

Univerzita Karlova  
Pedagogická fakulta  
Katedra výtvarné výchovy

## BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Cesta vlakem – o putování s dětmi

Train journey – travelling with children

Jana Vančurová

Vedoucí práce: doc. ak. mal. Ivan Špirk  
Studijní program: Specializace v pedagogice  
Studijní obor: Učitelství pro mateřské školy

Odevzdáním této bakalářské práce na téma Cesta vlakem – o putování s dětmi potvrzuji, že jsem ji vypracovala pod vedením vedoucího práce samostatně za použití v práci uvedených pramenů a literatury. Dále potvrzuji, že tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praha dne 20.4. 2018

Děkuji doc. ak. mal. Ivanu Špírkovi za odborné vedení mé práce a užitečné rady. Dále bych chtěla poděkovat pracovnícím dětské skupiny a dětem.

## **ABSTRAKT**

Tato práce se věnuje tématu cestování vlakem přiblíženým dětem předškolního věku. V teoretické části se zaměřuje na sociální a historické aspekty vzniku železnice a jejího vlivu na umělecká odvětví literatury, kinematografie a výtvarného umění. Jako výzkumná metoda bylo použito pozorování.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Vlak, cestování, parní stroje, vlaky v umění, děti a vlaky.

## **ANNOTATION**

This work deals with the subject of traveling by train expounded to young children. In the theoretical part it focuses on the social and historical aspects of railway and the influence on the art section as literature, cinematography and fine arts. As a research method were used observation.

## **KEY WORDS**

Train, travelling, steam engine, trains in art, children and trains.

## Obsah

Úvod.....	7
I. Teoretická část.....	8
1. Železnice a společnost.....	8
1. 1. Od koněspřežné dráhy k parní lokomotivě .....	8
1.1.1. Modrá uniforma .....	9
1.1.2. Čestnost a oddanost.....	10
1.1.3. Železniční prostředí .....	11
2. Téma železnice v umělecké tvorbě.....	13
2.1. Literatura – vybraná díla ve světě a v Čechách s železniční tematikou.....	13
2.1.1. Ostře sledované vlaky Bohumila Hrabala .....	13
2.1.2. Vlak Toma Zoellnera.....	14
2.1.3. Severní nádraží a Lazaretní vlak Adolfa Branalda.....	15
2.1.4. Pohádky o mašinkách Pavla Naumana.....	16
2.2. Kinematografie – vybraná díla ve světě a v Čechách s železniční tematikou.....	17
2.2.1. Velká železniční loupež.....	17
2.2.2. Frigo na mašině.....	18
2.2.3. Přednosta stanice .....	19
2.2.4. Železný dědek.....	20
2.2.5. Ostře sledované vlaky.....	20
2.3. Výtvarné umění – vybraní výtvarníci ve světě a v Čechách s železniční tematikou.....	21
2.3.1. Claude Monet.....	21
2.3.2. Skupina 42 .....	22
2.3.3. Kamil Lhoták.....	23
2.3.4. František Hudeček .....	23
3. Výtvarná výchova a dítě předškolního věku.....	25
3.1. Didaktické metody ve výtvarné výchově.....	27
3.1.1. Výtvarná řada.....	27
3.1.2. Výtvarný projekt.....	27
3.1.3. Vybrané techniky ve výtvarné výchově.....	28
II. Praktická část.....	31
4. Cíl, otázky a metody.....	31
4.1. Cíl výzkumu .....	31

4.1.1.	Výzkumné otázky .....	31
4.1.2.	Metody výzkumu.....	31
4.2.	Realizace tematické řady, pozorování.....	32
4.2.1.	Realizace tematické řady v dětské skupině .....	33
4.2.2.	Cílová skupina.....	39
4.2.3.	Pozorování.....	40
4.3.	Vyhodnocení výzkumu.....	42
5.	Diskuze.....	43
6.	Závěr .....	45
7.	Seznam použitých informačních zdrojů .....	46

## Úvod

Cesta vlakem může být považována za praktický vynález moderního světa, jenž člověku může pomoci dostat se jejím prostřednictvím z bodu A do bodu B. I tak je možné chápat vlak. Pouze jako stroj, který dopraví to, co má. Proč by nemohla být cesta vlakem chápána jako zážitek s romantickým nádechem, při kterém lze zažít nevídané? Tento pohled může působit naivně, ale mnohým lidem v současnosti by trocha naivity prospěla. Nejen pro dospělé, ale pro děti by mohlo být nezapomenutelným zážitkem prožít něco, co pro děti z města přepravujících se pouze pomocí automobilů řízených jejich rodiči není zvykem. Svět železnice skrývá mnohá překvapení, které mohou okouzlit i největšího skeptika. Představa jízdy ve vlaku taženém parní lokomotivou na počátku dvacátého století zní až trochu jako klišé, jež by chtěl zažít ne jeden železniční nadšenec. Proč dětem nepřiblížit svět pravidel a ctností, hrdinských činů i disciplíny na kterém je vybudovaná společnost? Nejen, že si z něj mohou vzít ponaučení, ale mohou se jím inspirovat k dalším a dalším cestám.

Pokud se dětem naskytne příležitost aspoň chvíli prožít v tomto okouzlivém světě, budou si jej pamatovat? Dokážou se vůbec takto malé děti vcítit do prostředí, se kterým nemají zkušenost? Má pro ně nějakou hodnotu vymanit se z každodenního koloběhu a prožít chvíli, kterou si nemusí pamatovat ani týden, ale někde hluboko uvnitř jim pomůže pochopit společenská pravidla a vidět realitu v trochu jiném světle?

Bakalářská práce by měla odhalit vývoj železnice z pohledu historického a sociálního. Zaměřením na uměleckou tvorbu v literatuře, filmu a výtvarném umění se inspiruje k přiblížení světa železnice dětem předškolního věku.

## I. Teoretická část

### 1. Železnice a společnost

Železnice má dlouhou historii, která začíná již ve třetím tisíciletí před naším letopočtem. Lidstvo používalo z počátku pouhé koleje, které jim ulehčovaly práci. V průběhu staletí se civilizace neustále vyvíjela a s ní i technika, kterou používala. Vynález parní lokomotivy změnil společnost. Cestování již netrvalo tak dlouho, svět se zrychlil.

#### 1. 1. Od koněspřežné dráhy k parní lokomotivě

V historii se využívalo zařízení zvané koněspřežná dráha k zjednodušení práce. Je to samozřejmé, jelikož svět se neustále vyvíjel, společnost rostla, a tak kladla vyšší nároky na odvětví průmyslu či obchodu. Tyto aspekty jsou spojeny s velkovýrobou. Lidé si potřebovali práci ulehčit, aby mohli zvýšit svůj výkon. To vedlo k užívání vozů postavených na koleje, a ještě k tomu tažené koňmi. Neustále se rozvíjející a rozrůstající společnost potřebovala pomocníka, jenž by pomohl všeobecnému rozvoji. Jedná se o dobu průmyslové revoluce zejména v 19. století.

Rozvoj světového obchodu měl vliv také na území Čech. Rozvoj průmyslu a textilní výroby se přesunul do továren. Obchod neustále kvetl a pro obchodníky bylo třeba vytvářet nové cesty, jež by převážení surovin urychlily. Proto byla ve 20. letech 19. století zrekonstruována první česká koněspřežná dráha vedoucí z Českých Budějovic do rakouského Lince. Počátkem koněspřežné dráhy se také rozvíjí přeprava obyvatel. [31]



Obrázek 1 - Konešpřežná dráha, jízda z Lince do Českých Budějovic.

Nejen, že se novým dopravním prostředkem přepravovaly suroviny, počal rozvoj přepravních prostředků i pro obyvatele (historická grafika, obrázek 1). Cestování již netrvalo tak dlouho, jako doposud. Mělo výhodu tedy nejen v rychlejší přepravě, ale i v pohodlnosti.

Vývoj rychlejšího cestování byl díky koněspřežné dráze pouhým počátkem. Sestrojením parní lokomotivy započaly stavby železničních sítí po celém území Čech. Na zmíněné



koněspřežná silnici z Českých Budějovic do Lince se v 60. letech 19. století změnil provoz na parní.

Díky parnímu pohonu se vývoj průmyslu, obchodu a také cestování mohl znovu posunout kupředu. Vznik železničních tratí vytvářel nová pracovní místa. Obyvatelům byly zpřístupněny vzdálenosti, jež za předchozích cestovních podmínek byly zkrátka nemyslitelné. Tak vznikla nová volnočasová činnost, cestování. Cesta vlakem se stala pro cestující společenskou událostí. Zprvu byla přeprava vlakem dostupná spíše vyšší vrstvě populace. Postupem času se cestování zpřístupnilo také pracující části společnosti. Vagony se dělily do tříd, z nichž první třída byla vždy nejluxusnější, nejkomfortnější a samozřejmě finančně nejnáročnější. Ve vlacích cestovala také šlechta. Císař Franz Josef I. měl vlastní vlak s různě vybavenými vagóny. Jeho žena, císařovna Alžběta byla velkou obdivovatelkou cestování.

Romantické cestování parní lokomotivou existovalo více, než sto let. Postupnou elektrizací tratí byly lokomotivy nahrazovány elektrickými stroji. Využívání teď již historických strojů bylo ukončeno v osmdesátých letech dvacátého století. V současnosti se provoz parních lokomotiv obnovuje. Nostalgické cesty a výlety patří mezi zážitkové výpravy. Zejména pro děti je cesta parním vlakem silným prožitkem, na který budou ještě dlouhou dobu vzpomínat.

#### 1.1.1. Modrá uniforma

Jako kočí byli odlišeni od cestujících svým oblečením, také železnice potřebovala své zaměstnance nějak odlišit od pasažérů. Svou roli hrálo klima ve společnosti a dobové zvyklosti, jež vzbuzovaly z pracovníků oblečených do uniforem řádný respekt a vytvářely jim autoritu. Svět železnice se tedy obléknul do modré uniformy (obrázek 2). Jako vojsko bylo rozděleno dle hodností, také železnice měla také své uspořádání. Podle stejnokroje bylo možné rozeznat, jakou funkci její nositel zastával. Tak je tomu i v současnosti.



Obrázek 2 - Uniformy úředníků Rakouské státní dráhy, 1857 [8]

Uniforma jako taková je znakem přesnosti a kázně.

Každý, kdo si ji obléknul musel být vykonavatelem pravidel a předpisů, podle kterých se železnice řídí. Mezi pracovníky patřili jak úředníci a strojvedoucí, také údržbáři a technici.

Celý mikrosvět je rozdělen podle pravidel, nařízení a vlastních zákonů, bez kterých by nemohl existovat.

