(MRÁZ 1968, 8)

⁴¹⁹MRÁZ 1969, 437.

⁴²⁰MEDEK 1967, 6.

⁴²¹MALÝ 1999, 100.

⁴²²SEKORA 1968, 57–58.

druhou cenu obdržel tým Jaroslav Králík – Bohuslav Rychlík a třetí Emil Cimbura–Jaroslav Motloch.⁴²³ [125a,126]

Goblén **Věry Drnkové-Zářecké** *Velká tichá krajina* byl rovnou doporučen k realizaci. [125b] Dle jejího návrhu jej utkali v Jindřichově Hradci.⁴²⁴ Kladně byla hodnocena jeho „výrazová uměřenost“.⁴²⁵ Střídmá barevnost byla udržována v neširoké škále převážně bílých, šedých a černých tónů. Dílo působilo vážnou důstojností a slavnostním dojmem, která byla pro místnost oficiálních setkání žádoucí. Nebylo však zvoleno dobré osvětlení místnosti, které celý prostor zneklidňovalo a navíc goblén přsvětlovalo. Ostré světlo zvýraznilo příliš jeho techniku a tím i různé deformace.⁴²⁶

V tiskovém salonku byla instalována dělicí prosklená zástěna od **Benjamina Hejlka** a **Františka Buranta**.⁴²⁷

Fotografické panely Čestmíra Krátkého v administrativním bloku

V halách administrativních podlaží se nacházely dva velkoformátové fotografické panely, které vytvořil **Čestmír Krátký**. [127] Jeho rozměrné fotografie výrazných abstraktních struktur s kontrastní hrou černé a bílé, které uplatnil i v reprezentačních prostorách ČSA, zde úspěšně rozbíjely strohost poměrně stísněného prostoru a rozšiřovali ho „do nepravidelných a neurčitelných dálek“.⁴²⁸ Panely byly pokryty fólií průhledné umělé hmoty, zbavující fotografie charakteru provizoria, který je do té doby při použití v architektuře degradoval. Ondřej J. Sekora jeho strukturu přirovnával díky lesku i černobílé struktuře k novému mramoru.⁴²⁹

Díla v objektu přípravy posádek

Budova přípravy posádek opakovala zásadní výrazové prostředky architektury odbavovací budovy – střídmost, využívání skleněných ploch a lehké kovové konstrukce. Protože ale měla sloužit především k odpočinku a soustředěné práci, byla oprostěna od vší monumentalit. Odloučení od okolního ruchu bylo zdůrazněno centrálním atriem – „malíčkým kouskem jiného zdrobnělého světa“ – s keramickou fontánkou **Karla Velického**, který do budovy navrhoval různé kamenné prvky. [128] Plato fontánky s lineární kresbou bylo v podstatě obrazem nastaveným pohledům z výšky klubovny a odpočíváren v prvním

⁴²³První dvojice byla odměněna částkou 10 000 Kčs, druhá 8 000 a třetí 3 000 Kčs.(J. MAYER/USTOHAL/VANĚK 1964, 298)

⁴²⁴Historie této jindřichohradecké dílny sahá k roku 1910, ve kterém si svoji dílnu pro výrobu ručně tkaného bytové textilie založila Marie Teinitzerová (1879–1960). Tkaní gobelinů brala jako sváteční činnost a spolupracovala s předními umělci (např. Františkem Kyselou). Roku 1948 byla dílna znárodněna.(BUČINOVÁ 2016, 24, 28)

⁴²⁵SEKORA 1968, 60.

⁴²⁶MRÁZ 1969, 434, 437.

⁴²⁷**Benjamin Hejlek** (1924–1993) byl sklářský výtvarník. Věnoval se tvorbě plastik a realizací do architektury ve formě vitrají a dekorativních stěn, přičemž vyvíjel nové postupy. Dlouhodobě spolupracoval s grafikem a kreslířem **Františkem Burantem** (1924–2001). Společně vytvořili např. vitraj pro československý pavilón na Expo 67 v Montrealu. V témže roce se konala výstava jejich vitrají v Galerii bratří Čapků v Praze.(ŠETLÍK 1970, 107-111)

⁴²⁸SEKORA 1968, 60.

⁴²⁹Publicista Ondřej J. Sekora (1931–2004), syn ilustrátora Ondřeje Sekory (1899–1967), byl vedoucím redaktorem časopisu Umění a řemesla.

patře.⁴³⁰

Pilotní salónek v prvním patře objektu přípravy posádek zintimňoval goblén textilního výtvarníka **Jana Hladíka**,⁴³¹ [129] Jeho *Podivná rostlina* byla vyjádřena velkými barevnými plochami, intenzivně svítícími, a pevnou kresbou.⁴³² Byl menší než goblén Věry Drnkové-Zářecké (měřil 2,6x2 metry), ale na rozdíl od Drnkové realizoval, jako všechny své návrhy, i tento sám. Aktivně tak mohl reagovat na materiál, který mu vnukal nové nápady. Pracoval s jeho strukturou, různou silou i kvalitou. Bohužel, ani zde instalace nerespektovala přednosti díla a nelogicky spuštěná osvětlovací tělesa násilně zasahovala do jeho pole⁴³³

Díla v technickém bloku

Díla byla také v místnostech technického ředitele ve věži. Pro jeho kancelář vytvořil **Vladimír Rocman**⁴³⁴ rozměrné grafiky *Letiště* (1975) technikou suché jehly.⁴³⁵ [130] Byly oslavou rychlosti, vzletání, odpoutání se od země, to vše v paralelně běžících liniích, doplněných křivkou křídla a čar ranveje.

Na čelní stěně poradní místnosti byla tapiserie **Jaroslava Červeného** (*1927),⁴³⁶ dalšího reprezentanta československé textilní autorské tvorby, patřící ke generaci Věry Drnkové-Zářecké, Jana a Jenny Hladíkových ad.

Díla ve Velkohangáru F

Přestože hangár představoval technickou stavbu v zázemí letiště, měl podobně jako ostatní objekty svoji výtvarnou výzdobu, soustředěnou do správní budovy, jejíž díla sem byla osazena v listopadu 1969.⁴³⁷

Stěnu vstupní haly zdobil reliéf *Vlna* (1968–69) z laminátu a kovu původně doplněný světýlkem představujícím zřejmě abstraktní znázornění letadla.⁴³⁸ Autorem byl **Vale-rián Karoušek** (1929–1970), který vytvářel od konce 50. let abstraktní plastiky.⁴³⁹ V roce 1960 vystavil první abstraktní plastiky z vykrajovaného a svařovaného plechu. Později experimentoval s montáží různých materiálů a konkrétních předmětů s lamino-vým textilem. Mezi nimi byla i *Vlna*. Od laminátu zanedlouho upustil a vytvářel plastiky

⁴³⁰SEKORA 1968, 61.

⁴³¹**Jan Hladík** (* 1927) byl spolužákem Mikuláše Medka na Státní grafické škole v Praze, kde studovali v letech 1942–1944. Poté přešel na pražskou UMPRUM do ateliéru prof. Aloise Fišárka. Zabýval se především autorsky tkanou tapiserií, vedle které vznikaly i grafiky. Dílo pro Ruzyni spadalo do abstraktivního období. Od roku 1974 pak experimentoval s figurální tvorbou a vyjádřením psychického výrazu.

⁴³²SEKORA 1968, 61.

⁴³³MRÁZ 1969, 437.

⁴³⁴**Vladimír Rocman** (*1923) se zabýval především ilustrací. První větší cykly grafický listů vznikly počátkem 60. let. V roce 1967 v cyklu *Barevné dopisy* otevřel volnou tvorbu, v níž opustil zobrazování skutečnosti i v její stylizované či fantazijní formě. Stylově blízko ruzyňským grafikám je cyklus *Doteky a Hnízdění* z roku 1970, tvořené též abstraktními živými čarami. (BARAN 2009, 198–200)

⁴³⁵Měřily 0,5 x 2 metry.

⁴³⁶HUBRTOVÁ 2012, 32.

⁴³⁷MRÁZ 1969, 430.

⁴³⁸HUBRTOVÁ 2012, 33.

⁴³⁹Proslul ale jako velmi zdatný horolovec. Studoval v Laudově ateliéru na AVU od roku 1947, tedy v nejhorší době dogmatických teorií socialistického realismu. Výchozí jistotu poté našel u Otto Gutfreunda a pokračoval v civilistních tématech a kuboexpresivních zkratkách.

z kovu.⁴⁴⁰ Z tohoto pozdějšího období pak byla jeho další plastika pro Ruzyni viz str. 168.

O patro výše vyplňoval celou stěnu dekorativní obraz (o rozměrech 3x9 metru) od jeho bratra **Ladislava Karouška** (1926–1990), [133] který byl malířem. S bratrem si byli velmi blízcí a ve své tvorbě se vzájemně ovlivňovali. Koncem 50. let oba začali tíhnout k abstrakci. Od volně malovaných krajinných motivů se v jeho tvorbě odpoutaly kompozice, v nichž se obrazové prvky skládaly jako souzvuk tvarů a barev. Obrazy, které vytvářel v ateliéru, nepřipomínaly konkrétnost, ale proud emocí a vzpomínek. Jeho obrazy byly vždy živé, hravé, plné barev. K nedílné položce jeho tvorby patřila realizace pro architekturu, v nichž projevil vztah k technice a konstrukci. V dekorativním obraze pro Ruzyň převedl motiv křídel do znaků a odpoutal kompozici od základny ve volném vznášení prostorem.⁴⁴¹

Další dílo se nacházelo v jídelně zaměstnanců. Byl to úzký keramický pás 1x16 metrů⁴⁴² od malíře **Vladimíra Jarcovjáka** a keramika **Lubora Těhníka**. [131] Skládal se z plochých nebo konkávních destiček, polychromovaných v přírodních barvách písku a kaménků. „*V barevně poněkud amorfním prostoru jídelny soustřeďuje na sebe keramický pás pozornost svou tvarovou i barevnou střízlivostí, jež se nevnucuje,*“ zhodnotil dílo Bohumír Mráz.⁴⁴³

Reliéf Aleše Veselého na Starém letišti

Roku 1965 byly adaptovány také prostory v tuzemské odbavovací hale, která byla postavena roku 1958 jako dočasné provizorium než bude vystavěno nové letiště. [134] Autorem adaptace byl **Daniel Špička**, hlavní architekt Státní letecké správy, který navrhl a realizoval mezi lety 1963–1968 též interiéry letišť Holešov, Sliač, Bratislava a Košice,⁴⁴⁴ často ve spolupráci s umělci.⁴⁴⁵

Prostor odbavovací haly ovládala obdélníková zářivková svítidla, která v pravidelném rastru pokrývala efektně celý strop. Pod nimi byly pravidelně rozmístěny sedačky s tmavým koženkovým potahem a stolky.⁴⁴⁶ Na čelní stěnu architekt umístil reliéf Aleše Veselého *Enigma kruhu* (1965) ze dřeva a kovu.⁴⁴⁷ [134a]

⁴⁴⁰PETROVÁ 1992, 9.

⁴⁴¹PETROVÁ 1995, 341.

⁴⁴²SLAVÍK 2012, 152.

⁴⁴³MRÁZ 1969, 437.

⁴⁴⁴Na projektech interiérů letiště ve Sliači a Bratislavě spolupracoval architektem Janem Švábem.

⁴⁴⁵Kromě Aleše Veselého spolupracoval např. s Čestmírem Krátkým, Janem Hendrychem, Karlem Pauzrem, Vladislavem Vaculkou nebo Rudolfem Volrábem.

⁴⁴⁶Interiér byl publikován v Československém architektu z 18. července 1966 v souvislosti s popisem osvětlení prostoru.(FIALKA 1966, 7)

⁴⁴⁷Samotné dílo se objevilo v článku od Bohumíra Mráze ve Výtvarném umění z roku 1966.(MRÁZ 1966, 319)



109. Prostorná odbavovací hala se schodištěm vedoucím do vyhlídkové restaurace



110. Příletová část haly



111. Pohled shora na odbavovací „ostrovy“ se zavazadlovými vahami



112. Pohled do odbavovací haly z patra



113. Cestující čekající na odbavení



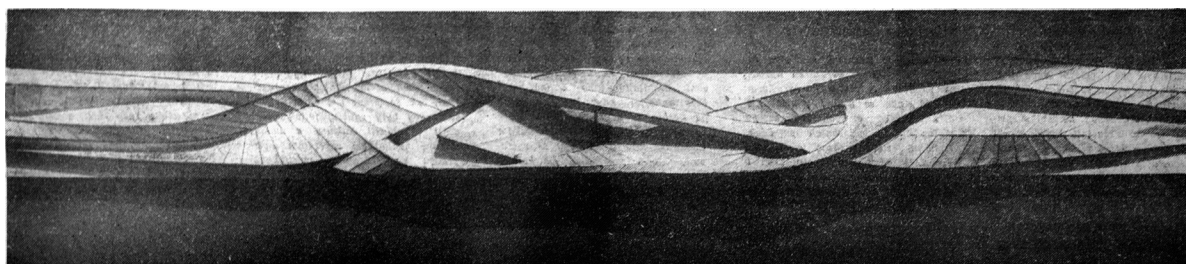
114. Odbavovací hala po přestavbě (dnešní přílety), 90. léta



(a) Jan Koblasa: návrh na reliéf v hale, 1964, I. cena



(b) Vladimír Janoušek, Jiří Novák: návrh na reliéf v hale, 1964, II. cena

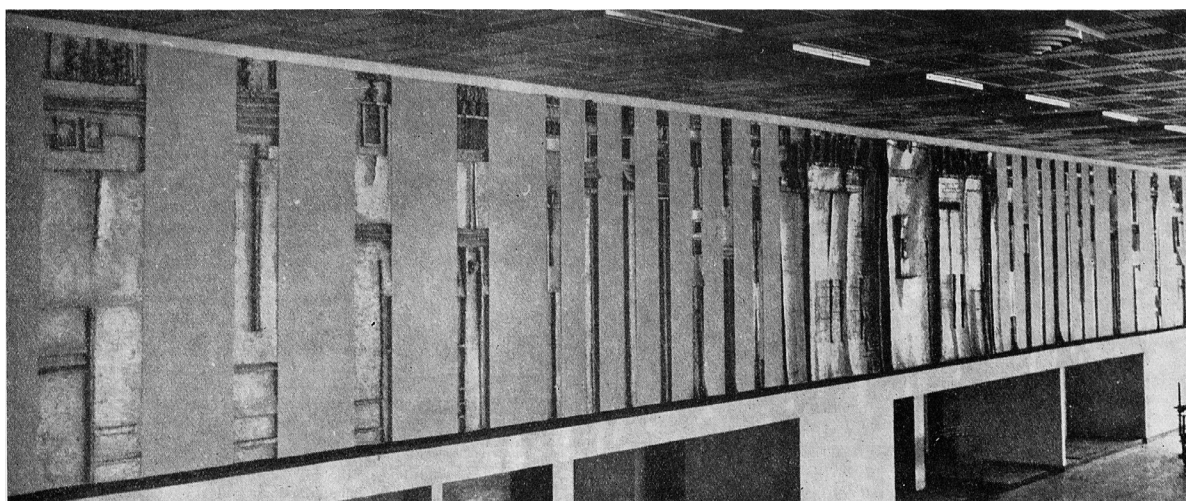


(c) Jiří Novák, bližší místo nespécifikováno, pravděpodobně do adm. budovy hangáru F nebo odbavovací haly, 1964

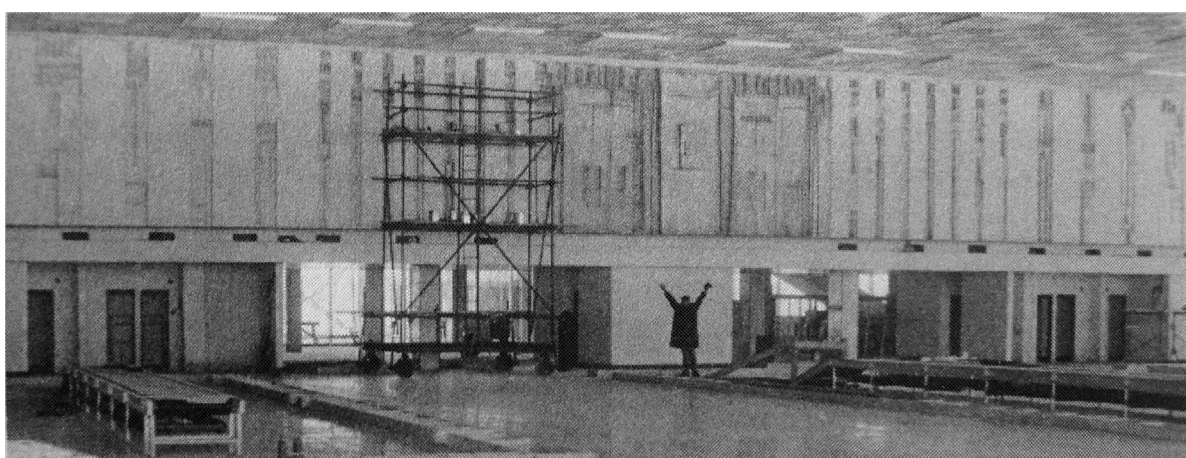
115. Soutěžní návrhy na reliéf do interiéru letiště Praha-Ruzyně



