



Vít Jakubiček
Zdeno Kolesár
(edd.)

**Designéři v českých zemích
a československý strojírenský průmysl
1918—1992**

Autoři textů:

Jiří Hulák, Vít Jakubiček, Zdeno Kolesár, Johanna Pauly

Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl 1918–1992

Grafická úprava: Dušan Wolf

Sazba: Monika Macháčová, Natálie Štěpáníková

Technická redakce: Dušan Wolf

Tisk: Tiskárna Printo spol. s r.o.

Vydavatel: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně


Pořadí vydání: První

Rok vydání: 2022

ISBN 978-80-7678-125-2

Publikace byla vydána za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI II Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl (DG18P02OVV059), který v letech 2018–2022 realizují Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně a Národní technické muzeum.



 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

OBSAH

- 7 Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl 1918–1992**
- 25 Výtvarníci „mezi špendlíkem a lokomotivou“**
- 25 Čeští designéři napříč technickými obory a 20. stoletím
- 27 Tradice a kultura...
- 77 Ve službách („)pokroku(“)
- 101 „Nové“ výrobky pro „nový“ život
- 127 Design opravdu „všude“...
- 153 Není malých úkolů...
- 159 Institucionální zabezpečení průmyslového designu v Československu v období let 1945–1992**
- 177 Od Školy umění přes tvarování strojů a nástrojů až ke zlínské katedře designu**
- 185 Počátky spolupráce sochaře a strojaře
- 187 Škola umění a Vincenc Makovský
- 191 Zdeněk Kovář, výtvarník strojů a nástrojů
- 199 Detašovaný ateliér tvarování strojů a nástrojů VŠUP (opět) ve Zlíně
- 205 Sochařství a/versus geometrie
- 207 Architekt a designér František Crhák
- 209 Rozvoj a vize zlínské katedry
- 213 V Čechách to nešlo?
- 215 Expanze zlínského designu
- 217 Nové vize zlínského designu
- 223 Design pohledem současnosti a „co s tím“**
- 223 „Ikony, neikony a antiikony“ československého průmyslového designu
- 225 „Ikony designu“ a současný pohled na svět
- 229 Kdy(ž) ikony „mluví česky“
- 243 Ikony československého průmyslového designu – jaké jsou a „jak na ně“?
- 255 Ikony designu a „technologie ikonizace“
- 259 Proces vzniku „ikon“ vs. proces vzniku výrobků
- 261 Příloha: hlasování v anketě ČRo Vltava Kánon 100, duben 2018
- 276 Přehled průmyslových designérů činných v letech 1918–1992 a výběr z jejich tvorby**
- 295 Co je design?**
- 300 Seznam použité literatury**
- 303 Summary**

Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl 1918–1992

Úvod

Zdeno Kolesár

Výzkumný projekt se složitým titulem *Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl 1918–1992* je pokusem o sondu do vrstevnaté problematiky průmyslového designu technických oborů během existence Československa. Tedy těch, v nichž designér ve vývojovém procesu na rozdíl od designu nábytku, skla, keramiky či textilu nutně musí spolupracovat s konstruktérem. Obě části návrhářského procesu (řekněme inženýrská a designéřská) se přitom doplňují. Konstruktér definuje technické řešení a vysílá důležité impulzy směrem k designu. Ale i designér, pokud jej nebudeme vnímat jako povrchního zkrášlovatele průmyslových produktů, má potenciál produktivním způsobem ovlivňovat technické parametry. Reálně přitom nejčastěji na straně konstrukce jde o týmy různě zaměřených specialistů, výjimkou však není ani vícero spolupracujících designérů (v našich končinách zmiňme tandemy Míra/Míšek či Šindler/Škarka).

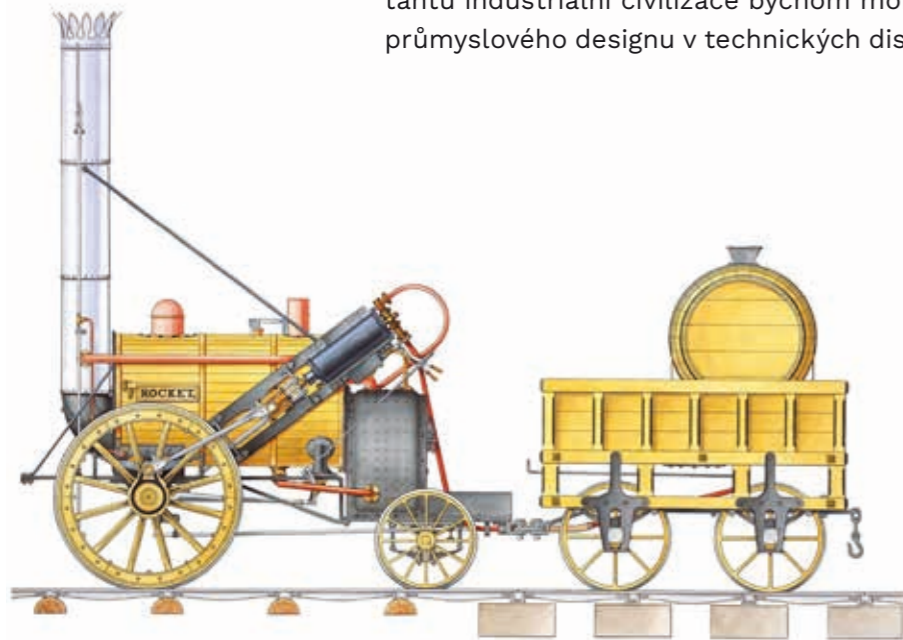
Pokud se podíváme na historii designu a její reflexe, je zřejmé, že v nich lze najít několik vzájemně se křížících diskurzů, do kterých se konstrukční a designéřská řešení různým způsobem aktivně zapojovala. Designéřská profese se sice formovala na poli průmyslové výroby, ale praxe i komentáře formující se teorie této disciplíny v 19. století zpočátku směřovaly spíše k její umělecké povaze. Modernismus 20. století sice deklaroval akcentování praktické funkčnosti designu, nicméně i on do značné míry řešil spíše „krásu“ než „pravdu“ užitkových předmětů. Přece jen se však více zabýval běžnou průmyslovou výrobou a konstrukční podstatou navrhovaných předmětů. To naopak neplatilo pro kapitolu postmoderny pozdního 20. století, která etablovala design pohybující se v sféře do té doby vyhrazené tzv. volné vizuální tvorbě.

← Václav Reissner u pracovní makety školního soustruhu RSL 16 CNC pro TOS Hulín, 1991. Ověřování ergonomie, zakres do fotografie. Národní technické muzeum, oborová dokumentace průmyslového designu.



A jak je to s průmyslovým designem v aktuálním století? Problematické je definovat samotný průmysl, protože na jedné straně dochází k jeho dematerializaci a na druhé integruje to, co v minulosti bylo označováno spíše za řemeslo. Design se na jednom pólu rozpouští v marketingu a na druhém ve společenském aktivismu. Roli někdejších konstruktérů v budoucnu možná do značné míry převezmou programátoři digitálních technologií, designéři budou řešit spíše koncepční otázky než navrhovat jednotlivé produkty. Ale týmy spojující techniky a ty, kteří budou jejich svět propojovat s lidskou mentalitou, snad budou důležité i v budoucnu.

Vraťme se podrobněji k historii a začněme obdobím, kdy se designérská profese rodila v lůně průmyslové revoluce. Pokud bychom hypoteticky označili dominantní konstruktérský postup za induktivní a designérský za deduktivní (tedy designéra viděli jako toho, kdo nenavrhuje most, ale hledá způsob jak překročit řeku), pak bychom osobnosti technických syntetiků jako Jamese Watta či George Stephensona mohli vedle tábora konstruktérů zařadit i do okruhu designérů. Jejich činnost obsáhla aspekty vědecko-výzkumných činností, technického experimentování, ale i vnímání problémů v široké perspektivě se zapojením intuitivních postupů. Watt nevyalezl parní stroj ani Stephenson lokomotivu, ale vzhledem k jejich dispozicím k organickému propojení vize univerzálního pohonu či systému dopravy s vyřešením technických jednotlivostí bychom jim z dnešního pohledu titul designéra přiznali spíše než jejich současníkům, kteří se věnovali aplikování dekorativních systémů na užitkové předměty. Schopnost vidět technické problémy v širokých souvislostech společenského vývoje patřila k jejich přednostem. Nadání k vizuální kultivaci, tvořící obvykle součást výzbroje designérů, sice nepatřilo k jejich silným stránkám, ale přístup těchto univerzálních projektantů industriální civilizace bychom mohli chápat jako nultý bod formování průmyslového designu v technických disciplínách.



George a Robert Stephenson.
Lokomotiva Rocket. 1829.
Foto: archiv autora.

Embryem v rovině teoretické reflexe sledované problematiky by zase mohl být kritický komentář k exponátům první světové výstavy konané v roce 1851 v Londýně od Richarda Redgravea. Ten byl jinak (spolu s Henrym Colem) vydavatelem prvního designérského časopisu *Journal of Design and Manufactures* (1849–1852) prezentujícího design jako profesi víceméně zaměřenou na dekorování užitkových předmětů. V kritické eseji věnované světové výstavě však Redgrave píše: „*Design má vztah ke konstrukci jakéhokoli předmětu prostřednictvím účelu i krásy, a zahrnuje tedy i ornament. Ornament je pouze dekorací vytvořeného předmětu. Ornament je nutně limitován, protože pokud je takto definován, nemůže být jiný než druhotný a nesmí si přivlastňovat zásadní postavení... Není možné zkoumat práce <Velké výstavy> bez toho, abychom viděli, že účel a konstrukce se stávají sekundárními ve vztahu k dekoraci... Při pozornějším pohledu se právě toto jeví jako základní omyl výstavy... Vede nás ke znechucení z dekorace a k obdivu předmětů absolutního užitku (strojů a nástrojů různých druhů), kde účel je tak svrchovaný, že zapudil ornament... a výsledkem je ušlechtilá jednoduchost.*“¹

Celkově však byl designér v 19. století dominantně vnímán jako dekoratér aplikující na hotovou konstrukci užitkových předmětů ornament. V průmyslově nejvyspělejší zemi Velké Británii zakládali od roku 1837 státní (vládní) školy designu (v polovině století jich už bylo kolem dvaceti), v nichž se zaměřovali na kreslení ornamentu. Jejich gestor Henry Cole se sice snažil o přiblížení výuky reálným potřebám průmyslu, ale základní příručkou designérů se nadlouho po jejím publikování v roce 1856 stala *Gramatika ornamentu* Owena Jonese.² Ilustracemi do ní přispěl i Christopher Dresser, student a později pedagog londýnské *Governmental School of Design*, který v části své designérské tvorby nezdobenými jednoduchými formami předznamenával modernismus 20. století. Včetně jeho skrytého soustředění se na dokonalou formu, jak o tom svědčí některé jeho zdánlivě racionální návrhy, které konstruktérská a výrobní náročnost nakonec vyloučila z výroby.

Modernismus 20. století, který v designu deklaroval pragmatickou funkčnost, se nabízí jako optimální příklad řešení návrhů pro technickou sféru. Inspiroval se inženýrskými řešeními (továrny, lodě, stroje), ale paradoxně šlo spíše o vliv v rovině formy. V „klasickém“ meziválečném období modernismu najdeme jen málo příkladů spolupráce klíčových osobností tohoto proudu s konstruktéry. Trubkový nábytek, jako snad nejcharakterističtější přínos modernistického designu, sice připomíná trubky strojů, ale jeho dutinami nic neproudí a jsou jen symbolickým odkazem na „svět strojů“. Jeho prototypy vznikaly rukodílně a Breuerův design „dvounohé“ židle se nerodil v konzultaci s konstruktérem, ale údajně po pivní inspiraci, když její autor obrátil stůl na bok a z horizontály se stala vertikála. Industriální rozměr trubkovému nábytku vdechla až následná ekonomická efektivita. A další příklad: když se Walter Gropius pokusil vykročit z ghetta interiérového designu a navrhl karoserie pro firmu Adler, dopadlo to nechvalně. Jejich těžkopádný design zaostává za dobovými „inženýrskými“ produkty.

I teoretický rámec zaštiťující modernismus řešil spíše vztah designu k umění než k technice. Herbert Read ve své práci *Umění a průmysl*³ vyzdvihuje Waltera Gropia jako klíčovou dobovou osobnost a *Bauhaus* nabízí jako následováníhodný příklad pedagogické reformy. Přiřazuje je však k sféře umění. To přitom rozčleňuje na větev humanistickou (figurativní) a abstraktní (nefigurativní, nezobrazující), do níž vedle malířů a sochařů modernistického hnutí jako Mondrian řadí i průmyslový design. Reflektuje tak ikonoklastickou podstatu modernismu, ale zároveň zpochybňuje jeho funkcionalistickou ideologii, v níž by dokonalost měla spočívat v co nejpřímočařejším naplnění praktické funkčnosti. „Abstraktní umělec“ podle Reada může být také inženýr nebo technik, přičemž „uměleckost“ jeho práce spočívá v tom, že



Marcel Breuer.
Křeslo B3 (Wassily). 1925.
Foto: archiv autora.

propojí funkční požadavky s ideály symetrie a proporcí, a (byť i nevědomky) s těžko definovatelnými „obsurními schopnostmi“ přesahujícími možnosti formální analýzy. Vznikají takto nové estetické standardy pro nové výrobní metody. Ornament je pro „strojové umění“ zbytečný. Je však zvláštní, že Read věnuje detailní pozornost produkci keramické firmy Joshua Wedgwooda, která využívala spíše manu-fakturní výrobní metody a její produkty jsou povětšinou charakteristické bohatou zdobností. Jen málo předznamenává ono strojové umění, ale Read ho, podobně jako uměleckořemeslné hnutí (Morris a spol.), principiálně stojí v opozici k průmyslovému designu, etabloval v modernistickém diskurzu a většina jeho dalších reprezentantů tuto strukturu respektovala. Včetně Nikolause Pevsnera, který ve svých *Pionýrech moderního hnutí*⁴ na dlouhá léta v dějinách designu „uzákonil“ modernistické definování designu jako aktivity spjaté s průmyslovou revolucí, masovou výrobou a moderním hnutím v architektuře spolu

s progresivistickým lineárním schématem začínajícím zrodem designu v aktivitách Joshua Wedgwooda, pokračujícím bojem s cizopasným ornamentem, úvahami Ruskina a Morrise o etice užité tvorby a završením dějin modernismem. Pevsner, podobně jako Read, akceptoval inženýry jako tvůrce designu, na rozdíl od Reada netrval na vazbách designu na „volné“ umění a přiřadil ho k architektuře, ale i on do velké míry přenášel metody dějin umění do dějin designu. Vytvořil schéma postavené na geniálních individualitách tvořících klíčová díla dějin designu vzdálené realitě, v níž je design často spíše kolektivním dílem, podmíněným okolnostmi vzniku. Pevsnerova sestava „pionýrů“ však ovlivnila mnoho následovníků včetně teoretika umění Alexeje Kusáka, jehož esej *Hledání ztracené krásy*⁵ lze považovat za první domácí syntetický pohled na dějiny designu.

V roce vydání Readovy práce akcentující spjatost dějin designu s dějinami umění (1934) však vyšla i práce historika techniky a sociologa Lewise Mumforda *Technika a civilizace*⁶ dotýkající se též průmyslového designu. Stroj je podle něj přímým promítnutím funkce. Do problému jeho organizace je však třeba integrovat i lidský faktor. Nemá se aplikovat na stroj či jeho produkt až poté, co byl dořešen praktický problém, ale musí být naplňován na každém stupni vývoje. Záměr designéra se medializuje přímo strojem resp. jeho produktem. Estetika slouží jako prostředek výběru mezi mechanickými řešeními stejné platnosti. Zahrnuje relativně nové estetické termíny: preciznost, výpočet, bezchybnost, jednoduchost, ekonomičnost. Elegance matematické vyváženosti, nezbytnost série fyzikálních souvztažností, odhalená kvalita materiálu, pevná logika celku – to jsou ingredience vstupující do designu strojů i do výrobků, které byly správně navrženy pro strojovou výrobu. Mumfordovy vývody týkající se designu v technických disciplínách lze i v současnosti do značné míry považovat za platné, byť jejich promítnutí do názoru, že základní povaha moderní techniky přinese velkou očistu estetiky, nám dnes bude připadat naivní.

Pozornost si zaslouží také práce Siegfrieda Giediona *Mechanizace v nástupu*.⁷ I ona se dominantně věnuje dějinám techniky, v rámci kterých komentuje design. Zvláště reflektuje vlnu aerodynamismu (streamliningu), která v roce jejího vydání (1948) ve Spojených státech doznívala. V jejím rámci upozorňuje na dva základní typy vztahu konstruktérského a designérského přístupu. V případě dopravních prostředků (lokomotivy, auta, letadla) designér s konstruktérem tvoří organickou jednotu zaměřenou na efektivitu pohybu (dodejme však, že i v případě dopravních prostředků byly aerodynamické formy nejednou symbolicky přexponovány). Aerodynamika má relativně exaktní principy a designérskou roli často excelentně zvládli i konstruktéři (více příkladů nabízí automobilový design meziválečného Československa). Avšak v případě předmětů, které se nepohybují (a v nich se streamlining v meziválečných USA uplatnil ve velké míře) podle Giediona

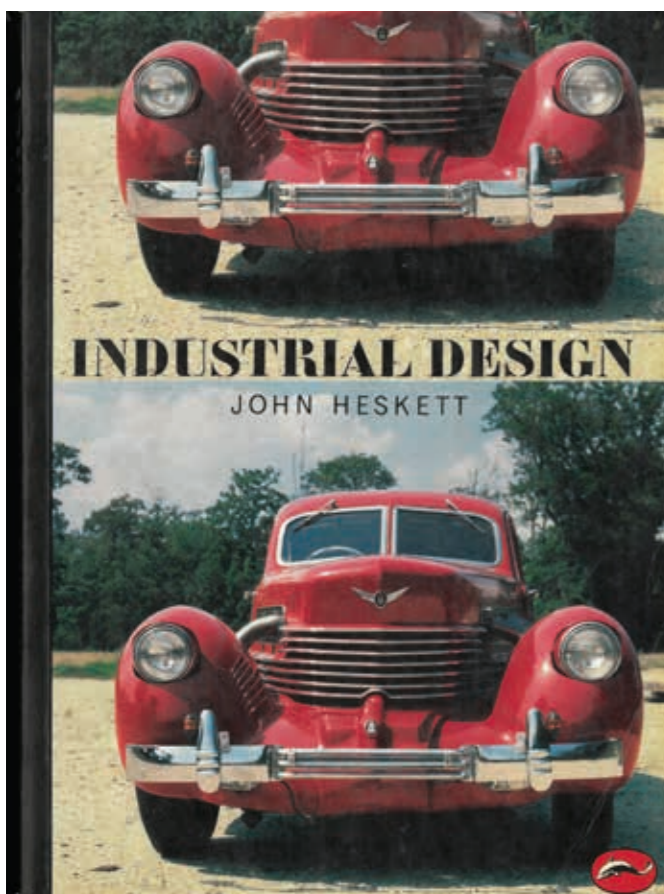


Alexej Kusák, Josef Raban,
Miroslav Klívar, Jaroslav Šmídek.
O užitém umění. 1960.
Reprofoto: Vít Jakubiček.



Henry Dreyfuss.
Vysavač Hoover 150. 1936.
Foto: archiv autora.

John Heskett.
Industrial Design. 1980.
Reprofoto: Vit Jakubiček.



jde o nekonzistentnost: aerodynamika ve vědeckém smyslu se zaměřuje na maximální efektivitu formy při minimálním objemu. V případě aerodynamických předmětů denního použití (například elektropřístrojů pro domácnost) však obtékané kapotáže zbytečně nafukují jejich formu. Ale Giedion upozorňuje i na to, že aerodynamismus přinesl ve srovnání s odléváním železa úspornější techniku lisování plechu. A v globálním pohledu na historii designu díky využití jeho komerčního potenciálu poprvé zajistil jeho masové uplatnění.

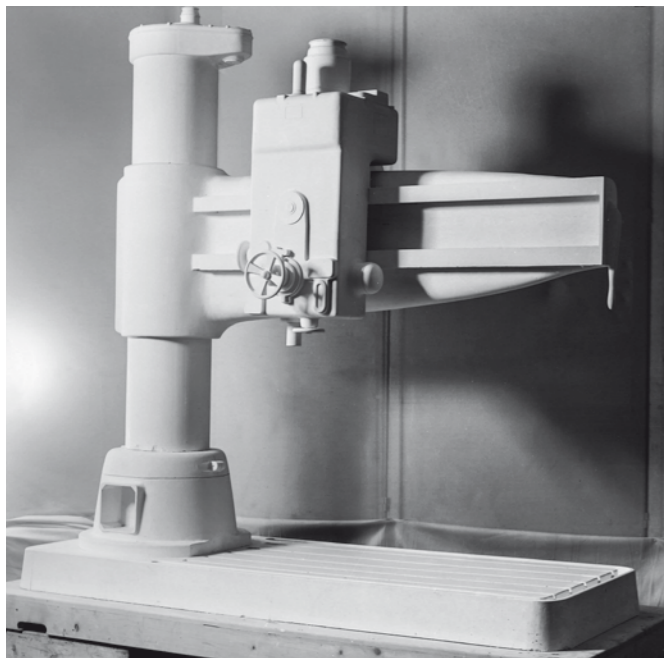
Je do jisté míry zvláštní, že Giedionova *Mechanizace v nástupu* vůbec neanalyzuje vývoj techniky za druhé světové války, byť industriální rozměr vedení bojů v ní měl zásadní význam. Ruční zbraně, vojenská auta, tanky a zejména letadla, které se staly důležitou součástí vedení boje, prověřovaly konstrukční řešení a materiály, později využitě v mírovém průmyslu. Kvantitativní potřeby zbrojní produkce stimulovaly nové techniky masové výroby ve více klíčových druzích průmyslu. V reflexích dějin designu jde o často obcházené téma, kterému se však v kontextu sledování problematiky designu v technických disciplínách vyhnout nelze. Důkladněji se mu jako první věnoval až John Heskett v publikaci *Průmyslový design*⁸ vydané v roce 1980. Brojí v ní proti formalistické metodice prosazované teoretickou sférou a institucemi typu muzeí bránící postihnout diverzitu designu. V polaritě individuálních příspěvků designérů a společenských konsekvencí vzniku jejich návrhů se kromě dalších sfér designu věnuje i vojenské technice, která nejlépe ilustruje problematičnost hodnotových soudů v oblasti designu: představují efektivní zbraně přínos pro sféru techniky? A jaký přesah mají jejich konstruktéři do oblasti designu? Jak se vypořádat s faktem, že po stránce sladění užitkové funkce (tj. ničení a zabíjení), konstrukce, materiálů a výrobních procesů design zbraní dosahuje často vysokého standardu, který je navíc podtržen adekvátní symbolikou formy vyvolávající pocit agresivní destrukce? Může jít navzdory asociální podstatě prostředků na vedení boje o kvalitní design?

Efektivita a inovativnost se staly klíčovými pojmy v úsilí o dosažení válečné převahy a přestože zabíjení lidí bylo v přímém protikladu k humánním cílům klíčových osobností modernismu, paradoxně přispělo k upevnění jeho pozic v poválečné éře: „...výzkumy válečné doby pomohly změnit tvář designu a dále zdůraznit nově objevený vliv inženýra-designéra, který zvěstovali pionýři modernismu a který se stal základním rysem moderního hnutí.“⁹

Vedle bauhausovského geometrického modernismu se po druhé světové válce uplatnila i alternativní větev biomorfního modernismu pracujícího s expresivně organizovanou nepravidelnou křivkou. Jeho doménou (podobně jako v případě ostatních produktů modernismu) byly interiérové produkty a zejména nábytek. Zvláštní zmínku si zaslouží americký designér Charles Eames, který po experimentech s překližkou (spolu s Eero Saarinenem) a hliníkem uvedl na začátku 50. let do kontextu sedacího nábytku nový materiál – polyester vyztužený sklolaminátem. Technické inovace či nové materiály bývají impulzem pro vývojové posuny v designu, ale Eamesův design je příkladem intervence opačným směrem, v níž designér aktivně působí na rozvinutí potenciálu technické báze.

Vojenský automobil
Jeep. 1941.
Foto: archiv autora.





Vincenc Makovský. Model radiální vrtačky VR 8. 1941–1943.
Foto: Krajská galerie výtvarného umění ve Zlíně (KGVUZ).

Josef Vydra.
Nové povolání průmyslové výtvarnictví. 1948.
Reprofoto: Vít Jakubiček.

K biomorfismu lze volně přiřadit i okruh zlínské Školy umění a rovněž tvorbu a pedagogickou činnost mezinárodně nejuznávanějšího československého designéra Zdeňka Kováře. Dobře známý je příběh výstavní prezentace sádrového modelu revolverového soustruhu na 5. zlínském salonu v roce 1940. Pedagog Školy umění Vincenc Makovský jím manifestoval potřebu humanizace stroje jako významné součásti životního prostředí moderního člověka. Přestože průmyslový design byl v té době v mezinárodním kontextu již etablovanou profesí, právě oblast strojů a nástrojů patřila kvůli malému komerčnímu dopadu k okrajovým sférám zájmu designérů. Pokus o humanizaci pracovního prostředí, o vytvoření optimálního vztahu mezi strojem a člověkem, byl takto významným činem i v mezinárodních souvislostech.

Makovského návrh soustruhu se vyznačoval výraznou plasticitou tvaru, spíše sochařským než inženýrsko-technickým definováním problému tvarování stroje. Formy soustruhu korespondovaly se soudobým biomorfismem, vycházely však i z výrobní technologie litého železa. Ovládací páku suportu stroje vytvořil Makovského žák Zdeněk Kovář, který už v této rané práci anticipoval pozdější dominantní zájem o ergonomické parametry designu. Ty pak rozvíjel v celé řadě strojů, nástrojů, přístrojů i dopravních prostředků. Zvláštní pozornost si zaslouží Kovářova pedagogická činnost. Jeho ateliér tvarování strojů a nástrojů navazující na Makovského působení na zlínské Škole umění získal v roce 1959 vysokoškolský status v rámci Vysoké školy uměleckoprůmyslové v Praze a nadlouho se stal jediným československým centrem vysokoškolského vzdělávání designérů.

V oblasti teorie v roce 1948 Josef Vydra nastínil úkoly pro *Nové povolání průmyslové výtvarnictví*.¹⁰ Vyzdvihl sice americké poučení a zvláště působení českého profesora na Columbia University v New Yorku Antonína Heythuma, ale pro domácí designéry formuloval už úkoly v prostředí znárodněného průmyslu. Navázal přitom na svou koncepci výuky na uměleckoprůmyslových školách v Bratislavě a v Brně. V průmyslovém výtvarnictví viděl nejdemokratičtější oblast výtvarné tvorby. Výuka dorostu



Zdeněk Kovář.
Kabina nákladního automobilu
Tatra 137. 1953.
Foto: KGVUZ.

v tomto oboru měla podle něj začínat „zdola“ od praxe (výučního listu). Oblast vzdělávání viděl Vydra pragmaticky s důrazem na technickou gramotnost: „...naše školy uměleckoprůmyslové musí uznat, že po vzoru Ameriky patří činnosti více k technice a průmyslu, nežli odebírat pole působnosti Akademii umění obrázkováním! Poslání škol uměleckých je především v jejich užitečnosti pro národní výrobu a splynutí s technickou stránkou práce.“¹¹

Vyzrálou a vlastně poslední ortodoxní podobu modernismu představoval okruh ulmské *Hochschule für Gestaltung* usilující zpočátku přímo navázat na legendární *Bauhaus*. První rektor této školy Max Bill se díky výstavě pořádané v roce 1949 v Basileji stal otcem poválečné varianty modernismu – tzv. „dobré formy“ (podle titulu výstavy *Die gute Form*, v angličtině se užíval termín *Good Design*, tj. *dobrá design*). Podobně jako v klasické éře *Bauhausu* mělo jít o nadčasově tvarované produkty s funkcionalistickou estetikou, které by v intencích eticky a lidsky zaměřeného designu pomáhaly zvýšit životní standard širokých vrstev. Bill věřil, že v humanizaci výrobků moderního průmyslu se mají uplatnit hodnoty individuální tvořivosti a umělecký, intuitivní přístup k designu. Tím se dostal do sporu s jiným ulmským pedagogem – polyhistorem Tomášem Maldonadem.



Petr Tučný.
Model lesního kolového
tahače LKT 160 pro ZTS
Martin. 1982.
Foto: archiv autora.

Už v roce 1956 Bill školu opustil a právě Maldonado se stal její ústřední osobností. *Dobry design* kritizovaný jako neo-akademický formalismus v nové pedagogické koncepci nahrazovala výchova designérů jako tvůrců-vědců, kteří v úzké spolupráci s jinými odborníky koordinují různé požadavky výroby a spotřeby. Maldonado design chápal jako systémovou týmovou práci, jejíž podstatou jsou exaktní vědecké metody. Základem tzv. ulmského modelu byl akcent na precizně strukturovanou designérskou metodiku. Hledání „svatého Grálu“ univerzální metody korespondovalo v 50. a 60. letech s dobovou snahou o uplatnění systémových metod a neo-pozitivismu v různých oborech vědy a techniky. Metodologové designu jako Bruce Archer¹² a John Christopher Jones¹³ detailně charakterizovali kroky, které měly vést k dokonalému a nadčasovému výsledku. Jednalo se o přesně strukturovaná schémata s desítkami postupných kroků. V našich končinách se na tento typ metodologie zaměřoval pracovník Institutu průmyslového designu Jiří Štejn.¹⁴ Řešení „vědecké“ metodologie pomáhalo obhájit existenci této instituce a do jisté míry u nás pozitivně ovlivnilo právě úroveň designu v technických disciplínách, neboť se zaměřovalo i na součinnost konstruktérské a designérské práce. Mělo však též negativní vliv na zúžení vnímání designu na technokraticky definovanou disciplínu bez prostoru pro intuitivní kreativitu.¹⁵

Navzdory snaze Tomáše Maldonada a jeho kolegů na *Hochschule für Gestaltung* v Ulmu (pedagogicky zde působil i český designér Petr Tučný) o racionální propojení inženýrských a designérských aktivit se reálná produkce navázaná na tuto instituci promítla spíše do roviny komerčně zhodnoceného stylu než jakéhosi „bezstylového“ sociálně zaměřeného funkcionalismu. Dobře to ilustruje minimalismus produktů Hanse Gugelota a Dietera Ramse, který sice vytvořil atraktivní a konzistentní vizuální identitu se školou spřízněné firmy Braun, ale nepřilíh se vzdaloval od toho akademického formalismu, který Maldonado kritizoval.

Na to, že modernismus je spíše stylem inspirovaným výboji abstraktního umění než metodou, v níž „forma následuje funkci“ upozorňovali už v roce 1932 organizátoři výstavy *Internacionální styl* v Muzeu moderního umění v New Yorku Henry-Russel Hitchcock a Philip Johnson.¹⁶ V podobném duchu v návaznosti na výše zmíněné práce Mumforda a Giediona tvořící alternativu k „pevsnerovskému“ modernistickému diskurzu vydal v roce 1970 Herwin Schaefer publikaci *Kořeny moderního designu*.¹⁷ Poukazuje na to, že v 19. století je možné v okruhu techniky a vědy najít množství v pravém slova smyslu funkcionalistických produktů zpochybňujících názor, že 19. století jen aplikovalo dekoraci odvozenou z minulých stylů a upřednostňovalo zdobnost a sentimentalitu před funkčností, zatímco 20. století díky modernismu směřovalo k demokratické průmyslové společnosti, racionálnímu designu čistých forem založených na funkčnosti, kvalitě materiálu a odborném přístupu: „...*funkční forma předchází funkcionalistický styl 20. století, se kterým ji mnozí spojují. V 19. století funkční forma existovala v říši techniky – v průmyslových a vědeckých zařízeních vyvinutých v inteligentních, propočtených a precizních formách pro nové cíle a funkce během průmyslové a technické revoluce 18. a 19. století. Existovala na poli dopravy v kočích, lodích, vlacích, ve sportovních pomůckách i v hudebních nástrojích.*“¹⁸ Schaefer, podobně jako Hitchcock a Johnson spojuje Gropia, Breuera a Miese van der Rohe spíše s Picassem, Braquem a Mondrianem než s praktickou funkčností. Česko-norský teoretik Jan Michl pak tuto tezi podpořil dalšími argumenty a aktualizoval ji v souvislosti s dalším vývojem modernismu až po současnost.¹⁹



Hans Gugelot a Dieter Rams.
Gramorádio Braun
Phonosuper. 1956.
Foto: archiv autora.

V provázanosti na architektonickou a designérskou praxi prezentoval v roce 1966 pragmatickou kritiku falešnosti modernistické „funkcionalistické“ ideologie Robert Venturi v práci *Složítost a protiklady v architektuře*.²⁰ Období pozdních 60. let obecně přineslo erozi rigidních principů modernismu

(elegantní modernismus) i alternativy, které již naznačovaly nástup postmodernismu (pop design, radikální design). Širší vlna jeho nástupu přišla v 70. letech, kdy se zejména v muzejních a galerijních prostorách i v odborných a populárních médiích ve velké míře prosadil design na pomezí volné vizuální tvorby realizovaný více rukodílně než průmyslově. Zejména po energetické a ekonomické krizi v roce 1973 sílily hlasy tvrdící, že stroj se sice stal neodmyslitelnou součástí všech oblastí života, ale místo všeobecného blahobytu, harmonie a štěstí se projeví negativní důsledky jeho globálního panství. Selhal celý systém industrializované společnosti, a tedy i na něj navázaná koncepce průmyslového designu. Designér se v intencích postmodernismu stával spíše umělcem, „hvězdou“, která zastřešuje vývoj užitkového předmětu bez potřeby aktivní spolupráce techniků. Paradoxně do jisté míry podobně jako v pevsnerovské koncepci „pionýrů“.

Postmodernismus do jisté míry ovlivnil design industriální sféry, ale (zejména vzhledem k finanční náročnosti navrhovaných řešení) nebyl schop nabídnout jeho komplexní životaschopnou alternativu. S odstupem času i artefakty období 70. a následujících 80. let dokumentují zejména stále se rozvíjející strojové technologie. Největší rozmach zaznamenala spotřební elektronika. Nástup mikroprocesorů umožnil její další miniaturizaci, snižování cen a běžnou dostupnost. Rozběhl se podnes pokračující bouřlivý rozvoj digitálních technologií, který pro sledovanou oblast designu v technických disciplínách přinesl změnu ve vztahu konstruktérského (či programátorského) a designérského řešení projektů. Forma nově vyvinutých produktů mohla už jen těžko odkazovat na složité procesy odehrávající se v jejich nitru. Designérovi přísluší úkol je atraktivně zabalit, ale zejména vyřešit ergonomické parametry jejich „přátelského“ ovládání.

V Československu v období „normalizace“ (1969–1989) bylo zřejmé, že domácí firmy ve špičkových technologiích nedokážou držet krok s vyspělou západní konkurencí. V oblasti užitkové elektroniky už jen následovaly globální trendy s menší či větší úspěšností, což platí i o designu. Solidní úroveň si udržovaly tradičnější sféry průmyslové výroby, jak o tom svědčí publikace Mileny Lamarové *Průmyslový design*.²¹ Autorka, která později v Československu jako jedna z prvních do kontextu designu uvedla i díla na pomezí volné tvorby²², zde v polovině 80. let design charakterizuje jako disciplínu, která je „propojena se světem techniky, vědy a sériové výroby, tedy s nejracionalnějšími složkami civilizačního vývoje.“²³ V publikaci představila téměř výhradně designéry technických oborů a konstatovala, že jejich práce „dokazují progresivní myšlenkový vývoj, na který ale naše výroba často nedokázala v pravý čas reagovat“²⁴, výsledkem čehož bylo množství nerealizovaných návrhů ve skicích a modelech.

V době vydání Lamarové publikace se právě v důsledku znechucení ze spolupráce s průmyslem v Československu formovala autentická domácí podoba postmodernismu (skupina Atika a d.), která nesouvisela s despektem

k modernismu, ale s neochotou výroby akceptovat odvážnější návrhy. Situace v průmyslovém designu se pak zásadně nezměnila ani po pádu „reálného socialismu“, protože v nové situaci tlak konkurence vyspělých výrobců nutil ty tuzemské minimalizovat výrobní náklady a obětí „zeštíhlování“ byli nejednou právě designéři. Jen postupně se rozšiřovala základna domácího průmyslu, které nechyběla ambice uvádět na trh vlastní produkty konkurenceschopné na bázi komplexní kvality.

V 90. letech v souvislosti s ekonomickým poklesem i ve vyspělém světě přichází období „nové skromnosti“, které odválo extrémní podoby postmodernismu a přiklánělo se v designu více k praktické funkčnosti. Narůstala i potřeba respektování ekologického imperativu. Vnímání designu jako exkluzivní disciplíny s „hvězdami“ profese vytvořené pod vlivem postmodernismu sice neustoupilo, ale do galerie slavných se dostávalo zejména v souvislosti s pokračující revolucí digitálních technologií (internet, mobilní telefony apod.) i více designérů těsněji spolupracujících s konstruktéry. Za všechny uvedme dlouholetého šéfdesignéra firmy Apple Jonathana Ivea. Teoretik designu Kjetil

Frog design.
Apple Macintosh. 1984.
Foto: archiv autora.



Fallan si však klade otázku, zda při současné fragmentaci kompetencí (pod přehrávačem hudby iPod firmy Apple je podepsáno 14 autorů) lze Ivea označit za jediného designéra produktu.²⁵ Opět se tu vrací otázka kompetencí konstruktérů či programátorů a designérů. Podle Fallana jsou inženýři zároveň designéry, pokud jejich produkty jsou v přímém kontaktu s uživateli. Návrhář ložiska tedy designérem není, návrhář auta ano. Ale jak je to s programátorem softvéru, který operuje kdesi uprostřed?

Směrem k současnosti designéři čelí řadě výzev technologického vývoje. Metody rychlého prototypování přenesené na půdu finální produkce umožňují kombinovat průmyslové technologie s individualizací jednotlivých výrobků kdysi možnou jen na půdě řemesla. Digitalizace se promítá do post-mechanických postupů v oblasti designu, přípravy i průběhu výroby. Přináší také proces dematerializace „průmyslové“ výroby posouvající produkty do prostoru virtuální reality. Na druhou stranu rezistence lidských konstant udržuje při životě i tradiční oblasti průmyslové výroby, v níž však také probíhají zásadní změny (v oblasti dopravy zmiňme například boom elektromobility a směřování k autonomním automobilům). Výzvou pro průmysl i design jsou nové materiály, nanotechnologie atd. Kompetence konstruktérů a designérů se částečně přesouvají na stranu uživatelů. Důsledky vstupu umělé inteligence do obou sledovaných profesí budou pravděpodobně dalekosáhlé. A v charakterizování dynamiky současných proměn ve výrobní a designéřské sféře by bylo možné pokračovat. Příznačné je patrně křížení, kombinování a přesahy různorodých strategií v obou souvisejících oblastech. V jejich vyhodnocování sílí imperativ k civilizační udržitelnosti.

Posuny v designéřské praxi reflektují i dějiny a teorie designu. Za kompromis mezi diskurzem „pionýrů“ jako nositelů designéřského pokroku na jedné straně a dějinami designu beze jmen na straně druhé lze považovat třísvazkové *Dějiny průmyslového designu* kolektivu autorů vedených Carlem Pirovanem.²⁶ Nabízejí interdisciplinární pohled na jednotlivé etapy vývoje designu, který má charakter sborníku různorodých textů zaměřených na souvislosti designu s oblastmi techniky, obecného společenského vývoje, ekonomiky, ale například i psychologie. Jsou příkladem „špinavé“ metodologie kontaminace dějin designu z různých hraničních oblastí, která však možná nejlépe reflektuje hybridní podstatu průmyslového designu. Soudržnost celku je zde obětována úsilím postihnout všechny stránky designu.

Přelom minulého a aktuálního století přinesl jako paralelu „nových dějin umění“ i „nové dějiny designu“, které se však jen v menší míře zabývaly

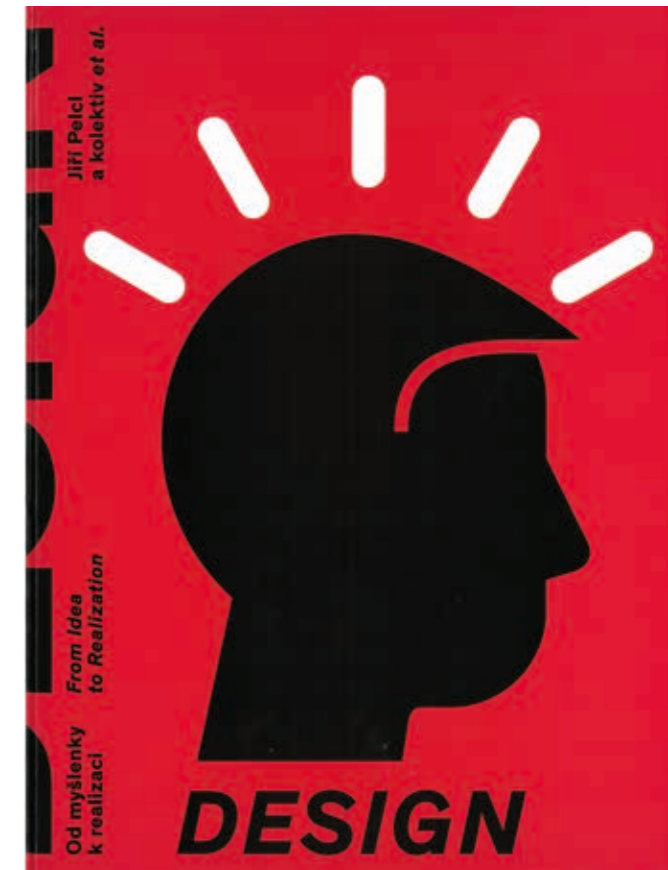
problematikou designu v technických disciplínách: v rámci feministické kritiky či kritiky kolonialismu například šlo spíše o zrovnoprávnění řemeslných aktivit s průmyslovou sférou. Nový pohled na sledovanou problematiku by mohl přinést projekt *Dějiny světového designu* (i zde jde o jakousi obdobu *World Art History*) Victora Margolina²⁷ rozšiřující perspektivu i na historii designu mimo vyspělé země Západu, jejichž význam se dosud ve velké míře absolutizoval. Iniciátor projektu sice po vydání prvních dvou svazků tragicky zahynul, ale v práci na ní pokračují další autoři, kteří by mohli přispět k osvětlení historie dosud přehlížených regionů včetně toho našeho.

Z českých autorů se na komplexnější mapování designu v technických disciplínách (vedle jeho dalších sfér) zaměřili například Jiří Pelcl²⁸ a Jaroslav Polanecký.²⁹ A závěrem alespoň stručně zmiňme aktivity pražského Národního technického muzea. Pro sledování dějin českého průmyslového designu bylo důležité založení nového sbírkového oddělení v této instituci v roce 1994. Poté, co se Jana Johanna Pauly stala téhož roku jeho vedoucí, založila sbírku průmyslového designu zaměřenou na akvizice dokladů o tvorbě osobností českého designu v technických oborech. Doplněním byl archiv a na jeho podporu vznikla tradice pořádání seminářů, z nichž vycházely sborníky *Z dějin průmyslového designu* (první v roce 1996).³⁰ Výzkumná a akviziční činnost se promítla do řady výstav. J. J. Pauly a její mladší kolega Jiří Hulák, který v roce 2004 převzal vedení oddělení, připravili vedle výstavních prezentací několik publikací zaměřených na průmyslový design.³¹ Naposledy se spolupodíleli na dosud nejobsáhlejším díle zaměřeném na český design *Design v českých zemích 1900–2000*.³²

Jana Johanna Pauly a Jiří Hulák spolu s historií designu Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně Vítém Jakubíčkem a Zdenem Kolesárem byli i hlavními spolupracovníky projektu *Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl 1918–1992*, jehož obsahem kromě workshopů, výstav s kritickými katalogy a časopiseckých článků je také přítomná publikace.

Milena Lamarová.
Průmyslový design.
Stroje / nástroje /
průmyslové výrobky. 1985.
Reprofoto: Vít Jakubíček

PRŮMYSLOVÝ DESIGN
MILENA LAMAROVÁ
soudobé české umění
odeon
stroje / nástroje / průmyslové výrobky



Jiří Pelcl.
Design: od myšlenky
k realizaci. 2012.
Reprofoto: Vít Jakubíček.

Jana Pauly, Jiří Hulák.
DESIGNPRO. Český průmyslový
design 1990–2010. 2010.
Reprofoto: Vít Jakubíček.



POZNÁMKY

- 1 Richard Redgrave, Supplementary Report on Design, in: *Works of Industry of All Nations 1851*, London 1852, s. 708–749, cit. s. 709.
- 2 Owen Jones, *The Grammar of Ornament*, London 1856.
- 3 Herbert Read, *Art and Industry. The Principles of Industrial Design*, London 1934.
- 4 Nikolaus Pevsner, *Pioneers of the Modern Movement. From William Morris to Walter Gropius*, 1. vyd. London 1936, 2. vyd. se změněným názvem *Pioneers of Modern Design. From William Morris to Walter Gropius*, New York 1949.
- 5 Alexej Kusák, Hledání ztracené krásy, in: Alexej Kusák – Josef Raban – Miroslav Klivar et al., *O užitém umění*, Praha 1960.
- 6 Lewis Mumford, *Technics and Civilization*, New York 1934.
- 7 Siegfried Giedion, *Mechanization Takes Command. A Contribution to Anonymous History*, New York 1948.
- 8 John Heskett, *Industrial Design*, London 1980.
- 9 Stephen Bayley – Philippe Garner – Deyan Sudjic, *Twentieth Century. Style and Design*, London 1986, s. 168.
- 10 Josef Vydra, *Nové povolání průmyslové výtvarnictví*, Praha 1948.
- 11 Ibidem, s. 69.
- 12 Bruce Archer, *Systematic Method for Designers*, London 1965.
- 13 John Christopher Jones, *Design Methods: seeds of human futures*, Chichester 1970.
- 14 Jiří Štejn, *Metodika tvůrčího procesu průmyslového designu u technických předmětů složitých struktur*, Praha 1976.
- 15 Viz kapitolu věnovanou institucím zaměřeným na podporu designu v Československu.
- 16 Henry-Russel Hitchcock – Philip Johnson, *The International Style. Architecture since 1922*. (kat. výst.), Museum of Modern Art New York 1932.
- 17 Herwin Schaeffer, *The Roots of Modern Design. The Functional Tradition in the 19th Century*, London 1970.
- 18 Ibidem, s. 2.
- 19 Jan Michl, *Funkcionalismus, design, škola, trh. Čtrnáct textů o problémech teorie a praxe moderního designu*, Praha 2012 – Jan Michl, *Co Bauhaus dal – A CO VZAL*, Brno 2020.
- 20 Robert Venturi, *Complexity and Contradiction in Architecture*, New York 1966.
- 21 Milena Lamarová, *Průmyslový design. Stroje / nástroje / průmyslové výrobky*, Praha 1985.
- 22 Např. výstava v Uměleckoprůmyslovém museu Signum design v roce 1999. Milena Lamarová, *Signum design. Český design 1980–1999* (kat. výst.), Uměleckoprůmyslové museum Praha 1999.
- 23 Viz Lamarová (pozn. 21), s. 4.
- 24 Ibidem, s. 7.
- 25 Kjetil Fallan, *Design History. Understanding Theory and Methods*, London, New York 2010, s. xi.
- 26 Carlo Pirovano (ed.), *History of Industrial Design, Vol. 1: 1750–1850, The age of the Industrial Revolution, Vol. 2: 1851–1918, The great emporium of the world, Vol. 3: 1919–1990, The dominion of design*, Milan 1990–1991.
- 27 Victor Margolin, *World History of Design, Vol. 1: Prehistoric Times to World War I, Vol. 2: World War I to World War II*, London, New York 2015.
- 28 Jiří Pelcl, *Český design 1995–2000*, Praha 2001 – Jiří Pelcl, *Design: od myšlenky k realizaci*, Praha 2012.
- 29 Jaroslav Polanecký, Průmyslový design 1945–1960. Ideologie versus kontinuita, in: Igor Janovský – Jana Kleinová – Hynek Střiteský (edd.), *Věda a technika v Československu v letech. 1945–1960. Práce z dějin techniky a přírodních věd 24*, Praha, 2010.
- 30 Jana Pauly (ed.), *Z dějin průmyslového designu 1. Rozpravy Národního technického muzea v Praze 141*. Praha 1996. Semináře s účastí designérů-pamětníků se staly zdrojem pro přípravu prvních výstav z dějin průmyslového designu v NTM. Základem činnosti oddělení i budování sbírky průmyslového designu (s důležitou rolí doprovodné dokumentace) bylo sledování tvorby jednotlivých designérů v technických oborech v přímé vazbě na výrobní podniky a v celém procesu designérské práce.
- 31 Např. Jana Pauly – Jiří Hulák, *DESIGNPRO. Český průmyslový design 1990–2010*, Praha 2010.
- 32 Iva Knobloch – Radim Vondráček (edd.), *Design v českých zemích 1900–2000. Instituce moderního designu*, Praha 2016.

Výtvarníci „mezi špendlíkem a lokomotivou“

Čeští designéři napříč technickými obory a 20. stoletím

Jiří Hulák, spolupráce Johanna Pauly

Od špendlíku po lokomotivu...

Tento slogan se objevil v propagaci výrobků ČKD už na přelomu dvacátých a třicátých let. Československý průmysl té doby mohl těžit nejen z ambic mladé republiky, ale snad ještě více z dynamického vývoje, který započal zejména v druhé polovině předchozího století v rámci rakousko-uherské monarchie. Záhy nato sice propukla světová hospodářská krize, po jejím překonání však začalo přibývat pozoruhodných individuálních počinů v podobě nových konstrukcí a technologií. Měnil se také celkový charakter tuzemského průmyslu s větším podílem strojírenských oborů i rostoucí důležitostí výzkumu a vývoje. Záhy nato pak sehrála pozitivní roli v rozvoji dosud neužívaných postupů a organizace výroby dokonce i vnucená výroba pro zbrojní mašinerii Třetí říše v době německé okupace

Sousloví „od špendlíku po lokomotivu“ pak snad ještě lépe charakterizuje nápadně široký záběr těžkého, dopravního a tzv. spotřebního strojírenství, elektrotechniky, mimo záběr této publikace pak sklářského, keramického, nábytkářského průmyslu i dalších výrobních odvětví v poválečném Československu. Zhruba během prvního desetiletí po únorovém puči v roce 1948 se znárodněný československý průmysl stal svého druhu světovým unikátem. Výroba menší země s nevyrovnaným potenciálem západní a východní části území obsáhla v šedesátých letech oborové rozpětí a často i objem srovnatelný snad jen s několikánásobně většími nejnस्पělejšími evropskými státy. Hlavním důvodem této „hypertrofie“ tuzemského průmyslu, s využitím potenciálu předchozích období, byla (opět) vynucená výrobní orientace, tentokrát na těžký průmysl, ale i zásobování nové „velké říše“. Tou byl nyní „lidově-demokratický tábor“ či „světová socialistická soustava“, sestávající převážně ze zemí s podstatně méně rozvinutým nebo vyloženě zastaralým průmyslem).¹



← Práce na sádrové maketě čela lokomotivy Škoda 32 E podle návrhu Otakara Diblíka, Prázdninová praxe studentů sochařství Akademie výtvarných umění v Praze. Závody V. I. Lenina, Plzeň, 1963. Národní technické muzeum, oborová dokumentace průmyslového designu.

Není-li uvedeno jinak, použitý obrazový materiál pochází z oborové dokumentace průmyslového designu NTM, Archivu NTM a archivu autora.

Na druhou stranu – shodou ne právě příznivých okolností – se právě až po druhé světové válce rozvinul v celosvětovém měřítku průmyslový design jako samostatný multidisciplinární obor s vlastní tvůrčí metodologií.

Pokud můžeme v souvislosti s obdobím padesátých a šedesátých let mluvit o československé či české designéřské scéně, lze konstatovat, že její jedinečná, velmi specifická až svérázná podoba byla výslednicí téměř bizarního propojení různých, podobně neobvyklých jevů. Na jedné straně zmiňovaná „hypertrofie průmyslu“, na straně druhé úctyhodné avantgardní tradice, spojené s předními osobnostmi progresivních proudů české architektury i výtvarného umění. Zde je třeba připomenout především Svaz českého díla, zrušený po roce 1948. Že nejde jen o pouhý dojem, může napovědět už fakt, že většina poválečných průkopníků českého resp. československého designu se rekrutovala z řad absolventů Pavla Janáka či jeho žáků na Uměleckoprůmyslové škole, případně byli vyškoleni či inspirováni prostřednictvím některých mimořádných osobností našeho meziválečného výtvarného života.

Tato kapitola se snaží předestřít konkrétní a plastický, ale samozřejmě nutně nikoli vyčerpávající obraz onoho podivuhodného jevu s projektovým názvem „Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl“. Z tohoto důvodu má oborové řazení, navazující na částečně realizované, ale z větší části již jen pro tisk připravené publikace Jany (Johanny) Pauly a Jiřího Huláka *Stopy designu ve sbírkách NTM (1998–2002)*.

Ačkoliv onen příslovečný špendlík se zřejmě nikdy nestal předmětem zlepšování tvaru a funkce prostřednictvím průmyslových designérů, přesto můžeme sledovat bezesporu obdivuhodné oborové rozpětí, jímž se dokázali „prokousat“ protagonisté československého designu zvláště v druhé polovině minulého století. Pokud bychom tedy měli být přesnější, měli bychom mluvit například o designu od stolní lampy po obráběcí stroj nebo od kancelářské sešívačky po těžební bagr – ať už suchozemský nebo vodní.

Tradice a kultura...

...československé výroby. Tak nazval Jan Kotík svého druhu průkopnickou publikaci z roku 1954. Jejím cílem bylo zhodnotit dosavadní výsledky na poli výtvarné kultury řemeslné a průmyslové výroby v Československu. Byť zde v souladu s „diktátem doby“ vyznívá tehdejší současnost jako vrchol vývoje, lze souhlasit se základní myšlenkou, která se zde přinejmenším nabízí – a to právě s platností pro tuzemský strojírenský průmysl. Bez ohledu na to, zda máme doloženou účast architekta nebo výtvarníka na vývoji stroje, dopravního prostředku či jiného technického výrobku, můžeme totiž konstatovat zpravidla dobrou úroveň tvarového řešení, zejména ucelenost tvaru a proporční vyváženost. Určitý „indikátor“ pak máme ve srovnání s mnohdy špičkovými zahraničními výrobky, alespoň co se jejich technických kvalit týče.²

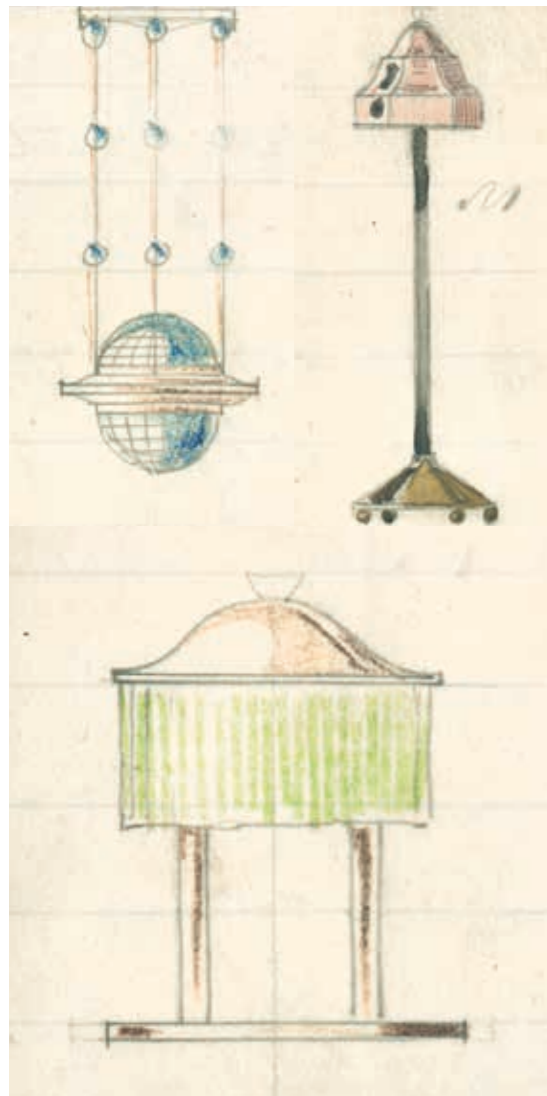
Tato tradice a kultura samozřejmě neprostupuje všemi obory – ani všemi obdobími – naší techniky a průmyslu stejnou měrou. Existují ovšem „silné“ a zároveň tradiční disciplíny, kde můžeme vysokou estetickou i uživatelskou úroveň v tvarovém řešení, ale také v kvalitě zpracování vysledovat přinejmenším do druhé poloviny 19. století. Jde především o obory se značnými nároky na řemeslnou práci, s níž se jako nezbytný předpoklad pro vysoké hodnocení „celkové kultury“ výrobku nezbytně pojí výtvarná úroveň a vynalézatost v technickém, dispozičním resp. uživatelsky funkčním řešení. Vzhledem k tradici a kultuře českého umění – ale také propojení českého uměleckého prostředí s německojazyčnou scénou – nepřekvapí důležitá role architektů, zvláště pak tvůrců nastupující moderny i pozdějších avantgardních směrů.

Dobré světlo, více vkusu

*„Všechny hmoty jsou krásné, hrají-li
čistě a hlasitě kousek, který dovedou.“*

Karel Čapek

Lze říci, že v návrhu svítidel se velmi intenzivně potkávají potřeby praktické s „touhou po kráse“ stejně dlouho a přinejmenším stejně výrazně jako v případě nábytku – mluvíme-li samozřejmě o svítidlech a nábytku pro reprezentativnější interiéry. Šlo o držáky loučí, svícny, olejové kahany či dokonalejší olejové lampy, jejichž tvary, barevnost, dekor a povrch byly odedávna předmětem zručnosti a výtvarného nadání kameníků, kovářů, keramiků, pasířů a dalších uměleckých řemeslníků, kteří uměli zpracovávat potřebný materiál do požadované podoby. A také předmětem zájmu a invence architektů a dalších umělců, kteří příležitostně taková svítidla navrhovali, zvláště pro reprezentativní účely a mimořádné příležitosti.



Závěsné, stojanové a stolní svítidlo podle návrhu Josefa Chochola, kresby z Pomocní knihy dílenské firmy Franta Anýž z roku 1911. Stolní lampa, vyrobená pro Artěl ve čtyřech exemplářích, objevila Jana (Johanna) Pauly v depozitáři NTM. Po restaurování je vystaveno v části věnované kubismu expozice Architektura, stavitelství, design Národního technického muzea.



firmy Franta Anýž produkce bezozdobných, moderních, účelně navrhovaných svítidel se značkou IAS – Inženýr Anýž Svítidla.

Jaroslav Anýž mimo jiné navrhl a nechal si patentovat otočný kloub pro svítidla, a jeho technicky nejzajímavějším a nejúspěšnějším projektem bylo bezestinné operační svítidlo IAS Operativ, vyráběné řadu let v několika provedeních a velikostech.

Anýžovou konkurencí – alespoň co do modernosti návrhů a kvality jejich realizace – byli další soukromí výrobci, mezi nimiž vynikala firma Josefa Vorla. Vorel, pasíř a cizelér, o pouhých sedm let mladší než Franta Anýž, pracoval nejprve jako restaurátor. Teprve po zkušenostech ve výrobě lustrů u samotného Františka Křižíka založil v roce 1920 vlastní firmu na pražských Vinohradech. Specializoval se na odlévané sošky menší velikosti (např. podle návrhů sochaře Jaroslava Horejce), kování – a samozřejmě výrobu svítidel. Ta dodával jak např. Václavu M. Havlovi pro Barrandovské terasy, tak i běžným zákazníkům.





V jeho firmě vznikla řada prvotřídních funkcionalistických svítidel; k nejzajímavějším patří pojezdny reflektor – opět podle návrhu Miloslava Prokopa.

K malým a téměř neznámým výrobcům svítidel patřil také Leonard Beitler (Beutler), který po přesídlení z Brna založil v roce 1924 svůj podnik přímo v novostavbě vlastního domu v pražské vilové kolonii Ořechovka. V kvalitě a modernosti vyráběných svítidel se vyrovnal předním výrobcům včetně Franty Anýže, jehož dokázal i předstihnout ve výběrovém řízení, a téměř se mu vyrovnat v prestiži spolupráce s architekty a dalšími zákazníky (Pavel Janák, Otto Rothmayer, Správa Pražského hradu). Osobnost Leonarda Beitlera pro sbírku NTM objevila Jana (Johanna) Pauly koncem 90. let. Tehdy se ukázalo, že své největší vzory a zároveň konkurenty mohl dokonce předčit ve vynalézavosti a novátorství.

Nyní je však nutno se konečně blíže zmínit o několikrát jmenované osobnosti Miloslava Prokopa. Tento absolvent elektrotechniky na pražské technice, patřící ke mladé generaci meziválečných tvůrců narozených na přelomu století (1896) byl ústřední postavou téměř veškerého progresivního tuzemského dění týkajícího se vývoje a propagace moderního osvětlení. V této oblasti byl veřejně i publikačně činný, a jeho osvětlová činnost se propojila

V meziválečném období vyráběla firma Franta Anýž širokou škálu svítidel ve stylovém rozpětí od tzv. holandských lustrů přes příkladné ukázky tendence art deco až po funkcionalistické typy značky IAS, o níž se zasloužil Anýžův syn Jaroslav.

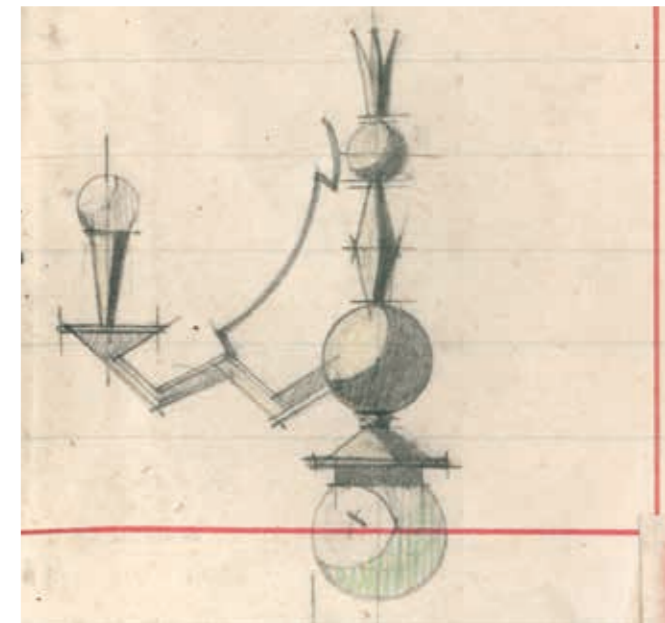


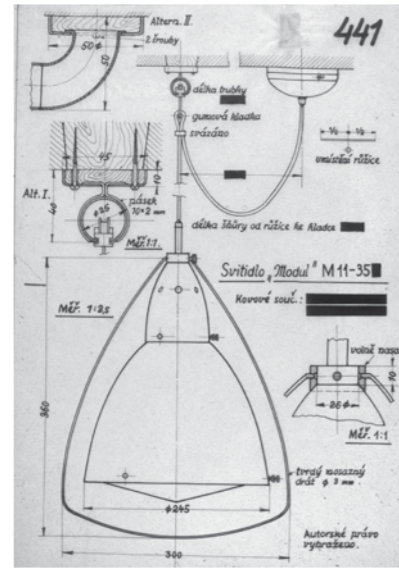
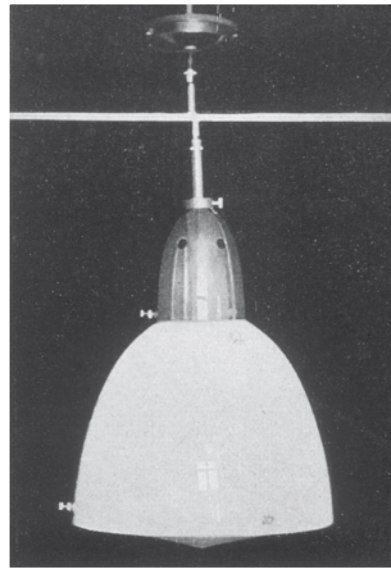
i s činností kurátorskou – ve dvacátých letech založil a několik desetiletí vedl unikátní sbírku svítidel a světelných zdrojů v dnešním Národním technickém muzeu. Pokud jde o vlastní projekční praxi, Prokop se vyprofiloval jako komplexní tvůrčí osobnost, propojující vědecký, technický a designérský přístup k vývoji svítidel. To se projevilo už v prvním z jeho nejvýznamnějších angažmá, práce ve sklárně Josef Inwald v Praze na Zlíchově koncem dvacátých let. Při této firmě založil světelně-technickou fotometrickou laboratoř, která představovala pro Prokopa nezbytné – jinak ovšem dosti unikátní – zázemí pro průběžné ověřování správnosti postupů vývojové práce na jednotlivých typech svítidel. V kolekci Modul uplatnil, jak už název napovídá, modulární či „stavebnicové“ řešení sériově vyráběných skleněných dílů, navíc s velkou pozorností k navrženému materiálu.³ Právě za ni získal první cenu v soutěži na průmyslově vyráběná bytová svítidla, kterou vypsala Elektrotechnický svaz československý a Svaz československého díla u příležitosti Výstavy soudobé kultury v Brně v roce 1928. Tak se Miloslav Prokop, řečeno moderním jazykem, uvedl jako respektovaný designér. Stal se i důležitým činitelem tuzemské moderní kultury v oblasti interiérů i průmyslové výroby.

Zároveň vytvořil desítky projektů osvětlení pro interiéry i exteriéry ve spolupráci s významnými architekty včetně Josefa Gočára, Pavla Janáka, Jana E. Kouly, Jaromíra Krejčara či Ladislava Žáka. Osvětloval Strakovu Akademii, Černínský a Valdštejnský palác, památník Žižkov, novostavbu budovy Mánes, Barrandovské terasy, Radiopalác v Praze, Veletržní palác, řadu pasáží, biografů, divadel. Pro Janákův hotel Juliš v Praze projektoval svítící strop interiéru kavárny a cukrárny i působivou skleněnou fasádu, osvětlenou neоновými trubkami.

Vrátíme-li se k sériové resp. malosériové výrobě, Miloslav Prokop navrhoval svítidla také pro firmy Franta Anýž Praha, Josef Vorel, Napako Praha, Českomoravské sklárny, a. s. Praha a další výrobce. Návrhy, které koncem dvacátých let začal vyrábět Franta Anýž, byly jako určitý symbol nového životního stylu propagovány tisky Krásné jizby v Praze – i s ukázkou ideální křivky svítivosti. Právě Prokopův vliv podnítil Jaroslava Anýže, ale i jiné návrháře, podnikatele a výrobce, k tvorbě a výrobě moderních, všestranně promyšlených svítidel. V průběhu třicátých let pak mimo jiné navrhoval interiérová kovová svítidla řady TYP, která kombinoval se skleněnými díly z Inwaldových skláren podle svých vlastních návrhů.

Miloslava Prokopa můžeme bezesporu považovat nejen za mimořádně všestranného a komplexního návrháře svítidel, a jeho mezinárodní přesah





SVITIDLO „MODUL“ TYP L 2.

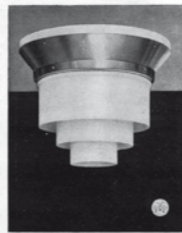
STROPNÍ STUPŇOVITÉ SVITIDLO Z HEDVÁBNÉ MDLEHO ROZPTYLNÉHO SKLA „REFLEKTIV“.

Sestává ze tří skleněných válců dolů otevřených.

Velmi hospodárné svítidlo s výhodným rozdělením světla. Dává neoslňující, příjemně rozptýlené světlo a je odhadou každé místnosti svým tvarem i dokonalým provedením. Nezadržuje prachu.

Hotoví se v různé úpravě kovových součástí a ve dvou velikostech:

- největšího skla 24 cm, pro žárovky 40 až 75 W.
- největšího skla 30 cm, pro žárovky 75 až 150 W.

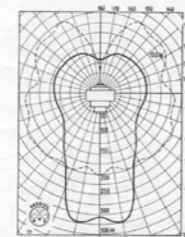


„Modul“ typ L 2.

Každé svítidlo typu L 1 nebo L 2 je opatřeno mimo značku továrny i kontrolní značkou E. S. C.



SVITIDLA „MODUL“ L 1 A L 2 OBRZELA I. CENU V SOUČETI SVITIDEL, PORADANE SVAZEM ČSL DÍLA A ELEKTROTECHNICKÝM SVAZEM ČSL.



POUŽITÍ:

Doporučuje se pro osvětlení veřejných místností, bytů, kanceláří, obchodních místností, pasáží a chodeb, zvláště pak pro místnosti nižší, kde nelze použít závěs.

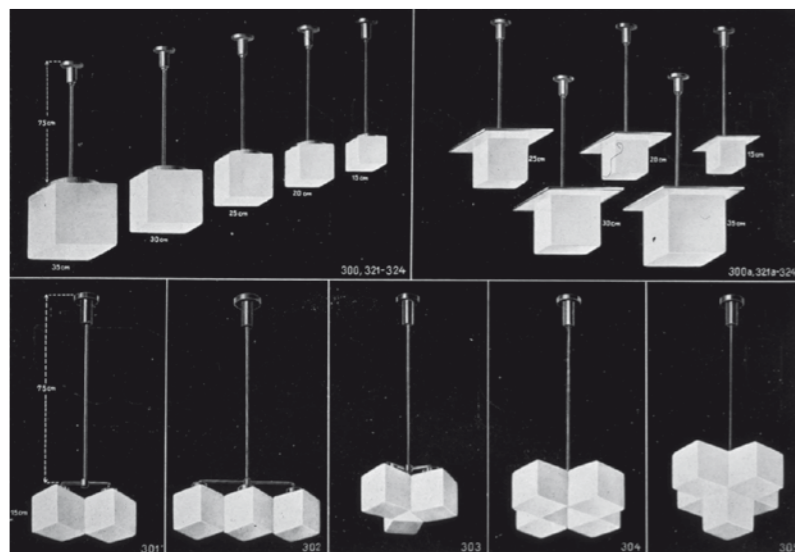
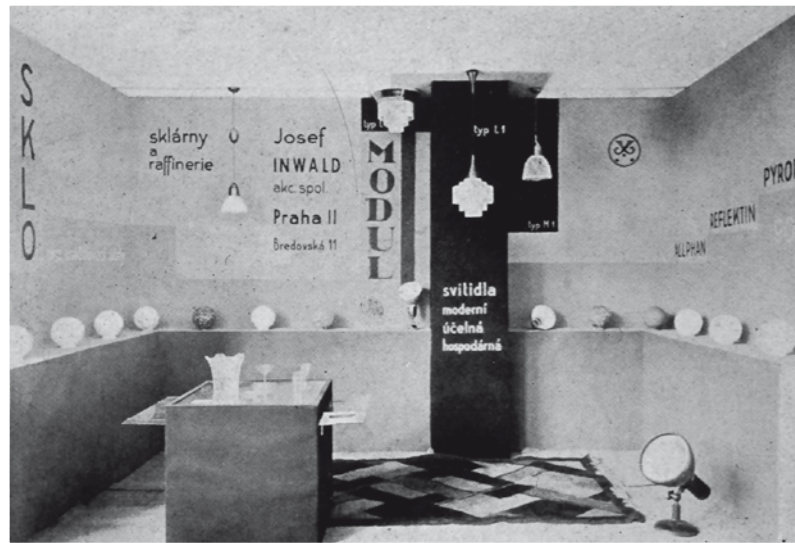
Pro příjemné osvětlení a naprostou hygieničnost (nezadržuje prachu) hodí se zvláště dobře pro nemocnice a posil.

Doporučuje se vždy použít mdlé žárovky.

Raďte si vyzádaní prospekty a bližší informace

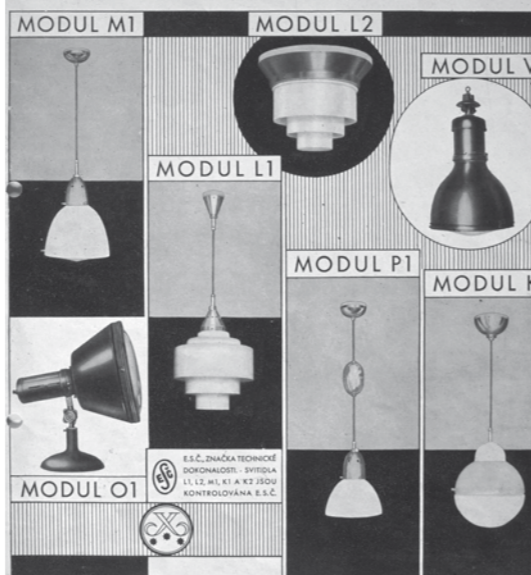
Diagram světlosti typu L 2

SKLÁRNY A RAFFINERIE JOSEF INWALD A. S., PRAHA-ZLÍCHOV



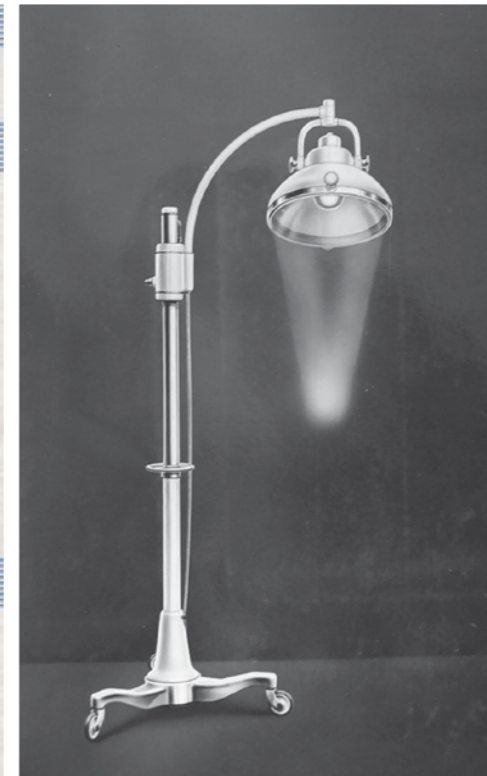
MODUL ovládá SVĚTLO

SVĚTLO MÁ SVÉ ZÁKONY, NA NICHŽ NELZE NIČEHO ZMĚNITI. TOLIKO ÚČEL ROZHODUJE O TVARU SVITIDLA. ÚČELNÝ TVAR JE HOSPODÁRNÝ A KRÁSNÝ



PRODEJNÍ KANCELÁŘ SKLÁREN A RAFFINERIE
JOSEF INWALD A. S., PRAHA II.
BŘEDOVSKÁ 11. TELEFON 210-62, 240-96. — DODAJÍ ODBORNÉ ZÁVODY

2

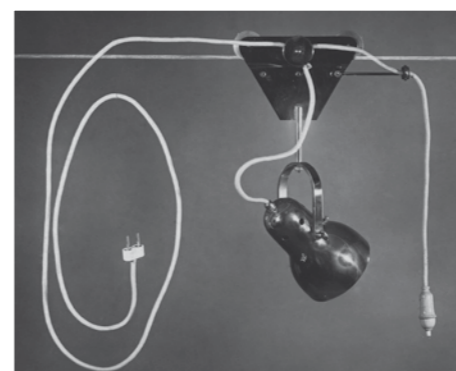


1 Ucelený výrobní program svítidel Modul z Inwaldových skláren podle návrhu Miloslava Prokopa zahrnoval několik řad interiérového i exteriérového osvětlení budouc označených písmeny, využívajících skladebného systému typizovaných skleněných a kovových dílů.

2 Katalog svítidel řady IAS Operativ a tovární fotografie ukazující vysokou úroveň propagace fy Franta Anýž i návrhářské práce autora svítidla Jaroslava Anýže.

3 Svítidla českých výrobců se vyznačovala jak vysokou estetickou úrovní a kvalitou zpracování, tak i vynalézavostí po stránce tvarové-technického řešení. Nahoře ukázky prospektů fy Josef Vorel a pojezdová lampa téhož výrobce podle návrhu Miloslava Prokopa, dole unikátní stolní lampa Leonarda Beitlera s polohovatelným stojanem i stínidlem.

3





Stránka z katalogu družstva NAPAKO, 1966.

nespočíval jen v členství (a od r. 1928 i ve funkci jednatele) Mezinárodní osvětlovací komise. Jeho návrhy a realizace si nikterak nezadají se špičkovými počiny té doby, včetně svítidel firmy Körting & Matthiesen (značka Kandem) podle návrhu absolventky Bauhausu Marianne Brandt.⁴

Všechny jmenované ostatní soukromé firmy byly znárodněny v roce 1948. Poté například z firmy bratrů Anžových vznikly Závody umělecké kovovýroby (ZUKOV), i nadále vyrábějící také svítidla do interiéru. Leonard Beitler působil jako mistr pasiřského odborného výcviku pod hlavičkou Ústředí uměleckých řemesel⁵.

Tím významnější místo zaujalo v poválečném designu, navzdory omezenému technologickému zájmu, družstvo NAPAKO (nástrojaři-pasíři-kovotlačitelé), založené roku 1919. To díky svému statutu dále nerušeně pokračovalo ve své činnosti. Díky osobnosti návrháře Josefa Hůrky ji pak v průběhu padesátých a šedesátých let rozvinulo jako výrobce sériových svítidel pro tuzemské domácnosti.

Kovová svítidla lapidárních tvarů byla odrazem výrobních možností družstva. Jednoduché výrobní postupy zámečnické a pasiřské výroby s ko-

ovotlačitelskou dílnou byly totožné jako v 1. polovině 20. století. V podstatě jediným zpracovávaným materiálem byl ocelový plech a kulatina. Maximální možnou povrchovou úpravou bylo pokovení nebo nástřík vypalovací barvou. Materiálové kombinace byly možné se skleněnými lisofoukanými díly. Forma svítidel odpovídala tvarovým trendům v osvětlovací technice, blíží se více skandinávskému a západoněmeckému racionálnímu pojetí, než uvolněným „fantazijním“ italským formám. Pro mnoho spotřebitelů byla tato svítidla příliš strohá a nedekorativní. Ale právě pro tuto tvarovou čistotu výrazu, splňující estetická i funkční kritéria „nové moderny“ byla Hůrkova svítidla pravidelně od 60. let oceňována v soutěži Vynikající výrobek roku.

V šedesátých letech vyráběla svítidla také další družstva, především pražský Drupol a brněnský Drukov, jejichž výrobky jsou dnes spolu se svítidly NAPAKO oceňovány jako příklady kvalitního designu šedesátých let.

Kombinovaná skleněná i kovová svítidla vyráběl n. p. Lustry v Kamenickém Šenově, který navazoval na stoletou tradici výroby křišťálových lustrů v tomto kraji. Vedle klasického sortimentu skleněných ověskových lustrů na profilovaných mosazných monturách vyráběl moderní typy závěsných, nástěnných a stolních svítidel. Ve vývojovém oddělení pracovalo několik vzorkařů a průmyslových designérů, většinou odchovanců místní specializované sklářské

školy. Jedněmi z nich byli Josef Hejtman a Josef Bejvl, většinou absolventi kamenickošenovské sklářské průmyslovky.

Osvětlovací sklo Valašské Meziříčí, sklárna a tradicí od poloviny 19. století, rozvinula ve třicátých letech spolupráci s významnými výtvarníky. Za války zřídila světelně technickou laboratoř. Ve spolupráci s M. Prokopem vyráběla účelná svítidla Saturn, a v šedesátých letech v novém vývojovém oddělení vznikaly ve spolupráci návrhářů Františka Zemka, J. A. Junka a Karla Volfa kolekce svítidel z lisofoukaného opálového a barevně přejímaného skla pro zahraniční i tuzemský trh.

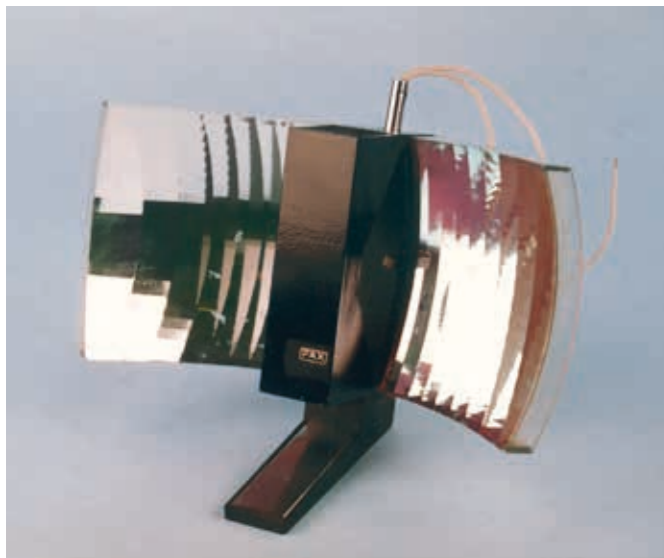
Po nadějném vývoji v první polovině šedesátých let s množstvím nových prototypů, z nichž se ovšem jen část dostala do výroby, prožívala výroba kvalitních a designérsky invenčně řešených tuzemských svítidel spíše stagnaci.⁶ Kromě pokračující produkce pražského Napaka, kam na počátku osmdesátých let na místo Josefa Hůrky nastoupil designér Josef Mara, patřil k výjimkám podnik TESLA Holešovice, pro nějž navrhl sérii moderních stolních svítidel absolvent ateliéru tvarování užitkových předmětů pražské VŠUP Karel Novotný.



Tři z nejceněnějších svítidel různého řešení a velikosti, vyráběných v šedesátých letech podle návrhu Josefa Hůrky: malá lampička DRUPOL, stolní lampa NAPAKO a polohovatelná lampa k pracovnímu stolu téhož výrobce.

Příklad „bruselských“ lustrů z produkce závodu Osvětlovací sklo Valašské Meziříčí.





Výčet autorů a realizací v této kapitole nemůže být úplný, ale v části pojednávající o svítidlech je nutno se zmínit ještě alespoň o práci Miloše Hájka, který se v sedmdesátých letech specializoval na návrh lékařské techniky pro modřanskou Chiranu. V tomto případě jde o svítidlo, resp. řadu svítidel pro lékařské účely pro Strojsmalt Brno, které se pro své funkční, ale zřejmě i estetické kvality dočkalo dlouhotrvající výroby.⁷ Vysoce účinný světelný zdroj byl umístěn v hranolu z černě smaltovaného plechu, stínící střední část svítidla. Optimální rozptyl světla zajišťovala dvě symetrická plastová boční křídla s mělce profilovanými, vakuově pokovenými zrcadlovými plochami. Nadčasový a tvarově nekonvenční přístup v řešení lékařského svítidla svědčí nejen o silné tvůrčí invenci designéra, ale i o znamenité spolupráci s konstruktéry. Svítidlo bylo oceněno jako Vynikající výrobek roku 1973. Reflektor byl brněnským Strojsmaltem vyráběn v nezměněné podobě více než 20 let a osvětloval pracoviště v zubolékařských ordinacích nejméně do poloviny 90. let, kdy byl nahrazen výkonnějšími a modernějšími zahraničními reflektory. Součástí Hájkovy práce pro Strojsmalt byl i návrh modulárního chirurgického reflektoru se zrcadlovými plochami s možností zavěšení na kloubových ramenech od stropu, nebo je umisťovat na pojízdný stojan.

Lze říci, že estetickou ani užitnou hodnotou tento výrobek nikterak nezaostává za Anýžovými svítidly IAS Operativ.

Prototypy svítidel z osmdesátých let podle návrhu Josefa Mary (NAPAKO) a Karla Novotného (TESLA Holešovice)

Zubolékařské a operační svítidlo ze sedmdesátých let, zřejmě nejrozšířenějších práce Miloše Hájka.



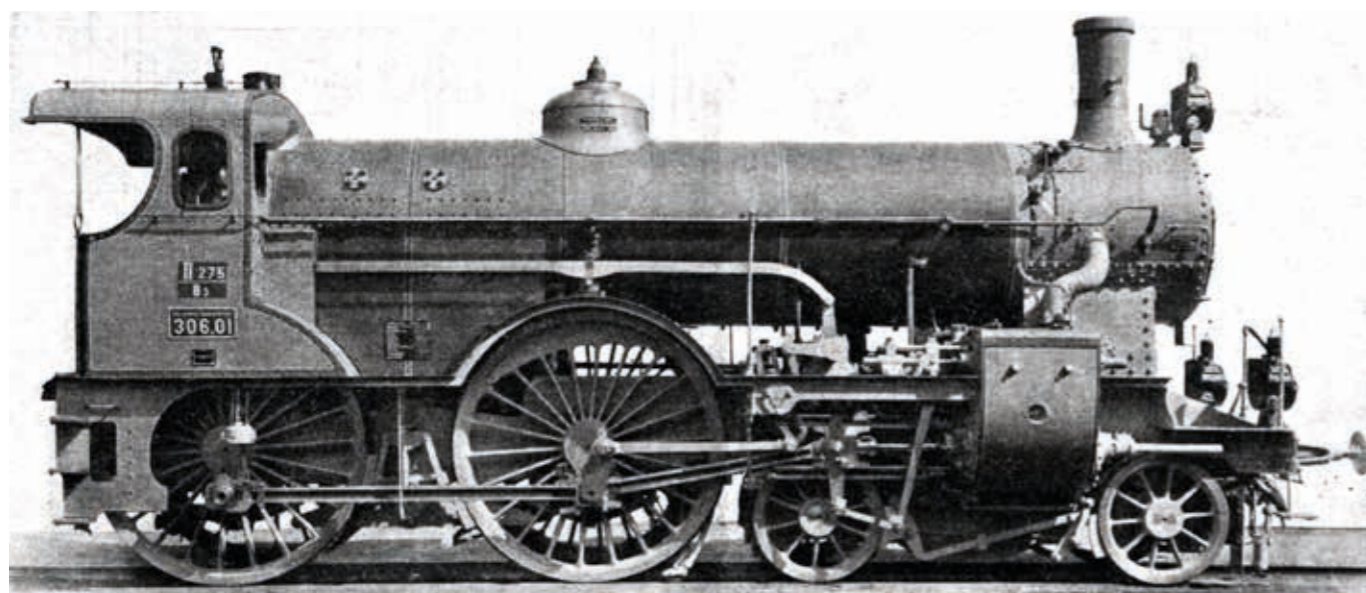
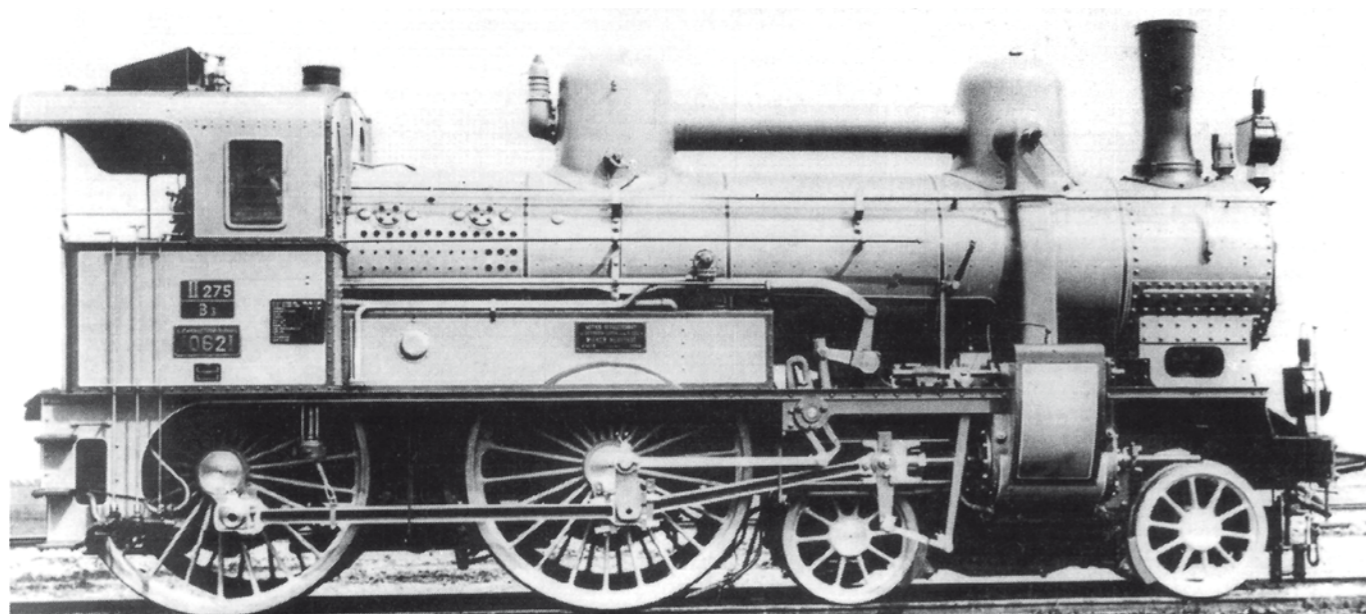
Umění na kolejích

„Živá socha“ i „design pastelem“

Kolejová hnací vozidla, která dominovala železnicím téměř 150 let – tedy parní lokomotivy – vynikají odhalením většiny technických prvků bez možnosti jakéhokoli „přidavného“ výtvarného pojednání. Přesto díky svým proporcím i pohyblivému účinku kol, ojnic a dalších mechanismů jim byl posléze přiznán statut téměř uměleckého díla – „pohyblivé sochy“. Navíc vrchní inženýři jednotlivých železničních společností v „pravlasti lokomotivy“ – Anglii – dbali na estetické kvality těchto strojů i desítky let poté, co tvarové řešení ostatních britských strojírenských výrobků ovládla ryze konstrukční a ekonomická hlediska.⁸ Studijní návštěvu Velké Británie pak vykonal i vrchní konstruktér c. a k. rakouských státních drah Karl Gölsdorf, který záhy nato proslul jako jeden z největších „estétů“ mezi konstruktéry parních lokomotiv. K této tradici se, lze říci, přihlásila i vznikající „česká konstrukční škola“. Šlo o jednu z několika „národních lokomotivních škol“ s charakteristickým tvarovým pojetím, oceňovaným i v zahraničí pro svou vysokou estetickou úroveň. Proporčně čisté a nekomplikované, neokázalé a zároveň velmi elegantní až ušlechtilé tvary jsou charakteristické už pro konstrukce průkopníka této konstrukční školy Ing. Vojtěcha Kryšpína (1876–1959) jako hlavního konstruktéra lokomotivky Českomoravské továrny na stroje, pozdější ČKD. Kryšpínova konstruktérská dráha vyvrcholila lokomotivou řady 365.0 z roku 1921. zejména po stránce estetické zahájila určitou „klasickou řadu“ československých lokomotiv, k níž

se brzy přidalo proslulé „Mikádo“ řady 387.0, první rychlíková lokomotiva ze Škodových závodů v Plzni, považovaná také za první skutečnou rychlíkovou lokomotivu ČSD.⁹ Neopomenutelnou postavou v estetické kultuře kolejových vozidel druhé čtvrtiny minulého století byl Ing. Vlastimil Mareš (1896–1979), konstruktér a ministerský rada prvorepublikového i poválečného Ministerstva železnic. Ve svém úsilí o „krásné lokomotivy“ prosadil nový typ lokomotivních kabin, přinášející nejen modernější a ucelenější tvar této partie i celé lokomotivy, ale také podstatně lepší komfort posádky. Zasloužil se o jednotný vzhled resp. unifikované tvarové řešení a technologické provedení všech nástaveb na lokomotivním kotli. To vše zřejmě překonává Marešova zásluha jiného druhu – navázání spolupráce s „malířem železnic“ Vilémem Kreibichem. Ta vyústila

Lokomotivy konstrukce Karla Gölsdorfa z doby před a po studijní návštěvě Velké Británie.



nejen v celoživotní přátelství obou pozoruhodných osobností, ale především v pozdější Kreibichovo působení ve vývoji parních lokomotiv, resp. prvenství v designérském řešení našich železničních vozidel vůbec. Šlo o rychlíkovou lokomotivu řady 489.0 ČSD z plzeňské Škody, známou pod přezdívkou „Albatros“, která je mezinárodně uznávána jako jedna z esteticky nejzdařilejších parních lokomotiv vůbec. Její celkové tvary se však blíží ostatním československým lokomotivám té doby, což nelze říci o zřejmě vrcholné a poslední Kreibichově práci, návrhu lokomotiv tzv. čtvrté generace z konce čtyřicátých let.

Viléma Kreibicha můžeme považovat za vzácný, ne-li jediný protějšek Otto Kuhlera (1894–1977), naturalizovaného Američana německého původu. Kuhler je hodnocen jako nejproduktivnější designér železničních vozidel a zároveň malíř námětů z železničního prostředí. O desetiletí staršímu Kreibichovi už ovšem nebyla dopřána možnost delšího designérského působení ani možnost podílet se na vývoji lokomotiv nových trakcí.

Ve vzácně zachované pozůstalosti Viléma Kreibicha lze vysledovat unikátně zachycený proces i konkrétní způsob práce, k níž patřil zájem o nejmenší detaily, důležité pro funkci stroje i práci posádky lokomotivy. Nechybí ani studie proporčních vztahů a rešerše i analýza tvarově-technického řešení lokomotiv z celého světa. V archivu Národního technického muzea je zachováno několik potvrzených Kreibichových žadanek o cestu lokomotivou společně s její posádkou na vlastní nebezpečí.



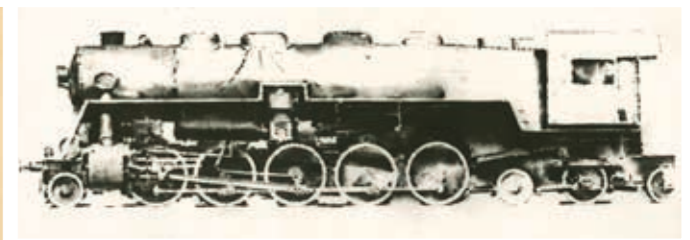
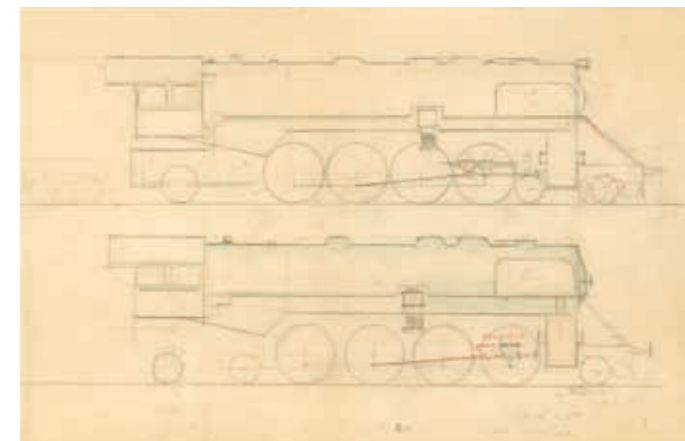
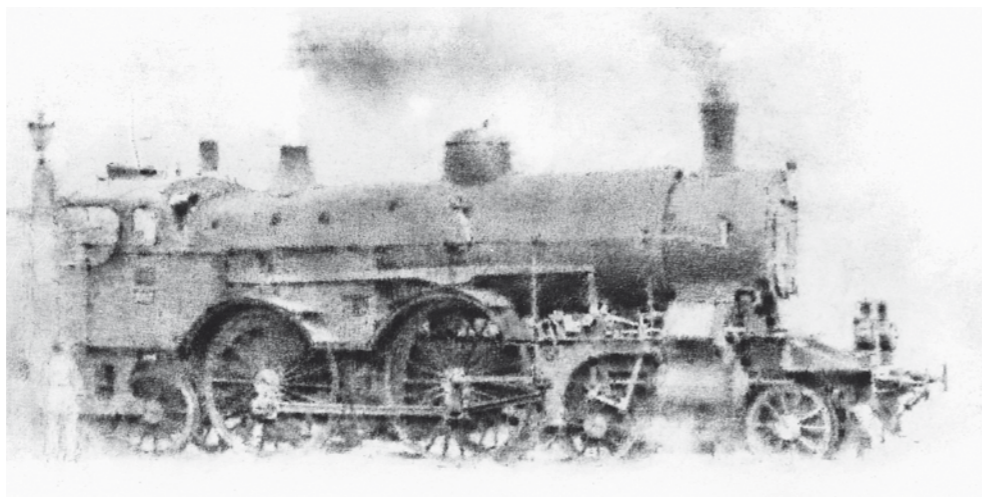
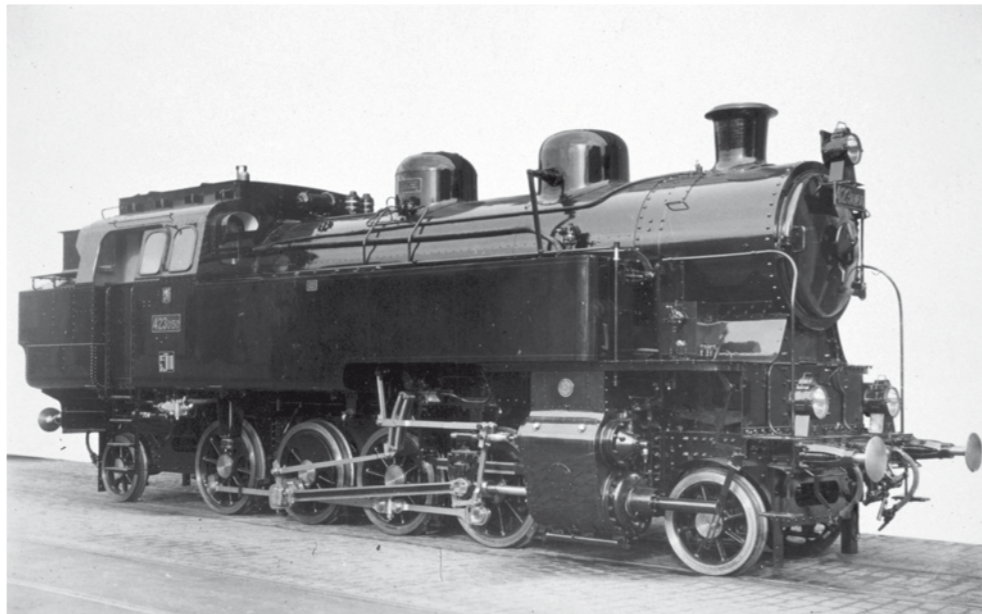
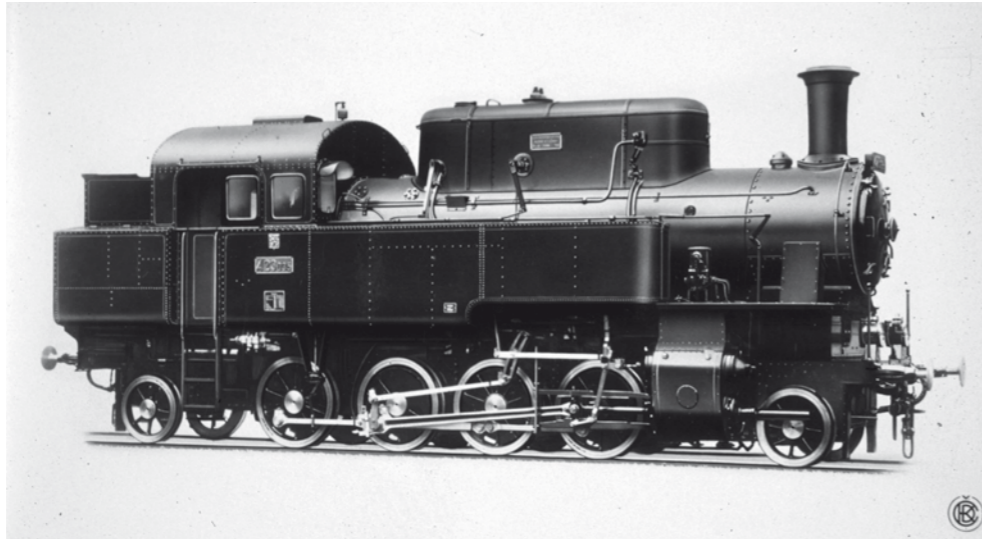
Poslední lokomotiva konstrukce Vojtěcha Kryšpína z ČKD, řada 365.0 (1921).

První plnohodnotná rychlíková lokomotiva československé konstrukce a výroby, „Mikádo“ řady 387.0 (1927).



1
Lokomotiva 423.0 pro místní dráhy zvaná „malý bejček“ v podobě z průběhu výroby a „po zásahu“ na popud Ing. Vlastimila Mareše.

2
Vilém Kreibich se věnoval železniční problematice už jako student Akademie umění (lokomotiva rakouské řady 108 krátce po vyrobení v Českomoravské strojárně v Praze, 1901). Lokomotivám ČSD dodal v době hospodářské krize atraktivnější barevné schéma (počínaje řadou 486.0 z r. 1933, kterou zachytil na vlastní dobové malbě), Škodovými závody v Plzni a mnoha dalšími objednatelům pak řadu rozměrných pláten i reklamních ilustrací. Po druhé světové válce se soustředil na navrhování parních lokomotiv v těsné součinnosti s konstruktéry.



Víc než „skříň“

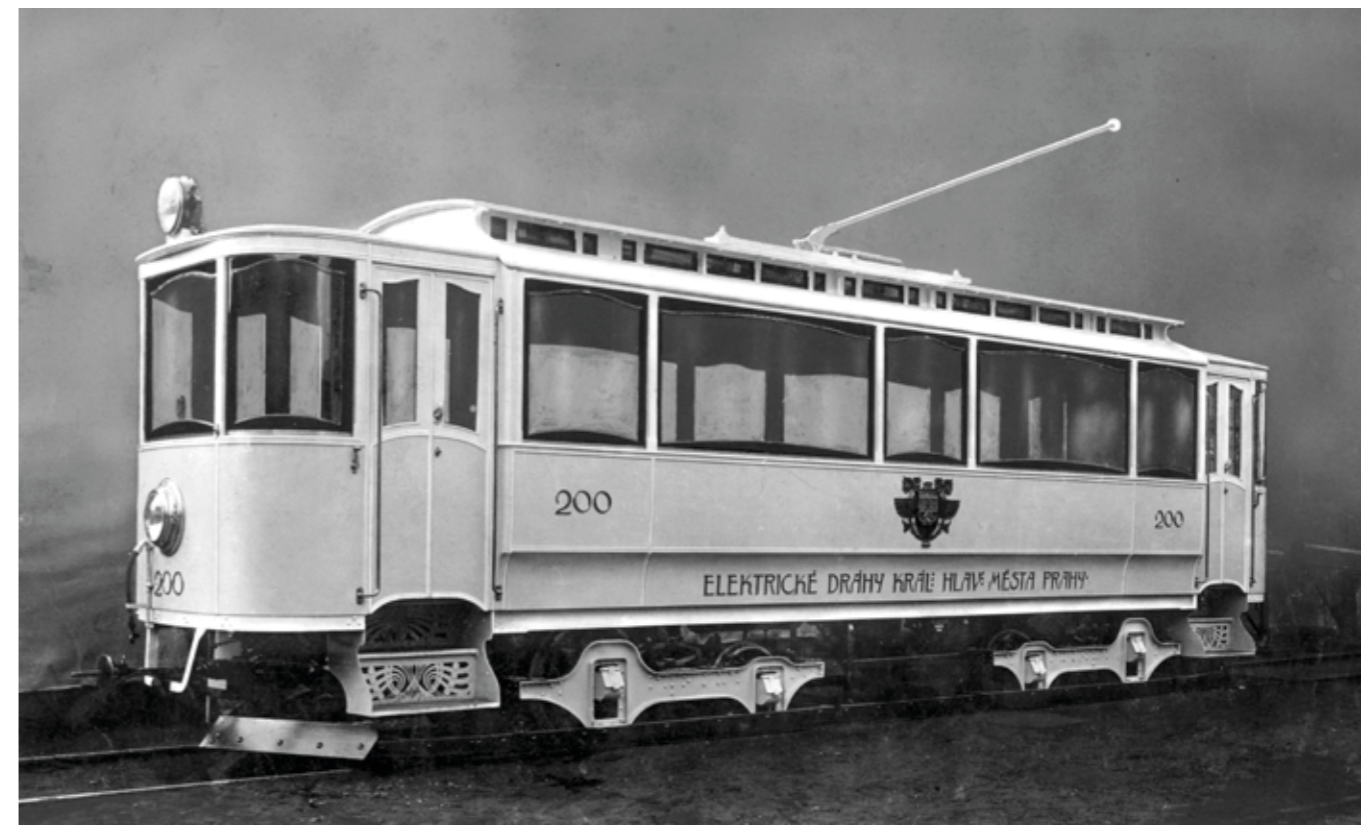
Ještě podstatně dříve než v případě parních lokomotiv se v našem prostředí projevila práce specialistů na tvarové – vzhledem k vývoji v prvních zhruba 25 letech snad lépe řečeno architektonické – řešení osobních kolejových vozidel, přesněji řečeno salonních vozů. Primát zde drží smíchovská Ringhofferova vagónka, kde už v roce 1875 zahájila svou činnost samostatná konstrukční kancelář. Nedlouho poté zde začaly vznikat salonní vagony pro evropské panovnícké dvory, při jejichž projektování sehrál významnou úlohu architekt Jiří Stibral, mj. pedagog a ředitel pražské Uměleckoprůmyslové školy. Pedagog téže školy Jan Kotěra krátce po návratu z vídeňských studií, prvních pedagogických úspěchů a poprasku kvůli „strohé“ fasádě pražského Peterkova domu zpracoval pro Ringhofferu v duchu architektonické secese či moderny všeobecně známý tramvajový vůz č. 200 pro světovou výstavu v Paříži.¹⁰ Při-

jímeme-li opakované tvrzení o spolupráci Jana Kotěry s Ringhofferovou vagónkou kromě salonních vozů i na návrzích sériově vyráběných tramvají pro Prahu, museli bychom konstatovat předstih i před tak mimořádným počinem, jako bylo působení Petera Behrense ve vývoji elektrospotřebičů AEG.¹¹

Jan Kotík ve své zmiňované průkopnické publikaci v souvislosti s návrhem železničních vagonů vedle Kotěry připomíná jména architektů (Aloise) Mezery, (Alberta) Jonáše, Lorenze, Nedomy a (Vladimíra) Grégra.¹² Posledně jmenovaný tvůrce, jeden z nejpozoruhodnějších předválečných architektů mladé generace, vešel v povědomí především jako autor tvarového řešení rychlého motorového osobního vozu M 290.0 „Slovenská strela“, jehož dva vyrobené exempláře zajišťovaly v druhé polovině třicátých let expresní železniční spojení mezi Prahou, Brnem a Bratislavou. Z Grégrova fondu zachovaném v Archivu architektury Národního technického muzea ovšem, na rozdíl od nepochybné účasti tohoto architekta na řešení interiéru „Slovenské strela“, nikterak nevyplývá jeho autorství ve vztahu k exteriéru motorového vozu.

V prvních poválečných letech je v souvislosti s vývojem kolejových vozidel třeba připomenout dvě jednotlivé realizace. Je to jednak poněkud bizarní počín v podobě tzv. Stalinova vagonu¹³ v režii VŠUP a Vagonky Tatra, jednak rychlíkový vůz řady ABCa pro mezinárodní provoz ve spolupráci s arch. Ladislavem

Interiér vozu císařského dvorního vlaku navržený Jiřím Stibralem (1891).

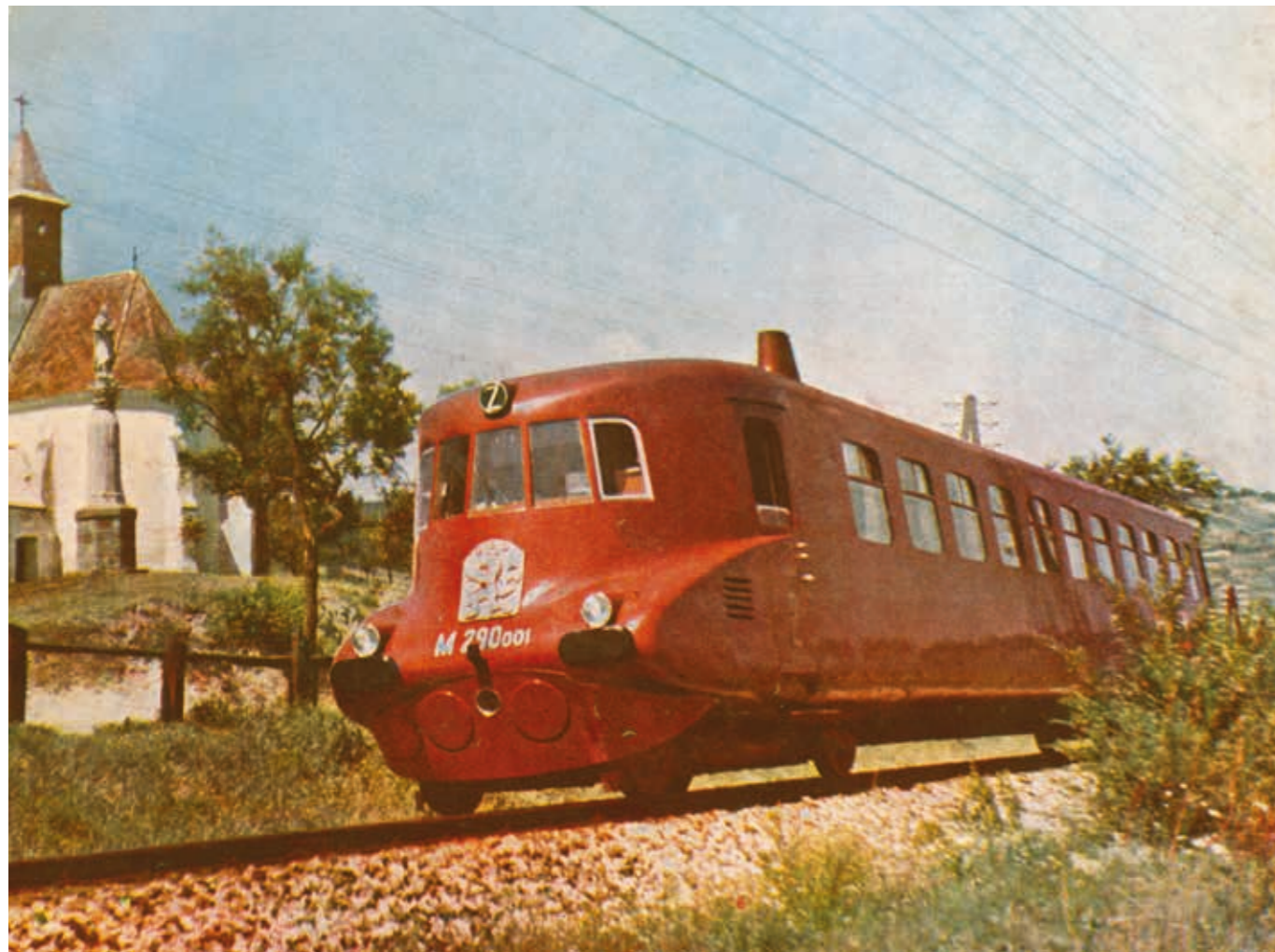


Exteriér o devět let mladšího tramvajového salonního vozu, výsledek první spolupráce Jana Kotěry a Ringhofferovy vagónky.

