

teriérů a v celém stylovém zařízení, v estetickém a dekorativním účinku monumentů architektury, stejně jako v podobě užitkových staveb, při vytváření nových symbolů a ikonických znaků. Tam všude se projevuje nejen závažný styl empirie, ale i osobnostní přínos tvůrců (mistrovských ateliérů či manufaktur a výtvarné kreativity autorů návrhů).

Pokud jsme na jedné straně v knize vedeni cestou proměn doby a panovnického dvora velkým objemem čisté faktografie a věcné analýzy, text na druhé straně v četných citacích autentických záznamů a výroků rozkrývá emotivní stránku tohoto období, například ve vzpomínkách hraběnky Anny Potocké na návštěvu zámku Malmaison v roce 1810, což významně přispívá k dobré čitelnosti textu.

Jestliže si autor předsevzal zpřístupnit podstatné jádro Napoleonovy prezentace, plně rozvinout se mu to podařilo v kapitole „Vůle k moci v historizaci“. Zde nacházíme prameny formování Napoleonovy osobnosti. Vzpomínky, zmínky v korespondenci a fragmenty z projevů odkrývají cestu k této podstatě. Aby však autor textu ještě hlouběji odkryl „vůli k moci“ a její vnitřní rozporuplnost, otevírá v kapitole „Napoleon za zrcadlem“ pohledy do zákulisí a do principů propagandy. Snad nejvýrazněji a ve zkratce to definuje úvaha o přesvědčení baronky Germaine de Staël, že Napoleon „monopolizoval slávu sám pro sebe“, a úvaha o aplikaci zásad machiavelismu.⁵ Poučení z Machiavelliho politické filozofie nepochybně posloužila v mnohých podobách nejen v umělecké transpozici, ale i v praktických otázkách.

I když by se mohlo zdát, že se autor textu nechá místy unést přitažlivostí argumentů filozofických úvah v četných citacích, nelze mu upřít skutečnost, že právě tyto části vskutku odkrývají ikonické hodnoty řešené osobnosti a podporují srozumitelnost autorovy argumentace při analýze uměleckých interpretací. Přitom považujeme za mimořádně cenné široké spektrum poznání, které autor při své práci využil. Přivádí čtenáře z hloubek dvousetleté historie k současnému myšlení o Napoleonovi i přes schopnost nové interpretace a prezentace umění doby. Příznačně proto autor cituje slova Jeana Tularda, profesora pařížské Sorbonny, který stojí za výchovou současné generace aktivních francouzských historiků: „*Faktem je, že Napoleonův osud je shrnutím postavení člověka ve světě: znázorňuje prometeovský mýtus, vyzývající Boha, nebo božstva*“, přičemž právě síla uměleckého výrazu je dědičkou síly jeho zbraní, která se vydala na cestu vítězného tažení lidskou obrazotvorností a historickou pamětí (dodává autor).⁶

Kniha *Zrcadlo moci* je výsledkem práce autora, který je hluboce zorientovaný v dané problematice a zároveň má dar vznešeného jazyka a precizních vědeckých formulací bez zbytečných floskulí. I když ze závěru textu vyplývá, že rozsah dosavadních pub-

likací k tématu Napoleona I. je ve světovém měřítku snad neomezený, je taktéž zřejmé, že v kontextu současných dějin a vědeckých výzkumných možností se otevírají nové pohledy. Publikace vychází z výzkumu hradozámeckých fondů z teritoria Čech a Moravy a při dané interpretaci nese bezpochyby významné poselství; napoleonika dokumentují evropský kontext nadregionálního významu. Publikace má kvalitně propracované přílohy a cenný fotografický doprovod, zpracovaný s velkým smyslem nejen pro estetiku zobrazení, ale i pro faktografickou čitelnost předmětu. Kniha bude nepochybně podnětem pro odborníky i laiky, pro ty, kteří Napoleona Bonaparta, tuto ikonu evropských dějin, milují, nebo zatracují, pro všechny, kteří „*chtějí porozumět*“.⁷

