

Pohled na významná výročí světového a našeho urbanismu zahájíme tentokrát v 18. století. Z něj si připomeneme člena snad nejvýznamnějšího rodu francouzských architektů **Jacques - Ange Gabriela** (23.10.1698 - 4.1.1782), od jehož narození již uplynula tři staletí. Jacques-Ange získal své základní vědomosti v prostředí své rodiny, protože jeho otec zaujímal významné postavení v tehdejší francouzské architektuře a dosáhl hodnosti „první královský architekt“. Již jako třicetiletý se stal „kontrolorem královských staveb“ a byl přijat do Akademie umění, jež se stal posléze ředitelem.

Kromě mnoha důležitých staveb, jako byla například Opera ve Versailles, se zapsal do dějin francouzské architektury v roce 1754 projektem dnešního Place de la Concorde v Paříži. Účastnil se v letech 1748 a 1753 velké soutěže na „Náměstí Ludvíka XV.“ a získal v ní právo první cenu. Náměstí se začalo podle jeho projektu budovat na oslavu francouzských králů, avšak v době francouzské revoluce bylo nazváno náměstím Revoluce a stála na něm gilotina, kterou byl sťat Ludvík XVI.

Složitě osudy tohoto náměstí však nemění nic na skutečnosti, že jeho situováním vytvořil J. A. Gabriel v půdorysné dispozici Paříže skutečné těžiště. Jeho kompoziční význam byl dále zvýrazněn při přestavbách města za Napoleona I - Bonaparta a Napoleona III., stejně jako při slavných pařížských světových výstavách.

Z 19. století si připomeňme jméno architekta, který se významným urbanistickým činem zapsal do stavebního vývoje Vídně - a také Brna. Byl to **Ludwig Christian Friedrich Förster** (8.10.1797 - 16.10.1863), zemřelý před 135 lety. Pocházel z Bavorska a studoval na Umělecké akademii v Mnichově. V roce 1836 založil a vydával časopis Allgemeine Bauzeitung a současně se již v té době soustavně zabýval možnostmi regulačních úprav vídeňského centra. Tyto své studie promítl do návrhu na zastavění vídeňského pevnostního okruhu, kterým získal v roce 1858 jednu ze tří prvních cen v tehdy vypsané mezinárodní soutěži. Jeho řešení se pak stalo základem výsledného projektu a on sám byl jmenován členem komise pro výstavbu prostorů kolem vídeňského historického jádra, známých dnes pod názvem Ringstrasse.

V dalších letech dělil Förster své působení mezi architektonické a urbanistické

projektování a pedagogickou činnost na vídeňské Akademii výtvarných umění. Mezi jeho díla patří též návrh zastavění pevnostního okruhu v Brně z roku 1860, přepracovaná o tři roky později J. Lorenzem. Jeho další urbanistické projekty se týkaly především vídeňských čtvrtí.

Shodou okolností připadá na letošní říjen také stošedesáté výročí narození jeho syna Emila Förstera (18.10.1838 - 14.2.1909). Byl autorem mnoha významných vídeňských staveb a od roku 1895 vedl další výstavbu císařského Hradu. Za zaznamenání stojí jeho autorství několika budov v Praze, z nichž je nejznámější objekt soudu na Karlově náměstí z let 1901 - 1903.

Do 20. století patří svým působením **Charles Benjamin Purdom** (15.10.1883 - 8.7.1965). Je neprávem zapomenutým představitelem britského hnutí zahradních měst a velmi záhy se stal nejbližším spolupracovníkem E. Howarda. Od roku 1902 se uplatnil ve vedení společnosti pro výstavbu prvního zahradního města Letchworth a svou oddanost myšlence zahradních měst vyjádřil i tím, že se roku 1903 stal jedním z prvních obyvatel tohoto nově založeného města. Obdobně tomu bylo v roce 1920, kdy řídil financování druhého zahradního města Welwynu, kam se přestěhoval a kde pak žil až do své smrti.