Bartoníčkem z Vyšší školy bytového průmyslu a výtvarníků textilních, keramických závodů a jiných podniků. Za nejvýraznější tuzemský fenomén poválečných let s mezinárodním přesahem je však třeba vedle zmíněné krátké, ale pozoruhodné průkopnické činnosti Viléma Kreibicha označit více než čtvrtstoletí trvající působení Františka Kardause v roli hlavního externího výtvarníka smíchovské Tatry. V jeho osobě před sebou máme, snad možno říci, jednoho z typických reprezentantů generace tvůrců narozených v Evropě na počátku minulého století. Generace, která sbírala zkušenosti a začala rozvíjet svou tvorbu v průběhu třicátých let, kdy bylo možno jen stěží přehlednout rozvoj (především americké) reklamní ilustrace a následně (opět především amerického) stylistického řešení výrobků.¹⁴ Příznačným motivem fascinace zde, lze říci obecně, byla dynamika osobního automobilu, což je v Kardausově případě možno zaznamenat už na působivých reklamních ilustracích pro brněnskou Zbrojovku v polovině třicátých let. V poválečných letech díky spolupráci

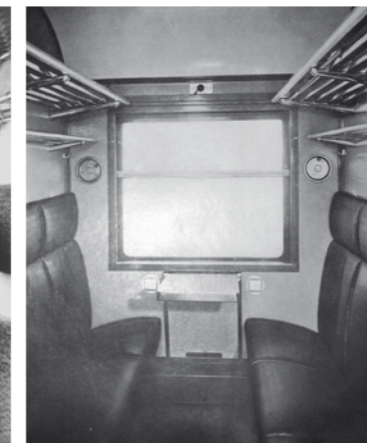
Salonní vůz vyrobený v roce 1930 pro prezidenta T. G. Masaryka navrhl architekt Albert Jonáš.





Zatímco návrh interiéru „Slovenské strely“ je prokazatelnou prací Vladimíra Grégra, exteriér vozu, vyrobeného ve dvou exemplářích v kopřivnické automobilce, odkazuje na principy Paula Jaraye. Tento hlavní protagonista meziválečného vývoje aerodynamických karosérií navázal spolupráci s Tatrou počátkem třicátých let.

se smíchovskou Tatrou, přesněji řečeno ředitelstvím a vývojem celého koncernu sídlícím na Smíchově, mohl Kardaus pracovat už nejen jako reklamní grafik, ale i návrhář samotných dopravních prostředků. Je třeba říci, že typický dynamický styl jeho ilustrací se bezezbytku odrazil i v designérských návrzích. Této „dvojjednosti“ Kardausovy výtvarné spolupráce vděčila pak Tatra už koncem čtyřicátých let za působivý firemní styl svých výrobků. Pokud jde o tvarové řešení kolejových vozidel, Kardaus dosáhl vrcholu koncem padesátých let, kdy vznikly návrhy k vývoji trolejbusu, motorového osobního vozu i nejproslulejšího dopravního prostředku, na němž spolupracoval – tramvaje T 3.



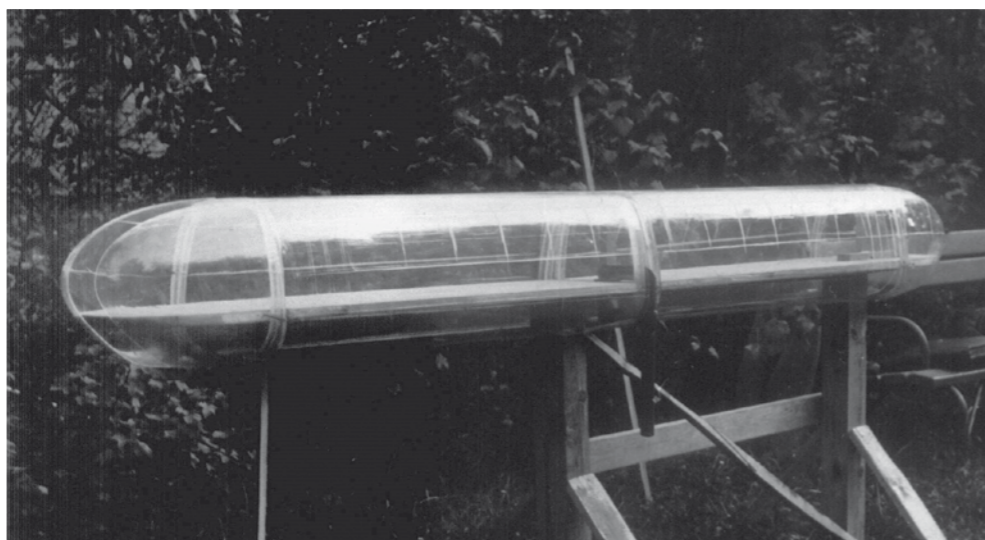
Dva zřejmě první a zároveň poslední interiéry železničních vagónů realizované v sérii podle návrhu architektů. Pro první z nich, dokončený nedlouho před okupací, se podle autora ujalo v železniční hantýrce přizívko „grégr“, druhý vznikl počátkem let padesátých pod vedením jiného architekta – Ladislava Bartonička. Po téměř deseti letech byl vyroben jediný prototyp zcela nového velkoprostorového vozu pro mezinárodní dopravu – a následně byly pro výrobu této kategorie v rámci RVHP na dalších třicet let určeny výhradně vagónky v tehdejší NDR.



Zatímco motorová jednotka nazývaná „Tatran“, jejíž tvarové řešení bylo také předmětem diplomové práce v ateliéru prof. Sokola na VŠUP, se dočkala pouze realizace (a následného sešrotování) některých mechanických skupin, salonní vůz pro Stalina byl v duchu údernické morálky dokončen s předstihem.



Kolejová vozidla s designérským řešením Františka Kardause se vyznačovaly nejen moderními, dosud nebývalými dynamickými tvary, ale také materiálovými inovacemi (použití laminátu u tramvaje T 3, které významně snížilo hmotnost vozidla). Kardaus ovšem proslul i jako brilantní modelář, schopný pracovat podle potřeby s různými materiály (model monorailu pro Vysoké Tatry z akrylátu). Po polovině šedesátých let, kdy nastoupila móda hranatějších či „ostřejších“ tvarů, navrhl skříň prototypů jednotky podpovrchové tramvaje R 1, kde ale jeho „dynamický“ rukopis nelze zcela zapřít. Podle vzpomínky konstruktéra Tatry Antonína Honzika se Kardaus v tvarovém řešení čela inspiroval zadní partií Renaultu 16, tehdy velmi uznávaného automobilu s titulem „Vůz roku 1965“.



Nové trakce – design „v rychlém sledu“

Jistá „odmlka“ a nová etapa charakterizuje pokračování spolupráce s výtvarníky na vývoji hnacích železničních vozidel po nástupu motorové a elektrické trakce v průběhu padesátých let. Důvody v tomto případě nebyly společenskopolitického, ale spíše ryze technického rázu. Konstrukce lokomotiv opustila stopadesátileté směřování v podobě pozvolného, kontinuálního vývoje oné „pohyblivé sochy“, s odkrytými komponenty (s výjimkou epizody aerodynamických kapotáží pro parní lokomotivy jinak konvenční nezměněné konstrukce). Většinu pohyblivých mechanických komponentů bylo nyní z provozních důvodů naopak nutno zakrýt. Náhle se objevil nový úkol pro výtvarníky, do té doby pověřované nanejvýš barevným řešením vozidel. Od návrhu lokomotivního čela, jakési „výkladní skříně“ tvarového řešení elektrických a motorových kabinových (obousměrných) lokomotiv, brzy dospělo zadání pro designéra k celkovému tvarovému pojetí lokomotivní skříně. To můžeme sledovat už v druhé polovině padesátých let jak v případě návrhu turbínové lokomotivy TL 659.0 od Zdeňka Kováře, postavené ve dvou prototypěch, tak v pracích Kovářova žáka z uherskohradištského ateliéru Zdeňka Kadlece, které představovaly pouze sádrové modely motorového „lokotraktoru“ a dieselelektrické lokomotivy pro ČKD.

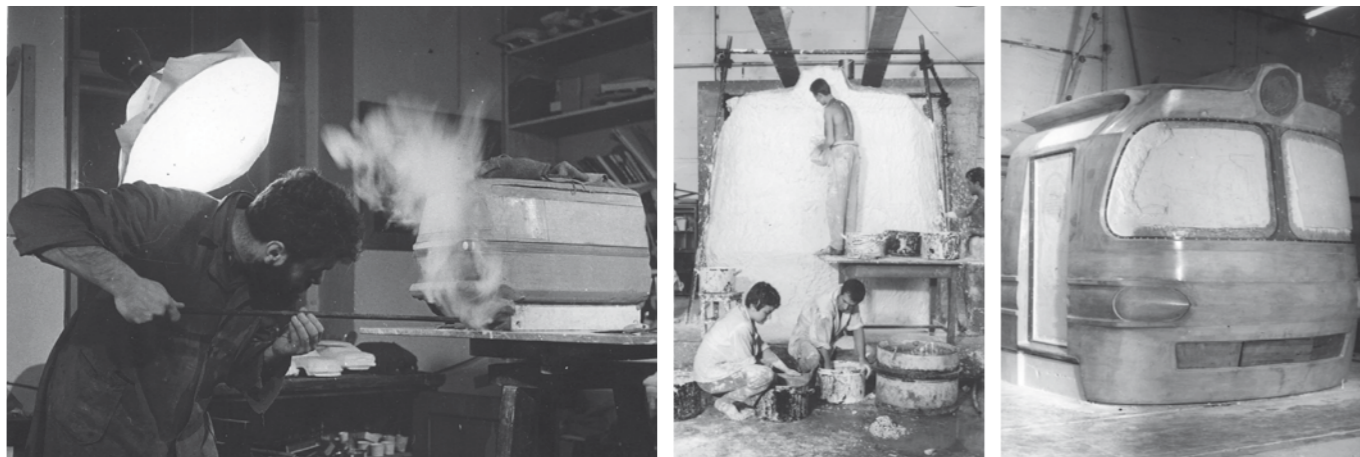
Po Kadlecově odchodu z ČKD, přesněji řečeno návratu do uherskohradištské školy v roli pedagoga¹⁵, sehrál mimořádnou úlohu v tvarovém řešení lokomotiv rovněž mladý, ale v odborných kruzích tehdy už respektovaný Otakar Diblík. Jeho návrh čela elektrické lokomotivy získal u vedení plzeňské lokomotivky takovou podporu, že podle něj byla vybrána vhodná výrobní technologie – nikoli naopak, jak bylo běžné. Pomyslné žezlo „elitního designu československých lokomotiv“ převzali v roce 1963 designéři Milan Míšek a Bohumil Míra, kteří společně s projektantem Jiřím Mizerovským, jedním z předních poválečných konstruktérů československých lokomotiv včetně proslulého „Papouška“ řady 477.0 intenzivně pracovali na originálním tvarovém řešení univerzální dieselelektrické lokomotivy nové generace. Rostoucí nároky na bezpečnost provozu, reprezentované tehdy především požadavkem co nejlepšího výhledu z kabiny (tj. bez rušivých prvků a s c nejširším rozhledem), si spolu se snahou designérů vytvořit esteticky působivé a ucelené řešení lokomotivní skříně vyžádaly mimořádnou dávku pozornosti a invence. Proces hledání optimálního řešení provázený celkem deseti postupně či variantně zpracovanými návrhy čela, zkušeniých na modelu skříně v malém měřítku... vyvrcholila nápadem převzít princip tzv. „nefuku“. Šlo o levnou dobovou náhradu motocyklistických brýlí, tj. pásu zhotoveného např. z celuloidu, předsaženého před obličej motocyklisty, jemuž vzduchová hmota vzniklá při rychlejší jízdě chránila obličej před nečistotami, létajícím hmyzem apod.

Sled výše uvedených návrhů popř. realizací ukazuje nejen růst počtu případů spolupráce designérů na vývoji kolejových vozidel, ale i postupně

Proslulá „laminátka“ (původně projektovaná jako šestnápravová lokomotiva 32 E) s designérským řešením Otakara Diblíka (na snímku) vznikala po vytvoření modelu ve zmenšeném měřítku v maketě ve skutečné velikosti, sloužící jako matrice pro výrobu laminátových čel.

stále hlubší pronikání designérského řešením do vlastní (tedy technologické a provozní) podstaty celého projektu.

„Brejlovec“ byl ovšem také de facto poslední nově vyvinutou dielelektrickou lokomotivou navrženou v úzké spolupráci konstruktérů a designérů. I do vývoje kolejových vozidel vstoupila všudypřítomná normalizace, která se projevila především větším množstvím nerealizovaných projektů a prototypů a téměř mizivým podílem velkorysých realizací.

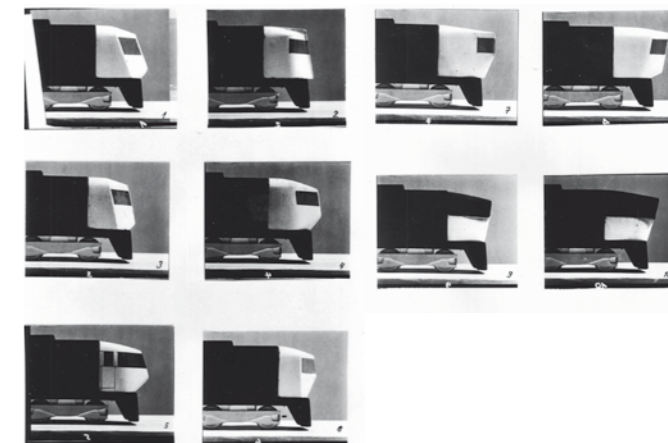


Toto období sice chronologicky zahajoval, ale do atmosféry určité velkorysosti šedesátých let, nebo, jinak řečeno, do reformních a novátorských snah druhé poloviny desetiletí, do jisté míry ještě zapadal projekt rychlíkové lokomotivy z počátku sedmdesátých let, řešený ve spolupráci s Institutem průmyslového designu.

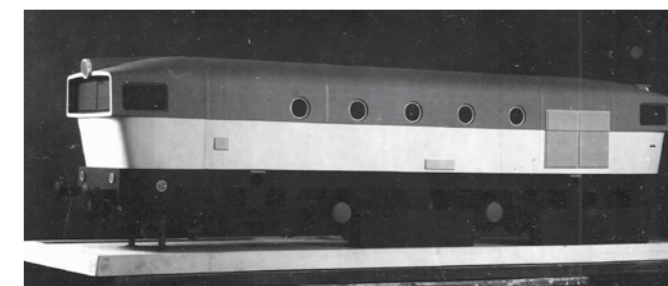
Po „přechodných“ typech elektrických lokomotiv druhé generace, nahrazujících ve výrobním programu „laminátku“ a tvarově navazujících na skříně z padesátých let, nadešel čas na zcela nové tvarové řešení vysokovýkonné elektrické lokomotivy. Velkorysostí se rovněž vyznačovaly požadavky kladené na její vývoj. Plechové díly nové lokomotivní skříně měly „svou skladbou vyjadřovat technickou úroveň nových typů elektrických lokomotiv – jednak modernizovaných, jednak zahajujících éru elektrických lokomotiv II. generace“; dále pak vytvořit „charakteristický prvek, který bude na první pohled reprezentovat elektrické lokomotivy ŠKODA“.

Samotné designérské řešení nové lokomotivní řady měly splnit tyto body:

- odstranit namáhavé a hlučné vyrovnávání plechových bočnic lokomotivní skříně,
- zabezpečit rozpis snížení spotřeby kovových materiálů,
- zajistit při výrobě kabiny strojvedoucího z kovových materiálů dokonalé obtékání proudícího vzduchu při vysokých rychlostech 200 až 250 km/h,
- zajistit v interiéru stanoviště strojvedoucího s novým typem řízení dokonalý komfort a dodržení všech ergonomických požadavků, zabezpečit unifikaci řidičského stanoviště podle požadavků zákazníka, tj. shodnost mezi lokomotivami různých napájecích systémů, a dokonce i s lokomotivami motorovými,



Proces tvarového řešení „Brejlovce“ T 478.3 od vyhledávacích návrhů přes původní a upravenou variantu modelu až k finální podobě zachycené na propagačních snímcích.



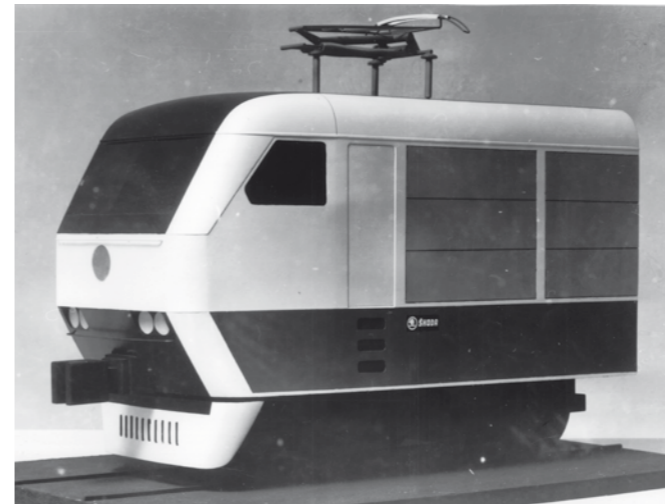


Původní modely designérského řešení nové generace rychlíkové lokomotivy Škoda v podání Václava Kasíka (nahore) a Borise Dudy.

- použít při řešení prvky pasivní bezpečnosti pro ochranu strojvedoucího a pokud možno zajistit i požadavek ORE, aby kabina strojvedoucího vydržela spojitě obtížení v podokenním pásu 30 tun
- uložit do celého řešení vysoce výkonné, ale značně rozměrné odporníky.¹⁶

Návrh tvarového řešení vznikl nejprve v modelu, na němž společně pracovali tehdejší designéři IPD Boris Duda a Václav Kasík. V průběhu prací se v názoru na design lokomotivy natolik názorově rozešli, že v jisté chvíli spolupráci přerušili a každý vytvořil svůj vlastní návrh. Podle vzpomínek tehdejšího šéfkonstruktéra lokomotivky inženýra Františka Palíka se vedoucí designérského oddělení plzeňské Škodovky Miroslav Šmíd rozhodl pro Dudův návrh. Přitom sám Palík chtěl na tomto projektu spolupracovat s podnikovým výtvarníkem Jaroslavem Srbem. Navíc, jak dále vzpomíná, Boris Duda nedodržel termín odevzdání návrhů – a zpoždění dále rostlo. Nakonec prý model přece jen přivezl a téměř slavnostně odhalil. Ing. Palík ale příliš nadšený nebyl. Model se vyznačoval neobvyklým řešením čela, které jako by vzniklo šikmým seříznutím kulové plochy. Boris Duda k tomu řekl téměř vítězoslavně: „*Tak jsem na to konečně přišel. Já jsem si teď ke snídani krájel salám...*“

Nicméně Václav Kasík se k řešení skříně elektrické lokomotivy v druhé polovině sedmdesátých let dostal znovu. Tentokrát to byl projekt aerodynamického řešení lokomotivního čela, v němž ve finále aplikoval nám už známý princip „nefuku“, ovšem tentokrát na celé čelo. Při měření v aerodynamickém tunelu Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu (VZLÚ) v Praze-Letňanech se ukázalo, že toto řešení má stejný efekt jako zaoblené či skloněné, aerodynamicky tvarované čelo. To bylo typické jen pro japonské superexpresy Šinkansen, a v „umírněnější“ pro právě nastupující rychlíkové lokomotivy řady 103 Německých spolkových drah. Kasíkův model může dnes působit jako projekt bez



šance na realizaci či „slepá ulička“, ve skutečnosti však byl základní princip využit v řešení čela nové generace tzv. univerzálních elektrických lokomotiv. Kritéria pro vývoj designérského řešení byla podstatně přísnější než v případě kteréhokoliv předcházejícího kolejového vozidla. Autorem celkového designérského řešení této lokomotivní řady byl zmíněný Jaroslav Srb, který působil ve funkci podnikového designéra plzeňské lokomotivky v osmdesátých letech a na počátku let devadesátých. Tato práce byla zároveň Srbovou nejdůležitější, alespoň pokud jde o vývoj lokomotiv pro tuzemské využití, a zřejmě nejnáročnější.

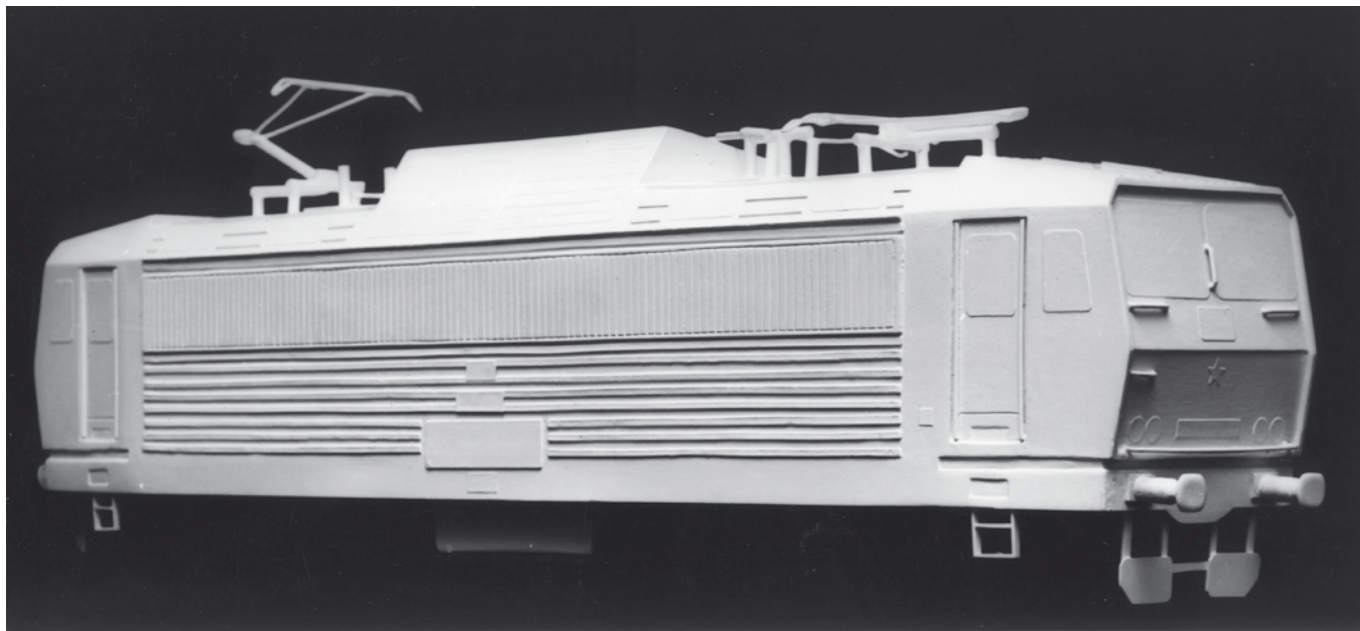
Svědčí o tom soubor četných, navíc vzájemně si téměř odporujících požadavků na designérské řešení:

- zmenšit sklon čela kabiny strojvedoucího oproti lokomotivám pro vysoké rychlosti,
- koncepce odpovídající požadavkům těžkého provozu a skýtající dostatečnou pasivní bezpečnost strojvedoucího,
- použít unifikované stanoviště strojvedoucího, včetně ovládacího pultu z rychlíkových lokomotiv,
- využít signované bočnice lokomotivní skříně,
- zlepšit vytápění a větrání kabiny strojvedoucího,
- volit řešení s ohledem na současně vyráběné lokomotivy světových výrobců,
- snížení spotřeby kovů a technologické náročnosti výroby,
- vytvořit řešení, které bude možné uplatňovat až do r. 1990.¹⁷

Ve výše citovaném zdroji formuloval požadavky na design exteriéru lokomotiv také sám Jaroslav Srb:

„*Zde je třeba pečlivě dbát na to, aby úrovni vlastního technického řešení odpovídalo i designérské řešení vzhledu exteriéru, které ještě navíc musí velmi*

Jedna z většího počtu lokomotiv vyvinutých a vyráběných v plzeňské Škodovce pro tehdejší Sovětský svaz – vysokovýkonný typ 66E pro rychlosti kolem 200 km/h, zde v provedení po aerodynamické úpravě podle návrhu absolventa ateliéru tvarování strojů a nástrojů Ivana Tichého. Srovnání původního designérského modelu z roku 1976 a skutečné lokomotivy ukazuje nikoli výjimečný posun „na cestě“ mezi návrhem a realizací, daný někdy technologickými omezeními, jindy „jen“ nedostatečně důsledným postojem k původnímu záměru designéra.



Model tzv. univerzální elektrické lokomotivy Škoda, práce Jaroslava Srba, a „Nefuk“ Václava Kasíka z druhé poloviny sedmdesátých let.

dobře zapadat do urbanistického řešení železničních stanic, měst a konečně i krajiny, kterou vlaky projíždějí.“

Tato práce, která dala tvář (byť na první pohled zdánlivě poněkud strohou) mnoha jednotlivým typům elektrických lokomotiv Škoda uváděných do výroby ještě počátkem devadesátých let, byla také posledním návrhem Jaroslava Srba realizovaným v sérii. V roce 1985 navrhl skříň prototypu asynchronní lokomotivy 85 E – vozidla, které znamenalo doslova technickou revoluci. Také design lokomotivy byl podstatně modernější a skříň měla o poznání obměněnější tvary v partiích přechodů čel do bočnic a bočnic do střechy. Lokomotiva zůstala v prototypu, a identicky řešená skříň byla nakonec použita pro čtyři exempláře konvenčně řešených lokomotiv pro potřeby Severočeských hnědouhelných dolů.

Na přelomu osmdesátých a devadesátých let Jaroslav Srb ještě navrhl hlavové vozidlo vysokorychlostní jednotky, ale zpracovaný designérský model byl zároveň posledním stadiem tohoto projektu.

Designérské pracoviště podniku Škoda Plzeň bylo záhy nato zrušeno. Další model hlavového vozidla vysokorychlostní jednotky s ohledem na připravovaný vysokorychlostní koridor Berlín–Praha–Brno–Vídeň navrhli v roce 1992 už externí designéři František Pelikán a Karel Syrůček. František Pelikán pak spolupracoval s podnikem škoda dopravní technika Plzeň, později Škoda Transportation, další dvě desetiletí. Tato zajímavá etapa, která přinesla několik pozoruhodných projektů,¹⁸ už ale přesahuje časový rámec této publikace.

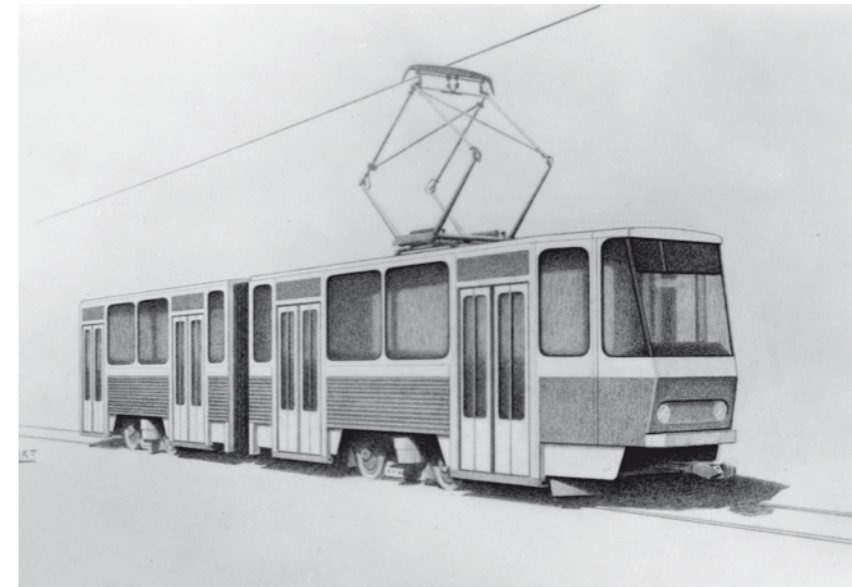


Přelom osmdesátých a devadesátých let v návrzích lokomotiv ŠKODA. „Asynchron“ Jaroslava Srba z poloviny osmdesátých let, studie hlavového vozidla vysokorychlostní jednotky z konce téhož resp. počátku následujícího desetiletí, a jen o něco málo novější návrh téže kategorie kolejových vozidel ve střízlivější podobě v podání dvou absolventů katedry tvarování strojů a nástrojů Františka Pelikána a Karla Syrůčka.



Léta tzv. normalizace přinesla i do československého vývoje kolejových vozidel výraznou stagnaci. Vývoj motorových vozů i dieselových lokomotiv tak vyvrcholil a téměř skončil na přelomu šedesátých a sedmdesátých let. Důvody spočívaly v nedostatku finančních prostředků i diktátu trhu „spřátelených zemí“ s vedoucí úlohou Sovětského svazu, projevující se i ve vynuceném vývozu a naopak dovozu stále stejných výrobků.¹⁹ S tím, ale i se změnami na postech ve vedení podniků a celého průmyslu, pak souvisela opětovná rezignace na inovace a progresivní metody vývoje výrobků. Jediným sériově vyráběným motorovým vozem, zcela nově vyvinutým po roce 1970, byla řada ČSD M 152.0 (po změně číslování hnacích vozidel řada ČSD 810), určená pro dopravu menšího počtu cestujících na krátkých lokálních tratích. Ta byla původně zamýšlena jako pouhý doplněk ke čtyřnápravovým motorovým vozům souběžně vyvíjené řady 474.0 (860), které měly nést hlavní tíhu provozu osobních vlaků na neelektrifikovaných tratích. Zůstalo ovšem u dvou prototypů, a řada 810 tak v dalším příkladu „reálně socialistické improvizace“

Kvantita především. Pětitisíc vyrobený „Čmelák“ (přezdívka odvozená od označení lokomotivy pro sovětský trh) na prospektu z osmdesátých let a nejrozšířenějších motorových vozů našich železnic, řada M 152.0, zde na lokomotiv pro posun a traťovou službu – součást každodenního obrazu československých železnic reálného socialismu.



Variantský kresebný návrh a zmenšený model části skříně tramvajového vozu KT 4 od Ivana Linharta a prototyp téhož vozu z roku 1983.

doslova zaplavila tuzemské tratě i na spojích, pro něž nebyla vůbec zamýšlena. Teprve na konci osmdesátých let byl vyvinut větší motorový vůz řady 842 podle návrhu podnikového designéra vagonky ve Studénce Vladislava Staňka. Z téhož období pochází další Staňkova designérská práce – realizovaný návrh soupravy lanové dráhy na Petřín.

Utěšenější situace nastala v průběhu sedmdesátých let ve vývoji nové generace tramvajových vozů, což bylo ovšem do značné míry podmíněno výlučným postavením tehdejšího výrobce ČKD Tatra v rámci celé socialistické soustavy. Pro východní blok zcela nepostradatelný výrobce tramvají, který se navíc – vzhledem k poválečnému odklonu „Západu“ od tramvajové dopravy stal dokonce největším výrobcem v tomto oboru na světě – směřoval k nové generaci tramvají, přesněji řečeno tramvajím s novou konstrukcí a designem skříně – už od druhé poloviny šedesátých let. Tehdy také vzniklo při ČKD (resp. po následné reorganizaci při koncernu ČKD Tatra) designérské pracoviště, při jehož zřízení se angažoval dokonce i tehdejší pedagog dějin umění a estetiky pražské VŠUP Zdeněk Kostka. V roce 1972 sem nastoupil absolvent ateliéru tvarování stroj a nástrojů VŠUP Ivan Linhart, a vedle dalších prací se následujících dvacet let výrazně podílel na designérském řešení vyvíjených „hrnatých“ tramvajových vozů.





Prototyp článkové tramvaje KT 8 z roku 1984 s původními prvky designéřského řešení Ivana Linharta.

Přesněji řečeno – tak výrazně, jak jen často absurdní poměry doby dovolily.²⁰ Linhartova práce na designéřském řešení tramvají zahrnovala přirozeně i návrhy řešení interiérů a důležitých interiérových prvků. Do konce osmdesátých let tak mimo jiné vytvořil systém záchytných tyčí pro vozidla městské hromadné dopravy, který byl použit v nově vyráběných typech tramvají ČKD od počátku devadesátých let. Naopak sedadla podle návrhu téhož designéra se do sériové výroby nedostala.

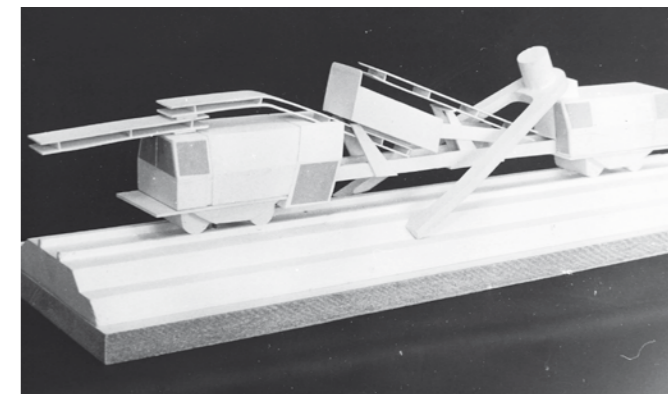
V těchto víceméně „stojatých vodách“, alespoň pokud jde o realizaci zajímavějších konstrukčních či designéřských řešení, o to více vyniká pozoruhodný počín z osmdesátých let. Tehdy, na základě zcela náhodného kontaktu, navázal absolvent katedry tvarování strojů a nástrojů Alexius Appl spoluprací se specializovaným výrobcem kolejových vozidel pro údržbu a opravu tratí – pražským podnikem Mechanizace traťového hospodářství (MTH). První realizací byla kompletní souprava čističky šterkového lože a hnacího vozidla, na níž navázala další vozidla různých kategorií. Výrobky MTH s designéřským řešením Alexia Appla slavily výrazný úspěch na mezinárodních trzích včetně USA.

Mezi nerealizovanými projekty zaujímá ve vývoji kolejových vozidel mimořádné místo projekt modulového řešení elektrických jednotek pro místní i dálkovou dopravu Petra Tučného ve spolupraci se synem P. M. Tučným po

polovině 80. let. Kromě něj vytvořil designéřský tandem další, konvenčněji konstruované návrhy pro vagonku ve Studénce, přičemž všechny vycházely z moderní koncepce tzv. integrální stavby vozových skříní. Realizace však zůstala v daných podmínkách v nedohlednu.

Po roce 1989 pak Petr Tučný navázal kontakt s prvním polistopadovým generálním ředitelem ČKD Janem Havelkou, jemuž zajistil prohlídku špičkových zahraničních vývojových pracovišť a výrobních podniků. Poté navázal spoluprací s ČKD na vývoji nových vozů pro pražské metro, pro něž byla zvolena integrální stavba vozových skříní. V roce 1991 zpracoval Petr Tučný a P. M. Tučný projekt, který byl z finančních důvodů odmítnut, a následně nový, který byl přijat k realizaci. Po zhotovení prototypových výkresů byl celý projekt zrušen, především z důvodů změny koncepce managementu koncernu ČKD. Stejný osud měl i další z projektů otce a syna Tučných, vysokorychlostní souprava s naklápěcími skříněmi z roku 1994.

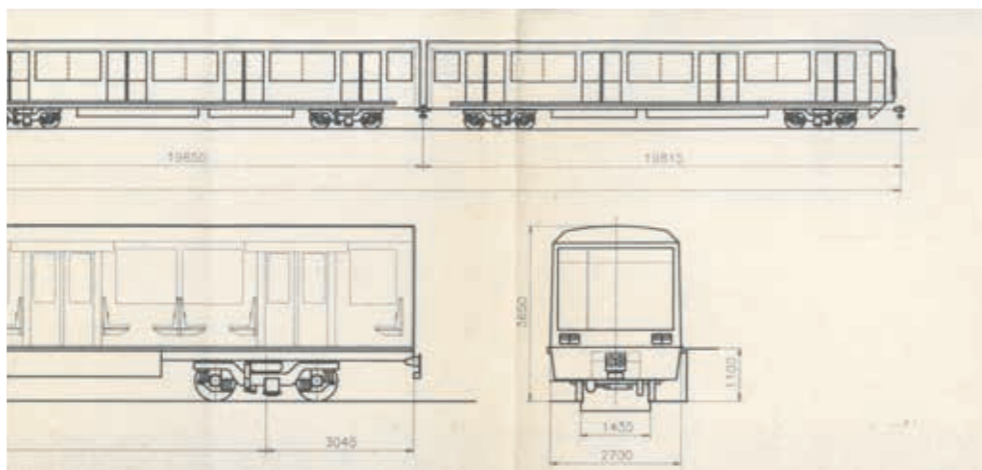
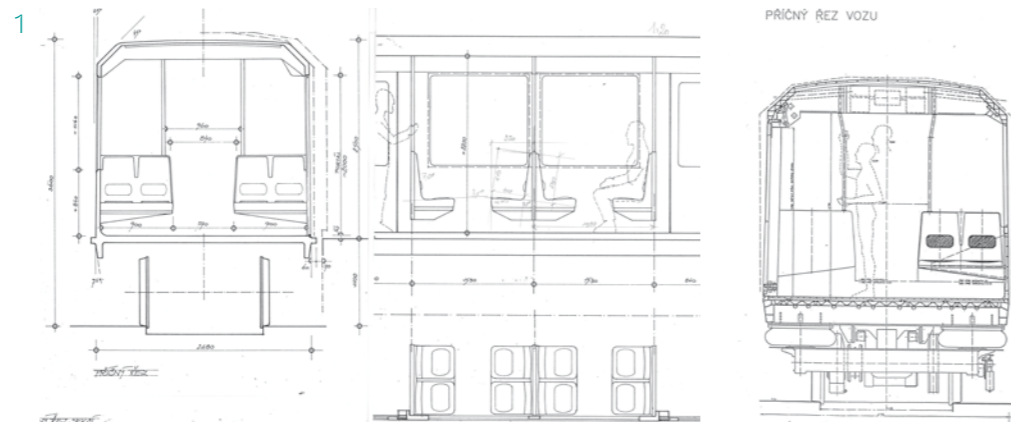
Na počátku devadesátých let se z některých dílen železničních oprav ČSD vyvinuly samostatné podniky, mezi nimiž byla firma MOVO Plzeň. Ve snaze o zvýšení kultury cestování, především na mezinárodních železničních spojích, zde vznikla rekonstrukce stávajících železničních vozů výroby bývalé NDR na vozy řady Beer, jejichž interiéry navrhla první úspěšná absolventka zlínského ateliéru tvarování strojů a nástrojů, tehdy už zkušená designérka střední generace Marie Kasalická ve spolupraci s architektky Karlem Salátem a Stanislavem Tomanem. Později navrhla také realizovanou hygienickou buňku pro železniční vozy.



Práce Alexia Appla pro podnik MTH z let cca 1985–1992 s ukázkou procesu vzniku designéřského řešení.

1 Studie, návrhy a tovární výkres k projektu soupravy pro pražské metro Petra Tučného a P. M. Tučného z počátku 90. let (ocenění Vynikající design 1992).

2 Pohledy do interiéru rychlíkového vozu Beer, design Marie Kasalická, prostorové řešení K. Salát, S. Toman.



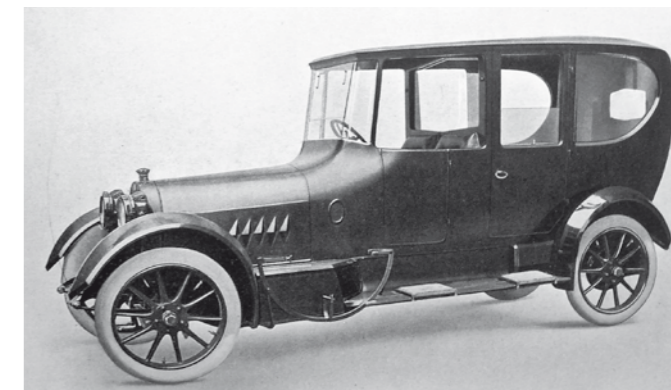
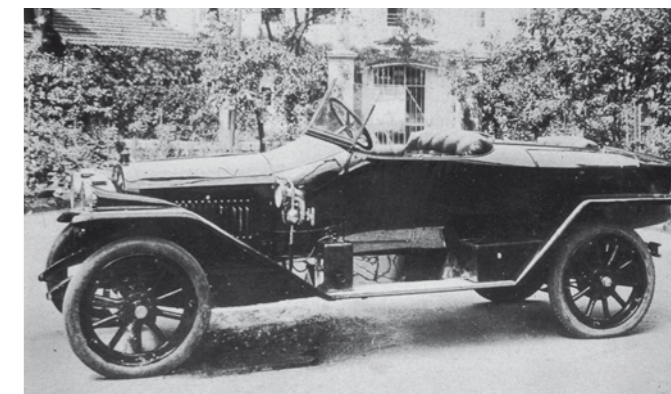
Designéři a automobilová karoserie. (pohnutá) historie českého karosářství

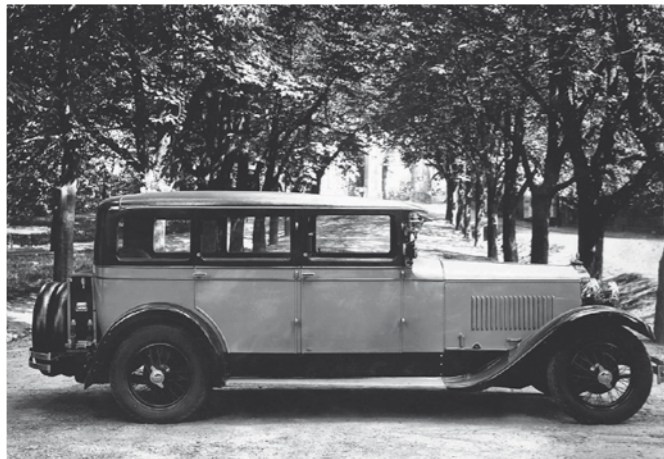
Nabízí se otázka, do které doby lze datovat počátky automobilového designu. Názory na vznik a úlohu tohoto oboru se mohou velmi různit: od přiznání statutu designérů prvním karosářům nebo konstruktérům automobilových karoserií až po ztotožnění skutečných automobilových designérů nebo celých designer-ských týmů s pouhými pomocníky konstruktérů, podřízenými manažerům.

Přesto se můžeme pokusit rozeznat několik potenciálních zdrojů důležitých pro vznik a rozvoj tak složité a vrstevnaté disciplíny jakou je právě automobilový design. V chronologickém sledu bychom zřejmě začali u zakázkové karosářské práce s důležitým požadavkem jednoty estetických i řemeslných kvalit a pokračovali konstruktéry a projektanty se smyslem pro dispoziční, a tedy i celkové tvarové řešení automobilu. Dále jistě neopomeneme vklad modernistických, funkcionalistických a dalších převážně avantgardních architektů a výtvarníků k esteticky i funkčně progresivnímu ztvárnění automobilu, a konečně musíme zdůraznit důležitou roli průkopníků ve své době vědeckého přístupu k tvarovému řešení karoserií, spočívajícího v rozvíjení a aplikaci poznatků z aerodynamického měření ve snaze dosáhnout co nejnižšího odporu vzduchu.

Tak se dostaneme na přelom dvacátých a třicátých let, kdy můžeme sledovat počátky působení prvních průkopníků skutečného automobilového designu resp. tvůrců, kteří jsou za ně často považováni. Je přitom charakteristické, že u většiny z nich zjistíme propojení přinejmenším dvou různých typů východisek k vlastní originální a tvůrčí návrhářské činnosti. U Harleyho Earla, prvního šéfdesignéra General Motors a zřejmě prvního vedoucího firemního designérského studia vůbec, to bylo technické vzdělání a praxe v otcově karosárně, zaměřené na zakázkové kreace pro hollywoodské hvězdy. Zakladatel věhlasné turínské karosárny Battista Farina známý jako Pininfarina dokázal propojit výtvarný cit, schopnost jednat se zákazníky a plnit jejich přání se snahami o zavedení moderních technologií do karosářské výroby. Earlův protějšek u automobilky Citroën a zřejmě první dlouhodobě působící evropský automobilový šéfdesignér Flaminio Bertoni spojil školení sochaře a karosáře. Autor konstrukce i designu karoserie proslulého „Brouka“ značky Volkswagen i Porsche 356 a dalších slavných automobilů Erwin Komenda pro změnu zužitkoval kombinaci karosářského školení a vzdělání v oboru zpracování kovů.

Dvě ukázky karoserií s progresivně řešenými prvky a partiemi prozrazujícími hledání dynamického a moderního výrazu i možnosti uceleného a funkčního řešení automobilu jako celku. Karoserie plzeňské firmy Václava Brožíka.

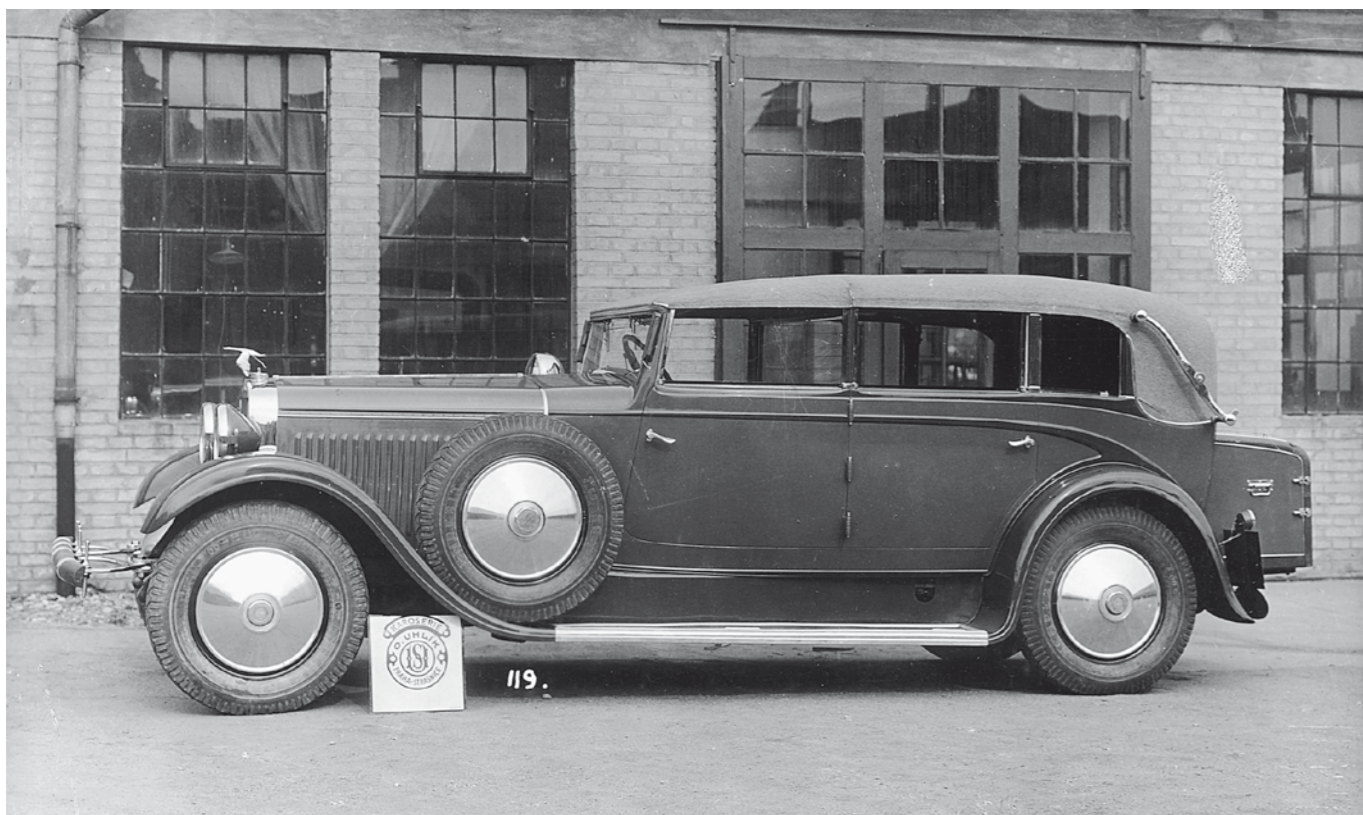




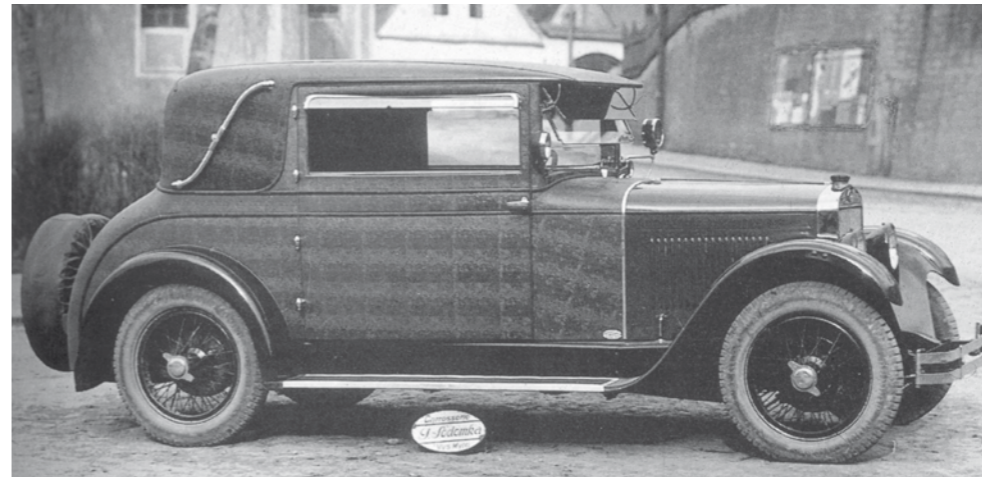
V uvedených případech (přestože je lze ilustrovat výsledky z širokého časového rozmezí od konce dvacátých do poloviny šedesátých let) máme navíc co do činění s poměrně úzkým rozmezím narození těchto tvůrců (1893–1904). To napovídá, že zesílená tendence k vnímání automobilové karoserie jako celku je spojena s jistou generační vrstvou. K ní ostatně patřila i řada českých karosářů či konstruktérů, mezi nimiž můžeme najít i dosud nepříliš známou, ba spíše utajenou osobnost Oldřicha Meduny. Tento projektant s ryze technickým vzděláním vzpomínal na zažitou konstrukční praxi koncem dvacátých let takto:

„Navrhoval jsem rovněž drobné úpravy karoserie stávajících modelů, které vznikly na sklonku automobilky L & K. Byly to typy 110 a jim podobné. Namaloval jsem celý vůz a vzadu nakreslil kufr a držák pro dvě pneumatiky, mírně jsem změnil i kapotu. Když jsem byl hotov, přišel Plocek, podíval se na výkres a radil mi, že je zbytečné malovat celý vůz, že stačí rovnou namalovat změnu, v tomto případě zadní části. Svědčilo to o vcelku mechanickém přístupu k věci. Vždyť změnit na karoserii byť i jen maličkost vyžaduje sladit ji s celkovým tvarem a charakterem vozu.“²¹

Další Brožíkova karoserie (podvozek Škoda 6 R), tentokrát z konce dvacátých let, napovídá, že estetické kvality – nejen karosářské, ale jakékoli jiné návrhářské práce – spočívají v proporcích a dílenském zpracování více než v použití vyhraněného tvarového rejstříku či prvoplánové aktivity. Kreaace pražské firmy Uhlík z na podvozku Hispano-Suiza z r. 1933 pak ukazuje důležitost detailu a použitého materiálu v navození dynamiky resp. exkluzivity.



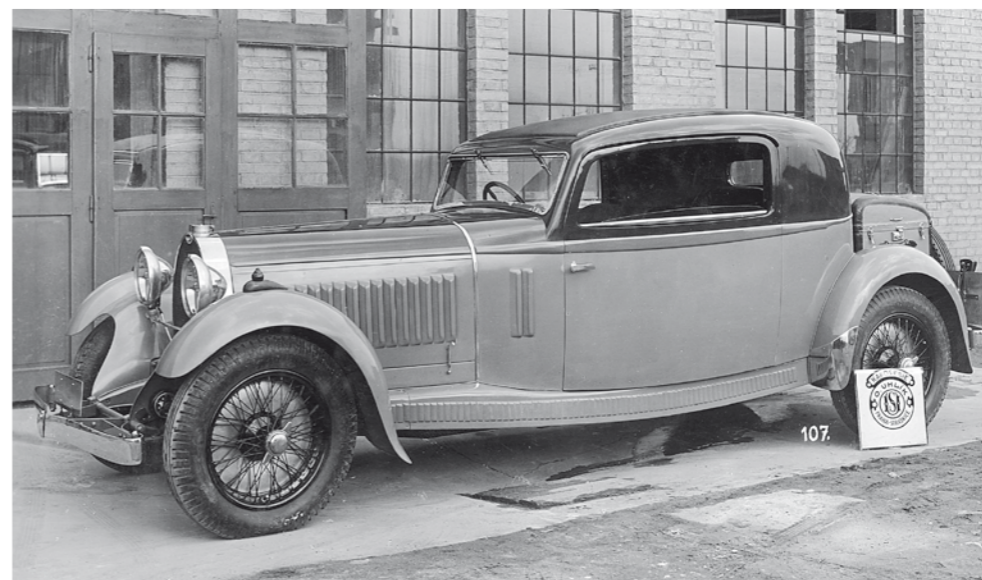
1



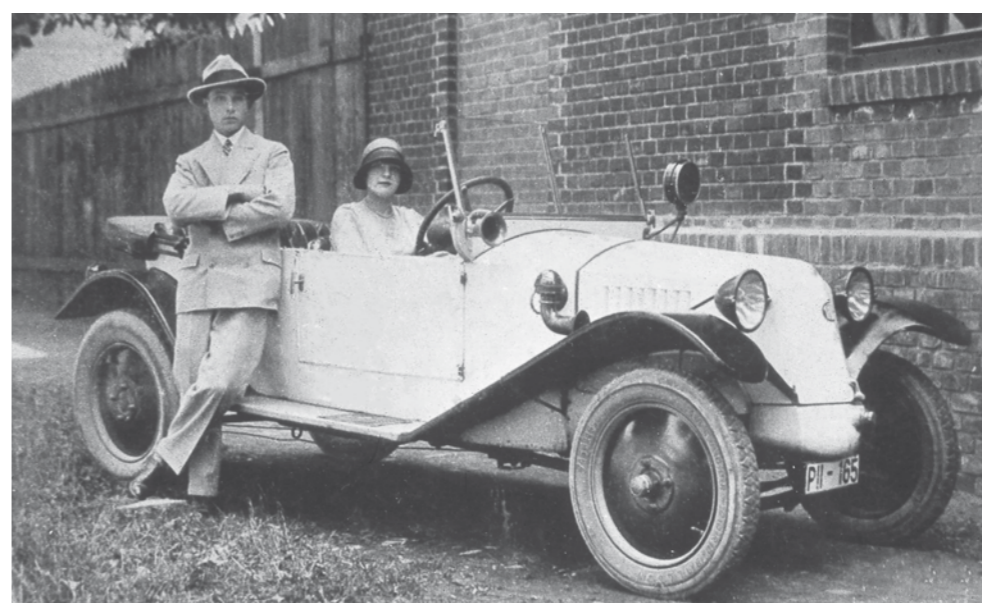
1 Sodomkův kabriolet Škoda 4 R (1929) dokládá dobový vliv art deco, zatímco Uhlíkovu kupé na podvozku Bugatti 44 je příkladem nekonvenčního funkčního řešení (posuvné dveře vozu pro Jiřího Kristiána Lobkowicze, na snímku patrné díky absenci „pantů“, byly zvoleny vzhledem k častému parkování v průjezdu mělnického zámku).

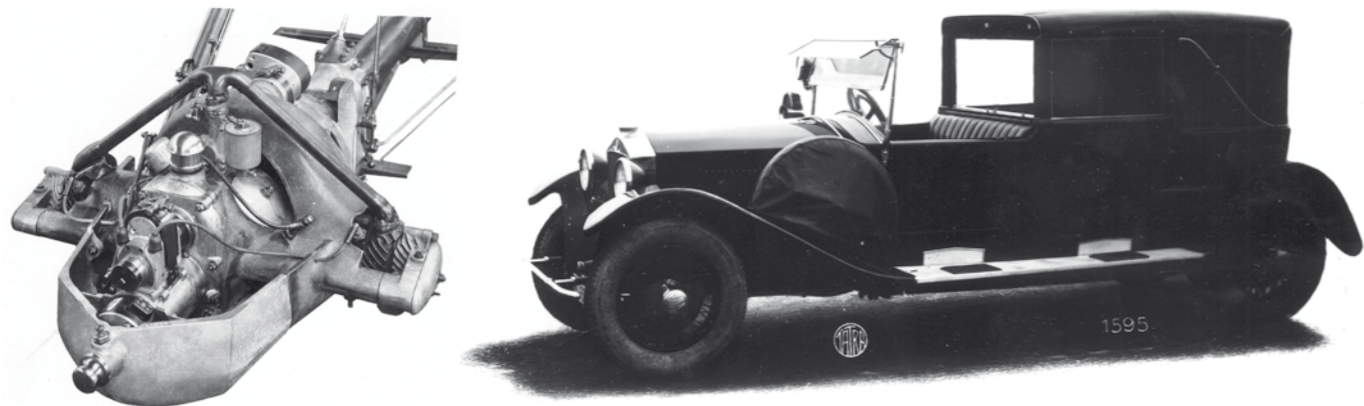
2

2 Tatra 11 je jednou z charakteristických a zároveň nepočítaných příkladů uceleného řešení „těla“ automobilu, vyplývající z charakteristické celkové dispozice a v závislosti na utváření konkrétních technických komponentů.



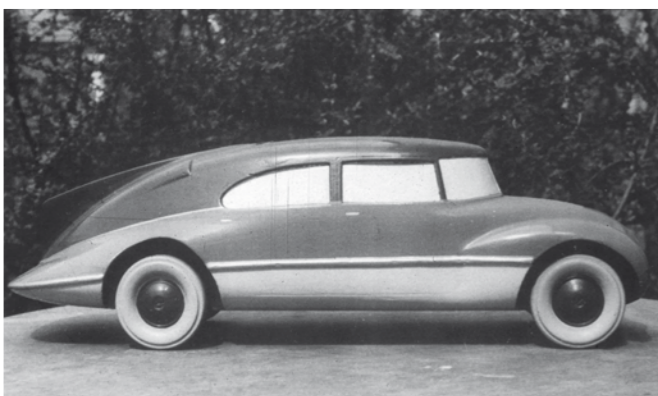
2





Také luxusní vůz Tatra 17 a jeho modernizace navzdory konvenční konstrukci motoru a díky neortodoxnímu, nízkému podvozku vynikal ve své době ne-li na první pohled typickými tvary, pak přinejmenším charakteristickou siluetou.

Spojením na svou dobu exaktního tvarového řešení Paula Jaraye vycházejícího z aplikace aerodynamických principů a nepodbizivé elegancí tvarů ve snaze oslovit určitý okruh zákazníků vzniklo unikátní tvarové pojetí i celkový charakter Tatra 77.

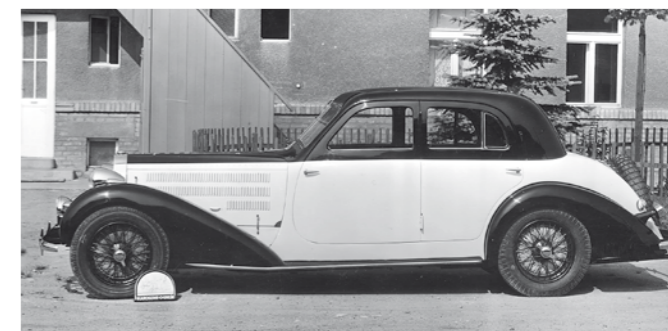
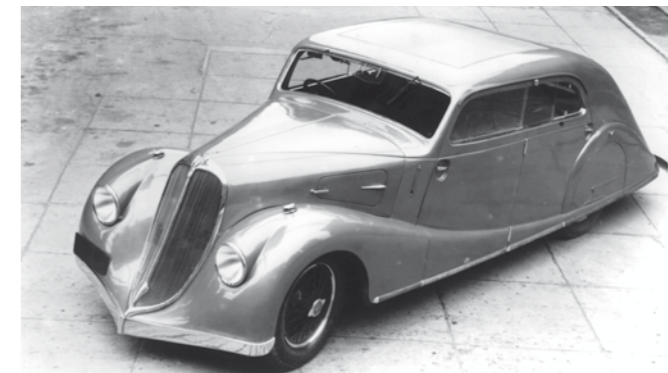


V meziválečných letech světově proslula v komplexním tvarovém řešení karoserií, a to v těsné vazbě na novátorské řešení technické, kopřivnická Tatra. Hlavní osobností zde byl Hans Ledwinka, jehož progresivní technická řešení přiřadila automobilku už před první světovou válkou (ještě jako NW – Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft, česky Kopřivnická vozovka) k významným výrobcům.

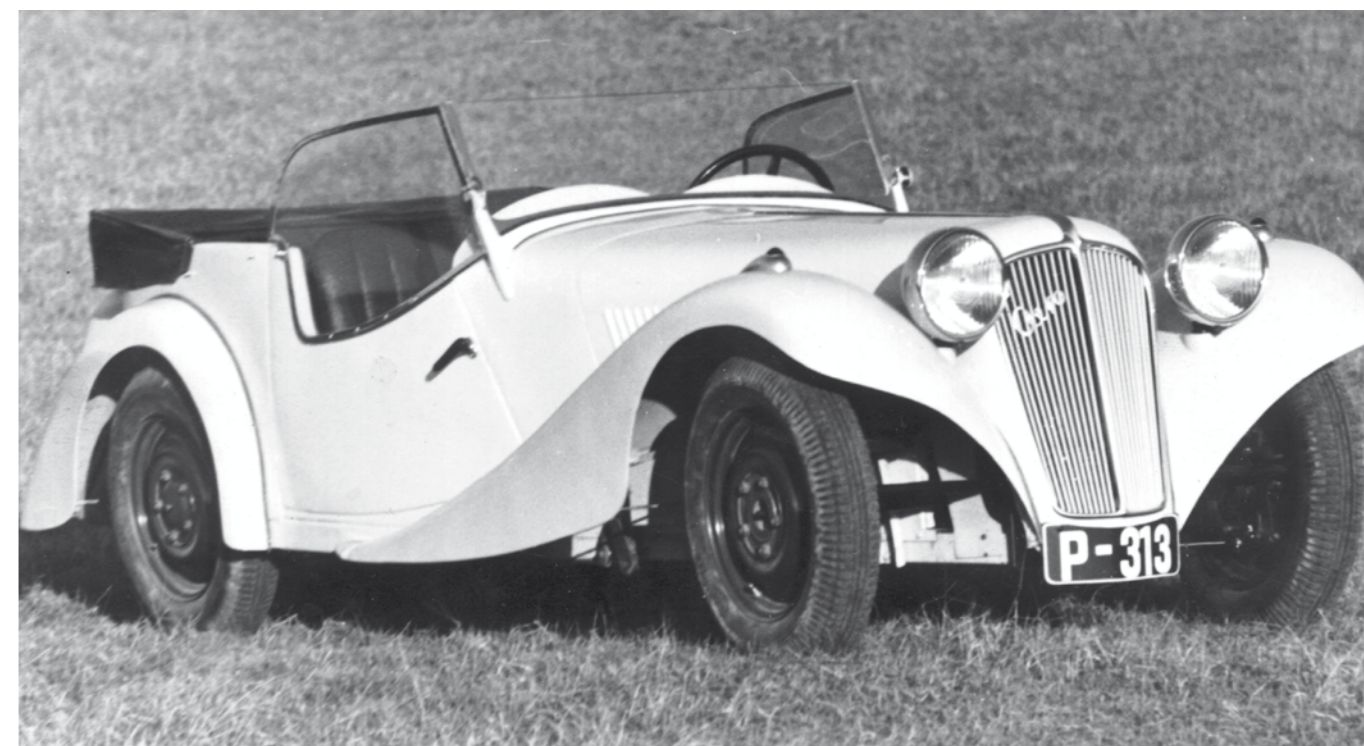
Z jistého úhlu pohledu lze uvedené i některé další příklady považovat za projevy určitého procesu, který vrcholil v poválečných desetiletích. Tehdy se zejména v Itálii (a to právě z velké části díky Battistovi Farinovi, ale také Giuseppe „Nucciovi“ Bertonemu a dalším průkopníkům moderního karosářství) transformovaly dosavadní zakázkové nebo malosériové karosárny v továrny na karoserie s designérskými pracovišti.

Výtvarně zřejmě nepoučenější mezi tvůrci továrních automobilových karoserií byl v tuzemském prostředí Josef Voříšek, který byl ve své době uznáván nejen jako konstruktér a návrhář karoserií, ale i umělecký fotograf. V průběhu třicátých a částečně i čtyřicátých let vytvořil vedle realizovaných návrhů pro tovární výrobu (mezi nimiž má výsadní místo elegantní a svého druhu nadčasová karoserie automobilu Aero 30 v otevřené sportovní, ale i uzavřené cestovní variantě) speciální a zakázkové karoserie. Konečně je nutno připomenout Voříškovy nerealizované nebo prototypově realizované návrhy, jejichž osud velmi věrně upomíná na nepřírozený a doslova tragický vývoj československého automobilového průmyslu v letech 1945–1989. Bezprostředně po

skončení druhé světové války byly v tomto i dalších odvětvích československého průmyslu (stejně jako ve finančním a dalších sektorech) znárodněny a následně slučovány a reorganizovány všechny podniky s více než 500 zaměstnanci. Po únoru 1948 pak úplné znárodnění a následné několikeré reorganizace zcela změnila dosavadní strukturu tuzemského průmyslu. Průmysl automobilový pak navíc patřil k odvětvím s tehdy už půlstoletou tradicí, těžící ovšem z rozvoje českého strojírenství v rámci monarchie v průběhu druhé poloviny 19. století. Kromě drastické redukce a změny výrobních programů a posléze i počtu tuzemských automobilek velmi citelně podvázaly další vývoj našeho automobilového průmyslu rozsáhlé politické čistky. V jejich důsledku byla nucena odejít z klíčových míst ve vedení vývoje či řízení podniků, mnohdy i ze své vlasti, řada prvotřídních odborníků. Ti, kteří zůstali, byli většinou podrobena tvrdé politické perzekuci. Totéž se přirozeně týká i soukromých podnikatelů, z nichž měli pro československý automobilový průmysl, resp. případný vývoj designu v tomto odvětví, největší význam karosáři. Zatímco Josef Sodomka mohl ještě několik let působit jako



Srovnání jedné z nejproslulejších Sodomkových karoserií na podvozku šestiválce Walter Regent, osmiválcového Bugatti T 57 s karoserií Uhlík a malého sportovního dvoudobého dvouválce Aero 30 v provedení roadster, práce továrního karosáře Josefa Voříška.



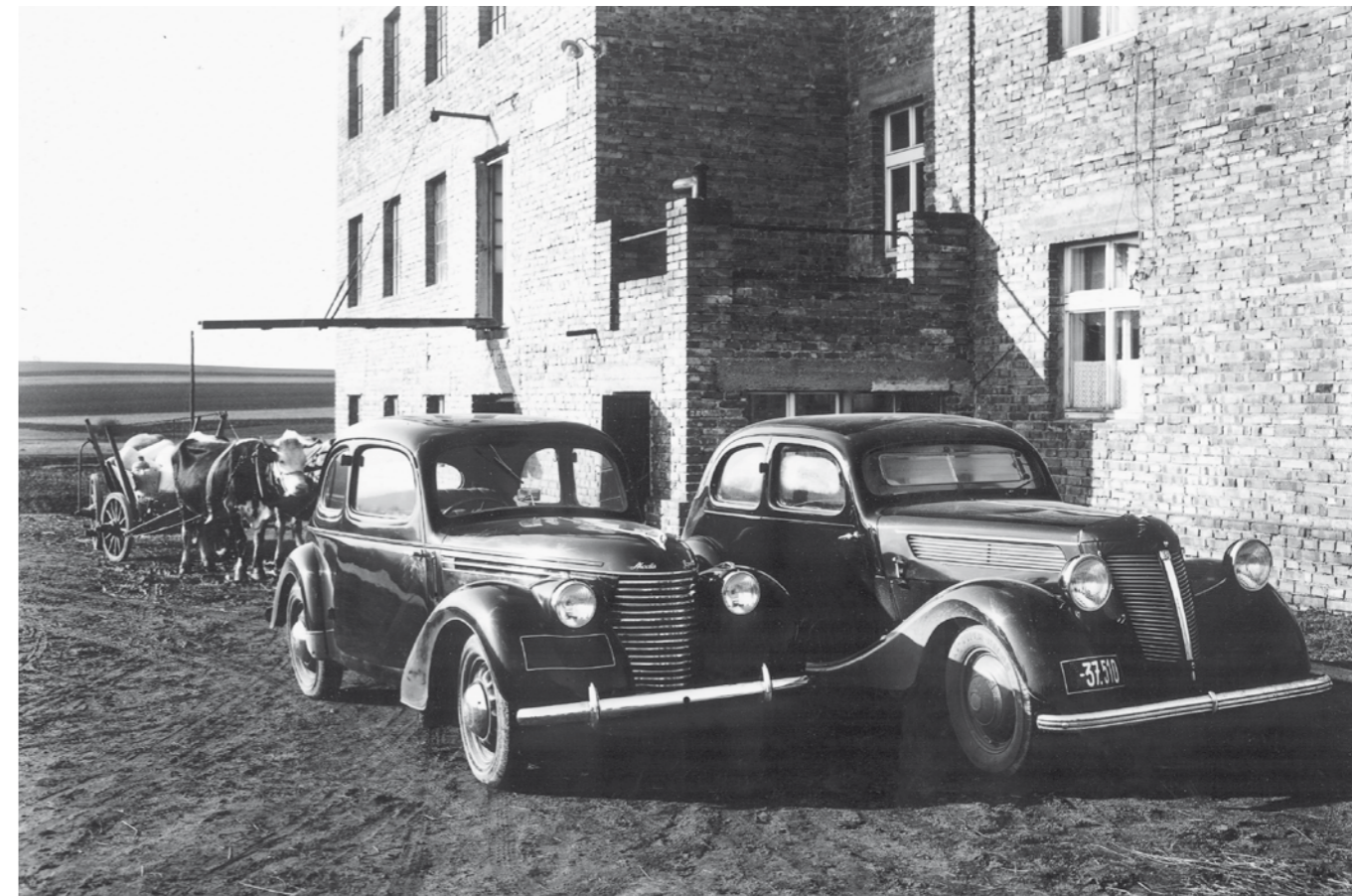


Tzv. dálnicové karoserie pro automobily konvenční konstrukce se objevily na sklonku třicátých let. Patřilo k nim i toto zdařilé provedení Škody Rapid.

ředitel podniku, Oldřich Uhlík byl naopak okamžitě zbaven veškerého majetku. Právě v době, kdy se v jeho karosárně už mohla rozběhnout malosériová výroba vysokovýkonných sportovně cestovních roadsterů na podvozku prestižní britské značky Healey.²²

Příklad poválečného osudu Uhlíkovy karosárny ukazuje, že také v nevelkém Československu, stejně jako v Itálii, ale například i Německu nebo Švýcarsku, by se zřejmě alespoň v některých případech kvalitní a koncepčně řízené karosářské podniky mohly postupně změnit v prosperující designérské firmy pro automobilový průmysl. „Československá cesta“ tohoto odvětví nabrala ovšem zcela jiný kurs. Zúžení výrobního programu našich automobilek na minimum vyvrcholilo na začátku padesátých let dokonce dočasnou redukcí výroby osobních automobilů na jediný podnik a v něm defacto na jediný typ. Velmi výrazný problém našemu průmyslu pak způsobil nedostatek vysokoškolsky vzdělaných techniků s širokým obzorem v naší průmyslové praxi. Byl to důsledek uzavření českých vysokých škol koncem roku 1939, který se bolestně projevil právě v automobilkách.²³

To vše velmi výrazně formovalo, resp. deformovalo jistě nadějný dosavadní vývoj, který se rozběhl zvláště po polovině třicátých let. V době, kdy směřování tuzemského průmyslu ještě nelimitoval bolestný nedostatek finančních prostředků, do tohoto vývoje zasahovala nekompetence a nekonceptnost řízení našeho průmyslu potažmo jednotlivých podniků. Období padesátých a první poloviny šedesátých let se tak v sériové produkci našich



Srovnání karoserií Škody Popular a Pragy Piccolo z konce třicátých let ukazuje různé přístupy v celkovém tvarovém i dispozičním řešení automobilu, ale i rozdíly ve vnímání karoserie jako trojrozměrného objektu (nápis „Škoda Popular“ po obou stranách zaoblené masky chladiče).

osobních automobilů odrazilo v podobě téměř souvislé řady mezitypů, náhražek a provizorií. To velmi dobře dokládá produkci ostatně jediného tuzemského výrobce osobních automobilů pro „běžný trh“²⁴, tedy AZNP v Mladé Boleslavi, zachovávajících z obchodních důvodů značku Škoda.

V roce 1950 sem byla rozhodnutím z nejvyšších míst přesunuta výroba Tatraplanu z Kopřivnice. O dva roky později, z důvodu poklesu zájmu ze zahraničí v důsledku snížení kvality výroby v závodech s odlišnými technologickými zvyklostmi a zkušenostmi, pak byla opět – a bez náhrady – zrušena. Jen díky tomu se tak v roce 1952 rozběhla výroba první škodovky s celokovovou karosérií tehdy moderních tvarů, typu 1200 nazývanému „Sedan“. V průběhu vývoje na přelomu čtyřicátých a padesátých let se ovšem rozměry vozu, zejména délka karoserie, zvětšily, takže nepozorovaně „přerostl“ do střední třídy. Tu ovšem v zemi vládnuocí třída dělnická zrušila jako buržoazní přežitek, takže pak trvale chyběl k pohonu vozu větší motor adekvátního výkonu. Pro onen (reálně neexistující) „běžný trh“ byl vyvinut menší dvoudveřový „sourozenec“ tohoto typu (typ 440/445, pozdější Octavia a Octavia Super) včetně provedení s karosérií typu kabriolet (v první polovině šedesátých let vyráběného jako Škoda Felicia resp. Felicia Super) – ovšem jako tzv. mezityp lidového vozu.²⁵ Skutečně nový (rozuměno socialistický) osobní vůz s oficiálně



přidělenou vývojovou zkratkou NOV byl vyvíjen od roku 1955. Na trh se dostal jako Škoda 1000 MB de facto po dalších deseti (!) letech. Zvolená koncepce pohonu, tedy motor vzadu a pohon zadních kol, vybraná v podstatě ze politickoeconomických, resp. ryze politických důvodů²⁶, mezitím takřka dospěla na konec svých možností u cestovních automobilů, a „na Západě“ byla prakticky opuštěna. Totéž lze říci o tvarech karoserie, pro něž byl v průběhu vývoje vybrán vzor v podobě Renaultu Dauphine, a které v polovině šedesátých let představovaly anachronismus. Souběžně s Octavií a „emběčkem“ se vyrábělo kombi Škoda 1202 STW, tedy známý „stejšn“. Ten ale přišel na svět jako modernizace užitkové varianty „Sedanu“ jen proto, že vývoj speciálního dodávkového automobilu Škoda, budoucího typu Š 1203, se z finančních a organizačních důvodů protáhl na neuvěřitelných třináct let...



K hlavním postavám továrního vývoje automobilových karoserií v AZNP Mladá Boleslav patřili Josef Velebný, po něm Jan Žáček a nakonec Jaroslav Kindl, kteří dohromady obsáhli období od počátku padesátých do počátku osmdesátých let. Nejzdatnějšími designéry mezi tamějšími podnikovými vývojáři však zřejmě byl absolvent Střední uměleckoprůmyslové školy v Uherském Hradišti a sochařství na Akademii výtvarného umění Josef Brokeš, jeho kolega z nevelkého designerského pracoviště AZNP Miloš Krejčíř a v neposlední řadě především autor pozoruhodných prototypů z přelomu šedesátých a sedmdesátých let Josef Čech.

Dvě práce Otakara Diblíka z roku 1957: Levá polovina makety z vývoje projektu NOV (s pravou polovinou navrženou J. Žáčkem) stojící vedle Renaultu Dauphine a interiér luxusního autokaru na bázi Š 706 RTO pro EXPO '58 v Bruselu.

Byla-li výše řeč o „náhražkách a provizoriích“, pak je nutno zdůraznit, že v podmínkách jakkoli limitovaného vývoje se ona „tradice a kultura československé výroby“ zpravidla odrazila alespoň v podobě příznivého posunu od často až „neesteticky“ vyhlížejícího tvarového řešení prototypů po přijatelné řešení sériového výrobku. To se týká alespoň přelomového „emběčka“, výsledku letitého vývoje „nového osobního vozu“. Takřka v předvečer dokončení vývoje tvaru karoserie přišel konstruktér Jaroslav Kindl s návrhem polozapuštěných předních světlometů. Je zajímavé, že tento prvek, dnes vnímaný asi především esteticky, byl zvolen kvůli zmenšení boční plochy karoserie, a tedy snížení náchylnosti vozu na boční vítr.

Systematické uplatňování estetických kritérií se tak odrazilo prakticky jen v návrhu prvků interiéru, především volantů a přístrojových desek, zato v průběhu zhruba jednoho celého čtvrtstoletí a ve vazbě na vývoj prakticky všech našich silničních motorových vozidel. Tedy nejen včetně reprezentačních automobilů Tatra, ale také autobusů, nákladních vozů a dalších kategorií silničních i jiných vozidel. Motocykly, mopedy a zemědělské traktory nevyjímaje.



Tato systematická spolupráce se rozvinula v roce 1959 mezi podnikem PAL Kbely a čerstvým absolventem architektury pražské VŠUP Janem Tatouškem²⁷, a vyústila už před polovinou šedesátých let v neopomenutelnou realizaci v podobě přístrojové desky a volantu zmíněného „embéčka“ i nejméně dalších dvou jeho nástupců: automobilů řady Škoda 100/110 resp. 105/120. I zde šlo o naprostou náhodu, s níž až k Janu Tatouškovi, který právě zdárně dokončoval školu, doputoval jednoduchý písemný vzkaz konstruktéra PALu – požadavek na spolupráci s vystudovaným výtvarníkem při vývoji *ciferníků* palubních přístrojů. Konkrétní efekt se přitom bezesporu dostavil, a možno říci blahodárně ovlivňoval estetickou kulturu našeho průmyslu dopravních prostředků.

V tomto prostředí se ovšem – i díky předchozí, avšak prakticky zprerhané tradici, pohybovali talentovaní výtvarníci „na volné noze“ se zájmem o problematiku projektování automobilů. Z tehdejší starší generace byl nejvýraznější

osobností zmíněný František Kardaš. Mezi mladými výtvarníky, viděno perspektivou první poloviny šedesátých let, vynikl Václav Kasík. Ten se už v průběhu desetiletí stal zřejmě největším specialistou v oblasti estetiky automobilových karoserií, což dokázal i svým článkem v časopisu Svět motorů v roce 1960.

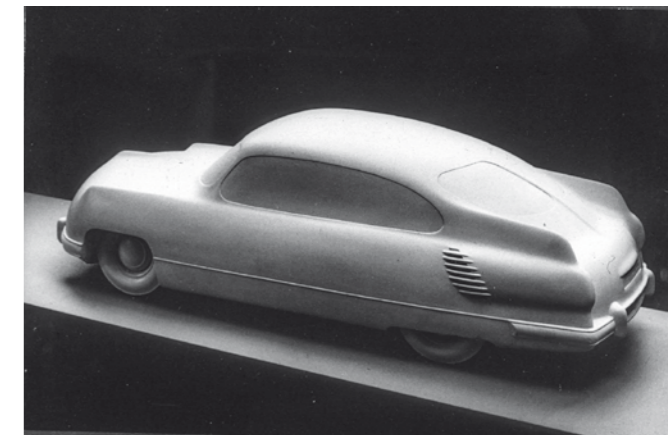
Mezi lety 1958 a 1968 se celkem zhruba pětkrát účastnil vývoje osobních automobilů, většinou v rámci (zpravidla rovněž nerealizovaných) projektů, absolvent architektury na brněnské technice Otakar Diblík. Jeho práce sahá od blíže nespécifikovaného podílu na návrhu prototypové karoserie sportovního automobilu na podvozku Škody 440 („Spartak“) přes aerodynamické studie z pražské konstrukční kanceláře Tatry a prototyp T 603 A až po práci na vývoji nástupce „šestsettrojky“ v bratislavském závodě Tatry.

Právě příklad druhého tuzemského výrobce osobních automobilů – tedy kopřivnické Tatry, ukazuje situaci, v níž se prolíná zřetelná vůle vedení podniku či jeho konstrukce ke koncepčnějšímu zapojení výtvarníků, což dokládá i podíl Františka Kardaše na tvarovém řešení přední kapoty automobilu Tatra 600 Tatraplan i podstatnější zapojení koncepčně pojatého tvarového řešení do celkového vývoje. Výsledek byl však zhruba tentýž – přes účast Františka Kardaše a po něm i Zdeňka Kováře na vývoji Tatry 603 vzniklo finální řešení v režii továrních kopřivnických karosářů.

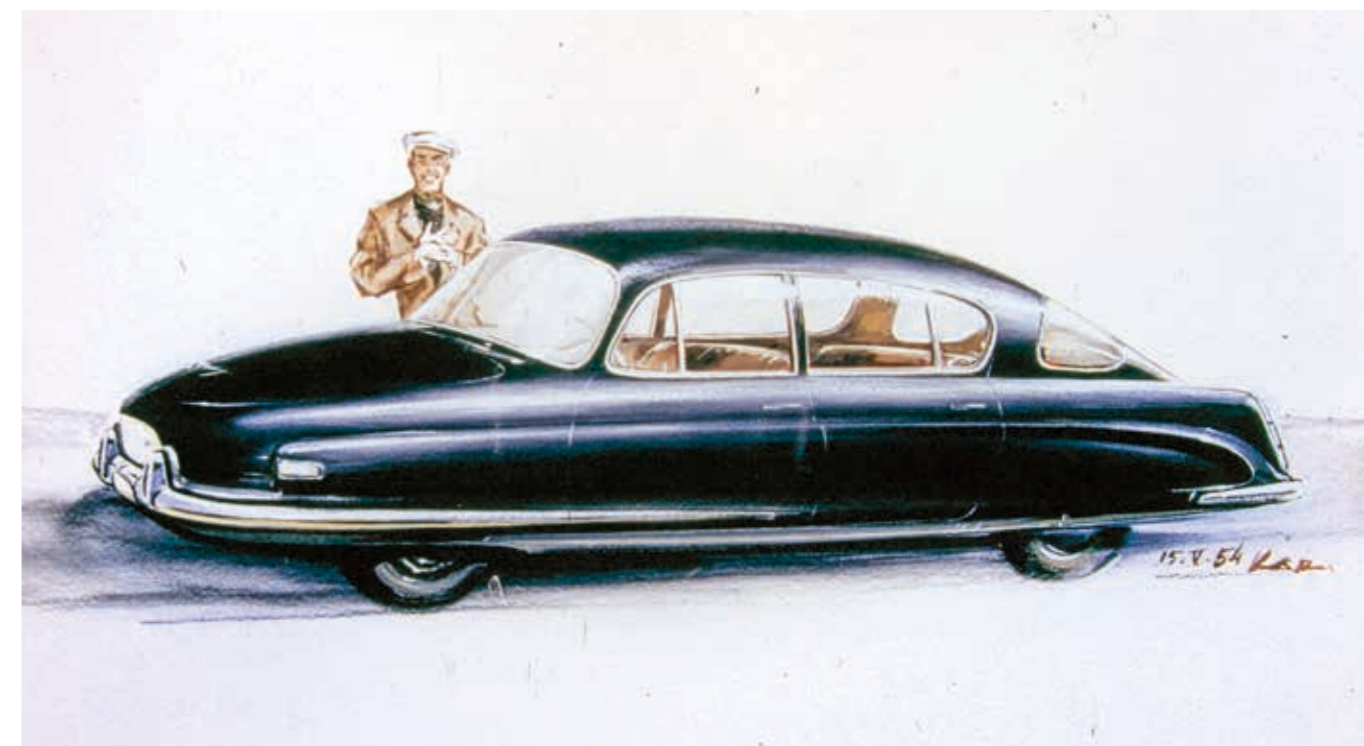
Mimořádné postavení ve vývoji nástupce Tatry 603 v průběhu první poloviny šedesátých let měl

ovšem zmíněný bratislavský závod Tatry vedený pozoruhodným konstruktérem a ambiciózním manažerem Ivanem Mičíkem. Po pražské konstrukční kanceláři vedené Vladimírem Popelářem se stal dějištěm vývoje nové reprezentační tatra – nyní důkladné modernizace „šestsettrojky“ se zcela novou karoserií. Působení Otakara Diblíka se zde rozhodně neomezilo na autorství designérských studií. Pod jeho vedením si zdejší začínající designéři, především Ján Oravec a Ján Cina, také osvojili práci na maketách z hlíny, sádry i laminátu.

Je charakteristické, že v průběhu sedmdesátých let podnikoví designéři v Mladé Boleslavi řešili takové úkoly jako návrhy disků kol nebo sdružené zadní svítilny pro typ Škoda 742 (modely 105/120). Stejně jako fakt, že nástupcem Josefa Brokeše, který zemřel na následky náhle mozkové srdeční příhody přímo na pracovišti se po konzultaci vedení automobilky s profesorem Zdeňkem Kovářem stal jeho absolvent Václav Capouch, kterého automobily nikdy nezajímaly. Ukázalo se ovšem, že Kovářova volba byla nakonec správná. Václav Capouch aktivně přispěl k „restartu“ práce designérů ve Škodovce zvláště

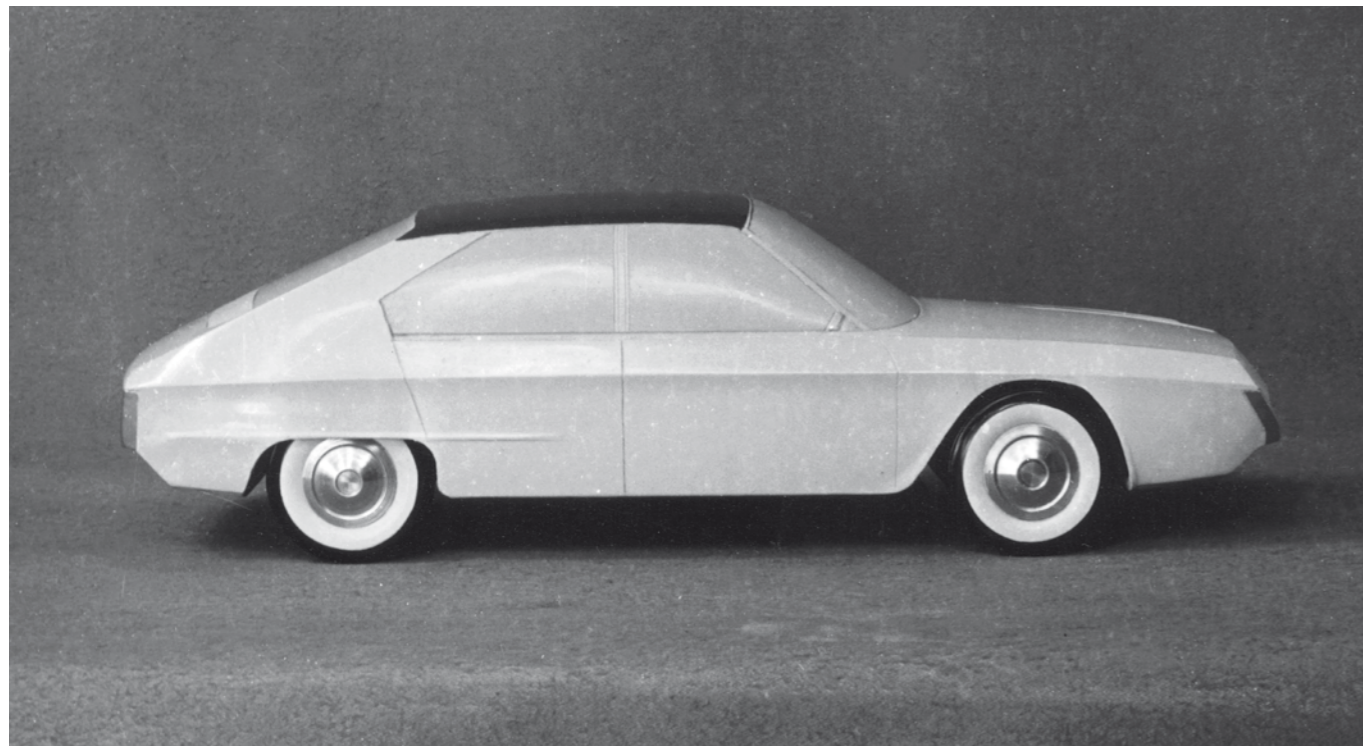


Dvě rozdílné představy o podobě Tatry 603 z roku 1954, zachycené na akvarelu Františka Kardaše a v sádrovém modelu Zdeňka Kováře.



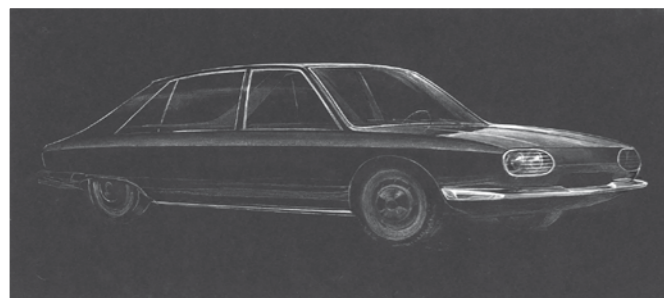
Dvě práce Jana Tatouška pro PAL Kbely: návrh palubního přístroje pro Škodu 1000 MB (1962) a o deset let novější stanoviště řidiče Škody 105/120.





Variantní návrh nástupce T 603 zvaný "Krystal" od Otakara Diblíka z r. 1963 a soudobá studie Václava Kasíka na totéž téma.

Moderní přístrojová deska novodobé felicie podle návrhu Václava Capoucha ve skutečnosti využívá nezměněnou spodní partii ze Škody Favorita.



po fúzi s koncernem VW i k úspěchu automobilky na mezinárodní designéřské scéně.

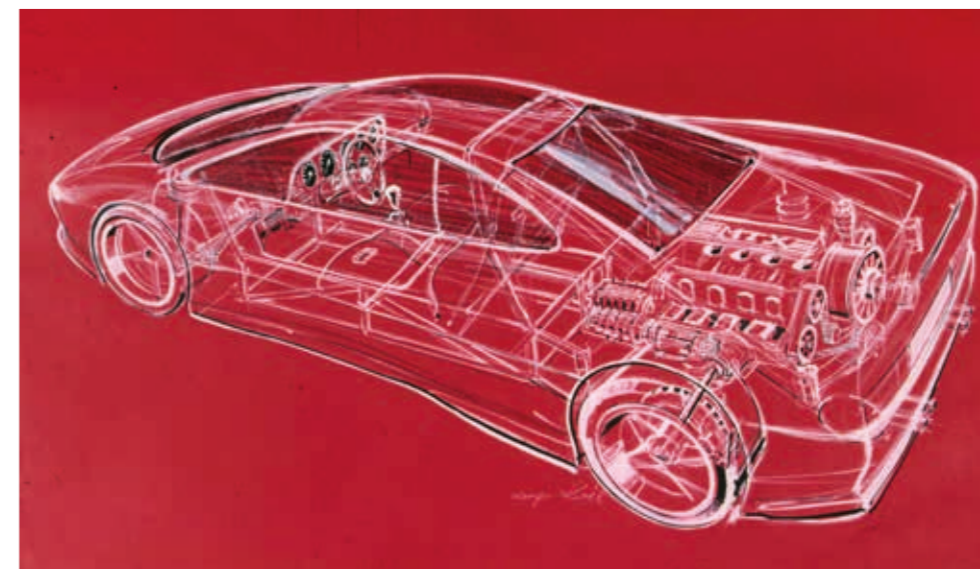
Výjimečnou postavou vývoje československých automobilu byl Václav Král, spoluzakladatel „stí-
nové automobilky“ Metalex i aktér vývoje sportov-
ních a závodních speciálů ve vlastní režii. Královy
aktivity kulminovaly po roce 1989, kdy se stal nejen
autorem mnoha projektů a vizí nových vozidel, ale
i tzv. záchranného programu pro kopřivnickou Ta-
tru a dalších iniciativ směřujících k oživení dobrého
jména československého průmyslu.

Na české poměry ojedinělé působení v de-
signerských studiích západních automobilek si při-
psal na konto designer samouk a emigrant Pavel
Hušek. Ten publikoval kresebné studie automobilů
v časopisech už před emigrací v první polovině še-
desátých let, kdy vešel do kontaktu i s konstruktéry
obou zmíněných tuzemských automobilek. Po ná-
vratu ze SRN v roce 1991 navázal spolupráci s něko-
lika tuzemskými výrobci.

Nedávno pak bylo pro veřejnost odhaleno an-
gažmá jiného emigranta Jiřího Kuhnerta v designér-
ském oddělení automobilky Porsche.²⁸



První sportovní speciál a první „supersport“ Václava Krále: MTX Škoda Buggy z roku 1970 a o dvě dekády mladší „supetratra“ (MTX Tatra V 8).



POZNÁMKY

- 1 To vše se začalo negativně projevat už v průběhu šedesátých let, kdy začal vývoj v našem průmyslu pomalu ale jistě docházet dech. Ostatně právě počátkem šedesátých let musela být z důvodu naprostého ekonomického neúspěchu zrušena i třetí pětiletka.
- 2 Viz také 5. část této publikace „Ikony, neikony a antiikony československého průmyslového designu“.
- 3 Prokop využil dle vlastního názoru ideálních vlastností speciálních polopropustných skel z Inwaldovy sklárny: masivní jednovrstvý Allphan s propustností 90% oproti 40–60% u obyčejného opálového skla, a třívrstvého Pyroplexu resp. Reflektinu (propustnost 89 resp. 88,5%). Svítidla Modul byla sestavena ze skleněných dílů, které se daly vzájemně kombinovat v různých modifikacích uvedených polopropustných skel. Viz Jana Pauly, Odborník v osvětlování, konstruktér a designér, inženýr Miloslav Prokop, *Světlo*, 2001, č. 4, s. 3.
- 4 Viz Justus Binroth – Olaf Thormann, *bauhausleuchten? KANDEMLICHT!*, Stuttgart 2002, s. 105.
- 5 Zajímavý je např. fakt, že zkompletovaná fontána pro světovou výstavu EXPO '58 v Bruselu byla poprvé uvedena do provozu právě na zahradě Beitlerovy vily v Praze na Ořechovce.
- 6 Rajisa a Ilja Kvasničkovi, Svítidla 1963, *Domov*, 1963, č. 2, s. 21–27.
- 7 Viz stať Ikony, neikony a antiikony „Ikony, neikony a antiikony“ československého průmyslového designu v této publikaci.
- 8 L. T. C. Rolt, *Victorian Engineering*, Penguin Books 1970, s. 72.
- 9 Viz Karel Zeithammer, *Česká stavba parních lokomotiv I. (1841–1930)*, Praha 2012, s. 290.
- 10 Ludvík Losos, Kolejová vozidla, in: Vladimír Šlapeta (ed.), *Jan Kotěra 1871–1923, zakladatel moderní české architektury*, Praha 2001. Aktuální monografie vydaná u příležitosti 150. výročí narození Jana Kotěry (Helena Čapková, Ladislav Zikmund-Lender (eds.), *Jan Kotěra – mýtus architekt*, Praha 2021) se tomuto tématu nevěnuje.
- 11 Nejnověji se specialisté, konkrétně znalec tramvajů smíchovské vagonky a autor řady zdrojových publikací věnovaných tramvajím Tatra Robert Mara, kloní k názoru, že vzhledem k absenci dokladů a Kotěrově spolupráci na běžných typech tramvajových vozů mohlo jít maximálně o inspiraci konstruktérů salonním vozem č. 200. Viz Kotěra je autorem jediné pražské tramvaje. Secesnímu salonnímu vozu se říká primátorská tramvaj. <https://vltava.rozhlas.cz/kotera-je-autorem-jedine-prazske-tramvaje-secesnimu-salonnimu-vozu-se-rika-8631138>
- 12 Jan Kotík, *Tradice a kultura československé výroby*, Praha 1954, s. 91.
- 13 Tamtéž, s. 172.
- 14 Zde můžeme bezpochyby učinit paralelu s největší postavou švédského průmyslového designu Sixtenem Sasonem, původně rovněž ilustrátorem, tvůrcem znamenitě ovládajícím americké výtvarné techniky a rovněž zřetelně ovlivněným až fascinovaným americkým streamliningem – a, což je podstatné, stejnou měrou schopným přetavit oblíbené inspirace do autorsky svébytného tvaru.
- 15 V roce 1959, v době odchodu Zdeňka Kováře na místo vedoucího nově zřízeného detašovaného ateliéru tvarování strojů a nástrojů v tehdejšímu Gottwaldově, nastoupil Kadlec na místo vedoucího ateliéru tvarování nových hmot na Střední uměleckoprůmyslové škole v Uherském Hradišti.
- 16 František Palík – Jaroslav Srb, Vývoj designu elektrických lokomotiv ŠKODA, *Průmyslový design*, 1984, č. 4, s. 13–15.
- 17 Tamtéž, s. 12.
- 18 Šlo mimo jiné o designérskou studii k první fázi projektu Škoda 100 E z poloviny devadesátých let s tvarovým řešením úspěšně ověřeným na autorském modelu v aerodynamickém tunelu, prototyp vozu metra 6 Mt z roku 2001 a další práce. Viz Jana Pauly – Jiří Hulák, *Design Pro. Průmyslový design v českých zemích 1990–2010*, Roztoky u Prahy 2010, s. 38, 112.
- 19 Šlo především o export lokomotiv T 669.0, jejíž neustávající výroba vynesla ČKD přední místo v počtu vyrobených lokomotiv jediného typu na světě, a dovoz sovětských lokomotiv přezdívaných „Sergej“, odebíraných především proto, že vývoj československých lokomotiv téže kategorie byl „shora“ zastaven.
- 20 V případě článkové obousměrné tramvaje KT8D5 zasáhl do vývoje dokonce tehdejší městský tajemník KSČ a bývalý generální ředitel ČKD Antonín Kapek. Mezi požadavky na dispoziční řešení skříňe vozidla se tak octila i rychlá přeměna na vojenskou polní nemocnici. Ivan Linhart se z tohoto důvodu od konečného designérského řešení tramvaje KT8 v podstatě distancoval – ostatně i proto, že i většina zbývajících „pozůstatků designu“ vzala na cestě mezi prototypem a realizací zaskvě.
- 21 Jan Králík, *Utajené projekty Škoda. Strhující příběh konstruktéra Oldřicha Meduny*, Praha, Grada 2007, s. 19. Josef Plocek (1884–1957) byl významný motocyklový a především automobilový konstruktér působící postupně ve firmě Walter a automobilovém oddělení Škodových závodů.
- 22 Viz Jan Králík, *Karosář Oldřich Uhlík – životní příběh*, Praha 2009, s. 155–165. Za připomenutí zde stojí rovněž osudy Jany Brožkové, vdovy po posledním mužském potomkovi slavného karosářského rodu. V roce 1945 získala státní finanční půjčku na úspěšnou obnovu válkou poškozeného podniku, kterou pak i navzdory znárodnění (a faktické likvidace) karosárny musela splácet do konce života.
- 23 Ve svých vzpomínkách se o tom mj. zmiňuje Ing. Petr Hrdlička, syn předválečného ředitele mladoboleslavské automobilky (tehdy ASAP) Ing. Karla Hrdličky a vedoucího vývoje osobního automobilu Škoda Favorit. Viz Jan Králík, *V soukolí okřídleného šípu*, Praha 2008, s. 45–46.
- 24 Až do roku 1960 byly v Československu nové osobní automobily prodávány pouze na poukázky. Pozn. aut.
- 25 Viz Petr Kožíšek – Jan Králík, *L&K – Škoda, 2. díl – let okřídleného šípu*, Praha 1995, s. 101.
- 26 Tamtéž, s. 116. Nový automobil „nesměl“ mít tehdy klasickou koncepci pohonu, odkazující na „buržoazní“ éru automobilky, ani progresivní řešení s motorem vpředu a předním pohonem, vyžadující nákup komponentů z „kapitalistické ciziny“.
- 27 Viz Jiří Hulák – Johanna Pauly, *Jan Tatoušek – umělec v technice, architekt v designu*, Praha 2021.
- 28 Rostislav Koryčánek, *Jiří Kuhnert – Sketch the Dream* (katalog výstavy), Moravská galerie v Brně, 2018.



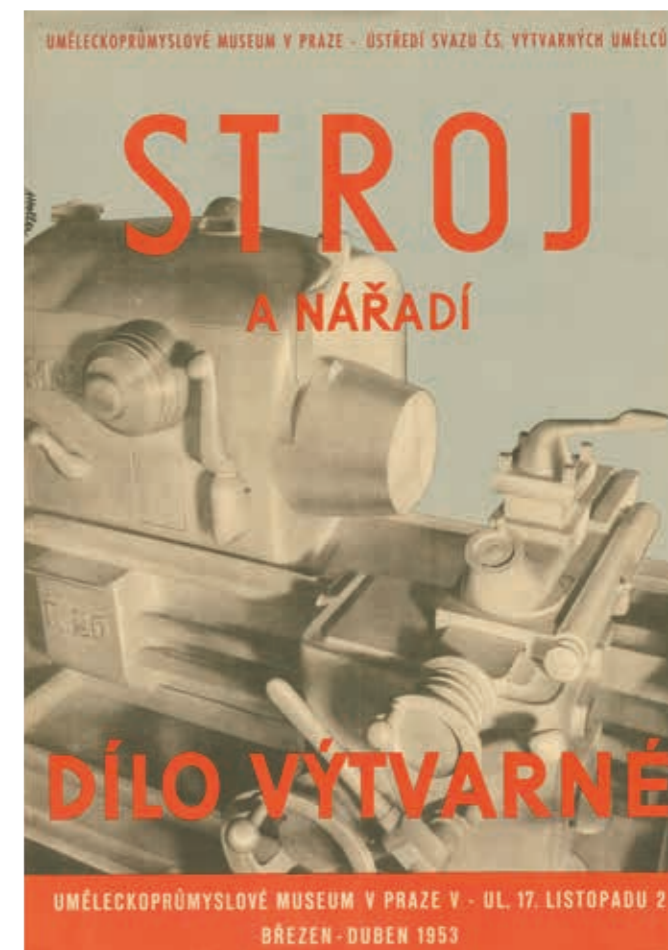
Ve službách („)pokroku(“)

Úkoly batovské, údernické i jiné

Zhruba prvních sto let vývoje a výroby obráběcích strojů stál tento druh techniky stranou zájmu specialistů na tvarové řešení, nevyjímaje progresivní architektky a další tvůrce z okruhu meziválečné avantgardy.

Tvarové řešení výrobních strojů a zařízení bylo proto prakticky výlučně dílem konstruktérů. S tou výhradou, že kolem poloviny 19. století, kdy těžké stroje a zařízení vzbuzovaly někdy hrůzu a někdy nevoli (především v případě dělníků), vyvstala jistá potřeba tyto stroje přizpůsobit tehdejšímu vkusu, se zálibou v klasicizujícím nebo historizujícím slohovém aparátu. To byla ovšem tendence na hony vzdálená jak soudobým představám o moderním designu tak téměř soudobým reformním snahám hnutí Arts and Crafts.

V období rané moderny i funkcionalismu a zřejmě ani v době rozvoje amerického stylingu neměla specializace v oboru těžkého strojírenství prakticky žádné místo v designérské tvorbě. To se začalo zřejmě měnit až v době kdy se středem zájmu designérů stále více stávaly nejenom výrobky zvyšující jak kvalitu bydlení a každodenního života tak zisky výrobců z prodeje na volném trhu ale také pracovní prostředí a jeden z nových rozvíjejících se oborů – ergonomie. Zároveň se do vstupu specialistů na tvarové řešení do těžkého strojírenství promítly i silící snahy o racionalizaci výroby při zachování resp. posílení prodejního potenciálu výrobků. Designérské řešení totiž může propůjčit jednotný výraz pro různé velikostní rady výrobků téhož druhu a přispět tím jak ke snížení nákladů na výrobu, tak k posílení firemní identity výrobků. Právě to můžeme sledovat u návrhu řady radiálních vrtaček pro Moravské akciové strojírný ve Zlíně tehdejšího vedoucího sochařského ateliéru zlínské Školy umění Vincence Makovského. Do výroby byl doveden nakonec jen největší typ VR8, navíc s konvenčně tvarovanými rukojeťmi ovládacích pák, což bylo v kontrastu s pečlivě provedeným Makovského návrhem. V každém případě byla tato vrtačka pravděpodobně jedním z prvních, ne-li vůbec prvním obráběcím strojem navrhovaným za účasti profesionálního výtvarníka. Za skutečný zlom v krátké designérské kariéře Vincence Makovského



bývá tradičně považován návrh revolverového soustruhu R 50 rovněž pro Moravské akciové strojírny. Ten totiž jednak vznikl několik měsíců po zahájení výuky na škole umění ve Zlíně, jednak byl prvním Makovského návrhem tohoto druhu, a konečně byl spolu s uměleckými díly takzvaného volného umění vystaven na 5. Zlínském salonu umění v roce 1940. Tvarové řešení soustruhu vzniklo na objednávku ředitele technických skupin Baťových závodů Bohuslava Ševčíka, který po návratu z USA přivezl fotografii zachycující práci na modelu tvarového řešení soustruhu. Makovský si k zadanému ucelenému tvarovému pojetí skříně stroje „přibal“ také tvarové řešení ovládacích pák. Vzal v úvahu – moderně řečeno – ergonomické požadavky nejen ve smyslu optimálního držení jednotlivých ovládacích prvků, ale i možnosti vzájemného rozlišení těchto prvků pouze hmatem. Ve Zlíně, kde v této době vznikl Ústav pracovního lékařství, jedno z průkopnických pracovišť v oboru ergonomie, bylo promyšlení této stránky problematiky obsluhy stroje zcela logické. Makovského návrh revolverového soustruhu MAS R 50, zpracovaný v sádrovém modelu ve skutečné velikosti, možná nebyl prvním designérským návrhem obráběcího stroje, ale velmi pravděpodobně prvním, kde designér zaměřil svou pozornost na tvarové, ale i moderně řečeno ergonomické řešení stroje. Tento počin, i v evropském prostředí velmi progresivní, je významný nejen z hlediska strojírenského designu, ale i veřejné prezentace designérské tvorby. Proto

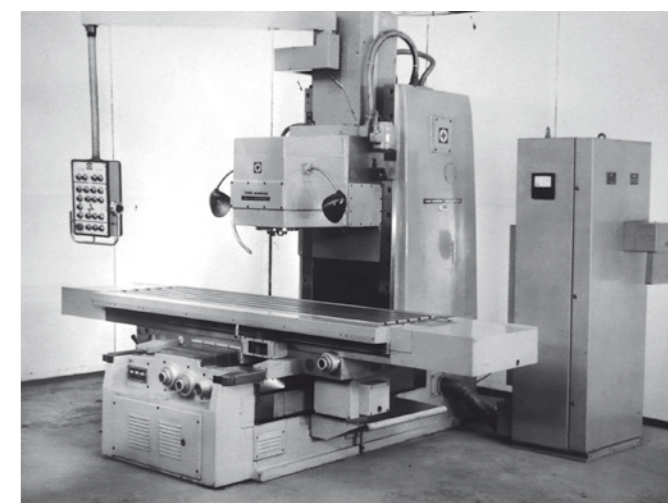
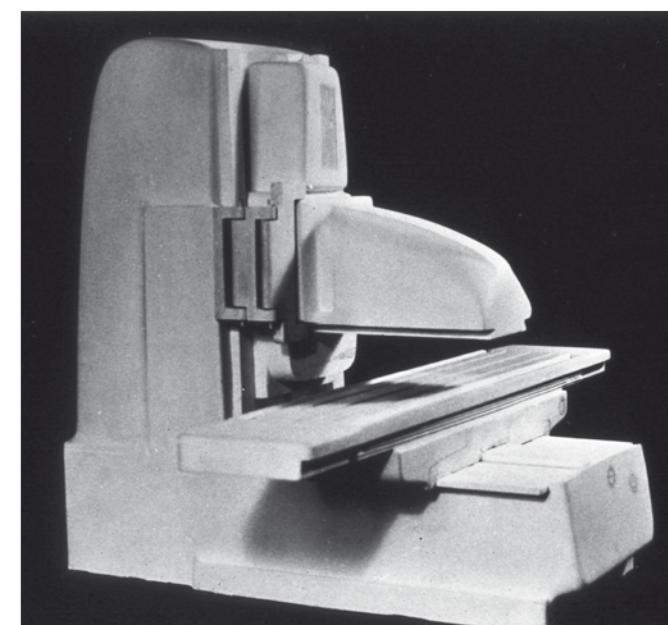
Tvarové pojetí obráběcích strojů se poprvé výtvarně vyhranilo na počátku čtyřicátých let v práci Vincence Makovského pro Moravské akciové strojírny, vykristalizovalo do organické podoby v tvorbě i výuce Zdeňka Kováře, a pozvolna vyznělo a poměrně intenzivně se „přetavilo“ do zcela jiného tvarového principu v průběhu praktického působení Kovářových žáků ve strojírenském průmyslu.