116. Jan Koblasa při práci na reliéfu, 1967



(a) Pohled na reliéf z patra, před otevřením terminálu

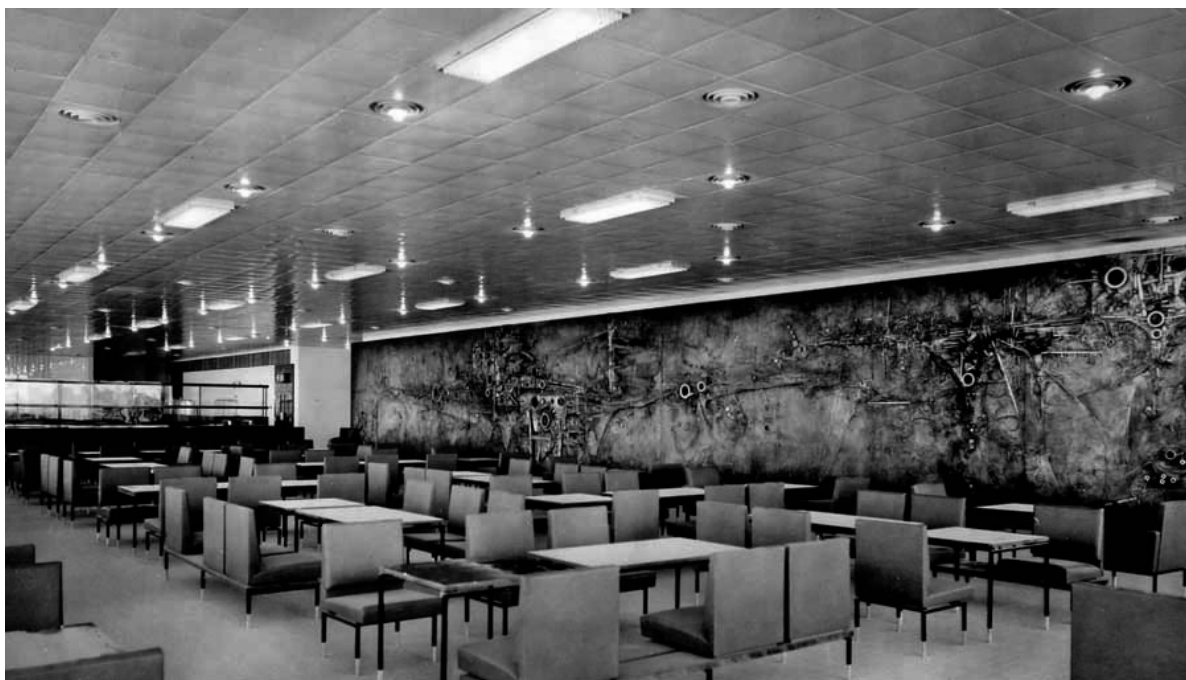


(b) Jan Koblasa před dokončeným reliéfem, 1967

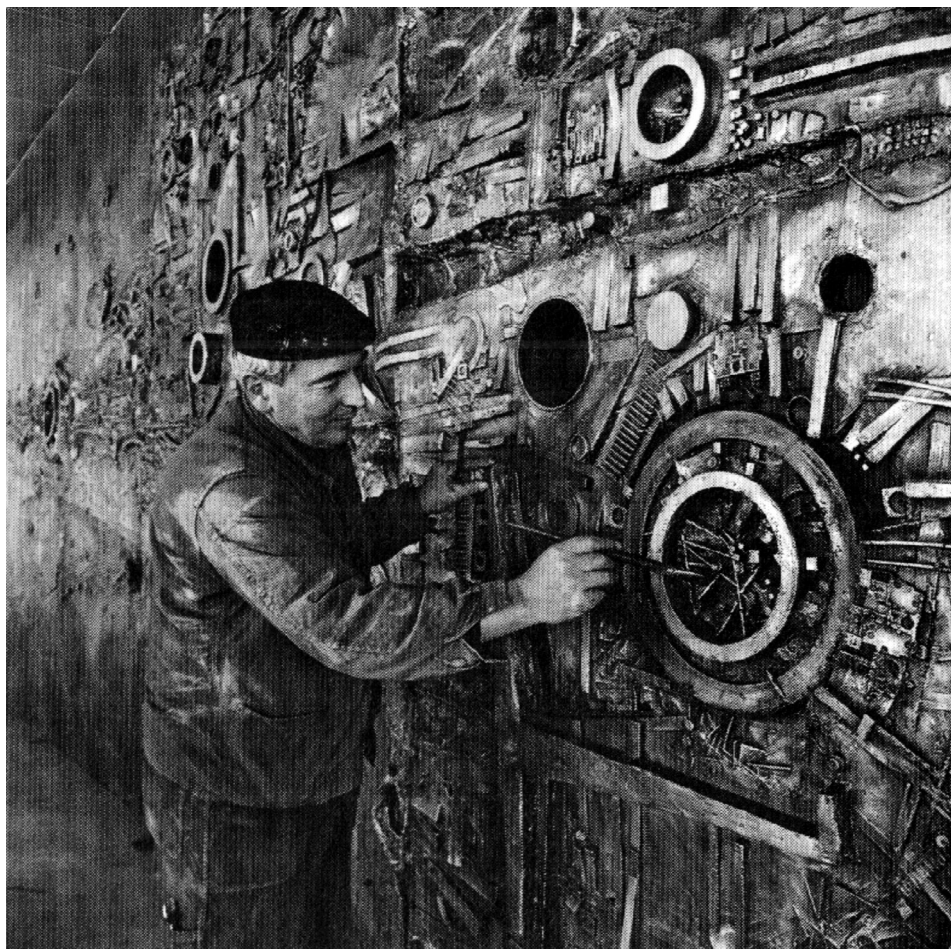


(c) detail

117. Jan Koblasa: reliéf *Brána do prostoru* v odbavovací hale, 1966–67



118. Jaroslav Kočíš: reliéf *Modrá cesta* v tuzemské restauraci, 1967

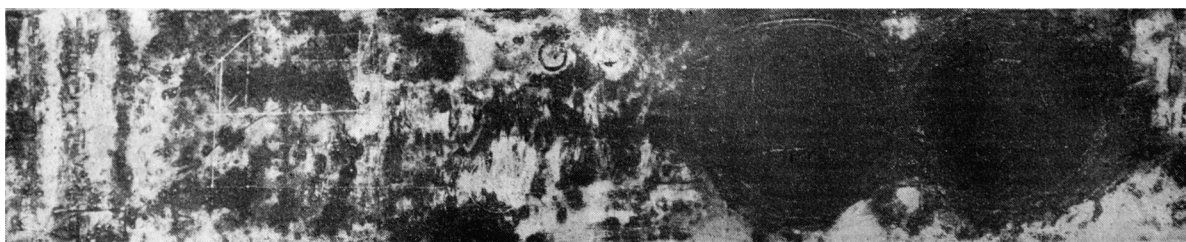


119. Jaroslav Kočíš při práci na reliéfu, 1967

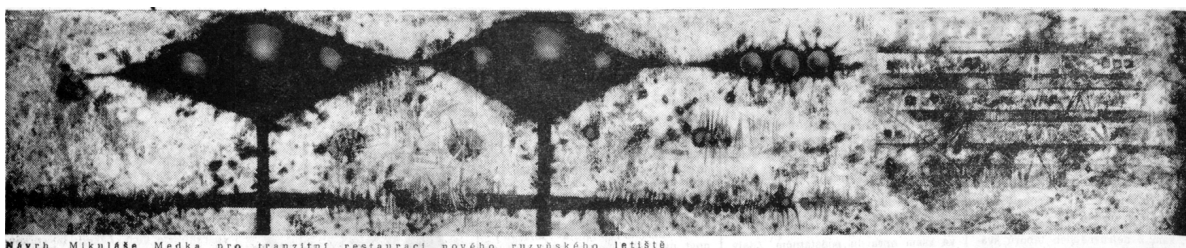


(a) Fotografie ze slavnostního otevření dne 15. června 1968 s účastí prezidenta

120. Čestmír Krátký: fotografický panel v tranzitní restauraci, 1968



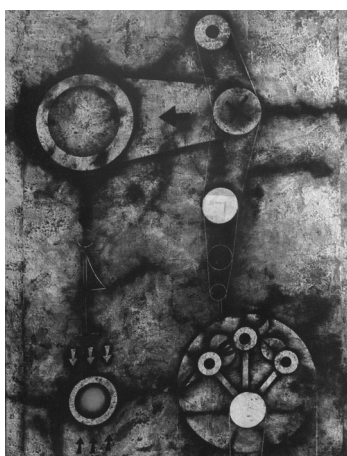
121. Mikuláš Medek: soutěžní návrh pro interiér restaurace, 1964



(a) návrh



(b) realizace

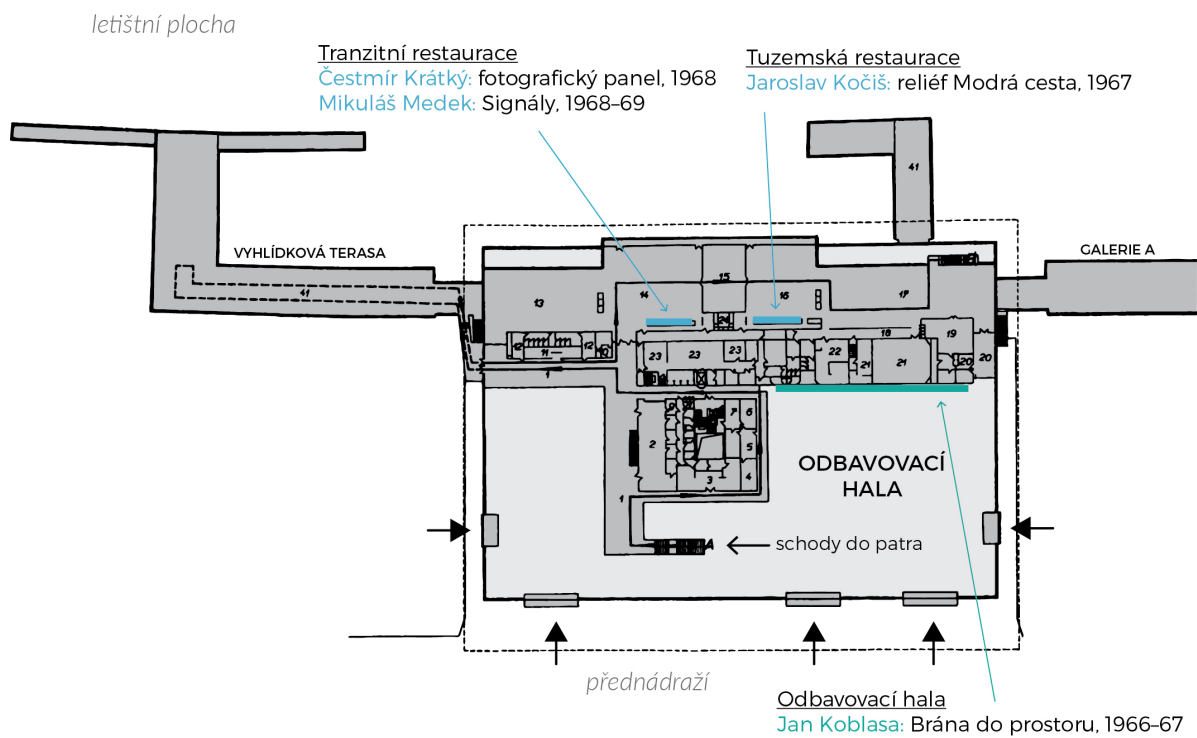


(c) detail

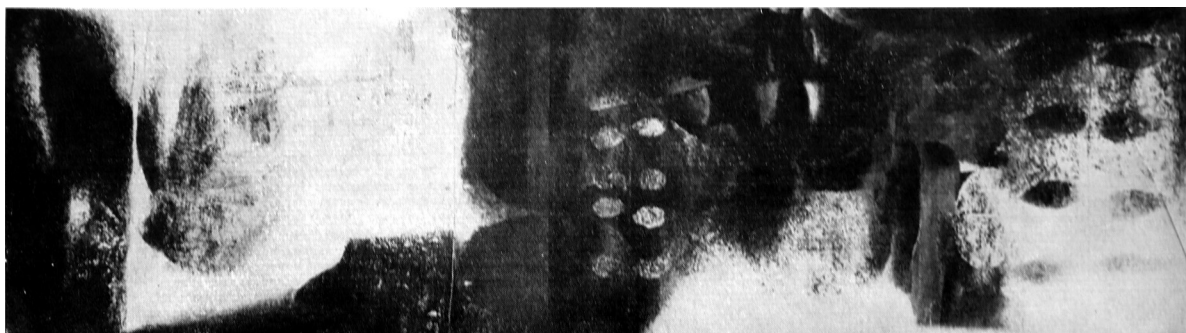
122. Mikuláš Medek: obraz *Signály* v tranzitní restauraci, 1968–69



123. Prostor zahraniční čekárny a tranzitní restaurace



124. Umělecká díla v odbavovací budově

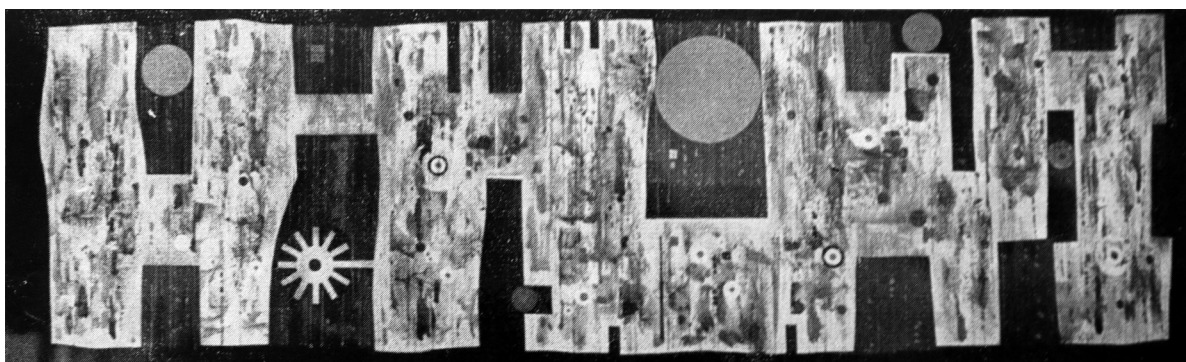


(a) soutěžní návrh (1. cena), 1964

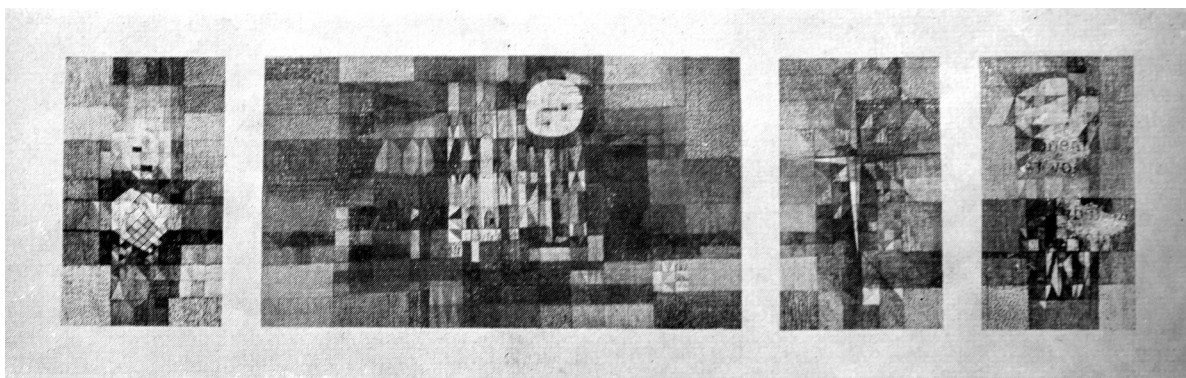


(b) realizace *Velká tichá krajina*

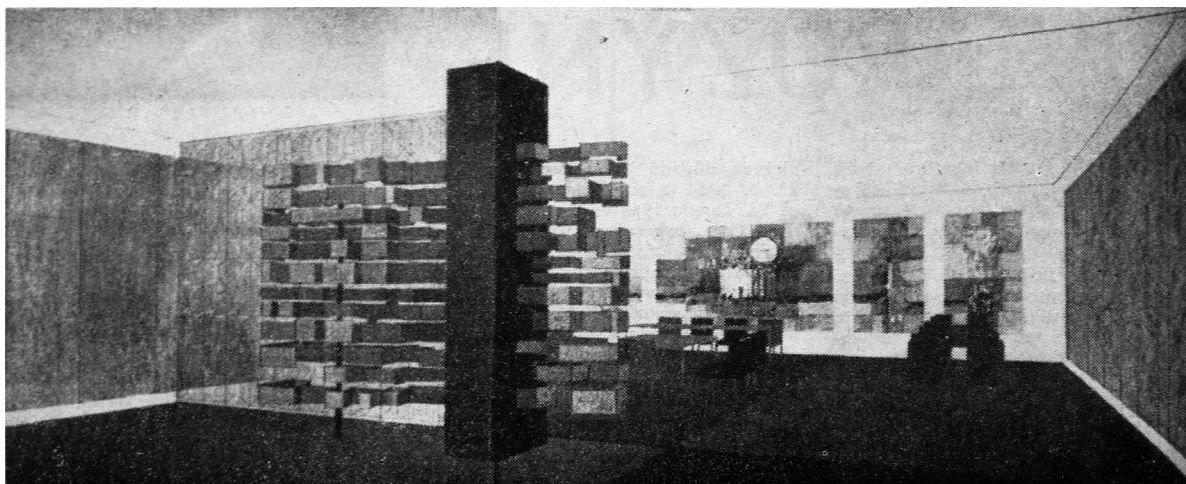
125. Věra Drnková-Zářecká: goblén pro vládní salonek



