

Podrobný seznam map, plánů a vyobrazení svažku č. 28: Zlín

Sestavila Eva Chodějovská

Rozměry zrcadla mapy a ikonografických pramenů jsou udávány v milimetrech výška x šířka a zaokrouhleny.

Zkratky / Abbreviations / Abkürzungen

AAS NTM	Archiv architektury a stavitelství Národního technického muzea, Praha (Archive of Architecture and Civil Engineering of the National Technical Museum, Prague, Architektur- und Bauwesen-Archiv des Technischen Nationalmuseums, Prag)
AMZ	Archiv města Zlín (City of Zlín Records, Archiv der Stadt Zlín) (fond v SOkA Zlín)
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální, Praha (State Administration of Land Surveying and Cadastre, Prague, Tschechisches Amt für Vermessung und Kataster, Prag)
ČVUT	České vysoké učení technické, Praha (Czech Technical University, Tschechische Technische Universität)
HÚ AV	Historický ústav Akademie věd ČR, v. v. i., Praha (Institute of History of the Czech Academy of Sciences, Prague, Historisches Institut der Akademie der Wissenschaften der Tschechischen Republik, Prag)
KGVU	Krajská galerie výtvarného umění ve Zlíně (Regional Art Gallery in Zlín, Bezirksgalerie für bildende Kunst in Zlín)
LG UJEP	Laboratoř geoinformatiky Univerzity Jana Evangelisty Purkyně, Ústí nad Labem (Laboratory of Geo-Informatics at the University of Jan Evangelista Purkyně, Ústí nad Labem, Geoinformatics Laboratorium der Jan-Evangelista-Purkyně-Universität, Ústí nad Labem)
MJVM	Muzeum jihovýchodní Moravy ve Zlíně (Museum of Eastern Moravia in Zlín, Museum für Südostmähren in Zlín)
MS	Mapová sbírka (Map Collection, Kartensammlung)
MZA	Moravský zemský archiv v Brně (Moravian Provincial Archives in Brno, Mährisches Landesarchiv Brünn)
NA	Národní archiv v Praze (National Archive in Prague, Nationalarchiv, Prag)
ÖStA	Österreichisches Staatsarchiv, Wien (Rakouský státní archiv, Videň, Austrian State Archives, Vienna)
SOKA	Státní okresní archiv (State district archive, Staatliches Bezirksarchiv)
ÚAZK	Ústřední archiv zeměměřictví a katastru, Praha (Central Archive of Geodesy and Cadaster, Prague, Zentralarchiv des Kataster- und Vermessungamts, Prag)
VS	Velkostatek (Agricultural Estate, Großgut)
VÚGTK Zdiby	Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický ve Zdibech (Research Institute for Geodesy, Topography and Cartography in Zdiby, Forschungsinstitut für Geodäsie, Topographie und Kartographie in Zdiby)

Titulní strana přebalu

Obr. č. 1: Znak města Zlína. Grafické zpracování Petr Tomas, Litoměřice.

Na současně podobě městského znaku se podílel Karel Stloukal; graficky jej podle jeho instrukcí zpracoval v r. 1934 František Kysela a schváben byl ministerstvem vnitřní 25. 1. 1936. Stluha pod znakem nese nápis „1397“, který odkazuje k roku, kdy bylo Zlín Šternberky uděleno významné privilegium, které bylo ve starší literatuře považováno za povýšení na město.

Srov. MZA v Brně – SOkA Zlín, fond Archiv města Zlín (schvalovací doložka se znakem namalovaným Františkem Losmanem); ANM, Praha, fond Karel Stloukal, kart. 72, inv. č. 1538 a VALÚŠEK, David: Znak města Zlína aneb Jak Zlín k barvám žluté a modré přišel. *Magazín Zlín* 19, 2014, č. 10, s. 12–13.

Obr. č. 2: Zlín při pohledu od severu v letech 1910–1915. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 5869. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Textové listy

Obr. č. 3a-b: Pečetidla města Zlína z období raného novověku.

a) Typář města Zlína z roku 1564, průměr 37,5 mm, pole s opisem 34 mm. MJVM Zlín, sign. H 10737. Fotografoval Libor Stavjaník.

b) Typář města Zlína z roku 1629, průměr 45 mm, pole s opisem 35 mm. MJVM Zlín, sign. H 10736. Fotografoval Libor Stavjaník.

Obr. č. 4: Zlín na konci prvního desetiletí 20. století. *Pozdrav ze Zlína*. Černobilá pohlednice. MJVM, Zlín. Digitalizovalo MJVM, Zlín.

Obr. č. 5: Pohled do expozice Baťova památníku – plastické modely Zlína kolem roku 1900 a Zlína budoucnosti podle představ Františka L. Gahury, resp. Tomáše a Jana Antonína Baťi, s bustou Tomáše Baťi od Františka L. Gahury. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOkA Zlín, fond Baťa, a.s., Zlín, XV, inv. č. 258. Digitalizoval David Valúšek.

Obr. č. 6a-b: Propagační materiály firmy Baťa – statistické údaje o obyvatelstvu a počtu domů ve Zlíně a o ekonomické situaci Baťovy továrny a jejich zaměstnanců. Černobilý tisk, CEKOTA, Antonín (ed.): *Zlín město životní aktivity*. Zlín 1935, s. 24–27. Skenoval David Valúšek.

Obr. č. 7: Le Corbusierova regulace údolí Dřevnice vypracovaná po návštěvě Zlína v roce 1935. Reprodukce kresby. KGVU, Zlín, inv. č. S 630. Skenovala Ladislava Horňáková.

Srov. GEBRIAN 1980.

Obr. č. 8: Rozbor demografické, stavební a dopravní situace ve Zlíně se schematickou mapou dopravy na Zlinsku, František L. Gahura 1931. *Technická zpráva: předpoklady vzniku města a dopravní statistika*. Součást paré *Upravovací plány města Zlína* z roku 1931 od Františka L. Gahury (srov. zejm. mapu č. 36). Černobilý tisk, mapa bez méritka, 500×735, výřez. KGVU, Zlín, inv. č. S 37. Fotografoval Rudolf Červenka.

Obr. č. 9: Okénková pohlednice Zlína ve 30. letech 20. století. *Závody Baťa Zlín*. Černobilá pohlednice. MJVM, Zlín. Digitalizovalo MJVM, Zlín.

Obr. č. 10a-b: Projekty dálniční sítě v Československu ve 30. a 40. letech 20. století.

a) *Výstřěný české dálnice na Slovensko. Kreslil Beza*. Černobilá mapa otisknána jako obr. 3 na s. 11, in: *Stavba českých dálnic. Část I. Přípravné práce. Zahájení stavby na dálnici Praha-Brno-slovenská hranice*. Zvláštní otisk z Časopisu Spolku inženýrů *Technický obzor* 47, 22–23. v Praze 1939. Skenoval David Valúšek.

b) *Situační plán dálnice Praha-Brno-Zlín*. Úsek Jihlava-Zlín. Reprodukce a tisk V. Neubert a synové Praha, b.d. V originále dvoubarevný tisk (červená trasa dálnice), 1:225 000, 300×1080, výřez. Otištěno

ve Zprávách veřejné služby technické 1938/1939. MZA v Brně – SOkA Zlín, fond Čípere Dominik, č. 85/12. Skenoval David Valúšek.

Srov. obr. č. 81.

Obr. č. 11: Nová zlinská čtvrt Zálešná a pohled na centrum města od východu ve 30. letech 20. století. Zlín-Zálešná. Černobilá pohlednice. MJVM, Zlín. Digitalizovalo MJVM, Zlín.

Obr. č. 12: Nové zlinské čtvrti Podvesná a Díly ve východní části města ve 30. letech 20. století. Bez názvu. Černobilá pohlednice. MJVM, Zlín. Digitalizovalo MJVM, Zlín.

Obr. č. 13: Rodinné „baťovské“ domky při třídě Tomáše Baťi ve východní části města s evangelickým kostelem v pozadí; pohled k jihozápadu kolem roku 1948. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14463, sign. 256_9. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 14: Pohled na areál Baťovy nemocnice ve Zlíně ve 30. letech 20. století. Baťova nemocnice. Černobilá pohlednice. MJVM, Zlín. Digitalizovalo MJVM, Zlín.

Obr. č. 15: Plastická mapa Zlína upraveného podle regulace navrhované ve 2. polovině 40. let 20. století Františkem L. Gahurou a tzv. Skupinou pro regulační plán (architekti F. L. Gahura, J. Voženílek, T. Slezák, V. Kubečka, V. Karfík, A. Vitek na zlinské radnici). Černobilá fotografie. KGVU, Zlín, sign. PFLG S 1090. Skenovala Ladislava Horňáková.

Obr. č. 16: Simulace výškových domů zasazených do údolí Dřevnice. Součást plánů na regulaci Zlína ve 2. polovině 40. let 20. století od Jiřího Voženílka. Černobilá fotografie a papír, koláž. MZA v Brně – SOkA Zlín, fond Bafa, a.s., Zlín, XV, inv. č. 268. Digitalizoval David Valúšek.

Obr. č. 17: Pět tzv. Morýsových domů postavených v letech 1947–1950 podle projektu Miroslava Drobý ve čtvrti Díly se stalo dominantou východní části Zlína. Pohled na dva z nich přes třídu Tomáše Baťi směrem k severovýchodu na počátku 50. let 20. století. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14465, sign. 258_24. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 18: Zlín se mění v Gottwaldov. Pohled od Masarykových škol se sochou T. G. Masaryka směrem k tržnici a obchodnímu domu a k 21. - administrativní - budově továrny s billboardem Klementa Gottwalda na počátku 50. let 20. století. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14474, sign. 268_54. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 19: Čtvrt Obeciny ve východní části města na počátku 50. let 20. století. Třípatrové cihlové domy byly postaveny podle projektu Vladimíra Karfíka, urbanistické řešení navrhl Vladimír Kubečka. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14465, sign. 258_4. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 20: Model zástavby centra Zlína podle úprav navrhovaných v územním plánu *Gottwaldov-centrum* pro léta 1980–2000 Jiřím Gebrianem. Pohled z Jižních Svháv k jihovýchodu. Černobilá fotografie. Pozůstalost Pavla Nováka. Skenovala Ladislava Horňáková.

Obr. č. 21: Náměstí Miru při pohledu od severu v roce 2015. V originálu barevná digitální fotografie. Fotografoval Libor Stavjaník.

Srov. též mapový list č. 36.

Obr. č. 22: Křížovatka třídy Tomáše Baťi a Dlouhé ulice s kostelem sv. Filipa a Jakuba a budovou divadla z let 1960–1967 v roce 2015. V originálu barevná digitální fotografie. Fotografoval Libor Stavjaník.

Mapa č. 1: Baťovská města v Evropě a ve světě. Rekonstrukční mapa Ondřeje Ševečka, grafické zpracování Marcela Havělková.

Letopočty v mapě se vztahují k zahájení výroby (resp. v Batizovcích o spuštění pravidelné výroby, pokusná stanice zde byla zřízena již r. 1934).

Obr. č. 23: Skica továrního města od Josefa Gočára z roku 1937. *[S]kizza ideálního města pro fu Baťa a.s. Zlín. 1:2500. Návrh A. Praha, 9. 9. 1937. Prof. arch. J[osef] Gočá[r]*. Černobilá dobová kopie, 950×900. MZA v Brně – SOkA Zlín, fond Bafa, a.s., Zlín, XV, kart. 2032, inv. č. 1716, fol. 47. Skenoval VÚGTK Zdiby.

Mapové listy

Mapový list č. 1

Mapa č. 2: Zlín a okolí na Müllerově mapě Moravy z roku 1716. *Tabula generalis marchionatus Moraviae in sex circulos divisae quos ... accurate emensus hac mappa delineatas exhibet loh. Christoph Müller S. C. M. Capitanus*. Černobilá mědirytina, grafické méritko [asi 1:176 000], sekce IV, rozměry sekce 555×730, výřez. ÚAZK, Praha, I-1-108. Skenovalo ČVUT Praha.

Mapa č. 3: Zlín a okolí na mapě Moravy a Slezska Karla Kořistky z 1. poloviny 40. let 19. století. *Der Hradischer Kreis. III. Section*. Vydal Carl Winckel v Brně. Černobilá zinkografie, grafické méritko [asi 1:200 000], 560×670, výřez. HÚ AV, Praha, MS, sign. MAP A 289. Skenovalo ČVUT Praha.

Mapa č. 4: Zlín a okolí na mapě Moravy a Slezska Karla Kořistky vydané v Hözllově nakladatelství v roce 1861. *General-Karte der Markgrafschaft Mähren und des Herzogthums Schlesien mit Benutzung der neuesten und besten Aufnahmen und Messungen*. Eduard Hözel's Verlag, 1861, 1:432 000, výřez. HÚ AV, Praha, MS, sign. MAP A 357. Skenovalo VÚGTK Zdiby.

Mapový list č. 2

Mapa č. 5: Zlín a okolí na mapě I. vojenského mapování, [60. léta 18. století], 1:28 800, sekce 81, 82, 94, 95 digitálně spojené, výřez. ÖStA-Kriegsarchiv, Wien – LG UJEP ve Zlíně nad Labem, Ministerstvo životního prostředí ČR. Digitálně zpracoval Jiří Krejčí.