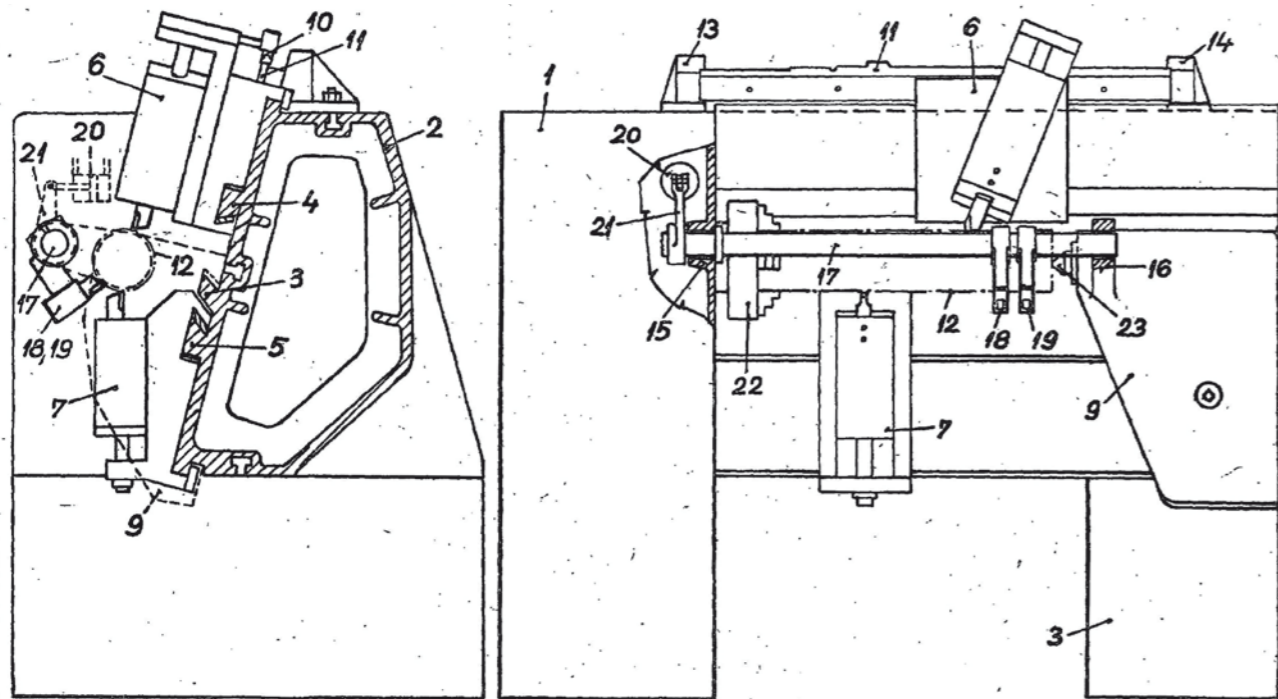


byl později vcelku logicky považován za jakýsi startovní moment pro vznik průmyslového designu jako specializované disciplíny v českých zemích. Ovšem v době, kdy se tento názor objevil a rozvíjel, zde byly ještě přinejmenším další dva důvody. Jednak to, že na Makovského průkopnickou činnost ještě v průběhu první poloviny čtyřicátých let navázal jeho žák a absolvent ze Školy umění ve Zlíně Zdeňk Kovář, a především to, že po roce 1948 se těžké strojírenství stalo nejpreferovanějším oborem československého znárodněného průmyslu.

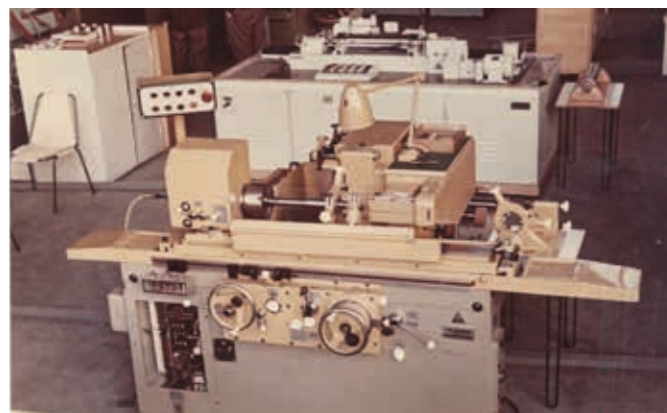
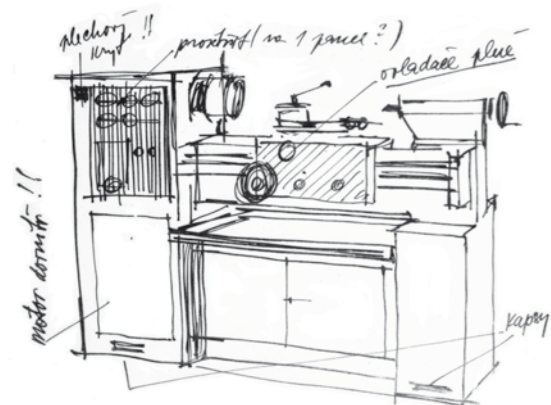
Působení Zdeňka Kováře v oblasti vývoje obráběcích strojů ovšem končí v roce 1947, kdy odchází z konstrukce strojíren na post pedagoga oboru tvarování strojů a nástrojů na Škole umění, následně Střední uměleckoprůmyslové škole ve Zlíně resp. v Gottwaldově. Poté se Kovář intenzivně věnoval vedle své pedagogické a sochařské činnosti především návrhu nástrojů a náradí pro obuvnický a gumárenský průmysl, později také například spolupráci s podnikem Pilana Hulín. Návrh obráběcích strojů je tak s výjimkou školního soustruhu R 25 pro ZPS Gottwaldov, který se nerealizoval ve výrobě a úpravě strojů, jako byla obří vyvrtávačka z plzeňské Škodovky (tehdy ZVIL – Závody V. I. Lenina) a dalších výrobků pro účely prezentace v československém pavilónu na světové výstavě Expo 58 v Bruselu z čistě časového hlediska jakousi epizodou v Kovářově zhruba čtyřicetileté či delší designérské tvorbě. Naopak Kovářovi žáci z Uherského Hradiště – především Josef Lahoda a Vladimír Autrata – se etablovali u moravských strojírenských podniků. V průběhu šedesátých let lze ovšem sledovat v pracích prakticky všech Kovářových absolventů, snad s výjimkou Gustava Hlávky, zřetelnou tendenci opouštění organických tvarů ve prospěch racionálního až geometrického pojetí. To už kromě technologických požadavků výrobců silně působil především vliv jiné „školy“ ve strojírenském designu.

Je zajímavé, že nové dějství designu obráběcích strojů začíná téměř přesně v době, kdy Kovářova spolupráce se zlínskými Strojírnami na vývoji obráběcích strojů končí. Jde o moment, kdy absolvent strojní průmyslovky, tehdy dvacetiletý Svatopluk Král, nastupuje





Původní patent a proces návrhu „hranatých“ skříní obráběcích strojů v podání Svatopluka Krále do poloviny šedesátých let.



do konstrukce ředitelství Spojených továren na obráběcí stroje v Praze-Holešovicích.

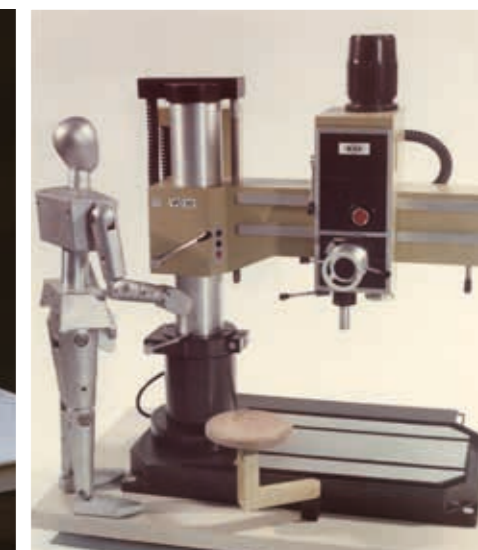
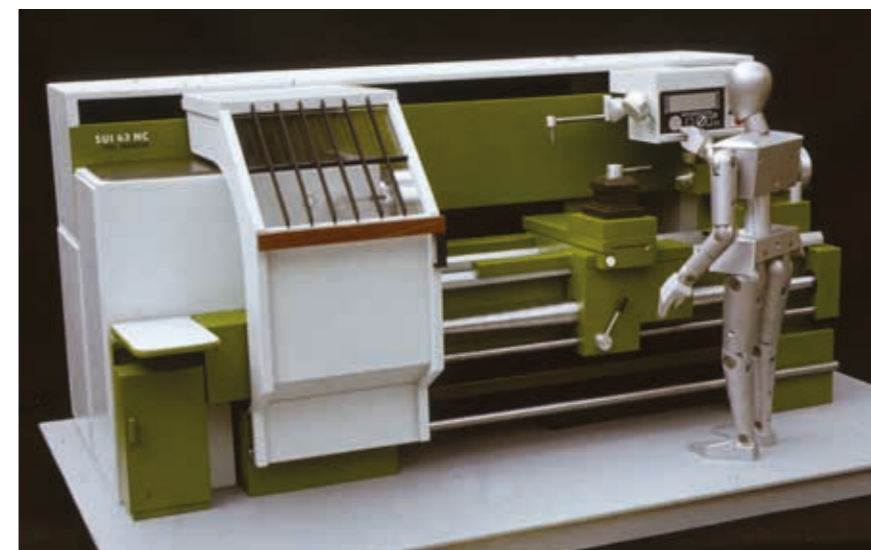
Sjednocení resp. „zřehlednění“ tělesa skříně obráběcího stroje vyplynulo jako úkol i pro něj – byt zde šlo zřejmě o rutinní konstrukční zadání. Král podle svých vlastních slov dokončil těsně před odchodem na základní vojenskou službu výkresy stolní vrtačky, kdy nově navrhl jen tvary skříně – zbytek potajmu obkreslil z výkresů existující vrtačky.¹ Při řešení skříně stroje musel tehdy vedle myšlenky ucelení tvaru zákonitě narazit i na aktuální problém finálního opracování litinových skříní obráběcích strojů, které se začaly vyrábět podle nové tvarové koncepce návrhů Zdeňka Kováře. Odlévání do litiny sice „snese“ v podstatě jakýkoli tvar, v případě výrazně oblých, prostorově složitých tvarů však dramaticky vzrostly nároky na finalizaci s podstatným podílem ruční práce. Proto Svatopluk Král navrhl zcela pravoúhlou skřín obráběcího stroje včetně nové barevnosti. Základní idea byla schválena a stanovena jako vzor pro celý výrobní program jednotlivých podniků TOS po celé republice, zahrnující asi 30 typů hrotových soustruhů, frézek, brusek, vrtaček, hoblovek, poloautomatů, karuselů a dalších strojů. Nové řešení

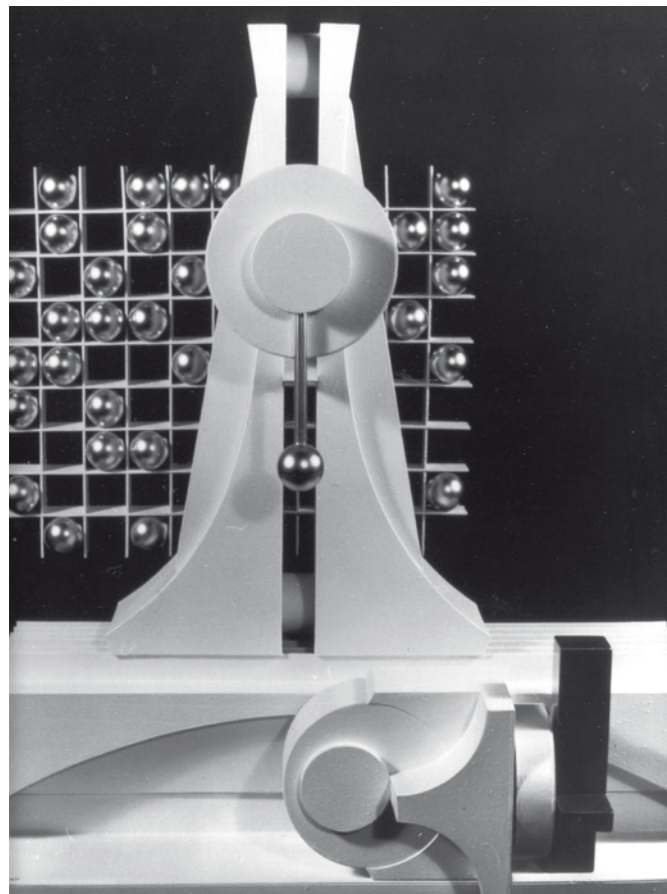
rozpracoval Král už jako výtvarník nově založeného Výzkumného ústavu obráběcích strojů a obrábění (VÚOSO) nejprve s vývojovými konstruktéry, v dalších letech přímo s konstrukčními pracovišti všech podniků TOS po celé republice.

Nová ucelená řada obráběcích strojů s jednotným tvarovým, barevným, grafickým i ergonomickým řešením ze závodů TOS byla představena na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně v roce 1965 jako závazná pro výrobu skříní obráběcích strojů na další pětiletky.

Působení Svatopluka Krále jako hlavního a jediného výtvarníka výzkumného ústavu obráběcích strojů a obrábění v padesátých letech a po většinu let šedesátých let je jednou z nejvýraznějších ukázek angažmá designérů při řešení jednotného stylu československých výrobků v celém jednom průmyslovém odvětví. Následoval další stupeň tvarově-konstrukčního řešení československých obráběcích strojů. Svatopluk Král s konstruktéry nahradili dosavadní litinové skříně z větší části ocelovou kostrou s povrchovými plechovými panely, přinášející racionalizaci výroby i možnost stavebnicového řešení, a tedy i skladebnosti strojů.² Malé výtvarné pracoviště v centru Prahy, kde na přelomu šedesátých a sedmdesátých let spolupracoval se Svatoplukem Králem tehdy velmi mladý, začínající grafik Vladimír Netrval, vystřídal v roce 1972 nový ateliér nedaleko hlavního sídla VÚOSO. Pod Královým vedením zde nejprve krátce pracoval Jaroslav Pavelka, později modelář Ladislav Veselý, výtvarnice Marie Fröhlichová a další modelář Josef Novák. Typickou součástí práce ateliéru se staly i koncepční a futurologické studie strojů, výrobních linek i celých pracovišť. Předmětem práce ateliéru byla také barevnost, akustika a další složky pracovního prostředí.³ Ve vývoji strojů nových generací učených pro výrobu byl s postupem automatizace učiněn pokrok zejména v řešení krytého pracovního prostoru. Zásadním přínosem byl příchod absolventa ateliéru tvarování strojů a nástrojů Pavla Kmocha v roce 1978, který se projevil ve zvýšeném počtu návrhů i nových modelářských

Futurologické studie a návrhy obráběcích strojů designérského oddělení VÚOSO ze sedmdesátých a osmdesátých let.





technologiích. Nastupující robotizace přinesla nové soubory modelových návrhů, ale i další zajímavé futurologické studie.

Designérské středisko VÚOSO fungovalo až do počátku devadesátých let, kdy struktury našeho těžkého strojírenství zanikly.⁴

V této době si musela naprostá většina dosavadních designérů obráběcích tvářecích a jiných strojů hledat nová uplatnění nebo svou činnost ukončit, částečně i z důvodu vyššího věku. Výjimkou byl jednak Václav Reissner, jehož poslední návrhy lze datovat až do počátku tohoto století, ale také designér se středním technickým vzděláním Jan Němeček, o němž dosud nebyla řeč.

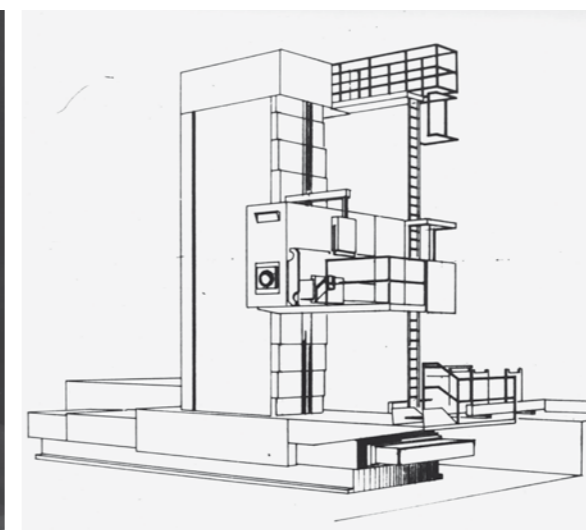
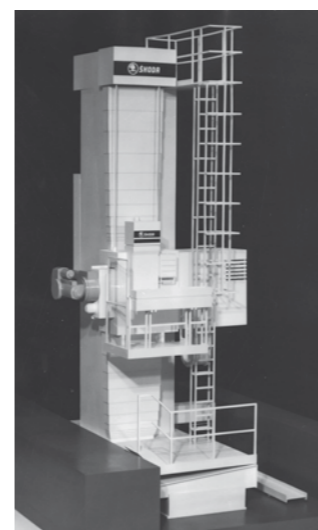
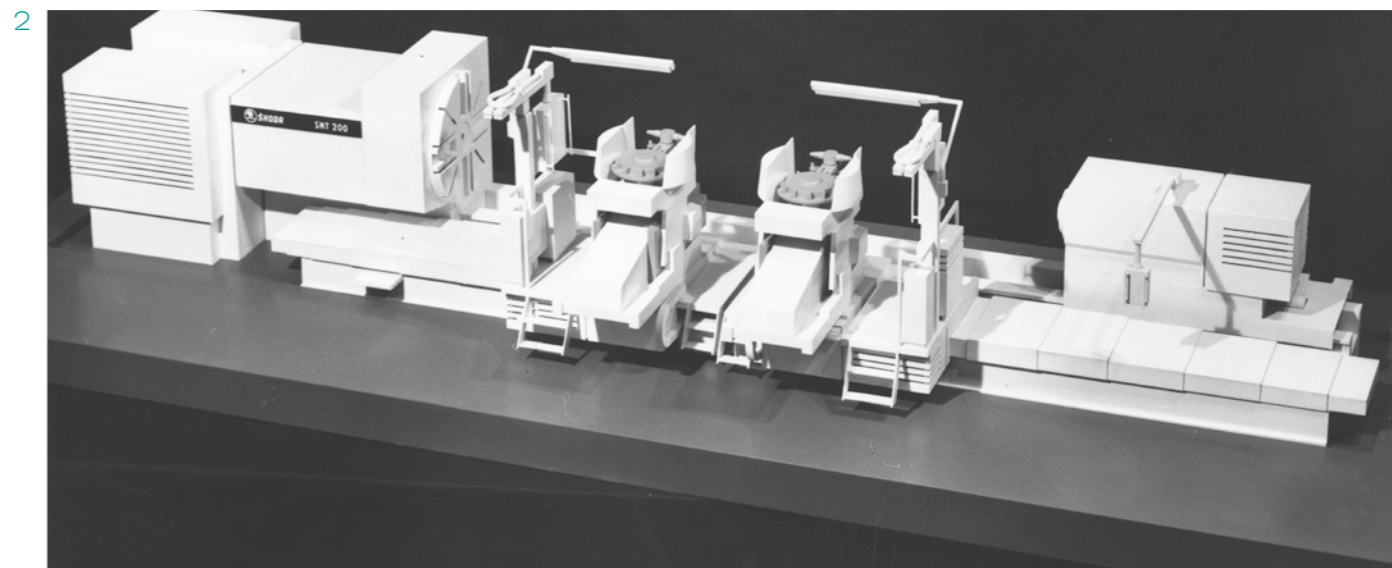
Od konce šedesátých let pracoval v závodě Obráběcích strojů plzeňské Škody celé čtvrtstoletí, kdy navrhl množství těžkých obráběcích strojů s racionálním, ale často velmi zajímavým tvarovým řešením na pomezí architektury a plastiky.

Jak už bylo řečeno, po roce 1989 provázel tedy design obráběcích strojů tvářecích strojů a další těžké strojírenské techniky znatelný útlum. Na závěr této části, byť zde překračujeme rámeček této publikace, je třeba připomenout, že kolem roku 2000 se objevilo několik nových realizací s účastí designérů včetně tvůrců mladé a nejmladší generace. Totéž lze konstatovat ohledem na studentské práce, které v tomto oboru vznikaly a stále ještě vznikají především v oddělení průmyslového designu Fakulty strojního inženýrství Vysokého učení technického v Brně.

1
Ukázky návrhů designéra Václava Reissnera pro TOS Hulín z osmdesátých let a počátku let devadesátých.

2
Práce Jana Němečka pro divizi obráběcích strojů plzeňské Škodovky.

Futurologické studie obráběcího stroje a obráběcího centra od Svatopluka Krále ze sedmdesátých a osmdesátých let.



Design v textilním strojírenství – od krejčovských nůžek přes tryskový stav po textilní provozy

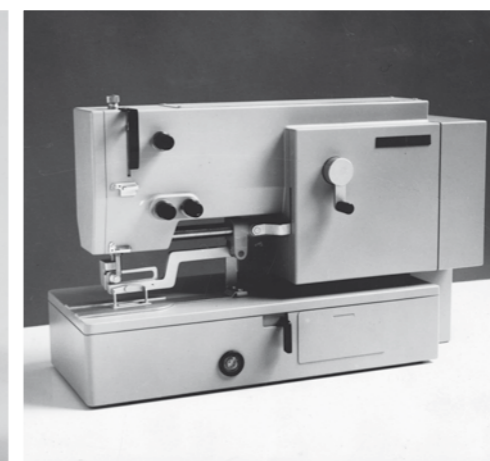
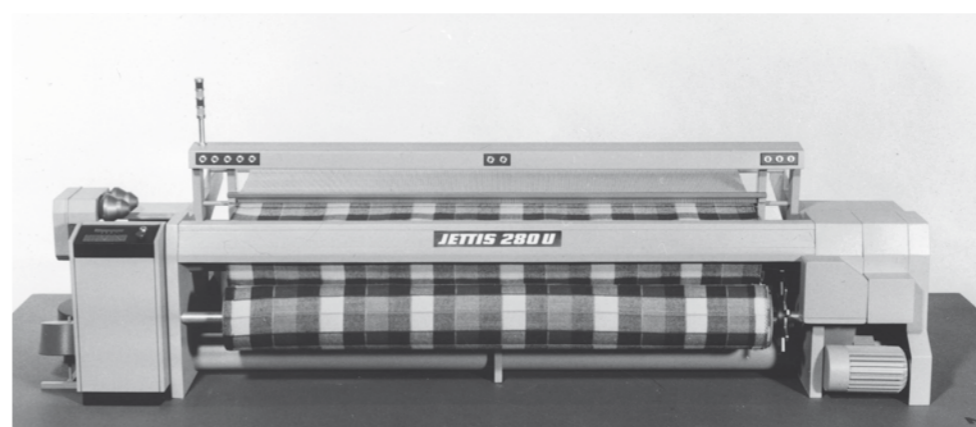
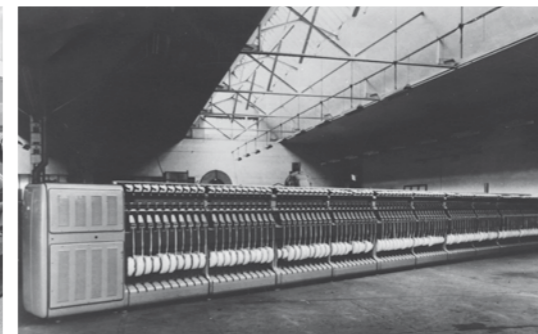
Intenzitou, rozsahem práce i dotykem se světovou technickou špičkou v daném oboru byla s pracovištěm VÚOSO srovnatelná i působnost designérů v podnikovém vývoji spojených s jedním ze špičkových tuzemských strojírenských oborů – textilním strojírenství. Jakýmsi „prvním dějstvím“ byla spolupráce Janákova žáka z pražské Uměleckoprůmyslové školy Miroslava Kouby. Toto je možno považovat za „průkopníka před průkopníky“ českého průmyslového designu, uvažujeme-li o zakladatelském působení v souvislosti se Zdeňkem Kovářem, Petrem Tučným nebo Stanislavem Lachmanem. Koubovy práce datované do konce čtyřicátých let jsou uvedeny v katalogu výstavy Stroj a nářadí jako dílo výtvarné.⁵

Komplexní vývoj v oboru textilního strojírenství začíná v souvislosti s podnikem Kovostav Ústí nad Orlicí, kam v roce 1952 nastoupil jeden z prv-

ních žáků Zdeňka Kováře ze Střední uměleckoprůmyslové školy (SUPŠ) v Uherském Hradišti Alois Richtr. Z návrhů, které zde vytvořil, se fyzicky nebo alespoň ve fotografiích zachovaly například krejčovské nůžky a další nástroje, měřicí přístroje (osnovní tenziometr) atd.

Po reorganizaci našeho průmyslu koncem padesátých let vzniklo v Brně návrhářské středisko při Výrobně hospodářské jednotce (VHJ) Elitex Liberec. Zde pod vedením Alois Richtra pracovali Miroslav Kouba a další Kovářův absolvent z Uherského Hradiště František Jurásek na tvarovém řešení špičkových textilních strojů vyvíjených s podstatným podílem vynálezce a vývojáře libereckého Elitexu Vladimíra Svatého. Tak zde vzniklo tvarové řešení strojů, BD 500 a Arachne, a v průběhu sedmdesátých a osmdesátých let prakticky všech textilních strojů a dalších souvisejících výrobků pro toto odvětví. Už jen vzhledem k rozměrům mnohých z těchto strojů bylo potřeba řešit jejich design komplexně s ohledem na tvorbu celého pracovního prostředí ve výrobních halách.

V sedmdesátých letech posílil brněnský designerský tým absolvent detašovaného ateliéru tvarování strojů a nástrojů Jan Sečka, který ale později emigroval. V letech osmdesátých sem nastoupil další absolvent téhož ateliéru Miroslav Bernátek.



Během tří desetiletí vzniklo ve spolupráci s designéry výtvarného střediska Elitexu úctyhodné množství textilních strojů i dalších výrobků. Průkopnickou roli zde sehrály návrhy šicích strojů, na nichž Miroslav Kouba pracoval už v poválečných letech.



Aby (ne)šla práce od ruky...

Pokud bychom přiznali v českém prostředí specializované designéřské tvorbě v oblasti obráběcích strojů historické prvenství mezi všemi průmyslovými obory, druhé místo by pak patřilo oboru velmi blízkému – vývoji nářadí a nástrojů. Postavení a „sílu“ tohoto oboru ukazuje už to, že zatímco v designu strojů se brzy vytvořily dvě protichůdné „školy“, v oblasti návrhu nářadí a nástrojů šlo o vyložený názorový střet.

Zájem specializovaných návrhářů v oblasti nářadí a nástrojů spadá do meziválečných let, ovšem samotné počátky nejsou spojeny s tvorbou průkopníků průmyslového designu. O tento prvotní rozvoj se zasloužil zejména Friedrich Herig, který byl původní profesí archeolog. K navrhování souboru nářadí a nástrojů pro různé účely jej přivedlo právě zkoumání pravěkých primitivních nástrojů-pěstních klínů. K praktickým výsledkům Herigovy práce patřily např. nové typy psacích a dentálních nástrojů.

O něco později zahájil vývoj tzv. univerzální rukojeti také americký designér Thomas Lamb, jehož „rukojeť 1000 funkcí“ byla po druhé světové válce úspěšně aplikována na pracovní nástroje i předměty denní potřeby pro domácnost (kuchyňské nádobí, žehličky atd.).

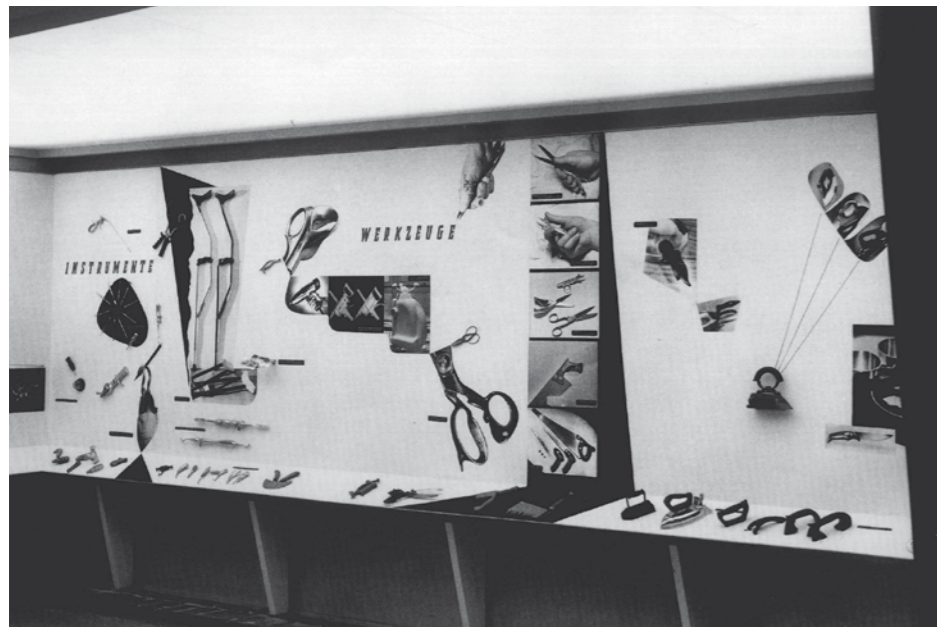
Počátky uplatňování nových funkčních principů v navrhování užitkových předmětů byly často spojené také s novými principy tvarovými – velmi podobnými těm, o nichž už byla řeč v předchozích částech této kapitoly. O tom, že nové tvary byly takřikajíc „ve vzduchu“ a měly mimořádnou přitažlivost, svědčí fakt, že jedním z průkopníků byl László Moholy-Nagy, ve dvacátých letech proslulý konstruktivista a pedagog Bauhausu. Po emigraci z Německa a pobytu ve Velké Británii působil v USA, kde vedl výuku designu při Illinoiském technickém institutu v Chicagu. V úvodních kursech (obdoba Vorkursu na Bauhausu) zadával studentům tzv. hand sculptures – „plastiky do dlaně“ umožňující příjemné uchopení. Sám k tomu byl inspirován dokonalými a zároveň rozmanitými tvary mořských oblázků, formovaných působením sil vždy stejného druhu, nikdy však zcela totožného směru.

Druhým stupněm výuky byly návrhy rukojetí využívající zkušeností z hand sculptures.

Do počátku čtyřicátých let spadá i průkopnická činnost Vincence Makovského v této oblasti, k níž lze ostatně volně zařadit i výše uvedenou práci na dobově unikátním tvarovém řešení rukojetí pro revolverový soustruh R 50 a radiální vrtačku VR 8. Především jde

Zdeněk Kovář.





Kovářovy prototypy nářadí práce se ve fotografiích objevily i na průkopnické vídeňské výstavě Hand und Griff v roce 1951.

Srovnání tvarového řešení sklářských nůžek od Zdeňka Kováře z r. 1964 a o něco staršího modelu nůžek Petra Tučného.



ale o koncepční spolupráci se vznikajícím podnikem Fatra v Napajedlích na vývoji nových typů nástrojů pro gumárenskou a plastikářskou výrobu. Bylo to právě ruční nářadí, které pak plně zaměstnávalo Makovského žáka Zdeňka Kováře po odchodu z konstrukce obráběcích strojů – ať už jako návrháře či pedagoga. To se odrazilo i v zastoupení jeho tvorby i prací prvních žáků v této oblasti na průkopnické výstavě Hand und Griff ve Vídni v roce 1951.⁶

V této době se už problematikou ručního nářadí a nástrojů intenzivně zabýval Petr Tučný, který se do té doby již vyprofiloval jako mnohostranný výtvarník s aktivním zájmem o architektonickou tvorbu i humanitní disciplíny. V rámci disertační práce se věnoval zdravotním aspektům ručního nářadí a pak práce s ním. A právě na počátku padesátých let založil laboratoř experimentální a užité estetiky při Vysoké škole ekonomické v Praze. Velkou energií věnoval v této době především navrhování a snaze o prosazení výroby vhodně tvarovaných lopat pro stavební dělníky, později i pro horníky. Přístup Zdeňka Kováře považoval za povrchní, nepodložený výzkumem ani znalostí různých vědních oborů, a příliš poplatný snaze o výtvarné ztvárnění výrobků.

Další „příběhy“ nářadí podle návrhu Zdeňka Kováře na jedné straně a Petra Tučného straně druhé

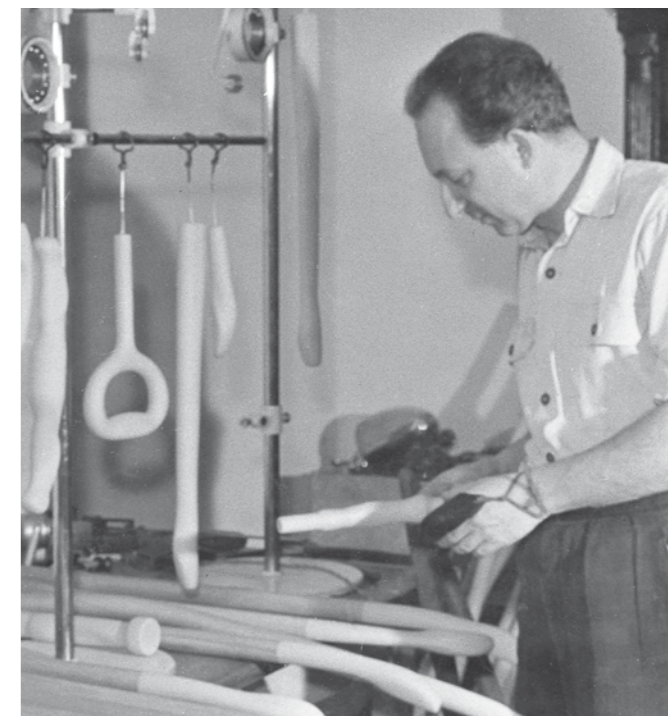
si byly zároveň dosti podobné – a paradoxně (ovšem pouze na první pohled) to bylo možné říci i o samotných tvarech rukojetí v podání obou protichůdných osobností československého průmyslového designu.

Kovářovy návrhy byly realizovány v ověřovacích sériích, které byly podle všeho vcelku úspěšně vyzkoušeny v provozech gumárenského a obuvnického průmyslu. Totéž lze říci také o nářadí pro těžký a stavební průmysl podle návrhu Petra Tučného. V obou případech rovněž doprovázely vývoj nových nástrojů propagační články v dobovém tisku. Shodný byl i závěr, že rozsah realizace nesplnil očekávání tvůrců. Ovšem zatímco Kovářovy návrhy byly realizovány nejpozději od přelomu padesátých a šedesátých let alespoň v případě podniku nářadí Hulín a později Kovo Bzenec, Petr Tučný si musel na realizaci svých velmi komplexně pojatých, dlouhodobě propracovávaných a zdokonalovaných návrhů nářadí počkat až na realizaci „na Západě“. Jeho zachované zápisky dosvědčují, s jakou energií i jak marně usiloval o prosazení výroby nových lopat a dalšího nářadí s cílem zlepšit pracovní podmínky pro dělníky. Nic tedy nepomohl ani určitý socialistický „étos“ či „patos“ který z dobových článků občas vyznívá.

Z okruhu Kovářových žáků ze Střední uměleckoprůmyslové školy v Uherském hradišti je v této souvislosti třeba uvést alespoň dvě jména spojená zároveň s pedagogickým působením. Jak v práci Gustava Hlávky, tak Miroslava Klímy, našlo designérské řešení nářadí a nástrojů pro různá průmyslová odvětví své pevné místo – od chirurgických nástrojů až po sadu úklidového náčiní pro domácnost. Zřejmě jediným podnikovým designérem v oboru nářadí a nástrojů, alespoň v šedesátých letech, byl Rudolf Vacek, který po odchodu z Kovotechny působil jako výtvarník slovenského podniku Tvarona Ulič.

Nářadí a nástroje – nejprve především pro průmyslové účely, později i pro domácí použití – byly přirozeně jedním z hlavních námětů při zadávání prací v ateliéru tvarování strojů a nástrojů, ať už na středškolské nebo od roku 1959 na vysokoškolské úrovni.

Z absolventů jediného našeho dlouhodobě fungujícího vysokoškolského ateliéru zaměřeného





na design ve strojírenství, se návrhu ručního nářadí soustavně věnoval Alexius Appl a designový tandem Miroslav Šindler – Pavel Škarka. Šindler později pokračoval ve své spolupráci s podniky Nářadí/Narex až do začátku našeho století, byť se ke konci jeho působení změnil vlastník. Alexius Appl spolupracoval s podniky Narex Bystřice a Zbirovia Zbiroh.

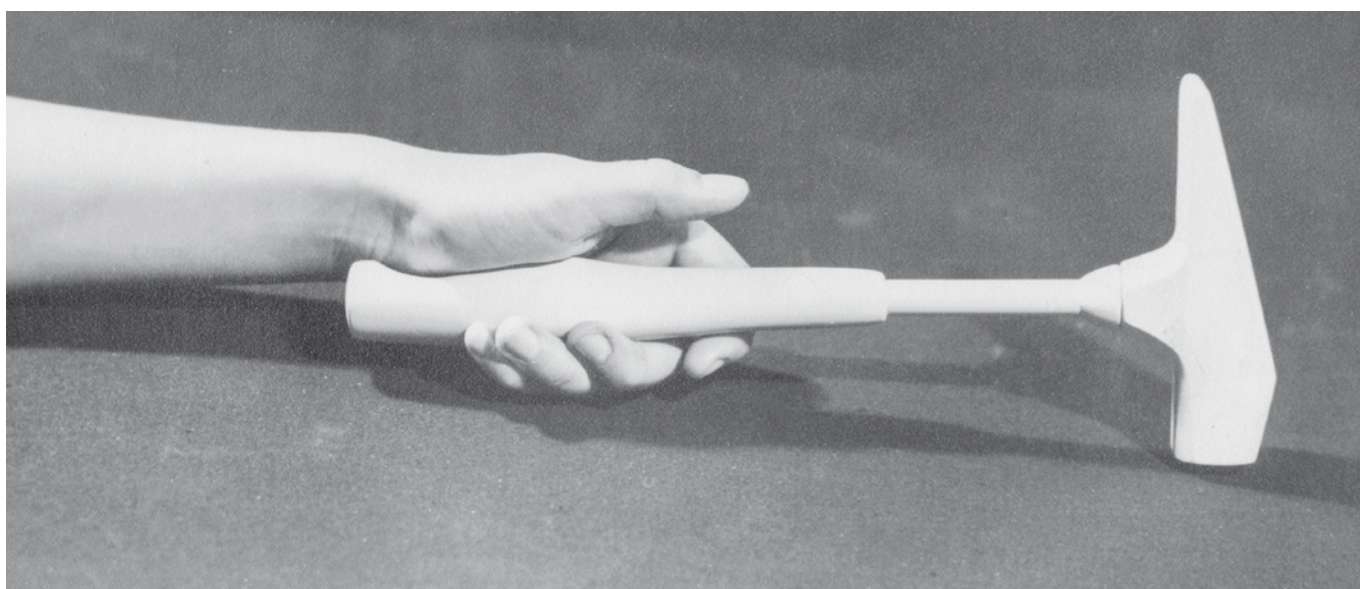
Je ovšem záhodno zmínit se zde ještě jednou o aktivní designéřské práci Zdeňka Kováře, a to v době, kdy navrhoval konkrétní výrobky už jen velmi zřídka výjimečně. Jde o sternotom, chirurgicky nástroj na rozevírání hrudního koše. Jeho tvary zřetelně odrážejí jednak Kovářovu reakci na změnu tvarového

pojetí průmyslových výrobků té doby, a to zřejmě nikoli bez vlivu ucelené tvarové koncepce výtvarné geometrie Františka Crháka, jednak zjevně neutuchající úsilí o sochařsky vyhraněné ztvárnění průmyslového výrobku i po rezignaci na původní organickou tvarovou koncepci. Podobně „sošné“ tvary musíme přiřknout i stojanu vrtačky Narex, byť zde opět vystupuje do popředí Kovářova snaha o prosazení organického tvarového pojetí.

Navrhování ručního nářadí včetně celých souborů bylo trvalou součástí výuky katedry tvarování strojů a nástrojů až do konce její existence. Je proto logické, že někteří absolventi se tímto tématem zabývali i ve své profesionální dráze včetně absolventů z osmdesátých let. Dokladem je například z práce Zdeňka Pavézky a Petra Svítla v podobě souborů dětského nářadí pro podnik Dita tábor.

Abychom ale mohli alespoň částečně v úplnosti zhodnotit práci českých designérů v oblasti vývoje nářadí a nástrojů, musíme se vrátit k pozoruhodné

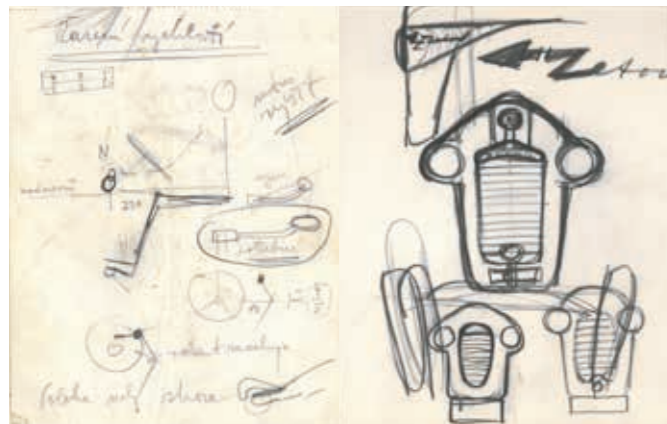
Modely, prototypy a výkresová dokumentace nářadí Belzer na pracovním stole Petra Tučného a kleště téhož designéra a výrobce.



tvorbě Petra Tučného. Jak už bylo naznačeno, dočkal se realizace svých dlouhodobě a komplexně rozvíjených návrhů ručního nářadí včetně patentovaného řešení rukojeti trojbokého průřezu až v průběhu šedesátých let v SRN. Šlo o firmu Belzer, která začala první sady nářadí podle Tučného návrhu realizovat kolem poloviny šedesátých let. Tato spolupráce pokračovala i dále, o čemž svědčí (podle odhadu designéra) až milionové série šroubováků, ale také kleští s opět patentovaným řešením rukojeti, německy zvaného Dachschetielgriff („vrchol střechy“). Soubor kleští tohoto designéřského řešení pro různé účely byl oceněn v roce 1979 jednou z nejprestižnějších světových cen iF Product Design Award.

Ukázka prací tandemu Miloslav Šindler – Pavel Škarka pro podniky Nářadí (značka Narex) a stojan vrtačky od Zdeňka Kováře pro téhož výrobce.





Ukázka procesu designérského řešení a model traktoru v podání Petra Tučného z roku 1956.

Vyjet pokroku vstříc

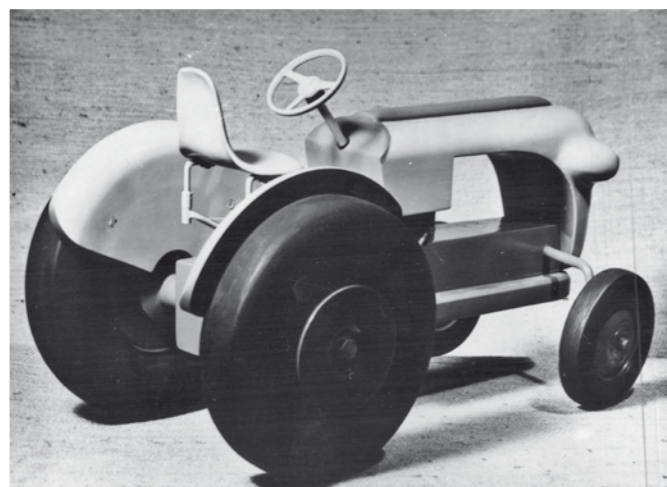
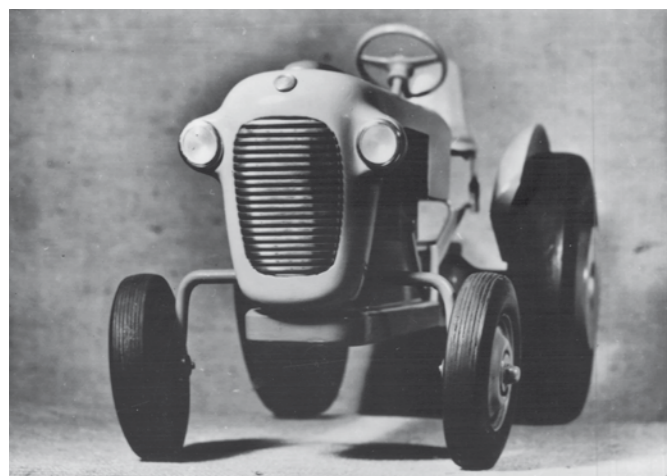
Podobně exponované téma jako stroje a nářadí představovalo pro novou politickou garnituru po roce 1948 také zemědělství, přesněji řečeno jeho mechanizace. Konkrétně traktor jako svého druhu symbol kolektivizace se stal snad ještě výraznějším atributem „nových pořádků“ než soustruh či ruční nářadí. Pokud jde o vývoj nové techniky v této oblasti, šance pro vstup výtvarníků byly ovšem zřetelně nižší – vlastní počátky spolupráce designérů na vývoji traktorů směřující k realizaci se datují až do přelomu padesátých a šedesátých let.

Průkopníkem snah o komplexní designérské řešení traktorů byl zřejmě Petr Tučný, který se této problematice začal věnovat kolem poloviny padesátých let.

Jeho vstup přitom začíná dobově zcela příznačně a z dnešního pohledu až úsměvné: opírá se totiž o aktuálně zpracovanou studii fluktuace traktoristů a snaží se o odhalení a odstranění jejich příčin.⁷

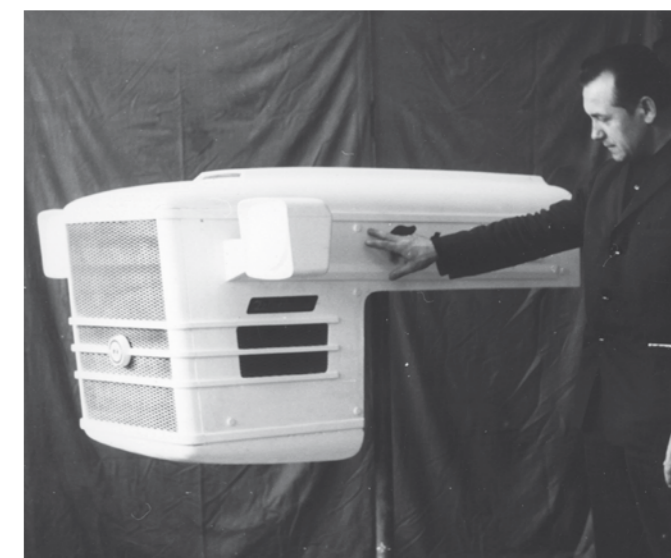
Designerská studie traktoru v podání Petra Tučného, zachycená v jeho skicáku, tak začíná ergonomickou analýzou a studií pracoviště řidiče. Když Tučný následně řeší traktor jako celek, jde mu nejprve především o řešení dispoziční s důrazem na rozložení těžiště a na optimální sezení, bezpečné nastupování a vystupování obsluhy. Přední kapotu, resp. masku chladiče traktoru pak řeší z velké části s ohledem na firemní identitu výrobce. Celý tento projekt byl pojat pouze v rámci *rekonstrukce* (dobový výraz pro modernizaci) stávající rady traktorů Zetor 25, a z hlediska designérské práce bychom pak mohli použít termín *redesign*. Přesto šlo ve své době a rozhodně v našem prostředí zřejmě o nejkomplexnější designérské řešení daného typu strojírenského výrobku.

Tato studie, jejímž prezentačním výstupem byl model ve zmenšeném měřítku, se zcela zřejmě nerealizovala, zatímco další si našla cestu k realizaci prototypu. Jde o práci Zdeňka Kováře a Gustava Hlávky z roku 1959 – sádrový model ve skutečné velikosti, jehož předmětem byla přední část, de facto kapota, pro tzv. unifikovanou řadu traktorů Zetor. Podle



dochovaných fotografiích byl návrh pojat jako ucelené, uzavřené, sochařsky modelované těleso, které jako by mělo existovat samo o sobě. Zdá se že zde i v některých jiných případech funguje Zdeňk Kovář jako svého druhu stylista, ovšem s vytríbeným výtvarným cítěním, a zároveň jakýmsi kategorickým imperativem humanizace techniky. Spoluúčast Gustava Hlávky na tomto návrhu byla zřejmě především spoluúčastí modelářskou, vezmeme-li v úvahu Hlávkovy proslulé schopnosti v práci se sádrou.

Právě Gustav Hlávka pak samostatně zpracoval zřejmě skutečně první designérský návrh zemědělského traktoru, který se prokazatelně dostal do výroby – modernizaci unifikované řady z roku 1964. Ve srovnání s předchozí vytvořenou společně se Zdeňkem Kovářem můžeme zaznamenat až dramaticky odlišné tvarové pojetí. Zvláště u jednoho z prototypů zaznamenáme určitou dávku nejistoty až bezradnosti, především ale tehdy stále ještě „standardní“ řešení traktoru jako v zásadě otevřeného vozidla bez koncepčnějšího přístupu k problematice komfortu a bezpečnosti obsluhy, stejně jako





k technologii výroby, která by případně mohla směřovat až k stavebnicovému pojetí celého vozidla.

V tomto směru přišel zlom jen o několik let později, koncepčně šlo ale opravdu o zcela novou generaci zemědělských traktorů. Máme na mysli masketu traktoru Zetor Crystal, kterou vytvořil Otakar Diblík společně se dvěma klempíři na podvozku traktoru stávající generace. Ta na první pohled zaujme jak ztvárněním přední masky, do níž je vsazena dvojice předních světlometů, tak – a to především – výrazně hranatými tvary. Ty sice byly charakteristické pro většinu nových a podle dobových měřítek progresivně navržených výrobků druhé poloviny šedesátých let, ovšem v případě Crystalu je nápadné také velkorysé prosklení kabiny, zahrnující i prostor před nohama řidiče. Tvary kabiny tak zcela souzní s tvary kapotáže a blatníku jako jeden celek. Skutečně nejpozoruhodnější prvek Diblíkova designerského řešení je ovšem na první pohled snadno přehlédnutelný. Jde o odsazení přední kapoty od čelního skla, které tak bylo možno použít v podobě rovné tabule, čímž odpadlo složité tvarování dalších karosářských dílů, utěšňování skel apod. Celkově největší přínos Zetoru Crystal ovšem spočívá v tom, že byl jako jediný celek od počátku koncipován, a kabina s vysokými bezpečnostními parametry byla součástí

jeho celkové tvarové i konstrukční koncepce. Díky tomu se Crystal stal základem řady zemědělských traktorů Zetor s vysokou konkurenceschopností na zahraničních trzích na další dvě až tři desetiletí.

Pokud jde o vývoj zemědělských strojů s podstatnou účastí průmyslových designérů v průběhu šedesátých let, přesněji řečeno především v druhé polovině šedesátých let a první polovině let sedmdesátých, musíme se zmínit o dvou designérech narozených v třicátých letech. Lze říci, že šlo o první dva stálé spolupracovníky výrobců zemědělské techniky s vysokoškolským vzděláním designerského či výtvarného směru. František Vaněk se po absolvování detašovaného ateliéru tvarování strojů a nástrojů v Gottwaldově stal hlavním externím designérem podniku Agrozet Prostějov. K jeho pracím z přelomu šedesátých a sedmdesátých let patří nerealizovaný návrh žacího stroje, jednou z posledních je malotraktor MT-08-50 z osmdesátých let, s nímž se můžeme dodnes občas setkat v aktivní službě.

S dalším výrobcí zemědělských strojů, podnikem Agrostroj Pelhřimov, začal spolupracovat již etablovaný externí designér Děčínských strojíren Štefan Malatinec. Stejně jako v případě vysokozdvížných vozíků před krátce předtím a výdejních stojanů pohonných hmot zhruba v téže době přišel s výrazným tvarovým a barevným řešením nově vyvíjených strojů. K němu patřily nejen dobově charakteristické hranaté tvary, které ovšem i v tomto případě korespondovaly především s dostupnými technologiemi, ale také originální barevné řešení podpořené jednoduchou, ale velkorysou a výraznou grafikou. Lze říci, že právě u samojízdného sklízče píce SPS se Štefanu Malatincovi podařilo charakteristický výtvarný projev v propojení tvarového a barevného řešení dotáhnout do jistého stupně dokonalosti.

Ovšem stejně jako v případě vysokozdvížných vozíků Desta se i zde projevil negativní vliv postupující normalizace – především takzvané dělby práce zemí RVHP. Znamenalo to, že některé často právě intenzivně vyvíjené druhy techniky přestaly mít v československém průmyslu své místo.





„Revize“ Zetoru Crystal v podání Štefana Malatince a ukázky tvorby designéra ZKL Zdeňka Zdařila (autor na prvním snímku).



Mezitím ovšem začala ve vývoji zemědělských strojů, konkrétně traktoru, nová etapa, související s už zmíněným vývojem zetoru Crystal. Po emigraci Otakara Diblíka vzniklo jakési vakuum, které se zajímavým způsobem pokusil vyplnit Štefan Malatinec. Zpracoval studii dalšího vývoje, přesněji a dnešním termínem řečeno redesign Zetoru Crystal. Když odhlédneme od toho, že práci emigranta měl revidovat politicky zcela konformní tvůrce a člen tehdejších společenskopolitických a uměleckých struktur, musíme Štefanu Malatincovi přiznat – pro něj ostatně typickou – důkladnost, ale i poctivost.⁸ Malatinec zpracoval návrh redesignu resp. dalšího vývoje designerského řešení zemědělských traktorů zetor nejen jako systémovou studii, ale vyvinul dokonce speciální metodologii hodnocení stávajícího designerského řešení. Výsledek byl vcelku překvapivý, s ohledem na Diblíkovy designerské kvality ovšem logický: Štefan Malatinec konstatoval, že Diblíkovo designerské řešení není třeba, ba ani dost dobře možno měnit. Přesto, že řešení Zetoru Crystal představovalo na mnoho dalších let určitý etalon, k celkové vysoké úrovni a dobrému odbytu Zetorů postupně stále více přispívala práce absolventa katedry tvarování strojů a nástrojů Zdeňka Zdařila (1946), který nastoupil jako zaměstnanec ZKL po dokončení studia v roce 1972. Počátkem osmdesátých let již projektoval zcela původní designerská řešení traktorů nových řad a generací. Kromě vytříbeného a propracovaného tvarově funkčního řešení bylo charakteristické zamýšlené použití vysokého množství plastických hmot. Řešení traktorů, které značně předběhlo svou dobu, bylo pro tehdejší technologické podmínky a způsob myšlení na vedoucích místech našeho průmyslu zcela nepřijatelné. Zdařilova práce pro Zetor tak říkajíc převádí tradici designerské práce pro československý strojírenský průmysl, do značné míry vytvořenou v průběhu šedesátých let, do nových podmínek.

Přesto, že jeho působení na postu designéra podniku ZKL (Závody kuličkových ložisek, výroba traktorů zn. Zetor) zanedlouho poté skončilo, přinejmenším jedna jeho práce může být příkladem

životaschopnosti tvorby designérů tehdejší střední generace v době intenzivního vývoje designu v mezinárodním měřítku. Jde o prototyp traktoru Innotrac, který byl vyvíjen v době přesahující už rámec této publikace. Nicméně o tomto projektu je potřeba se zmínit už proto, že jako jeden z mála, ne-li jediný tuzemský projekt byl oceněn cenou Design Prestige Design centra České republiky.⁹





POZNÁMKY

- 1 Viz Jiří Hulák – Jana J. Pauly, *Hry s technikou Svatopluka Krále*, Praha 2017, s. 11–13.
- 2 Paralelně se toto řešení uplatnilo i v konstrukci autobusů vysokomýtské Karosy, jak dokládá studie Tomáše Jančaříka věnovaná působení podnikového designéra, původně technologa vysokomýtské Karosy Zdeňka Rosáka. Počátky uplatnění principu kovové kostry s povrchovými plechovými panely, umožňující stavebnicové řešení, můžeme vidět zřejmě u sporáku Oriole podle návrhu Normana Bel Geddesa.
- 3 Touto problematikou se už v padesátých letech zabývá také Petr Tučný a architekt Jaroslav Vaculík. Viz např. Jindřich Chaloupecký, *Stroj a nářadí jako dílo výtvarné* (katalog výstavy), Praha, Uměleckoprůmyslové museum, 1953, s. 21, 30.
- 4 Svatopluk Král byl nucen odvézt většinu své celoživotní tvorby na skládku. Zachránil ale několik nejpозорuhodnějších návrhů, které věnoval do sbírky průmyslového designu Národního technického muzea po založení nového oddělení v polovině devadesátých let.
- 5 Viz *Stroj a nářadí jako dílo výtvarné* (katalog výstavy), s. 29–30. Miroslav Kouba je zde uveden jako autor tří konkrétních návrhů šicích strojů, z nichž dva (alespoň podle typového
- 6 Walter Zeischegg – Carl Auböck, *Hand und Griff. Ausstellung Wien 1951*.
- 7 Národní technické muzeum, oborová dokumentace průmyslového designu, fond 119 – Petr Tučný.
- 8 Štefan Malatinec, který po Otakaru Diblíkovi na počátku sedmdesátých let převzal také designéřské řešení tiskařských strojů ADAST, byl po srpnu 1968 zřejmě jediný, kdo Diblíkovo jméno uvedl (byť v souvislosti s vývojem konkrétních typů výrobků) v oficiálním tisku.
- 9 Zdeno Kolesár, *Traktory Zetor s designem Zdeňka Zdařila*, *Prameny a studie* 66, Národní zemědělské muzeum, 2020, s. 97–107.



„Nové“ výrobky pro „nový“ život

Muži pomáhají ženám...

...ale ne tak! – zněl propagační slogan na prospektech podniku Elektro-Praga Hlinsko, který se objevoval v československém tisku na samém počátku šedesátých let. Vtipně laděné stránky ukazovaly i příklady spotřebičů pro domácnost různých druhů a kategorií, a zdůrazňovaly přínos podnikových vývojářů ke zpříjemnění života československých žen i domácností vůbec. Tehdy už měl vývoj československých elektrických a plynových spotřebičů i mechanických kuchyňských strojků ve spolupráci s výtvarníky za sebou takřka jedno desetiletí. V roce 1951 bylo v rámci národního podniku Kovotechna založeno oddělení pro řešení tvarů, jehož vedení se v dalším roce ujal absolvent architektury na VŠUP v Praze Stanislav Lachman. Pozitivní roli ve fungování oddělení, resp. jeho komunikaci s vývojovými konstruktéry i konstruktéry výrobních podniků, sehrálo nejen Lachmanovo školení a zkušenosti z ateliérů profesorů Sokola a Smetany při spolupráci s průmyslem. Zúročilo se i totální nasazení v Německu za války, kdy dostal za úkol konstruovat výrobní přípravky pro nevidomé. Konečně to bylo i „naočkování“ nekonvenčním až provokativním myšlením profesora Sokola, které se v Lachmanově práci v Kovotechně projevilo zlepšovacemi návrhy často s využitím materiálů neobvyklých pro dané účely, ale především v úspěšných snahách o zavedení plastických hmot do vývoje spotřebičů. To umožnilo nejen nástup ucelenějších, úhlednějších a modernějších tvarů, které designéři Kovotechny navrhovali, ale i snazší sesazení jednotlivých dílů při montáži bez použití šroubovaných spojů.

Kvality výtvarníků Kovotechny ovšem spočívaly i v jejich nesporném talentu a nesmírné pracovitosti, díky čemuž v rozpětí několika let vznikly všechny dnes už proslulé elektrické spotřebiče defilující na působivých grafikách Emanuela Kupčička i řady dalších výrobků. Kovotechna, jedno z našich nejdůležitějších vývojových středisek, se stala první skutečnou „praktickou školou“ pro české designéry, v čele s Milošem Hájkem a Rudolfem Vackem, kteří i po jejím zrušení rozvinuli úspěšnou spolupráci s dalšími výrobci. Členy týmu byli i grafici Ludvík Feller a Ivo Holý a fotografové Petr Mařík a Antonín Bergner.

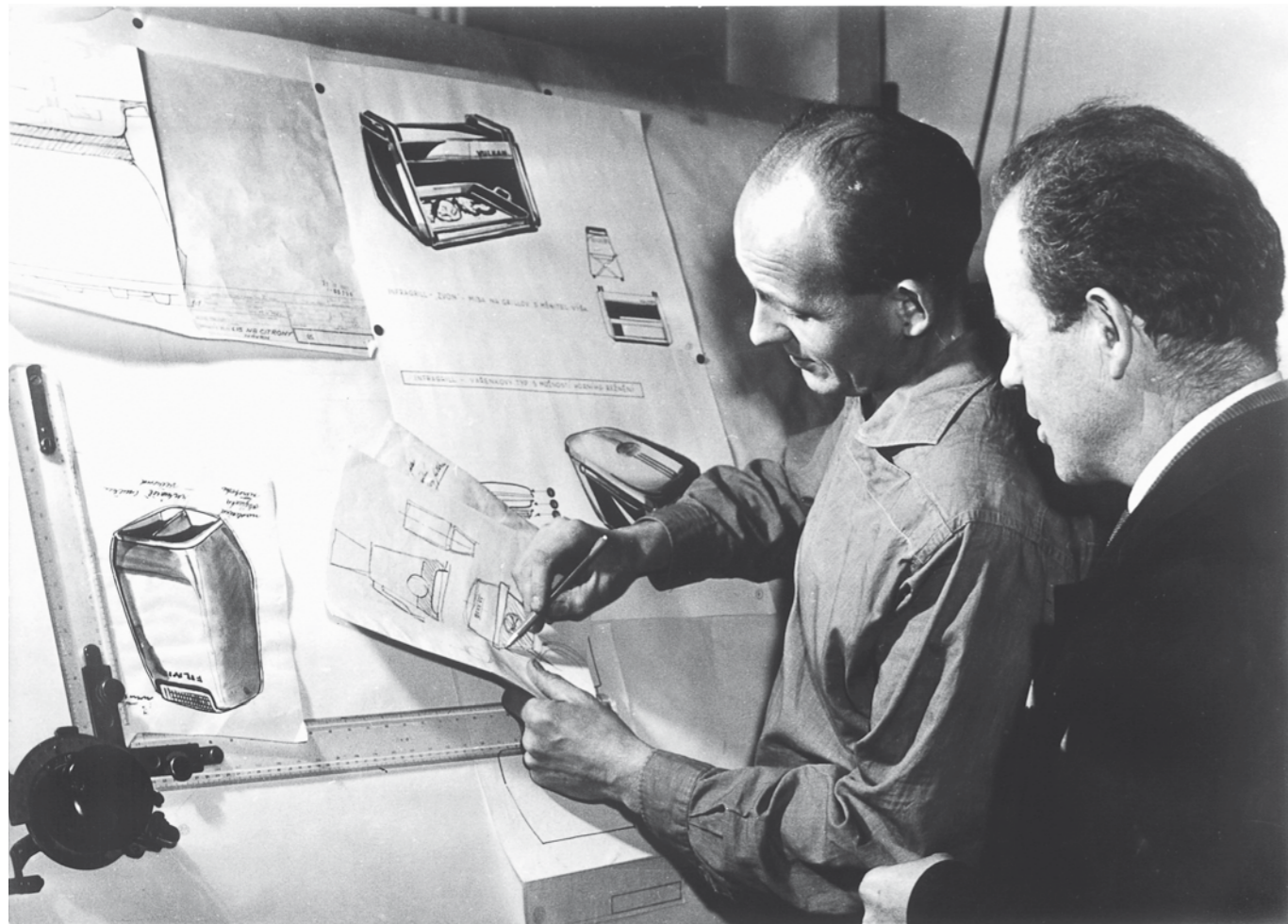
*Muži pomáhají ženám
ale ne tak!*

Zametáním se prach zviřuje a jen jeho malá část skončí na lopatce. Jediným účinným a hygienickým způsobem úklidu je vysávání. Pořídte své ženě vysavač a zabijete hned několik much jednou ranou. Uspadnete úklidové práce, zvýšíte hygienu bytu a prospějete zdraví celé rodiny.

Vysavač zbaví prachu hladké podlahy místo zametání, vysaje koberec, čalouny a šaty, odstraní prach ze stěn a z nábytku místo utírání prachu, dezinfikuje ovzduší pomocí rozprašovače, kterým je také možno rozprašovat prostředky proti hmyzu, tekuté pasty a zavlažovat pokojové květiny. Můžete si vybrat buď STANDARD, vysavač pro střední a menší domácnosti, JUPITER, nejvýkonnější vysavač s dvojnásobně silným motorem, HRNCOVÝ VYSAVAČ, praktický přístroj s dobrým výkonem nebo PLUTO, nejnovější typ hrncovitého tvaru. Obdržíte je ve všech elektroprodejnách v cenách od Kčs 660,— do Kčs 880,—.

Napište si o prospekt „Prach je náš nepřítel“, z něhož se dozvíte, proč a jak je třeba proti prachu bojovat. Píšte na adresu: Elektro-Praga, Praha 3, pošt. schránka 576.

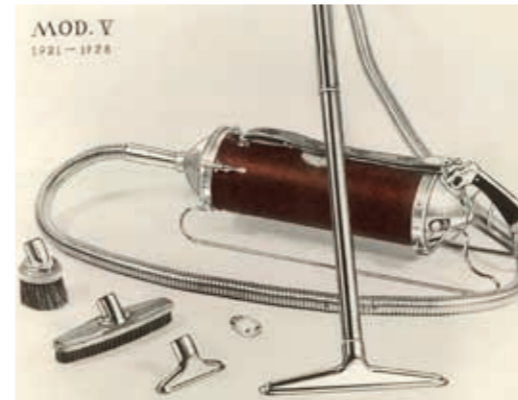
WE Mechanizace domácnosti zpřijemňuje život
ELEKTRO-PRAGA HLINSKO



Kromě tvarového řešení všech vyvíjených výrobků od prvních skic až po účast na vývoji prototypu zde totiž vznikaly veškeré návrhy jejich barevného a grafického řešení, dále obaly, návody a propagační materiály včetně profesionálních fotografií.

Vzniklo tak nejen úctyhodné množství typů elektrospotřebičů pro domácnost, jejichž vývoj byl jedním z nejdůležitějších úkolů celostátního významu, ale i vysoká kultura vzhledová i uživatelská v jednom celém odvětví. Zde máme co do činění s pozitivními důsledky jinak velmi negativního jevu násilného slučování dříve samostatných, vzájemně si konkurujících podniků.

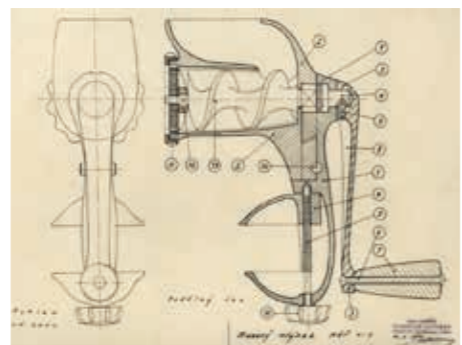
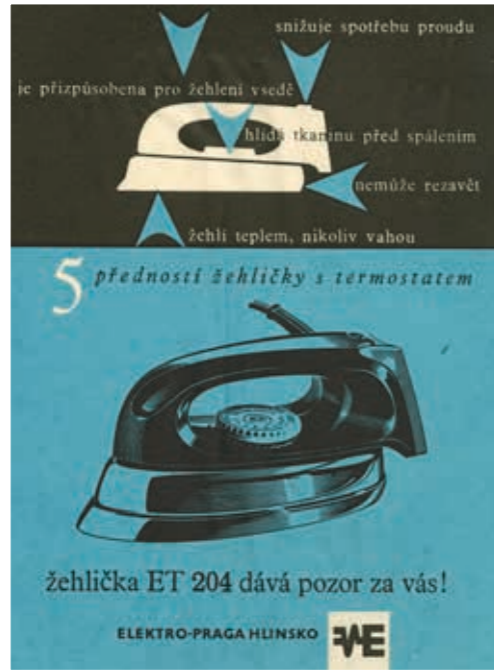
Samotný Stanislav Lachman setrval dále na témže pracovišti, z něhož se po reorganizaci na konci padesátých let stalo výzkumné a vývojové středisko podniku Elektro-Praga Hlinsko. I nadále zde působili vývojoví konstruktéři, především na výzkumných a koncepčních úkolech. Zároveň už naplno pracovalo několik konstrukčních oddělení pro jednotlivé kategorie spotřebičů v samotném mateřském závodě v Hlinsku, s nimiž Stanislav Lachman (ostatně podobně jako „v období Kovotechny“) spolupracoval stejně úzce jako se svou „domovskou“ konstrukcí. Dvě desetiletí působil jako hlavní a zároveň fakticky



Srovnání tří generací dvou tradičních typů vysavačů z prvního půlstoletí vývoje tohoto typu elektrického spotřebiče. Shora doutníkové a hrncový vysavače švédské firmy Lux (později Electrolux) z doby před první světovou válkou, výrobky těchto kategorií z přelomu čtyřicátých a padesátých let z pražského, resp. hlíneckého podniku Elektro-Praga (původně AEG 300 z konce třicátých let), a „po zásahu designéra“ v podání výtvarníků Kovotechny.



Výkres mlýnku od Stanislava Lachmana, charakteristické oblé tvary spotřebičů v podání Rudolfa Vacka a první československý mixér Pragomix s výjimečným designérským řešením Miloše Hájka.



Modely, prototypy, návod a propagační fotografie vysavače Jupiter z druhé poloviny padesátých let z výtvarného oddělení Kovotechny.

jediný průmyslový výtvarník celého podniku Elektro-Praga Hlinsko. V prvních letech existence VHJ Elektro-Praga Hlinsko, kdy k podniku patřily i další dřívě samostatné závody, navíc navrhl několik spotřebičů i pro tyto výrobce (především Orlické strojírny Skuhrov). Celkem vzniklo mnoho desítek výrobků všech kategorií celkem s podstatnou účastí Stanislava Lachmana se značkou Elektro-Praga, od počátku šedesátých let pak se známou značkou ETA. Navíc od konce šedesátých let Stanislav Lachman působil jako hlavní designér nově založeného trustu Prago-Union, sdružující zhruba dvě desítky téměř dvě desítky nástrojářských, plastikářských a dalších výrobců, opět včetně podniku Elektro-Praga Hlinsko. Z tohoto titulu tak působil nejen jako koordinátor designu celého trustu Prago-Union, ale i jako autor vlastního designérského řešení některých velmi zajímavých výrobků. Významnou část Lachmanovy designérské dráhy zaujímají také nerealizované projekty, ať už jde o vlastní spotřebiče ETA, nebo např. o prototyp celoplastové kuchyně, určené pro výrobu v podniku Plastimat Tachov. Ta se ovšem podle vzpomínek Stanislava Lachmana nerealizovala s poněkud kuriózní ho, ale pro znárodněný československý normalizační průmysl charakteristického důvodu příznačného důvodu: při plánování investic se zapomnělo na výstavbu skladovacích prostor...





První a jeden z posledních návrhů Borise Dudy pro Elektro-Pragu Hlinsko – v obou případech velmi žádaný a oblíbený ruční vysavač ETA 424 a kávomlýnek ETA 0067, který portfoliu výrobce vydržel do nedávné doby.



O modernizaci výrobního programu značky ETA se v osmdesátých a počátkem devadesátých letech zasloužili také Karel Syrůček (zde žehlička ETA 2244), Blanka Proksová (řada rychlovarných konvic) a Miloslav Šindler (zde realizované návrhy vysavače ETA řady x407 a kuchyňského robota ETA 0024).

Po odchodu Stanislava Lachmana do důchodu, přesněji řečeno po dosažení důchodového věku (Lachman i v průběhu osmdesátých let a na počátku let devadesátých dále spolupracoval s několika průmyslovými podniky), se vedení Elektro-Pragy Hlinsko vydalo cestou spolupráce s větším počtem externích designérů na různých projektech. V některých případech byla přitom akcentována spolupráce na určité kategorii výrobků, jindy šlo o širší spolupráci napříč výrobním programem, nebo naopak jen o výjimečné, jednotlivé příklady spolupráce.

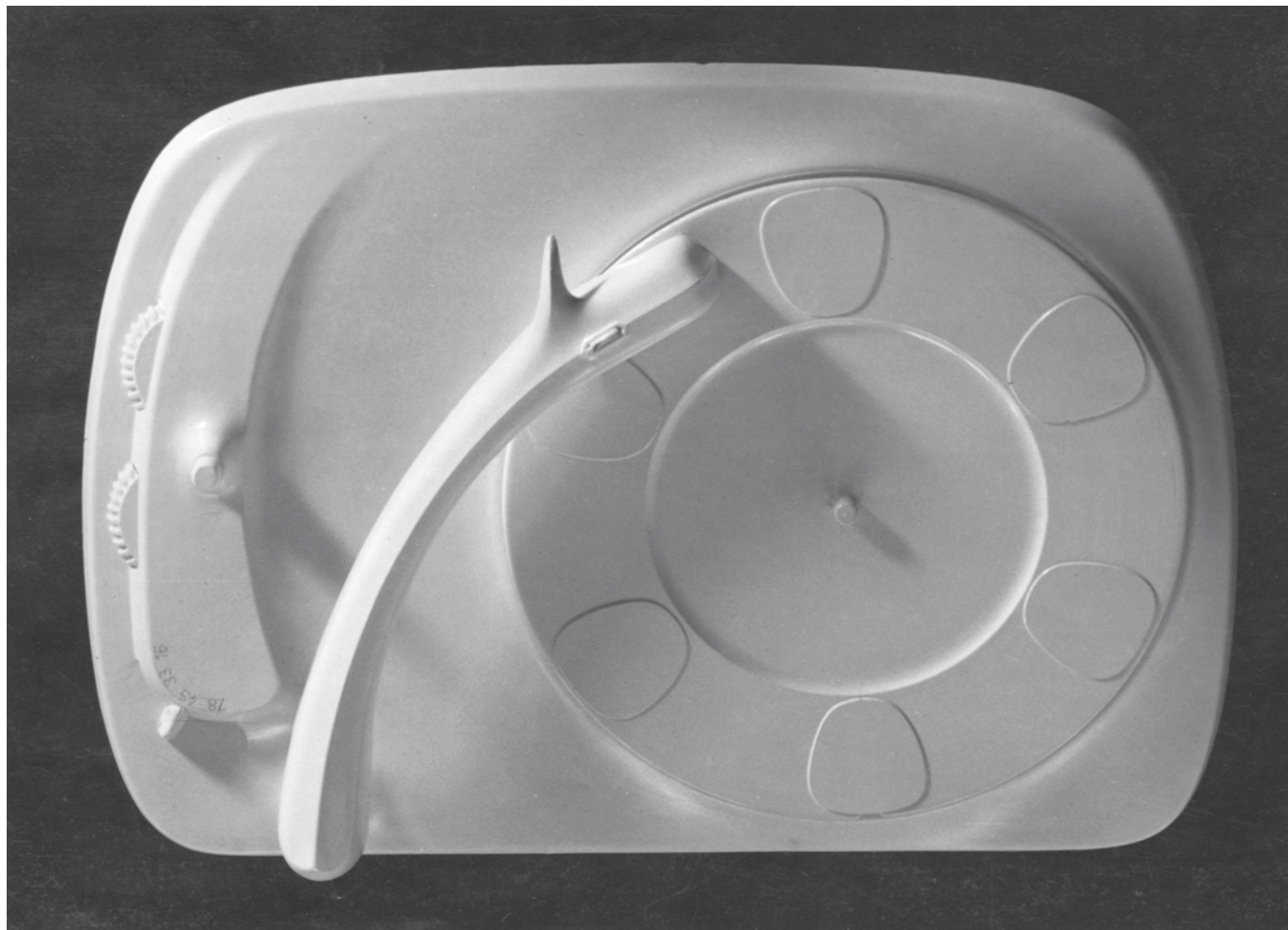
Prvním z těchto externích spolupracovníků byl Boris Duda, už připomínaný, jen o čtyři roky mladší Lachmanův generační souputník. Jeho práce pro značku ETA začíná už v době Lachmanova působení v druhé polovině sedmdesátých let, a poslední ze spotřebičů s jeho designérským řešením se dostaly do prodeje ještě v první polovině let devadesátých.

V průběhu osmdesátých let obohatily výrobní program se značkou ETA práce designérů mladé generace, mezi nimiž vynikl Karel Syrůček, kolem roku 1990 přispěl řadou realizovaných i nerealizovaných návrhů zkušený Miloslav Šindler, jinak působící spíše v návrhů strojů a náradí. Ve všech případech se design pro monopolního tuzemského výrobce elektrospotřebičů stal důležitou devizou i pro přechod firmy do prostředí svobodného trhu.



Život s Teslou

Nové přístroje pro záznam a reprodukci zvuku, které se objevily na přelomu 19. a 20. století patřily v průběhu zhruba dalšího čtvrt století k nejoblíbenějším symbolům moderní techniky, a byly také předmětem estetického obdivu mezinárodní avantgardy. Jejich tvarové řešení bylo podmíněno konstrukcí a určeno dispozicí základních částí přístroje. To platí především o gramofonu, kde symetrický tvar zvukového nosiče, tedy kruhové desky, a dominantní těleso ozvučné trouby určily základní tvar po většinu meziválečného období. Vstupy specialistů na tvarové řešení byly tak spíše ojedinělé, jako v případě známého výtvarníka a pedagoga Bauhausu Oskara Schlemmera. Gramofon z přelomu dvacátých a třicátých let, jehož tvarové řešení je Schlemmerovi připisováno, se ale nikterak zásadně neliší od přístroje Mikiphone ze sbírek Národního technického muzea, navrženého zřetelně ve snaze o minimalizaci rozměrů tohoto typu přístroje. V počátcích rozhlasu, jakmile miniaturizace (ovšem v intencích dvacátých či třicátých let) dospěla do takového stadia, že bylo vůbec možno uzavřít technickou část radiopřijímače do skříňky, byly tvary radiopřijímačů odvozovány od dobové architektury. Ve dvacátých letech zde ještě výrazně dominovaly historizující reminiscence, kolem roku 1930 se zejména díky americkým výrobcům a návrhářům prosadil styl art deco. Konečně v průběhu třicátých let síly tendence v tvarovém řešení radiopřijímačů v tehdy aktuálním stylu tzv. streamliningu. Paralelně můžeme zejména v produkci evropských výrobců sledovat vývoj tvaru radiopřijímačů opět ve vazbě na aktuální architektonické trendy. Nicméně pro třicátá a čtyřicátá, a částečně



„Proměny gramofonu“ během prvních dvaceti let spolupráce designérů s konstruktéry podnikem TESLA Litovel. Konkrétně Zdeňka Kováře, Josefa Zhoře a Jana Tatouška. Jeden z jeho návrhů měl tvořit ucelenou sadu s prototypem televizoru. Ten se ovšem do výroby nedostal.

i padesátá léta bylo určující použití tehdy nového materiálu – fenolformaldehydové pryskyřice, známé jako bakelit. Právě z padesátých let pochází zřejmě první příklad výtvarné vyhraněného řešení skříně radiopřijímače z tehdejšího Československa: rozhlasový přijímač TESLA 308 Talisman. Historik designu Maroš Schmidt připisuje návrh přijímače jedné z nejvýznamnějších osobností poválečného slovenského designu Igoru Didovovi na základě osobních rozhovorů.

Zhruba v téže době nebo jen o něco málo později vstoupil do tvarového řešení audiotekniky tehdy již oficiálně uznávaný průmyslový výtvarník ve strojírenství i středoškolský pedagog Zdeněk Kovář. Bylo to v době, kdy po přesunu Střední uměleckoprůmyslové školy z tehdejšího Gottwaldova do Uherského Hradiště hledal nové příležitosti ve spolupráci s podniky – jak pro svou vlastní designérskou tvorbu, tak pro uplatnění svých žáků. Po polovině padesátých let navrhl velmi známé a dlouho vyráběné gramofonové šasi s charakteristickou přenoskou z plastu (bakelitu) elegantních oblých tvarů. Podstatně méně známou Kovářovou prací v tomto odvětví bylo tvarové řešení magnetofonu Supraphon MF2.

Od konce padesátých do poloviny šedesátých let se zřejmě jako jediný, ale v každém případě nejvýznamnější autor tvarového řešení rozhlasového rozhlasových přijímačů v Československu vyprofiloval absolvent keramického, později sochařského ateliéru Vysoké školy uměleckoprůmyslové Bohumil Míra. Během spolupráce s Teslou Přelouč vzniklo nejméně šest radiopřijímačů vyráběných v sérii – poslední z nich, pojmenovaný Akcent, už v bratislavském závodě Tesly. Právě zde se postupně zrodilo jedno z největších designérských oddělení v československém průmyslu technických oborů.

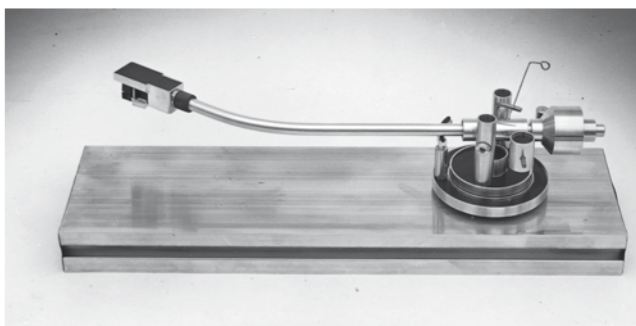
Bohumil Míra ale ještě před polovinou šedesátých let pokračoval ve své designérské spolupráci s Teslou Přelouč – pouze se přeorientoval na jiné typy přístrojů, konkrétně cívkových magnetofonů.

Prvním typem byl magnetofon TESLA Uran, následovala úprava typu TESLA B4, a konečně typ B5, který Bohumil Míra řešil se svým tehdejší designérským spolupracovníkem Milanem Míšek. Po rozchodu designérského tandemu Milan Míšek – Bohumil Míra se Bohumil Míra dále zabýval designem magnetofonů v první polovině sedmdesátých let. Tehdy spolupracoval na vývoji typů B 70 a B 73, které se dostaly do výroby.

V tradici soustavné spolupráce s alespoň jedním podnikem koncernu TESLA pokračoval od konce šedesátých let zhruba dvě desetiletí František Chrák.

Jeden z nejvýznamnějších tuzemských pedagogů designu s mezinárodním přesahem dokázal své principy tzv. výtvarné geometrie převést do podoby životaschopných zásad vlastní autorské designérské tvorby pro rozvoj výrobního programu podniku TESLA Valašské Meziříčí. Byly to především mikrofony se souvisejícím příslušenstvím a reproduktorové skřínky pro rozhlas po drátě.

Litovelská TESLA získala v druhé polovině šedesátých let cenného spolupracovníka vývoje gramofonů, absolventa SUPŠ z Uherského Hradiště Josefa Zhoře. Ten rozvinul velmi prospěšnou spolupráci s konstruktéry, a jeho designérské pojetí bylo blízké tehdejší myšlenkám a zásadám „dobrého designu“ firmy Braun.





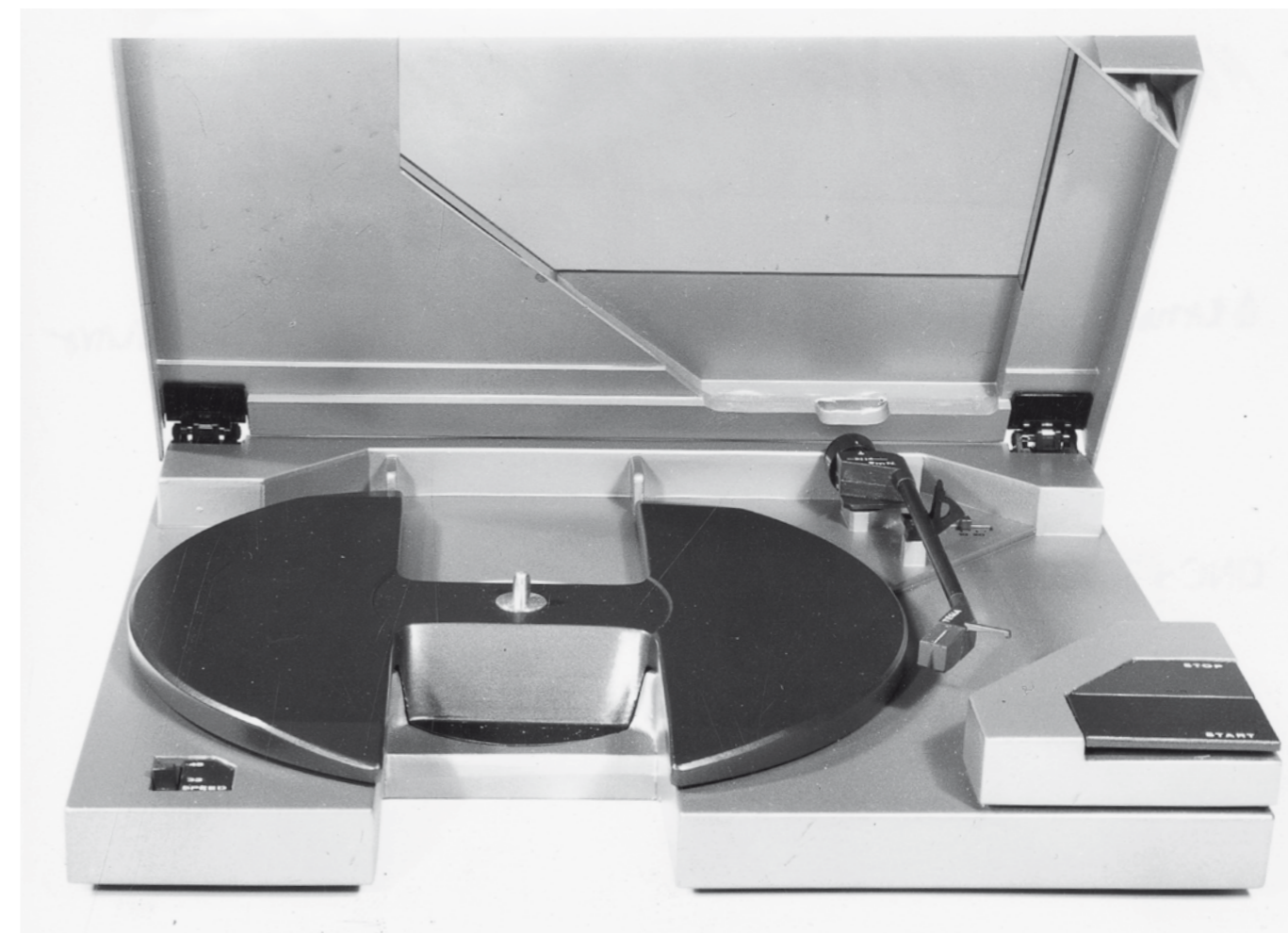
Novější dějství vývoje designu gramofonů v podání Jiřího Kočandrla a Pavla Kmocha z osmdesátých let.

Během první poloviny sedmdesátých let navázal s litovelským závodem Tesly kontakt tehdy už zkušený Jan Tatoušek, jehož návrhy Hi-Fi gramofonů začalo vedení podniku upřednostňovat před pracemi Josefa Zhoře. Tatouškovo designérské pojetí gramofonů nepřipomíná ani racionální a zároveň výtvarně neobyčejně promyšlený a propracovaný design firmy Braun s charakteristickým použitím plastů, ani minimalistické a zároveň futuristické pojetí audiotechniky proslulé dánské značky Bang Olufsen s typickým využitím hliníku s exkluzivní povrchovou úpravou. Pro gramofony realizované podle Tatouškových návrhů, které jsou ostatně provedeny už v materiálu, je charakteristická kombinace kovu a dřeva. Přesto je možné Tatouškovu „designérský jazyk“ označit za podobně moderní a velkorysý jako v případě obou uvedených značek. Zde máme však co do činění spíše s jistou poetickou nadsázkou, podobnou přístupem v italském designu. Italští designéři běžně pracovali s výrazovou stránkou tvarového řešení technických výrobků. Z tohoto úhlu pohledu představuje určitý vrchol série gramofonů TESLA z druhé poloviny osmdesátých let. Šlo však pouze o modely či prototypy nerealizované ve výrobě. Jan Tatoušek ve vzpomínkách i v dobových rozhovorech zdůrazňuje, že při navrhování těchto gramofonů myslel na to, jaký druh hudby z toho kterého přístroje poslouchá. Tak v jednom případě navrhl tvary inspirované barokní architekturou, v jiném pak charakteristickým fenoménem českého architektonického kubismu. Jako neopominutelnou složku Tatouškovy designérské tvorby v této oblasti je ale potřeba zdůraznit i jistý „technicko-poetický“ přístup typický pro Hi-Fi audiotechniku zejména od přelomu šedesátých a sedmdesátých let. V tomto duchu také vznikl prototyp kvadrofonního zesilovače, který Jan Tatoušek navrhl a používal několik desítek let pro osobní potřebu.

Jako specialista na design audiotechniky se v průběhu osmdesátých let vyhrnil také podnikový designer Tesly Hloubětín Jiří Kočandrla. Především v rámci výzkumných úkolů vytvořil řadu návrhů magnetofonů, gramofonů, ale také tehdy aktuálních

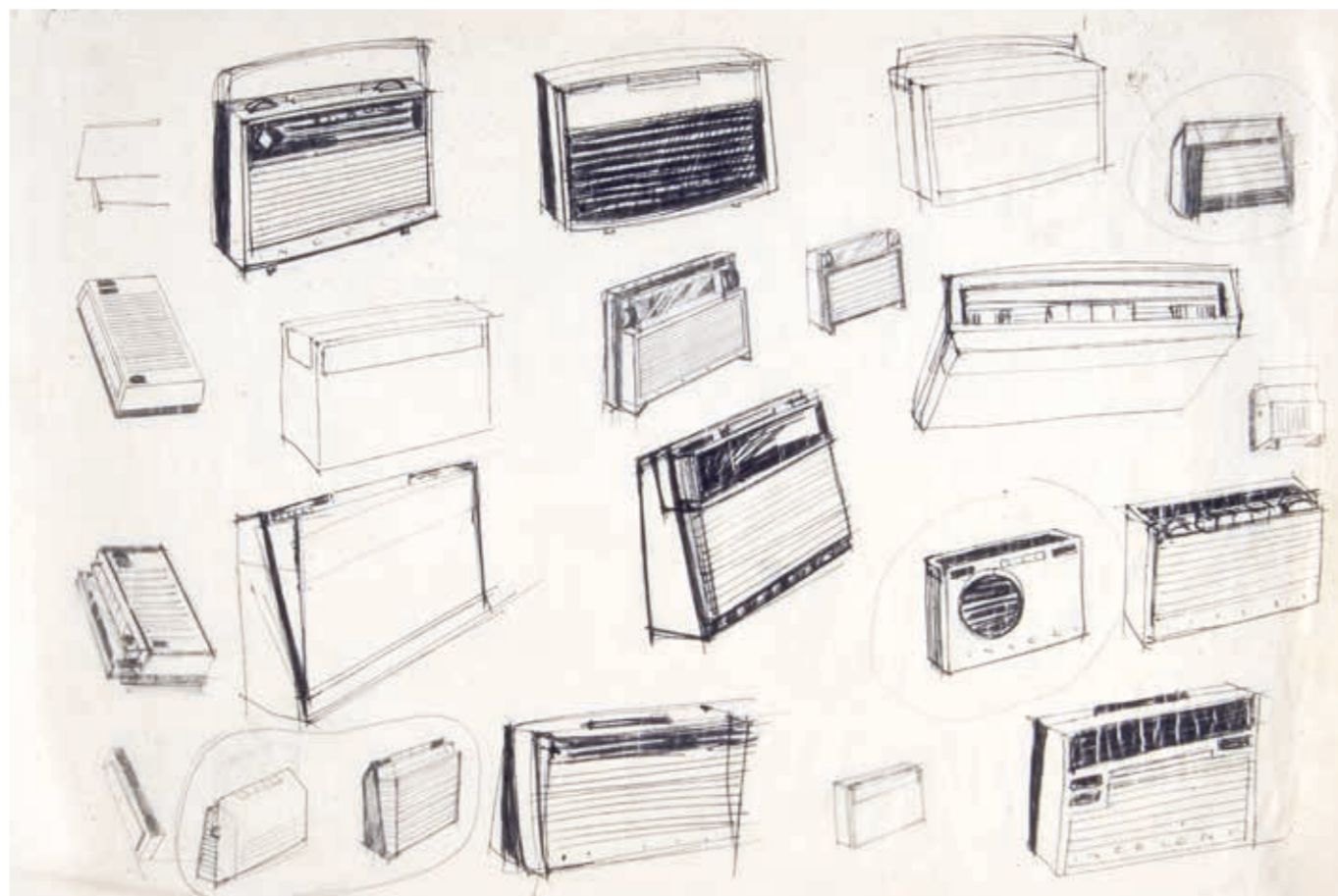
sestav, tzv. Hi-Fi věží. Byla to především sestava nazvaná Vltava, která byla realizací nejbližší ale narazila na limity znárodněného průmyslu i zkostnatělého politického systému.¹ Kolem poloviny osmdesátých let se ale podle návrhu Jiřího Kočandrla dostal do výroby jednak cívkový magnetofon TESLA B 115, ale především Hi-Fi gramofon jednoduché konstrukce a vysoké technické úrovně, který navrhoval v součinnosti s konstruktérem Hi-Fi klubu Jiřím Jandou. Tento gramofon se pak vyráběl po roce 1989 pod značkou au/ra, kterou založil Jiří Janda.

Konečně zde nesmíme zapomenout na návrhy designéra Pavla Kmocha, který paralelně s prací ve Výzkumném ústavu obráběcích strojů a obrábění navrhl také nejméně jeden kazetový magnetofon a jeden realizovaný radio-magnetofon TESLA.

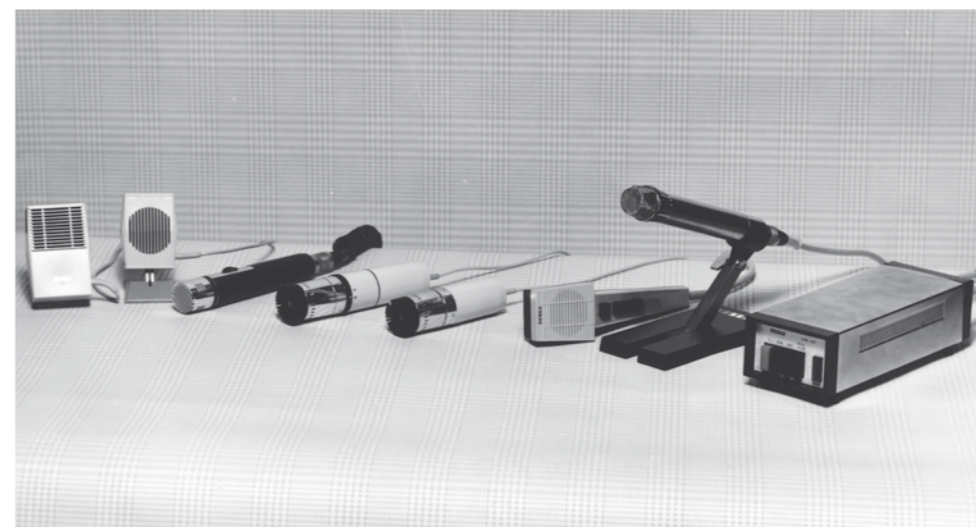
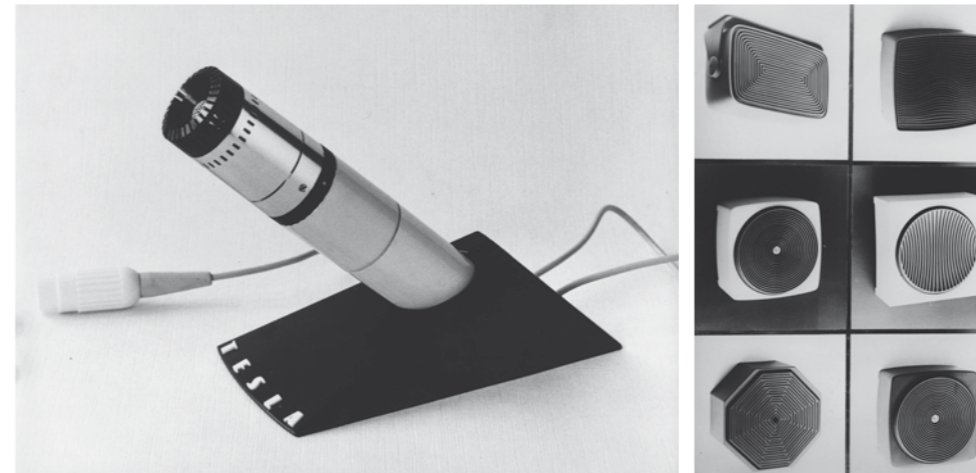




1



2



1
Z desítek fotografií a stovek skic radiopřijímačů pro přeloučskou Teslu z fondu Bohumila Míry, zahrnující období 1958-1964, vystupují nejen významné mezníky ve vývoji našich radiopřijímačů, z nichž se realizovalo nejméně sedm typů. Z nerealizovaných je asi nejpozoruhodnější vyjímavé autorádio nebo stolní přijímač se zajímavou výstavbou tvaru. Spolu s ní se zde vyjevuje i autorův důraz na originalitu a zároveň propojení logiky tvaru a funkce i „hlídání“ čistoty celkového řešení. Odmítl „vice zlata“ i otrocké kopírování zahraničních vzorů při vývoji přijímačů s exportními ambicemi. Za zásadní považoval „nebát se přiznat technickému předmětu i technickou tvář a nepozdvihovat před výtvarníky jako bibli vzorky zahraničních katalogů“ s důležitým: „Vždycky jsme na mezinárodních kolbištích zvítězili jedině vlastním, československým moderním výtvarným názorem.“²

Zřejmou reakcí na jistý „vnější tlak“ je nápis „Ingelen“ a jeho variace na listu ze skicáku, odkazující na tehdejší renomovanou značku ze SRN.

2
Dlouholetá designéřská spolupráce Františka Crháka s valašskomeziříčskou Teslou zahrnovala jak tvorbu celého výrobního programu, tak mimořádnou pozornost výtvarnému pojetí založenému na geometrických, avšak nikterak apriorně aplikovaných principech. To dokládá nejen ztvárnění celku a detailů v modelových návrzích, ale také celkový proces návrhářské práce zachycený v kresebných studiích z různých fází vývoje.



Teprve v šedesátých letech se začal rozvíjet design v oblasti vývoje telefonních přístrojů. Ze zpětného pohledu jde o další neopomenutelnou oblast naší techniky a průmyslu, spojenou se jmény nejméně pěti průmyslových designérů, jejichž návrhy byly realizovány v rozpětí tří desetiletí. První z nich, který je spolehlivě doložen, zpracoval Bohumil Míra pro soutěž vypsanou podnikem TESLA Liptovský Hrádok v roce 1963. Zřejmě pro tutěž soutěž zpracovali návrhy, zachované v modelech nebo alespoň ve fotografiích, také Stanislav Lachman a František Crhák. Telefonu, který se dostal do výroby v roce 1968, se pro charakteristický tvar dostalo přezdívky „rakvička“. Není ale vyloučeno, že tato přezdívka je odvozena i od toho, že přístroj byl příliš lehký, a při neopatrné manipulaci mohlo dojít k jeho převržení a přerušení čili takzvaně pohřbení telefonního hovoru.³

Dlouholetý spolupracovník podniku TESLA Přelouč Bohumil Míra v roce 1963 ve svém ateliéru s modelem později proslulé „rakvičky“, stolního telefonu T 65 H (barevný obrázek).

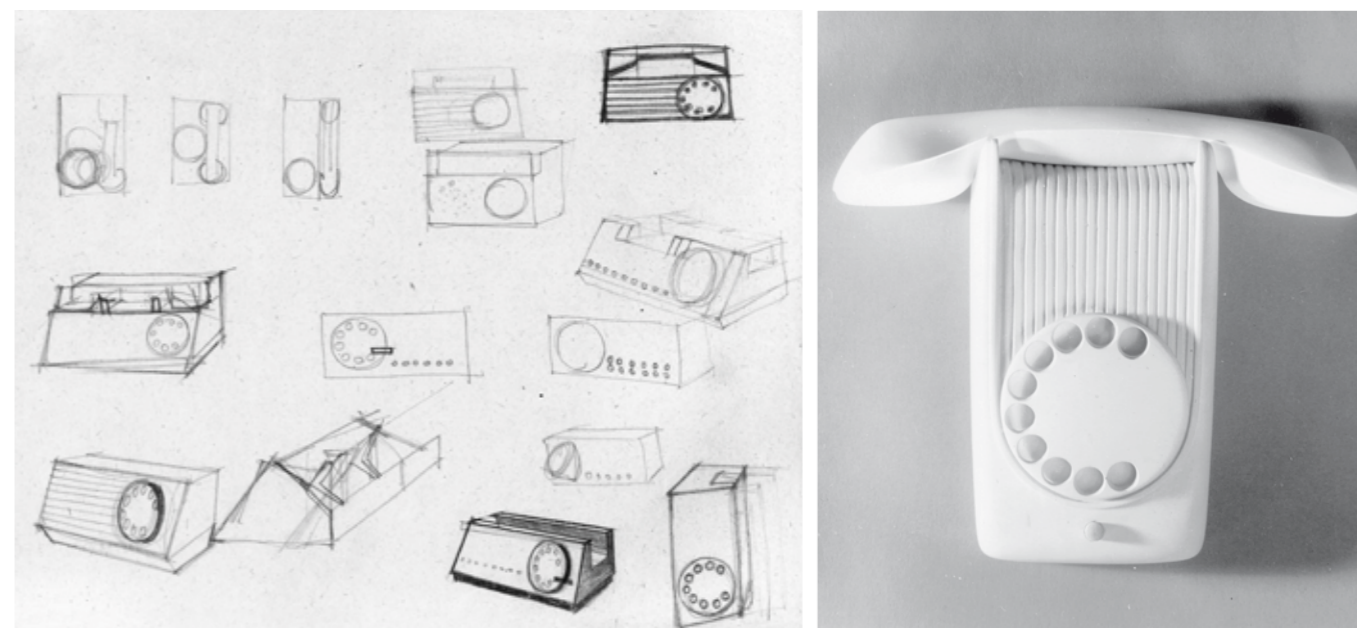


Zřejmě i proto se celková dispozice dalších generací stolních telefonů TESLA vrátila v podstatě ke klasickému schématu, což ovšem neplatí o designérském pojetí skříněk přístrojů, které ještě zhruba deset let zůstalo u hranatých tvarů. Důkazem je telefonní přístroj TESLA As, resp. nástěnná varianta An podle návrhu Jaroslava Kotase. Ten také navrhoval několik speciálních telefonů a telefonních ústředěn. Polygonální formy téměř staví na odív návrh stolního telefonu od Františka Crháka z roku 1966. Crhák ale později ve spolupráci se Zdeňkem Kovářem navrhl realizovaný typ Bs, jehož řešení, ve srovnání s původním návrhem i pozdějším, realizovaným řešením Jaroslava Kotase vykazuje do jisté míry „měkčí“ tvary.

Další vývoj telefonních přístrojů včetně designérského řešení probíhal už čistě v režii Tesly Stropkov resp. Liptovský Hrádok, a na vývoji se tak podíleli slovenští designéři. Po delší odmlce se český design telefonních přístrojů vrátil díky práci Jiřího Kočandrla v rámci koncernu TESLA. Ten kromě výrobků hloubětínské Tesly řešil také spolu s dalšími kolegy designéry a grafiky celkový firemní styl koncernu TESLA. Jeho návrhy z konce osmdesátých let, zachované ve dvou modelech ve skutečné velikosti, ukazují zřetelný tvarový posun od hran až k téměř organickému pojetí, a zároveň vliv miniaturizace elektronických součástek. V důsledku faktického rozpadu koncernu TESLA v průběhu devadesátých let pak další vývoj v ČR nepokračoval.

V souvislosti s českým prostředím tedy zmíníme alespoň ideovou studii příručního telefonu od Alexia Appla, který se vyznačuje zajímavým tvarovým i dispozičním řešením, které zároveň zasahuje do celkové technické koncepce přístroje. Shodou okolností právě dcera Alexia Appla Dominika Applová na počátku našeho století zřejmě jako jediná z českých designérů navrhla celou jednu řadu mobilních telefonů renomovaného výrobce.

Ukázka procesu vzniku definitivního designérského řešení telefonu T 65H, nazývaného „rakvička“ ze zachovaných skic a fotografií z pozůstalosti Bohumila Míry. Pozornost si zaslouží rastr čelní části, analogický k jednomu z předcházejících návrhů Bohumila Míry pro téhož výrobce (foto modelu).





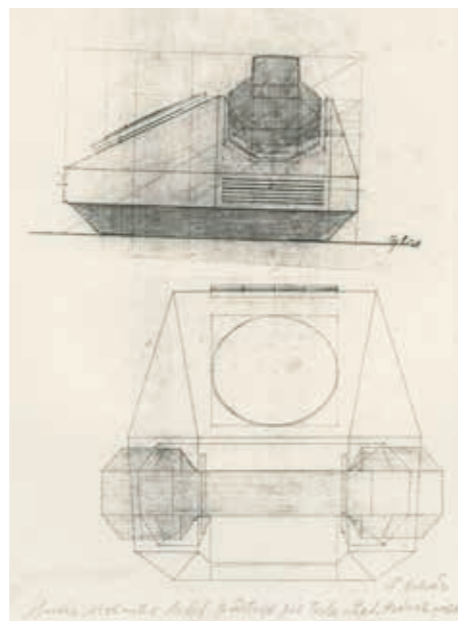
1



4

1 Dobrým důkazem o důležitosti poetického principu v Mírově designérské tvorbě je původní inspirace oděvními modely francouzského návrháře André Courrègese. První varianta modelu totiž ještě kromě tehdy klasické formy stolního telefonu evokuje také alespoň ve stylizované formě siluetu ženské postavy v šatech se širokou sukni. V dalších modelech, zřetelně reprezentujících následující fáze návrhového procesu, však zbyla černobílá barevnost ve spojení s geometrickými formami.

2 Prvních zhruba dvacet poválečných let určovaly charakter československých telefonů oblité tvary (T 58 „podkova“ a T 65, práce podnikových vývojářů podniku TESLA Liptovský Hrádok). Hranaté tvary v podání Františka Crháka s nimi kontrastovaly zatím pouze v návrhu.



2



3 Dva charakteristické stolní telefonní přístroje ze sedmdesátých resp. osmdesátých let vznikly ve spolupráci s Jaroslavem Kotasem a tandemem Zdeněk Kovář - František Crhák. Z osmdesátých let pochází zajímavá studie Alexia Appla.

4 Realizovaný nástěnný typ TESLA Hn a první varianta modelu resp. realizace stolního přístroje Gs stropkovské TESLY, práce Jiřího Kočandrla z přelomu osmdesátých a devadesátých let.



3





Optika, tvar a funkce

Technicistní tvarové řešení fotoaparátů a dalších optických přístrojů, z něhož vybočovaly pouze za oceánem fotoaparáty Kodak vyvíjené od konce dvacátých let s průkopníkem amerického designu Walterem Dorwinem Teaguem, bylo charakteristické i pro poměrně velmi vyspělý optický průmysl také v mladém meziválečném Československu. Precizní až exaktní tvarově-technické řešení celku i detailů, podpořené použitým materiálem a povrchovou úpravou, ostatně získalo v roce 1914 díky revolučnímu kompaktnímu hledáčkovému fotoaparátu Leica Oscara Barnacka takřka dokonalé vtělení. Můžeme zde snad mluvit i o možné inspiraci pro jisté proudy v poválečném designu včetně Hochschule für Gestaltung v Ulmu.⁴

V době znárodnění a reorganizace našeho optického průmyslu pod značkou Optikotechna, později Meopta, bylo tvarové řešení fotoaparátů, kamer a dalších optických přístrojů přirozenou součástí technického řešení v podání invenčních konstruktérů. Zde je nutno vyzdvihnout smysl a cit těchto tvůrců pro návrh a provedení přístroje v celku i detailech. Už vzhledem k tehdejším materiálovým a technologickým možnostem byla v několika dalších letech podstatnější spolupráce Meopty s výtvarníky omezena na rozměrné, stacionární projektor na film šířky 35 mm, jako byl Meopton IV nebo jeho následovník s tvarovým řešením Zdeňka Se-

kory, absolventa ateliéru tvarování strojů a nástrojů v Uherském Hradišti. Jeho externí působení zde bylo součástí úsilí Zdeňka Kováře o spolupráci jeho žáků s tuzemským průmyslem. Sám Kovář navrhl koncem padesátých let projektor na osmimilimetrový film AM 8. V době hledání vhodných materiálů pro „krásnější“ výrobky přišel v případě skříně i víka „á-em osmičky“ ke slovu překvapivě polyamid, materiál známější z výroby ozubených kol a dalších namáhaných součástí. Zdeněk Sekora v šedesátých letech k velkým soliterním projektorům, jejichž konstruktéry přesvědčoval k podřízení technického řešení tvarovému pojetí⁵, „přibal“ také spolupráci s tehdejším brněnským závodem Meopty na vývoji filmových kamer. S přerovským závodem spolupracoval dále František Heinz, který se věnoval zejména koncepčním projektům a dílčí spolupráci na vývoji fotoaparátů.⁶

V polovině šedesátých let byl vývoj Meopty posílen o jednoho z prvních absolventů ateliéru tvarování strojů a nástrojů Eduarda Kupky, který se v době

Také v oblasti fotografické a filmové techniky – tam, kde nepřebírali zahraniční konstrukce formou licenční výroby – rozvinuli někteří menší, ale významní prvorepublikoví výrobci velmi charakteristické technické, ale i dispoziční, potažmo tvarové řešení (kamera známého výrobce J. Šlechty, první Admira zvaná „ledvinka“ brněnské firmy Jindřicha Suchánka). Suchánkova klasická Admira 8 (na obr. typ D, 1945–1947), ukazuje „přetavení“ původního jednoduchého vzoru fy Kodak do vytříbených proporcí, podtržených vysokou úrovní zpracování detailů a ve výrobě přetrvávala i hluboko po znárodnění (Admira 8F, Meopta Brno 1960–1964). Promitačka AM 8 (design Z. Kovář) reprezentuje tvarové pojetí sklonku padesátých let.



zaměstnání v tomto podniku i pozdější externí spolupráce specializoval na projektory na šestnáctimilimetrový film.

Průkopnicí podnikového designu Meopty se však stala Danuše Mazurová, jediná žena s výhradním působením v průmyslovém designu technických oborů u nás.

Vystudovala keramický ateliér na SUPŠ v Uherském Hradišti, a do Meopty nastoupila spolu se svým manželem-konstruktérem v roce 1957. Z propagačního oddělení přešla do archivu, kde zavedla nový způsob tvorby katalogových listů výrobků a náhradních dílů na deskách jednotného formátu. Inspirovala ji ovšem i designérská tvorba Zdeňka Sekory. Ten stálou spoluprací s Meoptou v roce 1959 ukončil, a Danuše Mazurová založila v následujícím roce designérské pracoviště v rámci konstrukce Meopty. Jako vystudovaná keramička, zvyklá na práci s hrnčířským kruhem, inklinovala zpočátku k jednoduchým rotačním tvarům, a to i při využití papírových modelů, které v oddělení zavedl Eduard Kupka. V této „disciplíně“ osvědčila Mazurová značnou a oceňovanou zručnost, a postupně si osvojila i modelování ze sádry a dentakrylu.

Od počátku se zaměřila na zvětšovací přístroje, u nichž v průběhu šedesátých let tvůrčím způsobem reflektovala obecný příklon ke geometrickým tvarům. Za průběžných konzultací s konstruktéry ovlivnila také i celkovou dispozici přístrojů stavebnicové koncepce s jedinou, šikmou tyčí s novým systémem upevnění i posunu těla přístroje.