(a) Jaroslav Králík: návrh goblénu (2. cena), 1964



(b) Emil Cimbura, Jaroslav Motloch: návrh goblénu (3. cena), 1964

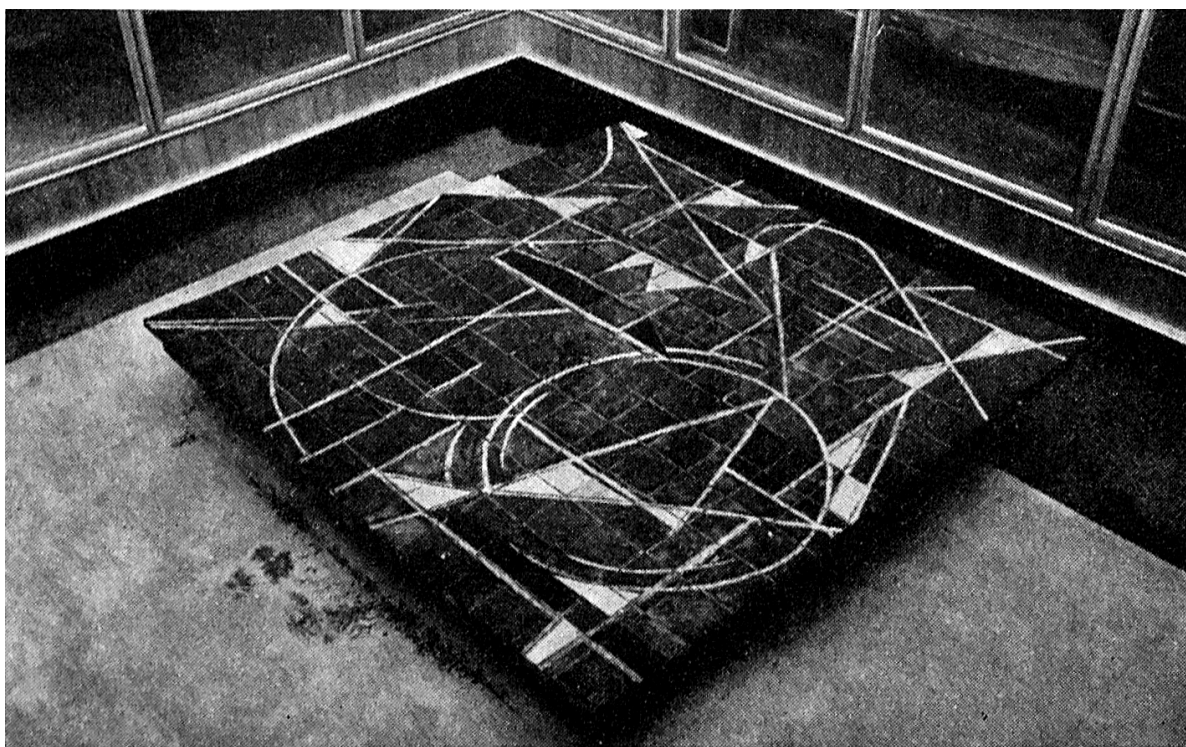


(c) Emil Cimbura, Jaroslav Motloch: návrh celkového výtvarného řešení vládního salonku (3. cena), 1964

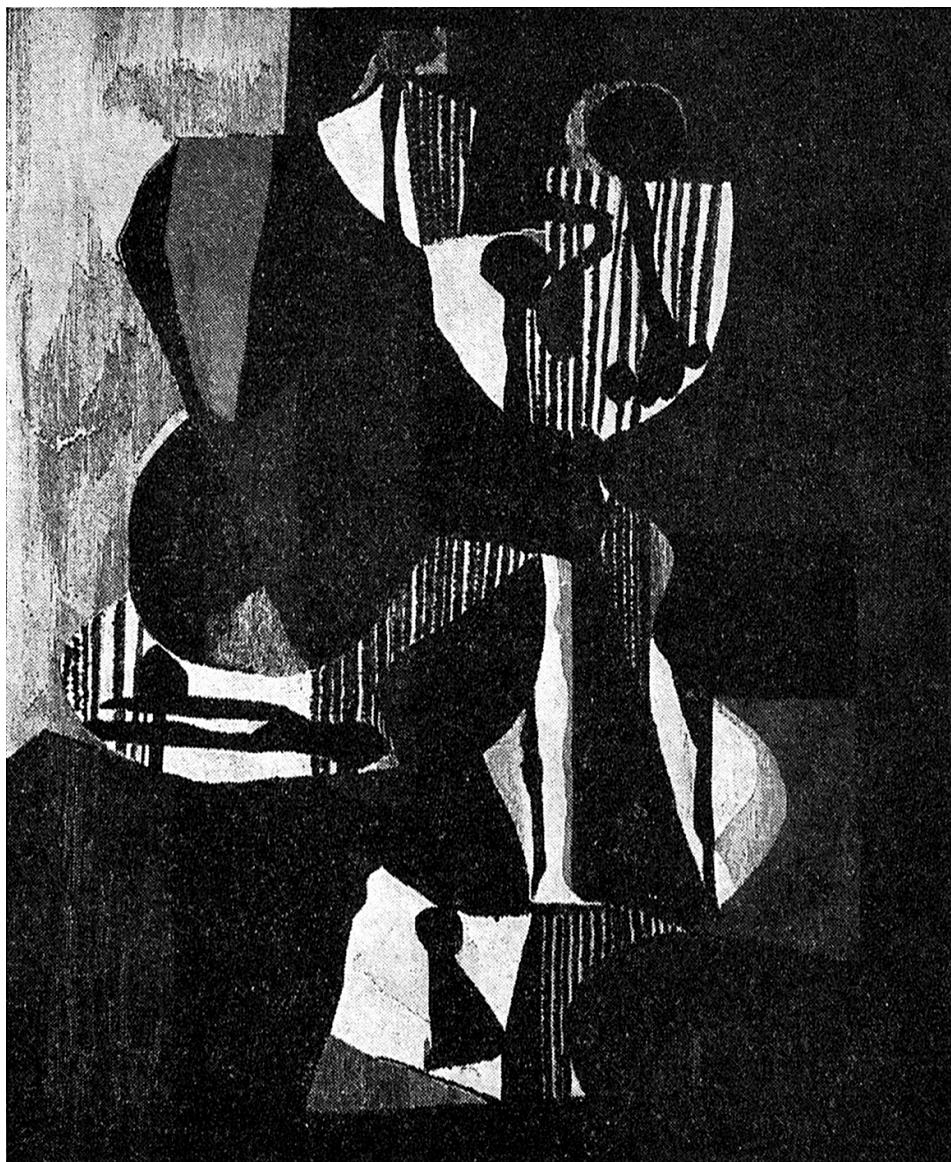
126. Soutěžní návrhy pro vládní salonek



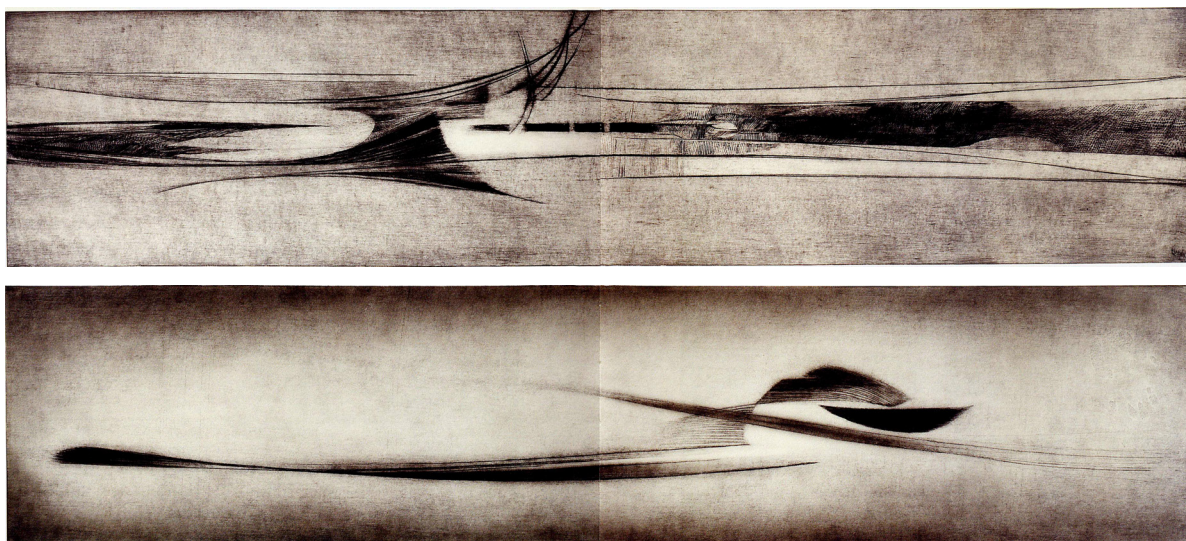
127. Čestmír Krátký: fotografický panel v administrativním bloku, 1968



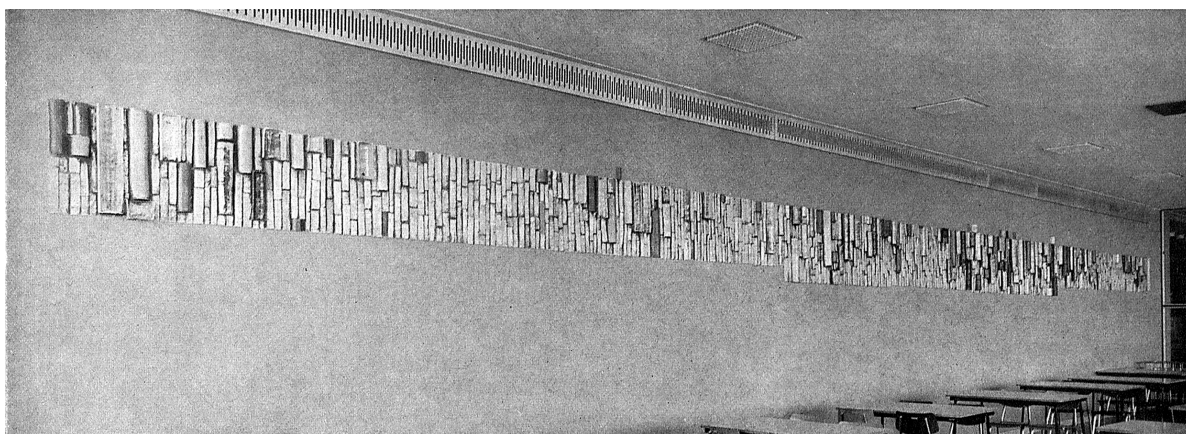
128. Karel Velický: keramická fontána v atriu budovy pro přípravu posádek, 1968



129. Jan Hladík: Podivná rostlina, gobelín pro klubovnu posádek, 1968



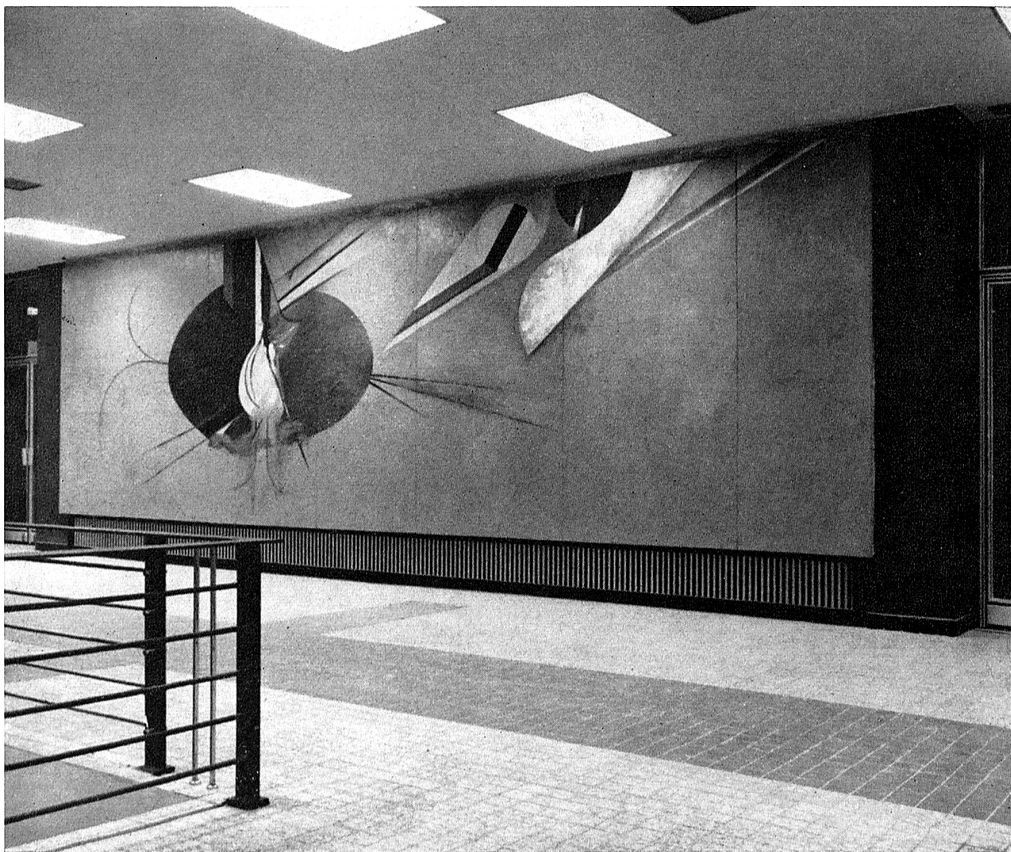
130. Vladimír Rocman: Letiště, suchá jehla (50x200 cm) pro kancelář technického ředitele ve věži, 1975



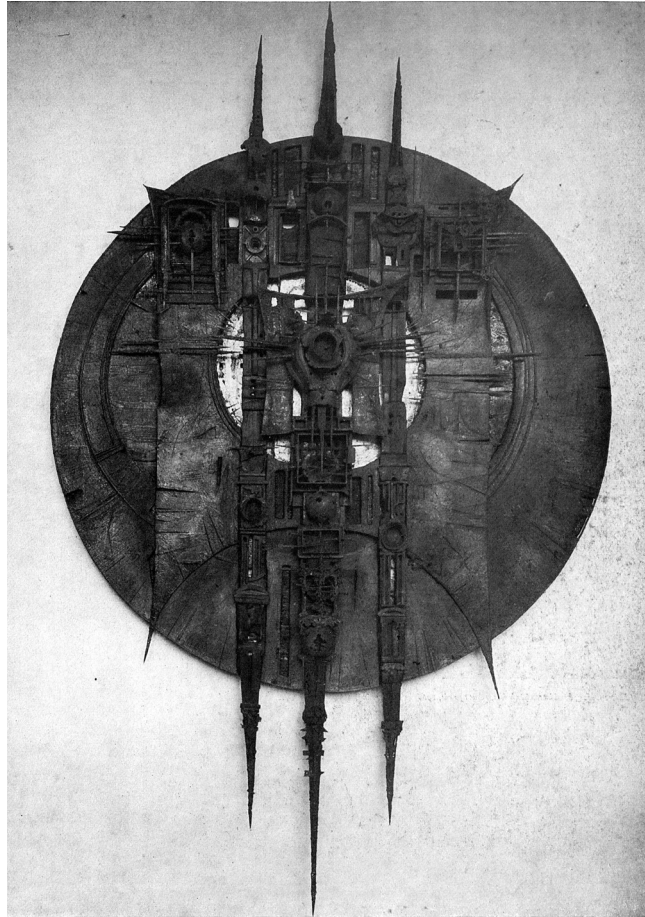
131. Vladimír Jarcovják a Lubor Těhník: Keramický vlys v jídelně zaměstnanců, 1967–1968



132. Valerián Karoušek: reliéf *Vlna* v hale správní budovy hangárů, laminát, kov, 1968



133. Ladislav Karoušek: Dekorativní paneau v prvním patře správní budovy hangárů, 1968



(a) Aleš Veselý: *Enigma kruhu*, 1965



134. Daniel Špička: Adaptace tuzemské odbavovací haly na Starém letišti, 1965

Plánovaná výzdoba Leninovy třídy (dnešní Evropská)

V roce 1964 rozhodla rada Národního výboru hl. m. Prahy o rekonstrukci komunikace od Vítězného náměstí k letišti (směrem na Kladno), vedoucí tehdy ulicemi Kladenská a Velvarská. V roce 1967 pak skutečně došlo k významným úpravám této trasy a vznikla nová komunikace, nazvaná Leninova.

Zajištění výtvarného řešení této trasy bylo již součástí usnesení z roku 1964, kdy bylo zahájeno předběžné jednání s předsednictvem SČSVU, který doporučil, aby k výtvarné spolupráci byli vyzváni výtvarní umělci formou interní soutěže. Ta se konala na přelomu roku 1968 a 1969. Celkem bylo vyzváno 46 autorů za vyzývací honorář. Byla sestavena zvláštní porota na návrh SČSVU a doplněna zástupci investora, Útvary hlavního architekta (ÚHA) a kulturní správy Národního výboru hl. m. Prahy.⁴⁴⁸ Architektonické podklady pro všechny vyzvané autory vypracoval na základě původní studie Projektový ústav dopravních a inženýrských staveb (PÚDIS) – konkrétně architekt **Stanislav Hubička**.⁴⁴⁹ Jednalo se o výběrové lokality v okolí Leninovy třídy v parcích a v rámci sídliště Červený vrch a při odbočce na Nové letiště v Ruzyni.

K úkolu návrhu plastiky v sadovém prostoru mezi Leninovou třídou a Velvarskou ulicí byl vyzván bez konkurence profesor VŠUP **Bedřich Stefan**,⁴⁵⁰ který předložil návrh pískovcového sousoší v mírně nadživotní velikosti s názvem *Setkání u studny*.^[135]

Před výškový dům Hadovka byla plánována kašna. Sochař **Aleš Grim**,⁴⁵¹ který zde spolupracoval s architektem Matašovským, pro ni navrhl bronzovou plastiku *Dutá torza*.^[136]

Pro sídliště Červený vrch byly plánovány tři sochy. Na trávníku před restaurací se měla nacházet socha **Zdeňka Šimka**,⁴⁵² který zamýšlel na tomto místě realizovat dvojici vzájemně komplementárních stylizovaných soch Adama a Evy, kterou rozpracovával již od roku 1967. Sochařskou skicu k sousoší vystavil na výstavě Trasy v pražském Mánesu, kterou se podařilo uskutečnit ještě v roce 1969. Byly to dva mramorové kvádry o rozměrech 30x40 cm zapadající do sebe vnitřními stěnami, které byly modře a červeně polychromovány.^[137c] Výsledná monumentální realizace tohoto konceptu ve vápenci z roku 1970 s názvem *Napětí – Adama a Eva* byla však osazena jinam – do parku Výzkumného ústavu pro krajinu a okrasné zahradnictví (VÚKOZ) v Průhonících, kde se nachází dodnes.^[137b]

Na konečné stanici tramvaje sídliště měla být umístěna jeho vertikální plošná plastika **Zdeňka Placra** (1927–1996).^[138] Ke zploštění objemu a geometrizaci tvaru u jeho soch docházelo od počátku 60. let. Prvky tělesnosti figury a její atributy ustupovaly,

⁴⁴⁸MICHÁLEK 1969, 109.

⁴⁴⁹Řešil také například přemostění Nuselského údolí a s ním související stanici metra Gottwaldova (dnešní Vyšehrad).

⁴⁵⁰**Bedřich Stefan** (1896–1982) studoval u Jana Štursy na pražské Akademii (1919–1923). Po rané tvorbě v duchu poetického civilismu ve 20. letech následovalo období avantgardního experimentování s formou. Dospěl k maximální redukci figurálního principu, očištěného do podoby archetypálního tvaru. Poté se vrátil ke klasickému figurálnímu typu, ve kterém zdůrazňoval klid, harmonický řád a duchovní patos. V letech 1946–1958 byl profesorem na pražské VŠUP.(BYDŽOVSKÁ 1995, 782)

⁴⁵¹**Aleš Grim** (1927–1994) studoval v ateliéru Josefa Wagnera (1949–1955). Byl členem skupiny Etapa a Skupiny 66. Vedle volné sochařské tvorby se věnoval restaurování.