Mapa č. 6: Zlín a okolí na mapě II. vojenského mapování, [2. polovina 30. let 19. století], 1:28 800, sekce O_9_VII a O_10_VII digitálně spojené, výřez. ÖStA-Kriegsarchiv, Wien – LG UJEP ve Zlíně nad Labem, Ministerstvo životního prostředí ČR. Digitálně zpracoval Jiří Krejčí.

Mapa č. 7: Zlín a okolí na digitálním modelu terénu podle mapy I. vojenského mapování. Zpracoval Jiří Krejčí.

Mapa č. 8: Zlín a okolí na digitálním modelu terénu podle mapy II. vojenského mapování. Zpracoval Jiří Krejčí.

Mapa č. 9: Centrum Zlína na císařském povinném otisku mapy stabilního katastru z roku 1829. Listy IV a VIII digitálně spojené. Kolorovaná litografie, grafické méritko [1:2880], 526×658, výřez. ÚAZK, Praha, B2/a/6 M-3599. Skenovalo ÚAZK.

Pro sousední obce srov. císařské povinné otisky i indikační skici na <http://archivnimapy.cuzk.cz>. Stabilní katastr přináší, vedle soupisu z r. 1820 (MZA v Brně – SOkA Zlín, fond AMZ, inv. č. 63: Matrika výnosu pozemkového /Grundrissmatrikel den Stadtgemeinde Zlin/), řadu pomístních jmen. Srov. zejm. severní část zlinského katastru, kde se rozšířila pasekářská kolonizace. Viz POKLUDA, Zdeněk: O Zlinských pasekách, *Magazín Zlín* 2003, č. 7, s. 14.

Mapový list č. 17

Mapa č. 32: Plán Zlína z roku 1943. *Zlín (Zlín)*. Barevný tištěný plán vydaný v Praze roku 1943, 1:10 000, 350×665. HÚ AV, Praha, MS, sign. MAP B 932. Skenoval VÚGTK Zlín.

Mapový list č. 18

Mapa č. 33: Orientační plán města Zlína z počátku 50. let 20. století. *Město Zlín*. Barevný tištěný plán [asi z roku 1950/1], grafické měřítko [asi 1: 13 160], 190×390. MZA v Brně – SOKA Zlín, fond AMZ, inv. č. 1704. Skenoval VÚGTK Zlín.

Mapový list č. 19

Mapa č. 34: Orientační plán Zlína z roku 2014. *Orientační plán Zlín*, 1:6000. Připravil Ondřej Hobza, Magistrát Města Zlína.

Mapový list č. 20

Mapa č. 35: Regulační plán Zlína od Františka L. Gahury z roku 1931. *Upravovací plány města Zlína. Vypracoval ak. arch. František Lýdie Gahura, Zlín. Polohopisné a výškové plány na základě nového měření vyhotovil Ing. Petr Holec [1927] v Kroměříži. 1931. 1:1000*, rozměry jednoho listu 500x735, 20 listy digitálně spojených z paré KGUV, Zlín, inv. č. A 38, kde jsou některé listy datovány 1927–1928 (datace podkladové mapy), list č. 12, inv. č. A 37, (datován 1927). Fotografoval Rudolf Červenka.

Mapový list č. 21

Mapa č. 36: Regulační plán Zlína od Františka L. Gahury z roku 1931 – centrum města, vystavené paré. Bez názvu, 625×730, 3 listy digitálně spojené. MZA v Brně, Sbírka map a plánů, mapa č. 1452. Skenoval VÚGTK Zlín.

Mapový list č. 22

Mapa č. 37: Regulační plán Zlína od Františka L. Gahury z roku 1931 – přehledně zpracovaná navrhovaná regulace centra města. *Přehledná mapa regulace města Zlína* – součást souboru *Upravovací plány města Zlína* z roku 1931 od Františka L. Gahury (srov. mapu č. 35). Černobilá kresba, 1:5760, rozměry jednoho listu 500×735, 2 listy digitálně spojené. KGUV, Zlín, inv. č. A 37 (datován 1927). Fotografoval Rudolf Červenka.

Mapový list č. 23

Mapa č. 38: Přehledný plán zlínské aglomerace v údolí Dřevnice – součást souboru *Základního plánu upravovacího obcí Velkého Zlína* z roku 1934 od Františka L. Gahury – vystavený a 20. 11. 1936 Okresním úřadem ve Zlíně schválený exemplář. *Základní plán upravovací obcí Velkého Zlína. Zlín v červnu 1934. Přehledný plán 1:5760*. Barevná kresba, 1090×2950. MZA v Brně – SOKA Zlín, Archiv obce Otrokovice, inv. č. 208, ev. č. 90. Skenoval VÚGTK Zlín.

Od roku 1933 (do 1945) působil František L. Gahura jako první městský architekt. Podle jeho *Základního plánu upravovacího obcí Velkého Zlína* z roku 1934 se smělymi a novými urbanistickými myšlenkami se skutečně téměř dvacet let budovalo město. Tomuto plánu předcházela řada dílčích studií jednotlivých zlínských čtvrtí. Gahura v něm uplatnil koncepci města v zahradách kombinovanou s vlastní tvůrkou inventcí a mimořádným citem pro konfiguraci krajiny. Toto významné urbanistické dílo F. L. Gahury dimenzoval, s ohledem na potřeby stále rostoucího průmyslového třicetitisícového střediska, na město v zeleni pro 100 000 obyvatel. Současně řešil rozvoj celého Podřevnického údolí a návaznosti komunikačních sítí. Plán předpokládal další koncentraci závodů, které bylo nutno mimo Zlín rozvijet i v blízkých Otrokovicích-Baťově a Napajedlích. Tento plán předvídal rozvoj města dopředu na 30 let a byl skutečným mezníkem v jeho dějinách. (Ladislava Horňáková)

Mapový list č. 24

Mapa č. 39: Směrný územní plán Gottwaldova (hlavní výkres) od Eduarda Staší z roku 1956. *Směrný územní plán Gottwaldov. Hlavní výkres. 1:5000. Státní projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic v Gottwaldově [...] 1956*. Tisk a barevná kresba, 750×1720. MJVM, Zlín, bez evidence. Fotografoval Libor Stavjaník.

Mapový list č. 25

Mapa č. 40: Územní plán Gottwaldova (výkres se středem města) od Eduarda Staší z roku 1959. *Gottwaldov – střed města. Podrobný územní plán. Tisk a barevná kresba, 1:1000, 990×1985*. MZA v Brně – SOKA Zlín, fond Městský národní výbor Zlín, př. č. 4/2015, č. 4. Skenoval VÚGTK Zlín.

Mapový list č. 26

Mapa č. 41: Územní plán Zlína platný roku 2014. *Územní plán Zlín. 1:6000*. Připravil Ondřej Hobza, Magistrát Města Zlína.

Mapový list č. 27

Mapa č. 42: Svislý letecký snímek Zlína z roku 1955. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad v Dobrušce, Středisko leteckých snímků. Letecký snímek poskytl VGHMÚ Dobruška © MO ČR, 2015, digitálně spojil Jiří Krejčí.

Mapový list č. 28

Mapa č. 43: Svislý letecký snímek Zlína z roku 1971. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad v Dobrušce, Středisko leteckých snímků. Letecký snímek poskytl VGHMÚ Dobruška © MO ČR, 2015, digitálně spojil Jiří Krejčí.

Mapový list č. 29

Mapa č. 44: Svislý letecký snímek Zlína z roku 1990. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad v Dobrušce, Středisko leteckých snímků. Letecký snímek poskytl VGHMÚ Dobruška © MO ČR, 2015, digitálně spojil Jiří Krejčí.

Mapový list č. 30

Mapa č. 45: Ortofoto Zlína z roku 2014. Mapový podklad © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz, Praha, digitálně spojil Jiří Krejčí.

Mapový list č. 31

Obr. č. 24: Šíkmý letecký snímek centra Zlína z roku 1935. Josef Vaňhara. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 6368. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 25: Šíkmý letecký snímek části Zlína – pohled z letadla na centrum města a Jízni Svahy z doby kolem roku 1996. Foto Libor Stavjaník, sken barevného diapozitivu.

Mapový list č. 32

Obr. č. 26: Pohled na Zlín od severu. Veduta z roku 1746. Olejomalba, 730×975. MJVM, Zlín, sign. H 10230. Fotografoval Libor Stavjaník.

Veduta se zachovala minimálně ve dvou exemplářích – srov. MJVM, Zlín, sign. H 2531, kde je na zadní straně poznamenáno *Anno 1908 renovavit sec. orig. antiq. Al. Jandl.*

Obr. č. 27: Pohled na Zlín od severu. Veduta z roku 1846. Olejomalba, 730×980. MJVM, Zlín, sign. H 10231. Fotografoval Libor Stavjaník.

Mapový list č. 33

Obr. č. 28: Veduta Zlína z poslední čtvrtiny 18. století. Veduta v parergonu rukopisné mapy obce Zlín na zlínském panství pravděpo-

dobně z doby po roce 1785. Mapa, jejímž autorem je snad měřič Jan Antonín Kroupal z Grünnebergu, se nedochovala v originále, ale pouze na skleněném negativu a z něho v 1. polovině 20. století pořízeném pozitivu. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 5846. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Srov. obr. 60-a-b (a mapu č. 21).

Obr. č. 29: Pohled na Zlín od severu z přelomu 19. a 20. století. *Osvobození k svobodě*. Opona ochotnického divadelního spolku v Mladcově. Malba na plátně. Krajský úřad Zlín. Fotografoval Libor Stavjaník.

Mapový list č. 34

Obr. č. 30: Panoramatický pohled na Zlín z rozhledny na Tlusté hoře v roce 2015. Barevná digitální fotografie. Fotografoval Libor Stavjaník.

Obr. č. 31: Panoramatický pohled na Zlín od východu v roce 2015. Barevná digitální fotografie. Fotografoval Libor Stavjaník.

Mapový list č. 32

Obr. č. 32: Panoramatický pohled na Zlín od severu v roce 2015. Barevná digitální fotografie. Fotografoval Libor Stavjaník.

Mapový list č. 35

Obr. č. 33: Panoramatický pohled na Zlín z Tlusté hory v roce 1933. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14476, sign. 270_20. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 34: Pohled na Zlín od východu. Josef Vaňhara. Černobilý negativ. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 1920. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 35: Pohled na Zlín od severu v roce 1933. Černobilý negativ. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 1215. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Mapový list č. 36

Obr. č. 36: Pohled ze Společenského domu (později hotelu Moskva) přes Masarykovy školy směrem k centru Zlína ve 30. letech 20. století. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14472, sign. 265_36. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 37: Pohled z hotelu Moskva směrem k centru Zlína z let 2000–2002. Fotografoval Libor Stavjaník. Sken barevného diapozitivu.

Mapový list č. 38

Obr. č. 38: Západní strana dnešního náměstí Miru se starou radnicí vpravo a budovou školy v pozadí v roce 1920. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 5246. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Srov. také obr. č. 21 a mapový list č. 33–35.

Obr. č. 39: Radnice ve Zlíně ve 30. letech 20. století. Černobilá pohlednice. MJVM, Zlín. Digitalizovalo MJVM, Zlín.

Mapový list č. 40

Obr. č. 40: Náměstí Miru od severu roku 1902 s kostelem sv. Filipa a Jakuba v pozadí.

Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14423, sign. 214_8. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Mapový list č. 41

Obr. č. 41: Náměstí Miru od severu po vybourání jižní fronty domů a proražení třídy Tomáše Bati s kostelem sv. Filipa a Jakuba v pozadí před rokem 1948. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14426, sign. 217_1. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Srov. též obr. č. 21, 37 a mapový list č. 33–35.

Obr. č. 42: Pohled od kostela sv. Filipa a Jakuba Dlouhou ulici směrem k severu v letech 1930–1931. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14479, sign. 273_8. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Mapový list č. 43

Obr. č. 43: Pohled z Kolektivního domu Dlouhou ulici směrem k severu s kostelem sv. Filipa a Jakuba a divadlem v roce 1984. Vladimír Kubík. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 9304. Digitalizoval David Valůšek.

Mapový list č. 46

Obr. č. 46: Návrh na úpravu Letné od Jana Kotéry z roku 1918. *Regulační plán pro stavbu dělnické kolonie firmy T. A. Baťa ve Zlíně*. Černobilý tištěný plán s dodatečným barevným značením z roku 1918, 1:1000, 950×2100. MZA v Brně – SOKA Zlín, fond Okresní úřad–Okresní národní výbor Zlín, inv. č. 1657. Skenoval VÚGTK Zlín.

Tento plán je dochován v řadě dalších variant, např. ve fondu Kotéra v NTM, Praha, dále srov. zejm. GEBRIAN 1981; HORŇÁKOVÁ 2003–2004.

Mapový list č. 47

Obr. č. 47: Nedatovaný návrh na úpravu Letné od Jana Kotéry. *Situaci návrh dělnické kolonie firmy T. A. Baťa ve Zlíně. Měř. 1:2880*. Barevně zakresleno do staršího černobilého tištěného plánu, 660×820. AAS – NTM, Praha, fond Kotéra (20070109/02 f21), nesignováno. Digitalizovalo NTM.

Mapový list č. 44

Obr. č. 44: Skica kolonie dělnických domků ve Zlíně na Letné od Jana Kotéry z roku 1917. *Batův Zlín 1917*. Jan Kotéra, 1917. Černobilá kresba uhem s doplňkovými zákresem tuší, bez měřítka, 465×600. AAS – NTM, Praha, fond Kotéra (20070603/07 f21), nesignováno. Digitalizovalo NTM.