Jako se v postupné modernizaci a vývoji společnosti měnila móda, také uniformy měnily svůj vzhled. Nejen tvar a střih, ale také označení hodnosti se měnilo. Po skončení první světové války se společnost zbavovala všech rakouských atributů. To samé se odehrálo v prostředí železnice. Státní rakouský znak nahradil znak nově vzniklé republiky. I po dobu druhé světové války se měnilo označení na uniformách. Říšské symboly ovládly železnici stejně jako německý jazyk. Po skončení druhé světové války se opět odepínaly a ničily atributy předešlé okupace. Po nástupu socialistické diktatury se opět připínaly znaky nové. Tentokrát se sovětskou rudou hvězdou, jež byli zaměstnanci nuceni nosit až do konce komunistické vlády, do roku 1989. Nová doba vítala změny, tak i uniformy dostaly nové vzezření. Nový státní znak mohli zaměstnanci konečně opět nosit s pýchou. Poslední změnou prošel stejnokroj v roce 2016, kdy se uniformy změnil tak, aby byly pohodlnější, ale aby stále plnily svůj záměr.

### 1.1.2. Čestnost a oddanost

Odjakživa se pracovníci železnice považovali za čestné lidi. Jak v literatuře, tak ve filmu je ukázáno, že správný železničář má svou uniformu, kterou když oblékne, musí se proměnit v ctnostného člověka. K této profesi patří také jakási oddanost, jež je pracovníky brána jako životní poslání. Jak píše Adolf Branald o pracovnících železnice ve svých románech *Severní nádraží* a *Lazaretní vlak*, jsou schopni dojít za řádné fungování dráhy až na pokraj svých sil. Po dobu druhé světové války se někteří zaměstnanci drah přidali do odbojových skupin, ve kterých způsobovali na okupovaných tratích různé sabotáže. Lidé v prostředí železnice byli vlastenci, kteří se za dob stinné historie Čech nebály položit vlastní život pro dobro věci.

Píle a pečlivost může být příkladem pro mnohé. Být zaměstnán jako strojvedoucí je velmi zodpovědné. Je jedním z článků, bez kterých by nebyl svět železnice spolehlivě přesný. V minulosti musel v parní lokomotivě vykonávat mnoho činností. Nejen, že musel hlídat, zda jede nařízenou rychlostí, musel neustále vyhlížet ze své kabiny na koleje před sebou.

Kontroloval pozici všech možných výhybek a návěstidel. Ale nejen strojvedoucí nese nesmírnou zodpovědnost. Také technici a konstruktéři, jež budovali železniční tratě,



Obrázek 3 - Parní lokomotiva v Trutnově, 1978 [34]

sestavovali lokomotivy a tvořili celou síť museli vykonávat tu nejlépe odvedenou práci. Celý železniční systém je zodpovědný nejen za přepravu cestujících, ale i za dopravu surovin (obrázek 3). Bez takto spleťité sítě by současná společnost nemohla až do přítomnosti fungovat. Železnice je a od svého vzniku byla součástí moderního světa, který neustále expanduje.

### 1.1.3. Železniční prostředí

Do prostředí železnice spadá mnoho druhů pracovních pozic. Nejen ty známé, jako průvodčí a výpravčí, ale i ty méně známe, jako inspektoři či konstruktéři. Železničář má na starosti obsluhu a zajišťování fungování návěstidel, závor, také obsluhu cestujících a zajištění chodu onoho systému. Do prostředí železnice patří nádraží, bez něž by železnice nebyla schopná provozu a přepravy cestujících. Za vznikem a zkonstruováním lokomotiv, vagónů a rozmanitých strojů stojí konstruktéři. Práce, jako každá v tomto odvětví, musí být prováděna precizně a přesně. S chybou by se mohlo stát na trati velké neštěstí, které by stálo mnoho lidských životů.

Všichni úřední pracovníci jsou nuceni se řídit různými nařízeními a pravidly. Bez jejich plnění a prosazování by na železnici mohl nastat zmatek. I když je všemožné vyplňování formulářů někdy zcela vyčerpávající, zaměstnanci by při jakémkoliv chybení a zavinění nehody mohli být vyšetřováni drážní inspekcí.

Úředníci a všemožní pracovníci kontrolují a zpravují dopravu. Je nutné, aby někdo kontroloval i je kvůli zamezení omylů. Pro tuto práci je zřízena drážní inspekce, která funguje stejně dlouho, jako železnice sama. Jakožto autority a nadřízené osoby se ne nadarmo každý pracovník inspekce obává. Její mocí je zjistit i nezjistitelné.

Do prostředí nepatří pouze lidé, ale i místa, kde se vše odehrává. Zmíněno bylo již nádraží. Nejen to je součástí spleťitého světa. Všemožné dílny a strojírenské haly, ve kterých se stroje

neustále opravují, kontrolují a vylepšují. Všechna tato pracoviště se nacházejí v depu, jehož součástí je i strojní sklad. V depu lze nalézt točnu, která v minulosti otáčela lokomotivy, aby se mohly napojit k vagónům správnou stranou. Ve filmu *Železný dědek* se objevuje zmíněná točna jako poslední projížďka traťového pracovníka před vstupem do výslužby.

Nádraží v menších obcích jsou povinna pracovat stejně, jako nádraží hlavní. Jedná se o mikrosvět, který je popsán mnoha spisovateli jako romantické místo, ve kterém se zastavil čas. Tyto budovy mají své výpravčí a přednosta a přijíždí je kontrolovat drážní inspekce. Takové prostředí lze vidět ve filmu *Přednosta stanice*. Tedy i v nádražních budovách se odehrávaly a neustále odehrávají malé epizody příběhů, které pracovníci železnice moli za svou pracovní působení vypořádat.

## 2. Téma železnice v umělecké tvorbě

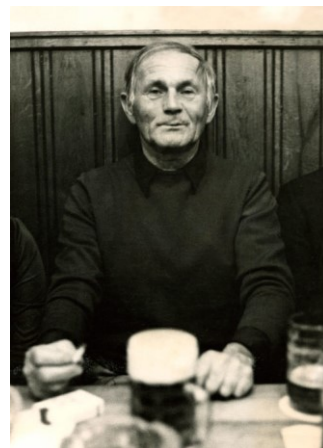
Vznik vůbec první parní lokomotivy byl průlomový i pro umělecký svět. Motiv železnice nalzáme v umělecké tvorbě. Nejen v literatuře, ale i v kinematografii a ve výtvarném umění. V následující kapitole zmiňují vybraná díla a umělce, jež jsou nedílnou součástí umělecké tvorby.

### 2.1. Literatura – vybraná díla ve světě a v Čechách s železniční tematikou

Cestování vlakem nebo život v železničním prostředí může ovlivnit kohokoliv. Spisovatelé, o kterých se práce v následující kapitole zmíní měli s železnicí mnoho společného. Všechny spojuje děj literárního díla, jež vytvořili na základě času prožitého v železničním prostředí.

#### 2.1.1. Ostře sledované vlaky Bohumila Hrabala

Bohumil Hrabal (obrázek 4) byl spisovatel, jenž získal oblibu mnoha čtenářů. Zaměřoval se na svět periferie. Jeho pozornost přitahovali obyvatelé periferie, jež byli společností bráni jako takzvaní outsideri. Hrabal si na nich cenil jejich originality, pravdivosti a jedinečnosti. Toto smýšlení ho spojovalo se uměleckou Skupinou 42. Periferie, opravdovost a také „svět, v němž žijeme“<sup>1</sup> byl jejich cílem. Spisovatelovo stylem bylo co nejpravdivěji zapsat rozhovory lidí a jejich činnosti. Takto se v jeho dílech odráží ona pravdivost, jež si mnoho čtenářů velmi oblíbilo.



Obrázek 4 - Bohumil Hrabal [28]

Inspiraci k napsání novely *Ostře sledované vlaky* posbíral v době, jež strávil jako zaměstnanec nádraží. Při okupaci Československa v roce 1948 byly uzavřeny všechny vysoké školy. Hrabal v tu dobu studoval na právnické fakultě Univerzity Karlovy. Byl tedy nucen pracovat. Dostal se na místo železničáře a sloužil ve stanicích Nymburk, Kostomlaty a Dobruška. Po absolvování kurzu pro výpravčí nastoupil Hrabal do služby ve stanici Kostomlaty u Nymburka. V době druhé světové války bylo prostředí železnice jistotou, jež se v době války těžko nalézá. Povolání výpravčího měl velice rád. Byl fascinován precizním fungováním tohoto světa a oddaností jednotlivých pracovníků. Inspirací k postavám v knize

---

<sup>1</sup> Název stati Jindřicha Chalupeckého, člena Skupiny 42

mu byli skuteční lidé, s nimiž se na nádraží setkal. V tomto prostředí měl možnost vyzorovat vlastnosti obyčejných lidí a jejich příběhy.

Novela *Ostře sledované vlaky* byla vydána v roce 1965. Děj se odehrává na konci druhé světové války. Pojednává o životě mladého výpravčího Miloše Hrmy, který vzpomíná na svůj pokus o sebevraždu a v současnosti pracuje na nádraží se svým vzorem a zkušeným nádražákem Hubičkou. Výpravčí Hubička učí Miloše chodu nádraží a také ho podporuje v milostných dobrodružstvích. Ve finále příběhu se Hubička rozhodně Hrma zahrnout do plánu vyhodit do vzduchu jeden z ostře sledovaných německých vlaků v noci projíždějících jejich stanicí, vezoucí vojenskou munici. Z počátku se Miloš Hrma chová zcela nehrdinsky. Je velice plachý a nezkušený, ale na konci překonává sám sebe a stane se hrdinou, který zlikviduje ostře sledovaný vlak a při činu také zemře.

Hrabal v knize popisuje do nejmenšího detailu, jak výpravčí Hrma s pyšností mluví o své uniformě. Každý knoflíček a odznáček má svůj význam, který je znám pouze pracovníkům z prostředí nádraží. Výpravčí Hrma je na svou uniformu náležitě pyšný a hrdě ji nosí. I to, jakou úctu měl mladý výpravčí k přednostovi stanice vypovídá o čestnosti a čistosti nádražní profese.

### 2.1.2. Vlak Toma Zoellnera

Tom Zoellner je žurnalista, spisovatel a profesor žijící ve Spojených státech amerických. Do svého zaměstnání v Los Angeles musel každodenně dojíždět vlakem. Tyto cesty ho inspirovaly k napsání knihy *Vlak*. V prostředí vlaku si uvědomil, jak důležitá je pro společnost doprava. Přece jen vlaky jako takové pomohly rozvíjet svět. Spisovatel nachází vlak jako dobrý začátek pro romanci, lidé se do sebe mohou zamilovat, ač prchavě. Nejen, že cestování je praktická věc, lze se na něj pohlédnout z úhlu romantiky. Přece jen krajina



běžící při pohledu z okna nabízí nádherné pohledy, které vypadají jako umělecká díla krajinomalby. Sám autor projel jako pasažér mnoho železničních cest jako Ruskou Transsibiřskou magistrálu, spirálovitou trať v peruánských Andách či výlet napříč Británií (obrázek 5).

Obrázek 5 - Zoellner při jedné z cest [35]



Kniha *Vlak – Cestování po kolejích, které utvářely svět* je velmi poutavé vyprávění cestujícího, jenž objevuje nejen historii železniční dopravy, ale i malá dramata odehrávající se uvnitř vlaku. Dle názvu lze vyrozumět, co se v knize děje. Spisovatel poukazuje na společnost, která se měnila nejen dle historických události v kontextu se železnicí. Vlaky brázdící celým světem, jsou zdrojem dopravy potravin i ostatních surovin. V knize autor píše o počátcích železniční dopravy a vlivu, jaký měla železnice obecně na společnost.

