

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
KATOLICKÁ TEOLOGICKÁ FAKULTA
Ústav dějin křesťanského umění

Mgr. Alice Němcová

**Problematika umění ve veřejném
prostoru v době normalizace na
příkladu pražského metra**

Disertační práce

Vedoucí práce: PhDr. Milan Pech, Ph.D.

Praha 2022

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou disertační práci zpracovala samostatně a použila jen uvedené prameny a literaturu. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 9. 6. 2022

Mgr. Alice Němcová

Bibliografická citace

Problematika umění ve veřejném prostoru v době normalizace na příkladu pražského metra [rukopis] : Disertační práce / Alice Němcová; vedoucí práce: PhDr. Milan Pech, Ph.D. -- Praha, 2022. -- 244 s.

Anotace

Tato disertační práce se zabývá problematikou umění ve veřejném prostoru v období normalizace na příkladu pražského metra. Prostředí metra si vyžádalo formální omezení výtvarných děl, která ho měla doplnit. Z bezpečnostních důvodů se výtvarná díla nesměla nacházet na nástupištích ani v přichozím středním tunelu a mohla se objevit pouze v prostorách vestibulů, veřejných pasáží či v uliční úrovni při východech ze stanice. Na jedné straně bylo pražské metro jasně politicky angažovaným projektem, zdůrazňujícím přátelské vztahy se Sovětským svazem jakož i klíčové zapojení sovětských odborníků pro existenci moderní dopravy v Praze. Na straně druhé ten samý projekt umožnil výtvarné realizace umělců, jejichž volnou tvorbu režim odmítal. V úvodu práce stručně shrnuji historii pražského metra a fenomén podzemní dopravy jako takový, následuje část věnovaná vlivu moskevského metra na pražské prostředí. Hlavní prostor je věnován výtvarnému generelu, okolnostem vzniku, posuzování, financování a realizování uměleckých děl v pražském metru. Tato část je rozdělena do sekcí věnovaných stanicím, jež byly po roce 1989 přejmenovány, reflexi historie a tvorbě životního prostředí, které tvořily důležité námětové linie výtvarného generelu. V závěrečné části se zaměřuji na vývoj plánování a dosavadní průběh výtvarné soutěže k budoucí lince D, kterou využívám ke komparaci současného přístupu k umění ve veřejném prostoru.

Klíčová slova

metro, Praha, umění ve veřejném prostoru, normalizace, ideologie

Abstract

The problematics of art in public space during the period of normalization on the example of the Prague metro

This thesis deals with the problematics of art in public space during the period of normalization on the example of the Prague metro. The premises of metro required formal restrictions on the artworks that were intended to embellish it.

For security reasons the artworks were not allowed to be on the platforms, nor in the central access tunnel, and could appear only in the vestibules and public passages or on street level at the exits from stations. On the one hand Prague metro had a clearly political component, emphasizing the friendly relationships with the Soviet Union and the key importance of the involvement of Soviet experts for the existence of modern transport systems in Prague. On the other hand, the same project made it possible to involve artists whose independent work was rejected by the regime. At the beginning of the text, I summarize the history of the Prague metro and the phenomenon of underground transport as such, followed by a section devoted to the influence of the Moscow metro on the Prague environment. The main portion of the thesis is dedicated to the art general, circumstances of the origin of artworks, assessment, financing, and realization of works of art in the Prague metro. This part is divided into different sections dedicated to stations that were renamed after the year 1989, reflection on history and the creation of the environment, which formed important thematic lines of the art general. In the final part I focus on the development of planning and the current course of the art competition for the future line D, which I have used for comparison of the current approach to art in public space.

Keywords

metro, Prague, art in public space, normalization, ideology

Počet znaků (včetně mezer): 359 948

Poděkování

Ráda bych poděkovala PhDr. Milanu Pechovi, Ph.D., za vedení této disertační práce a množství praktických rad. Poděkování patří též všem institucím a osobám, které mi pomohly při mé badatelské činnosti.

Obsah

ÚVOD	10
1. FENOMÉN METRA	16
2. METRO POD VLIVEM MOSKVVY	19
3. VZTAH IDEOLOGIE A UMĚNÍ V PRAŽSKÉM METRU V DOBĚ NORMALIZACE	28
3.1 LIBRETO PRAŽSKÉHO METRA	28
3.2 VÝVOJ FINANCOVÁNÍ UMĚNÍ VE VEŘEJNÉM PROSTORU V ČSSR	30
3.4 PŘEJMENOVANÉ STANICE	43
3.4.1 Stanice Moskevská (Anděl)	45
3.4.2 Stanice Leninova (Dejvická)	46
3.4.3 Stanice Primátora Vacka (Rožtyly)	49
3.4.4 Stanice Kosmonautů (Háje)	51
3.4.5 Stanice Družby (Opatov)	57
3.4.6 Stanice Budovatelů (Chodov)	60
3.4.7 Stanice Gottwaldova (Vyšehrad)	63
3.4.8 Stanice Sokolovská (Florenc)	66
3.4.9 Stanice Mládežnická (Pankrác)	71
3.4.10 Stanice Fučíkova (Nádraží Holešovice)	73
3.4.11 Stanice Švermova (Jinonice)	75
3.4.12 Stanice Dukelská (Nové Butovice)	77
4. STŘEDOVĚK JAKO INSPIRACE PRO PRAŽSKÉ METRO	80
5. TVORBA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	106
5.1 NORMALIZAČNÍ EKOLOGIE	106
5.3 RODINA JE ZÁKLAD STÁTU	117
5.4 UMĚNÍM KU ZDRAVÍ.....	122
6. LINKA METRA D	127
6.1 PLÁN NOVÉ LINKY	127
6.2 PRŮBĚH DOSAVADNÍ VÝTVARNÉ SOUTĚŽE NA LINKU METRA D	136
6.2.1 Stanice Olbrachtova	140
6.2.2 Stanice Pankrác	141
6.2.3 Stanice Nádraží Krč	144
6.2.4 Stanice Nemocnice Krč	146
6.2.5 Stanice Nové Dvory	147
ZÁVĚR	151
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	161
SEZNAM LITERATURY	163
SEZNAM VYOBRAZENÍ	175
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA	183

Úvod

Pražské metro loni oslavilo čtyřicáté sedmé výročí zahájení provozu. Nicméně idea jeho založení se vztahuje až do devatenáctého století. Představy o jeho podobě se v průběhu následujících desetiletí výrazně proměňovaly, a to až do let šedesátých, kdy se začalo s jeho výstavbou. Stavba byla zahájena v roce 1966 na trase C v úseku mezi Muzeem a Hlavním nádražím. První část metra byla slavnostně otevřena 9. května 1974, v období upevňování vlivu Sovětského svazu, tedy takzvané normalizace. Cestující měli první možnost svézt se metrem ze stanice Kačerov do stanice Sokolovská (dnes Florenc). V srpnu 1978 byla zprovozněna linka A, která vedla z Náměstí Míru do stanice Leninova (dnes Dejvická). Ve stanici Muzeum se obě trasy překřížily a vznikla první přestupní stanice. Linka B zahájila provoz v listopadu 1985 a jezdila ze Smíchovského nádraží na Florenc. Postupem času se tratě metra prodlužovaly, naposledy v roce 2015 trasa A z Dejvické do Nemocnice Motol.

Nedílnou součástí projektu, který zásadně proměnil podobu Prahy i život jejích obyvatel, se stalo výtvarné umění. To se nachází nejen v samotných stanicích metra, ale také v okolí vstupů a výstupů. Tyto výtvarné objekty spadají do období normalizace, tedy do doby, která byla z hlediska kultury ještě donedávna paušálně odsuzována jako „doba temna“. V posledních letech se k tomuto období obrací stále víc pozornosti ze strany teoretiků výtvarného umění i architektury, kteří se snaží o více objektivní průzkum jednotlivých realizací, a díky jejich práci se ukazuje, že i v letech sedmdesátých a osmdesátých vznikaly projekty, jimiž stojí za to se důkladně zabývat.

Nejaktuálnější texty věnující se této problematice jsou například statě od Veroniky Rollové *Od abstrakce k Leninovi. Proměna koncepce výzdoby pražského metra po roce 1968* (2019) a „*Nemůžeme tam dát nějakého kopáče!*“ *Program výzdoby pražského metra v sedmdesátých letech 20. století*

(2018). Mezi historiky umění zabývající se uměním ve veřejném prostoru patří například Anežka Bartlová (*Manuál monumentu*, UMPRUM 2016). Dlouhodobě se tématice normalizačního umění věnuje sochař a teoretik Pavel Karous (*Vetřelci a volavky*, Arbor vitae 2015). Ke shrnutí již proběhlého výzkumu na toto téma bych ráda zmínila několik prací. Diplomovou práci Tomáše Krejčího, který se zabýval metrem po architektonické a částečně i urbanistické stránce. Grafickou podobu nápisů a piktogramů spojených s metrem vytvořil Jan Rathouský a ve své diplomové práci se jí podrobně zabývala Martina Pavelková. Petr Žížala z ČVUT se věnoval samotným výtvarným realizacím v prostorách metra, nicméně jeho studie, jak sám uvádí, si neklade nároky na úplnost.

Zájem o období sedmdesátých a osmdesátých let, které bylo dříve stranou pozornosti odborníků, má v poslední době vzrůstající tendenci. Toto se projevuje nejen v odborné činnosti historiků a teoretiků umění, ale také ve výstavních projektech, které se obracejí k umělcům, jejichž tvorba zapadá do této doby. V roce 2018 vyšla publikace *Nádech výdech* od Jana Charváta mapující pražské výdychy. Kromě rozsáhlé fotografické dokumentace je text doplněn řadou anekdot a zajímavostí spojených s pražským metrem. O rok později stejný autor vydal monografii *Metrovize* ukazující, jak se v historii vyvíjel způsob a architektonické pojetí metra na příkladu pražského podzemního systému. Pražské metro se navíc dále rozšiřuje, což nabízí přesah k současnému umění a současnému přístupu k veřejnému prostoru. Nárůst zájmu o sledované období považuji za doklad aktuálnosti zvoleného tématu.

Samotná existence cenzury rozděluje umění z této doby do několika překrývajících se vrstev. Na jedné straně řada průměrných umělců získala možnost velkých realizací převážně díky své poplatnosti dobové ideologii a kádrovému profilu, zároveň však vznikala undergroundová kultura umělců, kteří nesměli oficiálně vystavovat. Vedle „oficiální“ undergroundové kultury

existovali také umělci, jejichž solitérství je na dlouhou dobu vyřadilo z dějin umění, tak jak byly kodifikovány po roce 1989. Paralelně také existovala jakási šedá sféra, tak příznačná pro toto období, v níž se umělci snažili propojit své kreativní představy s oficiálními požadavky. Vznikla tak velmi průměrná díla od jinak originálních umělců, ovšem v některých případech se ve veřejné sféře a v rámci oficiální zakázky objevily realizace, které představují hodnotné ukázky české umělecké scény druhé poloviny dvacátého století. Přestože narativ existence dvojí kultury, v níž existovalo špatné oficiální a kvalitní neoficiální umění, je již překonaný, má tato argumentace stále vliv na nakládání s díly, která vznikla v době minulého režimu.

Významnou a rozsáhlou „galerii“ umění ve veřejném prostoru z období normalizace můžeme nalézt právě na projektu pražského metra. Fenoménu metra byla v minulosti věnována pozornost jak po stránce architektonické a urbanistické, tak pro jeho přínos pro pražskou dopravu i celou společnost. Přesto samotná výtvarná výzdoba a umělecká díla vzniklá v souvislosti s pražským metrem zůstala jaksi v pozadí.

Důležitým pramenem jsou podklady pro expertizu, která byla zadána na jaře 1989 týmu pod vedením Rostislava Šváchy (dalšími členy byly Lenka Bydžovská, Marcela Mrázová, Pavel Halík, Petr Kratochvíl a Vojtěch Lahoda), jehož úkolem bylo vytvořit studii, která měla zhodnotit stanice metra po stránce architektonické i ideové (včetně názvů stanic), ale i s ohledem na výtvarnou hodnotu děl, a která měla vytvořit koncept pro budoucí stanice metra. V archivu Ústavu dějin umění Akademie věd ČR (ÚDU AV ČR) se dochovaly podklady k této studii, která nebyla dokončena, neboť po revoluci tento projekt již nepokračoval. Ani zhodnocení, ke kterému došlo v podkladech k této expertize, není obsáhlé a nezahrnuje detailní koncepci jednotlivých výtvarných děl ani stanic metra.

K oslavě čtyřicátého výročí založení pražského metra započal Dopravní podnik hl. m. Prahy projekt nazvaný Umění v metru, jehož součástí bylo krátkodobé umístění výtvarných děl současných českých umělců do vestibulů vybraných stanic. Zároveň umístil na své internetové stránky katalogový přehled výtvarných děl spojených s metrem spolu se stručným výkladem jejich námětů ve vztahu k příslušné stanici. Knižní podobu tohoto textu pod názvem Metroart vydal díky kampani na platformě HITHIT v roce 2019 Josef Šrejma.

Ve své práci se zabývám právě výtvarným uměním v pražském metru. Na rozdíl od jmenovaných autorů mi nejde o heuristický sběr materiálu a vyváření katalogu, ale na příkladu pražského metra zkoumám struktury, které ovlivňovaly umění ve veřejném prostoru během normalizace. Rozsah disertační práce pak umožňuje větší záběr nežli stať v odborném periodiku. Nejedná se pouze o plastiky, mozaiky, designové osvětlení či dekorativní obklady stěn, ale také o díla, která vznikla v návaznosti na výstavbu stanic metra, jež si vyžádala rozsáhlé úpravy i nad zemí, kam ústily výstupy. Příkladem je náměstí Jiřího z Poděbrad, které bylo v sedmdesátých letech upraveno v souvislosti s výstavbou stanice linky A a na které byla umístěna kašna od Petra Šedivého nazvaná Sjednocená Evropa či výdech z metra od stejného autora. Právě skupina ventilačních komínů představuje další typ výtvarného díla vzniklého v souvislosti s podzemní dráhou.

Projekt výstavby a s ní související výzdoby pražského metra měl v období normalizace velký význam. Metro mělo být skutečně reprezentativním prostorem a na jeho výtvarnou složku byly věnovány značné prostředky. Po dlouhou dobu bylo umění z doby normalizace na okraji zájmu nebo hodnoceno paušálně jako produkt období úpadku výtvarné kultury. V poslední době se tento přístup přehodnocuje a domnívám se, že právě na tak rozsáhlém projektu, jakým bylo výtvarné umění v pražském metru, lze demonstrovat různorodou kvalitu děl z této doby, ale zejména složitost procesů, které s uměním ve

veřejném prostoru souvisely. Zároveň tak lze doložit, že kvalitní umění v tomto období nevznikalo pouze jako součást „undergroundu“, nýbrž že se některým neoficiálním umělcům podařilo prosadit své záměry i ve veřejných zakázkách. Tyto zakázky však nabízely široké uplatnění i pro autory, jejichž hlavním cílem bylo především splnit ideologické požadavky, které na ně byly kladeny. I tato díla však nabízejí prostor ke zkoumání normalizační ikonografie. V následujícím textu věnuji pozornost motivům a námětům, které se v této době ve veřejném prostoru objevovaly. Zkoumám odraz hodnotového systému normalizačního období tak, jak jej reflektovalo veřejné umění, ať už se jednalo o téma rodiny, životního prostředí či sportu.

Změna režimu po roce 1989 přinesla i proměnu prostoru metra, řada uměleckých děl byla odstraněna a nahrazena obchodními stánky a reklamou. V těchto postupech se částečně odráží současný přístup k veřejnému prostoru. Metro se nadále rozšiřuje, nicméně dnešní přístup k jeho společenskému významu a estetice se výrazně proměnil, což hodlám prokázat v této disertační práci.

Za jeden z důvodů, proč jsem si zvolila právě toto téma, pokládám vysokou míru ohrožení těchto výtvarných děl. V souvislosti s výstavbou metra v Praze vzniklo 126 výtvarných realizací, z toho bylo během posledních dvaceti let přes padesát odstraněno a po roce 1990 nevznikla žádná nová, nepočítáme-li legální graffiti. Za politováníhodný pokládám fakt, že většina z těchto děl ustupuje, aby uvolnila místo pro reklamní plochy a prodejní stánky. Řada z těch, co zůstává, je překryta tagy či jinak vandalizována. Samotný prostor metra tak od svého vzniku dodnes naprosto změnil svůj vizuální charakter a dříve čistý reprezentativní prostor (neboť minulý režim skutečně vnímal výstavbu metra jako zásadní projekt, což se odrazilo také na financích, jež na něj byly vynaloženy) se zcela proměnil vlivem vizuálního smogu, který v podobě rozměrných reklam a pestrobarevných vývěsních štítů doplněných o

nelegální výlep naprosto změnil způsob, jakým dnes toto prostředí vnímáme. Proto se věnuji také proměně pozice výtvarných děl ve veřejném prostoru v uplynulých desetiletích.

Za aktuální považuji i zhodnocení umělecké produkce let sedmdesátých a osmdesátých, neboť s odstupem času se jí můžeme věnovat a zhodnotit její přínos i zápory s větší objektivitou. V rámci své práce se zabývám rovněž výtvarným generelem nových stanic linky D. Má práce nechce být ani monografií pražského metra ani katalogem výtvarných realizací, které se v něm nalézají, ale případovou studií přispívající k porozumění umění ve veřejném prostoru. Přínos své práce vidím nejen v širším zhodnocení výtvarných realizací souvisejících s pražským metrem z období normalizace, ale také s jejich nakládáním v dnešní době, s přesahem do vývoje současného výtvarného generelu nových stanic. Při psaní práce jsem postupovala následovně: po úvodu, v němž nastíním vývoj vzniku pražského metra a jeho inspirační zdroje, věnuji pozornost fenoménu metra jako takovému, stanicím metra, které byly po roce 1989 přejmenovány, ikonografickým motivům vycházejícím z výtvarného generelu, posuzovacím komisím, financování a přesahu do současnosti, kdy probíhá soutěž na výtvarnou podobu stanic linky D.

Po metodologické stránce postavím svou práci na heuristickém výzkumu, interpretaci dobové ikonografie výtvarných děl a částečně na orální historii. Opírám se při tom o dobové prameny v podobě plánů, nákresů, oficiálních vyjádření, dobových článků, jak v odborném, tak i laickém tisku, a v případech, kde to bylo možné, využívám orální prameny, například rozhovory se samotnými výtvarníky. Dále stavím fotodokumentaci a další dokumenty mapující vznik jednotlivých stanic a souvisejících výtvarných děl. V rámci své práce též komparuji umělecké výzdoby pražského metra před rokem 1989 s výtvarnou soutěží na linku metra D.

1. Fenomén metra

Metro se, jako technologicky vysoce náročný, ale zároveň efektivní způsob městské dopravy, stalo ve 20. století moderním fenoménem. Městská hromadná doprava tvoří zásadní prvek městotvorné problematiky, úzce spojené s demografickým a územním rozvojem. Populační růst stejně jako moderní trendy ve vývoji dopravy měly přímý dopad na metro. To bylo ve svém počátku splněným snem modernistů o propojení mezi bydlením a prací, ale také s prostorem pro volný čas. V negativním smyslu se metro jako přímá spojnice mezi prací a domovem odrazilo v ustáleném francouzském výrazu *metro-boulot-dodo*. *Métro-boulot-dodo* v překladu znamená metro, práce, spánek. Pojem je odvozený z básně Pierra Béarna *Couleurs d'usine* a odkazuje k životu plnému práce, ale bez dalšího naplnění. V angličtině by se dal přirovnat k termínu *rat race*.¹ Francie patří mezi průkopníky podzemní dopravy, pařížské metro z roku 1900 je jedno z nejstarších, největších a nejvytíženějších na světě. Název dopravce *Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris* byl zkrácen na *Métropolitain* a poté na *Métro*. Tento termín se postupně rozšířil do celého světa jako univerzální označení podzemní dráhy. Pařížské metro bylo otevřeno při příležitosti konání Světové výstavy v roce 1900. Rovněž v dalších zemích bylo a nadále je typické budování metra ve spojitosti s významnými událostmi, jako jsou například olympijské hry.² Využití metra pro reprezentaci státu představuje rozšířený jev, který doprovází typ stavby od jeho počátku do současnosti.

Metro od svých počátků na konci 19. století rezonovalo s myšlenkou zahradních měst, tak jak o nich uvažoval například Ebenezer Howard. Tyto

¹ STRÖM 1994, 6

² Před několika lety to bylo například rozšíření metra o další linku v souvislosti s Letními olympijskými hrami 2016 v Rio de Janeiro. <https://www.theguardian.com/sport/2016/may/15/2016-olympics-games-metro-extension-delay>, vyhledáno 24. 3. 2019.

myšlenky částečně přejal a rozvinul Le Corbusier v projektu Zářících měst, i když v tomto případě uvažoval více o možnostech povrchové dopravy. Metro se stalo spojnicí mezi domovem a prací, zároveň občanům umožňovalo únik do přírody.³ Odpočinek v přírodě jako světlo na konci tunelu se stal inspirací pro v Anglii rozšířený slogan *Metroland*.⁴

V Československu, respektive v Praze, vnímané ve vztahu k metru spíše jako hlavní město Čechů nežli jako hlavní město federace, se metro stalo spojnicí mezi centrem a nově budovanými sídlišti na okraji města.⁵ V západním světě se sídliště budovala zejména po druhé světové válce v rámci poválečné obnovy měst. Panelová sídliště se začala masivně budovat zejména v období normalizace.⁶ V období socialismu představovala sídliště bydlení pro sociálně diferenciovanou skladbu obyvatel, což přispělo k tomu, že se z nich na rozdíl od sídlišť západních nestala ghetta pro sociálně vyloučené. To pak mohlo v některých západních zemích přispět k rozvoji kriminality v metru.⁷ Po revoluci se i pražské metro stalo prostorem, který je vyhledáván jako krátkodobý úkryt lidmi bez domova. Tato problematika je další částí mozaiky, kterou metro představuje. Už dávno se nejedná o pouhý dopravní prostředek. Metro je součástí života ve městě a jako takové odráží výhody i úskalí s ním spojená.

Myšlenka na vybudování pražského metra se zrodila již na přelomu 19. a 20. století, kdy se vzorem mělo stát londýnské metro. Plány na výstavbu metra v Praze se v průběhu následujících dekád odsouvaly a měnily až do

³ STRÖM 1994, 6

⁴ Ibidem

⁵ Srov. ROLLOVÁ 2019, 127

⁶ KOUKALOVÁ 2016, 34

⁷ „Propojení znevýhodněného předměstí s centrem města novou trasou metra nebo prodloužení stávající linky nesmí ohrozit veřejnost v centrech měst. Otázka bezpečnosti se proto stala nejvyšší prioritou politiky veřejné dopravy.“ / „Linking an underprivileged suburb with a city center by a new metro line, or the extension of an existing line can thus compromise public in city centers. The safety issue has therefore become top priority in public transportation policy.“ STRÖM 1994, 6

šedesátých let dvacátého století, kdy se začalo s jeho realizací. [1] Většina za komunismu plánovaných stanic byla dokončena před rokem 1989, přesto stanice vzniklé po revoluci stále ještě vycházely z původního projektu z období socialismu. K slavnostnímu otevření prvního úseku metra došlo v roce 1974, tedy během doby upevňování prosovětského režimu instalovaného během okupace Československa započaté v srpnu 1968. Tato „stavba století“, jak byl projekt pražského metra označován, byla využita k sebeoslavě Strany. [2, 3] Skutečnost, že k výstavbě metra došlo až za socialismu, měla být dokladem toho, že až komunistický systém je schopen tento náročný a rozsáhlý projekt uskutečnit. Političtí činitelé si byli plně vědomi významu metra pro život ve městě. Tento moderní, rychlý a pro velkoměsto ideální dopravní prostředek neměl pouze zjednodušit pohyb obyvatel v metropoli, ale měl je i přesvědčit o jedinečném propojení technického, architektonického a estetického budovatelského úsilí socialismu. Ideologická rovina budování metra proto byla jeho neoddělitelnou součástí již od samého počátku.⁸

Finanční stránka a struktura komisí vybírajících umělce spoluvytvářely podobu umění ve veřejném prostoru. Jak tato opatření ovlivňovala či omezovala uměleckou originalitu výtvarníků pracujících na oficiálních zakázkách? Bylo možné v rámci normalizačních struktur prosadit do veřejného prostoru autorsky originální dílo? Pro zodpovězení těchto otázek stran uměleckého provozu ve veřejném prostoru v období 70. a 80. let musíme prozkoumat systémy, které umělce a jejich tvorbu ovlivňovaly.