Mapový list č. 45

Obr. č. 45: Skica kolonie dělnických domků ve Zlíně na Letné od Jana Kotéry z doby před rokem 1923. Dvě varianty urbanistického řešení a analýza zadání. Bez názvu, n

zvu, kolorovaný tisk, 2 listy digitálně spojené, 220×605. KGVU, Zlín, inv. č. SA 1. Fotografoval Rudolf Červenka.

Obr. č. 57a-b: Vizualizace návrhu urbanistických úprav náměstí Práce ve Zlíně od Vladimíra Karfika z roku 1946. Výkres 3: Regulace úseku náměstí Práce – Letná ve Zlíně. Zlín. Červen 1946. Stavební odd. Baťa nár. podnik. Ing. arch. Vladimír Karfík. KGVU, Zlín, inv. č. S 2/3.

- a) Pohled k západu. Kolorovaná kresba, 430×610.
- b) Pohled k východu. Kolorovaná kresba, 490×610.

Mapový list č. 39

Mapa č. 50: Plán na výstavbu druhé a třetí etapy sídliště Jižní Svatohorského Gottwaldovského. Hlavní výkres. [Dušan] Živocký, [František] Balajka, 1974. Kolorovaný černobílý tisk, 1:2000, 900×2220. MZA v Brně – SOKA Zlín, fond Městský národní výbor Zlín, př. č. 4/2015, č. 28. Skenoval VÚGTK Zlín.

Mapa č. 51: Rukopisný plán obytného souboru Jižní Svatohorského Gottwaldovského. Situace. [Dušan] Živocký, [František] Balajka, 1979. Dodatečně kolorovaná černobílá kresba, 1:2000, 420×690. MJVM, Zlín, bez evidence. Digitalizoval Libor Stavjaník.

Podrobné tabulky k plánu jsou dostupné na mapovém portále Magistrátu města Zlína.

Obytný soubor Jižní Svatohorského

Bezesporu největší stavební aktivitou ve Zlíně v období po 2. světové válce byla realizace obytného souboru Jižní Svatohorského Gottwaldovského. Realizace byla realizována na severu města.

O výstavbě ve výše položených lokalitách nad řekou Dřevnicí se uvažovalo již od 20. let 20. století (F. L. Gahura – *Zlín budoucnosti* – srov. mapa č. 52) a postupně byly pro toto území vypracovány regulační plány. Le Corbusier v roce 1935 vyprojektoval v rámci své vize urbanistického řešení údolí Dřevnice (srov. obr. č. 7) na svazích nad továrnou a dále na západ až po Otrokovicu šest výškových skupin celkem 56 velkokapacitních obytných domů. Myšlenky, jak jižní svatohorské Gottwaldovského řešení realizovat, byly v roce 1946 vytvořeny Františkem Karfíkem a Vladimírem Kubeckým. Byl schválen projekt na výstavbu skupiny internátů na jižních svazích pro 5000 osob. Také od tohoto záměru bylo upuštěno. Počátky výstavby panelového sídliště, které dnes poskytuje bydlení téměř 30 000 lidí, spadají až do konce 60. let 20. století. Základ návrhu tohoto obytného obvodu byl výsledkem nového *Směrného územního plánu Gottwaldovské aglomerace* (pro léta 1970–1985 od Františka Dohnala a kol., MZA v Brně – SOKA Zlín, fond Městský národní výbor Gottwaldov, př. č. 57/2011, č. 8), který řešil vazby nového městského celku na složitou územní aglomeraci strukturu. Soutěž na obytnou zástavbu Jižních Svatohorských byla vypsána v r. 1967. Ze tří urbanistických návrhů řešitelů byl vybrán návrh architektů Jiřího Gregorčíka a Šebestiána Zeliny. Podle tohoto návrhu byla v I. 1970–1980 postavena první etapa sídliště. Strukturu urbanistického návrhu první etapy sídliště ovlivnila do značné míry složitost terénní konfigurace a obtížné dopravní napojení na město, přesto v kontextu doby vzniku šlo o jedinečný počin jak z hlediska urbanistického, tak architektonického. Jižní Svatohorské Gottwaldovského řešení je charakteristické svou vysokou řešitelností a adaptability k různým podmínkám. V oblasti se staví i po r. 2000. (Ladislava Horňáková)

Mapový list č. 40

Mapa č. 52: Nákres Zlína v budoucnosti. *Zlín budoucnosti*. Barevný tištěný plán otištěný v novinách Sdělení roku 1927, 1:9100, 250×470. Příloha Sdělení 1927. MZA v Brně – SOKA Zlín. Skenoval VÚGTK Zlín.

Mapa č. 53: Plán Zlína se zakreslením hostinců ve městě k r. 1930. Příloha žádosti Augustina Máci o hostinskou koncesi. Anonymní plán, bez názvu. Černobílý následně kolorovaný tisk, 1:2880, 2 části digitálně spojené, 520×1250. MZA v Brně – SOKA Zlín, fond Okresní úřad-Okresní národní výbor Zlín, inv. č. 1247. Skenoval VÚGTK Zlín.

Mapový list č. 41

Mapa č. 54a-h: Rekonstrukce urbanistického vývoje Zlína Eduarda Staší z poloviny 80. let 20. století. Černobílá kresba. Skenovalo MJVM, Zlín.

Další Stašovy rekonstrukce a jejich verze jsou uloženy v MZA v Brně – SOKA Zlín, fond Baťa, a.s., Zlín, a v KGVU, Zlín.

a) 1. *Zlín v první polovině 13. století – před kolonizací (hypotetický náčrt)*, 1983, 310×225. MJVM, Zlín, sign. H 21780.

b) 2. *Zlín v době založení 1257–1260 za Viléma z Hustopečí (hypotetický náčrt)*, 1983, 310×225. MJVM, Zlín, sign. H 21781.

c) 3. *Zlín okolo r. 1400 za vlády Šternberků (1358–1437) (hypotetický náčrt)*, 1983, 310×225. MJVM, Zlín, sign. H 21782.

d) 4. *Zlín v 16. století za vlády Tetourů a Cedlarů (náčrt dle údajů J. Poličanského k r. 1592)*, 1983, 310×225. MJVM, Zlín, sign. H 21783.

e) 5. *Zlín v letech 1650–1800 za Serényiů, Rotálů, Khevenhüllerů*, 1983, 310×225. MJVM, Zlín, sign. H 21784.

f) 6. *Zlín v letech 1850–1900 za vlády Brettonů a Hauptů*, b.d., 310×225. MJVM, Zlín, sign. H 21785.

g) *Gottwaldov-Zlín v letech 1910–1930*, 1:10 000, 1982–1983, 875×615. MJVM, Zlín, sign. H 21792.

h) *Gottwaldovské sídliště 1945–1985*, 1984, 785×420. MJVM, Zlín, sign. H 21795.

i) *Průmyslová topografie Zlína. Gottwaldov – továrny a továrníky v historii města 1873–1948–1982*, 1983, 1:5000, 600×410. MJVM, Zlín, sign. H 21779.

Mapový list č. 42

Mapa č. 55: Administrativní vývoj Zlína. Rekonstrukční mapa Evy Chodějovské a Tomáše Burdy, kartografické zpracování Iveta Čtveráková.

Magistrát města Zlína: náměstí Míru 12 (roh Bartošovy ulice). Stará radnice: připomíná se r. 1569, přebudovaná nebo nově vystavěná kolem r. 1586, kdy dostala renesanční podobu; v r. 1760 se radnice opravovala a rozšiřovala; shořela r. 1921; aktuální budova postavena podle projektu Františka L. Gahury v I. 1922–1924.

Literatura: ČOUPEK 2006; ŠTROBLÍK 1985; POKLUDA 2006 (viz Bibliografie k dějinám Zlína).

Obr. č. 58a-c: Nerealizované soutěžní návrhy na stavbu radnice ve Zlíně z roku 1920 [?]. Tři varianty průčelí z většího souboru pů-

dorysů, bočních pohledů a řezů. AAS – NTM, Praha, fond Mezera (2010/0804/01 f 95). Digitalizoval NTM.

a) Radnice ve Zlíně. A[lois] Mezera, 1920. Černobílá kresba, bez měřítka, 295×370.

b) Radnice ve Zlíně. Alternativní studie průčelí do náměstí. Černobílá kresba, grafické měřítko [asi 1:135], 275×395.

c) Průčelí do náměstí. Černobílá kresba, bez měřítka, 360×265.

Obr. č. 59: Pohled na radnici ve Zlíně z roku 1920. Perspektivní pohled na radnici ve Zlíně. František Lýdie Gahura. Barevná kresba tuší a tužkou, 380×490. Muzeum města Brna, Oddělení dějin architektury, inv. č. 208867. Digitalizoval Muzeum města Brna.

Mapový list č. 43

Mapa č. 56: Patrimoniální správa na Zlinsku. Rekonstrukční mapa Aleše Vyskočila, kartografické zpracování Iveta Čtveráková.

Vývoj správy na Zlinsku

V polovině 19. století byla vrchnostenská (patrimoniální) správa nařazena moderním, centralizovaným systémem soudních a politických okresů (úřadů). Na základě císařského výnosu z 26. 6. 1849 (č. 291 ř. z.) a výnosu ministerstva vnitra z 9. 8. 1849 (č. 355 ř. z.) byla na Moravě a ve Slezsku organizována soudní a politická správa. Od 1. 1. 1850 vstoupil v platnost systém politické správy a od 1. 7. téhož roku začala fungovat soudní správa. Oblast Zlínska pokryvaly dva soudní okresy – jeden se sídlem v Napajedlích a druhý ve Vizovicích. Napajedelský soudní okres (s. o.) byl součástí politického okresu (p. o.) Holešov, vizovický s. o. spadal pod p. o. Uheršský Brod. Všechny územně-správní jednotky byly součástí nově koncipovaného Olomouckého kraje. Z původních panství se staly velkostatky, ryze hospodářské jednotky.

K první změně nového systému správy došlo kvůli ministerským nařízením z ledna 1853, které sjednocovaly politickou a soudní správu. Nová reorganizace, vyhlášená ministerstvem vnitří 21. 4. 1854 (č. 103 ř. z.), na Moravě vstoupila v platnost 16. 4. 1855. Napajedla a Vizovice se staly sídly smíšených okresních úřadů. Obnoven byl systém šesti krajů, oba okresy nově náležely pod Hradišťský kraj (se sídlem v Uheršském Hradišti), a to až do 5. 6. 1860, kdy byla krajská organizace zrušena (č. 142 ř. z.), na Moravě prakticky ihned, v Čechách si pak kraje udržely některé své funkce až do r. 1868.

Po obnovení ústavnosti a po vydání prosincové ústavy v roce 1867 bylo nezbytné stávající systém veřejné správy reformovat. Na základě říšského zákona č. 44 z 19. 5. 1868 vstoupila v platnost trojinstanční forma politické správy (okres, země, stát). Okresní správa na Moravě byla definována nařízením ministerstva vnitra z 10. 7. 1868 (č. 101 ř. z.). Rozsah soudních okresů Napajedla a Vizovice zůstal i nadále zachován, změnila se pouze jejich příslušnost. Napajedelský s. o. přešel pod p. o. Uheršské Hradišti a vizovický pod p. o. Holešov.

Organizační státní správy na Zlinsku vydřela bez větších úprav až do éry mezinárodně řešitelného Československa. Mezičasem došlo pouze ke dvěma administrativním korekcím: Od 1. 1. 1884 (nařízení č. 170/1883 ř. z.) byla obec Jankovice oddělena od s. o. Napajedla a přičleněna k s. o. Uheršské Hradišti a od 1. 1. 1897 (nařízení č. 106/1896 ř. z.) byla ze s. o. Holešov k s. o. Vizovice přičleněna obec Podkopná Lhota. Avizované zřízení s. o. Zlín z 9. 5. 1913 (nařízení č. 81/1913 ř. z.) vstoupilo v platnosti až o deset let později.

S. o. Zlín byl aktivován nařízením ministerstva spravedlnosti ze 7. 8. 1923 (č. 172 Sb.) s účinností od 1. 10. 1923. Vytvořen byl z obcí s. o. Napajedla (10 obcí), Vizovice (7), Holešov (2) a Uheršský Brod (1). Rozsah okresu byl změněn vládním nařízením ze 14. 3. 1929 (č. 39 Sb.), kterým se přičlenila obec Hostišová ze s. o. Holešov k s. o. Vizovice přičleněna obec Podkopná Lhota. Avizované zřízení s. o. Zlín však neskončila příslušnost jednotlivých obcí k dosavadním politickým okresům.

Tento administrativní nesoulad pominul v roce 1935, kdy byl vytvořen p. o. Zlín. Předcházela mu úprava hranic s. o. Zlín. Vládním nařízením z 25. 1. 1935 (č. 8 Sb.) bylo k s. o. Zlín přiřazeno pět obcí ze s. o. Napajedla. Vládním nařízením z 26. 4. 1935 (č. 104 Sb.) začal s platností od 1. 10. 1935 fungovat politický okres Zlín, tvořený obcemi soudními okresů Zlín a Vizovice. Tento stav trval až do r. 1949. V I. 1939–1945 existovala přechodná forma správy ve formě oberlandrátů. Sídlem jednoho z nich se od 1. 9. 1939 stal Zlín. Zlinský oberlandrát spravoval území okresů Zlín, Vsetín, Uheršské Hradište a Uheršský Brod, od 1. 11. 1940 pak okresy Zlín, Hodonín, Holešov, Uheršské Hradište, Uheršský Brod a Kyjov (srov. zejm. mapu *Oberlandratsgebiet Zlín (Zlín)*, 1:75 000, mapa ukazuje stav k 21. 9. 1939. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka soudobé dokumentace SOKA Zlín, složka Zlinský region. Gottwaldovský kraj/Zlinský kraj). V r. 1942 došlo ke změně, zlinský oberlandrát byl zrušen a přešel pod správu rozsáhlého brněnského oberlandrátu.

