

Josef Marek: skica skladu so silami
v bratislavskom prístave, 1921
Josef Marek: sketch of a warehouse and
silos in the Bratislava river port, 1921

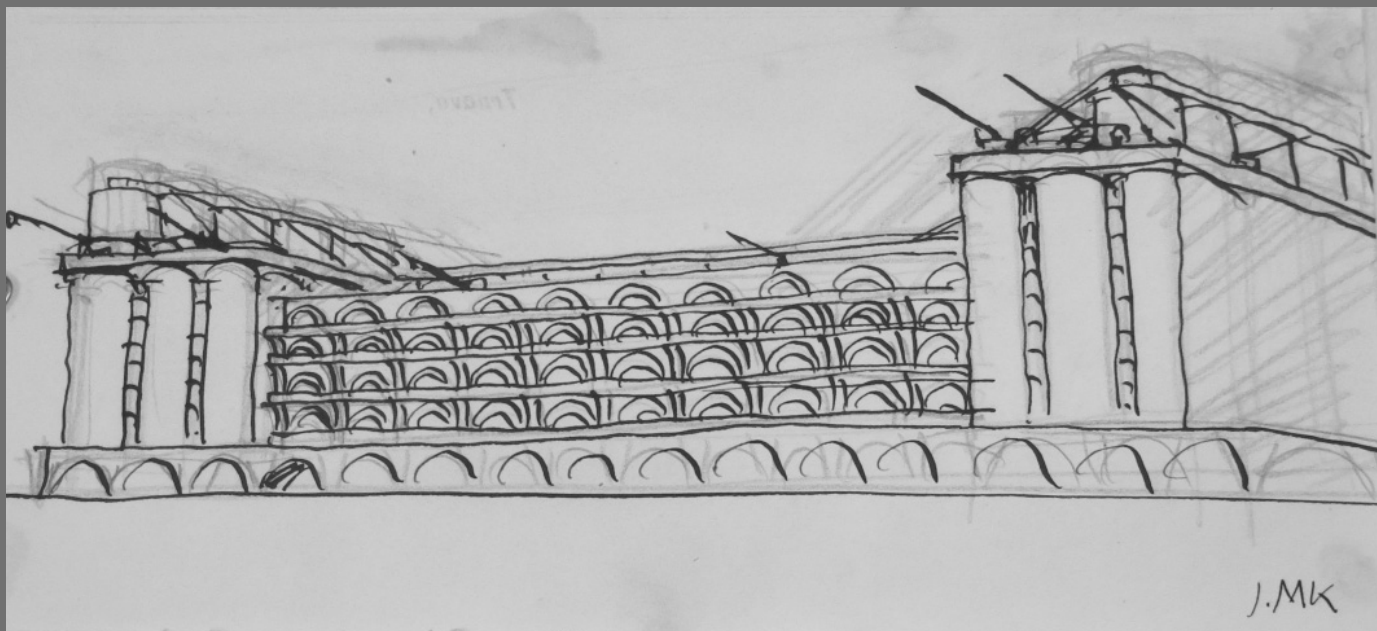


Foto Photo: Pozostalost Josefa Mareka, Muzeum města Brna, inv. č. 215.970

OD TECHNICKÉJ KRÁSY K ESTETIKE MODERNY A SPÄŤ: nerealizované priemyselné stavby Josefa Mareka v kontexte vývoja modernej architektúry 1900 – 1939

FROM TECHNICAL BEAUTY TO THE MODERN AESTHETIC AND BACK: Unrealised industrial buildings of Josef Marek in the context of modern architectural development 1900 – 1939

The present contribution addresses the analysis of the industrial buildings designed by architect Josef Marek during the 1920s against the background of the era's discourse on the development of modern architecture and its mutual relations with industrial construction as its specific yet at the same time integral component, not only as the bearer of technical mastery but no less of its own aesthetic values.

Born in Petrovice in Moravia, Josef Marek arrived in Slovakia as part of the generation of Czech architects to settle there after the founding of the first Czechoslovak Republic in 1918. His previous activities and studies on the Czech side of the state are still shrouded in mystery, and we do not even have any clear idea as to the circumstances of his settling in Trnava. It is, however, known that he studied architecture at the Prague Academy of Fine Arts under Jan Kotěra, graduating in 1914.

Knowledge of the architectonic oeuvre of Josef Marek has long been superficial and insufficient. Moreover, very few scholars would classify him as a designer of industrial structures. However, we must recall that a thorough knowledge of an architect's legacy should include not only realised buildings, but the entire range of study sketches, unrealised projects and competition entries. In this sense, we can find support in a range of instances involving other architects who – despite the creation of a body of work of international fame – are regarded a priori as having nothing to do with industrial realisations, yet are found, in a systematic study of their work, to have been greatly fascinated by the theme of industrial building design, and even to have created highly mature projects in this area at a quite early stage in their careers. One example is no less of a figure than Le Corbusier (1887 – 1965). Marián Polášek (*1932), a Slovak architect involved with industrial architecture not only on the level of realisations but also in terms of its theory, has determined Le Corbusier to have been the author of the never-realised projects of two exceptionally advanced industrial buildings with Functionalism elements – the food-processing works in Challuy and Garchize from 1917 – 1918.

A similar opportunity for Slovak architectural history is presented by the chance to find work of this kind within the creative legacy of

Josef Marek, which uncovers new correspondences in our view of his oeuvre, but above all documents his changes of viewpoint derived from his study of contemporary art, architectural creation, and the theory of all architectural areas, including industrial structures, even though most likely none of his designs were ever built. The one exception includes certain indications that Marek could have participated in the construction of the Hnilec Dam near the village of Dedinky in the 'Slovak Paradise' nature reserve, though his precise involvement is unclear. It is, however, true that among his sketches from 1922 is one of a valley-dam and hydroelectric station. And more importantly, a great many more similar sketches can be found among his papers. It is thus clear how, in interwar Czechoslovakia, industrial themes found resonance even among architects for whom they did not form a primary sphere of interest let alone a livelihood. Industrial building, in a word, was unavoidable within the discourse, as can be seen most evidently from the authentic thoughts voiced in the Czech, and later Czechoslovak, architectural and artistic periods from the period 1900 – 1939.

Among the first Czech artistic journals, founded in 1897, was *Volné směry*. In 1900, this periodical published an article by architect Jan Kotěra (1871 – 1923), which was long regarded as the definitive manifesto of Czech modern architecture. However, in 1998 Otakar Nový cast doubt on this belief through an essay claiming that Kotěra's piece was only a slightly altered reproduction of several lapidary thoughts of his teacher, Otto Wagner, published in the volume *Die moderne Architektur* in 1895. Kotěra primarily re-stated Wagner's principles of function-structure-poetry, in which function and structure were elevated above the poetic aspects. Though Nový's analysis discounts the major contribution that the article made to Czech architecture, the shift in terms of privileging construction above ornament was of vital significance. And in addition, Kotěra called forth for the clear expression of new themes, industry not excepted.

At the same time, the era witnessed the founding of other Czech journals. Jan Kotěra was part of the group that in 1907 founded the periodical

PhDr.
KATARÍNA HABERLANDOVÁ
Ústav stavebníctva
a architektúry SAV
Dúbravská cesta 9
845 03 Bratislava
Slovensko
katarina.haberlandova@
savba.sk

published by the 'Mánes Fine Arts Association' – the monthly review of architecture, crafts and urban design entitled *Styl*. In 1912, this journal published an article by one of its most active editors, architect Otakar Novotný (1880 – 1959), "The Creation of Form in Architecture" (*Tvoření formy v architektuře*). In the author's view, what in the current era prevented a recognition of the aesthetic values of industrial architecture was primarily that modern materials, such as cast iron or reinforced concrete, had not yet been used in monumental structures such as those of ancient Assyria or Egypt. At the same time, there were already international realisations of reinforced-concrete structures of truly monumental dimensions employed in industrial structures.

For Czech architecture, one key moment was the development of 'mushroom ceilings' by 1912, when after prolonged difficulties lasting since 1907 the first major reinforced-concrete structure, Prague's Palace Lucerna, was completed, and even more notably in 1917 – 1918, with the creation of the Praga automotive works in the Prague suburb of Libeň.

The year of 1918 and the creation of a Czechoslovak state out of the Hapsburg Empire formed an important historic milestone for architects in both the Czech and Slovak sections, including among other events the arrival of a significant number of Czech architects in Slovakia during the course of 1919. Josef Marek was by this point no longer one of the youngest creators, and among other factors was definitely affected by the intense experience of combat on the southern (Austrian-Serbian) front during World War I. Among his papers are a number of drawings not only from the Yugoslav lands, but also from Slovakia, revealing not only his artistic talents but no less his inquiring nature. In 1922, Marek began work on his first major project – the Lutheran Church in Trnava. And from roughly the same period date his sketches of a quite different typology – technical structures. Most interesting, particularly in terms of our knowledge of the development of Bratislava's 'Winter Port', are his sketches of a dockside warehouse with grain silos. Marek drew these sketches in May of 1921, during the construction of the still-extant Warehouse no. 7 – the only surviving instance, though also the finest example,

of interwar multi-storey storage structures in the Bratislava river port. Particularly noteworthy are the formal elements that Marek captured in his sketches and reveal his exceptional awareness of the development of modern architecture (including industrial manifestations) and the leading theoretical debates of the early 20th century.

The extant Warehouse no. 7, dating from 1921 – 1922 is, like the Praga works in Prague, the design of Czech engineer Stanislav Bechyně, realised by the firm of Karel Skorkovský. Indeed, it could even be considered a reduction of the forms of 'Pragovka', and there is nothing to indicate that any person with strictly architectural training was involved in Bratislava. In structural terms, the two buildings are practically identical: a reinforced-concrete frame structure with mushroom-headed columns, in other words the structural form that Bechyně derived from the Emperger system. In parallel with our increased knowledge of Warehouse no. 7, it is interesting to follow the formal elements of the building's architecture as depicted in Josef Marek's sketch, with two vital elements that had acquired a kind of symbolic significance in the era's architecture: the cylindrical grain silos and the arcades. Cylindrical silos had become regarded as a key symbol of the modern industrial society starting with the yearbook of the *Werkbundu* in 1913, entering into the discourse of the industrial buildings designed by Peter Behrens, Le Corbusier, Walter Gropius, or Frank Lloyd Wright. In this respect, Gropius asserted that "the aesthetic beauty of factory buildings acts as an advertisement" and recalled the refinement and power of the AEG buildings by Behrens in Berlin as well as the monumentality of American grain elevators and manufacturing halls.