⁸ GIBAS/PAUKNEROVÁ 2012, 43–64

2. Metro pod vlivem Moskvy

Metro jakožto zásadní městotvorný prvek bylo vždy ze své podstaty spojeno s politickými a tím pádem také ideologickými motivy ovlivňujícími jeho podobu. Přestože historie pražského metra, respektive podzemní dráhy spadá až do přelomu 19. a 20. století, pro účely této práce postačí, pokud se přesuneme na konec druhé světové války. Ze začátku bylo považováno téměř za samozřejmé navázat na plány z období první republiky. Brzy však odlišné složení vlády začalo ovlivňovat práci odborníků. V roce 1945 byla z popudu Ústředního národního výboru hl. m. Prahy (ÚNV) zřízena nová Plánovací komise, která měla za úkol vytvořit Směrný územní plán Prahy. V roce 1946 byla rovněž z popudu ÚNV ustanovena komise pro podzemní dráhu, ale i její složení reflektovalo politické rozložení sil. Dokončený Směrný územní plán Prahy byl předložen 28. října 1948, ale už o rok později Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) prohlásil, že plány na vybudování podzemní dráhy bude nutné odložit výhledově až do roku 1960. Práce na projektu metra však neustaly ani v 50. letech.⁹

Průběžně byly zpracovávány podklady i během šedesátých let, kdy došlo k zásadní změně v typu podzemní dopravy v Praze. V roce 1967 vyvrcholil tento spor rozhodnutím, že se ustoupí od původně plánované podpovrchové tramvaje ve prospěch vybudování samostatného metra, které bude oddělené od povrchové tramvajové dopravy.

„Před těmi padesáti lety nikdo netušil, že se vlastně začíná stavět metro. Ještě v březnu 1967, kdy se začala stavět první stanice nového systému, Hlavní nádraží, se stále stavěl systém podpovrchové tramvaje. Přesto to datum 7. ledna 1966 dnes zcela samozřejmě chápeme jako den, kdy se začalo stavět

⁹ KYLLAR 2004a, 15–66

i pražské metro,“ vzpomíná na počátky metra Pavel Fojtík, vedoucí archivu DPP.¹⁰ [4]

Tomuto rozhodnutí předcházelo usnesení vlády Československé socialistické republiky z 9. srpna 1967 k výsledkům sovětské expertízy dopravního systému v Praze. V tomto usnesení byla oceněna pomoc a závěry sovětské expertízy, které se měly do budoucna stát východiskem při upřesňování územního plánu a řešení systému metra v Praze. Zrušena byla všechna předchozí usnesení stran budování podzemní tramvajové sítě.¹¹ Původní záměr podpovrchové dopravy je dodnes dobře patrný na architektonickém řešení vestibulu stanice Muzeum.

Místo podpovrchové tramvaje se tedy začalo budovat skutečné metro a vzorem se mu stalo metro moskevské. Metra sovětského typu se nacházejí ve většině zemí bývalého východního bloku. Kromě technologické konstrukce a vozů bylo součástí tohoto typu metra také velkolepé pojetí jednotlivých stanic, jejichž ne vždy samozřejmou součástí byla také umělecká výzdoba. Prostorná nástupiště s obklady z liberecké žuly, diabasu a fylitu evokují dojem reprezentativních prostor a jsou na první pohled odlišná od dlaždicemi obložených koridorových chodeb a úzkých nástupišť v metrech „západního“ typu, jaké můžeme vidět například v Londýně či New Yorku.¹²

Projekt metra jakožto zdařilé ukázky česko-sovětské spolupráce často plnil stránky tištěných médií, jak mimo jiné dokládají články z *Rudého práva*, například *Společné dílo*, *Dny družby Praha–Moskva* či *Rozšíření sovětské účasti při budování metra*. [5] Sovětská účast byla zdůrazňována zejména v mainstreamových médiích, kdežto v odborných tiskovinách typu

¹⁰ FOJTÍK 2017

¹¹ KYLLAR 2004a, 15–66

¹² Metra v těchto městech patří vůbec k nejstarším vybudovaným systémům podzemní dopravy, situace, ve které vznikaly, je tedy naprosto odlišná.

Československý architekt či *Architektura ČSR* byla tato ideologická stránka přítomna pouze okrajově, byť s o to větší samozřejmostí.

Otevření prvního úseku pražského metra se odehrálo 9. května 1974, v přímé souvislosti s oslavami osvobození Československa sovětskou armádou. Slavnostní zahájení provozu se konalo v bohatě vyzdobeném depu stanici Kačerov za účasti členů strany a státu, v čele s generálním tajemníkem Ústředního výboru KSČ Gustávem Husákem. Přítomna byla i sovětská delegace vedená prvním náměstkem předsedy Rady ministrů SSSR Ivanem Vasiljevičem Archipovem. Zazněla československá i sovětská státní hymna a pražský primátor Zdeněk Zúška v projevu podtrhl účast sovětských odborníků, bez kterých by podle jeho slov nebylo otevření metra možné.¹³ Oslav se zúčastnila také široká veřejnost a v následujících týdnech Prahu navštívilo množství turistů z celého Československa, kteří si metro chtěli na vlastní oči prohlédnout.¹⁴

Jak z mediální prezentace, tak ze slavnosti doprovázející zahájení provozu metra lze vyčíst význam této události, která se tak snadno dala využít k propagandistickým účelům KSČ. Ideologie se však promítla nejen ve způsobu, jakým byly informace o metru prezentovány, ale i v jeho prostoru, kterým se denně pohybovaly a dodnes pohybují tisíce cestujících. Reflexe politické situace v prostředí metra je patrná hned na několika úrovních. Po technologické stránce to bylo především použití vozů ze SSSR, které bývá dodnes kritizováno, neboť se jednalo o jasné politické gesto, protože projekt trasy C počítal původně s využitím nově vyvíjených vozů ze závodů ČKD Tatra na Smíchově. Konkrétně vozů rychlodrážní jednotky R1. Na základě jasně politicky motivovaného doporučení Národního výboru hl. m. Prahy ze

¹³ HAVLOVÁ 2012

¹⁴ Popularita metra a zájem o něj se odráží nejen v dobovém tisku, ale také ve vzpomínkách pamětníků. Srov. Monika Trojanová: Mediální obraz pražského metra v dobovém tisku v období 1974-1990 (bakalářská práce) Fakulta sociálních věd Univerzity Karlovy, Praha 2001 a Pavel Fojtík: 30 let pražského metra, Praha 2004.

dne 24. března 1971 však došlo k rozhodnutí zakoupit sovětské vozy, což zastavilo další práce na vývoji vozů československých. [6]

„Teprve v současné době dochází k souzvuku architektury nástupištních prostorů stanic trati C s novými vozy M1 pražského metra. Jejich design svou elegancí a technickým vzhledem i celkovou úrovní vytváří kompoziční jednotu s prostředím, materiály a tvaroslovím stanic. Když vidíme, jak vypadal vůz R1 v roce 1971, je patrné, že jeho design by lépe ladil s charakterem stanic než vozy sovětské a že značně předběhl dobu. Byl by těž lehčí a energeticky úspornější. Tehdy se však argumentovalo spolehlivostí a bezpečností vyzkoušené techniky, která má původ ve vozech dvacátých let minulého století upravených pro moskevské metro ve třicátých letech,“ uvedl v roce 2004 bývalý hlavní architekt pražského metra Evžen Kyllar.¹⁵

Také dimenzování nově budovaného Nuselského mostu bylo založeno na nápravové tlaky tramvají, které jsou o třetinu nižší než tlaky metra. Přestože ČSSR v té době mohla vyrábět kvalitnější vlakové soupravy, z politicko-propagačních důvodů byly zvoleny vozy staršího typu dovážené ze Sovětského svazu, což bylo prezentováno jako vyjádření sovětské pomoci Československu.

Budování rozsáhlé sítě infrastruktury bývá využíváno v rámci politického marketingu za účelem politické reprezentace. Přemýšlet o metru bez akceptování této roviny je nemožné, stejně tak nelze odmyslet ideologický aspekt budování metra ve východním bloku v době po druhé světové válce. Pražské metro jako většina podzemních systémů ve východní Evropě bylo budováno podle moskevského vzoru a se sovětským knowhow. Sovětský svaz skrze podobné projekty dokazoval svou moc a vliv.

Plány na vybudování moskevského metra se datují na začátek 20. století. Přes různé varianty, mezi nimiž figurovala také možnost trolejbusové podzemní dráhy z roku 1911, se o metru reálně začalo uvažovat až ve 20.

¹⁵ KYLLAR 2004c, 74

letech a v roce 1931 započaly práce. První stanice byly otevřeny mezi lety 1935 a 1941 a vyznačují se velkou zdobností a ornamentalitou, jakož i rozsáhlými trojlodními nástupišti.

Asi nejznámější moskevskou stanicí je Komsomolskaja. Stanice byla otevřena v roce 1935 a její název byl odvozen od přilehlého náměstí. Ikonografie moskevského metra byla, shodně s pražským prostředím, odvozena od názvů stanic na základě ideového libreta. Stanice byla vytvořena na základě projektů Alexej Viktoroviče Ščuseva a dopracována po jeho smrti Viktorem Kokorinem. Výzdobě stanice dominují masivní lustry a štuková výzdoba, která evokuje ruskou palácovou architekturu 18. století. V mozaikách uvnitř štukových kartuší se nacházejí výjevy z dějin Ruska, respektive motivy na téma „*Sláva vítězným ruským zbraním*“. Obklady stanice jsou tvořeny z mramoru a žuly, což jsou materiály typické pro metro východního bloku, používané i v 70. a 80. letech.¹⁶

Stanice metra stavěné za vlády Josifa Vissarionoviče Stalina se vyznačují právě onou opulentní velkolepostí. K zásadní změně došlo po Stalinově smrti. Nejenže během následujících deseti let došlo k složitému odstraňování Stalinových portrétů z prostorů metra, ale zároveň měly být stanice, tvořené zejména během vlády Nikity Chruščova, méně okázalé, byť stále reprezentativní. Tyto stanice mají pak blíže k pražskému metru, byť i v nich je nadále patrná silnější ideologicky popisná rovina výzdoby. Specifikem moskevského metra ve vztahu k Československu je pak participace českých architektů a výtvarníků na stanici metra Pražská, a naopak výstavba stanice Moskevská (dnes Anděl) ruskými tvůrci. V roce 2020 se objevily v ruské armádní televizi Zvezda zprávy zmiňující možnost přejmenování moskevské stanice Pražská jako odvetu za odstranění sochy maršála Koněva z dejvického

¹⁶ RUDNĚVOVÁ 2015, 19, 46

parku v Praze.¹⁷ Tato událost dokládá, že i nadále je umění ve veřejném prostoru spojeno s reprezentativní funkcí a se soudobou interpretací historických narativů.¹⁸

Přestože pražské metro bylo napříč komunistickými masmédií, jakož i v samotném projektu a ikonografii výzdoby vybraných stanic prezentováno jako doklad československo-sovětského přátelství a spolupráce. Vliv a propaganda SSSR se projevila napříč všemi zeměmi, v nichž byla budována metra takzvaně moskevského typu. Nabízí se tedy možnost komparace s metrem pražským. Podíváme-li se například na sousední Polsko a metro ve Varšavě, nalezneme sice některé souvislosti, kupříkladu snahu o vybudování podzemní dráhy sahající k počátku dvacátého století, na rozdíl od Prahy byla však Varšava během druhé světové války zničena téměř z 90 procent. Potřeba obnovy města výrazně zkomplikovala plány hromadné dopravy. Sovětský vliv se promítl do celého urbanismu města, včetně výstavby širokých bulvárů, které umožňovaly lepší podmínky povrchové dopravy a částečně tak přispěly k odsunutí projektu podzemky. Plány na budování metra byly oživeny až v šedesátých letech a dále rozvíjeny v letech osmdesátých. Specifická ekonomická situace Polska i chyby v plánovací politice odsunuly výsledné otevření metra až do 90. let dvacátého století, což ovlivnilo i výtvarné pojetí tohoto prostoru.¹⁹

¹⁷<https://rmx.news/article/article/moscow-strikes-back-in-the-dispute-with-prague-considers-renaming-a-metro-station>, vyhledáno 24. 3. 2021 a <https://zpravy.aktualne.cz/zahranici/vime-kdo-muze-za-odstraneni-konevovy-sochy-jmena-vyjdou-naje/r~16fab2c862a11eab115ac1f6b220ee8/>, vyhledáno 24. 3. 2021

¹⁸ Specifickým případem, dokládajícím rozdělení světa během takzvané studené války, je berlínské metro. V roce 1961 došlo k rozdělení na západní a východní linky metra, spadající do příslušných států a sfér vlivu. Z některých stanic se staly tzv. ghoststations, stanice duchů – nevyužívané stanice v systému, který se stal podzemní hranicí mezi Východem a Západem. Po roce 1989 pak systémy U-Bahn i S-Bahn dopomohly ke znovu spojení města, a především jeho obyvatel. MERRILL 2015, 76–91

¹⁹ MACÍK 2018, 45

Pokud bychom chtěli pražské metro srovnávat s Budapeští, zjistíme, že i tam byla situace značně odlišná. Jednak podzemní dráha v Budapešti patří mezi vůbec nejstarší na světě. První stanice zde byly otevřeny již v roce 1896. Secesně zdobené stanice z této doby s litinovými sloupy nelze vhodně komparovat s metrem pražským, budovaným v sedmdesátých a osmdesátých letech dvacátého století. K dalšímu etapám výstavby došlo záhy po druhé světové válce od roku 1945 do roku 1963. Poslední etapa pak sahá od let šedesátých až do současnosti. Období, které by se časově překrývalo s pražským projektem, se odlišuje, neboť budapešťské metro, pokračovalo rozšiřováním historických linek. Metro pražské bylo stavbou na zelené louce. Radikální proměny na konci dvacátého století a ve století jednadvacátém pak dále komplikují adekvátní možnosti komparace s pražským prostředím.

V Bukurešti bylo metro plánováno již ve 30. letech 20. století, ale k jeho budování došlo rovněž až po druhé světové válce. Bukurešť mimo jiné kvůli specifické politické situaci nevyužila sovětského vlakového systému, ale ponechala si vozy vlastní výroby. Kvůli problémům s celkovou výstavbou metra a zvláštnostem terénu (pohyblivé písky), byl důraz kladen především na účelnost, a to i na úkor estetických kvalit či reprezentace formou výtvarného umění. První úsek metra byl uveden do provozu roku 1979.

Zvláštní místo mezi podzemními dráhami vybudovanými ve východním bloku ve srovnání s Prahou zaujímá metro v Minsku. Jedním z důvodů je časové období, v němž metro v hlavním městě Běloruska vznikalo. Plány se datují do 60. let, se stavbou se začalo v roce 1977 a k otevření metra došlo v roce 1984. Shodně s pražským metrem se i zde nacházejí výtvarné realizace v prostoru jednotlivých stanic. Minsk na rozdíl od Prahy patří mezi města, která byla po druhé světové válce značně poničena. Nedošlo zde k poválečné rekonstrukci, ale k nové výstavbě zahrnující rovněž budování širokých bulvárů. K otevření druhé linky metra, respektive některých stanic došlo až po pádu

Sovětského svazu. Nová linka metra byla oficiálně otevřena v roce 2020 jako rozšíření ke stávajícím trasám Moskovskaja a Avtozavodskaja.²⁰ Rozpad SSSR se však v Bělorusku neodrazil ani v názvech ani ve výzdobě stanic. Řada z nich nese pojmenování spojené s významnými představiteli sovětské politiky, válečnými veterány či dalšími osobnostmi komunistického režimu, což odpovídá specifické politické situaci v Bělorusku.

Příkladem takové stanice může být Plošča Lenina (Stanice Leninova) otevřená již roku 1984. Stanici dominují hned dvě výtvarná díla. Bronzový reliéf s Leninovou bustou v nadživotní velikosti s rozvlněnou drapérií v pozadí a sloup na nástupišti se světelnou kupolí sestavenou z mnohoúhelníků, který je ozdoben florálním motivem a centrálním symbolem kladiva a srpů. [7] Ani jedno z děl vzniklých za éry Sovětského svazu nebylo odstraněno. Protože je dnes prostor doplněn reklamními plochami a světelnými panely vytvářejí s původní výzdobou zvláštní kontrast.²¹ [8]

Stanice Frunzienskaja, otevřená roku 1990, byla pojmenována po Michailu Frunzem, vedoucím lidových milicí v Minsku a pozdějším prezidentu Minského sovětu. Ve stanici se jako ústřední dílo nalézá geometricky stylizovaná bronzová jezdecká socha Frunza se zbraní v ruce.²² [9] Místní stanice nebyly pojmenovávány pouze podle politiků a vojáků; jedna z nejvýraznějších stanic, co se týče výzdoby, nese jméno běloruského básníka Jakuba Kolase. I jeho osobnost a dílo však byly úzce spjaty s komunistickým režimem. Výzdoba stanice odráží Kolasovy básně jako *Naše vesnice, lidé a život na vesnici* či *Náš rodný kraj*. Na dekorativně pojatých pilířích, které nejsou srovnatelné s ničím, s čím se můžeme setkat v pražském metru, jsou motivy a reliéfy odrážející život na venkově. [10]

²⁰ LIUSHYTS 2008, 20

²¹ MAKAROV 2019

²² Ibidem

Apropriace lidové kultury komunistickou ideologií, jak ji vidíme na minském příkladu, je něco, s čím se sice v pražském metru nesetkáme, ale tento fenomén se po únoru 1948 hojně objevoval ve vizuální kultuře v Československu.

Stanice metra Akademija navuk, pojmenovaná podle blízké Akademie věd, je doplněna dekorativním obkladem stěn sestaveným do geometrizujících tvarů z 80. let. [11] Druhé dílo od V. Churila a S. Sokolova nalezneme nad eskalátory v podobě nízkého abstraktního reliéfu na betonových panelech spuštěných ze stropního podhledu.²³ [12] Výtvarné umění se stalo také nedílnou součástí nových stanic minského metra. Stanici Hrušaŭka, otevřenou v roce 2012, doplňuje masivní skulptura hrušky s větvemi stromu a menšími plody v pozadí. Název stanice jakož i její výzdoba odkazují k lokálnímu názvu vesnice, která se zde nacházela ještě na počátku 20. století a která byla obklopena hrušněmi.²⁴ Tento přístup odpovídá svou koncepcí přístupu uplatněnému před revolucí. Přestože se pád Sovětského svazu odrazil v řadě projektů metra těch zemí, které spadaly do jeho sféry vlivu, Běloruského metra jakoby se toto netýkalo. Výstavba tamějšího metra dále pokračovala beze změn podle starých plánů, což zřejmě souviselo s pomalou hospodářskou transformací této země a se specifickou politickou situací, která se nikdy nestala zcela demokratickou.

²³ <https://belarusfeed.com/minsk-metro-stations-history-design/>, vyhledáno: 26. 3. 2021

²⁴ Ibidem

3. Vztah ideologie a umění v pražském metru v době normalizace

3.1 Libreto pražského metra

Architektura umístěná pod zemí je závislá na povrchových strukturách, jejichž uspořádání a vývoj se v ní zákonitě odrážejí. Jde o neustálý dialog toho, co je nahoře, s tím, co je dole. Napříč světovými metropolemi najdeme odlišné přístupy, jak je tento vztah reprezentován vizuální kulturou prostředí metra. V Praze vycházel z jednotícího výtvarného generelu pro všechny linky, v němž byly jednotlivé etapy linek rozděleny do vlastních podkapitol.

Ideový námět výtvarné výzdoby a pojmenování stanic, které bylo klíčové pro výtvarná díla, předložil vedoucí odboru dopravy Národního výboru hlavního města Prahy (NVP). Materiál formuloval ideové, obsahové i funkční požadavky, které musela výtvarná díla splňovat. Předpokládalo se, že díla budou realizována na základě neanonymní výtvarné soutěže vybraných autorů, a to prostřednictvím Českého fondu výtvarných umění – DÍLO (ČFVU – DÍLO). Ideové náměty byly předtím schváleny Ministerstvem vnitra KSČ (MV KSČ). Výsledky soutěže byly následně projednány a schváleny Výtvarnou radou při Národním výboru hlavního města Prahy (VR NVP).²⁵

Z diskusí zaznamenaných z výboru rad NVP si lze udělat představu, co byla měřítko, jimiž byla soutěžní díla hodnocena. Je z nich zjevné, že při schvalování děl nehrála roli jen ideologická stránka věci, ale že byla velmi podstatná také otázka ceny. S tou často souvisel předpokládaný materiál nebo technika uměleckého díla. Zakázku tak mohl dostat ten výtvarník, který kromě návrhu byl schopen dílo také sám zhotovit, což samozřejmě neplatilo všude. Dalším podstatným hlediskem bylo, jak dílo celkově působí a je-li v souladu s okolím, kupříkladu jak bude dílo viditelné z širokého okolí, zda není vůči

²⁵ Archiv hlavního města Prahy (dále jen AHMP), Výtvarná rada Národního výboru hlavního města Prahy (dále jen VV NVP), 9. 7. 1974, inv. č. 25, kart. 1, 3, 22

svému okolí příliš malé nebo naopak příliš dominantní. Ve zmiňovaných diskusích se řešila i skutečnost, jak bude zamýšlený materiál vnímán kolemjdoucími apod.²⁶

Výtvarné rady NVP byly složeny jak z aktivních, tak i zasloužilých umělců a politických funkcionářů. Mezi ty prvé patřili zástupci ČFVU, architekti stanic a umělci, kteří se zúčastnili výtvarné soutěže. Na straně druhé tu byl náměstek primátora Josef Kilian, poslanec Federálního shromáždění a sochař Josef Malejovský, pedagog a umělec Arnošt Padrlík či autor řady kamenných mozaik ve veřejném prostoru Martin Sladký. Do soutěží zval ČFVU jak umělce, kteří byli již ideologicky osvědčení, tak i ty, jejichž volná tvorba byla z hlediska cenzurního aparátu problematická. Ať už šlo o bývalé členy rozpuštěného Svazu československých výtvarných umělců (SČSVU), jako byli Miloslav Chlupáč či Hugo Demartini, či rozpuštěných uměleckých skupin.²⁷ Ve veřejném prostoru se tak mohli překvapivě prosadit i umělci, kteří jinak na oficiálních výstavách prezentováni být neměli, jako byl Zdeněk Sýkora či Eva Kmentová. Byť právě návrh Evy Kmentové na stanici Gottwaldova (dnes Vyšehrad) nebyl nakonec z politických důvodů zrealizován. Výtvarná rada NVP svou činností také figurovala jako poradní aparát dbající na kvalitu celkového prostoru metra. Představa dogmaticky vystupujícího cenzurního dohledu by však v tomto případě byla mylná. Jednalo se častěji o drobné návrhy úprav soutěžních projektů nežli snahu o absolutistické prosazování vizuálního programu. Ovšem například v případě fontány na náměstí Jiřího

²⁶ Například v diskusi ohledně DBK v Praze zazněla poznámka, nebude-li toho betonu až moc, kterou musela obhajovat a vyvracet architektka Machoninová. Během stejné diskuse zazněla též připomínka k plánovanému malířskému dílu, které mělo být součástí snack-baru. Michálek: „*Já se přimlouvám, aby tam bylo malířské dílo, ten názor, který má takové poslání. Zvýšit estetiku vývoje bytové kultury. Dnešní perspektivy jsou poněkud jiné. Všecky malířské věci, které tam jsou, jsou poplatné momentálním názorům. Já myslím, že se to tam nehodí.*“ Na místo byly nakonec umístěny grafiky „*s lineární kompozicí v prudkém radostném pohybu*“ od Jiřího Mareše. AHMP, VV NVP, 5. 12. 1978, inv. č. 117, kart. 15, nepag.