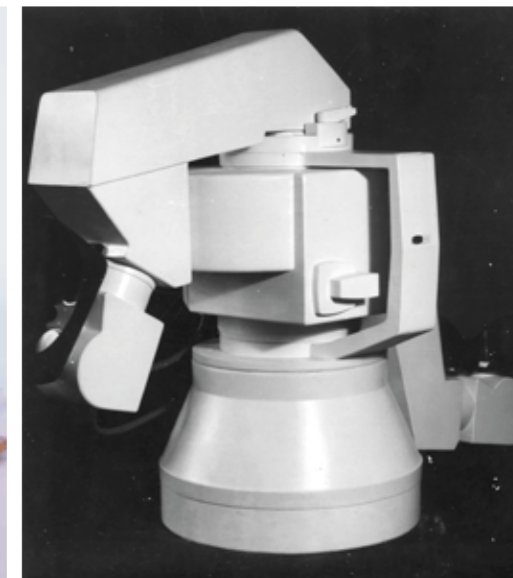


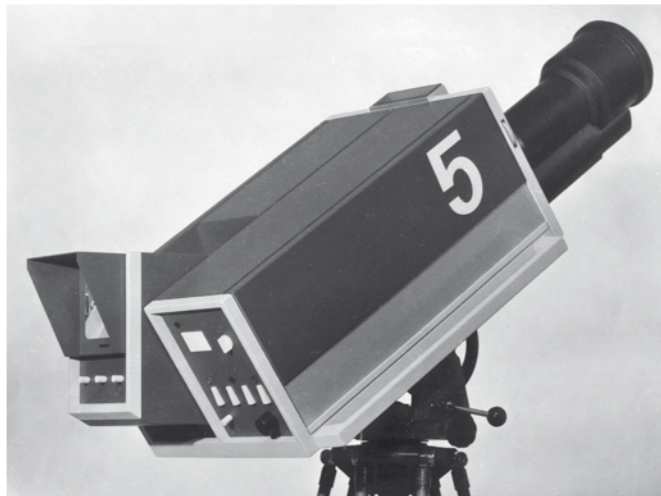
Postupně vytvořila svébytný styl prakticky celého, velmi různorodého sortimentu výrobků značky Meopta – projektorů na filmy 8 mm a 35 mm, čtecích, reprodukcích i zdravotnických přístrojů (Univisor), jednoúčelových strojů na obrábění optiky i druhé generace prohlížečky stereokotoučků. Jako podniková designérka Meopty působila plných dvacet let, a po roce 1980 se pak na vývoji některých výrobků podílela externě. Úspěšně přihlásila 18 průmyslových vzorů.

Zasloužila se tak o novodobou tradici systematicky rozvíjeného designu řad jednotlivých výrobků i celého firemního designu značky i významného postavení Meopty na tuzemské i mezinárodní designérské scéně.

To v osmdesátých letech stvrdil další absolvent zlínské katedry Jan Dvořák, a trvale pak Jana Vaňková. S touto žačkou Miroslava Klímy ze SUPŠ v Uherském Hradišti design se značkou Meopta přešel až do našeho století, a získal i v novodobém dějství firmy místo mezi několika tuzemskými výrobci s vlastním designérským oddělením. Pracovištěm, které před více než šedesáti lety vznikalo přitom pozvolna a tak nenápadně, že desítky let zůstala kvalita práce zdejších designérů zjevná jen nejužšímu okruhu odborníků a zasvěcenců.

Poslední Admira A8 L (design Adolf Pražský, 1971) vystřídala typy navržené Z. Sekorou (zde A8G). S výjimkou prací E. Kupky (Meoclub 16) určovala charakter výrobků Meopty až do poloviny osmdesátých let rozsáhlá tvorba D. Mazurové. Dlouholeté působení její nástupkyně J. Vaňkové zahrnuje grafické řešení obalů i laser Meoplan.



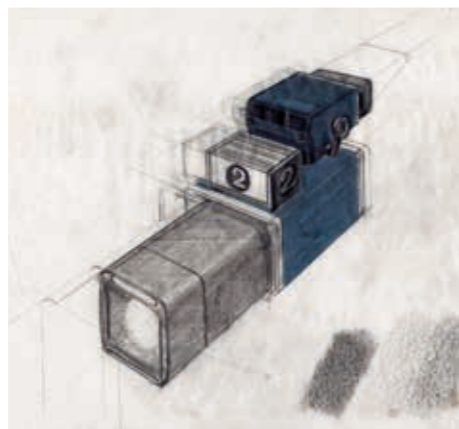


V této části je nutné se zmínit také o vývoji televizní techniky. Pokud jde o české země, spolupráce se specializovanými průmyslovými výtvarníky na vývoji televizních přijímačů se nemohla příliš rozvinout. Zřejmě jedinou výjimkou byl typ TESLA ze strašnické TESLY s designérským řešením architekta Jaroslava Vaculíka z roku 1960. O tři roky později pak bylo založeno vývojové pracoviště s výtvarným střediskem při oravském závodě Tesly, a další vývoj se odehrával prakticky výhradně ve slovenské části republiky.

Rušením výrobních programů či důsledkům přesouvání výroby však „unikla“ jedna z nejsložitějších kategorií tohoto typu techniky – televizní přenosové kamery. Díky tomu se v průběhu šedesátých

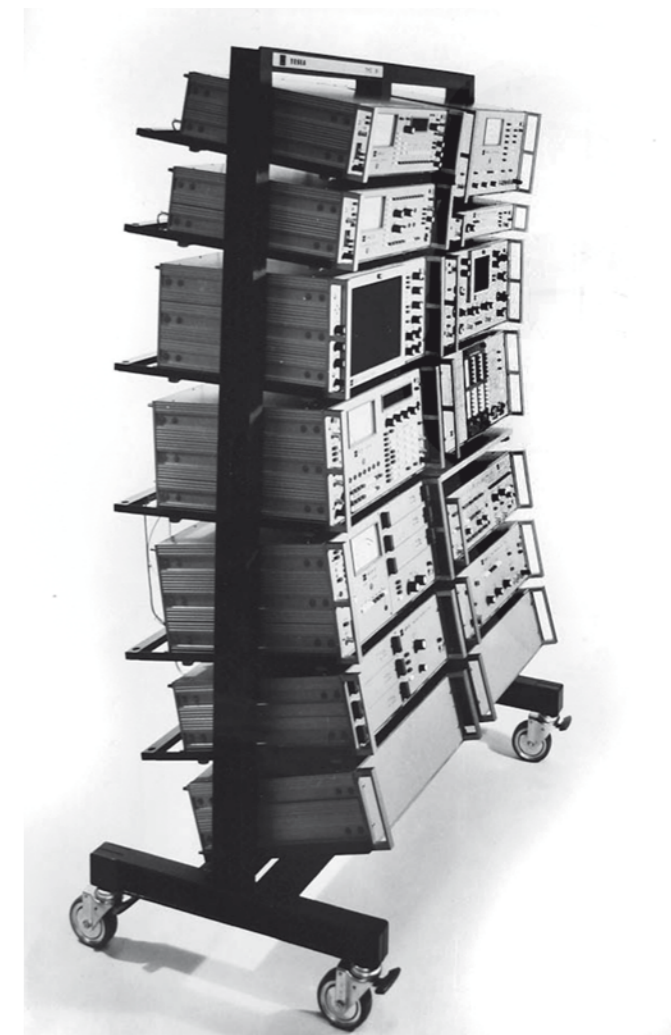
a sedmdesátých let rozvinula doslova jedinečná řada televizních kamer TESLA spadající sice do oblasti tzv. investiční elektroniky, téma „nová technika pro nový život“ je však zde velmi přítomné. Tyto kamery ukazují mimořádný vklad designérů, jehož důležitost v průběhu vývoje kontinuálně rostla. První z řady kamer navrhl počátkem šedesátých let Milan Míšek, který později už společně s Bohumilem Mírou navrhli jednu ze svých nejdůležitějších prací. Šlo o kameru s oddělením „teplých“ a „studených“ elektronických komponent, což také umožnilo snížení tělesa přístroje, i umístění sklopného hledáčku. Ještě po rozchodu tandemu Míra – Míšek počátkem sedmdesátých let navrhli oba designéři zdařilé televizní kamery, které byly v provozu další dvě desetiletí.

V osmdesátých letech se televizní technikou se svým nezaměnitelným, racionálním a zároveň invenčním tvůrčím přístupem zabýval i zmíněný podnikový designér hloubětínské Tesly Jiří Kočandrle. Ten působil nejen jako spolupracovník vývoje ve všech jednotlivých úkolech, ale také jako tvůrce celkového firemního stylu. Zde jde především o menší sérii kompaktní televizní přenosové kamery, úspěšně používané i v praxi, a ergonomické sestavě televizního měřicího zařízení (TMZ).



POZNÁMKY

- 1 Viz Zašlapané projekty 22: Vltava šanci neměla. Česká televize 2009.
- 2 Viz *Domov*, 1961, č. 6, s. 25.
- 3 Viz Johanna Pauly, Hranatá racionální šedesátá v československém průmyslovém designu, in: Ivana Lorencová – Michal Novotný (eds.): *Věda a technika v Československu v 60. letech 20. století*, Praha 2011, s. 250.
- 4 Jde především o redesign tranzistorového radiopřijímače Braun Exporter, zpracovaný v polovině padesátých let.
- 5 Podle vzpomínek paní Danuše Mazurové, které autoři děkují za informaci.
- 6 Výroba i vývoj fotoaparátů i filmových kamer byly na počátku sedmdesátých let v rámci „dělby práce“ zeměi RVHP v přerovské Meoptě resp. jejím brněnském závodě (kamery) ukončena.





Design opravdu „všude“...

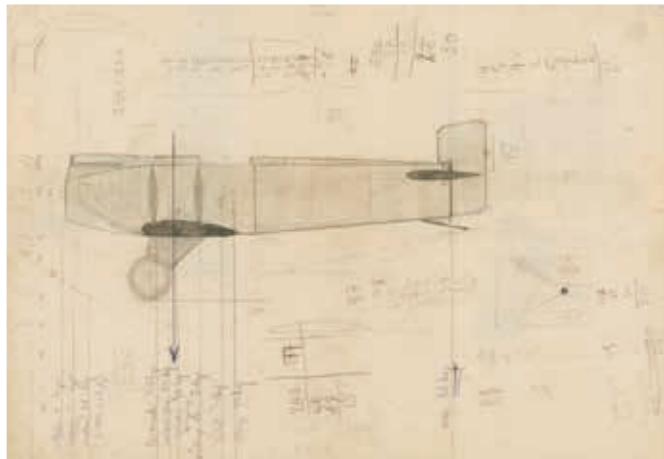
Předchozí podkapitoly této stati mimo jiné ukázaly, jak designérská práce od prvních nesmělých a ostýchavých počátků během první poloviny minulého století pronikala v dalších zhruba dvaceti letech neúnavně až nezadržitelně novými, do té doby nemyslitelnými oblastmi. A také to, jak se zde v následujících letech a desetiletích takříkajíc samozřejmě „zabydlela“ a dále rozvíjela. A to navzdory téměř všudypřítomné materiální bídě s technologickou nouzí, mluvíme-li zvláště o dvou posledních desetiletích před listopadem roku 1989. Ovšem, přestože bezprostředně po založení Rady výtvarné kultury výroby v roce 1964 se můžeme díky rostoucím snahám o zvýšení estetické kultury i uspokojování uživatelských a bezpečnostních nároků napříč strojírenským průmyslem setkat hned s několika soutěžemi v oborech pro design takřka „exotických“, zůstalo několik dalších odvětví, která jako by se designu vzpírala i nadále.

Letadlo a (nebo) design?

*„Letadlo je plastikou sensačně krásných forem
netušených proporcí, docílených bez pravidel o zlatém řezu
a muří nohy, jichž existenci v současnu popírá aero svou
živou krásou, vytvořenou vírou, nadšením a poesíí logiky
neromantického romantika, inženýra-konstruktéra.“*

Triumf techniky, 1927

Vztah designu a vývoje letadel je velmi specifickou kapitolou. Práce konstruktéra na vývoji letadel je totiž ze všech oblastí konstruktérské práce zdaleka nejpodobnější právě práci průmyslového designéra. Jde totiž o nutnost vytvoření celku, který musí mít optimální provozní, v tomto případě dokonce fyzikální vlastnosti, a zároveň je značně exponovaný z estetického hlediska. To platí především o hlavních projektantech letadel. Blízkost obou profesí – leteckého konstruktéra a průmyslového designéra, je tak zjevná, že o některých osobnostech konstrukce letadel se někdy hovoří téměř jako o designérech. V případě československého vývoje letadel zhruba v období 1918 až 1968, můžeme mluvit asi o deseti hlavních osobnostech v tomto oboru (podobně jako v případě průmyslového designu reprezentovaného „první silnou generací“ tvůrců). Vynikli zde především inženýři Pavel Beneš a Miroslav Hajn s charakteristickou progresivní koncepcí dolnoplošníků, dále Alois Šmolík, který reprezentuje nejen postupné pronikání progresivní konstrukce s rostoucím počtem kovových součástí, ale také velký důraz na estetické řešení letadla. To ostatně dokládá i článek v populárním časopisu Světozor v roce 1933, kde



Avia BH-Exp, z roku 1921 na skice Pavla Beneše a o pět let pozdější stíhací letoun Š-20 konstrukce Aloise Šmolíka.

Šmolík v rozhovoru mimo jiné přirovnával práci leteckého konstruktéra k procesu tvorby hudebního skladatele:

Myslím, že pro oba zmíněné druhy lidské činnosti platí tytéž předpoklady, a to pokud možná největší a stálé studium theoretické, tvořivá představivost, ukázněná logickým myšlením, a konečně znalost zákonů spojování konstruktivních prvků v pevnou jednolitou stavbu.¹

Právě důraz na estetiku letadel se v českém prostředí postupně vtělil do oblíbeného sloganu „Co je hezké, dobře létá“. Ten dobře vystihuje jak práci předválečných konstruktérů jako byl Jaroslav Šlechta, průkopník aerodynamicky tvarovaných letadel celodřevěné konstrukce, nebo Jaroslav Lonek, jehož Zlín XII se stal jedním z nejrozšířenějších sportovních letadel v Evropě konce třicátých let, a následující Zlín XIII představuje jeden z vrcholů konstrukce i tvarového řešení lehkých civilních letadel. V poválečném období se musíme zastavit především u dvoumotorového letounu Aero 45 resp. 145, práce kolektivu konstruktérů, které přineslo kromě nového tvarového řešení, byť zřetelně inspirovaného německým letounem Siebel Si 204 (vyráběným u nás za

války a jako Aero C3 A i po jejím skončení) také novou kategorií letadel zvanou aerotaxi. Na tento typ bezprostředně navazuje letadlo L 200 Morava, vyvíjené v druhé polovině padesátých let pod vedením Ladislava Smrčka v podniku Let Kunovice (tehdy Strojírny první pětiletky). Byl to zřejmě první letoun, na jehož vývoji se podílel průmyslový designér. Nejprve byla vypsána soutěž na řešení řídicího resp. volantu letadla, jíž se mj. účastnil Zdeněk Kovář a tehdejší podnikový výtvarník Karosy ve Vysokém Mýtě Otakar Diblík. Právě Diblíkův návrh zcela přesvědčivě zvítězil nad konvenčně pojatými řídicími z dílny Zdeňka Kováře. Sám Otakar Diblík přiznával, že kromě řešení interiéru (s největším podílem na prvcích řízení), se podílel také na jistých, ovšem blíže nespecifikovaných, detailech řešení exteriéru.

Dalším výrazným konstruktérem v československém a českém průmyslu s takzvaně estetickými přesahy byl bezesporu Ing. Karel Dlouhý, známý především jako konstruktér celokovového větroně L 13 Blaník. Konstrukce a tvary letounu byly na svou dobu až nepochopitelné, stejně jako modernost a technická vyspělost koncepce tohoto větroně. Podle svých vlastních slov byl Dlouhý dokonce vyšetřován pro pokus o sabotáž – tehdejší odpovědní představitelé leteckého průmyslu si zřejmě nedokázali jinak vysvětlit použití celokovové konstrukce, polozatažitelného podvozkového kola nebo komfortně



Lonkův Zlín Z-XIII z roku 1937, zde v provedení s dvoumístnou kabinou.

vybavené kabiny. Zde je třeba připomenout i to, že Karel Dlouhý v sedmdesátých letech navrhl i kariéru monopostů vyvinutých v podniku Avia.

Jednou z největších, ne-li největší osobností poválečné československé konstrukce letadel byl Ing. Jan Vlček, který spolupracoval na vývoji prvního československého reaktivního letounu Aero L-29 Delfín, a v polovině šedesátých let byl pověřen vedením konstrukce nového nové generace proudového cvičného letounu pro všechny země tehdejší Varšavské smlouvy.

Vlčka můžeme považovat jednak zřejmě za zatím posledního z pozoruhodné řady československých konstruktérů letadel s vysokým estetickým cítěním a schopností dodat letounu nejen funkční ale i esteticky velice působivý tvar, jednak za dalšího mezi nejnadanějšími poválečnými konstruktéry v českém průmyslu vůbec. Je přitom charakteristické, že podobně jako konstruktér lokomotiv v ČKD Praha Jiří Mizerovský nebo František Pudil v ČZ Strakonice,

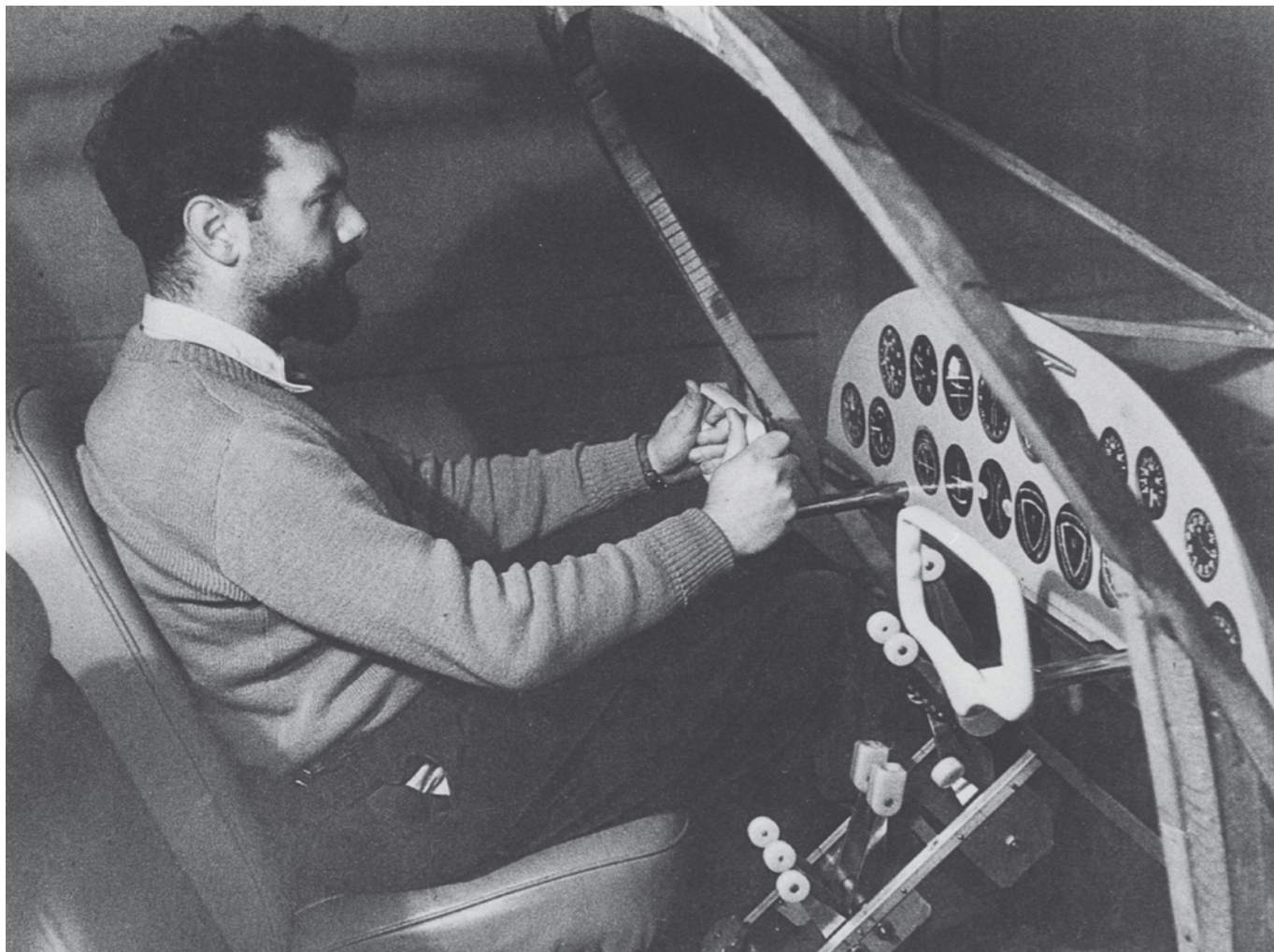
Poválečné aerotaxi Aero 45, zde v modifikaci „Super“, vyráběné v padesátých letech v Kunovicích.





Polovina padesátých let přinesla mj. vývoj větroně L-13 Blánik a aerotaxi L-200 Morava (Otakar Diblík v maketě kabiny při zkoušce řízení).

tedy tvůrci schopní zkonstruovat také velmi esteticky působivý dopravní prostředek, považoval za naprosto nezbytnou spolupráci technického vývoje s průmyslovým designérem. Zatímco Mizerovský řešil vývoj dieselelektrické lokomotivy nové generace s designérským tandemem Míra – Míšek, který se ostatně na této práci poprvé sešel, a Pudil navázal spolupráci, ale také dlouholeté přátelství s Václavem Kasíkem, Vlček řešil nutnost fungování designéra jako stálého zaměstnance podniku. Z takřkajíc interních zdrojů obsadil post nově vytvořeného místa designéra Tomáš Skořepa, který se v Aeru Vodochody vyučil strojním zámečnickem², a již v této době se etabloval jako zručný modelář a návrhář speciálních nátěrů. Při vývoji nového cvičného proudového letounu, který dostal označení Aero L-39 a obchodní název Albatros,



byl Tomáš Skořepa svého druhu koordinátorem konstrukčních prací. Sám k tomu podotkl:

„Bylo nutno opustit dřívější praxi chaotického záboru zástavbových prostorů“, popisuje Skořepa. „Na úkolu se v útvaru vývoje podílela řada specializovaných skupin – drakaři, motoráři, přístrojáři, elektrikáři, hydraulikáři, zbrojíři, skupina záchranných prostředků a další. Každá z nich pokládá svou profesi za dominantní, což by se nutně negativně projevilo v nesourodosti celkového řešení. Proto jsem všechny ovládací panely a prvky navrhoval sám a po konfrontacích se specialisty docházel k optimálnímu řešení. Na základě zkušeností a připomínek pilotů z předcházejícího typu cvičného letounu L-29 se řešil náklon palubní desky a bočních stolků tak, aby pilot co nejlépe viděl na všechny přístroje. Za to jsem ovšem sklízel projevy nevole konstruktérů, tvořících nejraději v pravých úhlech.“³

První prototyp cvičného letounu Aero L-39 Albatros, 1968.

Jedna z maket z vývoje nového cvičného letounu podle projektu šéfkonstruktéra Jana Vlčka, které zhotovil Tomáš Skořepa.





Tomáš Skořepa, studie palubní desky žáka pro pilotní kabinu letounu Aero L-39 Albatros.

Už první nástin koncepce pilotního prostoru instruktora a žáka vznikal ve spolupráci designéra se zalétávacím pilotem, přístrojáři, lékaři z Ústavu leteckého zdravotnictví a dalších odborníků. Následovala designérská studie v jednotném vizuálním stylu a s využitím ergonomických principů. Znamenalo to odklon od dosavadního živelného rozmístování palubních přístrojů i platných sovětských předpisů. Na základě této studie vznikala maketa kabiny ve skutečné velikosti, kdy designér řídil a koordinoval zástavbu jednotlivými prvky – především kontrolními a ovládacími – za průběžné konzultace se specialisty zodpovědnými za související složky vybavení letounu (motor, podvozek, elektroinstalace, palubní zbraň, záchranné prostředky atd.).

Vzhledem ke strategické povaze úkolu (vyvíjený letoun byl určen pro použití armád tehdejší Varšavské smlouvy) se podařilo hlavního odběratele – velení sovětského letectva – přesvědčit o prospěšnosti tohoto řešení.

V průběhu vývoje řešil designér další výjimečné úkoly, které je možno vzhledem k absenci přímého kontaktu s aktuálním světovým vývojem považovat za bezprecedentní. Šlo především o ergonomické řešení řídicí páky. Vzhledem k prakticky nulové možnosti kontaktu se aktuálním zahraničním vývojem je třeba tento počín rovněž považovat za bezprecedentní. Použil dostupné materiály a vzácné vzorky pák zahraničních letounů, svou práci rovněž konzultoval se Zdeňkem Kovářem.

Tomáš Skořepa byl jediným designérem v našem leteckém průmyslu, který mohl řešit koncepčním způsobem všechny úlohy spojené s aktuálním vývojem.

Kromě popsaných prací se podílel také na řešení systému pozemní obsluhy letounů L-39, na vývoji trenažérů, ale i veškerém barevném a grafickém řešení pro nové letouny.

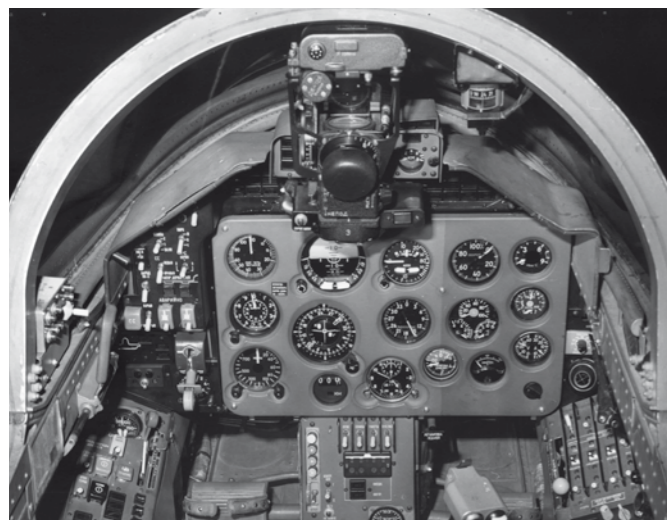
Také dva další příklady spolupráce designéra s leteckým průmyslem v Československu spadají do konce šedesátých a počátku sedmdesátých let. Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let byl k tvarovému řešení sportovních letounů Zlín 42 a 43,

vyvíjených v Moravanu Otrokovice, přizván jako externí designér František Crhák. Vytvořil velmi ucelené návrhy s důrazem na řešení zhruba přední poloviny letounu, především pak kryt motorového prostoru ve vazbě na kryt kabiny a ve snaze o celkovou harmonii a proporční vyváženost. Zatímco prototypy letounu Zlín Z 42 a Z 43 byly totiž opatřeny stávajícím motorem z podniku Motorlet (dříve Walter), Crhákovu řešení odpovídalo zamýšlenému použití kanadských motoru Lycoming s uspořádáním s protilehlými písty. Z této spolupráce Defakto zůstaly pouze modely a fotografie, včetně fotografií Františka Crháka s modelářem v průběhu prací. K zamýšlené realizaci s motorem Lycoming nakonec nedošlo, a zůstalo při použití tuzemských motorů, což bylo způsobeno i změnou orientace normalizačního československého průmyslu. V důsledku tak největší ohlas celé spolupráce znamenala několikaletá polemika v odborném tisku, kterou zahájil v časopise Letectví tehdejší pracovník institutu průmyslového designu Vladimír Marek. Ten poukazoval na nedostatečné místo designéra při vývoji letadel. Markovou názoru rezolutně oponoval v šéfkonstruktor Moravanu Ing. Jan Mikula. Ten mj. upozorňoval na nedostatečné materiální a technické vybavení designérů u nás.⁴

V průběhu dalších let resp. dalších dvou desetiletí pak vzhledem k celkovým podmínkám v československém průmyslu a s důležitým vlivem takzvané dělby práce zemí RVHP přišel citelný útlum. Musíme se ale zmínit alespoň o vývoji dvou letadel L malých dopravních letadel, v obou případech v podniku let Kunovice, kde také působil podnikový výtvarník Josef Sedlář. De facto posledním nově vyvinutým typem československého motorového letadla, nepočítáme-li světově úspěšný akrobatický speciál Zlín Z 50 (vybavený zmíněným

František Crhák, návrh tvarového řešení sportovního a turistického letounu Zlín Z-43, 1970.

Palubní deska instruktora podle návrhu Tomáše Skořepy v maketě letounu L-39, první etapa.



motorem Lycoming), byl malý dopravní L-410 Turbolet, na jehož vývoji se podílel Zdeněk Kovář s kolektivem pedagogů ateliéru tvarování strojů a nástrojů.

Zdeněk Kovář, Zdeněk Kadlec a Miroslav Klíma pak spolupracovali i na vývoji relativně většího regionálního dopravního letadla L 610 z osmdesátých let, který byl ovšem postaven pouze v šesti prototypch. Podnik LET Kunovice mimoto zaměstnával v letech 1967–1992 designéra Josefa Sedláře. Tomu však bylo umožněno pouze řešení dílčích úkolů.

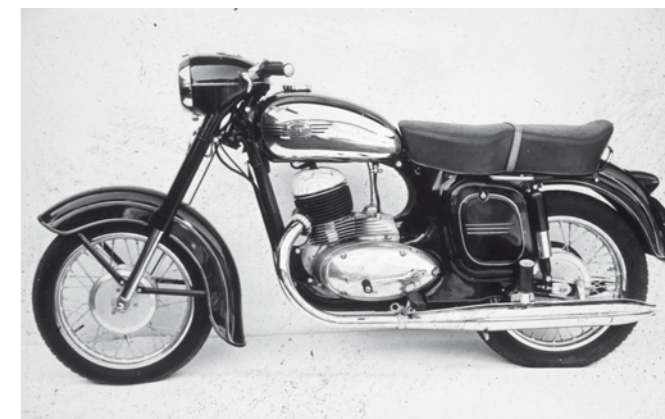
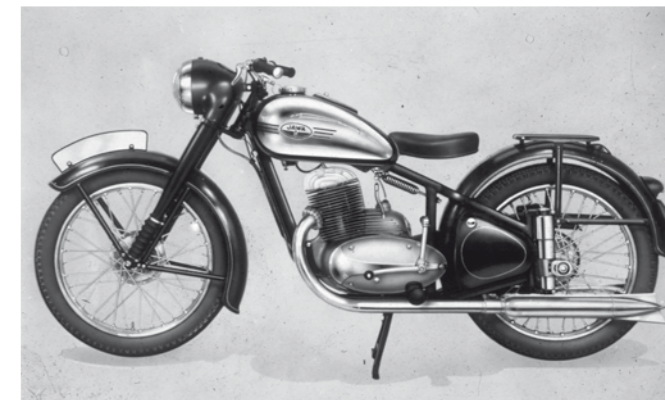
Něco s tím udělat...

Případná účast designérů na tvarovém řešení motocyklů může být považována za značně diskutabilní. Motocykl je totiž poměrně malý konstrukční celek, v němž se v celkovém tvarovém účinku uplatňují prakticky pouze strojní resp. další funkční části podobně jako v případě parní lokomotivy. Zároveň jde o dopravní prostředek, k němuž estetické kvality resp. proporce neodmyslitelně patří. V průběhu historie konstrukce a výroby motocyklů můžeme tak vysledovat řadu z estetického hlediska vysoce ceněných strojů, a dokonce i jisté konstrukční resp. „estetické“ školy ve výrobě motocyklů. Podobně jako v některých jiných průmyslových odvětvích, i zde bývá vysoce ceněná jakási československá konstrukční škola. Pomineme-li výjimečné až kuriózní motocykly Bekamo či Böhmerland / Čechie, musíme se zde zmínit alespoň o motocyklech ČZ resp. Jawa 175 z konce třicátých let. Charakteristický tvar nádrže a přiléhající části rámu strakonických motocyklů vytvořil představuje možná vůbec esteticky nejpůsobivější dílo motocyklového průmyslu předválečné éry. Tomu může napovídat i objednávka motocyklů ČZ se zlatobílým nátěrem pro vatikánské gardy. Také první poválečný motocykl Jawa vyvíjený za války, který získal přezdívku „Pérák“ byl v tomto smyslu považován za pří-

kladný, což snad ještě více platí o jeho následníkovi, motocyklu Jawa zvaném „kývačka“, byť zde bývá občas technická stránka považována již za stagnující. Příkladem práce konstruktéra motocyklů s vysokým estetickým standardem je až kultovní skútr Čezeta 501 (později 502) konstrukce zkušeného Jaroslava Františka Kocha. Vstup specializovaných průmyslových designérů do vývoje motocyklů je tak zdánlivě paradoxně spojen až s obdobím šedesátých let, na jehož počátku se přitom nad motocyklem v jeho dosavadní podobě zdánlivě stahovala mračna. Motocykl se totiž měl stát poměrně pohodlným dopravním prostředkem, což znamenalo odklon od dosavadní koncepce buď jednoduchého levného dopravního prostředku nebo stroje pro volný čas či sportovní využití. K tomu je třeba v případě socialistického

Československa připočítat představy tehdejší politické garnitury, ba samotného prezidenta a prvního tajemníka KSČ Antonína Novotného, který se nechal slyšet, že „do komunismu vyjedeme nikoli na motocyklech, ale každý ve svém vlastním automobilu.“ Počátkem šedesátých let tak začal v Jawě vývoj nové generace motocyklů tzv. unifikované řady, spočívající jednak v použití nových mechanických skupin, jednak ve vysoké unifikaci jednotlivých dílů včetně motoru. Jak o mnoho let později vzpomínal tehdejší zaměstnanec Jawy Ivan Moucha, *někdo přišel na to že 2x125=250 a 2x175=350, a byl na to patřičně hrdý*. Právě Ivan Moucha se stal v Jawě prvním a prakticky posledním podnikovým výtvarníkem. Je to další příklad toho, jakým způsobem byla řešena potřeba podnikových výtvarníků, daná i příslušným vládním usnesením z roku 1961.⁵ Ani Ivan Moucha, podobně jako Tomáš Skořepa a další, nepatřil k designérům, kteří nastoupili do daného podniku s výtvarným školením. Do té doby působil v Jawě jako tovární zkušební jezdec. V souvislosti s vývojem nových motocyklů ale absolvoval mimořádné studium na Akademii výtvarného umění u samotného Vincence Makovského. Ten zde totiž vyučoval po krátkém, ale významném intermezzu na Škole umění ve Zlíně a následně působení na Fakultě architektury brněnské Vysoké školy technické v Brně. Sám Makovský načel návrh skútru v souvislosti s nově vyvíjenou řadou motocyklů Jawa, který je zachován ve fondech Uměleckoprůmyslového musea v Praze.

Ivan Moucha zde ovšem neměl příliš velký manévrovací prostor, a o celkovém vyznění návrhu, na němž pracoval, mluvil po desítkách let s rozpaky. Počátkem šedesátých let byl totiž prosazen tehdy ještě módní styl takzvané velké cestovní kapotáže, související právě se onou snahou o změnu charakteru motocyklů ve prospěch pohodlného cestování. Tato kapotáž pevně spojovala přední světlomet s krytem palivové nádrže, což mimo jiné znamenalo snížení pracovní plochy přední teleskopické vidlice. Navíc v podání československého znárodněného průmyslu, kde se v průběhu šedesátých let začalo projevovat zřetelné zpoždění za nejvyspělejšími průmyslovými



Náhrada „Péráka“ z r. 1946 „kývačkou“ o pouhých sedm let později byl zároveň poslední taktó výrazný posun ve vývoji motocyklů JAWA.

Jaroslav František Koch u skútru Čezeta (ČZ 501), 1957.



Miroslav Klíma, Zdeněk Kadlec, návrh řídicího pultu dopravního letounu L-610, 1982.





Prototyp skútru JAWA z vývoje tzv. unifikované řady. Design Ivan Moucha, 1964.

zeměmi, to znamenalo, že vývoj tzv. unifikované řady motocyklů Jawa byl dokončen až v roce 1968. Mezi tím se ovšem situace na světovém trhu motocyklů změnila k nepoznání – stejně jako jejich samotný vzhled. Jednak se motocykl stal opět vozidlem pro sport a volný čas, jednak se na světové scéně objevila nová motocyklová velmoc v podobě Japonska. Dalším problémem byl mizivý počet dílů shodných s předchozí generací motocyklů Jawa – spolu s faktem, že zdaleka největším tehdejším odběratelem těchto strojů byl Sovětský svaz. Nebylo proto překvapující, že první vyrobená série motocyklů Jawa s označením UŘ byla sovětským zákazníkem vrácena výrobci s tím, že takto motocykl nevypadá. Spíše asi shodou okolností to navíc byla trochu i pravda. Výrobce rozprodával vrácené kusy zaměstnancům Jawy, kteří museli podepsat prohlášení, že jsou si vědomi omezené součástkové základny. Stroj, zcela nově vyvinutý, vyznačující se sportovními jízdními vlastnostmi, měl v tichosti zmizet ze scény. Jak ale vzpomínal designér Jan Tatoušek (který několik let předtím musel z důvodu zastavení projektu přerušit práci na malém motocyklu pro Považské strojírny):

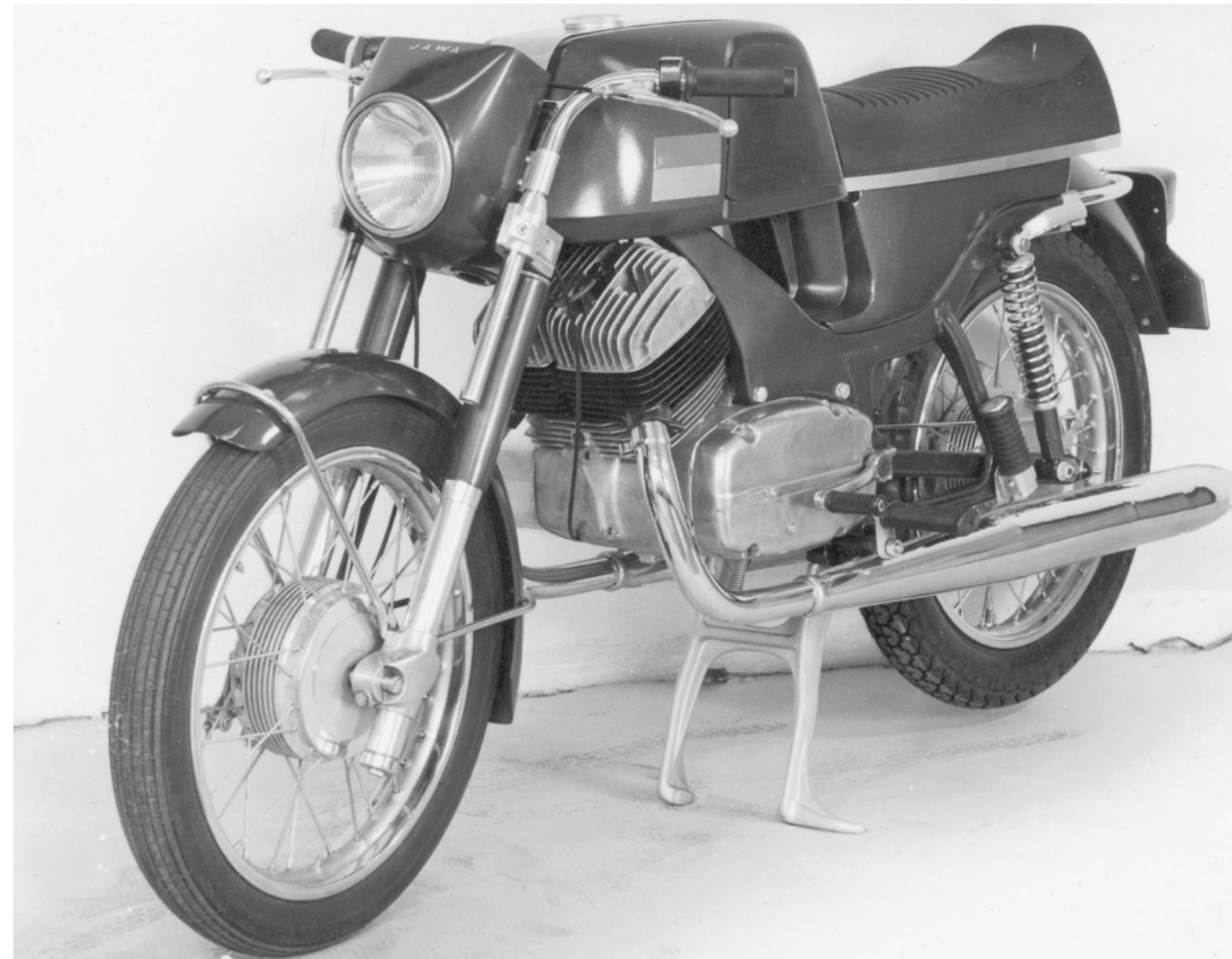
„A tehdy přišla taková ta komise z Rady výtvarné kultury výroby (RVKV), ve které jsem fungoval i já. Byl tam také Bohouš Míra, Milan Míšek, Allan Fuchs a další designeři, nešlo o nějakou politickou taškařici.

A ta komise usoudila, že se to opravdu nějak nepovedlo, hlavně kvůli tomu, že se měl zachovat rám, motor a vidlice z té unifikované řady. Schylovalo se k tomu, že to vlastně vůbec nejde, a že ten projekt bude zrušen. Já jsem tehdy vystoupil s tím, že si nejsem jist, že to nejde. A tehdy se zvedl inženýr Stanislav Valeš a řekl – tak to tedy navrhňte. Já jsem to vyzvání přijal.“⁶

Jan Tatoušek navrhl a se Stanislavem Valešem zpracoval koncepci, která zasáhla i do celkového technického pojetí motocyklu. Odstranil stávající kapotáž, použil vysoký kryt nádrže, který měl zdůrazňovat agresivní sportovní výraz stroje. Především však využil krátkého zdvihu vidlice a místo uvolněné po odstranění kapotáže světlotmetu zaujala



Motocykl Jawa 350 z ověřovací série tzv. unifikované řady, 1968. Design Ivan Moucha. Foto Jan Čejchan.



Jan Tatoušek, maketa motocyklu Jawa UŘ-SST, 1968.

teleskopická řídítka, navíc stavitelná i ve vodorovném směru. To umožňovalo různou polohu jezdce podle stylu jízdy – sportovní či cestovní. Motocykl s oficiálním označením UŘ-SST (Super sport Tatoušek) se uváděl pod názvem „Bizon“, ale stejnou měrou se ujalo přízvisko „tatoušek“. Pojmenování výrobku podle svého jména se dočkalo zřejmě jen několik málo designérů na světě. Byl vyráběn v objemových třídách 250 a především 350 ccm a získal ocenění Vynikající výrobek roku. Jako jediný dostupný motocykl sportovnějšího charakteru si získal velkou oblibu stále početnějších motocyklových nadšenců. Ti si jej ale mohli jako nový koupit pouze v letech 1970–1972. Poté – a to přesto, že po „bizonu“ přišel ve vývoji Jawy na řadu projekt nového moderního motocyklu, označený písmenem A, řešený opět ve spolupráci s Janem Tatouškem – se výrobní program Jawy vrátil „do starých kolejí.“

Druhý československý výrobce motocyklů, ČZ Strakonice, se mohl v téže době pochlubit jistou „poziční výhodou“. Pracoval zde totiž zřejmě jeden z nejpozoruhodnějších československých konstruktérů Ing. František Pudil. Autor



Zajímavá alternativ
k Tatouškovu „Bizonu“,
návrh Allana Fuchse
s použitím plastové
kapotáže pro soutěž na
úpravu motocyklu JAWA
unifikované řady, 1968.

Jan Tatoušek, Ivan
Moucha, návrh motocyklu
JAWA s patentovanými
úložnými schránkami
stavebního systému.
Maketa 1:1, 1985.

unikátní konstrukce závodního motocyklu s vůbec prvním vidlicovým čtyřválcovým motorem, který nemohl sloužit svému účelu jen proto, že vývoj závodních motocyklů zůstal vyhrazen pouze Jawě – aby nakonec skončil i tam. Za pozornost stojí nejen technické, ale i estetické kvality Pudilovy práce: jednak charakteristická modrostříbrná kombinace ale především velmi citlivě až dokonale vyvážené proporce a esteticky zdařilý tvar krytu nádrže.

V téže době začal František Pudil a podnikový výtvarník ČZ Strakonice Josef Burger spolupracovat s externím výtvarníkem Václavem Kasíkem na nově vyvíjeném motocyklu ČZ 250 OHC.

Podobně jako v případě jiných oborů, i vývoj motocyklů provázela stagnace, resp. pokles zájmu a příležitostí pro uplatnění průmyslových designérů. Jisté oživení nastalo až v osmdesátých letech, kdy nejprve Jan Tatoušek a jeho někdejší rival Ivan Moucha (v té době spolupracovníci v řadě dalších projektů pro strojírenství), zpracovali návrh tvarového

řešení motocyklů Jawa Boxer. To se ale v řešení prototypu neuplatnilo. Po polovině desetiletí pak vytvořili několik návrhu motocyklů včetně patentované sady uzamykatelných schránek pro motocykl cestovního typu. Paralelně pracovali až do počátku devadesátých let na vývoji prototypů jízdních kol Velamos. Ani v žádném z těchto případů ale nedošlo na sériovou výrobu, ovšem k sériové došlo dále než k realizaci prototypu, takže jediným vozidlem realizovaným ve spolupráci Jana Tatouška a Ivana Mouchy byl postranní vozík Velorex, rovněž z osmdesátých let. Také Václav Kasík se dočkal další šance na spolupráci s motocyklovým průmyslem až ke konci téhož desetiletí. S Františkem Pudilem, s nímž už během vývoje prvního motocyklu navázal přátelské vztahy, zpracovali nejprve projekt motocyklu ČZ 175 Sprint, který Kasík s pomocí klempířů zpracovával v modelu z materiálu.⁷ Václav Kasík přihlásil tento prototyp s prvky makety na Salon užitého umění konaný v roce 1989 v tehdy ještě stojícím bruselském pavilónu na dnešním Výstavišti, tehdy Parku kultury a oddechu Julia Fučíka. Následoval kapotovaný cestovní motocykl Jawa 400, dokončený až počátkem devadesátých let a prezentovaný na veletrzích. V továrním vývoji motocyklů Jawa od druhé poloviny osmdesátých let působil jako podnikový designér Ing. Vladimír Abrahám, který pracoval především na motocyklech typu Enduro. Ze soukromé iniciativy, s jejíž pomocí chtěl Václav Král stejně jako v případě značky Tatra oživit tradičně dobré jméno značky Jawa, vznikl projekt kapotovaného sportovního motocyklu Jawa Athéna, jeden ze zamýšlené nové řady motocyklů navržený pro nově vyvíjený motor. Stejně jako ve všech zmíněných případech došlo pouze k realizaci makety s prvky prototypu. Vzhledem k časovému rámci publikace zbývá pouze dodat na okraj, že jediný sériově vyráběný jiný motocykl navržený profesionálním českým designérem po roce 1968 byl lehký typ Dandy z Motoru Jikov, který v polovině devadesátých let, tedy již v důchodovém věku, navrhl Václav Kasík v osvědčené spolupráci s Františkem Pudilem.⁸



Jan Tatoušek, Ivan Moucha,
maketa k vývoji motocyklu
JAWA Boxer, 1981.

Prototyp motocyklu ČZ 200 OHC.
Design Václav Kasík, Josef Burger,
konstrukce František Pudil, 1970.



Dva tuzemské příspěvky k vývoji motocyklů z r. 1991. Prototyp motocyklu ČZ 400 s designérem Václavem Kasíkem na veletrhu a maketa motocyklu JAWA Athéna Václava Krále ve výstavě Made in Czechoslovakia v Národním technickém muzeu (2018).



„Ošklivá“ technika?

Snaha o tvorbu firemního stylu a rozšíření působnosti práce průmyslového designéra na problémy ergonomie, vztahu tvarového řešení k problémům technologie a použití materiálu přinutilo k trvalému angažování designérů také výrobce techniky, kde dříve výlučně estetické otázky nenacházely živnou půdu.

Jestliže v našem průmyslovém designu obecně vynikla v poválečných desetiletích práce designérů v těžkém strojírenství, pak v odvětví vývoje dopravních prostředků a v příbuzných oborech se soustředil značný designérský potenciál ve vývoji stavebních strojů, manipulační techniky, ale i zemědělských strojů a konečně například technologických plavidel. Oba zmíněné obory spojoval nejen podobný okruh problémů, ale částečně i osobnosti konkrétních designérů. Jejich účast na vývoji stavebních strojů se ve srovnání s těžkým průmyslem mohla rozvinout až později, ovšem nikoli s menší intenzitou – naopak.

Na prahu sledovaného období byl realizován dampr s tvarovým řešením navrženým Zdeňkem Kovářem.

Typické oblé, organické tvary, které v době jejich nástupu neodporovaly technologii odlévání do litiny u skříní obráběcích strojů, činily v případě kapotáže stavebního stroje z ohýbaných plechů potíže jak při výrobě, tak při provozu.

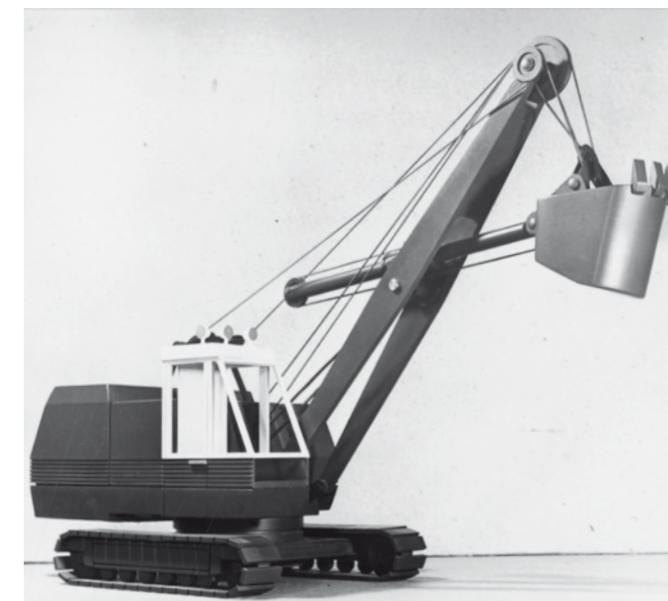
Návrh vhodnější kapotáže stavebních strojů byl jedním z nejdůležitějších úkolů pro vstup designéra do tohoto odvětví. Budiž přičteno designérům ke cti, že vznikla nikoli řada jednotlivých návrhů pro jednotlivé stroje, ale ucelený systém, který postihoval i další aspekty dané problematiky a zasáhl i do technického řešení.

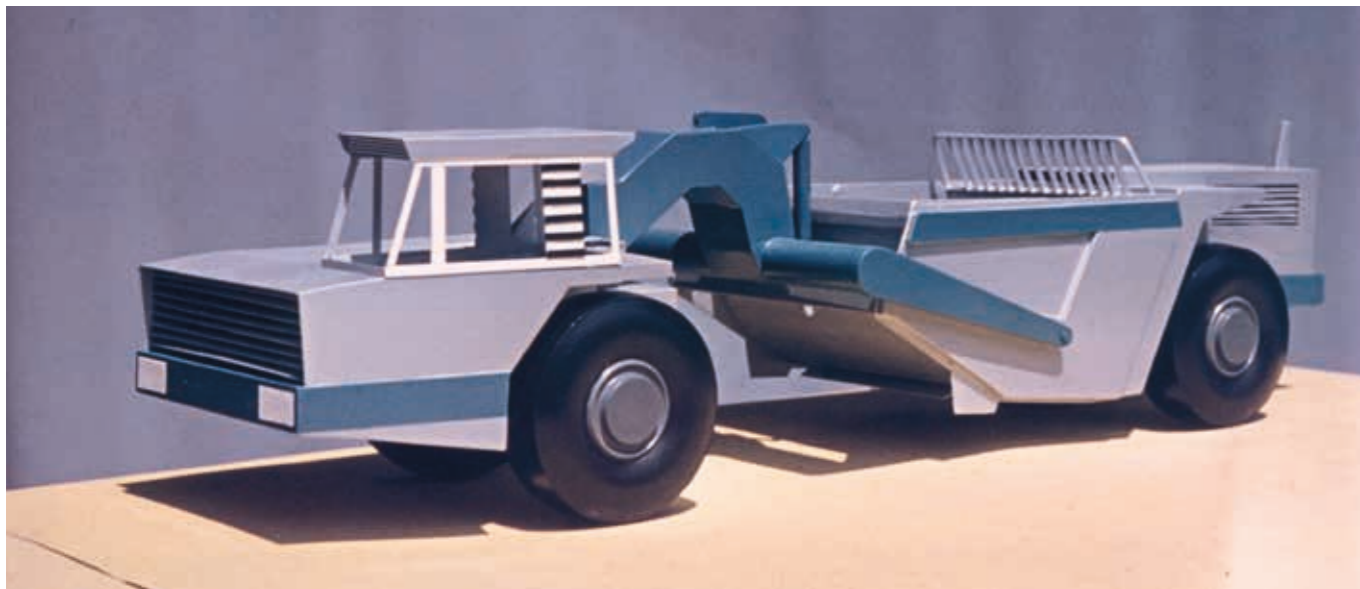
Petr Tučný, který se v rámci svých projektů z padesátých let zabýval například i návrhem kapotáže pro stavební stroje z ohýbaných plechů, navázal po polovině šedesátých let intenzivní spolupráci s Uničovskými strojírnami.

Prvním příkladem je první hydraulické rypadlo československé výroby DH 100, výrobek Uničovských strojíren. Tučný zde nejen zvolil hranaté tvary kapotáže, u nichž navíc promyslel i výtvarný účín, ale rovněž se podílel i na celkovém uspořádání stroje s kabinou umožňující nerušený výhled do všech stran i dolů. Součástí řešení bylo radikální snížení těžiště umístěním hnacích agregátů do podvozku stroje.

Prototyp tahače T 180 A podle návrhu Zdeňka Kováře, 1959.

Petr Tučný, Ivan Moucha, návrh lanového rypadla, 1965.





Další vývoj tahače s damprem v podání moravských designérů, tentokrát Josefa Lahody a Vladimíra Autraty, Výzkumný ústav stavebních a zemních strojů Brno, 1967.

To umožnilo extrémně plochou zástavbu a tedy i použití nízké kapotáže, což opět značně napomohlo výhledu směrem vzad.

Jinou řadou stavebních strojů, řešenou Petrem Tučným ve spolupráci s projektanty Stavostroje v Novém Městě nad Metují, byly univerzální kolové nakladače navrhované v modulových sestavách s propracovaným ergonomickým řešením kabiny obsluhy.

Rovněž od druhé poloviny šedesátých let pracovali intenzivně na vývoji téhož typu techniky designéři Výzkumného ústavu stavebních a zemních strojů v Brně, především Josef Lahoda a Vladimír Autrata. Také součástí práce těchto designérů bylo jak tvarové a barevné řešení strojů, tak podrobné ergonomické studie kabiny.

Přestože tvarové řešení, resp. umělecké ztvárnění plavidel je oborem starším než samotné zakázkové karosářství, uplatnění v této oblasti u nás silně limitovala především vnitrozemská poloha českých zemí. V průběhu 19. ani v první polovině 20. století zde nevznikla obdoba „české lokomotivní školy“, a ani v prvních zhruba pětadvaceti poválečných letech se nerozvinula žádná podstatná spolupráce designérů na vývoji plavidel. Zřejmě jedinou výjimkou zůstává vývoj osobní říční lodi za účasti ateliéru profesora Jana Sokola na VŠUP v Praze. Soustavnější spolupráci v této oblasti s průmyslovými designéry můžeme



Přelomový návrh prvního československého hydraulického rypadla od Petra Tučného z konce šedesátých let s horizontálním rozložením agregátů.

klást zřejmě až do osmdesátých let 20. století. Nejprve to byl Ivan Linhart, který vedle práce podnikového designéra ČKD vytvořil také řadu návrhu nové generace říčních remorkérů pro české Loděnice Mělník. Šlo jednak o redesign stávajících plavidel, jednak o koncepci nové generace remorkérů, vyznačujících se mj. sklopnou kabinou, umožňující projíždění pod mosty. Jádrem invenčního Linhartova designérského řešení je především interiér kabiny s navrženými kontejnerovými polohovatelnými a sklopnými prvky řídicího systému pravidla. Návrh nového remorkéru TR 610, ať už jde o exteriér či interiér kabiny s popsáným řešením, ovšem nebyl realizován. Další a zřejmě nejrozsáhlejší kapitolu tomto oboru, co se týče spolupráce s designéry, bylo pak polovina osmdesátých let řešení celé řady takzvaných technologických pravidel pro české Loděnice Praha, jejímž garantem byl zkušený průmyslový designér



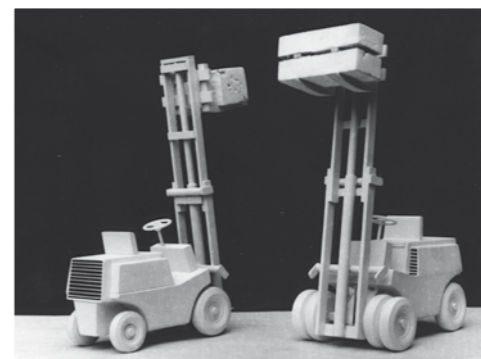
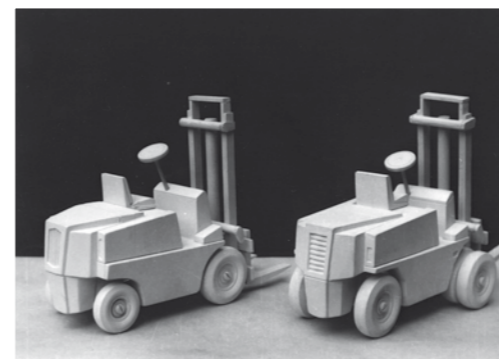
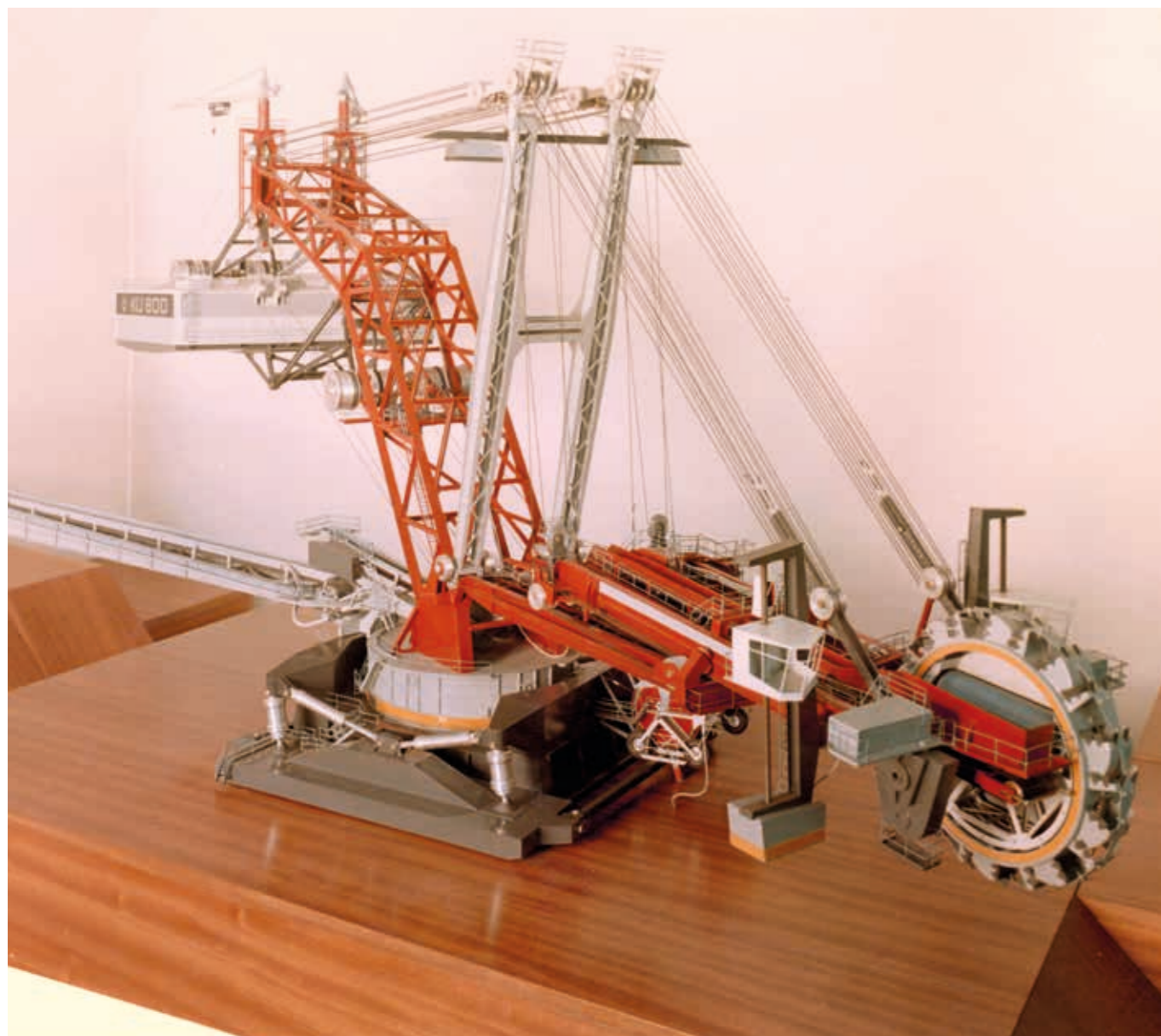
Petr Tučný s modely stavebních, zemních a zemědělských strojů, konec osmdesátých let.

Prototyp nakladače 2 T 220 M, vývoj Výzkumný ústav stavebních a zemních strojů, design Vladimír Autrata, 1966.



a tehdy už také předseda komise Českého fondu výtvarných umění Jan Tautoušek. Ten sestavil se svými kolegy-designéry „na volné noze“ tým, v jehož rámci vznikla úctyhodná řada plavidel a další související techniky. Sám většinou spolupracoval se svým osvědčeným kolegou spolupracovníkem Ivanem Mouchou; dále zde působil tandem designérů František Bertl – Jaroslav Kotlan, Ladislav Bezpalec, ale také architekt Jaroslav Šusta. Ten společně s Ivanem Mouchou vyvinul stavebnicovou řadu botelů, které se dostaly do výroby, a alespoň donedávna je u nás bylo možné vidět na několika místech (včetně Libeňského ostrova). Ubytovací plavidla byla dále potřebná také pro náročnou úlohu vytvořit technologické celky a ubytovací zázemí pro těžbu surovin z říčního dna pro tehdejší sovětský Dálný Východ.

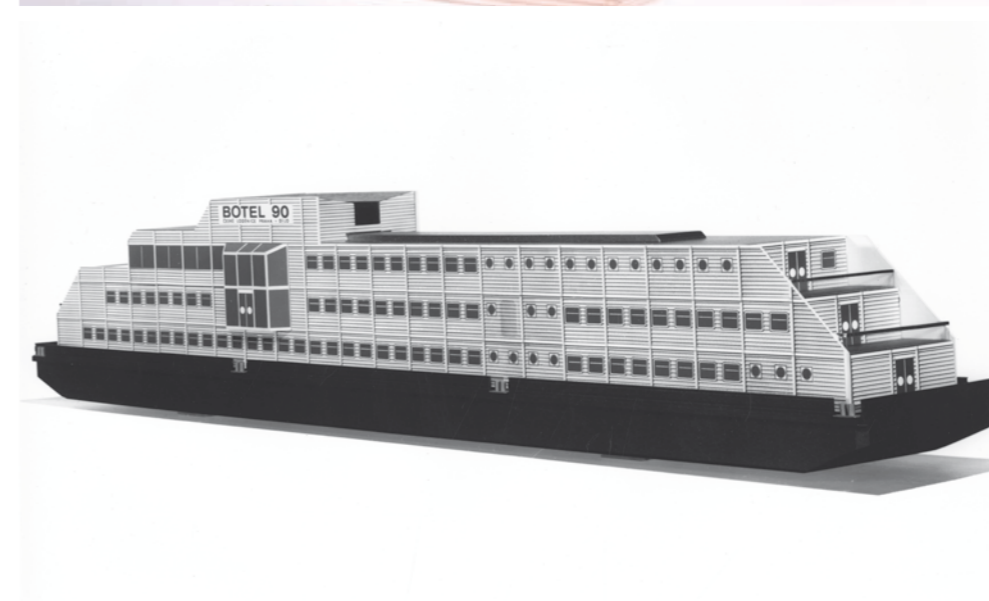
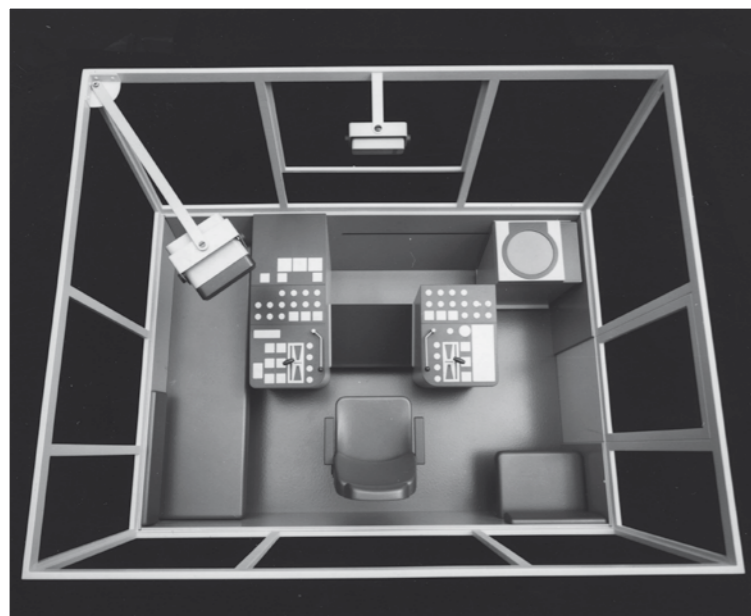
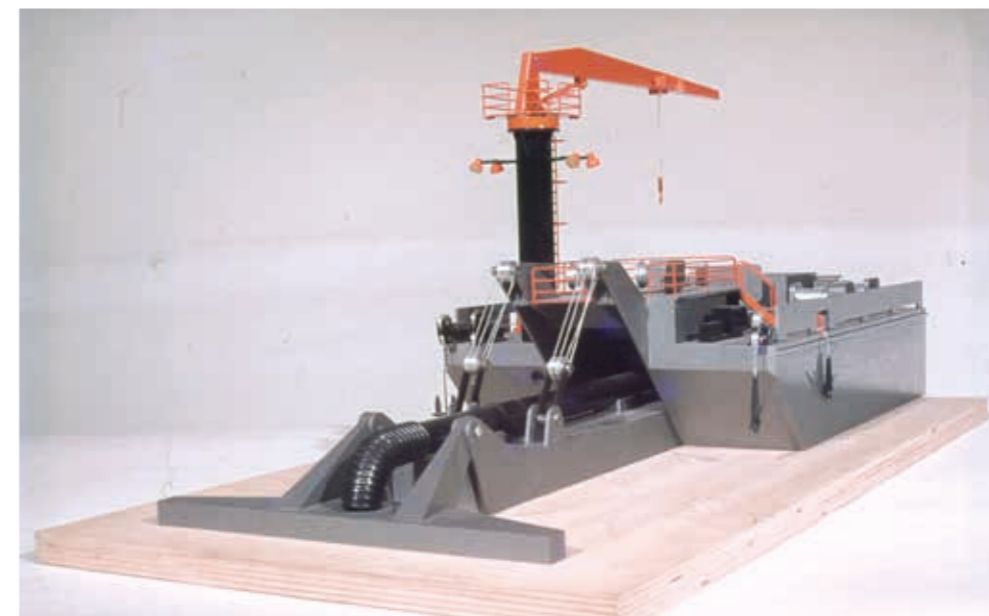
Vladimír Austrata, Zdeněk Kovář, Josef Lahoda, návrh kolesového rypadla KU-800, 1974. Zřejmě největší objekt pro designéřské ztvárnění u nás.



Ukázka sádrových modelů Štefana Malatince ze soutěže na tvarové řešení vysokozdvížných vozíků DESTA a konkurenční návrh Zdeňka Kováře, 1963. Definitivní Malatincovy návrhy z poloviny šedesátých let se staly základem nového firemního stylu Děčínských strojiren.



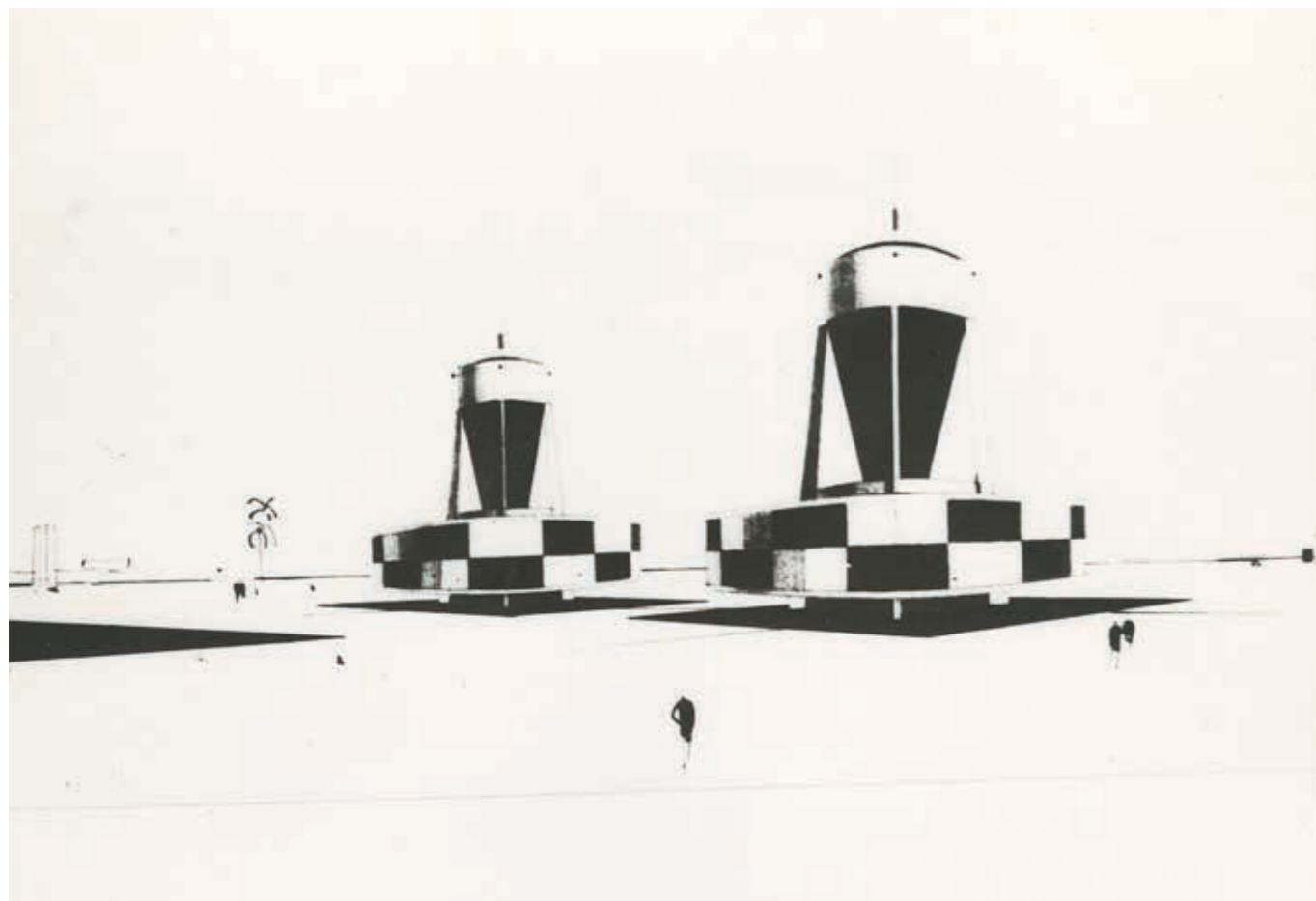
Návrh remorkéru TR 610 a interiéru kabiny od Ivana Linharta a malá ukázka prací týmu designérů pro České loděnice Praha z osmdesátých let.



Mezi designem, architekturou a...

Centrální pracoviště strojírenského designu vzniklo po roce 1963 také v brněnské Královopolské strojírně. O dva roky později se stalo součástí trustu CHEPOS. Jeho vůdčí osobností se stal Ing. arch. Mojmir Čevela. Jeho značné výtvarné schopnosti společně se zkušenostmi architekta investiční výstavby z původního působení v projekci gottwaldovského Stavosvitu ho předurčily k designérským úkolům. Čevelovo citlivé vnímání detailu a jeho zpětné za-
komponování do celku determinovaly jeho zaměření na pomezí designu a architektury. Nejprve působil v Královopolské strojírně, kde v roce 1964 mezi jinými projekty navrhl mobilní úpravnu vody, která byla vyráběna především pro SSSR a rozvojové státy. Po přechodu do Cheposu se od roku 1965 zabýval převážně designem strojírenských celků a vytvářel modelové projekty technologických struktur pro chemický a potravinářský průmysl. S ním spolupracovali na výtvarně technickém řešení moderních výrobních pracovišť další designéři, Milan Pařenica, Karel Kobosil a Zdeněk Pavézka. Všichni jmenovaní se v rámci koncernu Chepos podíleli na tvorbě konkrétního firemního stylu pro jednotlivé výrobní podniky. Navrhovali charakteristickou barevnost celých

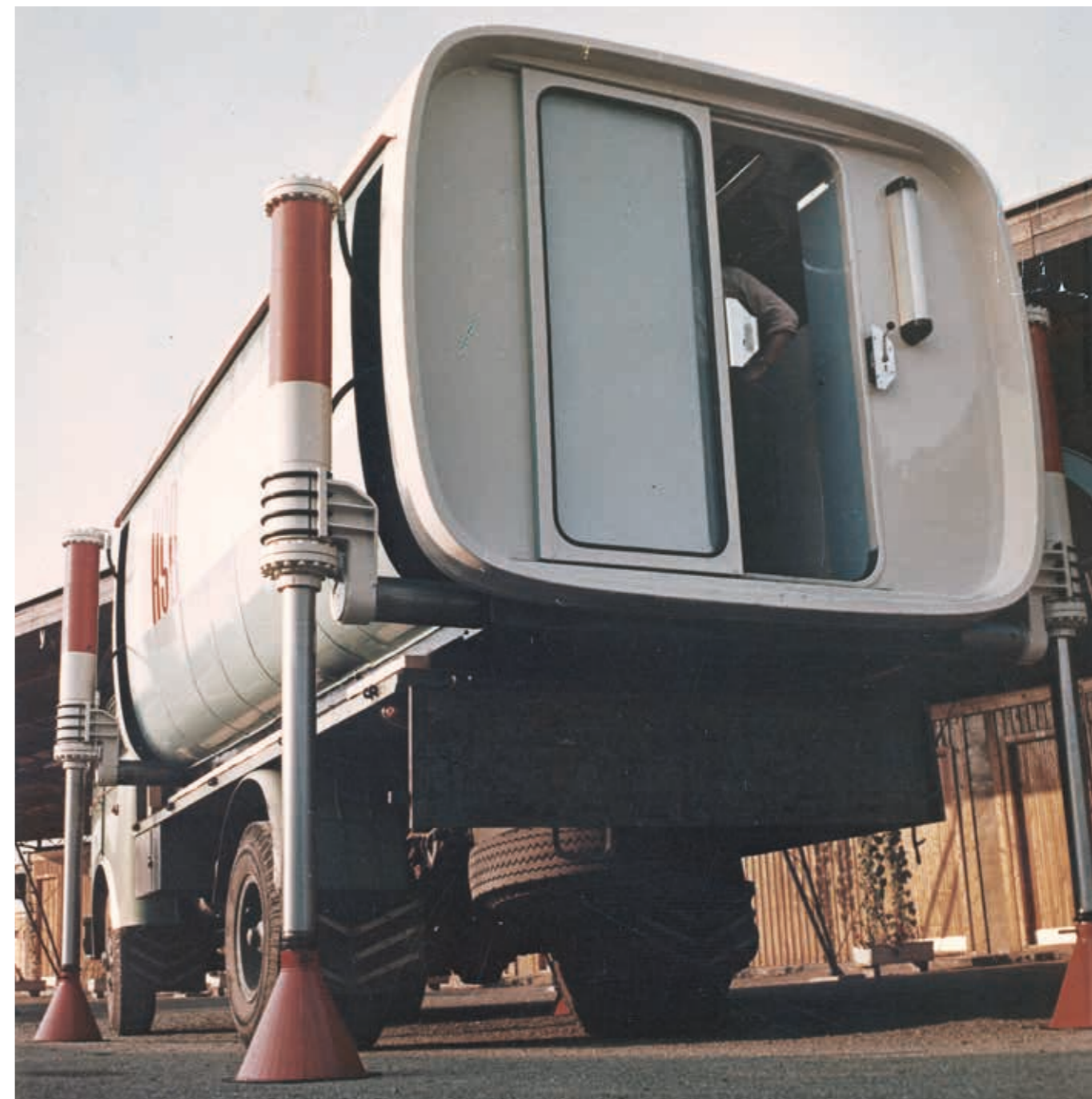
Mojmir Čevela, studie technologických struktur, počátek sedmdesátých let.



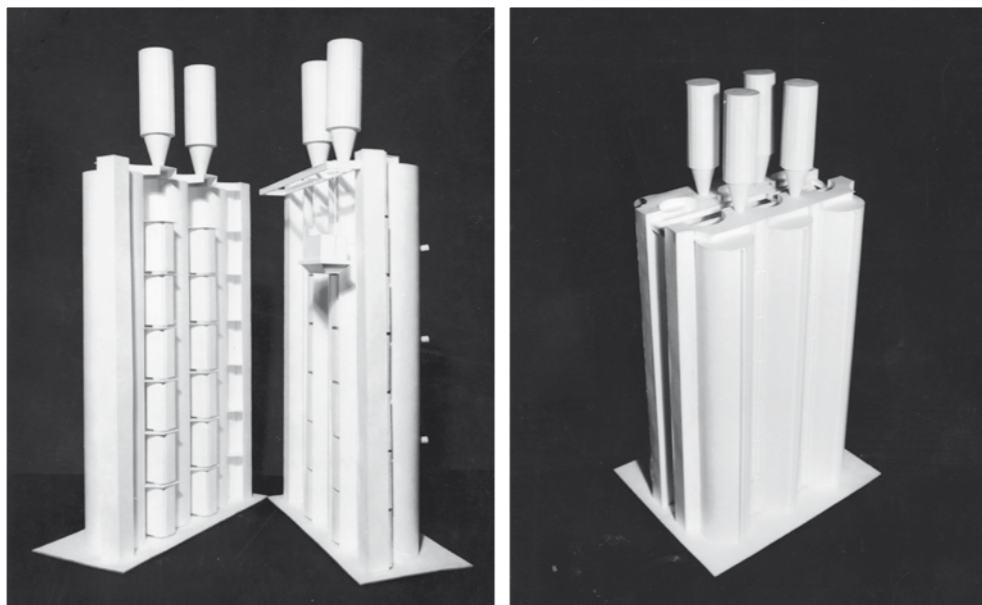
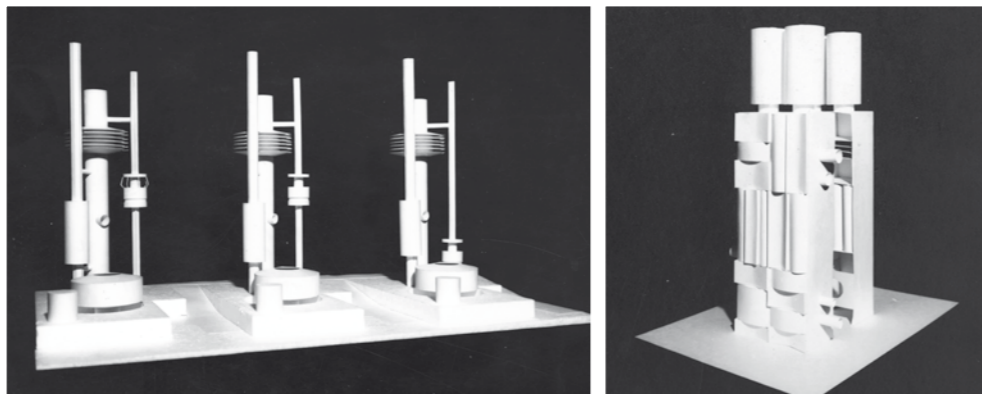
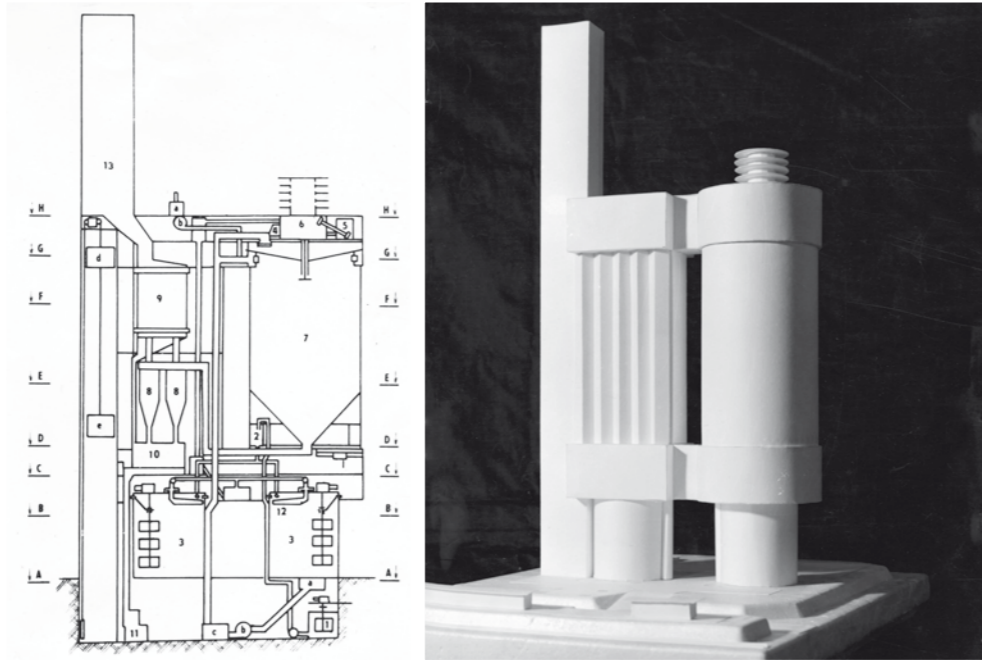
technologických zařízení, jejich pracovišť i strojů. Nedílnou součástí byly nové grafické systémy značení v jednotlivých resortech.

Čevela předával své zkušenosti studentům na VUT v Brně, se kterými na Fakultě architektury u prof. Kuriala prováděl modelová cvičení pro technologicko-strojírenské komplexy. Principy kultivace a komplexního projektování strojírenských výrobních struktur přednášel také koncem 70. let na Technické univerzitě v Košicích.

Mobilní úpravna vody z Královopolské strojírně Brno s oceněným designérským řešením Mojmir Čevely z r. 1964.

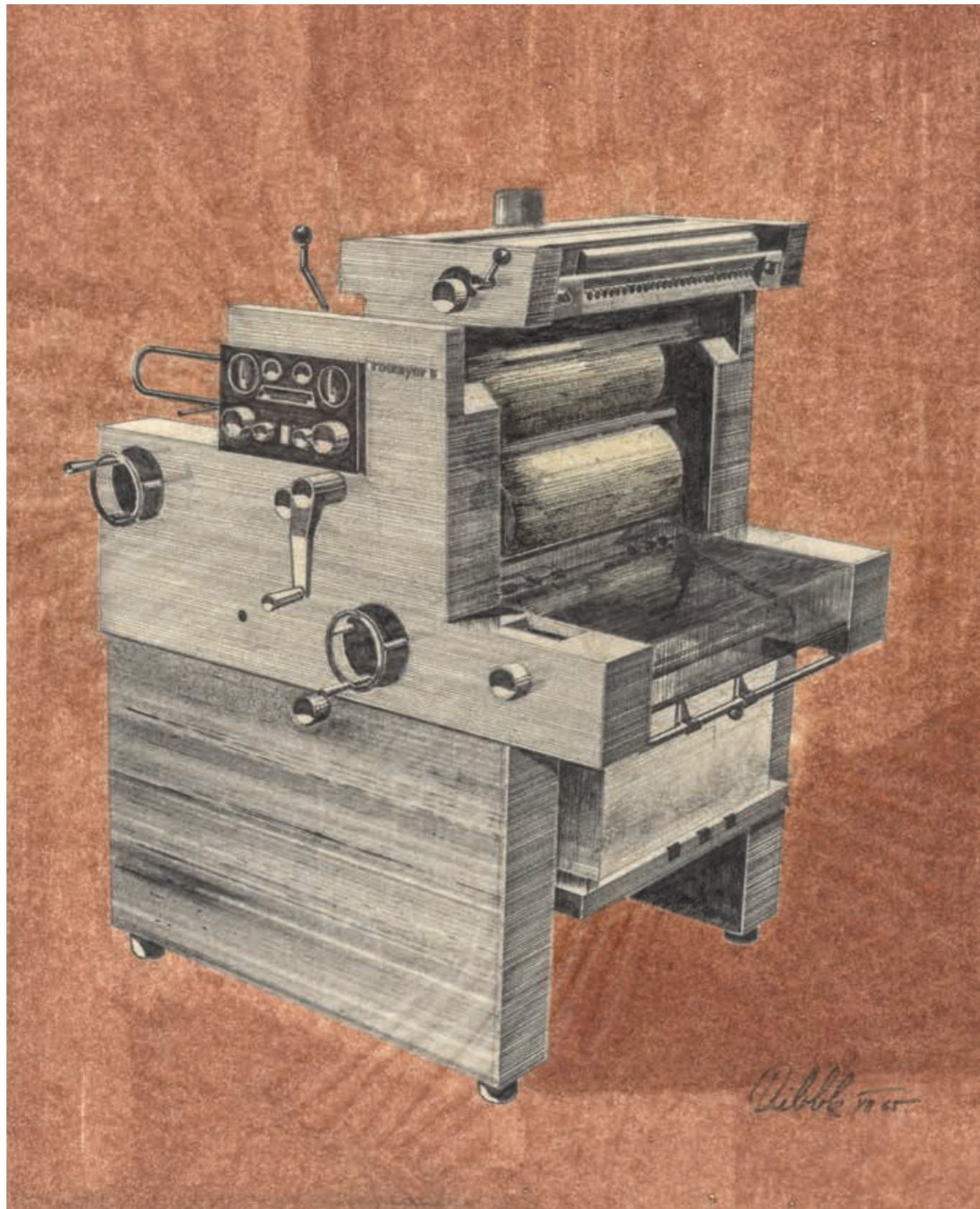


Technologické struktury
v návrzích Mojmir Čevely
a studentských pracích.
Dole model obilního mlýna.



POZNÁMKY

- 1 Viz (též) Pavel Kučera, *Československé prototypy 1938*, 2. díl, Jiří Jakab, Nevojtice, s. 6.
- 2 Tomáš Škořepovi, jehož otec byl vojenským kapelníkem v prvorepublikové československé armádě, bylo z kádrových důvodů odepřeno vyšší vzdělání.
- 3 Tomáš Škořepa, *Design československých letadel v 50. a 60. letech*, in: Jana Pauly (ed.), *Z dějin průmyslového designu 1. Rozpravy Národního technického muzea v Praze 141*, Praha, Národní technické muzeum 1996, s. 45–46.
- 4 Podrobně viz: Jiří Hulák, *Stroje, umění, expanze, praxe... Čtyři konfrontace zlínského průmyslového designu (nejen) v letech 1959–1992*. In: Vít Jakubiček – Zdeno Kolesár (ed.), *Rozum versus cit?: Zlínský průmyslový design 1959–1992*, Zlín 2021, s.67–68.
- 5 Usnesení vlády ČSSR č. 1047 o zásadách organizace výtvarného vývoje ve výrobě, přijaté r. 1961, ukládalo průmyslovým resortům vytvořit útvary výtvarného vývoje a poskytnout jim náležité materiální a personální vybavení. Zároveň stanovilo estetickou hodnotu jako jeden z kvalitativních ukazatelů výroby a jedno z kritérií komplexního hodnocení práce daného podniku.
- 6 Jiří Hulák – Johanna Pauly, *Jan Tatoušek – umělec v technice, architekt v designu*, Praha 2021, s. 94.
- 7 Ředitel střední umělecké školy Václava Hollara (tehdy Emanuela Famíry), na níž Václav Kasík na přelomu osmdesátých a devadesátých let vyučoval, mu pro tuto práci poskytl prostory dílny.
- 8 Poznámka tvarově zdařilý motocykl byl po převzetí výroby z Motoru Jikov firmou Jawa podroben redesignu, jehož autorem byl tehdy ještě student průmyslového designu z fakulty stavebního inženýrství vysokého učení technického v Brně Jaromír Čech.



Není malých úkolů...

Působení českých designérů v československém strojírenském průmyslu, to není jen řada výrazných nebo dokonce výjimečných počinů. Je to také práce většího množství často stále anonymních podnikových výtvarníků, kteří mnohdy ve velmi skromných podmínkách přispívali celkově vysokému estetickému standardu naší strojírenské, elektrotechnické i další výroby. A to bez ohledu na velmi skromnou, často až nuznou materiálové technologickou základnu. Doba jejich působení byla různá: v některých případech několik málo let, v jiných i několik desetiletí. Byly to výtvarníci několika generací narození často na počátku nebo v průběhu první čtvrtiny minulého století, jindy jejich nástupci z dalších dvou generací. S některými z nich se setkáme prostřednictvím medailonů průmyslových designérů v závěru této publikaci, u jiných nebylo dosud možné najít ani základní údaje kromě zmínky o jménu v kolektivní paměti dnes často již neexistujících podniků.

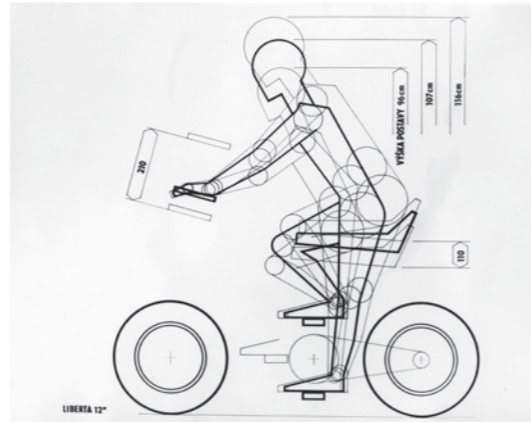
Průkopnický příspěvek
Otakara Dilbika k vývoji
ofsetových strojů ADAST
i počátek působení Josefa
Cupáka jako designéra
jízdních kol ESKA spadají do
poloviny šedesátých let.

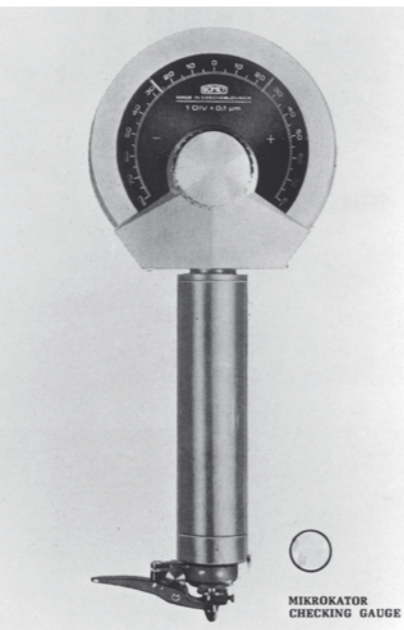
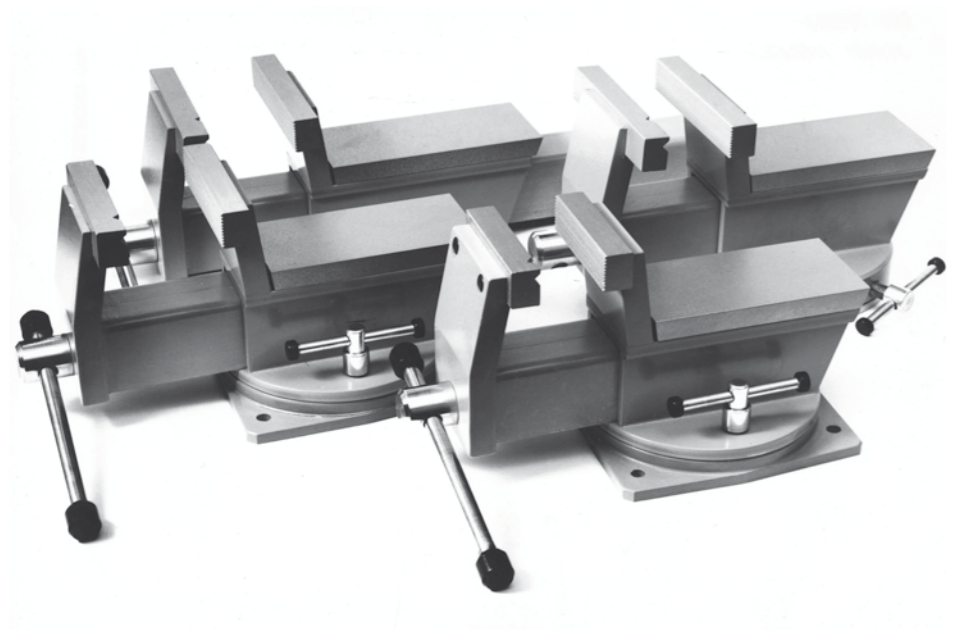
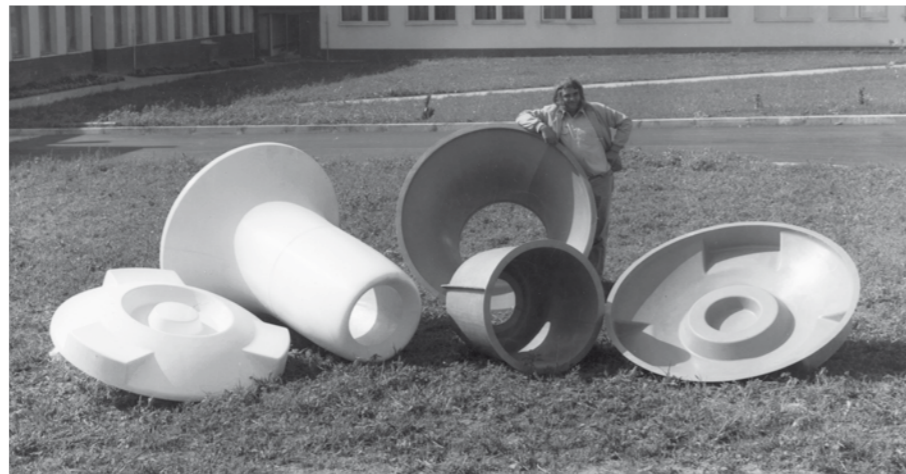
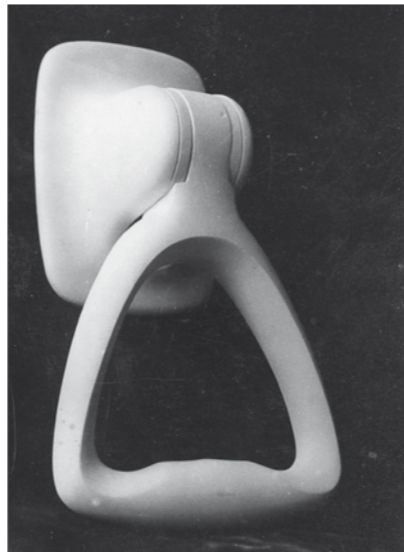


Josef Cupák rozvinul komplexní firemní styl i systematický přístup k designu jízdních kol.

Ukázka kružitek s designérským řešením Stanislava Lachmana, návrh elektronového mikroskopu pro Teslu Brno (M. Klíma, K. Kobosil) a návrhy Rudolfa Dopity pro Chronotechnu Šternberk včetně elektronické registrační pokladny.

Sedmdesátá a osmdesátá léta 20. století.

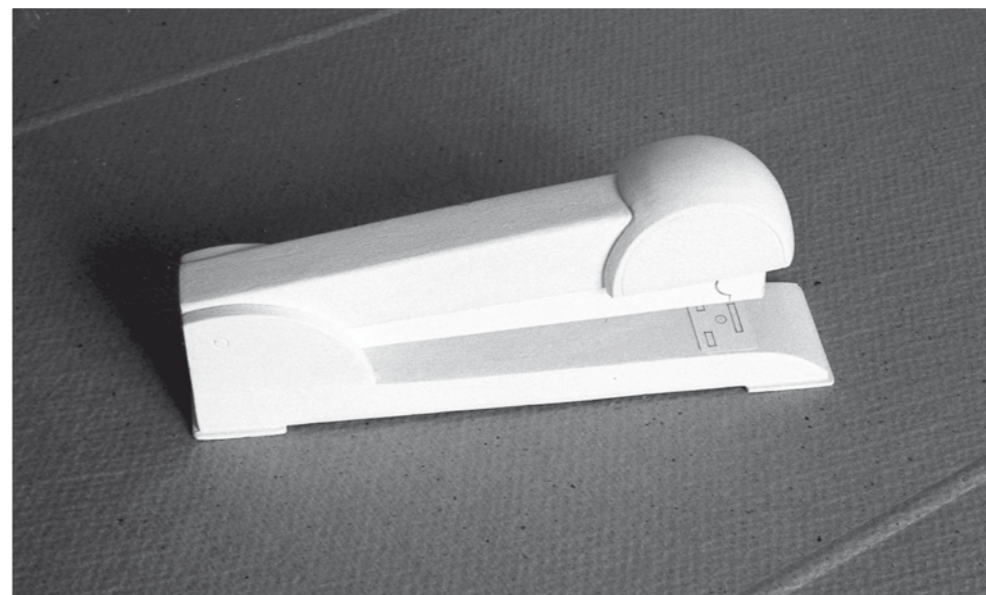




Velmi různé obory, měřítka i materiály zastupují elektroinstalační prvky (Elektro-Praga Jablonec n. N.) či rukojeť spínače (Gustav Hlávka), neméně známý kanystř z Libereckého Plástimatu (Jiří Hofman), ale i laminátové díly pro větrnou elektrárnu nebo kovové svěrčky Radomíra Šutery. Podobně precizní vzhled má i oceněný mikrokátor podnikového designéra Sometu Teplíce Harryho Hentschela.

„Menší“ práce zcela různých měřitek napovídají ukazují důležitost.

K rozměrově drobným, ale designéry často „dotýkaným“ výrobkům patřila i kancelářská technika. Soubory sešivaček a děrovaček KIN mj. navrhoval na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let Miroslav Klíma, deset let poté Jiří Kočandrl.



Institucionální zabezpečení průmyslového designu v Československu v období let 1945–1992



S použitím textů Milana Kabáta, Ladislava Klímy a Jiřího Kočandrle zpracoval Zdeno Kolesár

Jelikož sféra průmyslového designu přímo souvisí se způsobem organizace samotného průmyslu a ten je odvislý od politicko-ekonomického systému, lze sledovanou dobu let 1945–1992 rozdělit na tři období, přičemž v různých rovinách docházelo k jejich vzájemným přesahům. V tříletém úseku po skončení druhé světové války se snaha o obnovu meziválečné demokracie potýkala s úsilím o odstranění jejích problematických aspektů, ale nakonec v roce 1948 došlo k radikálnímu převratu, který se zaměřil na nastolení zcela odlišného politického a hospodářského systému. Následujících čtyřicet let charakterizovaly meandry vývoje od tuhého režimu stalinismu k liberálnějšímu systému šedesátých let vystřídánému v sedmdesátých a osmdesátých letech neo-stalinistickou „normalizací“. Od konce roku 1989 po rozpad Československa pak lze v rámci sledovaného období vymezit třetí etapu znamenající opuštění zdiskreditovaného „reálněsocialistického“ systému a formování demokratického řádu. Design v Československu byl těmito proměnami zásadně ovlivňován, ale udržoval si také určitou vývojovou autonomii.

Následující text se věnuje působení institucí a organizací přímo i nepřímo zaměřených na podporu či řízení sféry průmyslového designu. Uvádí legislativní a organizační opatření, přijatá na všech úrovních od celostátních přes resortní až po podnikové. Přibližuje historii jejich vzniku a působení, cituje oficiální znění jejich dokumentů, ale pokouší se také komentovat jejich reálný význam opírajíce se o autentické zkušenosti účastníků probíhajících procesů.

← Hodnotitelská komise pro design Českého fondu výtvarných umění, 1987.

Průmyslové návrhářství – design, propagační brožura, Středisko výtvarné kultury Praha 1968.



V poválečném Československu nebyl průmyslový design novým fenoménem. Měl své teoretické i tvůrčí zázemí a tradice ve více výrobních sférách. Období bezprostředně po skončení druhé světové války sice na jedné straně navazovalo na meziválečnou situaci, ale na straně druhé probíhající proces znárodnování již předznamenával nástup komunistické moci dovršený v roce 1948. Příkladem může být Škola umění ve Zlíně, která svým původním zaměřením souvisela s ekonomickým systémem první Československé republiky, jelikož vychovávala dorost zejména pro Baťovy závody. Po jejich znárodnění v roce 1945 vazba na prominentního prvorepublikového kapitalistu neprávem prohlášeného za kolaboranta komplikovala další existenci této školy. Přesto se stala zárodkem středoškolského i vysokoškolského vzdělávání designérů v Československu. Zejména proto, že její klíčové osobnosti Zdeňku Kovářovi se podařilo přesvědčit komunistickou garnituru (jejíž ostatně sám byl součástí) o významu designu¹ pro zlepšování podmínek práce dělnické třídy.

Budovatelská éra po nástupu komunistického režimu s přednostní orientací na kvantitativní růst a s preferencí těžkého průmyslu obecně téměř zlikvidovala prostor pro uplatnění designu. Absentovaly ty principy tržního mechanismu, které tvoří jeho hnací motor – zejména konkurenční tlak. Vnitřní prostředí československé ekonomiky určovali monopolní výrobci, export směřoval hlavně na východ, kde byla většina československých výrobků bezkonkurenční. Chyběl důraz na inovativní procesy ve výrobě.

Úvodní etapu sledovaného období poznamenalo hledání základního smyslu designérské profese v teoretické i praktické rovině. Jako by se zopakoval druhou světovou válkou přerušovaný vývoj. Doktrína socialistického realismu zpočátku zcela odmítla modernismus a v jeho rámci i ty výdobytky, k nimž se v Československu užitková tvorba na cestě od národně zabarveného dekorativismu k modernismu dopracovala. V této souvislosti uveďme, že právě v „revolučním“ roce 1948 publikoval pedagog a neúnavný organizátor prvorepublikové užitkové tvorby Josef Vydra knihu *Nové povolání průmyslové výtvarnictví*², která, ač poučena aktuální americkou designérskou scénou, svou levicovou dikcí v zásadě korespondovala s oficiální stranickou linií. Realitu však ovlivňovaly spíše anachronické názory orientované na folklorní tradice jako východisko pro oblast designu. Ústředí lidové a umělecké výroby (ÚLUV) mělo po svém zřízení vládním dekretem č. 110/45 v říjnu 1945 zajišťovat výtvarnou hodnotu produkce ve třech

značně odlišných odvětvích výroby: lidové, uměleckořemeslné a průmyslové. ÚLUV spravoval i designérské studio, ve kterém působili návrháři z oblasti textilu, keramiky, oděvu, nábytku, bytových doplňků a dárkových předmětů, ale jeho vliv se soustřeďoval hlavně na menší družstevní podniky a trpěl malou pravomocí pro oblast výroby. V roce 1948 se jeho součástí stal i Svaz československého díla, který představoval nejvýznamnější organizaci zaměřenou na užitkovou tvorbu v období první republiky.

K ujasnění smyslu a významu designérské profese pak částečně přispěly diskuse o vztahu designu k průmyslové, řemeslné a tradiční lidové výrobě na II. celostátní konferenci Ústředního svazu československých výtvarných umělců³ v roce 1952, kde se hovořilo i o možnosti zřízení samostatného svazu výtvarníků z oblasti užitkové tvorby. Nakonec však zůstalo při konstituování Sekce užitkového umění a průmyslového výtvarnictví v rámci ÚSČSVU. Proces diferencování se designu od lidové umělecké výroby a uměleckých řemesel se potom uzavřel zhruba v polovině 50. let.⁴

Tání odstartované XX. sjezdem Komunistické strany Sovětského svazu (1956) se zprostředkovaně promítlo i do oblasti designu. Konzumní ambice obyvatelstva latentně přežívající i v éře patetického budovatelského puritanismu měl začít více uspokojovat zejména spotřební průmysl. Systém jeho organizace se však nezměnil, a tak tlak na výrobní inovace a v jejich rámci i podpora designu se realizovala více v rovině politických deklarací než v realitě.

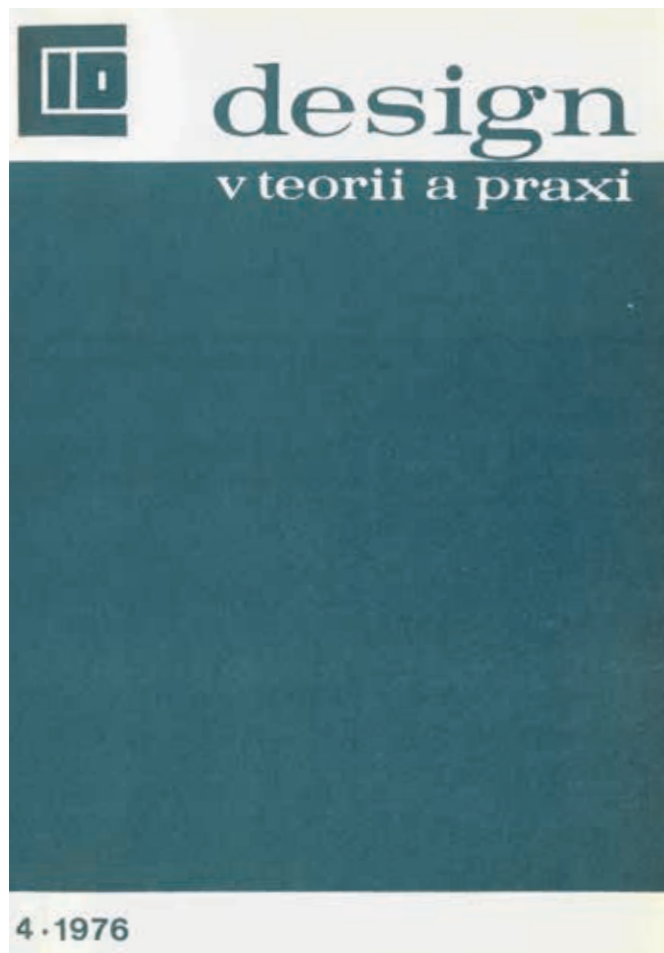
V režimu určeném socialistickým zřízením a jeho ekonomickou strukturou se s nároky na zvyšování kvality výrobků a jejich technického a estetického vývoje měla postupně vypořádat celá soustava institucí, která se na různých stupních řízení zabývala problematikou designu. Jelikož neexistovalo skutečné konkurenční prostředí, byla přijata legislativní a organizační opatření, jejichž cílem bylo nahrazení neviditelné ruky trhu.

Za reálný projev měnící se situace lze považovat od konce 50. let vznik výtvarných rad v některých podnicích nebo výrobních odvětvích. Jak naznačuje

L. Bruce Archer, Systematická metoda pro návrháře, tiskovina, Středisko výtvarné kultury Praha 1968.



Design v teorii a praxi, časopis, 1972, č. 2.



Design v teorii a praxi, časopis, 1976, č. 4.

jejich název, měly pozitivně ovlivňovat výtvarnou úroveň průmyslové produkce. Byli do nich nominováni reprezentanti umělecké obce, jejichž hlas měl jistou váhu při vývoji a výrobě průmyslových produktů. Je také třeba v roce 1959 zmínit reorganizaci národního podniku Textilní tvorba na Ústředí pro bytovou a oděvní kulturu (ÚBOK), které se v rámci jmenovaných oblastí věnovalo i oblasti průmyslového designu. Ve stejném roce byla povýšena pedagogická činnost Zdeňka Kováře ze středoškolské na vysokoškolskou zřízením detašovaného ateliéru tvarování strojů a nástrojů pražské Vysoké školy uměleckoprůmyslové se sídlem v Gottwaldově (Zlíně).⁵

Systematičtější uplatnění průmyslového designu ve výrobě mělo zajistit vládní usnesení č. 1047 z roku 1961 *O zásadách organizace výtvarného vývoje ve výrobě*. Uložilo ministrům řídicím výrobní resorty i dalším orgánům, aby věnovali soustavnou pozornost průmyslovému designu. Dalo za úkol výrobním resortům vytvořit útvary výtvarného vývoje a řádně je vybavit, aby estetická hodnota byla zařazena mezi kvalitativní ukazatele výroby a stala se jedním z měřítek komplexního hodnocení práce podniku. Výtvarné rady měly posuzovat a vybírat sortiment sériových výrobků z hlediska estetické úrovně. Jelikož však byly pouze poradními orgány ředitelů resortů, výrobně-hospodářských jednotek či jednotlivých podniků, jejich pravomoc byla omezená. Usnesení mělo být také impulzem pro vytváření kritérií pravidelného hodnocení a výběru nejlepších československých výrobků.

V systému netržní ekonomiky uspávané monopolním postavením jednotlivých výrobců však měla opatření ordinovaná vládou či stranickými orgány obecně malý účinek. Neuspokojivost realizace usnesení č. 1047 ukázal mimo jiné v roce 1964 první ročník soutěže o „dokonalý výrobek“. Vláda proto rozhodla usnesením č. 647 z prosince roku 1964 o zřízení Rady výtvarné kultury výroby (RVKV; její činnost začala v r. 1965) jako svého poradního a iniciativního orgánu se zastoupením výtvarníků i představitelů jednotlivých resortů, ústavů a institucí. Inspirativně působila návštěva obchodní delegace z Velké Británie, jejímž



Logo CID (Czechoslovak industrial design).

