

Zlín – Resümee

Zlín (Zlin), Kernpunkt einer umfangreicherer Industrieagglomeration, die in den 20er- und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts entstanden ist und heute ein Zentrum im östlichen Teil von Mähren bildet, ist eine Statutar- und Kreisstadt, liegt im Hügelland Vizovická vrchovina (230 m ü. M.) im Tal, das in west-östlicher Richtung der Fluss Dřevnice modelliert, ein linksseitiger Zufluss des Flusses Morava (March). Die Landschaft hat sich im Gebiet von Zlín vor allem im 20. Jahrhundert wesentlich verändert, nicht nur durch den Einfluss der Industrialisierung und Urbanisierung – der Fluss Dřevnice wurde reguliert, genauso wie einige Bäche, die in diesen Fluss münden. Durch das Tal des Flusses führt eine bedeutende Straßen- und im beschränkten Maß auch eine Eisenbahnstrecke, doch bis zum ausgehenden 19. Jahrhundert befand sich die Stadt seitwärts der wichtigsten Verkehrsverbindungen. Zlín, über welches die erste Erwähnung zum Jahre 1322 besteht, machte im Vergleich mit anderen mitteleuropäischen Städten eine untypische Entwicklung durch und repräsentiert in der Tschechischen Republik einen ziemlich vereinzelt Typ der Industriestadt mit typischer Industrie- und Wohnsiedlung, die darüber hinaus in kurzer Zeit entstanden ist. Diese steht seit 1990 unter Denkmalschutz. Die Stadt haben grundsätzlich die unternehmerischen, städtebaulichen und architektonischen Aktivitäten der Familie Bafa in den ersten vier Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts verändert. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde auf politische Bestellung die Stadt auf Gottwaldov (1949-1990) umbenannt, jedoch auf dem Gebiet der Architektur und des Urbanismus bestanden die Haupttendenzen, die weiterentwickelt wurden, nur in anderen Formen. Das Rationalisierungsergebnis des Wohnungsbaues war z. B. auch das erste Großplattenhaus in der Tschechoslowakei, das gerade in Zlín im Jahre 1954 errichtet wurde.

Die urzeitliche Besiedlung entwickelten genügend vorhandene Wildbestände und fruchtbarer Boden. Die älteste Besiedlung ist durch archäologische Funde aus der Zeit vor 30 000 Jahren belegt, als am Ende der ältesten Phase des Jungpaläolithikums im Tal des Dřevnice-Flusses ein Aufenthaltsort von einer Jägergruppe entstand. In der Jungsteinzeit ließen sich auch hier die ersten Landwirte nieder. Die größte Dichte in der ganzen Urzeit und im frühen Mittelalter erreichte die Besiedlung in diesem Gebiet am Ende der Bronzezeit und zu Beginn der Eisenzeit (ungefähr in den Jahren 1250-400 v. u. Z.). Der Anstieg der Bevölkerung in den fruchtbaren Tälern führte dazu, dass kleinere Gruppen von Kolonisten nach und nach auch in hügelige Gebiete von Ostmähren und östlich von Zlín durchdrangen. Im 4. Jahrhundert besiedelten das Gebiet dicht die Kelten – Belege über sie wurden auch im Stadtzentrum von Zlín selbst entdeckt. Nachdem die keltische Bevölkerung am Umbruch der Zeitrechnung wegzog, blieben wahrscheinlich die Ufer oberhalb des Wasserlaufes der Dřevnice fast zehn Jahrhunderte unbesiedelt. Die ersten Siedler, die sich nach langer Zeit auf diesen Stellen wieder niederließen, waren Slawen im 9. Jahrhundert. Damals war von der slawischen Bevölkerung bereits fast ganz Mähren dicht besiedelt und auf dem Gebiet des heutigen Uherské Hradiště (Ungarisch Hradisch) und Staré Město (Altstadt) lag das Zentrum des Großmährischen Reiches. Im Gebiet von Zlín konzentrierten sich die Siedlungen auf der Achse des Kudlovský- und Fryštácký-Baches direkt im heutigen Stadtzentrum von Zlín selbst und so bestimmten sie in einem gewissen Maß die zukünftige Lage des mittelalterlichen Stadtkerns voraus, obwohl eine direkte Kontinuität mit der slawischen Besiedlung nicht belegbar sei.