Though Marek's study of the river-port warehouse clearly contains the greatest amount of material for more extensive analysis, it is far from being the only sketch of this type created by the architect during the 1920s that is worth our attention. Dating from March and April of 1922 are his sketches of a 'Martin Furnace', i.e. the Siemens-Martin blast furnace of basin type for transforming molten iron into steel. It is not entirely clear what led Marek to sketch precisely this type of structure. In March, when the architect completed the first sketch, the steelworks has an open horizontal

form, in which the ground floor is articulated by a row of rounded windows, the floor above by an arcade, and the upper levels by straight rows of columns. Rising from the roof are five high chimneys. On the sides, in the second field, there are towers with cupolas – though it is hard to say if these are simply a formal counterpoint to the Classicist vocabulary contrasting with the functionalist style of the main furnace building, or in fact a technological component of the steelworks. In any event, the sketches from a month later show the central architectural volume dominated not by classical arched arcades but instead by columns expanding upwards. The basic form of the structure, the popular nautical element of the porthole windows, the Corbusier-like columns of conical shape – all these are elements that reveal Marek's highly up-to-date approach.

At the same time, it is worth recalling the sketch of aircraft hangars from September 1922, clearly a reaction to one of the most vital priorities for industrial buildings in Czechoslovakia, i.e. the construction of airports and establishment of modern air travel. Aviation and the private automobile were in fact one of the most basic phenomena of the modern era, reflected in terms of new living styles, architecture and design. In this area, architects had many possible inspirations. Josef Marek's attention was evidently captured by the most iconic structure of this type: the hangar (1916) at Orly by the French engineer and specialist in reinforced concrete, Eugene Freyssinet (1879 – 1962). Marek also sketched a cross-section of Lossier's hangars in Normandy, as mentioned in the beginning, and on the reverse side of this sketch planned four monumental reinforced-concrete structures for hangars of parabolic shape with signal lights, a group of people standing in front of the hangars, and a flying biplane for a pure demonstration of his enjoyment of the modern era.

Before their settlement in Slovakia, the group of young Czech architects had followed modern architectural struggles in their homeland, which had been started by their teachers and which they themselves planned to continue. The creation of the new republic also brought with itself new economic conditions. Weakened by the effects of war, Europe needed modern industry, yet on the other hand the economic conditions

frequently hindered its development, as can be seen quite clearly in the dramatic growth and subsequent rapid slump affecting the river port in Bratislava. Hence the opportunities for the design of modern industrial architecture were limited – yet at the same time, its influence within architectonic creation and theory continued and even grew more intensive. Dating from 1922 is an article by Jaromír Krejcar (1895 – 1949), a revealing polemic that accurately captures the doubts regarding the level of the uptake of expressive means of industrial architecture into other spheres, and in particular residential architecture. Krejcar at the outset repeats Novotný's division of building into science and art, yet regards the separation of these two components as more suited to the intellectual stance of the 19th century: both of these components, he argues, are so firmly affixed to each other that it is hard to speak of them separately but instead as mutual conditions. He thus praises the work of engineers, being continually confronted with new requirements for modern construction and thus naturally forced to a position at the front of the era.

Through observation of the mutual connections and links in the various dimensions of architecture, we can see how complex its development was in the first half of the 20th century. Analysis of the sketches of industrial architecture by Josef Marek should remind us how vital it is to look at non-realised works to complete our knowledge of an architect's approach to creation as well to the entire intellectual framework of an era.

A second important motif is the question of the position of industrial architecture in the formulation of architectural Modernism. Here, the author inclines towards the hypothesis that industrial architecture was a precedent for Functionalism, or rather that the entrance of industrial architecture into the development of modern building should be seen as a long-term phenomenon in which the transfer of elements took place as a mutual, sometimes unequal but mutually conditional process. The theme of modern industrial architecture is continually a source of great possibilities for research as well in the sense of its consideration forming a firm component of the cultural heritage of architecture in the 20th century.

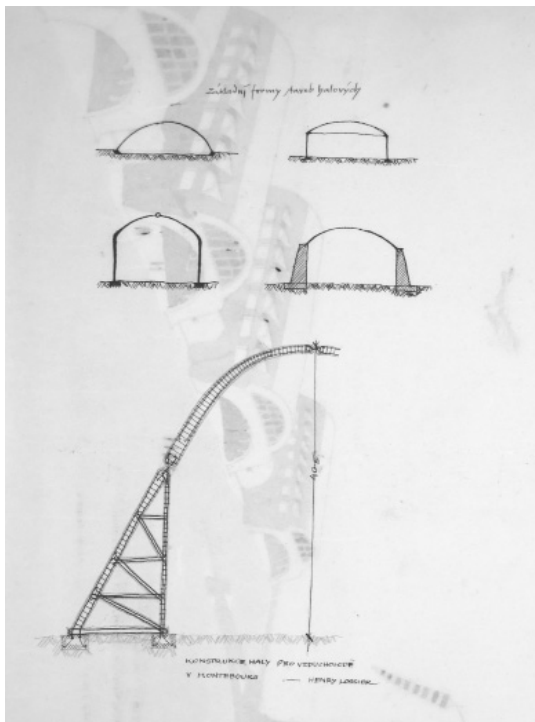
„Myslím, že práve na poli tzv. stavieb inženyérskych dobude moderní architektúra svých tvarových a monumentálných vrcholů, že architekt cítící intuitivně pro dnešní dobu charakteristickou techničnosť vytvoří moderní styl a že je tak přiblíží esthetickému citění, tomu nedefinovatelnému fluidu překonáv dosud převládající dekorativnost nemající s architekturou nic společného.“

Túto myšlienku si zapísal architekt Josef Marek 29. septembra 1922 na náčrt konštrukcie haly pre vzducholode V Monterbourgu v Normandii, ktorej konštruktérom bol Švajčiar Henry Lossier (1878 – 1962) ^{1/1}. Hangár vznikol v rokoch 1917 – 1918, keď sa Francúzsko rozhodlo účinnejšie brániť proti nemeckým ponorkám a pomocou vzducholodí sledovať ich lodné trasy.

Marekovu tvorbu, jej rozsah a význam v rámci okruhu českých architektov prichádzajúcich po vzniku 1. Československej republiky na Slovensko,

dosiaľ poznáme veľmi málo a povrchno. Za architekta priemyselných stavieb by ho označil vskutku málokto. Hlbšie poznanie tvorby architekta však nespočíva len v analýze realizovaných stavieb, ale aj v štúdiu náčrtov, nerealizovaných projektov a súťažných návrhov. V tomto presvedčení nás podporujú aj príklady iných architektov, ktorí – navzdory tomu, že vytvorili dielo medzinárodného dosahu – sa apriórne s realizáciami priemyselných objektov nespájali, no pri systematickom štúdiu ich tvorby sa ukázalo, ako veľmi ich téma navrhovania priemyselných stavieb fascinovala a aké zrelé diela v tejto oblasti dokázali projektovať už v rannom období profesnej dráhy. Takýmto príkladom je aj Le Corbusier (1887 – 1965). Marián Polášek (*1932), slovenský architekt venujúci sa priemyselnej architektúre na poli realizačnom, ale aj teoretickom, v jednom z mála článkov venujúcich sa za ostatných štyridsať rokov medzivojnovému industriálu v Československu, uvádza práve Le Corbusiera ako autora dvoch nerealizovaných projektov potravinárskeho závodu (v Challuy a Garchizy) z rokov 1917 – 1918 ^{1/2}. Továrne boli svojím celkovým poňatím prinajmenšom o celé desaťročie vpred a prekvapujú svojou vyzretou funkcionalistickou kubickou formou s pásovými oknami, ktorú by sme v tom období na území Čiech a Slovenska márne očakávali ^{1/3}.

Podobne máme dnes na Slovensku príležitosť poznať práce tohto druhu v rámci tvorby architekta Josefa Mareka, čo odkrýva nové súvislosti v nazeraní na jeho dielo, ale predovšetkým na jeho názorové posúvanie vychádzajúce zo štúdia súdobého umenia, architektonickej tvorby a teórie vo všetkých jej oblastiach vrátane industriálnych stavieb, hoci pravdepodobne žiadnu z nich nerealizoval. Určité indicie síce naznačujú, že Marek sa mohol podieľať na výstavbe Hnileckej priehrady pri Dedinkách v Slovenskom raji, avšak ako presne, nevedno. Faktom však je, že medzi jeho skicami z roku 1922 existuje aj kresba údolnej priehrady a hydrocentrály. Takýchto skíc v jeho pozostalosti nachádzame omnoho viac. Vidíme teda, ako aj v domácom prostredí v medzivojnovom období téma industriálu rezonovala aj u tých architektov, pre ktorých nebola primárnou sférou záujmu či zdrojom obživy. Nevyhnutne totiž patrila do diskurzu. Pramenilo to, prirodzene, z vedomia, ako pevne sú s vývojom modernej



Josef Marek: náčrt konštrukcie haly pre vzducholode v Monterbourgu, september 1922

Josef Marek: sketch of the construction of a zeppelin hall in Monterbourg, September 1922

Zdroj Source: Pozostalost architekta Josefa Mareka, Muzeum města Brna, inv. č. 215.969

architektúry priemyselné stavby navzájom prepojené. Súčasne s formovaním moderných foriem sa architekti po roku 1900 snažili pochopiť ich novú krásu, vrátane akceptácie estetických hodnôt industriálu. Ilustrujú to predovšetkým autentické myšlienky čerpané z dobových (českých a neskôr československých) architektonických a umenovedných periodík obdobia 1900 – 1939.

PRIEMYSELNÉ STAVBY A VÝVOJ MODERNÝCH FORIEM ARCHITEKTÚRY: DISKURZ PRED VZNIKOM 1. ČESKOSLOVENSKEJ REPUBLIKY

Rozdiely medzi vývojom architektúry a teoretického myslenia podporeného odbornou diskusiou pred vznikom spoločnej republiky boli na území Čiech a Slovenska, pochopiteľne, značné. Čechy boli nielen hospodársky vyspelejšie, mali rozvitejší priemysel, a teda aj lepšiu základňu na rozvoj stavebníctva a nových konštrukcií a – čo sa bezprostredne dotýkalo navrhovania architektúry – svoju architektonickú školu. Okrem toho, ešte na konci 19. storočia začali vznikať odborné periodiká vytvárajúce platformu pre širokú diskusiu v oblasti výtvarného umenia, stavitelstva, architektúry a úžitkového umenia. Umelci, architekti, ale aj stavitelia – podnikatelia mohli už na prelome 19. a 20. storočia publikovať svoje poznatky a názory na dianie v oblasti postupnej akceptácie moderného umenia a architektúry. Čo sa týka navrhovania v architektúre, najnaliehavejšou sa javila potreba nadviazať na aktuálne myšlienky funkcionalizmu. Naplnenie známej myšlienky Louisa Sullivana (1856 – 1924) „*Forma nasleduje funkciu*“, pochádzajúcej z roku 1896 a publikovanej v článku *The Tall Office Building Artistically Considered*, bolo v podmienkach strednej Európy zahltenej tradíciou ornamentu pomerne komplikované, ale súčasne očakávané.