V r. 1949 došlo k zásadní změně územní správy na celém území tehdejšího Československa. Po více než 80 letech se do správní hierarchie vrátil krajský stupeň a naopak byl zrušen stupeň zemský, v případě Zlína, tedy země Moravskoslezská (č. 3/1949 Sb.). Politický okres Zlín byl přeměněn na okres Zlín. Zlín, který byl přejmenován k 1. 1. 1949 na Gottwaldov, se pak stal centrem jednoho z třinácti nových krajů, které vznikly v českých zemích (Gottwaldovský kraj měl rozlohu 5107 km² a zahrnoval 11 okresů). Ve sbírkách zákonů z r. 1948 se ještě mluví o Gottwaldovském kraji se sídlem ve Zlíně (č. 280/1948 Sb.). Jedním z jeho okresů byl samotný Gottwaldov, ten vznikl z dosavadního politického okresu Zlín v výjimku několika obcí soudního okresu Vizovice, které přešly do okresu Valašské Klobouky a Vsetín, a dále z několika obcí okresu Holešov, Napajedla a Uheršský Brod. K další změně došlo v r. 1954, kdy z působnosti ONV Gottwaldov bylo vymezeno jako samostatné město Gottwaldov (okresní soud byl společný pro město i pro jeho okolí). Centrem kraje se město stalo poprvé ve své historii kvůli dramatickému rozvoji, který prodělalo v první polovině 20. století, vystřídalo tak tradiční krajské správní centrum východní Moravy – Uheršské Hradište, které bylo až do r. 1949 těž sídlem krajského soudu. I ten od r. 1949 sídlil ovšem v Gottwaldově. Krajským městem však město nezůstalo dlouho. V r. 1960 byla uskutečněna další reforma a vznikly nejenové velké kraje, ale také nové okresy. Gottwaldov se stal 1. 7. 1960 sídlem okresu v rámci Jihomoravského kraje se sídlem v Brně (AL/1960). Nový okres v sobě integroval většinu území dosavadních okresů Gottwaldov a Valašské Klobouky a části okresu Holešov, Uheršský Brod a Uheršské Hradište. Vznikl tak okres s plochou více než 1000 km². Toto členění přetrvalo s menšími změnami i r. 1990, kdy byl opět k 1. 1.

Sídlo krajského úřadu Gottwaldovského / Zlinského kraje): v r. 1949 sídlil nově ustavený krajský národní výbor Gottwaldov v Otrokovicích, v budově bývalé továrny Olga; od poloviny 50. let do svého zániku v r. 1960 byl umístěn ve Zlíně v budově 3 areálu Svit (později budova fakulty technologické); od r. 2001 dočasně v budově okresního úřadu, od října 2004 na třídě Tomáše Bati 21 (mrákodrap – administrativní budova č. 21 – srov. obr. 78).

Mapa č. 57a-b: Vývoj správy na Zlinsku od roku 1850 do současnosti. Rekonstrukční mapa Aleše Vyskočila a Tomáše Burdy, kartografické zpracování Iveta Čtveráková.

Mapa č. 58: Cirkevní topografie a městská památková zóna ve Zlíně. Rekonstrukční mapa Evy Chodějovské, Davida Valůška a Marcela Sládkovského, kartografické zpracování Iveta Čtveráková.

Prameny a literatura: Slavnost položení a posvěcení základního kamene evangelického kostela ve Zlíně 26. 9. 1937 světicem biskupem Janem Stavělem; foto v albu *Oslavy a významné události ve Zlíně*. MZA v Brně – SOkA Zlín, bez evidence;

VALÚŠEK – NEČASOVÁ 2006; POKLUDA 2006 (viz Bibliografie k dějinám Zlína).

Mapový list č. 44

Mapa č. 59: Centrum Zlína na katastrální mapě z roku 1897. Obec Zlín německy Zlín 1897. Rukopisná barevná mapa, 1:2880, rozměry jednoho listu 595×750. 8 listů digitálně spojených, výřez. MZA v Brně, fond Katastrální mapy, inv. č. 3133. Digitalizoval MZA v Brně.

Mapa č. 60: Okres Zlín na mapě z roku 1942 zpracované v zeměpisném oddělení firmy Baťa s vyznačením terénu. *Zlín Bezirk. Okres Zlinský. Baťa AG Zlín, Abt. 1202 ... Darstellung der Grundrißplastik nach Fr. Kříž gezeichnet von J. Písáčka i. J. 1942 / Baťa a.s., odděl. 1202 (zeměp.) ... Znázornění půdorysné plastičnosti dle Františka Kříže J. Písáčka r. 1942.* Tisk, grafické měřítko [asi 1: 77 000], 405×570. MZA v Brně – SOkA Zlín, Sbírka soudobé dokumentace, složka Okres Gottwaldov/Zlín. Skenoval VÚGTK Zdiby.

Mapový list č. 45

Mapa č. 61: Katolická cirkevní správa na Zlinsku v letech 1787–2015. Rekonstrukční mapa Aleše Vyskočila, kartografické zpracování Iveta Čtveráková.

Katolická cirkevní správa na Zlinsku

Až do velkých změn správních obvodů ve 2. polovině 18. století náleželo Zlín pod holešovský děkanát. Z něj se oddělily v r. 1759 vizovický děkanát a r. 1787 děkanát se sídlem v Napajedlích, doplněný z poloviny farnostmi bývalého uherškohradišského děkanátu. Obě děkanství spadala od r. 1787 pod arcikněžství v Holešově. Ve 2. polovině 18. století byla součástí vizovického děkanátu také východní, přihraniční oblast (oddělena zřízením děkanátu ve Vlašských Kloboukách v roce 1792).

Jednou z podstatných změn, souvisejících s cirkevními reformami v 70. a 80. letech 18. století, bylo zahuštění stávající sítě římskokatolických farností. Ze starobylých a rozsáhlých, avšak obtížně spravovatelných farností (Zlín, Fryšták, Vizovice, Spytihněv ad.) se oddělily lokálky (lokální kuracie), které posléze získaly statut samostatných farností. A tak zatímco koncem 18. století tvorilo napajedelská a vizovické děkanství dohromady 10 farností, do r. 1952, kdy došlo k další reorganizaci, narostl jejich počet na 24 (včetně lokálků Hvozdná a Věsemína).

Administrativní reformy 2. poloviny 18. století nevždy respektovaly obvody stávajících farností. V několika případech došlo k jejich rozdělení mezi dva vyšší cirkevně-správní celky. Příkladem může být zlinská farnost, jejíž západní část včetně samotného Zlína se stala součástí napajedelského děkanátu, zatímco zelechovická expozitura farnosti (od r. 1784 lokále) připadla již dříve pod vizovický děkanát. Podobně rozděleny byly i části původních farností Spytihněv (Jankovice, Košíky a Sušice byly r. 1787, resp. 1791 přifařeny do Jablubí v rámci děkanátu Uheršké Hradiště) a Malenovice (Šarovy byly r. 1787 přifařeny do Březolup v rámci děkanátu Uheršké Hradiště). Již dříve byla od vizovické farnosti odloučena lokálie ve Vlašské Polance (1777, včetně Leskovce) a od Tlumačova lokálie Kurovice (1784, včetně Záhlinic). Vlašská Polanka přešla pod děkanát ve Vlašských Kloboukách, Kurovice zůstaly v rámci holešovského děkanátu.

Z hlediska farní příslušnosti byla na širším Zlinském specifikem obec Veselá. Čtvrtina domů v rámci katastru totíž náležela pod kuracií Hvozdná, zbytek pod farnost Slušovice. Od 1. 1. 1926 byla celá obec přifařena ke Slušovicím. Farní a katastrální příslušnost kolidovala také u řady pasekářských osad (Štáký Paseky, Kudlovské Paseky aj.).

K zásadním správním změnám došlo po r. 1952, kdy vznikl nový a rozsáhlý gottwaldovský děkanát, tvořený bývalými děkanaty Napajedla a Vizovice a větší částí pozlovického děkanátu. Tento stav trval až do r. 1974. Tehdy se obvody jednotlivých děkanátů vrátily k systému menších celků. Byl obnoven děkanát Vizovice a děkanát Gottwaldov se přibližně omezil na původní území napajedelského obvodu. V rámci této správních reforem došlo také ke změnám příslušnosti jednotlivých farností, které s drobnými odchylkami platí dodnes. K vizovickému děkanátu přibyla farnost Provodov (v I. 1952–1985 byla součástí gottwaldovského děkanátu), naopak odloučen byl Pozděchov. Gottwaldovský (zlinský) děkanát byl rozšířen o farnosti Mysločovice a Velký Ořechov, odloučeny byly Babice (a s nimi také obec Kudlovce). Poslední změnou v systému farní správy bylo zřízení samostatné farnosti Panny Marie Pomocnice křesťanů ve Zlíně v r. 2006. (Aleš Vyskočil)

Prameny a literatura: MZA v Brně – SOkA Zlín, fond Čipera Dominik. Catalogus venerabilis cleri archidioecesis Olomucensis (Catalogus cleri archidioecesis Olomucensis, Katalog kněžstva arcidiecéze olomoucké). Olomouc 1785–1949; WOLNY, Gregor: Kirchliche Topographie von Mähren I. Olmützer Erzdiöcese. Band III/1. Brünn 1859; TITTEL, Josephus: Historia Archidioecesis Olomucensis ejusque Praesulium. Olomouc 1889.

DRÁBEK 1915; Zlín 1995; Březnice 2001; PALA 2003; PRÍVARA 2003; POKLUDA 2006; PALA 2009; PALA 2010 (viz Bibliografie k dějinám Zlína) a dále *Historický městistop Moravy a Slezska v letech 1848–1960. Svazek VII, Okresy: Valašské Meziříčí, Vsetín, Holešov, Gottwaldov (Zlín)*. Josef Bartoš, Jindřich Schulz, Miloš Trapl. Ostrava, Profil 1980; KREJSA, František, ed. *Katalog olomoucké arcidiecéze za biskupa ThDr. Josefa Vrany*. Olomouc, Arcibiskupství olomoucké 1986; ZUBER, Rudolf. *Osudy moravské církve v 18. století*. 1. díl. Praha, Ústřední cirkevní nakladatelství 1987; MIROSLAV LORENC, Jaromír KREJCAR: *zlinská moderní architektura a pražská avantgarda – moderne Architektur in Zlín und die Prager Avantgarde*. Katalog výstavy, Zlín. 14. prosince 1995 – 2. února 1996. Zlín, Státní galerie 1995; ČERVINKA, Arnošt: *Dějiny zlinské farnosti a farností okolních*. Zlín, P. Džávik 1991; VOŠTOVÁ, Irena: *Hvozdná: 1446–1996: 550 let obce Hvozdná, 100 let nové školy*. Zlín, Atelier IM 1996; ŠESTÁK, Václav: *Jankovice obec v Chřibech, okres Uheršké Hradiště: 1648–1998*. Jankovice, Obecní úřad 1998; TĚTHAL, Vladimír: *Farnost sv. Františka Xaverského v Uherškém Hradišti v letech 1778–1918. Slovácko 46*, 2004, s. 209–232; NEČASOVÁ, Kamila. *Trnava*. Trnava, Obec Trnava 2005.

Mapa č. 62: Obvod Českobratrské církve evangelické na Zlinsku od roku 1782. Rekonstrukční mapa Davida Valůška, kartografické zpracování Iveta Čtveráková.

Českobratrská církev evangelická na Zlinsku

Evangelický sbor augšpurské konfese byl založen v r. 1782 v Zádveřicích. Do jeho obvodu spadal i Zlín, i když přímo ve městě se podle tolerančního patentu nepřihlásil nikdo ani k jedné z evangelických konfesí. R. 1786 vytvořila část věřících v Zádveřicích samostatný sbor helvetské konfese, zbyvající evangeličtí věřící se stali členy filialního sboru augšpurské konfese spadající pod sbor v Jasenné (založen 1782). Prvního evangelička přímo ve Zlíně dokládá až sčítání lidu z r. 1880. Dne 17. 12. 1918 byla vytvořena Českobratrská církev evangelická spojením obou konfesních církví a v Zádveřicích se dosud samostatné sbory sjednotily do jediného pod názvem Českobratrská církev evangelická v Zádveřicích. Územní rozsah sboru zahrnoval také Zlín, kde byla 17. 4. 1922 založena kazatelská stanice zádveřického sboru; 18. 3. 1935 se Zlín stal filiálním sborem Českobratrské církve evangelické v Zádveřicích a ke zřízení samostatného sboru ve Zlíně došlo až 1. 4. 1936. Správní území sboru se 1. 2. 1943 rozšířilo o kazatelskou stanici Otrokovice, náležející do té doby pod Českobratrskou církev evangelickou v Uherském Hradišti. Kazatelská stanice r. 1977 přerušila svoji činnost z důvodu asanace budovy, v níž byla místo využívána k bohoslužebným shromážděním. Činnost byla obnovena r. 1990. V současnosti patří sbor Českobratrské církve evangelické ve Zlíně do Východomoravského seniorátu. (David Valůšek)

Prameny a literatura: MZA v Brně – SOkA Zlín, fond Farní úřad Českobratrské církve evangelické Zlín.