Zuzana ŠEVČÍKOVÁ

■ Poznámky

5 V interpretaci autora textu v uvedené kapitole, viz ibidem, s. 132.

6 Ibidem, s. 147 a 149.

7 Ibidem, s. 301.

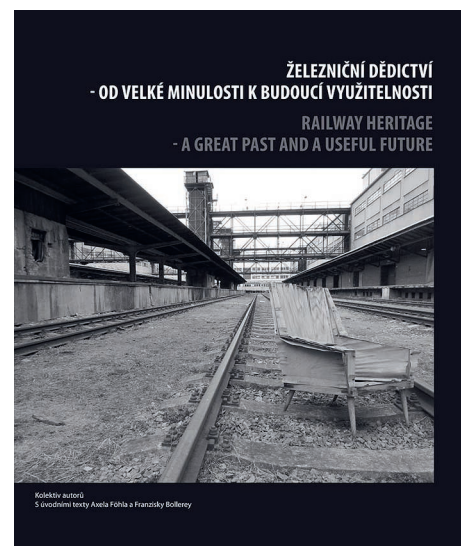
Dvě nové publikace na téma železniční stavitelství jako kulturní dědictví

Tomáš Šenberger – Lenka Popelová (editoři): *Železniční dědictví – od velké minulosti k budoucí využitelnosti*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT v Praze, 2018. 186 s. ISBN 978-80-01-06478-8.

Alena Borovcová: *Z Vídně na sever. Dvě páteřní tratě České republiky*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2017. 208 s. ISBN 978-80-85034-97-4.

Současná železnice prochází zásadním přerodem, největším za celou dobu své existence. Rozsáhla modernizace drah, reagující na měnící se potřeby cestujících i nové technologie drážní dopravy, s sebou přináší i otázku dalšího využití stávajících nádražních budov a dalších historických pozemních staveb, pro drážní provoz nadále nepotřebných. Přesto aktuální téma historie železničního stavitelství a s ní související ochrany a nového využití drážního kulturního dědictví stojí stále poněkud na okraji zájmu odborné veřejnosti.

Tuto problematiku sleduje významným způsobem hned první ze zde recenzovaných knih. Monografie *Železniční dědictví – od velké minulosti k budoucí využitelnosti*, kterou k vydání připravil kolektiv Katedry architektury z Fakulty stavební ČVUT v Praze, se zaměřuje na dosavadní výsledky výzkumu histo-



Obr. 1. Obálka knihy *Železniční dědictví – od velké minulosti k budoucí využitelnosti*. ČVUT v Praze, 2018.

rie železniční dopravy a na příklady přibližující potenciál nového využití a úspěšnou konverzi objektů drážní architektury. Shrnuje rovněž výsledky konference „Železnice – specifika, výzvy a limity ochrany a nového využití železničního dědictví“, která se uskutečnila 20. října 2017 v Praze.

První část publikace je věnována mapování historického vývoje drážních staveb a hodnocení jejich vlivu na vývoj urbanismu, architektury, stavitelství a památkovou péči v této oblasti. Stěžejními příspěvky zde přispěla dvojice významných zahraničních odborníků. Nestor ochrany průmyslového dědictví, německý památkář Axel Föhl, přibližuje historii světových drážních staveb nejenom s ohledem na její vliv na další rozvoj architektury a stavitelství, ale také jako novodobé milníky, které přispěly k zájmu o ochranu průmyslových památek a vedly k formulaci principů zachování industriálního dědictví společnosti 19. století. Historička architektury a urbanismu, emeritní profesorka Technické univerzity v Delftu Franziska Bollerey se věnuje dlouhodobému výzkumu života metropolí ve výtvarném projevu, filmu a fotografii. Její příspěvek představil nádraží jako novodobou bránu města, tavicí kotel dopravy, společenských jevů a sociálního určení. V dalších příspěvcích jsou shrnuty dosavadní výsledky výzkumu historie železniční dopravy z pohledu památkové péče – metody, jak se vyrovnat s obsáhlým stavebním a technickým fondem železniční sítě České republiky, nebo nastavení kritérií posuzování empiricky neměřitelné památkové hodnoty. Autoři si všímají rovněž urbanistických souvislostí zařazení železnice do urbanismu města i krajiny a jejího historického i současného vlivu na krajinný