⁴⁵²**Zdeňk Šimek** (1927–1970) se v 60. letech se účastnil mezinárodních sochařských sympózií, která byla jakousi snahou o obnovení společné práce na způsob středověkých hutí. V opracovávání kamene dospěl k monumentálním čistým tvarům.

mizely až dospěl ke konečnému tvaru abstraktní stély, který můžeme vidět i zde. Vertikalita však těmto dílům na pomezí abstrakce a figurace ponechávala lidský charakter. K tvorbě přistupoval intelektuálně a sochu považoval za „*ztělesněnou přítomnost duchovního světa*“.⁴⁵³ „*Stát může pouze to, co je životné, co má v sobě životnost. Stání sochy tedy znamená zakládající vstřícný životní pohyb vůči světu.*“⁴⁵⁴

Pro západní vstupní část sídliště Červený vrch byl vybrán soubor tří monumentálních soch **Miloslava Chlupáče** (1920–2008), který naopak vycházel z figurálního tvaru ve zdůrazněných objemech a kubistických prostorových plánu.⁴⁵⁵ [139]

Výtvarně byla řešena také východní zeď vokovického hřbitova, jejíž kubizující modelaci pohledového betonu navrhl Stanislav Hubička. [141] Zeď byla přerušena kovovými mřížovými vstupními vraty⁴⁵⁶ dle návrhu sochaře a šperkaře **Josefa Symona**.⁴⁵⁷ [140]

Před středisko obchodu a služeb Vlastiny ulice byla zamýšlena plastika s vodní plochou, pro níž byl vybrán „*pro nekonvenčnost pojetí*“ **Kamenný květ Zdeny Fibichové**.⁴⁵⁸ [142]

K částečné realizaci došlo až v roce 1972, kdy řada autorů již svým uměleckým názorem či politickým postojem nevyhovovala normalizačnímu režimu,⁴⁵⁹ proto některým bylo nalezeno jiné místo (Chlupáč, Šimek). Socha Aleše Grima zmizela odtud až po roce 2000. Do dnešní doby se kolem Evropské tedy dochovala díla Bedřicha Stefana, Josefa Symona a Zdeny Fibichové, která jsou dnes v péči Galerie hlavního města Prahy (GHMP).

Symbolickým závěrem celého projektu měl být architektonicko-sochařský poutač při odbočce k Novému letišti. Ze sedmi vyzvaných sochařů byla přijata jako vhodný námět práce **Valeriána Karouška**, která však měla být dále rozpracována. [144] Druhý návrh pak byl úplně jiný než ten původní.

Karoušek shodou okolností přesně před deseti lety navrhl před staré ruzyňské letiště 22 metrů vysokou instalaci, která měla sloužit jako poutač pro Letecký den. [143] Skládala se ze čtyř objektů: organicko-kubistického abstraktního piedestalu, otevřené ruky v modernistické zkratce, které na dlani levitují dvě drátěné konstrukce připomínající letací stroje prvních aviatiků či sochy-kluzáky „Letatliny“ sovětského konstruktivisty Vladimira Tatlina. Hrubě svařovaná drátěná konstrukce s občasnými geometrickými výplety, kombinace technik a forem čitelná příběhovost ukazovala, jak málo odděloval

⁴⁵³PALCR 1992, 3–26.

⁴⁵⁴KOUBOVÁ-EIDEROVÁ 1995, 240–264.

⁴⁵⁵Miloslav Chlupáč se často účastnil mezinárodních sochařských sympózií, tomu odpovídal i styl jeho sochařské práce. Roku 1962 byl pozván na sympozium do St. Margarethen v Rakousku, kde se spřátelil s jejich iniciátorem – vídeňským sochařem Karlem Prantlem. Následně se zasadil o konání obdobného sympozia ve Vyšných Ružbachách s významnou mezinárodní účastí.

⁴⁵⁶Pro návrh hřbitovních vrat byli původně vyzváni tři autoři, ale dva z nich odřekli svoji účast. Josef Symon byl vyzván až dodatečně. (MICHÁLEK 1969, 110)

⁴⁵⁷**Josef Symon** (*1993) stál u zrodu tzv. autorského šperku, který byl tehdy novou disciplínou umění. Dále se věnoval volné kovové plastice i užité. Kromě vrat vokovického hřbitova realizoval v 60. letech také vstupní vrata krematoria v Českém Brodě. Po roce 1968 se usadil se svou manželkou ve Vídni, kde soustavně podporovali další české umělce, pro které se město též stalo útočištěm a současně udržovali styky s těmi, kdo do zahraničí odejít nemohli a těm zprostředkovali kontakt s evropským uměleckým světem. (VOKÁČOVÁ 1993, 31)

⁴⁵⁸**Zdena Fibichová** (1933–1991) spolu s Evou Kmentovou, Věrou Janouškovou a Adrienou Šimotovou patří k nejvýraznějším umělkyním, které se v českém prostředí po válce prosadily. Její tvorba ale nebyla v porovnání s nimi tak kvalitativně vyrovnaná. (PACHMANOVÁ 2013, 10)

⁴⁵⁹ŠKRANC 2009, 275.

Valerián Karoušek své ateliérové experimenty od oficiálních zakázek do veřejného prostoru a jak rychle aplikoval výsledky svého tvůrčího bádání v praxi.⁴⁶⁰

U návrhu plastiky *Vzlet II* z roku 1969 se kovová křídla koruny plastiky rozevírají do tří stran. [145] Jedno křídlo je přerušeno a vložena do něj laminátová koule. Na návrhu spolupracoval též se Stanislavem Hubičkou. Vzhledem k tragické smrti autora při horolezecké expedici pod Huascarán roku 1970 dílo realizoval jeho blízký přítel a spolužák sochař Jiří Novák. Původně mělo temně černou barvu s šedavým stínováním. Kolem volného středu byly v proužcích soustředně vyvedeny plastické zlacené pruhy.

V roce 2010 byla i kvůli jejímu havarijnímu stavu plastika navržena k prohlášení za kulturní památku.⁴⁶¹ 11. dubna 2013 proběhla odborná demontáž díla za účelem obnovy a plastika je nyní uložena v depozitáři GHMP.⁴⁶²

⁴⁶⁰KROUPOVÁ 2017, 45.

⁴⁶¹Prohlášena byla za kulturní památku rozhodnutím Ministerstva kultury ze dne 22. 5. 2013 (nabylo právní moci 26. 2. 2013) a zapsána do ÚSKP pod r. č. 105131.

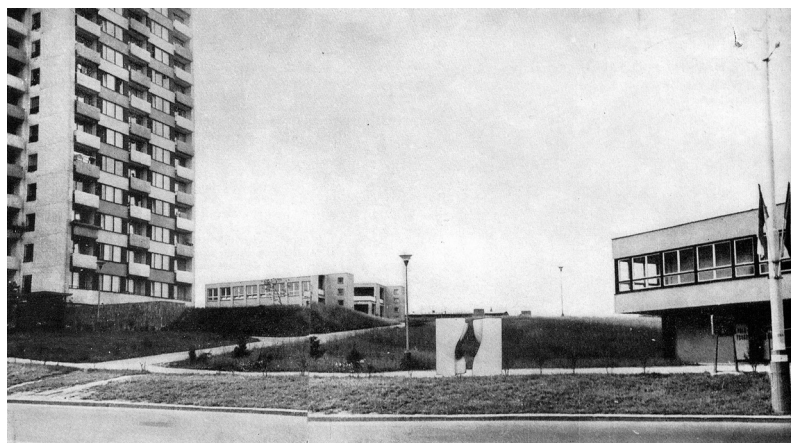
⁴⁶²Inv. č.: VP – 148



135. Bedřich Stefan: *Setkání u studně*, sadový prostor jižně od býv. Leninovy třídy, 1969–1972



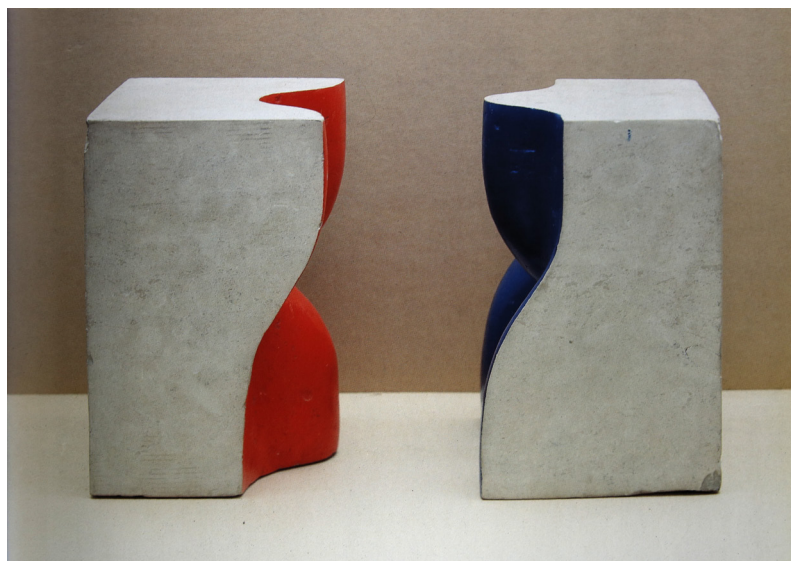
136. Aleš Grim: *Dutá torza* před výškovým objektem a distribucí – Hadovka, 1969-1972



(a) návrh prostorové plastiky pro prostor před společenským objektem sídliště Červený vrch

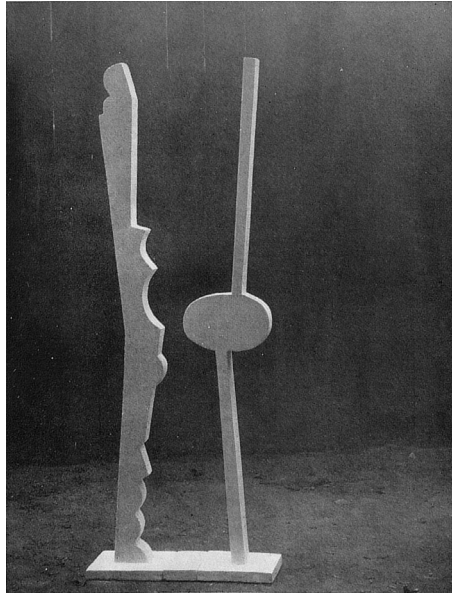


(b) *Napětí*, 1967–1970, vápenec, arboretum v Průhonicích u Prahy



(c) *Adam a Eva*, 1968, vápenec polychromovaný

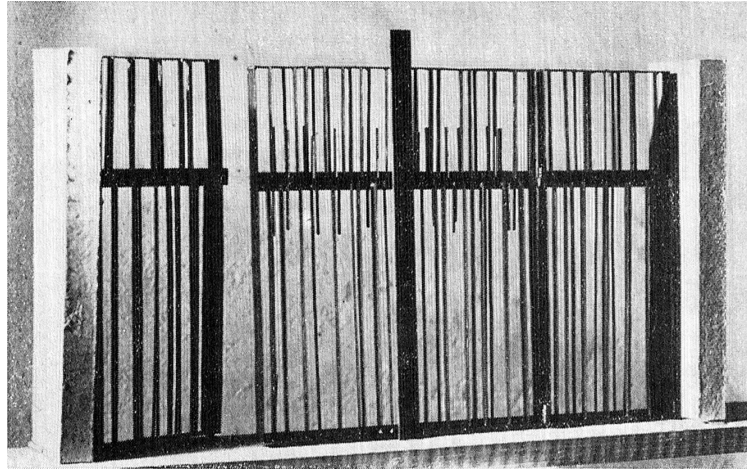
137. Zdeněk Šimek



138. Zdeněk Palcr: návrh plastiky určené do prostoru konečné stanice tramvaje na sídlišti Červený vrch, 1968



139. Miloslav Chlupáč: *Trojice figur* pro park sídliště Červený vrch (západní vstup), 1968, hořický pískovec, roku 1984 umístěno v Zoologické zahradě v Praze