Medzi prvými českými časopismi vznikol v roku 1897 časopis *Volné směry*. V roku 1900 tu vyšiel článok architekta Jana Kotěru (1871 – 1923), ktorý bol dlhodobo považovaný za manifest českej modernej architektúry. Otakar Nový však v roku 1998 napísal úvahu, v ktorej tvrdí, že Kotěrov článok bol „iba“ pozmenenou reprodukciou lapidárnych myšlienok jeho učiteľa Otta Wagnera publikovaných v diele *Die moderne Architektur* z roku 1895¹⁴¹. Kotěra predovšetkým preskupil



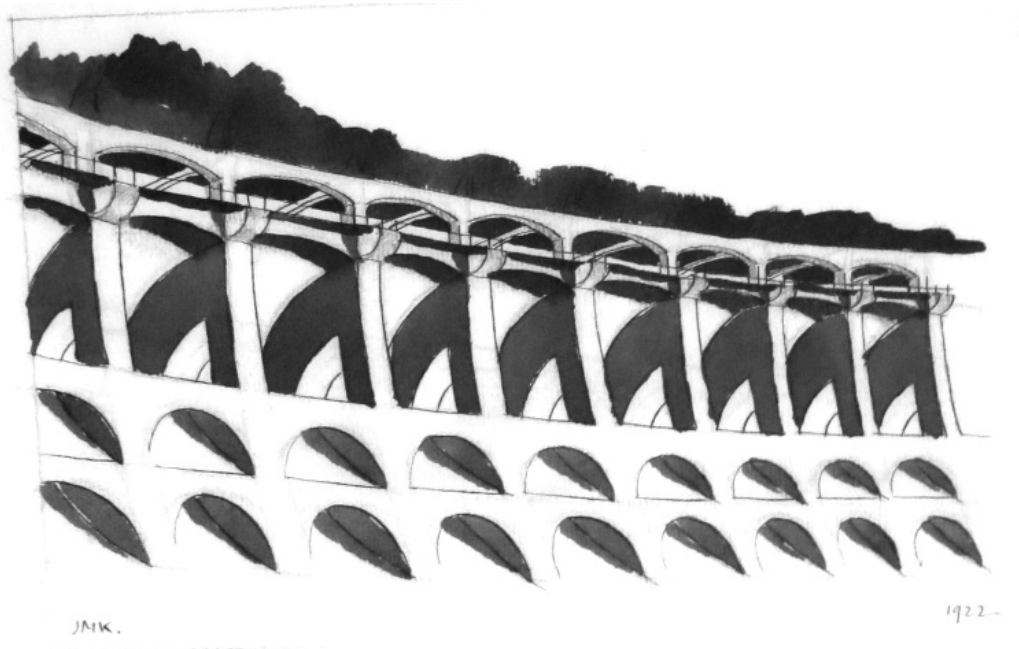
Hnilecká priehrada v Dedinkách počas výstavby na prelome štyridsiatych a päťdesiatych rokov 20. storočia

The Hnilec Dam, Dedinky, during construction, sometime around 1950

Zdroj Source: Pozostalosť architekta Josefa Mareka, Muzeum mesta Brna, inv. č. 215.725

wagnerovský rad účel – konštrukcia – poézia, keď účel a konštrukciu povýšil nad poéziu. Hoci Nový zásadný prínos jeho článku akoby zľahčuje, posun v zmysle nadradenia konštrukcie nad výzdobou architektúry bol dôležitý. Kotěra okrem toho volal po jasnom vyjadrení nových tém, nevynechajúc priemyselné stavby.

Jan Kotěra bol jedným z tých, ktorí v roku 1907 založili časopis Spolku výtvarných umění Mánes – mesačník pre architektúru, umelecké remeslo a úpravu miest s názvom *Styl*. V roku 1912 tu vyšiel článok jedného z najaktívnejších redaktorov časopisu, architekta Otakara Novotného (1880 – 1959) *Tvoření formy v architektuře*. Novotný sa



Josef Marek: štúdia
údolnej priehrady, 1922

Josef Marek: study for
a valley dam, 1922

STVDIE VÝDOLNÍ PŘEHRADY

Zdroj Source: Pozostalost architekta Josefa Mareka, Muzeum města Brna, inv. č. 215.727

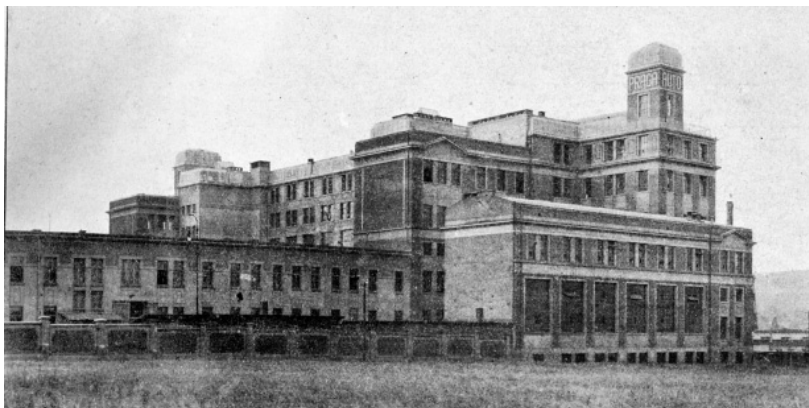
v článku vyjadruje k obidvom pre nás zaujímavým témam. V úvode síce „kacírsky“ od seba oddeľuje architektúru ako umenie a staviteľstvo ako úžitkové remeslo, avšak vzápätí sám dochádza ku konštatovaniu, že rozdiely medzi remeselnou a umeleckou formou už nie sú také ostré, ako sa zdá. Pokračuje v kritike Otta Wagnera (1841 – 1918), ktorý podľa neho (stále) nezapiera romantický pôvod svojej tvorby a namiesto energického vyhranenia moderného náhľadu často zabočuje k materiállovej inkrustácii a symbolizmu ¹⁵¹. Ďalej píše: „... architektúra dospela prirodzenou cestou tak ďaleko, že forem nalezonych na úžitkových stavbách nyní zidealisovaných a sesymbolisovaných možno užiti logicky na monumentech, jež charakterisují kulturu“. Dôležitým momentom jeho úvah je odmietnutie názoru, že rešpektovaním účelnosti a konštruktívne správnym vyvinutím by „povstávala krásná forma“, ale aj jeho prerozprávanie

sullivanovskej funkcionalistickej premisy prostredníctvom vyjadrenia, že „není třeba mysliti mnoho na vnějšek, poněvadž dobrým seřazením a dimensováním prostorů a otvorů v nich vyniká automaticky správný vztah plně zdi k oknům, výšky k šířce, střechy k stavení“ ¹⁶¹.

Pravda, priznať „nahej“ konštrukcii bez ornamentálnej krusty alebo priamo industriálnej architektúre apriórnu krásu bolo pre Novotného v roku 1912 (respektíve v marci 1911, keď presne jeho text vznikol) ešte nereálne, hoci už stála AEG turbínová hala a jej projektant Peter Behrens (1868 – 1940) od roku 1907 pracoval pre túto spoločnosť ako umelecký konzultant. Činnosť Werkbundu bola v plnom prúde a továreň Fagus od Waltra Gropia (1883 – 1969) z roku 1911 zaujala pozíciu vôbec prvého industriálneho funkcionalizmu. Ročenka Werkbundu, ktorej hlavnou témou bolo umenie v priemysle a remesle a od ktorej sa ďalšie

hlbšie skúmanie tohto javu intenzívnejšie odvinulo, vyšla však až v roku 1913.

Z vyjadrení architekta Novotného vyplýva aj to, že v danom období mu v priznaní estetických hodnôt priemyselnej architektúre bránila najmä skutočnosť, že moderné materiály ako železo a armovaný betón zatiaľ neumožňovali stavanie monumentálnych stavieb, akými boli v minulosti asýrske alebo egyptské stavby. Zo zahraničia už bolo známych viacero pozoruhodných realizácií železobetónových konštrukcií monumentálnych rozmerov uplatnených na priemyselných stavbách. V roku 1898 postavila spoločnosť Hennebique & Le Brun prvú viacposchodovú budovu s nosnou železobetónovou rámovou konštrukciou vo Veľkej Británii, Weaverský mlyn vo Swansea. V roku 1910 realizoval Robert Maillart (1872 – 1940) prvú železobetónovú škrupinovú strechu nad stanicou de Bercy v Paríži. V roku 1912 navrhol pre sklad obilia vo Švajčiarsku hříbový strop bez traverz, na

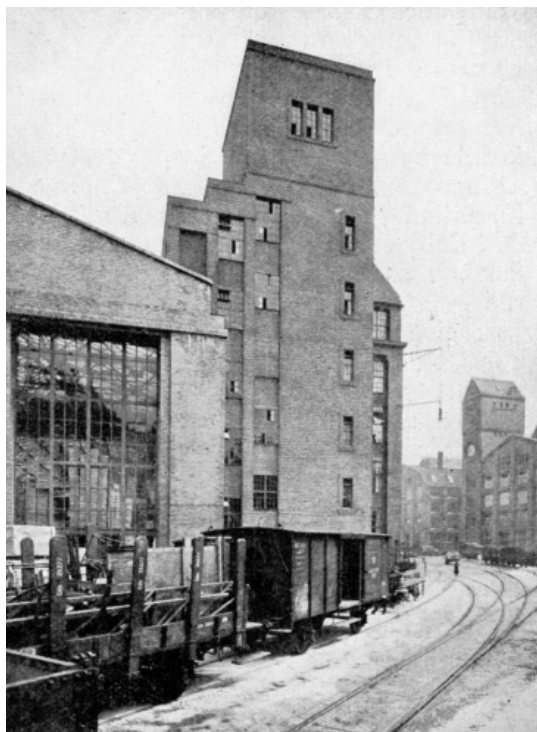


Zdroj Source: Staviteľ 1, 1919 – 1920, s. 16

ktorom podpory vybiehali zo stĺpov spojenou lievnikovou plochou do plochého doskového stropu^{77/}. V českom prostredí bolo možné o hříbových stropoch hovoriť až v roku 1912, keď po vleklých peripetiách trvajúcich od roku 1907 dokončili prvú železobetónovú konštrukciu Paláca Lucerna v Prahe, ale najmä v rokoch 1917 – 1918, keď postavili automobilku Praga v Prahe-Libni. Na rozdiel od starších priemyselných objektov v Čechách, kde sa uplatnenie železobetónu obmedzovalo len na stropné dosky v kombinácii s tehlovým murivom, železobetónový skelet Pragovky už tvoril ucelenú nosnú konštrukciu a tehlové murivo plnilo len funkciu výplne^{78/}. Pragovka bola vskutku monumentálnou poschodovou priemyselnou stavbou, kde rámová konštrukcia nesená stĺpmi s hříbovými hlavicami umožnila dosiahnuť veľkú výšku podlaží, ako aj ich veľkorysé plochy. Konštrukciu realizovala na základe plánov Stanislava Bechyně firma Karla Skorkovského a autorom architektonického stvárnenia bol architekt Zdeněk Merz.