²⁷ ROLLOVÁ 2019, 134–135

z Poděbrad bylo autorovi doporučeno nedekorovat fontánu reliéfy s výjevy ze života Jiřího z Poděbrad a nechat povrch hladký, z důvodů lepšího celkového efektu. Tento příklad ilustruje většinu zásahů VR NVP, v nichž šlo především o kvalitu provedení a celkového vyznění díla, nežli o intenzivní prosazování propagandistických motivů. V případě stanice Družby bylo zase dílo reflektující název stanice komisí odmítnuto ve prospěch dekorativně pojaté stěny na rozdíl o realisticky pojatého díla odrážejícího přímo název stanice. Dalších drobných zásahů bychom našli mnoho.

3.2 Vývoj financování umění ve veřejném prostoru v ČSSR

Budování a otevření pražského metra spadá do komplikovaného období normalizace. Systém umísťování uměleckých děl do veřejného prostoru se radikálně proměnil hned po druhé světové válce. Na rozdíl od 19. století a období první republiky, kdy byly pomníky, sochy a umělecká díla ve veřejném prostoru obecně financovány a iniciovány především zásluhou nejrůznějších spolků či jednotlivých mecenášů, po druhé světové válce získal monopol na umísťování uměleckých děl do veřejného prostoru stát. K tomuto faktu výrazně přispěl zákon z roku 1965 nařizující, aby jedno až čtyři procenta z celkového rozpočtu veřejných stavebních projektů šla na uměleckou výzdobu.²⁸ Z těchto důvodů se umění ve městském nebo vesnickém prostoru automaticky dostává pod dohled politické správy a je ovlivňováno dobovou ideologií KSČ. Umění, a zvláště to, které se objevuje jako součást veřejného prostoru, je však vždy ovlivněno dobovou politikou a je třeba odlišit různé vrstvy pronikání příslušné ideologie do výtvarného umění. Právě období normalizace je výjimečnou ukázkou toho, jak složitá a mnohvrstevnatá byla v tomto ohledu situace na naší umělecké scéně.

Počátky normalizace byly ještě ovlivněny tvůrčí energií uvolněných 60. let. Zájem nejen o masovou bytovou výstavbu, ale také estetické aspekty života

²⁸ POSPISZYL 2013, 414–431

v soukromém i veřejném prostoru se odrazily i v projevu prezidenta republiky Antonína Novotného, který přednesl v roce 1964 na II. sjezdu architektů ČSSR: „*Podceňovali jsme dříve fakt, že architektura působí na mysl člověka a že má vliv na lidské soužití, a naopak přeceňovali kvantitativní hlediska. Vezměme si naši bytovou výstavbu. Má jistě solidní standart, ale kvalitou provedení, mnohdy svou jednotvárností a nedokončeností v mnoha případech neodpovídá našim představám o socialistickém a tím méně o komunistickém životním prostředí.*“²⁹

Konstantními autoritami ovlivňujícími podobu umění ve veřejném prostoru jsou kapitál a objednavatel. Pokud je objednavatelem stát či státem financovaná instituce, je důležité zaměřit se na zákony, které nakládání s finančními prostředky v souvislosti s uměním a spoluprací s výtvarníky ošetřují. Z hlediska spolupráce mezi výtvarníky, architekty a státními organizacemi došlo v šedesátých letech k revolučním změnám, když byly stanoveny požadavky členů uměleckých svazů na důslednou spolupráci oborových organizací při začleňování výtvarného umění do architektury. Už v roce 1961 totiž Ministerstvo školství a kultury vydalo vyhlášku *O nákupu, zadávání a prodeji děl výtvarných umění a o některých jiných opatřeních v oboru výtvarných umění.*³⁰

Tato vyhláška upravovala zásady financování výtvarných realizací spojených s architekturou. Umění spojenému s architekturou byl udělen výjimečný status v rámci státních nákupů a financování výtvarných děl.³¹ Větší částku si „zasloužila“ ta díla, která měla významnější společenský impakt. Po

²⁹ NOVOTNÝ 1964, 375–379

³⁰ Vyhláška ministerstva školství a kultury č. 149/1961 Sb. O nákupu, zadávání a prodeji děl výtvarného umění a o některých jiných opatřeních v oboru výtvarných umění. In: Sběrka zákonů. 27. 12. 1961, 603–607

³¹ „*Socialistické organizace zabývající se nákupem a prodejem děl výtvarných umění – s výjimkou speciálních prodejen státní distribuční sítě obchodu klenoty, hodinami a starožitnostmi – mohou prodávat nebo přijímat do komise jen ta díla výtvarných umění žijících autorů, s výjimkou děl architektonických, která jim dodají fondy.*“ Ibidem, 603

schválení plánů a rozpočtů měly organizace oznámit své požadavky na umělecká díla, a to jak na díla hotová, tak i na díla, která teprve měla být vytvořena, příslušnému krajskému sekretariátu Fondu. Ústředí fondů v Praze nebo Bratislavě mělo povinnost ohlásit své podmínky vždy, když se jednalo „o dílo širšího společenského dosahu vyžadující si větších finančních nákladů. Např. do společenských a veřejných interiérů, do pracovních prostředí, do interiérů výrobních, nemocničních, léčebných, tělocvičných a rekreačních objektů, do nemocnic, sanatorií, na stadióny, do ubytovacích podniků, na prostranství komplexu budov v sídlišti, závodu apod., jako součást architektury, jako odměny a ceny v různých soutěžích apod. Zároveň sdělí pro informaci částku, kterou na nákup těchto děl plánují.“³²

Zákonem byly upraveny též struktury organizací, které o financování a výběru děl rozhodovaly. Úkolem uměleckých komisí bylo podávat organizacím, při nichž byly zřízeny, ideové a zároveň umělecké hodnocení předkládaných výtvarných děl, a to včetně posuzování honorářů za tato díla. U výtvarných děl, jejichž konečnou realizaci a technické práce prováděly výrobní nebo řemeslné podniky (například monumentální plastiky, reliéfy, mozaiky, vitráže, díla užitého umění apod.), měly umělecké komise dozorovat postup prací až do konečné realizace a umístění díla do předem určeného prostoru. Tento dohled ze strany komisí však nezmenšoval zodpovědnost umělce za finální realizaci díla. Zároveň bylo úkolem komisí podávat řemeslným a výrobním podnikům a organizacím iniciativní návrhy a podněty.³³

³² Ibidem

³³ Zásady pro umělecké komise ustanovené vyhláškou Ministerstva školství a kultury byly následující: 1. Vysoká ideová a umělecká kritéria hodnocení při nákupu, prodeji a zadávání děl výtvarných umění, určených ke společenskému uplatnění na všech úsecích hospodářského a kulturního života nebo k reprodukci ve výrobě, zajišťují umělecké komise. 2. Umělecká komise zřízená při jedné organizaci může být činná i pro organizaci jinou. 3. Umělecké komise jsou složeny ze zástupců organizací, při nichž jsou zřízeny, nebo pro kterou jsou činné, ze zástupců Svazu čs. výtvarných umělců, popř. podle povahy úkolů též ze zástupců Svazu architektů ČSSR (dále jen „Svazy“) a jiných uměleckých institucí, a dále ze zástupců příslušných orgánů KSČ, ROH, popř. ČSM. 4. Umělecké komise jako posudkové a poradní

Jiným vlivným dokumentem, který reguloval vztah státu k veřejnému umění bylo *Usnesení vlády československé socialistické republiky ze dne 28. července 1965 č. 355 o řešení otázek uplatnění výtvarného umění v investiční výstavbě*. Představovalo další významný krok v úpravách pravidel, požadavků a nákladů spojených s uměním ve veřejném prostoru: „*Výtvarná díla tvořící součást architektonického řešení staveb a veřejných prostranství rozmnožují a posilují svými uměleckými hodnotami ideově emocionální působení architektonických celků a přispívají tak k prohlubování ideově estetické výchovy lidu a ke zvyšování kulturní úrovně jeho životního prostředí. Pro zvýšení společenského účinku architektury a výtvarného umění v jejich celistvosti, k zajištění trvalé spolupráce investorů, architektů projektantů a výtvarných umělců v celém procesu přípravy a realizace staveb a v zájmu účelného využívání finančních prostředků na výtvarná díla tvořící organickou součást architektonických celků, schvaluje vláda tyto zásady.*“³⁴

Usnesení tedy proklamovalo didaktickou, respektive ideologickou roli umění ve veřejném prostoru. Kromě společenské role, kterou mělo výtvarné umění vytvářet, zde byla znovu zdůrazněna nutnost symbiózy architektonického a výtvarného řešení. Upravena byla též pravidla definující, kteří umělci mohou takováto díla vytvářet. Volba umělců byla oficiálně

orgány organizací může v součinnosti se Svazy zřídit a jejich členy jmenovat zpravidla na dobu jednoho roku, popř. na dobu trvání úkolu komise, na návrh organizací uvedených v odstavci 3 a příslušných orgánů KSČ, ROH, popř. ČSM: a) příslušný ústřední úřad u uměleckých komisí při ústředních organizacích a orgánech, b) příslušný národní výbor u uměleckých komisí při národních výborech, u uměleckých komisí při organizacích v oboru působnosti národních výborů ten národní výbor, který organizaci řídí, c) u uměleckých komisí ve výrobních oborech vedoucí organizace, při níž komise pracuje. 5. Počet členů uměleckých komisí stanoví podle povahy úkolů organizace, která členy jmenuje; k zajištění odbornosti komise mají zástupci Svazů tvořit polovinu členů komise. Komise může mít též potřebný počet náhradníků. 6. Předsedu umělecké komise volí komise zpravidla ze zástupců Svazů. Komise si volí též místopředsedu. § 6 vyhláška ministerstva školství a kultury č. 149/1961 Sb., o nákupu, zadávání a prodeji děl výtvarného umění a o některých jiných opatřeních v oboru výtvarných umění. Ibidem, 603–607

³⁴ Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 28. července 1965 č. 355 o řešení uplatnění výtvarného umění v investiční výstavbě, originál uložen v Národním archivu ČR (dále jen NA).

ponechána v kompetenci odpovědných projektantů – autorů architektonického konceptu: „*V tomto smyslu se na výběru autorů výtvarných děl, tvořících součást architektonického řešení staveb, dohodne autor projektu podle významu děl a nákladů na výstavbu s uměleckými komisemi Fondu výtvarných umění nebo přímo s orgány Svazu čs. výtvarných umělců (Svazu slovenských výtvarných umělců), nebo požádá o výběr formou soutěže.*“³⁵

Vedle přímého výběru architektem – po samostatné úvaze či po konzultaci s komisí Fondu výtvarných umění – byla jednou z možností výběru autora výtvarných realizací také umělecká soutěž. Pravidla byla tedy nastavena relativně liberálně, jak dokládá množství pravomocí kladených do rukou samotného architekta, který de facto přebíral hlavní zodpovědnost za celkové estetické ztvárnění projektu. Jeho činnost nicméně byla dozorována dalšími komisemi, které měly v praxi více poradní charakter nežli autoritářský vliv.

Komise pro výstavbu krajských národních výborů a Komise u útvarů hlavních architektů při své činnosti měly převzít kontrolu nad dodržováním zásad při stavebních realizacích prováděných na území příslušného kraje. Obě zmíněné komise měly zároveň spolupracovat se zástupci Svazu čs. výtvarných umělců (SČVU) a Svazu architektů ČSSR (SČA) a jimi vytvořených poradních sborů. Tyto poradní sbory se měly zaměřit na „vhodnost a přiměřenost“ výtvarných děl tvořících součást architektonického řešení. Toto nařízení je výmluvnou ukázkou toho, že důraz byl kladen spíše na kontrolu vynaložených finančních prostředků nežli omezení z hlediska formy či obsahu. Můžeme polemizovat, zda vágní termín „vhodnost“ odkazuje právě k této stránce výtvarných realizací, nicméně další zásady celkem čtrnáctibodového usnesení dokládají, že pojem „vhodnosti a přiměřenosti“ se vztahoval především na přiměřenost vynaložených financí vzhledem k významu stavby či konkrétního místa, kde mělo být výtvarné dílo umístěno. Čím exponovanější lokace a čím

³⁵ Ibidem

významnější funkce budovy byla, tím vyšší finanční prostředky na její výzdobu byly alokovány.

Dříve zmiňovaná vyhláška Ministerstva školství a kultury č. 149/1961 Sb., o nákupu, zadávání a prodeji děl výtvarného umění, ukládala SČVU, SČA a SSA povinnost založit specializované poradní sbory, o nichž už byla řeč, pro konzultování otázek výtvarné výzdoby související s architekturou. To vedlo ke vzniku Komise pro výtvarné dílo v architektuře. V praxi všechna tato pravidla vedla k tomu, že architekt po dohodě s investorem (kterým byl zejména stát či státem vlastněný podnik) oslovil výtvarného umělce ke zhotovení díla. Model tohoto díla byl pak prezentován umělecké komisi ČFVU. Před koncem roku 1966 vydala Státní komise pro techniku prováděcí pokyny na výpočet celkového investičního nákladu na výtvarné umění.

Tento vztah byl dán rovnicí $IN_{vu} = IN_{st} \times s \% \times K1 \times K2$, kde došlo k pronásobení investičního nákladu na výstavbu, základní procentní sazby na výtvarné umění (podle výše investice 0,6 až 4,2 procenta) a dvou koeficientů: společenského významu místa (od málo exponovaného po velmi významné)³⁶ a druhu stavby (koeficient společenské a architektonické náročnosti stavby).³⁷ Tato rovnice upravovala procento z celkové investice věnované na výtvarné realizace de facto tak, že čím vyšší částka na celou stavbu, tím nižší procento z ní půjde na výtvarné umění. Tento podíl určovala tabulka v Příloze č. 2 prováděcích pokynů.³⁸

³⁶ Koeficient společenského významu místa byl stanoven na základě podkladů z územních plánů. Koeficient společenského významu místa byl stanoven podle kulturních, historických a výtvarných kritérií následovně: 1. Místní význam: a) málo exponované místo $K1 = 0,1-1,0$, b) exponované místo $K2 = 1,0-1,25$. 2. Vyšší význam místní: a) méně exponované místo $K1 = 1,25-1,5$, b) exponované místo $K1 = 1,5-1,75$, c) zvláště významné místo $K1 = 2,00$. 3. Celostátní významné exponované místo $K1 = 2,25$ a za 4. Zvláště významné místo $K2 = 2,5$. KAROUS 2019, 68

³⁷ KOŘÍNKOVÁ 2013, 454–456

³⁸ „Koeficient společenského významu stavby se pohyboval v rozmezí 0 chaty, rodinné domky, lesní a polní cesty, boxové garáže, kolektory) až 1,75 (kulturní středisko pro zahraničí, divadla a koncertní sítě, veletržní pavilony).” Ibidem, 456

Pokud by se zdálo, že takto formulovaná pravidla měla pouze omezovat „přemrštěné“ požadavky architektů a výtvarníků, zjistíme, že tomu mohlo být i naopak a dávat zpětnou vazbu třeba při hrozícím podfinancování navrhovaných projektů. Příkladem může být sochařská tvorba, která vznikla jako součást sídliště Nový Barrandov. V prostoru nově budovaného sídliště se původně mělo nacházet šestnáct výtvarných děl jako součást veřejného prostranství. Sochy, kašny a obelisky měly volně vyprávět o světě filmu. Počet plastik umístěných na veřejná prostranství sídliště nakonec představoval kompromis. Architekti vytvořili celkem čtyři návrhy výtvarného generelu, z nichž v prvním bylo soch daleko více. Výtvarná rada NVP upozornila, že s navrhovaným rozpočtem jsou finance na jednotlivá umělecká díla příliš nízké. Za takovou částku by nebylo možné sochy pořídit, což následně uznali oba architekti a souhlasili se snížením počtu zamýšlených děl. VR NVP neschválila ani první tematickou koncepci. Architekti sídliště Zdeněk Hözel a Jan Kerel měli původně jen velmi obecnou představu o námětech plastik (například motiv herce). Podle výtvarné rady NVP měla mít díla konkrétnější tematické zaměření. Rada doporučovala, aby se sochy silněji vztahovaly k místu, kde se nacházejí, což se u těch realizovaných podařilo dodržet.³⁹

Nad rozdělováním finančních prostředků měl hlavní dohled architekt, který musel plánovaná díla a sumy vynaložené na jejich realizaci předkládat spolu s projektovou dokumentací. Usnesení dále upozorňuje, že nedodržení povinnosti stanovené částky na výtvarná díla představovalo zásadní překážku při schvalování projektové dokumentace. Text usnesení však neuvádí, jakým způsobem bylo sankcionováno nedodržení schválených plánů či překročení určené částky v průběhu realizace.⁴⁰

³⁹ ŠEVČÍK/ŠEVČÍKOVÁ 1988, 5

⁴⁰ Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 28. července 1965 č. 355, o řešení uplatnění výtvarného umění v investiční výstavbě, originál uložen v NA.

Na architekttech tedy ležela velká odpovědnost nejen, co se týče financí, ale také estetického vyznění projektu. Jak bylo zmíněno, architektonické řešení stanic bylo ovlivněno moskevským pojetím metra a zdejšími architektům se podařilo vytvořit velice kvalitní, reprezentativní a originálně pojaté prostory. Situace je poněkud složitější, budeme-li posuzovat pouze umělecká díla, která vznikla v rámci projektu budování pražského metra. Výtvarné realizace měly i svá formální omezení.

V roce 1974 bylo rozhodnuto, že při umělecké výzdobě metra v Praze budou dodržovány tři zásady. „(A) V nástupištních prostorách stanic nebudou umístována výtvarná díla. Z důvodů bezpečnostních v tomto prostoru je umístěn pouze informační systém ve formě světelných tabulí (...) a název stanice. (B) Na nástupištích i v příchozím středním tunelu převažuje provozní charakter, který nevytváří vhodné podmínky pro umístění výtvarných děl. (C) Výtvarné řešení bude uplatněno v prostorách vestibulů nebo veřejných pasáží, pokud poskytují vhodný klidný prostor. Výtvarné dílo jest možné umístit v uliční úrovni při východech ze stanice v případě, že se v podzemní části stanice nenajde vhodné místo pro plné uplatnění uměleckého díla.“⁴¹

3.3 Ideologie a umělecká výzdoba v pražském metru

Před umělce, kteří se podíleli na výzdobě pražského metra, kladla tato zakázka řadu omezení. Formální limity, které umělcům nastavilo specifické prostředí metra, daly možnost využití výtvarných prostředků, které právě ve spojení s architekturou nabývají nejsilnějšího účinku. Užité design a umělecká díla se v mnoha stanicích projevily ve velmi vysoké kvalitě, jak dokládají díla Stanislava Libenského a Jarmily Brychtové či Zdeňka Sýkory. Zároveň se vedle těchto děl v metru objevila řada realizací, které splnily zadané požadavky

⁴¹GIBAS/PAUKNEROVÁ 2012, 43–64

dekorativnosti a reprezentativnosti, aniž by se vládnoucímu režimu přímo podbízela.

Funkčnost prostoru podzemní dráhy a jeho primární, utilitární využití ovlivnilo formu uměleckých děl, která se v prostoru metra nacházejí. Specifické limity prostředí metra se promítly jak do jejich formální podoby, tak do využití často opomíjených výtvarných prostředků a materiálů. Byly to například keramické obklady, kovové materiály, monumentální mozaiky, originální osvětlovací prvky nebo sklo.

Sklářská výroba, která se v metru uplatnila ve vrcholné formě, byla během minulého režimu považována za „apolitický“ výtvarný obor a zdaleka nepodléhala tak přísnému dohledu jako třeba figurální plastika. Umělci pracující s tímto materiálem tak mohli zakázku stran metra zpracovat velmi svobodně, a to i díky vysokým finančním prostředkům, které byly do tohoto projektu investovány. Dokladem takového díla je například dekorativní stěna z taveného skla od Stanislava Libenského a Jaroslavy Brychtové. Tato slavná a úspěšná umělecká dvojice vytvořila monumentální abstraktně pojatý skleněný objekt nazvaný *Kontakty* pro stanici Národní třída, kam bylo dílo umístěno v roce 1987.⁴² [13] Toto dnes již odstraněné dílo popisuje Pavel Karous jako pomyslné setkání v uzlu městské veřejné dopravy, kdy dva hranoly o trojúhelníkové základně, jeden vedený vně a druhý uvnitř stanice, v místě průniku vytvářejí dojem rotující krychle.⁴³ Skleněná stěna dokázala čistou a úspornou formou zachytit dynamický charakter podzemní dopravy a zároveň ladila s architektonickým pojednáním vestibulu. *Kontakty* byly odstraněny z vestibulu linky B po úpravách spojených s budováním obchodního centra.

⁴² Návrh *Kontaktů* pochází z roku 1984. KAROUS 2013b, 362–413, 407

⁴³ KAROUS 2017

Jaroslava Brychtová na své náklady financovala jeho záchranu a o dílo později projevil zájem Gafesčjanovo centrum umění v arménském Jerevanu.⁴⁴

Pro stanici Národní třída vzniklo další dílo jako součást úpravy vnějšího prostoru v blízkosti vstupu do metra. Sochař a sklářský výtvarník Pavel Trnka vytvořil deset metrů vysokou skleněnou fontánu. Architekt Zbyněk Kabelík provedl úpravu atria, včetně organicky zapojeného kaskádovitého bazénu spjatého s fontánou, která měla podobu vertikálního kvádrů se šikmo skosenou střední částí. Rám fontány byl tvořen ocelovými válci, které svíraly skleněné bloky. Tryskání vody uvnitř skleněné plastiky bylo propojeno s proměnlivým barevným osvětlením. [14] Díky pohybu vody se dílo stalo světelně kinetickou plastikou, která byla v roce 2009 v souvislosti s výstavbou OC Quadrio odstraněna a v roce 2014 nahrazena kinetickou plastikou Hlava Franze Kafky od Davida Černého. Uváděná cena za toto dílo je 30 milionů korun, což je mnohonásobně vyšší částka, než za jakou by bylo možné rekultivovat prostor atria včetně opravy díla Pavla Trnky.⁴⁵

Další příklad výjimečné práce se sklem v prostoru pražského metra se nacházel ve stanici Náměstí Republiky. Vedle barevné mozaiky od Jana Grimma z roku 1985 stanici dotvářela skleněná plastika od Václava Ciglera ze stejného roku. Ideovým záměrem stanice bylo připomenout vznik společného státu Čechů a Slováků a konstituci československého socialistického státu.⁴⁶ Jedná se o jeden z mála momentů, kdy byla v prostoru pražského metra

⁴⁴ Ibidem Pavel Karous v článku Život a doba sklářské umělkyně Jaroslavy Brychtové na portálu Novinky.cz (29. 4. 2020) uvedl, že se dílo Kontakty nachází v Muzeu v Železném Brodě. Komunikace autorky s Městským muzeem v Železném Brodě tuto informaci vyvrací. Dílo je zřejmě v majetku rodiny.

⁴⁵ Výtvarné dílo financovala realitní skupina CPI Property Group, která financovala projekt obchodního centra. Webové stránky OC Quadrio, mají sekci věnovanou Hlavě Franze Kafky. Tato sekce kvantifikuje dílo na jednotlivé veličiny – hmotnost, výška, ale také kolik hodin zabrala montáž, množství technických výkresů či objem Gb 3D modelu. O autorovi ani o díle samotném se zde neuvádí nic, stejně tak o odstraněné fontáně. <https://www.quadrio.cz/socha-franze-kafky>, vyhledáno 3.2.2022.

⁴⁶ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982, 131

připomenuta také historie Slováků. To zřejmě souviselo s dlouhodobým plánem na vybudování podzemní dráhy v Bratislavě, kde lze předpokládat, že by se objevila reflexe slovenské historie a kultury ve výtvarném generelu.