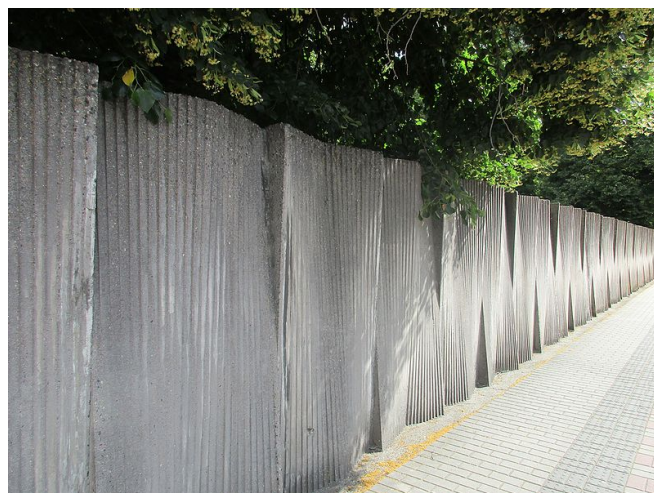


(a) návrh, 1968

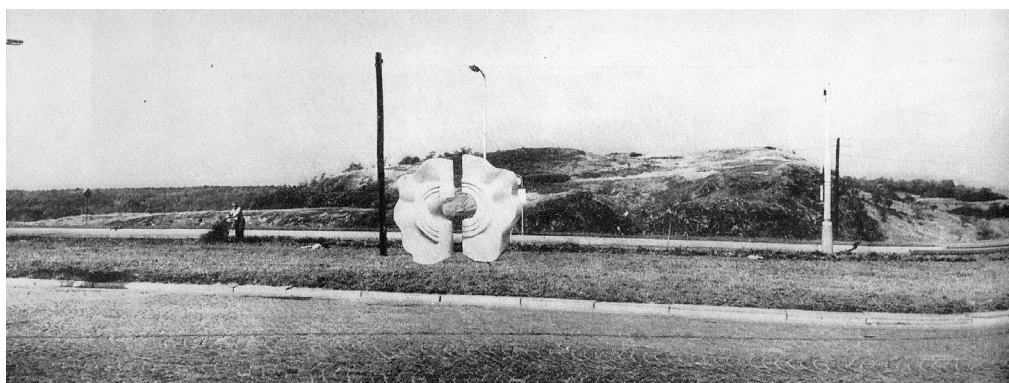


(b) realizace, 1971

140. Josef Symon: výtvarné řešení vstupu vokovického hřbitova



141. Stanislav Hubička: modelace východní zdi vokovického hřbitova, 1971

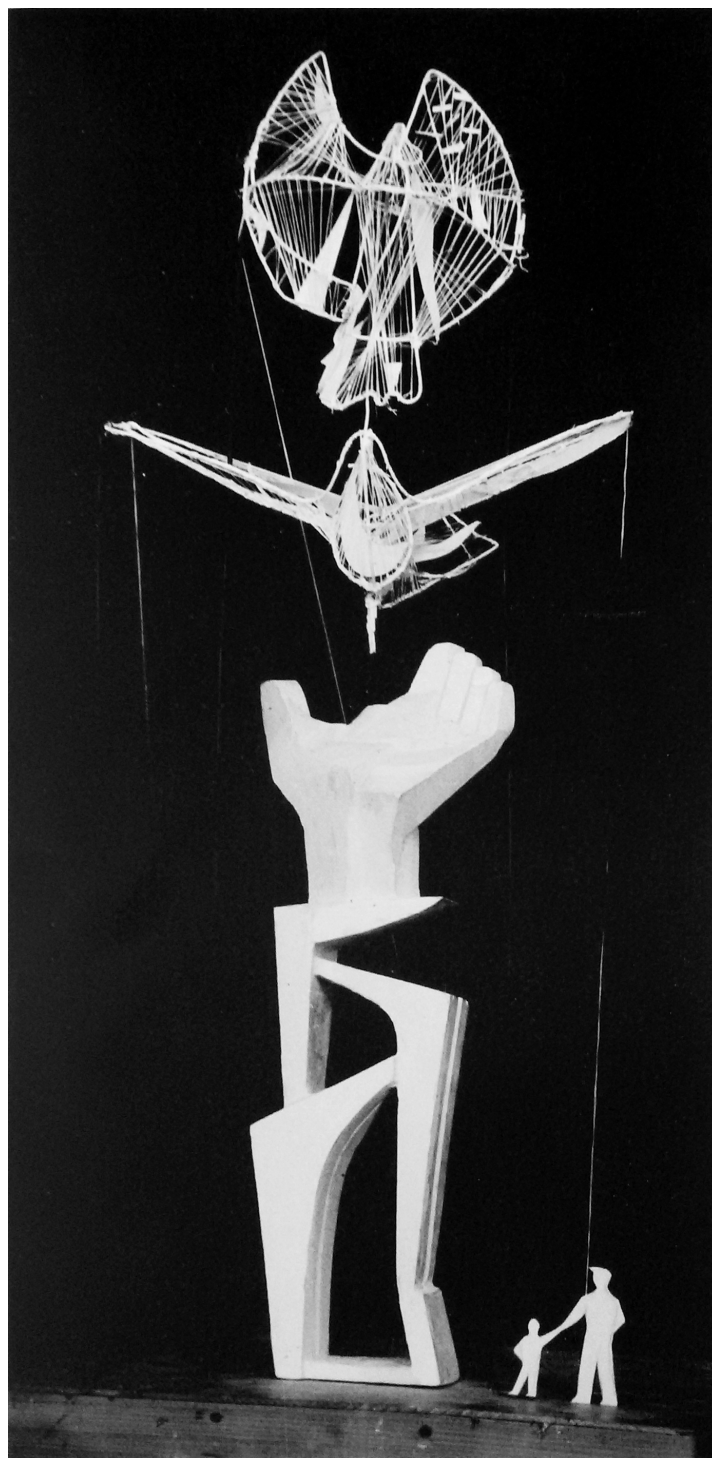


(a) návrh, 1968

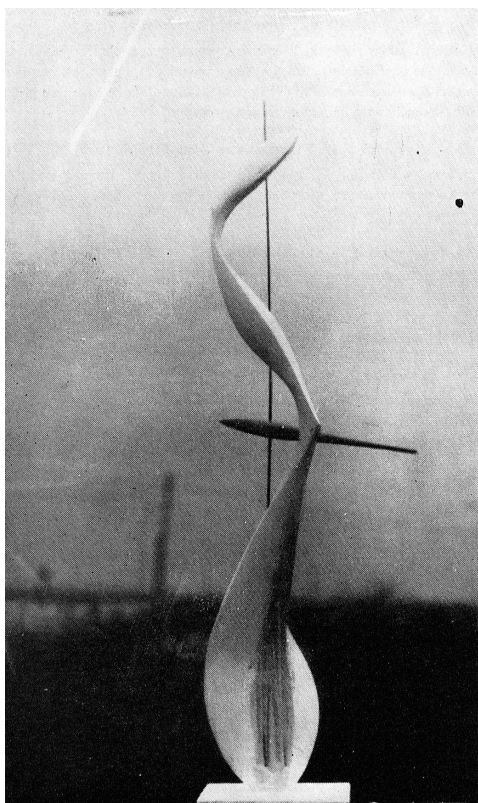


(b) socha *Kamenný květ*, 1971

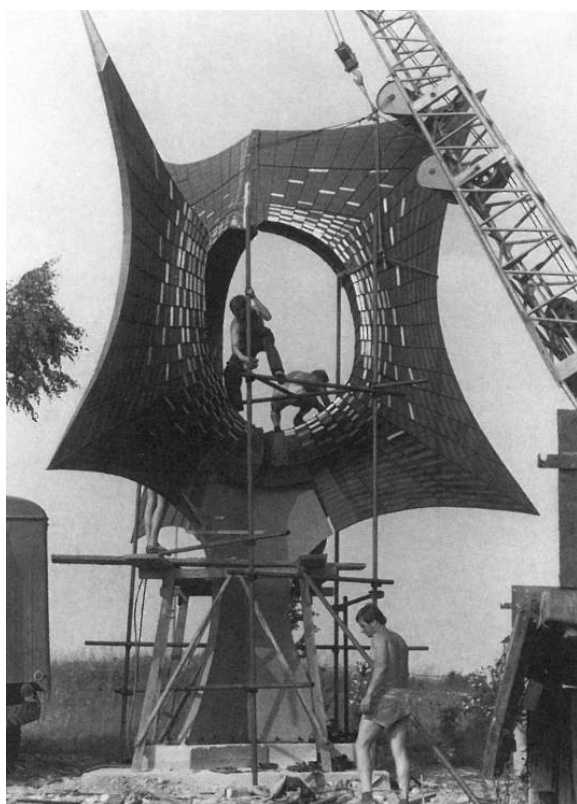
142. Zdena Fibichová: plastika do prostoru Vlastiny ulice



143. Valerián Karoušek: *Ruce*, 1959, model pro 22 m vysoký poutač pro letecký den v Praze-Ruzyni



144. Valerián Karoušek, Ladislav Novák: *Vzlet I*, 1968



(a) během realizace plastiky, 1971–1972



(b) 1972

145. Valerián Karoušek, Ladislav Novák: *Vzlet II*

Závěr

Československo se na konci 50. let díky mezinárodní výstavě EXPO 58 v Bruselu vynořilo ze stínu Sovětského svazu a připomnělo světu, že je schopné navázat na svou předválečnou pověst průmyslově a kulturně vyspělé demokratické země a konkurovat Západu, alespoň v umělecké oblasti. Výstavnictví, ve kterém vynikalo, se stalo styčným bodem státní reprezentace. Vedle těchto dočasných instalací se Československo prezentovalo v zahraničí svými velvyslanectvími, jejichž architektura i interiéry byly oceňovány již v době svého vzniku i v zahraničí. Vedle těchto dvou fenoménů zahraniční reprezentace státu se objevují cestovní kanceláře Československých aerolinií, které navrhovali totožní architekti jako zmíněná velvyslanectví a které kromě vlastní propagace plnily též politickou úlohu. Výjimečné byly ale tím, že byly komukoli volně přístupné z ulice, ne jen pro ty vyvolené. Dokonce i kolemjdoucím velkými výlohami vystavovaly na odiv elegantní nábytek i vybraná současná umělecká díla.

ČSA budovaly tyto kanceláře v 60. letech postupně v centrech měst a metropolí všude tam, kam pravidelně létaly. V roce 1960 létaly do 34 destinací a o deset let později jich již bylo 51. V tomto období se také projektoval nový odbavovací areál mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni, domovského letiště ČSA, které bylo vstupní branou do Československa. Architekti z okruhu Karla Filsaka, kteří byli sdruženi nejprve pod n. p. Konstruktiva, vyhráli roku 1959 ve složení Karel Filsak – Karel Bubeníček – Jiří Louda – Jan Šrámek soutěž na ideové řešení odbavovacího areálu letiště Praha-Ruzyně a současně soutěž na novou cestovní kancelář ČSA v Praze-Kotvě (se Zbyňkem Hřivnáčem).

Po politických prověrkách byl Karel Filsak nucen odejít z Konstruktivy. Přешel tedy k ČSA, kde se stal vedoucím právě zakládané tamější projekční složky, která měla mít na starosti především výstavbu nových reprezentačních cestovních kanceláří. Spolu s Filsakem přešli k ČSA i Karel Bubeníček (jeho dlouholetý spolupracovník), Jiří Louda a přidali se k nim mladí architekti Ivan Skála a Josef Vrana. Nadále však velice úzce spolupracovali s týmem Jana Šrámka, kterému svěřili návrhy některých z poboček. Ke Šrámkovi se brzy přidali po svých studiích také architekti Jan Bočan, Zdeněk Rothbauer a Oldřich Novotný.

Po roce 1966 si Filsak i Šrámek založili vlastní ateliéry v nově vznikajícím Sdružení projektových ateliérů (SPA), jehož vznik umožnilo politické uvolňování 60. let. Karel Filsak se stal vedoucím ateliéru Epsilon a Jan Šrámek ateliéru Beta, do kterých přešli i jejich spolupracovníci. Mezi vedoucími dalších ateliérů byl i Karel Prager (Gama) nebo Vladimír Machonin (Alfa), další výrazné osobnosti tehdejší architektonické scény. Vedení projekční skupiny ČSA po Filsakově odchodu převzal Jiří Louda, který nadále spolupracoval s Ivanem Skálou.

Vedle projektování cestovních kanceláří ČSA se tým Karla Filsaka i Jana Šrámka úspěšně účastnil též soutěží na československá velvyslanectví. Tato dlouhá řada nesmírně kvalitních Gesamtkunstwerků začínala ještě klasicizujícím areálem v Pekingu (1956–60), pokračovala přes bruselské interiéry v Sofii (1961–66), brutalistní misi v Ženevě (1965–69), velvyslanectví v New Delhi (1966–74), Londýně (1966–69), Stockholmu (1969–72), Washingtonu (1969–75), Káhiře (1970–76) a po stylové stránce ji završovala mašinistická budova velvyslanectví v Tokiu (1968–74) od Jiřího Loudy a Jana Skály. Tím tato skupina architektů a s nimi spřízněných umělců vlastně na celé desetiletí určila, jak se stát pomocí architektury a umění prezentoval v zahraničí před ostatními zeměmi. Bohužel o samotných osobnostech Karlu Filsakovi, Janu Šrámkovi a jejich spolupracovnících, je

známo velmi málo a nyní je nejvyšší čas to napravit.

Vzhledem k tomu, že stejný okruh architektů navrhoval i cestovní kanceláře ČSA, byly i tyto interiéry skvělými Gesamtkunstwerky založenými na myšlence dokonalé, do posledních drobností vypracované jednotě užitých i volných umění a taktéž u nich můžeme vysledovat obdobný stylový vývoj.

První z dlouhé řady cestovních kanceláří byla Kotva v Praze (1959–60). Ačkoli se pro ni vžilo označení „cestovní kancelář“, ve skutečnosti to bylo městské letecké centrum, které se skládalo jednak z cestovní kanceláře pro prodej letenek, jednak z odbavovacího prostoru pro cestující, neboť nebylo zvykem dopravovat se na letiště samostatně, ale nechat se odbavit v kanceláři v centru města a vyčkat zde na autobus. Kotva byla příkladem dokonalého bruselského interiéru, jehož volně plynoucí prostor, pouze náznakově dělený, byl lemovaný elegantními křesílky se shluky lamp nad nimi. Tento interiér byl srovnatelný se soudobými zahraničními interiéry, jak jsme se přesvědčili na příkladu italského architekta Gia Ponti. Do tohoto exkluzivního prostoru byla navíc pečlivě vybrána a zakomponována současná umělecká díla.

Poté projektovali reprezentační cestovní kanceláře ČSA také v zahraničí, kde se museli vyrovnávat s přímou silnou konkurencí. Létání v 60. let mělo stále punc luxusu a aerolinie se dle toho také prezentovaly a zřizovaly si své nákladné reprezentace v centrech světových metropolí na těch nejlepších adresách.

První zahraniční kanceláře ČSA z počátku 60. let se nesly ještě v bruselském duchu. Nejvýstavnější z nich byla Vídeň s módní celoprosklenou stěnou, skrz kterou byl vidět elegantní lehký nábytek s kapkovitými svítidly a dekorativním dílem vyplňujícím celou jednu stěnu kanceláře. Filsakov tým u ČSA měl ale za úkol stavět současně kanceláře i v exotičtějších destinacích, jako byla např. Bombaj, Rangún nebo Phnom Penh, které nebyly sice tak okázalé, ale zařizování jejich interiérů bylo vedeno téže snahou po důstojné reprezentaci.

Kolem roku 1962 se styl proměnil. V kancelářích Filsakova týmu sice přetrvával nadále lehký nábytek, ale výběrem informelních umělců, se kterými začal Filsak spolupracovat, jejich interiéry získávaly zcela jiné vyznění. Záhy se proměňuje i tento nábytek a stává hmotnějším. Z okruhu informelních umělců Filsak nejprve oslovil sochaře Aleše Veselého, aby pro něj vytvořil dílo do cestovní kanceláře ČSA v Římě (1963). Veselý ho pak seznámil s Mikulášem Medkem a Janem Koblasou, umělci, které si Filsak nesmírně oblíbil a prosazoval jejich díla na všech dalších realizacích, včetně velvyslanectví, cestovních kanceláří ČSA i letiště Praha-Ruzyně.

Roku 1963 tuto dvojici pověřil dotvořením interiéru právě budované cestovní kanceláře v Košicích. Jako jednotící téma si umělci zvolili oslavu letu Ikarova. Medek vytvořil pro tento prostor čtrnáctidílné paneau – čtrnáct na sebe navazujících rozměrných obrazů, jejichž řada se táhla přes celou dlouhou halu od výlohy až po zadní stěnu. K jejímu vytvoření si přizval na pomoc malíře Jiřího Valentu. Jan Koblasa na pilíř před paneau upevnil plastiku pozlaceného Ikara s křídly. Medkův obraz toto reflektoval a vytvářel mu pozadí, díky kterému získávala obě díla další rozměr. Jan Koblasa navíc ve spolupráci se sochařem Karlem Neprašem výtvarně upravil dvorek v duchu tématu a Emila Medková do horní kavárny koncipovala rozměrnou fotozvětšeninu. Cestovní kancelář v Košicích tak de facto představovala permanentní výstavu děl těchto nonkonformních umělců, ačkoli měli předtím Medek s Koblasou po dlouhá léta zákaz vystavovat. První jejich oficiální veřejnou prezentací byla jejich výstava v jízdárně v Teplicích v roce 1963.

S umožněním prezentace jejich děl na veřejnosti to však nebylo stále jednoznačné. Žádost o Výstavu D, na které měli být zastoupeni, byla nejprve zamítnuta. Nakonec se mohla uskutečnit na jaře 1964, ale nesměl k ní být vydán katalog ani recenze. Do cestovní kanceláře v Košicích instalovali svá díla v dubnu 1964, ale vyvstal problém, že to „není socialistické umění“ a bylo tedy nutné díla slovně ideologicky zastřešit jejich smyšleným sepjetím s Vítkovickými železárnami. Současně s výzdobou Košic pracovali na unikátní výzdobě kostela v Jedovnicích a na Filsakovu žádost se účastnili soutěže na výtvarné řešení velvyslanectví v Brazílii (1963).

V této době již prezentovaly ČSA jejich obrazy v zahraničí – Medkův v Damašku (1963) a Koblasův ve Varšavě (1963), které byly viditelné z ulice prosklenými výlohami.

Kancelář ve Varšavě (1962–63) navrhoval tým Jana Šrámka. Oproti bruselskému interiéru Kotvy byl tento interiér založený na geometrických tvarech a souhře použitého palisandrového dřeva s dalšími materiály. Do ulice se opět otevíral velkými výlohami a celoskleněnými dveřmi, takže působil jako aranžovaná divadelní scéna a tento efekt ještě zvyšovalo noční nasvícení. Takový vybraný delikátní styl byl charakteristický pro řadu dalších kanceláří ČSA, např. v Sofii (1963–64) nebo Karlových Varech (1966) a tato koncepce pak vyvrcholila u kanceláře v Paříži (1964–65), jejíž návrh včetně interiérového zařízení dostal za úkol mladý Jan Bočan. Byl postaven před nelehký úkol vyrovnat se s okázalými reprezentacemi cizích aerolinií v bezprostřední blízkosti. To se mu podařilo, vytvořil nesmírně exkluzivně vyhlížející prostor, podobný skoro až galerijnímu prostředí. V kancelářích tohoto týmu z druhé poloviny 60. let byl vidět posun od vyvážených geometrických tvarů k brutalistní estetice. Mobiliář kanceláří zmohutněl a ztěžkl, jak je to patrné např. u Kodaně (1968) nebo Berlína (1968).

Ačkoli pod Filsakovým vlivem ve svých kancelářích použil Šrámkův kolektiv díla Medka a Koblasy, Šrámkovi samotnému byl spíše bližší styl sochaře Stanislava Kolíbala, kterého vyzval k účasti na výtvarné soutěži pro velvyslanectví v Brazílii a později ho požádal o spolupráci na výzdobě kanceláře v Sofii (1963–64). Další takovou spřízněnou výtvarnicí byla sochařka Eva Kmentová, jejíž plastiky zdobily kanceláře v Bělehradě (1967) a Berlíně (1968).

V návrzích kanceláří Jiřího Loudy a Ivana Skály ze sklonku 60. let vidíme radikální změnu stylu. Postavili se proti brutalistní estetice a nechali se inspirovat estetikou kosmického věku, pop artem a mašinstickou architekturou a začali klást důraz na grafické vyznění. Stále se však setkáváme v jejich interiérech s díly stejných umělců, se kterými spolupracovali i dříve – s Evou Kmentovou v Piešťanech (1968, 1969–70), se Stanislavem Libenským, Jaroslavou Brychtovou a Mikulášem Medkem v New Yorku (1969–70).

Architektonické týmy Karla Filsaka i Jana Šrámka byly v té době výjimečné svým entuziasmem s jakým si sháněly zakázky a nadšením pro každý nový úkol. Karel Filsak vždy zdůrazňoval, jak je pro práci architekta důležitý entuziasmus a hluboké zaujetí. Plnění plánu „*bez jiskry nadšení*“ považoval za pouhé zaměstnání a nikoli povolání architekta. Šlo jim o něco více než jen o projektování. Sledovali vyšší cíle. Snažili se o realizování dokonalých děl, které budou prospěšné společnosti a budou ji dobře reprezentovat. Nebyla to jen fráze a tento cíl je poháněl k maximálnímu nasazení až osobní zainteresovanosti, nejvíce evidentní snad u Filsaka, Šrámka a Bočana.

V návrhu letiště Praha-Ruzyně se architekti Filsak, Bubeníček, Šrámek a Louda pokusili dosáhnout stejných výsledků jako tomu bylo u československých velvyslanectví a cestovních kanceláří ČSA, ale neměli k vytvoření obdobného Gesamtkunstwerku potřebnou volnost a jejich původně zamýšlený koncept, zejména v oblasti interiéru nebyl

dotážen. Nemění to však nic na faktu, že původně plánovaná umělecká výzdoba letiště, na kterou se konala soutěž mezi lety 1963–64, byla velice ambiciózní a z velké části dokonce skutečně realizovaná. Umělecká díla nebyla jen v reprezentačních prostorách odbavovací haly, ale též v přilehlých budovách, a plánována byla i výtvarná výzdoba příjezdové cesty od Vítězného náměstí.

Projektování a realizace reprezentačních cestovních kanceláří ČSA pro architektky měla z hlediska jejich vývoje velký význam, neboť tyto zakázky spolu s realizacemi velvyslanectví, jim umožnily vycestovat a podívat se, co se děje za železnou oponou. Znamenaly přímý kontakt se soudobou architekturou a výtvarným uměním. Navíc architekti získali vlastní zkušenosti s projektováním v zahraničí, které zúročili na dalších stavbách, zejména právě na velvyslanectvích nebo mezinárodním hotelu IHC (dnešní Intercontinental), který Filsak považoval za stěžejní dílo své dlouhé a rozmanité architektonické tvorby. Při projektování velvyslanectví v New Delhi (1966–74) nebo Káhiře (1970–79) zúročili zkušenosti s projektováním cestovních kanceláří ČSA v exotických koutech světa. Přímo v Indii a Egyptě např. zřizovali pobočku již na počátku 60. let. Pro mladšího Jana Bočana a Zdeňka Rothbauera ze Šrámkova ateliéru, byly zase interiéry cestovních kanceláří skvělým odrazovým můstkem díky možnosti kontaktu s děním za železnou oponou již na počátku jejich úspěšné kariéry. Bočan dosáhl velmi brzy neobyčejného úspěchu. Roku 1966 zvítězil jeho návrh velvyslanectví v Londýně a realizovaná stavba následně roku 1970 získala prestižní ocenění za nejlepší realizaci v Londýně udělenou Královským institutem britských architektů (RIBA).

Vypadá to však, že si v zahraničí vážili československé architektury a umění z této doby více než doma, neboť zde byla paradoxně spojována s normalizačním režimem a v 90. i pozdějších letech bezohledně likvidována. Hodnocení architektury a umění tohoto období má tedy význam i z hlediska zachování dosud existujících staveb a uměleckých děl, ačkoli se někdy může zdát, že „hodina dvanáctá“ již odbila, jako v případě cestovních kanceláří ČSA.