Der erste schriftliche Bericht über Zlín ist aus dem Jahre 1322, als Zlín als „Marktflecken“ bezeichnet wird. Die amtliche Gründung oder Beförderung der Ortschaft wird in schriftlichen Dokumenten nicht belegt. Sicher steht, dass Zlín im 14. Jahrhundert ein Verwaltungs- und Wirtschaftsmittelpunkt einer ziemlich ausgestreckten Herrschaft war. Auf der Anhöhe südlich von der Stadt stand ein Herrschaftssitz, der 1360 als Burg („castrum“ bzw. „municio“) bezeichnet wurde. Wahrscheinlich ist, dass den Charakter des Marktfleckens, wo das Handwerk und Märkte betrieben wurden, Zlín zwischen 1261 und 1322 erwarb. Der Ringplatz rechteckigen Grundrisses mit symmetrisch von hier auslaufenden Gassen zeugt über den Eingriff eines Lokators. Im 15. Jahrhundert war es die bedeutendste Stadt im ganzen Gebiet. Sie wurde während des böhmisch-ungarischen Krieges (1468-1474) ausgeplündert, aber dann bis zum Einfall der Böckaj-Anhänger im Jahre 1605 erlebte sie eine ruhige Entwicklung. Dies widerspiegelte sich auch am Bevölkerungszuwachs und der Erweiterung des Stadtareals. Zlín wuchs in westlicher Richtung, wo ein neuer Adelssitz entstand. Zu Zlín wurde das Dorf Čepkov (die erste Erwähnung bereits 1437) am rechten Flussufer einbezogen. Westlich vom Zliner Schloss wurde dann ein neuer Stadtteil – Grygov-Trávník (vor 1568) ausgesetzt. Zu Beginn des Dreißigjährigen Krieges konzentrierte Zlín ungefähr 55% der untertänigen Anwesen auf der ganzen Herrschaft und gehörte zu den bevölkerten Städten im Gebiet. Im Jahre 1656 waren in Zlín dagegen nur 82 bewohnte Häuser, die anderen waren verödet. In der Umgebung von der Kirche gingen einige Gassen unter. Den Nachkriegsaufbau beeinträchtigte der Eingriff der Herrschaft, als in den Jahren 1667-1671 insgesamt 32 Familien auf eine andere Herrschaft umgesiedelt wurden. Im Jahre 1771 war Zlín erst auf fünfter Stelle in der Reihenfolge der größten Städte im Gebiet (1622 Einwohner) und für lange Zeit verlor es an Bedeutung. Seine Form im ausgehenden 18. Jahrhundert belegen die ältesten erhalten gebliebenen Veduten und Karten (vgl. Kartenblätter Nr. 32, 33).

Am Umbruch des 18. und 19. Jahrhunderts ging es Zlín wirtschaftlich relativ gut, zu den handwerklichen Gewerben und Handel mit regionaler Bedeutung kamen die ersten Vorindustriebetriebe dazu. (Vgl. Karte Nr. 64) Zlín erweiterte sich in dieser Zeit besonders in Richtung gegen Norden am rechten Ufer der Dřevnice, wo sich die sog. Hauwaldkolonisierung durchsetzte. Die Stadt betrafen in den Jahren 1819 und 1849 zwei Brände, der zweite war wesentlich verheerender. Die Form der Stadt dazwischen illustriert die Karte des Stablen Katasters (1829) (vgl. Kartenblätter Nr. 3, 4). In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stagnierte Zlín auf allen Seiten. Die Ursache war neben dem Brand die Verwaltungsreform von 1850, als die Stadt zum Gerichtsbezirk Napajedla (Napajedl) zugeteilt wurde. Danach folgten zahlreiche Veränderungen in der Verwaltungszugehörigkeit (vgl. Karte Nr. 57). In der Silhouette von Zlín kamen das Schloss und die Kirche fortwährend dominierend zur Geltung, denen das nicht allzu große Rathaus in der nordwestlichen Ecke des Marktplatzes keine Konkurrenz machen konnte. Modernisierungsprozesse mieden die Stadt für lange Zeit, den Impuls zu einer Veränderung gab erst der Bau der Eisenbahn Otrokovice (Otrokovitz)-Zlín-Vizovice (Wisowitz) (1899). (Vgl. Karte Nr. 65) Zum Bahnhof konzentrierte sich nach und nach die aufkommende Industrie einschließlich der Schuhfabrik der Familie Bafa, gegründet 1894. Im Jahre 1910 wurde der örtliche Postbetrieb erweitert, danach der Fluss Dřevnice reguliert, ein Telefonnetz geschaffen (1912), die

Kanalisation errichtet (1913), ein städtisches Elektrizitätswerk erbaut und die öffentliche Beleuchtung eingeführt (1913-1914).