V Británii píše o vynálezci Richardu Trevithickovi, který postavil parní stroj na kola a tím dal vzniku parní lokomotivě. Popisuje, jak obyvatelé pozorovali neuvěřitelný stroj projíždějící kolem nich s nákladem velice rozmanitým. Zmiňuje, jak se nadšení pro železnici se rozšířilo do Indie, kde James Andrew Broun-Ramsay pokryl takto velký subkontinent tratěmi. V této části knihy Zoellner vyobrazuje i stinnou stránku železnice. Nehody, které se mohou stát, když člověk vstoupí na špatně označený železniční přechod. Masy lidí využívající vlak jako dopravní prostředek. Železniční tratě znečištěné lidskými výkaly, které nikdo neuklidí. Na druhé straně popisuje krásy indické krajiny.

Při cestě z New Yorku do Los Angele spisovatel píše o zapomenuté slavné historii amerických tratí. Lidé ztratili pojem o cestování a obdiv k železnicí. Současné meze popisuje až depresivně kdy sláva železnice leží v zapomnění. Spisovatel popisuje i současnost v Číně či Španělsku, kde jezdí vlaky neuvěřitelnou rychlostí a jejich vývoj se neustále vylepšuje.

### 2.1.3. Severní nádraží a Lazaretní vlak Adolfa Branalda

Adolf Branald byl českým spisovatelem, dramatikem a autorem knih pro děti. Po dobu druhé světové války, podobně jako Bohumil Hrabal, byl zaměstnán na pražském Masarykovo nádraží, kde se nechal inspirovat k napsání knih odehrávajících se na nádraží za doby druhé světové války (obrázek 6). Rysy Branaldovi tvorby byly co nejautentičtěji popsat a vystihnout atmosféru prostředí, ve kterém se odehrává děj a oddanost hrdinů k povolání, jež je pro ně spíše životním posláním.



Obrázek 6 - Adolf Branald [27]

Romány *Severní nádraží* a *Lazaretní vlak* pojednávají o životě na Severním nádraží za německé okupace v letech 1938-1945, ve které spisovatel zobrazuje svět železnice jako svět „dobře šlapajících

hodinek“ fungující jen díky oddaným a vášnivým pracovníkům nádraží. Mezi hlavní hrdiny průvodčí Hlaváč nebo přednosta Jaromír Babánek.

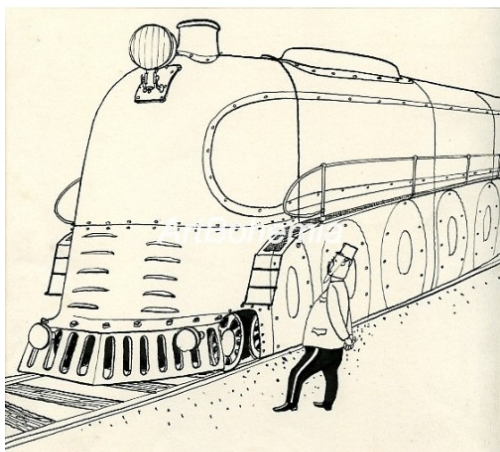
*Severní nádraží* je román obsahující život na nádraží za dob německé okupace. Pomalu narůstající vzdor proti diktatuře, realizace sabotáží příslušníků modré armády. Branald zobrazuje různé typy lidí. Lze nalézt zarytého vlastence, jenž by dokázal položit vlastní život za svobodu. Dále se objevuje kolaborant, který vidí v nové a mocné ideologii svůj osud. Mezi postavami se objevují Němečtí důstojníci, jež mají na starosti Severní nádraží. Děj je napsán chronologicky.

*Lazaretní vlak* se odehrává na rozdíl od *Severního nádraží* po dobu několika dnů a hodin při květnové revoluci. Na Severním nádraží se povstalečtí zaměstnanci dráhy střetávají se zbylými říšskými vojenskými jednotkami z nemocničních vlaků. Odbojářští železničáři by ho nejraději zlikvidovali. V tom jim ale brání pracovníci červeného kříže, kteří mají zraněné na starosti. Po dlouhém odrážení nepřátel je nádraží znovu dobyt Němci. Začalo shromažďování odbojářů a postupné odvádění mužů po skupinkách. Všichni byli postříleni u výtopenské zdi. V tu dobu již vojsko vědělo, že bude konec bojů, jelikož jim byla poslána zpráva, že Říše kapitulovala. Sovětské vojsko se neustále přibližovalo. Němečtí vojáci neotáleli a při nejbližší příležitosti ze Severního nádraží uprchli. Přeživší vylezli ze svých úkrytů. Počali nádraží uklízet a vraceli ho do původního stavu. Zanedlouho, po usilovné práci, vyjel ze stanice první vlak.

#### 2.1.4. Pohádky o mašinkách Pavla Naumana

Pavel Nauman patří mezi postavy z uměleckého světa, na které bylo postupem času zapomenuto. Mezi jeho přetrvávajícími výtisky patří kniha, jejíž příběh je určen pro děti. Jedná se o *Pohádky o mašinkách*. Inspirací k napsání knihy byla autorovi pravděpodobně častý pobyt na Smíchovském nádraží, které navštěvoval se svým synem. Přestože je téma knihy značným odklonem od Naumanovo ostatních děl, pohádku si oblíbilo mnoha generací dětí. Podle knižní předlohy byl natočen i animovaný seriál.





Obrázek 7 - Ilustrace Kamila Lhotáka [32]

Spisovatel zobrazil svět skutečný jako Smíchovské nádraží a tratě, které z něj mířily. Přidal do něj i svět smyšlený, který obýval zlý černokněžník Zababa a kolej, jež k němu vedla. Děj pohádky se odehrává na Smíchovském nádraží, kde je zobrazen svět obyčejných lidí. Nejvyšší železničář se rozhodl, že bude mít největší mašinku, kterou kdy svět viděl a černokněžník mu ji vytvořil (obrázek 7). Když pan železničář zjistil, že je mašinka nepoužitelná, nařídil, aby byla rozebrána. Bylo z ní vyrobeno mnoho menších mašinek, díky kterým mohlo nádraží a doprava fungovat. Všechny stroje v pohádce dokážou komunikovat s lidmi i mezi sebou. Celá kniha je spletena příběhy jednotlivých kouzelných mašinek. K jejich „životu“ patří i emoce a pocity. Svým chováním se často podobají dětem. Svět železnice a její fungování Nauman dokázal přiblížit velmi poutavým a na svou dobu originálním způsobem.

## 2.2. Kinematografie – vybraná díla ve světě a v Čechách s železniční tematikou

Století páry, tedy 19. století, je stoletím pokrokovým. Nejen, že se v této době vyvíjel průmysl, rozvoj vynalézavosti člověka také neznal mezí. Vynález kinematografu bratří Lumiérových vedl k vývoji filmu jako takového. K prvním filmům patří dokumenty natočené bratry Augustem a Louisem Lumiérovými. Nejen v literatuře, ale i ve filmu se začalo objevovat téma železnice právě zmíněnými bratry Lumiérovými. Jedním z prvních snímků je *Příjezd vlaku do stanice Le Ciotat* z roku 1895. Zvětšuje příjezd vlaku na nádraží, z něhož pasažéři vystupují a jiní nastupují. Když byl záznam poprvé přehrán, lidé v publiku se snažili před příjíždějícím vlakem utéci.

Od doby vzniku se film neustále vyvíjel. Začal se vytvářet děj, jenž by byl pro diváky zajímavý a vytvářely se postavy, které provázely dějem.

### 2.2.1. Velká železniční loupež

Snímek se řadí mezi první westernové filmy. Byl natočen v roce 1903 ve Spojených státech amerických. Režisérem snímku je Edwin S. Porter. Režisér natočil mnoho krátkých filmů, mezi něž patří například *Alice's Adventure in Wonderland* (1910).

Dvanáctiminutový film se odehrává na železnici. Čtyři bandité nejprve přepadnou telegrafní stanici, odkud vyšlou telegram vlaku, který musí nečekaně zastavit. Poté vlak přepadnou, okradou pasažéry. Lup ukryjí v lese, kam za nimi jedou místní, kteří bandity pobijí.

Děj filmu je velmi jednoduchý, ale jedná se o předchůdce velmi oblíbeného filmového žánru, westernu.

Ve dvacátých letech se stala oblíbeným filmovým žánrem groteska. Mezi nejznámější patří Charlie Chaplin nebo Laurel a Hardy. V němých filmech byla také velice populární postava Friga, jemuž zůstal při jakékoliv situaci stejný výraz.

### 2.2.2. Frigo na mašině

Josef „Buster“ Keaton byl hvězdou grotesky. Ztvárnil postavu Frigo, jehož dobrodružství je natočeno v deseti celovečerních filmech. Mezi ně patří *Frigo na mašině* z roku 1926. Režiroval ho Buster Keaton a Clyde Bruckman.

Film se odehrává za doby války jihu proti severu ve Spojených státech amerických. Frigo je strojvedoucí a chce narukovat do armády v rámci namlouvání jeho dívky. Armáda však nemá zájem ho rekrutovat. Byl by více prospěšný jako řidič lokomotivy než jako voják. Jeho družka na něj zanevře. Při jedné z Frigovo cest nepřátelské vojsko zcizí jeho lokomotivu. On sám se jí snaží dostat zpět. Tak se ve filmu odehraje vlakový „honička“ při které strojvedoucí dělá různé kaskadérské kousky (obrázek 8). V ukradeném vlaku se nachází Frigova milá, jež je nepřáteli zajata. Hrdina se v noci vplíží do budovy, kde má náhodou schůzi nepřátelské velení. Tajně, schovaný pod stolem, si vyslechne plán nepřátel. Náhodou do budovy velitelů přivedou i onu družku. Po skončení schůze Frigo opatrně vyklouzne, zachrání svou dívku a společně utečou zpět domů. Uprchlíci se po cestě snaží překazit plán nepřátel. Znovu se ve filmu objeví vlaková „honička“, kde se opět dějí obdivuhodné kaskadérské kreace. Nakonec se jim podaří nepřátelský plán překazit. Nový hrdina je čestně přijat do armády po vítězném tažení na nepřátele. Film končí šťastně pro oba zamilované. Konečně mohou být spolu.



Obrázek 8 - Buster Keaton na lokomotivě [30]

V grotesce je zobrazena železnice jako důležité spojení pro přepravu zásob. Vlák má hlavní roli při porážce vojska. Všechny kaskadérské kreace jsou ztvárněny hlavním hercem Busterem Keatonem.

Nejen ve Spojených státech, ale i v tehdejší Československu se natáčelo. Filmový průmysl byl velice úspěšný, návštěva kin byla společenskou událostí. Asi mezi nejznámější tehdejší komiky patřil Vlasta Burian. Objevil se v mnoha filmech. Jeho postava byla většinou groteskní a velmi vynalézavá.

### 2.2.3. Přednosta stanice

Film s železniční tematikou *Přednosta stanice* byl natočen v roce 1941 v Československu. Režisérem filmu je Jan Svíták, v hlavní roli účinkuje Vlasta Burian.