Zdeněk Merz, realizácia – firma Dr. Ing. K. Skorkovský: automobilka Praga, 1917 – 1918

Zdeněk Merz, realisation – Firma Dr. Ing. K. Skorkovský: Praga automotive works, 1917 – 1918



Zdroj Source: Staviteľ 4, 1922 – 1923, s. 66

OBDOBIE PO VZNIKU ČESKOSLOVENSKEJ REPUBLIKY: PRÍCHOD JOSEFA MAREKA NA SLOVENSKO

Rok 1918 a vznik Československa bol významným historickým medzníkom pre architektúru v obidvoch jeho častiach, z ktorého okrem iného vyplynul príchod skupiny českých architektov na Slovensko v priebehu roku 1919. Medzi nimi prišiel aj tridsiatnik Josef Marek (1889 – 1966).

Peter Behrens: Továrň AEG v Berlíne, 1910

Peter Behrens: The AEG factory in Berlin, 1910

Stanislav Bechyně,
realizácia – firma Dr. Ing.
K. Skorkovský: Sklad č. 7
v bratislavskom zimnom
prístave, rez, 1921 – 1922

Stanislav Bechyně,
realisation – Firma
Dr. Ing. K. Skorkovský:
Warehouse no. 7 in the
Winter Port, Bratislava,
section, 1921 – 1922

Jeho dovtedajšie pôsobenie a štúdiá v Čechách sú dosiaľ zahalené tajomstvom a presnejšie objasnené nie sú ani okolnosti jeho príchodu do Trnavy. Vieme však, že štúdiá architektúry ukončil na Akadémii výtvarných umení u Jana Kotěru v roku 1914. V roku 1919 Marek už nepatril medzi úplných mladíkov a okrem iného si so sebou priniesol zaiste intenzívny prežitok z južného (rakúsko-srbského) frontu prvej svetovej vojny. V jeho pozostalosti sa zachovalo niekoľko kresieb z Juhoslávie, ale aj zo Slovenska, ktoré v sebe

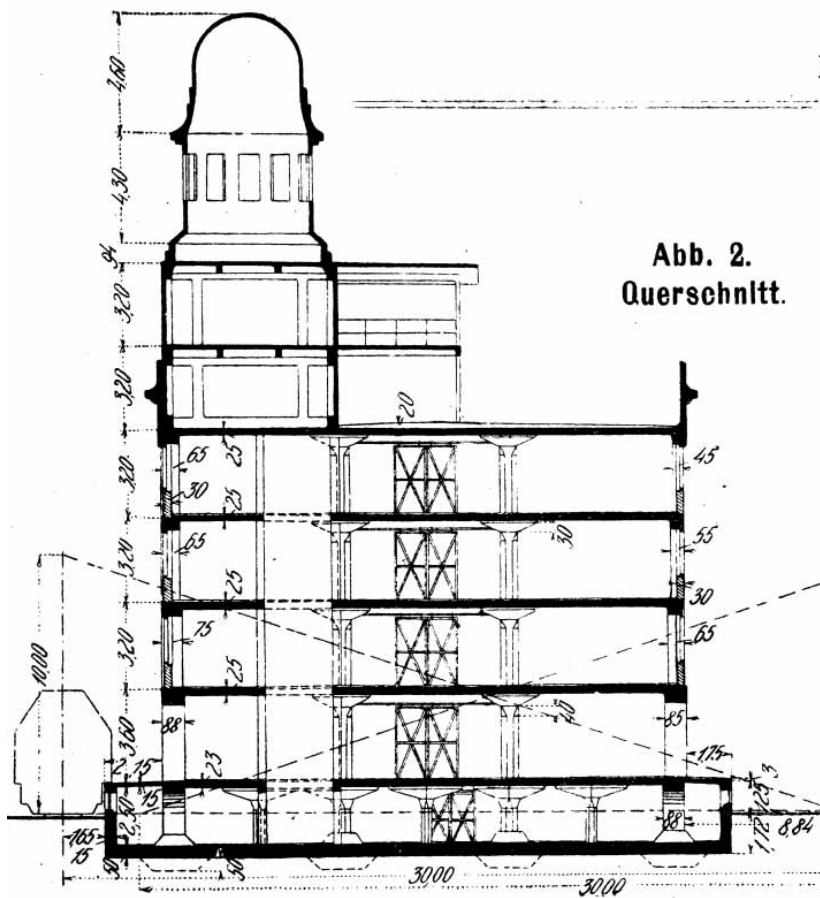
odrážajú nielen osobnosť zdatného kresliara, ale aj Marekovu hlbavú povahu. V roku 1922 začal architekt pracovať na prvom veľkom projekte – trnavskom evanjelickom chráme. A približne z tohto obdobia pochádzajú aj jeho skice celkom odlišných – technických stavieb.

SKLAD Č. 7 V ZIMNOM PRÍSTAVE VERZUS SKICA PRÍSTAVNÉHO SKLADISKA OD JOSEFA MAREKA

Z hľadiska súčasného poznania stavebného vývoja bratislavského zimného prístaviska sú pre nás najzaujímavejšie náčrty prístavného skladiska so silami. Marek nakreslil skice v máji roku 1921, keď už stavali dnes existujúci Sklad č. 7 – jediný, respektíve najkvalitnejší doklad medzivojnovkej poschodovej skladovej stavby v bratislavskom prístave. Veľmi pôsobivé sú základné formálne znaky, ktoré Marek na skiciach zachytil a ktoré dokazujú jeho výbornú znalosť vývoja modernej (aj priemyselnej) architektúry a najvýznamnejšie teoretické klauzuly prvých dvoch dekád 20. storočia.

Vieme, že v roku 1921 bolo v pláne (približne do roku 1927) postaviť všetky skladiská na bratislavskom nábreží v prístavisku ako trojposchodové, pričom sa predpokladalo, že asi polovica z desiatich skladov bude postavená privátnym kapitálom a ostatné zo štátnych financií¹⁹⁾. Plány boli teda veľkolepé, no postupne sa od nich upúšťalo. Situáciu skomplikovala silnejúca hospodárska kríza a jedinou modernou stavbou tejto lokality zostal Sklad č. 7. Vyzerá to tak, že tieto plány sledoval aj Josef Marek a azda sa do tohto procesu hodlal aj aktívne zapojiť projektom jedného zo skladísk. Ak by sa tieto plány zrealizovali v pôvodnom rozsahu, v hre by boli veľké investície a k slovu by sa zrejme dostalo viacero architektov a stavebných železobetónarských firiem.

Existujúci Sklad č. 7 z rokov 1921 – 1922 je, rovnako ako v prípade Pragovky, stavbou navrhnutou Stanislavom Bechyněm a realizovanou Skorkovského firmou a mohli by sme ju charakterizovať ako redukovanú interpretáciu architektúry pražskej automobilky. Dosiaľ nič nenaznačilo, že by sa na projektoch skladu podieľal architekt. Z konštrukčnej stránky sú tieto stavby prakticky identické. Aj v prípade bratislavského skladiska



Zdroj Source: BETON v. EISEN, 21, Berlin 1922, s. 41

ide o železobetónovú rámovú konštrukciu s hrbovými hlavicami stĺpov, teda konštrukciu, pri ktorej sa statik Bechyně inšpiroval tzv. systémom Emperger^{110/}. Tento systém vychádza z konštrukcií navrhnutých Fritzom von Empergerom (1862 – 1942), významným konštruktérom prelomu 19. a 20. storočia. Emperger, rodák z Berouna, vyštudoval v Prahe a vo Viedni. V rokoch 1890 – 1896 pracoval v Amerike, kde sa podieľal na výstavbe metra v Bostone a New Yorku. Okrem toho sa učil u Josepha Melana, ktorého inovovaný konštrukčný systém priniesol do Európy.

Sklad č. 7 bol dlhé desaťročia opustený a chátral. Hoci až do roku 2006 nebolo jasné, kto túto stavbu postavil, jeho impozantnosť priťahovala architektov, historikov architektúry a pamiatkarov, na základe čoho bol v osemdesiatych rokoch 20. storočia vyhlásený za kultúrnu pamiatku. V rámci výskumu tejto stavby Vladimír Husák dospel v roku 1990 k záverom, že v stavbe sa vyskytujú aj rané funkcionalistické prejavy a že „... (sklad)... reprezentuje obdobie nadšeného používania monolitického železobetónu, ktorý jej vtláča pečať perretovskej odvážnosti a technickej vyspelosti“^{111/}. Mohol ho k tomu viesť základný jednoduchý kubus skladu, ktorému veže akoby dodatočne vtlačujú historizujúci ráz, avšak dnes, pri súčasnej miere poznania súvislosti vzniku stavby sme v jej hodnoteniach triezvejší. Uvedomujeme si, že na území Slovenska išlo v danom období o stavbu jedinečnú z konštrukčného, ale aj formálneho hľadiska, ktorej význam sa dá porovnávať len s ojedinelými paralelami, ako napríklad výrobnými halami automobilových závodov COBURG v Trnave, ktoré projektovali architekti Siegfried Theiss a Hans Jaksch v rokoch 1920 – 1921. V širšom československom kontexte však ide predovšetkým o kvalitnú „reedíciu“ Pragovky.

Naproti ustavičnému prehlbovaniu poznania Skladu č. 7 je zaujímavou témou sledovať formálne znaky architektúry skladiska zobrazenej na skici od Josefa Mareka. Sú tu zrejme dva zásadné znaky, ktoré mali v súdobej architektúre až symbolický význam – prvky (motívy) valcových obilných síl a arkád.

Obilné valcové silá boli označené za symbol modernej industriálnej spoločnosti prvýkrát už v zmienenej ročenke Werkbundu z roku 1913. Tak vošli do diskurzu priemyselné stavby Petra



Zdroj Source: Archív Oddelenia architektúry ÚSTARCH SAV

Behrensa, Le Corbusiera, Waltra Gropia, Franka Lloyda Wrighta. Gropius tu uvádza, že „umelecká krása továrenských budov pôsobí ako reklama a pripomína ušľachtilosť a silu stavieb AEG od Petra Behrensa v Berlíne a nevidanú majestátnosť a monumentálnu silu obilných síl a výrobných hál v Amerike“^{112/}. S jeho vyjadreniami sa dá, pochopiteľne, polemizovať. Napríklad Petr Urlich v roku 2005 Gropiove názory prezentované v ročenke označil za „preceňujúcu apologetiku estetickej podoby priemyselných objektov v Kanade a USA, ktorým podsúva umeleckú originalitu“^{113/}.