Bafa's Fabrik war im Aufschwung (vgl. Kartenblatt Nr. 50), das Areal erweiterte sich und von 1918 ab wurden die ersten Häuser für die Beschäftigten gebaut – das Stadtviertel Letná – in Zusammenarbeit mit den Architekten J. Kotěra und F. L. Gahura (vgl. Kartenblatt Nr. 37). Im Jahre 1923 wurde durch die Übertragung des Gerichtsbezirks nach Zlín seine steigende Bedeutung bestätigt. Tomáš Bafa wurde gleichzeitig Bürgermeister und die Stadt und die Firma entwickelten sich bis 1945 in enger Verbindung. Das dynamische Wachstum der Bafa-Betriebe (die Anzahl der Beschäftigten stieg in den Jahren 1923-1938 zwölfmal, insgesamt stieg die Anzahl der Bevölkerung siebenmal) veränderte Zlín zu einem führenden Wirtschaftszentrum, das gesamtstaatliche Projekte der neu geschaffenen Infrastruktur (Autobahn- und Kanalbau) beeinflusste. Das städtebauliche Modell der Fabrikstadt und einzigartige architektonische Verfahren wurden ins Ausland „exportiert“ – in neu geschaffene Bafa-Städte (vgl. Karte Nr. 1).

Seit Beginn der 30er Jahre verstärkte sich die vielschichtige Verbindung von Zlín mit den Dörfern in der Umgebung, was 1938 mit der Gründung von Groß-Zlín mit 43 420 Einwohnern den Gipfel erreichte. (Vgl. Karte Nr. 55) Bafa's Betrieb expandierte nach Otrokovice, damit er sich der Eisenbahnstrecke und dem Schiffverkehr auf der March nähert. Zlín selbst entwickelte sich in den 20er- und 30er Jahren mit riesigem Tempo, der Bau wurde mit städtebaulichen Konzeptionen geregelt (J. Kotěra, F. L. Gahura; Konsultationen und Teilnahme an Wettbewerben auch von J. Gočár und Le Corbusier), die mit Gebiets- und Regulierungsplänen für die Stadt als Ganzes und für einzelne Stadtviertel (vgl. Kartenblätter Nr. 20-23) konkretisiert wurden.

An das Fabrikareal schloss sich im westlichen Stadtteil eine Kollektion von neuen Gebäuden um den Platz Náměstí Práce und das sog. Schulenviertel an – vor den Fabriken entstand dann ein neues Stadtzentrum. Zwischen diesem Platz und dem alten Stadtzentrum von Zlín wurden ab den 20er Jahren die Wirtschaftsgebäude des Schlosses abgerissen. Nur das Schloss selbst blieb verschont und bis heute erhalten. Ein grundsätzlicher Eingriff in das Stadtzentrum waren zwei Straßen in West-Ost-Orientierung: třída T. Bati (T.-Bafa-Straße), weshalb die Südseite des alten Marktplatzes abgerissen wurde, und die parallele Štefánikova-Straße. An der Peripherie entstanden sieben neue Viertel mit Familienhäusern für Bafa's Arbeiter (insgesamt 2210 Häuser). Diese verließen der Stadt ein bis heute erhalten gebliebenes Image: Letná, Nad Ovčínou (1927), Zálesná (1927), Podvesná (Ende der 20er Jahre), Dily (1931), Lesní čtvrť (1940), Mokrá (um 1940). Außer diesen entstand nur das Villenviertel am Quai Týrsovo nábřeží (1923-1926) und in Lazy (1933) und einige Solitärvillen der Elite. Es wurde die Infrastruktur verbessert und mehrere öffentliche Gebäude einschließlich der Filmateliers, einer evangelischen Kirche, eines Pavillon-Krankenhauses, eines Waldfriedhofs u. a. erbaut.