Děj filmu se odehrává v prostředí železnice. Hlavní postava, pan Ťopka, je člověk živící se příležitostnou prací. Jeho je to džentlmen s komickými prvky, groteskní postava. Pan Ťopka je černý pasažér ve spacím vagónu, seznámí se s velmi obávaným generálním inspektorem drah Kokrhelem. Před pokutou, kterou by musel platit, se schová v přednostově kanceláři v Mokré, kudy speciální vlak právě projíždí. Oblékne si uniformu místního přednosty. Inspektor se vydává na nádraží pasažéra hledat. Nalezne pana Ťopku v přednostenské uniformě a myslí si, že mluví s místním přednostou (obrázek 9). Tak vznikne groteskní příběh o záchraně pana Ťopky. Nakonec se vše vysvětlí. Pravý přednosta dostane povýšení, generální inspektor odjíždí svým speciálním vlakem a pan Ťopka pokračuje ve svém starém životě.



Obrázek 9 - Vlasta Burian převlečený za přednostu [33]

Filmový snímek zobrazuje, jak je prostředí železnice velice striktně organizované prostředí s mnoha pravidly a formuláři. Pracovník drah musel být přesný a disciplinovaný. Sice je na vše ve filmu pohlíženo spíše s humorem, stále poukazuje na pečlivou a přesnou práci železničářů.

#### 2.2.4. Železný dědek

Další film s železniční tematikou. Byl natočen v roce 1948 režírovaný Václavem Kubáskem. Hlavní roli železničáře Matyse ztvárnil Jaroslav Marvan.

Film se odehrává na konci druhé světové války, kdy strojvedoucí Matys zachrání lokomotivu před náletem letadla. Při záchranné akci je zraněn. Ve filmu je ukázán konec války, kdy se všechny německo-české nápisy strhávají a místo nich se lepí znovu jen české. Hrdina se léčí ze zranění. Přednosta zvažuje jeho odchod do důchodu. Matysův zeť je povýšen na pozici strojvedoucího a má nahlášenou pohotovostní směnu. Jedná se službu v jakékoli situaci, na



Obrázek 10 - Filmový plakát [36]

niž musí mladý zeť nastoupit. V ten den se ale mu narodí syn, kterého řádně zapije. Zanedlouho je povolán na pohotovostní směnu, na kterou musí tajně jít starý Matys. Situaci zachrání a nikdo se nic nedozví. O několik dní později je mladý strojvedoucí pochválen a finančně odměněn za záchranu situace. Matys obdrží dopis o povolání do výslužby, se kterou nesouhlasí (obrázek 10). Snaží se dokázat, že je ještě služby schopen. S pomocí mladých učedníků opraví lokomotivu jako překvapení. V den nástupu do výslužby se koná velká slavnost, na které se jdou s Matysem rozloučit jeho kolegové. Jako překvapení přijede přednosta stanice v opravené lokomotivě a nabízí mu další roky práce jako strojvedoucího. Matys s radostí přijímá.

Děj se odehrává na nádraží. Film ukazuje, jak je nádražní prostředí koordinované. Pro zaměstnance je práce na železnici nejen prací, ale životní vášní. I když je film vydán v roce 1948, není v něm vidět budovatelský socialistický motiv, jež se objevuje v následujících čtyřiceti letech komunistického socialistického režimu. Snímek je spíše vyznamenáním a poděkováním železnici a jejím pracovníkům.

Mezi takové filmy, ve kterých se objevuje ctnost a pracovitost uniformovaného pracovníka patří i film *Ostře sledované vlaky*.

#### 2.2.5. Ostře sledované vlaky

Film natočil režisér Jiří Menzel podle stejnojmenné knižní novely Bohumila Hrabala. V hlavní roli mladého výpravčího Miloše Hrmy vystupuje Václav Neckář. Byl natočen

v roce 1966. Snímek získal prestižní cenu akademie Oscar v roce 1968 v kategorii Zahraniční film.

Děj se odehrává na nádraží. Hlavním hrdinou je Miloš Hrma, železničářský elév. Vedlejšími rolemi, bez kterých by byl děj neúplný, jsou přednosta stanice, výpravčí Hubička, paní přednostová, konduktérka Máša a telegrafistka Zdenička Svatá. Postavy jsou navzájem propojeny nádražní budovou. Menzel se zaměřil na lineární a chronologické vyprávění filmu na rozdíl od knižní předlohy. Příběh se stal zřetelnějším. Přesto se nevytratila poetičnost, kterou režisér dokázal zobrazit.

### 2.3. Výtvarné umění – vybraní výtvarníci ve světě a v Čechách s železniční tematikou

Umělecká tvorba se vždy vzájemně ovlivňovala. Jedná-li se o tvorbu hudební nebo výtvarnou, jedna na druhé úzce závisí. Výtvarné umění prostupuje historií například jako kritik, idealista nebo jako komentátor současnosti. Stává se hybatelem umělecké výtvarné tvorby, jež inspiruje nebo je opovrhovanou. S tematikou železnice se ve výtvarném umění lze setkat mnohokrát. Vliv politické ideologie či emoční ovlivnění výtvarníka bylo provázeno se vznikem a fungováním železniční dopravy, jež zasáhlo nejednoho výtvarného umělce.



Obrázek 11 - Nádraží Saint – Lazare Paris [29]

#### 2.3.1. Claude Monet

Claude Monet byl francouzský malíř, jenž je nazýván klasikem impresionismu. V jednom období jeho života se objevují v ději jeho obrazů motivy techniky. Mosty a vlaky jsou novými prvky v malbě krajiny. Nejen technika, ale neustálý rozvoj civilizace se objevuje v malířových dílech (obrázek 11). I na něj působil rozvoj techniky a expanse železničních tratí.

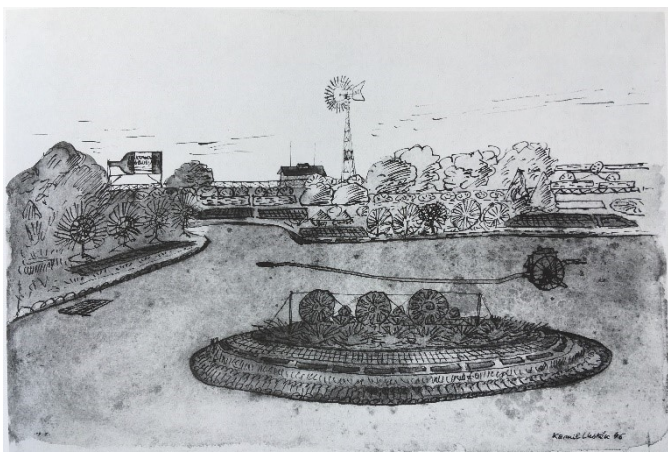


### 2.3.2. Skupina 42

Skupina 42 bylo české umělecké sdružení nesoucí název po roce jeho založení, 1942. Uměleckým programem skupiny se stala stať Jindřicha Chaluppeckého *Svět, v němž žijeme*. Mezi členy patřili malíři František Hudeček, Kamil Lhoták, Jan Smetana, Jan Kotík a František Gross, sochař Ladislav Zívř a fotograf Miroslav Hák, básníci Ivan Blatný, Jiřina Hauková, Josef Kainar, Jiří Kolář, Jan Hač a teoretici Jindřich Chaluppecký a Jiří Kotalík.

Sdružení výtvarníků a literátů se teoreticky zaměřovala na zachycování všedních a existenčních pocitů pracujícího městského člověka. Skupinu oslovovala lidská společnost, realita ve velkoměstě, periferie, nádraží a průmyslové scenérie.

K rozhodnutí založení Skupiny 42 vedla doba, v níž se Evropa nacházela. Druhá světová válka otřásla světem umění. Ještě před vypuknutím války nacistická ideologie likvidovala směry jako Bauhaus v Německu nebo surrealistickou skupinu v Paříži. Umělci se rozptylovali po světě, Evropa byla izolována. Všechny tyto okolnosti vedly k založení Skupiny. Vzešla z doby hrůz a nebezpečí. Jakékoli seskupování za bojů bylo nacisty bráno jako potencionální odboj. Umělci tvořící skupinu tak nesli značné riziko, které je i proto vedlo k seskupení. Výtvarníci si v čase ohrožení uvědomovali hodnoty života,



Obrázek 12 – Kamil Lhoták: Zahrada stroj [7]

nejobyčejnějších věcí a prostředí, v němž žili (obrázek 12). Jak Eva Petrová (1998) uvádí „Zdánlivá bezvýznamnost nabývala na významu a zároveň zůstala sama sebou, bez symbolizace a literárního přizdobení. Jestli že se tito umělci zajímali o město a jeho civilizační atributy, nezáleželo na volbě témat, šlo o objevování „uvidění“, nalezení zázračnosti v prosté všednosti, o nový mýtus.“<sup>2</sup> Skupina 42 neměla žádné programové dílo. Úvaha Chaluppeckého *Svět, v němž žijeme* se stala pro umělce podstatným impulsem.

Existence skupiny byla utajená a teprve po skončení války v roce 1945 se skupina odtajnila. V roce 1946 se Skupina 42 uvedla výstavou v Paříži. Dále pak v Bruselu, Lutychu a

<sup>2</sup> PETROVÁ, Eva. *Skupina 42*. 1. vydání. Praha: Akropolis; Galerie hlavního města Prahy, 1998.

v Lucernu. Značně viditelnou oblíbenost nemohla Skupina nadále rozvíjet, protože byla nucena ukončit svou aktivitu v roce 1948. Za dobu své existence Skupina 42 uvedla pět výstav. Na žádné z nich nebyli zúčastněni všichni členové.

### 2.3.3. Kamil Lhoták

Jako jediný z členů Skupiny 42 neměl výtvarné vzdělání, přesto patřil mezi její hlavní členy. Lhoták se již od dětství zajímal o techniku. Do sešitů si kreslil auta, motorky, kola a nejen ty. Svět techniky a periferie umělce provázel celý život (obrázek 13).



Obrázek 13 – Nádraží (Vstříc osudu) [7]

V roce 1942 se stal členem utajované organizace výtvarníků s názvem Skupina 42. Po ukončení činnosti Skupiny v roce 1948 se Kamil Lhoták i nadále věnoval tématice městské periferie. V roce 1953 se Lhoták setkal se spisovatelem Adolfem Branaldem. Posléze ilustroval Branaldovu knihu *Dědeček automobil*. Mezi výtvarníkovy ilustrace spadá spolupráce se spisovatelem Pavlem Naumanem na knize pro děti *Pohádky o mašinkách*. Své kresby tvořil nejen k Branaldově či Naumanově knize, ale také k mnoha dalším publikacím. Svou tvořivostí a pracovitostí se stal ve společnosti velmi oblíbeným.

Kamil Lhoták se ve své tvorbě zaměřoval zejména na technické objekty. Auta, motocykly, letadla, vlaky, lodě, ponorky zobrazené ve všech možných situacích.