PIVONKA – VALUŠEK – BERGMANN 2007 (viz Bibliografie k dějinám Zlína) a dále HREJSA, Otmar: *Dějiny evanj. církve A.V. v Jasené na Moravě*. Kutná Hora, nákladem vlastním 1901; *Schematismus evangelické církve augšburského a helvetského vyznání* v Rakousku 1913. Videň 1913; BALCAR, Lubomír, ed. et al. *Církev v proměnách času: sborník z 50. výročí spojení českobratrské církve evangelické*. Praha, Kalich 1969; NEŠPOR, Zdeněk R.: *Encyklopédie moderných evangelických (a starokatolických) kostelů Čech, Moravy a českého Slezska*. Praha, Kalich 2009; ZETEK, Jan: *Zádveřice-Raková. Osudy obce na Valašsku. Vlastivědná studie*. Zádveřice-Raková, Obec Zádveřice-Raková 2011.

Mapa č. 63: Obvod náboženské obce Církve československé husitské na Zlinsku. Rekonstrukční mapa Marcela Sládkovského, kartografické zpracování Iveta Čtveráková.

Církev československá husitská na Zlinsku

Církev československá (přídomek husitská přijala do svého názvu v roce 1971) byla vytvořena v Praze v lednu 1920. Ještě téhož roku se neoficiálně zformovala náboženská obec v Kroměříži (státem schválena 13. 8. 1922), do jejíhož obvodu náležel také Zlín. Po utvoření náboženské obce v Kvasicích 25. 6. 1929 připadl Zlín k ní. Mistní výbor církve podléhající náboženské obci Kroměříž (od r. 1929 Kvasice) byl ve Zlíně ustaven 5. 10. 1924. Samostatná náboženská obec ve Zlíně byla zřízena k 16. 2. 1935. Obvod, který ji byl tehdy vymezen, doznal změny v roce 1951 odařením několika politických obcí k náboženským obcím Kroměříž, Kvasice, Bzenec a Vlašské Meziříčí. V současnosti patří náboženská obec Zlín k vikariátu Východní Morava v rámci brněnské diecéze Církve československé husitské. (Marcel Sládkovský)

Prameny a literatura: SALAJKA, Milan: *Proces ustavování a duchovní správy náboženských obcí Církve československé husitské 1920 až 2000*. Praha, Církev československá husitská 2003; SLADKOWSKI, Marcel: *Církev československá husitská ve Zlíně 1935–2005*. Zlín, Církev československá husitská 2005.

Obr. č. 63: Katolický kostel sv. Filipa a Jakuba v r. 1924. Černobíl negativ. MZA v Brně – SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 708. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Katolický kostel sv. Filipa a Jakuba je doložen r. 1437, od r. 1800 byl kostel přestavován a byla změněna orientace z východo-západní na jižní; stará fara byla asanována r. 1967, nová fara: Sadová 149.

Obr. č. 64: Budova kláštera Kongregace milosrdných sester III. rádu sv. Františka v Opavě (SMFO, Divadelní 3242) z let 1937–1938 (zrušen v r. 1951, činnost sester v části budovy obnovena r. 1991) při pohledu od přehrady v roce 1941. Černobílá fotografie. Josef Utěkal. MZA v Brně – SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14484, sign. 278_4. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 65: Evangelický kostel ve Zlíně v roce 1941. Černobíl fotografia. Josef Utěkal. MZA v Brně – SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 4396. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

První stálou modlitebnou Českobratrské církve evangelické se stal dům v ulici Hluboká 785 zakoupený r. 1928; zde fungovala také fara. Evangelický kostel byl postaven r. 1937 na rohu ulic Štefánikova a Slovenská 3063. Dlouhodobě kostel využíval ke svým bohoslužbám Církev československá husitská (předtím sídlila na následujících adresách: Štefánikova 1768 / 1934–1945/, Příkra 2996 / 1945–1962/, Štefánikova 4048 / 1962–1973/, Štefánikova 3072 / 1973–1994/, Slovenská 1550 / 1994–1996/, Štefánikova 2193 / od r. 2013 čp. 6305/) a Církev bratrská, v I. 1956–1997 Církev adventistů sedmého dne (do r. 1997 vlastní modlitebna v Malenovicích) a do r. 1988 Bratrská jednota baptistů (od r. 1988 vlastní modlitebna v adaptovaném domě na ulici Hluboká 1343/27).

Mapový list č. 46

Mapa č. 64a-c: Proměny využití půdy na Zlinsku v letech 1845–2010. Rekonstrukční mapy Ivana Bičíka a Lucie Kupkové, kartografické zpracování Lucie Kupkové.

Proměny využití půdy na Zlinsku v letech 1845–2010

Zlínko představuje v širším územním pojetí uplatněném pro využití vývoje využití půdy oblast, která zasahuje od východních silně zalesněných výběžků Chřibů (do 400m n. m.) a nížiny kolem řeky Moravy (kolem 220m n. m.) až po Vizovickou vrchovinu (500–800m n. m.) a po hřebeny Bílých Karpat na východě při hranici se Slovenskem. Přírodní podmínky jsou proměnlivé, od úrodných půd úvalu Moravy s výbornými podmínkami pro zemědělství až po kamenité pů

Na přípravě stavby dráhy se začalo pracovat v r. 1934, koncese byla vydána v květnu 1937. Státním orgánům, které rozhodovaly o jejím vydání, se plán na soukromou, státní firmě konkurenční celostátní trasu pochopitelně nezamaloval. V květnu 1937 rovněž došlo k otevření státní dráhy Vsetín-Púchov, tudíž byl plán stavby trati do Horní Lideč přehodnocen a v r. 1940 bylo rozhodnuto, že k napojení na stávající železniční síť by mělo dojít již ve Valašské Polance. Nově stavěný úsek dráhy měl nést reprezentativní název, mezi uvažovanými nalezneme Moravská východní dráha, Zlínská spojovací dráha, Valašská dráha, Baťova dráha či Baťovská transverzálka. Stavba pokračovala i za okupace, byť s problémami a omezeními.

Ani konec okupace neznamenal konec plánů na ambiciózní železniční projekt, byť rodina Baťů ztratila na řízení továrny i všechny další projekty na Zlínském vlivu. OZVD byla převedena pod ČSD. Stavební práce pokračovaly až do r. 1950, kdy byly zastaveny. Nicméně těleso je dobré v terénu patrné (v srpnu 1968 např. zdánlivě funkční viadukt na východním konci Vizovic zmátl při orientaci v neznámém prostoru sovětské vojáky).

Dlouhodobě se uvažuje o elektrifikaci tratí a o zřízení druhé kolejové, několikrát se diskutovalo i o dostavbě firmou Baťa plánovaného propojení na Slovensko. V r. 2015 se zdá, že do konce druhé dekády 21. století by mohlo dojít k elektrifikaci v celé stávající délce tratí a stavbě druhé kolejové v úseku Otrokovice-Zlín. S tím by souviselo i zrušení několika zastávek (oblasti kolem zast. Zlín-U mlýna a Zlín-Louky, které by byly obsluhovány paralelně vedenou trolejbusovou linkou).

Nádraží Zlín-střed (Trávníky 12)

Nádraží ve Zlíně mělo při svém otevření v roce 1899 tři kolejové a postupně jejich počet narůstal. Byly vybudovány vlečky do areálu továrny a zároveň byly také na nádraží odstavovány nákladní vlaky. To vedlo brzy k úvahám o oddělení nákladní a osobní dopravy. V r. 1925 se uvažovalo o stavbě nákladového nádraží v Prštěném. Na konci 30. let bylo podrobno vyprojektováno nové osobní nádraží s pěti kolejemi v prostoru dálé na východ od stávajícího nádraží – Na Chmelnicí (srov. mapa č. 66). Velkorysou budovu navrhli na počátku 40. let Josef Gočár (srov. obr. č. 68a-d). Původní nádraží mělo sloužit již jen nákladní dopravě. Tento plán se, s výjimkou jedné kusé kolejové, realizace nedočkaly a některé badatelé se domnívají, že Gočárový návrh (dvoupodlažní 60 m dlouhá budova a tři 250 m dlouhá nástupiště) se vždy nesly pouze v rovině idejí, skicovaných v době druhé světové války „do šuplíku“. Dosud tedy ve Zlíně slouží původní nádražní budova, která dosáhla jen dílčích stavebních úprav (čekárná); zásadním způsobem se ale proměnila její okolí: nejen kvůli stále se vyvíjejícímu areálu tovární firmy Baťa / Svit (srov. mapa č. 70 a také č. 71, která dokumentuje vlečky v továrně), ale také kvůli vystavbě autobusového nádraží zanikla Nádražní ulice (kolem r. 1981) a náměstí Trávník (r. 1983).

Dálnice a silnice na Zlínsku

Už první návrhy na vybudování československé západovo-východní dálnice z díly SIA z r. 1935 vedly Zlínem. V r. 1937 starší plány, které československá vláda nechávala ležet ladem, oživil Jan Antonín Baťa v knize *Budujeme stát pro 40 milionů*. V ní žádal vybudování dálnice, ale také železničnice a vodních cest. Karel Miša a Projekční oddělení firmy Baťa na Baťově náklady zpracovali projekt úseku Zlín-Žilina. Projekt této „Javornické silnice“ byl schválen ministerstvem veřejných prací i ministerstvem národní obrany ještě téhož roku. R. 1938 vláda přijala projekt dálnice Praha-Brno-Zlín-Žilina-Ružomberok-Prešov-Chust. Trasa se v okolí Zlína mírně lišila – do úvahy přišel vedle směru na Zlín (přes Javorník) i směr Púchov Lyským průsmykem. Pro moravské úseky si Veletržní stavby dálkových silnic zřídilo projekční kancelář ve Zlíně (od konce r. 1938 Generální ředitelství stavby dálnic se sídlem v Praze a Brně), jako ministr veřejných prací (od prosince 1938) se na plánování a projektování dálnic podílel Dominik Čipera. Navrhovaná trasa v celé délce byla připominkována na poradě 4. 1. 1939 mj. za účasti Jana Antonína Baťi. *Pro tuo poradu byla u gen. ředitelství instalována velká plastická mapa republiky 1:75 000 a byla na ní vytyčena trasa dálnice podle úředního návrhu, jakož i všechny alternativy [...] (s. 17)*, která se ovšem nedochovala. Od r. 1939 běžel čtyřletý plán na budování dálnic a zkušitelnosti silnic v Československu a vláda nejen schválila rámcový projekt dálnice (13. 1.) na základě plánu předloženého ministerstvem veřejných prací, ale také byly zhotoveny detailní plány a začal se stavět úsek u Prahy a úsek III (Zástrýž-slovenská hranice) v okolí Zlína, resp. v Chřibech. Trasa v okolí Zlína vedla přes Chřiby do Baťova, severně od Otrokovice a Zlína, jižně od Vizovic na Lužnou – držela se tak viceméně projektu z r. 1937. O pokračování bylo diskutováno – objevily se celkem tři varianty (ke dvěma starším přibyla ještě trasa přes Horní Lideč). Pro jejich rozpracování nebyl ale po březnu 1939 prostor, neboť preferovány byly jiné oblasti a objevily se nové projekty. Nejdetailejněji známý návrh trasy dálnice je obsažen v *Zápisu z prozatímního přezkoušení projektu dálnice Západ – Východ v úseku č. 23 se zřetelem k potřebám města Zlína z 27. 11. 1941*, kdy se sesíl zástupci Ministerstva veřejných prací a Městské rady ve Zlíně. Město Zlín hodlalo zapracovat konkurenční projekt dálnice do regulačního plánu s odůvodněním, že o stavbě dálnice se uvažovalo teprve od r. 1938, kdežto územní plán byl schválen již r. 1933.

Úsek č. 23 začíná ... u Malenovic a prochází jižně od Louk a přes obec Příštné, severně Zlína po úbočí údolí Dřevnice, načež spadá do údolí Dřevnice západně od Příluk, vede jižně této obce a dále směrem na Lipu. Tato trasa, která odpovídá *Situacičnímu plánu dálnice Praha-Brno-Zlín* otištěnému ve *Zprávách veřejné služby technické* (srov. obr. č. 10, 81), kolidovala s projektem rozšíření areálu zlínské nemocnice. Jako jediná reálná možnost se jevilo podle zmíněného dokumentu vedení dálnice zcela mimo Zlín.

Silniční spojení Zlína se světem bylo, stejně jako dopravní koridory železniční a vodní, dlouho navrhováno především v západovo-východním směru údolím Dřevnice. Okresní silnice Zlín-Otrokovice byla v samotném Zlíně v souvislosti s rozvojem Baťovy továrny několikrát překládána (poprvé po vybudování druhé velké tovární budovy v I. 1917-1918, podruhé pak kvůli dalšímu rozšířování továrny směrem k jihu v r. 1925 a v polovině 30. let 20. století v souvislosti se zvětšením prostranství před vstupní branou do továrny – kolaudace 1936) a v celém úseku Zlín-Otrokovice pak byla trasa silnice napřimována (intenzivní práce probíhaly především ve 30. letech 20. století). Tato silnice měla být doplněna paralelně rychlostní silnicí trasovanou v mapách a plánech od 30. let 20. století na pravém břehu Dřevnice přes Louky a Prštěn. Další kapacitní spojení bylo budováno směrem na Luhačovice přes Kudlov jako součást spojení Olomouce a Trenčína přes Starý Hrozenkov. Vybudován byl částečně úsek mezi centrem města a Kudlovem. Ve stejně době se objevuje také plán na kapacitní komunikaci údolí Janušice ze Zlína směrem na Kostelec, který měl propojit Zlín s Valašským Meziříčím a Ostravou. Právě touto trasou byly vedeny navrhované rychlostní komu-

nikace v plánech urbanistů druhé poloviny 20. století, přičemž kapacitní silnice podél Dřevnice včetně nového přemostění mezi stávajícími mosty nebyla vyloučena. Dopravní řešení souviselo s projekty na dokončení náměstí Práce a na jeho propojení s obytným komplexem zamýšleným a od konce 60. let budovaným na Jižních Svazech.