Seznam použité literatury

- ADAMSON/HARRIS 2017 — Natalie ADAMSON/Steven HARRIS: Special Issue: Material Imagination. Art in Europe. 1946-72. Chichester 2017
- BARAN 2009 — Ludvík BARAN (ed.): Vladimír Rocman. Ilustrace – kresby – obrazy – grafika – vystřihovánky. 2009
- BOČAN 2001 — Jan BOČAN: Jan Bočan 1962-2001 (soukromý tisk). 2001
- BOČAN 2012a — Jan BOČAN: Československé velvyslanectví v Londýně. In: Jan Bočan (kat. výst.) Rostislav ŠVÁCHA (ed.). 2012, 22
- BOČAN 2012b — Jan BOČAN: Prostory interiérů a design interiérů. In: Jan Bočan (kat. výst.) Rostislav ŠVÁCHA (ed.). 2012, 86–87
- BOČANOVÁ 2012 — Daniela BOČANOVÁ: Soukromý život JB. In: Jan Bočan (kat. výst.) Rostislav ŠVÁCHA (ed.). Praha 2012, 222–229
- BRANCHU 2012 — Marc BRANCHU: L'élégance des lignes. In: Air France magazine. 2012
- BREGANTOVÁ 2006 — Polana BREGANTOVÁ: Realizace v architektuře. In: Teď. Práce Evy Kmentové. Praha: Arbor vitae 2006, 298–299
- BUBENÍČEK 1964 — Karel BUBENÍČEK: Nová cestovní kancelář v Košicích. In: Letecký obzor VIII, 1964, 232–234
- BUBENÍČEK 1971 — Karel BUBENÍČEK: Budova československé stálé mise při OSN v Ženevě. In: Architektura ČSSR XXX, 1971, 397–398
- BUBENÍČEK et al. 1965 — Karel BUBENÍČEK et al.: Cestovní kancelář čs. aerolinií v Košicích. In: Architektura ČSSR XXIV, 1965, 241–244
- BUČINOVÁ 2016 — Klára BUČINOVÁ: Tvorba jindřichohradecké gobelínové dílny v první polovině 20. století se zaměřením na cyklus Řemesla (diplomová práce na Filosofické fakultě Masarykovy univerzity v Brně). Praha 2016
- BYDŽOVSKÁ 1995 — Lenka BYDŽOVSKÁ: Bedřich Stefan. In: Nová encyklopedie českého výtvarného umění (N–Ž). 1995, 782
- CONK/USTOHAL 1968 — Vladimír CONK/Vladimír USTOHAL: Otevírá se nové letiště Praha-Ruzyně. In: Letecký obzor XII/4, 1968, 102–136
- ČIHAŘ 1967 — Jiří ČIHAŘ: Opravdu letos? In: Letecký obzor XI/1, 1967, 6–7
- ČIHAŘ 1968 — Jiří ČIHAŘ: Ruzyně očima povolanych. Několik slov o historii. In: Letecký obzor XII/8, 1968, 222
- ČIHAŘ/PRIMUS 1968 — Jiří ČIHAŘ/Věnek PRIMUS: Příprava a realizace nové výstavby letiště Praha-Ruzyně. In: Letecký buletin VII/29, 1968, 15–19
- DUDÁČEK 1998 — Lubomír DUDÁČEK: Dopravní letiště Prahy. 1918–1946. 1998
- FIALKA 1966 — Kamil FIALKA: Dvojí použit stejných svítidel. In: Československý architekt XII/15–16, 1966, 7
- FILSAK/BUBENÍČEK/ŠVEC 1968 — Karel FILSAK/Karel BUBENÍČEK/Jaroslav ŠVEC: Návrh mezinárodního hotelu IHC v Praze na náměstí Curierových. In: Architektura ČSSR XXVII, 1968, 363–366
- FILSAK/LOUDA/ŠRÁMEK 1960 — Karel FILSAK/Jiří LOUDA/Jan ŠRÁMEK: Kotva. In: Letecký obzor IV/7, 1960, 198–200
- GOČÁR 1959 — Jiří GOČÁR: Od pyramid k panelům. 1959
- HALÍK 2005a — Pavel HALÍK: Architektura padesátých let. In: Dějiny českého výtvarného umění V. 1939–1958. Rostislav ŠVÁCHA/Marie PLATOVSKÁ (ed.). Praha 2005, 293–327

- HALÍK 2005b — Pavel HALÍK: Padesátá léta. In: Dějiny českého výtvarného umění V. 1939–1958. Rostislav ŠVÁCHA/Marie PLATOVSKÁ (ed.). Praha 2005, 279–291
- HARTMANN 1995 — Antonín HARTMANN: Mikuláš Medek. In: Nová encyklopedie českého výtvarného umění (A-M). Anděla HOROVÁ (ed.). Praha: Academia 1995, 500–502
- HARTMANN 2002 — Antonín HARTMANN (ed.): Mikuláš Medek. GEMA ART 2002
- HETTEŠ 1965 — Karel HETTEŠ: Kultura interiéru ve světle ruzyňské soutěže. In: Výtvarná práce XIII, 1965, 3–4
- HNÁTEK 2014 — Václav HNÁTEK: Sochař Kolíbal má život plný bizarností. Vadil Němcům i komunistům. In: Víkend DNES (příloha denníku Mladá Frota Dnes) 8. února, 2014, 5–8
- HRUBÝ/POKORNÝ 1963 — Josef HRUBÝ/Zdeněk POKORNÝ: kritická recenze hotelu International. In: Architektura ČSSR XXII, 1963, 93
- HUBÁČEK/LÁŠEK 1968 — Karel HUBÁČEK/Jiří LÁŠEK: Dílenský areál. In: Letecký bulletin VII/29, 1968, 44–50
- HUBRTOVÁ 2012 — Kateřina HUBRTOVÁ: Výtvarná díla 60. let ve veřejném prostoru – ideové i realizované pprojekt na Praze 6. In: Zpravodaj STOP, časopis Společnosti pro technologie ochrany památek XIV/2, 2012, 30–35
- Ostravské sochy (projekt) — Jakub IVÁNEK. URL: <http://ostravskesochoy.cz/dilo/1376-Pocata-Ptolemaiovi>
- Ostravské sochy (projekt) — Jakub IVÁNEK. URL: <http://www.msstavby.cz/ostravske-sochy-44-18-02-2017/>
- KARASOVÁ 2012 — Daniela KARASOVÁ: Interiérová a nábytková tvorba Jana Bočana. In: Jan Bočan (kat. výst.) Rostislav ŠVÁCHA (ed.). 2012, 96–107
- KLASOVÁ 2002 — Milena KLASOVÁ: Stanislava Libenský – Jaroslava Brychtová. Praha: Gallery 2002
- KOBLASA 2002 — Jan KOBLASA: Záznamy z let padesátých a šedesátých. 2002
- KOBLASA/MEDEK 1963 — Jan KOBLASA/Mikuláš MEDEK: Obrazy z let 1959–1963. Teplice 1963
- KOLÍBAL 2012 — Stanislav KOLÍBAL: Sochy a projekty. Řevnice: Arbor vitae 2012
- KOTÍK 1994 — Jan KOTÍK: Šedesátá léta. In: Nová citlivost. Sborník příspěvků k diskusi o 60. letech. Vlasta ČIHÁKOVÁ-NOSHIRO et al. (ed.). Litoměřice: Galerie výtvarného umění 1994, 12
- KOUBOVÁ-EIDERNOVÁ 1995 — Vladimíra KOUBOVÁ-EIDERNOVÁ: RR Interview Zdeněk Palcr. In: Revolver Revue 30, 1995, 240–264
- KOULA 1958 — Jan E. KOULA: Polské kulturní informační středisko. In: Architektura ČSR XVII/2, 1958, 71–72
- KRAMEROVÁ 2004 — Daniela KRAMEROVÁ: Otisk a odlitek. Eva Kmentová a Alina Szapocznikow. In: Téma Eva Kmentová. Marie KLIMEŠOVÁ (ed.). Litoměřice: SGVU 2004, 30
- KRAMEROVÁ/SKÁLOVÁ 2008 — Daniela KRAMEROVÁ/Vanda SKÁLOVÁ: Výstavnictví v Československu – experiment a poezie, obchod i propaganda. In: Bruselský sen. Československá účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let (kat. výst.) Vít HAVRÁNEK (ed.). Praha: Arbor vitae 2008
- KROUPOVÁ 2017 — Markéta KROUPOVÁ (ed.): Valerian Karoušek: abstrakce, konkrétno, citovost. Liberec: Oblastní galerie Liberec 2017
- LAMAROVÁ 1968 — Milena LAMAROVÁ: Kapitola o létání. In: Výtvarná práce XVI/14, 1968, 3

- LOUDA/KVÍZ/ŠMÍD 1977 — Jiří LOUDA/Milan KVÍZ/Petr ŠMÍD: Cestovní kancelář ČSA v Káhiře. In: *Architektura ČSSR XXXVII/2*, 1977, 60–61
- LOUDA/SKÁLA 1973 — Jiří LOUDA/Ivan SKÁLA: Reprezentace čs. aerolinií v New Yorku a Piešťanech. In: *Architektura ČSSR XXXIII/6*, 1973, 267–273
- MALÁ 1998 — Alena MALÁ (ed.): *Slovník českých a slovenských výtvarných umělců. 1950–1998 II. D-G*. Ostrava: Chagall 1998
- MALÁ 2002 — Alena MALÁ (ed.): *Slovník českých a slovenských výtvarných umělců. 1950–2002. VIII. Man-Miž*. Ostrava: Chagall 2002
- MALÁ 2005 — Alena MALÁ (ed.): *Slovník českých a slovenských výtvarných umělců. 1950–2005. XIV. Sh - Sr*. Ostrava: Chagall 2005
- MALÝ 1999 — Zbyšek MALÝ (ed.): *Slovník českých a slovenských výtvarných umělců. 1950–1999. Ch-J*. Ostrava: Výtvarné centrum Chagall 1999
- MATAŠOVSKÝ 1967 — Miloslav MATAŠOVSKÝ: Soutěž na řešení mezinárodního hotelu v Praze. In: *Architektura ČSSR XXVI*, 1967, 1–9
- MATYSKA 1968 — Eduard MATYSKA: Ruzyně očima povolanych. Několik slov o historii. In: *Letecký obzor XII/8*, 1968, 225
- J. MAYER/USTOHAL/VANĚK 1964 — Jaroslav MAYER/Vladimír USTOHAL/Antonín VANĚK: Výtvarníci nové Ruzyni. In: *Letecký obzor VIII/10*, 1964, 297–298
- V. MAYER 1968 — Vladimír MAYER: Ruzyně očima povolanych. Několik slov o historii. In: *Letecký obzor XII/8*, 1968, 224–225
- MEDEK 1967 — Mikuláš MEDEK: Hovory 3. In: *Výtvarná práce XIV/10*, 1967, 6, 8
- MICHÁLEK 1969 — Jiří MICHÁLEK: Výtvarné návrh pro trasu Leninovy třídy. In: *Architektura ČSR XXVIII*, 1969, 109–112
- MRÁZ 1966 — Bohumír MRÁZ: Posurrealistický okruh pražské školy. In: *Výtvarné umění XVI*, 1966, 312–325
- MRÁZ 1968 — Bohumír MRÁZ: Ruzyně nedokončená. In: *Listy I/6*, 1968. 12. prosince 1968, 8
- MRÁZ 1969 — Bohumír MRÁZ: Výtvarné realizace v naší architektuře. In: *Výtvarné umění XIX/9–10*, 1969, 422–453
- MRÁZ 1970 — Bohumír MRÁZ: Mikuláš Medek. Praha 1970
- NITRA 2010 — Tomáš NITRA: Ostravská letiště. Ostrava 2010
- PACHMANOVÁ 2013 — Martina PACHMANOVÁ: Zdena Fibichová. 2013
- PALATA 2013 — Oldřich PALATA: Kouzlo imaginace - sklo Stanislava Libenského a Jaroslavy Brychtové v architektuře. Turnov 2013
- PALCR 1992 — Zdeněk PALCR: Giacomettiho postřeh. In: *Konzerva / Na hudbu II/8*, 1992, 20–23
- PAŽOUTOVÁ 2004 — Kateřina PAŽOUTOVÁ: České výtvarné umění a architektura 60. let 20. století (zkrácená verze Ph. D. Thesis). 2004
- PETROVÁ 1992 — Eva PETROVÁ: Valerián Karoušek. Sochařské dílo 1953 – 1970 (kat. výst.) Litoměřice: Galerie výtvarného umění 1992
- PETROVÁ 1995 — Eva PETROVÁ: Ladislav Karoušek. In: *Nová encyklopedie českého výtvarného umění (A-M)*. Anděla HOROVÁ (ed.). Praha: Academia 1995, 341
- PIŠTA 1973 — Jan PIŠTA: Československé aerolinie. 1923–1973. Děčín: Propagace ČSA 1973
- PROCHÁZKA 1968 — Vítězslav PROCHÁZKA: Nové letecké nádraží v Ruzyni. In: *Československý architekt XIII/17–18*, 1968, 6–7
- RABASOVÁ 1960 — Miluše RABASOVÁ: Bouračka. In: *Letecký obzor IV/7*, 1960, 212–216

- REDAKCE 1962 — REDAKCE: Nová letiště v Moskvě. In: Letecký obzor VI/8, 1962, 268
- REDAKCE 1964 — REDAKCE: Tiež ste volali 26491–95. In: Letecký obzor VIII/6, 1964, 38n
- REDLOVÁ 1969 — Zdenka REDLOVÁ: Architekt na Export. In: Zítřek, 1969, 6–7
- ŘÍ- 1964 — -ŘÍ-: Nová cestovní kancelář ve Varšavě. In: Letecký obzor VIII, 1964, 12–13
- SEDLÁKOVÁ 1995 — Radomíra SEDLÁKOVÁ: Jiří Louda. In: Nová encyklopedie českého výtvarného umění (N-Ž). Anděla HOROVÁ (ed.). Praha: Academia 1995, 457
- SEDLÁKOVÁ 2013 — Radomíra SEDLÁKOVÁ: Karel Prager. Lidé si na nové věci teprve musí zvyknout. 2013
- SEKORA 1968 — Ondřej J. SEKORA: Nové pražské letiště. In: Umění a řemesla XIII/2, 1968, 56–61
- SERRANOVÁ n.d. — Mariana SERRANOVÁ: Jan Bočan: Jsem pražsky myslící člověk. Rozhovor ze dne 15. května 2008. URL: <https://www.asb-portal.cz/architektura/architekti/jan-bocan-jsem-prazsky-myslici-clovek>
- SCHONBERG 2006 — Michal SCHONBERG: Projdi tou branou! Rozhovor s Alešem Veselým. Příbram: Torst 2006
- SKALSKÁ 1996 — Ljuba SKALSKÁ: Ostrava nikoli černá. In: Letecký obzor X/10, 1996, 266n
- SLAVÍK 2012 — Herbert SLAVÍK: Letiště Praha. Praha 2012
- SRP 2012 — Karel SRP: Mikuláš Medek. ČSA Košice 1963-64. Vteřiny bez tíže. 2012
- STARÝ 1956 — Oldřich STARÝ: Poslední tvorba Le Corbusierova. In: Architektura ČSR XV, 1956, 164–165
- STRAKOŠ 2014 — Martin STRAKOŠ: Po sorele brusel, kov, sklo, struktury a beton. Kapitoly o architektuře avýtvarném umění 50. a 60. let 20. století od Bruselu po Ostravu. Ostrava 2014
- STRÁNÍK 1957 — Karel STRÁNÍK: Soutěž na velvyslanectví ČSR v Pekinu. In: Architektura ČSR XVI, 1957, 120–125
- SŮVA 1957 — Stanislav SŮVA: O některých směrech v současné západní architektuře. In: Architektura ČSR XVI, 1957, 148–149
- SÝKORA 1960 — Miloslav SÝKORA: Veřejná soutěž na Jihočeské divadlo v Českých Budějovicích. In: Architektura ČSR XIX, 1960, 438–443
- SÝKORA 1967 — Miloslav SÝKORA: Soubor budov československého velvyslanectví v Brazílii. In: Architektura ČSSR XXVI/6, 1967, 348–353
- SYROVÝ 1966 — Petr SYROVÝ: Strach před velkými objemy. Veřejná soutěž na architektonické řešení mezinárodního hotelu v prostoru jižního předmostí Švermova mostu v Praze. In: Československý architekt XII/20-21, 1966, 6
- ŠETLÍK 1970 — Jiří ŠETLÍK: Velvyslanectví ČSSR v Londýně – poznámka chodcova. In: Architektura ČSSR XXX/1, 1970, 3–9
- ŠILHÁN 1962a — Vladko ŠILHÁN: Nová cestovní kancelář ve Vídni. In: Letecký obzor VI/9, 1962, 280–281
- ŠILHÁN 1962b — Vladko ŠILHÁN: Zahraniční zastoupení. In: Letecký obzor VI/9, 1962, 278–280
- ŠIMONÍKOVÁ 1982 — Jaromíra ŠIMONÍKOVÁ: Interiérová tvorba. Praha 1982
- ŠKRANC 2009 — Pavel ŠKRANC: Pomníky a sochy ve veřejném prostoru. In: Slavné stavby Prahy 6. Petr ULRYCH (ed.). 2009, 272–276
- ŠMEJKAL 1966 — František ŠMEJKAL: Mikuláš Medek. In: Výtvarná práce XIII/8, 1966, 5–6