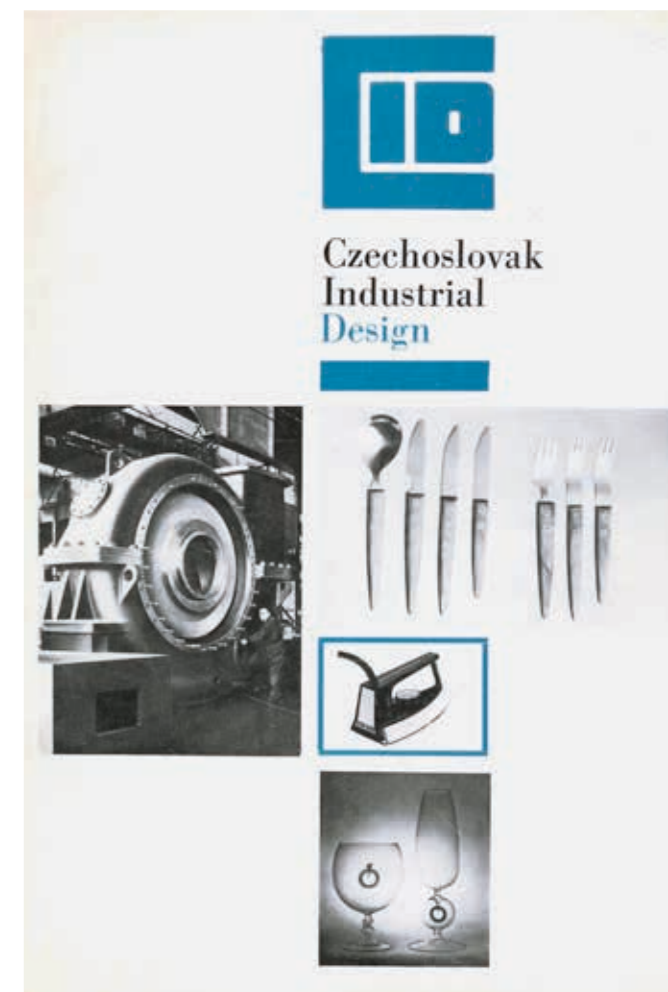
členem byl i prezident britské Council of Industrial Design Sir Paul Reilly. Objasňovala funkce takové instituce a díky tomuto kontaktu měla nově založená RVKV od počátků pozitivní vazby právě na Velkou Británii.

Hlavní úkoly pro RVKV představovalo zkoumání kulturní stránky výroby a řízení a kontrola činnosti výtvarných rad, které měly nabýt nového významu v systému s Ústřední výtvarnou radou v čele. Z činnosti chápané jako něco navíc přidaného k hotovému projektu výrobku se měla stát produktivní činnost organicky zapojená do projekčně-konstruktérské tvorby komplexní kvality výrobku. RVKV měla přispívat ke zvyšování obecné kulturní úrovně produkce a k jednotné koncepci výrobků, které ve svém souhrnu vytvářejí životní a pracovní prostředí. Její působení se vztahovalo na produkci v celé její šíři od výroby spotřebního zboží přes výrobní a dopravní strojírenství až po tvorbu materiálové základny pro výstavbu a architekturu. Reálné pravomoci RVKV sice byly limitované, ale její zřízení přispělo ke zvýšení standardu domácího průmyslového designu a k teoretické reflexi jeho podstaty.

Výkonným orgánem RVKV se stalo Středisko výtvarné kultury výroby se sídlem v Praze. Mělo rozvíjet vědecko-výzkumnou činnost v oblasti designu, organizovat celostátní soutěže o „vynikající výrobek roku“ a vybírat progresivní produkty s právem nést značku kvality designu „Vybrané pro CID“ (CID – Czechoslovak Industrial Design). Středisko poskytovalo také odborné konzultace výrobcům, vydávalo vlastní publikace a časopis *Czechoslovak Industrial Design* (CID) s podtitulem *Sborník pro otázky průmyslového návrhu*. Od počátku vycházel dvojjazyčně (česky s anglickými překlady statí) a publikoval články věnované kritériím kvality výrobků, soutěžím, reflexím domácích a zahraničních výstav apod. Od roku 1967 pak vycházel časopis *Design v teorii a praxi*. Ve stejném roce se RVKV stala členem Mezinárodní rady společností průmyslového designu (ICSID), čímž se zapojila do mezinárodní struktury podobně zaměřených institucí.

Pod centrálním dohledem se po roce 1948 ocitlo i hmotné zajištění umělců a jejich zakázek. Vedle ÚSČSVU na základě zákona č. 115 z prosince roku 1953 vznikly Český a Slovenský fond výtvarných umění (ČFVU a SFVU). Náplní jejich práce byla akviziční a prodejní činnost v oboru výtvarné produkce, shromažďování společenských zakázek a jejich naplňování v rámci tvorby „socialistického životního prostředí“. ČFVU a SFVU zastřešovaly realizaci zakázek prostřednictvím kvalifikovaných výtvarníků – členů

Czechoslovak industrial design, sborník pro otázky průmyslového návrhu, Rada výtvarné kultury výroby Praha 1969.



ÚSČSVU resp. SČSVU registrovaných u ČFVU a SFVU. V případě průmyslového designu šlo jednak o designéry pracující ve výrobních organizacích v zaměstnaneckém poměru, jednak externí designéry, kteří se designu formou svobodného povolání věnovali právě prostřednictvím fondových institucí. V systému povinného trvalého zaměstnání přísně kontrolovaného komunistickou mocí to představovalo vítanou legální výjimku. Registrace v ČSVU a SFVU předpokládala buď absolvování vysokoškolského studia na škole uměleckého zaměření nebo předložení vlastních prací na úrovni státní zkoušky s podmínkou několikaleté praxe v oboru.

Pro zajištění úrovně a kvality designérských prací byly zřízeny umělecké komise, do kterých výbory národních fondových organizací jmenovaly své nejzkušenější designéry. Činnost uměleckých komisí upravovala od roku 1961 vyhláška č. 149. Od tohoto období téměř vše, co bylo v designu vytvořeno, procházelo těmito komisemi. Forma spolupráce začínala objednávkou na výtvarnou službu příslušného fondu. V ní objednavatel formuloval zadání, požadovaný termín zadání a ukončení prací. Mohl vyžadovat spolupráci s vytypovaným autorem a také mohl uvést limit ceny za návrh v souvislosti s plánovanými výdaji. Pověřený autor pak vstoupil do konzultativního styku se zadavatelem. Fondové organizace uzavřely se zadavatelem ekonomickou smlouvu a smluvně zavázaly i autora. Na závěr designér prezentoval trojrozměrný model v přiměřeném měřítku s doplňujícími nákresy, včetně barevného řešení a grafiky před uměleckou komisí pro design. Komise spolu se zástupcem objednavatele (podniku) posuzovala náročnost úkolu, rozsah, význam a úroveň designérského řešení, zformulovala připomínky a stanovila přiměřený honorář pro autora. Vypracovala závěrečný protokol a po odsouhlasení všemi zúčastněnými stranami byl projekt převzat objednavatelem. Fond si k honoráři přičítal určité procento. Autor si podržel autorská práva,

využití díla bylo omezeno časem nebo počtem kusů, záleželo na vzájemné dohodě. Autor byl pak k dispozici v případě potřeby až do zavedení výroby. Umělecké komise měly v té době značnou pravomoc a odpovědnost. Finanční ohodnocení designérů bylo lukrativní. Několikanásobně převyšovalo tehdejší průměrné platy konstruktérů a projektantů a pohybovalo se řádově v několika desítkách tisíc Kčs. To se nejednou promítalo do pocitu ukřivdění a někdy až nechoty techniků řešit problémy spojené s vývojem důsledně. V případě iniciativy a snahy designéra inovovat tvarové řešení výrobku v návaznosti na

jeho konstrukci se někdy zdálo, že konstruktér vynakládá větší úsilí na zdůvodnění nereálnosti předkládaného návrhu než na vlastní řešení problému.

Ve srovnání s volnými disciplínami výtvarné tvorby, v nichž se s výjimkou částečného uvolnění v 60. letech vyžadovala tvorba v duchu „socialistického realismu“, panovala v užitkových disciplínách tolerantnější atmosféra. Design zde požíval jisté výhody svou užitkovou funkcí, bezprostřední vazbou na průmyslovou výrobu a poměrně vysokou specializací v návaznosti na sériovou a hromadnou produkci, jejíž vliv na zvyšování životní úrovně pracujících nebyl tehdejšími ideology zpochybňován. Na druhou stranu činovníkům a ideologům Svazu překážel mezi profesionály používaný výraz „design“ pocházející z anglického jazyka a termíny „průmyslové výtvarnictví“ či „tvarování“ se dařilo postupně nahrazovat v oficiálních dokumentech termínem „design“ až od pozdních 60. let.

Navzdory přijaté legislativě a obecně deklarovanému poslání designéra v socialistické společnosti, kdy byl zdůrazňován zejména jeho humanizační přínos, dařilo se plánované záměry v praxi prosadit jen omezené. Postupné technologické zaostávání neumožnilo implementaci mnoha zajímavých konstrukčních řešení. Ty byly často prezentovány na soutěžích a výstavách, ale řada návrhů zůstala v pozici nerealizovaných prototypů. Design byl tak postaven do pozice platonické profese, kterou sice formálně podporovala oficiální ideologie (kvalitní design měl přispět k všestrannému uspokojení stále rostoucích materiálních a duchovních potřeb člověka, což byl jeden ze základních deklarovaných cílů socialistické společnosti), ale ve skutečnosti byli designéři v pokřivené ekonomice spíše přítěží. Nejednou to mělo za následek jejich rezignaci na spolupráci s průmyslovou výrobou a útěk k tomu, co spíše lze nazvat uměleckým řemeslem, nebo k volným výtvarným disciplínám, jejichž morální i finanční ohodnocení bylo vyšší. A to i za cenu „ohnutí zad“ a přizpůsobení se ideologickým požadavkům. Na bázi průmyslové výroby se kvalitní standard designu dařilo udržovat jen u některých výrobců s osvíceným vedením a těch,



Design, propagační skládačka.
Dílo - ČFVU Praha, 80. léta.

průmyslový 1978 1 design

ODBORNÝ ČASOPIS
PRO CELOSTÁTNÍ ROZVOJ
PRŮMYSLOVÉHO
DESIGNU



kteří se orientovali na export do průmyslově vyspělých zemí. Základna podmiňující možnosti realizace designérů byla proto úzká.

← Průmyslový design,
časopis, 1978, č. 1.

Nové možnosti naznačily ve druhé polovině 60. let pokusy oživit málo efektivní centralizované direktivní metody řízení podniků poskytnutím prostoru pro jejich samostatné podnikání. V rámci obrodných snah „pražského jara“ se dokonce v intencích ekonomické reformy Oty Šika objevily i jakési hybridní teorie o designu v ekonomikách kombinujících centrální řízení s tržními mechanismy: RVKV se měla stát východiskem pro vytvoření základny „výtvarné elity, která by svou úrovní a hlavně svou přesvědčivou (ekonomicko-finanční) argumentací inteligentní výrobě imponovala, stala se jí potřebnou a spojovala se s elitou ekonomů a obchodníků, s hnutím průmyslové elity“⁶. Životaschopnost těchto teorií se však vzhledem k invazi vojsk Varšavské smlouvy, která zadusila pokus o reformu socialismu, nestihla prověřit.

Schizofrenická situace, v níž se na jedné straně vyzdvihoval význam designu jako nepostradatelné součásti formování „všestranně rozvinuté osobnosti“, zdůrazňoval jeho ekonomický význam a podíl na tvorbě komplexní kvality výrobků, ale na druhé straně byl pro většinu podniků jen nepříjemným a trpěným přívěskem výrobní činnosti, charakterizovalo i období „normalizace“ 70. a 80. let.

Průmyslový design,
časopis, 1979, č. 2.

Začátek sedmdesátých let přinesl významné změny nejen v oblasti hospodářství, ale i v celém životě společnosti. Na počátku této dekády se naplno rozjely čistky ve všech oblastech společenského života a docházelo ke vzniku nových organizací, které se staly oporou normalizačního režimu. Hospodářství plánované v pětiletých cyklech nedokázalo držet krok se světovou ekonomikou. V tomto období režim hlásal „úspěchy socialistického hospodaření“ a chlubil se „výdobytky socialismu“. Ve skutečnosti se zmítal v problémech. Neefektivita výroby, důraz na těžké strojírenství, hutní průmysl a gigantické stavby dále oslabovaly ekonomiku a způsobovaly zaostávání ve všech oblastech.

V zahraničním obchodě se prohlubovala vazba na SSSR, který byl hlavním obchodním partnerem. Výrobky československých podniků končily v bezedném prostoru „země sovětů“ výměnou za nekvalitní výrobky, polotovary či suroviny. Důsledkem toho se v Československu projevila nedostatková ekonomika. Důraz kladený především na vědecko-technický rozvoj, který měl odstranit tento propad a zvýšit konkurenceschopnost ekonomiky, si vyžádal i změny v uspořádání celostátního orgánu pro průmyslový design.



V roce 1972 tak místo Rady výtvarné kultury výroby vznikl Institut průmyslového designu (IPD) se sídlem v Praze. Ten v mnohém navázal na činnost RVKV, ale současně svým začleněním do tehdejšího Federálního ministerstva pro technický a investiční rozvoj (FMTIR, později došlo v tomto směru k více změnám) dostal některé nové funkce. Měl se zaměřit „na zajištění celonárodní koncepce průmyslového designu a organizování uplatnění průmyslového designu při zvyšování kulturní a výtvarné úrovně výroby a výrobků a provádění projekční designérské činnosti“. IPD měl kromě Prahy postupně pobočky v Bratislavě, Brně a Košicích. Ignorance ze strany průmyslové výroby, ale i nekompetentnost vedení IPD⁷ marginalizovaly možnosti jeho reálného vlivu na situaci v československém designu. IPD absolutizoval technokratické definování designu, utápěl se ve „vědeckém“ řešení vágně formulovaných abstraktních problémů (např. „metodiky posuzování designu“), v rámci „pasportizace designérských pracovišť“ opakovaně konstatoval neuspokojivé uplatňování designu v naší výrobě, k pozitivním změnám v tomto směru však přispěl jen málo. Smysl jeho existence lze vidět v pořádání výstav a soutěží a zejména v individuálních aktivitách jeho některých zaměstnanců. IPD pokračoval ve vydávání časopisu *Design v teorii a praxi*, v roce 1977 se jeho titul změnil na *Průmyslový design*. Navzdory dominantní orientaci na Sovětský svaz a jeho satelity se v omezené míře dařilo udržovat i kontakty na vyspělý Západ. Z RVKV na IPD přešlo členství mezinárodní designérské asociace ICSID. Její prezident Henri Vienot osobně v polovině 70. let navštívil Československo.

Jelikož možnosti IPD pozitivně ovlivňovat sféru designu v systému centralizované plánované ekonomiky byly zjevně nedostatečné, v záplavě nejrůznějších „souborů opatření“ vznikl roku 1976 i *Soubor opatření k dalšímu rozvoji průmyslového designu v ČSSR*, který pověřil IPD funkcí vedoucího pracoviště pro oblast průmyslového designu s meziodvětvovou působností. Ani toto „papírové“ opatření však ve výrobní praxi nemělo reálný dopad.

Ve vzdělávacím systému designérů nadále dominovali absolventi Kovářova gottwaldovského (zlínského) ateliéru VŠUP Praha, ale v 70. letech k nim už přibývali odchovanci Oddělení průmyslového tvarování založeného v roce 1966 Václavem Kautmanem na Vysoké škole výtvarných umění v Bratislavě. V roce 1972 byla zavedena výuka designérského managementu na Strojnické fakultě Vysoké školy technické v Košicích. Mělo jít o odborníky – strojaře organizující týmovou spolupráci inženýrů a designérů. Někteří z nich se však uplatnili jako výkonní designéři. Začal se takto formovat dvoudomý systém výchovy designérů na výtvarných a technických školách, který se dále vyvíjel v následujících desetiletích. V roce 1986 bylo mezioborové studium Průmyslový design-management zavedeno ve specializaci Stroje a zařízení pro strojírenskou výrobu na Fakultě strojní Vysokého učení technického v Brně.

80. léta nepřinesla v porovnání s předchozím desetiletím principiální změnu situace. Náročnější vnější i vnitřní ekonomické podmínky sice zvyšovaly tlak na uplatňování designu ve výrobě, ale celkově se ani přes stále přibývající

opatření nedařilo prosadit design jako integrální součást výrobních procesů. Garantem uplatnění průmyslového designu v rámci řízení vědeckotechnické politiky státu měl být nadále Institut průmyslového designu. Design byl deklarován jako faktor, který měl optimalizovat vztah mezi vědou, technikou a uměním, protože komplexní působení všech složek mělo pozitivně ovlivňovat uspokojení materiálních a duchovních potřeb člověka.

Střešní odpovědnost za péči o průmyslový design převzala v 80. letech 20. století Státní komise pro vědeckotechnický a investiční rozvoj. Od roku 1974 bylo připraveno několik materiálů, které měly snahu zasáhnout do koncepce dalšího rozvoje designu. Tyto materiály byly připraveny jednak na půdě FMTIR, některé pomocí externích spolupracovníků a některé byly zpracovány Institutem průmyslového designu. Ani jeden z nich však nebyl uveden do praxe. S ohledem na pravomoci, kterými IPD disponoval, mu bylo umožněno částečným způsobem zasahovat do procesu zajišťování průmyslového designu na celostátní i resortní úrovni. Různá „opatření“ však byla prováděna nekomplexně a na výrobní praxi měla jen malý dosah. Materiály vypracované státními a resortními orgány se vyznačovaly nejednotností. Obecným dokumentem pro uplatnění průmyslového designu bylo v 80. letech nadále Usnesení vlády ČSSR č. 1047 z roku 1961 a vedle toho i vyhláška Ministerstva školství a kultury č. 149 z roku 1961 *O nákupu, zadávání a prodeji děl výtvarného umění* a o některých dalších opatřeních v oboru výtvarného umění. Přiměřená účinnost těchto dokumentů byla uplatňována pouze příležitostně a měla dopad pouze tam, kde se výrobní sféra byla ochotna zaměřit i na průmyslový design, aby lépe uplatnila své výrobky na domácím i zahraničním trhu.

Posuzování úrovně průmyslového designu nadále probíhalo nesystematicky a sporadicky. Jednotlivá ministerstva a generální ředitelství vydávala vlastní příkazy, opatření, rozhodnutí nebo metodické pokyny. Jednalo se o dokumenty s rozdílnou úrovní, lišící se definováním obsahu a smyslu průmyslového designu. Neexistoval celostátně platný dokument, který by vymezoval jeho pojem.



Ergonomie, sborník pro otázky průmyslového návrhu, Rada výtvarné kultury výroby Praha 1972.



Průmyslový design,
časopis, 1985, č. 10.

V souvislosti s uplatňováním průmyslového designu vedle IPD zmiňme Ústav technického rozvoje a informací (UTRIN) v Praze, který byl specializovanou resortní účelovou organizací Federálního ministerstva všeobecného strojírenství a Federálního ministerstva hutnictví a těžkého strojírenství. Plnil zprvu funkci resortního, později odvětvového informačního střediska vědecko-technických a ekonomických informací, v němž od roku 1973 působilo oddělení průmyslového designu. Činnosti UTRINu v této oblasti zahrnovaly organizaci školení pro konstruktéry a designéry, tvorbu audiovizuálních programů, odborných filmů a výstav, jakož i publikační činnost. UTRIN kromě toho disponoval útvary zaměřenými na informatiku, marketing, průzkum trhu, patentoprávní ochranu a nákup inspiračních vzorků. Poskytoval informace o průzkumech v oblasti průmyslového designu, produkce nových výrobků, potřeb a poptávky. V roce 1981 bylo v UTRINu vytvořeno vedoucí pracoviště pro průmyslový design v odvětví strojírenství a kovoprůmyslu s mezioborovou působností. Poskytovalo resortním ministerstvům a generálním ředitelstvím výrobně-hospodářských jednotek informace a podněty pro rozhodování, řízení a plánování výroby z pozice průmyslového designu.

Přestože stranické a vládní dokumenty opakovaně zdůrazňovaly význam průmyslového designu pro společenský rozvoj, opakovaně i konstatovaly, že jejich naplňování nepokračuje žádoucím tempem. Další takový dokument představovala *Koncepce rozvoje průmyslového designu* vypracovaná Státní komisí pro vědeckotechnický a investiční rozvoj ve spolupráci s IPD v roce 1985. Poukázala na přetrvávající nedostatky v oblasti průmyslového designu, zejména na nesystematičnost jeho uplatňování. V platnost vstoupila v následujícím roce, ale ani ona se nestala závaznou a její vliv na realitu zůstal marginální.

Zásadní změnu nepřinesla ani „gorbačovská“ reforma ekonomiky po roce 1985, v níž začaly plazit nové mechanismy s přechodem státních podniků na samofinancování. Omezila centrálně přidělované fondy vědecko-technického rozvoje a ponechala na volbě podniků rozhodnutí, kde a kolik investují.

V podmínkách zpřísněných ekonomických pravidel se začal klást důraz na „přežití“, což mělo za následek snižování nákladů. To se odrazilo i na uplatnění designu. Jeho podpora přestala být organizována centrálně a byla ponechána na iniciativě vedení podniků. Řada z nich se zřekla nebo radikálně omezila finanční prostředky na oblast průmyslového designu.

Po sametové revoluci a opuštění zdiskreditované koncepce totalitního socialismu určoval situaci v průmyslovém designu proces transformace ekonomiky a průmyslu. V oblasti průmyslové produkce se v Československu, podobně jako v ostatních post-komunistických zemích, návrat k tržnímu fungování hospodářství ukázal jako komplikovaný a často bolestivý. Tlak trhu mnohé podniky zlikvidoval, jiné proměnil v součásti zahraničních koncernů bez možnosti vývoje vlastních výrobků. Kvantitativně úzká základna těch tuzemských výrobců, kterým nechyběla ambice uvádět na trh vlastní produkty, nenabízela mnoho možností pro uplatnění designérů. Ani problémy s dostupností špičkových technologií a materiálů pro tuzemské výrobce nepatřily minulosti. Designéři pracující pro průmysl měli často ještě užší manévrovací prostor než za dob socialistické „plánované ekonomiky“ – ta při absenci konkurenčního prostředí nemusela být při minimalizaci výrobních nákladů natolik důsledná jako domácí výrobci, jejichž hlavním trumfem v boji se zahraniční konkurencí byla obvykle nízká prodejní cena. Bylo zřejmé, že proměnou budou muset projít i instituce jako IPD a ÚBOK, které byly nástrojem překonaného centrálního řízení průmyslového designu. Navzdory mnoha problémům někteří designéři na ně vzpomínali jako na lepší časy.

Rok 1990 byl rokem debat, vyjednávání a příprav, směřujících k zřízení českého a slovenského design centra jako oddělených nástupnických organizací IPD. Hlavní pracoviště českého design centra vzniklo v Brně, pobočka byla zřízena v Praze. Proběhl konkurz na pozici ředitele a příprava programových a majetkoprávních náležitostí. Koncem roku 1990 byl dopracován statut a organizační řád, zohledňující soudobé parametry designu od humanizace techniky, ekologie, celoživotního cyklu výrobku a jeho přidané

Průmyslový design,
časopis, 1988, č. 6.





DESIGN trend,
časopis, 1992, č. 3.

hodnoty, sociální integrace tělesně postižených, oceňování studentských projektů a zapojování mladých designérů do praxe, až po tvorbu životního stylu.

K datu 1. 1. 1991 bylo zřizovací listinou Ministerstva pro hospodářskou politiku a rozvoj zřízeno Design centrum České republiky (DC ČR). Jeho posláním měl být rozvoj teorií designu a pomocných oborů, poradenská a expertní činnost, informačně-výchovná, hodnotitelská a výstavní činnost, mezinárodní spolupráce s designérskými organizacemi, propagační a osvětová činnost.

Startovací podmínky nové organizace byly v době dynamických proměn společnosti optimální. DC ČR jako „poradní orgán vlády“ a „instituce nezávislá, nestranná, nepodléhající komerčnímu tlaku průmyslu a obchodu“ mělo značné ambice, ale marně se snažilo prosadit do pozměňovacích návrhů zákona o zadávání veřejných zakázek podmínku účasti designu u vybraných veřejných zakázek.

DC ČR zdědilo po IPD členství v ICSID a aktivněji se začalo účastnit jeho akcí. Bylo třeba zajistit fungování organizace na principech, které byly kompatibilní s design centry průmyslově vyspělých zemí Evropy.

Základní funkcí DC ČR bylo zpracovávání a zprostředkování informací o současném stavu a vývojových trendech oboru a o jeho historii. V září roku 1991 vyšlo ve spolupráci se Slovenským design centrem první číslo pravidelně měsíčně vydávaného *Bulletinu* obsahující aktuální informace a sdělení sloužící potřebám tvůrčích pracovníků, podniků, podnikatelů i veřejnosti. Na jaře roku 1992 vyšlo první číslo čtvrtletního časopisu *Design trend* s podtitulem *Revue soudobého designu*. I ten byl až do rozdělení republiky v roce 1993 koncipován jako československá tiskovina, později už pouze česká (celkově do roku 2007 vyšlo 28 čísel, postupně již nepravidelně). Publikoval články o domácích a zahraničních aktuálních událostech, soutěžích, výstavách, nejnovějších výrobcích a významných osobnostech, zaměřoval se i na historii designu. V kulérové příloze byly otištěny statě k teorii designu, design managementu, marketingu atd. U většiny článků byly zveřejněny anglické překlady nebo alespoň resumé zásadních statí.

Od roku 1992 DC ČR každým rokem pořádalo národní soutěž Dobrý design s nejvyšším oceněním Národní cena za design. Její výsledky byly veřejnosti představovány podobně jako další práce z oborových a tematických soutěží, které designcentrum pořádalo. Vydávalo katalogy k výstavám, plakáty, katalogy oceněných a dalších vybraných prací jednotlivých soutěží.

Po rozdělení ČSFR na Českou a Slovenskou republiku a po souvisejících změnách v uspořádání státních institucí přešlo DC ČR pod Ministerstvo hospodářství a dostalo pozměněný statut. Jeho posláním bylo „*efektivními prostředky prosazovat využívání designu ve výrobě, obchodu a službách jako jednoho z významných faktorů zvyšování komplexní kvality výrobků, jejich konkurenční a exportní schopnosti a současně spoluvytvářet harmonickou úroveň hmotné kultury společnosti formující národní identitu produkce a tím spolupůsobící na její příznivý image v zahraničí*“. Jako smutný dovětek časově přesahující záběr tohoto textu uveďme, že v roce 2007 bylo Design centrum České republiky rozhodnutím ministra průmyslu a obchodu bez náhrady zrušeno.

Zásadními změnami prošla po roce 1989 i sféra profesních výtvarnických organizací. V roce 1990 byla po zrušení Svazu českých výtvarných umělců ustavena následnická organizace – Unie výtvarných umělců. V návaznosti na proces

Průmyslový design 1965–1989,
pozvánka, Národní technické
muzeum Praha 1999.



oslabování rigidního systému ideologického řízení umělecké sféry, probíhající již na sklonku existence totalitního státu, se přerod Svazu v Unii realizoval poměrně plynule, bez revolučních příznaků a turbulencí. Oborová struktura ve sféře užitého umění zůstala v počátcích zachována. Zmizel dohled a „podpora“ stranických orgánů, vznikl prostor pro naplňování osobních a skupinových potřeb, ambicí a záměrů. Byla zřízena Asociace designérů jako následnická organizace oboru design bývalého Svazu a jako člen nově založené Unie. Byly zpracovány stanovy a propagační materiály. Moravští designéři se rozhodli vytvořit vlastní organizaci – Asociaci designérů Moravy.

Od počátku 90. let vznikala nová designéřská studia reprezentující mladou a střední generaci tvůrců s nabídkou komplexnějších služeb odpovídajících dobovým požadavkům globalizujícího se trhu a novým výrobním technologiím. Docházelo ke generační výměně, řada příslušníků starší generace začala přesouvat svůj zájem o seberealizaci na obory volného umění a na odchod do důchodu.

A konečně se dotkneme vzdělávacích institucí zaměřených na design. Pražské Vysoké školy uměleckoprůmyslové s jejím detašovaným designéřským ateliérem (nyní již katedrou) přibývali v českých zemích konkurenti v souvislosti s procesem decentralizace ve snaze vytvořit přirozeně konkurenční prostředí také v umělecké sféře a akademickém prostředí. Se změnou územně-správního členění ČR pak tento proces zesílil ve prospěch lokálních potřeb krajů i nižších územních celků. Vznikal prostor pro zcela nové střední a vysoké školy s rozdílnou profilací nabízející různorodé, často netradiční kurikulum.

POZNÁMKY

- 1 Pojem „design“ se v bývalém Československu začal používat až v pozdních 60. letech. Do té doby jej nahrazovaly pojmy jako průmyslové výtvarnictví, technická estetika, tvarování výrobků apod. Po obsahové stránce s ohledem na vývoj disciplíny nejde zcela o synonymické pojmy, ale jejich vymezování by přesáhlo možnosti tohoto textu.
- 2 Josef Vydra, *Nové povolání průmyslové výtvarnictví*, Praha 1948.
- 3 Ústřední svaz československých výtvarných umělců vznikl v roce 1949 se záměrem kontroly oblasti výtvarného umění komunistickou mocí. V roce 1956 se přejmenoval na Svaz československých výtvarných umělců. V návaznosti na federalizaci vznikly v roce 1970 Slovenský a Český svaz výtvarných umělců.
- 4 ÚLUV byl v roce 1953 přejmenován na Výzkumný ústav výtvarné hodnoty, ekonomie a technologie místní výroby, krátce nato se vrátil k původnímu názvu, soustřeďoval se však už jen na oblast lidové umělecké výroby.
- 5 Viz kapitolu věnovanou designéřskému vzdělávání.
- 6 Dušan Šindelář, Poznámky k programu vědecké rady při RVKV, in: *Design v teorii a praxi*, 1968, č. 3, s. 1.
- 7 Viz Petr Švácha, Od Rady výtvarné kultury výroby k Institutu průmyslového designu, in: *Z dějin průmyslového designu 3. Rozpravy Národního technického muzea v Praze 158*, Praha 1999, s. 18.

Od Školy umění přes tvarování strojů a nástrojů až ke zlínské katedře designu



Vít Jakubiček

Systematická výuka průmyslového designu se zrodila během 2. světové války, zdánlivě paradoxně v baťovském Zlíně,¹ městě levné obuvi. V období první republiky se průmysloví designéři rekrutovali zejména z řad architektů, sochařů a malířů, případně zkušených řemeslníků. Výuka, která by od počátku vedla k zapojení studentů a posléze absolventů do spolupráce s výrobou, našla svou živnou půdu až v pragmaticky organizovaném systému koncernu Baťa, který hledal kvalifikované specialisty od výroby po propagaci.

Počátky tohoto snažení i střet dvou světů – umění a průmyslu – naznačil ve své řeči historik umění Albert Kotal při výstavě pedagogů Školy umění v hodonínském Domě umělců v listopadu 1940:²

Do tohoto centra začaly se pak sbíhat síly ze všech krajů naší vlasti a Zlín stal se jednou z našich průmyslových mocností, jejíž působnost se záhy rozšířila na celou naši zemi a nedlouho po tom na celý svět. Vzniklo tak město prudkého životního tempa, středisko moderní civilizace, město strojů, město přísného a do nejmenších podrobností promyšleného pracovního řádu, který zabíral celého člověka a obracel veškerý jeho zájem k zpracování hmoty. Záhy však poznali vůdci mohutného organismu jednostrannost tohoto života, obráceného jen k hmotě. Pocítily nutnost nalézt korektiv k materialismu moderní výroby, korektiv k mechanisaci systému běžícího pásu, který člověka příliš přibližuje strojům. Umění našlo si tak cestu do Zlína, zapouštějíc stále silnější kořeny do tvrdé a suché půdy tohoto města. Přineslo do světa neživých strojů a typových výrobků velkou myšlenku svobodného lidského individua, jehož dílo je jedinečné a nenapodobitelné. Musilo se ovšem přizpůsobit rychlému toku průmyslového života a jeho požadavkům. Přijímajíc od něho podporu materiální a podporu mravní, musilo se přiblížit a pochopit objednávku společnosti, pro niž tvoří.

Kotal se dotkl snad všech podstatných momentů, které předcházely vzniku Školy umění v roce 1939. Je třeba dodat, že impuls k jejímu založení

¹ Zdeněk Kadlec při práci na modelu redukovacího automatu v ateliéru tvarování strojů a nástrojů SUPŠ v Uherském Hradišti, polovina 50. let. Národní technické muzeum, oborová dokumentace průmyslového designu.



Pohled do výstavních sálů Studijního ústavu ve Zlíně, 2. pol. 30. let.
Foto: Moravský zemský archiv, Státní okresní archiv Zlín (MZA SOKA Zlín).

dal paradoxně neúspěch firmy Baťa, k němuž došlo na Světové výstavě v Paříži v roce 1937, kde se ukázala zastaralost a konvenčnost zlínské reklamní produkce. Jestliže chtěla být firma nadále konkurenceschopná na světových trzích, a navíc expandovat do nových odvětví, musela na danou situaci co nejrychleji reagovat. Jan Antonín Baťa chtěl původně nedostatek kvalifikovaných návrhářů vyřešit přeškolením posluchačů Akademie výtvarných umění v Praze. Architektu a pozdějšímu řediteli Františku Kadlecovi (1906–1972) se však podařilo prosadit plány na založení vlastní instituce, a to za podpory baťovských ředitelů Dominika Čipery, Josefa Hlavničky a Huga Vavrečky, ředitele nemocnice Dr. Bohuslava Alberta a architekta Františka Lýdie Gahury.

Dalším formujícím činitelem byl fakt, že během druhé poloviny třicátých let 20. století zažíval Zlín velký kulturní rozkvět. V roce 1936 byl otevřen Studijní ústav, v té době nazvaný „lidová univerzita“, který vedle technologických a přírodovědných sbírek nabídl každoročně prostor pro uspořádání Zlínských salonů – přehlídky soudobého československého umění. Studijní ústav se hned v úvodu stal dějištěm velkolepé prezentace užité grafiky – úspěšných zahraničních plakátů, která byla doprovázena také na svou dobu ojedinělou venkovní instalací plakátů na rozměrných plochách podél cesty mezi Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi. Vedle toho firma Baťa významně zasáhla do



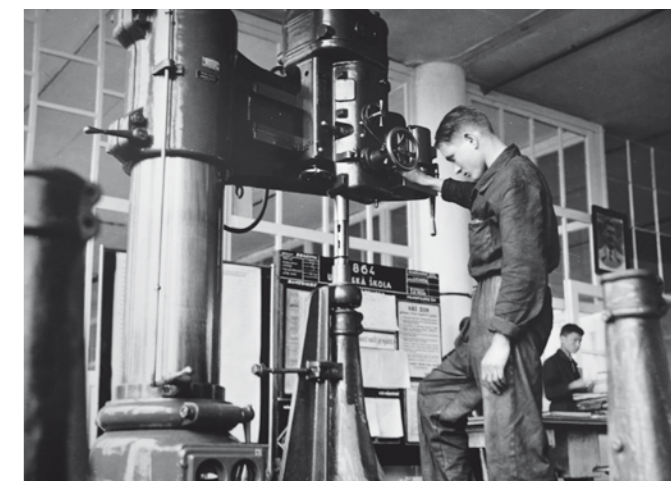
Technologické sbírky Studijního ústavu ve Zlíně, 2. pol. 30. let.
Foto: MZA SOKA Zlín.

oblasti audiovizuální tvorby, když zrealizovala plán vytvořit vlastní filmové ateliéry v Kudlově, sloužící pro výrobu reklamních a instruktážních filmů.

Zlínská Škola umění od září 1939 až do závěru školního roku 1949 plnila funkci specializovaného učiliště baťovských průmyslových návrhářů. Vedle toho se stala hnacím motorem široké škály kulturních aktivit na poli výtvarného umění a designu v průběhu čtyřicátých let. Díky energickému iniciátorovi a řediteli architektu Františku Kadlecovi dokázala Škola umění během deseti turbulentních let provázených radikálními politickými i kulturními proměnami odolat řadě obtížných překážek a vychovat celou řadu budoucích významných osobností českého umění a designu druhé poloviny 20. století.

Přestože byla Škola umění v minulosti nezdávka nazývána zlínskou obdobou Bauhausu,³ díky svému úzkému propojení se vzdělávací soustavou firmy Baťa získala zcela svébytnou antiakademickou

Strojnický učeň při vrtání standardního stojanu ve strojnické škole mladých mužů firmy Baťa ve Zlíně, pol. 30. let 20. stol.
Foto: MZA SOKA Zlín.





podobu. Jejimi výraznými charakteristikami se staly (ve shodě s baťovskou filozofií) samostatnost, podpora vlastní invence mladých nadaných jedinců a také podnikatelsky orientovaná činnost – tedy vlastnosti, které měly přispět k budoucí úspěšné činnosti designérů. Ty byly v meziválečném Zlíně skloňovány v mnoha podobách, školství nevyjímaje.

Jedním z příkladů může být Masarykova pokusná diferencovaná měšťanská škola vedená ředitelem Stanislavem Vránou, na jejíž půdě již deset let před vznikem Školy umění probíhalo tzv. pokusné vyučování vycházející z pedagogických principů rozvíjených Václavem Příhodou.⁴ Jeho základním kamenem se stala aplikace edukativních metod využívající moderní progresivní způsob vzdělávání. Do výuky byly tehdy zapojovány nové experimentální pedagogické směry a přístupy, které měly vést žáky nejen k samostatnému myšlení a tvoření, ale zároveň v nich probouzet podnikavost a odpovědnost.

Druhý z pomyslných základních kamenů, na nichž byly vybudovány základy Školy umění, představovala Baťova škola práce. Fungovala již od roku 1925. Specifický výchovně vzdělávací proces vycházel z propojení dopolední práce v továrně, na níž během odpoledne navazovala teoretická výuka ve škole. V Baťově škole práce byli mladí čtrnáctí až šestnáctiletí žáci tři roky vychovávaní náročnou fyzickou prací k samostatnosti, zodpovědnosti a disciplíně. Cílem mělo být organické propojení teoreticky nabytých znalostí s praktickými zkušenostmi z různorodé práce v továrně. Díky ní navíc obdrželi mzdu a stávali se tak finančně nezávislími na své rodině. Obdobný tvrdý princip edukace byl později aplikován při výchově budoucích návrhářů a výtvarníků Školy umění. Zde se však stal častou příčinou poměrně vysokého úbytku studentů již po prvním roce studia.

Posledním z článků formujících podobu Školy umění byl již zmiňovaný Studijní ústav, založený z popudu Jana Antonína Bati. Jeho organizací a dalším rozvojem instituce byl pověřen pozdější ředitel Školy umění architekt František Kadlec, proto zde můžeme spatřovat silnou ideovou kontinuitu. Činnost Studijního ústavu spočívala jednak v pořádání vzdělávacích kurzů a seminářů, poradenské a vědecké činnosti, jednak ve vystavování technických předmětů, které měly sloužit jako názorné prostředky pro samostatné učení. Jejich prostřednictvím díky efektivnějšímu vzdělávání měla být zvyšována kvalifikace tehdejších (v případě Masarykových škol teprve potenciálně budoucích) baťovských zaměstnanců, u nichž byla podporována samostatnost a vynalézavost, ale také houževnatost a vůle k dalšímu osobnímu růstu.⁵

Koncepci Školy umění představenou Františkem Kadlecem počátkem roku 1939 můžeme v této souvislosti považovat za završení patnáctiletých



Pohled do strojnické školy mladých mužů firmy Baťa ve Zlíně, pol. 30. let 20. stol. Foto: MZA SOKA Zlín.

← Pohled na budovu Školy umění s Památníkem Tomáše Bati, kol. 1938. Foto: MZA SOKA Zlín.

snah o reformu školství ve Zlíně. Tyto pokusy čerpaly nejen z nových poznatků v oblasti pedagogiky, ale především kladly velký důraz na pragmatické aspekty související s rozvojem průmyslového podniku, kam koncem třicátých let začala spadat i oblast samostatné výtvarné a návrhářské produkce. S nimi byla spojena například praxe v dílnách, která byla povinná bez výjimky pro všechny pracovníky firmy Baťa, tedy i pro pedagogy a posluchače Školy umění. Intenzivní spojení teorie s praxí a směřování umělecké činnosti k praktickým výsledkům se proto stalo jedním z leitmotivů nově založené instituce.

Při formulování cílů budoucí Školy umění dbal Kadlec také na to, aby žáci kromě výtvarných dovedností ovládali řemeslo, které jim mělo v případě, že se neuplatní na poli volného umění, dát příležitost jiným způsobem zhodnotit své dovednosti. „*Ti, kdož školu vychodí, buď vstoupí jako dělníci do různých oddělení továren, nebo budou pokračovati v dalším prohloubeném studiu umění, ukáže-li se v nich talent slibující osobitost. Protože každý bude nucen naučit se nějakému řemeslu, které mu umožní, aby se potom samostatně živil, nebude zde ztracených existencí. Čili jak řekl Dr. J. Baťa, bude to škola, ze které se nesmí nikdo ztratit.*“⁶

Tento koncept podporoval také Václav Vilém Štech, který dění ve Škole umění od roku 1939 sledoval, a během války se stal jedním z jejích externích pedagogů. Štech se rovněž během třicátých let snažil zavést do pedagogické praxe, která často nereflektovala své původní poslání, některé z principů, s nimiž přišel František Kadlec: „*Zapnutí do výroby má několik výhod. Ono postaví výchovu nastávajícího umělce na řemesle. Povede jej ke službě námetu a účelu, vychová v něm vědomí sociální pospolitosti, jehož se dnešním výtvarníkům až příliš nedostává. Z takové výučby vyrostete jistě už sama i jakási skromnost a dělnost.*“⁷ Právě díky této „zkoušce odolnosti“ se podle Štecha měl redukovat „počet zneuznaných talentů, žijících se zlobou i vědomím křivdy, které se na nich svět i umění dopustily. Navrhoval jsem sám na tomto místě už před lety podobný způsob výchovy pro pražskou Umělecko-průmyslovou školu. (...) Nyní má ovšem škola zlínská možnosti neskonale větší.“

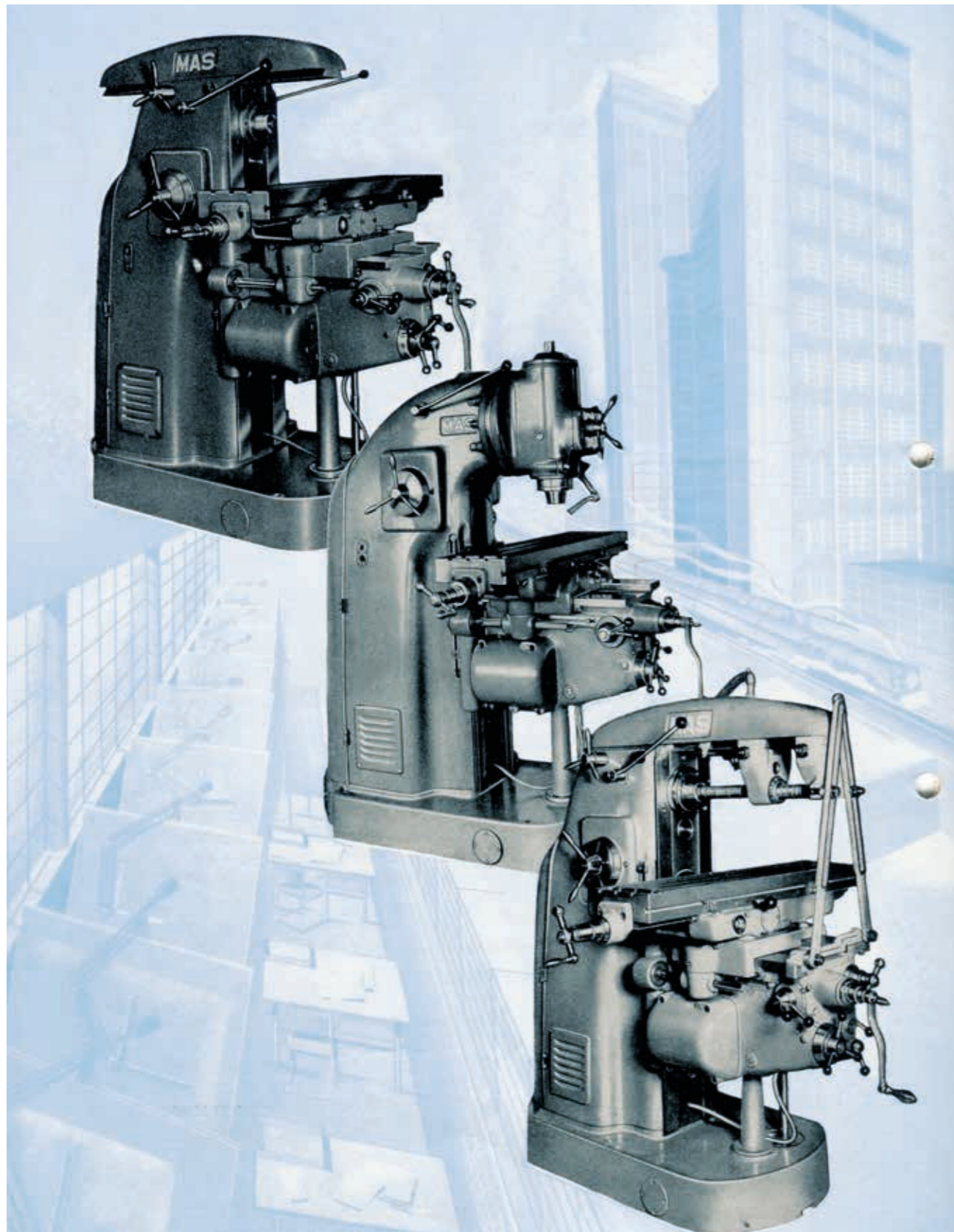
Situaci v meziválečném období v oblasti umělecko-průmyslového školství, kterému jako by se nedařilo účinně propojovat uměleckou výuku s průmyslem a výrobou, snad výmluvně ilustruje článek publikovaný v Českém slovu v červnu 1939: „*V zájmu správného názoru na nově se tvořivší školu umění ve Zlíně a v zájmu pravého jejího účelu, nutno zmíniti se aspoň stručně o našich uměleckých školách vůbec. Necháme stranou sklářskou školu v Železném Brodě i kamenickou v Hořicích a víceméně odborné školy jiného druhu a nahlédneme blíže k úkolům a výsledkům Akademie výtvarných umění, Umělecko-průmyslové školy v Praze a školy uměleckých řemesel v Brně. Akademie, která svou tradicí je školou čistě uměleckou, vychovává jedince k samostatné umělecké tvorbě. Umělecko-průmyslová škola v Praze dělá vlastně totéž, ačkoli její účel má být docela jiný; vychovávat žáky k praktickému užití umění v uměleckém průmyslu. (...) Jen málo jedinců dovede se probojovat těžkými*

zkouškami tak daleko, aby zasvětilo svůj život čistě výtvarnému umění. Škola uměleckých řemesel v Brně se přiklání snad nejvíce svému účelu, nemá ale dostatečných dílen, aby žáci mohli svých teoretických znalostí hned využít v praxi. (...) Proto není divu, že náš umělecký průmysl je dosud v plenkách (výjimkou je sklářství, keramika a textilie) a že to je zase Zlín, který chce provést radikální nápravu.“⁸

Zlínská Škola umění jakožto iniciativa soukromého podniku svou novou koncepcí a posláním slibovala potenciální nové možnosti pro budoucí výchovu návrhářů pro průmysl i jejich uplatnění v praxi. Druhá světová válka, realita protektorátních restrikcí a v neposlední řadě snad i určité nepochopení řady pedagogů pro vytyčené cíle toto snažení do nemalé míry podvazovaly. Nicméně hned úvodem je třeba říci, že jednu ze světlých výjimek, která reflektovala jak potřeby školy, tak baťovských závodů, představovalo sochařské oddělení vedené Vincencem Makovským (1900–1966). Ten již v úvodu svého působení ve Zlíně začal spolupracovat se strojírnami na tvarovém řešení nového soustruhu. Svou činností položil základy pro další rozvoj v oblasti průmyslového designu a po válce na něj navázal jeho žák Zdeněk Kovář.



Jan Antonín Baťa při prohlídce II. Zlínského salonu s architektky Františkou Lydií Gahurovou a Františkem Kadlecem, 1937.
Foto: MZA SOKA Zlín.



Počátky spolupráce sochaře a strojaře

Úvodem je třeba alespoň krátce připomenout okolnosti vzniku vlastní strojové výroby v rámci baťovského obuvnického koncernu. Počátky vlastní výroby strojů ve firmě Baťa se datují již do roku 1903, kdy byl podle převzaté dokumentace vyroben první cvikací stroj. Do té doby, a také dlouho poté, se používala zařízení cizí výroby a baťovští strojaři se zaměřovali hlavně na jejich údržbu a případné opravy.⁹ Po překonání poválečné krize v průmyslu na počátku dvacátých let 20. století se vedle obuvnické výroby začala rozrůstat také strojírenská produkce, došlo k navýšení počtu zaměstnanců a byl rozšířen její sortiment. Po roce 1928 se začaly vyrábět také stroje vlastní konstrukce Baťa a z hlediska vývoje představovalo důležitý okamžik založení vlastního pokusného oddělení, jehož úlohou byla výroba nových typů strojů.

Důležitou roli v dalším růstu strojírenského odvětví sehrála výchova dorostu – po polovině dvacátých let v tříleté Baťově škole práce, kde vybraní učni po praxi v obuvnických dílnách pokračovali ve zvyšování odborné kvalifikace ve strojírenství, od roku 1937 pak v rámci nově založené Průmyslové školy ve Zlíně.

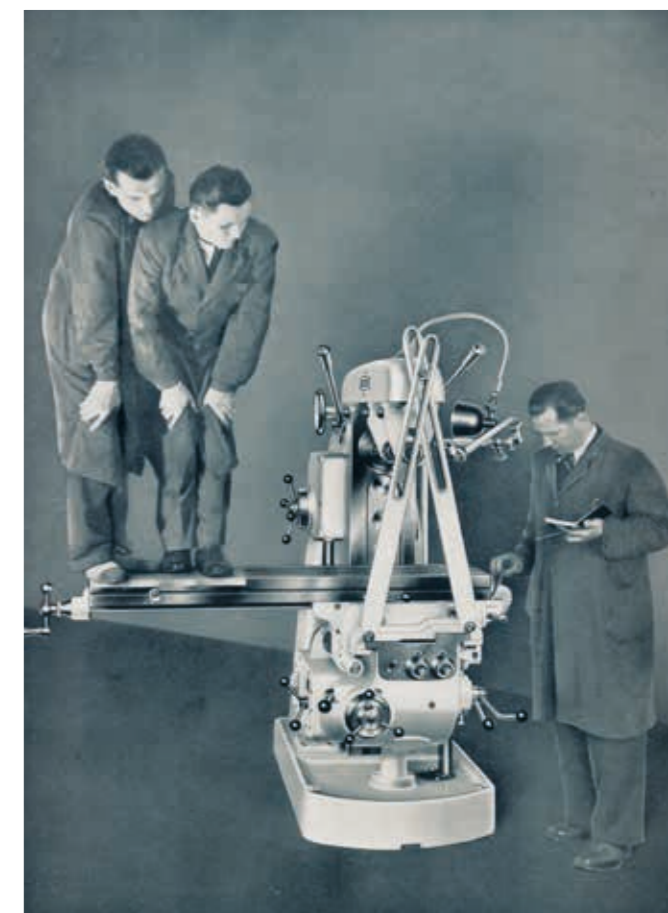
Vedle produkce obuvnických strojů se firma Baťa od třicátých let věnovala také dalším typům, které satureovaly potřeby expandujícího podniku. Kromě obráběcích strojů to byla například i oblast dopravy a letectví. Jedním z významných impulzů, akcelerujících rozmach strojírenské výroby, bylo jmenování Bohuslava Ševčíka (1901–1983) vedoucím strojíren v roce 1932. Právě on měl později přímý a klíčový vliv na první zapojení výtvarníka/designéra do navrhování nových strojů.

Rozšiřující se výroba a záměr vyrábět také na export si vyžádaly v druhé polovině třicátých let vznik společnosti MAS – Moravské a slovenské strojírny.¹⁰ Po obsazení Československa byla nucena strojírenská produkce zaměřit svůj výrobní program zejména na potřeby německého Wehrmachtu, nicméně v omezené míře pokračovala i výroba a vývoj obráběcích strojů. Důkazem jsou práce na novém revolverovém soustruhu MAS R50 na přelomu let 1939–1940.

Při koncepci nových strojů si byl ředitel strojíren Bohuslav Ševčík vědom limitů kreativity konstruktérů a díky komplexní rešeršní činnosti u zahraničních

← Katalog obráběcích strojů MAS, konec 30. let.
Foto: MZA SOKA Zlín.

Propagační fotografie z katalogu horizontální frézky MAS, 1. pol. 40. let.
Foto: MZA SOKA Zlín.





Pohled do tovární budovy strojírny MAS, kde se kompletovaly soustruhy, konec 30. let. Foto: MZA SOKA Zlín.

producentů také tlaku tržního prostředí na uvádění stále nových a nových produktů. Výsledkem byl mnohdy jen styling, který pouze maskoval konstrukčně zastaralé výrobky novým obalem. Proto Ševčík již v prvním čísle *Technického rádce* upozorňoval: „Poslední dobou utíkají však naši konstruktéři od tvořivé práce a jsou na cestě ztratit trpělivost a směr v konstrukci. Snaží se konstruovat tak, že předělávají staré stroje a oblékajíce tyto do nového aerodynamického šatu. (...) Zapomínají na povinnost dobrého konstruktéra: zlepšovat, zušlechťovat a zhodnotit nové stroje a uvědomit si, co stroj má všechno dělat. (...) Od konstruktéra musíme žádati duševní čilost. Oblékání starého stroje do nových šatů je příštipkaření, ne tvořivá práce.“¹¹

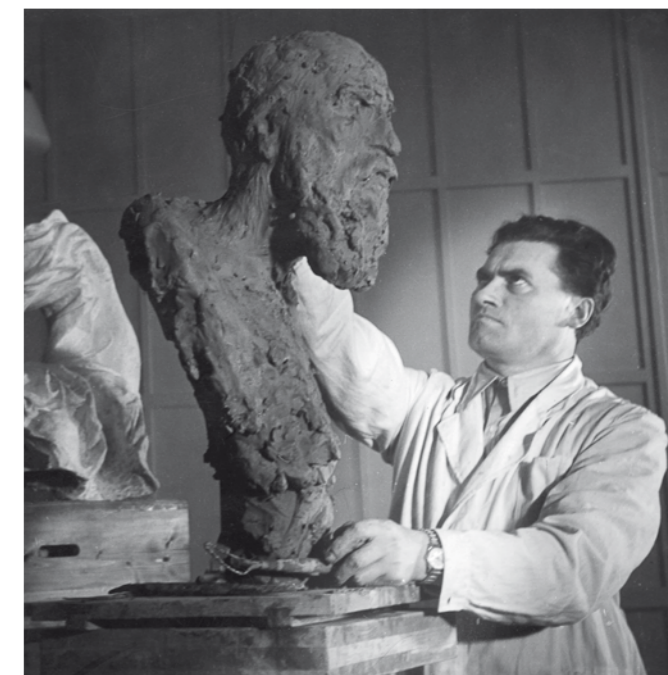
V Ševčíkových slovech jako by zazníval požadavek na vznik nového typu konstruktéra-projektanta, velmi blízkého dnešnímu designérovi. Odtud byl zároveň jen krůček k oslovení pedagoga nově založené Školy umění Vincence Makovského pro spolupráci na skutečně novém stroji.

Škola umění a Vincenc Makovský

Škola umění zahájila svou činnost v září 1939, kdy nastoupily téměř tři desítky posluchačů do prvního ročníku čtyřletého studia tzv. uměleckoprůmyslové školy.¹² Jejich výuka probíhala obdobným způsobem jako v Baťově škole práce – kombinací dopolední práce v továrně, jíž si nejen vydělávali na studium, ale jejím prostřednictvím měli také nabýt potřebné znalosti a zkušenosti z výroby, a odpoledními teoretickými a praktickými předměty, které probíhaly na půdě Školy umění. Učitelův sbor se většinou skládal z mladých progresivních umělců. Řada z nich měla zkušenosti z pobytu v zahraničí a jejich praxe se často zakládala na některém z uměleckoprůmyslových oborů. Byl u nich předpoklad, že budou svými podněty dále formovat program školy. Díky Škole umění tak působila ve Zlíně během války řada předních osobností československé meziválečné architektury, malířství a sochařství. Ve škole vyučoval například funkcionalisticky orientovaný architekt Bohuslav Fuchs, avantgardní sochař Vincenc Makovský, grafik Lidových novin Eduard Milén, návrhář a výrobce nábytku architekt Jan Vaněk či scénograf Jan Sládek.¹³

Vedle samotné výuky byly již od počátku aktivně vyhledávány potenciální zakázky, na kterých by mohla škola participovat, a tím žákům a jejich učitelům nejen přinášet reálné úkoly z praxe, ale zároveň saturovat rozpočet instituce. Právě na pozadí těchto aktivit Školy umění můžeme pozorovat vznik prvního průmyslového návrhu, na němž spolupracoval vedoucí sochařského oddělení Vincenc Makovský s baťovskými strojírnami. Makovský byl jako pedagog od počátku zlínského působení otevřený k umělecko-průmyslové práci, čímž se odlišoval od řady svých kolegů, kteří Školu umění vnímali spíše jako čistě výtvarnou instituci.

„Neděláme vlastně nic nového. Vykopávky ukázaly jasně, že třeba v Egyptě nebo ve starém Řecku dovedli už ve starověku zpracovávat předměty denní potřeby se svrchaným uměleckým vkusem. A je-li dnes jednou ze životních potřeb stroj – proč by se mu mělo umění vyhýbat? (...) Soustruh – to je celek, kterému je podřízeno mnoho detailů. Hledat přísně závislé a odůvodněné spojení těchto detailů, hledat dokonalé celkové řešení, – to je jako práce na symfonii nebo o jiném syntetickém uměleckém díle.“¹⁴ I z tohoto krátkého komentáře k nově navrženému revolverovému soustruhu MAS R50 je zcela zřejmé, že nepovažoval práci na průmyslovém výrobku za něco méně cenného.

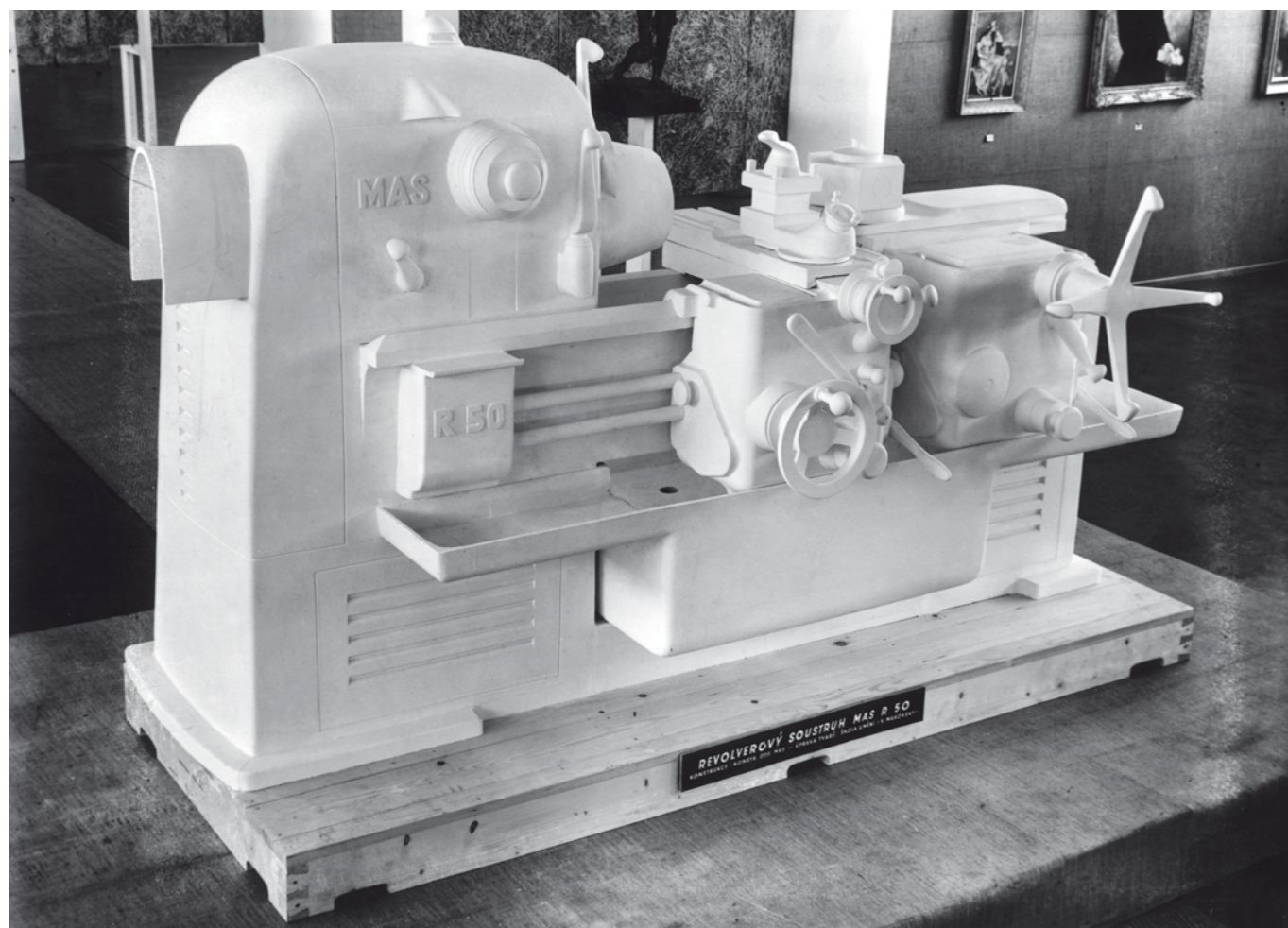


Vedoucí sochařského oddělení Školy umění Vincenc Makovský, kol. 1942. Foto: soukromá sbírka.

Makovský v případě MAS R50 nevytvořil pouze tzv. styling, který by ztrátl vzhled stroje, a tím potenciálně zvýšil jeho prodejní úspěšnost v tvrdém tržním prostředí, kde do té doby mohly baťovské strojírný konkurovat především cenou. Dřívější postup konstruktérů při inovacích, který v citaci výše kritizoval i ředitel strojíren Ševčík, se častokrát omezoval pouze na aplikování efektnějšího tvaru, který však z hlediska funkčnosti nepřinášel žádnou zásadní inovaci. Vincenc Makovský se naopak pokusil o celkově nové komplexní pojetí hmoty stroje. Vedle toho se také snažil o aplikaci ergonomických hledisek prostřednictvím vhodnějšího rozložení a tvarového rozlišení jednotlivých pák, za využití poznatků doktorů Roubala a Pachnera z Vědeckého ústavu pro průmyslové zdravotnictví při Baťově nemocnici ve Zlíně, kteří se zabývali zraněními a deformitami způsobenými nevhodnými stroji a nástroji v dílnách.¹⁵

Sádrový model soustruhu byl jako hrdý výsledek spolupráce Makovského se strojírnami demonstrativně vystaven na jaře 1940 na půdě V. Zlínského salonu, obklopený obrazy a sochami. Toto snad i trochu provokativní gesto bylo nicméně dobovou kritikou přijato velmi kladně jako úspěšný příklad spojení umělecké praxe s průmyslem a považováno za „výraz přizpůsobivosti

Návrh revolverového soustruhu MAS R 50 sochaře Vincence Makovského, vystavený na V. Zlínském salonu v roce 1940.
Foto: Krajská galerie výtvarného umění ve Zlíně (KGVUZ).

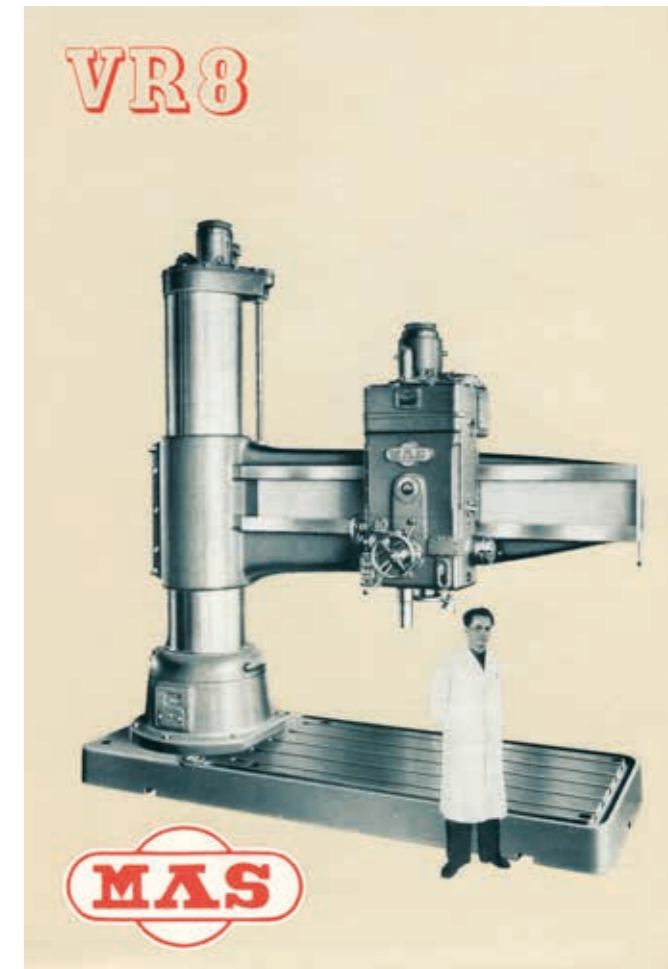


umění“.¹⁶ Redaktor *Technického rádce* Jan Handzel napsal: „Umělecký pokus se soustruhem zapadá do rámce iniciativních snah Zlína, jež vedly také k založení školy umění, která vyrostla ze skutečných potřeb průmyslu. Model revolverového soustruhu je prvním výsledkem součinnosti těchto složek. Ukazuje též na potřebu školy umění, která má takových věcí řešit řady. Umělecký pokus s revolverovým soustruhem je rovněž příslibem, že škola půjde novou cestou a bude vyhledávat výtvarnou spolupráci s průmyslovými obory, v nichž se bude moci tato spolupráce uplatnit.“¹⁷

Kvůli nedostatečnému pochopení komplexnosti Makovského řešení ze strany konstruktérů se nakonec soustruh R50 nerealizoval v podobě, jakou mu vtiskl jeho autor, přesto posloužil baťovské konstrukci jako východisko pro tvarové řešení vývoje dalších strojů, zejména nových revolverových soustruhů MAS R8 a R4. Dalším obráběcím strojem řešeným ve spolupráci s Makovským se stala radiální vrtačka VR8, poté de facto převzal Makovského roli jeho žák Zdeněk Kovář (1917–2004).

Makovský během druhé světové války spolupracoval i s dalším z baťovských průmyslových podniků – napajedelským závodem Fatra. Vedle ergonomického tvarování speciálních držadel pro obuvnické a gumárenské nástroje navrhl také nové a atraktivnější tvary gumových hraček. Ani u nich však nedošlo k sériové výrobě. Pro tuto práci pak doporučil studenty mladších ročníků sochařského oboru, například Vlastimila Večeřu nebo Jiřinu Tlustou.

Oblast průmyslového designu nakonec tvořila jen nemnoho úloh v rozsáhlé činnosti sochařského ateliéru Vincence Makovského. Často narážela na nepochopení ze strany konstruktérů, kteří nedokázali plně pochopit subtilní principy jeho vizionářské činnosti. Makovského otevřenost vůči průmyslovému návrhářství však vytvořila důležitý předpoklad pro budoucí rozvoj praxe průmyslového designu ve Zlíně (po roce 1949 Gottwaldově), o který se postaral prostřednictvím oboru tvarování strojů a nástrojů zejména Makovského žák a jeden z prvních absolventů Školy umění ve Zlíně Zdeněk Kovář.



Radiální vrtačka VR8 vyráběná strojírnami MAS, na jejímž tvarovém řešení se podílel Vincenc Makovský, 1. pol. 40. let.
Foto: MZA SOKA Zlín.



Zdeněk Kovář, výtvarník strojů a nástrojů

Ještě před zahájením studia Školy umění se Zdeněk Kovář vyučil postupně obuvníkem a strojním zámečnickem ve firmě Baťa, kde pracoval na horizontálních a vertikálních kovoobráběcích frézkách. Během třicátých let pracoval například jako odjímač rámců a modelář a měl tak možnost okusit doslova na vlastní kůži práci s nevhodně tvarovanými rukojetmi tehdejších sériově produkovaných pracovních nástrojů a sledovat jejich devastující účinky. Po vyučení v oboru strojní zámečnick, kdy poznal také práci s obráběcími stroji, získal zaměstnání v konstrukčním oddělení MAS a odtud v roce 1939 nastoupil do sochařského oddělení Školy umění vedeného Vincencem Makovským. Díky svým zkušenostem, podpořeným praxí v závodech, byl schopen svému učiteli pomáhat jak s orientací v technických výkresech, tak s tvarováním pák pro první řešení soustruh MAS R50.

Kovář nepřerušil spolupráci s konstrukčním oddělením MAS ani během studia, kdy zde vykonával povinnou tovární praxi. Díky tomu dostával zadání na řešení detailů a poté i celkových tvarů frézovacích strojů. Již tehdy se pokoušel o uplatňování ergonomických hledisek a možnost orientace hmatem díky individualizovanému tvarování rukojetí.¹⁸ Jeho závěrečnou prací v roce 1943 představoval návrh vertikálního frézovacího stroje FV 2a, který řešil jako svébytný architektonicko-plastický útvar. Stejně jako Makovský u soustruhu MAS R50 vyšel z tehdy dostupné technologie litinových konstrukcí, která umožňovala pojmout tvar pláště stroje sochařsky.

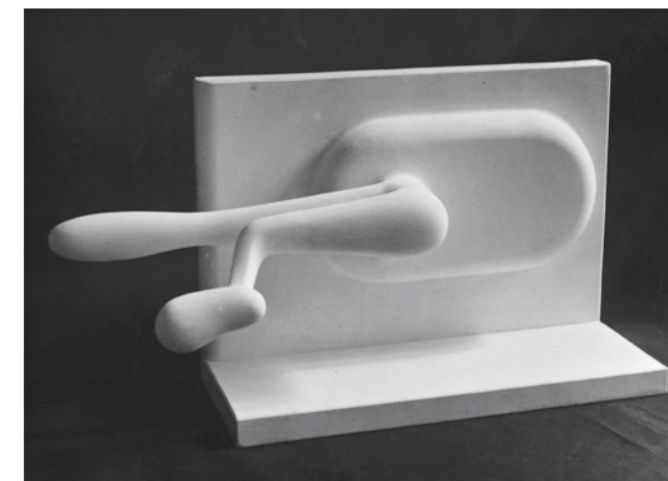
Po absolutoriu Školy umění se v roce 1943 vrátil zpět do konstrukčního oddělení MAS. Během čtyřicátých let zde řešil například celkový tvar horizontální frézky FH 2a či samočinné kopírovací frézky FK 08. U všech jeho prací byl patrný silný vliv sochařského přístupu k designu, který vycházel z Makovského návrhů, ale v Kovářově podání postupně získával na ještě větší expresivitu.

Po roce 1946 se Zdeněk Kovář začal více věnovat tvarování strojů a rukojetí nástrojů, určených zejména pro obuvnický provoz, s nimiž měl ještě z doby učení osobní zkušenost. Pokračoval ve spolupráci s lékaři a dělníky na návrzích funkčních prototypů, jejichž tvar by odpovídal lidskému organismu a byl pro něj bezpečný. Na základě vlastních zkušeností ze Školy umění i z výroby pák Kovář ve svých třiceti letech (1947) položil základy systematické výuky designu ve Zlíně založením oboru tvarování strojů a nástrojů.

V poválečném období došlo k transformaci baťovské Školy umění na zlínskou Uměleckoprůmyslovou školu. Díky úsilí ředitele Kadlece, který se těsně

←
Návrh vertikálního frézovacího stroje MAS, který byl absolventskou prací Zdeňka Kováře, 1943.
Foto: MZA SOKA Zlín.

Sádrový model pák svislého a příčného posuvu frézy FH 2a, navržený Zdeňkem Kovářem v roce 1943.
Foto: KGVUZ.





Sochařský ateliér baťovské Školy umění ve Zlíně. Zleva Jan Habarta, Miroslav Václavík, Zdeněk Kovář, 1942. Foto: Antonín Horák, soukromá sbírka.

po válce pustil do obnovení chodu instituce a revize jejího programu, byla nová organizace školy daleko více zacílena na výchovu kvalifikovaných uměleckoprůmyslových návrhářů, čehož si všímal i dobový tisk: „*Po osvobození byl změněn název ústavu a zaměření výchovy žáků dostalo nový, hlubší směr. Zatím co dříve se zde věnovali výchově adeptů vysokých uměleckých škol a vyznavačů volného výtvarnictví, dnes se tu vychovávají odborníci, připraveni plnit úkoly výtvarného umění v průmyslu.*“¹⁹ Program reflektoval nejen nové skutečnosti poválečné organizace znárodněného průmyslu, ale také zkušenosti, které nabyl ředitel Kadlec od roku 1939 a které promítl do nového poslání i uspořádání této instituce. Na jednu stranu zachovával jistou kontinuitu s původními východisky definovanými v roce 1939 jím a J. A. Baťou, především ve snaze přimět výtvarníky k práci na zakázku a k většímu propojení jejich tvorby s řemeslem, na druhou stranu viděl další poslání instituce ve větším splynutí s průmyslovou výrobou než s volným uměním.

Již ve školním roce 1945/1946 bylo otevřeno pět nových školních oborů:²⁰ Modely a návrhy obuvi, Reklama – grafika, Výstavnictví – aranžerství, Tvary

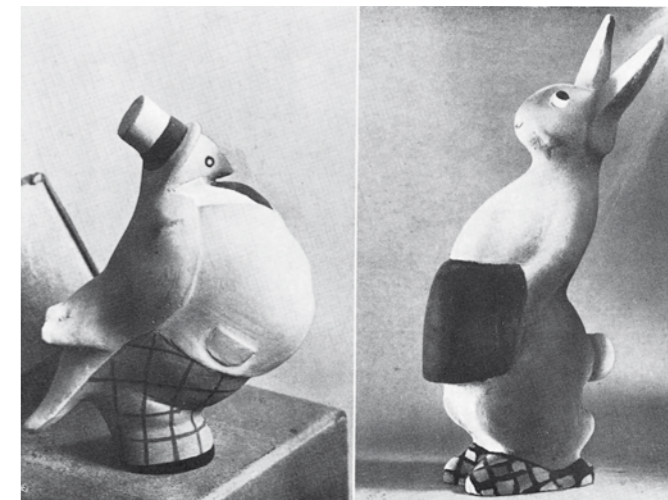
výrobků z umělých hmot – guma, bakelit, igelit aj. a v neposlední řadě také Kamenictví a kamenosochařství. Brzy obnovily provoz i školní dílny v čele s kamenosochařskou, truhlářskou a keramickou.

Významným formujícím faktorem nového uspořádání školy mělo být užší zapojení do provozu průmyslového podniku, které se postupně mělo odehrávat v těchto oblastech: reklama, tiskařství, obuvnictví, gumárenství, stavitelství (pomocné), výstavnictví, bytová kultura a strojnictví (pomocné). Jednou z podmínek úspěšné spolupráce, stanovených ředitelem Školy umění Kadlecem, bylo předběžné vzdělání (případně souběžné školení) v některém z uvedených oborů.²¹

Rychlé tempo rozvoje zlínské Uměleckoprůmyslové školy odráží i fakt, že již ve třetím školním roce 1947/1948 byl schopen představit téměř kompletně rozsah výuky, zahrnující také zcela nový obor tvarování strojů a nástrojů, jehož náplň, strukturu výuky i poslání definoval Zdeněk Kovář. Těsně předtím v polovině roku 1947 proběhla první zahraniční prezentace výsledků Školy umění a uměleckoprůmyslové školy na prvním poválečném Trienále v Miláně, na přehlídce již tradičně zaměřené na užité umění, design a architekturu.²² Prostor pro propagaci dostala zlínská škola také v publikaci Josefa Vydry *Nové povolání průmyslové výtvarnictví*, která vyšla o rok později.

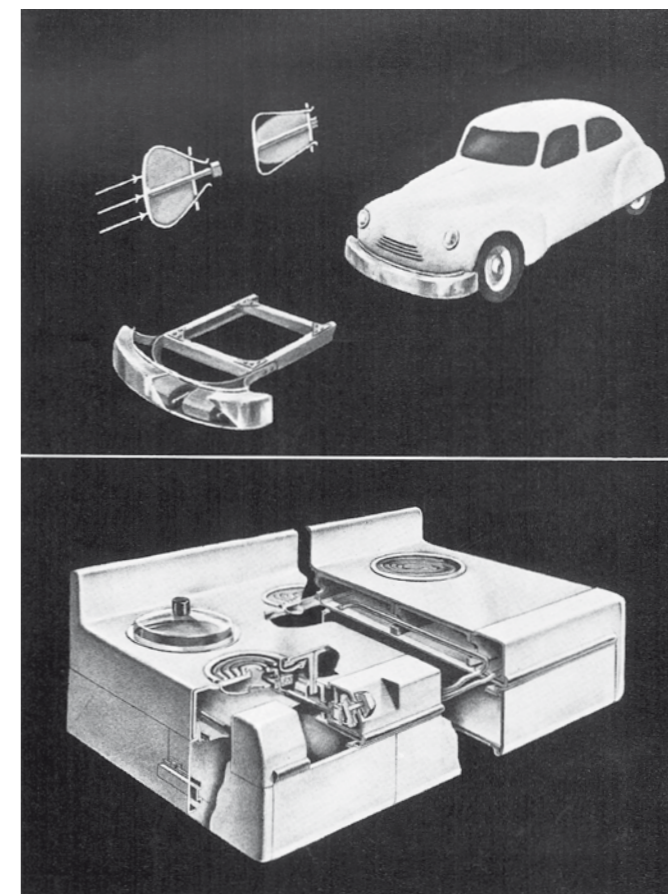
V ní se také objevila zmínka o průkopnické činnosti architekta Antonína Heythuma proslulého zejména návrhy výstav a výstavních pavilonů, který po emigraci do USA v roce 1939 založil oddělení designu na Kalifornském technologickém institutu. V této souvislosti Vydra publikoval i fotografii jedné ze školních prací vzniklých pod Heythumovým vedením – bezpečnostního nárazníku pro osobní automobil.

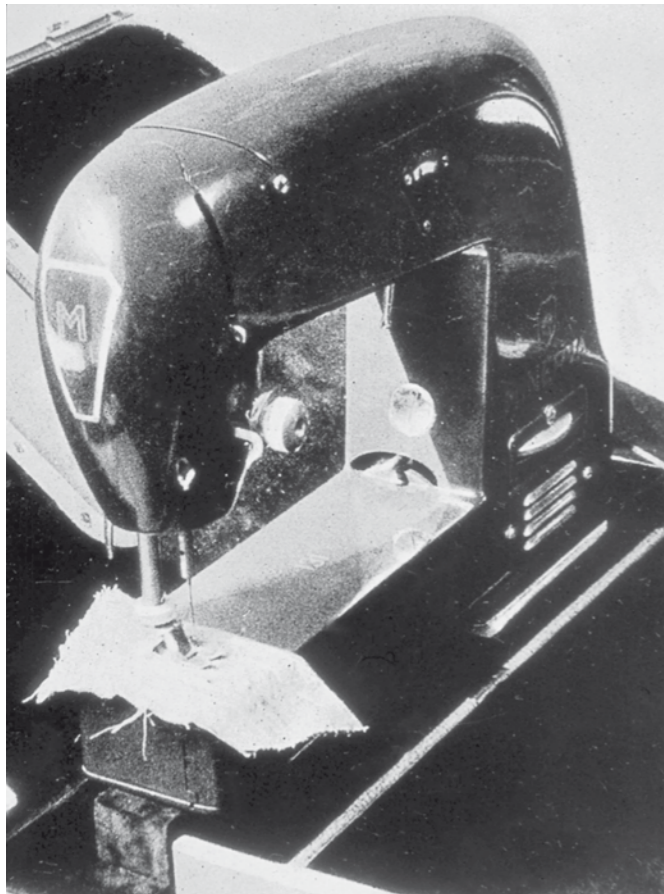
O rok dříve, než se Zdeněk Kovář stal tuzemským průkopníkem specializované výuky návrhářské práce ve strojírenském průmyslu, vznikly v rámci reformy pražské Uměleckoprůmyslové školy a její reorganizace na školu vysokou ateliéry, podle dobové terminologie školy tzv. užité architektury, vedené vesměs proslulými architektky, profesory Adolfem



Návrhy gumových hraček, vytvořených v sochařském ateliéru Vincence Makovského. Reprofoto: Nové povolání průmyslové výtvarnictví, 1948.

Studie automobilového nárazníku a elektrického sporáku podle návrhu oddělení Antonína Heythuma na Kalifornské technice. Reprofoto: Nové povolání průmyslové výtvarnictví, 1948.





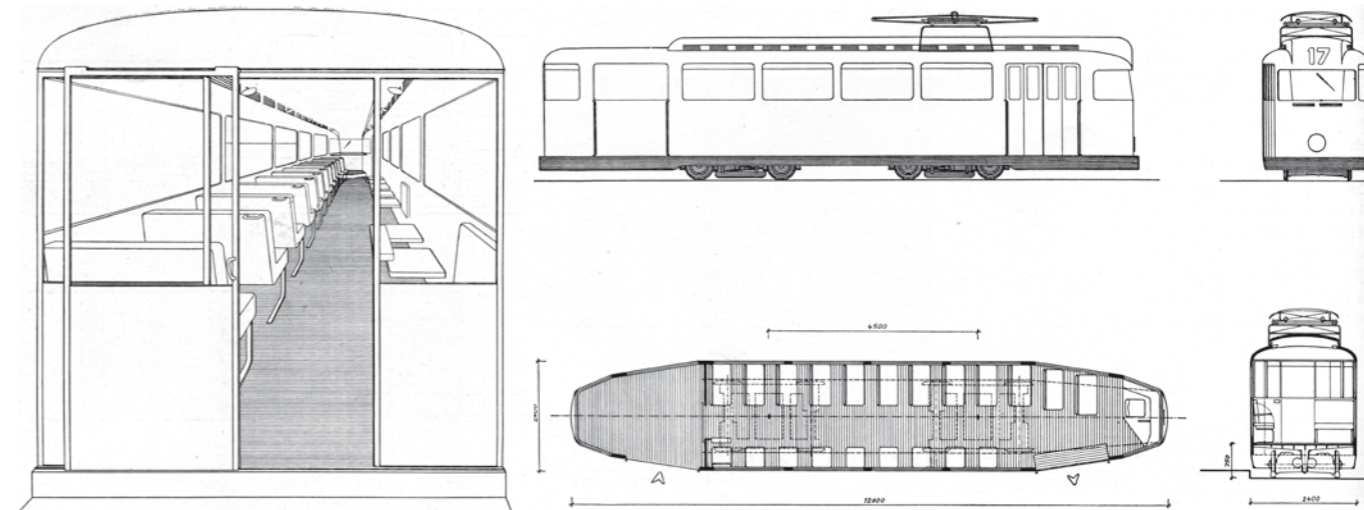
Prototyp šicího stroje Minerva, návrh škola architektury prof. Adolfa Benše, VŠUP Praha, 1950. Foto: Archiv národního technického muzea (dále NTM).

Benšem, Pavlem Smetanou, Janem Sokolem a Otto Rothmayerem. První tři jmenovaní zařazovali do výuky úlohy ryze „designérského charakteru“, a to v přímé spolupráci s konkrétními výrobci, včetně výrobců strojů a dopravních prostředků. Často se tak stalo na přímý popud výrobního podniku či nadřízeného ministerstva, podobně jako v případě Makovského návrhu soustruhu R50 téměř o deset let dříve ve Zlíně. Tak vznikl ve Smetanově ateliéru už v roce 1948 návrh tvarového řešení vysavače nové konstrukce pro podnik Elektro-Praga (tehdy sídlící ještě v Praze), realizovaný ve výrobě v roce 1954 v podobě vysavače typu 402 Standard. Pod vedením Adolfa Benše se zrodil návrh šicího stroje Minerva (publikovaný v časopisu *Tvar*), který však zůstal pouze v prototypu. Konečně z ateliéru prof. Sokola vzešlo hned několik návrhů dopravních prostředků včetně rychlé motorové jednotky, tramvaje pro Prahu a říční lodi.²³

Na samém počátku padesátých let, zřejmě pod vlivem politických okolností (zvýšené zbrojení po vypuknutí korejské války) i vzhledem ke ztrátě zájmu VŠUP o estetickou kulturu moderní průmyslové výroby, došlo k útlumu a následně faktickému zániku vazeb školy na průmyslovou praxi v našich strojírenských podnicích. Podobný proces postihl v téže době i Školu umění (Uměleckoprůmyslovou školu) ve Zlíně. Během roku 1949, přes slibné vize jejího rozvoje, došlo dokonce k její likvidaci.

Změny začaly již v lednu, kdy byla Umělecko-průmyslová škola přejmenována na Střední umělecko-průmyslovou školu Dr. Zdeňka Nejedlého, a Zlín se stal na dalších čtyřicet let Gottwaldovem. Během jara byl škole odebrán Dům umění, byly zrušeny nebo přesunuty školní dílny, zabavena školní prodejna a ve funkci ředitele skončil její zakladatel František Kadlec. Nicméně odkaz Školy umění, resp. Umělecko-průmyslové školy, byl i nadále šířen prostřednictvím oboru tvarování strojů, v němž se Kovář snažil o zachování kontinuity s ateliérem svého učitele Vincence Makovského. Další negativní změny, které se projeví i v chodu Kovářova ateliéru, přišly záhy. Na konci roku 1951 bylo rozhodnuto, že bude instituce přemístěna do improvizovaných prostor v Uherském

Model vysavače pro ČKD Elektro-Praga (budoucí typ Standard). VŠUP Praha, škola architektury prof. Pavla Smetany, 1948. Fotografie z vývojové knihy vysavače typu 401. Foto: NTM.



Návrh tramvajového vozu pro Prahu. Diplomová práce Františka Flašara, VŠUP Praha, škola architektury prof. Jana Sokola, 1948. Foto: NTM.

Pohledy do interiéru tzv. Stalinova vagonu, 1950. Foto: Národní technické muzeum, oborová dokumentace průmyslového designu, fond Stanislav Lachman.

Hradišti. Tím se i ateliér tvarování strojů a nástrojů ocitl mimo přímý kontakt s průmyslovým centrem, který byl pro další rozvoj činnosti důležitý.

Osnovy čtyřletého oboru tvarování strojů a nástrojů vycházely z praxe sochařského oddělení Školy umění a vlastní Kovářovy zkušenosti z továrního provozu. Podstatnou náplní ateliérové výuky byla cvičení, při nichž si studenti precizovali kompoziční citění modelováním lidských rukou, tvarů lastur, brouků, kostí a dalších přírodních útvarů. Jejich cílem bylo seznámit žáky s principy výstavby organické hmoty a prostorových zákonitostí, aby poté byli sami schopni ji harmonicky uspořádat do nových celků. Studenti začínali od jednodušších úkolů, spočívajících v tvarovém řešení rukojetí a držadel a postupovali k náročnějším, které již vyžadovaly komplexnější znalost lidského organismu a studium provozních podmínek, při nichž má být nástroj nebo stroj uplatněn.

Každý rok byli do Kovářova ateliéru přijati dva až tři uchazeči.²⁴ Jedním z prvních žáků čtyřletého oboru tvarování strojů a nástrojů byl Gustav (Augustin) Hlávka (1926–1998). V průběhu čtyřicátých a padesátých let se mezi studenty středoškolského ateliéru tvarování strojů a nástrojů objevili například Zdeněk Sekora, který později pracoval pro Meoptu, designér AZNP (Škoda) Mladá Boleslav Josef Brokeš, návrhář zařízení pro těžké strojírenství Vladimír Autrata a Josef Lahoda, designér jízdních kol





Josef Cupák, návrháři textilních strojů Alois Richtr a František Jurásek, nebo designéři Miroslav Klíma a Zdeněk Kadlec, kteří po odchodu Zdeňka Kováře zpět do Zlína v roce 1959 vyučovali na SUPŠ v Uher-ském Hradišti.

Ve školním roce 1951/1952 se situace v ateliéru stabilizovala nástupem Gustava Hlávky na pozici asistenta, kde začal pomáhat s výukou, především s modelováním a dílenskou praxí. Kromě prvních návrhů pro obuvnický a strojírenský provoz byly rozvíjeny vztahy i s dalšími závody. V roce 1953 začal Kovář spolupracovat s automobilovými závody Tatra v Kopřivnici. Vytvořil tvary karoserie a řízení nákladního vozu Tatra 137/138 a reprezentačního osobního automobilu Tatra 603. Definitivní verze sice respektovala jeho návrh pouze z části, přesto Kovář významně zasáhl do průběhu jeho utváření.²⁵

Činnosti oboru tvarování strojů a nástrojů a výsledky práce Kováře a jeho žáků byly od konce čtyřicátých let opakovaně prezentovány nejen v časopise *Tvar*, kde Kovář v roce 1949 publikoval stať „Úpravy strojů a nástrojů výtvarníkem“, již bychom mohli považovat za shrnutí východisek a metodiky jeho nového oboru, ale také v zahraničních periodikách, například *Design* nebo *Form und Zweck*. Činnost oboru byla demonstrována také ve Vídni v roce 1951 na výstavě *Hand und Griff*. Zde Walter Zeischegg a Carl Auböck uspořádali jednu z prvních výstav svého druhu, která se zaměřila na vývoj tvarového a ergonomického řešení ručního nářadí a rukojetí dalších užitkových předmětů. O dva roky později byl zlínský průmyslový design prezentován na výstavě *Stroj a nářadí jako dílo výtvarné*, kterou již od počátku padesátých let připravoval Jindřich Chaloupecký jako součást cyklu *Výtvarník a výroba*.²⁶

Významným vstupem Československa do oblasti světového výstavnictví byla prezentace na EXPO 58 v Bruselu. Odehrála se po dlouhém období izolace vůči Západu během padesátých let a stala se výjimečnou příležitostí pro prezentaci průmyslového designu. Kovářovu tvorbu v Bruselu zastupovalo šest strojů, z nichž čtyři získaly Velkou cenu. Mezi exponáty oceněnými Velkou cenou EXPO 58 byl zařazen



Obálka časopisu *Tvar*, v němž byl publikován článek Zdeňka Kováře „Úpravy strojů a nástrojů výtvarníkem“, 1949.

← Zdeněk Kovář v ateliéru tvarování strojů a nástrojů v Uměleckoprůmyslové škole ve Zlíně, 1949. Foto: soukromá sbírka.

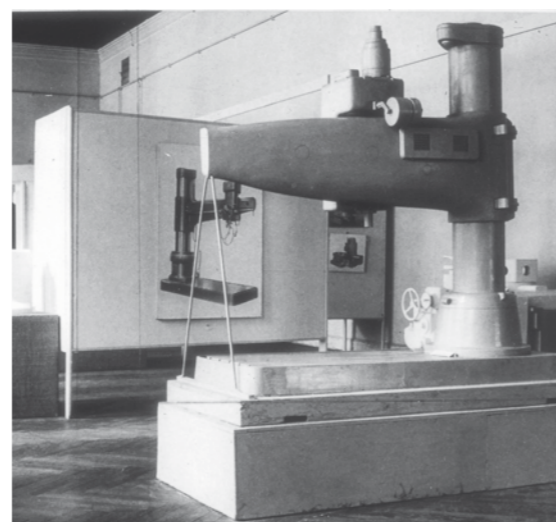
Redesign ruční pilky podle návrhu Františka Juráska, studenta III. ročníku oboru tvarování strojů a nástrojů, 1954. Foto: KGVUZ.



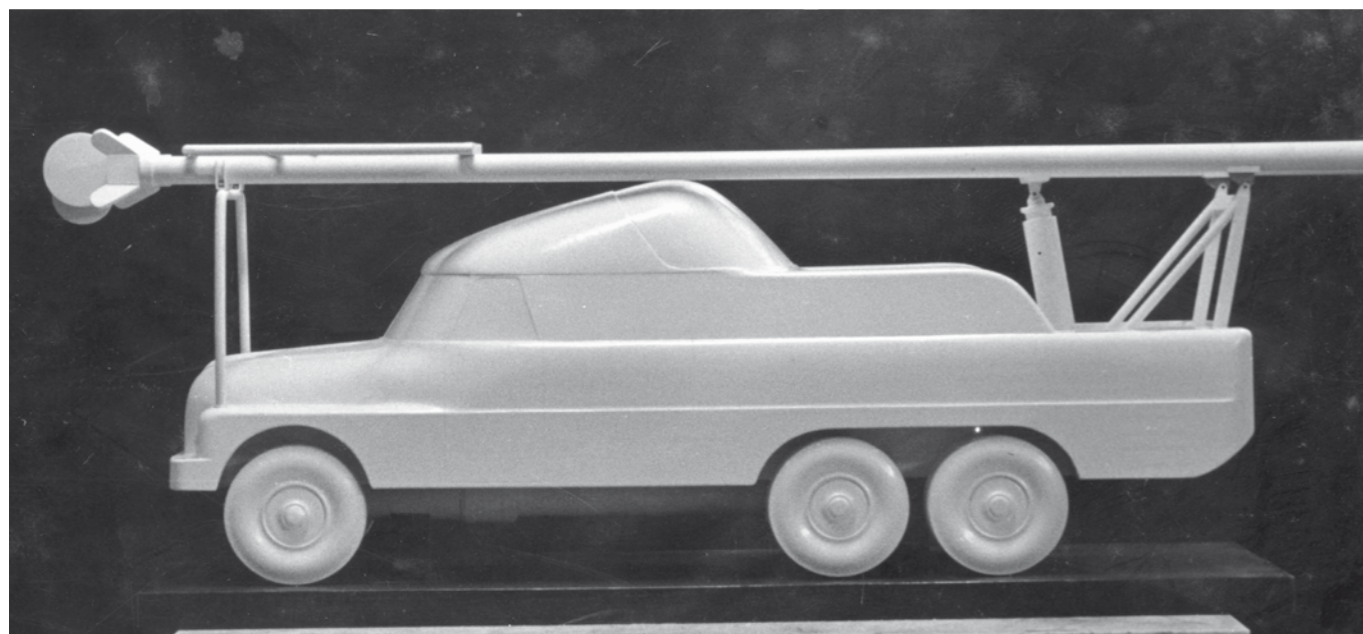
také chladírenský turbokompresor z ČKD Praha, který výtvarně zpracoval čerstvý absolvent oboru tvarování strojů a nástrojů Zdeněk Kadlec. Úspěch na světové výstavě představoval důležitý výraz uznání výsledků dosavadní historie zlínského designu, jehož počáteční období mnohdy poznamenaly ne-naplněná očekávání, střety smělých vizí se složitou realitou zkostnatělého plánovaného hospodářství a další problémy tehdejšího průmyslu, málo ochotného k jakýmkoliv inovacím.

Sádrový model řízení nákladního automobilu Tatra 137 podle návrhu Zdeňka Kováře, 1953. Foto: KGVUZ.

Návrh pojízdné vrtné naftové soupravy pro Slovácké strojírny Uherský Brod, Kovář Zdeněk, 1956. Foto: KGVUZ.



Pohled do výstavy Stroj a nářadí jako dílo výtvarné, 1953. Foto: KGVUZ.



Detašovaný ateliér tvarování strojů a nástrojů VŠUP (opět) ve Zlíně

Dlouholeté úsilí Zdeňka Kováře a jeho spolupracovníků bylo završeno v závěru padesátých let, kdy bylo rozhodnuto, že obor tvarování strojů a nástrojů nebude přesunut z Uherského Hradiště do Prahy, jak bylo během padesátých let opakovaně zamýšleno.²⁷ Vznik detašovaného ateliéru Vysoké školy uměleckoprůmyslové v Praze ve Zlíně (tehdejší Gottwaldově) s sebou přinesl možnost více prohloubit výuku stále komplexnější disciplíny průmyslového designu. Tomu odpovídala i struktura specializovaného šestiletého studia, která umožnila v daleko větší míře využít vědeckých, teoretických a analytických přístupů k designu. Vytvořila také prostor pro zapojení nových metod vzdělávání průmyslových výtvarníků.

Navzdory slibným plánům vysokoškolské výuky podvazovala směřující rozvoj již od vzniku detašovaného ateliéru absence vlastní školní budovy. Pedagogové a studující budoucí designéři museli (původně jen dočasně) setrvat ve skromných improvizovaných prostorách pěti místností v přízemí IV. chlapeckého internátu, který spadal pod Závody přesného strojírenství. Od počátku šedesátých let proto byla intenzivní snaha tento hendikep vyřešit novostavbou. K alespoň částečnému zlepšení, byť jen dalším provizoriem, došlo při rozšíření katedry tvarování strojů a nástrojů do novostavby Střední průmyslové školy strojnické. Zde byla od září 1974 získána část prostor, kam se přesunuly školní ateliéry. Celá anabáze s plánovanou novostavbou byla završena až v roce 1982, kdy byla slavnostně otevřena školní budova navržená architektem Arnoštem Kubečkou.²⁸ Složitý vývoj, daný absencí vlastních vhodných prostor pro výuku a rozvíjení dalších vzdělávacích aktivit, de facto opisoval peripetie baťovské Školy umění (1939–1949), která po celou dobu své existence vykonávala činnost v nevyhovujících provizorních podmínkách, jež do značné míry limitovaly možnosti jejího růstu.

Detašovaný ateliér měl již během šedesátých let sídlit v novostavbě navržené architektem Šebestiánem Zelinou pro Střední uměleckoprůmyslovou školu, která se měla přesunout zpět do Zlína. Z plánů sešlo, protože hradištská umprumka nakonec získala

Sádrovna a dílna v prostorách přízemí IV. chlapeckého internátu, 1. pol. 70. let. Foto: KGVUZ.

Školní ateliér Františka Crháka ve IV. chlapeckém internátě, 60. léta. Foto: KGVUZ.





Budova gottwaldovské detašované katedry tvarování strojů a nástrojů Vysoké školy uměleckoprůmyslové v Praze, 1984.
Foto: Rudolf Červenka, KGVUZ.

stabilní prostory v budově bývalého krajského soudu, kde sídlí dodnes.

Studenti přijatí do ateliéru tvarování strojů a nástrojů po nástupu absolvovali první tzv. všeobecný ročník, který během šedesátých let probíhal na VŠUP v Praze, společně s posluchači plastických oborů. Za předpokladu, že byli úspěšní, byla jejich další pětiletá výuka realizována ve Zlíně. Komplexitě problematiky zpracovávané designéry musela odpovídat také náročnost jejich průpravy, jak to zmiňoval Zdeněk Kovář ve stati *Výchova průmyslových výtvarníků: „I když se zaměření našeho pracoviště zdá na první pohled úzké, je ve skutečnosti velmi široké, od lokomotiv a automobilů přes obráběcí stroje k nejjemnějším nástrojům a přístrojům. Již z tohoto rozsahu a zaměření je zřejmé, že výchova průmyslových výtvarníků v této disciplíně je věcí poměrně obtížnou a složitou. Složitost výuky je dána především tím, že průmyslový výtvarník musí kromě vzdělání a cítění výtvarného mít také široké znalosti technické, které s jeho prací nezbytně souvisí. Bez nich by se stal jen povrchním stylistou.“*²⁹

Návrhy studentů 4. ročníku, vlevo horské slunko Miloslava Šindlera, vpravo gramopřístroj Vladimíra Ptáčka, 1965.
Foto: KGVUZ.



V druhém ročníku proto byly osnovy obohaceny o oblast výtvarné geometrie. Prostřednictvím kompozičních cvičení spočívajících v použití geometrických prvků v reliéfu a později i prostoru, aplikaci přírodního prvku a v konečné fázi syntéze obou, studenti rozvíjeli poznání, které později uplatnili ve vlastní návrhářské činnosti. Pod vedením Františka Crháka (1926–2011) se žáci učili také architektonickým cvičením a perspektivnímu zachycení skutečných předmětů.

Malíři Vladimír Škranc (1922–1999) a v pozdějších letech František Nikl (1935–2005) vedli výuku zaměřenou na studium barvy v souvislosti s průmyslovými výrobky, která ke vzdělávání budoucích designérů také neodmyslitelně patřila. Přednášeli teorii a nauku o barvách, bylo zkoumáno jejich psychologické působení a prováděna cvičení se zadáním barevné harmonie a kontrastu. Mezi další součásti komplexního systému návrhářské průpravy patřilo například kreslení, nauka o písmu, ergonomie, neurofyzologie, psychologie, strojírenská technologie a technologie plastických hmot.

S postupem studia se ve vyšších ročnících věnovali stále složitějším zadáním. Nejprve navrhovali nástroje a přístroje s jednodušším mechanismem. Poté dostávali zadání na řešení komplexnějších zařízení. Jejich závěrečné práce, vznikající často ve spolupráci s konkrétním podnikem, mnohdy zahrnovaly i velké strojní celky. Kromě ateliérové výuky, nauk o kresbě a barvě, byla vyučována i anatomie, fyziologie a neurofyzologie. K dalšímu rozšíření pak došlo od školního roku 1966/1967, v souvislosti se zřízením katedry tvarování strojů a nástrojů místo dřívějšího ateliéru.

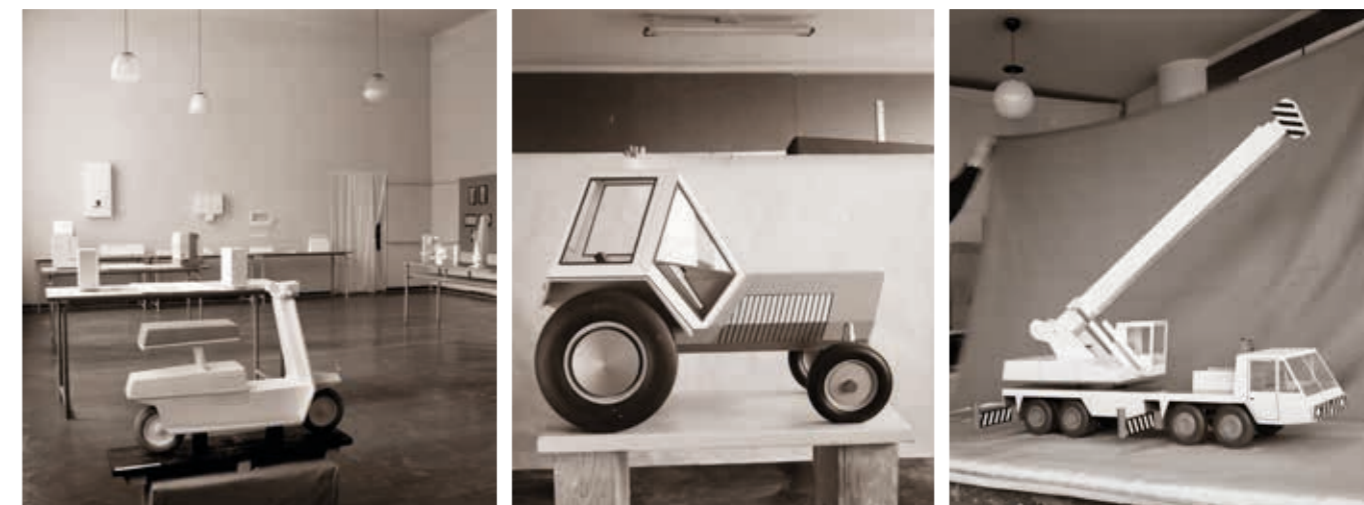


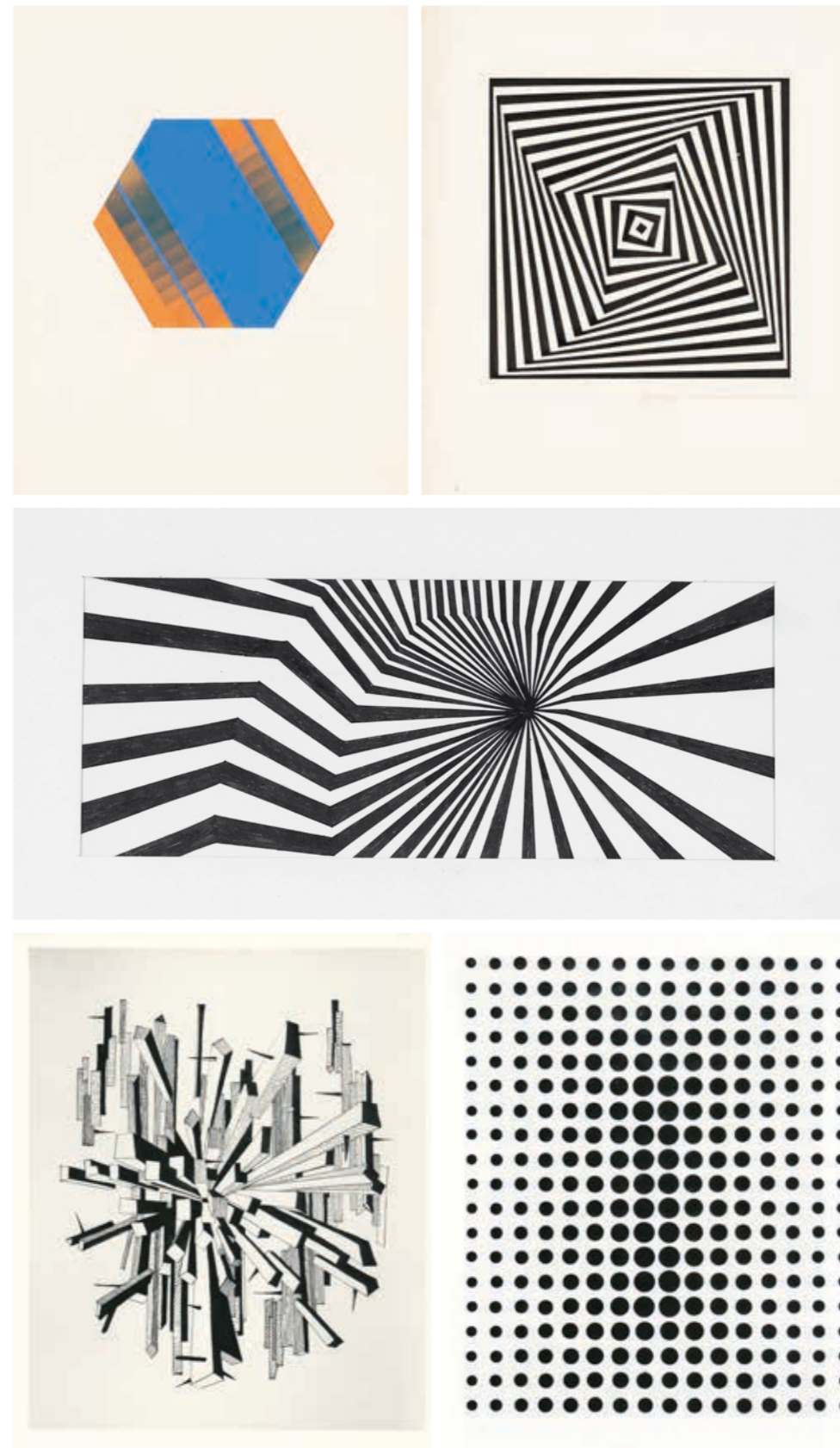
Záběr ze školní výstavy, v popředí kompoziční cvičení z ateliérové výuky Zdeňka Kováře a Gustava Hlávky, kol. 1965.
Foto: KGVUZ.

Pohled do školní výstavy ateliéru, kol. 1965.
Foto: KGVUZ.

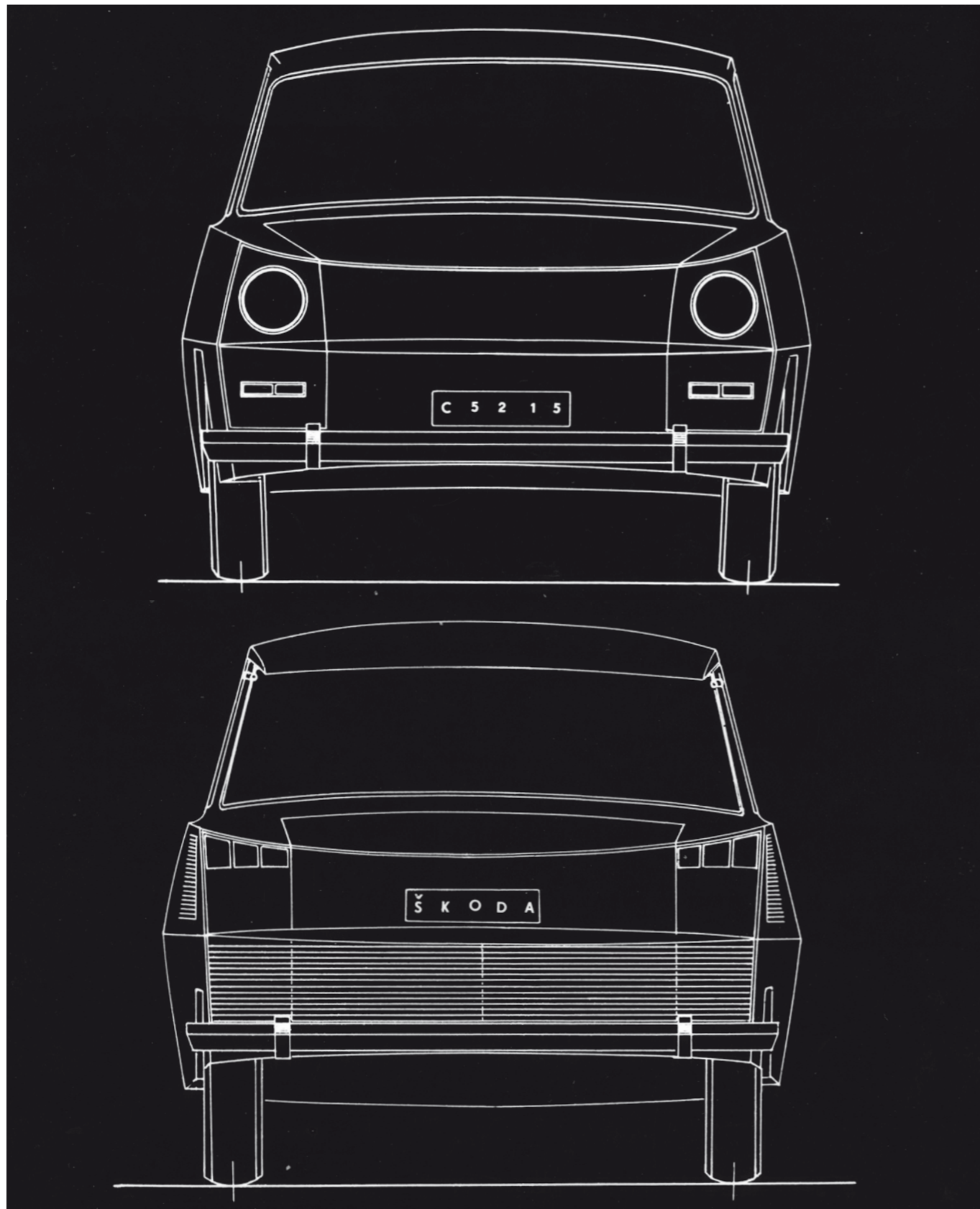
Návrh traktoru od Zdeňka Zdařila, kol. 1971.
Foto KGVUZ.