Nach 1945 veränderten sich radikal die Verhältnisse in der Führung von Zlín. Dominik Čipera (Bürgermeister nach T. Bafa ab 1932) wurde seines Amtes enthoben. Bafa's Betriebe wurden unter nationale Verwaltung gestellt und im Oktober 1945 verstaatlicht. Im Fabrikareal wurden die Bombardierungsschäden von 1944 beseitigt und die Schuhproduktion übernahm der Nationalbetrieb Svit. Die Stadt wurde auf Gottwaldov umbenannt, damit die Familie Bafa aus dem Gedächtnis der Nation ausgelöscht wird. Die Anzahl der Einwohner von Gottwaldov, dessen administrative Grenze sich veränderte, stieg kontinuierlich (vgl. Tab. Nr. 2). Bereits seit den 30er Jahren erhöhte sich fortwährend das Prestige von Zlín dank hiesiger Industriebetriebe und Bildungs-, Gesundheits-, Kultur- und Sportinstitutionen als Kernpunkt des breiteren Gebietes. Bei der Verwaltungsreform wurde Zlín 1949 zum Sitz des Kreises gewählt; im Jahre 1960 wurde dieser Status aufgelöst und Gottwaldov blieb eine Bezirksstadt. In den Jahren 1947-1948 wurden von der Arbeitsgruppe Skupina pro regulační plán (in Übersetzung Gruppe für den Regulierungsplan), wo František L. Gahura, Vladimír Karfik, Tomáš Slezák, Vít Kubečka, Antonín Vítek und Jiří Voženilek arbeiteten (vgl. Abb. Nr. 15), der neue Regulierungsplan Regulační plán Zlína (in Übersetzung Regulierungsplan von Zlín) und daneben ein breiterer, der großzügig konzipierte Směrný plán průmyslového sídliště Zlín-Malenovice-Otrokovice (in Übersetzung Richtplan der Industriesiedlung Zlín-Malenovice-Otrokovice) ausgearbeitet. Bei der Gebietsplanung verschwand jedoch das Bündnis zwischen den Beschäftigten der Bafa-Fabrik und der Stadtentwicklung. V. Karfik, F. L. Gahura und J. Voženilek (z. B. Autor des Gebäudes Kolektivní dům, 1950) gingen weg. Auf einer Seite stellte Zlín in der Tschechoslowakei eine Ausnahme dar, denn unmittelbar nach Kriegsende lief intensiv der Wohnungsbau weiter – obwohl in veränderter Konzeption: Es wurde das individuelle Wohnen in Häusern mit kleinen Gärten verlassen und durchgesetzt hat sich der Bau von großen Wohnhäusern (Stadtviertel Obeciny /1949/, Morýs-Häuser im östlichen Stadtteil /1950/). Auf der anderen Seite kann man diese Erscheinung als Bestrebung nach Schaffung von billigen, jedoch hochqualitativen Wohnungsmöglichkeiten für eine große Menge an Personen, also als einen Wandel in der Form interpretieren. Zuerst handelte es sich um Ziegelhäuser, seit Ende der 50er Jahre kamen Großplattenhäuser zur Geltung – seien es Solitäre oder Kollektionen (Siedlungen), die zum Wohnen bestimmt sind. Im Jahre 1954 wurde am Quai das erste Wohnhaus in der Tschechoslowakei überhaupt mit Großplatten (Typ G40) errichtet. In Zlín bestanden und in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden drei Typen der Bebauung weiterentwickelt. Der erste knüpfte mit den architektonischen Formen an die Bafa-Ära (bis in die 50er Jahre und dann nach 1990) an, den zweiten repräsentierten Großplattenhäuser und weiter vor allem ihre Kollektionen – Siedlungen (Bartošova čtvrť, 1958, welche die zusammenhängende Stadtbebauung in Richtung Osten erweiterte, und dann besonders in zwei Etappen das Stadtviertel Jižní Svahy (J. Gregorčík, Š. Zelina, 1968-1980 und ab 1980, vgl. Kartenblatt Nr. 39). Im Stadtzentrum wurden die ältesten Häuser der Kleinstadtbebauung saniert – ganze Straßen gingen ein oder verloren die ursprüngliche Form (besonders Dlouhá-Straße, wo Großplattenhäuser mit einem Geschäftsparterre entstanden /1977-1982/, Š. Zelina). Zlín kam somit um den Charakter einer organisch gewachsenen Stadt. Den Hauptplatz beeinflusste negativ das überdimensionierte Postgebäude.

Neben mehreren Sportanlagen entstanden viele öffentliche Gebäude – Areal des städtischen Nahverkehrbetriebes (1956), Theater (1967, K. Řepa, M. Řepa, F. Rozhon) oder administrative Gebäude (Centroprojekt, 1968, Z. Plesník), Industrieanlagen (zwei Gebäude 1966, 1971). Wegen dem Bau des Busbahnhofs gingen die Nádražní-Straße (um 1981) und der benachbarte Platz Trávník (1983) ein. Sanierungen unterlagen ferner Gebäude aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, z. B. die Masaryk-Schulen am Platz Náměstí Práce (1987).