- ŠMEJKAL 1982 — František ŠMEJKAL: Symbol vejce v plastice Evy Kmentové. In: Eva Kmentová. In memoriam. Praha 1982
- ŠRÁMEK et al. 1984 — Jan ŠRÁMEK et al.: Architektonická tvorba 1964–1984. Jan Bočan, Zdeněk Rothbauer, Oldřich Novotný s Janem Šrámkem (kat. výst.) 1984
- ŠTĚCH 2013 — Adam ŠTĚCH: Zbyněk Hřivnáč a interiérový design padesátých až sedmdesátých let minulého století (diplomová práce na Filosofické fakultě Univerzity Karlovy v Praze). Praha 2013
- ŠTURSA 1965 — Jiří ŠTURSA: Nová výstavba letiště Praha – Ruzyně. In: Architektura ČSSR XXIV, 1965, 459–466
- ŠVÁCHA 1984 — Rostislav ŠVÁCHA: O Janu Šrámkovi. In: Výtvarná kultura VIII/4, 1984, 38–42
- ŠVÁCHA 1985 — Rostislav ŠVÁCHA: Jan Šrámek – Alena Šrámková. In: Umění XXXIII/1, 1985, 1–28
- ŠVÁCHA 1995a — Rostislav ŠVÁCHA: Česká architektura 1956–1970. In: Česká architektura 1945–1995. Miroslav BAŠE (ed.). Praha 1995, 39–51
- ŠVÁCHA 1995b — Rostislav ŠVÁCHA: Havlíček, Josef. In: Nová encyklopedie českého výtvarného umění (A–M). Anděla HOROVÁ (ed.). Praha: Academia 1995, 248
- ŠVÁCHA 1995c — Rostislav ŠVÁCHA: Šrámek, Jan. In: Nová encyklopedie českého výtvarného umění (N–Ž). Anděla HOROVÁ (ed.). Praha: Academia 1995, 839
- ŠVÁCHA 1995d — Rostislav ŠVÁCHA: Zastupitelský úřad bývalé československé republiky v Novém Dillí. In: Architekt XLI/6, 1995, 10n
- ŠVÁCHA 1995e — Rostislav ŠVÁCHA: Zastupitelský úřad bývalé československé republiky v Pekingu. In: Architekt XLI/16–17, 1995, 12
- ŠVÁCHA 1996 — Rostislav ŠVÁCHA: Ke kořenům brutalismu. In: Architekt XLI, 1996, 30–31
- ŠVÁCHA 2000 — Rostislav ŠVÁCHA: Londýnská ambasáda. In: Architekt XLVI/6, 2000, 56–57
- ŠVÁCHA 2004 — Rostislav ŠVÁCHA: Česká architektura a její přísnost. Padesát staveb 1989–2004. 2004
- ŠVÁCHA 2007 — Rostislav ŠVÁCHA: Architektura 1958–1970. In: Dějiny českého výtvarného umění VI/1. 1958/2000. Rostislav ŠVÁCHA/Marie PLATOVSKÁ (ed.). Praha 2007, 31–69
- ŠVÁCHA/P. VLČEK 1996 — Rostislav ŠVÁCHA/Pavel VLČEK: čp. 655/I. In: Umělecké památky Prahy. Staré Město, Josefov. 479–480 (ed.). Academia 1996
- ŠVIDKOVSKIJ 1963 — O. A. ŠVIDKOVSKIJ: Architektura a výtvarné umění. In: Architektura ČSSR XXII, 1963, 391–396
- UHRINOVÁ 1967 — Marta UHRINOVÁ: Měli odvahu. In: Československý architekt XIII, 1967, 1–3
- USTOHAL 1968 — Vladimír USTOHAL: Ruzyně očima povolanych. Několik slov o historii. In: Letecký obzor XII/8, 1968, 222
- VACHTOVÁ 2006 — Ludmila VACHTOVÁ: Teď. Práce Evy Kmentové. Praha: Arbor vitae 2006
- VANČURA 1961 — Jiří VANČURA: Nové kancelář Čs. aerolinií v Praze. In: Architektura ČSR XX, 1961, 92–96
- M. VLČEK 1964 — Miroslav VLČEK: Tranzitní hotel. In: Letecký obzor VIII/3–4, 1964, 75–76
- VOKÁČOVÁ 1993 — Věra VOKÁČOVÁ: Josef Symon. Retrospektiva 1960–1993. 1993

- ZENKLOVÁ 2014 — Iveta ZENKLOVÁ: Reflexe informelní tvorby malíře Mikuláše Medka v dobové a pozdější literatuře (diplomová práce na Filosofické fakultě Univerzity Karlovy v Praze). Praha 2014
- ŽELEZNÝ 2012a — Jakub ŽELEZNÝ: Bočan byl správný Šrámkův žák – rozhovor s Alenou Šrámkovou. In: Jan Bočan (kat. výst.) Rostislav ŠVÁCHA (ed.). 2012, 122–123
- ŽELEZNÝ 2012b — Jakub ŽELEZNÝ: S Bočanem jsme se perfektně doplňovali – rozhovor se Zdeňkem Rothbauerem. In: Jan Bočan (kat. výst.) Rostislav ŠVÁCHA (ed.). 2012, 60–65
- ŽELEZNÝ 2012c — Jakub ŽELEZNÝ: U Bočana se projevoval sochařský element - rozhovor se Stanislav Kolíbalem. In: Jan Bočan (kat. výst.) Rostislav ŠVÁCHA (ed.). Praha 2012, 36–39

Seznam pramenů

- archiv ČSA 197 — Státní oblastní archiv Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 197
- archiv ČSA 270 — SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 270, Investiční výstavba
- archiv ČSA – 4-R — SOA Praha, ČSA, NAD 2237, album 4-R (Vítězný návrh soutěže na nádražní budovu mezinárodního letiště Praha – Ruzyně. Konstruktiva n. p. Praha II Spálená 29 – autoři projektu architekt Filsak, Bubeníček, Louda, Šrámek)
- archiv ČSA – Bubeníček 1961a — Karel BUBENÍČEK: Státní oblastní archiv (SOA) Praha, Československé aerolinie, NAD 2237, kart. č. 201, Zpráva z pracovní cesty ing. arch. K. Bubeníčka do Vídně ve dnech 5. – 10. června 1961 ve věci výstavby cest. Kanceláře. Projekce 26.6.61.
- archiv ČSA – Bubeníček 1961b — Karel BUBENÍČEK: Státní oblastní archiv (SOA) Praha, Československé aerolinie, NAD 2237, kart. č. 209. Zpráva z pracovní cesty do Rangoonu a Phnom Penhu ve věci výstavby cestovních kancelář ČSA, konané ve dnech 21. července až 15. srpna 1961 s. Ing. arch. K. Bubeníčkem.
- archiv ČSA – Hejl 1961 — Oldřich HEJL: SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 197; Oldřich Hejl (stavitel): Akce výstavba cestovní kanceláře ČSA Košice – Zápis (23. srpna 1961)
- archiv ČSA – Louda 1961 — Jiří LOUDA: SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 201, Zpráva z pracovní cesty ing. arch. J. Loudy do Vídně, konané ve dnech 18. – 28. 1. 1961 za účelem vyjasnění odborných otázek výstavby a zařízení cestovní representace ČSA, Čedoku a ČSD.
- archiv ČSA – Louda 1965 — Jiří LOUDA: SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 224, Zpráva z pracovní cesty s. J. Loudy do Paříže, konané ve dnech 12. – 18. IV. 1965 za účelem výstavby nové cestovní kanceláře ČSA - Čedok.
- archiv ČSA – Procházka 1961 — Josef PROCHÁZKA: SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 197; Akce výstavba cestovní kanceláře ČSA Košice – Schvalovací protokol (28. srpna 1961)
- archiv ČSA – Skála 1962 — Ivan SKÁLA: SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 201. Zpráva ze služební cesty s. I. Skály do Varšavy a Budapešti konané ve dnech 30. 8. 1962 – 8. 9. 1962 za účelem výstavby cestovní kanceláře ČSA.
- archiv ČSA – Skála 1963 — Ivan SKÁLA: SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 209. Zpráva ze služební cesty s. I. Skály do Sofie a Budapešti konané ve dnech 4. – 14. 12. 63 za účelem výstavby cestovní kanceláře ČSA v Sofii a kolaudace cestovní kanceláře v Budapešti.

- archiv ČSA – Skála 1968 — Ivan SKÁLA: SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 255.
Zpráva ze služební cesty I. Skály do Kodaně ve dnech 23. – 28. 3. 1968 za účelem
přestavby cestovní kanceláře Čs. aerolinií.
- archiv ČSA – Skála 1969 — Ivan SKÁLA: SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 343.
Zpráva z pracovní cesty I. Skály do USA konané ve dnech 26. září – 6. října 1969 za
účelem výstavby cestovní kanceláře ČSA v New Yorku.
- archiv ČSA – Skalník 1962 — Milan SKALNÍK/Josef PISKAČ: SOA Praha, ČSA, NAD
2237, kart. č. 201, Zpráva ze služební cesty do Vídně ve dnech 25. 5. – 31. 5. 1962.
(dr. Milan Skalník, ved. propagace ČSA; Josef Piskač, vedoucí aranžerských dílen
ČSA)
- archiv Konstruktivy — SOA Praha, Konstruktiva, n. p. Praha, 864, archivní příručka
korespondence – Koblasa 2016a — dopis Jana Koblasy, Hamburg, 24. dubna 2016
korespondence – Koblasa 2016b — dopis Jana Koblasy, Hamburg, 4. duben 2016
manuskript Karla Filsaka — Karel FILSAK: Seznam vybraných prací a realizací (ma-
nuscript z 28. prosince 1992). 1992
manuskript Karla Filsaka — Karel FILSAK: Vlastní životopis (manuskript z 28. prosince
1992) z osobního archivu Karla Filsaka ml. 1992
rozhovor – Bregantová 2017 — Rozhovor autorky s Polanou Bregantovou (dcerou Evy
Kmentové), Praha 27. srpna 2017
rozhovor – Brychtová 2016 — Rozhovor autorky s Jaroslavou Brychtovou, Železný Brod
5. dubna 2016
rozhovor – Filsak ml. 2017 — Rozhovor autorky s Karlem Filsakem ml., Praha 24. ledna
2017
rozhovor – Hřivnáč 2017 — Rozhovor autorky se Zbyňkem Hřivnáčem, Říčany 12. ledna
2017
rozhovor – Rothbauer 2017 — Rozhovor autorky se Zdeňkem Rothbauerem, Praha 18.
srpna 2017
rozhovor – Veselý 2015a — Rozhovor autorky s Alešem Veselým, Středokluky 27. dubna
2015
rozhovor – Veselý 2015b — Rozhovor autorky s Alešem Veselým, Praha 6. května 2015
rozhovor – Vrana 2017 — Rozhovor autorky s Josefem Vranou, Praha 11. srpna 2017

Seznam obrázků

- 1 Michel Weill, J. Dimitrijevic; Charlotte Perriand (interiér): cestovní kancelář Air France v Paříži v rue Scribe, 1959. Foto: Air France Museum Collection
- 2 Marc Bohan (Dior): kolekce pro Air France, 1964. Foto: Air France Museum Collection
- 3 Alexander Girard: sofa pro Braniff International Airways, 1967. Foto: Wright
- 4 Emilo Pucci: kolekce pro Braniff, 1965. Foto: SFO Museum
- 5 Eero Saarinen: TWA Flight Center (Idlewild Airport, New York), 1956–62. Foto: ArchDaily
- 6 Arne Jacobsen: SAS Royal Hotel, 1956–62. Foto: The Radisson Blu Royal Hotel
- 7 Gio Ponti: cestovní kancelář Alitalia na 5th Avenue v New Yorku, 1958. Foto: Gio Ponti Archives
- 8 Pravidelné linky ČSA v letech 1960 a 1970. Reprodukce: Pišta 1973, nepag.
- 9 Letecké centrum Kotva, výloha v Revoluční, 1959–60. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 620
- 10 Kotva, letecké centrum ČSA, 1959–60. Foto: ČTK; SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 620
- 11 Jana Moravcová: letící volavka (alegorie letu), 1960. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 620
- 12 Prostor odbavovací haly, informační pult s kovovým reliéfem od Luboše a Jana Moravcových, za ním úschovna zavazadel a východ na náměstí Republiky. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 620
- 13 Prostor odbavovací haly s křesílky, 1960. Foto: František Illek, Architektura ČSSR XX, 1961, 95
- 14 Gio Ponti: Villa Arreaza ve Venezuele, interiér, 1958. Reprodukce: Roccella 2005, 72
- 15 Prostor cestovní kanceláře, vlevo prodej tuzemských tratí. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 620
- 16 Hala cestovní kanceláře v barvě. Foto: Letecký obzor, 1960
- 17 Stanislav Duda: *stylizovaná mapa světa s leteckými linkami*, 1960. Foto: František Illek, Architektura ČSSR XX, 1961, 95; archiv Zbyňka Hřivnáče
- 18 Zimní zahrada s keramikou, průhled do cestovní kanceláře. Foto: František Illek, Architektura ČSSR XX, 1961, 95
- 19 Stanislav Libenský, Jaroslava Brychtová: *Hlava I*. Foto: Palata 2013, 30–31
- 20 Plánek s vyznačeným umístěním uměleckých děl. Náskres: autorka
- 21 Vídeň, cestovní kancelář ČSA, Čedoku a ČSD, 1961–62, pohled z ulice skrz prosklenou stěnu. Foto: Letecký obzor IX/3, 1965, 58
- 22 Vídeň, cestovní kancelář ČSA, pohled od pultu služeb. Foto: Letecký obzor VI/9, 1962, 281
- 23 Vladimír Jarcovjác, Karel Mezera: dekorativní nástěnná malba, 1962, štukolustro. Foto: Letecký obzor VI/9, 1962, přebal a 281
- 24 Vídeň, cestovní kancelář ČSA, schody do prvního patra. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 25 Vídeň, cestovní kancelář ČSA, kancelář v patře. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 26 Curych, cestovní kancelář ČSA, c1960–62. Letecký obzor VI/9, 1962, 278 a IX/3, 1965, 65
- 27 Phnom Penh, cestovní kancelář ČSA, 1961. Letecký obzor VI/9, 1962, 280

- 28 Rangún, cestovní kancelář ČSA, c1961. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 29 Bombaj, cestovní kancelář ČSA, c1961, foto z roku 1965. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 30 Damašek, cestovní kancelář ČSA, 1962–63. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 31 Damašek, cestovní kancelář ČSA, pult služeb. Foto: Hartmann 2002, 200; abART; SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 32 Řím, cestovní kancelář ČSA, 1962–63. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 33 Aleš Veselý: *Indeterminace kruhu a přímky*, 1963. Foto: Jan Svoboda (archiv Aleše Veselého)
- 34 Košice, dům v Pribinově ulici, v přízemí cestovní kancelář ČSA, v patře kavárna, 1962–64. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 620
- 35 Košice, cestovní kancelář ČSA, průhled výlohou do prostoru cestovní kanceláře. Foto: archiv Filsaka ml.
- 36 Odbavovací hala – prostor čekárny. Foto: archiv Karla Filsaka ml.
- 37 Odbavovací hala – vzadu barový pult, vpravo průhled na dvorek. Foto: archiv Karla Filsaka ml.
- 38 Mikuláš Medek, Jiří Valenta: *čtrnáctidílné panneau*, 1963–64 (v délce stěny); Jan Koblasa: *Ikaros*, 1963–64 (plastika na pilíři). Foto: archiv Karla Filsaka ml.
- 39 Jan Koblasa, Karel Nepraš: výtvarné řešení dvorku – *Zpráva o Ikarově letu*, 1963–64. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 40 Kavárna v patře. Emila Medková: fotozvětšenina, 1964 (vpravo vzadu). Foto: archiv Karla Filsaka ml.
- 41 Ostrava, palác Melantrich, v přízemí cestovní kancelář ČSA, 1962–66. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 42 Ostrava, cestovní kancelář ČSA, nároží, pohled z dnešní Nádražní ulice. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 43 Zadní část se schody vedoucími k jindy připraveným autokarům v Janečkově ul.. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 44 Jan Koblasa: *Schody do nebe* (zeď cestovní kanceláře v Ostravě) v ulici Umělecká, 1964–65. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622; Jakub Ivánek
- 45 Hlavní vchod (vlevo) z Nádražní ul. a Koblasův *Ptolemaios* v průhledu. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 46 Prostory cestovní kanceláře, pult prodeje letenek (vpravo), pohled směrem k prostoru pro sezení v nároží. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 47 Prostor pro cestující, pohled od nároží směrem k prodeji letenek, vlevo Koblasův *Ptolemaios*. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 48 Jan Koblasa: kinetická plastika *Poceta Ptolemaiovi*, 1966. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 49 Pult prodeje letenek. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 50 Prostor pro cestující, nad ním veliké osvětlovací disky. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622; Foto: Archiv města Ostravy, Sběrka fotografií a pohlednic, foto Petr Sikula, V-17-3/13
- 51 Budapešť, cestovní kancelář ČSA, 1963. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622

- 52 Varšava, cestovní kancelář ČSA v noci, 1961–63. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 53 Sofie, cestovní kancelář ČSA, interiér. Jan Koblasa: obraz *Země*, 1963. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622; archiv Zbyňka Hřivnáče
- 54 Sofie, cestovní kancelář ČSA, kancelář zahraničního zástupce. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 55 Sofie, cestovní kancelář ČSA, 1963–64. Foto: archiv Zbyňka Hřivnáče
- 56 Sofie, cestovní kancelář ČSA, průhled do interiéru. Foto: archiv Zbyňka Hřivnáče
- 57 Sofie, cestovní kancelář ČSA, pult služeb. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 58 Stanislav Kolíbal: dřevěná reliéfní stěna, 1964, 5 x 5 m. Foto: Stanislav Kolíbal: *Sochy a projekty*, Řevnice: Arbor vitae, 2012, 138
- 59 Zbyněk Hřivnác: prototypy křesel, 1964, výrobce Umělecká řemesla Praha. Foto: archiv Zbyňka Hřivnáče
- 60 Paříž, cestovní kancelář ČSA, 1964–65. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 61 Paříž, cestovní kancelář ČSA, 1964–65. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 62 Paříž, cestovní kancelář ČSA, pohled do levé části. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 63 Michel Weill, J. Dimitrijevic; Charlotte Perriand (interiér): cestovní kancelář Air France v nedaleké ulici rue Scribe, 1959. Foto: Air France Museum Collection
- 64 Raymond Loewy: cestovní kancelář Air France na Champs-Élysées, 1958, hala. Foto: Air France Museum Collection
- 65 Bělehrad, cestovní kancelář ČSA, 1965–67. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 66 Jan Bočan: křeslo pro cestovní kancelář ČSA v Bělehradě, 1965, podnož duralová, matově leštěná, čalounění molitan a kůže, výrobce OPMP Mimoň. Reprodukce: *Architektura ČSR XXX*, 1971, 87
- 67 Eva Kmentová: *Hlava, která chce spát*, 1967. Foto: archiv Polany Bregantové
- 68 Constantin Brancusi: *Spící múza*, 1910. Foto: The Metropolitan Museum of Art
- 69 Karlovy Vary, cestovní kancelář ČSA, 1966. Foto: *Letecký obzor X/8*, 1966, 222; SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 70 Jan Bočan: křeslo pro cestovní kancelář ČSA v Kodani, 1967. Foto: *Architektura ČSR XXX*, 1971, 86; Karasová 2012, 105
- 71 Berlín, cestovní kancelář ČSA, 1968. Foto: archiv Zbyňka Hřivnáče
- 72 Berlín, cestovní kanceláře ČSA (vpravo), LOT a Orbis (vlevo). Foto: archiv Zbyňka Hřivnáče
- 73 Eva Kmentová: volně stojící socha, 1968. Foto: archiv Zbyňka Hřivnáče; Karel Kuklík, archiv Polany Bregantové
- 74 Eva Kmentová: sádrová plastika na stěně (vpravo), 1968. Foto: archiv Zbyňka Hřivnáče
- 75 Berlín, cestovní kancelář ČSA, pracovna zahraničního zástupce. Foto: archiv Zbyňka Hřivnáče
- 76 Dokument – objednávka díla od Evy Kmentové přes ČFVU Janem Šrámkem. Foto: archiv Polany Bregantové
- 77 Dokument – ČFVU pověřuje Evu Kmentovou návrhem a realizací čelní stěny. Foto: archiv Polany Bregantové