Studentský návrh automobilového jeřábu, kol. 1970.
Foto: KGVUZ.





Studie struktur, barvy, prostorových kompozic z oblych nebo kubickych tvaru a studie prirodniho utvaru, vytvořené posluchači III. a IV. ročníku pod dohledem Vladimíra Škrance, 2. pol. 60. let. Foto: KGVUZ.



Sochařství a/versus geometrie

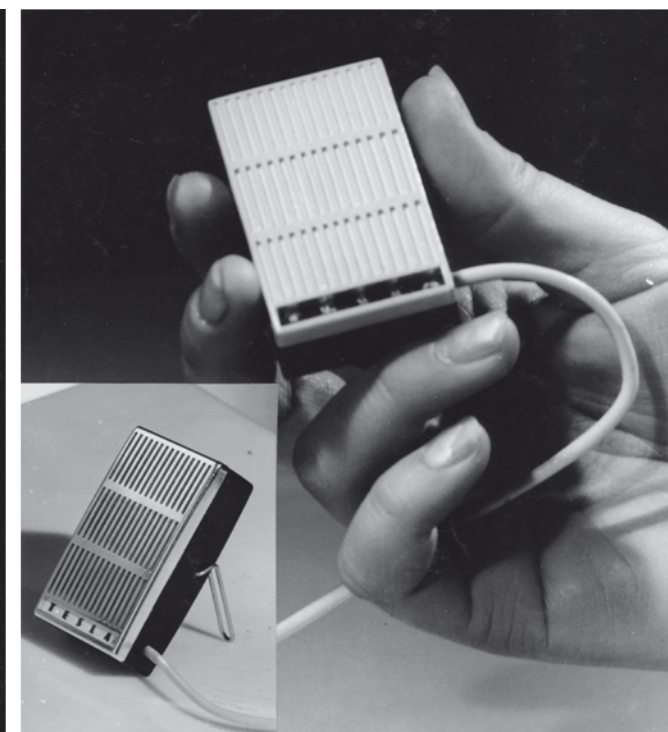
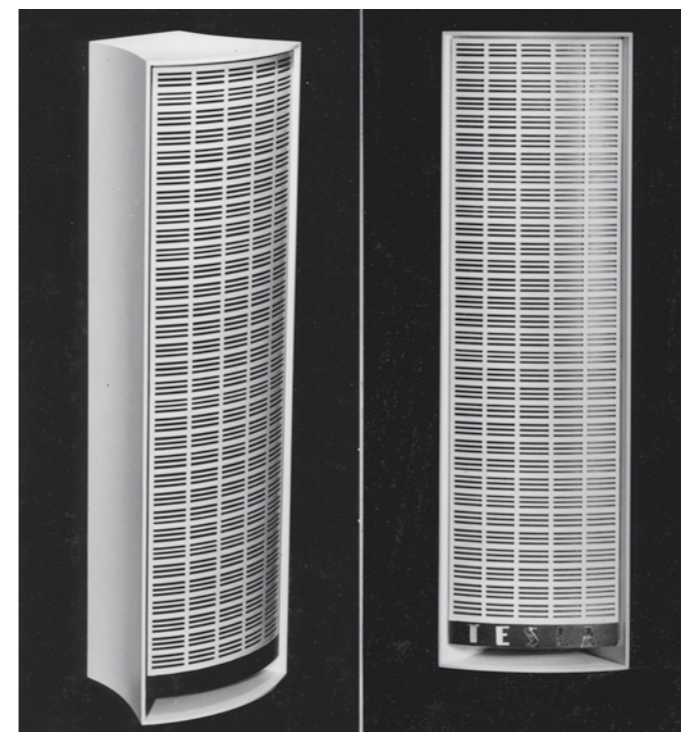
Již od vzniku oboru tvarování strojů a nástrojů byli žáci ve značné míře vedeni k navrhování prostřednictvím sochařství, což bylo typické pro vedoucího ateliéru Zdeňka Kováře i jeho učitele Vincence Makovského. Jedním z nejvýraznějších pokračovatelů tohoto tvůrčího přístupu se stal Kovářův žák a pozdější asistent Gustav Hlávka (1926–1998), jehož některé práce byly často k nerozeznání od Kovářových. Vynikaly v nich bohatě plasticky modelované tvary a až biomorfni tvarosloví, svébytná výstavba hmoty a další charakteristické rysy, typické pro pojetí jeho učitele. Obdobně byli vedeni také posluchači oboru ještě minimálně v průběhu šedesátých let, kdy se Zdeněk Kovář stále snažil o formování designu na základě těchto principů, a to i navzdory proměně výrobní technologie, kdy byly „sochařské formy“ litinových pláštů strojů nahrazovány krytím z ohýbaných plechů, které vycházely vstříc jednodušším a hranatějším tvarům.



Zdeněk Kovář a František Crhák v ateliéru, 1965.
Foto: KGVUZ.

← Kresba soutěžního návrhu karoserie Škoda 1000MB podle návrhu Františka Crháka, 1964.
Foto: KGVUZ.

Reprosloup pro venkovní použití a mikrofon k diktafonu navržené Františkem Crhákem pro podnik TESLA Valašské Meziříčí, 2. pol. 60. let. Foto: KGVUZ.





Architekt a designér František Crhák

Nový přístup byl daleko bližší architektu Františku Crhákovi (1926–2011), novému pedagogovi oboru tvarování strojů a nástrojů, jehož příchod do Zlína souvisí se vznikem rozšířené výuky průmyslového designu na vysokoškolské úrovni. „Měli bychom vycházet z toho, že je třeba pro nové funkce a účely vytvářet nové odpovídající tvary. Nemůžeme nový život stěsnávat ve starých formách.“³⁰ Slova Františka Crháka ve své lapidárnosti charakterizují nejen proměny v návrhářské praxi, ke kterým v té době docházelo, ale zároveň také pomyslný nástup nové generace designérů hledajících tvary, které by lépe vyhovovaly danému účelu i progresivnějším způsobům výroby.

Crhák na rozdíl od Kováře a Hlávky hledal krásu v racionalitě. Jeho styl se podobal produktům, které byly navrženy na Hochschule für Gestaltung v západoněmeckém Ulmu či výtvarnému stylu firmy Braun, jejíž typický výraz od poloviny padesátých let formoval Dieter Rams v duchu tzv. Gute Form. Podobně také František Crhák organizoval jednotlivé prvky geometrickým způsobem a hledal tak harmonii v pravoúhlém systému vztahu horizontál a vertikál. Jeho pojetí designu dobře souznělo s tendencemi nastupujícími v šedesátých letech, směřujícími ke geometrizaci a obecně tvarovému zjednodušení v designu. Můžeme ale říct, že mnohé z nich předčil hlubším ponorem do konstrukčně-geometrické podstaty výstavby tvaru, která v podstatě vylučovala stereotypní opakování téhož, a také svědomitým přístupem ke spolupráci s konstruktéry.

Architekt a designér František Crhák vystudoval v druhé polovině čtyřicátých let fakultu architektury Vysokého učení technického v Brně, kde jej vyučoval tzv. architektonické sochařství Vincenc Makovský, který si jej poté vybral za asistenta. Crhák nastoupil do Zlína na pozici odborného asistenta v roce 1962. Učil doprovodné výtvarné disciplíny jako architektonické cvičení a kompozici, výtvarnou geometrii a perspektivu. V této době se věnoval také metodické a publikační činnosti, v níž prosazoval racionální přístup k tvorbě průmyslových návrhů. Tím vytvářel určitý protipól Kovářově intuitivnímu sochařskému přístupu.

V polovině šedesátých let Crhák ve vysokoškolském ateliéru zavedl výuku tzv. výtvarné geometrie. Ta rozvíjela poznatky středoškolské euklidovské geometrie s cílem zlepšit u studentů designu schopnost prostorového vyjádření v plošných výtvarných

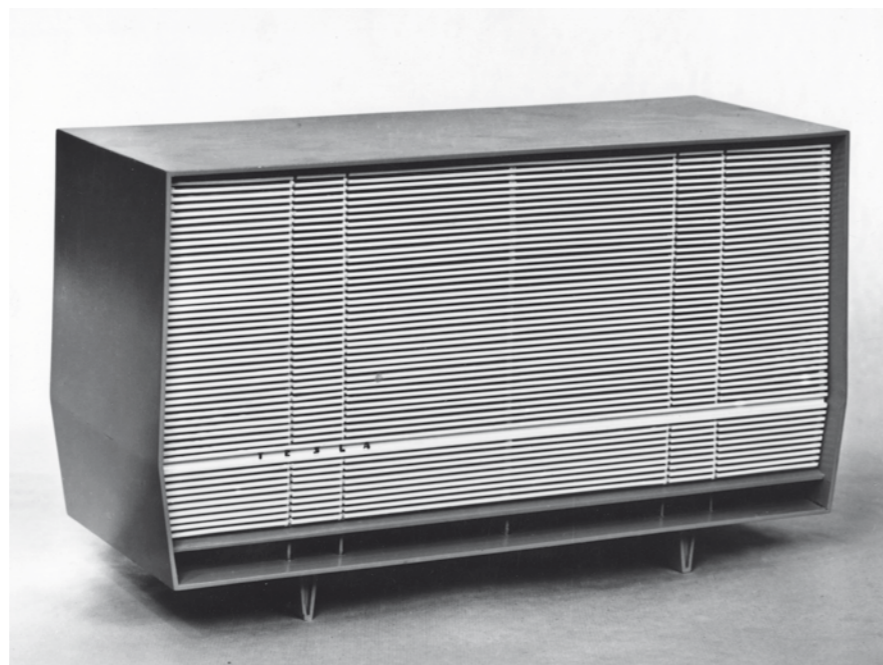
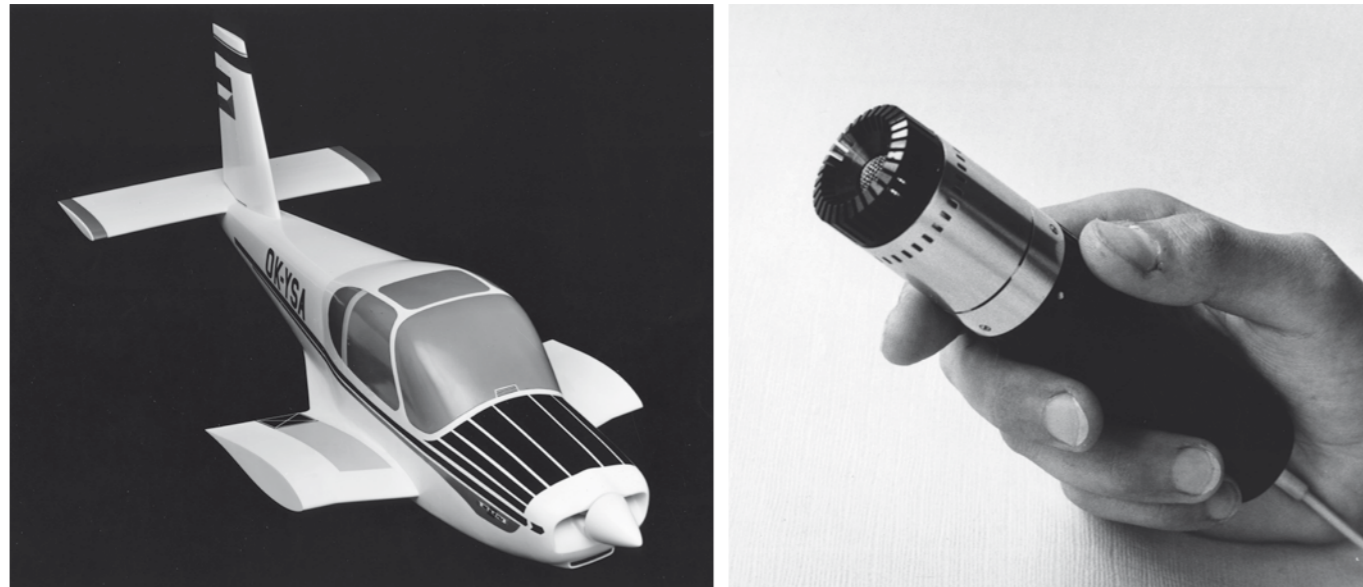
← Designér František Crhák s modelem čtyřmístného sportovního letounu Z-43, 1970.
Foto: KGVUZ.

Model nástěnné reprodukcí z plastu podle návrhu Františka Crháka z roku 1980.
Foto: KGVUZ.



technikách. Kombinací Kovářova a Crhákova přístupu získala struktura výuky větší vyváženost i celkově vyšší úroveň. Na konci šedesátých let začal Crhák se svými žáky experimentovat s tzv. pneumatickými strukturami, které za pomoci uplatnění matematických kombinatorických funkcí kladli na plochu vedle sebe, a vytvářeli tak mezi nimi nové estetické souvislosti. Tato cvičení korespondovala s dobovými konstruktivními tendencemi ve volném umění.

Designérské návrhy Františka Crháka: model letounu Z-42 pro Moravan Otrokovice (1970), dynamický reportážní mikrofon (1965) a reproduktorové skříňky (60.–80. léta) pro podnik TESLA Valašské Meziříčí.
Foto: KGVUZ.



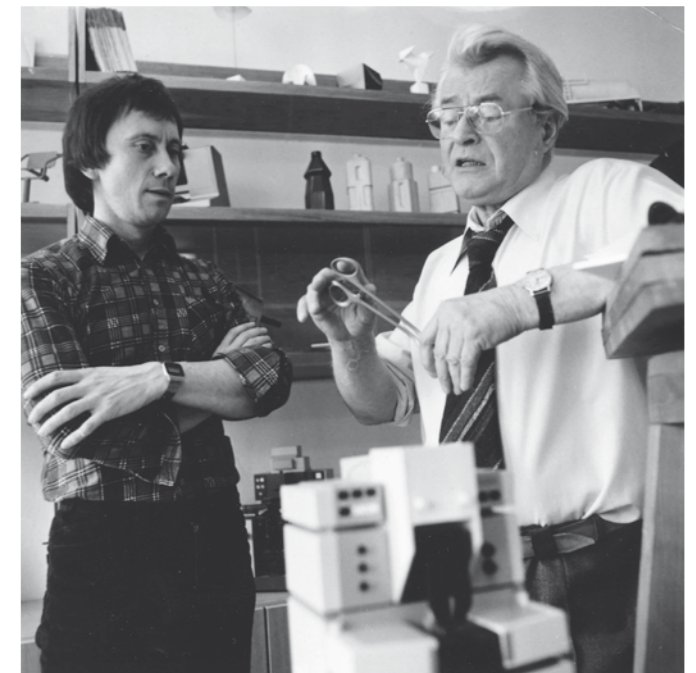
Rozvoj a vize zlínské katedry

1. června 1966 byl dřívější ateliér tvarování strojů a nástrojů dekretem rektora VŠUP Jana Kavana povýšen na katedru, což se pozitivně odrazilo ve změnách struktury výuky. Došlo například k rozšíření a větší spolupráci s doktory v oboru fyziologie a neurofyziologie, k tomu se přidala také technologie plastických hmot, a krátce i předmět stavba strojů. Uvažovalo se také o rozšíření pedagogického sboru. Ne všechny změny a návrhy na rozšíření však byly ze strany vedení VŠUP přijaty. Například předmět ergonomie se v plánech objevil již tehdy, ale do výuky byl zařazen až roku 1976, kdy jej přednášel František Podškubka. Také Kovářův návrh na rozšíření náplně výuky o barevné a architektonické řešení průmyslového interiéru byl ze strany VŠUP zamítnut, přestože architektura se tímto problémem v té době zabývala jen minimálně. Snahou zlínských pedagogů bylo zavést vyučování alespoň tzv. malé architektury, která by se zaměřovala na buňky pracoviště průmyslových závodů a pracovního prostředí, protože právě o ni byl už v minulosti zájem ze strany závodů. Jejich požadavky však nebyly splněny, stejně jako řada dalších směšných plánů.

Již před zřízením detašované katedry byl během první poloviny šedesátých let vytvořen plán výzkumného pracoviště VŠUP při ateliéru tvarování strojů a nástrojů v Gottwaldově, aby mohli budoucí designéři získat co možná nejkomplexnější poznání ve své specializaci a byli schopni po absolutoriu dále prohlubovat znalosti v kontaktu se školou i praxí. Koncepce zlínských pedagogů počítala se zapojením absolventů uměleckoprůmyslových škol do návrhářské činnosti v průmyslových podnicích, kde měla být jejich kvalifikace využita přímo u zrodu průmyslových výrobků. Byl zde předpoklad, že budou mít možnost v kooperaci s techniky ve vývoji navrhovat a zlepšovat tvarová i barevná řešení průmyslových výrobků. Proti běžné praxi to byl vhodnější způsob, než spolupráce s externími designéry, s nimiž podniky obvykle navazovaly kontakt až v poslední fázi zrodu řešení výrobku, neřídka těsně před započítáním sériové výroby. V důsledku toho byli návrháři nuceni vytvořit nové řešení ve velmi krátké době a často se tak omezili pouze na drobné úpravy výrobku.

V praxi se mělo jednat o dvou až tříleté postgraduální studium při ateliéru, kde měli posluchači pracovat pro závody a získávat další zkušenosti. Podle představ iniciátorů šlo o formu doškolení prostřednictvím

Asistent Pavel Škarka a profesor Zdeněk Kovář ve školním ateliéru, 2. pol. 70. let.
Foto: KGVUZ.



práce v kolektivu při realizaci konkrétních zakázek, která měla posluchačům umožnit další růst díky možnosti sledovat a aktivně se podílet na vzniku rozmanité škály úkolů. Zvažovala se také možnost aspirantury ve formě nadstavby s výzkumem. Díky tomuto rozšířenému školení propojujícím se s praxí měli studenti získat ještě větší rozhled ve svém oboru a také se lépe připravit na budoucí spolupráci se závody, kterou tehdy mohli provádět i externě, pokud vykonávali tzv. svobodné povolání.³¹

Pro výzkumné pracoviště se počítalo s počtem patnácti až dvaceti absolventů, kteří by pracovali po boku šestnácti stálých pracovníků. Zdeněk Kovář předložil předběžný návrh rektorátu VŠUP již v září 1963 a celkový návrh byl dokončen v březnu 1964 vypracováním celkové zdůvodňující zprávy,³² reflektující funkci pracoviště. Nakonec však odvážné plány zůstaly jen neuskutečněným snem, podobně jako u ještě velkolepěji pojetého návrhu vybudování samostatné fakulty nastíněného níže.

Zlínští pedagogové se ani v následující dekádě nevzdávali naděje na prohloubení a rozšíření výuky designu.³³ Návrh, který sestavil František Crhák během jara 1978, dokonce počítal se zřízením vlastní fakulty reflektující různorodé oblasti průmyslového designu. Pozici děkana fakulty měl zaujmout Zdeněk Kovář. Dalšími součástmi školy se měly stát dílny (štukatérská, mechanická strojní, mechanická plasty – dřevo), modelová technika s ohledem

Pavel Škarka a Zdeněk Kovář s indickým designérem Vyasem z Dillí, 1980.
Foto: KGVUZ.



na povrchové zpracování, laboratorium zaměřující se na oblast materiálů a nutné administrativní zázemí.

Opět se v návrhu objevil požadavek na zřízení výzkumně vývojového pracoviště – Útvaru vědecko-technicko-ekonomických informací (VTEI), kde měla být k dispozici knihovna a studovna s učebními pomůckami. Náplní pracoviště se mělo stát řízení průmyslového designu v ČSSR, reflektující otázky propojení s průmyslem, například ve formě praxe, konzultací, konkrétních úkolů k řešení a exkurzí.

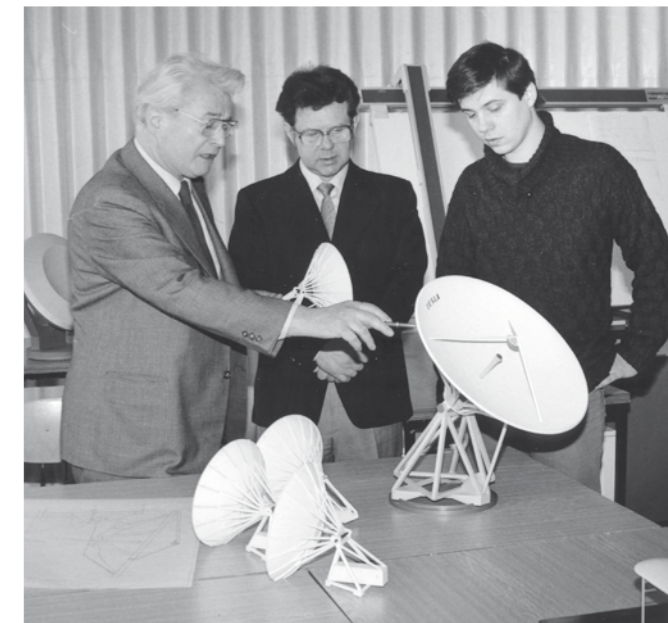
Fakulta se měla skládat ze tří kateder. První se specializací na hlavní odbornou výuku průmyslového designu, která vycházela z aktivit detašované katedry tvarování strojů a nástrojů. Měla proto zahrnovat prostorová cvičení, design strojů, nástrojů, dopravních prostředků, systémů, spotřebních výrobků, a také design pracovního prostředí a vizuální komunikaci. V rámci systému výuky měla řešit teorii projektování, metodologii, analýzy, průzkumy, etapy návrhu, otázky funkce, užitné hodnoty, testování a hodnocení výrobků.

Účelem druhé ze zamýšlených kateder byla výtvarná propedeutika, dějiny umění a estetika. Poslední z plánovaných kateder měla reflektovat vědeckotechnické disciplíny, jako jsou dějiny techniky a průmyslu, ergonomie (psychologie, fyziologie, anatomie, antropometrie), technologii a stavbu strojů, plastikářskou technologii, teorie procesů konstruování, řízení podniků, řízení průmyslového designu a měla také přinášet aktuality z oblasti techniky a umění.

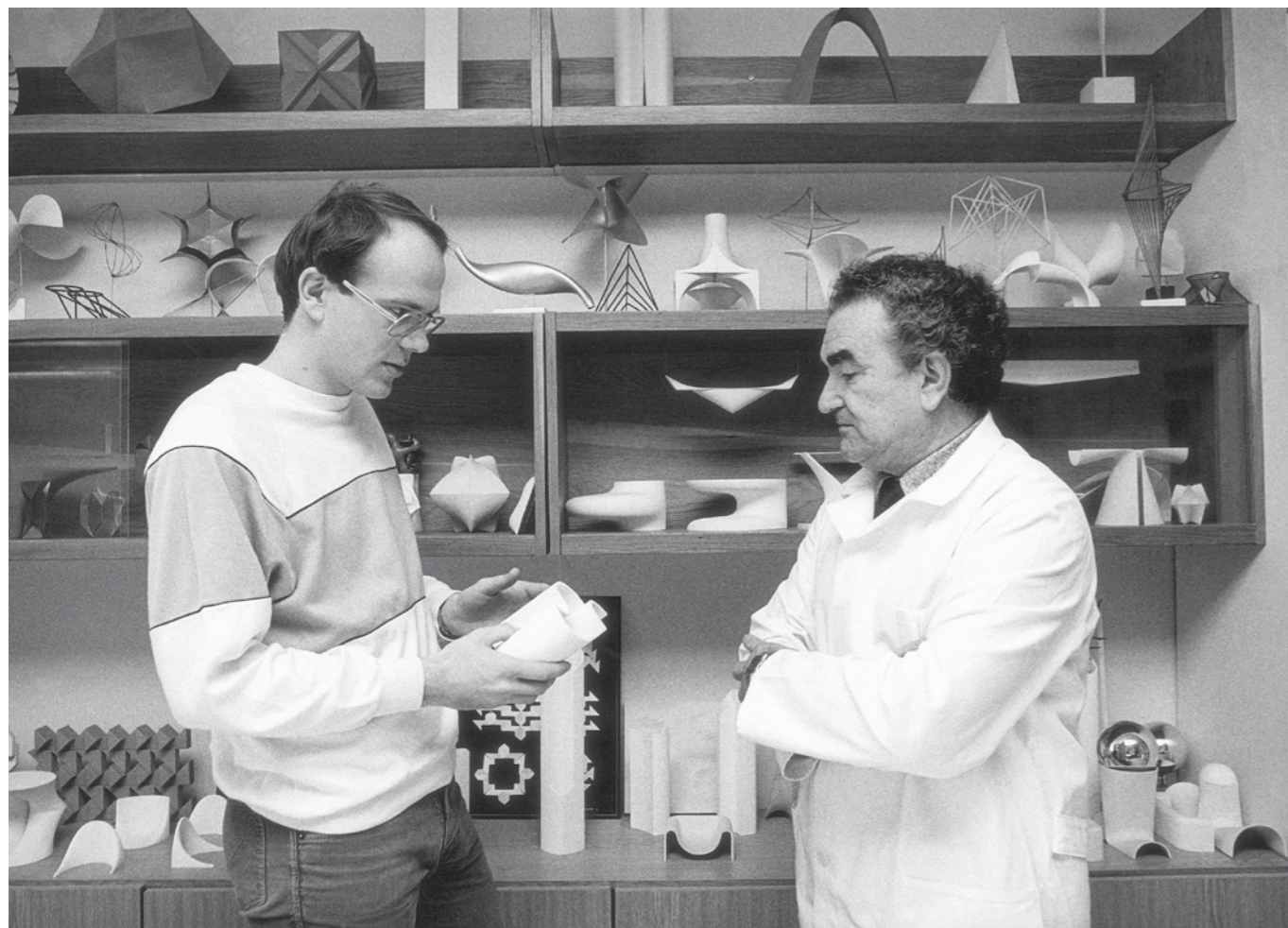
Nový projekt školy zahrnoval informační a průzkumové centrum, informační banku a oddělení pro styk s průmyslem. Předpoklad vycházel ze zásady „*má-li být navrhován (projektován) takový průmyslový produkt (výrobek, systém výrobků, zařízení apod.), musí být využito nejnovějších poznatků a informací ze světa vědy, techniky, umění.*“

Centrum nemělo být určeno pouze samotné škole. Jeho pracovníci, působící v aktivním styku s institucemi organizujícími průmyslový design ve výrobě, měli shromažďovat, třídit a publikovat aktuální poznatky z oboru, pořizovat překlady zahraničních publikací a studií, a také pořádat přednášky pro veřejnost.

Ani tento velkoryse pojatý návrh se bohužel, stejně jako v případě výzkumného pracoviště, realizace nedočkal. Nicméně úvahy o vhodnějším rozdělení ateliéru rezonovaly v pedagogickém sboru i nadále. Výsledkem byl plán na rozčlenění výuky na katedře do tří samostatných ateliérů pocházející z roku 1989³⁴, opět vypracovaný Františkem Crhákem, který korigovali ostatní pedagogové v čele s tehdejší novým vedoucím katedry profesorem Pavlem Škarkou (1942–2014) a v závěru také profesorem Zdeňkem Kovářem.



Prof. Zdeněk Kovář a Ing. Zdeněk Hanzelka (Let Kunovice) se studentem IV. ročníku nad návrhy anténního systému radiotelevizní služby, 1983.
Foto: KGVUZ.



František Crhák se studentem Miroslavem Bernátkem při zkoušení z výtvarné geometrie, 1985.
Foto: KGVUZ.

Zlínská katedra se měla rozdělit do dvou ateliérů, z nichž první by se zaměřil na výrobky dlouhodobé potřeby a velké strojní celky, například robotizovaná pracoviště, technologické linky, dopravní a zemědělskou techniku nebo stavební stroje. Výuka ve druhém ateliéru by pak reflektovala oblast výrobků středně dlouhé potřeby, kam spadaly například ruční nástroje, přístrojová a sdělovací technika, interiérové stavební prvky a podobně. Třetí ateliér vedený Alexiem Applem (1944) měl sídlit v Praze a směřovat pozornost k předmětům denní potřeby, od osvětlovací a obalové techniky, přes hračky, až po sportovní potřeby či drobné užité předměty.

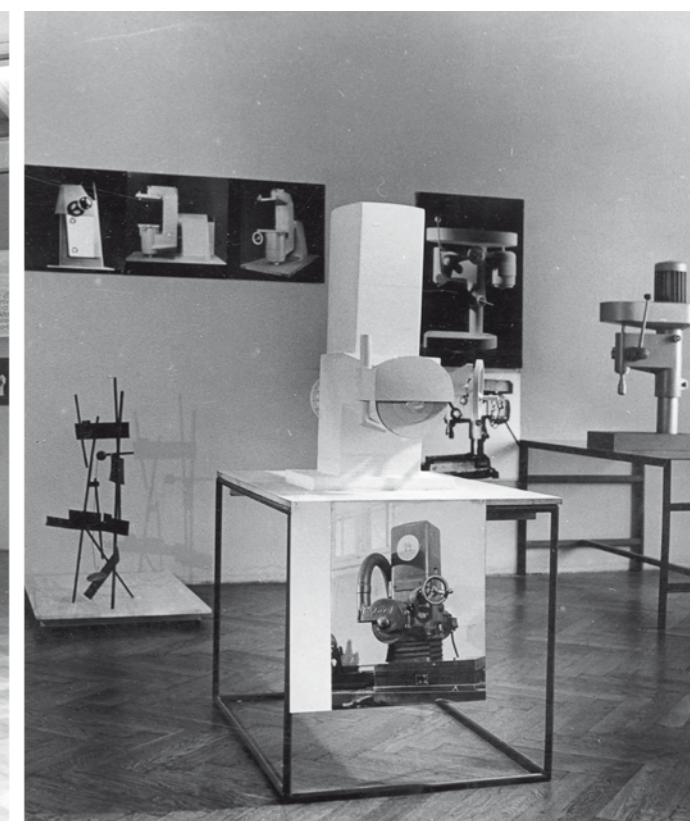
Původní plán přestavby katedry se do konce roku 1989 nezrealizoval. V následujícím roce se však stal jedním z podkladů při reorganizaci katedry tvarování strojů a nástrojů na katedru designu.

V Čechách to nešlo?

V podmínkách centralistického řízení znárodněného školství i průmyslu nebyl v socialistickém Československu prostor pro jakékoli alternativy. Kovářův ateliér, resp. katedra, zůstala tak jediným místem specializované výuky průmyslového designu v českých zemích až do konce roku 1989. Určitým „doplňkem“ a zároveň částečnou náhradou „designérského směřování“ ateliérů užité architektury byl od roku 1973 speciální ateliér tvarování užitečných předmětů, který na pražské VŠUP založil a vedl bývalý asistent prof. Pavla Smetany architekt Bedřich Hanák. Jeho asistentem se v průběhu osmdesátých let stal zmíněný Alexius Appl, který se koncem desetiletí habilitoval a ujal se vedení ateliéru. Záhy ovšem přišel listopad 1989 a v turbulencích politických změn byl ateliér de facto zrušen a nahrazen dvěma novými ateliéry designu výrobků.

Onou alternativou v designérském školství se stalo pouze pedagogické působení Petra Tučného (1920–2012) v zahraničí. Od konce padesátých let podle vlastních vzpomínek již nemohl pokračovat ve výuce estetiky na pražské, resp. brněnské filosofické fakultě, proto počátkem let šedesátých přijal mimořádnou profesuru na varšavské Akademii Sztuk Pięknych.³⁵ Později vedl výuku průmyslového designu na Hochschule für industrielle Formgestaltung

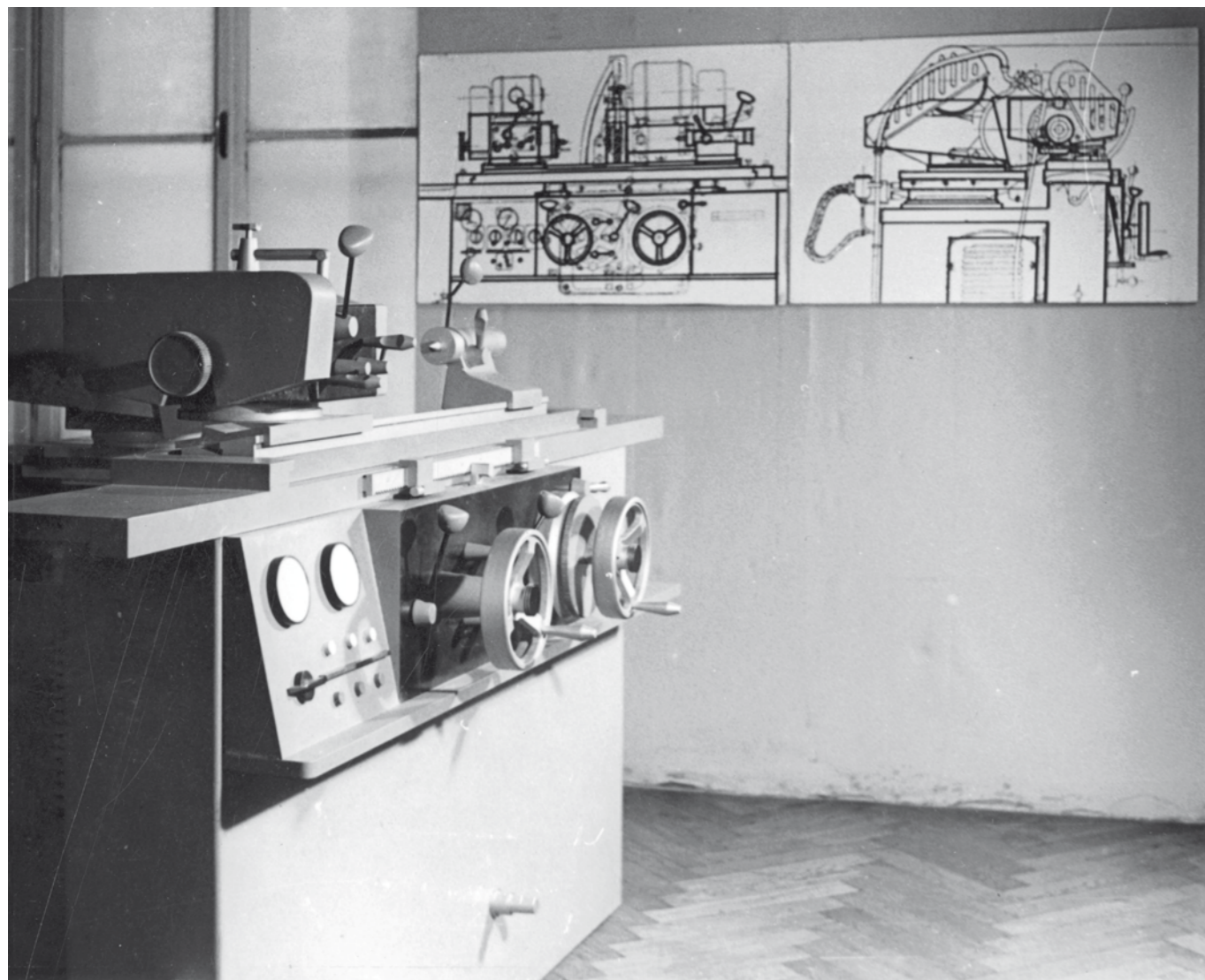
Krakovská výstava polského designu s prezentací prací žáků prof. Tučného na varšavské akademii. První polovina šedesátých let.
Foto: NTM.



v Halle (tehdejší NDR), v letech 1964–1968 jako hostující docent na elitní Hochschule für Gestaltung v Ulmu. Po nucené přestávce v sedmdesátých letech, kdy nemohl vycestovat do zahraničí, pokračoval Tučný v pedagogické dráze jako řádný profesor a zakladatel výuky průmyslového designu na Hochschule für bildende Künste v Hamburku, kde působil do počátku devadesátých let. Nedlouho poté vznikl s Petrem Tučným jeden z dílů televizního pořadu GENUS. V něm Tučný vypočítává místa svého pedagogického působení v zahraničí, a na otázku „A co v Čechách?“ odpovídá: „V Čechách to nešlo.“³⁶

V rámci tehdejšího Československa je třeba ještě zmínit výuku průmyslového designu na Vysoké škole technické v Košicích, založené a vedené v sedmdesátých letech prof. Jozefem Dirhanem. Vyučoval zde mj. absolvent architektury na brněnské technice a vedoucí designérského oddělení koncernu CHEPOS Mojmír Čevela.

Krakovská výstava polského designu s prezentací prací žáků prof. Tučného na varšavské akademii. První polovina šedesátých let. Foto: NTM.



Expanze zlínského designu

Absolventi ateliéru tvarování strojů a nástrojů na přelomu šedesátých a sedmdesátých let takřka „ovládli“ průmyslové podniky na území Moravy a v dalším desetiletí zažili skutečnou expanzi v celostátním měřítku ve stále širším spektru tuzemské průmyslové produkce. S jejich činností jsme se mohli setkat v celých výrobních programech průmyslových podniků (či jejich některých závodů) od západočeského Chebu až po východoslovenská města, včetně významných značek jako TESLA, Meopta, Chirana, Narex, Mikov, Elitex, Sigma, ESKA a další. Absolventi se ovšem museli na svých pracovištích často potýkat se stále většími bolestmi našeho znárodněného průmyslu, především s nedostatkem prostředků na vývoj, prohlubujícím se materiálovým a technologickým zaostáváním za „Západem“ a v neposlední řadě geopolitickou izolací, a v jejím důsledku nemožností přímé spolupráce s aktuálním výzkumem a vývojem v nejvyspělejších zemích. To časem přerostlo v „nasycení“ příležitostí pro podnikové designéry i externí spolupracovníky výrobních podniků a nezdědka vyústilo ve změnu původního profesního zaměření zejména mladších „Kovářových žáků“ směrem k užitému umění či dokonce volné výtvarné tvorbě a opuštění designérské profese. A to i bezprostředně po absolvování školy.

Kloubový autobus Karosa C-744 navržený Zdeňkem Rosákem pro podnik Karosa Vysoké Mýto, 1983–1987. Foto: KGVUZ.



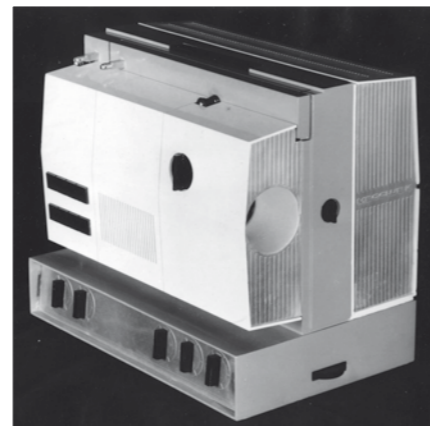
1
Rychlíková lokomotiva
pro SSSR 66 E.1, Škoda Plzeň,
design Ivan Tichý – Zdeněk
Kostka, 1975.
Foto: Národní technické
muzeum (NTM).

2
16 mm projektor MEOCLUB 16,
Meopta Přerov, design Eduard
Kupka, 1965.
Foto: KGVUZ.

3
Dětské kolo, ESKA Cheb,
design Josef Cupák, 70. léta.
Foto: NTM.

4
Telefonní přístroj TESLA
Bs 10, TESLA Liptovský Hrádok,
design František Crhák –
Zdeněk Kovář, 2. pol. 60. let.
Foto: KGVUZ.

5
Elektrická ruční vrtačka,
NAREX Česká Lípa, design
Miloslav Šindler – Pavel
Škarka, 1976.
Foto: KGVUZ.



1-2



3-4



5

Nové vize zlínského designu

Otevřením novostavby detašované katedry tvarování strojů a nástrojů v roce 1982 byla (po více než dvacetiletých kočování po různých provizorních prostorech) konečně završena anabáze s plánovanou školní budovou, která nabídla dostatek prostoru pro výuku i další rozvoj oboru. O pět let později se konala velká retrospektivní výstava *Zdeněk Kovář a jeho žáci* v Praze, Bratislavě, Zlíně a Košicích, která reflektovala téměř půl století designérské i pedagogické práce zakladatele oboru tvarování strojů a nástrojů – prvního svého druhu, který se systematicky věnoval výuce v oblasti průmyslového designu v Československu.

Po roce 1989 se vše radikálně změnilo. Rozpadla se struktura státem řízené společnosti, průmyslu i kultury. Zanikl Svaz čs. výtvarných umělců, byly rušeny obří koncerny, což znamenalo i konec jejich vývojových pracovišť a řady výzkumných ústavů – a s nimi i fungujících designérských pracovišť. Většina designérů starší generace odchází do důchodu, zatímco mladší usilují o co nejlepší uplatnění v nových podmínkách. Samotný Zdeněk Kovář se bezprostředně po listopadu 1989 stal v očích studentů a některých pedagogů nežádoucí osobou a byl okamžitě zbaven funkce a zaměstnání.

Kontinuitu a zároveň nový směr tak ve zlínském designérském školství představuje působení jeho žáka a od roku 1974 také asistenta Pavla Škarky, který po habilitaci obhájil v roce 1989 i profesuru a stal se vedoucím transformované katedry designu. V následujícím roce došlo k reorganizaci katedry tvarování strojů a nástrojů na katedru designu, v jejímž důsledku nakonec vznikly ateliéry strojírenského designu, designu výrobků a ateliér pracovního prostředí.

V nových podmínkách a po desítkách let obnoveném konkurenčním prostředí vznikaly i nové ateliéry designu na vysokoškolské úrovni – ať už na stávajících, restrukturalizovaných nebo zcela nově zakládaných vysokých školách. Dosud monopolnímu postavení zlínské katedry tak začaly v době

Školní práce z 80. let.
Foto: soukromá sbírka.



„vysokoškolského boomu“ konkurovat nově zakládané ateliéry. I zde dominovali na místech pedagogů „Kovářovi žáci“: Zdeněk Zdařil (1946), Jan Zamazal (1944), František Burian (1948), Miroslav Zvonek (1955), Ladislav Křenek (1962), následně Ivan Linhart (1945), František Pelikán (1948–2016); pedagogickou praxi obnovil i Alexius Appl. A záhy se začali objevovat i studenti s prvními profesionálními designérskými zkušenostmi.



1
Pohled do retrospektivní výstavy Zdeněk Kovář a jeho žáci ve Valdštejnské jízdárně, 1987.
Foto: KGVUZ.



2
Tříčlánková asynchronní tramvaj KTM 10008 Astra, vývoj INEKON Praha, výroba Škoda Dopravní technika, Plzeň, design Ivan Linhart, 1995.
Foto: NTM.

Školní práce z 80. let.
Foto: soukromá sbírka.



POZNÁMKY

- 1 Dějinám zlínského průmyslového designu v letech 1918–1992 se věnovaly dvě etapy v rámci výzkumného projektu NAKI II „Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl“, jejichž výstupem byly výstavy a kritické katalogy Rozum versus cit a Rozum versus cit2: Vít Jakubíček – Zdeno Kolesár (ed.), *Rozum versus cit: Zlínský průmyslový design 1918–1958*, Zlín, 2019. 112 s.; Vít Jakubíček – Zdeno Kolesár (ed.), *Rozum versus cit2: Zlínský průmyslový design 1959–1992*, Zlín, 2021. 123 s.
- 2 Albert Kutal, Výtvarný Zlín a Hodonín, *Meziaktí*, 1940, 17. 12. , s. 22–23.
- 3 Například Ludvík Ševeček, Škola umění ve Zlíně – Německý Bauhaus ve školské praxi Baťova Zlína, *Prostor Zlín*, 1998, č. 1, s. 3–6.
- 4 Blíže o principech a uplatnění Příhodovy metody ve Zlíně viz Tomáš Kasper a Dana Kasperová, „Nová škola“ v meziválečném Československu ve Zlíně, Praha 2020, s. 175–183.
- 5 O dalších aktivitách Studijního ústavu včetně pořádání odborných kurzů viz Alois Glozar, Studijní ústav ve Zlíně – Příklad mnohoúčelové kulturní instituce, in: Ludvík Ševeček, Marie Zahrádková (eds.), *Kulturní fenomén funkcionalismu*, Zlín 1995, s. 91–93.
- 6 Václav Vilém Štech, Výtvarná škola ve Zlíně, *České slovo*, 1939, 26. 2.
- 7 Tamtéž.
- 8 –ma. Praktické umělecké školení v Baťových závodech – Účel: Vychovávat podnikatele a vedoucí v uměleckém průmyslu. *České slovo*, 1939, 19. 6.
- 9 Jan Hrdlička – Šárka Papoušková et. al, *110 let strojírenství ve Zlíně: 1903–2013*, Zlín 2013, s. 6.
- 10 Po rozdělení Československa zkratka označovala Moravské akciové strojírny, jejichž těžišť v oblasti výroby radiálních vrtaček a soustruhů se přeneslo do nově vybudovaného satelitního města v Sezimově Ústí.
- 11 Bohuslav Ševčík, Do řad konstruktérů, *Technický rádce*, 1939, č. 1, s. 1.
- 12 Po budoucím úspěšném absolutoriu mohli vybraní nadaní jedinci navázat školou speciální, kde mohli společně se svými pedagogy pracovat na zakázkách.
- 13 Atraktivita soukromé Školy umění ve Zlíně, která se organizací a strukturou výuky pohybovala na pomezí střední a vysoké školy, neočekávatelně vzrostla po listopadu 1939, kdy byly na základě vyhlášky říšského protektora Konstantina von Neuratha v Protektorátu Čechy a Morava uzavřeny vysoké školy. Zlínská Škola umění, stejně jako Škola uměleckých řemesel v Brně nebo pražská Uměleckoprůmyslová škola (která se stala vysokou školou až v roce 1946) a odborné střední školy podobného zaměření, dávaly v tuzemsku jedinou možnost uměleckoprůmyslového studia až do konce druhé světové války.
- 14 H. Č., Soustruh jako umělecké dílo, *České slovo*, 1940, 5. 8.
- 15 Blíže viz Jan Pachner – Jan Roubal, Ruce pracovníků, *Časopis lékařů českých* (zvláštní otisk), Praha 1941.
- 16 Petr Denk, Procházka pátým Zlínským salonem, *Zlín – Velké vydání*, 1940, č. 22, 22. 5.; V. Ch., Ukončení pátého Zlínského salonu, *Zlín – Velké vydání*, 1940, č. 34, 21. 8. , s. 9.
- 17 Jan Handzel, Spolupráce umění s průmyslem, *Technický rádce*, 1940, č. 1, 31. 5. , s. 159.
- 18 Zdeněk Kovář, Historie a vznik detašovaného ateliéru VŠUP v Gottwaldově, in: Zdeněk Kovář – Lubica Zábranská, *100 let VŠUP v Praze a 25 let katedry tvarování strojů a nástrojů v Gottwaldově* (kat. výst.), Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze 1985, s. 6.
- 19 O. Věk, Výtvarné umění bude sloužit potřebám průmyslu, *Naše pravda*, 1946, č. 245, 23. 10. , s. 5.
- 20 Josef Kousal, Snahy umělců zdokonalit společnou práci, *Nový Zlín*, 29. 10. 1945.
- 21 Tato podmínka byla i později po zániku Školy umění vyžadována u uchazečů o studium průmyslového designu v ateliéru tvarování strojů a nástrojů Zdeňka Kováře. Vzhledem k faktu, že bylo školení na pozdější zestátněné Střední uměleckoprůmyslové škole Dr. Zdeňka Nejedlého pouze čtyřleté, nebylo jinak možné v tak krátké době dostatečně připravit studenty na komplexní problematiku průmyslového návrhářství, skládající se jak ze složky technické, tak především výtvarné.
- 22 VIII. Triennale di Milano se konalo od 31. 5. 1947 do 14. 9. 1947. Škola se trienále účastnila modely gumových hraček pro Fatru Napajedla navrženými Vincencem Makovským a fotografiemi jeho návrhu radiální vrtačky pro MAS v Sezimově Ústí. Další exponáty představovala skleněná láhev na likér od Luďka Havelky, návrhy obuvi vytvořené v ateliéru Jiřího Jašky a Evžena Drexlera, mramorové předměty od Jana Kavana a další návrhy Vincence Makovského a Zdeňka Kováře.
- 23 Návrhy motorové jednotky a tramvaje nebyly realizovány, zato s důležitou úlohou Sokolova, ale i Smetanova ateliéru a s návrhářskou účastí prakticky všech ateliérů VŠUP vzniklo kompletní řešení exteriéru a především interiéru salonního vagonu pro J. V. Stalina, který byl vyroben ve vagonce podniku Tatra Smíchov. Zpracováním kresebných návrhů, výkresové dokumentace a koordinace návrhářských prací byl pověřen tehdejší asistent profesorů Sokola i Smetany Stanislav Lachman.
- 24 V roce 1956 byl vedle řádného studia zaveden také dvouletý nadstavbový kurz, jehož cílem mělo být navýšení počtu průmyslových výtvarníků. Nicméně Zdeněk Kovář toto opatření kritizoval jako povrchní, vzhledem ke komplexnosti výuky vyžadované u průmyslových designérů. Blíže viz Zdeněk Kovář, Z historie školy, in: Zdeněk Kovář, *Výtvarná kultura výrobců* (kat. výst.), Oblastní muzeum jihovýchodní Moravy Gottwaldov, 1966, s. 9.
- 25 Díky této spolupráci také mohl do kopřivnického podniku nastoupit absolvent Miroslav Klíma a uherskohradištská Střední uměleckoprůmyslová škola byla oslovena pro barevné a tvarové úpravy vozu Tatra 603 pro bruselské EXPO 58. Blíže viz Úprava T603 pro Brusel. Archiv Technického muzeum TATRA v Kopřivnici, inv. č. P.–603.29.
- 26 Na výstavě byly kromě návrhů Vincence Makovského, Zdeňka Kováře, Gustava Hlávky a žáků ateliéru tvarování strojů a nástrojů prezentovány také studie posluchačů VŠUP z ateliéru Adolfa Benše, nebo návrhy vzniklé během působení Makovského u ústavu modelování při fakultě architektury Vysoké školy stavební v Brně. Mezi ně patřil například pojízdný rozhlasový přístroj Otakara Diblíka z roku 1952. Blíže viz Jindřich Chaloupecký, *Stroj a nářadí jako dílo výtvarné* (kat. výst.), Uměleckoprůmyslové muzeum v Praze 1953.
- 27 Z deníkových zápisů Zdeňka Kováře vyplývá, že zřejmě nejsilnější tlak k tomuto kroku byl v roce 1956, kdy na pozici rektora nastoupil Jan Spurný.
- 28 Do té doby z kapacitních důvodů přijímal maximálně čtyři posluchače do ročníku, po rozšíření se jejich počet prakticky zdvojnásobil
- 29 Viz Zdeněk Kovář (pozn. 24), s. 5.
- 30 Z projevu Františka Crháka na prvním mezinárodním sympoziu Československý průmyslový návrh, které se konalo na podzim 1968 v Oblastní galerii výtvarného umění v Gottwaldově. Archiv Krajské galerie výtvarného umění ve Zlíně.
- 31 Práce tzv. na volné noze byla umožněna pouze výtvarníkům přijatým do tehdejšího Svazu československých výtvarných umělců a umožňovala nejen daleko rozmanitější škálu řešených úkolů díky spolupráci s více podniky, ale zároveň nabízel i lepší finanční ohodnocení.
- 32 Zápis z porady 26. března 1964, archiv Františka Crháka (dále AFC), uloženo v Krajské galerii výtvarného umění ve Zlíně.
- 33 Fakulta průmyslového designu Vysoké školy uměleckoprůmyslové FPD VŠUP – novostavba Gottwaldov, sestavil František Crhák, duben–květen 1978, AFC.
- 34 Program a členění výuky na katedře průmyslového designu VŠUP, 1989, AFC.
- 35 Práci varšavských žáků Petra Tučného (J. Meisner a O. Rutkowski) – studii nové karoserie pro osobní automobil Warszawa, vyznačující se moderními tvary i progresivním dispozičním řešením, publikoval počátkem šedesátých let tehdejší Tučného spolupracovník Ivan Moucha v článku Automobil a karoserie v časopisu *Tvar*, č. 5–6, 1963, s. 168.
- 36 Jakýmiisi „stínovými žáky“ Petra Tučného se krátce před absolutoriem katedry tvarování strojů a nástrojů stali Pavel Škarka a Miloslav Šindler. Ti v letech 1966–1967 v rámci společné diplomové práce řešili návrh sady laboratorních přístrojů. Protože diplomovou práci bylo nutno řešit s (většinou vždy monopolním) výrobcem daného typu techniky, stalo se, že konzultantem Škarkovy a Šindlerovy práce se stal hlavní externí výtvarník podniku Laboratorní přístroje Praha, největší Kovářův konkurent Petr Tučný. Tandem adeptů designu s prof. Tučným následně navázal hlubší profesní i takřka přátelské vztahy, a jeho „lekce“ považovali oba pozdější designéři za zásadní přínos.

Design pohledem současnosti a „co s tím“

„Ikony, neikony a antiikony“ československého průmyslového designu

Jiří Hulák

Tato stať původně vznikla v roce 2018 jako samostatný článek, který měl uzavřít první etapu projektu Designěří v českých zemích a československý strojírenský průmysl.

Důvodem pro zpracování fenoménu „ikon“ v úvodní etapě výzkumu tohoto projektu a uzavření této etapy samostatným článkem byla snaha konkretizovat výběr výrobků či projektů k další etapě – výzkumu procesu vzniku příslušných výrobků, a zároveň podchytit charakteristický jev posledních zhruba dvaceti let, související s pohledem na design výrobků z předchozích desetiletí a jejich (převážně estetickým) hodnocením.

Ukázalo se ovšem, že pro publikování v podobě článku v některém z tuzemských recenzovaných periodik by následující text s obrazovým doprovodem byl plném rozsahu jen těžko uplatnitelný. Případné změny či radikální zkrácení, nutné pro přijetí článku pro úspěšné recenzní řízení, by totiž zcela zřejmě zkreslily původní zaměření a vyznění celé stati.

A naopak – její zařazení do této publikace může čtenáři poskytnout plastičtější obraz o průmyslovém designu v našich zemích, který není nikdy vytvářen jen působením samotných tvůrců a jejich práce.



←
Dobová fotografie
s automobilem Tatra 603,
druhá polovina padesátých let.
Archiv Národního technického muzea,
Sbirka oborové dokumentace.



„Ikony designu“ a současný pohled na svět

Co znamená „ikona designu“ – a proč?

Ikona designu, nebo dokonce designová ikona. Spojení, které je v posledních patnácti až dvaceti letech v našem prostředí, a především některých našich médiích, stále frekventovanější. Označuje svého druhu nespornou až nezpochybnitelnou kvalitu, jistý referenční vzor pro danou kategorii. Pojem ikona se ovšem v současné době může vztahovat i na osobu – omezíme-li se opět na oblast designu, pak tedy na osobu tvůrce-designéra.

Přední slovenský resp. „česko-slovenský“ teoretik a historik designu a vedoucí řešitelského týmu tohoto projektu Zdeno Kolesár připomíná, že v posledních letech nadužíváme některé termíny, a vše vyjadřujeme v superlativech. Dnes už nestačí být progresivní, ale musíme být nejprogresivnější. Ze začínajících zpěváků děláme superstar, všechno je kultovní – a podobně přehnaný je dle jeho názoru i samotný termín ikony.

Světová designérská scéna v době „před ikonami“

Veřejné či mediální oceňování nebo hodnocení estetických (vizuálních) kvalit (protože právě o ně u ikon obvykle především, ne-li výhradně, jde) není rozhodně novinkou designérské scény posledních dvou desetiletí. Zejména v americkém prostředí, především v souvislosti s činností newyorského Muzea moderního umění (Museum of Modern Art – MOMA), má absolutní i relativní hodnocení designu (estetických kvalit) výrobku téměř sedmdesátiletou tradici. Na podzim roku 1951 byla právě v MOMA otevřena výstava Eight Automobiles, jejíž exponáty byly vybrány na základě „jejich výjimečnosti po stránce umělecké i vztahu k aktuálním problémům designu cestovních automobilů.“¹

Právě designérská scéna USA v prvním poválečném čtvrtstoletí zásadním způsobem formovala vnímání moderního designu v celosvětovém měřítku. Zřejmě stejně výrazně, jako formovaly samotný poválečný design země jako Itálie, Německo nebo skandinávské státy.

Ostatně byla-li o několik řádků výše řeč o „designérech-ikonách“, je třeba na tomto místě připomenout, že také zde mají USA a MOMA zřejmě prvenství. Raymond Loewy, první skutečná hvězda mezi designéry (právě ono anglické star či superstar, přejaté z prostředí divadla, filmu či obecně zábavního průmyslu, tehdy sehrávalo stejnou roli jako dnešní výraz ikona), už v počátku své kariéry vystavoval v MOMA maketu svého vlastního studia – a alespoň na fotografiích – také sám sebe. Podobné postavení – vyhrazené mezi tvůrci, dnes zahrnovanými pod všeobjímající pojem designér, prakticky jen módním návrhářům – si mezi průmyslovými designéry vydobyl teprve po několika

desetiletích Philippe Starck. Ani on nebyl v počátcích své hvězdné kariéry nazýván „ikonou“. Zřejmě totéž platí i o jeho pracích z této doby, přestože se už stávaly důležitým ukazatelem estetiky a ztělesněním životního stylu lepší společnosti. Počiny designérské tvorby slavící úspěch na výstavách, stránkách prestižních magazínů nebo katalogů designérských soutěží a anket, si stále ještě vystačily s tradičními přídomky, používanými desítky, ne-li stovky let pro umělecká díla: chef-d'oeuvre, capolavoro apod.

„Ikony“ a individualita designérského díla

Zlom nastává zcela zřejmě na přelomu 20. a 21. století. Tehdy se například můžeme v poměrně rychlém sledu setkat se dvěma shodně zaměřenými publikacemi téhož autora – Michaela Tambiniho. Obě nesou název Look of The Century. Druhá z nich, vydaná v roce 1999, ovšem navíc, na rozdíl od prvního vydání z roku 1996, ještě sousloví Design Icons of The 20th Century. Mimochodem, právě v této době se v jazykových či výkladových slovnících objevuje u pojmu „ikona“ další význam, pocházející z uživatelského prostředí osobních počítačů. Ikonka – obecně srozumitelný znak, symbol, jehož jednoduchá podoba dostatečně jasně odkazuje na jev či fenomén, pro jehož adekvátní charakteristiku bychom jinak potřebovali několik slov nebo celou větu.

Konečně rok po vydání zmíněné druhé Tambiniho knihy přichází na trh zásadní počín v této oblasti, publikace Icons of Design. The 20th Century početného kolektivu autorů v čele s Volkerem Albussem, Reyerem Krasem a jedné z hlavních postav teorie a dějin designu přelomu 20. a 21. století Jonathanem M. Woodhamem.

„Na první pohled se zdá,“ píše v předmluvě Reyer Kras, „že ikony naší průmyslové kultury mají málo společného s ikonami řeckých a ruských pravoslavných kostelů, jejichž mystické a narativní obrazy vyzařují silné sdělení, zvláště těm, kdo jsou důvěrně obeznámeni s jejich bohatou symbolickou řečí. Proč je tedy slovo ikona“ použito pro charakteristiku jistých soudobých předmětů, a jak je možné, že je tento způsob použití tohoto slova obecně přijímán? Skutečně téměř každý je schopen jmenovat příklad něčeho, co může považovat za moderní ikonu. Je možné, že existuje určitá nejednoznačnost v určení hodnoty ikony a její funkce?“²

Publikace i její samotná předmluva přinejmenším naznačuje vyjmutí, ne-li vytržení jednoho „ikonického“ (tedy více či méně symbolického) objektu z dosud často anonymního množství dalších a dalších více či méně pozoruhodných nebo alespoň zajímavých realizací a projektů, vytvořených s podstatným zřetelem k estetické a většinou i funkční hodnotě výrobku (nebo naopak). Tento rozhodně nelze považovat za náhodný, naopak je možné jej zcela logicky spojit s aktuálním děním ve světovém vývoji designu. Individuální prezentace významných designérských počínů výrazně koresponduje s důrazem na individualitu tvorby, která se na přelomu osmdesátých a devadesátých let

projevila ve sféře designu (tehdy ještě spíše malosériových) výrobků. A tento důraz bezprostředně souvisí s vlivem postmoderny, která „dobyła“ design (tehdy spíše individuálně zhotovovaných) výrobků zhruba o desetiletí dříve. Namísto jakéhosi „dobrého standardu“, který byl jedním z hlavních, ne-li vůbec hlavním cílem modernistického designu od počátku spolupráce Petera Behrense pro AEG (1907) přes éru Bauhausu (zejména období 1923–1927) až po činnost Hochschule für Gestaltung v Ulmu a působení designérského oddělení firmy Braun.

Další změnou patrnou ve světovém měřítku v průběhu poslední čtvrtiny minulého století – přinejmenším stejně silně spojenou s rostoucím vlivem postmoderních tendencí – je dříve téměř nemyslitelné oceňování počínů vymykajících se novodobému (tj. modernistickému) „klasickému kánonu“. Zde sehrálo důležitou roli sběratelství, které se prakticky poprvé ujalo „slohotvorného úkolu“ a „vytvořilo“ sloh či (pseudo)styl zvaný art deco.

To vše ovlivnilo nejen estetická kritéria, ale i vnímání role užitého umění a designu vůbec.

A jak bude řečeno dále, tento trend nakonec zásadním způsobem ovlivnil i směřování tuzemské designérské scény.



Kdy(ž) ikony „mluví česky“

Česká designérská a teoretická (kurátorská) scéna před „vznikem ikon“

O české, potažmo československé designérské scéně v pravém slova smyslu (byť, vzhledem k dobové terminologii jen se zpětnou platností) lze mluvit v zásadě až od šedesátých let minulého století. Přestože české země lze do proudu evropské moderny zařadit už od přelomu 19. a 20. století, teprve o šest desítek let později se ustavila profesní a zároveň institucionální struktura, umožňující rozvoj běžné spolupráce designérů s průmyslem. Tuto strukturu tvořila designérská pracoviště přímo ve výrobních popř. vývojových podnicích či výzkumných ústavech, průmysloví výtvarníci tzv. ve svobodném povolání – členové svazu výtvarných umělců resp. výtvarníci registrovaní v Českém fondu výtvarných umění, a konečně Rada výtvarné kultury výroby (RVKV), poradní orgán vlády podřízený ministru (v době svého vzniku ministryni) spotřebního průmyslu, později ministru průmyslu a obchodu³ se s realizačním pracovištěm – Střediskem výtvarné kultury výroby (SVKV). Vstup do nové éry ostatně naznačuje i používání samotného výrazu design, přesněji řečeno průmyslový design, po vstupu RVKV do mezinárodní designérské organizace ICSID v roce 1966.

Tak de facto vznikla skutečná tuzemská designérská scéna, která se spolu se zvýšenou intenzitou tvůrčí práce samotných designérů vyznačovala důrazem na podporu, propagaci a osvětu současné designérské tvorby. A současnost českého designu byla také hlavním tématem pro tehdejší (ovšem nevelkou) teoretickou obec v oboru. Období druhé poloviny šedesátých let – případně, byť už s jistými výhradami, i počátek let sedmdesátých – lze tak považovat za dobu největšího vzepětí československého průmyslového designu hned v několika rovinách – tvůrčí, realizační, prezentační i teoretické. Právě tehdy se „urodilo“ nápadné množství mimořádných počinů v tuzemském designu výrobků – od žehliček řady ETA 211/212, ucelené řady mikrofonů a jejich příslušenství z valašskomeziříčského závodu podniku TESLA přes první typ skládací jízdního kola ESKA 622 nebo motocykl Jawa 250/350 UŘ-SST „Bizon“ až po dieselelektrickou lokomotivu T 478.3 („Brejlovec“), zemědělský traktor Zetor Crystal, hydraulické rypadlo DH-112, ofsetové tiskové stroje ADAST Dominant a Romayor a konečně terénní vysokozdvizný vozík DVHM 2522 T či proslulý vojenský cvičný proudový letoun Aero L-39 Albatros. K těmto realizovaným výrobkům je třeba přičíst nadějně projekty – opět v širokém spektru průmyslové výroby – které se z různých důvodů nakonec do výroby nedostaly: městský elektromobil EMA 1, pozoruhodný model z vývoje osobního automobilu Škoda 720, prototyp motocyklu ČZ 250 OHC, prototyp sektorové kuchyně z plastických hmot a další.

V téže době se rozvinula neméně pozoruhodná a záslužná ediční činnost (bulletin Design v teorii a praxi, reprezentativní dvojazyčný časopis CID), designérské soutěže ve spolupráci RVKV s různými výrobci, vznikaly putovní výstavy (Československý průmyslový design z let 1968 a 1969) průkopnické tematické výstavy a publikace (Milena Lamarová: Design a plastické hmoty, Uměleckoprůmyslové muzeum v Praze, 1972).

V době nastupující normalizace po rozsáhlých politických čistkách a výměnách na vedoucích pozicích na všech úrovních opět poklesl zájem výrobních podniků o design jako složku progresivního vývoje výrobků i prostředek k dosažení jejich lepší prodejnosti. Přesto se v mnoha případech podařilo průmyslovým designérům v době stále zjevnějšího technického a technologického zaostávání za „Západem“ vytvořit či udržet velmi dobrý standard estetické kultury technických výrobků.⁴ Jejich mnohdy nadčasové designérské řešení nebylo výsledkem pouze tvůrčích kvalit autorů, ale i vědomí, že od realizace prototypu k sérové výrobě může uplynout příliš dlouhá doba na to, než aby bylo možné výrazněji dbát na aktuální světové trendy.

V rovině institucionální podpory designu se ovšem situace změnila k horšímu. O době, kdy byla rada výtvarné kultury výroby transformována a přejmenována na Institut průmyslového designu (IPD), píše Petr Švácha (který v RVKV a následně v IPD působil v letech 1966–1987), ve stati Od rady výtvarné kultury výroby:

Nová situace Institutu, nový ředitel a noví lidé, kterým svěřil vedoucí funkce – to všechno přineslo změny v činnosti této organizace a v jejím složení. Už termín „průmyslový design“, nebo někdy zkrátka jen „design“, který nahradil dřívější etymologicky názorné „průmyslové výtvarnictví“. Jak známo, v angličtině má toto slovo četné významy, a i ve smyslu „design“ jako návrh, projekt, znamená jakýkoli návrh a projekt včetně čistě technických, technologických a jiných. Přijetí nového termínu tedy přispívalo spíše k rozostření specifiky oboru, o který šlo, a ke zmatení jazyků. Od zmatení nepomáhalo ani bujně teoretizování; jenom těch diskusí, článků a výzkumných úkolů, v nichž se navrhovaly soupisy „kritérií průmyslového designu“! Lidé, přicházející řídit průmyslový design, se pochopitelně chtěli dovědět, co to vlastně je. Jiní, vybavení mozky spíše fantastickými než realistickými, jim vycházeli vstříc a vedení IPD jim dávalo zelenou. Design se alespoň na papíře stával něčím, co stojí nad vědou, technikou a uměním dohromady. Vznikaly nové odnože designu: agrodésign, design životního prostředí, design architektury a další. Byly řešeny výzkumné úkoly, na které měli po vzoru Haškova putimského strážmistra ti nahoře „čumět jako jeleni“.⁵

Podobná situace panovala také v teorii oboru, pro niž byly v sedmdesátých letech a počátkem osmdesátých charakteristické práce marxistických estetiků a teoretiků umění Zdeňka Kostky a Dušana Šindeláře. Syntetické zhodnocení vývoje oboru v minulosti či tehdejší současnosti bylo v tehdejší ideologicky jednostranně profilované společnosti nežádoucí, ne-li přímo nemožné.

Postupující stagnace ve znárodněném průmyslu se v průběhu osmdesátých let se ovšem nakonec promítla i do situace v praktické činnosti průmyslových designérů. Nebyly to jen sílící tendence režimních oborových struktur k ukončení činnosti designérů „na volné noze“ a jejich přechod do řádného zaměstnaneckého poměru (což však naštěstí, pravděpodobně jen díky změně politického systému v roce 1989, nebylo nakonec uskutečněno), ale snad především stále nižší možnost uplatnění designérů ve stagnující struktuře monopolních výrobních podniků s velmi sporadickými obměnami výrobního programu.

To vedlo k nikoli ojedinělému jevu v řadách průmyslových designérů: někteří dlouhodobě činní designéři, ale i mladí, často čerství absolventi jediného specializovaného vysokoškolského ateliéru, ateliéru tvarování strojů a nástrojů, se z designu technických oborů (v širokém spektru od malých elektrospotřebičů a svítidel přes dopravní prostředky až po těžké strojírenství apod.) na (řečeno dnešním jazykem) design interiéru, grafický design nebo výtvarnou tvorbu od užitě plastiky až po ryze individuální uměleckou činnost. Tato tendence byla přitom téměř v přímém protikladu k tomu, co se odehrávalo v československém průmyslovém výtvarnictví v průběhu padesátých let a počátkem let šedesátých. Tehdy začala spolupracovat s průmyslovými

Pohled do výstavy Víze a výrobky, věnované českému průmyslovému designu po roce 1989. Národní technické muzeum, 2002.





Repríza výstavy Z anonymity vystupuje František Crhák, VUT v Brně, 2007.

výrobci větší množství mladých architektů a absolventů sochařských, keramických, grafických a dalších ateliérů vysokých výtvarných škol nebo absolventů výtvarných škol (S. Lachman, F. Crhák, B. Míra, J. Tatoušek, V. Kasík, Š. Malatinec, A. Fuchs).

Právě tehdy, konkrétně v roce 1985, se ovšem v ediční řadě Výtvarné umění vydavatelství Odeon objevila průkopnická publikace, vzniklá po nucené přestávce ve veřejné odborné činnosti Mileny Lamarové. Dílo s nenápadným názvem Průmyslový design (shodným s podobně prospěšným a dodnes ojedinělým periodikem vydávaným Institutem průmyslového designu) přineslo, přes svůj nevelký rozsah a doslova miniaturní formát, vůbec poprvé krátké profily hned šestnácti českých průmyslových designérů tří generací s charakteristikou jejich tvorby a vždy dvěma fotografiemi vybraných realizací. Můžeme ji považovat za jistý přelom a zároveň jakýsi rozcestník v dějinách, teorii a především prezentaci (průmyslového) designu v tuzemském prostředí. Přelom v tom smyslu, že se zde širší veřejnosti alespoň potenciálně nabízí seriózní zařazení tvorby designérů spolupracujících především se strojírenským či elektrotechnickým průmyslem v intencích individuální autorské tvorby. Rozcestník pak proto, že sledování designérské tvorby daným způsobem vybízí

jednak k dalšímu zpracovávání této tvorby v celém rozsahu spolupráce designérů s tuzemskými průmyslovými výrobci, jednak k hlubší integraci světa designu, často svázaného s požadavky techniky a průmyslové výroby, se světem dějin a teorie výtvarného umění.

Samotná autorka, která rok po vydání Průmyslového designu publikovala ve stejné edici i formátu také titul Oděvní tvorba, mohla svou teoretickou činnost dovést teprve po r. 1989. Právě Milena Lamarová, sledující v této době designérskou tvorbu už především v intencích individuálních až soliterních tvůrčích počinů, patřila k předním zastáncům pojmu „autorský design“ v českém prostředí. To se plně projevilo v její účasti na publikaci a výstavě Signum design, připravené v roce 1999 kolektivem autorů, mezi nimiž kromě kurátorů a teoretiků mladší a střední generace nechyběla ani architektka Eva Jiříčná. Nedílnou a velmi důležitou složkou výstavy a publikace byly velkoformátové reprezentativní fotografie jednotlivých realizací a projektů, které je možné považovat za samostatná výtvarná díla.

Vrátíme-li se k onomu pomyslnému rozcestníku, je třeba zmínit se o zahájení činnosti oddělení průmyslového designu pražského Národního technického muzea v roce 1994. To od počátku sleduje činnost průmyslových designérů v technických oborech ve vazbě na průmysl i design jako činnost konkrétních, autorsky vyprofilovaných osobností autorskou tvorbu a s důrazem na celý proces designérské tvorby v těsné součinnosti s prací konstruktérů, technologů, popř. dalších členů vývojových týmů.

Jana (Johanna) Pauly, autorka koncepce oddělení a sbírky průmyslového designu a jeho první vedoucí v letech 1994–2004, začala vedle dlouhodobých výstav z dějin průmyslového designu, jakési „expoziční designu na etapy“⁶, zhruba po prvních pěti letech svého působení připravovat také monografické výstavy předních osobností českého resp. československého průmyslového designu u příležitosti jejich životních jubileí. Výstavy často takřka odtajňovaly klíčové osobnosti průmyslového designu ve strojírenském či elektrotechnickém průmyslu, osobnosti prakticky neznámé širší, někdy i odborné veřejnosti. V roce 1997 to byla výstava k 80. narozeninám Zdeňka Kováře, jednoho z prvních designérů v československém strojírenském průmyslu a zakladatele specializovaného školství v tomto oboru. Ta kromě výstavního prostoru Design centra ČR v Brně a Praze „navštívila“ i výstavní síň tehdejší Fakulty užitého umění a designu Univerzity Jana Evangelisty Purkyně,

Stanislav Lachman předvádí výhody žehličky ETA 211 na vernisáži první retrospektivní výstavy své tvorby. Národní technické muzeum, 6. 8. 2001.



a de facto tak zahájila prezentační činnost oddělení v prostředí českých vysokých škol s designéřskou výukou.

V tomtéž roce byl v rámci výstavy připravené ve spolupráci s Technickým muzeem Tatra v Kopřivnici zřejmě vůbec poprvé po své smrti připomenut stálý externí výtvarník Tatra František Kardaš (1908–1986), a zároveň představeny ve vzájemném sousedství práce tak odlišných designéřských osobností jako Pavel Hušek, Václav Král, Vlastislav Výborný a Jiří Španihel.

O čtyři roky později Jana Pauly koncipovala spolu se Stanislavem Lachmanem, mimořádně dlouhodobě činným designéřem monopolního výrobce československých elektrospotřebičů značky ETA, vůbec první výstavu tohoto dosud téměř anonymního tvůrce u příležitosti jeho osmdesátých narozenin. Zde se velmi šťastně propojila atraktivita tématu (tedy sériově vyráběných elektrospotřebičů

Vernisáž první retrospektivní výstavy Stanislava Lachmana v Národním technickém muzeu, 6. 8. 2001.



z padesátých až sedmdesátých let, známých ze všech československých domácností a zároveň do-
savadní anonymita tvůrce, který za většinou z nich stál) s dostupností unikátního materiálu (fotodokumentace i několik zachovaných originálních modelů a kresebných návrhů, které Stanislav Lachman poskytl a poté daroval do fondů oddělení průmyslového designu) i reálných výrobků (zapůjčení cenných předmětů z podnikové sbírky společnosti ETA). Takřka přes noc se změnilo povědomí veřejnosti o starší i nedávné historii jedné z neodmyslitelných součástí československých domácností, přesněji řečeno o roli průmyslového designéra na její podobu. Změnil se ale i život Stanislava Lachmana, který se stal až do konce svého dlouhého a naplněného života (1921–2011) vděčným objektem zájmu médií, a v roce 2007 byl při vyhlášení prvního ročníku cen Czech Grand Design uveden do síně slávy. Podobně přelomová byla výstava Otakar Diblík (designér), uvedená v roce 2004, tentokrát ve spolupráci s Vysokou školou uměleckoprůmyslovou v Praze.

Tyto a další výstavy iniciované a kurátorsky připravené Janou Pauly ve spolupráci oddělení průmyslového designu, případně za autorské spoluúčasti kurátorů ze spolupracujících institucí měly kromě vlastního „odtajnění“ předních osobností tuzemské (často spíše pomyslné) designéřské scény především zpopularizovat průmyslový design – jako samostatnou, svébytnou a díky svému mezioborovému „rozkročení“ i velmi zajímavou disciplínu. Mediální ohlas a dopad jednotlivých výstav či prezentačních akcí byl značně rozdílný. Velmi vděčné byly zvláště reprízy, resp. rozšířená podoba lachmanovské výstavy (s názvem Design československých elektrospotřebičů 1950–1980⁷) a brněnská repríza výstavy Diblíkovy tvorby. Díky iniciativě pořadatele – Fakultě architektury VUT v Brně – při její vernisáži defilovaly brněnskými ulicemi dopravní prostředky s Diblíkovým designéřským řešením včetně autokaru Š 706 RTO a dokonce elektrické lokomotivy S 489.0. Další obdobně koncipované výstavy významných postav českého, přesněji řečeno moravského designu, ale také zásadních osobností designéřské výuky v Československu, měly společenský ohlas o poznání nižší.

Zamyšlení nad tímto faktem se objeví ještě ke konci tohoto článku, nicméně jeden důvod je zřejmě nasnadě. Designéřská tvorba Stanislava Lachmana i Otakara Diblíka, resp. často velmi známé realizace designéřských návrhů těchto autorů, velmi dobře „zapadala“ do tehdy stále ještě módní vlny obliby designu přelomu padesátých a šedesátých let.



Elektrická lokomotiva řady 230 jako poutač k repríze výstavy Otakara Diblíka na Fakultě architektury VUT v Brně, 2004.

Koncept (a) ikon(y) na tuzemské scéně

Ke konci minulého století se v zahraničí objevil, mezinárodní proslulost získal a postupně všeobecně sílil další charakteristický trend – konceptuální tendence v designu. Zatímco postmoderní éra posunula chápání pojmu design k hranicím užitého umění, na samém sklonku 20. století se ujala tendence, balancující přinejmenším na hranici umění užitého a volného, s důrazem na mimoestetické, často spíše narativní kvality trojrozměrných objektů. Tu bylo možné sledovat už ve studentské tvorbě včetně tvorby některých (do) dnes nejrespektovanějších osobností českého designu, záhy pak v prvních prezentacích svého druhu, jako byla instalace prací mladých autorů Mléčná dráha na přehlídce Designblok 2003 v Míčovně Pražského hradu, a konečně zmíněné publikace Signum design či titulu Český design 1995–2000 Jiřího Pelcla.

V roce 2005 pak přichází na řadu další světový trend – první pokus o stanovení „ikonických předmětů“, v tomto případě samozřejmě se zaměřením na český design. Projekt s původním názvem Česká stovka – sto let, sto ikon designu se zaměřil na výběr „ikon“ z 20. století i tehdy právě uplynulých pěti století nového, přesněji řečeno z období 1910–2005.

„Držíte v ruce manuál českého designu a životního stylu. Věděli jste, že James Bond létal na českém letadle L 39 Albatros⁸? A že slovo „robot“ je českého původu? Nosíte kontaktní čočky? I ty jsou českým vynálezem. Také jen v Čechách najdete kubistickou architekturu a tolik světově proslulých sklářů. Baťa, Škoda, Eva Herzigová, Tatra, Semtex, Laterna Magica⁹ a Jawa – to vše a ještě více dali Češi světu během posledních sta let.“ – tak začíná předmluva projektu, který vešel ve všeobecnou známost jako 100 Czech Design Icons. Projektu, jehož hlavní aktéři, garant výstavy Tomáš Zykán a kurátoři i autoři publikace Tereza Bruthansová a Jan Králíček spolupracovali na výběru s jednotlivými konzultanty pro každé ze sedmi stanovených období.

Přestože o designu (ve smyslu návrhu pro výrobu) – jakkoli je tento termín použit dodatečně, můžeme mluvit i v českém prostředí už v souvislosti s ranou modernou přelomu 19. a 20. století, je první období, výmluvně nazvané Hra s krystalem vymezeno lety 1910–1925. Galerista Jiří Švestka vybral 11 „ikon“ prakticky výhradně v kubistickém stylu, vesměs zakázkových nábytkových realizací a užitekových interiérových předmětů, zhotovených podle návrhů Pavla Janáka, Josefa Gočára a dalších předních tvůrců, spojovaných především s fenoménem českého kubismu.

Následující období s názvem „Omámení funkcí“ (konzultantem byl majitel obchodu Modernista Janek Jaros), ohraničené lety 1920 a 1939, představuje kompletní škálu tvůrčích oborů, zahrnovaných dříve pod široký pojem průmyslové výtvarnictví, dnes pak pod doslova všeobjímající pojem design. Kvality jednotlivých realizací či jejich autorů jsou „časem prověřené“, což se týká fotograficko-typografického díla Abeceda Karla Teigehe, nápojového skla Aloise Meteláka, Ladislava Sutnara (z jeho prací je zde představena i jedna z četných

dřevěných hraček) i Ludviky Smrčkové, sedacího nábytku Jindřicha Halabaly i Ladislava Žáka či stolních pracovních svítidel firmy Franta Anýž stejně jako aerodynamického osobního automobilu Tatra 77. Určitými stylovými „exemplary“ daného období je pak fasáda obchodního domu Baťa od Ludvíka Kysely, obálka časopisu RED (opět Karel Teige) nebo plakát pro Osvobozené divadlo od Františka Zelenky. Konečně jsou zde představeny „čerstvé objevy“ – především obal na čokoládu Kofila, jehož autor Zdenek Rykr byl právě tehdy díky průkopnické výstavě „vytažen ze zapomnění“, a dále speciální sportovní provedení osobního automobilu Škoda Popular s označením Monte Carlo. To se právě tehdy stalo favorizovaným „designovým kouskem“ z minulosti značky, a především díky preferencím šéfdesignérů mladoboleslavské automobilky jím zůstává prakticky dodnes.¹⁰ Poslední dopravní prostředek, jemuž byl pro toto období přisouzen status „ikony“, motocykl Čechie/Böhmerland, byl nepochybně vybrán díky svému atypickému, kurióznímu vzhledu, neobvykle živé, „výtvarné“ barevnosti i tomu, že pojal na své předlouhé sedlo tři osoby.

Není jistě smyslem tohoto (nebo jakéhokoli jiného) článku poskytnout vyčerpávající přehled „ikon českého designu“ pro jednotlivá období, jak je zpracovává projekt 100 Czech Design Icons. V každém případě je ale zajímavé srovnání výběru, případně komentářů konzultantů dalších pěti částí. Designér a architekt Jiří Pelcl, tehdejší rektor VŠUP, vyslovil myšlenku, že v „jeho“ období (1940–1959, část nazvaná Labutí píseň), byl design zřejmě „angažovanější, /.../ srozumitelnější lidem a možná právě tím byl stylový, stylovější než současná designérská tvorba plná umělé intelektuální nadstavby pod dohledem médií.“

Pro další část s názvem Jarní euforie (1960–1969) se její garant, designér Jan Němeček, snažil „najít předměty, které měly možnost ovlivnit obecné vnímání estetiky a byly běžně dostupné. Měly to být ikony, jež vyčnívají z průměru a které každý nosí ve své vnitřní galerii celý život.“ K tomu podotýká, že „šíře výrobků byla tehdy značně omezená.“. Na otázku, „Našel byste něco z těchto let, co byste nazval typicky českým?“ Jan Němeček odpovídá: „Pro mne je typicky českým výrobkem polyetylenový kocour s harmonikovým tělem od paní Niklové. Je vtipný, výrazný, a přeci trochu v detailu těžkopádný. To je, myslím, pro český design dost typické.“

V obou posledních případech vytvořil konzultanti oborově prakticky vyčerpávající výběr (Jiří Pelcl 15, Jan Němeček dokonce 18) „ikon“ od grafiky i filmu přes užité umění až po design výrobků snad všech myslitelných druhů s minimálním opakováním nebo překrýváním jednotlivých oborů.

Michal Froněk, „druhá polovina“ studia Olgoj Chorchoj i vedení ateliéru Design III na pražské Umprum, se ujal garance nad obdobím 1970–1989 (název části Světlo na konci tunelu). Na otázku k výběru předmětů odpověděl: „Snažil jsem se o pokud možno co nejobjektivnější výběr předmětů, které v daném období normalizace kvalitně reprezentovaly vývoz z Československa“. Naopak za charakteristicky tuzemský výrobek považuje plastový sáček na



mléko. Kromě automobilu Škoda 110 R a cvičného letounu Aero L-39 Albatros reprezentují období „botasky“¹¹, varná konvice Kavalier (design Adolf Matura), nafukovací hračka-buvol Libuše Niklové, obálka časopisu ABC, obklady stěn trasy A pražského metra (konkrétně stanice Můstek), dále pak spíše exkluzivní realizace, jejichž zastoupení zřetelně koresponduje s (částečně oprávněným) dojmem stagnace kultury československé průmyslové výroby sedmdesátých a osmdesátých let.

Podobně vyznívá (a zřejmě podobnými úvahami je ovlivněn) výběr teoretiky a kurátorky designu Dagmar Koudelkové (tehdy působící v Design centru ČR) pro část Druhé podání (1990–1999), vedený „podle designérského návrhu, originality a technologických parametrů“. Ve výsledném výběru převažují práce autorů spojených především s grafickým, nábytkovým či interiérovým designem a příbuznými obory.

Ředitelka agentury Profimedia Jana Zielinski (tehdy Semerádová) na tutéž otázku odpověděla: Zejména podle osobnosti designéra. Současný design se nedá posuzovat podle časového přesahu nebo funkční osvědčenosti. Vybírali jsme proto design od mimořádných současných osobností a od nich pak to nejreprezentativnější a nejinnovativnější ze současné tvorby. Výběr „ikon“



z oblasti současného designu/pro kategorii „současný design“ byl ohraničen lety 2000 a 2005. Podílel se na něm rovněž kreativní ředitel společnosti Profil Media Jiří Macek, který na otázku „co je typicky české“ v rozhovoru uvedl:

„Typické jsou určitě materiály, které u nás designéři používají nejčastěji, protože jejich užití má u nás dlouhou tradici. Snad každý si tak v Čechách někdy navrhne něco z porcelánu nebo ze skla. A to včetně většiny domácností. Každý z nás je v Čechách totiž tak trochu designér, nebo spíš kutil. Doba, kdy to bylo jediné řešení, jak si splnit své představy, je však už naštěstí pryč.“

Výběr i odpovědi jednotlivých garantů zřetelně odráží nejen odlišnost jednotlivých period, ale i různý přístup k výběru „ikon“ i českému designu jako takovému.

Projekt „100 ikon českého designu“ procestoval díky spolupráci s Českými centry celou republiku i několik zemí světa, počítaje v to reprízu v prostorách brightonské univerzity, kde se vernisáže účastnil jako profesor této školy a vedoucí oddělení teorie designu sám Jonathan Woodham, nepochybně jeden z inspirátorů celého projektu. Přitažlivost „ikon“ – výrobků, prototypů, případně modelů nebo modelové návrhy rozměrnějších objektů bezpochyby umocnila nápaditá, atraktivní instalace Radima Babáka a Ondřeje Toboly (Hipposdesign).

Záběry z putovní výstavy 100 Czech Design Icons s prezentací „ikon“ minulosti i tehdejší současnosti (z vernisáže reprízy v prostorách univerzity v Brightonu, listopad 2005).

Vliv této putovní prezentace (a jejího katalogu) na domácí designérskou scénu následujících let je zjevný, čemuž napovídá například obliba automobilu Škoda Popular Monte Carlo, ale také kubistických forem a českého křišťálu, u nedávného vedení Studia Škoda Auto Design...

Pomineme-li každoroční hlasování v kategorii Síň slávy v rámci cen Czech Grand Design, probíhající nepřetržitě od r. 2007, dalším největším počinem na poli/v oblasti „konstituce ikon“ od doby „100 ikon českého designu“ byl v projekt stanice Českého rozhlasu Vltava Kánon 100 (2018). Šlo o jeden z četných projektů, které z různých úhlů pohledu připomněly sté výročí založení Československa. Jeho cílem byl pokus o určení klasického kánonu českého umění od založení republiky. Iničiátoři a autoři projektu chtěli inspirovat celospolečenskou rozpravu týkající se výběru i smyslu hledání klasických děl, a následně zjistit, co je z historie našeho umění nejživější, nejzajímavější pro dnešek. Co dnes vnímáme jako nejvýznamnější umělecká díla století.

Přenesme se tedy o třináct let dopředu.

„Ikonické“ nebo „kanonické“?

Výše citovaná slova obsahoval dopis, zoeslaný pro každou kategorii potenciálním účastníkům projektu z řad odborné veřejnosti.

V kategorii Design se do vítězné desítky na základě následného hlasování (jména nominujících nebyla zveřejněna) dostal čajový servis z varného skla podle návrhu Ladislava Sutnara, plastová hračka Kočička Libuše Niklové, váza Holínka od Maxima Velčovského, skleněnou fontánu navrženou Pavlem Janákem, polohovací křeslo (návrh Jindřich Halabala), aerodynamický automobil Tatra 77 (vývoj Hans a Erich Ledwinkovi, Erich Übelacker, 1932–1934), broušená mísa s víkem od Františka Víznera, tramvajový vůz Tatra T3 (design František Kardaš, prototyp 1960), nábytkový soubor Strip Collection (design Jiří Pelcl, 1999) a (blíže nespecifikované) koberce ze 30. let (autor Antonín Kybal).

Garantka kategorie Tereza Kozlová v diskusním pořadu (uspořádaném za účasti garantů kategorií Architektura, Výtvarné umění a Design a zveřejněným v sestřihu stanicí Vltava po vyhlášení výsledků) podotkla, že mezi vybranými díly podle jejího názoru chybí předměty denní potřeby, například žehličky nebo vysavače vyráběné podle návrhu Stanislava Lachmana. Uvedla ale rovněž, že v množství typů postupně vyráběných spotřebičů chápe obtížnost výběru jednoho určitého předmětu.

Ve finálovém hlasování posluchačů pak byla na první tři místa vybrána Tatra 77, tramvaj T3 a Sutnarův skleněný servis – tedy výrobky vyráběné alespoň malosériově, určené pro běžné používání nebo alespoň pro konkrétní účel.

Byl jsem rovněž požádán o nominace v kategorii Design. Vzhledem ke své dlouholeté specializaci jsem se od počátku omezil na design technických oborů. Tuto pro někoho potenciálně vágní kategorii je možné charakterizovat jako souhrn oborů, v nichž (navrhující) designér spolupracuje především

s konstruktérem, na rozdíl od designu nábytku, skla, porcelánu, textilu a dalších oborů, kde designér spolupracuje zpravidla především s technologem, a sám do jisté míry plní prakticky roli konstruktéra. Na rozdíl od kolegy Zdena Kolesára, který dodržel předepsaný limit deseti nominací napříč všemi myslitelnými obory od typografie až po dopravní prostředky a těžké strojírenství, jsem nakonec po řadě úvah, i konzultací odeslal s příslušnou omluvou seznam obsahující celkem 26(!) položek – vybraných výrobků československého průmyslu od svítidel přes elektrospotřebiče pro domácnost, radiopřijímače a další výrobky spotřebního strojírenství a elektrotechniky až po dopravní prostředky a stavební stroje, výrobků z období od počátku třicátých let minulého století do současnosti.



Ikony československého průmyslového designu – jaké jsou a „jak na ně“?

Každý, kdo čte výběr „100 ikon českého designu“ z roku 2005, případně jakýkoli jiný výběr nejlepších či příkladných děl nebo výrobků, se nutně alespoň na okamžik zamyslí nad vhodností či oprávněností výběru prakticky v každém jednotlivém případě. Ještě v daleko komplikovanější situaci se člověk ocitá, má-li sám nominace zpracovat. Navrhnout deset „kanonických“ předmětů/výrobků v oblasti českého průmyslového designu od počátku československého státu do jeho rozpadu nebo dokonce do současnosti, byť jsem od počátku omezil svůj výběr programově v souladu se svým odborným zaměřením, se velmi záhy ukázalo jako nemožné.

„Ikona“ a estetika

Po tomto zjištění, které se dostavilo velmi záhy, jsem se pokusil použít jako vodítko k výběru samotný název projektu. Kánon. V řečtině, z níž pochází, znamená měřítko, pravidlo či normu, a do světa výtvarného umění resp. trojrozměrné tvorby vůbec je uvedl podle tradice antický sochař Polykleitos. Jeho teoretický spis na toto téma se nezachoval, na rozdíl od sochy Doryfora, patřící k základním dílům v dějinách světového umění. Šlo o ideální zobrazení mužské postavy, a jeho základem jsou proporce – tedy poměr jednotlivých částí k celku a k sobě navzájem.

To zdánlivě neposkytuje pro daný úkol žádný klíč, ale právě v designu (stejně jako v sochařství, architektuře, ale i malířství a dalších „dvojměrných“ výtvarných disciplínách, jsou základem „opravdu nezpochybnitelné“ kvality proporce, tedy vzájemné poměrové vztahy jednotlivých částí celku k sobě navzájem a k celku samotnému. Důraz na kvalitu proporcí může pomoci upozornit na nenápadné, ale neprávem opomíjené realizace. Ovšem, naštěstí pro hodnotitele, je československý průmysl značně bohatý nejen na tvarově pozoruhodné, ale ještě více na proporčně zdařilé, ne-li příkladné výrobky napříč celým výrobním spektrem. A to většinou i tehdy, nebyl-li u zrodu toho kterého výrobku (alespoň podle dostupných informací) specialista na tvarové řešení. A dost často nepomůže ani rozdělení na jednotlivé kategorie. Při vědomém oproštění se například od citové náklonnosti k určitému stylu či tvarovému rejstříku lze totiž při podrobnějším průzkumu a úvaze jen těžko upřednostnit dejme tomu lokomotivu, letadlo nebo motocykl z třicátých, čtyřicátých či padesátých let.

1 Tvarová výjimečnost vyloučila řadě ETA 211/212 (návrh 1965, výroba 1967–1973) největší popularitu mezi žehličkami ETA z hlediska designéřského řešení. Jedna z „novodobých ikon českého designu“ získala publicitu po medializaci výstavy k 80. narozeninám Stanislava Lachmana v Národním technickém muzeu v roce 2001. Výrazná část veřejnosti ovšem považuje tuto žehličku za vrcholně neestetickou a (nebo) nefunkční. Tendence „rozdělovat lidi“ na nadšené příznivce a zapřísáhlé odpůrce je ovšem netradičně pojatým realizacím vlastní.

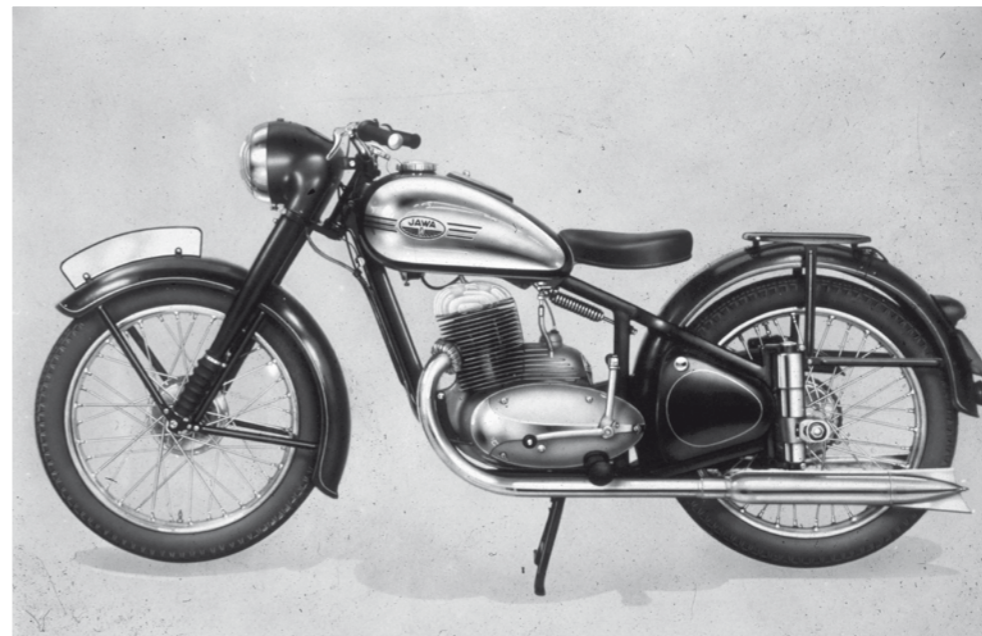
2 V řadě konvenčně řešených žehliček téže značky, vyvíjených ve spolupráci s tímž designéřem, uváděných na trh v rychlém sledu v letech 1967–1976, můžeme jasnou „ikonu“ určit jen velmi obtížně. Podle mimoestetických hledisek by to jistě byla ETA 219/220 (horní dvojice na druhém obrázku), vyráběná od roku 1972 přinejmenším třicet let v celkovém počtu podstatně převyšujícím desetimilionovou hranici. Srovnání prakticky kterékoli z nich z hlediska designéřského řešení se soudobou špičkovou zahraniční produkcí přitom napoví kvality designu elektrospotřebičů ETA, za nějž byl od přelomu padesátých a šedesátých let další dvě desetiletí zodpovědný Stanislav Lachman.

3 V řadě „obyčejných ikon“ zaujímá důležité postavení velmi rozšířený a oblíbený cívkový magnetofon TESLA B4. Ten si každý jistě vybaví v černo-bílo-šedé variantě s typovým označením na dvoubarevném plíšku. Té ovšem předcházelo první provedení zcela totožného tvaru skříňe, ovšem s barevností a grafikou prozrazující příbuznost s minulým typem Sonet B3 z počátku šedesátých let. Barevnost a zejména grafika pozdější, takřka jako klasické „bé-čtyřky“ naopak odkazuje na novější, byť pro jeho technické parametry méně oblíbený typ B5 (designéřské řešení tohoto typu i úpravy typu B4 Bohumil Míra).



1

4



4 Nahofe Jawa „Pérák“ (1946–1953), jedna z patnácti „ikon“ vybraných napříč všemi obory průmyslové výroby pro období 1940–1959 v projektu 100 Czech Design Icons. V textu je připomínáno především moderní technické řešení motocyklu, který se stal slágrem i na zahraničních trzích. Teprve u jeho nástupce, „tzv. kývačky“ (uprostřed vpravo), vyráběné od roku 1954, bylo dosaženo opravdu ladných tvarů, které bývají považovány za nadčasové, a ve své době vysoko převyšovaly světový standard (BMW R 26, uprostřed vlevo). Ale také přímý předchůdce, typ 175 z první poloviny třicátých let (dole), vykazuje vyvážené proporce umocněné střízlivou elegancí. Propagační fotomontáž naznačuje, že už předválečné vedení Jawy si bylo dobře vědomo estetické působivosti motocyklu.

2

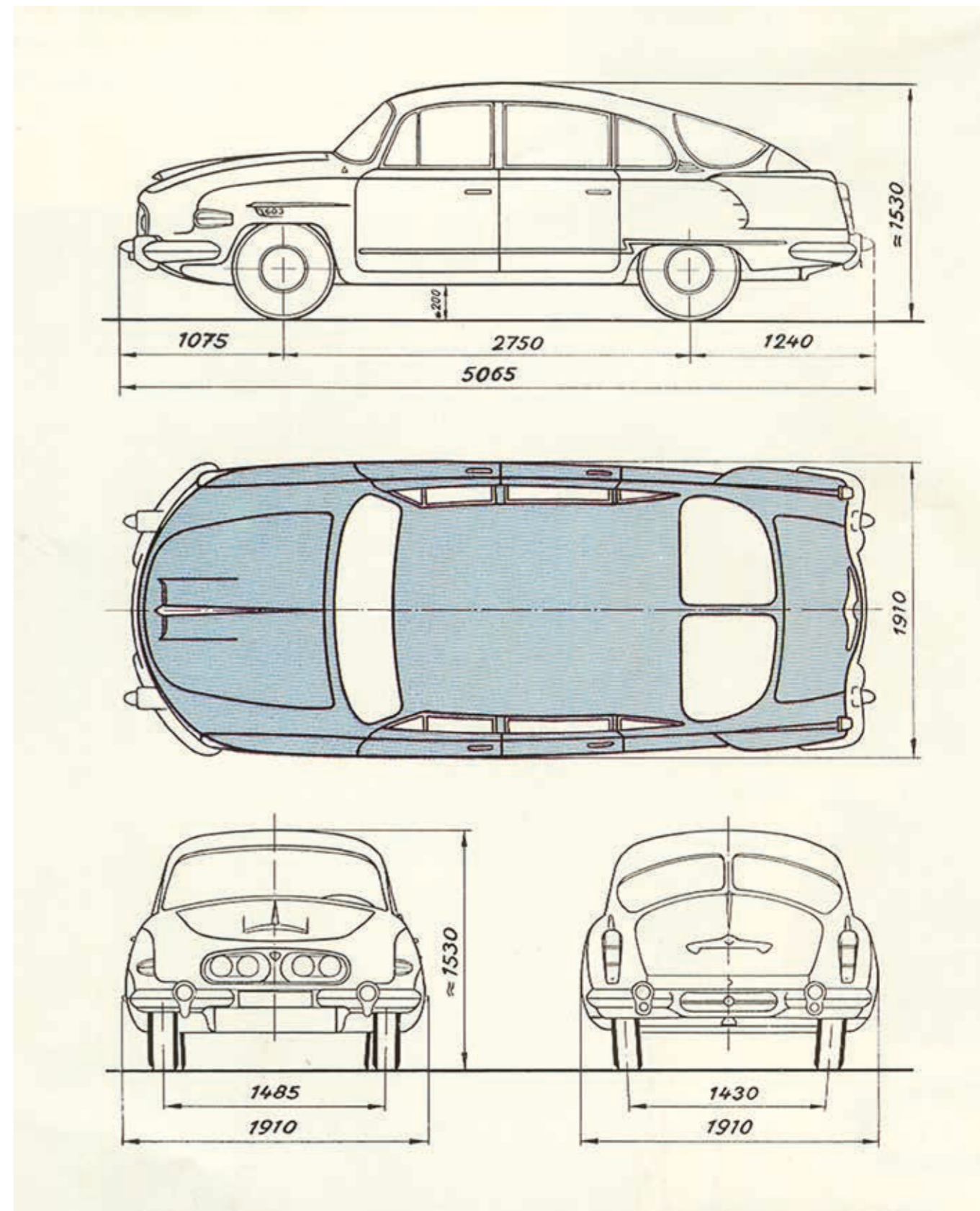
3

„Ikona“ a kontext

Jako vítaná pomoc se pak může jevit využití „nepochybných ikon“ – těch, které byly pro své estetické kvality vážené dávno předtím, než slovo „ikona“ vstoupilo do světa moderní vizuální kultury. Jejich „historický původ“ (původ v období, v němž se staly oceňovanými díly, nikoli nutně na období, kdy vznikly jako výrobky) je značně různý, stejně jako původ „třídní“ (narážka nikoli na společenskou vrstvu, pro niž byly určeny, ale na okruh, v němž byly prohlášeny za více či méně jedinečné). Tak máme na jedné straně co do činění s výrobky, které byly uvedeny na trh a propagovány ve třicátých letech, bezprostředně po druhé světové válce, ke konci padesátých let či počátkem let šedesátých, případně (především) s exkluzivní produkcí ze současnosti nebo z doby nedávno minulé. Na straně druhé jde o favority meziválečné avantgardy, historiků umění zaměřených na novější období, sběratelů mladší generace, případně designérů inspirovaných ve vlastní tvorbě určitými obdobími nebo stylovými tendencemi. Pokud ovšem začneme posuzovat tuto skupinu „ikon“ měřítky výrobků připomenutých v předchozí podkapitole, musíme se zákonitě zamyslet nad oprávněností (nebo přinejmenším zdrojem) jejich uznávání až adorace. Pokud zůstaneme u „ikon“ designu českého resp. československého, je nasnadě připomenout fakt, že některé „nejlepší“ objekty byly u nás ve své kategorii často i několik desítek let zároveň jediné. Při srovnání s evropským či světovým standardem pak můžeme dojít nejednoho překvapení. Naopak jiné, jejichž pozice může být občas napadána s poukazem na její „nespravedlivé nabytí“, při přímém srovnání se zahraničními realizacemi ob stojí přinejmenším velmi čestně.



Tatra 603 je často oceňována jako automobil nepochybné elegance a svými originálními tvary i netradičním technickým řešením vzbuzuje od svého vzniku trvale pozornost i v zahraničí. Některé záběry však mohou prozradit jisté „rezervy“ v proporčním vyvážení určitých partií. Namísto fotografií z různých úhlů je přitom možno použít například dobový čtyřpohledový náčrt vozu z továrního perspektivu. Podíl celkem tří různých tvůrců resp. jejich skupin (postupně František Kardaš a Vladimír Popelář, Zdeněk Kovář a konečně kolektiv karosářů kopřivnického vývoje) zřejmě nelze zcela zapřít.



1
Sunbeam Alpine (nahoře: výroba 1960–1968, na obr. provedení z let 1960–1963) byl jen jeden z několika britských sportovních automobilů kategorie do 1500 cm³, a vzhledem k silnému zastoupení výkonnějších konkurentů ve své třídě nebyl obchodně příliš úspěšný. Naproti tomu Škoda Felicia (dole: výroba 1959–1964, na obr. provedení z let 1959–1960) je, jako jediný stylový československý kabriolet či roadster ze „zlatých“ šedesátých let, všeobecně uznávanou „ikonou“. Srovnání tvarů karoserií obou vozů je ovšem podnětem k zamyšlení...

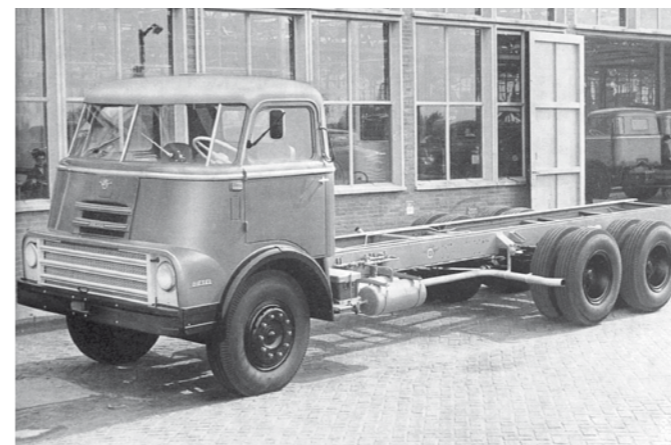
2
Československé nákladní automobily z konce padesátých let a počátku let šedesátých let měly dobrou pověst i v zahraničí. Doma ovšem vzbuzovaly, především vzhledem k monopolnímu postavení jejich výrobců, spíše pocit uniformity a nezajímavosti domácí produkce. Ve srovnání se soudobými výrobky renomovaných světových značek ale vynikne ucelené, střídme a zároveň vytříbené tvarové pojetí. V levé řadě shora automobily MAN, DAF a Ford, vpravo nahoře Tatra 138, pod ní Škoda/LIAZ 706 RT, dole prototyp nákladního Praga N 540 s kabinou LIAZ.

Foto: Národní technické muzeum, archiv J. Hery a archiv autora.



1

2





Prof. František Crhák ve své pracovně. Fotografie z katalogu k výstavě f.c. – z anonymity vystupuje František Crhák (Národní technické muzeum, Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, 2006).

„Ikona“ a náhoda?

Zřejmou nepředvídatelnost, ba nevyzpytatelnost nabytí či nenabytí „statusu ikony“ ukazují příklady rozdílných „mediálních osudů“ protagonistů historie československého průmyslového designu. Zatímco Stanislav Lachman, stejně jako Otakar Diblík, se brzy po retrospektivní výstavě stal doslova legendou československého designu, František Crhák a jeho designérský odkaz se podobného postavení (alespoň mimo zlínské prostředí/zlínskou designérskou scénu) nedočkal(y).

Nabízí se tedy otázka: Kde leží hranice potřebná k dosažení „ikoničnosti“, tedy hranice mezi ikonou a „neikonou“? Je základní podmínkou „silný vizuál“, jímž jsou v případě Stanislava Lachmana notoricky známé elektrospotřebiče pro domácnost, zejména z „kultovních“ padesátých let či počátku let šedesátých, u Otakara Diblíka už jeho samotný zevnějšek s bujnou (byť vzadu pečlivě zastřiženou) kšticí, bohatým plnovousem a „zlým“ výrazem? Je v případě Františka Crháka překážkou podobné „ikonizace“ jeho poněkud konformní výraz, nebo přílišná „obyčejnost“ jeho realizací?

1-2



1 Portrét Otakara Diblíka použitý v tiskových materiálech k výstavě Otakar Diblík/designer (Národní technické muzeum, Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, 2004).

2 Oficiální fotografie Františka Crháka z osmdesátých let před stěnou z kovových prvků podle vlastního návrhu za budovou katedry tvarování strojů a nástrojů ve Zlíně, tehdejším Gottwaldově z doby realizace výstavy a vydání katalogu. Mohlo by dílo resp. osobnost Františka Crháka vzbudit větší ohlas při použití těchto fotografií?

3 František Crhák (s klarinetem) při přátelském muzicování na přelomu šedesátých a sedmdesátých letech (vpravo s harmonikou Zdeněk Kovář).

3



**„Ikony–neikony“ aneb pozoruhodné počiny
československého designu na okraji „světa ikon“**

Převážná většina „ikonických objektů“ jejichž největší publikovaný výčet můžeme najít ve zmíněné 100 Czech Design Icons, je datována zhruba do období 1955–1965. Výrobky druhé poloviny šedesátých let, resp. z přelomu let šedesátých a sedmdesátých, už často vzbuzují u širšího i užšího publika nejednoznačné, rozmanité až protichůdné reakce. Důvodem jsou zřejmě netradičně pojaté, většinou výrazně hranaté tvary, případně i klesající kvalita technologického zpracování těchto výrobků. Právě tehdy – mimochodem v době asi největšího tvůrčího vzepětí československého designu v technických oborech – vzniklo ovšem větší množství pozoruhodných designérských počínů, mnohdy ve své době také oceňovaných přinejmenším v kruzích odborné veřejnosti. Dnes tyto realizace mnohdy přesto stojí na okraji zájmu veřejnosti, nebo, přesněji řečeno, vlivnějších médií.

Soubor mikrofonů a příslušenství TESLA, výroba TESLA Valašské Meziříčí, design František Crhák, druhá polovina šedesátých let. Jeden z četnějších příkladů „kultivačního“ působení průmyslového designéra v době, kdy výrobky československého průmyslu začaly trpět zpožděním za „západem“ v ryze technických parametrech, zde navíc v podobě ucelené řady.