Velmi aktivně působil také v Mezinárodním sdružení pro zahradní města a plánování měst, jehož byl po určitou dobu čestným tajemníkem a ve 30. letech čestným pokladníkem. Jeho nejdůležitějším činem bylo z roku 1913 spis „Zahradní město“ a zejména dnes již klasické dílo z roku 1925 „Výstavba satelitních měst“, které se dočkalo ještě v roce 1949 pro svou aktuálnost 2. vydání.

Purdomova obsáhlá a dobře ilustrovaná kniha o satelitních městech je nepřekonatelným svědectvím o počátcích hnutí zahradních měst z pera člověka, který se celého tohoto vývoje aktivně účastnil. Lze to vycítit z celé knihy, jejímž hlavním obsahem je podrobné líčení výstavby a prvních let existence Letchworthu a Welwynu. Nejsou přitom opomenuty ani praktické poznatky z bytové politiky, vytváření infrastruktury a společenského života, stejně jako z průběhu výstavby a financování obou měst.

Nemenší význam má úvodní část knihy, přinášející dobrý přehled stavu urbanistic-

kých teorií a koncepcí v prvních desetiletích našeho století, samozřejmě s přednostním důrazem na ideje zahradních měst.

Dodnes velmi aktuálně zní autorova charakteristika stavu a vývoje osídlení, tak jak jí viděl před třemi čtvrtinami století. Napsal, že „neexistuje problém, jehož řešení by mohlo být pro společnost užitečnější, než je hledání způsobů usídlení neustále rostoucího obyvatelstva měst a zvláště těch největších urbanistických aglomerací. Právě to je hlavní úkol současného života měst. Náprava dopravních zmatků a neuspořádané struktury našich předlidných průmyslových center jsou spojeny především s řešením sídelní struktury. Mnoho prostředků a úsilí se věnuje takovému úkolům jako je asanace zchátralých čtvrtí, omezení zločinnosti, zvýšení vzdělanosti, zlepšení zdravotní péče, zdokonalení dopravy a podobně. Opomíjí se však zcela studium města jako celku a jako organismu, jeho vztahů ke krajině a k okolnímu osídlení. Nikdo se neptá, jaké město může nejlépe uspokojit potřeby současného života a výroby, ačkoliv právě odpověď na tuto otázku by se stala skutečným východiskem veškerých nápravných opatření.