Die Stadtentwicklung unterlag seit 1959 dem neuem Gebietsplan, ausgearbeitet von Eduard Staša (vgl. Karten Nr. 39, 40). Ein weiterer

Gebietsplan entstand am Ende der 60er Jahre: Směrný územní plán Gottwaldovské aglomerace (in Übersetzung Richt-Gebietsplan der Agglomeration Gottwaldov) bearbeitet vom Arbeitsteam des Instituts des Hauptarchitekten des Bezirkes Gottwaldov unter der Leitung von A. Zikmund und František Dohnal und galt in den Jahren 1970-1985 (aufbewahrt im Mährischen Landesarchiv in Brno /Brünn-/ Staatliches Bezirksarchiv Zlín) und seit 1980 entwickelte sich das Stadtzentrum nach dem Gebietsplan Územní plán Gottwaldov – centrum (Komplexní urbanistický návrh) – in Übersetzung Gebietsplan Gottwaldov – Zentrum (Komplexe urbanistische Konzeption) – für die Jahre 1980-2000, ebenda aufbewahrt, den am selben Arbeitsplatz A. Zikmund und Jiří Gebrian bearbeiteten. Nach diesem Plan lief der Stadtausbau bis 1998.

Zlín (der Name wurde zum 1. 1. 1990 zurückgegeben) ist seit 2000 Sitz des Kreises Zlín. Mehrere Gemeinden trennten sich jedoch von der Stadt ab. Die sich in den 90er Jahren verändernden Verhältnisse in der Gesellschaft, Industrie und Wirtschaft hatten ziemlich große Auswirkungen – es gingen die Schuhfabrik Svit und andere Betriebe im Maschinenbau, Gummi-, Kunststoff- und der Stromerzeugung, Bauwesen u. a. unter, die noch aus den Bafa-Wurzeln überlebten. Die Anzahl der Bewohner in Zlín in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts machte eine Stagnation durch, nach 2000 sank leicht in Zlín selbst dessen Anzahl (2014 hatte die Stadt 75 000 Einwohner), in der Stadt studieren 11 000 Studenten an der neu gegründeten Tomáš-Bafa-Universität, die seit 2001 an die Technologische Fakultät der Tschechischen Technischen Universität anknüpfte, welche in Zlín seit 1969 tätig war.

Eine maßgebende Rolle in der Veränderung der Stadt spielte nach und nach das fortschreitende Öffnen des Fabrikareals Bafa/Svit dem Alltagsleben. Die Gebäude im östlichen Teil dienen dem Handel, Dienstleistungen, der öffentlichen Verwaltung, dem Gesundheitswesen und der Kultur. Im Jahre 1990 wurde eine umfangreiche städtische Denkmalzone erklärt, die das ganze Zentrum einschließlich der Viertel für Wohlhabende (vgl. Karte Nr. 58) umfasst. Dies ist kein Hindernis zu Neubauten: im Viertel Jižní Svahy entstand eine neue katholische Kirche (2003) und ein Universitätsgebäude. Das Rektorat der Universität und die Konzerthalle (Projekt von E. Jiříčková) waren Bestandteil vom Umbau des einstigen Bafa-Schulenviertels, neu gestaltet wurde der Park und der Platz Náměstí Práce mit einer Unterführung (2004). Im Stadtzentrum wurden Einkaufszentren (einschließlich der Geschäftsgalerie Zlaté jablko am Hauptplatz) und Parkhäuser geschaffen. Ungelöst bleibt die prickelnde Verkehrsfrage (niedrige Kapazität des Eisenbahn- und Straßenverkehrs, wo das Problem der Fernverkehr ist, welcher durch das Stadtzentrum geführt wird). Zlín beeinflussten in den Randteilen die Bauaktivitäten für Wohlhabende (besonders in Richtung Osten) und die kommerzielle Suburbanisierung – das ganze Tal von Zlechovice (Schelechowitz) bis Otrokovice.