Původně měla být ve stanici vytvořena skleněná reliéfně formovaná stěna, organicky zakomponovaná do západní stěny pasáže u západního vestibulu. Zadání bylo přesto dosti volné, Hlavním požadavkem byla spolupráce architektů a výtvarníka, což je typické pro celý projekt metra. Václav Cigler vytvořil pro stanici tři stély z vrstveného tabulového skla, které pracovaly s efektem lomu světelných paprsků. Cestující na eskalátorech tak mohli při pohledu na stély spatřit měnící se barevné efekty evokující trikolóru. [15] Při rekonstrukci Palladia a s tím spojených změn ve vestibulu stanice byly stély odstraněny z veřejného prostoru a umístěny v kancelářských prostorách obchodního komplexu.⁴⁷

Na opačné straně pak stojí díla, která jsou prvoplánově angažovaná. Ideologická rovina vyzdvihující metro jako ukázkou zdařilé spolupráce se sovětským svazem se promítla i v některých výtvarných dílech. Zejména v laických médiích bylo soustavně zdůrazňováno, že pomoc ze strany Sovětského svazu, zahrnující letité zkušenosti Rusů s budováním a provozem metra, jsou klíčové prvky pro úspěšné realizování tohoto rozsáhlého projektu v Praze. Po výtvarné stránce se tento projekt československo-sovětské spolupráce nejvýrazněji naplnil ve stanicích Moskevská (dnes Anděl) v Praze a ve stanici Pražská v moskevském metru.

Pokud bychom měli zmínit stanici, v níž se ideologický záměr propsal nejsilněji, byla by to právě stanice Pražská v Moskvě. Mezivládní dohoda o prohlubování hospodářské a technické spolupráce mezi ČSSR a SSSR byla uzavřena v dubnu 1982. Moskevský Metrogiprotrans vyprojektoval stanici

⁴⁷ Autor sám provedl přizpůsobení díla novému umístění. <https://www.palladiumpraha.cz/umeni/>, vyhledáno 3. 3. 2017

Moskevská na I. úseku linky metra B v Praze a pražský Metroprojekt navrhl a vyprojektoval stanici Pražská na serpuchovské lince v Moskvě. Realizaci provedl Metrostav ve spolupráci s českými výtvarníky. Stěžejní myšlenkou bylo vytvořit v Praze typicky moskevskou stanici a naopak.

Stanice Pražská byla umístěna v blízkosti křižovatek Kirovogradská a Krasnovo Majaka. Lokalita byla spjata s Prahou, respektive s Československem i blízkostí obchodního domu Praga, který nabízel československé výrobky, a Česko-slovenského obchodně technického střediska. Po architektonické stránce měla stanice respektovat zavedené postupy pražského metra. Konstruktivně se toto projevilo důslednou prefabrikací, suchou montáží a zejména použitými obklady. Ty tvořila rezná a glazovaná keramika, bronzově zbarvené tombakové obklady na sloupech a bíle lakované plechové podhledy se zapuštěnými svítidly.

Co se týče výtvarných děl, ta měla „symbolizovat mírový život, pražské dominanty historické i současné, optimistickou budoucnost a přátelství národů ČSSR a SSSR“. Sousoší Spolupráce a přátelství od tehdejšího rektora AVU Jana Hány představuje konvenčně pojatou figurální dvojici kosmonautů – československého a sovětského. [16] Kamenná plastika může snadno evokovat sousoší s obdobným námětem z pražské stanice Kosmonautů (Háje) od Jana Bartoše. [17] Bartoš na stanici také spolupracoval, a to bronzovým sousoším Budoucnost Prahy situované v západní dvoraně. Hánovo sousoší vyznívá ve srovnání s Bartošovou pražskou realizací daleko monumentálněji, a to zejména díky mohutnému podstavci s básnickými epigrafy na téma mírového soužití. Toto vyznění bylo ještě umocněno úpravou okolí stanice od Evžena Kyllara, která dílo vyzdvihovala jako jasnou prostorovou dominantu, přestože u východního pavilonu byl umístěn větrací objekt modelovaný prostupováním masivních krychlí.

Ve vnitřním prostoru jižního vestibulu byl umístěn keramický reliéf od Lubomíra Šilara s motivem pražského panoramatu. Zřejmě nejzajímavější výtvarné dílo pro stanici vytvořil Stanislav Libenský. [18] Jednalo se o plasticky pojatou stěnu z taveného a broušeného skla s motivem holubice, která však byla pojata v dynamicky stylizovaném tvaru. Dílo mělo odkazovat k historickému i dobovému úspěchu českého sklářství a využilo tak toto médium k propagaci specifického odvětví českého umělecko-průmyslového odvětví. Tento rys byl ve stanici ještě podtržen použitím stěn kiosků nacházejících se v hlavní pasáži vestibulu k propagaci Československa. V době otevření stanice zde byla umístěna výstava o pražském metru.

Existence stanice Pražská v Moskvě a stanice Moskevská v Praze podtrhuje a dokresluje, jak silně se snažila reprezentace obou komunistických států demonstrovat jejich vzájemné sepjetí a jak dobře k tomu posloužil prostor veřejné dopravy. „*Hlavní význam spolupráce na architektonickém ztvárnění stanic metra v Praze a v Moskvě však spočívá ve skutečné výměně zkušeností přímo na stavbě, v prohloubení a rozvoji hospodářské a technické spolupráce mezi našimi zeměmi, v utužení a rozšíření přátelských vztahů mezi našimi národy a přímo mezi lidmi, nejen při budování metra, ale ve všech oblastech vědy, kultury a techniky.*“⁴⁸ [19]

Vizuálně nejsilnější uměleckou realizací pražského metra zřejmě není plastika ani mozaiková stěna, ale jeho charakteristický minimalistický design, který si s ním jeho uživatelé spojují nejvíce. Metron font používaný v rámci orientačního systému metra a doprovodné piktogramy vytvořil Jiří Rathouský.⁴⁹ Ten stojí také za základním barevným kódem tras – tmavě zelená

⁴⁸ KYLLAR 1986a, 222–224

⁴⁹ Jiří Rathouský pracoval na informačním systému pražského metra v letech 1969 až 1985. Když v roce 1985 vypsal dopravní podnik soutěž na tzv. prohloubený informační systém pražského metra, do soutěže byli přizváni jen Milan Míšek, Jan Solpera a Rostislav Vaněk. Rathouský byl k projektu přizván až dodatečně na přímmluvu hlavního architekta metra Evžena Kyllara. Soutěž vyhrál Rostislav Vaněk. Jednotlivé vize Rathouského a Vaňka se lišily.

pro trasu A, žlutá pro trasu B, červená pro trasu C a modrá pro neuskutečňenou trasu D.⁵⁰ Tento grafik a výtvarník spolupracoval s Jaroslavem Otrubou na barevném provedení obkladů linky A. Konvexní a konkávní čočky na čtvercových hliníkových panelech tlumí hluk tříštěním zvukových vln. [20] Přestože nebyly použity ve všech stanicích, staly se vizuální značkou celého metra. Rathouský navrhl jak barevnost v odstínech zlaté, zlatavé champagne, zelenkavě zlaté a zlato-bronzové, které měly odkazovat k výjimečnosti prostředí spojující historické centrum Prahy, ale stal se také autorem individualizovaného barevného řešení jednotlivých stanic, zelenomodré pro stanici Jiřího z Poděbrad, zelené pro stanici Malostranská, červené na Stanici Staroměstská atd.⁵¹ Na konečné stanici Leninova (Dejvická) se pak všechny použité barvy objevily na svislých pruzích obkladů.

3.4 Přejmenované stanice

Po Sametové revoluci v roce 1989 došlo v rámci první vlny vypořádávání se s minulostí k přejmenování právě těch stanic, jejichž výtvarná výzdoba byla nejsilněji spjata s osobnostmi či událostmi, kterým bývalý režim přikládal ideový význam. Přejmenování stanic nezbytně neznamenal změnu jejich výtvarného řešení, stejně jako odstraňování uměleckých děl z prostoru vestibulů a stanic pražského metra není primárně podmíněno jejich ideologickou zátěží.

To jen dokládá, jak velký symbolický význam volba stanice má. Není divu, že ti, kdo o názvech stanic rozhodovali za komunistického režimu, jim věnovali náležitou péči. Pojmenování stanic mělo klíčový vliv na dojem, jakým

Rathouského práce byla založena na národním charakteru celého vizuálního systému. Přál si, aby už na letišti cestující věděli, že jsou v Čechách a v metru, že se nacházejí v Praze. Oproti tomu Vaněk přišel s návrhem na nadnárodní a neutrálnější systém. PAVELKOVÁ 2013, 29

⁵⁰ Ibidem, 18

⁵¹ Libreto se zabývalo pouze univerzální barevností v odstínech zlato bronzové, použitých na lince A, jakožto trase spojující historické jádro Prahy. Jednotlivá barevnost stanic, respektive její význam působí někdy jako arbitrárně přiřazený obsah. Náměstí Míru – modrá – mír, Flora – Vinohrady – vínová atd.

mělo metro na cestující působit. V podkladech ke vzniku metra z roku 1971 *Architektonická tvorba stanic metra – Metro nový fenomén města*, stojí zmínka o vytváření názvu stanic, které neměly být příliš dlouhé a složité, ale naopak snadno zapamatovatelné, tak, aby měly možnost zlidovět.⁵² Pro ideové libreto pražského metra bylo pojmenování jednotlivých stanic výchozí inspirací pro jejich výtvarné řešení. Řada stanic, která svým názvem jakož i celým výtvarným libretem měla oslavovat život v reálném socialismu, a proto se svými tématy obracela do nedávné minulosti. Stanice jako Leninova, Fučíkova či Primátora Vacka měly připomínat osobnosti spojené s komunistickou ideologií.

V roce 1990 sice došlo k přejmenování stanic, jejichž názvy byly považovány za ideologicky zatížené, ale jak naložit s díly, která je dotvářejí, si polistopadová politická reprezentace dodnes neví rady. Kupříkladu bronzový reliéf nacházející se ve stanici Dejvická (dříve Leninova) zachycuje portrét tohoto čelního představitele bolševické revoluce spolu s heslem Vladimíra Majakovského: „*Lenin teď víc než dříve žije a bude žít, jsa našim vědomím silou a zbraní.*“ [21] Přestože stanice byla přejmenována, plastika v ní zůstala, pouze byla překryta trafikovým stánkem. [22] Další dílo stanice – mozaiku s plameny revoluce pak pohltil stánek s občerstvením, jehož je teď ve svém viditelném fragmentu součástí. Ve stanici Hradčanská se dodnes nachází reliéf jako součást kamenné stěny vestibulu se znakem českého lva a nápisem: „*Veškerá moc v ČSSR patří pracujícímu lidu.*“

Paradoxem výzdoby metra v období normalizace to, že autoři, jejichž volná tvorba byla pro komunistický režim přinejmenším problematická, ne-li zcela nepřijatelná, měli možnost uplatnit se ve veřejném prostoru stejnou měrou jako umělci politicky angažovaní. Dokladem je například plasticky tvarovaná stěna stanice Vyšehrad od Stanislava Kolíbala nebo práce Václava Ciglera ve

⁵² RATHOUSKÝ/TUČNÝ 1971, 12

stanicích Národní třída a Náměstí Míru. Bohužel jsou to právě tato díla, která z prostoru metra mizí nejrychleji.

Pronikání politické ideologie do umění v metru je nejpatrnější právě ve stanicích, jež byly po roce 1989 přejmenovány. Jsou to stanice Sokolovská (Florenc), Gottwaldova (Vyšehrad), Mládežnická (Pankrác), Primátora Vacka (Roztyly), Budovatelů (Chodov), Družby (Opatov), Kosmonautů (Háje), Fučíkova (Nádraží Holešovice), Leninova (Dejvická), Moskevská (Anděl), Švermova (Jinonice) a Dukelská (Nové Butovice). Projektový název stanice Hradčanská byl původně Obránců míru, což se promítlo do její výtvarné podoby bez ohledu na konečnou verzi pojmenování.

3.4.1 Stanice Moskevská (Anděl)

Stanice Moskevská byla otevřena v roce 1985 na místě několika zbouraných domů. Obklady ve stanici byly vytvořeny z rudého mramoru, který byl doplněn o bronzové reliéfy. Na jednom z nich vedle sebe vlaje sovětská a československá vlajka. V metru je dodnes pamětní deska připomínající výstavbu stanice jako výraz československo-sovětského přátelství. Stanice Moskevská v Praze je protějškem stanice Pražská v Moskvě. Ve stanici Pražská se nachází plastika z taveného a broušeného skla od autorského dua Libeňský–Brychtová. Skleněná stěna s geometricky zjednodušenou holubicí měla podle dobového tisku symbolizovat život v míru.⁵³

Před vstupem do této stanice bylo umístěno tradičně pojaté figurální sousoší *Spolupráce* od Jana Hány. Podobné silně angažované motivy lze, byť spíše okrajově, vidět také v metru pražském. Příkladem toho je třeba bronzová socha *Budovatel (metra)* od Františka Radvana, která se nachází na odpočinkovém prostranství před vestibulem do stanice Chodov (dříve Budovatelů). Podle Josefa Šrejmy, „socha byla zamýšlena jako pocta lidem, kteří postavili pražské metro, ale brzy po své instalaci vzbuzovala představu vzoru socialistického

⁵³ KYLLAR 1986a, 222–224

*dělníka, proto často docházelo k záměně budovatele metra za budovatele socialismu.*⁵⁴

3.4.2 Stanice Leninova (Dejvická)

V libretu k lince A se objevuje poznámka, že zásadou pro výběr názvů měla být snaha o co největší adresnost, tj. hledat důsledně dominantu v blízkém okolí stanic, které by pak byl název přizpůsoben. Na trase metra A (úsek I. A a II. A) to bylo deset stanic – Leninova, Hradčanská, Malostranská, Staroměstská, Můstek, Muzeum, Náměstí Míru, Náměstí Jiřího z Poděbrad, Flóra a Želivského. Z této řady názvů bylo po revoluci změněno pouze jméno stanice Leninova na stanici Dejvická.⁵⁵

Tato stanice byla konečnou na trase I. A. Stanice této linky se většinou nacházely na exponovaných bodech dopravního plánu. Řada z nich byla situována na historicky významných místech, což ovlivnilo jejich výtvarný generel. Do provozu byla stanice Leninova uvedena v roce 1978 a po stanici I. P. Pavlova byla druhou nejvytíženější stanicí pražského metra. Význam a vytíženost této stanice se promítly do jejího pojmenování po zakladateli a vůdci Sovětského svazu. Tento záměr ovlivnilo také umístění stanice v zaústění Leninovy třídy (dnes Evropská) na náměstí Říjnové revoluce (dnes Vítězné náměstí).

U stanice se předpokládalo, že se na dlouhou dobu (odhadem dvacet až dvacet pět let) stane konečnou linky A. Tato doba se nakonec protáhla na třicet sedm let. Význam lokality upevnila nejen návaznost na autobusovou i tramvajovou dopravu, ale také přítomnost vysokoškolského areálu a dalších významných budov v okolí náměstí. Stanice Leninova byla projektována

⁵⁴ Josef Šrejma in ŠREJMA 2017

⁵⁵ Zpráva o návrhu názvů stanic na stavbě spojky metra do depa Hostivař a o ideovém zaměření výtvarných děl. Archiv ÚDU AV ČR, 85–86

architektem Josefem Kalesem z Vojenského projektového ústavu Praha (VPÚ).⁵⁶

Stanice se svým pojetím odlišovala od klasicky ražených trojlodních stanic linky A. Ty bývaly obložené eloxovaným hliníkem, zatímco Lenínova se svým vzhledem blížila novějším stanicím Strašnická a Skalka. Jednolodní prostor nástupiště byl obložen keramickými tvarovkami Hurdis. Barevnou skladbu vertikálních keramických panelů v teplých barevných odstínech navrhl malíř Karel Velický.⁵⁷

Stanice měla dva vestibuly, z nichž oba odrážely revoluční tematiku výtvarného pojetí stanice. Ve východním vestibulu se nacházela stěna se skleněnou vitráží od akademických sochařů Viléma Veselého, Pavla Wenera a Josefa Kochrdy. Motívem skleněné vitráže byl rudý plamen revoluce. Toto dílo bylo po sametové revoluci ze stanice za neznámých okolností odstraněno. Motív revoluce se projevil i ve dvou kamenných mozaikách – *Plameny revoluce* a *Dynamika revoluce* od Martina Sladkého.⁵⁸ [23, 24, 25] Veronika Rollová správně podotkla, že byť se s těmito názvy můžeme setkat v současné literatuře, v dobových periodikách jakož i ve výtvarném libretu se mluví pouze o kamenné mozaice či dekorativní stěně.⁵⁹ Přesto z ideového konceptu stanice lze oprávněně číst ikonografii stanice v revolučním kontextu, byť bez komunikace s původním názvem a ústředním dílem stanice se tento obsah stává nečitelným.⁶⁰

Sladký se rovněž podílel na výzdobě recepční haly Národního památníku na Vítkově.⁶¹ V šedesátých a sedmdesátých letech vytvořil řadu děl do veřejného

⁵⁶ KYLLAR 1979, 108–109

⁵⁷ Ibidem, 108

⁵⁸ REJDAL 2018

⁵⁹ Srov. KYLLAR 1979, 108 a ŠREJMA 2019, 38

⁶⁰ ROLLOVÁ 2018, 503

⁶¹ Martin Sladký se narodil v roce 1920. Mezi lety 1944–1945 studoval na pražské Uměleckoprůmyslové škole u profesora Josefa Nováka. Po válce nastoupil na Akademii výtvarného umění do ateliéru Jakuba Obrovského a posléze profesora Karla Mináře. Od svého

prostoru. Jednalo se převážně o dekorativně pojaté kamenné a skleněné mozaiky. Tyto zpravidla nefigurativní motivy nesou názvy jako *Vzlet*, *Pocta práci* nebo *Únor 48*. Martin Sladký byl také jedním z členů komisí VR NVP. Zvláště abstraktní monumentální mozaika *Dynamika revoluce* by bez svého názvu zcela ztratila souvislost s výtvarným kontextem stanice. Toto ještě podtrhuje současná situace obou děl, která se z veřejného prostoru vestibulu přesunula do prostoru poloveřejného. *Plameny revoluce* pohltila pekárna a *Dynamika revoluce* je dnes součástí sázkové kanceláře. [26, 27]

Ústředním dílem stanice, které bylo v přímé návaznosti na její pojmenování, byl bronzový reliéf na stěně východního vestibulu stanice s motivem profilu Vladimira Iljiče Lenina a textem od Vladimír Vladimiroviče Majakovského: „*Lenin teď víc než dříve žije a bude žít, jsa naším vědomím silou a zbraní.*“^{62, 63}

Na schůzce autorů výtvarných děl trasy I. A se zástupci městského výboru KSČ a zástupci Národního výboru hlavního města Prahy dohodli, že komise považuje řešení stanice za vhodné a výtvarníkem hlavního díla bude Vendelín Zdrůbecký. Přesto zazněly výhrady, aby motiv hlavy Lenina nebyl na pozadí siluety chrámu sv. Víta, ale aby tento motiv byl spojen se siluetou Lidového domu.⁶⁴ Na výsledném reliéfu se nenachází ani jeden z těchto motivů. Pozadí Leninova profilu tvoří lehce zvlněná drapérie vzdáleně evokující vlající prapory.⁶⁵

absolutoria v roce 1950 se jeho práce začala orientovat směrem k socialistickému realismu. Jeho práce jsou často propojené s architekturou. V letech 1950 až 1953 pracoval pro ČKD Sokolovo. V roce 1953 získal I. Cenu ve veřejné soutěži na výzdobu pražského Leninova muzea za malby *Lenin v Praze* a *Pražská konference 1912*. VINTER 1979, 34–45. Od šedesátých let se Sladký se postupně ve svých mozaikách dostával více k abstrakci, například v pracích pro Dům služeb na sídlišti Pankrác (1967) nebo pro nemocnici v Ostravě-Porubě (1970). ROLLOVÁ 2018, 503

⁶² KYLLAR 1979, 108

⁶³ MAJAKOVSKIJ 1947

⁶⁴ AHMP, VV NVP, 18.4.1977, inv. č. 84. kart. 3, 12

⁶⁵ Vendelín Zdrůbecký se narodil roku 1923 v Holicích. Vyučil se řezbářem na pražském Žižkově a následně nastoupil na UMPRUM k profesoru Laudovi. Po válce přešel na AVU do

Dobová kritika hodnotila Zdrůbeckého dílo velice pozitivně. „*Jeho portrét V. I. Lenina dominující stejné stanici trasy I A metra v Praze-Dejvicích, je pevnou stavbou hlavy a pečlivou modelací blízké expresivnosti z řady nejpůsobivějších zobrazení osobnosti vůdce Říjnové revoluce, kterou začal právě jeho učitel Jan Lauda svou bystou z roku 1945, považovanou za jeden z nejlepších portrétů Lenina vůbec.*“⁶⁶

Laudův pomník Lenina ve Františkových lázních z roku 1952 skutečně předjímá ikonografický typ použitý Zdrůbeckým. [28] Ostrá předsunutá brada, nakrčené obočí a neústupný pohled se objevují na bustě Laudově i v profilovém reliéfu v metru. Lauda musel zmiňovanou bustu pro Františkovy Lázně předělat, protože první verze svou velikostí neodpovídala významu portrétovaného.⁶⁷ Laudův pomník byl z prostoru před Novou kolonádou u Plynových lázní odstraněn v roce 1989, reliéf od Zdrůbeckého ve stanici sice zůstal, ale v současnosti je zcela zakryt prodejním stánkem.

3.4.3 Stanice Primátora Vacka (Rožtyly)

Tematický plán výtvarné výzdoby trasy II. C se lišil od předchozí, neboť hledal námětová východiska v současnosti, zatímco stanice trasy A byly

ateliéru Karla Pokorného. V poválečném období celá řada začínajících sochařů i malířů cítila možnost uplatnění ve spolupráci s architekty. Takové zakázky většinou vyžadovaly monumentální pojetí. Právě figurální kompozice monumentálního charakteru a portrétní busty se staly doménou Vendelína Zdrůbeckého. Shodně s Martinem Sladkým, i Zdrůbecký se úspěšně zúčastnil soutěže na výzdobu Leninova muzea, pro které vytvořil reliéfní lunetu s námětem *Jiskra a Leninovým pomníkem*. KARBAŠ 1980, 49–51

⁶⁶ Ibidem, 50

⁶⁷ „*Její druhou verzi, odhalenou ve stejném roce, vytvořil pro lázně Poděbrady, což potvrzuje centrální objednávka Čsl. státních lázní a zřidel. Právě tato expresivní podobizna V. I. Lenina se silně asijskými rysy, dědictvím jeho kalmyckých prarodičů, se v 50. letech stala prototypem všech oficiálních zobrazení; najdeme ji třeba na poštovních známkách. První Leninovu podobiznu Lauda vymodeloval bezprostředně po válce ještě v květnových dnech jako spontánní nápad v předzvěsti nové doby, která k nám dorazila na tancích Rudé armády. Tato verze z roku 1945 byla onou bronzovou hlavou, která zde byla osazena nejdříve. Realizované poprsí Lauda vymodeloval v roce 1950 a v roce 1951 jej vystavil na 1. přehlídce československého výtvarného umění 1949–1951 v Jízdárně Pražského hradu a získal za ni Státní cenu. K dalším monumentálním zakázkám na téma Lenin se však už nedostal, neboť sféru pomníkové tvorby tehdy zcela ovládly sochy Stalina. Františkolázeňský pomník je tak jeden z mála, který hegemonii Stalinových soch narušil.*“ FIŠER 2017, 82–83

ukotveny v historii. Nicméně oba přístupy se měly shodně pozitivně vztahovat k socialistické současnosti. Stanice Primátora Vacka je stanice II. úseku trasy C, jejíž nástupiště, bez sloupů, bylo obloženo přírodními keramickými tvarovkami. Z nástupiště vedlo jedno pevné schodiště k jedinému vestibulu. Ten byl povrchový a ze tří stran prosklený, což mělo vést k propojení stanice metra s přírodním prostředím. Na metro zde navazovala povrchová autobusová doprava spojující stanici se sídlištěm a lesoparkem. Architektonická kompozice interiéru vycházela z kombinace liberecké žuly, pohledového betonu, velkých zasklených ploch, kovových konstrukcí s tombakovým obkladem a válcových keramických svítidel.⁶⁸ Stanice byla pojmenována po JUDr. Václavu Vackovi, novináři, politiku a prvním poválečném primátorovi Prahy.⁶⁹ Vacek ve své funkci přežil i poúnorové stranické čistky a zůstal primátorem až do roku 1954. Během svého života se dočkal řady poct (válečných vyznamenání, dvojího Řádu republiky, pojmenování náměstí, pamětní desky na nové radnici i pohřbení v Národním památníku na Vítkově).⁷⁰

Stanice metra Primátora Vacka byla poprvé uvedena do provozu v roce 1980. Dominantou umělecké výzdoby stanice měla být bronzová busta na žulovém válcovém pylonu. Ten byl zakomponován přímo do čelní stěny z pohledového betonu. Bustu vytvořil sochař Miloš Zet ve spolupráci s jedním z architektů stanice Vladimírem Uhlířem.⁷¹ [29] V levé části plakety jsou

⁶⁸ KARBAŠ 1981, 22–24

⁶⁹ Václav Vacek byl původně člen radikálního křídla sociální demokracie roku 1921 vstoupil do KSČ. Podílel se rovněž na vzniku Rudého práva. Od dvacátých let se aktivně věnoval pražské komunální politice. Za své politické aktivity byl 30. dubna 1939 zadržen gestapem. Po válce se zasloužil o obnovu zničené Prahy (v době Vackova úřadování byla mimo jiné opravena Staroměstská radnice, Karolinum a Betlémská kaple. Postaveno bylo nové nádraží na Smíchově, Švermův most, železniční most v Braníku [přezdívány 'Most inteligence'], Letenský tunel a další stavby.) MUSIL 2003

⁷⁰ LEDVINKA 2010.