Obr. 2. Obálka knihy *Z Vídně na sever. Dvě páteřní tratě České republiky*. NPÚ, 2017.

ráz (Jiří Kupka: *Krajina, železnice a krajinný ráz*; Radomíra Sedláková: *Nádraží jako hranice rozvoje města*; Jiří Kugl: *Nevyužívané železniční plochy*).

Druhá část publikace je zacílena na potenciály nového využití a příklady konverzí objektů drážní architektury. Představena je řada úspěšných zahraničních příkladů konverzí nádražních budov (Karel Hájek: *Zahraniční zkušenosti s konverzí drážních staveb*), komplexní přístup k záchraně a obnově zaniklé lokální dráhy (Lenka Zelená: *Zubrnická muzeální železnice*) nebo úspěšná rekonstrukce torza památkově chráněné historické drážní stavby pro potřeby železničního muzea (Petr Lédl: *Rekonstrukce topírny Kořenov*). Naopak neradostný osud představuje chátrající secesní budova nádraží Praha Vyšehrad, která je dnes výrazným mementem (Jiří Chmelenský: *Poslední roky nádraží Vyšehrad?*). Následují úspěšné příklady aktivního přístupu k nalezení nového života opuštěných či nevyužívaných nádražních budov (Lenka Popelová, Martin Lapšanský: *Využití nádraží pro divadelní účely*; Eva Klapka Koutová, Helena Šimicová: *Plzeňská zastávka*; Marek Adamov: *Stanica Žilina – Zárečie*; Jakub Zajíc: *Radlická kulturní sportovna*).

Cílem představené publikace vydané pod vedením editorů Tomáše Šenbergera a Lenky Popelové není poskytnout vyčerpávající zpracování široké problematiky, ale přispět k diskusi o ochraně a využití železničního dědictví ve světle aktuálně probíhajících změn ve fungování moderní železnice.

Z Vídně na sever

Druhou z nedávno vydaných publikací, jež si z hlediska tématu drážního kulturního dědictví zaslouží pozornost, je kniha *Z Vídně na sever*, navazující na rozsáhlou výstavu se stejným názvem, kte-

rou v roce 2017 uspořádal Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště Ostrava. Výstava přiblížila veřejnosti historii – od vzniku přes stavbu až po provoz – dvojice významných železničních tratí, tj. soukromé společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda a Severní státní dráhy. Zmíněnou knihu, jež vznikla jako doprovodný katalog této výstavy, připravila Alena Borovcová. Publikace je rozdělena do dvou základních částí a výrazně přesahuje rámec obvyklý pro výstavní katalogy. Její kvalitu zaručuje už osobnost autorky – Alena Borovcová se systematickému výzkumu historie železničních staveb věnuje dlouhodobě a je naším předním odborníkem v této oblasti.

První část katalogu se věnuje historii vzniku, stavbě a počátkům provozu výše zmiňovaných drah, patřících k páteřním tratím bývalé rakouské monarchie i dnešní České republiky. Publikace tak čtenáři přibližuje společenské podmínky, které předcházely projektům Severní dráhy císaře Ferdinanda a Severní státní dráhy. Stručně jsou vysvětleny okolnosti vzniku obou tratí, jejich spolupráce i vzájemné soupeření, v němž se setkávají a vzájemně na sebe působí vlivy soukromého podnikání i financování státem. Popsány jsou jednotlivé etapy výstavby kmenových tratí obou železničních společností i další tratě společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda. Samostatné kapitoly jsou věnovány dalšímu vývoji se zaměřením na prodej Severní státní dráhy francouzské společnosti v roce 1854 a následné zestátnění obou drah v letech 1906 a 1909.