S postupem hospodářského rozvoje vzrůstaly nároky na dopravu, a tak se Tomáš Baťa zasazoval o lepší spojení Zlína se světem – kromě toho, že navrhoval kratší trasu železničního spojení se Slovenskem (1928) a prosazoval říční plavbu, využíval rovněž k projektům silničního spojení se Slovenskem. Ředitel baťovských závodů Hugo Vavrečka od r. 1935 prosazoval projekt československé dálnice od Chebu na Podkarpatskou Rus (tu pak začal v lednu 1939 budovat v základním úseku mezi Prahou a Brnem další z fediteli firmy Baťa Dominik Čipera, tehdy už v úřadu ministra veřejných prací).

Významným dopravním zásahem do centra Zlína bylo zbudování dvou paralelních širokých ulic v západovo-východním směru (ad původní síť komunikací, srov. zejm. obr. č. 60, mapu č. 59 (z r. 1897) a mapu č. 24 (z r. 1925)). V r. 1932 byla asanována jižní fronta Komenského ulice a na nové stavební čáře o něco jižnější se stavěly v I. 1933-1934 nové domy. De facto tak došlo k rozšíření hlavního zlínského náměstí. Už v r. 1934 nová městská třída Tomáše Baťi, již dominuje při pohledu k západu tovární komíny, začala sloužit veřejnosti. Také kvůli paralelní tepně – Štefánikové ulici, která prochází po severním břehu tehdy nově vybudované přehrady na Kudlovském potoce – byla asanována starší zástavba. Severní uliční frontu lemovaly velké domy stavěné v I. 1932-1934 a díky proražení fronty domů ulice Nad kostelem byla prodloužena směrem k východu do čtvrti Lazy a Díly. Obě tepny se rozdělují na západním okraji někdejšího zámeckého parku, na východě se pak scházejí v Přílukách. Velkými proměnami prošlo okolo kostela a na obě zmíněné komunikace kolmá ulice Dlouhá. V sousedství náměstí tak byla vytvořena rušná křižovatka, na které bylo v r. 1967 postaveno divadlo. Již v r. 1936 bylo na Dlouhé ulici zbudováno mimoúrovňové křížení s železniční tratí.

Další velkou realizovanou dopravní stavbou bylo propojení centra města a sídliště Jižní Svahy. Kapacitní přemostění Dřevnice i trati v sousedství vlakového a autobusového nádraží mezi Trávníkem a Čepkovem bylo otevřeno až v r. 1986. V 80. letech 20. století se znovu začalo uvažovat o vybudování moderní komunikace po pravém břehu Dřevnice ve směru od Otrokovice. Se silnicí na Jižní Svahy se měla protinat křižovatka dálničního typu na úpatí Jižních Svažů a řeku překračovat novým mostem na úrovni stadionu, kde by mimoúrovňově překročila trať i Dlouhou ulici a pokračovala dále na východ.

Autobusová doprava na Zlínsku

Růst firmy Baťa stimuloval nejen stěhování jejich zaměstnanců do Zlína, ale také pravidelnou dojížďku za prací z okolních obcí. To vedlo k rozvoji osobní dopravy. Vedle železnice byla 29. 12. 1923 zavedena první autobusová linka Zlín-Fryšták-Holešov, kterou poštovními vozy provozovala státní pošta. V r. 1924 se začaly objevovat předchůdci autobusů – nákladní vozy „fordky“ upravené primitivním způsobem pro přepravu cestujících (vestavění lavic). R. 1926 byly ve Zlíně k vidění autobusy s plátěnou střechou i stěnami, které postupně střídaly opravdové autokary. Podle statistického přehledu z přelomu r. 1927 / 1928 bylo celkem 9380 Baťových zaměstnanců ve Zlíně a 3059 dojíždělo ze 120 obcí z území vymezeného Přerovem, Polešovicemi, Prakšicemi a Liptálem. Počet dojíždějících stoupal a kromě těch, kteří se doprovádvali vlekem, přibývalo lidí používajících autobusy: V r. 1929 přijíždělo do Zlína denně 54 autobusů, které přepravily zhruba 1100 cestujících, vedle toho se rozeběhla první linka, která zajišťovala dopravu ve Zlíně a zmíněná státní linka Zlín-Fryšták-Holešov. V červnu 1932 již do Zlína jezdilo 75 linek se 150 autobusy, denně bylo přepraveno 4050 cestujících. V r. 1934 převzaly od pošty autobusovou dopravu Československých státních drah, dalším z dopravců byla OZVD.

V období Protektorátu došlo ke značnému omezení dopravy jednak vlivem centralizace, kdy řada provozovatelů byla nutná předat svá vozidla pod úředně určené a schválené firmy, jednak vlivem nedostatku pohonných hmot. Po osvobození Československa řada firem obnovila svoji činnost. V r. 1950, po znárodnění všech soukromých provozovatelů a soustředění autobusové dopravy pod hlavičkou ČSAD, zanikla veškerá konkurence a rozsah dopravy byl opět dán centrálním řízením. Autobusová doprava však pokryla prakticky všechny obce v regionu.

Po r. 1989 došlo k výrazným změnám, kdy byly krajské národní podniky ČSAD rozděleny na okresní. Ty byly do r. 1993 privatizovány. Ve Zlíně tak vznikla Zlínská dopravní, které od r. 1992 konkurovala soukromá firma Karel Housa - HOUSACAR. Zlínská dopravní byla na konci 90. let 20. století převedena pod ČSAD Vsetín. R. 2013 odkoupila firmu HOUSACAR firma Kovo Bzenec. Firma opustila stanoviště na Desáté ulici a její autokary začaly využívat stáni na Autobusovém nádraží ve Zlíně. Do Zlína v r. 2015 jezdí spoje ČSAD Vsetín, HOUSACAR, KRODOS BUS, ČSAD BUS Uherské Hradiště, ARRIVA MORAVA či STUDENT AGENCY.

Letecká doprava ve Zlíně

V r. 1924 vzniklo ve Zlíně soukromé letiště firmy Baťa, která zakoupila k obchodním účelům jedno letadlo a o rok později pak další dvě. Letiště bylo vybudováno na Hoškovské louce u řeky Dřevnice naproti nemocnici. Koncem 20. let přestal tento prostor využovat potřebám letecké dopravy, a proto vzniklo nové letiště v Otrokovicích, které se v r. 1936 stalo veřejným letištěm.

Městská hromadná doprava ve Zlíně

Počátky městské hromadné dopravy ve Zlíně jsou spojeny s firmou autodopravce Pavla Vaculíka, který zažádal r. 1928 koncesi pro pravidelnou hromadnou dopravu osob. Koncesi získal 14. 9. 1929 a provozoval pravidelnou linku ze Zálešné k továrně firmy Baťa. O rok později v podobném směru začal provozovat pravidelnou linku František Pavelka. R. 1936 nastoupila do pravidelné autobusové dopravy Mistní dráha Otrokovice-Zlín-Vizovice se svou městskou linkou.

Velký zlom v dopravě osob přinesla realizace plánu na zřízení trolejbusové dopravy. První zmínka o tomto plánu spadá do r. 1934, k realizaci došlo až v době Protektorátu – v prosinci 1940. Město Zlín zažádalo ministerstvo dopravy o vydání koncese pro stavbu trolejbusové dráhy, která byla zdůvodněna prudkým rozvojem města, a tedy i růstem počtu obyvatel. V r. 1941 byly zahájeny přípravné práce, o rok později došlo ke stavbě vozovny a v r. 1943 po vydání koncese k přípravě trakčního vedení. Od 13. 11. 1943 probíhal zkušební provoz a konečně 27. 1. 1944 slavnostně vylej trolejbusy Zlínské dopravní a.s. v pravidelném provozu, jako v třetím městě u nás po Praze a Plzni. Trojice trolejbusů jezdila na dvou protisměrných linkách A a B v trase Náměstí Práce-Zlín-Vizovice. Situace 1:1000. Zlín v dubnu 1940. Josef Hradecký. Barevná kresba, 295x3260. MZA v Brně – SOKA Zlín, fond Bata, a.s., Zlín, XIV, kart. 1659, inv. č. 4-3. Skenová VÚGTK Zlín.

1944 do Prštěněho. Zavedení trolejbusů však těžce zasáhlo dosavadní dopravce, konkrétně firmu Pavla Vaculíka musela ukončit svůj městský linkový provoz. Firma Vaculík usilovala o ziskání mezinárodní linky ze Zlína buď do Luhačovic, nebo do Valašské Polanky, kam dosud jezdily firmy koncernu Baťa. Jednání se protahovala až do r. 1950, kdy byla firma znárodněna.

Bližíci se konec války zasáhl provoz městské trolejbusové dráhy, při náletu na Baťovy závody 20. 11. 1944 byla poškozena elektrána i v trakční vedení. Rovněž při osvobození Zlína v prvních dnech května 1945 došlo k přerušení trolejbusů až do dopravy. Po osvobození Československa byla Zlínská dopravní a.s. začleněna do národn

K nádraží, vlečkám a trati srov. také mapový list č. 50 o továrně Baťa / Svit.

Obr. č. 68a-d: Soutěžní návrh a projekt Josefa Gočára na vlakové nádraží ve Zlíně z počátku 40. let 20. století. AAS - NTM, Praha, fond Gočár (20080624/08 f14).

a) Osobní nádraží Zlín. V Praze. V říjnu 1942. Černobilá kresba, 620×1030.

b) Osobní nádraží Zlín. Projekt C. Praha, v prosinci 1942. 1:500. Půdorys a pohled z ptačí perspektivy. Černobilá kresba, 595×1195.

c) Osobní nádraží Zlín. Projekt C. Praha, v prosinci 1942. 1:200. Černobilá kresba, 595×1195.

d) Osobní nádraží Zlín. Projekt C. Praha, v prosinci 1942. 1:200. Půdorys suterénu, přízemí, prvního i druhého patra, Černobilá kresba, 590×1200.

Mapový list č. 49

Mapa č. 67: Mapa Baťova kanálu z poloviny 30. let 20. století. Řeka Morava od Otrokovice do Hodonína upravená pro závlahy pozemků a plavbu lodí o nosnosti 150 tun. Barevný tištěný plán, bez měřítka, 275×855. MZA v Brně – SOKA Zlín, fond Morava – Moravská plavební, a.s., Zlín, inv. č. 148, fol. 254–257.

Příloha publikace Řeka Morava od Otrokovice do Hodonína. Vydal Vodohospodářský spolek ve Zlíně [1934].

Mapa č. 68: Neregulovaná řeka Dřevnice v Otrokovicích na rukopisné mapě z roku 1841. Situations PLAN des Drzewnitz Flosses in der Strecke zwischen Ottokowitz und Kwitkowitz. Juni [1]841. Franz Barevná kresba, grafické měřítko [asi 1:21 560], 360×610. MZA v Brně – SOKA Zlín, fond Archiv obce Otrokovice, inv. č. 210. Digitalizoval VÚGTK Zdiby.

Mapa č. 69: Plán trolejbusových linek ve Zlíně v r. 1942. Trolleybusbah in Zlín. Trolleybusová dráha ve Zlíně. 1:5760. Barevný tisk, 750×460. MZA v Brně – SOKA Zlín, fond Okresní úřad Zlín, kart. 1047, inv. č. 1649. Skenoval VÚGTK Zdiby.

Obr. č. 69: Nábřeží ve Zlíně v roce 1943. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 14479, sign. 273_3. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 70: Autobusy parkující ve 30. letech 20. století na náměstí Práce – před Společenským domem a Velkým kinem. Černobilá pohlednice. MJVM, Zlín. Digitalizovalo MJVM, Zlín.

Obr. č. 71: Autobusové nádraží ČSAD u Svitu v roce 1965 (1966) s dřevěnou nádražní budovou zvanou „Pagoda“ a zámeckým parkem a Společenským domem v pozadí. Ivan Bittner. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 11611. Digitalizoval David Valůšek.

Obr. č. 72: Autobusové nádraží v prostoru Trávníku v roce 1985. Ivan Bittner. Černobilá fotografie. MZA v Brně – SOKA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 9314. Digitalizoval David Valůšek.

Mapový list č. 50

Mapa č. 70: Tovární areál firmy Baťa/Svit ve Zlíně. Rekonstrukční mapa Martina Marka, kartografické zpracování Marcela Havelkové ve spolupráci s Evou Chodéjkovou.