⁷¹ Miloš Zet vystudoval sochařství v ateliéru profesora Karla Pokorného na Akademii výtvarných umění v Praze. Byl funkcionářem Svazu českých výtvarných umělců a v 70. a 80. letech pracoval jako člen důležité pražské Umělecké komise Českého fondu výtvarných umění pro spolupráci výtvarníka s architektem. Do veřejného prostoru se zejména v období

životopisná data Václava Vacka 1877–1960, vpravo je nápis: „*Revoluční primátor hlavního města Prahy Dr. Václav Vacek*“. Busta i texty byly po revoluci odstraněny.⁷²

Vackova busta bylo odstraněna v roce 1990 a název stanice byl změněn na Roztyly podle místního označení Horní Roztyly. Toto označení převzalo i nedaleké sídliště, které je stejně jako současné pojmenování stanice odvozeno od zaniklé osady. Přestože busta primátora Vacka měla být dominantou stanice a jediným uměleckým dílem, které pro tuto odlehlou stanici mělo vzniknout, skutečnou dominantu stanice tvoří její design. Interiér vestibulu osvětlovala, ale zároveň dekorovala oválná keramická svítidla, která rytmizovala i zútuľňovala celkový dojem z jinak otevřeného, proskleného prostoru. Stejně světelné prvky pokračovaly na stropě nad schodištěm. Na fasádách provozního bloku byl použit pohledový beton v kombinaci s pásy ze skleněných prvků Copilit a tombaku na obkladových kovových konstrukcích. V detailu obkladu stěn za prostorem kolejí vlnil nepravidelný reliéf, vytvořený otočením několika keramických dlaždic.⁷³

3.4.4 Stanice Kosmonautů (Háje)

Jedná se o z povrchu hloubenou stanici II. úseku trasy C a konečnou stanici této linky. Na rozdíl od ostatních stanic II. úseku trasy C má oba výstupy z nástupiště do západního podzemního a východního nadzemního vestibulu. Nástupištní prostor je poněkud nezvykle dělen kabinou dozorcího nástupiště, která se barevně odlišuje od okolního prostoru. Stanice je specifická také sníženým pohledem v prostoru nástupiště, což je důsledek konstrukčních požadavků. Právě ono nezvyklé umístění kabiny dozorcího i poněkud stísněně

normalizace zapsal hned několika realizacemi převážně ve stylu civilistního figuralismu. Například plastika *Katůše* v Písku, *Současný voják* před Hlavní vojenskou správou ČSLA v Praze (1973) či socha *Schoulená* na Národní třídě v Praze. V roce 1963 vytvořil mužský akt *Mládí* pro prostor před Starým purkrabstvím na Pražském hradě. FIŠER 2009

⁷² KAROUS 2018

⁷³ KYLLAR 1981b, 202–203

působící prostor nástupiště vyvolal kritické ohlasy již krátce po uvedení stanice do provozu v roce 1980.⁷⁴

Stěny nástupiště a západního vestibulu jsou obloženy vračanským vápencem. V prostoru nástupiště je vápenec přerušen reliéfem z vypouklých a vydutých čtvercových hliníkových desek ve zlatohnědé eloxáži. Eloxované plechové desky s kruhovými prolisy od Jaroslava Otruby tvoří zřejmě nejcharakterističtější prvek pražského metra. Stanice však svou barevností více připomíná obložení linky A. [30] Toto narušení bylo terčem kritiky a označeno jako násilné a nelogické. Použití op-artově působících panelů v rozličné barevnosti vizuálně odlišuje jednotlivé linky.⁷⁵ Otrubovy plechové panely jsou jedním z jednotících prvků designu pražského metra, a byť se nenacházejí ve všech stanicích, najdeme je na všech linkách. Architekt stanice Kosmonautů Jan Abt tak zapojením hliníkových panelů do vápencového obkladu vytvořil souvislost stanice s designem celého metra, za cenu odlišnosti od dalších stanic trasy C.

Stanice Roztyly, Opatov, Chodov, ale také Vltavská a Nádraží Holešovice mají keramické obklady jako spojující designový motiv. Přestože narušení hladkého obkladu vypouklými deskami může působit nesouvisle, zapadá do širšího rámce celého prostředí metra a designu jednotlivých linek. Právě jednolitost je jednou z velkých devíz předlistopadového pojetí metra. Estetickou jednotu si stanice zachovaly, přestože vznikaly s časovým odstupem a byly projektovány různými architekty. Je s podivem, že se o větší návaznost s původním designem nesnažili projektanti nových stanic, zejména na lince A. Tato skutečnost byla patrně ovlivněna absencí hlavního architekta při návrhu

⁷⁴ KYLLAR 1981b, 208–209

⁷⁵ Přestože se některé stanice tomuto schématu vymykají, ve stanicích Dejvická a Želivského panely chybí, a naopak se nečekaně objevují (být jen fragmentárně) v zastávce Opatov na prodloužení trasy C. LUKEŠ 2018

nových stanic, ale také snahou o zřetelné vymezení se vůči stanicím projektovaným před rokem 1989.⁷⁶

Ve vstupní hale dnešní stanice Háje, před západním vestibulem, se dodnes nachází ústřední výtvarné dílo, které odráží původní název. Rozměrná kamenná mozaika z roku 1980 s motivem kosmonautů je dílem malíře Aloise Fišárka, po jehož smrti byla dokončena jeho spolupracovníky Zbyňkem a Ivou Slavičkovými. Alois Fišárek, absolvent pražské AVU a pozdější profesor VŠUP, vytvářel zejména návrhy monumentálních mozaik a gobelínů. V roce 1979, kdy byla mozaika *Kosmonauti* navržena, získal titul národního umělce. [31] Tento titul je vlastní většině výtvarníků pracujících na výzdobě II. úseku linky C. Tomuto úseku metra byl přisuzován obzvláštní význam, což se projevilo silněji ideologicky ovlivněným pojetím výtvarných děl. Jednalo se o dnes již přejmenované stanice Kosmonautů, Budovatelů a Primátora Vacka. Mozaika *Kosmonautů* svým barveným pojetím, s tóny šedé a bílé s akcenty zlaté, ladí s celkovým ztvárněním stanice.

Výtvarná rada NVP doporučila, aby ústřední dílo stanice bylo vyjádřeno co možná nejlapidárnějším způsobem: „*Obrázky z vesmíru – Leonov – pronikání do kosmu v návaznosti na celkový název stanice (stanice Kosmonautů ne Kosmonautiky)*“.⁷⁷ Důraz byl kladen na konkrétní osoby, tak aby spojil téma kosmonautiky se sovětským blokem. Návrhy měly zpracovat tři autoři, z nichž VR NVP a umělecká komise ČFVU vybraly vítězné řešení. Jedním ze soutěžních projektů byl návrh Kurta Gebauera v podobě busty dívky hledící k nebi s hvězdami v očích.⁷⁸

Motiv kosmonautů je charakteristický zejména pro období tzv. vesmírných závodů, tedy soupeření mezi Sovětským svazem a Spojenými státy o vědecko-

⁷⁶ KYLLAR 1981b, 208–209

⁷⁷ AHMP, VV NVP, 22.11.1977, inv. č. 78, kart. 3, 8

⁷⁸ Viz. výstava Kurt Gebauer 6. 3. 2020 – 10. 1. 2021 Veletržní palác, kurátor Michal Novotný NGP, Praha.

technickou převahu v oblasti dobývání a výzkumu kosmu, datovanou zhruba mezi lety 1957 a 1975. Stanice Kosmonautů byla věnována úspěšnému letu do vesmíru z roku 1978, jehož se zúčastnili kosmonauti z ČSSR a SSSR. Tuto událost mělo připomínat i pojmenování okolních ulic, které měly nést jména kosmonautů, k čemuž nakonec nedošlo. V dobovém tisku se objevily zprávy, že linka C je ve své ikonografii vyjádřením sovětsko-československého přátelství od stanice Sokolovská až po konečnou stanici Kosmonautů. V ideovém libretu stanice nebyla specifikována přesná podoba díla či pokyny k jeho zpracování, ale námět byl definován obecně: „*umělecká díla s tematikou kosmonautiky a úsilí člověka o zvládnutí vesmíru a významu sovětské kosmonautiky.*“⁷⁹ Důraz byl tedy kladen na motiv úspěchů sovětské vědy a techniky v dobývání vesmíru.

Dobývání vesmíru hrálo zásadní roli v době studené války. V Sovětském svazu jakož i v Československu byly úspěchy sovětského vesmírného programu oznamovány až po jejich úspěšném dokončení, tak aby se Strana vyhnula negativnímu mediálnímu obrazu. Vesmírné úspěchy měly velký psychologický dopad, proto je komunistická propaganda s oblibou využívala ve vlastní prospěch. Naplnění cílů dobývání kosmu bylo interpretováno jako výsledek úspěchu socialistického systému.⁸⁰ Sovětský vesmírný program měl sice primárně vojenské motivy, přesto byly jeho cíle prezentovány jako mírová snaha, kdežto americký vesmírný program byl líčen jako válečné úsilí.⁸¹ Futuristické motivy spojené s dobýváním kosmu se v Československu staly velmi populární, již na konci 50. let v návaznosti na úspěch tuzemských výtvarníků a designerů na EXPO '58. Bruselský styl se promítl nejen v užitém umění, ale také jako motiv populární v rámci lidové tvořivosti, jak o tom svědčila výzdoba řady českých chat a budov spojených s volnočasovými

⁷⁹ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982b, 6

⁸⁰ Viz. úryvky z článků v dobovém tisku: CODR 1961, 6 či RED. 1963, 3.

⁸¹ Srov. ROUBÍČKOVÁ 2010, 87–88

aktivitami. Vliv kosmonautiky na umění ve veřejném prostoru nalezneme i v nepříliš zdokumentovaném tématu dětských hřišť, které tvoří specifickou kapitolu umění ve veřejném prostoru. Vesmírnou tematiku najdeme například v díle *Sputnik* (1959) od sochaře Zdeňka Němečka. [32] Prolézačka se původně nacházela v pražské Stromovce, kde byly i další herní prvky od významných výtvarníků Olbrama Zoubka a Evy Kmentové.⁸²

Přímo motiv kosmonautů se objevil i na skleněné mozaice od Saura Ballardiniho *Člověk dobývající nové horizonty vesmíru* (1980) v Telekomunikační budově CETIN na pražském Žižkově. [33] Do barevné abstraktní kompozice je začleněn motiv inspirovaný plaketou na sondě Pioneer 10. Dílo se svou kvalitou vymyká běžnému dobovému průměru, přesto bylo v současnosti zakryto fototapetou s motivem plachetnice.⁸³ V dobové interpretaci se objevovaly fráze, které měly utvrzovat pozitivní vztah Československa a sovětského Ruska. Psalo se například o základech přátelství, které byly položeny během druhé světové války v bitvě o Sokolovo a vyvrcholily ve společném úsilí československého a sovětského dobývání vesmíru. Režim tak demonstroval nejen vědeckotechnické úspěchy Československa, ale zároveň jejich přímou návaznost na spolupráci se Sovětským svazem. Námět této „přátelské spolupráce“ rozvinul Jan Bartoš v sousoší *Kosmonauti* z roku 1979. Plastika se nachází v blízkosti výstupu z metra a zachycuje Vladimíra Remka a jeho kolegu ze stanice Sojuz 28 Alexeje Gubareva. Bartoš zachytil dvojici kosmonautů po úspěšném přistání. Vladimír Remek objímá Gubareva kolem ramen a pravou rukou mává. Gubarev svou levou ruku vztahuje vstříc divákům.^{84, 85}

⁸² Více se této problematice věnovala Daniela Křížanová ve své diplomové práci. Srov. KŘÍŽANOVÁ 2020

⁸³ BALLARDINI 2017, 314–320

⁸⁴ ŠOLTA/PEŘINA/ŘEŘUCHA/HAMRNÍK 1978, nepag.

⁸⁵ Od roku 1973 Jan Bartoš vystavoval převážně na akcích k politickým výročím, jako byly *Umění vítězného lidu. Přehlídka současného československého výtvarného umění k 30.*

Kopie Kosmonautů stála před základní školou Slovan v Kroměříži, odkud byla v srpnu 2012 odstraněna do depozitáře.⁸⁶ Bartoš rovněž vytvořil roku 1985 plastiku pro moskevské metro. Jako autor monumentálních figurálních plastik se uplatnil zejména ve veřejném prostoru. Postupně se jeho tvorba začal vyvíjet směrem k rozvolněné moderně, nicméně stěžejní téma lidského těla přetrvalo.⁸⁷

Do prostoru stanice byly kromě mozaiky umístěny dvě pamětní desky od Dobroslava Kotka a Jana Červa z roku 1980.⁸⁸ Stanice byla uvedena do provozu 7. listopadu 1980 u příležitosti výročí VŘSR a za přítomnosti prezidenta Gustáva Husáka. Husák s Vladimírem Remkem odhalili druhou pamětní desku upomínající na společný let českého a sovětského kosmonauta.

výročí Vítězného února (1978), Výtvarní umělci k 35. výročí osvobození Československa Sovětskou armádou (1980), Mladí výtvarní umělci III. sjezdu SSM, Výstava z výsledků tvůrčích pobytů v průmyslových a zemědělských závodech (1982), Vyznání životu a míru, Přehlídka československého výtvarného umění k 40. výročí osvobození Československa Sovětskou armádou (1985), Lidé – život – práce, Výtvarná díla ze sbírek Ústřední rady odborů (1988). HOLUB 1978, 62

⁸⁶ Odstranění sochy kosmonautů Usnesení Rady města Kroměříže z 16. 8., 33. schůze. Rada města schválila odstranění sousoší kosmonautů z areálu Základní školy Slovan Zeyerova 3354 a uložila Mgr. Petru Sedláčkovi pověřenému řízením Správy majetku města Kroměříže zajistit odstranění sousoší kosmonautů z nádvoří Základní školy Slovan a její uložení pro případné budoucí využití. PÁLKA 2012

⁸⁷ Jan Bartoš je také autorem mozaiky, kašny a řady pamětních desek. Ve veřejném prostoru se jeho díla objevují i po roce 1989, například pražské busty *Jana Masaryka (2006)* a *Emila Pollerta (2014)* či kontroverzní busta *Milady Horákové (2009)* na náměstí Hrdinů v Praze. Pomník vznikl z iniciativy ČSSD za podpory Bohdana Babince člena ČSNS a Otomara Venzhofera předsedy MDS. Kontroverzi vyvolala finanční účast ze strany KSČ, kvůli které se od díla distancovali političtí vězni, tak zastupitelstvo Prahy 4, které na pomník přispělo částkou 200 tisíc Kč. V článcích zmiňujících slavnostní odhalení pomníku nebyl nikde zmiňován autor díla ani okolnosti zadání realizace pomníku. Bartoš na plastice spolupracoval s Tiborem Havelkou, Milanem Knoblochem a architektem Jiřím Kantůrkem. Kotvová Petra: U pankrácké věznice byl odhalen pomník Milady Horákové. https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/pd_milada20091029.html, vyhledáno 24. 7. 2018

⁸⁸ V západní vstupní hale stanice metra je pamětní deska s textem: „2. PROVOZNÍ ÚSEK TRASY C KAČEROV-KOSMONAUTŮ UVEDENÍ DO PROVOZU 7.11.1980. INVESTOR: DOPRAVNÍ PODNIK HL.M. PRAHY–INVESTOR DOPRAVNÍCH STAVEB K.Ú.O. GENERÁLNÍ PROJEKTANT: DOPRAVNÍ PODNIK HL.M.PRAHY–METROPROJEKT K.Ú.O. GENERÁLNÍ DODAVATEL STAVBY: METROSTAV N.P. GENERÁLNÍ DODAVATEL TECHNOLOGIE: Č.K.D. PRAHA O.P. DOPRAVNÍ DÉLKA: 5,3 km. POČET STANIC: 4“. <https://www.pametni-desky-v-praze.cz/products/stanice-metra-haje-v-hale-stanice-metra-haje-drive-kosmonautu-/>, vyhledáno 24.7.2018

Tato deska byla demontována po roce 1990. Výrazným prvkem stanice Kosmonautů je také větrací komín umístěný před západní fasádu východního vestibulu. Výduch je tvořen pohledovým betonem v kombinaci s leštěnou antikorou a zcela přiznává svou technickou funkci. Svým tvarováním pak spadá na pomezí skulpturalismu a brutalismu. Jan Charvát uvádí, že původním záměrem komise bylo vytvořit figurální pojetí výduchu v podobě kosmonauta, kterému ze zad vychází kouř.⁸⁹ Po roce 1990 byla stanice přejmenována podle názvu katastrálního území, kam spadá, tedy Háje. V blízkosti stanice je sídliště Háje jako i již zmiňované největší panelové sídliště v České republice Jižní Město.

3.4.5 Stanice Družby (Opatov)

Stanice je umístěna v centru sídliště Jižní Město. Díky své poloze byla považována za důležitou stanici linky C.⁹⁰ Předpokládalo se, že bude významným přestupním místem, kvůli blízkosti dálnice, která zde vstupuje do města, a to v návaznosti na vnitroměstskou i vnější autobusovou dopravu. Výstavba stanice byla koordinována s potřebami rodícího se sídliště. Při tvorbě ideového libreta stanice sehrála důležitou roli její lokalizace, a to jak v rámci celoměstského centra, tak s ohledem na soubor Jižního Města. V libretu ke stanici Družba je uvedeno, že nosným tématem ideového zaměření výtvarného díla v prostoru Jižního Města má být vyjádření „*dynamiky a revolučnosti socialismu, umocněné motivem internacionální spolupráce – družby národů ČSSR a SSSR*“.⁹¹

Uvažovalo se také o alternativním názvu Československo-sovětského přátelství nebo Park ČSSP.⁹² Motiv družby a „bratrské spolupráce“ se ve

⁸⁹ CHARVÁT 2017, 354

⁹⁰ Podlahy stanice jsou ze žulových desek a prosklené stěny jsou umístěny v kovových rámech. Stěny mají charakter režného zdiva a strop byl opět vytvořen za pomoci lamelových podhledů FEAL se zapuštěnými zářivkovými svítidly. KYLLAR 1981a, 206–207

⁹¹ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982b, 13

⁹² ŠREJMA 2019, 95

výzdobě metra opakoval několikrát, nevýrazněji k tomuto tématu měl přispět projekt samotný. Technické, hospodářské i další dílčí úspěchy ČSSR byly často prezentovány právě v závislosti na spolupráci se Sovětským svazem, bez jehož pomoci by se je nedařilo realizovat. Z hlediska propagandy to byla jedna z nejvýraznějších linií, která se v Československu objevila, již před rokem 1948 a pokračovala nadále i v období normalizace. V ČSSR byly zakládány Svazy československo-sovětského přátelství (SČSP).^{93, 94} Tyto svazy měly za úkol například popularizovat sovětskou kulturu, ruský jazyk, sovětskou historii, vědu a umění.⁹⁵ Název Družba⁹⁶ nese také ropovod, který od února 1962 přiváděl ropu ze Sovětského svazu do Bratislavy a později i do Čech.⁹⁷ Závislost na Sovětském svazu tak nebyla pouze proklamovaná, ale československá vláda jí šla cíleně naproti.⁹⁸ Sovětský vliv byl opakovaně zdůrazňován napříč politickými projevy, v čele s prezidentskými proslovy

⁹³ Pořádaly se Dny sovětské kultury, v jejichž rámci se uskutečnila například výstava „*Od nejstarších věků po naše časy*“ v Jízdárně Pražského hradu, která představila předruské, ruské a sovětské umění. (Výstava trvala od 12.11. do 31.12. 1970.) ALPATOV 1970, nepag.

⁹⁴ „*A je také známo, že před válkou to byli komunisté, že to byl i Svaz přátel sovětského svazu, další pokrokoví lidé, kteří už jen z národního a státního hlediska zdůrazňovali nezbytnost naší orientace na Sovětský svaz a těsnou spolupráci s ním, abychom mohli existovat a rozvíjet se jako svobodný stát. [...] Všechna jejich naděje spočívala právě v orientaci na sílu a nesmírnou obětavost prvního socialistického státu a jeho lidu.*“ HUSÁK 1970, 92

⁹⁵ Svaz československo-sovětského přátelství (SČSP), <http://www.totalita.cz/vysvetlivky/scsp.php>, vyhledáno: 1. 4. 2020

⁹⁶ Družba bylo pojmenování, která nesla celá řada kulturních institucí (například kina či obecní domy). Byl to také název Českého svazu výrobních družstev – Družba a jejich obchodního domu na Václavském náměstí v Praze (od architektů Milana Vaška, Vlastibor Klimeše a Vratislav Růžičky z let 1968–1976), v budově se nacházela skleněná plastika od Pavla Hlavy. KARBANOVÁ KRÁSNÁ/VICHERKOVÁ/HRUBÝ 2017, 14

⁹⁷ Ropovod Družba funguje už 40 let, https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/ropovod-druzba-slouzi-uz-40-let.A020220_121926_vedatech_zem, vyhledáno: 1. 4. 2020

⁹⁸ Často reprodukováným námětem na známkách či titulní straně sborníku vydanému u příležitosti 8. sjezd Svazu československo-sovětského přátelství je bronzová figurální plastika *Sbratření* (1945–1950) od Karla Pokorného. Originál se nachází v České Třebové, kopie je umístěna ve Vrchlického sadech v Praze v blízkosti Hlavního nádraží.

Gustáva Husáka. Účelová manipulace s historickými narativy pracovala jak s obdobím nacistické okupace, tak i s potlačením Pražského jara.⁹⁹

Situace v okolí stanice Družby v době jejího dokončení, tedy 7. listopadu 1980, nebyla ještě dostatečně upravena tak, aby byla vhodná pro umístění výtvarného díla. Proto se ve stanici nenachází žádné výtvarné dílo přímo reflektující její název: „*Vzhledem k tomu, že není v současné době vyjasněná zástavba centra JM ani funkčně ani časově, není možné při uvedení II. C do provozu zaměřit dostatečně kvalitní prostředí pro uplatnění výtvarného díla. Z tohoto důvodu se ani nenavrhuje v prostoru stanice Družby žádné dílo. Umístění vestibulu a pasáže metra v těsné vazbě na budoucí prostor náměstí určuje nutnost koordinace výtvarného záměru metra s navazujícími investory. Jestli není dosud schválen generel výtvarného řešení JM, není proto ani k dispozici tato koordinující směrnice.*“¹⁰⁰

Tato zpráva jednak dokládá propojení širších výtvarných generelů při tvorbě velkých bytových komplexů s projektem metra. Zároveň však ukazuje jeden z palčivých rysů výstavby sídlišť. Do rozestavěných domů bez dokončené občanské vybavenosti, služeb a dořešené dopravy se už stěhovali noví nájemníci. Okolní prostředí ale nevypadalo jako slibovaná a naplánovaná socialistická utopie s uměleckými díly zasazenými v kultivované zeleni, ale spíše jako staveniště, které v případě stanice Družby ani neumožnilo realizaci výtvarného plánu.