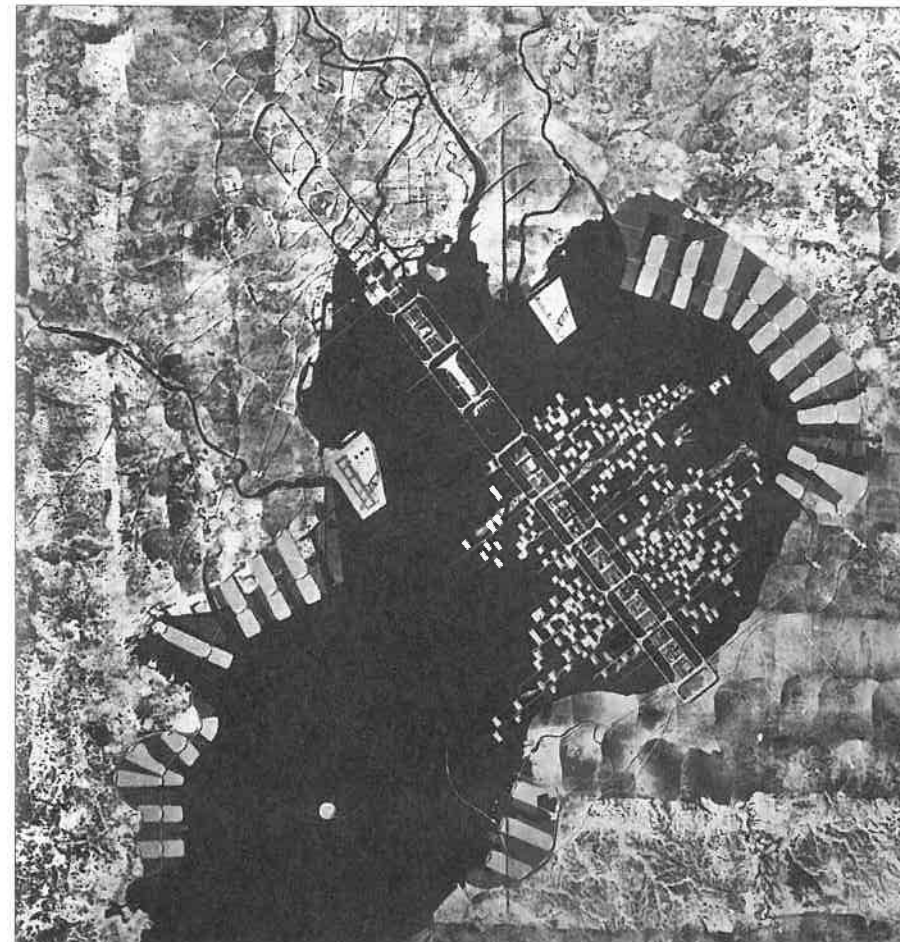
Naléhavé problémy velkých měst vyplývají z rozmístění obyvatelstva v jejich jednotlivých částech a v možnostech takového osídlení populačních přírůstků, aby nedocházelo k přelidňování. V současné době jsou tyto problémy studovány ve vztahu k obnově centrálních částí měst a k výběru vhodných stavenišť pro nové obytné čtvrtě. Ve skutečnosti však je nezbytným mnohem širší pohled na všechny tyto aspekty.“

Purdom považoval za nejdůležitější širší regionální aspekty vývoje sídelních soustav a v knize prezentoval v roce 1920 zpracovanou studii soustavy satelitů kolem Londýna. Na tyto jeho myšlenky navázal ve 20. letech R. Unwin a zejména pak ve 40. letech P. Abercrombie ve svém Plánu Velkého Londýna.

Ve vazbě na Purdoma si připomeňme jeho amerického současníka **Henryho Wrighta** (2.7.1878 - 9.7.1936), jehož výročí vlastně patřilo již do minulého kalendária. Byl vzděláním zahradní architekt, avšak svou pozornost soustředil na regionální plány a projekty zahradních měst. V roce 1926 byl jedním ze zpracovatelů regionálního plánu pro stát New York a stal se v tomto státě ředitelem komise pro bydlení a regionální plánování. S C. Steinem zpracoval

projekt zahradního města Sunnyside a v roce 1929 spolupracoval na projektu zahradního sídliště Radburn, které dnes patří mezi klasická díla pro své doposud vzorové řešení automobilových komunikací. Od roku 1934 vyučoval na Kolumbijské univerzitě, napsal knihu o vývoji osídlení USA a patřil mezi Rooseveltovy poradce pro výstavbu tzv. Greenbelt Cities jako součásti jeho programu New Deal pro obnovu Ameriky po hospodářské krizi.

Sto let uplyvá od narození **Johannese Hendrikuse van den Broeka** (4.10.1898 - 6.9.1978). Patřil mezi představitele generace, která v 50. letech vystupovala s kritikou principů meziválečné moderní architektury. Spolu se svým přítelem J. B. Bakemou byl členem Teamu X, který připravoval podklady pro jednání kongresu CIAM v roce 1958 v Dubrovniku. Společně zpracovávali mnoho urbanistických projektů, z nichž nejpozoruhodnějším dílem zřejmě zůstane Lijnbaan z roku 1953 - nové obchodní centrum Rotterdamu, vybudované na místě válkou zničeného historického jádra tohoto města v prostoru mezi nádražím a radnicí. Podařilo se jim vytvořit jednoduchou a přesvědčivou urbanistickou soustavu pěších prostorů,



Kenzo Tange: Tokio 1961

jejichž účín byl však bohužel narušen pozdějšími příliš hmotnými dostavbami.