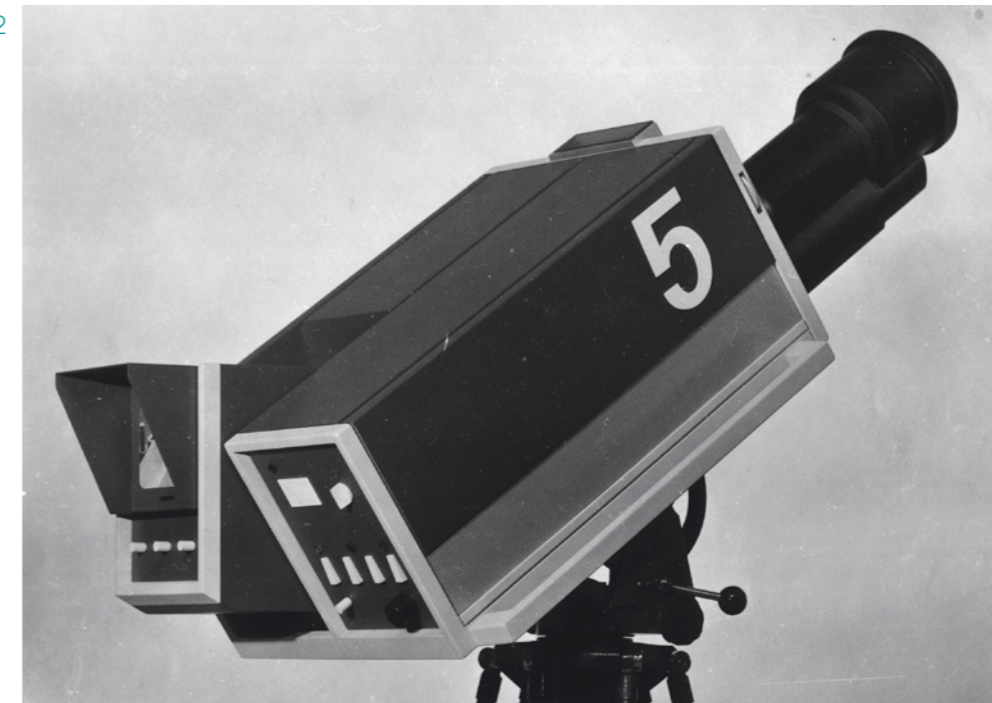


1

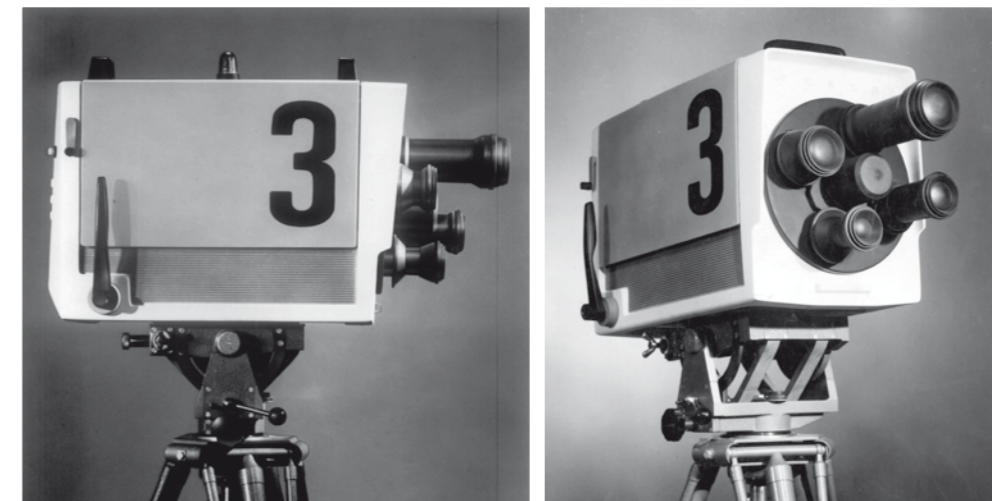


1 Sada spínačů pro Elektropřístroj Praha, design Jan Tatoušek, 1969. Velmi nenápadná realizace, ve své době vzhledem k doslova masovému rozšíření snad až zatracovaná. Přesto její vznik znamenal doslova revoluci – tvarově velmi vytříbené, hodnotně působící a ergonomicky i sémanticky velmi pečlivě zpracované ovládací prvky nahradily předchozí řadu „bakelitových“ páčkových spínačů.

2



2 (Shora) designérský návrh televizní kamery TKO 311 z roku 1967 na první pohled zaujme (zřejmě ne však zcela v pozitivním smyslu) asi především hranatými až krabicovitými tvary. Novátorské pojetí vynikne i ve srovnání s předchozím návrhem typu TKO 301 Milana Miška (které však bylo podobně přelomové v kontextu tehdejšího řešení stejného druhu výrobků). Základem doslova revolučního designérského řešení typu TKO 311 byl zcela „mimoestetický“ nápad oddělit „teplé“ elektronické komponenty od „studených“. Výsledný efekt byl značný: nižší těleso kamery přineslo mimo jiné snížení těžiště, a změna dispozice umožnila použití výklonného hledáčku.



Motocykl Jawa UR – SST, známější pod názvem Bizon, další příklad výrobku, jehož designéřské řešení rozděluje lidi na zapřísáhlé přívržence a odpůrce. Charakteristické rysy v každém případě nezaměnitelného vzhledu tohoto stroje nelze rozhodně pochopit bez kontextu. Jde totiž, řečeno dnešním jazykem, o důkladný redesign tvarově zastaralého, roky vyvíjeného motocyklu tzv. unifikované řady. Designér Jan Tatoušek motocykl radikálně „odstrojil“, navrhl zcela nový tvar předního světlometu a krytu palivové nádrže. „Hlučné místo“ vzniklé po sejmutí staré tzv. velké cestovní kapotáže, módního prvku z počátku šedesátých let, využil pro montáž teleskopicky stavitelných řídítek. Ta umožňovala lepší (a stylovější) zvládnutí cestovní i sportovní jízdy na jednom a toméž stroji. Foto: Národní technické muzeum, archiv Jana Čejchana a archiv Jana Tatouška.



Ikony designu a „technologie ikonizace“

Zdeno Kolesár (v obecném povědomí známý především jako autor několikrát vydaných Kapitol z dějin designu první publikace svého druhu v bývalém Československu) se osobně domnívá, že nemá příliš velký význam zabývat se tím, proč se ta či ona „ikona“ stala vyhledávaným exponátem světových muzeí a galerií, nicméně připomíná, že původ jejich „ikoničnosti“ je velmi rozmanitý.

Některé z nich vznikly takřikajíc „zdola“ – užitkové předměty, které se osvědčily jako optimálně funkční, navíc finančně dostupné, a konečně si získaly oblibu i díky jisté estetické působivosti. Jako produkt „demokratické tvorby ikon“ považuje například židli Thonet č. 14 (výroba od r. 1859), mezi dopravními prostředky pak (téměř přesně o sto let mladší) malý osobní automobil Fiat 500 (výroba 1957–1972).¹² Naproti tomu další z „ikon“ v širším slova smyslu, patřící potenciálně do stejné kategorie jak Fiat 500 – tříkolové motorové osobní vozidlo Velorex nebo východoněmecký Trabant – považuje spíše za výraz nostalgie za staršími časy.

Vrací se ovšem ještě k „thonetce“ s tím, že „ikonický“ status určitého výrobku zesiluje, ne-li vytváří, řada následovníků – výrobků dalších generací, které na tento původní výrobek bezprostředně navazují. Ikonou se může stát zcela zřejmě výrobek, který neplní základní užité funkce, má však charakter svého druhu plastiky, výtvarného díla, fotogenického objektu, který se velmi dobře vyjímá na stránkách lifestylových časopisů. Tím ostatně odkazuje na původní význam slova ikona – tedy obraz. Konkrétně můžeme uvést nejen ruční odšťavovač Juicy Salif, zřejmě nejslavnější dílo Philippa Starcka, o jehož sporné funkčnosti a zároveň nepopiratelné „sošnosti“ bylo již řečeno i napsáno mnoho (navíc lze tomuto objektu případnou diskutabilní funkci odpustit také vzhledem k nevelkým rozměrům). Příkladem mohou být i jiné práce neméně slavných autorů, u nichž by funkčnost měla být přinejmenším na stejném místě jako vzhled výrobku. Sám Zdeno Kolesár tvrdí, že na židli Air, navržené Jasperem Morrisonem, jedné z nejmedializovanějších realizací nábytkového designu posledních dvou desetiletí, kterou před několika lety získal, vydrží sedět maximálně 30 minut. Stejně jako na dalších typech navržených stejným autorem, které bylo možné zhlédnout i vyzkoušet na jedné bratislavské výstavě. K posezení tu byly ovšem k dispozici naopak „designové popelky“ – běžné židle ze dřeva, překližky či umakartu, které ovšem často nabízejí velmi dobré sezení resp. ergonomické parametry.

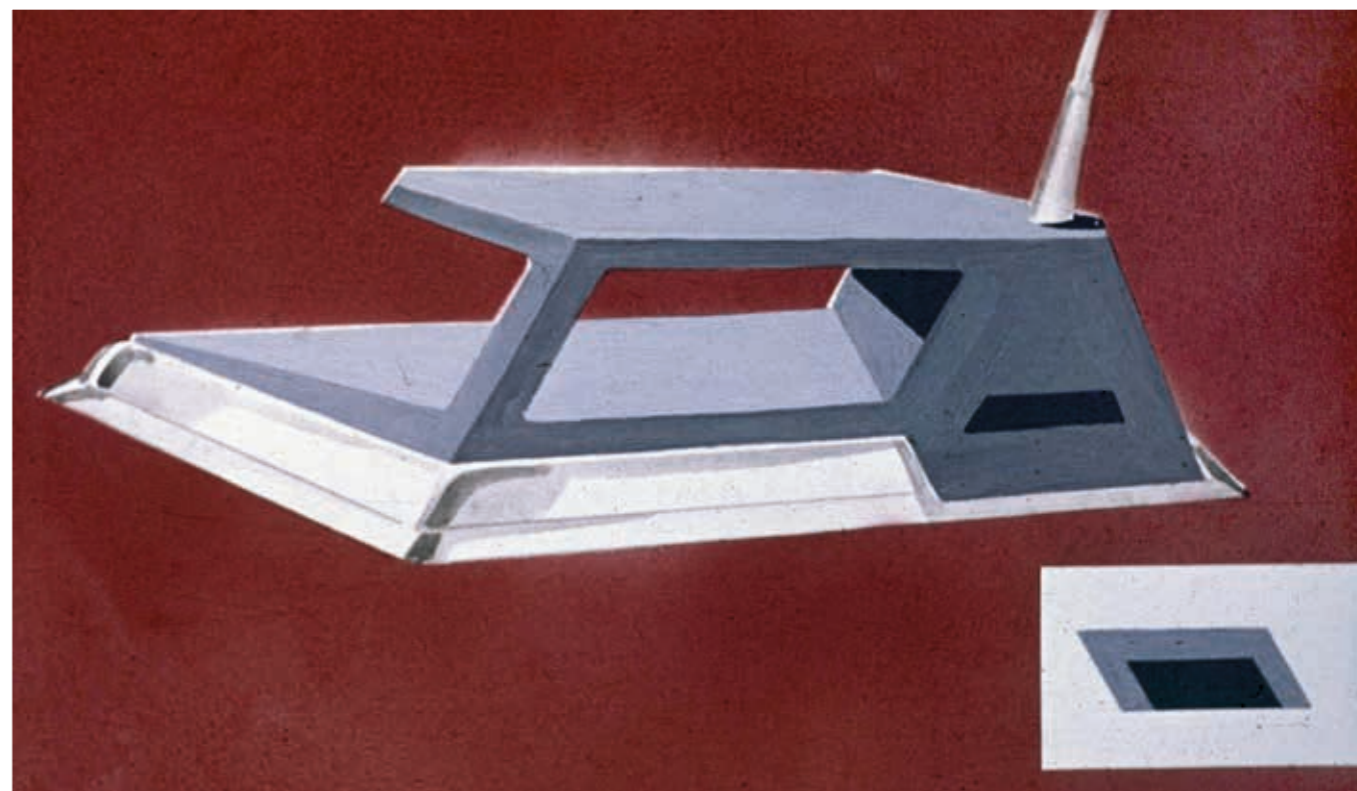
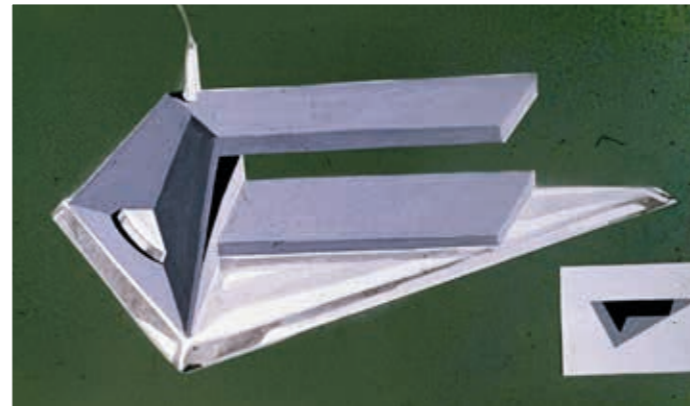
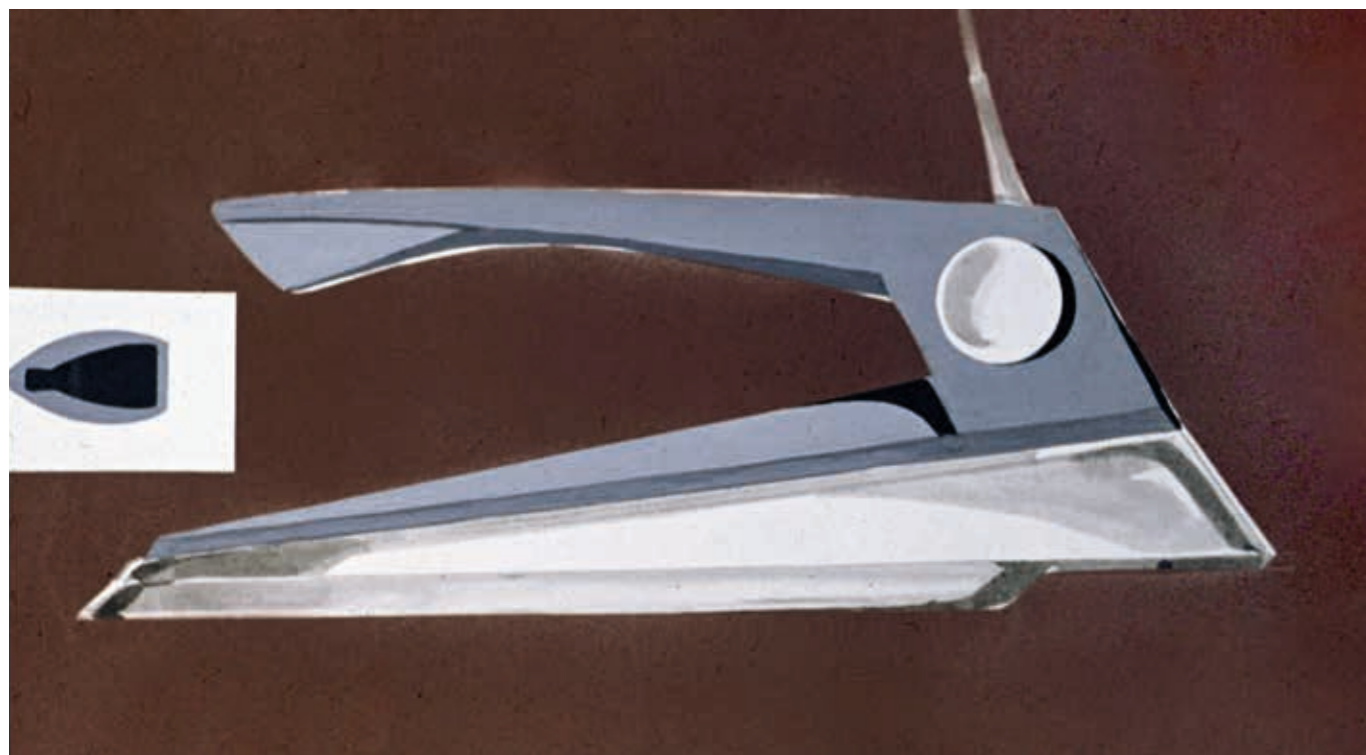
To samozřejmě nemíří k případnému závěru, že výrobky navrhované špičkovými designéry se zaměřením na estetiku nemohou mít vysokou funkční hodnotu. Je to spíše jakási nápověda, že „ikonizace“ výrobků známých značek nebo prací věhlasných autorů je především marketingově motivovaný mediální proces pracující v první řadě s vizuální působivostí výrobku. V některých



případech může být „spoluautorem“ výrobku jako „designové ikony“ dokonce i fotograf resp. příslušný umělecký ředitel.

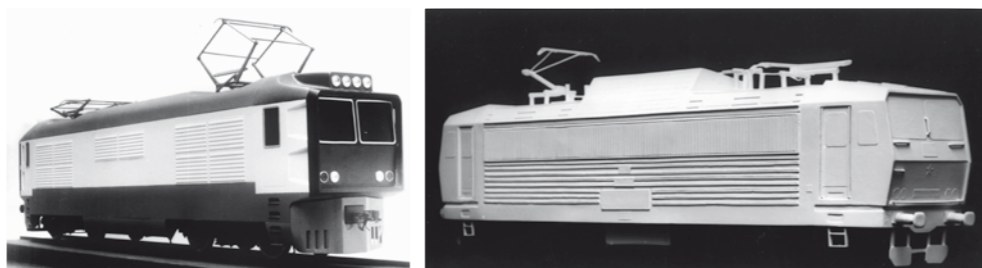
V této souvislosti je namístě připomenout zřejmě vůbec nejvlivnější osobnost v oblasti komerční a spotřebitelské kultury, potažmo propagandy, zakladatele moderních PR Edwarda L. Bernayse (1891–1995). Tomu se na základě, řekněme, obrazově-verbální kampaně, podařilo nejen přesvědčit americké ženy, že kouření cigaret (dosud pro ženy v USA společensky zcela nepřijatelné) je výrazem jejich svobody a paradoxně také ženskosti, ale i spotřebitele, že je žádoucí kupovat si ne výrobky, které člověk potřebuje, ale které chce: předměty, po nichž třeba jen skrytě touží.

Ukázka designérských studií k vývoji žehličky ETA řady 211/212. V tomto případě se Jané (Johanně) Pauly, ať už jako kurátorce retrospektivní výstavy Stanislava Lachmana (2001) i spoluautorce expozice Technika v domácnosti (2012), podařilo zpopularizovat nejen samotný výrobek, ale také jeho funkční kvality i kresebné návrhy z počátku jeho designérského řešení. Funkčnost, ale i proces vzniku výrobku se tak alespoň pro část veřejnosti stal stejně podstatnou složkou designérských kvalit jako samotná estetická hodnota.
Foto: Národní technické muzeum.



Elektrická lokomotiva tzv. univerzální řady, vyvíjená na přelomu 70. a 80. let ve srovnání s předminulou generací, obdivovanou „laminátkou“ realizovanou podle návrhu Otakara Dělíka (nahore), bezprostředním, z hlediska designu přechodným předchůdcem (vlevo dole) i soudobou lokomotivou italské výroby (vpravo dole). Uprostřed vlevo návrh Václava Kasíka se speciálním řešením předě, vytvářející při jízdě vzduchovou hmotu, odpovídající přídi zaobleného aerodynamického tvaru, vpravo definitivní návrh podnikového designéra plzeňské lokomotivky Jaroslava Srba.

Foto: Národní technické muzeum, archiv autora.



Proces vzniku „ikon“ vs. proces vzniku výrobků

Z výše uvedených důvodů tedy má smysl ptát se, jak a proč „ikony“ (ne)vznikají. V hledání odpovědi ovšem musíme postupovat často individuálně. Na základě takového zkoumání většinou dospějeme k dalšímu klíčovému slovu, slovu dnes snad ještě módnějšímu než samotný pojem „ikona“. Je to všudepřítomné slovo „příběh“, které dnes prostupuje nejen zábavní kulturou a prakticky veškerou publicistikou, ale je velmi frekventované např. i v muzejnictví. Jde ovšem často o příběh „zástupný“, a opět v souladu s dnešním důrazem na individualitu velmi individuální, lépe však řečeno parciální.

Je to většinou historie spojená s konkrétním předmětem (často jedním exemplářem sériově vyráběného typu předmětu, a zároveň s konkrétní osobou uživatele. Na rozdíl od již dříve oblíbených „dotýkaných“ předmětů, jimž dodalo jedinečnost používání slavnou osobností, spočívá dnešní chápání příběhu v příběhu samém, v němž figuruje sice rovněž konkrétní, ale často libovolná osoba. A samotný příběh často spočívá pouze v tom, že tento předmět v konkrétním roce kdosi zakoupil, řadu let jej používal, a nakonec daroval do muzejních sbírek. Je podivuhodné, že právě tyto příběhy předmětů jsou upřednostňovány před příběhy většinou daleko zajímavějšími – příběhy vzniku předmětů. A to i tehdy, jde-li, jak už bylo řečeno, o výrobky sériové. Příběhy vzniku předmětů mají často skutečně téměř literární děj s mnohými zápletkami. Jejich hlavní hodnota je však jiná.

Za prvé: umožní poznání procesu vývoje konkrétních výrobků, čímž mohou přispět k odhalení zákonitostí vývoje v jednotlivých průmyslových podnicích či celých odvětvích (pokud takové zákonitosti vůbec existují).

Za druhé: popularizací takového příběhu – tedy procesu vzniku (vývoje) předmětu – zasvětit diváka do vzájemných vztahů mezi jednotlivými etapami vývoje resp. jejími výstupy. To pak může vést k lepšímu pochopení toho, proč určitý předmět vypadá právě takto, přestože nemusí na první pohled vykazovat dnes tak žádané „ikonické“ kvality.

Právě tuto cestu zvolili účastníci projektu Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl, jehož další etapou byl výzkum procesu designu strojírenských výrobků.



Příloha: hlasování v anketě ČRo Vltava Kánon 100, duben 2018

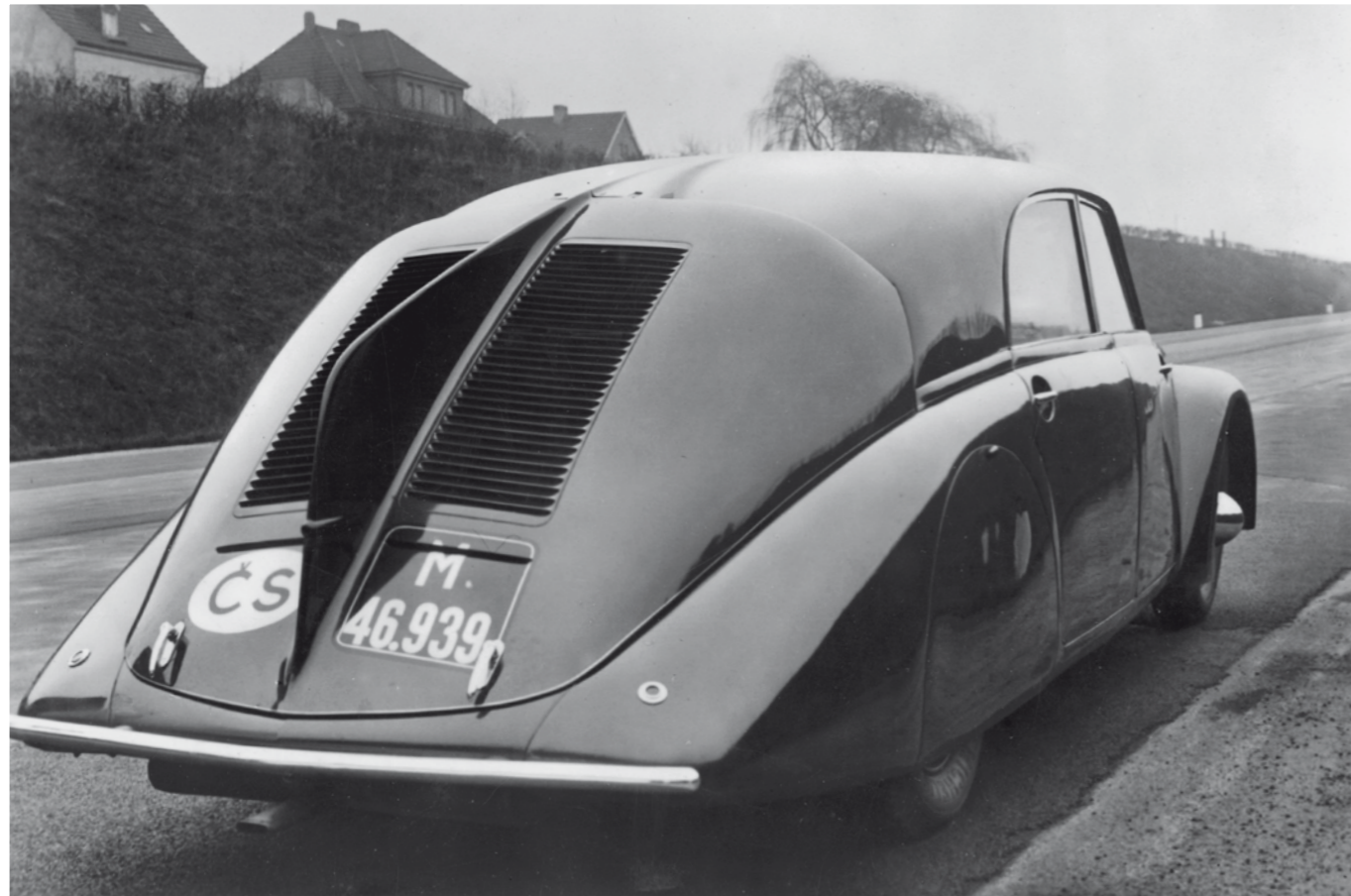
Kánon 100 – Design století

Nominuje: Jiří Hulák, Národní technické muzeum

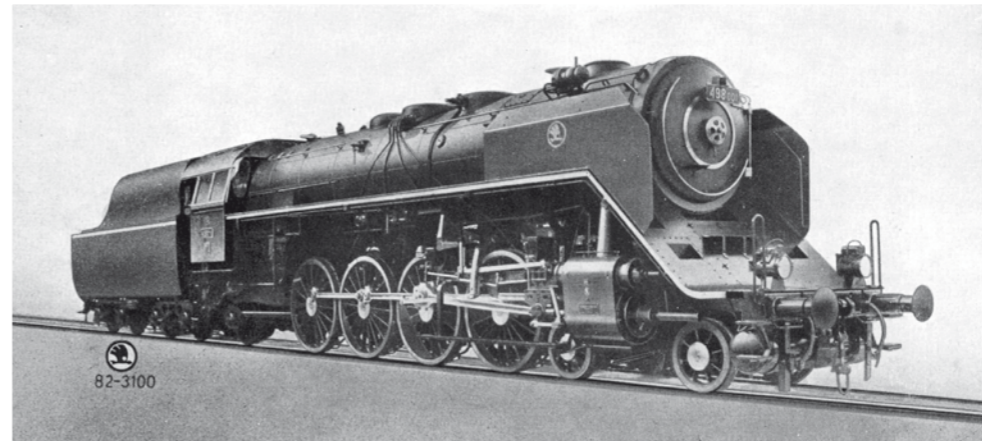
Poznámky: Výběr podstatně překračuje stanovený počet. To odráží především značné bohatství pozoruhodných designérských návrhů resp. jejich realizací i takřka unikátní záběr průmyslu nevelkého Československa prakticky doslova od špendlíku po lokomotivu. Důraz byl kladen na výrobky nadčasových kvalit, většinou také přelomových počínů významných i v mezinárodním měřítku. Zahrnuty jsou téměř výhradně výrobky, na jejichž vývoji designér spolupracuje nejen s technologem (jako je tomu např. u designu nábytku, skla atd.), ale i s konstruktérem či hlavním projektantem technické stránky výrobku.

¹
Stolní lampa IAS, typ 5972,
návrh Jaroslav Anýž,
výroba Franta Anýž, Praha,
kolem r. 1930.

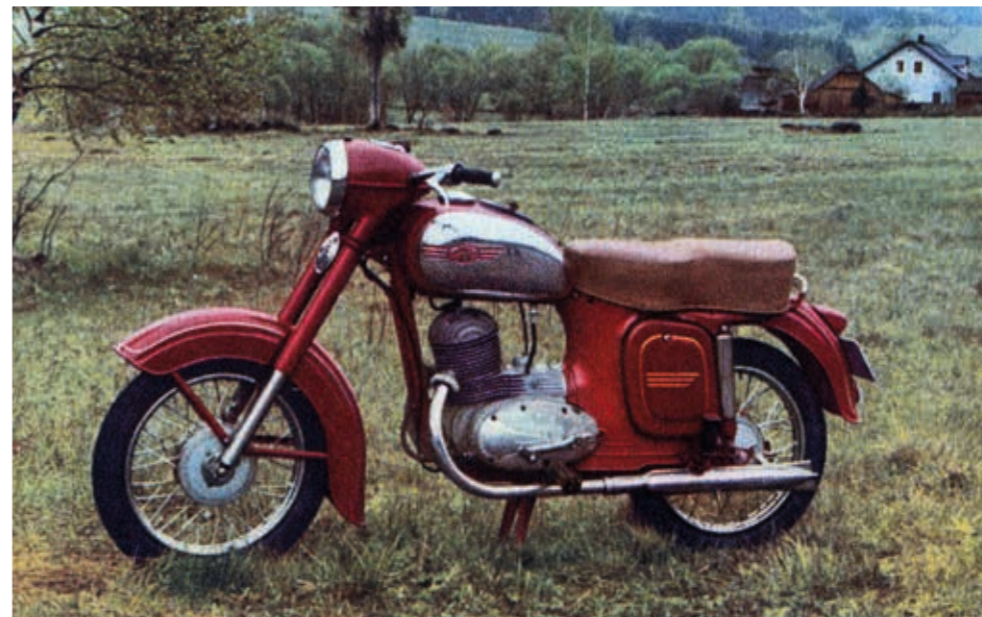
Zřejmě jedno z nejzdařilejších
funkcionalistických svítidel, a to
nikoli jen v tuzemském měřítku.
Ladná, nerušená křivka tělesa
lampy skrývá hned dva funkční
uzly (výškové polohování stínidla
a horizontální otáčení ramene).



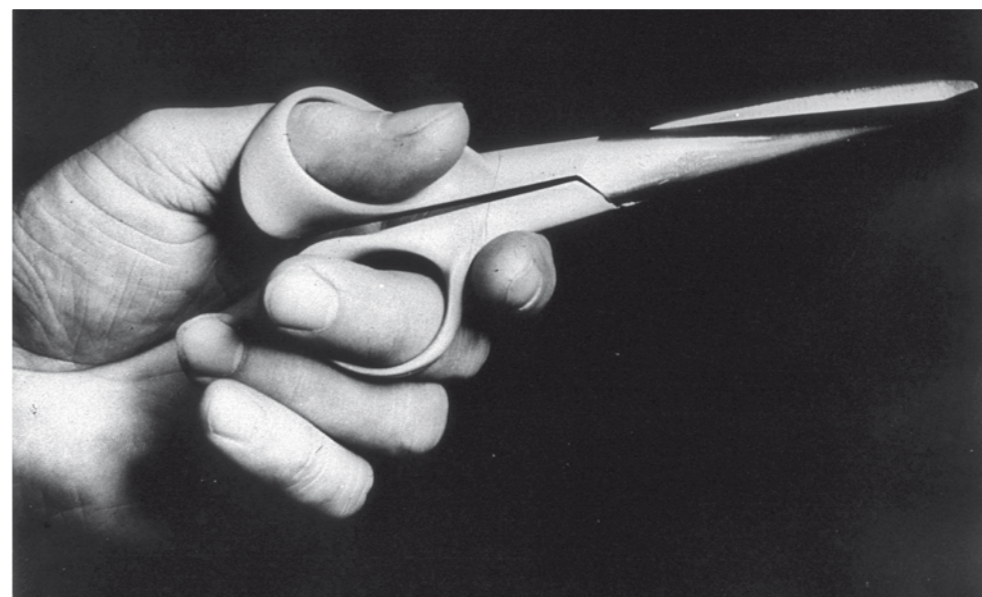
2



3



4



5

2
Osobní automobil Tatra 77 (první provedení), tvarové řešení Erich Übelacker, Erich Ledwinka (původní aerodynamická koncepce Paul Jaray), výroba Tatra/Ringhoffer-Tatra, Kopřivnice, 1934–1936.

Geniální syntéza novátorského technického, aerodynamického a tvarového řešení, která ohromila na evropských autosalonech v roce 1934. První vyráběné provedení ještě spojuje moderní pojetí s „klasickým“ citem pro tvarové i řemeslné zpracování detailů, což je zřejmé například v provedení předních světlometů.

3
Rychliková parní lokomotiva řady ČSD 498.0 „(nulkový) Albatros“, design Vilém Kreibich, výroba Škodovy závody n. p. Plzeň, 1946.

Jeden z vrcholů mezinárodně uznávané „československé lokomotivní školy“. Pravděpodobně první čs. parní lokomotiva realizovaná podle designérského návrhu. Vilém Kreibich, absolvent Schwaigrova ateliéru na Akademii umění, byl spjat se železnici jako malíř, ke konci života i jako designér v pravém slova smyslu.

4
Motocykl tzv. národní řady Jawa-CZ („křváčka“), výroba Jawa Týnec nad Sázavou, ČZM Strakonice, od r. 1954.

Motocykl „klasického“ vzhledu, zároveň tvarově velmi vyvážený, navržený s velkým estetickým citem pro celek i detaily. Většinou jej považujeme za standard; stačí ovšem letmá prohlídka fotografií soudobých motocyklů renomovaných zahraničních značek, abychom estetické kvality tohoto motocyklu skutečně ocenili. K tomu můžeme připočít fakt, že v době jeho výroby bylo Československo největším výrobcem motocyklů na světě...

5
Nůžky s totožnými rukojetmi, prototyp/ověřovací série, design Zdeněk Kovář, počátek 50. let 20. stol.

Jeden z průkopníků designu v těžkém strojírenství a zakladatel specializované výuky tvarování strojů a nástrojů vytvořil na přelomu čtyřicátých a padesátých let účtyhodné množství návrhů ručního nářadí a nástrojů, realizovaných většinou jen v prototypu. Řešení zrcadlově obrácených rukojetí nůžek se v sérii objevilo až o několik desítek let později v zahraničí.

6 Dvoumístný cvičný větroň L-13 Blaník, vývoj VZLÚ Praha-Letňany, šéfkonstruktor Karel Dlouhý, výroba LET Kunovice, 1957–1978.

Mimořádně elegantní letoun nadčasových tvarů, svého druhu vrchol „československé školy“ v letecké konstrukci, jejíž předchůzci (především dvumotorové aerotaxi Aero Ae 45) rovněž stojí přinejmenším za zmínku. Kombinace celokovové konstrukce, komfortně vybavené kabiny a částečně zatažitelného podvozkuvého kola. Tato kombinace vynesla větróni celosvětovou pozornost a oblibu (viz obr.), jeho šéfkonstruktorovi pak podezření ze sabotáže na socialistickém národním hospodářství.

7 Vysavač Elektro-Praga typ 402 Jupiter, design Kovotechna, oddělení pro řešení tvarů, vedoucí Stanislav Lachman, výroba Elektro-Praga Hlinsko, 1959–1964.

Dnes jeden z velmi ceněných „designových“ výrobků „silného“ období padesátých a šedesátých let. Zároveň ukázka, jak může designéřské řešení integrovat řadu rozmanitých funkčních požadavků, zde např. hygienické vynášení prachového vaku, vysávání v různých výškových úrovních, možnost ovládní spínače nohou atd. Výhradní použití plastů pro tělo vysavače (přední část z PVC, později ovšem nahrazeným hliníkem, zadní část s motorem z bakelitu) bylo rovněž iniciativou designéřů Kovotechny, stejně jako pojmenování vysavačů podle planet.

8 Dvoumotorový turistický a malý dopravní letoun L-200 Morava, šéfkonstruktor Ladislav Smrček, design interiéru Otakar Diblík, výroba LET Kunovice, 1958–1964.

Druhé a poslední vtělení pojmu „aerotaxi“, tentokrát s maximálním důrazem na pohodlí i celkovou ovladatelnost letounu. Charakteristické tvary nezestárly dodnes, letoun je stále používán mj. k vyhlídkovým letům, a piloti oceňují zejména volant jako mistrovský kus ergonomie i svého druhu umělecké dílo. Právě tvarové řešení volantu bylo předmětem designéřské soutěže, v níž tehdy neobvyklé, nadčasové řešení Otakara Diblíka zvítězilo i nad návrhem tehdy již proslulého Zdeňka Kováře.



6-7

8

9



9 Tramvajový vůz Tatra T 3, design František Kardaš, přelom 50. a 60. let, počátek výroby 1962.

Vrcholná práce průkopníka poválečného designu dopravních prostředků, již oproštěná od módních prvků padesátých let. Zároveň si tramvajová skříň, resp. její čela, zachovala v zásadě oblé (ale už nikoli organické) tvary, k čemuž přispělo i průkopnické použití laminátu. Nadčasový design exteriéru i uspořádání interiéru (nutno připomenout i pozoruhodná původní laminátová sedadla) dodnes staví tento typ na špičku našich tramvají. Počet vyrobených (i exportovaných) kusů navíc drží ve své kategorii světový rekord.

10 Stolní lampička typ 21616, design Josef Hůrka, 1962 výroba Drupol, polovina 60. let 20. stol.

Design svítidla, někdy hodnocený jako „bruselský“, má nadčasové i takřka minimalistické kvality, díky nimž si lampička nikterak nezadá se soudobými zahraničními výrobky (bez ohledu na jisté funkční necnosti). Jeden z nejvýraznějších exponátů přelomové přehlídky „Svítidla 63“, konané koncem roku 1962 v Praze. Šlo o první a zároveň předposlední prezentaci široké palety nově vyrobených tuzemských svítidel pro domácnost (poslední r. 1968). Řada vystavených typů se dostala do výroby až po letech, některé zůstaly v prototypech či ověřovací sérii.

10





11

11
Elektrická lokomotiva 32E (S 699.0), design Otakar Diblík, realizace ZVIL (Škoda) Plzeň, 1963, sériová výroba (S 489.0) 1966-1967.

Jedna z nejobdivovanějších ikon českého designu. Navzdory vlivu dobových trendů působí dodnes moderně a nadčasově – zejména díky citu autora pro výstavbu tvaru i pro proporce, nejdůležitějšímu předpokladu hodnotné trojrozměrné tvorby. Návrh v sádrovém modelu vzbudil u vedení lokomotivky takový ohlas, že bylo rozhodnuto o změně výrobní technologie (stříkání laminátu do formy namísto ohýbání plechu), aby bylo možno poměrně složité tvary vůbec realizovat.



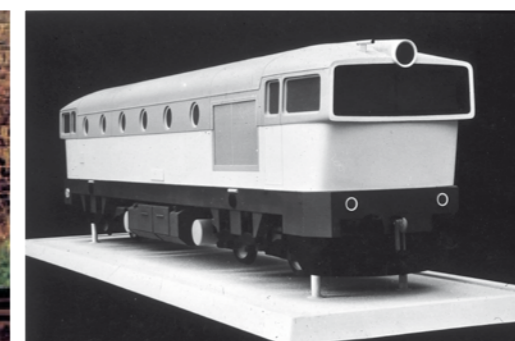
12



12
Autobus řady Š 11, vývoj Karosa Vysoké Mýto, designér neurčen, prototyp 1962, výroba Karosa Vysoké Mýto, 1968-1980.

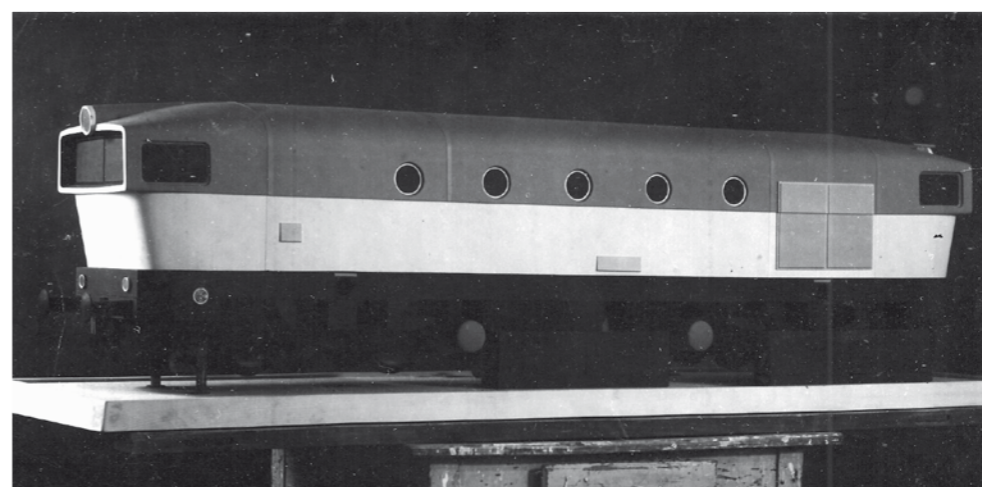
Pokrokové technické koncepci (samonosná karoserie, motor uprostřed) odpovídá moderní tvarové řešení karoserie harmonických proporcí. Na rozdíl od předchůdce Š 706 RTO (obdivovaného především v provedení pro EXPO 58) „funguje“ i v městské a meziměstské verzi. Patentované řešení identického předního i zadního čela je zde využito důsledněji než u Š 706 RTO. Samonosná karoserie ovšem nevynikala velkou životností.

13



13
Dizelelektrická lokomotiva 1435 DE (T 478.3/„brejlovec“), design Milan Mišek, Bohumil Míra, Jiří Mizerovský (hlavní projektant), 1963. Výroba ČKD Praha, 1968-1977.

Ucelené tvarové řešení lokomotivy spojuje smysl designérů pro výtvarnou nadsázku a poetiku (kruhová okénka) se snahou co nejefektivněji splnit rostoucí požadavky na bezpečnost provozu (předsazený rám čelního skla s „vpadlým“ zasklením – vzniká tvrdší vzduchová vrstva, která ke sklu nepouští nečistoty – princip tzv. nefuku). Původní koncept byl v průběhu projektu od návrhu vybraného designérského řešení přes definitivní model až po realizaci stále více poznamenáván ryze účelovými technickými prvky (obrázky zdola nahoru). Svě kvality – i ve srovnání se soudobou zahraniční produkcí – si však lokomotiva udržela, a to dodnes, kdy je v provozu cca 20 exemplářů po nedávné modernizaci spojené s výměnou pohonné jednotky.



14

Elektrická žehlička ETA 211/212, design Stanislav Lachman, výroba Elektro-Praga Hlinsko, 1967–1973.

Jeden z neoriginálnějších, nejpozoruhodnějších i nejkontroverznějších československých výrobků v oblasti tzv. spotřebního strojírenství. Dodnes jsou názory na vzhled i funkci této žehličky značně protichůdné. Ve své době ovšem vyvolala rozruch veskrze pozitivní, a to i na západ od našich hranic. Navzdory největší žehlicí ploše na světě, bezpečnějšímu odkládání na bok či možnosti žehlení pravou i levou rukou v obou směrech však nakonec „neprošla“ např. německými zkušebními – přivodní kabel se v určité poloze mohl dotknout rozpálené žehlicí desky... Následující typy žehliček měly již konvenčnější tvarové řešení, variantní provedení s otevřenou a uzavřenou rukojetí i „pravolevé“ držení se ale napříště stalo standardem.



14

15

Řada mikrofonů a příslušenství, design František Crhák, druhá polovina 60. let, výroba Tesla Valašské Meziříčí.

Už první ucelenou řadou výrobků navrženou pro monopolního výrobce mikrofonů, reproduktorů, skříněk rozhlasu po drátě a dalších výrobků z oblasti audiotechniky výrazně zasáhl přední pedagog zlínského designérského ateliéru VŠUP do československého designu technických oborů. Díky aplikaci tzv. výtvarné geometrie, kterou několik desetiletí vyučoval, dosáhl pozoruhodných výsledků a stal se jedním z těch tuzemských designérů, kteří pozitivně ovlivňovali kulturu průmyslové výroby v podmínkách materiální a technologické nouze sedmdesátých a osmdesátých let.



15

16

Zemědělský traktor Zetor Crystal, design Otakar Diblík, výroba ZKL (Zetor) Brno, později ZTS Martin od r. 1969 do 80. let 20. stol.

Zřejmě jeden z prvních zemědělských traktorů s integrovanou (nikoli dodatečně a komplikovaně „naroubovanou“) kabinou. Přizvisko stroji vynesly nejen hranaté tvary, ale také nezvykle bohaté prosklení (vč. partií před nohama řidiče). Použití rovného skla v kombinaci s odsazenou přední kapotou podstatně zjednodušil výrobu. Celek má charakteristické znaky autorského rukopisu Otakara Diblíka. K nim patří především harmonická výstavbu tvaru „zevnitř“ – bez ohledu na to, jaký tvarový „jazyk“ právě vládł světem designu...



16

17

17

Hydraulické rypadlo UNEX DH-101, design Petr Tučný, výroba Uničovské strojírný Uničov, 1970–1988.

Vynikající ukázka designu jako komplexního řešení provozních nároků, které ve spojení s výtvarnou invencí může dospět k pozoruhodnému estetickému tvaru. Petr Tučný, designér i teoretik s mimořádně širokým oborovým záběrem a komplexním přístupem k projektům, navrhl pro první čs. hydraulické rypadlo mj. horizontální rozložení agregátů v zadní části, a tedy i snížení těžiště. To zároveň podstatně zlepšilo výhled z kabiny. Rypadla tohoto typu se stala unikátem – i proto, že díky optimálnímu rozložení hmotnosti mohla operovat v bažinatých a podobných nestabilních terénech.



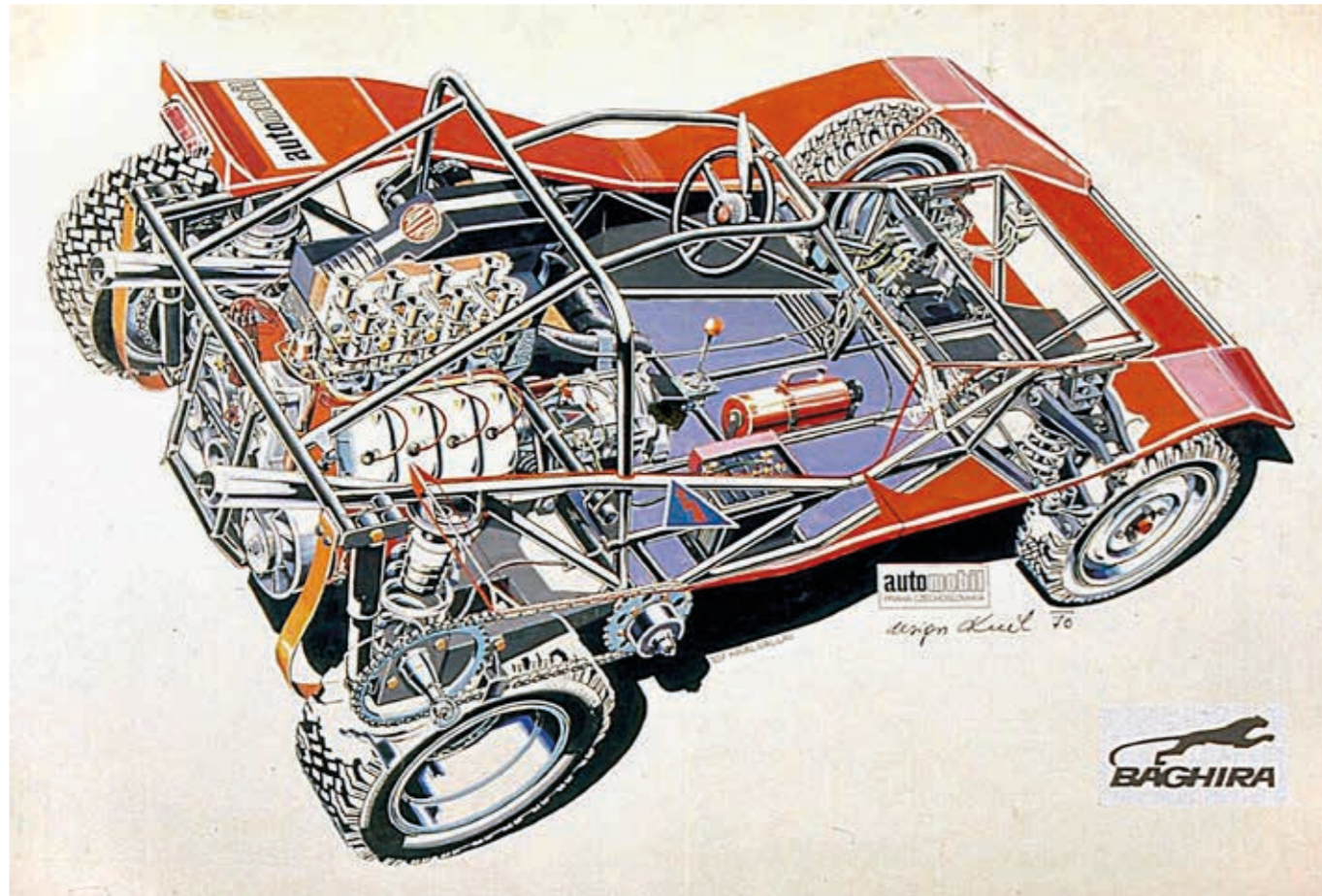
18

Vojenský cvičný a lehký bitevní letoun AERO L-39 Albatros, šéfkonstruktor Jan Vlček, design Tomáš Skořepa, prototyp 1968, výroba Aero Vodochody, 1971–1996.

Všestranný proudový cvičný letoun, s oblibou používaný i v letecké akrobacii, dodnes celosvětově nejoblíbenější pro své užité vlastnosti a spolehlivost. Jan Vlček, vynikající konstruktér s mimořádným citem pro tvar, angažoval designéra Tomáše Skořepu jako modeláře, designéra interiéru i koordinátora celkového vývoje s ohledem na estetickou stránku projektu. Stroj byl vyvíjen jako standardní cvičný letoun pro celou tehdejší Varšavskou smlouvu. Interiér kabiny pečlivě zpracovaný po ergonomické stránce, zpočátku narážel na nepochopení sovětské generality.

18





19

19
Autokrosový speciál Baghira Tatra/Baghira Škoda, design, konstrukce a realizace Václav Král, 1970.

Už první buggy Václava Krále, navržená pro podnik Metalex, byla údajně samotným Giorgiem Giugiarom na pražské výstavě Člověk a automobil hodnocena jako nejkrásnější autokrosový speciál. Baghira (Králova skautská přezdívka) odrážela Královy vlastní závodnické zkušenosti, limity výroby „na kolene“ a zároveň neodbytnou potřebu vtisknout ryze účelovému „sportovnímu nářadí“ estetickou podobu. K tomu je třeba připočít pečlivě navržený ochranný rám, a dokonce i čtyřbodové bezpečnostní pásy, které Královi při jedné kolizi nepochybně zachránily život... Pod Královým dohledem vznikla řada dalších exemplářů v dílnách jiných autokrosových jezdců.



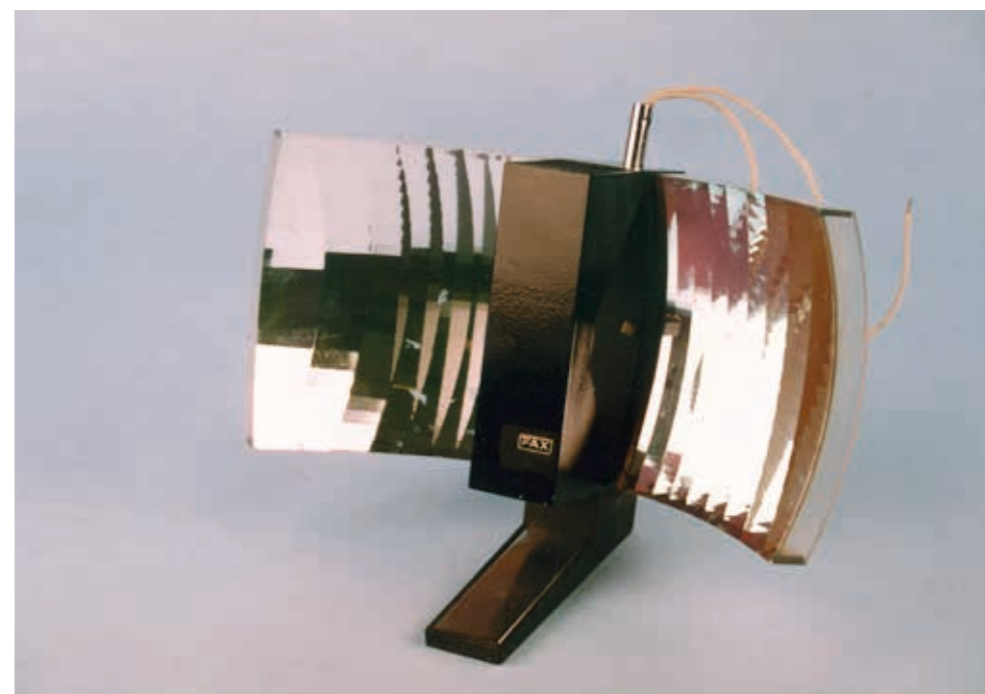
20



20
Sada interiérových spínačů a zásuvek, výroba Elektro-Praga Jablonec n. Nisou, 1973–1982.

Tvarově i funkčně velmi progresivní prvky, především velkoplošné spínače, které mají ve své nadčasovosti jen málo protějšků.

21



21
Zubolékařské svítidlo, design Miloš (Miloslav) Hájek, výroba Strojsmalt Brno, 70.–80. léta 20. stol. Pro střední a starší generaci spíše nepřilíhli oblíbený předmět. Tvarová čistota a zároveň podřízení designu funkci ovšem činí z tohoto svítidla, práce bývalého designéra Kovotechny, jeden z nejpozoruhodnějších počinů našeho průmyslového designu sedmdesátých a osmdesátých let.

22



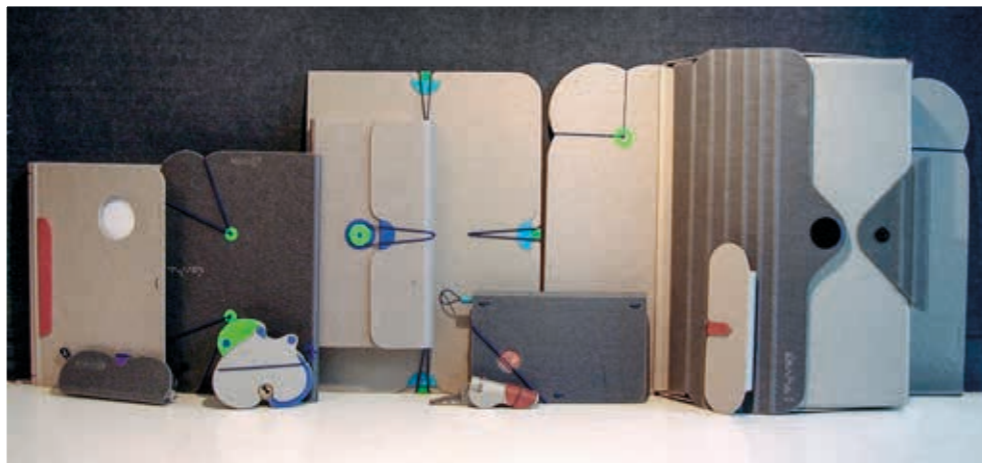
22
Hi-Fi Gramofon TESLA (NC 420, NZC 420, NZC 421 aj.), design Jan Tatoušek, výroba TESLA Litovel, 1976–1982.

Výrobek vysoké technické i estetické úrovně, prodáván velmi úspěšně i na západ od našich hranic. Tvorbou Jana Tatouška, absolventa architektury na VŠUP a jednoho z našich nejvšestrannějších designérů, zabírá širokou oblast od dopravních prostředků, obráběcích strojů a ručního nářadí přes audiotechniku až po pianina Petrof.

23

Jiří Kočandrlé, sada obalů, tašek a dalších uživatelských předmětů z recyklované lepenky, 90. léta 20. stol.

Někdejší dlouholetý designér hloubětínské Tesly a pozdější hostující pedagog v jihokorejském Soulu uplatnil výtvarný cit a promyšlený přístup k materiálu v desítkách variant papírových tašek, obalů, pouzder na brýle, klíče atd. (Národní cena za design DC ČR 1994) i sestav papírového nábytku. Některé uživatelské předměty z papíru úspěšně realizovala firma EMBA.



23

24

Osobní automobil Škoda Octavia I a Škoda Octavia I Combi, design Škoda Auto Design, šéfdesignér Dirk van Braeckel, výroba 1996–2010/1998–2010.

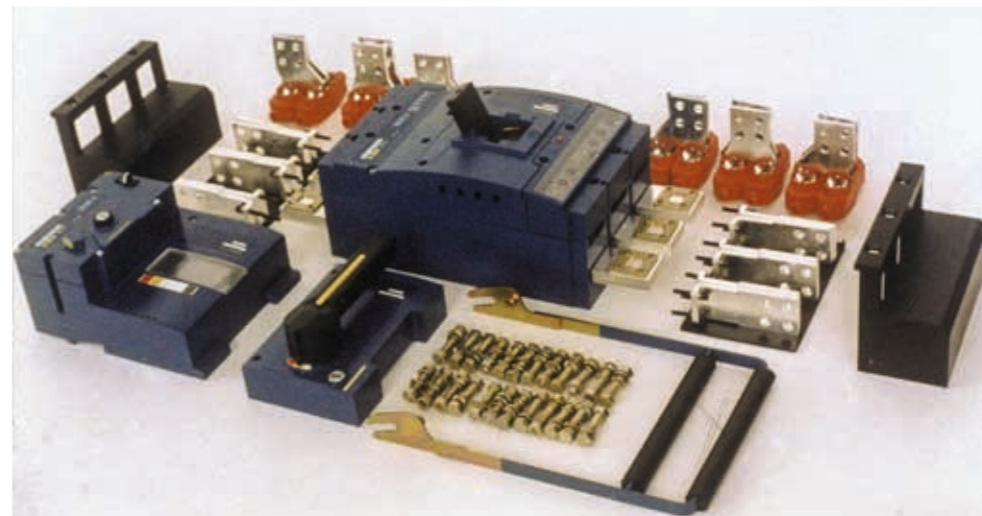
První zcela nově vyvinutý „polistopadový“ osobní automobil Škoda znamenal průlom nejen v domácím automobilovém designu (mj. návrat tradičního image značky s výraznou přední maskou a klasicky pojatým logem), ale i v mezinárodním měřítku. To platí především o provedení Combi, ceněném pro moderní i harmonické tvary, a celosvětově následovaném v originálním umístění zadního brzdového světla v horní hraně zadních dveří. Ovšem i základní liftback uspěl ve více než dvacetileté zkoušce časem...



24



25



25

Stavebnicová řada elektrických jističů a odpínačů, design Alexius Appl, druhá polovina 90. let, výroba OEZ Letohrad.

Výrazná ukázka komplexního designérského zpracování nenápadně, zdánlivě neestetické techniky, často „utopené“ v hloubi průmyslových provozů. Alexius Appl pokračoval ve spolupráci i po r. 2000, kdy navrhl novou generaci navrženou s využitím počítače. Základem pro výrobu promyšlené a zpracované dřevěné a sádrové modely.

26

„Suchá“ (nenapařovací) žehlička ETA 7246, design Zdeněk Veverka, výroba ETA, od r. 2012.

Jedna z největších realizací dlouholetého „dvorního designéra“ tradičního českého výrobce spojuje charakteristické znaky žehliček ETA se soudobými trendy ve svěbytném, čistém a moderním tvarovém pojetí. Úroveň výroby podtrhuje i materiálové zpracování, díky němuž se žehlička „neztratí“ ve výloze ani vedle zahraničních výrobků vyšších kategorií.



26



POZNÁMKY

- 1 Výběr exponátů vedl vedoucí oddělení architektury a designu, později proslulý architekt Philip Johnson. V katalogu je uvedeno celkem 13 konzultantů včetně designérů Raymonda Loewyho a Waltera Dorwina Teaguea či dovozce a častého iniciátora vývoje exkluzivních evropských automobilů pro severoamerický trh Maxe Hoffmana. https://www.moma.org/documents/moma_press-release_325798.pdf
V. t.: https://www.moma.org/documents/moma_catalogue_2928_300074368.pdf
- 2 Volker Albus, Reyer Kras, Jonathan M. Woodham (eds.), *Icons of Design. The 20th Century*, Mnichov, Londýn, New York, 2000.
- 3 Tentýž statut měly nástupnické instituce: Institut průmyslového designu (IPD, 1972–1990) a Design centrum ČR (1991–2007). Od roku 2007 analogická instituce zaměřená na podporu a propagaci designu v ČR neexistuje, některé aktivity DC ČR převzal Czech Trade, Design Cabinet a Czech Design.
- 4 Příkladem mohou být kompletní řady výrobků značky ETA výrobce Elektro-Praga Hlinsko (design Stanislav Lachman), výrobků TESLA Valašské Meziříčí (design František Crhák), gramofony TESLA z litovelského závodu (design Jan Tatoušek, Josef Zhoř a další) přístrojové desky, volanty a další prvky interiérů osobních a nákladních automobilů výrobce PAL Kbely (design Jan Tatoušek) atd. Stejně jako v předchozích letech, ba téměř již desetiletích, dále blahodárně působili designéři v těžkém strojírenství (hlavní designér Výzkumného ústavu obráběcích strojů a obrábění Svatopluk Král, činný pro celý trust Továren strojírenské techniky, externí designéři Josef Lahoda, Vladimír Autrata, Václav Reissner a jiní jako stálí spolupracovníci jednotlivých podniků atd.)
- 5 Petr Švácha, Od Rady výtvarné kultury výroby k institutu průmyslového designu, in: *Z dějin průmyslového designu 3*, Praha, Národní technické muzeum 1999, s. 19.
- 6 První výstava s názvem Stopy designu ve sbírkách NTM byl otevřena nedlouho po vzniku oddělení, další, sledující období 1939–1964, následovala v roce 1996. V letech 1998 a 2002 byly otevřeny poslední dvě výstavy, věnované období 1965–1989 resp. devadesátým letům 20. století.
- 7 Repríza výstavy designérské tvorby Stanislava Lachmana se konala ještě v roce 2001 ve výstavní síni UJEP v Dubí u Teplic, rozšířená výstava Design československých elektrospotřebičů 1950–1980 pak v letech 2002–2004 postupně v Severočeském muzeu v Liberci, Muzeu východních Čech v Hradci Králové, Technickém muzeu v Brně a Slovenském technickém muzeu v Košicích.
- 8 Jde o úvodní scénu z filmu *Tomorrow Never Dies* (v české distribuci *Zítřek nikdy neumírá*) z r. 1997.
- 9 Původní (oficiální) název tohoto divadelního souboru je Laterna magika. Pozn. aut.
- 10 Minulý šéfdesignér Jozef Kabaň (činný v této funkci v letech 2008–2016) např. v roce 2014 uvedl tento automobil jako následováníhodný příklad „vysoce emocionálního automobilu s důrazem na design“. Viz: Jozef Kabaň komentuje novú Fabiu. Má viac emocií. <https://auto.pravda.sk/novinky/clanok/327333-rozhovor-jozef-kaban-komentuje-novu-fabiu/>. Zveřejněno 19. 8. 2014 12:00.
- 11 Vývoj Albatrosu i základ designu obuvi Botas Classic spadá do druhé poloviny šedesátých let.
- 12 Už tato časová prodleva mezi oběma jmenovanými výrobky, které uspokojivě splňují požadavek vysokého funkčního i estetického standardu a zároveň relativně nízké pořizovací ceny, může napovědět zřejmý nedostatek „demokratických ikon“ v určitých obdobích není náhodná.

A

ANDERLE Vojtěch 1961

1986 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. Od téhož roku působí ve svobodném povolání se zaměřením na technické obory. Do 1993 spolupracoval s A. Machů, poté samostatně navázal spolupráci se Zbrojovkou v Uherském Brodě, pro niž vytvořil návrhy palných zbraní. Od 1995 působí jako učitel oboru Průmyslový design na SUPŠ v Uherském Hradišti, kde vystřídal Miroslava Klímu.

REALIZACE

Přístrojová deska pro Avii Letňany (1987); diagnostická souprava Milko-dat set pro AGK Slušovice (1988); interiér kabiny tahače Tatra 815 (1990); speciální vozidlo pro Agrozet Roudnice nad Labem (1991); informační systém města Uherského Brodu (1993); pistole CZ – 100 a kulovnice nové řady (1993), pistole CZ – 94 a inovace pistole CZ – 75 pro Zbrojovku Uherský Brod (1995).

OCENĚNÍ

Dobry design (1989).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

APPL Alexius 1944

Vyučený nástrojař, 1972 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. 1972–76 pracoval jako poradce pro design pro IPD Praha. Od 1976 působil jako designér ve svobodném povolání v odvětvích design výrobků, hračka a design v architektuře. Od 1978 pracoval pro MTH Praha, od 1993 pro OEZ Letohrad a další strojírenské podniky. Současně se věnoval volné a užité sochařské tvorbě a designu v architektuře. 1985–88 vyučoval na VŠUP Praha jako odborný asistent, 1988 docent. 1989–91 vedl Ateliér tvarování užitkových předmětů VŠUP Praha, 1989 vyučoval na Pekingské univerzitě v Číně obor průmyslový design. 1991–94 byl společníkem firmy Studio X-Design GmbH v Linci, Rakousko. 2005 hostující profesor na Vysoké škole výtvarných umění v Bratislavě, obor průmyslový design. 2005–2010 vedoucí Katedry a ateliéru průmyslového designu na FUD, Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem. 2009–12 byl vedoucím ateliéru Průmyslový design II na FA ČVUT v Praze, 2013–2014 vedoucím Ústavu průmyslového designu tamtéž. Od 2014 se zabývá volnou tvorbou v architektuře a designem ve vlastním studiu.

REALIZACE

Soubor ručního nářadí pro Zbirovii Zbiroh (1978); sada dlát a šroubováků pro Narex Bystřice u Benešova (1986–87); pracovní stroje pro údržbu železničních tratí pro MTH Praha (1980–2001); soubor kování a osvětlovacích reflektorů pro NG, Veletržní palác Praha (1988); montážní vůz MV 25 pro MTH-Siemens (1993); řada elektrojističů a sestav pro OEZ Letohrad (1995–2005); železniční jeřáby pro Kírow Leipzig (1996–2001); nanospider a projekt výrobního celku pro výrobu nanovláken pro Elmarco Liberec (1996–98); design řady autobusů SOR NBH 18 City (spolupráce J. Tuček, 2011–12); Samosvorné zámkové skladební systémy Kroko/Beta/Grada/Terier a skladebný systém betonových prvků pro stavbu schodišť Kroko AA3 pro Best, a. s. (2013).

OCENĚNÍ

Cena ICSID (1975); Vybráno DC ČR (1992, 1993), Dobry design (2007), Design Preiss Schweiz 97 (1997), Vynikající design (1997, 2001, 2004, 2007).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha, UPM Praha

AUTRATA Vladimír 1936–2002

1958 absolvoval u Z. Kováře a K. Hofmana Střední uměleckoprůmyslovou školu v Uherském Hradišti. 1960–65 pracoval jako výtvarník ve Výzkumném ústavu tvářecích strojů. Od 1965 působil jako vedoucí

Oborového střediska stavebních a zemních strojů v Brně. Ve stejné době začal spolupracovat s konstruktéry Šmeral Brno. Těžiště jeho práce bylo v návrzích designu tvářecích strojů. Ve stejném oboru pracoval pro Strojárne Piesok. Od 1974 byl ve svobodném povolání designéra. Od konce 80. let spolupracoval na projektech se synem Janem Autratou, absolventem Katedry tvarování strojů a nástrojů VŠUP ve Zlíně (Gottwaldově) u Z. Kováře.

REALIZACE

Výstředníkový kovací lis LE 240 (1966), postupový tvářecí automat TDZR-8 (1980), svislý kovací lis LZK 4000 B (1984), vše pro Šmeral Brno; čelní vysokozdvíhný vozík DVHM 125222 pro VÚSZ Brno (1962); univerzální nakladače UNC 125, 150 a 200 pro PPS Detva (1968–69); kolesové velkorypadlo KU 800 pro Unex Uničov (spolu se Z. Kovářem a J. Lahodou, 1973); automatizované stříhací centrum CNTA 3150/6 pro Strojárne Piesok (spolu s J. Lahodou, 1978); automíchač betonové směsi IAM 169 pro ZŤS Košice (spolu s J. Autratou, 1984); hydraulická a pásová rypadla pro Unex Uničov a Mopas Holešov (po roce 1990).

OCENĚNÍ

Nejlepší výrobek roku (1978, 1980, 1982, 1986), Dokonalý výrobek FMVS (1978), Vynikající design (s J. Autratou, 1995).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

B

BERTL František 1931–2017

1964 absolvoval SOŠV/VŠVH v Praze. Ve stejném roce se stal designérem registrovaným u ČFVU. Navázal externí spolupráci a týmovou spolupráci s Jaroslavem Kotlanem v BE-KO studiu na projektech elektrotechnické přístrojové a regulační techniky a motorů. Od 80. let se specializoval na komplexní řešení techniky řídicích pracovišť.

REALIZACE

Požární hlásiče MHG 175 pro Teslu Liberec (1975); letový simulátor TL 410 UVP pro letoun Turbolet (1980); řídicí centrum pro cementárnu Čížkovice (1980); letový simulátor TL 39 pro proudový letoun Albatros 39 (1981); řada hyperservomotorů (1986–87) a lineární servomotory ZPA 40 pro Závody průmyslové automatizace Nový Bor (1988); synoptické tablo pro ND Praha (1987); elektrostatická řádková tiskárna (1988); řídicí manipulační centrum parní elektrárny Štěchovice (1994); loď pro České Loděnice (tým J. Tatouška, 1975).

OCENĚNÍ

Nejlepší výrobek resortu (1980, 1986), Vynikající výrobek roku (1981, 1985), Zlatá medaile MSV Brno (1980, 1981, 1988) – vše s J. Kotlanem; Vynikající výrobek roku (1984–s J. Kotlanem v kolektivu designérů)

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

BURIAN František 1948

1974 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. Hned poté se stal designérem Oddělení průmyslové estetiky CHEPOS Brno. 1975–78 pracoval jako designér v Strojsmaltu Bratislava, od roku 1978 v IPD Bratislava. Spolupracoval na mnoha projektech s I. Didovem. Od 1988 vedl atelier Průmyslového tvarování II, 1992–2011 atelier Produkt design a 2012–19 atelier Art design, vše na VŠVU v Bratislavě, 1998–2011 paralelně i atelier Design II na Katedře tvarování strojů a nástrojů VŠUP Praha ve Zlíně.

REALIZACE

Palubní mechanismy (1978); mořsko-říční nákladní loď Amur (1981); korečkový bagr KAMA (1983); tlačně-tažný remorkér Arkus (1985), vše pro ZŤS Komárno s I. Didovem; lesní kolový tahač LKT 90 pro ZŤS Martin (1979); absorpční chladnička 120C pro Elektrosvit Nové Zámky (1984);

stanoviště operátora atomové elektrárny Jaslovské Bohunice (1987); souřadnicový stůl na laserové řezání pro ŠDVU Bratislava (1989); učební pomůcka Black box pro výuku cizích jazyků Bratislava (1993).

OCENĚNÍ

Nejlepší výrobek roku resortu FMVS (1984), Vybráno DC ČR (1993), Národní cena SR za dizajn – cena za kulturný přínos v oblasti dizajnu (2019).

ZASTOUPENÍ

Slovenské múzeum dizajnu

C

CAPOUCH Václav 1954

1983 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha, poté nastoupil jako výtvarník do podniku Technoplast Chropyně. Od 1984 byl vedoucím výtvarníkem ve Škoda AZNP a od 1993 vedoucím oddělení designu exteriérů Škoda a. a. s. (nyní Škoda Auto, a. s.), kde spolupracoval na vývoji exteriérů nových vozů Škoda. Současně externě spolupracoval s různými průmyslovými výrobci. Zabývá se volnou sochařskou tvorbou – dřevo, kov, sklo, dětské hračky.

REALIZACE

Interiér a spoluúčast na exteriéru vozu Škoda Felicia (1991–92); exteriér vozů Škoda Pick-up (1992–93) a Škoda Van Plus (1994); vysokozdvíhný vozík pro Belet Vejprty (1997); elektrický akumulací ohřivač vody (1999).

OCENĚNÍ

Výroční cena SČVU (1985), Vynikající design (2000).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

CRHÁK František 1926–2011

1946 absolvoval SPŠ. Pracoval jako projektant u firmy architekta J. Auermüllera v Brně. 1946–50 studoval Vysokou školu technickou Dra Edvarda Beneše v Brně, obor architektury a pozemního stavitelství u J. Krohy, B. Rozehнала, A. Kuriála a V. Makovského. 1948–50 byl odborným asistentem V. Makovského v Ústavu modelování a architektonického sochařství na VŠT Brno. 1953–62 působil jako pedagog pro tzv. obory plastickeho charakteru v oboru Tvarování strojů a nástrojů SUPŠ v Uherském Hradišti. 1955–58 zároveň pracoval jako architekt urbanista pro Uherské Hradiště na KNV v Gottwaldově. 1962–93 na VŠUP Praha, Katedra tvarování strojů a nástrojů v Gottwaldově, vyučoval perspektivu a výtvarnou geometrii, základy architektury a architektonická cvičení. 1982 docent, 1990 profesor. Spolupracoval jako designér s různými firmami, např. TESLA Valašské Meziříčí, Moravan Otrokovice, Zbrojovka Uherský Brod, Dakon Krnov.

REALIZACE

Řada mikrofonů, reproduktorů, rozhlasových skříněk z plastu a jiných výrobků pro n. p. Tesla Valašské Meziříčí (od 1966), např. stavebnicová řada lékařské elektroniky a centrální monitorovací ústředna (1973); řada komerčních mikrofonů (1966–91); intermediální centrála (1976); echotomograf LE (1985); jazyková vyučovací laboratoř AZD 380 (1987). Exteriér sport. letounů Z42 a Z43 pro Moravan Otrokovice (1970); ruční vstřelovač hřebů CAL 63 pro Přesné strojírenství Uherský Brod (1973); vysoušeč vlasů pro VD Zlatník Ostrava (1974); prototyp kozlice, model pistole R 75 pro Zbrojovku Uherský Brod (1975); typová řada pouličních výbojkových svítidel pro Elektrosvit Nové Zámky (1977); plynofikované kotle ústředního topení URP 16, URP 22 pro Dakon Krnov (1982); městský mobilíář pro Gottwaldov a Technické služby města (s L. Pavézkou, 1982–83).

PUBLIKACE

Výtvarná geometrie (učebnice pro střední a vysoké školy), Praha 1967. *Prostor a perspektiva (učebnice pro střední a vysoké výtvarné školy)*, Praha 1975.

Priestor a perspektíva, Bratislava 1986.

Výtvarná geometrie plus. Geometrická gramatika (nejen) pro designéry, Brno 2012.

OCENĚNÍ

Čestné uznání MSV Brno (1971), Zlatá medaile MSV Brno (1974).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha, KGVU Zlín

CUPÁK Josef 1933–2019

1965 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. 1964–66 působil jako podnikový designér jízdních kol pro Favorit Rokycany, posléze pracoval pro ESKA Cheb (1966–80). Podílel na tvarosloví celé řady jízdních kol, dětských kol a jejich doplňků. Od roku 1975 navrhoval ortopedické pomůcky pro zdravotně tělesně postižené pro Ergon Praha a nemocniční vozíky pro Družstvo invalidů Košice. Navrhoval mříže do kostelů a kaplí pro kováře J. Taušla.

REALIZACE

Městské kolo (1965); jízdní, užitková a dětská kola pro ESKA Cheb (1966); jízdní kolo vzor E 622 (1980); sady ortopedických holí (80. léta), vozík pro tělesně postižené Ergon (1987).

OCENĚNÍ

Stříbrná medaile na 4. mezinárodním salonu invence a technických novinek v Ženevě (Švýcarsko, 1976).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

ČEVELA Mojmir 1930–2004

1957 absolvoval Fakultu architektury na VŠT Brno u B. Fuchse, A. Kuriála a B. Rozehнала. Po studiu projektova montované stavby ve Stavosvitu Gottwaldov. Od 1962 působil v Oddělení investiční výstavby Královopolské strojírny, od 1964 vedl oddělení designu tamtéž, projektoval mobilní úpravnu vody. Od 1965 vedl ateliér designu v koncernu CHEPOS s designéry M. Pařenicou, Z. Pavézkou, K. Kobosilem a M. Kabátem, zaměřený na projekty komplexní technické výstavby a technologických zařízení. Externě přednášel na Fakultě architektury VUT, od 1976 na Technické univerzitě v Košicích, zabýval se designem technologických zařízení a kulturnívací a humanizací životního prostředí technických zařízení. 1978 se stal vedoucím kabinetu IPD v Brně a také v Košicích. Od poloviny 80. let projektoval s VŠT, Fakultou strojní park Moravia na jižní Moravě. Projekt měl představit kulturní a výrobní tradice této oblasti s vazbou na její soudobé využití a vize do budoucnosti.

REALIZACE

Mobilní úpravna vody pro Královopolskou strojírnru Brno (1964); technologická zařízení pro úpravu vody, čističky kalů, průmyslové mlýny, síla obilí a mobilní chemické laboratoře pro úpravu pitné vody (vše vývoj CHEPOS Brno, 60.– 80. léta).

OCENĚNÍ

Zlatá medaile MSV Brno (1964), Cena Jihomoravského kraje (2010).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

D

DIBLÍK Otakar 1929–1999

1953 absolvoval Vysokou školu architektury VUT Brno. 1956–59 pracoval jako průmyslový výtvarník v Karose Vysoké Mýto, 1959–61 v Tatře Kopřivnice, VÚ Bratislava, kde spolupracoval s I. Míčíkem. Od 1961 byl ve svobodném povolání, spolupracoval s ZVIL Plzeň, ZKL Brno, ADAST Adamov. 1968 odešel do emigrace, 1969–82 byl designérem ve studiu Bonetto v Miláně (Itálie), kde se stal později hlavním designérem a vedl mezinárodní tým designérů (1983–89). Od 1991 až do své smrti působil jako profesor v ateliéru Designu průmyslových výrobků na VŠUP Praha.

REALIZACE

Volant a interiér letounu L200 Morava pro Let Kunovice (1956–59); autobusy Škoda SB, Škoda 706 RTO a luxusní provedení interiéru Š 706 pro výstavu Expo 58 v Bruselu pro Karosu Vysoké Mýto (1958); obytný přívěs a chladírenské návěsy Karosa (60. léta); laminátová kapota elektrické lokomotivy Škoda 32 E pro Škodu Plzeň (1963–66); traktor Zetor Crystal pro ZKL Brno (1965); ofsetový stroj Adast Romayor pro Adast Adamov (1968); osvětlovadla pro Artemide (1983–89). Pro studio Bonetto: variabilní svítidlo Flu (1980); sanitární keramika Cerabotie, lyžařské boty Nordica, nábytek Guzzini, soustruhy OCN (1985–87), veřejný telefonní automat Urmet, tomografy a medicínské lasery Elsinet (1987), autorádia Autovox. Po 1989 v ČR: ofsetový stroj Polly 474, malý ofsetový stroj Business Form (s J. Chmelařem 1990–95).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1968); Vybráno pro CID (1969), Vynikající výrobek roku (1970, uveden spolu se Š. Malatincem), Compasso d’Oro, Itálie (1979, 1981, 1989; v rámci studia Bonetto), Zlatá cena Embaxprint (1997), Vynikající design (2000).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

DOPITA Rudolf 1934

DOPITA Rudolf 1934

1956 absolvoval SUPŠ Uherské Hradiště u Z. Kováře. 1958–60 pracoval jako designér v Kovostavu Ústí nad Orlicí, 1960–1963 ve Výzkumném ústavu textilních strojů v Brně. 1963 se stal designérem časoměrné techniky n. p. v Chronotechně Šternberk. V 70. a 80. letech ve spolupráci s J. Lahodou navrhoval strojírenská zařízení a stavební stroje pro VÚSZB Brno, Unex Uničovské strojírny, Elitex Brno, Meta Brno, Metra Šumperk, ŽSKG Ostrava a pokračoval v práci pro Chronotechnu Šternberk.

REALIZACE

Stálá spolupráce na tvorbě výrobních řad kolekcí časoměrné techniky (budíky, minutyky, spínací hodiny aj.) pro Chronotechnu Šternberk (1963–1995); boční vysokozdvížný vozík pro Transportu Chrudim (1979–80); kuličský stroj na broušení skla pro Sklostroj Znojmo (1980); elektronická kontrolní pokladna pro Chronotechnu Šternberk (1981–83); korečkový bagr PKR 200 pro STAST Ivančice (1982–83).

OCENĚNÍ

Diplom na Mezinárodní výstavě spotřebního zboží ve Stuttgartu (SRN, 1971), Zlatá medaile na VSZ Brno (1977, 1981, 1982), Zlatá medaile Prago-therm (1982), Zlatá medaile MSV Brno (1984).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

DUBJAK Petr 1955

DUBJAK Petr 1955

1981 absolvoval obor Konstrukce automobilů a traktorů VUT v Brně. Poté nastoupil na Výzkumný ústav traktorů Zetor Brno, do Oddělení karoserie a Oddělení koncepce traktorů, kde spolupracoval s podnikovým designérem Z. Zdařilem. 1990 absolvoval postgraduální studium Ergonomie na ČVUT Praha a stal se vedoucím podnikovým designérem Zetoru (dříve ZKL) Brno. Započal také akademickou konzultační spolupráci v oblasti filosofie technické kultury a metodologie navrhování technických objektů, která trvá dodnes. 1996–98 byl externím pedagogem na Ústavu konstruování VUT Brno, obor Průmyslový design, kde vyučoval ergonomii.

REALIZACE

Unifikovaná řada traktorů Zetor SUPER (s P. Balcárkem, 1996); unifikovaná řada traktorů Zetor Forterra (design interiéru M. Pecka, 2000); unifikovaná řada traktorů Zetor Proxima (2004); unifikovaná řada traktorů Zetor Proxima 2008 (2008), vše pro firmu Zetor Brno.

OCENĚNÍ

Dobrý design (2007).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

DUDA Boris 1926–2004

1951 absolvoval VŠUP Praha u J. Baucha a E. Filly. Po roce 1955 pracoval ve Zbožiznaleckém ústavu Praha a ve Středisku výtvarné kultury výroby v Praze. Nemaloval a z existenčních důvodů externě spolupracoval s designéry J. Hůrkou, L. Korandovou a S. Lachmanem a průmyslovými podniky ESA Praha, Meva Roudnice, Rukov Rumburk, Sandrik Moravská Třebová, Sfinx České Budějovice, Soluna Praha. Po roce 1992 se už věnoval pouze malbě obrazů.

REALIZACE

Konvice na kávu pro Meva Praha (1963); naftová kamna pro ESA Praha (1964); nerezová jídelní hotelová souprava a příbory pro Sandrik Moravská Třebová (1960–64); elektrický vařič pro Rukov Rumburk (1967); fén Soluna Praha (1968); chirurgické nástroje (1968); vysavače Eta (1965–85) a ruční vysavač ETA 424 pro Elektro-Praga Hlinsko (1979); radiátory pro Likov Liberec (1984); kolekce svítidel pro Napako Praha (s J. Hůrkou, 1974–88); smaltované nádobí pro Sfinx České Budějovice (1980); litinové nádobí pro Normu Frýdlant (1982); dětská vozítka – koloběžka, šlapací autíčko, tříkolka, kolo, koloběžka pro dospělé, sportovní kolo pro kolovou mládeže pro Továrnu dětských vozidel Mělník (s I. Suslíkem, 1984–86).

OCENĚNÍ

Spoludržitel Hlavní ceny Trienále Milán (Itálie, 1968), Vynikající výrobek roku (s J. Hůrkou, 1975).

ZASTOUPENÍ

UPM Praha, NTM Praha

DVOŘÁK Jan 1957–2021

Absolvoval obor Průmyslový design na SUPŠ Uherské Hradiště a 1982 Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. Na VŠUP se jako stipendista Meopty podílel na řešení příslušenství pro lepení 8 mm filmu. 1982 nastoupil do Meopty Přerov a pracoval v ateliéru po D. Mazurové, krátce s J. Vaňkovou. Po odchodu z Meopty roku 1987 působil jako designér v interiérové tvorbě a navrhoval krby a další topná zařízení.

REALIZACE

Filmový projektor Meoclub SLOT pro Meoptu Přerov (prototyp, 1986); dalekohled Spektiv Sport pro Meoptu Přerov (1987).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

FUCHS Allan 1934–2013

1955 absolvoval Ateliér architektury na VŠUP Praha u A. Benše. 1967–68 studoval na Hochschule für Angewandte Kunst ve Vídni. Po absolvování VŠUP nastoupil jako vedoucí vývoje v ÚLUVu Praha. Od 1964 pracoval jako samostatný architekt interiéřů a designu výrobků. Spolupracoval s řadou výrobních družstev a průmyslových podniků. Byl členem odborných komisí pro hodnocení designu ve státních zkušebnách UTRIN, RVKV, IPD-CID, komise MSV Brno i komisí pro hodnocení strojírenských výrobků.

REALIZACE

Solitérní rotangový nábytek pro ÚLUV Praha (1963–65); vstup a část budovy ONV Praha 7 (1963); šroubový a pístový kompresor pro ČKD Praha (1963); prodejna a výstavní síň Dílo Most (1965); malotraktor TK pro Agrostroj Prostějov (1967); plynové kotle Gasex a radiátory (1968–70); obytný přívěs a přívěsné campingové vozíky pro Kovopodnik Brno (prototypy, 1969–71); skleněná sifonová láhev opletená a hliníková a překápavací kávovar pro Kovočas Děčín (1969–1980); osvětlovadlo na propan-butan pro Meva Roudnice (1972); pletací stroj Dopleta pro Kovozávody Frýdlant (1976); výrobní program svářecích automatů a ruční bodové svářečky pro ZEZ Chotěboř (1975–85); kolekce stolních hodin a nástěnné hodiny pro domácnost pro Elton Nové Město (1985); interiéry kabin výtahů a ovládací

HOFMAN Jiří 1931

1949 absolvoval Státní odbornou školu pro umělecký průmysl v Jablonci nad Nisou, 1951 Vyšší školu uměleckého průmyslu tamtéž. 1954–63 působil jako samostatný vývojový pracovník a samostatný výtvarník v n. p. Plastimat. Od 1964 byl u ČFVU registrovaný jako designér a výtvarník. Věnoval se designu nástrojů, přístrojů a jiných užitkových předmětů, předmětů a obalů z plastů, navrhl též čtyři exteriérové plastiky.

Více než 110 průmyslových předmětů z plastů – nádobí a předměty pro domácnost, koše na prádlo a odpad, koupelnové doplňky, kanystry, láhve na chemické kapaliny, přepravné konve a zahradní kropice pro Plastimat Liberec (1954–74); transportní obaly, přepravky, nádoby z plastů; prohlížečka diapozitivů Diaspectar pro Dioptru Turnov.

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

1949 absolvoval Střední výtvarnou školu v Praze – Vinohradech, následně prožil 6 let v koncentračním táboře. Od konce 40. do počátku 80. let pracoval jako návrhář výrobků v. d. Napako v Praze Michli, pro které navrhoval elektrospotřebiče, v polovině 50. let se zaměřil na osvětlovací tělesa. Spolupracoval s B. Dudou na kolekci svítidel v kombinaci s lisovaným sklem, na smaltovaném nádobí pro Sfinx České Budějovice, na litinovém nádobí pro Normu Frýdlant. Navrhoval pro výrobní družstva dřevěné soustružené výrobky pro domácnost, obaly pro kosmetický průmysl a elektrospotřebiče pro Blansko. Svítidla v družstvu Napako navrhoval jako externista až do roku 1992.

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

1938 absolvoval Střední výtvarnou školu v Praze – Vinohradech, následně prožil 6 let v koncentračním táboře. Od konce 40. do počátku 80. let pracoval jako návrhář výrobků v. d. Napako v Praze Michli, pro které navrhoval elektrospotřebiče, v polovině 50. let se zaměřil na osvětlovací tělesa. Spolupracoval s B. Dudou na kolekci svítidel v kombinaci s lisovaným sklem, na smaltovaném nádobí pro Sfinx České Budějovice, na litinovém nádobí pro Normu Frýdlant. Navrhoval pro výrobní družstva dřevěné soustružené výrobky pro domácnost, obaly pro kosmetický průmysl a elektrospotřebiče pro Blansko. Svítidla v družstvu Napako navrhoval jako externista až do roku 1992.

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

HÁJEK Miloslav / Miloš 1926–1978

Pelikan – Solarmobil (1986); Ferrari Engineering – Gilera (1988); Pinin-farina (1984–94); studie na téma Mercedes-Benz – 100 let automobilu (1985); Renault (1985); Fiat, Alfa Romeo, Lancia (1989); Volvo (cca 1990); Nissan (1992); LIAZ 400 (1994); Pony Auto Trend (od 1994); JAWA (1997); APC Plzeň (s Petrem Siebertem).

ZASTOUPENÍ
NTM Praha

J

JURÁSEK František 1932–1997

1955 absolvoval SUPŠ Uherské Hradiště u Z. Kováře. Poté působil do 1963 ve Výzkumném ústavu slévárenských strojů v Brně. 1963–92 pracoval jako designér textilních strojů ve VHJ Elitex v Brně. Pod vedením A. Richtra zde spolu s M. Koubou navrhovali estetiku, barevnost a ergonomii funkčních tvarů dopřadacích, tkalcovských a splétacích textilních strojů pro Elitex a šicích strojů pro Minervu.

REALIZACE
Velkopřůměrový pletací stroj Jervy pro Zbrojovku Vsetín (1971); tkací stav OK-HS, OK-PS pro VÚTS Elitex Liberec; konfekční dírkovačka (1970) a dírkovací prádlový stroj (1972), oboje s A. Richtrem pro Minervu Boskovice; tryskový stav Jettis pro Sečka Elitex (1983); skací stroj SKP pro k. p. Nitra; plochý pletací stroj Stereonit pro Ladu Soběslav (s A. Richtrem a M. Koubou, 1968–70); bezvřetenový dopřádací stroj BD 200R pro Elitex Ústí nad Orlicí (1973); středopřůměrový pletací automat Duonit pro Elitex Třebíč (1975); průmyslové konfekční dírkovací stroje pro Minervu Boskovice (1984, 1990); vodotěsné elektrická zásuvka CZG 3243 pro SEZ Dolný Kubín (1991)

OCENĚNÍ

Vícenásobně Vybráno pro CID, Vynikající výrobek roku (s A. Richtrem a M. Koubou, 1970, 1971) vícenásobně Zlatá medaile na MV Brno a MV Lipsko, pětkrát Vynikající výrobek roku s Cenou za vynikající design (s A. Richtrem a M. Koubou, 1975–90), Vynikající výrobek roku s Cenou za vynikající design (1984), Vynikající design (1991).

ZASTOUPENÍ
NTM Praha

K

KADLEC Zdeněk 1933

1956 absolvoval SUPŠ v Uherském Hradišti u Z. Kováře. Poté nastoupil do ČKD Praha Vysočany, kde tvořil návrhy i pro jiné závody ČKD. 1960–90 působil na SUPŠ v Uherském Hradišti jako vedoucí učitel oboru Tvarování nových hmot, 1990–96 vedoucí učitel oboru Tvorba hraček. Zabýval se především tvarováním plastů, spolupracoval s podnikem Plastimat Liberec a výrobním družstvem Kyjovan.

REALIZACE
Betonový kryt betatronu (přístroj pro zkoumání kvality a defektů odlitých kovových výrobků pomocí radioaktivního záření) pro světovou výstavu EXPO 58 (1957); chladírenský kompresor pro ČKD Praha (1958); turbo-kompresor pro atomovou elektrárnu pro ČKD Praha (1960); elektrický jeřábový motor pro MEZ Frenštát pod Radhoštěm (1964); telefonní přístroj pro Teslu Liptovský Hrádok (1965); ruční sekačka na trávu a motorová sekačka na trávu pro Kovopodnik Ostrava (1966); posunovací lokomotiva pro Turčianske strojárne Martin (s M. Klímou, 1967); odpadkový koš a dětská vanička pro Plastimat Liberec (1983, 1984); dětské mobilní hračky – odrážedlo a traktor (Kyjovan Kyjov, 1989, 1990).

OCENĚNÍ
Grand Prix Expo 58 Brusel (Belgie, 1958)

ZASTOUPENÍ
NTM Praha

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

K

KARDAUS František 1908–1986

V meziválečném období soukromě studoval malbu a grafiku, v letech 1928–1934 studoval a pracoval v Paříži. Poté rozvinul pozoruhodnou grafickou tvorbu, stále zřetelněji inspirovanou americkým „proudnicovým stylem“ (streamliningem). Ten se stal charakteristickou „značkou“ i pro jeho působení průmyslového designéra. Za 2. světové války sloužil v německé armádě, Od roku 1945 navázal jako grafik a průmyslový výtvarník dlouholetou spoluprací především s konstrukčním pracovištěm Tatry v Praze na Smíchově. Navrhoval tvarové řešení poválečných trolejbusů a tramvají. Podílel se na vývoji osobního automobilu Tatra 600 Tatraplán (název údajně sám vymyslel) a modernizaci Tatry 87 Diplomat, pro něž rovněž zpracoval propagační materiály. Do r. 1954 vytvořil několik kresebných návrhů a modelů vozu Tatra 603 ve spolupráci s hlavním projektantem V. Popelářem. Díky mimořádné modelářské zručnosti dokázal zhotovit modely čel velkých dopravních prostředků ve skutečné velikosti i pracovat s různými materiály (sádra, údajně i vosk, dále akryláty atd.). V 60. letech se podílel na vývoji jednotky pro pražské metro (tehdy v koncepci podpovrchové tramvaje) ČKD Tatra i příměstské jednotky vyvíjené v e Vagónce Studénka, později ještě na návrzích nové generace tramvají. V 70. letech ilustroval mj. propagační brožury pro Dopravní podnik hl. m. Prahy.

REALIZACE

Tvarové řešení přední části automobilu Tatra 600 Tatraplán a modernizace Tatry 87 (1946–1947); čelo trolejbusu Tatra 400 (výroba 1948 –1955), tramvajové vozy T1, T2 a T3 (1950–59); trolejbus Tatra 400 (prototyp, 1958); spolupráce na designu elektrické předměstské vozové jednotky SM 487.0 pro Vagónku Studénka (1966); dvouvozová jednotka R1 pro pražské metro (1968, 2 prototypy vyrobeny 1970 a 1971, vývoj zastaven pro nařízený nákup vozů ze SSSR a změnu koncepce dopravního systému metra); spolupráce na vývoji nové generace tramvají T 5 aj. (70. léta).

ZASTOUPENÍ

Muzeum Tatra Kopřivnice, Muzeum MHD Praha, NTM Praha

K

KASALICKÁ Marie 1944

1968 absolvovala u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. V rámci externí spolupráce vytvářela design průmyslových výrobků, interiérů, užitou grafiku, městský mobiliář, vybavení městského parteru, orientační systémy atd. Navrhovala též herní objekty pro dětské domovy a nemocnice a 2000–2010 se věnovala pedagogické činnosti. Od 2018 je předsedkyní UVU Plzeň.

REALIZACE

Soustružnický poloautomat SPL32B pro TOS Holoubkov (1977); zdvihadla IPU 250, IPU 500 pro TOS Aš; tvářecí lis 80 t pro OZAP Toužim (1996); interiér železničního vagonu pro MOVO Plzeň (s K. Salátem a S. Tomanem, 1992); pumpička a pitko pro veřejná prostranství v Plzni (s J. P. Vlčkem, 2002).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

K

KASÍK Václav 1929–2004

1949 absolvoval na Státní grafické škole v Praze, 1955 u K. Svolinského ve Speciálním ateliéru užitě grafiky na VŠUP. S K. Svolinským pracoval na sgrafitech a vitrajích. 1956–65 působil jako ilustrátor a grafik ve svobodném povolání, poté se zaměřil především na design automobilů. V tomto oboru se postupně stal předním tvůrcem mezinárodních kvalit, které však větčonou nemohl uplatnit v návrhářské praxi s vazbou na sériovou výrobu. 1962–65 byl členem výtvarné rady AZNP Mladá Boleslav a 1966 zaměstnancem Výzkumného střediska technické estetiky. 1967–75 působil jako výtvarník v IPD Praha. Od 1967 byl členem expertních a hodnotitelských komisí RVKV Praha, IPD Praha aj. Od 1975 byl opět designérem

ve svobodném povolání. Tvořil četné studie osobních automobilů a dalších dopravních prostředků koncepčního a futurologického charakteru. 1986–92 působil jako vedoucí pomaturitního studia designu na Střední odborné škole výtvarné a Výtvarné škole Václava Hollara v Praze.

REALIZACE

Grafické práce, ilustrace knih a plakáty k filmům (1955–65); návrhy osobních automobilů Škoda na bázi typu 990/1000 MB; návrh karoserie automobilu Tatra 603/613 (1960–64); karoserie pro stavbu automobilu Bugatti Royale (1965); vývoj obytného autobusového přívěsu Caravan-Hotel pro Karosu Vysoké Mýto (1967); návrh karoserie osobního automobilu Škoda střední třídy (s J. Tatouškem a B. Dudou, 1968); dětské kočárky pro Továrnu dětských vozidel Mělník (s J. Tatouškem, 1969); prototyp motocyklu ČZ 200 2xOHC pro ČZM Strakonice (s konstruktérem F. Pudilem, 1969); návrh elektrických lokomotiv pro Škodu Plzeň (od 1970); modulární dětská tříkolka Blesk pro Kovodružstvo Žebrák (1971); futurologická studie osobního automobilu Tatra (1971); koncepční studie univerzální kabiny nákladního automobilu LIAZ (1972); prototyp skříně motorového vozu M 475.0 (s B. Mírou, 1973); studie elektrických lokomotiv pro Škodu Plzeň (1974); studie autobusu řady 730 pro Karosu Vysoké Mýto (1974); prototyp užitkového automobilu BAZ (s I. Mičíkem, 1977); nástěnné elektrické hodiny pro Chronotechnu Praha (s B. Mírou, 1979); exteriérové hodiny před areálem ČVUT v Praze-Dejvicích (po 1980); sportovně cestovní motocykl ČZ 175 Sprint a cestovní motocykl ČZ 400 OHC (1986–91); malý motocykl Dandy pro Motor Jíkov Vodňany – prototyp, provedení Sport (s konstruktérem F. Pudilem, 1994).

OCENĚNÍ

Třikrát cena Ústřední půjčovny filmů za filmové plakáty (1962–1963), nejvyšší ocenění v anonymní designérské soutěži AZNP na novou karoserii osobního automobilu Škoda – zvýšená druhá cena (1964), Vynikající výrobek roku (1968), Vybráno pro CID (1969, 1970), Vynikající výrobek roku (S. J. Lahodou, 1975).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha (průmyslový design), Moravská galerie Brno, Museum für Gestaltung Curych, MAK-Österreichisches Museum für angewandte Kunst, Vídeň (plakát)

K

KLÍMA Miroslav 1930–2011

1954 absolvoval SUPŠ v Uherském Hradišti u Z. Kováře a K. Hofmana. 1954–58 pracoval jako designér v Tatře Kopřivnice. 1959–98 působil na SUPŠ v Uherském Hradišti jako vedoucí učitel oboru Tvarování strojů a nástrojů. Od 1960 externě spolupracoval s průmyslovými podniky, např. TOS Kuřim, Tesla Brno. Od roku 1985 spolupracoval s Karlem Kobosilem.

REALIZACE

Cisterna na sypké hmoty na podvozku T 138 pro ZVVZ Milevsko (1959); chirurgické nástroje pro Chiranu Nové Město na Moravě (1964); horské slunce pro Chiranu Stará Turá (1964); chirurgické nástroje pro Chiranu Nové Město na Moravě (1964); krejčovské nůžky pro Retex Ivančice (1964); plynová kamna pro Kovosmalt Filakovo (1965); zametač chodníků (se Z. Kadlecem, 1966); elektroměřicí přístroje (1965, 1967) elektroměřicí přístroj (1967) a elektronkový mikroskop BS 300 (1969), vše pro Teslu Brno; telefonní záznamník pro Teslu Přelouč (1969); terminál radiolokátoru služební verze interiéru dopravního letounu L 410 pro Let Kunovice (1972); obráběcí pro centra TOS Kuřim (se synem Ctiborem Klímou, 1979–80, 1982, 1984–88); elektronkové mikroskopy a další měřicí přístroje pro Teslu Brno (1981–88); vícepolohový svěrák (se C. Klímou, 1994).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1972, 1976, 1977), Nejlepší výrobek resortu (1982, 1984, 1986), Zlatá plaketa za zásluhu o rozvoj Jihomoravského kraje v oblasti kultury (1990), Dobrý design (1980, 1982, 1986, 1990), Vybráno DC ČR (1996), Vynikající design (1994).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

K

KMOCH Pavel 1940–2002

1975 absolvoval VŠUP Praha, Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov u Z. Kováře. 1975–77 působil jako designér v IPD Praha, od 1977 ve VÚOSO Praha, kde spolupracoval se S. Králem na obráběcích centrech a technologických celcích výrobních hal. 1992 si otevřel vlastní designérské studio, věnoval se projektování s využitím výpočetní techniky, návrhům pro strojírenské podniky, výrobce zdravotnické techniky a ETA Hlinsko, a. s. Už v 70.letech osvědčil značnou zručnost a invenci při práci s novými modelářskými materiály ve prospěch kvality provedení i efektivity modelářské tvorby. Na přelomu století uvedl do výrobního programu firmy ETA nové designérské pojetí založené na oblých, ucelených a vynalézavě pojatých tvarech, vhodných pro aplikaci nové generace plastů.

REALIZACE

Obráběcí stroje pro TOS Čelákovice (1977–79); gramofony pro Teslu Litovel (1984–86); přenosné magnetofony pro Teslu Přelouč (1986–89); teplovzdušný ventilátor a několik typových řad vysavačů a teplovzdušný ventilátor pro ETA Hlinsko (1992–2002); operační a rehabilitační laser pro Medicom Praha (1995); terminál na snímání platebních karet CCS (1996); podavač materiálu Space Saver (1997); obráběcí centrum MCV 750 Sprint (2001).

OCENĚNÍ

Křišťálový jehlan (1989), Dobrý design (2005).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

K

KOBOSIL Karel 1945–2012

1960 absolvoval Střední školu uměleckých řemesel v Brně, 1967–69 pak obor Fotografie u J. Šmoka na FAMU Praha (nedokončeno). 1969–71 pracoval jako designér pro CHEPOS Brno, 1972–73 v designérském ateliéru Elitex Brno, 1969–75 spolupracoval s Frigerou Kolín, Destilou Brno a dalšími podniky. 1979–90 tvořil pro Teslu Brno, spolupracoval na výrobním programu investiční elektronika. Zabýval se také laboratorním zařízením ve spolupráci s M. Klímou. 1985 založil s architektky B. Hálou aj. Kadlecem ateliér ID (interiér+design), realizovali interiéry pro Art centrum Praha, Art pramo Moskva, Phillips Holandsko, Océ Praha ad. Od 1990 vytvářel obytné a pracovní prostředí, firemní styl, design a výstavní prezentaci výrobků pro Dyhu Brno, Novatronix Šumperk, L Plast Brno ad. 1991–2007 byl ředitelem Design centra ČR, od 2001 spolupracoval se synem R. Kobosilem. Od 2005 navrhoval pro Lucis Brno a od 2007 pro Beghelli (Itálie).

REALIZACE

Stroje a zařízení pro chemický a potravinářský průmysl pro CHEPOS Brno (1969–71); tvářecí stroje ŽĐAS (s J. Lahodou, od 1975); měřicí přístroje, osciloskopy, měření jaderné rezonance pro Teslu Brno (1979–90); audiotechnika, plynové kotle Destila (s R. Kobosilem, od 2001); svítidla pro Lucis Brno (od 2005).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1970, 1973, 1975, 1978, 1982 s J. Lahodou, 1984 s M. Klímou), Nejlepší výrobek FMHTS (1984), Vybráno DC ČR (1991), Vynikající design (1994).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

K

KOČANDRLE Jiří 1941

1968 absolvoval ateliér užitě architektury VŠUP Praha u P. Smetany. 1966–73 byl projektantem Spojprojektu Praha, oddělení prostorové akustiky. Od 1970 se věnoval spolupráci na interiérech Tvořil interiéry Československé televize, Československého rozhlasu a muzea v Havlíčkově Brodě. 1969–70 absolvoval pracovní stáž v ateliéru TSWM, Buffalo (USA), kde pracoval na projektu sportovní haly Erie County Domed Stadium podle návrhu R. B. Fullera & Synergetics. 1972–91 pracoval jako průmyslový designér v podniku Tesla Hloubětín. 1986–88 navrhoval výrobky spotřební

elektroniky a v letech 1987–89 pro VÚST TESLA Praha řadu měřicích přístrojů. Vytvořil designérské řešení stolních telefonů, audiosestav, účastnil se na tvorbě firemního stylu koncernu Tesla.

1990 založil vlastní designérské studio, zaměřil se na projekty a autor­ské prototypy z lepenky: kompletní nábytkové sestavy, svítidla, soubory tašek, desek a obalů. Zabývá se fotografií a fotografikou, je autorem mnoha prací na pomezí grafiky a koláže. Navrhuje keramiku a vtípné hračky. V letech 1990–93 byl předsedou Asociace designérů a v letech 1998–2007 předsedou dozorčí rady Design centra ČR.

Již od začátku své kariéry je pracovně činný i v zahraničí. Vv letech 1969–70 se účastnil projektu největší sportovní haly na světě v TSWM, Buffalo, USA a v roce 1980 byl součástí experimentálního studia výtvarných umělců v Moskvě. V letech 1996, 2002–03 a 2006 byl řádným profesorem oboru Product design na International Design School for Advanced Studies na Hongik University, Soul (Jižní Kora). Svě zkušenosti uplatňoval také u jihokorejských firem Barunson a Designmall v Soulu. Zabýval se též publikační činností v časopisech Bydlení, Domov, Atelier, Průmyslový design, Design Trend, Hospodářské noviny.

REALIZACE

Corson – úpravna elektrárenského odpadu (1973); sada nožů a nůžek pro Mikov Mikulášovice (1986–89); kolekce příborů Praha a Bolzano pro Rostex Moravská Třebová; magnetofony řady B pro Tesla Přelouč (1988); dispečink Tranzitního plynovodu v Praze (1988); telefonní přístroje pro Teslu Stropkov (1988–92); prototypy jízdních kol pro děti, univerzálního typu Unibike a kola pro seniory pro Velamos Sobotín (1988–90); spolupráce na firemním stylu Pragounion (1988–92); řady kuchyňských nožů a kancelářských pomůcek pro Mikov Mikulášovice (1990); předměty osobní potřeby a mobilář z lepenky (1992 – 94), prototypy prvků papírové nábytkové stavebnice Rollpa (1992–95); bytový interiér z vlnité lepenky (1999); nábytkový systém z hliníkových profilů a překližky (2002); desky, boxy a tašky z lepenky pro firmu EMBA Paseky nad Jizerou (2003–07).

OCENĚNÍ

Vybráno pro CID (1976), Zlatá medaile BVV (1982, 1987), Vynikající design (1991), Národní cena za design (1994), Cena Art & Interior NG Praha (2001); 2. cena v soutěži designerských inovací (2002), Obal roku, Zlatý Emba-xPrint, ceny časopisů Packaging a Papír a celulóza (2005), Cena World Stars for Packaging WPO, Peking (2006).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha, UPM Praha

Zlatá medaile MSV Brno (1980, 1981, 1988)

KORANDOVÁ Libuše 1924–1991

1951 absolvovala VŠUP Praha u J. Laudy a B. Stefana. Od 1952 navrhovala v ateliéru Kovotechny Praha pod vedením S. Lachmana domácí spotřebiče. Od 2. poloviny 50. let se věnovala výrobě umělecké keramiky a externě strojírenskému designu. V rámci externí spolupráce pracovala na kabině elektrické lokomotivy pro ZVIL v Plzni a s B. Dudou navrhla sadu smaltovaného nádobí. Od 70. let pracovala samostatně a spolupracovala se Š. Malatincem na projektech technických zařízení. Od 80. let se věnovala převážně keramice a byla členkou výtvarné skupiny Q3.

REALIZACE

Domácí spotřebiče pro Kovotechnu Praha (po 1952); kolekce chirurgických nástrojů podniku Chirana pro Trienále v Miláně (s B. Dudou, 1968); malý rozmnožovací stroj Hobby pro Kooh-i-noor Milevsko; radiátorová tělesa lisovaná z plechu (70. léta).

OCENĚNÍ

Spoludržitelka Hlavní ceny Trienále Milán (Itálie, 1968).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Zlatá medaile MSV Brno (1980, 1981, 1988)

KOTAS Patrik 1964

1988 absolvoval Fakultu architektury ČVUT Praha a 1989 pracovní stáž ve Versailles (Francie). Od 1990 se věnoval svobodnému povolání a byl

pedagogem na Fakultě architektury ČVUT Praha, od 1993 na Fakultě dopravní ČVUT Praha. Od 1993 působí ve vlastním ateliéru jako projektant a designér komplexního řešení architektury dopravních staveb a designu dopravních prostředků. Spolupracuje s Metroprojektem.

REALIZACE

Architektura: hlavní projektantem stanic metra Lužiny, Rajská zahrada, Střížkov (1989); tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov; komplexní projekt tramvajové dopravy v Liberci včetně budovy terminálu a řešení pěší zóny; terminál hromadné dopravy autobusů v Hradci Králové; projekt rekonstrukce nádraží v Karlových Varech, Mariánských Lázních a Hlavního nádraží v Praze; projekt železniční trati Nové spojení; projekt železniční rychlodráhy Praha. Design: nízkopodlažní trolejbusy 21Tr, 22 Tr a autobusy 21 pro Škoda Ostrov nad Ohří (1990); nízkopodlažní tramvaj RT6-N pro ČKD Tatra Smíchov (1990–93); jednotka M1 pro pražské metro (1994–97); spolupráce na řešení projektu vysokorychlostních vlaků Pendolino pro Alstom Ferroviaria – řešení designu barevnosti exteriéru a interiérů vozů (2005); řada dalších realizací v oboru projektování dopravních staveb a systémů a designu dopravních prostředků až do současnosti.

PUBLIKACE

Dopravní systémy a stavby, Praha 2007 (skripta pro vysoké školy)

OCENĚNÍ

Stavba roku v ČR (1999, 2004).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Zlatá medaile MSV Brno (1980, 1981, 1988)

KOTLAN Jaroslav 1930–2015

1964 absolvoval SOŠV / VŠVH v Praze. Od 1964 byl jako designér registrovaný u ČFVU, externě spolupracoval jako průmyslový designér. V týmu s F. Bertlem v BE-KO studiu spolupracovali na projektech elektrotechnické přístrojové a regulační techniky a motorů a od 80. let se specializoval na komplexní řešení techniky řídicích pracovišť.

REALIZACE

Požární hlásiče MHG 175 pro Teslu Liberec (1975); letový simulátor TL 410 UVP pro letoun Turbolet (1980); řídicí centrum pro cementárnu Čížkovice (1980); letový simulátor TL 39 pro proudový letoun Albatros 39 (1981); řada hyperservomotorů (1986–87) a lineární servomotory pro ZPA 40 Nový Bor (1988); synoptické tablo pro ND Praha (1987); elektrostatická řádková tiskárna (1988), řídicí manipulační centrum parní elektrárny Štěchovice (1994); lodě pro České Loděnice (v týmu J. Tatouška, 1975).