Výše uvedené však nebylo jediným důvodem, proč ve stanici chybělo dílo reflektující název stanice. Hlavnímu architektu Petru Borovičkovi téma přišlo

⁹⁹ „*Jediný sovětský svaz zůstal naší pevnou nadějí v temnotě nacistické okupace. Jeho hrdinská armáda nám přinesla slunce svobody. Jeho zkušenosti a nezištná bratrská konkrétní pomoc a spolupráce nás provázely a provázejí po všechna léta socialistické výstavby. Díky včasné internacionální pomoci Sovětského svazu a dalších sovětských zemí byly zmařeny záměry kontrarevoluce v krizovém období.*“ HUSÁK 1970, 11

¹⁰⁰ Ibidem, 13

problematické z hlediska uměleckého zpracování a navrhoval soutěž zrušit.¹⁰¹ Ostatní členové komise záměr částečně podpořili a jako východisko byla navržena dekorativní stěna.¹⁰² To, že VR NVP často odrazovala umělce od přílišné realistické popisnosti či monumentality a že se obecně snažila o udržování kvalitní úrovně, vyplývá jak ze zápisů z porad, tak z výsledného projektu. Ani v následujících letech nebyl výtvarný generel stanice dotvořen. Dílo, které by téma „československo-sovětského přátelství“ přímo zachycovalo, ve stanici není. Poté, co byla stanice přejmenována v roce 1990 lokálním označením Opatov, bylo smazáno jediné zřejmé pojítko stanice k původnímu ideovému libretu.

3.4.6 Stanice Budovatelů (Chodov)

Stanice je umístěna na západní straně dálnice D1 na Chodově. Otevřena byla 7. listopadu 1980, tedy v době, kdy okolí ještě nebylo výrazně zastavěno. Stanice byla obdobně jako stanice Družby plánována v návaznosti na projekt Jižního Města II. a měla se stát jedním z prvních prvků plánovaného nového městského celku.¹⁰³ Ideový záměr stanice se přímo odvíjel od sídliště Jižní Město, které je největším sídlištním celkem Prahy. Hlavním výtvarným motivem stanice mělo být dílo oslavující dělníky – budovatele.¹⁰⁴

„Vzhledem k tomu, že Jižní Město je největším sídlištěm budovaným na území hl. m. Prahy, na jehož stavbě se podílí mnoho organizací a pracovníků různých profesí, zaslouhuje si tato stanice, aby nesla název Budovatelů

¹⁰¹ ROLLOVÁ 2019, 134

¹⁰² AHMP, VR NVP, 22.11.1977, inv. č. 97, kart. 3

¹⁰³ Stanice má klasicky žulovou podlahu, podhledy z lame FEAL se zapuštěnými svítidly. Základním jednotícím výrazovým prostředkem interiéru vestibulu a pasáže, jakož i exteriéru povrchových objektů je použití keramických obkladů. Na stěnách kolejiště jsou keramické obklady vytvarovány do konkávních a konvexních půlválců což je prvek, s nímž se můžeme setkat i ve stanici Roztyly. KYLLAR 1981a, 204–205

¹⁰⁴ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982b, 10

a zároveň, aby ideové náměty výtvarných řešení vycházely z tohoto pojmenování, tj. aby vyjadřovaly pracovní a tvůrčí úsilí našeho lidu.“¹⁰⁵

Velikost stanice, její charakter jakož i celé řešení části linky II. C údajně neumožňovaly umístit zde do vhodného prostředí dílo odpovídající ideovému záměru. To se mělo nacházet až na sídlišti. Specifická poloha ani podoba díla však ve výtvarném generelu metra nebyla definována. Výtvarná rada NVP o ideovém záměru stanice diskutovala v kontextu významu sídliště, zápisy doslova uvádí, že by bylo vhodné, „*aby výtvarným řešením těchto prostorů byl akcentován veliký akt budování, která by zároveň podtrhl závažnost výstavby rozsáhlého sídliště Jižního Města.*“¹⁰⁶

Z hlediska formálních požadavků se rada NVP vyjádřila velice obecně. Plánovány byly dva umělecké artefakty, které se měly lišit náplní i řešením, s tím, že autoři měli předložit návrhy ve třech variantách. Zadání bylo tedy značně vágní a umělcům ponechalo široké pole výtvarného zpracování námětu, což ostatně uvádí i závěr stanoviska NVP. Objevuje se zde však poznámka, která dokládá, že naprostá svoboda výrazu nebyla možná. „*Zvolená idea dává autorům rozsáhlé možnosti zpracování, neměla by proto sklouznout do abstrakce, ale být vyjádřená co nejlapidárněji.*“¹⁰⁷ Uvedená citace dobře charakterizuje přístup k výtvarné výzdobě metra. Na jedné straně nebyly žádoucí vizuální experimenty a abstrakce, na straně druhé nebylo žádoucí ani přehnaně zdobné, patetické či okázalé výtvarné pojetí.

Ryze funkční charakter pasáže a vestibulu nebyl dostatečně vhodným místem pro umístění výtvarných děl. Ta se měla nacházet v blízkosti výstupu z pasáže. S tímto předpokladem pracovali architekti stanice Jiří Dušek a Jan

¹⁰⁵ Ibidem, 10

¹⁰⁶ AHMP, VV NVP, 22.11.1977, inv. č. 78, kart. 3,7

¹⁰⁷ Na první sochu bylo vyhrazeno 500 000 Kčs a na druhou až 900 000 Kčs. Ibidem, 7

Marek.¹⁰⁸ Druhá vhodná plocha pro umístění výtvarných děl se nabízela při ústí (v té době) budoucího výstupu z podchodu směrem do centra sídliště na západní straně komunikace. Plastika v tomto prostoru měla být obklopena zelení, eventuálně i vodou. Pro podání každého z výtvarných návrhů byli osloveni tři výtvarníci. Vítězně vyšel František Radvan, ročník 1922, který pro stanici vytvořil bronzovou sochu *Budovatele (metra)*. [34] Socha v lehkém kontrastu zachycuje muže v životní velikosti v dělnickém oděvu a přilbě. Výraz, postoj ani celkové provedení nenesou patos socialistického realismu 50. let, ve svém účinku je Radvanova plastika mnohem civilnější.

Budovatel metra nebyl jediným výtvarným dílem stanice Budovatelů. Keramička Alena Kroupová navrhla pro blízké okolí odpočinkovou zónu.¹⁰⁹ U vstupu do stanice vytvořila zákoutí s keramickou dlažbou, kašnu a nepravidelné, barevně odlišené sedačky z glazovaného elektroporcelánu. Sedačka připomínala zvětšené figurky z deskové hry a jejich hravost podtrhovalo i nepravidelné rozmístění v okolí fontány. Sedačky i fontána byly odstraněny v roce 2005 v souvislosti s výstavbou obchodního centra Chodov.¹¹⁰ Neochota udržovat mobiliář metra tak vedla k odstranění a ztrátě

¹⁰⁸ Přístřešky výstupů, nástupištních hran autobusů a dalších provozních prostorů byly formovány tak, aby v ústí pěšího spojení vzniklo klidné zákoutí. Idea byla taková, že toto zákoutí bude ideální pro umístění výtvarného díla – nejlépe sochy. Důraz měl být dán na uplatnění kvalitních a atraktivních materiálů, které by byly zdůrazněny ztvárněním, ve kterém by se uplatnila přirozená struktura a barevnost. Navrhované materiály byly následující – průmyslová keramika související s obkladem stěn stanice nebo beton, kámen, sklo a kov, které byly použity na povrchu. KYLLAR 1981a, 204–205

¹⁰⁹ Alena Kroupová absolvovala VŠUP roku 1950 (ateliér prof. Bedřicha Stefana a prof. Jana Kavana). Od stejného roku pracovala jako návrhářka Ústředí lidové umělecké výroby v Praze a od roku 1953 jako návrhářka Výzkumného ústavu místního hospodářství v Praze. Od roku 1957 byla ve svobodném povolání, věnovala se ateliérové tvorbě užitkové a dekorativní keramiky a tvorbě keramických plastik. Spolupracovala s podniky DÍLO, ÚUŘ, ÚLUV a ÚBOK. Vytvořila řadu děl do architektury například fontánu a pítka na Pražském hradě (1963), exteriérovou fontánu na EXPO Montreal (1967), zvonící fontánu v Liberci (1969) nebo obklady stanice metra Invalidovna (1989). glassrevue.com/news.asp@nid=2667.html, vyhledáno 7. 7. 2018

¹¹⁰ Vyjádření Dopravního podniku hl. m. Prahy: „*Od instalace fontány byly její keramické prvky, stejně tak jako soubor sedátek umístěných v její blízkosti, poškozeny vandaly. Zpočátku jejich náhradu zajišťovala za úhradu autorka výtvarných děl, pak byla spolupráce*

děl autorky, jejíž tvorba je součástí sbírek UPM v Praze. Stanice byla v roce 1990 přejmenována na Chodov podle čtvrti, ve které se nachází.

3.4.7 Stanice Gottwaldova (Vyšehrad)

Stanice byla otevřena 9. května 1974. Pracovní název stanice po dobu výstavby metra C a Nuselského mostu byl od roku 1968 Nuselský most. V materiálech k výtvarnému generelu metra se objevuje název Stanice Klementa Gottwalda stejně jako Most Klementa Gottwalda – v důsledku přejmenování mostu změnila tedy název i stanice. V roce 1974 ji už označovaly cedule s nápisem Gottwaldova.¹¹¹ [35] Architektem stanice byl Stanislav Hubička, který vytvořil návrh otevřené povrchové stanice se dvěma atrií. Stanice je atypická povrchovým umístěním. Stěny a podlahy byly obloženy světlým mramorem, většina stěn však zůstala prosklená, aby umožnila panoramatický pohled na Prahu.

Pojmenování získala stanice po prvním komunistickém prezidentovi Československa Klementu Gottwaldovi. Pro české prostředí je bezprecedentní už samotné přetvoření památníku na Vítkově v jeho mauzoleum. Gottwaldovy ostatky byly pro postupný rozklad těla zpopelněny v roce 1962 a spolu s nimi postupně mizela také glorifikace jeho osobnosti. Během normalizace se však osobnosti jako Julius Fučík, Antonín Šverma či právě Klement Gottwald hodily k připomínání a upevňování kontinuity a historického odkazu

z její strany ukončena. Oslovili jsme Umělecko-průmyslovou školu v Praze, která se podobnými pracemi zabývá. Její finanční požadavky však byly pro DP-Metro neúnosné. Další problém spočíval v tom, že bylo pískem a drobným štěrkem zaneseno (i přes pravidelnou údržbu) odvodnění fontány tak, že jeho zprůchodnění tlakovou vodou a podobnými způsoby nebylo možné. Jedinou možností bylo odkrytí odvodňovacího potrubí a jeho výměna v celé délce, což by si vyžádalo značné náklady. DP-Metro upřednostnilo vložení peněz do provozu metra, což je jeho základní úkol. Na přelomu let 2004 a 2005 odkoupil od DP a.s. výtvarná díla vč. fontány stavebník obchodního centra Praha Jih Chodov." <https://www.prazskekasny.cz/keramicka-fontana-u-stanice-metra-chodov/>, vyhledáno 9. 8. 2018

¹¹¹ HNÁTOVÁ 1988, 2

komunismu v Československu.¹¹² Na první pohled je však patrná změna ikonografického pojetí motivů spjatých s Gottwaldovou osobností od poválečného období k normalizaci, srovnáme-li výzdobu například s obrazem *Vzkříšení* z roku 1948, který je svého druhu apoteózou prvního komunistického prezidenta. Stanici metra nesoucí jeho jméno zdobily pouze nápisy na dvou stěnách v provedení Vojtěcha Berky (1974). Stejně tak tomu bylo i s mostem, který byl doplněn čtyřmi pamětními deskami od Dobroslava Kotka (1973).¹¹³

Původní záměr byl však daleko velkolepější. Stanice Gottwaldova byla na dlouhou dobu jedinou povrchovou stanicí pražského metra, zároveň otevírala pohled na pražské panorama a ještě k tomu navazovala na technologicky obtížnou a urbanisticky významnou stavbu, jako je Nuselský most. Stanice získala hlavní výtvarné řešení od jednoho z nejvýraznějších českých umělců druhé poloviny dvacátého století – Stanislava Kolíbalu. Ten navrhl sochařsky modelovanou severní stěnu exteriéru od stanice metra směrem k vyšehradské Táborské bráně. Kolíbal zároveň navrhl soustavu svahových promenád v parku Folimanka pod Nuselským mostem. Hlavním výtvarným prvkem stanice Gottwaldova se tak nestala bronzová socha v životní velikosti ani narativní mozaika, nýbrž sochařská modelace venkovních stěn v provedení Kolíbalu. [36] Z autorových vzpomínek vyplývá, že původní záměr pojetí stěny byl značně odlišný a Kolíbalův návrh pomohla prosadit až odborná komise: „Vybral si mě architekt Stanislav Hubička. Vybral si tři lidi. Chlupáče pro jedno atrium, Zoubka pro druhé a mě pro jakýsi reliéf pro podpůrnou zeď. A já mu říkal: 'Přece nemůžeš chtít, aby tu byl tři metry vysoký a pět metrů dlouhý reliéf rodiny. Odkud to bude vidět?' A navrhl jsem o své vůli tvarovanou zeď jako protiklad k té straně u Karlova. On to neschválil, ale jeho spolupracovníkům se to tak zalíbilo, že se mnou šli před komisi pro spolupráci

¹¹² Srov. PLESKOTOVÁ 2009

¹¹³ HNÁTOVÁ: Seznam uměleckých děl zajišťovaných DP. Investor dopravních staveb, k. ú. o., (Nepublikovaný strojepis přístupný v ÚDU AV ČR). Praha 1988, 2

s architekturou, která to měla schválit. A skutečně to prošlo. A díky tomu jsem potom dostal šanci vyzdobit londýnskou ambasádu úplně bez soutěže.“¹¹⁴

Je tedy zřejmé, že Stanislav Kolíbal nebyl jediný, koho architekt Hubička oslovil pro výtvarné doplnění stanice. Miloslav Chlupáč měl vytvořit návrh výtvarného díla pro východní atrium, Olbram Zoubek dostal zadání na západní atrium a vstupní vestibul měla výtvarně pojednat Eva Kmentová.¹¹⁵ [37, 38]

Miloslav Chlupáč, absolvent VŠUP ateliéru Josefa Wagnera a člen skupiny Máj 57, navrhl do východního atria plastiku ležící figury. Chlupáčova díla, včetně toho, které se mělo stát součástí pražského metra, představují kvalitní navázání generace umělců po druhé světové válce jak na ranou avantgardu před první světovou válkou, tak na estetiku Henryho Moora. Kubizující monumentální plastiky respektují materiál a ve své přímocnosti se nesnaží podbízet. Chlupáč v 60. letech vytvořil řadu realizací do veřejného prostoru, například *Sedící figuru* pro kulturní centrum Novodvorská či reliéfní stěnu pro Hotel Thermal v Karlových Varech. Přestože posledně zmiňovaná realizace byla osazena až v roce 1975, bylo to právě období 70. a 80. let, kdy se stal Chlupáč politicky nevhodným a bylo mu zakázáno účastnit se oficiálních výstav. V tomto období pracoval nějaký čas jako topič a až ke konci 70. let se směl věnovat restaurování. *Ležící figura*, kterou pro stanici Gottwaldova navrhl, se do ní proto nikdy nedostala.¹¹⁶

Podobný osud postihl i dalšího Hubičkou navrženého sochaře Olbrama Zoubka a jeho ženu Evu Kmentovou. Stejně jako Chlupáč i oni dva byli absolventy ateliéru Josefa Wagnera, kde se také seznámili. Spolu s bývalými spolužáky pak spoluzakládali uměleckou skupinu Trasa. Olbram Zoubek navrhl pro stanici tři abstraktně pojaté figury – *Zatčený*, *Odsouzený* a *opravený*

¹¹⁴ HNÁTEK 2018

¹¹⁵ HUBIČKOVÁ 2014, 87

¹¹⁶ KAROUS 2018b

(1972 návrh).¹¹⁷ Sochy, které se z politických důvodů do stanice nikdy nedostaly. Plasty se pak dlouhá léta nacházely v Zoubkově ateliéru, dokud jeho přítel architekt Ivan Ruller nenavrhl jejich umístění před obřadní sň na hřbitově v Židenicích, kde se sochy, byť ve značně poškozeném stavu, nacházejí dodnes. [39]

3.4.8 Stanice Sokolovská (Florenc)

Dnešní název stanice je Florenc (do února 1990 nesla původní označení Sokolovská). Jedná se o přestupní stanici mezi linkami B a C nacházející se pod křižovatkou Florenc v samém centru města.¹¹⁸ Lokalita i návaznost na další dopravní spoje z ní činí velmi vytíženou a důležitou stanici. V době svého otevření byla dočasně koncovou stanicí na I. úseku trasy B.¹¹⁹ Interiér stanice Sokolovská (shodně se stanicí Můstek) je charakteristický využitím glazované kameniny na obklady sloupů, stěn a atik vestibulů. Tento prvek měl sjednotit přestupní stanice a odlišit je tak od ostatních.¹²⁰ Lokalita byla dlouhodobě zatěžována stavební činností a intenzivním dopravním ruchem, stavba stanice metra a úpravy jejího okolí byly zamýšleny jako cílená humanizace tohoto prostředí.

¹¹⁷ Roku 1959 se v galerii Fronta v Praze konala výstava členů skupiny Trasa, na které byl Olbram Zoubek zastoupen plastikou zastřelený *Zastřelený* – subtilní figurou v nadživotní velikosti, lehce pokrčenou v kolenou s protáhlými pažemi sepjatými za zády a malou kulatou hlavou. Eva Kmentová se prezentovala sousoším *Milenci* – plastika dvou figur, kde se mužská postava jemně dotýká tváře své partnerky. Právě tyto dvě plastiky způsobily na výstavě největší rozruch. Na výstavu byla sezvána účelově vybraná pětičlenná skupina z kovoprůmyslového závodu Koh-i-noor, kterou vedla tamní kádrová referentka paní Ekartová – manželka inspektora kultury odboru školství a kultury místního národního výboru. Ti po shlédnutí výstavy učinili několik zápisů do návštěvní knihy, v nichž vyjádřili své rozhořčení nad *Milenci* a *Zastřeleným*. Přes protesty několika členů skupiny Trasa, musely být obě plastiky z výstavy odstraněny. VÁVRA 1968, 6

¹¹⁸ V interiéru se nacházejí jednoduché keramické obklady, prosklené plochy a kovové doplňky. Dlažba je ze žuly. Keramika se pro stanici včetně prostoru nástupiště stala charakteristickým materiálem. KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982a, 35

¹¹⁹ V územním plánu se počítalo s výstavbou Střediska mezinárodního obchodu, státní technické knihovny, střediska vědeckotechnických informací a dalších budov. ŠREJMA 2019, 136

¹²⁰ KYLLAR 1986b, 155

„Bude znovu konečně možné oživit Švermovy sady. Podmínkou plné rehabilitace je také ukončení úprav ploch pod tělesem mostu magistrály (životaschopnou zelení, esteticky i funkčně účelnými zpevněnými plochami – nikoli ovšem pro parkování autobusů). Není sporu o tom, že zařazení stanice do I. kategorie odpovídá plně jejímu významu.“¹²¹

Ideový záměr řešení stanice se odvíjel od tématu „účast vědy a techniky na rozvoji naší společnosti a tématu aktivní účasti výtvarného umění při tvorbě životního prostředí města.“¹²² Libreto stanice bylo v tomto případě ovlivněno její návazností na témata stanic úseku II. B.¹²³

Ještě v roce 1973 se kolem výzdoby vedly vzrušené diskuse.¹²⁴ Stanice byla považována za dočasný terminál do doby, než bude trasa B dokončena. Koncept celé stanice měl být proveden v intencích architektonického charakteru trasy C. Počítalo se, že v budoucnu se bude ústřední dílo nacházet v exteriéru. Nicméně tlak, časový i prostorový, vedl k přehodnocení této myšlenky a odsouhlasení původního návrhu umístění díla na stěnu pasáže.

Dílo začalo vznikat ještě před vznikem VR NVP, která ho tedy projednávala až dodatečně. Za SČVU se zasedání zúčastnil také malíř Martin Sladký, který popisoval návrh dvojice Sauro Ballardini a Oldřich Oplt na plastickou mozaiku s námětem bitvy u Sokolova.¹²⁵ Za generální ředitelství Výstavby hlavního

¹²¹ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982a, s. 35.

¹²² Ibidem, 36

¹²³ Ibidem, 36

¹²⁴ Téma stanice bylo spojeno s tématem tvorby životního prostředí v socialistické společnosti, jak dokládá následující úryvek z diskuse o úpravě okolí stanice: *Sokolovská, Kyllar vysvětluje situaci, jak to tam je, je to společný vestibul a všechno to dělá jakési sevřené nádvoříčko, v těžišti toho prostoru plastika s tematikou – nová doba. Vertikální prvek. Druhé téma je základní aktivní účast výtvarného umění pro tvorbu životního prostředí. Ukazuje situaci, kterou dělaly SLZ – a chtějí ještě hlubší podobu toho, co má být náměstí republiky, dotáhnout ty plochy pod magistrálou a ten zelená pás jede dál a navazuje na zeleň Vrchlického sadů. Zase výtvarné kompozice, rehabilitovat celou tu kompozici zeleně s vodou a se vším, co k tomu náleží a že by tam měla být ta fontána. To je druhé téma pro tu stanici.* AHMP, VV NVP, 2. 10. 1979, inv. č. 134, kart. 19, 20

¹²⁵ Navrhovaný rozpočet na toto dílo činil 350 000 Kčs. KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982a, 36

města Prahy (GŘ VHMP) se zasedání zúčastnil Emil Kapitán, který požadoval posouzení podrobného výkladu díla. Sladký zmínil, že o díle bylo rozhodováno v době, kdy výtvarné rady ještě neexistovaly, a navrhl znovu posouzení díla podle fotografií či se jít podívat na již rozpracovanou mozaiku a korigovat umělce na místě. Zvláštní obava byla, aby postavy na mozaice nebyly příliš malé. Do diskuse tehdy vstoupili ještě malíř Josef Kilian za NVP, architekt Blahomír Borovička za Odbor územního plánování a architektury (OÚPA), sochař Jan Kotek za Galerii hl. m. Prahy (GHMP) a sochař Ladislav Jiránek za Ministerstvo kultury ČSR. Časový tlak nakonec vyústil v rozhodnutí, že malíř Arnošt Paderlík (SČVU), Jan Kotek a architekt Richard Podzemný (SA ČSR) si prohlédli návrh a na místě se vyjádřili k probíhajícím pracím. S možností požádat později autory, aby návrh předvedli VR.¹²⁶

Výtvarné libreto počítalo s umístěním hned tří výtvarných děl. Prvním měla být vertikální plastika. Opakovaně se v zápisech z porad VR NVP můžeme setkat s tímto typem uvažování. Při umístění děl promýšlely stávající dominanty a jejich vztah k navrhovaným dílům v rámci celkové kompozice pracující s dominantami, vertikálami a horizontálami. První dílo mělo být vizuálním vygradováním prostoru nádvoří při ústí pasáže a kompozičním protipólem horizontálních prvků. Tematické zadání znělo: „*Věda a technika pro rozvoj naší společnosti*“¹²⁷

Přestože se v libretu mluví o variantě poutače - „*tento vertikální prvek je účelný i z hlediska orientačního – přičemž může jít o pouhý poutač*“¹²⁸ - počítalo se s vysoce kvalitními materiály i úrovní zpracování „*jako výraz doby v podmínkách vědecko-technické revoluce*“.¹²⁹ Zadání proběhlo formou konkursu mezi třemi oslovenými umělci. Vítězným dílem se staly hodiny od

¹²⁶ AHMP, VV NVP, 3.7.1973, inv. č. 1, kart. 1, 6–7

¹²⁷ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982a, 36

¹²⁸ Ibidem

¹²⁹ Zhotoveny byly tři návrhy po 7 000 Kč. Na celou realizaci pak byla uvolněna částka 500 000 Kč. Ibidem

sochaře Rudolfa Svobody. [40] Svobodova tvorba se v období normalizace často uplatnila ve veřejném prostoru, a to jak v podobě realistické monumentální plastiky (*Zamyšlená*, Koleje Větrník Praha, *Osvobození*, Liberec, 1974) nebo geometrické abstrakce (*Kovový reliéf* na stěně bývalé budovy Rudého práva, 1988), tak i v širším rozkročení oscilujícím mezi těmito dvěma styly, v pro autora typické, geometrické stylizaci figurální plastiky (*Nový věk*, Frýdek-Místek, 1981), kterou používal ve své volné tvorbě. Ve veřejném prostoru Prahy se nacházejí dvě Svobodova díla s motivem hodin. Na Pražském hradě je to *Plastika s časoměrem* (1982, Severní Parkán Pražského hradu) a tou druhou jsou právě Radiohodiny, které vznikly v souvislosti se stanicí metra Sokolovská. Toto dílo, i když v částečně poničené podobě, se v prostoru před stanicí nachází dodnes. Je zřejmé, že byt' se může jednat o prostorovou dominantu, hlavním dílem, které souviselo s pojmenováním stanice, je mozaika ve vestibulu.

