

GARÁŽE V ZAJETÍ SOCIALISTICKÉHO PLÁNOVÁNÍ ■

GARAGES IN CAPTIVITY OF THE SOCIALIST BUREAUCRACY

Petr Vorlík

V meziválečném Československu představoval automobil obraz společenské prestiže a moderního, aktivního životního stylu. Služby s ním spojené měly proto podobu elegantního podnikatelského, konkurenčního prostředí. Poválečný nedostatek a odlišné politické uspořádání s důrazem na kvantitu však přinesly zcela odlišný koncept, založený spíše na racionálním, efektivním přístupu, s maximálním uplatněním typizace a prefabrikace. Navzdory architektonické teorii, která dlouhodobě poukazovala na nedostatek krytých stání a kritizovala otevřená parkoviště hyzdící městský parter, rozbujelel byrokracie a politici potřebu garáží dlouho přehlíželi. Společenská poptávka přesto vedla k realizaci mnoha zajímavých staveb – od samostatných a družstevních garáží vystavěných svépomocí přes hromadné garáže ve formě zázemí sídlišť nebo protihlukových bariér až po parkování v suterénech bytových a občanských budov. ■ In the interwar era the automobile was a sign of social prestige and a modern, active lifestyle. Consequently, the associated services were provided in an elegant, competitive, business-like manner. The post-war shortage in automobiles and the change in political system, which put an emphasis on quantity (over quality), brought an altogether different architectural philosophy based on a rational approach and making maximum use of standardisation. Despite the theorists who for a long time highlighted the shortage of sheltered parking spaces and criticised the open car parking lots that had become a blot on the urban landscape, the mammoth bureaucracy ignored the need for parking garages. Demand in society nevertheless eventually led to the construction of many interesting structures – from independently built individual garages, to the construction of parking garages to service the needs of housing estates or serve as noise barriers or built into the underground of apartment or public buildings.

NEDOSTATEK

Motoristická architektura neměla v Československu po 2. světové válce na různých ustláno. Státní podpora se soustředila zejména na rehabilitaci infrastruktury a průmyslu, zatímco živnostníci se s ohledem na napjatou a nejasnou politickou situaci vzpamatovávali pomalu a poněkud váhavě. Majitelé vozů však mohli zpočátku těžit aspoň z bujných pozůstatků meziválečné automobilistické kultury, ze stovek precizně vybavených a osvědčených nájemných garáží, čerpacích stanic i autosalonů. Na tuto tradici navázaly ve 40. letech nové

noblesní garáže, např. ve vnitrobloku při Biskupcově ulici v Praze-Žižkově (Josef Sazama, 1947 až 1948), nedaleké halý ve Strážní ulici pro taxislužbu Antonína Cihelky (Antonín Minařík, Rudolf Číkl, 1947 až 1950) nebo baťovský věcné, ale bohužel nerealizované pětipodlažní garáže ve Zlíně a v Praze-Holešovicích (Josef Havlíček, 1943 až 1944, resp. 1960). [1]

Vítězný únor a následné společensko-politické změny však přinesly prudký útlum. V Československu se začal prosazovat centralizovaný model řízení, který nepřál individuálním projektům a soukromému podnikání v oblasti služeb, na němž stavěly celé počátky motoristické kultury. Na ulicích se pohybovaly převážně motocykly a staré, mnohdy prominentní vozy, výroba nových vázla a dovoz ze zahraničí podléhal enormnímu proclení a kontrole. Pokud si přesto někdo automobil zakoupit chtěl, podmínkou bylo získání poukazu a dlouhá čekací listina s termíny na mnoho let. Majitelem nového vozu i poté zůstával stát a soukromá osoba měla pouze statut „držitele“.

Dopady tristního nedostatku automobilů můžeme nejlépe vidět na výstavbě sídlišť, která si až do poloviny 50. let uchovala mimořádnou panenskost a preferenci pěší dopravy (jakkoliv se už ve 30. letech u bytových domů s garážemi běžně počítalo). Výmluvnou ukázkou představuje sídliště Solidarita v Praze-Strašnicích (František Jech, Hanuš Majer, Karel Storch, 1946 až 1951), které se už svým sevřeným urbanistickým uspořádáním a měřítkem automobilům doslova „bránilo“ (což je dnes vnímáno jako jeho největší kvalita). Ani ostatní sídliště však nezaostávala, jejich jádro a základní stavební kámen vždy tvořil shluk jasně ohraničených, monofunkčních bytových domů doplněných pouze skrovnou vybaveností, tj. prodejnou potravin, ústřední prádelnou a u větších celků navíc i školským a zdravotním zařízením či kulturním domem nebo budovou politické správy. Naprostou výjimku v tomto ohledu představuje vzorový, teoretický (!) návrh sestavy bytových domů (bytové oddělení Státního typizačního ústavu, 1950), v jehož středu se měl nacházet prostý sdružený objekt označený „obchody, garáže“. [2]

Velkorysý veřejný parter umocněný dostatkem zeleně a zaplněný chod-

ci, nejlépe dělníky, rodinami s kočárky a hrajícími si dětmi, tak nacházíme na většině idealizovaných, do značné míry propagačních fotografií i perspektivních kreseb sídlišť 50. let. Automobily se na zobrazeních vyskytují spíše výjimečně, většinou v projektech bývalých tvůrců nebo žáků avantgardy (i přesto, že na tehdy publikovaných fotografiích vzorových, politicky prosazovaných sovětských komplexů tvoří automobily nezbytné pozadí, často dokonce i přidáné formou retuše jako symbol technického pokroku). Podstatnou roli sehrála i okázalá politika sdíleného života obyvatel: „*Nová Ostrava bude mít ... jen všeho všudy 10 tříd. ... Pět z nich (hlavní třídy) bude soustřeďovat převážně provoz pěší a masové dopravní prostředky... Dělník jedoucí hlavními třídami do práce bude si uvědomovat jednotu se všemi obyvateli města, jeho velikost, monumentálnost tříd a veřejných budov bude v něm vzbuzovat vědomí veliké epochy, ve které žije a kterou svou prací buduje*“ [3].

KONZUM A IMPROVIZACE

Ojedinelé teoretické výzvy k budování garáží, zaznívající už na počátku 50. let [4], byly vyslyšeny až po roce 1958, kdy se konečně trh uvolnil (stejně jako společenská situace) a kdy se zásadním způsobem reformovala výroba vozů Škoda v Mladé Boleslavi. Automobily ve východním bloku přesto představovaly až do roku 1989 výrazně nedostatek zboží, úzkostlivě svépomocí opečovávané s vidinou nutné životnosti minimálně deset až dvacet let. Vyjadřovaly také společenský statut a nabízely prostor ke „svobodnému“ trávení volného času na podnikových chatách a odborářských ubytovnách, na soukromé chalupě v přírodě nebo na vysněné dovolené u moře v Jugoslávii a v Bulharsku. O to více překvapuje, jak málo pozornosti autoři investičních plánů výstavbě ústředních garáží věnovali. Velkou roli patrně sehrála výše uvedená preference pěší dopravy a urbanisty protěžované kritérium docházkové vzdálenosti spolu s prioritami hospodářských plánů, v nichž největší pozornost samozřejmě strhávaly byty a základní občanská vybavenost.

Postupně zlidovělý automobil a rostoucí tlak na řešení parkování lze dobře vysledovat např. na prominentním sídli-