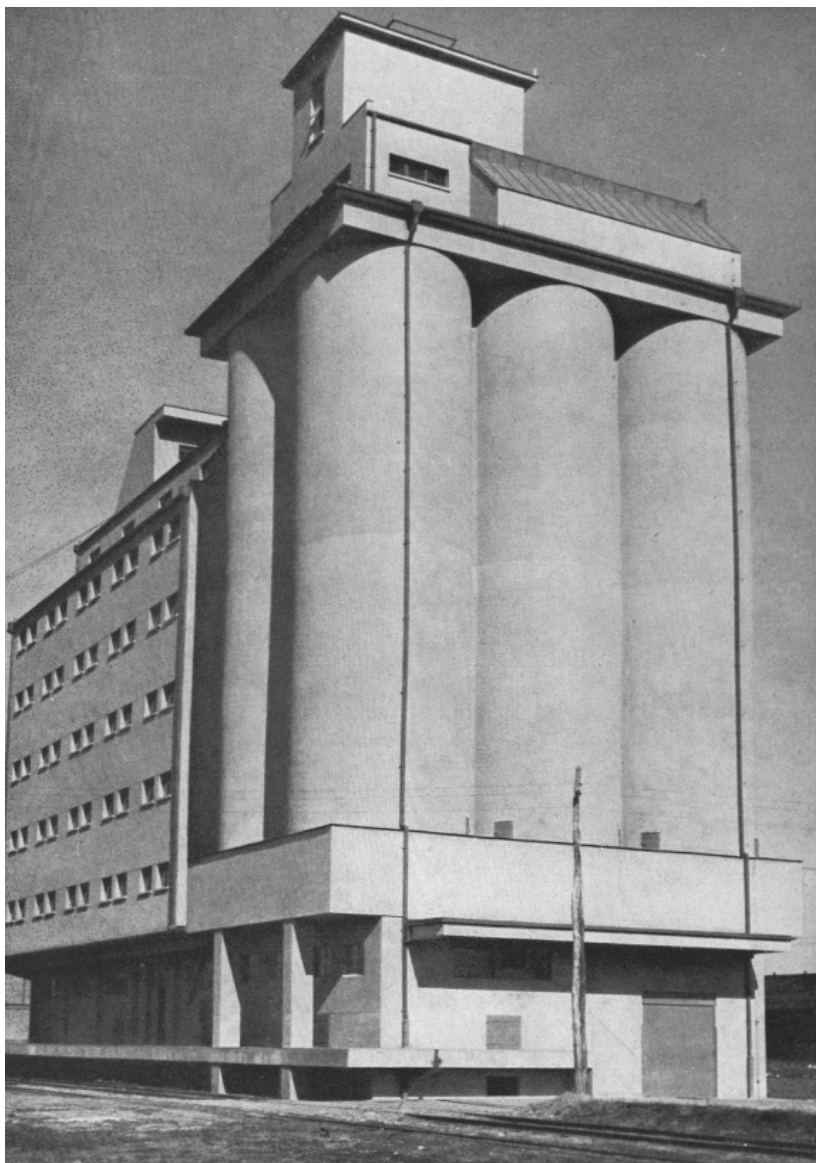
Treba však dodať aj to, že architekti neboli jediní, ktorých estetická stránka industriálu nadchýnala. Boli to aj samotní inžinieri a konštruktéri, dlhodobo rozvíjajúci tieto úvahy aj v súvislosti s ostatnými, nemenej dôležitými zložkami industriálu. Napríklad Aurel Stodola (1859 – 1942), rodák z Liptovského Mikuláša, ktorý položil vedecké základy projekcie a stavby parných a spaľovacích turbín, vo svojich zásadných dielach opakovane – prakticky od roku 1903, keď vyšlo prvé jeho ťažiskové dielo *Die Dampfturbinen und ihre Aussichten als Wärmekraftmaschinen* – pripomínal aj krásu stroja. Aj vo svojej poslednej berlínskej prednáške

Hans Jaksch – Siegfried Theiss: továreň COBURG, Trnava, 1921 – 1922

Hans Jaksch – Siegfried Theiss: COBURG factory, Trnava, 1921 – 1922

Theodor Petřík: silo v Trebišove, návrh,
koniec tridsiatych rokov 20. storočia

Theodor Petřík: Silo v Trebišov, design, late 1930s



Zdroj Source: Architekt SIA 40, s. 223

v roku 1931 prirovnal parný stroj k umeleckému dielu ^{/14/}.

Vráťme sa však k prvku valcových síl prítomných na Marekovej skici skladu. Nevieme, kedy presne boli na Slovensku postavené prvé valcové obilné silá. Ich budovanie však nebolo počas 1. ČSR výnimočné. Stavebná firma A. Komlóša v rokoch 1925 – 1928 vybudovala v Leviciach mlyn a obilné skladisko spoločnosti Schoeller ^{/15/}. Niekedy v tridsiatych rokoch postavili železobetónový sklad obilia daného typu v Trebišove podľa projektov architekta Theodora Petříka (1882 – 1941) a publikovali ho v roku 1941 ^{/16/}. Najznámejšie a najpublikovanejšie silo tohto typu je však súčasťou prvého moderného automatického mlyna z roku 1938, stavby postavennej podľa projektov Emila Belluša (1899 – 1979). Matúš Dulla v monografii o Bellušovi len okrajovo konštatuje, že architekt vo svojom článku o mlyne v Technickom obzore slovenskom v roku 1938 iba stroho a technicky opisuje jeho prevádzku, ale rozborom harmonickej formy tejto stavby sa nevenuje ^{/17/}. Súčasne je známe, že stavba mlyna vzbudila pozornosť u viacerých teoretikov modernej architektúry a umenia a to nielen technickými parametrami. Aj Dulla vzápätí prízvukuje, že Le Corbusier ju zaradil do svojej knihy *Vers une architecture* ako vzor opravdivej architektúry. Napokon obrázok mlyna vyšiel aj vo francúzskej knihe o modernej architektúre od Ch. A. Sfaellosa z roku 1952 a v knihe Karla Teigeho *L'architecture moderne en Tchécoslovaquie* z roku 1946 ^{/18/}. Oldřich Starý v článku k Bellušovým sedemdesiatinám konštatuje, že priemyselné stavby sú v jeho tvorbe veľmi významné. Toto formálne vyhlásenie rozvinul prirovnaním trnavského mlyna k elektrárni ESSO v Kolíne, dielu Jaroslava Fragnera (1898 – 1967) z roku 1930, považovaného za najlepšiu industriálnu funkcionalistickú stavbu medzivojnového Československa aj pre jej „kultivovaný výtvarný prejav architektonického stvárnenia“ ^{/19/}. V roku 1999, pri príležitosti nedežitej storočnice Emila Belluša, sa v rámci monografického čísla časopisu Projekt jeho realizáciám priemyselných objektov venoval Vladimír Husák, ktorý upozornil na „nutnosť venovať sa analýze kompozičnej skladby a následnej interpretácii umeleckej výpovede projektu trnavského mlyna“ ^{/20/}. Svoje tvrdenia oprel aj o autentické vyjadrenia Emila Belluša čerpané

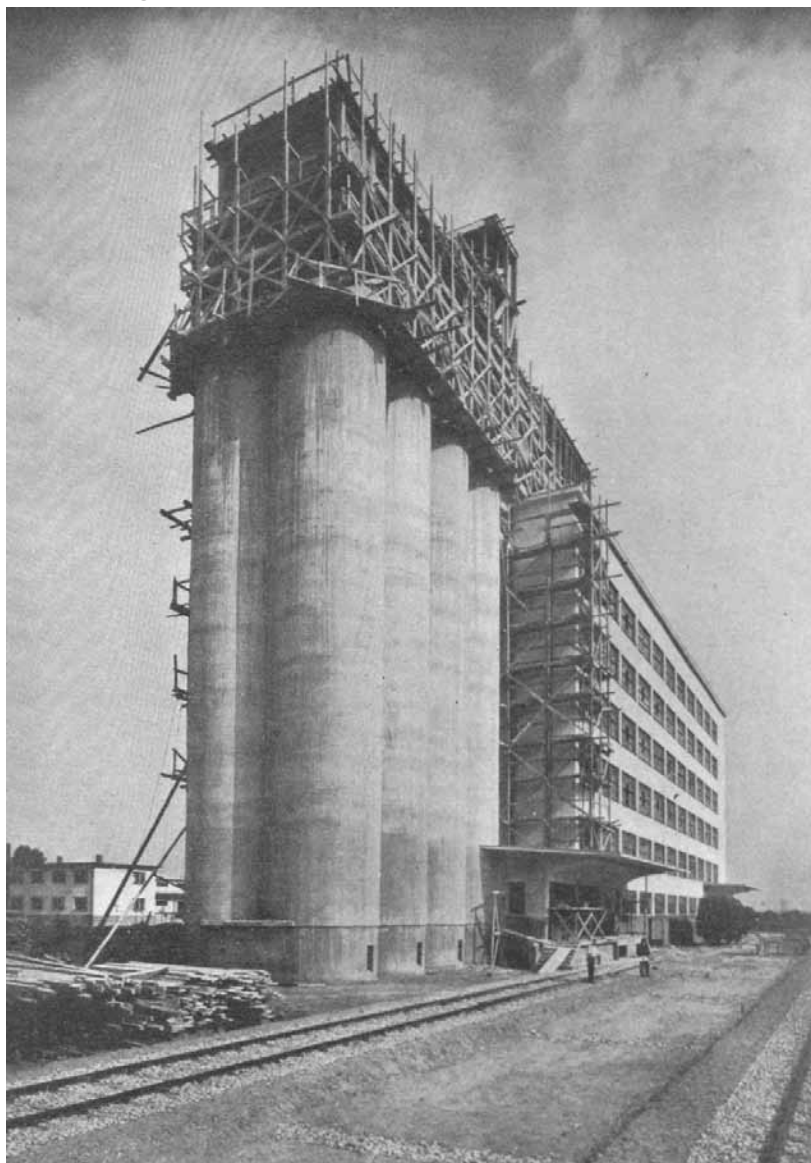
z jeho pamätí, v ktorých architekt síce hovorí, že na zadaniach priemyselných stavieb pracoval s veľkým záujmom, avšak nevyplýva z nich explicitne, že by výtvarný moment trnavského mlyna zohrával nejakú mimoriadnu úlohu, ktorá by si vyžadovala osobitný prístup. Neznamená to, že estetickú hodnotu tejto architektúry musíme z úvah o nej vylúčiť, ale vskutku sa zdá, že táto estetika akoby prirodzene vyžarovala z architektúry a jej riešenia podmieneného potrebami daného typu výroby. Je viac než pravdepodobné, že architekt Bellušových schopností bol aj teoreticky podkutý poznáním ikonických priemyselných architektúr publikovaných v teoretických dielach Behrensa, Gropia či Corbusiera. Osobitný dôraz tomu zrejme nepotreboval a v tunajších komplikovaných spoločenských a politických (vojnových a povojnových) podmienkach zrejme ani nemohol prikladať.

Vráťme sa však na začiatok dvadsiaty rokov k Josefovi Marekovi a jeho obilným silám zobrazeným na skici prístavného skladiska, rámujuúcim stavbu. Aj v jeho prípade je málo pravdepodobné, že by v danom období tento typ síl nakreslil do svojej skice bez znalosti a štúdia Gropiových a ďalších myšlienok a uvedomenia si, že práve ony sú zhmotnením monumentality, po ktorej volali architekti čiastočne stále verní wagnerovskému odkazu a súčasne si uvedomujúci takmer neobmedzené možnosti, ktoré sa v architektúre vďaka moderným konštrukciám postupne otvárali. Poznáním domácich príkladov však v tom čase ešte nemohol byť ovplyvnený.