- 78 Dokument – smlouva o vytvoření děl, 1. strana. Foto: archiv Polany Bregantové
- 79 Dokument – smlouva o vytvoření děl, 2. strana. Foto: archiv Polany Bregantové
- 80 Piešťany, cestovní kancelář ČSA, 1968–70. Foto: Architektura ČSSR XXXIII, 1973, 271
- 81 Piešťany, cestovní kancelář ČSA, 1968, 1969–70. Foto: ČSA OK. 50 Years of Travelling on ČSA Wings (archiv Lubomíra Dudáčka)
- 82 Fasáda v noci s rotujícím nápisem. Foto: Architektura ČSSR XXXIII, 1973, 270
- 83 Čekárenský prostor a pult prodeje letenek. Foto: ČSA OK. 50 Years of Travelling on ČSA Wings (archiv Lubomíra Dudáčka)
- 84 Pohled do prostoru prodeje letenek. Vzadu kancelář vedoucího směny (vlevo) a dálnopisu (vpravo). Foto: Šimoníková 1982, 31
- 85 Eva Kmentová: osinkocementové kruhy, 1970. Foto: archiv Polany Bregantové
- 86 Piešťany, cestovní kancelář ČSA, návrh. Foto: Architektura ČSSR XXXIII, 1973, 272
- 87 New York, cestovní kancelář ČSA, 1969–1970, portál s plastikou od Stanislava Libenského a Jaroslavy Brychtové, 1970. Foto: SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, kart. č. 622
- 88 New York, studie. Foto: Architektura ČSSR XXXIII, 1973, 268
- 89 New York, cestovní kancelář ČSA, interiér. Foto: Architektura ČSSR XXXIII, 1973, 269
- 90 Mikuláš Medek: Velká Iviška, 1970. Foto: Hartmann 1995
- 91 Pierre Gautier-Delaye: cestovní kancelář Air France na Fifth Avenue v New Yorku, 1969. Foto: Air France magazine, 2012, 111
- 92 Eva Kmentová: *Pupek světa*, 1972 (pro cestovní kancelář ČSA v Singapuru). Reprodukce: Architektura ČSSR XXXVII, 1977, 60
- 93 Káhira, cestovní kanceláře ČSA, 1975, studie. Foto: Architektura ČSSR XXXVII, 1977, 60
- 94 Adolf Benš: odbavovací budova mezinárodního letiště Praha–Ruzyně (tzv. staré letiště), 1931 soutěž, 1933–37 realizace. SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 620
- 95 Generální plán Nové výstavby na severu od Starého letiště, c1961. SOA Praha, ČSA, NAD 2237, kart. č. 620
- 96 Soutěžní návrhy publikované v *Leteckém obzoru* – shora návrhy Konstruktivy, ČVUT, SVŠT a VPÚ. Foto: archiv Karla Filsaka ml.
- 97 Karel Filsak, Jiří Louda, Jan Šrámek, Karel Bubeníček: soutěžní návrh odbavovacího areálu Nové výstavby letiště Praha-Ruzyně, 1959, model. Foto: SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, album 4-R
- 98 Karel Filsak: soutěžní návrh odbavovacího areálu, 1959, malby temperou, c70x120 cm. Foto: archiv Karla Filsaka ml.; Muzeum umění Olomouc
- 99 Karel Filsak: soutěžní návrh odbavovacího areálu, 1959, malby temperou. Foto: SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, album 4-R
- 100 Karel Filsak: soutěžní návrh odbavovacího areálu, 1959, 1. patro, malba temperou. Foto: SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, album 4-R
- 101 Karel Filsak: soutěžní návrh odbavovacího areálu, 1959, odbavovací hala, malba temperou. Foto: archiv Karla Filsaka ml.; SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, album 4-R
- 102 Karel Filsak, Jiří Louda, Karel Bubeníček (projekční skupina ČSA), Jan Šrámek (Konstruktiva): návrh nové odbavovací budovy, 1960. Foto: archiv Karla Filsaka ml.

- 103 Karel Filsak, Jiří Louda, Karel Bubeníček (projekční skupina ČSA), Jan Šrámek (Konstruktiva): perspektivní návrhy, 1963. Foto: Architektura ČSSR XXIV, 1965, 461
- 104 Karel Filsak a kol.: perspektivní návrhy, 1963. Foto: SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, album 4-R
- 105 Karel Filsak a kol.: návrhy interiéru, 1963. Foto: SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, album 4-R; Letecký obzor VIII/3, 1964, 8
- 106 Pohled na odbavovací budovu. Foto: Architektura ČSSR XXIV, 1969, 21; Letiště Praha
- 107 Odbavovací budova s letištní plochou, vlevo nahoře technický blok a objekt přípravy posádek, v dolní části vyhlídková galerie s vládním salonkem. Foto: SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, kart. č. 620
- 108 Jaroslav Mayer: mobiliář. Foto: Umění a řemesla XIII/2, 1968, 60–61
- 109 Prostorná odbavovací hala se schodištěm vedoucím do vyhlídkové restaurace. Foto: Architektura ČSSR XXIV, 1965, 459
- 110 Příletová část haly. Foto: Letecký obzor XII/8, 1968, 232
- 111 Pohled shora na odbavovací „ostrov“ se zavazadlovými vahami. Foto: archiv Karla Filsaka ml.
- 112 Pohled do odbavovací haly z patra. Foto: SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, kart. č. 620
- 113 Cestující čekající na odbavení. Foto: archiv Karla Filsaka ml.
- 114 Odbavovací hala po přestavbě (dnešní přílety), 90. léta. Foto: Dudáček 2000, 204
- 115 Soutěžní návrhy na reliéf do interiéru letiště Praha-Ruzyně. Foto: Výtvarná práce XIII/8, 1965, 1, 3
- 116 Jan Koblasa při práci na reliéfu, 1967. Foto: Koblasa 2002, 284
- 117 Jan Koblasa: reliéf *Brána do prostoru* v odbavovací hale, 1966–67. Foto: Umění a řemesla XIII/2, 1968, 57; Koblasa 2002, 281
- 118 Jaroslav Kočíš: reliéf *Modrá cesta* v tuzemské restauraci, 1967. Foto: SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, kart. č. 620
- 119 Jaroslav Kočíš při práci na reliéfu, 1967. Foto: SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, kart. č. 620
- 120 Čestmír Krátký: fotografický panel v tranzitní restauraci, 1968. Foto: archiv Filsaka ml.; SOA Praha, fond Československé aerolinie, NAD 2237, kart. č. 619
- 121 Mikuláš Medek: soutěžní návrh pro interiér restaurace, 1964. Foto: Výtvarná práce XIII/5–6, 1966
- 122 Mikuláš Medek: obraz *Signály* v tranzitní restauraci, 1968–69. Foto: Listy I, 1968, 8; Výtvarné umění XIX/9–10, 1969, 428n
- 123 Prostor zahraniční čekárny a tranzitní restaurace. Foto: Architektura ČSSR XIX/9–10, 1969, 22
- 124 Umělecká díla v odbavovací budově. Diagram: autorka
- 125 Věra Drnková-Zářecká: goblén pro vládní salonek. Foto: Letecký obzor VIII/10, 1964, přebal; Architektura ČSSR XXVII/1, 1969, 22
- 126 Soutěžní návrhy pro vládní salonek. Foto: Letecký obzor VIII/10, 1964, přebal
- 127 Čestmír Krátký: fotografický panel v administrativním bloku, 1968. Foto: archiv Filsaka ml.
- 128 Karel Velický: keramická fontána v atriu budovy pro přípravu posádek, 1968. Reprodukce: Umění a řemesla XIII/2, 1968, 58

- 129 Jan Hladík: Podivná rostlina, gobelín pro klubovnu posádek, 1968. Reprodukce: Umění a řemesla XIII/2, 1968, 59
- 130 Vladimír Rocman: Letiště, suchá Jehla (50x200 cm) pro kancelář technického ředitele ve věži, 1975. Reprodukce: Baran 2009, 218n
- 131 Vladimír Jarcovják a Lubor Těhník: Keramický vlys v jídelně zaměstnanců, 1967–1968. Výtvarné umění XIX/9–10, 1969, 431
- 132 Valerián Karoušek: reliéf *Vlna* v hale správní budovy hangárů, laminát, kov, 1968. Foto: Petrova 1992, 44
- 133 Ladislav Karoušek: Dekoratívni paneau v prvním patře správní budovy hangárů, 1968. Výtvarné umění XIX/9–10, 1969, 430
- 134 Daniel Špička: Adaptace tuzemské odbavovací haly na Starém letišti, 1965. Výtvarné umění XVI, 1966, 319; SOA Praha, fond ČSA, NAD 2237, album 4-R
- 135 Bedřich Stefan: *Setkání u studně*, sadový prostor jižně od býv. Leninovy třídy, 1969–1972. Foto: GHMP
- 136 Aleš Grim: *Dutá torza* před výškovým objektem a distribucí – Hadovka, 1969–1972. Foto: GHMP
- 137 Zdeněk Šimek. Foto: Petrová 2006, 81; Architektura ČSSR XXVIII, 1969, 110
- 138 Zdeněk Palcr: návrh plastiky určené do prostoru konečné stanice tramvaje na sídlišti Červený vrch, 1968. Foto: Architektura ČSSR XXVIII, 1969, 110
- 139 Miloslav Chlupáč: *Trojice figur* pro park sídliště Červený vrch (západní vstup), 1968, hořícký pískovec, roku 1984 umístěno v Zoologické zahradě v Praze. Foto: Kapusta 2000, 47
- 140 Josef Symon: výtvarné řešení vstupu vokovického hřbitova. Foto: Architektura ČSSR XXVIII, 1969, 112; Alena Pokorná
- 141 Stanislav Hubička: modelace východní zdi vokovického hřbitova, 1971. Foto: Alena Pokorná
- 142 Zdena Fibichová: plastika do prostoru Vlastiny ulice. Foto: Architektura ČSSR XXVIII, 1969, 112; GHMP
- 143 Valerián Karoušek: *Ruce*, 1959, model pro 22 m vysoký poutač pro letecký den v Praze-Ruzyni. Foto: Kroupová 2015, 47
- 144 Valerián Karoušek, Ladislav Novák: *Vzlet I*, 1968. Foto: GHMP
- 145 Valerián Karoušek, Ladislav Novák: *Vzlet II*. Foto: GHMP

Příloha

Seznam cestovních kanceláří ČSA v Československu a zahraničí
(shrnutí dostupných informací)

Rok	Město	Země	Ulice	Architekti	Výtvarná výzdoba
1959–60	PRAHA-Kotva	ČSSR	Revoluční 1	Filsak, Bubeníček, Louda (Konstr., ČSA); Šrámek, Hřivnáč (Konstr.)	Jana Moravcová: <i>alegorie letu</i> , 1960 Luboš a Jaroslav Moravec: <i>kovové panely na pultech</i> , 1960 Stanislav Duda: <i>stylizovaná mapa světa</i> , nást. malba, 1960 S. Libenský, J. Brychtová: <i>Hlava I</i> , 1955-58
1960	PRAHA Aeroflot	ČSSR	Václavské nám. 11 ck sovětského Aeroflotu	Šrámek, Hřivnáč (Konstr.)	
1960–62	CURYCH	Švýcarsko	Lowenstrasse 29	projekce ČSA	
1961–62	HAVANA	Kuba	Calle 23 Y O, Vedado	projekce ČSA	
1961	BOMBAJ	Indie	Vír Nariman Street 3 B Stadium House	Bubeníček (ČSA)	
1961–62	RANGŮN	Barma	Sule Pagoda Road, 69/71	projekce ČSA	
1961–62	PHNOM PENH	Kambodža	Hotel Monorom, Blvd. Monivon, 93	projekce ČSA	
1961–62	VÍDEŇ	Rakousko	Parkring 12	Filsak, Bubeníček, Louda, Skála (ČSA)	Vladimír Jarcovjak, Karel Mezera: dekorativní nást. malba, 1962
1961–62	STOCKHOLM	Švédsko	Sveavägen 40	Šrámek (Konstruktiva)	Luboš Moravec: <i>reliéf Rackové</i> , 1962
1962	AMSTERDAM	Nizozemsko	Leidsestraat 4	Vrana (ČSA)	
1962	KÁBUL	Afgánistán	Park Hotel	Vrana (ČSA)	
1961–63	BUDAPEŠŤ	Maďarsko	Vörösmarty Tér 2	Skála (ČSA)	Jana Moravcová: <i>kovový reliéf v parteru</i> , c1962
1962–63	VARŠAVA	Polsko	Hotel Europejski, Krakówskie Przedmiescie Nr. 13	Hřivnáč, Novotný, Šrámek (Konstr.)	Jan Koblasa: <i>obraz Země</i> , 1963
1962–63	DAMAŠEK	Sýrie	Fardoss Street	projekce ČSA	Mikuláš Medek: <i>Průnik prostoru</i> , 1963
1962–64	KOŠICE	ČSSR	Pribinova 4	Bubeníček, Filsak, Louda, Skála (ČSA)	Mikuláš Medek, Jiří Valenta: <i>čtrnáctidílné panneau</i> , 1963-64 Jan Koblasa: <i>lkaros</i> , plastika na pilíři, 1963-64 Jan Koblasa, Karel Nepraš: <i>výtvarné řešení dvorku (Zpráva o lkarové letu)</i> , 1963-64
1963	ŘÍM	Itálie	Via Bissolati 33	Filsak (ČSA)	Aleš Veselý: <i>reliéf Indeterminace kruhu a přímky</i> , 1963

Rok	Město	Země	Ulice	Architekti	Výtvarná výzdoba
1963–64	SOFIE	Bulharsko	Ploštat Narodno Sobranie 12	Šrámek, Hřivnáč (Konstruktiva)	Stanislav Kollibal: <i>dřevěná reliéfní stěna</i> , 1964
1964–65	PARÍŽ	Francie	Avenue de l'Opéra 32	Bočan, Šrámek, Novotný (Konstr.)	Mikuláš Medek: <i>Křehkost, Modrá rotace vesmíru</i> , 1964
1966?	LONDÝN	UK	45, Oxford Street W1, Soho	Bočan, Rothbauer (Beta)	
1962, 1965–66	OSTRAVA	ČSSR	trída J. Dimitrova 25	Filsak (ČSA), Radim Ulmann	Jan Koblasa: <i>Schody do nebe</i> , zed'v parteru, 1964-65 Jan Koblasa: <i>Pocta Ptolemaiovi</i> , kinetická plastika naproti vstupu, 1966
1966	KARLOVY VARY	ČSSR	Leninovo nám. 1 (dnes Divadelní nám.)	Hřivnáč, Novotný, Šrámek (Konstr.)	
1965–67	BĚLEHRAD	Jugoslávie	Prizrenska 2	Hřivnáč, Šrámek, Novotný (Konstr.)	Zbyněk Hřivnáč: <i>křeslo</i> , 1965 Eva Kmentová: <i>Hlava, která chce spát</i> , 1967
1967–68	KODAŇ	Dánsko	Vester Farimagsgade 6	Jan Bočan, Zdeněk Rothbauer (Beta)	Jan Bočan: <i>křeslo</i> , 1967
1967–68	RABAT	Maroko	53, Allal Ben Abdallah	Louda, Skála (ČSA)	Jan Koblasa: <i>vysoké reliéfy</i> , 1967-68
1968	BERLÍN	NDR	Karl-Marx-Allee 98, Berlin, NDR	Hřivnáč, Šrámek, Novotný (Beta)	Eva Kmentová: <i>sádrová plastika na zdi</i> , 1968 Eva Kmentová: <i>volná socha</i> , 1968
1970	DAKAR	Senegal	Place l'Independence 5, Immeuble BAO	Louda, Skála (ČSA)	Eva Kmentová: <i>betonová stěna Mléčná dráha</i> , 1970
1968, 1969–70	PIEŠTANY	ČSSR	Kpt. J. Nálepku 1825/2	Louda, Skála (ČSA)	Eva Kmentová: <i>osinkocementové kruhové reliéfy</i> , 1970
1969–70	NEW YORK	USA	Fifth Avenue East 45th Street, Manhattan	Louda, Skála (ČSA)	Mikuláš Medek: <i>Velká Iviška</i> , 1970 Stanislav Libenský, Jaroslava Brychtová: <i>Vír</i> , 1970
1972	SINGAPUR	Singapur		Louda, Skála (KPÚ)	Eva Kmentová: <i>Pupek světa</i> , 1972
1975	KÁHIRA (stud.)	Egypt	9, Talaat, Harb Street	Louda, Skála (KPÚ)	

Architektonické týmy stojící za cestovními kancelářemi ČSA (jádro, zjednodušeně):

1. Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jiří Louda, Ivan Skála, Josef Vrana (projekce ČSA, Epsilon)
2. Jan Šrámek, Zbyněk Hřivnáč, Jan Bočan, Zdeněk Rothbauer, Oldřich Novotný (Konstruktiva, Beta)
3. Jiří Louda, Ivan Skála (projekce ČSA, KPÚ)