Ausführliches Verzeichnis der Karten, Pläne und Abbildungen des Bandes Nr. 28: Zlín

Die Spiegelausmaße der Karten und ikonographischen Vorlagen sind in Millimeter Höhe×Breite angeführt und gerundet. Die ausführlichen Angaben zu den Abbildungen und die Autoren der digitalen Druckvorlagen sind in der tschechischen Version des „Verzeichnisses der Karten, Pläne und Abbildungen“ zu finden.

Titelseite des Umschlages

Abb. Nr. 1: Wappen der Stadt Zlín. Graphische Bearbeitung Petr Tomas, Litoměřice.

Das Wappen der Stadt wurde vom Innenministerium am 25. 1. 1936 genehmigt.

Abb. Nr. 2: Zlín vom Norden in den Jahren 1910-1915. Schwarzweißes Foto. MZA v Brně – SOKa Zlín, Sbirka fotografií Zlín. Umschlag Nr. 5869.

Textblätter

Abb. Nr. 3a-b: Siegelstöcke der Stadt Zlín aus der Frühneuzeit

a) Siegelstock der Stadt Zlín aus dem Jahre 1564, Durchschnitt 37,5 mm, Feld mit Umschrift 34 mm. MJVM, Zlín. Sign. H10737.

b) Siegelstock der Stadt Zlín aus dem Jahre 1629, Durchschnitt 45 mm, Feld mit Umschrift 35 mm. MJVM, Zlín. Sign. H10736.

Abb. Nr. 4: Zlín am Ende des ersten Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts. Pozdrav ze Zlína. Schwarzweiße Ansichtskarte. MJVM, Zlín.

Abb. Nr. 5: Blick in die Ausstellung der Bafa-Gedenkstätte – dreidimensionale Modelle von Zlín um 1900 und Zlín in der Zukunft nach Vorstellung von František L. Gahura, bzw. Tomáš und Jan Antonín Bafa. Schwarzweißes Foto. MZA v Brně – SOKa Zlín, Fonds Bafa, a.s., Zlín. Inv.-Nr. 258.

Abb. Nr. 6a-b: Werbematerial der Firma Bafa – statistische Angaben über die Bevölkerungs- und Häuserzahl in Zlín und über die Wirtschaftslage der Bafa-Fabrik und derer Beschäftigten. In: Cekota, Antonín (Hg.): *Zlín město životní aktivity*. Zlín 1935, S. 24-37.

Abb. Nr. 7: Regulierung des Dřevnice-Tals von Le Corbusier, ausgearbeitet nach seinem Besuch in Zlín im Jahre 1935. Reproduktion der Zeichnung. KGVU, Zlín, Inv.-Nr. S 630.

Abb. Nr. 8: Analyse der Demographie-, Bau- und Verkehrslage in Zlín mit schematischer Verkehrskarte im Gebiet von Zlín, František L. Gahura 1931. Technická zpráva: předpoklady vzrůstu města a dopravní statistika. Teil der Upravovací plány města Zlína (1931). Schwarzweißer gedruckter Plan, ohne Maßstab, 500×735, Ausschnitt. KGVU, Zlín, Inv.-Nr. S 37.

Abb. Nr. 9: Kleinbild-Ansichtskarte von Zlín aus den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts. Závody Bafa Zlín. Schwarzweiße Ansichtskarte. MJVM, Zlín.

Abb. Nr. 10a-b: Projekte des Autobahnnetzes in der Tschechoslowakei in den 30er- und 40er Jahren des 20. Jahrhunderts.

a) *Vyústění české dálnice na Slovensko*. Gezeichnet von Beza. Schwarzweiße Karte gedruckt als Abb. Nr. 3, S. 11, in: *Stavba českých dálnic. Teil I. Přípravné práce. Zahájení stavby na dálnici Praha-Brno-slovenská hranice*. = *Časopis Spolku inženýrů Technický obzor* 47, Nr. 22-23. Prag 1939.

b) *Situační plán dálnice Praha-Brno-Žilina. Úsek Jihlava-Žilina*. Reproduktce a tisk V. Neubert a synové Praha, ohne Datierung. Im Original zweifarbiger Druck (Autobahn als rote Trasse), 1:225 000, 300×1080, Ausschnitt. In: *Zprávy veřejné služby technické* 1938/1939. MZA v Brně – SOKa Zlín, Fonds Čipera Dominik, Nr. 85/12.

Abb. Nr. 11: Neues Zliner Stadtviertel Zálesná und Blick auf das Stadtzentrum vom Osten in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts. Zlín-Zálesná. Schwarzweiße Ansichtskarte. MJVM, Zlín.