OCENĚNÍ

Nejlepší výrobek resortu (1980, 1986), Vynikající výrobek roku (1981, 1985), Zlatá medaile MSV Brno (1980, 1981, 1988) – vše s F. Bertlem, Vynikající výrobek roku (1984, s F. Bertlem v kolektivu designérů).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Zlatá medaile MSV Brno (1980, 1981, 1988)

KOUBA Miroslav 1915–1974

1939 absolvoval ateliér architektury u P. Janáka na Uměleckoprůmyslové škole v Praze. Od 1948 pracoval ve vývojovém podniku Kovotechna, na přelomu 40. a 50.let se zaměřil na tvarové řešení šicích strojů. Od počátku 60. let pracoval ve výtvarném středisku Výzkumného ústavu textilního strojírenství v Brně, Elitex pod vedením A. Richtra.

REALIZACE

šicí stroje Lada a Minerva od konce 40. let (od 60. let s F. Juráskem); plochý pletací stroj Stereonit pro Ladu Soběslav (s A. Richtrem a F. Juráskem, 1968); Polysuk H

OCENĚNÍ

Čtyřikrát Vynikající výrobek roku, vícenásobná ocenění na MSV Brno.

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

KOVÁŘ Zdeněk 1917–2004

1937 se vyučil ručním a strojním ševcem a strojním zámečníkem v Baťových závodech ve Zlíně, 1943 absolvoval sochařské oddělení Školy umění ve Zlíně u V. Makovského. 1944–47 působil jako výtvarník v konstrukci Baťových strojíren závodů MAS ve Zlíně a koncipoval po dohodě s ředitelem SUPŠ/ŠU ve Zlíně F. Kadlecem osnovy nového oboru tvarování strojů a nástrojů. 1947 jej začal vyučovat, po přemístění školy od 1952 v Uherském Hradišti. 1959 založil v Gottwaldově detašovaný ateliér tvarování strojů a nástrojů, pobočku VŠUP v Praze. Stal se jeho vedoucím pedagogem až do roku 1989. 1961 byl jmenován řádným profesorem VŠUP. Za svého pedagogického působení na SŠ i VŠ vychoval desítky studentů v oboru tvarování strojů a nástrojů.

Od 1945 se zabýval vlastní designérskou tvorbou od návrhů strojů a zařízení pro těžký a lehký průmysl přes dopravní prostředky po ruční nářadí, telefony a lékařské nástroje. Návrhářské práci se věnoval i v přednáškách a člancích v tisku. Spolupracoval s průmyslovými podniky ZPS Gottwaldov, Svit Gottwaldov, Přerovské strojírny, Kovo Bzenec, Tatra Kopřivnice, Let Kunovice, Tesla Liptovský Hrádok a d. 1961–66 konzultant pro udílení cen Kaufmann International Design Award (USA). 1977 byl jmenován zasloužilým umělcem, 1982 národním umělcem. Zaujímal řadu významných funkcí v SČVU, ČFVU, Radě výtvarné kultury výroby ad. Kovářovu sochařskou tvorbu reprezentovaly realistické figurální plasty a portréty i abstraktní práce. 1987 byla u příležitosti 70. narozenin uspořádána výstava Zdeněk Kovář a jeho žáci (NG Praha, Valdštejská jízdárna, reprízy v Gottwaldově a Bratislavě). Po listopadu 1989 odešel ze školy a tvořil ve svém vlastním zlínském ateliéru.

REALIZACE

Svislý frézovací stroj řady F2a pro MAS Zlín (1943); vodorovná frézka F2a pro MAS Zlín (1945); rukojeť nože na řezání pásů kůže, prototyp, pro Baťu Zlín (1947); série ručních pil na dřevo a kov pro Nářadí Hulín (1947–62); váleček pro štočkaře a tiskaře, prototyp (1948); šicí stroj na látání punčoch pro Svit Zlín (1949); kabina a řízení nákladního vozu Tatra 137 a 138 pro Tatru Kopřivnice (1953–54); cvikací kleště pro obuvníky pro Svit Gottwaldov (1953–54); nůžky pro šičky, lehčí a těžší typ, prototyp (1953–54); revolverový soustruh R25 pro ZPS Gottwaldov (1954); osobní automobil Tatra 603, návrh pro Tatru Kopřivnice (1954); souprava s demprem D-10 T-180 pro ZTS Stavostroj Nové Město nad Metují (1955); chassis gramofonu pro Gramozávody Praha (1956); dálnopis pro Závody J. Švermy Brno (1957); mikroskladovna pro VÚPP Hrušovany nad Jevišovkou (1958); pletací automat Arachne pro ÚTS Brno (1958); anodomechanická pila pro ÚMAA Nové Město nad Váhom (1958); traktor pro ZKL Brno; svářecí lis VUS 1000 pro VÚ svářecí, Bratislava (1958); nůžky pro skláře, prototyp (1964); telefonní přístroje pro Tesla Liptovský Hrádok (s F. Crhákem, 1966); obuvnický stroj na lepení podešví (1977) a obuvnický stroj na kosení svršků, oboje pro ZPS Gottwaldov (s P. Škarkou, 1977–78).řezač dlažby pro Kovo Bzenec (1978); teplovodní kotel DOR 22 pro Dakon Krnov (1982); volant letounu L 610 pro LET Kunovice (1982).

OCENĚNÍ

Čestné uznání Trienále Miláno (1947), čtyřikrát Grand Prix *Expo* 58 Brusel (1958), hlavní cena na IV. celostátní přehlídce výtvarného umění (1959), cena II. stupně (1960), hlavní cena (1965) a odměna (1975) v soutěžích k 15., 20. a 30. výročí osvobození ČSSR, Zlatá medaile MV Brno (1964), Cena Antonína Zápotockého (1980), pětikrát nejlepší výrobek resortu FMVS (1979–83), třikrát Nejlepší výrobek roku (1979, 1981, 1984), Vynikající výrobek roku (1975, 1984), Technicky dokonalý výrobek (1983), dvakrát Dobrý design (1986), Design Prestige (1997).

ZASTOUPENÍ

NG Praha, NTM Praha, KGVU Zlín

Zlatá medaile MSV Brno (1980, 1981, 1988)

KRÁL Svatopluk 1926–2018

1946 absolvoval Vyšší průmyslovou školu strojnickou v Praze, později soukromé studium figurální kresby. 1946–58 působil jako konstruktér na

ředitelství Spojených továren na obráběcí stroje. 1959–1972 byl vedoucím skupiny pro tvarové řešení obráběcích strojů, 1972–1991 vedoucím skupiny průmyslového designu ve Výzkumném ústavu obráběcích strojů a obrábění Praha. Zároveň byl 1969–88 vedoucím oborového střediska průmyslového designu trustu Továrny strojírenské techniky. 1993–96 byl učitelem předmětu hračka-loutka na Soukromé mistrovské škole uměleckého designu v Praze, na konci 90. let učitelem předmětu průmyslový design na Vyšší odborné škole elektrotechnické F. Křížíka v Praze. Byl autorem kinetických a zvukových objektů. Publikoval odborné a populární texty.

REALIZACE

Design více než 150 produktů – obráběcích strojů, tvářecích strojů, technologických pracovišť, výrobních, systémů, manipulátorů a nářadí; příbližně 300 prototypů (od konce 70. let); kinetické objekty a hračky pro rehabilitaci nemocných dětí (1992–2001); 8 patentů, 10 užitných vzorů a 10 průmyslových vzorů zapsaných Úřadem pro patenty a vynálezy (dnes Úřad průmyslového vlastnictví)

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1969, dvakrát 1974), Nejlepší výrobek resortu FMVS (1978), Vybráno pro CID (1981), Křišťálový jehlan (1987).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Zlatá medaile MSV Brno (1980, 1981, 1988)

KRÁL Václav 1936–2005

1956 absolvoval Vyšší průmyslovou školu automobilní a leteckou v Mladé Boleslavi, obor Konstrukce automobilů. 1956–59 pracoval v konstrukci podvozků ve ŠKODA AZNP Mladá Boleslav, 1959–83 působil ve Výzkumném ústavu energetickém v Praze. Od 1954 závodil v motocyklových soutěžích, od 1970 v autokrosových a od 1975 v silničních závodech (okruhy, závody do vrchu). Od 1954 publikoval a ilustroval v odborných automobilových časopisech. Od 1983 byl ve svobodném povolání jako průmyslový designér, konstruktér a pedagog. Od 1994 vyučoval design dopravních prostředků na ČVUT v Praze. 2002–2005 byl předsedou Asociace průmyslových designérů ČR.

REALIZACE

Sportovní terénní vozy – buggy, závodní vůz MTX-Škoda (1969); závodní vůz Baghira-Tatra (1972); závodní vozy formule MTX1-06 pro Metalex (1976); sportovní speciál Baghira-Škoda (1978); MTX-Škoda 160RS (1983); závodní vůz MTX 1-08 formule Mondial (1986); sportovní vozy MTX Tatra V8 pro malosériovou výrobu Metalex (1988); vůz MTX Š Roadster na bázi vozu Škoda Favorit (1990); prototyp reprezentační limuzíny Tatra Prezident (1990); vůz Verold Baghira (1991); prototyp motocyklu Jawa Athéna (1991); vysokovýkonný vůz Mysterro pro malosériovou výrobu pro Innotech (s J. Králem a Z. Mrkvicou, 1993); sportovní vůz Rebel Nova pro Dios Klatovy (s J. Králem, 1993); soubor hraček GAMA (GAMA Trhové Sviny, 1989), návrhy pro strojírenský design – laminovací stroj, katr Neva na řezání lamel, obří postřikovač Agrio, stojan vrtačky Heltos (vše po 1999).

OCENĚNÍ

Cena Ministerstva průmyslu (1984), Dobrý design (1989, 2002), Vybráno DC ČR (1991), Vynikající design (1992), Národní cena za design (s J. Králem a Z. Mrkvicou, 1993), Vynikající design (s L. Dufkem, 2004).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Zlatá medaile MSV Brno (1980, 1981, 1988)

KREIBICH Vilém 1884–1955

Narodil se ve Zdicích v železničářské rodině. Toto prostředí ovlivnilo i jeho další profesní směřování. V době studií i po absolvování ateliéru Hanuše Schwaigera na Akademii umění (dnes AVU) v Praze (1907) se zaměřoval na malbu lokomotiv a železničního prostředí. Spolupracoval se Škodovými závody v Plzni, pro něž vytvořil řadu rozměrných pláten s tematikou železnice a průmyslových provozů. Pro ně i pro další zákazníky také ilustroval reklamní materiály. Koncem 20. let navázal spolupráci a přátelský

kontakt s Ing. Vlastimilem Marešem, ministerským radou a pracovníkem konstrukce železničních vozidel Ministerstva železnic. Od poloviny 30. let navrhoval barevné a grafické, po r. 1945 i tvarové řešení nově vyvíjených parních lokomotiv. Uplatnil zde značný zájem a rozsáhlé znalosti problematiky i komplexní přístup k navrhování, vycházející z technické podstaty parní lokomotivy, proporčních zásad návrhářské tvorby i detailní propracovávání návrhů s ohledem na pracovní prostředí posádky. Futuristické návrhy parních lokomotiv tzv. 4. generace se neuskutečnily z důvodů zastavení dalšího tuzemského vývoje lokomotiv parní trakce v 50. letech.

REALIZACE

Rozsáhlá malířská a kreslířská tvorba s železniční tematikou (od počátku 20. stol. do kobce života); grafická reklamní tvorba (20.–30. léta); barevné řešení rychlíkové lokomotivy ČSD 486.0 (1934); tvarové a barevné řešení rychlíkových lokomotiv 498.0 („Albatros“, 1946), 476.0 (1950), 498.1 (1953).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha, NG Praha, soukromé sbírky

Křenek Ladislav 1962

KŘENEK Ladislav 1962

1987 absolvoval Střední průmyslovou školu strojní v Uherském Hradišti a 1990 u Z. Kováře a P. Škarky Katedru průmyslového designu ve Zlíně, VŠUP Praha. 1990–1994 pracoval jako podnikový designér v Metře Blansko. Od 1994 doposud působí na Oboru průmyslového designu FSI VUT Brno. 1999–2003 absolvoval doktorandské studium na FA STU Bratislava, 2009 docent v oboru průmyslový design tamtéž. Od 2014 vedoucím Oboru průmyslového designu FSI VUT Brno.

REALIZACE

Řada návrhů průmyslových výrobků včetně grafického a barevného řešení (od 1990); Závodní tahač Man Evo pro Frankie Truck Racing Team Jablonec n. N. (2012); kryt ventilu tlakových lahví Medivital pro GCE Chotěboř (2013); kryt palivového článku pro Deufol (2014); laboratorní přístroj Dynablot Heat pro Dynex Technologies (2016); závěsné svítidlo Orchestra, osobní projekt (2016); kryt ventilu tlakových lahví medicínálních plynů OxiFlow pro Air Products Management S.A./N.V. (2017); kryt ventilu tlakových lahví MediviTop pro GCE Chotěboř (2018); paletizátor PAL 4.0 pro Alvey Manex – Scott (2018).

OCENĚNÍ

Vybráno DC ČR (1992, 1994), Dobrý design (1999, 2001, 2003, 2005), Vynikající design (2007), 1. místo v soutěži DC ČR na design řady drtičů a mačkačů firmy Romill (s M. Zvonkem, 1995), Zlatý Embax – Print (1999), Zlatý výrobek – Veletrh Elektrotechnika Ostrava (2005), Dobrý design a Cena za ekologický design (s M. Zvonkem, 2005), Vynikající design (s I. Kubíčkem, 2007).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Kupka Eduard 1940

KUPKA Eduard 1940

1964 absolvoval u Z. Kováře ateliér tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. Od 1965 se zabýval návrhy projekční a filmové techniky, 16 mm promítacích přístrojů pro Meoptu Přerov a stroji a zařízeními investičního charakteru. Vedl oddělení designu v Meoptě. Externě spolupracoval s Přerovskými strojírnami, Sigmou Olomouc, BSS Olomouc, Normou Frýdlant n. O. a Státními lesy Olomouc.

REALIZACE

Promítací přístroj KP 8, projektor 980 16 mm v několika variantách, Meoclub 16 Standard, Automatic, Electronic, vše pro Meoptu Přerov (1965–1979); vibrační třídiče EDT pro Přerovské strojírny (1972); skříňky kovových kuchyní pro Frýdlant n. O. (1980); odvětvovací a klátící stroj na lesní práce pro Státní lesy Olomouc (1983).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1972, 1979), Nejlepší výrobek resortu FMVS (1976),

Diplom a medaile – Mezinárodní veletrh Zagreb (Jugoslávie, 1977), Zlatá medaile MV Brno (1977, 1979, 1980), Zlatý kahan Ostrava 79 (1979).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Lahoda Josef 1934–1999

Lahoda Josef 1934–1999

Lahoda Josef 1934–1999

Lahoda Josef 1934–1999

Lahoda Josef 1934–1999

1956 absolvoval SUPŠ v Uherském Hradišti u Z. Kováře a K. Hofmana. 1958–66 byl zaměstnán v TOS Kuřim, 1966–74 ve VÚSZ Brno. Od poloviny 70. let byl jako designér registrovaný u ČFVU, zabýval se průmyslovým designem tvářecích a obráběcích strojů a zařízení, zemních strojů a manipulační techniky. Pracoval pro československé strojírenské podniky, např. Transportu Chrudim, Transportu Úpice, Uničovské strojírny a Žďárské strojírny a slévárny. V 70. letech projektoval pro Brnosmalt a navrhoval pomůcky pro tělesně postižené pro Metu Brno. Spolupracoval s designéry Z. Kovářem, V. Autratou, K. Kobosilem a R. Dopitou. Od 1995 vyučoval strojírenský design na SPŠ strojírenské v Brně.

REALIZACE

Frézka FC 63 pro TOS Kuřim (1966–74); skrejpr 150, 200 a 250 pro VÚSZ Brno (1966); vysokozdvížený vozík čelní a boční pro VÚSZ Brno (1966–74); pásová doprava pro Transportu Chrudim (1970); sklonné váhy můstkové pro Transportu Úpice (1972); rypadlo KU 800 pro Uničovské strojírny (1973); sušička mléka pro Vzduchotechniku Nové Město nad Váhom (1978); skrejpr SA-X1-45 (1988); manipulátor ND 9-040 pro MATE Brno (1989); pro ŽĐAS ve Žďaru nad Sázavou řada paketovacích lisů a rovnačka plechů RT 5-25 (1980); univerzální stolice U 800/500 (1983); hydraulická nůžky na šrot CNS 1250-E42 (1985) a přebudovatelná univerzální stolice UD 930/600 (1987).

OCENĚNÍ

Vybráno pro CID (1967), třináctkrát Nejlepší výrobek oboru a FMHTS (1980–87), (Vynikající výrobek roku (1982, s K. Kobosilem), Vynikající výrobek roku (s V. Kasíkem, 1975), Vybráno pro CID, Křišťálový jehlan (1987), dvakrát Vybráno DC ČR (1992).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Lachman Stanislav 1921–2011

LACHMAN Stanislav 1921–2011

1950 absolvoval u Jana Sokola a Pavla Smetany užitou architekturu na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze. Po působení ve Státním ústavu památkové péče nastoupil 1952 jako výtvarník, následně vedoucí oddělení pro řešení tvarů vývojového podniku Kovotechna. Po zrušení Kovotechny pracoval jako hlavní a jediný výtvarník Výzkumného a vývojového střediska VHJ Elektro-Praga Hlinsko v Praze. S konstruktéry n. p. Elektro-Praga Hlinsko, případně závodů spadajících dočasně pod VHJ Elektro-Praga Hlinsko (Orlické strojírny Skuhrov n. Bělou) spolupracoval na vývoji všech výrobků určených pro sériovou výrobu. S pražskými vývojovými konstruktéry pracoval především na výzkumných a koncepčních úkolech včetně vývoje žehličky s kosodélníkovou žehlicí plochou ETA 211/212 (výroba 1967–1973). Od 1971 hlavní designér trustu PRAGO-UNION, sdružujícího dvě desítky nástrojařských, plastikářských a dalších výrobců (Elektro-Praga Hlinsko, Plastimat Liberec, Mikov Mikulášovice, Kovopol Police nad Metují, podniky KOH-I-NOOR a další), 1982-1986 hlavní designér UTRIN Praha, 1987–1992 externí spolupráce s průmyslovými podniky.

REALIZACE

Celkem 1200 návrhů průmyslových výrobků, včetně cca 100 realizovaných výrobků značky Elektro-Praga/ETA (1956–1981), vysoušeč vlasů Em 521 (výroba Elektro-Praga Hlinsko 1959, následně až do konce 80. let Novoborské strojírny Nový Bor a Zlatník Ostrava), řada kružitek KIN / Kovopol Broumov (1976–90), kotle ČKD Dukla a další průmyslové výrobky pro výrobní podniky a družstva (1981–1992).

OCENĚNÍ

Řada resortních ocenění (nejlepší výrobek roku resortu FMVS, 70. léta);

Síň slávy (Czech Grand Design 2007).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Linhart Ivan 1945–2013

Linhart Ivan 1945–2013

1972 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. 1972–93 pracoval jako hlavní designér v ČKD Praha, 1993–99 jako šéfdesignér v Aero Vodochody. 1999–2007 působil jako vedoucí ateliéru Designu výrobků I na Katedře designu Zlín, VŠUP Praha. Převážně se zabýval návrhy dopravních prostředků.

REALIZACE

Tramvaj s dělenou skříní KT-4AD pro ČKD Praha (1975); samohybný dvouportálový jeřáb PD-250 pro ČKD Slaný (1975); tlačný remorkér TR-610 pro Čs. loděnice Mělník (1985); sedadlo pro vozidla MHD, prototyp pro ČKD Tatra (1993); interiér rychlodrážní jednotky Manila, ČKD TATRA (1993); pilotní a pasažérské sedadlo a úprava exteriéru letounu AE 270 (1993–98); proudový letoun L 159 a jeho akviziční nátěr pro roll-out (1994); komplexní design nízkopodlažní jednosměrné tramvaje Astra pro Minneapolis (USA, 1995); exteriér dvoučlánkové rychlodrážní tramvaje pro Minneapolis (USA, 2000); nízkopodlažní tramvaj Inekon 2001, typ TRIO (2001–02).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1975), Vynikající design (1993, 1995)

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Malatínek Štefan 1930–2010

Malatínek Štefan 1930–2010

Malatínek Štefan 1930–2010

1954 absolvoval VŠUP Praha v ateliéru B. Stefana. V 50. letech se zabýval sochařskou tvorbou a portréty. 1964–66 tvořil návrhy na vysokozdvížeň vozíky včetně jejich barevného řešení pro Destu Děčín. 1966–70 vytvořil firemní styl Desty, v letech a 1986–92 další návrhy vozíků a nakladačů Desta. Od 70. let spolupracoval s Agrostrojem Jičín a Pelhřimov na designu zemědělských strojů a 1966–80 pracoval jako designér pro Adamovské strojírny. 1977–79 spolu s B. Hanákem vedl na VŠUP Praha ateliér Tvarování užitkových předmětů. Souběžně se zabýval sochařskou tvorbou.

REALIZACE

Akumulátorové vysokozdvížeň vozíky DMHV, BMHV, 4 typy pro Destu Děčín (1965–70); kabina regálového nakladače pro Transportu Chrudim (1967); silniční válec NV (1968–71) a řezačky na papír Adast Maxima pro Adamovské strojírny Blansko; tiskařské stroje a výdejní stojany pohonných hmot pro Adast Adamov (1969–73); samojízdný sklízeč píce SPS 460a 420 pro Agrostroj Pelhřimov (1973); šestiřádkový samojízdný ořezávač cukrovky pro Agrostroj Jičín (1974); dělicí otevíratelná mříž pro Novou scénu Národního divadla (1982); kolesové rypadlo a navazující technika pro Výzkumný ústav transportních zařízení Vítkovice (1983–86); užitkový automobil Destacar (1994) a akumulátorové vysokozdvížeň vozíky AV 25 AV 35 (1995) pro Destu Děčín.

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1967, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973), Zlatá medaile MSV v Brně (1968, 1969).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Mara Josef 1951

Mara Josef 1951

1969 absolvoval Střední průmyslovou školu strojnickou v Praze, návazně pak Střední odbornou školu výtvarnou. 1980–93 působil jako vývojový

pracovník a později vedoucí vývojového střediska v d. Napako Praha. V 90. letech stál u zrodu nového výrobního programu, který reagoval na poptávku po vyšším stupni zabezpečení soukromých i veřejných objektů, bank apod. Dále spolupracoval s firmami Rea, Sans Souci, Meyra, Family Frost a d.

REALIZACE

Osvětlovací technika pro Napako Praha (1980–93); exteriérová svítidla veřejného osvětlení, světelný dopravně-orientační systém, univerzální světelný informační systém budov a společenských prostor pro Elektropodnik hl. m. Prahy (1994); zakázková osvětlovací tělesa pro individuální interiéry a svítidla pro výtvarné galerie (od 1993); návrhy pro sériovou výrobu v porcelánu, skle a plastech; série svítidel pro sklárny Jenštejn a Cesar; sterilní obalová technika pro chirurgii (od poloviny 90. let)

OCENĚNÍ

Vícenásobně Dokonalý družstevní výrobek, Vynikající výrobek roku, Dobrý design.

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Machů Aleš 1960

MACHŮ Aleš 1960

1985 absolvoval u Z. Kováře na Katedře tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. 1986–1993 spolupracoval s V. Anderle, od 1990 ve vlastním studiu jako designér a konzultant pro design výrobků a dopravních prostředků.

REALIZACE

projekt a realizace automobilu Street roadster Pony (2004–5); Lékařský přístroj Uromic (2007); ultralehký vrtulník (2008).

OCENĚNÍ

Dobrý design (2005)

Mazurová Danuše 1934

MAZUROVÁ Danuše 1934

1954 absolvovala SUPŠ Uherské Hradiště u S. Mikuláštika. 1957 nastoupila do Meopty Přerov jako grafička do propagace. 1960–80 tamtéž působila jako designérka. Od 1978 se zabývala keramickou tvorbou a vyučovala keramiku na LŠU v Přerově. Od 1994 je lektorkou keramiky v DDM Atlas v Přerově.

REALIZACE

Zvětšovací přístroje na vyvolávání fotografií Opemus III, Opemus IIIa, Axomat II, Axomat IIa (1967–69); Magnifax 3 (1968–69); Opemus 5 (1973–75); Axomat 5 (1983–85) tři generace promítacích přístrojů na 8 mm film Meolux, Meolux II a MEOS Duo (1967–78); kinoprojektory na 35 mm, zdravotní technika s použitím optiky Univisor, čtecí a reprodukční přístroje, stereoprohlížečka Meoskop II, jednoúčelové stroje na obrábění optiky, vše pro Meoptu Přerov.

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1969), šestkrát Vybráno pro CID (1969–77), třikrát Zlatý kahan (1969,1976), Zlatá medaile MV Brno (1977), Zlatá medaile MV Zagreb (Jugoslávie) a MV Lipsko (NDR, 1977).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Míra Bohumil 1927–2011

MÍRA Bohumil 1927–2011

1953 absolvoval VŠUP Praha, ateliér keramiky u O. Eckerta a ateliér kovu a šperku u B. Stefana. Od 1955 tvořil návrhy a modely pro sanitární keramiku, od 1960 návrhy stolních a přenosných přijímačů a tranzistorů pro Teslu. 1963 navázal spolupráci s Milanem Míškem, technicky nadaným výtvarníkem, a spolu vytvořili úspěšný dvoučlenný designérský tým. Míra uplatňoval svou výtvarnou erudici a modelářské zkušenosti, Míšek své technické vzdělání a řemestnou zručnost. Ve spolupráci s Teslou Hloubětín společně navrhli televizní kameru ateliérovou i exteriérovou a zařízení televizních pracovišť. Pro další závody Tesly navrhovali různá originální telekomunikační zařízení.

Malý tranzistorový radiopřijímač T 60 pro Teslu Přelouč (1957); sanitární keramika, umyvadlo s vodovodními kohoutky (1958); sanitární jednotka pro dopravní letadlo Tupolev pro Čs. aerolinie (1960); kapesní přijímače Jalta a T 61 pro Teslu Přelouč (1959–62); přenosný magnetofon Uran pro Teslu Liberec (1964); telefonní přístroje, stolní T 65 pro Teslu Liptovský Hrádok (1964); barevná přenosová televizní kamera pro Teslu Radiospoj (1977); řada televizních monitorů pro Teslu Hloubětín (1980); digitální hodiny pro Pragotron Praha (s K. Fořtlem, 1983); motorový vůz M 475 (1974–75) ciferník nástěnných hodin Elton pro Chronotechnu Praha (1979), oba s V. Kasíkem.

REALIZACE

Malý tranzistorový radiopřijímač T 60 pro Teslu Přelouč (1957); sanitární keramika, umyvadlo s vodovodními kohoutky (1958); sanitární jednotka pro dopravní letadlo Tupolev pro Čs. aerolinie (1960); kapesní přijímače Jalta a T 61 pro Teslu Přelouč (1959–62); přenosný magnetofon Uran pro Teslu Liberec (1964); telefonní přístroje, stolní T 65 pro Teslu Liptovský Hrádok (1964); barevná přenosová televizní kamera pro Teslu Radiospoj (1977); řada televizních monitorů pro Teslu Hloubětín (1980); digitální hodiny pro Pragotron Praha (s K. Fořtlem, 1983); motorový vůz M 475 (1974–75) ciferník nástěnných hodin Elton pro Chronotechnu Praha (1979), oba s V. Kasíkem.

Ve spolupráci s M. Míškem: dieselelektrická lokomotiva ř. ČSD T 478.3 tzv. Brejlovec pro ČKD Praha (1963–65); TV kamera TKO 311 pro Teslu Radiospoj Praha (1967); kulovitý radiolokátor pro říční plavidla pro Teslu Pardubice (1967); trepanační vrtačka pro neurochirurgické oddělení Vojenské nemocnice Praha Střešovice (1968); magnetofony řady B pro Teslu Přelouč (1968–69); letištní anténní radarový domek pro Teslu Opočinek (1970); televizní kamery ve dvou variantách pro ateliérové a externí snímání obrazu pro Teslu Radiospoj Praha (1974); ve spolupráci s architekty: vstupní pylon z vrstveného skla s nápisem československého pavilonu pro výstavu Expo v Montrealu (1967); vstupní pylon a vizuálně grafické řešení komunikačního systému budovy Národního shromáždění (1972–73).

OCENĚNÍ

S M. Míškem: Vynikající výrobek roku (1967, 1968, 1970), Vybráno pro CID (1968), Zlatá medaile Bienále v Lublani (1968).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha, UPM Praha

Míšek Milan 1924–1998, vpravo: Míšek Milan 1924–1998, vlevo: Míšek Milan 1924–1998

MÍŠEK Milan 1924–1998

Vyučený nástrojař, 1949 absolvoval Střední průmyslovou školu a soukromou grafickou školu v Praze. Byl zakládajícím členem družstva Tvar Praha, později pracoval jako výtvarník v Propagační tvorbě. Od počátku 60. let byl jako grafik a designér registrovaný u ČFVU, od 1963 pracoval jako designér pro Teslu, od poloviny 60. let v tandemu s B. Mírou vytvářeli projekty technických přístrojů pro Teslu, Čs. televizi ad.

REALIZACE

Grafika nápisů pro seriál filmů s technickou a kybernetickou tematikou (po 1950); televizní pracoviště ČST (1965).

Ve spolupráci s B. Mírou: viz B. Míra.

OCENĚNÍ

Ve spolupráci s B. Mírou: viz B. Míra; Vynikající výrobek roku (1969), Cena federálního ministra – předsedy Výboru pro technický a investiční rozvoj (1970).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha, UPM Praha

Moucha Ivan 1938–2009, vpravo: Moucha Ivan 1938–2009, vlevo: Moucha Ivan 1938–2009

MOUCHA Ivan 1938–2009

Působil jako zkušební jezdec v konstrukci Jawa, od počátku 60. let jako výtvarník tamtéž. 1963 absolvoval Výtvarnou školu pro pracující a zároveň mimořádně studoval na AVU v Praze 1960–65 u V. Makovského. V 60. letech publikoval odborné články se zaměřením na automobilový a motocyklový design. Po polovině 60. let začal pracovat ve svobodném povolání pro průmyslové podniky, nejprve ve spolupráci s Petrem Tučným. od 1974 často spolupracoval s J. Tatouškem včteně návrhů motocyklů JAWA.

REALIZACE

Kolekce bezpečnostních příleb JAS Pardubice (1963); unifikovaná řada motocyklů Jawa (1965), řada chirurgických háků (1968); řada řídicích počítačů NC pro Teslu Praha (1972); říční sací bagr, říční sací bagr pro hloubkové práce a plovoucí čerpací stanice Botelu pro České loděnice (s J. Tatouškem a J. Šustou, 1986), postranní vozík pro Jawu 350 pro Velorex (1986); výrobní program, např. přístroje pro výrobu laboratorně čisté vody, pro Kovofiniš Ledec nad Sázavou (s J. Tatouškem, 1978–92),

od poloviny 90. let spolupráce na novém výrobním programu bezpečnostních systémů firmy Jablotron v Jablonci n. N. a na designu výrobků dalších nově vzniklých firem.

OCENĚNÍ

Cena Bienále v Lublani (Jugoslávie, 1966), spoludržitel Hlavní ceny Trienále Milán (Itálie, 1968), spoludržitel Bavorské státní ceny se zlatou medailí (1969), třikrát Vybráno pro CID, dvakrát Vynikající výrobek roku.

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

N

NĚMEČEK Jan 1946

1965 absolvoval Střední průmyslovou školu strojní Plzni a 1967 postgraduální studium metodiky konstruování zaměřené na průmyslový design. 1967–93 působil jako designér v závodě Obráběcích strojů ZVIL /Škoda Plzeň. Od 1993 se ve vlastním studiu věnoval designu průmyslových výrobků a strojírenství, navrhoval a vyráběl modely pro kinetické hrací systémy.

REALIZACE

Soustruhy SDZ 250, SUT, SNT 200 (1970); portálové frézovací stroje řady WP 25 a WPA 60 (1977–84); horizontální frézovací a vyvrtávací stroje řady W 80, W 200, W 225 (1980–84); bezobslužné pracoviště BOP 180 a NC (1980–85); pojízdný šroubový kompresor (1989), vše pro Škodu Plzeň.

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku s Cenou za Vynikající průmyslový design (1981), Vybráno pro CID (1982,1984), Dobrý design (2001).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Novotný Karel 1961, vpravo: Novotný Karel 1961, vlevo: Novotný Karel 1961

NOVOTNÝ Karel 1961

1986 absolvoval ateliér tvarování užitkových předmětů u B. Hanáka na VŠUP v Praze. 1986–88 jako designér ve vývoji svítidel, s. p. TESLA Holešovice navrhoval svítidla, od 1988 výtvarník Linea-ÚBOK, a. s. Praha, 1993–95 vedoucí sekce Art Design tamtéž. 1999–2002 působil samostatně jako designér a výtvarník, spolupracoval na zakázkách v oblasti produktového designu a na návrzích interiérů a osvětlení ve spolupráci s architekty. Navázal externí spolupráci s podniky Osvětlovací sklo Valašské Meziříčí, Lustry Kamenický Šenov, Crystalex, Kavalier atd. Rovněž spolupracoval s firmou Pragotron. 2002–2015 působil jako vedoucí oddělení designu společnosti firmy SIKO KOUPELNY & KUCHYŇĚ.

REALIZACE

Prototypy stolních, univerzálních a zahradních svítidel (TESLA Holešovice, 1986–88); docházkové kontrolní hodiny (Pragotron Praha, 1988); adaptér pro jednopaticovou zářivku (1990).

OCENĚNÍ

Dobrý design, Zlatá medaile MVSZ Brno (1987).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

P

PAŘENICA Milan 1934

1963 absolvoval SUPŠ Uherské Hradiště u M. Klímy. Působil jako designér v oblasti elektrotechnických zařízení a dopravních prostředků. Od 1964 pracoval jako designér registrovaný u ČFVU.

REALIZACE

Řada asynchronních motorů ve VÚES Brno pro MEZ Mohelnice (1964–65); karoserie elektromobilu EMA 1 (1967–68); prototyp elektromobilu EMA 2 (s R. Šuterou, 1970); pařící zvon na dřevo pro Středomoravské dřevařské

závody Bystřice p. H. (s M. Pařenicou, 1975); soubory elektrických vypínačů a zásuvek pro Elektro-Praga Jablonec n. N. (1987–89).

OCENĚNÍ

Třikrát Vybráno pro CID (1969 a 1972).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Pavelka Jaroslav 1930–2014, vpravo: Pavelka Jaroslav 1930–2014, vlevo: Pavelka Jaroslav 1930–2014

PAVELKA Jaroslav 1930–2014

1940–48 absolvoval soukromá studia výtvarného umění, 1948–52 VŠT E. Beneše Brno u J. Krohy, B. Fuchse a V. Makovského. 1968 získal vědeckou hodnost, CSc. na Fakultě stavební ČVUT Praha. 1952–60 působil jako vědecký pracovník a designér na Vojenské technické akademii v Brně, 1960–66 jako vedoucí vědecký pracovník a designér ve Výzkumném a vývojovém středisku MNO, 1967–69 ve stejném zařazení v RVKV a SVKV, 1969–71 a 1975–79 dtto ve Výzkumném středisku IPD, kde se zabýval designem prostředí. 1972–74 ve VÚOSO Praha ve skupině Svatopluka Krále. V 80. letech spolupracoval na řadě projektů pro České loděnice. Od počátku 90. let se věnoval přednáškové činnosti, vytvářel výtvarné objekty pro postiženou mládež a dospělé. Je autorem četných přihlášek vynálezů, patentů a průmyslových vzorů i řady teoretických a metodologických studií zaměřených na průmyslový design.

REALIZACE

Stolní cívkový magnetofon TESLA B 90 (TESLA Přelouč, výroba 1974–77), design pracovního prostředí pro Kaučuk Kralupy nad Vltavou VÚ vzduchotechniky Praha-Malešice, design pracovního prostředí a obráběcích strojů pro závody TOS-VÚOSO Praha (70. léta); technologická plavidla, čerpací zařízení a další technika pro ZTS, České loděnice Praha v kolektivu designérů vedeným J. Tatouškem (80. léta)

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (s J. Plašilem a S. Králem, 1974), Vynikající výrobek roku s Cenou za vynikající průmyslový design (v kolektivu designérů, 1985)

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Pavézka Luděk 1949, vpravo: Pavézka Luděk 1949, vlevo: Pavézka Luděk 1949

PAVÉZKA Luděk 1949

Vyučený soustružník, pracoval v Lisovnách nových hmot Vrbno pod Pradědem, 1971 absolvoval SUPŠ v Uherském Hradišti u M. Klímy, 1981 u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů v Gottwaldově, VŠUP Praha. Od 1982 se jako designér registrovaný u ČFVU orientoval na zpracování plastických hmot. Dlouhodobě spolupracoval s Lisovnami nových hmot Vrbno pod Pradědem, pracoval pro řadu dalších průmyslových podniků. Externě spolupracoval s architekty, navrhoval parkový mobiliář. 1991 se stal s R. Krchou spoluzakladatelem firmy Trifid Uherské Hradiště zaměřené na interiérovou tvorbu, design výrobků z plastických hmot a grafický design.

REALIZACE

Nádoba na kuchyňský odpad pro LNH Vrbno pod Pradědem (1981); dětská hračka – auto (se Z. Pavézkou, 1982); městský mobiliář pro Gottwaldov pro Technické služby města (s F. Crhákem, 1982–1983); vchodové dveře DIAL pro Jakos OPP Uherské Hradiště (1983); teplovodní kotel ETKA U.12 a ETKA LS.31 (1984 a 1986); tranzistorový svářecí agregát WTS-400 pro ČKD Praha – Polovodiče (1986).

OCENĚNÍ

Grand Prix Pragotherm (1984, 1988), řada resortních ocenění (1985–87), Zlaté čestné uznání Interbytmaš Moskva (SSSR, 1985), Zlatá medaile Welding ’88 Brno (1988), Dobrý design (1988), Vybráno DC ČR (1991, 1992).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Pavézka Zdeněk 1942, vpravo: Pavézka Zdeněk 1942, vlevo: Pavézka Zdeněk 1942

PAVÉZKA Zdeněk 1942

1967 absolvoval SUPŠ v Uherském Hradišti u M. Klímy a Z. Kadlece, 1973 na UJEP Brno doplňkové pedagogické studium. Po kratším působení

v TOS Kuřim 1971–73 vyučoval na SUPŠ Uherské Hradiště obor Tvarování průmyslových výrobků. 1973–92 působil jako designér a později vedoucí oddělení designu na GŘ CHEPOS Brno, kde se věnoval designu strojů a zařízení pro potravinářský, chemický a dřevozpracující průmysl. Dlouhodobě spolupracoval s designérem P. Svítilem. Od 1992 vyučoval na SŠUŘ v Brně, obor Tvarování průmyslových výrobků.

REALIZACE

Přetlakový plnič lahví v monobloku KONTIX 60 pro Chotěbofské strojírny (1978); šlehačí stroj T-787.0 pro Ferox Děčín, závod Topos Šluknov (1979); prohlížečka lahví EXAN 02 pro Chotěbofské strojírny (1987); aseptický fermentační blok 150 l pro VÚCHZ Brno (1989); obráběcí centrum III. generace MCF HC 80 pro TOS Kuřim (s M. Klímou, 1976); sekačky pilařského odpadu SPO 1700, SPO 1255 pro KSB Brno (1981, 1983) a kutr na zpracování masných výrobků pro ČKD Letovice (1991), vše s P. Svítilem.

OCENĚNÍ

Řada resortních ocenění (1976–85), cena A. Zápotockého (1986); šestkrát Vybráno pro CID (1976–85), třináctkrát Zlatá Salima (1979–91), třikrát Zlatá medaile MV Brno (1969, 1977, 1989), pětkrát Dobrý design/Vybráno DC ČR (1987–95), Grand Prix Pragotherm (1980, Zlatá medaile Autoprogressu Brno (1984), Zlatá medaile Plovdiv (Bulharsko, 1989), Vynikající design (1991, s P. Svítilem), Cena Asociace designérů Moravy (1992).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Pelikán František 1948–2016, vpravo: Pelikán František 1948–2016, vlevo: Pelikán František 1948–2016

PELIKÁN František 1948–2016

1976 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. 1977 působil jako designér pro Výzkumný ústav elektrotechnické keramiky Hradec Králové, od 1978 spolupracoval s vývojovými pracovišti Jawa Praha, Ústav pro výzkum motorových vozidel Praha, TOS Žebrák, TOS Čelákovice, Kovosvit Holoubkov, SSAZ Nová Paka, OASA Čáslav, STASIS Horní Slavkov, Škoda-Auto Mladá Boleslav, ŠKODA LIAZ Mnichovo Hradiště, Škoda Kompresory Dýšina, Výzkumný ústav kolejových vozidel Praha, Moravskoslezská vagonka Studénka, Škoda Dopravní technika/Transportation Plzeň, Guhring Sulkov, České dráhy Praha, Locomotive Nürnberg, Vectra Velká Británie, Pragoimex Praha, Strojírna TYC Mýto, Kovosvit Holoubkov a Silniční stroje a zařízení Nová Paka. 1991 působil jako designér kolejových hnacích vozidel pro Škodu Dopravní technika Plzeň. Od 1996 průmyslový design na ZČU Plzeň, Fakultě elektrotechniky, od 2004 vedl ateliér Design na Ústavu umění a designu ZČU Plzeň (od r. 2013 Fakulta designu a umění L. Sutnara téže fakulty), od 2011 docent.

REALIZACE

Nástrojářská frézka PNGJ 32 pro TOS Žebrák (se S. Králem, 1981); tvarová úprava karoserie soutěžního automobilu Škoda 130 lr Evolution pro Škodu AZNP Mladá Boleslav (1986); výrobní linky a robot pro Výzkumný ústav elektrotechnické keramiky v Hradci Králové (1987–89); luxusní autobus Oasa HD-12 pro Oasu Čáslav (s K. Syrůčkem, 1991); elektrická lokomotiva Škoda 103E a vysokorychlostní jednotka Škoda 109 pro Škodu Plzeň (1995); modernizace interiérů vagonů pražského metra (1994); komplexní řešení soupravy metra ř. 6 Mt (2003); souprava vozů metra pro Petrohrad (2008).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (se S. Králem, 1981), Nejlepší výrobek resortu FMHTS (s P. Svítilem, 1984), Vybráno DC ČR (1991, 1994, 1995), Dobrý design (v týmu autorů, 2007).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Pelikán Jaroslav 1943–200X, vpravo: Pelikán Jaroslav 1943–200X, vlevo: Pelikán Jaroslav 1943–200X

PELIKÁN Jaroslav 1943–200X

1971 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. Od roku 1972 pracoval jako samostatný designér. Působil jako hlavní externí spolupracovník a tvůrce komplexního designu

koželužských strojů podniku Strojovsit Krnov – a to přímo ve spolupráci s podnikovými konstruktéry nebo v rámci Výzkumného ústavu kožedělného. Dále spolupracoval s Výzkumným ústavem gumárenských a plastikářských technologií Gottwaldov a několika moravskými a slovenskými strojírenskými a elektrotechnickými výrobci.

REALIZACE

Hračka – nákladní automobil Tatra 148 pro Lisovny nových hmot Vrbno pod Pradědem (s P. Škarkou, 1970); průběžný žehlicí hydraulický stroj Famosa 2 (1975) a postruhovací stroj (1978), oba pro Strojovsit Krnov; svářecí stroj pásových pil pro BEL Bratislava (s P. Škarkou, 1984); školní počítač TNS HC-08 pro JZD Slušovice (1987).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1975, 1978, 1979), Technicky dokonalý výrobek 1977, Vybráno pro CID (1975, 1978, 1979, 1983), Zlatá medaile MSV Brno (1975, 1978), Vynikající design (1992).

Zlatá medaile MSV Brno (1975)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

Vynikající design (1992)

R

R

REISSNER Václav 1940–2016

1958 se vyučil jemným mechanikem leteckých přístrojů na SUPŠ Uherské Hradiště, 1969 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. 1969 působil jako designér ve svobodném povolání. Vytvořil design obráběcích strojů pro TOS Hulín, produktový design a design zdravotní techniky. 1998–2004 vyučoval obor Hračka a výroba dekorativních předmětů na SUPŠ v Uherském Hradišti a od 2005 se věnoval vizím a konceptům pro design obřích karuselů a kapotovaných obráběcích strojů se znaky moderní a futuristické architektury.

REALIZACE

Medicinské přístroje Chiratic l2 (1973), Chiratic 49 (1975), Chirastar 60 (1981) pro Chiranu; obří svislé soustruhy RSL16CNC (1991), SK8CNC (1992), MCSKJ 160 (1994) a desková vodorovná vyvrtávačka (1994) pro TOS Hulín,

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1975, 1986), Vynikající design (1991, 1992, 1993, 1994).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

S

S

SEČKA Jan 1946

1965 absolvoval Střední průmyslovou školu strojnickou a 1975 u Z. Kováře obor Tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. 1975–81 ve Výzkumného ústavu textilního strojírenství Elitexu v Brně spolupracoval na designu tryskových stavů, pletacích kruhových stavů a průmyslových šicích strojů. 1981–84 se jako samostatný designér věnoval návrhům textilních strojů, zemědělských strojů, průmyslových interiérů, laboratorních přístrojů a drobných spotřebičů. 1984–86 navrhoval obaly stavebních hmot Terranova ve Vídni (Rakousko) a byl členem OIF (Österreichisches Institut für Formgebung). Spolupracoval s Ontario Research Foundation v Torontu (Kanada, 1986) a vývojem 360° Display Projects, návrhy a konstrukcemi prototypů pro Technolizenz ve Vaduzu (Lichtenštejnsko, 1987). 1987–2006 dlouhodobě spolupracoval s D’Orlan Jewellers v Torontu (Kanada), kde se věnoval designu a koncepci módních linií bižuterie pro Nina Ricci Paris, Lancel, D’Orlan. Od 2006 působí jako samostatný designér nábytku. 2010–15 byl vedoucím ateliéru designu Akademie ve Světlé nad Sázavou.

REALIZACE

Textilní stroje, zemědělské stroje, průmyslové interiéry, laboratorní přístroje, drobné spotřebiče, obaly stavebních hmot, módní linie bižuterie, nábytek, osvětlovadla, poštovní známky, brýle.

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1982), Cena na výstavě vynálezů Salon International des Inventions de Geneve (Švýcarsko, 1986), Cena Artemide Lighting Design Competition (New York, USA, 1987), Cena na International Glasses Design Competition (Japonsko, 1993).

ZASTOUPENÍ

KGVU Zlín

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

zdravotnických zařízení; prototyp soupravy Mobix pro snímkování ze štítu pro Chiranu Praha (1986).

OCENĚNÍ

Nejlepší výrobek resortu FMVS (1979, 1980), Vynikající výrobek roku (1980).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

Zastoupení

1989–99 vedl Katedru tvarování strojů a nástrojů, resp. designu a ateliér průmyslového designu a dopravních prostředků. Od 1999 vedl Ateliér průmyslového designu na Institutu reklamní tvorby a marketingových komunikací, později Fakultě multimediálních komunikací Univerzity Tomáše Bati, kde v letech 2002–05 působil jako děkan. Na přelomu 60. a 70. let se zabýval především strojírenskými zařízeními, spolupracoval s VÚOSO Praha, spolu s M. Šindlerem navrhovali laboratorní přístroje (konzultace P. Tučný), nářadí pro Nářadí Česká Lípa, Lázně Bělohrad, Kovo Bzenec, ELKO Nový Knín aj. Pro ZPS Gottwaldov řešil až do 80. let design řady obuvnických strojů, na řadě z nich ve spolupráci se Z. Kovářem. Po 1980 se zabýval návrhy plastových předmětů pro domácnost, na konci 80. let navrhoval textilní a grafické stroje pro Elitex Třebíč a Adast Adamov, po roce 1990 návrhy od sportovní a hokejové rukavice po dopravní prostředky a strojírenská zařízení.

REALIZACE

Montážní lešenářský klíč pro Kovo Bzenec (1977–79); maloprůměrový automatický pletací stroj ANGE 5 EL pro Elitex Třebíč (1987); motorová koloběžka ZOOM pro PVD Slušovice (1990); motocykl Dandy pro Motor-Jikov Č. Budějovice – provedení Klasik (1995); sedací nábytek pro mmin-terier Luhačovice (2000–01); elektrická ruční vrtačka pro Nářadí Praha (s M. Šindlerem, 1969); hokejové rukavice Senior pro VUGAL VVU Hradec Králové (se Z. Pokorným, 1978–79); obuvnický stroj na lepení podešví pro ZPS Gottwaldov (1977), obuvnický stroj na kosení svršků (1977–78) a na-pínací stroj klenků a pat (1981), vše se Z. Kovářem; šestibarevný tiskařský stroj pro Adast Adamov (s P. Slaninou, 1989–90).

OCENĚNÍ

Řada resortních ocenění (např. Nejlepší výrobek resortu, 1972–84), čtyřikrát Vynikající výrobek roku (1980–84, samostatně a s M. Šindlerem), dvakrát Vynikající design (1991).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Jiří Španihel

ŠPANIHEL Jiří 1952

1971 absolvoval u M. Klímy obor Průmyslový design na SUPŠ v Uherském Hradišti, 1977 u Zdeňka Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. 1977–90 působil jako hlavní designér Tatra Ko-přivnice, externě spolupracoval s průmyslovými podniky a s architektky, zejména v interiérové tvorbě. Od 1991 vlastní designérské studio, spo-lupracuje s domácími i zahraničními průmyslovými výrobci, zaměřoval se na dopravní prostředky, zdravotní techniku a další obory. Od počátků firmy BORCAD po 1989 spolupracuje na celém jejím výrobním programu. 2002 založil nové studio Descent pro vytváření konceptů, designérských projektů, ergonomických studií, firemního stylu, poradenství a komplexní realizaci projektů.

REALIZACE

Polokapotová verze nákladního vozu Tatra T162 (1984); chodníkový sa-mosběr odpadků pro Kovopodnik Ostrava (1990); rychlé zásahové vozidlo Tatra (1991); elektromobil LIAZ Silencio (1993); koncepční studie hliníkové kabiny LIAZ (1994); nemocniční postel Bett 2000 pro BORCAD Fryčovi-ce (1994–96); firemní styl vozů Tatra (1995–96); Trambusový nákladní automobil TerrNo 1 a kapotový nákladní automobil Jamal pro Tatru Ko-přivnice (1996, 1997); rekonstrukce motorového vozu Bzmot InterPici pro Moravskoslezskou vagónku Studénka (1997–98); kamion Tatra T 165 N 52 (1998); gynekologické křeslo RADIUS pro BORCAD Fryčovice (1998); mo-dernizace vysokozdvížných vozíků Desta pro ČZ Strakonice (1999–2000); nemocniční stolec a postel Eleganza a nemocniční postel Image pro Linet Želevčice (2001, 2003); porodní postel AVE pro Borcad Fryčovice (2003); koupelnová vany Mamba, Bermuda a Salsa pro Polysan (2003–04); ka-biny rypadla SCHRS pro PRODECO, a. s. (2001–02, 2005); vlaková sedadla 1.třídy pro střední a dlouhé tratě a vlakové luxusní sedadlo jednotky ČD Pendolino pro BORCAD Fryčovice (2004).

Štěpán Ambrož

OCENĚNÍ

Vynikající design (1996, 1997, 2000, 2001, 2004); Národní cena za design

(2003), Dobrý design (2005), Good Design Award (Japonsko, 1999), Red Dot Award Product design (SRN, 2003), Silver Product Design IF Design Award (SRN, 2003).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha, Regionální muzeum v Kopřivnici – Technické muzeum Tatra

Štěpán Ambrož

ŠPETÍK Ambrož 1921–2005

1936 absolvoval kurz modelování na Státní odborné škole pro zpracová-ní dřeva ve Valašském Meziříčí. 1943 absolvoval v Ateliéru modelování u V. Makovského Školu umění ve Zlíně a poté působil jako výtvarník. Po 1955 byl zaměstnán jako výtvarník průmyslových výrobků v oboru akus-tiky v Tesle Valašské Meziříčí. Jako samostatný výtvarník registrovaný při ČFVU se po roce 1965 zabýval volnou tvorbou.

REALIZACE

Bakelitová skříňka rozhlasu po drátě ARS 217 pro Teslu Valašské Mezi-říčí (1956).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Štěpán Ambrož

ŠUTERA Radomír 1934–2009

1961 absolvoval SUPŠ Uherské Hradiště. Pracoval jako designér Výzkum-ného ústavu kožedělného v Gottwaldově, hlavně na projektech výzkum-ných prací na nových programově řízených obuvnických strojích. 1969 se stal designérem a experimentátorem nových technologií ve svobodném povolání, specialistou na skelné lamináty a expertem na jejich využívání v praxi. Spolupracoval s výzkumnými ústavy a zaváděl nové technologie zpracování v družstevních podnicích. Byl spolupracovníkem řady desig-nérů, modelářem, realizoval složité konstrukce ze skelného laminátu. Po 1990 pracoval na vývoji nových celohlavových gumových masek pro civilní obranu.

REALIZACE

Kabina a laminátové střecha kombajnu E 512 pro STS Staré Město (1972); elektromotor MT 880 pro MEZ Brno Drásov (1973); komplex čistící sta-nice odpadních vod Agroklar pro Agrotechniku Zvolen (1976); osobní elektromobil pro půjčovny pro Ústav silniční a městské dopravy Praha (1977); přední a zadní nárazník pro Tatru Kopřivnice (1984); větrné elek-trárny 4 KW a 150 KW pro VÚES Brno (1982–83); nádoby na květiny pro BVV (1983); sedačky a odpadkové koše pro Prior Brno (1984); informační systém a prvek zastřešení autobusového nádraží Gottwaldov (1986); informační systém pro JZD Slušovice (1987); pařící zvon na dřevo pro Středomoravské dřevařské závody Bystřice p. H. (s M. Pařenicou, 1975); nákladní pneu pro zimní provoz pro VÚGPT Gottwaldov (s R. Vajdákem, 1967); rukavičkářský šicí stroj pro Rukavičkářské závody Dobříš (1977); fermetrační stanice pro VÚPS Hrušovany nad Jevišovkou (1977); mobilní dentální souprava pro Chiranu Stará Turá (1977); simulátor průmyslového robota (s R. Vajdákem a F. Vondřejsem, 1977); obuvnické stroje pro VÚK Zlín Gottwaldov (ve čtyřčlenném týmu společně s A. Hlávkou, 1977–78); obuvnické stroje (1982–84) a programově řízený stroj na řezání šablon (1986), oba pro VÚK Zlín Gottwaldov s A. Hlávkou.

OCENĚNÍ

Dobrý design (1987).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Štěpán Ambrož

ŠVÁCHA Petr 1933–1998

1956 absolvoval Fakultu architektury na ČVUT Praha u O. Starého, S. Šna-jdra a A. Černého, 1979 získal vědeckou hodnost, CSc. tamtéž. Od 1958 byl projektantem Agroprojektu Praha, od 1962 Krajského zemědělského projektového ústavu Praha a od 1963 Stavebního ústavu pro typizaci zemědělských staveb Praha. 1958–62 spoluprojektoval s arch. J. Čejkou

objekty VŠ zemědělské v Praze. Od 1964 působil ve Výzkumném ústavu místního hospodářství Praha. Od 1966 byl odborným poradcem pro ar-chitekturu a spotřební průmysl RVKV. Po její reorganizaci přešel do IPD v Praze, kde působil jako odborný specialista pro architekturu a spo-třební zboží. Zabýval se designem kovového nábytku, okenního, dveř-ního a nábytkového kování pro sériovou výrobu v Rostexu Vyškov. Jeho činnost zahrnula práci organizační, hodnotitelskou, výzkumnou a desig-nérskou. Krátce vyučoval design na Fakultě architektury ČVUT Praha. Ve své tvorbě působil na rozhraní architektury, tvorby interiéru a prů-myslového designu.

REALIZACE

Dom smůtku v Trebišově (1967–69); kovový nábytek pro malosériovou výrobu pro Kovonu Lysá nad Labem (1960–90); rekreační a zahradní dře-vostavby pro Západočeské dřevařské závody Mariánské Lázně (1969–70, 1981–82); prvky a komplety stavebního a nábytkového kování pro Rostex Vyškov, Tokoz Žďár nad Sázavou, Fab Rychnov (1970–90); interiéry spor-tovních a hotelových zařízení (80.– 90. leta); kanceláře a pracovny vedou-cích Pro Českou poštu (s B. Podpěrou, 1994); Corporate image, značení vo-zidel a prvky vizuální komunikace České pošty (s J. Tatouškem, 1993–96).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku, Technicky dokonalý výrobek, Nejlepší výrobek resortu, Vybráno pro CID (1969–90).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha, UPM Praha

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

Těšitel

aspirantura. Po 1950 se věnoval systematickému vědeckému výzkumu v Laboratoři experimentální a užité estetiky. Od 1962 byl pedagogem na Akademii sztuk pieknych ve Varšavě (Polsko) a na Hochschule für Industrielle Formgestaltung Ulm (SRN). Od 1963 působil jako designér pro československý strojírenský průmysl, stavební stroje a kolejové do-pravní prostředky a projektoval výrobní program firmy Belzer Wupper-tal, Poggenpohl (SRN). 1973–91 spolupracoval se synem P. M. Tučným na projektech pro Stavostroj Nové Město n, M.A. ZTS Martin. Od 1980 byl profesorem studia designu na HFBK Hamburg (SRN). Od 1991 působil jako designér projektových studií kolejových vozidel v ČR.

REALIZACE

Výrobní program firmy Belzer (od 1963); projekt kuchyňského programu a řady 6 typů nábytkového kování Poggenpohl (od 1966); experimentální práce na konstrukcích a modelech z uzavřených a otevřených Al profilů (od 1970); informační a orientační systém, uzamykatelná sklopná seda-dla pro Palác kultury Praha (1979); řada hydraulických rypadel DH 103 až DH 921 pro US Uničov (1976–89); samopojízdná rypadla a universální kolový nakladač (1977–80); důlní lokomotivy (1978); typová řada lesních traktorů a lesní techniky (1978–83); příměstská patrová jednotka vlaku (1986–87); soustava dřevoobráběcích strojů střední kategorie (1988–92); projekt na Komplexní informační a orientační systém MHD v Praze (1993); projekt šestivozové soupravy s plnou průchodností z hlediska nejvyšší provozní a protipožární bezpečnosti vozů (1994–95); projekt pro monora-ilovou dopravu Vrchlabí – Špindlerův Mlýn (1993); systémová stavebnice telefonní hovorny z ocelových profilů (1995); koncepční projekt vysoko-rychlostního vlaku s kyvnými skříněmi pro l. koridor Berlín–Praha–Ví-deň pro České Dráhy se dvěma variantami čelního vozu (s P. M. Tučným, 1987–96).

PUBLIKACE

K problematice výrobního výtvarnictví, Praha, Brno, 1952.

Teoretické základy technické estetiky, Praha, 1962.

OCENĚNÍ

Hlavní cena Trienále Milán (Itálie, 1968), řada evropských cen za design (1969–90), Vynikající výrobek roku (1970, 1971), několikanásobně Nejlepší výrobek resortu (70. a 80. léta), Vynikající design (1993).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha, MG Brno

Petr Tučný

TUČNÝ Petr Mikuláš 1948

1973 absolvoval Fakultu stavební – architektura na ČVUT Praha u V. Jir-kaala a J. Štursy. 1979 absolvoval obor rekonstrukce a ochrana památek u S. Voděry a 1980 Školu architektury na AVU Praha u M. Bělohradského. 1973–98 se věnoval architektonické tvorbě, výstavnictví a průmyslovému designu. Spolupracoval s otcem, designérem P. Tučným na velké části projektů stavebních a lesních strojů a kolejových vozidel. Pracoval jako designér pro Laboratorní přístroje Praha. 1995 je členem S. V. U Mánes a věnuje se interiérovému designu, průmyslovému designu, architektuře obytných a průmyslových staveb.

REALIZACE

Soubor bytového osvětlení a sanitárních armatur (1978–79); interiér a ovládací pulty velínů kompresní stanice plynovodu (od 1978); projekt integrovaného výrobního úseku TOS (1982); studie a návrh Corporate Identity pro Českou poštu (1992); projekt Komplexního informačního systému MHD Praze (s P. Tučným, 1993)

OCENĚNÍ

Braun Preis 83 (1983), Eurodesign Basel (Švýcarsko, 1985), Vybráno DC ČR (1994).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Rudolf Vacek

Rudolf Vacek

Rudolf Vacek

VACEK Rudolf 1911–1997

Narodil se v maďarské Šoproni, v Brně Absolvoval Školu uměleckých ře-mesel, studoval na Vysoké škole technické a pracoval jako grafik u firmy Rohrer. 1941 nastoupil jako grafik u firmy Knotek Jičín, po znárodnění a reorganizaci na n. p. Agrostroj Jičín, kde vytvořil logo podniku. Od 1953 pracoval v oddělení pro řešení tvarů vývojového podniku Kovotechna, kde vynikl jeho cit pro tvary reflektující americký „aerodynamický“ styl, resp. biomorfní modernu.

Po zrušení Kovotechny koncem 50. let působil ve Výzkumném ústavu strojírenské technologie a ekonomiky v Praze. Zde navrhoval nové pracovní nářadí, především ergonomicky řešené násady, sériově vyráběné v podnicích Varovna Ulič či Sandrik Dolné Hámre. Dále se zabýval problematikou pracovního prostředí, navrhoval lékařskou techniku a sestavy stavebnicové kovové kuchyně pro panelové domy. V 80. letech přednášel na Strojní fakultě ČVUT v Praze.

REALIZACE

Vysoušeč vlasů Em 519, žehličky typ 203, Et 204, napařovací žehlička Et 205, el. ruční šlehač typ 434, (návrhy Kovotechna Praha, 1955–1957, výroba Elektro-Praga Hlinsko), plynové topidlo Caloria (Caloria Příbram, návrh 1955), spolupráce na návrhu robotu UKS E 23, vařiče typu 034 a vy-savače typu 402 Jupiter (kolektiv Kovotechny, Praha, kolem pol. 50. let), smaltovaná kuchyňská linka (Sfinx České Budějovice, návrh 1955), nůžky na drůbež (Sandrik Dolné Hámre, 1967).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1967)

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Jaroslav VACLÍK

VACULÍK Jaroslav 1921–1995

Po vyučení zedníkem u firmy Baťa ve Zlíně 1943 absolvoval Vyšší průmyslovou školu stavební ve Zlíně. 1945–46 studoval na Vysoké škole architektury a pozemního stavitelství ČVUT Praha, 1946–50 na VŠUP Praha v ateliéru P. Smetany. Od 1947 stipendium studoval na Ecole des Beaux Arts v Paříži a pracoval v ateliéru Le Corbusiera, podílel se na projektech Unité d’Habitation v Marseille a Maison Curutchet v La Platě. Od 1950 projektant Kovoprojekty, od 1952 Projekty, kde projektoval tovární objekty a zabýval se barevností výrobního prostředí a strojů. 1954 si založil vlastní družstevní ateliér. 1959 vzat do vazby v souvislosti se svou samostatnou projekční činností, 1960 podmíněčně propuštěn. Zabýval se projektováním levných rekreačních staveb v přírodě, publikoval pří-ručku Rekreační ubytování (1963). 1968 spoluzaložil Ateliér 7, který byl 1969 sloučen s Ateliérem 13. Roku 1972 obdržel zákaz svobodného pro-jektování. Po 1983 rozvíjel ve spolupráci s E. Kovářem koncepci půdních nástaveb a vestaveb a humanizaci sídlišť.

REALIZACE

Značky podniku Kovoprojekta (1948); tovární objekty a administrativní budova Škodových závodů v Plzni (1950); řešení barevností výrobního prostředí a strojů (1952–53); televizní přijímač T 4106U (1960–62); re-kreační středisko ČSM VE Smokovci (1960); tři montované chaty V1 na Ždání u Slapské přehrady (1964); mezinárodní tábor mládeže v Nové Ži-vohošti (1967); rekreační středisko ČSM v Nespekách (1967); tábornická škola ČSM v Lipnici (1967–69); Středisko vodních sportů ČSM na Ždání (1968–69); Chata Cihlářka v Peci pod Sněžkou (1968–69).

OCENĚNÍ

Cena BSHF Habitat Awards 90 Hirošima (Japonsko, 1991)

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Rostislav VAJDÁK

Rostislav VAJDÁK

Rostislav VAJDÁK

VAJDÁK Rostislav 1939

1967 absolvoval MUCHPU Moskva u A. S. Korotkjeviče a 1968 u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. Do 1969 byl hlavním designérem koncernu Chirana Stará Turá na Slovensku. Od 1970 kurátorem v Oblastní galerii výtvarného umění Gottwaldov v sekci designu, kde zpracovával a dokumentoval výsledky práce a organizoval výstavy. Od 1975 působil jako designér, externě tvořil pro strojírenské podniky, spolupracoval s R. Šuterou a s F. Vondřejsem.

REALIZACE

Horské stojanové slunce, infrazářič, odsávačka tělních tekutin, galva-nostimulátor, plynoměry a manometry (1968) a dentální souprava (1976), vše pro Chiranu Stará Turá; čerpadlo pro jaderné elektrárny 350 QHJ, vodárenské čerpadlo 65 ECK 160, dopravní čerpadlo pro pastózní hmoty (1975–79), vše pro Sigmu Lutín; pařící zvon na dřevo pro Středomoravské dřevařské závody Bystřice p. H. (s M. Pařenicou, 1975); etiketovací stroj a počítač pečiva pro Strojbal Olomouc (1977); fermentační stanice pro VÚPP Hrušovany nad Jevišovkou (1977); rukavičkářské stroje šicí pro Ru-kavičkářské závody Dobříš (1977); průmyslový robot pro VÚ elektrických strojů Brno (1977); výrobní obuvnická automatická linka, adresný doprav-ník pro šicí dílny a ševcovský robot pro napínání a fixací šití (1977–79), vše pro VÚK Gottwaldov; domácí vodárny Darling 1-3 pro Sigmu Lutín (1980); paletizace a depaletizace pro pivovary a sodovkárny pro Strojbal Olo-mouc (1980); balící a lepící stroje pro VÚTP Praha; kryogenní zmrazovač potravin, malá paletizace pro VÚPP Hrušovany nad Jevišovkou (1982–83); různé typy potravinářských strojů pro velkovýrobu potravin pro Strojbal Olomouc (1985–90); lícnice ochranné masky pro VÚGPT–speciál (1991); 42 voskových figurín a 8 voskových portrétů pro WAX muzeum Praha (s R. Šuterou, 1997).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1971), Zlatá medaile veletrhu Salima Brno (1980, 1982, 1984, 1986), Dobrý design (1987), Neste forma Finlandia 3 (Finsko, 1992–93).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

František VANĚK

VANĚK František 1937

1964 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwal-dov, VŠUP v Praze. Pracoval jako designér pro VÚGPT Gottwaldov a JZD Slušovice, později se věnoval svobodnému povolání průmyslového de-signéra. Zabýval se designem strojírenských zařízení a obráběcích strojů a převážně zemědělské techniky, od 1967 dlouhodobě spolupracoval s Agrozetem Prostějov. Navrhl řadu malotraktorů aj. zemědělských strojů.

REALIZACE

Elektrická ruční bruska pro Nářadí Hulín (1966); malotraktor MT8-050 TRAC pro Agrozet Prostějov (1985); bezjehelný aplikátor tuberkulinu pro ZD Tečovice Gottwaldov (1987); aplikátor tuberkulinu pro ZD Zlín (1990–91); velkokapacitní řezačka trávy pro Agrostroj Prostějov (1996); automatická linka česání chmele Čech 2 (1978–79), čtyřřádkový sazeč brambor MARS-41 pro Agrozet Prostějov (1987) a samojízdná sklízecí řezačka SPS-35 (1987), vše s M. Zvonkem; travní sekačky Dino I-III pro Rönz Land-und Gartentechnik, Syker (SRN, s V. Skořepou, 1994–96).

OCENĚNÍ

Zlatá medaile MV Lipsko (NDR, 1969, 1977), čtyřikrát Zlatá medaile MV Brno (1970–78), dvakrát Kříšťálový jehlan (1985), třikrát Dobrý de-sign a dvakrát Vybráno pro CID (1987–89).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Jana VAŇKOVÁ

VAŇKOVÁ Jana 1951

1973 absolvovala u M. Klímy obor tvarování strojů a nástrojů, SUPŠ Uher-ské Hradiště. 1973–2020 byla designérkou v Meoptě Přerov, kde se vě-novala grafickému designu (1973–76), designu obalů (1978–82) a designu

výrobků (od 1982). Specializovala se na objektivy pro astronomické, za-měřovací vojenské a střelecké dalekohledy a optické měřicí přístroje. Po 1990 externě spolupracovala s Přerovskými strojírnami a Preciosou Tur-nov. V posledních letech předávala v designérském pracovišti v Meoptě své zkušenosti mladým designérům Karlu *Čížmářovi* a Jakubu Vernerovi.

REALIZACE

Dalekohled Spektiv 70 (s M. Meinzerem a firmou Leica, 1991); nivelační laser Meoplan D (1992); sportovní dalekohled Hermes (1995–96); stře-lecký dalekohled Artemis (2000); sochařská práce – portrétní busta majitele Meopty P. Rausnitze k 85. narozeninám (2013) ve vstupní hale Meopty v Přerově.

OCENĚNÍ

Je držitelkou ocenění Nejlepší výrobek resortu (1986), Cena FMVS (1986), Vynikající design (1993, 1997, 2005), Gray’sBest Award (USA, 2016).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Vlastislav VÝBORNÝ

VÝBORNÝ Vlastislav 1944

1962 absolvoval SPŠ strojní Kopřivnice, 1964 SUPŠ Uherské Hradiště u M. Klímy. 1966–67 působil jako designér pro BLEX Karlovy Vary, 1969–95 se zabýval výrobním programem pro Tatru Kopřivnice, 1995–98 pro Mo-ravskoslezskou vagonku Studénka a od 1999 pro Romotop Suchdol nad Odrou, projektoval řady bytových krbů. Poté působil jako samostatný výtvarník,

REALIZACE

Inovace osobního vozu TATRA 613, design ambulance pro Tatru 613 (1969–1995); dvoupatrová elektrická jednotka řady 471 pro České dráhy (1995).

OCENĚNÍ

Dobrý design (2001), Vynikající design (2002), Top Platinum Adex Award for Design Excellence (USA, 2007).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Z

ZAMAZAL Jan 1944

1969 absolvoval SOŠV Praha a 1975 u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha. V posledním roce studia již pracoval jako designér ve VÚ gumárenské a plastikářské technologie v Gottwal-dově, 1975–90 působil jako designér ve svobodném povolání, vytvářel návrhy pro gumárenský a strojírenský průmysl. 1991–95 byl pedagogem na Katedře průmyslového designu ve Zlíně, VŠUP. Od 1995 působil jako samostatný designér strojírenských zařízení pro řadu firem a zabýval se designem pracovního prostředí.

REALIZACE

Nosná chladicí věž k vertikálnímu odtahování vyfukovaných fólií (1979), vulkanizační linka pryžových výrobků (1981), opěrná sedačka pro práci ve stoje (1983), konfekční stroj pro výrobu radiálních pneumatik (1985), vše pro VÚGPT Gottwaldov; obaly pro pánskou kosmetiku pro Torero Milo Olomouc (1993–94); interiér firmy Compuplast Zlín (1993); interiér závodu gumárenské výroby ZGS Zlín (1995–96).

OCENĚNÍ

Vynikající výrobek roku (1980, 1983, 1986), Vybráno pro CID (1983).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Zdeněk ZDAŘIL

ZDAŘIL Zdeněk 1946

1971 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gott-waldov, VŠUP Praha. 1971–94 působil jako hlavní designér v Zetoru Brno, od 1974 externě spolupracoval s výrobcí mobilní, přístrojové, zeměděl-ské techniky a spotřebního zboží. 1994–2017 byl vedoucím Ateliéru

produktového designu na FaVU VUT Brno, 1996–2009 byl proděkanem, 2017–2018 působil na Fakultě strojní VUT Brno.

REALIZACE

Modernizace traktoru UR 1 (1973–1987); zemědělský stroj (1983); země-dělský traktor UR 3 (1987); malotraktor MT 070 (1989); malý nákladní automobil (1993); zemědělský traktor Innotrac (1995); inteligentní systém spínání osvětlovacích těles Nissot (2001).

OCENĚNÍ

Nejlepší výrobek FMVS (1981, 1983–87), Dobrý design (1986, 1989, 1990), Design Prestige (1995), Národní cena za design (2001).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Josef ZHOŘ

ZHOŘ Josef 1942–2018

1965 absolvoval u M. Klímy obor Tvarování strojů a nástrojů SUPŠ Uherské Hradiště. 1965–68 působil jako samostatný vývojový pracovník – desig-nér pro Teslu Litovel, od 1968 byl ve svobodném povolání jako designér průmyslových výrobků pro podniky z oblasti spotřebního a strojíren-ského průmyslu.

REALIZACE

Gramofony, zesilovače, Hi-Fi poloautomat MC 40 pro Teslu Litovel (1965–75); zemědělské přepravní návěsy a přívěsy (1970–77); čerpadla, závla-hové systémy, čerpací stanice, postřikovače, řada rotačních objemových čerpadel, plunžrové čerpadlo (1970–92), vše pro Sigmu Olomouc; plynové a elektrické sporáky, kotle a průtokové ohříváče pro Moravii Mariánské Údolí (1970–97); lékárenské těrky pro MARO Olomouc (1994), zdravotní technika (1996).

OCENĚNÍ

Nejlepší výrobek resortu FMVS (1978, 1980, 1982, 1986), Dobrý design (1987), Vynikající design (1995).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Miroslav ZVONEK

ZVONEK Miroslav 1955

1975 absolvoval obor Tvarování strojů a nástrojů u M. Klímy na SUPŠ v Uherském Hradišti, do 1991 průmyslový designér ve vývojové konstrukci Agrostroje Prostějov. 1989 absolvoval u Z. Kováře Katedru tvarování strojů a nástrojů Gottwaldov, VŠUP Praha a 1991 u J. Dirhana postgraduální studium Organizace a řízení designu v průmyslu na VŠT Košice. 2003 absolvoval doktorské studium na FA STU Bratislava, 2009 docent v oboru průmyslový design tamtéž. Od 1991 se věnoval samostatné tvorbě a spo-lupracoval s L. Křenkem a T. Chorým ve sdružení AURA na designu výrobků a grafice. Jako pedagog působil od 1992 na ZUŠ Valašské Klobouky, 1995–96 na SUPŠ Uherské Hradiště, 1996–2018 na odboru Průmyslový design (později obor Průmyslový design ve strojírenství), Ústav konstruování, FSI VUT Brno, 2013–2019 na Fakultě architektury (dnes Fakulta architektúry a dizajnu) STU Bratislava, 2016–2018 na Fakultě designu a umění Ladi-slava Sutnara ZČU Plzeň, od 2020 na Pedagogické fakultě UP Olomouc.

REALIZACE

Automatická linka česání chmele Čech 2 (1978–79) a čtyřřádkový sazeč brambor MARS-41 (1987), obojí pro Agrozet Prostějov s F. Vaňkem; auto-matické linky na česání chmele pro Agrostroj Prostějov (1988–90); mořící linka na osivo Oseva pro Teroz Litomyšl (1989–90); obrazové rámy Aura (1992); skládací stůl pro M+M Interiér (1993); automatická linka drtiče a šrotovníku pro Romill Brno (s L. Křenkem, 1996–97).

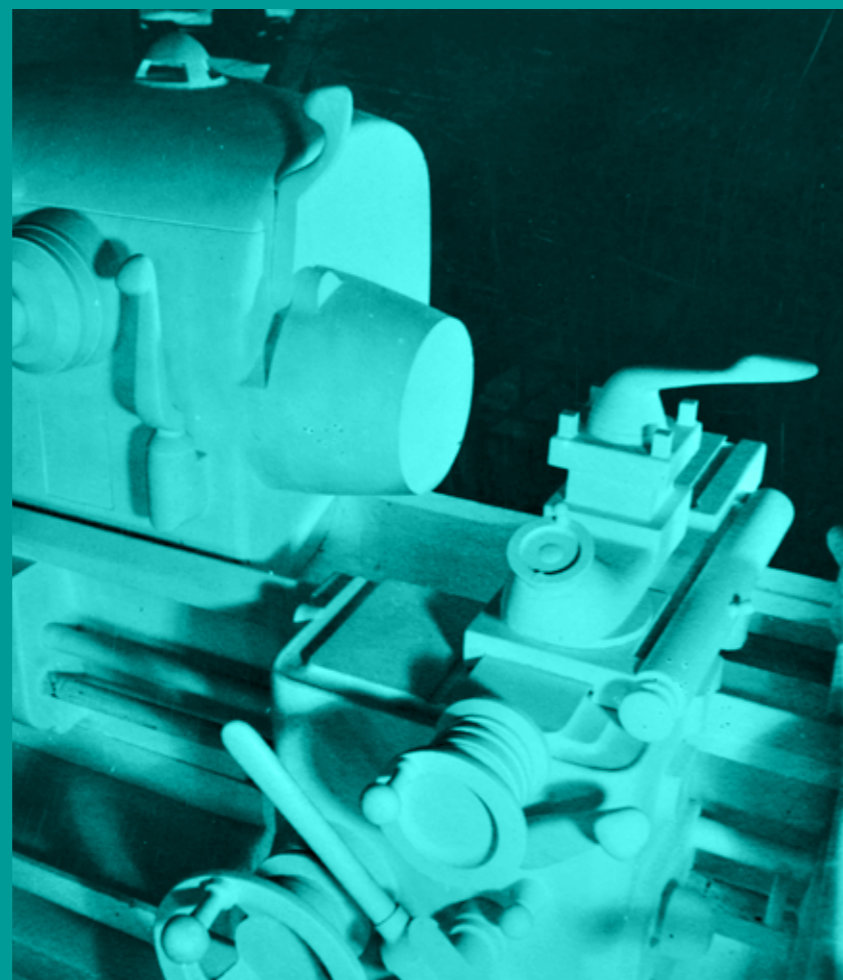
OCENĚNÍ

Nejlepší výrobek resortu FMVS (1979, 1981), Dobrý design (1988), Cena Asociace Designérů Moravy (s T. Chorým, 1992), Dobrý design (2001, s L. Křenkem, 2004, s T. Chorým), Dobrý design a Cena za ekologický design (s L. Křenkem, 2005).

ZASTOUPENÍ

NTM Praha

Co je design?



Počátkem roku 1995 zpracovala vedoucí oddělení průmyslového designu Národního technického muzea Jana (Johanna) Pauly v souvislosti s intenzivní přípravou dlouhodobé výstavy s názvem Průmyslový návrh v Československu 1939–1964 dopis s prosbou o odpověď na velmi stručnou otázku: Co je to design?¹.

V tomtéž roce získala při jedné z četných pracovních návštěv Design centra ČR definici, pocházející z aktuálního kongresu mezinárodní designérské organizace ICSID.²

V českém překladu zní takto:

Disciplína průmyslového designu je uvědomělou činností, která tvůrčím způsobem spojuje technické invence se sociálními inovacemi s cílem uspokojovat, měnit nebo ovlivňovat lidské chování. Design hraje aktivní úlohu při tvorbě celého kulturního rozvoje tím, že vytváří výtvarné tvůrčí podmínky, v jejichž rámci se odbývá veškerá lidská aktivita. Tím také design vytváří vzájemné vztahy mezi lidskými bytostmi a též podporuje tvorbu jejich představivosti. Design je obojí: jak proces, tak i produkt, výsledek, který umožňuje vztahy mezi lidmi a jejich světem. Kompetence průmyslového designéra se tím rozšiřují a odráží v sobě výsledky vědomého chování a porozumění pro kulturní antropologii. Odpovědnosti průmyslového designéra se rozšiřují tak, aby umožňovaly brát v úvahu významnou úlohu výsledků designérské činnosti jako sociálních inovací.

V roce 2019 v souvislosti s projektem NAKI II, jehož součástí je i tato publikace, přišla Johanna Pauly s myšlenkou tuto otázku zopakovat, a to s pozměněným zněním: Co pro mě znamená design? Seznam jmen adresátů se po téměř pětadvaceti letech logicky radikálně změnil. Kromě designérů dnešní střední a mladší generace ale odpovědělo i několik tvůrců zastoupených v této publikaci. A ve dvou případech dokonce podruhé – tehdejší nestor průmyslových designérů Jan Tatoušek a o půl generace mladší Jiří Kočandrle se aktivně účastnili obou anket.

Tak tedy: Co je to design/Co pro Vás znamená design?³

„Pojem ‚design‘ obecně patří do hodnotové kategorie kvality. Záleží na tom, v jaké oblasti tohoto pojmu užíváme: 1) zda v rovině nevizuální – duchovní, organizační, pořádací jako je př. program setkání, scénář (design script) a podobně, nebo 2) v klasické předmětové rovině, jakým je materiální výrobek nebo prostředí (řemeslo, administrativa, průmyslový výrobek) Design je umění vytvářet účelné a krásné věci. Poznámka: slova umění vytvářet neznamenaají jen umělecky vytvářet.“

František Crhák, 1995

„Průmyslový design je samostatnou disciplinou, která sjednocuje exaktní a humanitní vědy s výtvarným uměním na společné bázi zájmu o člověka. Je rozhodující složkou tam, kde již nelze konkurovat s technickou kvalitou.“

Gustav Hlávka, 1995

„Jde nepochybně o kreativní činnost, která se neustále vyvíjí, a tudíž nemá zřetelné a neměnné ohraničení ve vztahu k jiným oborům. O tom svědčí mimo jiné i řada pokusů o více nebo méně vyčerpávající definice. Je možné rovněž pozorovat, že jeho společenský význam stoupá zejména v tom, že přechází od jednotlivostí ke stále širším souvislostem – až po rostoucí vliv na rozhodování o budoucnosti. Kvalifikované rozhodování se stává největším problémem a rizikem současnosti.“

Václav Kasík, 1995

„Design je kreativní činnost, směřující k nejefektivnějšímu zvýšení užitné hodnoty a kvality průmyslového výrobku.“

Jiří Kočandrle, 1995

„V průběhu aktivního věku pro mne design byl nejen zdrojem obživy, ale i službou uživatelům a výrobcům předmětů, na jejichž zrodu jsem se podílel.“

Ve věku důchodovém je mi design navíc potěšením a potřebou, orientovanou na přesah papíru do rámce mého života. To platí alternativně i o mých seniorských bicyklech.“

Jiří Kočandrle, 2019

„...časový svědek tvůrčího lidského snažení...“

Jaroslav Kotlan, 1995

„Co je to design?“

Je to tvůrčí návrhářská práce, je to humanizace techniky, je to kultivace všeho, co člověk sériově vyrábí pro svoji potřebu, je to snaha, aby průmyslové výrobky byly krásné, aby neškodily člověku a jednou byly svědectvím o vyspělosti naší doby.“

Zdeněk Kovář, 1995

„Design je nádherné dobrodružství z umění, vědění a odvahy.“

Václav Král, 1995

„Design je pohlazení.“

Svatopluk Král, 1995

„Design je v nás, někdy ovšem o něm nevíme.“

Josef Lahoda, 1995

„DESIGN je když...“

Je něco hezké a účelné a přináší to člověku radost a potěšení – například hezké auto, účelný spotřebič nebo nástroj usnadňující lidskou práci.“

Stanislav Lachman, 1995

„Design je zhmotněné svědectví současnosti.“

Bohumil Míra, 1995

„Design je tvůrčí proces s rysy novátorství, předvídající vývoj estetické formy i funkce předmětů, z nichž je formován materiální svět.“

Štefan Malatinec, 1995

„Design je společenská kulturní služba“

Mouchovi, 1995

„Design je tvůrčí formování hmotného prostředí pomocí produktů hromadné průmyslové výroby.“

Václav Reissner, 1995

„Design je tvůrčí činnost, která každého z nás pronásleduje na každém kroku a po celý život, ať se nám to líbí, nebo nelíbí.“

Alois Richtr, 1995

„Design je obor umění, jehož realizačním výstupem je kultivace předmětného světa, který nás obklopuje.“

Tomáš Skořepa

„Co pro mne znamená design?“

„Už nic moc“ – byla moje odpověď bývalého designéra i při vzpomínce na výrobky, jež jsem kdysi navrhoval, aby po jistém čase skončily vyhozeny na skládce? Ano, byly to všechno jenom věci pro určené použití, ale často usnadňující život a mnohdy také pro radost. Takže, teď z té lepší stránky. Řekněme, že design výrobků vychází ze tří pramenů: z krásy výtvarného umění, z dobových technických možností, ale hlavně z nových lidských tužeb. Potom celá radost navrhování, jakož následně i půvab nového výrobku jsou vlastně založeny již v samotném postupu hledání a nalézání jeho výrazu a harmonie. Což zase vychází z těchto tří základních zdrojů a z jejich vzájemného propojování a vyvažování. Slučováním umění, techniky a lidsko – společenských záležitostí je design (spolu s architekturou) činností docela zvláštní, protože v každém výrobku pak už ‚navždy‘ zůstává zakódováno, co z dobového vidění světa, z technického umu i z lidských lásek a obav jej utvářelo. Design vzniká jako průsečík těchto vztahů, v hotovém výrobku je jejich vyjádřením a ‚vepsané‘ sdělení si v sobě nese a předává dále. Design výrobku lze proto chápat i jako zobrazení

algoritmu určitého kulturně civilizačního okruhu. Tak už dost – stačilo by přece říct, že design je hlavně o vztazích, ne o předmětech! Jenže, ty vztahy jsou ukryty ve věcech právě tak, aby je pak bylo možné odhalovat. Položená otázka: ‚Co pro mne znamená design?‘ je rovněž především otázkou vztahovou... A tomu, kdo dříve skoro půl století žil s designem, zůstane už napořád získané vidění, vnímání a posuzování – vše ve zmíněném proudu umění, techniky a lidských přání. Proto vzhledem k výše uvedenému, musím svoji příliš stručnou původní odpověď, o pouhých třech slovech, trochu rozvinout: ‚Už nic moc – i když...‘“

Miloslav Šindler, 2019

„Pro mne osobně je designérská tvorba celoživotní náplní, možností dělat práci, která mě nepřestává bavit a kde můžu uplatnit svou kreativitu nejen uměleckou, ale také inovátorskou z hlediska užitných funkcí předmětů. Měl jsem také možnost setkávat se s řadou skvělých odborníků z různých oborů, které právě design spojoval při práci na společných projektech. Design v mém vnímání znamená kultivaci a zlepšování užitné hodnoty předmětů, které nás každodenně obklopují. Vždy jsem design považoval za kreativní proces, který spojoval inovace v oblasti konstrukčních a technologických řešení, estetiky a ergonomie. Podle mých zkušeností je designér inspirátorem a koordinátorem nových řešení. Za skvělý výsledek designérské tvorby považuji produkt, který je uživatelsky přirozený, svou nadčasovostí nepodporuje rychlou spotřebu a přináší lidem vyšší míru uživatelského komfortu.“

Jiří Španihel, 2019

„Design je jedním z obhájců lidského práva na štěstí.“

Jan Tatoušek, 1995

„Design je podle mne nástrojem lidské potřeby souladu a uměřenosti.“

Design je jedním z obhájců lidského práva na štěstí. Design není nic jiného, než poslední pokus o polidštění techniky. Design je umění, které slouží. Podstatnou nezbytností designu je invence. Není-li design invenční, není to design. Invence je druhé jméno dobrého designu. Dobrý design musí mít v sobě kapku poezie. Designér je člověk s hlavou technika a srdcem umělce. Design nepolemizuje s technikou, design ji dotváří. Design se má k technice, jako se má srdce k mozku. Design je jedním z příznaků, kterými se člověk liší od opice. Průmyslový design pro mne znamenal možnost uplatnění výtvarných i prostě lidských postojů při tvorbě technického díla.“

Jan Tatoušek, 2019

„Z jednoduchého pohledu je design pln poesie a hravosti, pln humanismu a tvarové kultury. Z pohledu zevnitř, z toho daleko složitějšího, je pln hluboké zodpovědnosti, náročnosti na mimořádně širokou vzdělanost a schopnost integrovat vědecké poznání do emocionálního výrazu, je na výsost náročnou tvorbou, v níž designer, tvůrce nových materiálních i duchovních hodnot má činit vždy první krok v komplexním projektovém procesu, aby ve své koncepci zodpověděl na základní otázky: CO, JAK, KDY, PRO KOHO? Toto poslání obsahuje zodpovědnost nejen za vysokou kulturní úroveň výsledku, ale obsahuje i vědět: CO – to jest způsob – formu – nástroj uspokojení určitých potřeb a kulturních nároků, co má můj realizovaný projekt svými funkcemi plnit ve službě lidem, JAK – to znamená jakým způsobem, jakými materiály, technologiemi, jakou konstrukcí,

v jakých ekonomických podmínkách má být projektovaný předmět vyroben, KDY – obsahuje časový faktor v jeho obou dimenzích ve včasnosti projektu na jedné straně, a v jeho účelné životnosti na straně druhé, PRO KOHO – znamená znát společenskou vrstvu, vlastního uživatele – konkrétního člověka s jeho zájmy, ekonomikou i funkčním prostorem a umět projekt účelně zaměřit. Vychází tedy tvorba designérova ze způsobu myšlení. O ten způsob tu právě jde.“

Petr Tučný, 1995

„Tvůrčí proces, jehož výsledkem je syntéza různých multidisciplinárních technicko-ekonomicko-uměleckých dílčích výsledků, realizovaných v modelovém projektu, je specifická umělecká disciplína vyjádřená názvem „PRŮMYSLOVÝ DESIGN“. Jediný, kdo může tuto specifickou disciplínu zodpovědně ovládat je odborně vzdělaný profesionální designer, s otevřenou autodidaktickou a edukativní schopností přijímat, vůči své tvůrčí erudici bezkonkurenčně, jakoukoliv technickou novost a úroveň, a umocnit jí právě v tomto procesu na disciplínu uměleckou.“

Petr M. Tučný, 1995

„Stálé hledání nové cesty projevu, tvaru a jeho působení na člověka. V optickomechanickém průmyslu je to přímý dotyk (útok) na smysly zraku a hmatu. Cesta k realizaci se neustále vyvíjí, ale základní zásady efektů zůstávají. Nový současný, působivý tvar a vývoj užitečných materiálů, stejně jako nové kombinace barev a struktur povrchových úprav. Čím méně je kompromisů, tím efektivnější je produkt. Rychlá a načasovaná realizace je úspěchem firmy a radostí designéra.“

Jana Vaňková, 2019

POZNÁMKY

- 1 Dopis byl počátkem ledna roku 1995 jménem tehdejšího ředitele Národního technického muzea a zakladatele oddělení průmyslového designu Ivo Janouška odeslán především průmyslovým designérům činným v daném období i významným teoretikům oboru. V souladu s textem dopisu byly pak ručně psané odpovědi zveřejněny na úvodních panelech této výstavy.
- 2 Konference se konala v červnu 1995 v Portugalsku. Poslední zveřejněná, v pořadí třetí definice ICSID, jejímž autorem byl Tomás Maldonado, byla přijata v roce 1969.
- 3 Odpovědi designérů jsou řazeny podle abecedního pořadí příjmení.

Seznam použité literatury

Úvod

- Bruce Archer, *Systematic Method for Designers*, London 1965.
- Stephen Bayley – Philippe Garner – Deyan Sudjic, *Twentieth Century. Style and Design*, London 1986.
- Kjetil Fallan, *Design History. Understanding Theory and Methods*, London, New York 2010.
- Siegfried Giedion, *Mechanization Takes Command. A Contribution to Anonymous History*, New York 1948.
- John Heskett, *Industrial Design*, London 1980.
- Henry-Russel Hitchcock – Philip Johnson, *The International Style. Architecture since 1922*. (kat. výst.), Museum of Modern Art New York 1932.
- Igor Janovský – Jana Kleinová – Hynek Střiteský (edd.), *Věda a technika v Československu v letech. 1945–1960. Práce z dějin techniky a přírodních věd 24*, Praha: Národní 2010.
- John Christopher Jones, *Design Methods: seeds of human futures*, Chichester 1970.
- Owen Jones, *The Grammar of Ornament*, London 1856.
- Iva Knobloch – Radim Vondráček (edd.), *Design v českých zemích 1900–2000. Instituce moderního designu*, Praha 2016.
- Alexej Kusák, Hledání ztracené krásy, in: Alexej Kusák – Josef Raban – Miroslav Klivar et al., *O užitém umění*, Praha 1960.
- Milena Lamarová, *Průmyslový design. Stroje / nástroje / průmyslové výrobky*, Praha 1985.
- Milena Lamarová, *Signum design. Český design 1980–1999* (kat. výst.), Uměleckoprůmyslové museum Praha 1999.
- Victor Margolin, *World History of Design, Vol. 1: Prehistoric Times to World War I, Vol. 2: World War I to World War II*, London, New York 2015.
- Jan Michl, *Funkcionalismus, design, škola, trh. Čtrnáct textů o problémech teorie a praxe moderního designu*, Praha 2012.
- Jan Michl, *Co Bauhaus dal – A CO VZAL*, Brno 2020.
- Lewis Mumford, *Technics and Civilization*, New York 1934.
- Jana Pauly (ed.), *Z dějin průmyslového designu 1. Rozpravy Národního technického muzea v Praze 141*, Praha 1996.
- Jana Pauly – Jiří Hulák, *DESIGNPRO. Český průmyslový design 1990–2010*, Praha 2010.
- Jiří Pelcl, *Český design 1995–2000*, Praha 2001.
- Jiří Pelcl, *Design: od myšlenky k realizaci*, Praha 2012.
- Nikolaus Pevsner, *Pioneers of the Modern Movement. From William Morris to Walter Gropius*, 1. vyd. London 1936, 2. vyd. se změněným názvem *Pioneers of Modern Design. From William Morris to Walter Gropius*, New York 1949.
- Carlo Pirovano (ed.), *History of Industrial Design, Vol. 1: 1750–1850, The age of the Industrial Revolution, Vol. 2: 1851–1918, The great emporium of the world, Vol. 3: 1919–1990, The dominion of design*, Milan 1990–1991.
- Herbert Read, *Art and Industry. The Principles of Industrial Design*, London 1934.
- Richard Redgrave, Supplementary Report on Design, in: *Works of Industry of All Nations 1851*, London 1852.
- Herwin Schaeffer, *The Roots of Modern Design. The Functional Tradition in the 19th Century*, London 1970.
- Jiří Štejn, *Metodika tvůrčího procesu průmyslového designu u technických předmětů složitých struktur*, Praha 1976.
- Robert Venturi, *Complexity and Contradiction in Architecture*, New York 1966.
- Josef Vydra, *Nové povolání průmyslové výtvarnictví*, Praha 1948.

Výtvarníci „mezi špendlíkem a lokomotivou“: Čeští designéři napříč technickými obory a 20. stoletím

- Justus Binroth – Olaf Thormann, *bauhausleuchten? KANDEMLICHT!*, Stuttgart 2002.
- Jiří Hulák – Jana J. Pauly, *Hry s technikou Svatopluka Krále*, Praha 2017.
- Jiří Hulák – Johanna Pauly, *Jan Tatoušek – umělec v technice, architekt v designu*, Praha 2021.
- Jindřich Chaloupecký, *Stroj a nářadí jako dílo výtvarné* (kat. výst.), Praha, Uměleckoprůmyslové museum, 1953.
- Vít Jakubiček – Zdeno Kolesár (ed.), *Rozum versus cit2: Zlínský průmyslový design 1959–1992*, Zlín 2021.
- Zdeno Kolesár, *Traktory Zetor s designem Zdeňka Zdařila, Prameny a studie 66*, Národní zemědělské muzeum, 2020.
- Rostislav Koryčánek, *Jiří Kuhnert – Sketch the Dream* (kat. výst.), Moravská galerie v Brně, 2018.
- Jan Kotík, *Tradice a kultura československé výroby*, Praha 1954.
- Petr Kožíšek – Jan Králík, *L & K – Škoda, 2. díl – let okřídleného šípu*, Praha 1999.
- Jan Králík, *Karosář Oldřich Uhlík – životní příběh*, Praha 2009.
- Jan Králík, *Utajené projekty Škoda. Strhující příběh konstruktéra Oldřicha Meduny*, Praha 2007.
- Jan Králík, *V soukolí okřídleného šípu*, Praha 2008.
- Pavel Kučera, *Československé prototypy 1938, 2. díl*, Nevojiče 2007.
- Rajisa a Ilja Kvasničkoví, *Svitidla 1963, Domov, 1963, č. 2*.
- Ivana Lorencová – Michal Novotný (eds.), *Věda a technika v Československu v 60. letech 20. století*, Praha 2011.
- František Palík – Jaroslav Srb, *Vývoj designu elektrických lokomotiv ŠKODA, Průmyslový design, 1984, č. 4*.
- Jana Pauly, *Odborník v osvětlování, konstruktér a designér, inženýr Miloslav Prokop, Světlo, 2001, č. 4*.
- Jana Pauly (ed.), *Z dějin průmyslového designu 1. Rozpravy Národního technického muzea v Praze 141*, Praha 1996.
- Jana Pauly – Jiří Hulák, *DESIGNPRO. Český průmyslový design 1990–2010*, Praha 2010.
- L. T. C. Rolt, *Victorian Engineering*, Penguin Books 1970.
- Vladimír Šlapeta (ed.), *Jan Kotěra 1871–1923, zakladatel moderní české architektury*, Praha 2001.
- Karel Zeithammer, *Česká stavba parních lokomotiv I. (1841–1930)*, Praha 2012.

Institucionální zabezpečení průmyslového designu v Československu v období let 1945–1992

- Josef Vydra, *Nové povolání průmyslové výtvarnictví*, Praha 1948.
- Dušan Šindelář, *Poznámky k programu vědecké rady při RVKV*, in: *Design v teorii a praxi*, 1968, č. 3.
- Jana Pauly (ed.), *Z dějin průmyslového designu 3. Rozpravy Národního technického muzea v Praze 158*, Praha 1999.

Od školy umění přes tvarování strojů a nástrojů až ke zlínské katedře designu

- H. Č., *Soustruh jako umělecké dílo, České slovo, 1940, 5. 8.*
- Petr Denk, *Procházka pátým Zlínským salonem, Zlín – Velké vydání, 1940, č. 22, 22. 5.*
- Jan Handzel, *Spolupráce umění s průmyslem, Technický rádce, 1940, č. 1, 31. 5.*
- Jan Hrdlička – Šárka Papoušková et. al, *110 let strojírenství ve Zlíně: 1903–2013*, Zlín 2013.
- V. Ch., *Ukončení pátého Zlínského salonu, Zlín – Velké vydání, 1940, č. 34, 21. 8.*
- Jindřich Chaloupecký, *Stroj a nářadí jako dílo výtvarné* (kat. výst.), Uměleckoprůmyslové muzeum v Praze 1953.
- Vít Jakubiček – Zdeno Kolesár (ed.), *Rozum versus cit: Zlínský průmyslový design 1918–1958*, Zlín, 2019.
- Vít Jakubiček – Zdeno Kolesár (ed.), *Rozum versus cit2: Zlínský průmyslový design 1959–1992*, Zlín, 2021.

Tomáš Kasper – Dana Kasperová, „Nová škola“
v meziválečném Československu ve Zlíně, Praha 2020.

Josef Kousal, Snahy umělců zdokonalí společnou práci, *Nový Zlín*, 1945, 29. 10.

Zdeněk Kovář, *Výtvarná kultura výrobků* (kat. výst.), Oblastní muzeum jihovýchodní Moravy Gottwaldov, 1966.

Zdeněk Kovář – Lubica Záborská, *100 let VŠUP v Praze a 25 let katedry tvarování strojů a nástrojů v Gottwaldově* (kat. výst.), Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze 1985.

Albert Kutal, Výtvarný Zlín a Hodonín, *Meziaktí*, 1940, 17. 12.

–ma, Praktické umělecké školení v Baťových závodech – Účel: Vychovávat podnikatele a vedoucí v uměleckém průmyslu. *České slovo*, 1939, 19. 6.

Ivan Moucha, Automobil a karoserie v časopisu *Tvar*, č. 5–6, 1963.

Jan Pachner – Jan Roubal, Ruce pracovníků, *Časopis lékařů českých* (zvláštní otisk), Praha 1941.

Bohuslav Ševčík, Do řad konstruktérů, *Technický rádce*, 1939, č. 1.

Ludvík Ševeček, Škola umění ve Zlíně – Německý Bauhaus ve školské praxi Baťova Zlína, *Prostor Zlín*, 1998, č. 1.

Ludvík Ševeček, Marie Zahrádková (eds.), *Kulturní fenomén funkcionalismu*, Zlín 1995.

Václav Vilém Štech, Výtvarná škola ve Zlíně, *České slovo*, 1939, 26. 2.

O. Věk, Výtvarné umění bude sloužit potřebám průmyslu, *Naše pravda*, 1946, č. 245, 23. 10.

Design pohledem současnosti a „co s tím“: „Ikony, neikony a antiikony“ československého průmyslového designu

Volker Albus, Reyer Kras, Jonathan M. Woodham (eds.),
Icons of Design. The 20th Century, Mnichov, Londýn, New York, 2000.

Jana Pauly (ed.), *Z dějin průmyslového designu 3. Rozpravy
Národního technického muzea v Praze 158*, Praha 1999.

https://www.moma.org/documents/moma_press-release_325798.pdf
https://www.moma.org/documents/moma_catalogue_2928_300074368.pdf
<https://auto.pravda.sk/novinky/clanok/327333-rozhovor-jozef-kaban-komentuje-novu-fabiu/>

Summary

The research project entitled **Designers in the Czech Lands and the Czechoslovak Engineering Industry 1918–1992** is an attempt to probe into the layered issues of industrial design in technical fields during the existence of Czechoslovakia. That is to say, those in which the designer in the development process, unlike the design of furniture, glass, ceramics or textiles, must necessarily cooperate with the designer. The two parts of the design process (say, engineering and design) are complementary. The designer defines the technical solution and sends important impulses towards the design. But even the designer, as long as he is not seen as a superficial beautifier of industrial products, has the potential to influence technical parameters in a productive way. In reality, teams of differently oriented specialists are most often involved on the design side, but multiple collaborating designers are no exception.

The main collaborators of the project were Vít Jakubíček and Zdeno Kolesár, design historians at the Tomas Bata University in Zlín, together with Johanna Pauly and Jiří Hulák from the National Technical Museum in Prague. In addition to workshops, exhibitions and journal articles, it also includes a present publication.

The author of the **introductory text Zdeno Kolesár** presents several intersecting discourses in which construction and design solutions were actively involved in various ways. Based on an analysis of the development from the Industrial Revolution through 20th century modernism, postmodernism and the current period, he points out that although the design profession was formed in the field of industrial production, the practice and theory of the discipline tended towards its artistic nature. He hypothesizes about the future of design and expresses the conviction that there will continue to be teams combining technicians and designers in the future, although the content of the design profession may change radically. The introductory text also focuses on specific works of design history and theory that have touched on the issues under study, with reference to both international and domestic contexts.

The title of the chapter by **Jiří Hulák** and **Johanna Paula, Designers "between the pin and the locomotive"**, indicates the wide range of tasks that Czech designers across the fields of heavy, transport, consumer engineering and electrical engineering were engaged in during the 20th century. Industry after 1918 could benefit not only from the ambitions of the young Czechoslovak

Republic, but also from the dynamic development that had begun, especially in the second half of the previous century, within the Austro-Hungarian monarchy. Many remarkable individual achievements were born, as well as general tendencies in the field of new constructions and technologies with a greater share of engineering disciplines and the importance of research and development in industry. Somewhat paradoxically, even the Second World War and the communist coup in 1948 did not fundamentally interrupt the trend towards hypertrophy of domestic industry. Production in Czechoslovakia encompassed a range of fields and often a volume comparable only to the most advanced European countries several times larger.

Jiří Hulák in collaboration with Johanna Pauly focuses on key design projects in lighting technology, rolling stock, automobiles, motorcycles, aircraft, ships, machine tools, textile machinery, tools, agricultural machinery, electrical appliances, optical instruments and projects at the intersection of design and architecture. They comment in detail on the work of key figures in Czech design, but also draw attention to anonymous corporate designers who, often in very modest conditions, contributed to the overall high aesthetic standard of production. And this regardless of the sometimes almost poor material and technological base.

The chapter ***Institutional Security of Industrial Design in Czechoslovakia in the period 1945–1992*** was prepared by **Zdeno Kolesár** using texts by **Milan Kabát, Ladislav Klíma and Jiří Kočandrle**. It focuses on the activities of institutions and organisations directly and indirectly aimed at supporting or managing the sphere of industrial design in Czechoslovakia in the years 1945–1992. It presents legislative and organizational measures taken at all levels, from national to departmental to corporate. It presents the history of their creation and operation, quotes the official wording of their documents, but also attempts to comment on their real significance based on the authentic experiences of the participants in the ongoing processes. It divides the period under study into the three-year period from the end of the Second World War to 1948, the following forty years and the period from the end of 1989 to the collapse of Czechoslovakia. In the initial period, the processes started in the interwar period were still reverberating. After 1948, party and government documents repeatedly emphasised the importance of industrial design for social development, but at the same time had to conclude that their implementation was not proceeding at the desired pace. After the Velvet Revolution and the abandonment of the discredited concept of totalitarian socialism, the situation in industrial design was then determined by the process of economic and industrial transformation.

In the chapter ***From the School of Arts through the shaping of machines and tools to the Zlín Design Department***, **Vít Jakubiček** deals with the systematic teaching of industrial design after the Second World War, noting that during the First Czechoslovak Republic industrial designers were mainly

architects, sculptors and painters, or experienced craftsmen. The introductory part of the paper is devoted to the School of Arts in Zlín, founded in 1939 as a specialised apprenticeship for industrial designers for the Bata company, where taught, for example, the sculptor and designer Vincenc Makovský. After the Second World War it continued as the School of Applied Arts in Zlín until the end of the school year 1949, when it was nationalised. In 1947, a Department of Machine and Tool Shaping was founded on its grounds by its graduate Zdeněk Kovář. Kovář tried to actively develop the field despite the fact that after 1949 the school became only a secondary school and three years later it was moved to Uherské Hradiště. The result of his efforts during the 1950s was the establishment in 1959 of a Department of Machines and Tools Shaping at the University of Applied Arts in Prague, detached in Zlín. Other parts of the paper deal with the development and bold visions of the Zlín department (from the mid-1960s onwards), which unfortunately often ran into the reluctance of the Prague management to make more progressive changes. Key personalities involved in the comprehensive education of young design students, such as František Crhák and Gustav Hlávka, are presented here. Finally, the development after 1989 is outlined, when a number of radical changes took place, both in the leadership of the Zlín department and in the structure of the studio. A continuity and a new direction in Zlín design education was represented by the work of Pavel Škarka, a student of Zdeněk Kovář. In addition to the developments in Zlín, the paper also traced parallel attempts to educate industrial designers at the University of Applied Arts in Prague in the late 1940s, or the activities of Kovář's rival Petr Tučný, who even worked as a visiting associate professor at the Hochschule für Gestaltung in Ulm.

In his study ***"Icons, Non-icons and Anti-icons" of Czechoslovak Industrial Design***, **Jiří Hulák** deals with the definition of design icons and the question of whether they should be defined. He focuses on the public or media appreciation and evaluation of aesthetic or visual icons. He also presents the Czech design and theoretical and curatorial scene and trends in the understanding of the concept of design. It presents an overview of the methods of selecting "icons of Czech design" for individual periods and the personalities who participated in these selections. It reminds us that the origins of "iconicity" are very diverse. Some of them originated as utilitarian objects that proved to be optimally functional, moreover affordable, and gained popularity also thanks to a certain aesthetic appeal, while for others, "iconicity" was secured by the succession of successors or by the first-order visual appeal. For the above reasons, it makes sense to ask how and why "icons" are (in) created. The search for an answer, however, must often be approached individually. On the basis of such an investigation, one usually arrives at another keyword, perhaps even more fashionable today than the term "icon" itself. This is the ubiquitous word "story", which permeates not only entertainment

culture and virtually all journalism, but is also very common in, for example, museum studies.

An overview of Czech designers working in technical disciplines, compiled by **Johanna Pauly**, present the biographies and works of prominent personalities of the Czech design scene, as well as those who were virtually unknown even in professional circles until now. They are based on information from the archives of the collections department of the National Technical Museum in Prague, founded by Johanna Pauly in 1994. The medallions were revised and supplemented by Jiří Hulák, who took over the management of the department in 2004.

The final text, entitled **What is Design?** contains the designers' answers to this question posed by **Johanna Pauly** in 1995. In 2019, in the preparation of the publication in question, she repeated the question in a slightly modified form: What does design mean to you? This offers a comparison of the opinions of different generations of designers, but in some cases also of the shifts in opinion of the same designers over a span of twenty-five years.

Autoři textů:

Jiří Hulák, Vít Jakubiček,
Zdeno Kolesár, Johanna Pauly

Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl 1918–1992

Grafická úprava: Dušan Wolf**Sazba:** Monika Machačová, Natálie Štěpáníková**Technická redakce:** Dušan Wolf**Tisk:** Tiskárna Printo spol. s r.o.**Vydavatel:** Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně**Pořadí vydání:** První**Rok vydání:** 2022

ISBN 978-80-7678-125-2

Publikace byla vydána za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI II Designéři v českých zemích a československý strojírenský průmysl (DG18PO2OVV059), který v letech 2018–2022 realizují Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně a Národní technické muzeum.

Fotografie na obálce:

Kompozice z obličejů studentů 4. ročníku Vladimíra Ptáčka, vzniklá pod vedením ak. malíře Vladimíra Škrance v gottwaldovském (zlínském) detašovaného ateliéru tvarování strojů a nástrojů Vysoké školy uměleckoprůmyslové v Praze, 1965. Foto: Krajská galerie výtvarného umění ve Zlíně.

Fotografie na straně 2:

Sochařský ateliér baťovské Školy umění ve Zlíně.
Zleva Jan Habarta, Miroslav Václavík, Zdeněk Kovář, 1942.
Zdroj: Antonín Horák, soukromá sbírka.

Reprodukované fotografie pocházejí z fondu Krajské galerie výtvarného umění ve Zlíně, Národního technického muzea, Střední uměleckoprůmyslové školy v Uherském Hradišti a soukromých sbírek.

Poděkování: Lenka Čecháková, Petr Dubovský, Lenka Hubáčková, Lenka Jakešová, Milan Kabát, Michaela Kerberová, Ladislav Klíma, Jiří Kočandrlé, Pavel Kovář, Eduard Kupka, Zdeněk Makovský, Helena Maňasová Hradská, Martin Marek, Danuše Mazurová, Zuzana Nedbalová, Dalibor Novotný, Johanna Pauly, Jan Rajlich, Miloslav Šindler, Pavel Škárka, Kateřina Tomanová, Rostislav Vajdák, David Valůšek, Jana Vaňková, Zdenka Vejvančická, Alena Vychodilová, Dušan Wolf, Jan Zamazal a dalším, kteří umožnili vznik této publikace.