Pozehnaného věku 85 let se dožívá světově známý japonský architekt **Kenzo Tange** (nar. 4.9.1913). Architekturu studoval v Tokiu u K. Majekavy, který byl prvním průkopníkem nové architektury v Japonsku, kam přinesl mnoho podnětů ze svého působení u Le Corbusiera. Nelze ani vypočítat Tangeho významná díla, mezi která patří památník v Hirošimě z roku 1950, stadión pro tokijskou olympiádu z roku 1964 a dále z nejnovější doby velké bankovní budovy v Singapuru. Vyvrcholením jeho díla je soubor tokijské radnice z roku 1991, v němž se pokusil syntetizovat tradiční prvky japonských staveb s potřebami architektury pro rozvinutou informační společnost.

Od 60. let se zabýval dalším rozvojem Tokia a velký mezinárodní ohlas vyvolal jeho smělý projekt rozšíření tohoto města nad tokijskou zátoku. Málomluvný soudobý architekt a urbanista se tolik zabýval mnohamiliónovými velkoměsty, jako právě on. Na rozdíl od kritiků, odmítajících velké megalopole, považuje „koncentraci lidí do klíčových měst s deseti i více miliony obyvatel za nezbytný výsledek současné civiliza-

zace a výraz ekonomického růstu ve 20. století“. Z toho zároveň dovozuje, že „rychlost a měřítko současného života vyžadují nové prostorové uspořádání našich měst“.

V roce 1987 při udělování Pritzkerovy ceny - což je co do významu jakási Nobelova cena pro architektky - prohlásil, že „architektura musí být něčím, co hovoří k lidskému srdci. Přesto však základní tvary, prostory a celkové působení musí být logické. Jen nahodile vzniklé projekty se nemohou na dlouhou dobu osvědčit“.