Firma Baťa a její nástupci ve Zlíně

Firma Baťa zahájila svou činnost ve Zlíně v r. 1894 jako drobná řemeslnická dílna. Opravdový rozmach do povolného dvacetiletého vývoje přinesly až válečné zakázky na vojenskou obuv od rakousko-uherského eráru. Získané zkušenosti s organizací práce, racionalizací výroby a mechanizací se začaly projevovat od r. 1923, kdy firma dosáhla klíčového náskoku před konkurencí (k dalším obuvnickým a průmyslovým podnikům ve Zlíně srov. mapu č. 54). Během ekonomického růstu ve 20. letech firmu charakterizuje koncernový způsob podnikání, ve 30. letech docházelo postupně k přesunům výroby do továrních měst budovaných koncernem v Československu i v zahraničí (srov. mapu č. 1). Znárodněvací procesy po druhé světové válce přinesly definitivní odtržení Zlína od organizace vybudované ve světě a reprezentované i nadále potomky zakladatelů. V poválečné éře byly stávající československé výrobní provozy koncernu rozčleněny odvětvově, na provozu areálu se po další desetiletí spolupodílelo několik státních koncernů, z nichž největší význam si uchoval národní podnik Svit. Transformace v 90. letech přinesla postupné ukončení obuvnické výroby; nástupnické subjekty podnikající ve strojirenství a gumárenství si své provozy v areálu udržely.

Tab. č. 5: Počet zaměstnanců Baťových závodů (Stav vždy ke konci roku bez prodejen.)

Tab. No. 5: Number of employees in the Baťa enterprises (Situation towards the end of the year, without the stores' personnel)

Rok Year	Počet zaměstnanců ve zlinských (a otrokovických) provozech	Počet zaměstnanců ve zbyvajících provozech na území Československa	Celkem Total
1894	50	-	50
1900	120	-	120
1910	1500	-	1500 ¹
1915	2000	-	2000
1916	3043	-	3043
1917	3900	-	3900
1918	4101	-	4101
1919	3005	-	3005
1920	2056	-	2056
1921	2277	-	2277
1922	2440	-	2440
1923	1802	-	1802
1924	3011	-	3011
1925	5200	-	5200
1926	6099	-	6099
1927	8266	-	8266
1928	11742	-	11742

¹ Domníváme se, že tento údaj je třeba korigovat – podle LEHÁR 1960, s. 31 měla Baťova továrna na počátku r. 1914 400 zaměstnanců.

1929	10295	-	10295
1930	17384	-	17384
1931	21621	1879	23500
1932	17320	1185	18505
1933	18424	1472	19896
1934	20870	1692	22562
1935	20369	2767	23136
1936	23288	4488	27776
1937	27985	5828	33813
1938	25548	5887	31435
1939	24813	5758	30571
1940	27300	7498	34798
1941	31053	8716	39769
1942	31691	9005	40696
1943	33937	9227	43164
1944	31041	10219	41260
1945	30664	8712	39376
1946	31668	7221	38889
1947	34725	9669	44394
1948	39121	13751	52872
1949	37325	1459	38784

Zdroj / Sources: MZA v Brně, fond/fund Obuvnický průmysl – Svit, s.p., Zlín, II/1, kart./Box No. 873, inv. č./Inv. No. 297.

Stavební vývoj areálu

V r. 1900 zakoupili sourozenci Baťovi (Antonín a Tomáš) pozemky v sousedství nedávno otevřeného zlinského nádraží a započali s výstavbou první drobné zděné díly nadstavené obytnými místnostmi. V l. 1905–1906 ji doplnila budova strojovny a strojnické díly a v r. 1906 první zděná třípatrová tovární budova, částečně podsklepěná. Dalším desetiletí přibylo několik továrních budov. Konstrukce průmyslových objektů spočívala na obvodových nosných zdech doplněných osnovou dřevěných sloupů, později nahrazených ocelí. Ze dřeva byly rovněž podlahy i stropy. Budovy byly neomítnuté, velkou část bočních ploch vyplňovala mohutná zaklenutá okna. V časech konjunktury se budovy stávaly předmětem improvizovaných stavebních zásahů, byly rozširovány o nadstavby, dřevěné přístavky a kůlny. V prvních desetiletích se areál rozrůstal příkopováním sousedních parcel, z nichž některé byly již zastavěny průmyslovými objekty. Vedle výrobních prostor, kanceláří a skladišť započala firma v r. 1912 v těsném sousedství s výstavbou šesti dělnických mansardových dvojdomek určených pro zřízení firmy, v l. 1923–1924 ale ustoupily rozrůstajícímu se areálu. Ze stejněho důvodu byly v pozdějších letech překládány opakovány i veřejné komunikace (srov. mapu č. 65a).

S koncem první světové války vystřídal konjunkturu, která se projevila i v horečně prováděných improvizovaných stavebních úpravách areálu, propad výroby. V důsledku toho výstavba stagnovala po několik let. Bouraly se provizorní dřevěné objekty, urbanistický vzhled areálu se zjednodušoval. Nový stavební boom, k němuž došlo po roce r. 1923, byl spojen s přijetím nového standardizovaného konstrukčního systému továrních budov. Jeho podstatou byla rámová železobetonová kostra s rozponem 6,15×6,15 m, rovná, lepenková krytá střecha a neomítaná spárováná cihelná vyzdívka střídaná mohutnými prosklenými okny vyplňujícími přes polovinu plochy bočních stěn. Výstavba probíhala podle Gahuрова projektu Továrna v zahradách. Dominantou areálu se stala pětietážová budova o půdorysu 80×20 m (13×3 pole). Díky striknímu uplatňování normalizovaných pracovních postupů a standardizaci stavebních prvků se jí podařilo předat k užívání za pět měsíců od prvního výkopu. Nekompromisní ekonomický pragmatismus zadavatele se však odrazil na konstrukčních vlastnostech standardizovaných staveb, investice do oprav v dalších letech převyšovaly jejich pořizovací ceny.

V průběhu několika málo let (1924–1927) ustoupila většina objektů původní chaotické výstavby, nově budované průmyslové stavby byly rozvržené do šachovnicového generelu a vzájemně propojeny vnitropodnikovou dopravou. Nad hlavami zaměstnanců přesouvaly lanové dráhy a transportní pásky tuny materiálu a zboží. Na zemi jejich práci doplňovaly nákladní automobily, dopravníky a železniční vlečky zajišťující převoz rozdílnějších nákladů. Každodenní život v závodech tak byl rozložen do několika komunikačních rovin, které doplněně o liniově vysázenou zelení přispívaly k požadované přehlednosti areálu a estetizaci pracovních prostor. Přehlednost podpořila i poslední přetrasování hlavní komunikační osy Zlína (Malenovice-Zlín-Vizovice), které umožnilo rozšířit areál jižním směrem, zatímco ze severu jej vymezoval koryto řeky Dřevnice. I tak se projevovaly jeho kapacitní limity. Část pomocných provozů, mnohdy náročných na užitkovou vodu (koželužny, papírenská a textilní výroba) se počátkem 30. let přestěhovala, potažmo nově zformovala v továrním areálu budovaném v nedalekých Otrokovicích. V uvolněných prostorech ve Zlíně se vedle administrativy a provozních skladových prostor soustředily obuvnická a gumárenská výroba a strojirenství.

Spojení areálu s dopravními sítěmi zajišťovaly od let první světové války tovární vlečky. V l. 1924–1932 spojovala vlečka tovární areál také s velkokapacitní cihelnou, která stála v lokalitě jižně od zlinského katolického kostela. Počátkem třicátých let vlečku vytěsnila výstavba nového baťovského centra Zlína v přímém sousedství továrny. V rozvahu budov na náměstí Práce je ale původní trasa vlečky, určená mj. původní orientaci Obchodního domu a tovární budovy č. 11, době patrná (srov. mapu č. 65b).

Původní dominanty závodu – tovární komíny odvádějící zplodiny z kotelny pohánějich transmisní zařízení – doplnilo během 30. let několik výškových budov (desetipodlažní skladističní dvojblok budov č. 32–33 a sedmipodlažní administrativní budova č. 21). Ty svými objemy současně uzavíraly severní stranu přilehlého náměstí Práce. Veřejné budovy v tomto prostoru zajišťují občanskou vybavenost se vyznačovaly totožným provedením jako tovární objekty. Průmyslová architektura tak nalezla své uplatnění i mimo výrobní areál, z původního ekonomického pragmatismu se stala firemní marketingová značka, která udávala charakter další výstavbě v celé Baťové metropoli i v „satelitních městech Zlína“ ve světě.

Nálet amerického bombardovacího letectva dne 20. 11. 1944 napáchal velké materiální škody zvláště na nejstarší, východní části areálu,

kam byly soustředěné obuvnické a částečně i gumárenské provozy. V důsledku detonace tříšťivých a časovaných bomb a následných požárů bylo úplně zničeno deset budov a další desítky vykazovaly různé stupně poškození. Znamením poválečné obnovy se stal nový mamutí desetipodlažní centrální sklad obuv č. 34 nahrazující náletem zničený dvojblok 32–33. Neprehlédnutelně byly rovněž novostavby 14. a 15. budovy, při jejichž obnově byly z provozních a dispozičních důvodů uplatněny nové st

v roce 1935, Josef Vařhara. Černobilá fotografie. MZA v Brně - SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 5294. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 78: Pohled na sportovní stadion, areál továrny s rozestavěnou budovou č. 21 (mrakodrapem) směrem k náměstí Práce v roce 1937, Josef Vařhara. Černobilá fotografie. MZA v Brně - SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 847. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Obr. č. 79: Část továrního areálu po bombardování v listopadu 1944. Černobilá fotografie. MZA v Brně - SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, obálka 6247. Digitalizoval Magistrát města Zlína.

Záložka

Obr. č. 80a-f: Axonometrické pohledy na jednotlivé budovy v areálu továrny Svit z roku 1964. Anonymní černobilá kresba. MZA v Brně, fond Obuvnický průmysl - Svit, s.p., Zlín, IV/6, kart. 1825, inv. č. 1230. Skenoval VÚGTK Zdiby.

Zadní strana přebalu

Obr. č. 81: Zlín v rámci alternativních návrhů dálniční sítě v Československu 30. let 20. století. Návrhy silničních páteří v býv. ČSR. [Kreslil] ing. Ambler. Obr. č. 1 na s. 4. in: Zvláštní otisk z Časopisu Spolku inženýrů Technický obzor 47, č. 22-23. V Praze 1939. Skenoval David Valušek.

Srov. obr. č. 10.

Zlín – Summary

Zlín, being the centre of a wider industrial agglomeration originating from the 1920s and 1930s and today forming the hub of eastern Moravia, is a statutory and regional city situated in the Vizovice Highlands (230 above sea level) in a valley moulded in a west-east direction by the river Dřevnice, a left confluent of river Morava. The landscape of the Zlín region dramatically changed especially during the 20th century – and not only due to industrialization and urbanization, but also to regulation of the river Dřevnice along with some brooks flowing into it. The Dřevnice valley is intersected by a significant highway and, into a limited extent, railway transportation arteries; up to the late 19th century, however, the city was remote from any main connections. Zlín, which the surviving documents first mention in 1322, underwent rather untypical development in the context of Central-European cities and, in the Czech Republic, represents a relatively isolated type of a factory town characterised by unique industrial and residential buildings, which moreover rose in the course of a very short period of time, and have been under the protection of sites and historical monuments since 1990. The city fundamentally changed via the business, urban and architectonic activities of the Baťa family during the first four decades of the 20th century. Although the unfavourable political situation in the latter half of the 20th century resulted in the city being renamed Gottwaldov (1949–1990), the main trends in architecture and urbanism outlived and further progressed, albeit in different forms (one of the outcomes of the rationalization of housing development appeared right in Zlín, with the construction of the first Czechoslovak prefabricated tower block, in 1954).

The main factor influencing the prehistoric settlement of the area was the abundance of game along with fecund land. Archaeological findings date the earliest settlement to a period 30,000 years ago, i.e. the end of the earlier stage of the Lower Palaeolithic Age when a group of hunters established their station in the Dřevnice valley. In the Neolithic Age, the area became home to the first farmers. The local settlement during the entire period of prehistory and early Middle Ages reached the highest density towards the end of the Bronze Age and in the early Iron Age (c. between 1250 and 400 B.C.). The population growth in the fertile areas resulted in smaller groups of colonists spreading to the hilly parts of eastern Moravia east of Zlín. During the 4th century, the area became densely inhabited by the Celts, documentary evidence of which was even discovered in the very centre of Zlín. When the Celtic population left around the turn of the millennium, the riverbanks above the valley of the lower Dřevnice watercourse probably remained uninhabited for almost ten centuries. The first settlers arriving in these places after a long time were Slavs in the 9th century, when they were already almost omnipresent throughout the whole of Moravia and when the area of, what are today, the cities of Uherské Hradiště and Staré Město was the centre of the Great Moravian Empire. In the Zlín region, the Slavic villages once concentrated along the axis of the Kudlovský and Fryštácký brooks in the heart of today's Zlín, and thus, to a certain extent, anticipated the location around which the future medieval site would grow, even though it is impossible to prove its direct continuity with the Slavic settlement.

The first written report about Zlín dates to 1322 when the relevant historical materials mention it as a "small town", while no surviving written sources document the act of establishing the village or elevating it to the latter status. It is, however, without doubt that Zlín was an administrative and economic centre of a rather extensive domain during the 14th century. The hillock south of the city was crowned by a manorial residence, described in 1360 as a "castle" ("castrum" or "municipio").