Věnování ideového námětu stanice připomenutí bitvy o Sokolovo v sobě neslo snahu o vytvoření, či v dobovém narativu spíše potvrzení tradice spolupráce mezi českými (československými) a sovětskými vojáky. Motiv z nedávné minulosti ještě stále silně rezonoval ve společnosti. Těsná spolupráce s Rudou armádou nacházela odpověď ve spolupráci českých a sovětských inženýrů při projektování metra. Bitva u Sokolova tak nebyla prezentovaná pouze jako vojenský úspěch. V důsledku měl tento motiv představovat splátku dluhu sovětským vojákům za pomoc Československu.¹³⁰

¹³⁰ Srov. SCHINDLER 2013. Schindler si všímá, že způsob, jakým byla propaganda spojená s bitvou U Sokolova se průběhu od 40. do pozdních 80. let mění. K fázi, do níž spadá budování stanice uvádí následující: „*Tak jako v československé společnosti 60. let docházelo k uvolňování tuhého stalinismu, ve třetím období dochází k poklesu míry propagandy v příspěvcích. Propaganda je navíc vedena jiným způsobem. Není tolik agresivní a je méně nápadná. Mýtus bitvy u Sokolova je již vybudován a je pouze udržován. Opět se ve zvýšené míře objevují příspěvky s faktickými údaji o bitvě u Sokolova. Poslední, čtvrté, období nastupuje spolu s normalizací. Míra propagandy v tomto období opět klesá, stejně jako klesá četnost příspěvků o bitvě, které se objevují výhradně ve dnech výročí bitvy, ve zvýšené míře pak u příležitosti kulatého výročí.*“ SCHINDLER 2013, 67–68

S připomenutím konce druhé světové války souviselo i slavnostní otevření metra 9. května 1974. Mozaika vytvořená pro tuto stanici byla jedním z prvních děl, o nichž až do ustanovení VR NVP rozhodoval pouze ČFVU.¹³¹

Jak bylo zmíněno, mozaiku s motivem bitvy o Sokolovo vytvořili Sauro Ballardini a Oldřich Oplt.¹³² [41] Stylizované figury vojáků v dynamických postojích rytmezují rozsáhlou plochu mozaiky, odstíny šedé a bílé kontrastují s červení praporů, které díky své stylizaci nepůsobí prvoplánově. Tato mozaika může sloužit jako příklad vývoje oficiální umělecké produkce v období totality. Pokud toto normalizační dílo srovnáme s obdobnými náměty z let 50., můžeme sledovat vývoj pojetí. Figury vojáků ve střední části obrazu vede postava vojáka v dramatickém diagonálním nakročení doplněném o vlající plášť. Ikonografický motiv takto zobrazeného vojáka – hrdiny vedoucího do boje – můžeme sledovat ve staletích evropského umění.¹³³

Postava nakročeného vojáka ve shodném postoji a s vlající vlajkou nad hlavou se nachází na dveřích síně Rudé armády na Vítkově (Jan Kavan, Jan Simota, dveře síně Rudé armády, Vítkov, 1953–1954). [42] Slovník heroických gest zůstává stejný, ale celková kompozice a ztvárnění díla je diametrálně odlišné. Pokud bychom srovnávali mozaiky z období pozdních 40. a 50. let s mozaikou v pražském metru, opět bude patrný posun. Například mozaiky Karla Svolinského z olomouckého orloje (1947–1955) jsou ovlivněny jak mánesovskou a alšovskou tradicí, tak představují proud socialistického realismu ovlivněný lidovým uměním.

Mozaiky Vladimira Sychry v síni Rudé armády na Vítkově (1955) jsou provedeny ve stylu idealizovaného realismu s postoji, gesty a atributy

¹³¹ ROLLOVÁ 2019, 134

¹³² Kamennou mozaiku o rozměrech 7 x 2,5, vytvářeli podle slov Oldřicha Oplta oba výtvarníci „doslova vlastníma rukama“ včetně sbírání materiálu – barevných kamenů po celé republice. ŠREJMA 2019, 14

¹³³ Odlišně, avšak rovněž ideologicky ovlivněné dílo s propagandistickým rozměrem od Jacquese-Louise Davida *Bonaparte při přechodu Alp* (1801) nabízí podobné schéma v jezdecké variantě.

odpovídajícímu specifické poloze socialistického realismu 50. let v Československu a jsou tak ve výrazu daleko monumentálnější, až patetické. [43] V doprovodu s vavříny, květinovými věnci a verši Vítězslava Nezvala vyjadřují patos, od něhož normalizační mozaiková tvorba upouští. Mozaika na Florenci vstřebala podněty modernismu jak v pojetí figur, tak v celkové kompozici. Opouští od popisných detailů a mění se také co do barevnosti (Sychrovy i Svolinského mozaiky jsou provedeny ve skle).¹³⁴ Přestože název stanice byl po roce 1990 změněn na Florenc, dílo inspirované bitvou o Sokolovo v prostoru metra zůstalo.¹³⁵

Součástí projektu byla také revitalizace náměstí – bývalých Švermových sadů s mozaikami od Martina Sladkého ve spolupráci s architektem Jiřím Lasovským. Došlo k úpravě cest, jež doplnily dva nízké kamenné rámy, v nichž byly ornamentálně seskládány abstraktní mozaiky od Sladkého. Tyto mozaiky byly odstraněny v roce 2014 při úpravě peších cest.¹³⁶ Přesto ani po revitalizaci, a tím méně dnes nepůsobí prostor v okolí stanice přívětivým dojmem. Komplikovanou situaci, která souvisí s umístěním přímo pod magistrálou, a nešetrné asanační zásahy provedené v minulosti se dodnes nepodařilo vyřešit, tak aby prostor připomínal skutečné náměstí či dokonce park.

3.4.9 Stanice Mládežnická (Pankrác)

Stanice Mládežnická byla v době vzniku považována za jednu z nejdůležitějších na trase C, protože se nacházela v místě plánovaného centra budoucí výstavby jihovýchodního sektoru města. V lokalitě se uvažovalo o budování divadla, budovy rozhlasu, obchodního domu, kulturního střediska, sportovního areálu a administrativního souboru budov. Stanice zároveň

¹³⁴ Zde můžeme opět vnímat vliv samotného prostředí metra a zřetel, který byl dán na údržbu a určitou durabilitu osazovaných děl.

¹³⁵ PETIŠKOVÁ 2002, 41–42

¹³⁶ ŠREJMA 2019, 136–137

navazovala na autobusové nádraží. V rámci projektu metra se o ní uvažovala jako o stanici, která se v budoucnosti stane přestupní.¹³⁷ Právě nedořešená výstavba v okolí (zejména obchodního domu) přímo souvisela s absencí ústředního díla stanice, jejímž architektem byl Zdeněk Štolfa. Ještě v době výstavby nebylo přesně definováno ideové zaměření výtvarného libreta stanice, přestože název byl již určen.

Ve stanici Mládežnická došlo při pojmenování k opačnému postupu nežli v případě stanice Hradčanská, kde lokální název získal navrch nad původním označením Obránců míru, přestože výtvarný generel stanice to již neovlivnilo. V případě stanice Mládežnická vyhrál tento angažovanější název nad lokálním pojmenováním stanice Pankrác. Při plánování stanice se mluvilo o tom, že prozatím bude stavba neúplná. Jako vedlejší výtvarná realizace byla do velké haly vestibulu navržena dělicí skleněná stěna s technikou zataveného drátu. Následně bylo zvažováno, že by toto dílo od Benjaminu Hejlka a Vladimira Buranta neslo název stanice, ale tyto úvahy byly zamítnuty, protože „*to bylo nevhodné a ani z provozního důvodu nepřijatelné.*“¹³⁸

Dekoratивní stěna sice byla odsouhlasena, ale ústřední dílo, které by mělo vyjadřovat název stanice Mládežnická, zůstalo nedořešeno. Bylo schváleno, že výtvarné dílo bude umístěno do parteru až v návaznosti na výstavbu obchodního domu. K osazení dalšího díla, k jehož zhotovení byla navržena sochařka Věra Merhautová, však již nedošlo. O rok později, v červnu 1974, byla na základě zhodnocení výtvarné výzdoby úseku I. C změněna původní koncepce. Bylo upuštěno od původního návrhu zasklené stěny ve formě zataveného drátu a namísto toho bylo rozhodnuto, že stejná dvojice umělců vytvoří stěnu z tvarovaného skla. [44] V této době došlo také k přesnému

¹³⁷ [...] *V budoucnu se trasa C rozštěpí na dvě větve. Jedna větev je vybudována směrem do stanice Kačerov, druhá bude mít terminál v Krči.* OTRUBA 1974, 4–5. Urbanistickému záměru odpovídá i architektonická koncepce stanice, která počítala s možností rozšíření na přestup a propojení s budoucím autobusovým nádražím.

¹³⁸ AHMP, VV NVP, 3. 7. 1973, inv. č. 1, kart. 1, 11

definování ideového záměru pro druhou etapu výzdoby stanice spojené s plánovaným ústředním dílem. To mělo odrážet „*ideové ztvárnění života mladé generace a její účasti na výstavbě socialismu.*“¹³⁹ Výjevy ze života dětí v socialistické společnosti či obraz mladých pionýrů bychom však ve stanici Mládežnická ani v celém prostoru metra nenašli. Také zde je patrný posun, ideologie se častěji odrazila v dokumentech, které měly být východiskem k tvorbě výtvarných děl, během samotné realizace se však s těmito materiály zacházelo často volněji.

3.4.10 Stanice Fučíkova (Nádraží Holešovice)

Stanice se nachází v blízkosti bývalého Parku kultury a oddechu Julia Fučíka a dnes se jmenuje Nádraží Holešovice. Pro dvouvestibulovou stanici bylo navrženo umístění díla do vestibulu jižního. V ideovém libretu je uvedeno, že stanice měla vyjadřovat „*hrdinství Julia Fučíka a jeho odkaz dnešku*“.¹⁴⁰ Co se týče druhého plánovaného díla do severního vestibulu stanice, čekalo se na vyjádření ČSD, jejichž odbavovací hala měla být do severního vestibulu situována.¹⁴¹ Výstavba nové stanice metra, jakož i okolní urbanistické plány znamenaly kompletní asanaci původní zástavby starých Zátor. Urbanistické návrhy byly dílem Karla Filsaka a Karla Filsaka ml., architektky stanice byly Jiří Doušek a Jiří Marek. Návaznost na autobusovou a další povrchovou dopravu učinila stanici jednou z nejvytíženějších na lince C. Úpravy okolí nezahrnovaly pouze zmíněné dopravní prostředky – tramvaje a autobusy, ale také rozsáhlé pěší plochy. Stanice se stala spojovacím prvkem se Severním Městem a Trojou. Pasáž stanice tedy pracovala s množstvím východů k různým navazujícím spojům, nacházely se v ní také prodejna První novinové společnosti (PNS) a informační kancelář DPP. V okolí se nacházejí

¹³⁹ AHMP, VV NVP, 9. 6. 1974, inv. č. 25, kart. 1, 28

¹⁴⁰ DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982, 4

¹⁴¹ Důvodová zpráva. Ideové zaměření uměleckých děl na stanicích stavby I.B metra. (Nepublikovaný strojepis přístupný v ÚDU AV ČR) Praha 1982, 72–73

dva odvětrávací objekty. Již v dobové reflexi v tisku byla vyzdvihována architektura stanice více než ústřední výtvarné dílo.¹⁴²

Do pasáže pronikalo světlo pomocí rozměrných světlíků, které tak propojily exteriér s interiérem. Obklad stěn na nástupišti byl vytvořen z poštorenské kameniny, což je pro zbytek stanice nezvyklé, ale tento humanizující prvek najdeme také v ostatních stanicích III. úseku trasy C. Nezvykle působí šikmé skládání sloupců tvarovek, jež mělo prostor stanice dynamizovat. Přesto dobová kritika stanici vytkla, že *„plnému přijetí této keramické stěny brání její nejisté ukončení zejména v horní partii, kde snad vyzvižení až ke stropu a šikmý seřez by mohl znamenat organičtější zapojení do prostoru, když už nebylo využito rampy jako na stanici Vltavská, která by omezila přímé osvětlení a viditelnost.“*¹⁴³

Do vnější úpravy stanice byl zapojen výtvarník – sochař Josef Klimeš, který vytvořil stylizovanou horskou říčku včetně valounů, oblázků a balvanů a uměle vytvořené studánky – pítka. [45] Ústřední dílo stanice se samozřejmě muselo vztahovat k jejímu názvu. Místo tradiční busty byl Julius Fučík zobrazen ve vysokém reliéfu na hraně skoseného mramorového pilíře. Hmota zbuzanského mramoru působí daleko výrazněji než reliéfní podobizna, která v ní téměř zaniká. Na díle spolupracovali sochaři Stanislav Hanzík a Aleš Vašíček. [46] Dílo bylo doplněno o Fučíkův citát: *„Žili jsme pro radost, pro radost šli jsme do boje a pro ni umíráme. Ať proto smutek nikdy není spojován s naším jménem“*.¹⁴⁴ [47]

¹⁴² „Konstrukce celku stanice kromě jižního vestibulu spodních a doplňkových částí je v nadzemních úrovních převážně montována ze železobetonových prefabrikátů (...). Tento konstrukční a montážní princip se plně projevuje jejich střídmostí a jednoduchostí až technické strohosti. Na druhé straně však vyvolává téměř klasickou slohovou čistotu všech částí stanice a umožňuje vytvořit sevřenou a vyváženou kompozici působivě lapidárních hranolových hmot (...).“ KYLLAR 1985, 171–172

¹⁴³ Ibidem, 172

¹⁴⁴ Fučík 2008

Hanzíkovo dílo mělo evokovat portrét od Maxe Švabinského.¹⁴⁵ [48] Při portrétování politicky významných osobností se scházela takzvaná zpodobňovací komise, která měla zaručit, že nedojde ke znevážení, či přímo zesměšnění portrétovaného. Podle vzpomínek pamětníků byla součástí schvalování již hotového díla i vdova po Juliu Fučíkovi Gusta Fučíková.¹⁴⁶ Stanice vypovídá o dalším z opakujících se motivů výzdoby pražského metra, a to je skutečnost, že historickými figurami, které byly v metru připomínány, byli pouze muži. S výjimkou Lenina ve stanici Dejvická šlo navíc výhradně o Čechy.¹⁴⁷

3.4.11 Stanice Švermova (Jinonice)

Stanice byla v době vzniku situována takřka do volné krajiny okolí Jinonic. Lokální označení Jinonice nese od roku 1990. Ideové libreto stanice by se zdánlivě mělo opírat o konečný název, který po několika změnách stanice dostala – Švermova, podle komunistického politika a novináře Rudého práva Jana Švermy (1901–1944). I původní název stanice však vzešel více z místních souvislostí nežli z potřeby připomenout padlého hrdinu Slovenského národního povstání. Po Švermovi byla totiž přejmenována nedaleká továrna Motorlet (Závody Jana Švermy). Nelze však odmyslet ideologické souvislosti spojené s osobností Jana Švermy a takřka mučednickou legendou, která se kolem něj vytvořila. Šverma sehrál významnou roli při aktivizaci protifašistického odboje a zemřel v roce 1944 během sněhové vánice při přechodu Nízkých Tater na hoře Chabenec. V 80. letech byla jeho novinářská činnost, jakož i jeho zapojení

¹⁴⁵ Max Švabinský, Julius Fučík, 1950, 22,5 x 29,6 cm, litografie, papír, Moravská galerie v Brně inv. č. C 3759.

¹⁴⁶ „Ale na Fučíka měla monopol Gusta Fučíková a ty bylo v té době asi devadesát. Nosila tu paruku, vona taky byla většinou připiclá, paruku nakřivo. A teď si představte, přijely ty šestsetřináctky, ona vystoupila, přišla k té zdi a ten kameník, kterej tam pomáhal říká: ‚Soudružko, nahoře.‘ A ona zvedla hlavu a vykřikla: ‚Julku!‘. A voni na to: ‚Dobrý, poznala ho, zapište to!‘“ ŠEDIVÝ 2016. Spisovatel Petr Šabach, který byl od roku 1984 odborným referentem na AVU se touto anekdotou inspiroval pro povídku *Život za persiko*. ŠABACH 2005

¹⁴⁷ Srov. ROLLOVÁ 2019, 130

do protifašistického odboje předmětem několika studií.¹⁴⁸ Šverma byl během normalizace připomínán jako blízký spolupracovník Klementa Gottwalda.¹⁴⁹ Pojmenování stanice právě po Janu Švermovi navíc zapadalo do konceptu zdůrazňujícího česko-slovenské bratrství a zapojení komunistů v rámci protifašistického odboje. Obdobný princip můžeme nalézt ve stanici Fučíkova. Oba muži byli významnými představiteli komunistického protifašistického odboje, jejichž smrt z nich učinila novodobé hrdiny a jejichž památka byla často využívána komunistickou propagandou.

Přesto byla ve stanici Švermovi věnována pouze bronzová stéla ve zdi vestibulu s portrétním medailonem od Vlastislava Housy, který se ve své tvorbě věnoval převážně medailérství.¹⁵⁰ Ústředním dílem se stala vnějšková úprava stanice. Živly země a vody byly zastoupeny vodou tryskající na povrch přes výtvarně zpracované kamenné útvary. Vzduch reprezentovala větrná růžice, umístěná v blízkosti vestibulu a fungující zároveň jako orientační bod. *„Řešení úprav povrchových částí stanice vychází z libreta trasy – Tj. zdravého životního prostředí. Proto se v architektonické úpravě objevují symboly určující zdárný vývoj lidského jedince a života vůbec (...) a dále prvky fauny a flóry, objevující se v kultivované úpravě nezpevněných ploch kolem vestibulu.“*¹⁵¹

Stanice tak původním názvem zapadá do scénáře propagujícího osobnosti komunismu, její libreto se však odvíjelo podle konceptu vyzdvihujícího zdravé

¹⁴⁸ Srov. HOLÁ 1985, HOLÁ 1989, SUCHL 1981, KOPOLDOVÁ 2004

¹⁴⁹ „Nikdy neexistovala zvláštní ‚politika Švermova‘ a zvláštní ‚politika Gottwaldova‘. Jejich spolupráce byla plná úcty, opravdové důvěry a vzájemného obohacování. Na návrh Gottwalda posílalo vedení strany Jana Švermu na nejdůležitější a nejohroženější úseky bojů – na obtížnou práci v revolučních odborech (1929), na vedení stranické činnosti v Paříži (1939) a v bojující Moskvě (1941-1943) a také na Slovensko v době povstání (1944). Klement Gottwald byl právem vůdčí osobností v naší straně. A bylo současně štěstím pro KSČ, že jeho nejbližším spolupracovníkem byl po léta Jan Šverma. (...) Šverma se na toto významné místo v dějinách komunistické strany svým celoživotním úsilím i výsledky své práce sám zařadil.“
HOLÁ 1985, 351

¹⁵⁰ STIBOROVÁ 1988, 5

¹⁵¹ KYLLAR 1987, 144–145

životní prostředí, což se odráží ve výtvarné podobě stanice, navržené architektkou Miroslavou Derynkovou. Po revoluci byla stanice nejen přejmenována na Jinonice, ale navíc byl Švermův portrét zakryt (na rozdíl od Fučíkova reliéfu na Nádraží Holešovice). K velkým změnám ve stanici došlo v roce 2017, kdy zde proběhla rekonstrukce. Již před jejím dokončením se vnesla vlna kritiky kvůli nešetrným zásahům do původních obkladů a dalších designových prvků, které tvořily vizuální identitu stanice a navazovaly na výzdobu celé linky B. Především šlo o odstranění skleněných tvarovek od sklářského výtvarníka Františka Víznera a jejich nahrazení plechem.

Ionizované skleněné tvarovky se nacházejí také ve stanici Karlovo náměstí, ve stanici Švermova byly však o něco větší a měly hnědavý nádech, aby zteplovaly celý prostor. [49] Tubusy skleněných obkladů byly umístěny jak na obkladu stěny nástupiště, tak na pilířích stanice. Proti jejich odstranění vystoupili jak architekt Petr Kučera (více viz kapitola Nová linka metra D), tak architekt plánovaných stanic metra D Patrik Kotas.¹⁵² K demontáži obkladů nakonec nedošlo, ale odstraněny byly osvětlovací prvky válcového tvaru ve žluté a bílé barvě. Vzhledem k tomu, že architektura stanice byla tvořena se zvláštním ohledem na jednotu řešení, včetně barvy všech obkladů, podhledů i barvy osvětlení, zásahy provedené během rekonstrukce stanici výtvarně poškodily.¹⁵³ Tento postup je o to více zarážející, že se designové obkladové kachle od Františka Víznera a Václava Ciglera staly vyhledávaným artiklem na komerčních aukcích.¹⁵⁴

3.4.12 Stanice Dukelská (Nové Butovice)

Původní název stanice odkazoval k operaci Rudé armády, která během druhé světové války měla pomoci Slovenskému národnímu povstání. Tato

¹⁵² KOHOUT 2016

¹⁵³ KYLLAR 1987, 144–145

¹⁵⁴ Vízner František 1936–2011, Kachle pro metro Jinonice, Aukce obrazů, starožitností. Aukční dům Sýpka, www.sypka.cz/kachle-pro-metro-jinonice--4-ks, vyhledáno 31. 5. 2021.

ústřední část Jihozápadního města I. (JZM) byla navržena ve snaze o kontakt s hlavním městským centrem Prahy. Výstavba byla plánována mezi roky 1981 a 1988. Nové Butovice měly být sídlištěm takzvané nové generace. Sídlíště počítalo s více než 20 000 obyvateli (tento počet byl navýšen z původního zamýšleného počtu 17 500 obyvatel) a předpokládalo se využití nových typů obytných sekcí s flexibilním půdorysem suterénů a přízemí namísto tradičního schodišťového typu. Velký počet obyvatel souvisel také s otázkou rychlého a dostupného transportu do centra, metro mělo být v ideální docházkové vzdálenosti od bytové zástavby. Výhodou JZM měl být přímý kontakt s přírodou a snadná dostupnost do centra. Při tvorbě projektu JZM si autoři kladli otázky vyplývající z předešlých problémů spjatých se sídlištní výstavbou. V projektu tak pokládali za nutné uplatnit sociologické poznatky a požadavky v tvorbě městského prostředí na odstranění společenské nehostinnosti nového městského souboru. Zároveň dbali o zlidštění typů hromadně vyráběných obytných budov a vymezení suterénu pro jiné funkce. Při stavbě nových škol se počítalo s jejich sekundárním využitím pro kulturní a sportovní účely.