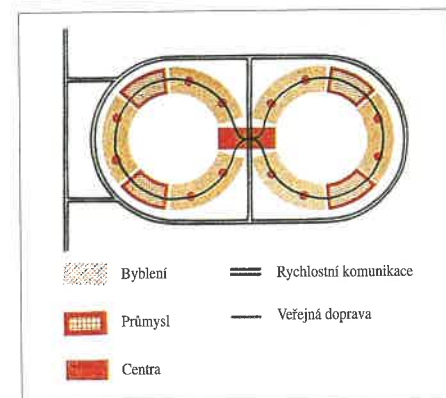
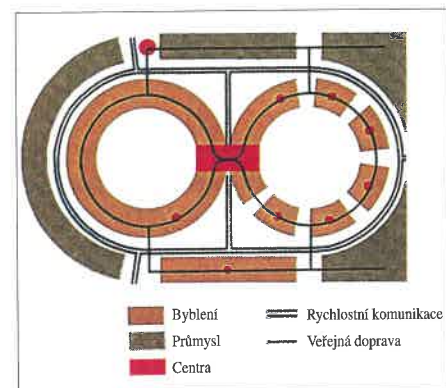
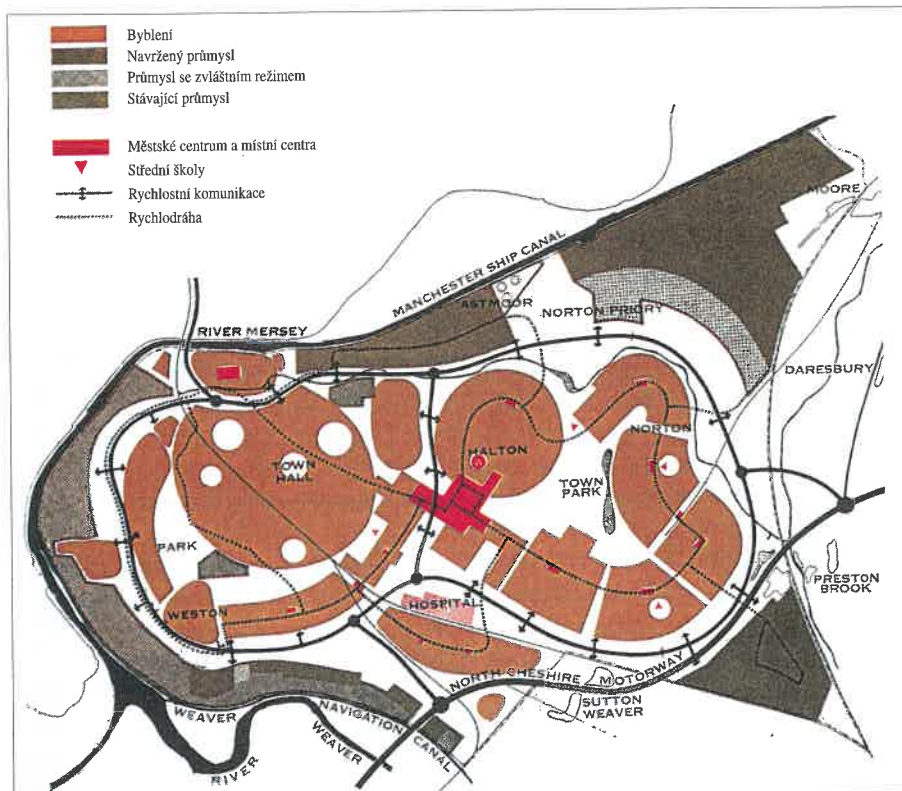
Tangeho současníkem byl britský architekt **Arthur George Ling** (20.9.1913 - 20.12.1995). Začal svou tvůrčí dráhu v letech 1937 - 39 v tehdy nejprogresivnější britské architektonické kanceláři, v jejímž čele stál M. Fry spolu s W. Gropiem, který po emigraci z Německa působil před odjezdem do USA v Anglii, kam přinesl mnohé podněty evropské architektonické avantgardy.

V letech 1939-1941 působil ve službách Londýna při výstavbě protiletectvých krytů a odstraňování válečných škod. Pak pracoval po boku J. H. Forshawa a P. Abercrombieho na nejvýznamnějším úkolu - na přípravě plánů pro poválečnou obnovu a výstavbu Londýna. Tam získal bohaté zkušenosti jako jeden ze spoluautorů plánu Velkého Londýna z roku 1943. Jeho vynikající odborné i osobní vlastnosti jej od roku 1945 postavily na celé desetiletí do čela náročných urbanistických prací jako hlavního architekta a hlavního urbanistu Londýnského hrabství. V téže době již zahájil na Londýnské univerzitě svou pedagogickou činnost, které se pak na britských i zahraničních vysokých školách věnoval po celý život.

Neméně významným úkolem A. Linga bylo v následujícím desetiletí 1955-1964 působení při obnově válkou nejvíce poničeného britského města Coventry ve funkci hlavního architekta, kterou převzal po D. Gibsonovi. Obnova Coventry se právem nejen v britském, ale i v celoevropském měřítku řadí mezi vrcholná urbanistická díla, kladně oceňovaná dodnes.

Pamětníci kongresu UIA v roce 1967 v Praze - jednoho z projevů Pražského jara - si možná vzpomenou, že A. Ling na něm působil jako jeden z hlavních zpravodajů a od té doby se datoval jeho vřelý vztah k našemu hlavnímu městu.

Jeho nejvýznamnějším dílem je nové město Runcorn, jehož projektem se Ling zabýval koncem 60. let. Spolu s nerealizovaným městem Hook od G. Shanklanda se jednalo o tzv. „nová města 2. generace“, která se snažila překonat přílišnou prostoro-



Arthur George Ling: Runcorn

ovou rozvolněnost prvních poválečných nových britských měst, jejichž reprezentantem je dnes již svým způsobem klasický Harlow.