### 2.3.4. František Hudeček

Nejen Kamil Lhoták, i Hudečkovým zdrojem inspirace byl obyčejný svět, jež obklopuje opravdový život. Způsob, kterým pohlížel na svět měl nádech melancholie a ponurosti. To se odráží v jeho výtvarných dílech, pro které si často vybírá tmavou barvu jako způsob znázornění svých pocitů ke světu (obrázek



Obrázek 14 – Nádraží s větrným mlýnem [7]

14). Jeho život je spojen s uměleckou *Skupinou 42*, mezi její členy patřil i on sám. Po skončení druhé světové války se Hudeček stal světoznámým umělcem. Jako osobnost a

výtvarník byl zcela originální i proto nebyl následovníkem plnění doktrín či čistě stanovených uměleckých směrů. Tak se stalo, že po druhé světové válce plynule opustil Skupinu 42 jako její člen odlišením se od jejího hlavního motivu městské periferie.



### 3. Výtvarná výchova a dítě předškolního věku

Výtvarná výchova prostupuje všechny vzdělávací oblasti v Rámcově vzdělávacím programu pro předškolní vzdělávání. Následují vybrané příklady ze vzdělávacích oblastí:

#### ***„Dítě a jeho tělo“***

Dílčí vzdělávací cíle:

- zdokonalování dovedností v oblasti jemné motoriky
- Rozvoj a užívání všech smyslů

#### ***„Dítě a jeho psychika“***

Dílčí vzdělávací cíle:

- rozvoj řečových schopností a jazykových dovedností receptivních i produktivních
- osvojení si některých poznatků a dovedností ve formě sdělení verbální a neverbální
- rozvoj paměti a pozornosti, rozvoj a kultivace představivosti a fantazie
- rozvoj tvořivosti
- posilování přirozených poznávacích citů
- vytváření základů pro práci s informacemi

#### ***„Dítě a ten druhý“***

Dílčí vzdělávací cíle:

- posilování prosociálního chování ve vztahu k ostatním lidem
- rozvoj kooperativních dovedností

#### ***„Dítě a společnost“***

Dílčí vzdělávací cíle:

- rozvoj základních kulturně společenských postojů
- seznamování se světem kultury a umění
- rozvoj estetického vkusu

#### ***„Dítě a svět“***

Dílčí vzdělávací cíle:

- vytváření elementárního povědomí o širším přírodním, kulturním a technickém prostředí
- pozorování jiných kultur

Pedagog dítěti nabízí:

- konstruktivní grafické činnosti
- vyprávění toho, co dítě slyšelo nebo shlédlo
- grafické napodobení symbolů, tvarů
- přímé pozorování kulturních, přírodních i technických objektů i jevů, rozhovor o výsledku pozorování
- záměrné pozorování běžných objektů a předmětů, určování a pojmenovávání jejich vlastností
- experimenty s materiálem a předměty
- smyslové hry, činnosti zaměřené na rozvoj vnímání, postřehu, zrakové a sluchové paměti
- estetické a tvůrčí aktivity
- výtvarné hry a etudy
- kooperativní činnosti ve dvojicích, ve skupinách
- různorodé skupinové aktivity umožňující dětem spolupodílet se na jejich průběhu i výsledcích
- tvůrčí činnosti výtvarné podněcující tvořivost a nápaditost dítěte, estetické vnímání i vyjadřování a tříbení vkusu
- aktivity přibližující dítěti svět kultury a umění umožňující mu poznat rozmanitost kultur
- přirozené pozorování blízkého prostředí a života v něm, okolní přírody, kulturních a technických objektů, vycházky do okolí, výlety
- kognitivní činnosti

### 3.1. Didaktické metody ve výtvarné výchově

Didaktické metody jsou postupy a techniky využívané ve výtvarné výchově. Jedná se o vzdělávací a výchovné tendence, jež chce pedagog naplnit.

#### 3.1.1. Výtvarná řada

Jedná se o výtvarně projektovou výuku, jež je sestavena z promyšlené skladby navazujících úloh. Roeselová (1997) uvádí, že výtvarné řady jsou „*krátké a srozumitelné útvary, které rozvíjejí kterýkoli námět, úsek učební látky nebo výchovný problém*“.<sup>3</sup> Výtvarné řady na sebe navzájem logicky navazují. Pomáhají rozvíjet smyslové prožitky, emoce či zajímavý obsah.

Stavba výtvarné řady se odvíjí od přístupu učitele ke zvolenému tématu nebo výtvarnému problému. Existují různé typy výtvarných řad. Mezi ně patří *výtvarný cyklus, tematická řada a srovnávací řada*.

*Výtvarný cyklus* využívá jeden společný námět. Žák podle něj hledá vlastní výtvarný nápad. Výtvarné práce lze seřadit do jednoho celku, z něž může vzniknout výtvarná etuda, parafráze uměleckého díla podložená společnou výtvarnou otázkou či cyklus grafických listů. Výtvarný cyklus je koncepčně jednoduchý. Společné téma klade vedle sebe jednotlivé varianty, negraduje.

*Tematická řada* se zabývá námětem co nejvíce do hloubky. Postupně sleduje skutečnost či jev. Jedná se o příběhy, podoby, otázky nebo vlastnosti, na které hledá odpovědi. Jiný způsob řadí řetězec různých informací. Má základní vlastnosti v námětu, jež skládají představu o charakteristických rysech tématu.

*Srovnávací řada* sleduje zvolený výtvarně výchovný problém z psychologického, didaktického či vývojového pohledu. Záměrem je hledání potvrzení nebo vyvrácení očekávaných předpokladů. Lze pozorovat různé typy řešení úkolu chlapců a dívek či věkově rozdílných skupin. Srovnávací řady umožňují poznat souvislosti spojené s tématem. Lze jich využívat k výtvarně výchovným experimentům nebo výzkumům.

#### 3.1.2. Výtvarný projekt

Jedná se o různé úlohy, jež se snaží sledovat více než jednu cestu při ztvárnění myšlenky nebo problému. Snaží se široce vyčerpat zvolenou problematiku. Vybrané téma vyžaduje

---

<sup>3</sup> ROESELOVÁ, Věra. *Řady a projekty ve výtvarné výchově*. Praha: SARAH, 1997. ISBN 80-902267-2-8

specifické pojetí, jež umožňuje přiblížit se k jeho myšlenkám nebo obsaženým výtvarným problémům. Myšlenky se rozvíjí specifickými výtvarnými prostředky, spojují se prožitkovými aktivitami a přenášejí se do jazyka výtvarného umění.

Pokud je zřejmé téma a obsah, je nutno rozhodnout výtvarného podání – výtvarnou techniku. Výtvarné techniky jsou úzce spjaty s tématem.

### 3.1.3 Vybrané techniky ve výtvarné výchově

Ve výtvarném vyjádření se objevují techniky jako kresba, malba, grafika, plastická a prostorová tvorba.

#### **Kresba**

Technika kresby je nejpřirozenější výtvarnou činností. Pro dítě je zajímavá barevná stopa, kterou ovládá pohybem ruky. Dále se dítě zajímá o gesto a jeho rytmus, jež také vytváří barevnou stopu a její hromadění v podobě linie, tečky, kroužku a čmáranice. Postupně dítě čárá uvědoměle a vytváří kreslené stopy takové, jež připomínají okolní svět. Proces hry plynule přechází do kreslířského projevu, jež je uvědomělý. Sestavováním symbolických znaků se dítě snaží zachytit podoby a vyjádřit příběhy.

V dětské výtvarné tvorbě se kresba projevuje ve třech následujících podobách.

*Kresba z představy* je vyjádření výtvarné výpovědi ve světě přírody, lidí a vztahů. Motivace pro kresbu z představy bývá svobodné rozvíjení fantazie.

*Kresba, motivovaná skutečností*, spojuje záznam nápadů různých podob světa, vyjadřuje z počátku první dojem z pozorování. Stává se objevem a současně základním výtvarným problémem.

*Kresba návrhová* se zabývá variabilním řešením výtvarného problému nebo zpracovává námět při práci s jiným materiálem.

#### **Výtvarné problémy kresby**

Mezi výtvarné problémy patří hra s kreslířskými materiály a nástroji, zkoumání vlastností linií a kreslířský přepis ploch a objemů.

## **Malba**

U předškolních dětí se malba stává intuitivním ztvárněním emocí, prožitků, vztahů a skutečností. Jedná se o specifickou neverbální komunikaci, jež aplikují pomocí barev různými instrumenty. V dětské výtvarné tvorbě se malba objevuje v následujících třech základních podobách.

*Malba z představy* vychází nejdříve z kresby, jež si dítě osvojí dříve. Znak malby navazuje na archetypální znaky kresby jako je svět lidí, přírody a věcí. Dítě malbou navazuje na již existující znaky, sestavuje z nich příběh doplňující barevnou škálou. Postupně narůstající zkušenosti s užitím barev vedou dítě k následnému objevování barevných odstínů.

*Malba motivovaná pozorováním zkušenosti* je objevována jinými podněty, jež parafrázuji viděné. Jedná se o barevné kontrasty, vztah motivu a pozadí, jednoduchost, komplikovanost, škála barev či dekorativní uspořádání.

*Malba návrhová* řeší různé výtvarné etudy. Jedná se o zkoumání různých vlastností barev, barevných vazeb, jež mají výrazové nebo dekorativní účinky.

### **Výtvarné problémy malby**

Mezi výtvarné problémy malby patří hra s malířskými materiály a nástroji, poznávání kompozičních vlastností barev, poznávání výrazových vlastností barev a malířský přepis skutečnosti.

## **Grafika**

Je výtvarná technika vědomě respektující výtvarný řád. Je pro ni třeba nejen citový a výtvarný přístup, ale i přístup rozumový. Při tvorbě grafiky se užívá výtvarné myšlení. Výtvarná technika se dělí na dva následující druhy.

*Grafika volná* je základním grafickým vyjadřováním. Dítě věnuje pozornost ztvárnění skutečnosti, vytváření příběhů. Vytváří výtvarný přepis lidí, věcí a živočichů. Dítě poznává, že grafické tvoření vychází z pozitivní a negativní linie či tvaru doplněné texturním propracováním ploch.

*Grafika užitá* pojednává o ovládní řeči linií, barev a tvarů. Je třeba přizpůsobit funkci předmětu výtvarnému řešení, jež respektuje užitý materiál. Následně je důležité vybrat kompoziční klíč a hledat varianty vedoucí k řešení. Jedná se o řešení grafického tvaru stránky inspirované knižní grafikou. Využívá spojení obrázku a slova.

### **Výtvarné problémy grafiky**

Mezi výtvarní problémy grafiky patří hra s grafickými materiály, nástroji a postupy. Následují výtvarní problémy volné grafiky jako například vedení linky jako základního grafického prvku, zvládní základů grafického postupu či kombinování různých grafických postupů. Mezi výtvarné problémy užití grafiky patří výtvarné hry s různými vyjadřovacími prostředky, řešení plošného znaku, spojení ilustrace s psaným textem či řešení dekorativní plochy.

## II. Praktická část

### 4. Cíl, otázky a metody

#### 4.1. Cíl výzkumu

Cílem praktické části je nalézt, vybrat a s dětmi vyzkoušet výtvarné činnosti, jež by podpořily rozvoj dětské představivosti a fantazie v rámci výtvarné výchovy.