Zlín most probably developed the character of a small town, boasting thriving crafts and a market, between 1261 and 1322. Its main square of a rectangular ground plan with a symmetrical pattern of streets running from it in various directions suggests the intervention of a surveyor. In the 15th century, Zlín was the most significant city in the area. Having been plundered during the Bohemian-Hungarian War (1468–1474), it subsequently developed peacefully until the invasion by Stephen Bocskay in 1605. This also affected the increase in the number of its inhabitants and the expansion of the city grounds. As Zlín gradually grew towards the west, it also came to house a new noble residence and received a new district in the form of the village of Čepkov (first mentioned as early as in 1437), situated on the right riverbank. A new city district – Grygov-Trávník – then appeared west of the Zlín château (prior to 1568). At the beginning of the Thirty Years' War, Zlín concentrated about 55 % of the servile farmsteads of the whole estates and ranked among the most densely settled cities throughout the area. In 1656, however, Zlín consisted of merely 82 inhabited houses with the rest of them left desolated. Some streets adjacent to the church perished. The post-war renewal came to an end with an intervention of the authorities, when 32 Zlín families had to move to other estates between 1667 and 1671. In 1771, Zlín was merely the fifth most populous city in the region (1,622 inhabitants) and lost its significance for a long span of time. The earliest surviving vistas and maps then document the appearance of Zlín in the late 18th century (comp. especially Map sheets Nos. 32, 33).

At the turn of the 18th and 19th centuries, Zlín more or less pro-

spered, and the existing craft trades as well as businesses of regional significance were gradually joined by the first local proto-industrial facilities. (Comp. Map No. 64) During this period, the city mainly developed towards the north on the right bank of Dřevnice with its so-called clearing colonization. In 1819 and 1849, it suffered heavily from two fires, of which the latter was noticeably more destructive. Fortunately, there is the map of the stable cadastral (1829), which captures the city between the two disasters (comp. Map sheets Nos. 3, 4). In the latter half of the 19th century, Zlín stagnated in all aspects – and not only as a result of the fires, but also the 1850 administrative reform, when it became part of the judicial district of Napajedla. There then followed frequent changes in its administrative affiliation (comp. Map No. 57). Dominating features in the city outline remained the château and the church, against which the rather small city hall in the north-west corner of the square could not compete. All modernization processes long avoided Zlín and only arrived with the construction of the railway route Otrokovice-Zlín-Vizovice in 1899, when the developing industry – including the shoe-making factory of the Baťa family (established in 1894) – gradually concentrated towards the railway station. (Comp. Map No. 65) In 1910, the authorities expanded the local post office and, subsequently, regulated the river Dřevnice, installed the local phone network (1912), built a sewerage and drainage system (1913) and the city power plant and introduced electric streetlight (1913–1914).

The Baťa factory flourished, its grounds expanded (comp. Map sheet No. 50) and, in 1918, the family began erecting the first family houses for its employees (the Letná district, co-designed by Jan Kotěra and František L. Gahura) (comp. Map sheet No. 37). Transferring the headquarters of the regional court to Zlín in 1923 only confirmed the city's increasing significance. Tomáš Baťa at the same time became the Zlín mayor and, from then on, the city and its main business steering force developed in close relation up to 1945. The dynamic growth of the Baťa works (the number of its employees increased 12 times and the total number of the city inhabitants 7 times between 1923 and 1938) transformed Zlín into an outstanding business centre, which even influenced nationwide projects of the developing infrastructure of the new Czechoslovak state (the highways and canals). The urbanistic model of a factory city and the unique architectonic methods employed in Zlín were moreover "exported" – to the Baťa cities swiftly being established worldwide (comp. Map No. 1).

From the early 1930s, the multi-layered connections between Zlín and the surrounding villages intensified and climaxed in 1938 with the establishment of Greater Zlín with its 43,420 inhabitants. (Comp. Map No. 55) The Baťa factory branched to Otrokovice in order to draw itself nearer to the railway as well as the waterborne traffic on the river Morava.

Zlín proliferated rapidly in the 1920s and 1930s. Its construction development was regulated by urbanistic concepts designed by leading architects of that time (Jan Kotěra, František L. Gahura; also Josef Gočár and Le Corbusier – consultations and participation in competitions) and pinpointed by zoning and regulation plans designed both for the city as a whole and its individual districts (comp. Map sheets Nos. 20-23).

The grounds of the Baťa factory were, in the western part of the city, extended by a group of new buildings around Náměstí Práce (Work Square) and by the so-called school district, which all in fact equalled the origination of a new city centre right in front of the gates of the enterprise. From the 1920s, the area housing the accessory, farm and administration buildings of the Zlín château, situated between this new and the old Zlín centres, underwent redevelopment, while the only construction surviving to our day is the château itself. An essential intervention in the city centre was two new streets heading in the west-east direction: Tomáš Baťa Avenue, which required the demolition of the southern front of the old square, and the parallel Štěfánikova Avenue. The Zlín periphery witnessed the construction of seven new districts of family houses built for the Baťa employees (2,210 houses in total), which gave Zlín its unceasing characteristic image: Letná, Nad Ovčírnou (1927), Zálešná (1927), Podvesná (late 1920s), Díly (1931), Lesní čtvrt (1940) and Mokrá (around 1940). Apart from these, there only rose a new villa district on the Tyrš Embankment (1923–1926) and at Lazy (1933) and several solitary villas built by the local elite. The city nevertheless kept refining its infrastructure and erecting an array of public buildings, such as the film studios, a Protestant church, a hospital pavilion, a forest cemetery and many others.

However, conditions regarding the management of the city of Zlín radically changed after 1945. Dominik Čipera (the Zlín mayor who replaced Tomáš Baťa in 1932) was removed from his position. The Baťa works were subordinated to the national administration and, in October 1945, nationalized. The damage caused to the factory by the 1944 bombardment was repaired and the shoe production was taken over by the national enterprise Svit. The city was renamed Gottwaldov in order to erase the Baťa family from public awareness. The number of inhabitants of Gottwaldov, the administrative border of which kept moving, was constantly increasing (comp. Tab. No. 2). The position of Zlín as the centre of a wider region, however, continuously grew stronger already from the 1930s, thanks to the local industrial enterprises as well as the institutions focusing on education, health, culture and sports. The administrative reform made Zlín the seat of the region in 1949, but this Zlín region was later, in 1960, abolished, with Gottwaldov still being the regional city.

Between 1947 and 1948, the so-called Regulation Plan Group (consisting of František L. Gahura, Vladimír Karlik, Tomáš Slezák, Vít Kubečka, Antonín Vítěk and Jiří Voženílek; comp. Fig. No. 15) issued the new Regulation Plan of Zlín and, along with it, the wider and generously conceived General Extension Plan of the Industrial Housing Estate Zlín-Malenovice-Otrokovice. The close bonds between the Baťa factory management and the city development in the sphere of zone planning and architecture were nevertheless slowly vanishing. Karlik, and Gahura, as well as Voženílek (the latter being, for example, the architect of the Collective House, 1950), left the city. On the one hand, Zlín represented an utter exception in Czechoslovakia, for it continued with massive housing development right after the war – although under a different concept, abandoning the individual housing in small houses with front gardens for the sake of large blocks of flats (the district of Obecny /1949/, the Morýs houses in the eastern part of the city /1950/). On the other hand, the given phenomenon can be translated as continuing efforts at providing cheap and at the same time relatively high quality housing for large numbers of people, i.e. as a transformation of form. The main material was bricks at first and, from the late 1950s, panels – whether employed in solitary houses or in large housing clusters, i.e. panel housing estates. In 1954, the first block of flats in Czechoslovakia to use panel construction (the G40 type) was erected

on the Zlín embankment. Zlín in the latter half of the 20th century thus had three either existing or further cultivated types of housing development. The first elaborated on the architectonic forms of the Baťa era (to the 1950s and then after 1990). The second was the prefabricated houses and, third, then especially their clusters – the housing settlements (the Bartoš district, 1958, which extended the city's continuous built-up area towards the east, and then mainly, in two stages, the Jižní Svatý /Southern Slopes/ district; Jiří Gregorčík, Šebestián Zelina, 1968–1980 and from 1980; comp. Map sheet No. 39). The adaptations of the city centre mainly involved redevelopment in the form of tearing down the oldest houses of a small-town character, when entire streets vanished or entirely lost their original appearance (especially Dlouhá Street, with the new prefabricated houses with a shopping parterre /1977–1982/, Šebestián Zelina). Zlín thus lost the character of an organically grown city and, in addition, the architecture of its main square negatively suffered from the building of a new, oversized post office.

Apart from numerous sports fields, Zlín also received an array of contributions to the public infrastructure: the complex of the city transportation company (1956), the theatre (1967, Karel Řepa, Miroslav Řepa, Radúz Rozhon) and various administrative buildings (Centropunkt, 1968, Zdeněk Plesník; Průmyslové stavby /Industrial Constructions/ – two buildings, 1966, 1971). The construction of the bus station required the demolition of Nádražní (Railway) Street (c. 1981) and the adjacent Trávník (Lawn) Square (1983). Some buildings dating to the first half of the 20th century did not escape the redevelopment, either (such as the Masaryk Schools at Náměstí Práce /1987/).

From 1956, the development of Zlín and from 1959 its city centre followed a new zoning plan elaborated by Eduard Staša (comp. Maps Nos. 39-40). The inception of the next zoning plan dates to the late 1960s: the General Extension Zoning Plan of the Gottwaldov Agglomeration, issued by the Department of the Main Architect of the Gottwaldov District under Adolf Zikmund and František Dohnal, was in force between 1970 and 1985 (deposited in the Moravian Archives in Brno – State Regional Archives Zlín). From 1980, the centre developed according to the Zoning Plan Gottwaldov-Centre (Complex Urbanistic Design for the period 1980–2000; deposited ibid.), elaborated by Adolf Zikmund and Jiří Gebrík from the above-mentioned facility. Construction throughout the city followed the latter plan to as late as 1998.

The city of Zlín (which was returned its original name on 1 January 1990) has been the seat of the Zlín region from 2000. Many villages, however, have gradually separated from it. The rapid changes occurring in the social, industrial and economic spheres during the 1990s had a considerable impact on the region. For example, the large shoe-making factory, Svit, closed down, although many other enterprises, such as those from the fields of mechanical engineering, rubber- and plastic-making industries, power engineering, and building industry, still departing from the roots of the Baťa legacy, survived. The number of Zlín inhabitants during the 1990s stagnated and slightly dropped after 2000 (the population in 2014 totalled 75,000). Today, 11,000 students are enrolled at the newly established Tomáš Baťa University, which in 2001 began following in the steps of the Faculty of technology of the Brno University of Technology, active in Zlín from 1969.

The gradual opening up of the complex of the Baťa/Svit factory to everyday life has played a crucial role in transforming the city. The buildings in its eastern part today accommodate shops, services, public administration, health care and culture. The extensive urban cultural heritage zone, promulgated in 1990, encompasses the entire Zlín centre including the residential neighbourhoods (comp. Map No. 58). This, however, in no way hampers the rise of new quality constructions: the Jižní Svatý (Southern Slopes) district received a new Catholic church (2003) and a new university building. The university rectorate and a concert hall (Eva Jiřičná) have become part of the adaptations of the former Baťa school quarter, and the Zlín park as well as Náměstí Práce with its underpass underwent adaptations in 2014. New shopping centres, including the Zlaté jablko (Golden Apple) shopping mall on the main square, appeared in the centre of Zlín along with newly constructed car parks. The lingering, yet unsolved and rather pressing issue is the local transportation (the low capacity of both the railway and the highways where the main problem is long-distance transportation leading through the very centre). The peripheral parts of Zlín were then influenced by the residential process (especially in the eastern direction) and by the phenomenon of commercial suburbanization (the entire valley from Zelechovice to as far as Otrokovice).

Detailed list of maps, plans and renditions in Volume No. 28: Zlín

The dimensions of maps and iconographic sources are given in millimeters height×width and rounded. Detailed information on images, as well as the authors of digital templates, are to be found in the czech version of "the list of maps, plans and illustrations".

Title page of the cover

Fig. No. 1: Coat-of-arms of the city of Zlín. Graphic rendition by Petr Tomas, Litoměřice.

The sign was approved by the Ministry of Interior of Czechoslovakia on 25 January 1936.

Fig. No. 2: Zlín as viewed from the north between 1910 and 1915. B/W photograph. MZA v Brně – SOkA Zlín, Sbírka fotografií Zlín, folder 5869.

Text sheets

Figs. Nos. 3a-b: Seals of the city of Zlín from early modern times.

a) Seal of the city of Zlín from 1564, diameter: 37.5 mm, field with the transcription: 34 mm. MJVM, Zlín, sign. H 10736. Photographed by Libor Stavjaník.

b) Seal of the city of Zlín from 1629, diameter: 45 mm, field with the transcription: 35 mm. Photographed by Libor Stavjaník.

Fig. No. 4: Zlín in the late 1910s. B/W postcard. MJVM, Zlín.

Fig. No. 5: View of the Baťa Memorial permanent exhibition – plastic models of Zlín in c. 1900 and the future Zlín as imagined by František L. Gahura or, respectively, Tomáš and Jan Antonín Baťas. B/W photograph. MZA v Brně – SOkA Zlín, fund Baťa, a.s., Zlín, XV, Inv. No. 258.

Figs. Nos. 6a-b: Baťa company promotion materials – statistics on the Zlín population, the number of local houses and the economic situation of the Baťa factory and its employees. B/W print in: Cekota, Antonín (ed.): Zlín město životní aktivity. Zlín 1935, pp. 24–27.

Fig. No. 7: Le Corbusier's regulation of the valley of Dřevnice, de-