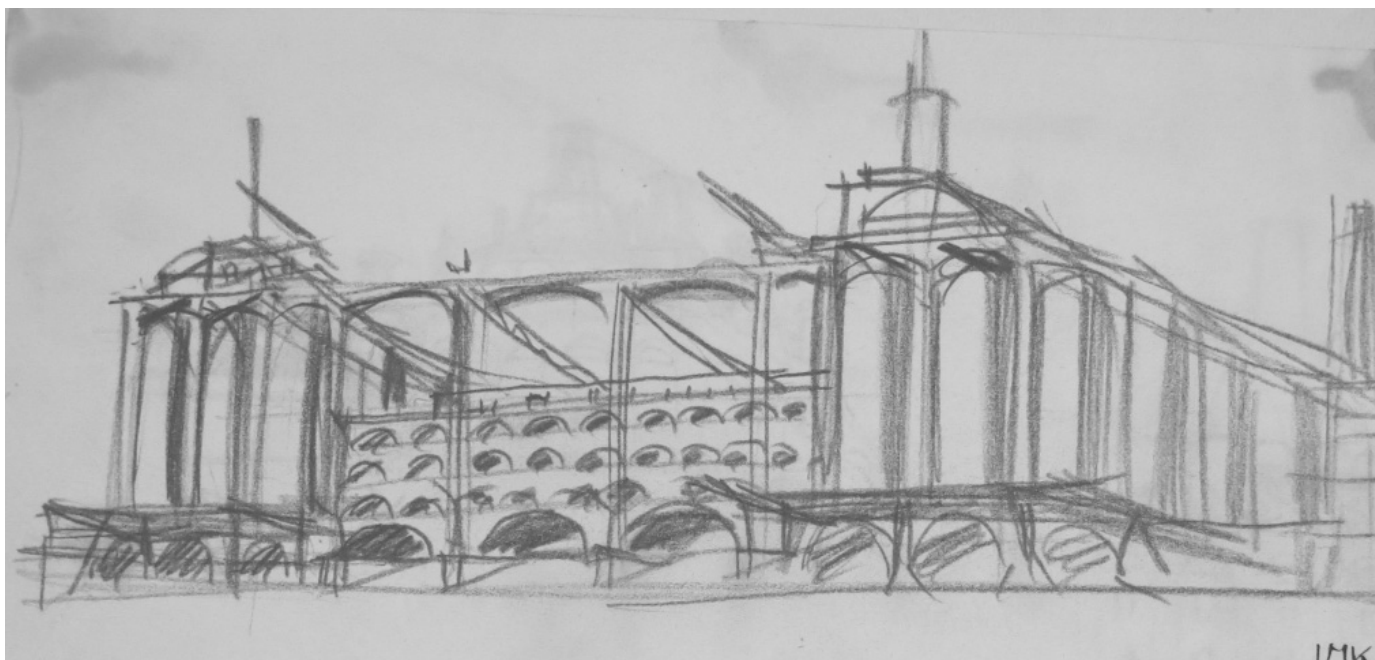
Marek tento prvok vyznievajúci rýdzo konštruktivisticky skombinoval v strednej časti architektúry s tromi podlažiami ustupujúcich arkád. Tie by mohli byť odkazom na architektúru jeho učiteľov. Možno by sme mohli v tejto súvislosti spomenúť aj priameho Marekovho učiteľa Jana Kotěru, no na mysl máme predovšetkým Josipa Plečnika (1872 – 1957) a jeho inšpirácie zakotvené v antickej tradícii. Podľa všetkého by sme sa tiež nemuseli obávať arkády interpretovať ako prvok vychádzajúci zo silného výtvarného založenia Josefa Mareka. Jav nazerania na architektonickú tvorbu cez výtvarnú víziu nie je v modernej architektúre nič neznáme. Napríklad Rostislav Švácha vyjadril v roku 2005 svoje presvedčenie o tom, že ruskí konštruktivisti sa na priemyselné stavby pozerali očami malevičovských suprematistov

Emil Belluš, realizácia – firma J. a A. Tomashek:
Mlyn v Trnave počas výstavby, 1937 – 1938

Emil Belluš, realisation – J. and A. Tomaschek: Mill
in Trnava during construction, 1937 – 1938



Zdroj Source: Technický obzor slovenský 2, 1938, 3, s. 84



Zdroj Source: Pozostalost Josefa Mareka, Muzeum města Brna, inv. č. 215.972

Josef Marek: skica skladu so silami v bratislavskom prístave, 1921

Josef Marek: sketch of a warehouse and silos in the Bratislava river port, 1921

a Holandania očami mondrianovskej abstraktnej estetiky ^{/21/}. Azda len Marekov autentický komentár by nám mohol potvrdiť našu ďalšiu hypotézu, že v načrtnutej architektúre sa môže odrážať aj iné súdobé umenie – napríklad talianska metafyzická maľba Giorgia de Chirica (1888 – 1978).

Či už je smerovanie našich úvah správne, alebo nie, stavba zobrazená na skici prístavného skladiska vďaka svojmu expresívnemu až expresionistickému výrazu rozhodne nevyzerá ako ďalší pokus o naplnenie ideálov v tom čase aktuálneho, avšak prechodného a krátkodobého národného slohu – oblúčkového dekoratívizmu –, prípadne jeho prenosu do industriálnej architektúry raných dvadsiatych rokov.

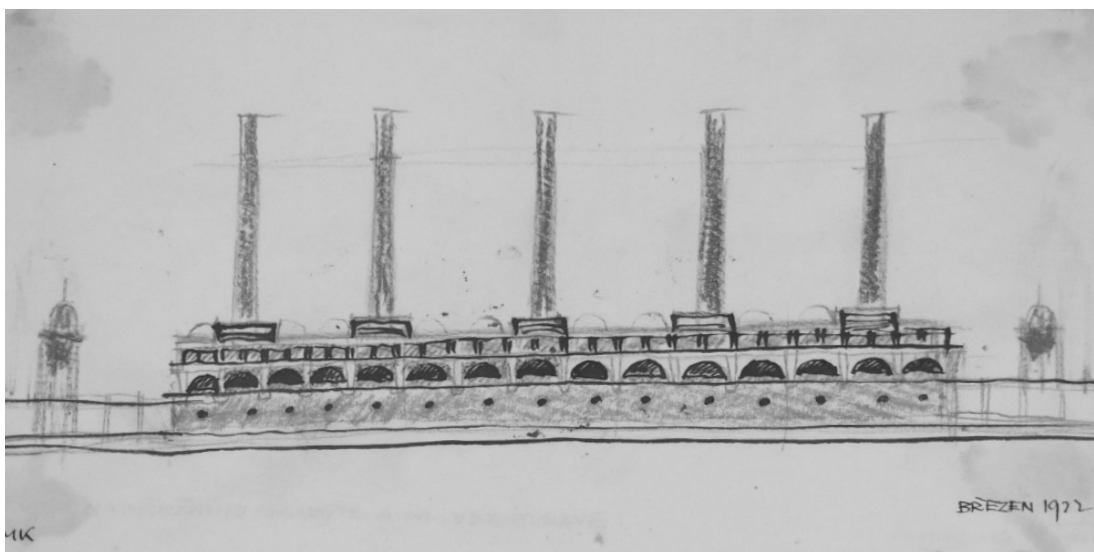
Máme tu teda vedľa seba dve stavby: jednu – dovŕšenú realizáciu Skladu č. 7 a druhú – náčrt slobodnej idey zatiaľ neoklieštenej lokálnymi kultúrnymi konvenciami, finančnými a technickými obmedzeniami alebo požiadavkami investora. Myšlienku, ktorá aj keby sa premenila aspoň na riadny súťažný návrh, je otázne, či by mala reálne

vyhliadky na úspech zo stránky konštrukčnej, ale aj formálnej.

ĎALŠIE MAREKOVE NEREALIZOVANÉ INDUSTRIÁLY

Hoci Marekov náčrt prístavného skladiska nesie v sebe zrejme najviac konotácií vhodných na hlbší rozbor, vôbec nie je jedinou skicou tohto typu, ktoré architekt v raných dvadsiatych rokoch nakreslil a sú hodné našej pozornosti. Z marca a apríla roku 1922 pochádzajú skice tzv. Martin pecí. Siemensova – Martinova pec je typ vaňovej pece určenej na premenu železnej taveniny na oceľ. obr. 12 Túto pec skonštruoval pôvodne v roku 1856 Friedrich Siemens na tavenie skla. Emile Martin si od neho kúpil licenciu na konštrukciu pece a upravil ju pre potreby skujňovania železnej taveniny. V oceliarskom priemysle sa tento typ pecí používal do roku 1965.

Nie je celkom jasné, čo Mareka viedlo ku skicovaniu práve tohto typu stavby. V marci, keď architekt nakreslil prvú skicu, má oceliaren



Josef Marek: štúdia oceliarne – Martin pecí, 1922

Josef Marek: study of a steelworks – Martin Furnace, 1922

Zdroj Source: Technický obzor slovenský 2, 1938, 3, s. 84

rozvolnený horizontálny tvar, pričom prízemie člení rad okrúhlych okienok, prvé poschodie arkády a ďalšie poschodie rovné stĺporadie. Na streche čnie päť vysokých komínov. Po stranách sa v druhom pláne črtajú veže s kupolami – nevedno, či ide len o formálny kontrapunkt klasického tvaroslovía vymedzujúci sa voči funkcionalistickej architektúre hlavnej budovy pecí, alebo ide súčasne o technologickú súčasť oceliarne. obr. 13 V každom prípade, na o mesiac mladších skiciach strednej časti architektúry dominujú namiesto klasických oblúkových arkád smerom nahor sa rozširujúce stĺpy. Základný tvar stavby, nautický prvok okrúhlych okien, corbusierovské stĺpy kónického tvaru – to všetko sú prvky, ktoré opäť dokazujú Marekovo výsostne aktuálne myslenie. Napokon spomeňme aj skice letiskových hangárov zo septembra 1922.