Zjistit, zda je dítě předškolního věku schopno pochopit dané téma a následně se k němu vyjádřit vybranou výtvarnou technikou.

Přiblížit dětem předškolního věku svět železnice prostřednictvím vybraných činností.

##### 4.1.1. Výzkumné otázky

1. Ovlivní dětskou výtvarnou činnost jí předcházející motivace, jež proběhla činnostmi v budově dětské skupiny či mimo ni?
2. Dokážou se děti orientovat v kontextu s železniční tematikou podpořeném výtvarnou činností?
3. Jak děti reagují na výtvarnou činnost, již nikdy předtím nevyzkoušeli?
4. Dokáže si dítě předškolního věku zapamatovat obsah prožitku a následně jej aplikovat ve výtvarné tvorbě?

##### 4.1.2. Metody výzkumu

Pro vypracování praktické části jsem použila metodu výzkumu, pozorování zúčastněné.

## 4.2. Realizace tematické řady, pozorování

Pro tematickou řadu jsem vybrala téma „*Vlak, železnice, cesta vlakem*“. Cílem tematické řady bylo děti seznámit s železničním prostředím. Pomocí vybraných výtvarných technik jsem pozorovala reakce dětí na téma, jenž jsem zprostředkovala nejen motivací konanou ve třídě, ale i návštěvou Holešovického nádraží, Národního technického muzea či samotnou cestou osobním vlakem. Na základě činností s dětmi jsem užívala metodu zúčastněné pozorování. Tematickou řadou jsem se s dětmi zabývala po dobu jednoho týdne.

Výtvarné činnosti vytvářely děti starší 2 let. Ve třídě je 11 dětí, z toho 6 dívek a 5 chlapců. Při plánování výtvarných činností jsem vycházela z věkového složení třídy. Věkové složení dětí: 4 děti (3,7–4 roky), 2 děti (2,7 let), 5 dětí (méně než 2 roky). Věkově heterogenní dětská skupina se nachází v Praze Holešovicích.

Při tvorbě tematické řady jsem vycházela z vývojových dovedností dítěte a přizpůsobila jsem činnosti jejich věku.



#### 4.2.1. Realizace tematické řady v dětské skupině

##### Pondělí

*Téma:* Co veze vlak?

*Médium:* monotyp

*Instrument:* klacík, tempera, váleček, štětec

##### *Motivace*

Nákladní vlak je součástí železniční přepravy. S dětmi jsme si povídali o tomto tématu. Ptala jsem se, zda ví, co všechno může vlak převážet; proč vlak převáží různý materiál. Následně jsem dětem ukázala leporelo *Šťastně dojed' dlouhý vláčku*, které jsme si společně prohlédli. Děti se snažily pojmenovat, co každý vagon veze. Následovala výtvarná činnost.

##### *Průběh činnosti*

Děti jsem na výtvarnou činnost zvala vždy dvě, abych jim mohla věnovat více pozornosti. Po usazení se ke stolu jsem dětem položila otázku „*Co vezl vláček v knize?*“. Děti odpovídaly, že vlak vezl dřevo, cihly, žirafu, slona. Následovala činnost, děti nabarvily kus plastové podložky jimi zvolenou barvou, do které následně klacíkem nakreslily, co může vézt vlak. Následně na nabarvenou a pokreslenou barevnou plochu děti položily čtvrtku, na kterou se otisknul monotyp. Tímto způsobem jsem postupovala se všemi dětmi. Příklady výtvarné činnosti je vidět na obrázcích číslo 15 a 16.



Obrázek 15 - Dřevo, slon [37]



Obrázek 16 - Maminka, žirafa. A4 [37]

### *Hodnocení činnosti*

Děti téma vlaku velice zajímalo. Bylo možné pozorovat, že téma, *Co veze vlak*, děti velmi zaujalo. Výtvarnou techniku monotypu děti zvládly s instrukcemi postupu. Některé děti nakreslily i svou maminku, která ve vlaku také mohla jet. Při kresbě děti komentovaly, co zrovna zobrazují. I když nakreslená věc neodpovídala skutečnosti, po následném společném prohlednutí všech obrázků si každé dítě pamatovalo, co nakreslilo.

### **Úterý**

*Téma:* Co všechno lze navštívit na nádraží

*Médium:* malba, kresba

*Instrument:* pastelka, prst

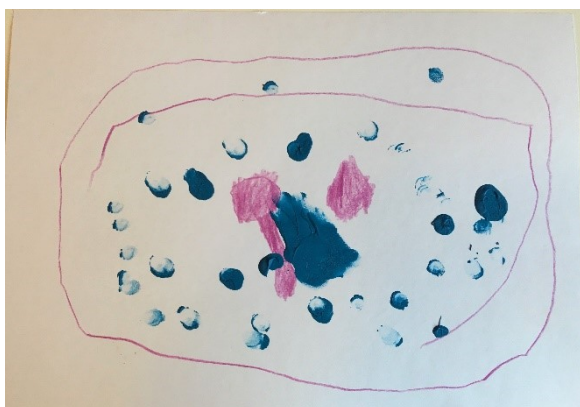
### *Motivace*

Ve třídě v herně jsme se s dětmi usadili na koberec. Ptala jsem se jich, zda ví, co je nádraží, co všechno se dá na nádraží navštívit. Zda ví, co se musí udělat před nástupem do vlaku. Některé děti odpověděly, že neví, jiné věděly, že je nutno si na nádraží koupit jízdenku. Po svačině jsme s dětmi vyrazili na nedaleké Holešovické nádraží. Po vstupu do haly jsem dětem ukázala, co vše se dá na nádraží dělat. Pozorovali jsme, jak si cestující kupuje jízdenku na přepážce, ukázala jsem dětem světelnou tabuli, na které je napsáno v kolik hodin a z jakého nástupiště vlak odjíždí, ukázala jsem dětem lavičky, na kterých mohou cestující čekat na svůj vlak, skříňky, do kterých si mohou cestující zamknout zavazadlo. Následně jsme vyšli na nástupiště, kam zrovna přijel vlak, tak jsme s dětmi pozorovali, jak lidé nastupují a vystupují. Děti se podívaly na koleje a diskutovaly, jak po nich jede vlak a kam může jet. Po shlédnutí všeho, co se dá na nádraží dělat jsme se vrátili do budovy dětské skupiny. Následovala výtvarná činnost.

### *Průběh činnosti*

Děti jsem na výtvarnou činnost zvala vždy dvě, abych jim mohla věnovat více pozornosti. Ptala jsem se, zda dokážou zopakovat, co všechno jsme na nádraží viděli. Co vše je možné na nádraží dělat. Následně jsem je vyzvala, ať nakreslí, co lze na nádraží dělat. Po skončení kreslení jsem děti vyzývala, zda by dokázaly „naťupat“ prstem namočeným v barvě, kam lze

v nádražní budově jít podle toho, co na papír nakreslily. Tímto způsobem jsem postupovala se všemi dětmi. Příklady výtvarné činnosti je vidět na obrázcích číslo 17 a 18.



Obrázek 17 - Lavičky, skříňka, jízdenka [37]



Obrázek 18 - Kolejje, skříňka, ččkárna [37]

### *Hodnocení činnosti*

Děti si velmi dobře zapamatovaly, co vše v nádražní budově viděly. Při kreslení každý komentoval, co jejich výtvarná práce ztvárňuje. Při „chození“ po čtvrtce děti také komentovaly, že si jdou koupit jízdenku, musí si sednout a počkat na vlak a tak dále. Děti využily druhou část činnosti jako hru, u které se dobře bavily.

### **Středa**

*Téma:* Parní lokomotiva, masivní stroj

*Médium:* suchá jehla

*Instrument:* propiska, plíšek, štětec, tempera

### *Motivace*

Po svačině jsem se staršími dětmi vyrazila do nedalekého Národního technického muzea navštívit expozici dopravy. Po příchodu do výstavní haly jsem nejdříve nechala děti si exponáty prohlédnout. Všechny ukazovaly a vyjmenovávaly, co vidí. Následně jsme si společně expozici prošli. Děti viděly zblízka staré vozy tažené koňmi, letadla zavěšená ze stropu. Hlavním cílem bylo dětem ukázat dvě vystavené parní lokomotivy. Když jsme dorazili k jedné z nich, děti byly zcela uneseny její mohutností a velikostí. Do lokomotiv bylo možno i nahlédnout. Ukázala jsem dětem, kam se dávalo uhlí, kterým sloužilo jako pohonná hmota. Následně jsme přešli k druhé lokomotivě. Děti velice zaujala kola

lokomotivy, jež byla opravdu velká. Postupně si každé dítě stouplo ke kolu a změřilo se, zda je kolo větší než ono. Po příchodu do budovy dětské skupiny následovala výtvarná činnost.

#### *Průběh činnosti*

Děti jsem na výtvarnou činnost zvala vždy dvě, abych jim mohla věnovat více pozornosti. S dětmi jsem si povídala, co je na parní lokomotivě nejvíce zaujalo. Některé odpověděly že kola, jiné zas že velký komín. Následně jsem dětem dala plíšek, do kterého tužkou vyryly, co je na lokomotivě nejvíce zaujalo. Po vyrytí děti natřely plíšek temperou, otřely plochu hadříkem, přitiskly na plíšek papír a převálely ho válečkem. Po odlepení papíru se podívaly, co otiskly. Tímto způsobem jsem postupovala se všemi dětmi. Příklady výtvarné činnosti je vidět na obrázcích 19 a 20.



Obrázek 19 [37]



Obrázek 20 [37]

#### *Hodnocení činnosti*

Ač se technika suchou jehlou zdá být složitá, upravila jsem ji tak, aby byla vhodná pro dítě předškolního věku. Díky technice děti poznaly další výtvarnou techniku. Při činnosti děti komentovaly, co kreslí.

#### **Čtvrtek**

*Téma:* Pára, kouř parní lokomotivy

*Médium:* malba houbičkou

*Instrument:* houbička, tempera

*Motivace*

Nejprve jsem dětem pustila video, ve kterém vyjíždí parní lokomotiva z nástupiště. Na videu je vidět, jak vlak vypouští přebytečnou páru, pomalu se rozjíždí a z komína mu vychází kouř. Působivý je i zvuk, jež lokomotiva při rozjezdu vydává. Ozývalo se syčení, houkání a zvuk rozjíždějících se kol. Po skončení videa jsem se dětí ptala, co právě shlédly, jaké zvuk lokomotiva vydávala, jaký kouř pozorovaly. Následně jsem si připravila vytištěný obraz namalovaný Claudem Monetem s názvem Nádraží Saint – Lazare Paris. Obraz jsem zakryla papíry. Zprvu jsem odkryla pouze kus obrazu a děti se snažily rozpoznat, co se na obrazu děje. Následně jsem obraz odkrývala víc a víc. Dětem se za chvíli povedlo poznat, co je na obrazu zobrazeno. Následně jsem jim ukázala obraz celý, děti řekly a ukázaly, co na něm vidí. Následovala výtvarná činnost.