Pozornost je v knize věnována nejenom výpravním budovám nádraží, ale stranou nezůstávají ani další pozemní a inženýrské stavby nezbytné pro provoz drah, jakými jsou strážní domky, vodárny, výtopny, mosty a tunely. Opomenuti nejsou ani tvůrci jednotlivých staveb, s jejichž jmény se můžeme často setkat v návrzích pro obě dráhy. První část publikace je doplněna rozsáhlým obrazovým doprovodem, spočívajícím především v množství dobových fotografií i původní plánové dokumentace. Atraktivním doplňkem textu je rovněž připojená fotodokumentace modelů jednotlivých staveb, zhotovených Vladimírem Londinem pro zmiňovanou výstavu.

Druhou část publikace představuje katalog sedmdesáti čtyř dochovaných staveb, reprezentujících nejvýznamnější uměleckohistorické a památkové hodnoty obou tratí. Autorka se ve svém výběru nesoústředila pouze na výpravní budovy, ale uvádí také inženýrské stavby i řadu drobnějších doprovodných provozních objektů. Popisované stavby jsou vhodně řazeny abecedně podle názvu lokalit, přičemž katalog uvozuje přehledný seznam s mapou jednotlivých míst, výrazně usnadňující orientaci i těm, kteří nemají v povědomí trasování tratí. Stručný popis jednotlivých staveb, zaměřený především na architektonické řešení a památkové hodnoty, do-

provází opět velmi obsáhlá fotografická dokumentace, dokládající jejich aktuální stav.

Publikace volně navazuje na knihy *Kulturní dědictví Severní státní dráhy* (2016) a *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda* (2012) z pera téže autorky, které vydal rovněž Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště Ostrava. Přesto se v žádném případě nejedná o pouhý „výbor“ z těchto knih. Ucelený popis vzniku a výstavby tratí, včetně popisu základních historických souvislostí, doplněný rozsáhlým obrazovým materiálem a přehledným místopisným popisem významných lokalit a staveb, dává knize ráz velmi erudovaného průvodce, přibližujícího nejširší veřejnosti odkaz průmyslového dědictví druhé poloviny 19. století na našem území. Právě železnice byla nejenom v našich zemích nositelkou celospolečenského pokroku a rozvoje éry průmyslové revoluce. Přesto jsou její historické stavby dnes nejenom necitlivě přestavovány, ale často bez rozmyslu likvidovány v rámci probíhajících modernizací jednotlivých tratí. Podobné publikace proto mohou výrazným způsobem přispět ke změně názoru na kvalitu historických průmyslových staveb a vnímání potenciálu jejich dalšího využití. I z tohoto důvodu by uváděná publikace neměla chybět nejenom v knihovnách obcí a měst, pod něž spadají zmíněné železniční stanice, ale je třeba ji doporučit všem, kdo se zajímají o vývoj průmyslové architektury a bohatou historii železnic u nás.

Karel HÁJEK

Encyklopedie židovských památek Moravy a Slezska

Jaroslav Klenovský: *Encyklopedie židovských památek Moravy a Slezska*. Praha: Grada Publishing, 2018. 384 s., 4 mapové přílohy. ISBN 978-80-271-0642-4.

Nejnovější encyklopedie je završením čtyřicetiletého úsilí Jaroslava Klenovského o poznání židovských památek na Moravě a ve Slezsku a také o jejich ochranu. Připomeňme, že jako vedoucí pracovník Krajského střediska státní památkové péče a ochrany přírody v Brně měl zásadní podíl na přípravě všech městských památkových zón v Jihomoravském kraji, které byly prohlášeny v roce 1990. Jejich nejstarší mapy byly jeho dílem.

Kniha se zabývá 128 lokalitami s památkami židovského osídlení. Ve skutečnosti je jich ještě více, protože další, méně významné lokality jsou uvedeny v rámci základních hesel židovských obcí, jejichž sídly byla až na výjimky především města a městečka. Již v úvodní metodické poznámce se zdůrazňuje, že encyklopedie popisuje nejen památ-