Tými architekt reagoval na jednu z dobových priorít v oblasti priemyselných stavieb v Československu, ktorou budovanie moderných letísk nesporne bolo. V rokoch 1920 – 1923 vzniklo občianske letisko v pražskej časti Kbely (podľa návrhov Josefa Gočára a Otakara Novotného). V Bratislave-Vajnoroch postavili letisko na základe zadania ministerstva verejných prác v rokoch 1925

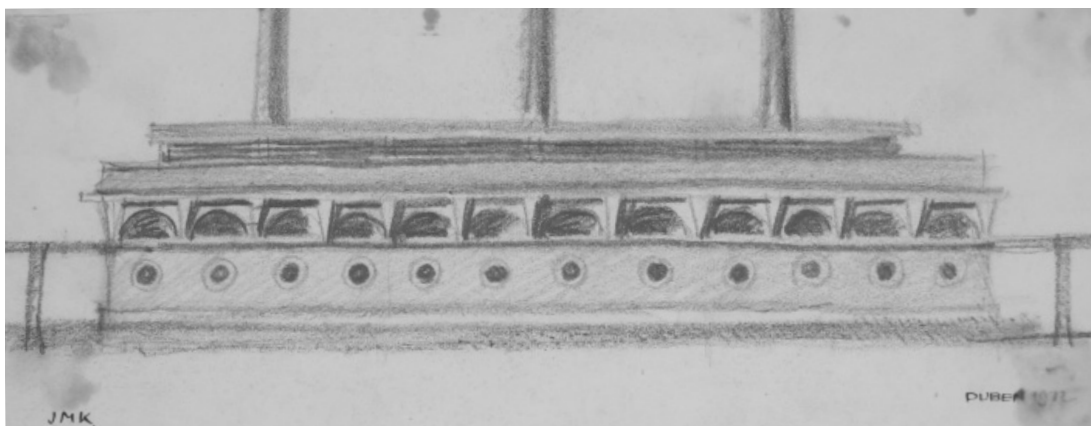
– 1926. Letectvo spolu s automobilizmom a doprava ako taká boli jednými zo základných fenoménov modernej doby premietajúcimi sa do nového životného štýlu, architektúry a dizajnu. Architekti mali v tomto smere k dispozícii mnoho inšpirácií. Pozornosť Josefa Mareka zrejme neunikla ani ikonická stavba tohto druhu – hangár z roku 1916 v Orly od francúzskeho inžiniera – odborníka na predpätý betón – Eugena Freyssineta (1879 – 1962). Marek načrtol prierez Lossierových hangárov v Normandii, ktoré sme spomenuli v úvode a na druhú stranu výkresu nakreslil štyri monumentálne železobetónové konštrukcie hangárov parabolického tvaru s návestidlom, skupinkou ľudí pred hangármi a prelietajúcim dvojplášňom ako čistou demonstráciou svojho obdivu k modernej dobe.

PRIEMYSELNÉ STAVBY A VÝVOJ MODERNÝCH FORIEM ARCHITEKTÚRY: DISKURZ POČAS 1. ČESKOSLOVENSKEJ REPUBLIKY

Početná skupina mladých českých architektov pred svojím príchodom na Slovensko sledovala boj o novú modernú architektúru v domácom Čechách, ktorý začali ich učiteľia a oni v ňom

Josef Marek: štúdia
oceliarne – Martin
pecí, 1922

Josef Marek: study of
a steelworks – Martin
Furnace, 1922



Zdroj Source: Pozostalost Josefa Mareka, Muzeum města Brna, inv. č. 215.973

hodlali pokračovať aj tu. Na druhej strane, z Čiech prichádzal celkom nový prúd reprezentujúci nevyhnutnosť vytvoriť sloh, v ktorom by sa odrážala nová štátnosť.

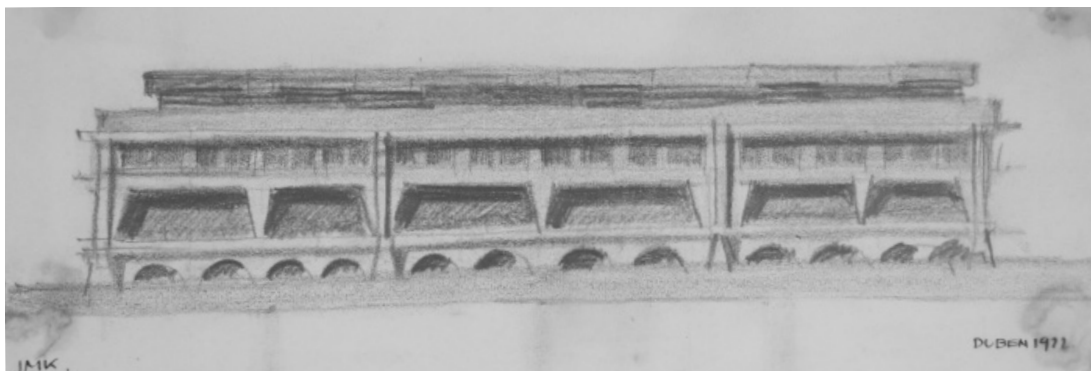
Vznik republiky priniesol so sebou aj nové hospodárske pomery. Európa, oslabená prvou svetovou vojnou, potrebovala modernizovať priemysel, no na druhej strane to ekonomické podmienky často neumožňovali, čo vidíme aj na počiatkoch dynamického vývoji a následnom rýchlym útlme bratislavského zimného prístavu. V priemyselne silnejších Čechách sa stavalo tovární viac, no na Slovensku sa modernizácia zväčša týkala nových technológií, ale továrenské areály sa stavali sporadicky (v Bratislave je výnimkou nová

plynáreň na Mlynských nivách, ktorá však vznikla až po prekonaní hospodárskej krízy v polovici tridsiatych rokov). A tak ani príležitosti navrhovať modernú industriálnu architektúru nebolo veľa. Napriek tomu jej vplyv v rámci architektonickej tvorby, ale aj teórie pokračoval a zintenzívňoval sa.

Z roku 1922 pochádza článok Jaromíra Krejčara (1895 – 1949), ktorý je výpovednou polemikou dobre vystihujúcou pochybovanie o miere preberania výrazových prvkov priemyselnej architektúry do jej iných sfér, predovšetkým však obytnej architektúry¹²². Krejcar na úvod opakuje Novotného rozdelenie stavebníctva na vedu a umenie, pričom však oddelenie týchto dvoch zložiek považuje za názor zodpovedajúci zmyšľaniu

Josef Marek: štúdia
oceliarne – Martin
pecí, 1922

Josef Marek: study of
a steelworks – Martin
Furnace, 1922



Zdroj Source: Pozostalost Josefa Mareka, Muzeum města Brna, inv. č. 215.974



Josef Marek: štúdia letiska s hangármi a leteckým návěstným stožiarom, 1922

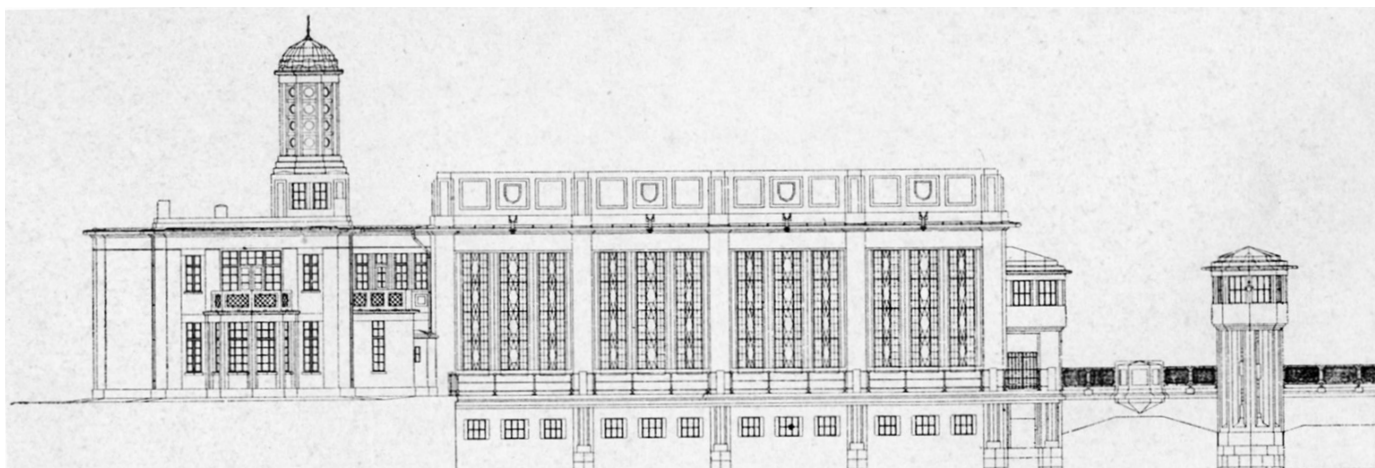
Josef Marek: study of an airport with hangars and aviation guidance mast, 1922

Zdroj Source: Pozostalost Josefa Mareka, Muzeum města Brna, inv. č. 215.969

19. storočia, lebo si uvedomuje, že obidve tieto zložky sú tak pevne zomknuté, že je ťažké hovoriť o každej osobitne – vzájomne sa podmieňujú. Vyzdvihuje prácu inžinierov, ktorí sú ustavične konfrontovaní s novými požiadavkami na moderné konštrukcie, a preto sú, prirodzene, nútení byť na vrchole doby. Na druhej strane, architektov podrobuje nemilosrdnej kritike, keď tvrdí, že „... architektova práce zůstala nedotčena technickým pokrokom, novými konstruktivními možnostmi, které mezitím staly se inženýrovi, projektujícími průmyslový podnik, běžnou věcí. ... Podstata – prostor nedochází valně změny a všechna pozornost obrácena jest ke 2 cm fasadní omítce, v nichž odehrávají se všechny „umělecké“ revoluce. ... Přihlédneme-li blíže k výsledkům, jaké vzešly z rozloučení vědy a umění ve stavitelství, vidíme, že více utrpělo umění, které se zřeklo konstrukce, než konstrukce, jež se zřeklo umění“^{123]}. Krejcar však nesklza do formálnych fráz

vyoplánovo obdivujúcich priemyselné stavby ako bezbrehý zdroj moderných foriem, ktoré by mali architekti automaticky kopírovať do plánov bytových a iných domov. Zdôrazňuje, že analógia medzi stavbou priemyselnou a „súkromným domom“ nie je myslená v tom zmysle, v ktorom sú tvorené niektoré moderné výstrelky mašinistických teórií a je nevyhnutné zásadne odmietnuť prenášanie foriem (trebárs tak krásnych a moderných), ktoré sa zrodili v priemysle, do architektúry obytných stavieb.

Význam estetickej povahy priemyselnej architektúry si začala naplno uvedomovať aj staršia generácia architektov. Je to zrejme vo viacerých článkoch. Na rozdiel od úvah, ktoré boli publikované v období okolo roku 1910 a kde sú tieto javy opisované iba akosi „podprahovo“ a stále je úloha inžiniera a architekta striktno oddelovaná, okolo roku 1925 sa aj o niečo starší architekti začínajú vyjadrovať celkom jasne.