Město Runcorn je situováno mezi Liverpoolem a Manchesterem na břehu řeky Mersey ve výhodně utvářeném terénu a na důležitých dopravních spojích. Stejně jako u města Hook vycházela koncepce z principů lineárního uspořádání. V případě Hooku měl lineární sídelní útvar formu mírné vlnovky, zatímco A. Ling použil tvar „8“, sestávající z obytných okrsků pro 8 000 obyvatel. Tyto okrsky jsou jako by navlečeny na trasu rychlostních autobusů, ze které se měla zcela vyloučit individuální automobilová doprava. Pro automobily je určen pouze celý sídelní útvar obepínající obchvat, z něhož lze pouze vyjždět do jednotlivých okrsků - bez možností příčných průjezdů. Při tomto automobilovém okruhu byla situována průmyslová i jiná pracoviště. Prostor uvnitř „8“ byl vyhrazen pro zeď, rekreační zařízení a veřejné služby. Na dotyku obou kruhů situoval Ling společenské centrum celého města.

Runcorn a Hook byly tehdy v celém světě hojně publikovány a sehrály ve vývoji principů nových měst nejen ve Velké Británii důležitou úlohu, naznačily cesty překonání přílišné rozvolněnosti měst 1. generace. Ze-

jména projekt Runcornu patří doposud mezi nejradikálnější dopravní koncepce s výraznou preferencí městské veřejné dopravy.

Z českých osobností se právě v současné době stává mimořádně aktuálním působení **Eustacha Mólzera** (1.9.1878 - 27.1.1953). Byl to inženýr a vynikající vodohospodář, zabýval se ekonomikou a účastnil se v hospodářské sféře za Československo mírových jednání po 1. světové válce. Dlouhá léta působil jako ředitel Elektrických podniků hl. m. Prahy, z nichž vytvořil všestranně výkonnou instituci. Byl znám také jako mecenáš mladého českého umění a zároveň iniciátor všestranné sociální péče o zaměstnance Elektrických podniků.

Pro náš obor je nejdůležitější jeho působení jako vládou jmenovaného předsedy Státní regulační komise pro hlavní město Prahu a okolí od roku 1923 až do konce 30. let. Spolu s dalšími členy regulační komise, jako byl A. Balšánek, P. Janák a další, řídil organizování velkých urbanistických soutěží na jednotlivé městské sektory a důležité prostory, organizoval zpracování regulačního plánu Prahy z roku 1929 a mnohá další urbanistická řešení pro dynamicky se rozvíjející hlavní město naší země. Měl zřejmě velký podíl na dopravní soutěži z počátku

30. let a z jeho iniciativy bylo pak zřízeno u Elektrických podniků studijní oddělení, kde mimo jiné pracoval i Emanuel Hruška.

Právě současné problémy pražského urbanismu a architektury by měly činit působení E. Mólzera a celé regulační komise obzvláště zajímavým a podnětným. Zatím se však žádný orgán nesnažil vyžít z tehdejších zkušeností co nejvíce pro naši současnost, která by to nesporně potřebovala.

Mólzerovým současníkem byl **Antonín Engel** (4.5.1879 - 12.10.1958). Tento žák vídeňského Otty Wagnera je znám především jako autor velkorysé koncepce Dejvic z počátku 20. let. Je to vlastně jediná opravdová realizace principů moderního města, které formuloval spolu se svými žáky O. Wagnerem a nemohl je nikde uplatnit. A. Engel byl rovněž autorem mnoha pražských staveb a jedním z předních učitelů architektury na ČVUT v meziválečném období.

Čtyřicet let od jeho úmrtí by mělo být především podnětem k tomu, aby v příštím roce, kdy uplyne 120 let od jeho narození, bylo dílo této významné osobnosti konečně soustavně zpracováno a doceněno. Nezbyvá již mnoho času, protože se A. Engel narodil počátkem května.

Jiří Hruška