### *Průběh činnosti*

Tentokrát jsem na výtvarnou činnost přizvala všechny děti. Ptala jsem se, co viděly na videu, jež jsem jim před chvílí pustila, co bylo namalované na obrazu. Děti odpovídaly, že viděly páru a kouř, který byl bílý, černý, žlutý. Následně jsem dětem rozdala čtvrtky, houbičky a tempery. Děti se pustily do tvoření. Každé dítě bylo soustředěné tak, že při činnosti nemluvalo. Následně děti řekly, kdy jsou hotové. Ty, co byly hotové, počkaly, až dotvoří i ostatní. Příklady výtvarné činnosti je vidět na obrázcích 21 a 22.



Obrázek 21 [37]



Obrázek 22 [37]

### *Hodnocení činnosti*

Technika houbičkou se dětem velmi zamlouvala. Po dokončení obrázku si děti prohlížely, co vytvořily. Každé dítě popsalo, co zobrazilo. Všechny děti se shodly, že zobrazily kouř a



páru vycházející z lokomotivy. Činnost byla pro děti zajímavá a motivace různorodá. Děti se setkaly s další výtvarnou technikou, jež nikdy nevyzkoušely.

## **Pátek**

*Téma:* Mapa cesty vlakem

*Médium:* koláž, malba

*Instrument:* vystřižené obrázky z novin a časopisů, lepidla v tubě, štětce, tempery

*Motivace*

Po svačině jsme s dětmi vyrazili na Hlavní nádraží, kde jsme nastoupili do osobního vlaku. Ten nás zavezl do Zbraslavi. Ve vlaku děti pozorovaly krajinu z okna. Zaujal je tunel, kterým jsme projeli hned po výjezdu z Hlavního nádraží. Vyjmenovávaly, co všechno vidí. Ve vlaku k nám přišel pan průvodčí a zkontroloval, jízdenky. Dětem jsem vysvětlila proč to dělá. Ve Zbraslavi jsme vystoupili a šli se podívat do nedaleké minizoo. Po shlédnutí zvířat a po svačině jsme se vrátili zpět do stanice vlaku. Prohlédli jsme si nádražní budovu. Po příjezdu osobního vlaku jsme nastoupili a jeli jsme zpět na Hlavní nádraží. Vystoupili jsme z vlaku a šli jsme zpět do budovy dětské skupiny. Následoval oběd, dále polední odpočinek. Poté proběhla výtvarná činnost.

*Průběh činnosti*

Na stůl jsem připravila velký karton; černou, zelenou, modrou a žlutou temperu se štětci; vystřižené obrázky domů, vody, krajiny, stromů a dopravních prostředků; lepidla v tubě a dětem jsem dala následující instrukce: Nejprve jsem jim řekla, aby společně namalovaly koleje, po kterých jsme jeli. Poté si měli vybrat z vystřižených obrázků, co zpozorovali z okna při cestě a to, co nenaleznou v obrázcích mohou domalovat nabídnutými barvami.

Děti se nejprve domluvily, v jakém pořadí budou malovat trasu vlaku. Poté se prostřídaly v lepení vystřižených obrázků, jež komentovaly a vzpomínaly, co všechno viděly z okna

vlaků. Následně si každý vzal štětec namočený do libovolné barvy a namaloval na kartonovou mapu ostatní přírodu. Výtvarná činnost je k vidění na obrázku 23.

#### *Hodnocení činnosti*

Výtvarná činnost proběhla úspěšně. Děti se dokázaly domluvit a prostřídat bez slovních potyček. Dokázaly si vybavit cestu vlakem a zobrazit jí v podobě mapy na karton.



Obrázek 23 [37]

#### 4.2.2. Cílová skupina

V této kapitole bude vypsáno, s kolika dětmi proběhlo výzkumné šetření, jejich stručný popis v podobě pohlaví, roku narození a počtu sourozenců. Jednalo se o pět dětí. V rámci zachování anonymity jsou zkoumané děti nazvány jako děti a jsou označeny číslem, jež se v průběhu záznamu pozorování nemění.

##### **Dítě č. 1**

*Pohlaví:* dívka

*Rok narození:* 2014

*Počet sourozenců:* jeden

##### **Dítě č. 2**

*Pohlaví:* dívka

*Rok narození:* 2014

*Počet sourozenců: jeden*

### **Dítě č. 3**

*Pohlaví: chlapec*

*Rok narození: 2014*

*Počet sourozenců: žádný*

### **Dítě č. 4**

*Pohlaví: chlapec*

*Rok narození: 2015*

*Počet sourozenců: žádný*

### **Dítě č. 5**

*Pohlaví: chlapec*

*Rok narození: 2014*

*Počet sourozenců: jeden*

#### **4.2.3. Pozorování**

Tato metoda byla uskutečněna formou zúčastněného pozorování. Pozorování proběhlo od pondělí do pátku vždy při motivaci před výtvarnou činností, při výtvarné činnosti a při shlédnutí vytvořených prací.

#### **Motivace**

V této činnosti jsem si pro děti připravila otázky nebo činnosti, na které měly odpovídat, reagovat. Pozorovala jsem jejich reakce.

Dítě č. 1	Z počátku mu vždy chvíli trvalo, než se do diskuze zapojilo. Pokud jsem kladla otázky, kdy jsem chtělo znát jeho odpověď, ptala jsem se vždy přímo. Nebylo natolik odvážné odpověď říci bez vyzvání.
-----------	--



Dítě č. 2	Odpovědi byly vždy jedny z prvních. Dítě se velmi dobře orientovalo v tématu železnice.
Dítě č. 3	Odpovědi byly vždy pečlivě promyšlené. Na kladené otázky vždy odpovědělo. Často opakovalo odpovědi ostatních.
Dítě č. 4	Pokud se otázka týkala železnice, dítě vždy odpovědělo velice pohotově přesně. Reakce byly spontánní, nadšené.
Dítě č. 5	Odpovědi často opakovalo po ostatních. Pokud mělo odpovědět samo, ptala jsem se přímo jeho.

### Výtvarná činnost

Výtvarná činnost probíhala vždy po motivaci. Pozorovala jsem, jak se děti vyjadřují při činnosti.

Dítě č. 1	Při výtvarné činnosti komentovalo, co kreslí, maluje. Dbalo na pečlivé vybarvení kresby. Pokud jsem se zeptala, co tvoří, odpovědělo ihned.
Dítě č. 2	Velice se soustředilo na tvorbu. Když jsem se zeptala, co právě tvoří, odpovědělo bez rozmyšlení. Nekopírovalo činnost naproti sedícího dítěte.
Dítě č. 3	K činnosti se vždy vrhnulo nejprve s komentářem následovaným tvorbou.
Dítě č. 4	Zprvu bylo zmatené a nevědělo, co má dělat. Když jsem se zeptala, zda si pamatuje, o čem jsme se při motivaci bavili, kde jsme byli. Někdy si to pamatovalo (při prožitku na nádraží, návštěvě muzea, výletu) a jindy jsem mu položila otázky tak, aby si dokázalo vzpomenout.
Dítě č. 5	Při činnosti se vyjadřovalo vždy k tomu, co tvoří. Komentovalo ho prakticky, reálně a k tématu.

### Prohlédnutí si výtvarných prací

Při této části jsem u dětí pozorovala reakci, zda své dílo dokáží rozeznat mezi ostatními. Dále jsem pozorovala, zda si děti dokázaly zapamatovat a zopakovat, co vytvořily.

Dítě č. 1	Svou práci dokázalo vždy ihned rozeznat. Vždy zopakovalo bez rozmyšlení, co na obrázku ztvárnilo.
Dítě č. 2	Mezi ostatními pracemi si vždy našlo tu své. Pokud jsem položila otázku, co zobrazilo, velice dobře si vše pamatovalo.
Dítě č. 3	Svou práci nejprve chvíli hledalo mezi ostatními. Vždy se mu ale podařilo ho rozpoznat a zopakovat, co tvořilo.
Dítě č. 4	Práci, jež vytvořilo, dokázalo vždy ihned rozeznat. Z počátku přemýšlelo, co ztvárnil, ale na konec se mu povedlo znovu říci, co vytvořil.
Dítě č. 5	Při činnosti shlédnutí prací si nejprve všechny práce prohlédnulo, poté vybralo to jeho. Co vytvořilo si vždy pamatoval, dokázalo to zopakovat.

### 4.3. Vyhodnocení výzkumu

#### **Motivace**

Při aktivitě se děti plně zapojily. Nebály se odpovídat na otázky a spolupracovat při činnostech. Pro některé bylo zprvu těžké na otázku odpovědět. Při motivační části se všechny děti zapojily. Některým dětem spíše vyhovovalo pokládat otázky přímo jim. Některé děti se nebály odpovědět bez vyzvání.

#### **Výtvarná činnost**

Všechny zúčastněné děti se zapojily do výtvarné činnosti. Některé děti přímo komentovaly svou činnost, jiných dětí jsem se ptala v průběhu činnosti, co tvoří. Jednomu dítěti vždy chvíli trvalo, než přišel pomocí mnou položené otázky na to, co bude tvořit. Návštěva Národního technického muzea, nádraží nebo výletu vlakem při výtvarné činnosti v dětech probouzela emoce nadšení. Děti se poté lépe orientovaly v tématu.

#### **Prohlédnutí si výtvarných prací**

Při prohlížení prací každé dítě dokázalo rozpoznat tu svou. Některé z dětí svou práci dokázaly rozpoznat ihned, jak je viděly pohromadě. Dalším dětem chvíli trvalo, než rozpoznaly, co vytvořily. Všechny děti si dokázaly zapamatovat a zopakovat, co tvořily. Popisovaly znovu situaci, při které onu věc viděly.

## 5. Diskuze

Prvním z cílů této práce bylo nalézt, vybrat a s dětmi vyzkoušet výtvarné činnosti, jež by podpořily rozvoj dětské představivosti a fantazie v rámci výtvarné výchovy. V rámci výtvarné výchovy v dětské skupině proběhla realizace tematické řady. Části tematické řady měly napomoci dětem rozvinout jejich představivost. Díky činnostem, jež byly zahrnuty každý den před výtvarnou činností se dětem rozšířil okruh vědomostí o tématu železniční dopravy. V průběhu výtvarné tvorby se děti mohly vyjádřit a užít svou fantazii a předešlou zkušenost k tvorbě.

Dalším cílem bylo zjistit, zda je dítě předškolního věku schopno pochopit a následně se vyjádřit vybranou výtvarnou technikou. V rámci tematické řady byly dětem nabídnuty činnosti, jež jim přiblížily pochopit problematiku železniční dopravy. V rámci návštěvy Holešovického nádraží jim byl přiblížen způsob a možnosti, jaké je třeba udělat před nastoupením do vlaku a samotnou cestou. Dětem bylo vysvětleno a ukázáno, co všechno je možné na nádraží dělat. V rámci této návštěvy se poté měly možnost výtvarně vyjádřit. Děti si na svůj věk až překvapivě dobře zapamatovaly zažitou zkušenost, jež poté ztvárnily při výtvarné činnosti. Stejným způsobem probíhal celý týden, kdy děti zažily část ze světa železnice. Praktickou zkušeností se děti dovedly nejlépe motivovat k následné výtvarné činnosti. Mimo jiné o tématu diskutovaly mezi sebou a zažité zkušenosti vyprávěly rodičům v době vyzvedávání a při odchodu domů.