Zdroj Source: Časopis československých architektů 25, 1926, s. 158

Antonín Engel: Hydrocentrál v Poděbradach,
pohľad, 1914

Antonín Engel: Hydroelectric plant
in Poděbrady, elevation, 1914

Jindřich Merganc – Václav Houdek: Hydrocentrál
Dolné Kočkovce – Ladce – Tunežice, 1928 – 1935

Jindřich Merganc – Václav Houdek: Hydroelectric plant
in Dolné Kočkovce – Ladce – Tunežice, 1928 – 1935



Zdroj Source: Archív Oddelenia architektúry ÚSTARCH SAV

Antonína Engela (1879 – 1958), ktorý v rokoch 1913 – 1918 pracoval na projektoch hydrocentrál a vzdúvadla v Poděbradach, v roku 1926 vyzval Časopis československých architektů, aby napísal článok o tejto technickej stavbe. Uvedomoval si, že v danom momente ide o dielo v mnohom už neaktuálne, veď len o dva roky neskôr začali vznikať projekty jednej z najväčších hydrocentrál v Československu Dolné Kočkovce – Ladce – Tunežice, ku ktorým bol prizvaný aj architekt Jindřich Merganc, aby mu dal čisto konštruktivistický výraz. Engel svoj priestor využil skôr na vyjadrenie presvedčenia, že práve niekoľkoročné trvanie realizácie poděbradskej hydrocentrál ho doviedlo k poznaniu výtvarnej zložky inžinierskych stavieb ako aj k ich „výtvarnému lúšteniu“ vôbec. Sumarizuje: „*Také dílo inženýrské má a musí mít své kouzlo a pro výsledek je ovšem lhostejno, je-li původcem jeho inženýr výtvarně talentovaný nebo spolupracovník architekt, právě tak jako ovšem není nám žádnou zárukou, zda přizvaný výtvarník, s nedostatečnou potencí uměleckou neb podstaty úkolu nechápající nebude spíše na škodu než ku prospěchu*“^[24]

Polovica dvadsiatych rokov 20. storočia bola pre ďalší vývoj architektúry v Československu prelomovým obdobím. V Bratislave vzniklo sídlo Umeleckej besedy od Aloisa Balána a Jiřího Grossmanna, ktorému bolo po prvýkrát prisúdené použitie prvkov prebratých z priemyselnej architektúry. „*Velká*



Zdroj Source: Staviteľ 10, 1929, s. 134

výstavná sieň je konštruovaná z jednoduchých železobetónových rámov a jej severné prekrytie tvorí zasklená strecha továrenského vzhľadu ^[25].“ V Prahe-Holešovicach postavili v rokoch 1926 – 1929 Verejné skladisko, ktoré opäť realizovala firma Skorkovský podľa plánov architekta Františka Bartoša. Ide už o architektúru funkcionalistickú, kde fasády kubusu skladiska ozvlášťujú okná, do tvaru ktorých sa premieta prierez stĺpov s hríbovými hlavicami. Relevantný krok vpred, v zmysle formálneho povýšenia železobetónovej konštrukcie (známej aj z bratislavského prístavu) na funkcionalistický industriál zatiaľ na Slovensku v medzivojnovnej priemyselnej architektúre nepoznáme.

V závere „funcionalistických“ tridsiatych rokov architekt Emanuel Hruška (1906 – 1989) napísal: „... oblouk, klenba ustupujú konstrukci trámové a deskové nejen z důvodů nové stavební techniky, ale zejména pro nové formové nazírání. Lze tedy říci, že soudobé výtvarné snahy po převážně přímých konstrukcích, po potlačení podpor a po tvarovém schematisování kryjí se s jakýmsi technickým maximalismem, až formovým titanismem, resp. že souběžně se snahami po zcela určité výtvarné formě v inženýrské konstrukci probíhá

i vývojový proces v názoru na konstrukce samé“ ^[26]. Hruška túto myšlienku síce napísal predovšetkým v súvislosti s konštrukciami mostov, ale súčasne v skratke opísal všeobecnú tendenciu v stavitelstve od 19. storočia, po obdobie tesne pred druhou svetovou vojnou, ako aj to, ako sa situácia koncom tridsiatych rokov otočila v zmysle vedomých očakávaní výtvarných kvalít od technických stavieb.

ZHRNUTIE AKO VÝZVA K HLBŠIEMU POZNANIU PAMIATKOVÝCH HODNÔT PRIEMYSELNEJ ARCHITEKTÚRY

Sledovaním vzájomných súvislostí a prepojení rôznych oblastí architektúry zisťujeme, aký množný bol jej vývoj v prvej polovici 20. storočia. Rozbor skíc priemyselnej architektúry od Josefa Mareka nám pripomenul, ako podstatne môže poznanie nerealizovaných diel doplniť znalosť prístupu architekta k tvorbe, ale aj celkového dobového myslenia.

Druhým dôležitým momentom je otázka pozície industriálnej architektúry vo formovaní architektonickej moderny. Či už sa prikláňame k hypotéze, že priemyselná architektúra bola precedensom

František Bartoš,
realizácia – firma Dr. Ing.
K. Skorkovský: verejné
skladisko v Prahe-
Holešovicach, 1926 – 1928

František Bartoš,
realisation – Firma Dr. Ing.
K. Skorkovský: Public
warehouse, Prague-
Holešovice, 1926 – 1928

funkcionalizmu, alebo vstup priemyselnej architektúry do vývoja modernej architektúry chápeme ako dlhodobý jav, v ktorom prestup prvkov prebiehal ako vzájomný, niekedy nerovnomerný, ale navzájom sa podmieňujúci proces, téma modernej industriálnej architektúry je stále zdrojom obrovských možností bádania ^{127/}.

Napokon, čo sa týka úvah o spojení technických kvalít s estetickou hodnotou pri priemyselnej architektúre, to je téma, ktorá vždy ostane čiastočne v polohe polemík a otázok, lebo estetické hodnotenie architektúry vychádza aj z individuálneho vkusového vnemu. Nateraz teda túto kapitolu uzavrieme asi najlepším možným spôsobom – otázkou, ktorú si prepožičiame z monografie o Emiliovi Bellušovi vzťahujúcou sa k jeho vodojemu v Trnave postavenom začiatkom štyridsiatych rokov: „Kde je tá presná hranica, keď je vec len prísne účelná, a odkiaľ či kedy sa stáva aj ikonou?“ ^{128/}

Naše poznatky snáď dokážu prispieť k systematickejšiemu skúmaniu problematiky industriálnych stavieb na Slovensku ako

architektonického dedičstva. Dlhodobé chápanie priemyselnej architektúry ako samostatného a špecifického odboru ochrany technických pamiatok nesúvisiaci však príliš s pojmom modernej architektúry zapríčinilo jej marginalizáciu. Pri súčasnej úrovni skúmania modernej architektúry na Slovensku a súčasných nárokoch kladených na ochranu industriálu v zahraničí je však tento stav neakceptovateľný. Zdá sa, že podrobnejšie skúmanie súvislostí vývoja medzivojnového industriálu na Slovensku, ku ktorému nás v tomto prípade priviedli Marekove skice, by určite napomohol presnejšie definovať pamiatkové hodnoty tohto typu moderny. Len tak môže pozitívny trend v ochrane architektúry 20. storočia, ktorý bol v posledných rokoch na Slovensku nastolený, pokračovať ako komplexný proces reflektujúci potrebu zachovania architektonického dedičstva v celom jeho spektre.

Výskum spojený s touto štúdiou podporovala vedecká agentúra VEGA na základe zmluvy číslo 2/0095/14.

NOTES POZNÁMKY

¹ Pozostalosť architekta Josefa Mareka. Muzeum města Brno, Špilberk, signatúra 215.969.

² POLÁŠEK, Marián: Priemyselné stavby v tvorbe európskej architektonickej moderny. Projekt 19, 1977, 5, s. 40.

³ Corbusierove nerealizované projekty sú k dispozícii na nahliadnutie na stránke Fondation Le Corbusier v Paríži: www.fondationlecorbusier.fr.

⁴ NOVÝ, Otakar: Česká architektonická avantgarda. Praha, Prostor 1998, s. 96.

⁵ NOVOTNÝ, Otakar: Tvoření formy v architektuře. Styl 5, 1912, s. 3.

⁶ Tamže, s. 4.

⁷ MARGOLDOVÁ, Jana: Z historie užití betonu. Samostatná príloha časopisu Beton s názvom Beton v architektúre, 2005, s. 4 – 12.

⁸ BECHYNĚ, Stanislav: Stavba automobilky Praga v Libni. Stavitel 1, 1919 – 1920, s. 28 – 38.

⁹ MORAVEC, Václav: Činnost Československé republiky na Dunaji za prvé desaťročie 1918 – 1928. Hospodárske rozhľady 3, 1928, s. 431.

¹⁰ Rukou písaná poznámka je aj priamo na fotografii rozostavaného Skladu č. 7 v archívnom fonde firmy Dr. Karla Skorkovského, ale o tom, že ide o tento konštrukčný systém píše aj sám BECHYNĚ, Stanislav: Stavba automobilky Praga v Libni. Stavitel 1, 1919 – 1920, s. 35.

¹¹ HUSÁK, Vladimír – FREČER, Miroslav: Technické múzeum pre Bratislavu. Projekt 32, 1990, 5 – 6, s. 40.

¹² Tamže, s. 40.

- 13 URLICH, Petr: Naše průmyslová architektura v mezinárodním kontextu. Meziválečná průmyslová architektura – Stavební kniha, Brno 2005, s. 59.
- 14 Zaujímavé myšlienky spájajúce sa s touto témou obsahuje aj článok STODOLA, Aurel: Svetlá a tieň techniky. Technický obzor slovenský 1, 1937, s. 144 – 122.
- 15 Stredné Slovensko. Zvolen, Sborník sjezdu SIA 1934, s. 153 – 154.
- 16 ŠNAJDR, Stanislav: Prof. Dr. arch. Theodor Petřík. Architekt SIA 40, 1941, s. 223.
- 17 DULLA, Matúš: Architekt Emil Belluš. Bratislava, Slovart 2010, s. 107.
- 18 Tamže, s. 110.
- 19 POLÁŠEK, Marián: Priemyselné stavby v tvorbe európskej architektonickej moderny. Projekt 19, 1977, 5, s. 40.
- 20 HUSÁK, Vladimír: Architektúra ako život. Dynamika metamorfózy tvaru na trnavskom mlyne. Projekt 41, 1999, 4, s. 48.
- 21 ŠVÁCHA, Rostislav: Průmyslová architektura a zrod funkcionalismu. Meziválečná průmyslová architektura – Stavební kniha, Brno 2005, s. 64.
- 22 KREJCAR, Jaromír: Architektura průmyslových budov. Stavitel 4, 1922 – 1923, s. 65 – 71.
- 23 Tamže, s. 68.
- 24 ENGEL, Antonín: Výtvarná stránka staveb inženýrských. Časopis Československých stavitelů 25, 1926, s. 156.
- 25 DULLA, Matúš – MORAVČÍKOVÁ, Henrieta: Architektúra Slovenska v 20. storočí. Bratislava, Slovart 2002, s. 337.
- 26 HRUŠKA, Emanuel: Inženýrská konstrukce a forma. Architektura 1, 1939, s. 69.
- 27 Na hypotézu Jana Michla, že priemyselná architektúra je precedensom funkcionalizmu upozornil Švácha, Rostislav: Průmyslová architektura a zrod funkcionalismu. Meziválečná průmyslová architektura – Stavební kniha, Brno 2005, s. 64.
- 28 DULLA, Matúš: Architekt Emil Belluš. Bratislava, Slovart 2010, s. 114.