Posledním cílem bakalářské práce bylo přiblížit dětem předškolního věku svět železnice prostřednictvím vybraných činností. V průběhu tematické řady byly dětem nabídnuty činnosti spojené s železniční tematikou. Každý den byl připraven jiný program, jež se snažil dětem ukázat kouzlo železnice a s ní spojené dopravy. Celý tematicky železniční týden byl završen výletem vlakem. Děti měly tedy možnost se osobně seznámit s dějem ve vlaku a s činnostmi předcházející cestě vlakem.

*Výzkumné otázky:*

**VO 1: Ovlivní dětskou výtvarnou činnost jí předcházející motivace, jež proběhla činnostmi v budově dětské skupiny či mimo ni?**

Dle výsledků zúčastněného pozorování je dětská výtvarná činnost ovlivněna jí předcházející motivací, jež proběhla v budově dětské skupiny či mimo ni.

**VO 2: Dokážou se děti orientovat v kontextu s železniční tematikou podpořeném výtvarnou činností?**

Na základě tematické řady se děti naučily orientovat se v kontextu s železniční tematikou podpořenou výtvarnou činností.

**VO 3: Jak děti reagují na výtvarnou činnost, již nikdy předtím nevyzkoušeli?**

Dle výsledku pozorování dětem nedělalo problém zvládnout výtvarnou činnost, jež nikdy předtím nevyzkoušely.

**VO 4: Dokáže si dítě předškolního věku zapamatovat obsah prožitku a následně jej aplikovat ve výtvarné tvorbě?**

Na základě pozorování si dokáže dítě předškolního věku zapamatovat obsah prožitku a následně jej aplikovat ve výtvarné tvorbě.

## 6. Závěr

Bakalářská práce se zabývá železniční tematikou a jejím přiblížením dětem předškolního věku. Teoretická část práce z počátku seznamuje s historií vzniku železnice na území České republiky. Dále uvádí vybraná umělecká díla a autory z odvětví literatury, kinematografie a výtvarného umění na něž téma železnice nějak působila a ovlivnila je. Dále se práce zabývá využitím tohoto tématu na dětskou výtvarnou tvorbu.

Výsledky zúčastněného pozorování ukázaly, že výtvarné činnosti a její předcházející motivace rozvíjí dětskou představivost. Starší děti jsou schopnější se výtvarně vyjádřit než děti mladší. Při výtvarné činnosti bylo nutno mladším dětem připomenout předcházející děti a pomocí zvolených otázek je dovést k výtvarné tvorbě.

Jak ukázalo výzkumné šetření, děti jsou schopny pochopit a následně se vyjádřit vybranou výtvarnou technikou přizpůsobenou jejich věku. Všechny děti techniky zvládaly bez problému, mladší děti s malou dopomocí.

Při tematické řadě bylo dětem umožněno poznat a prozkoumat železniční dopravu a svět, ve kterém probíhá. Děti předškolního věku ve věku od dvou do tří let jsou schopny komunikovat a zapamatovat si informace, jež jim byly poskytnuty na téma železnice.

Téma železnice je okouzující svět, ve kterém se dějí úžasné věci. Ať se jedná o svět pravidel či přepravu materiálu, každý člověk se může mnohé přiučit a nechat se inspirovat.

## 7. Seznam použitých informačních zdrojů

### Literatura:

1. BEZDĚKOVÁ, Libuše, KUBECOVÁ, Markéta, KUPCOVÁ, Zuzana, VÁŇOVÁ, Hana. *Rozvíjíme výtvarné dovednosti a fantazií dětí*. Praha: Raabe, 2016. ISBN 978-80-7496-274-5
2. BRANALD, Adolf. *Severní nádraží. Lazaretní vlak*. Praha: ÚV KSČ, 1965.
3. HAZUKOVÁ, Helena, ŠAMŠULA, Pavel. *Didaktika výtvarné výchovy I*. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Pedagogická fakulta, 2005. ISBN 80-7290-237-7
4. HRABAL, Bohumil. *Ostře sledované vlaky*. 1. vydání. Praha: MF, 2009. ISBN 978-80-204-2114-2
5. KLIVAR, Miroslav. *Claude Monet*. Praha: Umělecký klub s.r.o., 2014. ISBN 978-80-905784-3-2
6. NAUMAN, Pavel. *Pohádky o mašinkách*. Praha: Paseka, 2010. ISBN 978-80-7432-053-8
7. PETROVÁ, Eva. *Skupina 42*. 1. vydání. Praha: Akropolis; Galerie hlavního města Prahy, 1998.
8. POLÁK, Milan. *Praha a železnice. Nádraží, nádražička a zastávky*. 1. vydání. Praha: Milpo media, 2005. ISBN 80-903481-3-0
9. ROESELVÁ, Věra. *Didaktika výtvarné výchovy V. nejen pro základní umělecké školy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Pedagogická fakulta, 2001. ISBN 80-7290-058-7
10. ROESELVÁ, Věra. *Řady a projekty ve výtvarné výchově*. Praha: SARAH, 1997. ISBN 80-902267-2-8
11. ROESELVÁ, Věra. *Techniky ve výtvarné výchově*. Praha: SARAH, 1996. ISBN 80-902267-1-X
12. SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežkou*. 1. vydání. Praha: NADAS, 1968.
13. ŠŤASTNÝ, Jaroslav. *Železnice za protektorátu*. Praha, 2008. 104 stran. Diplomová práce. Univerzita Palackého. Filozofická fakulta. Katedra historie. Vedoucí práce Miloš Trapl.

14. ZAPLETALOVÁ, Jana. *Literární dílo Pavla Naumana*. 2010. 80 stran. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Ústav české literatury a knihovnictví. Český jazyk a literatura. Vedoucí práce Jiří Kudrnáč.
15. ZOELLNER, Tom. *Vlak*. 1. vydání. Praha: Knižní klub, 2015. ISBN 978-80-242-5039-7

Internetové zdroje:

16. *Adolf Branald*. In: [slovníkceskeliteratury.cz](http://slovníkceskeliteratury.cz) [online]. 2008 [cit. 2018-03-05]. Dostupné z: <http://www.slovníkceskeliteratury.cz/showContent.jsp?docId=930>
17. BAUER, Lukáš. *Nejrychlejší vlaky světa jsou již v ostrém provozu*. In: [denikPLUS.cz](http://denikPLUS.cz) [online]. 2017 [cit. 2018-03-07]. Dostupné z: <http://technika.denikplus.cz/automoto/693-nejrychlejsi-vlakysveta-jsou-jiz-v-ostrem-provozu-cina-se-opet-stava-zeleznicni-velmoci.html>
18. *Bohumil Hrabal*. In: [ld.johannesville.net](http://ld.johannesville.net) [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <http://ld.johannesville.net/hrabal/zivotopis?bio=2&fig=1>
19. *Bratři Lumiérové*. In: [pocatky-kinematografie.wz.cz](http://pocatky-kinematografie.wz.cz) [online]. [cit. 2018-03-10]. Dostupné z: <http://pocatky-kinematografie.wz.cz/bl.htm>
20. *František Hudeček*. In: [sophisticagallery.cz](http://sophisticagallery.cz) [online]. [cit. 2018-04-15]. Dostupné z: <https://sophisticagallery.cz/encyklopedie/hudecek-frantisek>
21. *Historie železnic na našem území*. In: [vlacky-ets-merkur.webnode.cz](http://vlacky-ets-merkur.webnode.cz) [online]. 2016 [cit. 2018-02-27]. Dostupné z: <https://vlacky-ets-a-merkur.webnode.cz/historie-zeleznice-na-nasem-uzemi/>
22. *Kamil Lhoták*. In: [lhotak-kamil.cz](http://lhotak-kamil.cz) [online]. 2018 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: <http://www.lhotak-kamil.cz/zivot-a-dilo-kamila-lhotaka/>
23. *Místa s Hrabalem spojená*. In: [hrabal-nymburk.cz](http://hrabal-nymburk.cz) [online]. 2013 [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <http://www.hrabal-nymburk.cz/index.php?stranka=mista-s-hrabalem-spojena>
24. *Tom Zoellner*. In: [tomzoellner.com](http://tomzoellner.com) [online]. 2017 [cit. 2018-03-06]. Dostupné z: <http://tomzoellner.com/about-the-author/>
25. *Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání*. In: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy [online]. Praha: MŠMT, 2018 [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/45304/>



26. *Skupina 42*. In: fcca.cz [online]. 2006-2018 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.artlist.cz/skupiny/3846/>

#### Zdroje obrázků:

27. *Adolf Branald*. In: slovníkceskeliteratury.cz [online]. 2008 [cit. 2018-03-05]. Dostupné z: <http://www.slovníkceskeliteratury.cz/showContent.jsp?docId=930>
28. *Bohumil Hrabal*. In: ndbooks.com [online]. [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <https://www.ndbooks.com/author/bohumil-hrabal/>
29. *Fotogalerie – Vlakové nádraží Saint-Lazare v Paříži, Claude Monet*. In: 4-construction.com [online]. 2007 [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: [http://www.4-construction.com/cz/magazin/obrazky/vlakove-nadrazi-saint-lazare-v-parizi-claude-monet\\_5704/9228/](http://www.4-construction.com/cz/magazin/obrazky/vlakove-nadrazi-saint-lazare-v-parizi-claude-monet_5704/9228/)
30. *Friigo na mašině*. In: csfd.cz [online]. [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <https://www.csfd.cz/film/5104-frigo-na-masine/galerie/?type=1>
31. *Koněspřežná dráha*. In: encyklopedieckrumlov.cz [online]. 2006-2018 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: <http://www.encyklopedie.ckrumlov.cz/img.php?img=1837&LANG=cz>
32. *Lokomotivní vily tančí*. In: artbohemia.cz [online]. [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <http://www.artbohemia.cz/cs/kresby/4149-lokomotivi-vily-tanci-pohadky-o-masinkach.html>
33. *Přednosta stanice*. In: csfd.cz [online]. [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <https://www.csfd.cz/film/8815-prednosta-stanice/galerie/strana-2/?type=1>
34. *Trutnov*. In: strojvedouciplzen.cz [online]. 2018 [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <http://www.strojvedouciplzen.cz/index.php?page=fotografie&id=11246>
35. *Tom Zoellner*. In: tomzoellner.com [online]. 2017 [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <http://tomzoellner.com/books/train/>
36. *Železný dědek*. In: csfd.cz [online]. [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <https://www.csfd.cz/film/108845-zelezny-dedek/prehled/>
37. Archiv autorky

#### Filmové zdroje:

38. *Friigo na mašině*. [The General] [film]. Režie Buster KEATON, Clyde BRUCKMAN. USA, 1926.

39. *Ostře sledované vlaky*. [film]. Režie Jiří MENZEL. Československo, 1966.
40. *Přednosta stanice*. [film]. Režie Jan SVITÁK. Československo, 1941.
41. *Velká železniční loupež*. [The Great Train Robbery] [film]. Režie Edwin S. PORTER.  
USA, 1903.
42. *Železný dědek*. [film]. Režie Václav KUBÁSEK. Československo, 1948.