Autorem urbanisticko-architektonického návrhu centra se stal Ivo Oberstein. Poučení z předchozích projektů a s nimi spojených problémů se projevilo také ve změnách plánů metra. Studie Nových Butovic upřesnila trasu metra v prostoru, v půdoryse i podélném profilu. V návaznosti na první plány Pražského ústavu památkové péče (PÚPP) z roku 1974 došlo také k prohloubení znalostí o návaznosti s autobusovou dopravou.¹⁵⁵ Milan Vácha pro stanici vytvořil plastiku s názvem *Pomník dukelským hrdinům* (1988). [50] Název a doba vzniku by mohly snadno vyvolat dojem dalšího figurálního sousoší, v případě Váchy se však jedná spíše o volnou plastiku. Dvojice monumentálních pískovcových bloků je hladce modelovaná vyjma vnitřní

¹⁵⁵ KLÍMA/OBERSTEIN/VALTR 1978, 169–170

strany, která je tvořena dynamickou krystalickou strukturou. Struktura plastiky vede divákův pohled směrem vzhůru.¹⁵⁶

Soutěže na novou výtvarnou realizaci se stanice dočkala až v roce 2020. Hl. m. Praha v součinnosti s DPP a GHMP hledala umělce v rámci vyzvané soutěže MuralartUM 2020.¹⁵⁷ Vítězem pro stanici Nové Butovice se stalo graffiti od autora užívajícího pseudonym Zebone. Geometrizující dekor na vnější stěně stanice zdůvodnil autor následovně: „*Jde o graffiti řešení snažící se barevně navázat na dominantní střechu autobusového terminálu. Bílé linky v návrhu mohou odkazovat na bednění v podhledovém betonu, geometrická kompozice se snaží zapadnout do pravoúhlé konstrukce budovy.*“¹⁵⁸ [51] Z využívání graffiti v prostorech metra, k němuž se po revoluci DPP obrátil hned několikrát, nikdy nevzniklo plnohodnotné umělecké dílo, ale spíš provizorium, díky němuž se DPP mohl zbavit kritiky stran absence uměleckých děl, i zdánlivá snaha o současný umělecký výraz.

¹⁵⁶ FIŠER 2009, nepag.

¹⁵⁷ GHMP ve spolupráci s Hlavním městem Praha a DPP vyhlásila v roce 2020 první otevřenou výzvu na návrh dočasných streetartových intervencí, graffiti a velkoplošných maleb pro vybraná místa. Cílem této výzvy bylo pozvednutí a kultivace konkrétního prostoru, snaha o vyvolání pozitivní konfrontace veřejnosti s projevy současného umění na veřejných prostranstvích. Výzva byla vypsána pro lokality: Bořislavka, Černý Most, Nové Butovice, Spořilov a Vltavskou. Na výzvu programu Umění pro město/MuralArtUM 2020 přišlo 116 platných přihlášek. In: umenipromesto.eu, vyhledáno 31. 5. 2021.

¹⁵⁸ Zebone in SŮRA 2020, nepag.

4. Středověk jako inspirace pro pražské metro

Stanice přejmenované po roce 1989 odrážely především vztah komunistické strany a vlády k historickým událostem nedávné minulosti, osobnostem spjatým s dějinami komunistické strany či životu v socialistické společnosti. Další významnou tematickou linií, kterou lze sledovat v pražském metru, představuje specifická interpretace starší historie, tak jak ji vykládala komunistická státostrana. Praha je silně spjata s historickou zástavbou, a proto se vybudování systému podzemní dopravy nemohlo vyhnout archeologickým objevům, ani myšlence zasadit je do stanic v jádru města. Mimo městské centrum se starší české dějiny výrazně promítly v metru v námětech spojených s husitstvím.

Geneze politické a společenské percepcce husitství má dlouhou historii. Vznik a rozšíření husitského hnutí bylo prvotně spojeno s úsilím o nápravu katolické církve, přesto však v sobě toto hnutí neslo i jiné významné aspekty. Jeho sekulární rozměr se promítl nejen do změny vztahu politické a duchovní moci, rozvoje stavovského státu, ale měl také rozměr jazykový a národnostní. Až do poloviny 18. století byl fenomén husitství nazírán z perspektivy církevních dějin. To se změnilo s nástupem osvícenství, během něhož se do popředí dostaly ideje racionalismu, logiky a humanismu, přičemž došlo i k prvním pokusům o reinterpretaci významu Jana Husa v naší historii a nazírání celé jeho epochy. Mezi českými učiteli a obrozenci probudil větší zájem o husitství až František Palacký, který vykládal husitství jako demokratické národní hnutí a ve své interpretaci potlačil ikonoklastickou stránku husitského hnutí.¹⁵⁹

Od 60. let 19. století se téma husitství silně rozšířilo, neboť mu přestaly být kladeny překážky politického charakteru, již tehdy se však jednalo o citlivou otázku. Ve výtvarném umění se v této době setkáváme s cenzurou, jak dokládá

¹⁵⁹ ČORNEJ 2013, 25–29

cyklus z českých dějin v Královském letohrádku na Hradčanech. Skupinu umělců pracujících na tomto tématu vedl ředitel pražské akademie Christian Ruben a náměty byly vybrány přímo Františkem Palackým již roku 1847. Třetina série měla být věnována právě husitské epoše – Hus na Kostnickém koncilu, Bitva u Domažlic, Ujednání kompaktát a Král Jiří na sněmu roku 1465. Tyto náměty však byly zamítnuty císařem Františkem I., který nakonec schválil téma Bitvy u Lipan, kde byla husitská vojska tvrdě poražena. Ruben následně sám vybral nová, méně kontroverzní témata.

Tématu husitství se v 19. století věnovala řada významných českých umělců: Josef Mánes maloval žánrové výjevy ze života Jana Žižky, Jaroslav Čermák zobrazil *Husity bránící průsmyk* a monumentální plátno Mikoláše Alše *Setkání Jiřího z Poděbrad s Matyášem Korvínem* je notoricky známé. Nejvýraznějším počinem tohoto období však nadále zůstává obraz Václava Brožíka *Mistr Jan před koncilem Kostnickým* z roku 1883. V Praze bylo toto rozměrné plátno velmi kladně hodnoceno, a to nejen pro své výtvarné kvality, ale zejména pro národně obrozenecký obsah.¹⁶⁰ Brožíkovo pojetí se odrazilo jak v prvních návrzích na pomník Jana Husa na Staroměstském náměstí, tak v 50. letech 20. století ve filmové trilogii Otakara Vávry.¹⁶¹

Pomník mistra Jana Husa na Staroměstském náměstí se těšil neobyčejně pozornosti jak ze strany široké veřejnosti, tak ze strany médií a politiků. Dlouhé a složité rozhovory o jeho podobě a umístění trvaly dvacet pět let. Dne 5. července 1903 byl slavnostně položen základní kámen. Hlavními řečníky byli členové Strany mladočechů – Eduard Grégr, Jan Podlipný a Josef Herold. Řečníci v projevech vyzdvihovali Husovy zásluhy jazykové a národní, naopak se vyhnuli sporům s katolickou církví. Byl to zjevný ústupek, při němž byl rozměr Husova zasazení se o církevní reformaci úmyslně zatlačen do pozadí.

¹⁶⁰ VLNAS 2015, 201–207

¹⁶¹ Ibidem, 207

Kriticky na tento fakt poukazovali hlavně čeští evangelíci. Ovšem jak mladočeši, tak katolíci označili tyto výtky za rušení národní jednoty. Dvanáct let po položení základního kamene 14. července 1915 byl pomník odhalen. Slavnost, která se konala při položení jeho základního kamene, se však neopakovala, neboť během války nebyla taková akce možná. Pražané však dokončený pomník spontánně pokryli květy. V této době se na náměstí nacházel rovněž mariánský sloup ze 17. století, vztyčený jako poděkování za úspěšnou obranu Prahy proti Švédům. Společně však tyto dva monumenty stály na náměstí pouhé tři roky, neboť v listopadu 1918 byl sloup jakožto symbol habsburské monarchie stržen rozvášněným davem.¹⁶² Během první světové války se stal Hus důležitou součástí propagandistické argumentace československého zahraničního odboje.¹⁶³

Za první republiky se začal slavit 6. červenec jako výročí Husova upálení. V roce 1925 byl tento den dokonce uzákoněn jako Husův den, a přestože byly opět zdůrazňovány zejména Husovy zásluhy o českou řeč, národ a literaturu, zatímco složka reformační byla znovu potlačena, vzbudil tento čin napětí mezi Československem a Svatým stolcem.¹⁶⁴ Kromě pomníků a památníků se Husovi věnovala i krásná literatura. Na vědecké půdě byl důležitý spor Tomáš Garriguea Masaryka s historikem Josefem Pekařem o pojetí Husova odkazu. Zatímco Masaryk vnímal husitství především jako reformační hnutí a zápas za náboženskou svobodu, Pekař v něm silněji vyzdvihoval jeho národní složku.¹⁶⁵

Během nacistické okupace byla husovská tradice právě pro svůj nacionalistický charakter záměrně potlačována ve prospěch svatováclavské tradice, která měla být vzorem spolupráce a soužití Čechů a Němců. Pro domácí i zahraniční odboj se však „boží bojovníci“ opět stali silným symbolem

¹⁶² POKORNÝ 2015, 221–230

¹⁶³ HELAN 2015, 231–237

¹⁶⁴ Ibidem, 235

¹⁶⁵ Ibidem, 231

vlastenectví. Partyzánské jednotky nesly jména husitských hrdinů, např. oddíl Jan Hus nebo skupina Jana Žižky z Trocnova. Českoslovenští letci působící ve Velké Británii měli ve znaku husitské zbraně jako řemdih či cep. K husitskému odkazu se přihlásil roku 1942 také Klement Gottwald, když vyzval československé vojáky v Buzuluku, aby při pochodu s Rudou armádou následovali vzor těchto středověkých bojovníků. Jan Randák uvádí, že „*být hoden husitských předků znamenalo v Gottwaldově podání stát se spolubojovníkem sovětské armády.*“¹⁶⁶ Také z Gottwaldova pohledu bylo husitství vnímáno mimo jiné jako boj Slovanů a Germánů a bylo tedy logické zdůrazňovat tuto interpretaci.

Bezprostředně po druhé světové válce byla snaha navázat na tradice první republiky, což se týkalo i odkazu husitského hnutí. Programově se k tomuto odkazu přihlásila také Komunistická strana Československa a totéž udělal se selskými povstáními v 17.–18. století a obdobím národního obrození. Roku 1946 publikoval Zdeněk Nejedlý pojednání *Komunisté, dědici velikých tradic českého národa*, v němž záměrně vytvořil paralelu mezi komunismem a tzv. lidově pokrokovým hnutím, jež podle něj zastupovali husité. Z komunistů tak udělal jediné oprávněné ideové následníky husitů. Vzhledem k exponovanému postavení Zdeňka Nejedlého v poválečném Československu byl jeho vliv na kulturní prostředí v něm mimořádný. Nejedlý oživoval národní hodnoty, kterým často vtiskl nové významy pod vlivem marxismu.¹⁶⁷ Přímo k Husovi se vyjádřil ve výše jmenované stati následovně: „*Dnes by Hus byl hlavou politické strany a jeho tribunou by nebyla kazatelna, ale pražská Lucerna nebo Václavské náměstí. A jeho strana by byla velmi blízká – o tom můžeme být přesvědčeni – nám, komunistům.*“¹⁶⁸

¹⁶⁶ RANDÁK 2015, 252–258

¹⁶⁷ KŘEŠŤAN 2012, 327

¹⁶⁸ NEJEDLÝ 1946, 22

Po návratu ze sovětské emigrace se Nejedlý stal roku 1945 ministrem školství a národní osvěty. Na tomto postu vydržel sice pouhý rok, ale po únoru 1948 se na pozici vrátil.¹⁶⁹ Po roce 1948 zastával Nejedlý řadu funkcí, většinou doživotních (např. člen ústředního akčního výboru Národní fronty nebo předseda Svazu československo-sovětského přátelství (SČSP)).¹⁷⁰ Podle Petra Čorneje se husitství, které v 50. letech tvořilo výkladní skříň historických tradic komunistického režimu, dostalo v počátcích normalizace na okraj politického i vědeckého zájmu. Nezměnila to ani výstava *Jan Žižka z Trocnova – Demokratické a bojové tradice našeho lidu* uspořádaná Národním muzeem k výročí 550. výročí Žižkovy smrti. „Normalizační režim ale zájem o husitství (a fakticky o celé starší dějiny) nijak nepodporoval, i když dal občas najevo, že se k dávným revolučním tradicím hlásí.“¹⁷¹ Jak toto Čornejovo tvrzení obstojí v případě pražského metra?

V Důvodové zprávě k výtvarnému generelu metra se přímo uvádí: „*Charakteristickým rysem pražského metra je snaha povýšit dopravní charakter a účel této stavby na významného činitele tvorby životního prostředí obyvatel města nejen realizací jejich dopravních potřeb, ale i z hlediska společenské potřeby estetického prostředí ve smyslu principu městotvorného významu metra v životě města a jeho obyvatel.*“¹⁷²

Může se zdát paradoxní, že programově ateistický a antiklerikální režim jako ten komunistický slavnostně otevřel v prosinci 1980 novou stanicí metra Želivského, pojmenovanou podle husitského kněze Jana Želivského.¹⁷³ Stanice byla otevřena v roce 600. výročí předpokládaného narození tohoto kazatele a radikálního stoupence husitství. Stanice Želivského byla dočasnou koncovou

¹⁶⁹ Od července roku 1948 byl resort přejmenován na ministerstvo školství, věd a umění. KŘEŠŤAN 2012, 334

¹⁷⁰ Ibidem, 335

¹⁷¹ ČORNEJ 2015, 278

¹⁷² KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982a, 105

¹⁷³ Pracovním názvem tehdy konečné stanice úseku II A byla původně Vinohradská nemocnice, ale došlo ke změně názvu v souvislosti s ulicí Jana Želivského. ŠREJMA 2016a

stanicí II. úseku trasy A. Podpovrchový vestibul stanice s pasáží těsně souvisel s křižovatkou ulic Vinohradská, Votická a Jana Želivského. Celkové uspořádání bylo zcela podřízeno přestupní úloze stanice s různými typy povrchové dopravy.¹⁷⁴ Podélná stěna vestibulu byla osazena bronzovým reliéfem od Jana Simoty s alegorií husitství.¹⁷⁵ Tento bronzový 3,5 metru vysoký reliéf zobrazuje pět postav – Jana Želivského, Jana Husa, Jana Žižku a ženu s chlapcem-práčetem. Mezi figurami se nacházejí atributy husitství – prapor s kalichem a palcát, otevřená kniha v plamenech reprezentující nejspíš Písmo a kalich s hostií na drapérii. [52]

Ve vestibulu na opukou obložené stěně proti výstupům byla umístěna rozměrná mozaika navržená malířkou Jiřinou Adamcovou ve spolupráci s architektkou stanice Evou Břuskovou. Mozaika měla symbolizovat bouřlivou dobu Jana Želivského a byla zamýšlena jako dominanta celého prostoru podchodu. Výběr materiálů měl svůj symbolický význam: „*Materiál byl volen na připomenutí čistoty a drsnosti myšlenek, za něž bojovali Pražané, zastoupení zde postavou husitského kněze (Jana Želivského), statečné ženy a bojovníků.*“¹⁷⁶ Obyvatelé Prahy – stoupenci husitství jsou na pozadí stylizované gotické zdi, která je zdůrazněna náznakem lomeného oblouku, obklopeni plameny revoluce.¹⁷⁷ [53, 54]

Venkovní prostor nese druhou a zřejmě i známější dominantu této stanice, a to průhledově zpracovanou plastiku kalicha. Tento symbol husitství byl umístěn do vodní plochy a byl vytvořen na základě návrhu Františka Paška, sochaře a restaurátora. Podle Paška mělo jít „o kalich s živou vodou“. [55]

¹⁷⁴ Autorkou architektonického řešení byla Eva Břusková a odpovědným projektantem Bohumil Mičulka.

¹⁷⁵ Jan Šimota studoval uměleckoprůmyslovou školu v Praze u profesorů Josefa Mařatky a Jana Laudy. V letech 1973–1985 byl rektorem VŠUP. Byl autorem Umění boje a Umění radosti v interiéru Nové scény ND, pomníku Jana Nerudy na Petříně nebo dnes již neexistujícího pomníku Milicionáře na Náměstí OSN ve Vysočanech (dříve Lidových milicí).

¹⁷⁶ ČORNEJ 2015, 278

¹⁷⁷ ŠREJMA 2016

Kalich se při spuštění fontány zrcadlil ve vodní hladině.¹⁷⁸ Kolem díla byly svedeny diskuse, které mohou poodhalit pozadí rozhodovacích procesů tykajících se výtvarného umění ve veřejném prostoru v období normalizace. Z technických a finančních důvodů se uvažovalo o tom, že dílo bude bez vody. To vedlo k obavám, aby bez vodního prvku kalich neztratil svou srozumitelnost a nevypadal „jako reklama na Cinzano”.¹⁷⁹ Bylo rozhodnuto, že dílo musí být spojeno s vodou, ale zároveň se objevily oprávněné obavy, že v zimních měsících, kdy je bazén vypuštěný, bude prostor sloužit jako odpadkový koš. Další obavy související s tímto dílem se vztahovaly k jeho umístění na velmi rušné křižovatce. Jako možné řešení se zvažovalo přesunutí do interiéru – tentokrát opět bez vody. Architekt Borovička argumentoval tím, že dílo má sílu rušnou dopravní situaci zvládnout: „*Veďte si třeba Piccadilly Circus v Londýně – tam je to zaflákané a cirkus děsný, a přece je tam ten panák vidět.*”¹⁸⁰

Další stanice linky A – Jiřího z Poděbrad – byla otevřena také v prosinci 1980. Tato stanice byla situována na rohu náměstí Jiřího z Poděbrad a Vinohradské třídy. Jiří z Poděbrad byl vnímán jako ochránce husitského odkazu a výzdoba stanice byla koncipována jako pocta zmiňovanému českému králi a husitství obecně.¹⁸¹ Na exponovanou jižní stěnu vestibulu byl umístěn kamenný reliéfní medailon s podobiznou Jiřího z Poděbrad a latinským nápisem GEORGIUS REX BOHEMIAE. Jeho autor, Jan Dušek, je mimo jiné tvůrcem sochy Jana Žižky v Žižkových sadech v Hradci Králové (1971).¹⁸²

[56]

¹⁷⁸ ŠREJMA 2016

¹⁷⁹ AHMP, VR NVP, 29. 5. 1979, inv. č. 128, kart. 18, 17

¹⁸⁰ Ibidem

¹⁸¹ ŠREJMA 2016b

¹⁸² Soutěž na zhotovení pomníku vyhrál již roku 1924 sochař Josef Škoda, ve čtyřicátých letech byla práce na soše zastavena nacisty a v padesátých letech byla vyhlášena nová soutěž, z níž vítězně vyšel právě návrh Jana Duška. Martina Vítková, Socha Jana Žižky je dobrá jen se na ní

Keramické reliéfy na stěnách podchodu pod Vinohradskou třídou vytvořil sochař Lubomír Šilar, který při tom spolupracoval s Annou Hübschmannovou, architektkou stanice.¹⁸³ Reliéfy zachycují Prahu v době vlády Jiřího z Poděbrad a husitskou tematiku (Betlémskou kapli, kalich, štít, českého lva, palcát, pavězu a svatovítskou korunu před panoramatem Prahy). [57] Vybudování metra s sebou neslo i úpravy náměstí, které probíhaly ještě dva roky po otevření stanice. V roce 1981 byla na náměstí umístěna kašna nazvaná Sjednocená Evropa od sochaře Petra Šedivého, který si ke spolupráci přizval architektku Beryl Filsakovou a jako konzultantku Annu Hübschmannovou. Od stejného autora pochází také větrací komín před kostelem Nejsvětějšího srdce Páně. Plastické řešení fontány mělo symbolizovat dějinný význam husitství. Jejím ideovým záměrem byl podle autora odkaz k události z roku 1464, kdy český král Jiří z Poděbrad vyslal poselství do panovnických dvorů v Evropě s návrhem vzájemného mírového soužití. Konfigurace kompozice měla být horizontální s vertikálním střikem vody.

Tato podmínka především brala ohled na dominantu kostela. Autor si ideový záměr dále rozpracoval tak, aby pokud možno žádný aspekt odkazu doby husitského krále neopominul: *„Dopracoval jsem se ke konceptu, že velká kruhová dlažba (cca 20 m) bude symbolizovat Svět, v ní pod úroveň zapuštěný bazén (12 m) bude symbolizovat jeho křesťanskou část, jejíž jsme byli a stále jsme, součástí. V něm, mírně nad hladinou, levituje kamenný disk, který symbolizuje naši společnost. Disk je jako puklý silou husitského hnutí, společenskou silou, která rozdělila společnost na své příznivce a odpůrce. Souběžně s tím jsem chtěl vyjádřit i jiný aspekt té doby: dělení světské moci od církevní. Voda má dopadat na obě půlky, stékat do struktur a přetékaním přes*

podepsaly vleklé přípravy. Hradecký deník.cz, http://hradecky.denik.cz/zpravy_region/socha-jana-zizky-je-dobra-jen-se-na-20110510.html, vyhledáno 5.3.2016

¹⁸³ Lubomír Šilar je autorem celé řady keramicky upravených stěn, například reliéf Praha ve stanici Můstek nebo reliéf Praha v moskevském metru.

*hranu bazénu se ztrácet do země jako do časoprostoru. Jde o jakési perpetuum mobile lidské touhy po nápravě. Myslím si, že odkaz mého díla plně souzní s humánním posláním kostela.*¹⁸⁴ [58, 59] Paradoxně právě tato fontána se stala před dvěma lety předmětem sváru v plánové revitalizaci náměstí, neboť návrh architektů ze studia MCA počítal s jejím odstraněním. Jako argument pro likvidaci fontány se používalo právě její ideové zaměření. Miroslav Cikán, jeden z autorů revitalizačního návrhu se vyjádřil v tom smyslu, že: *„Tehdejší doba vytvářela své umělecké hodnoty, ideologicky orientované. Chtěla především akcentovat svoje díla, potlačit jiná. A pokud chtěli potlačit kostel, bylo dobré ho zaclonit kašnou. Proto nám kašna připadá z hlediska výrazu příliš silná.*“¹⁸⁵

Husitské hnutí nebylo jediným milníkem historie, ke kterému se KSČ vztahovala. Na jedné z nejexponovanějších a tím pádem i nejvýznamnějších stanic metra – Karlovu náměstí, byla snaha o vytvoření paralely mezi rozkvětem Prahy v době panování císaře Karla IV. a rozkvětem v socialistickém Československu. Stanice Karlovo náměstí vznikla jako součást trasy I. B. Tím, že většina stanic trasy I. B byla umístěna na území historického jádra města, *„které má ústřední význam právní, kulturní, společenský a je současně největším pracovištěm města,*“ měly tyto stanice výjimečné postavení nejen v rámci trasy B, ale i celé sítě metra.¹⁸⁶ Linka I. B

¹⁸⁴ ŠEDIVÝ 2014

¹⁸⁵ CIKÁN 2013 in: <https://www.zizkovskelisty.cz/uvodni-strana/fontana-pro-zizkov>, vyhledáno 30.5.2022 Autorka textu sesbírala podpisy místních občanů pro žádost za záchranu těchto artefaktů adresovanou zastupitelstvu Prahy 3. Na jednání zastupitelstva 15. 8. 2013 byla žádost o projednání budoucnosti objektů zamítnuta a zastupitelstvo se tedy většinově rozhodlo nevyjádřit se k budoucnosti kašny a výduchu, jež dále zůstávají ohroženy revitalizací náměstí. Národní památkový ústav vydal doporučení o zachování kašny na náměstí. Autorka textu v reakci na zasedání zastupitelstva uspořádala v roce 2014 happening na záchranu zmiňovaných děl pod názvem Kašnobraní na Jiřáku.

¹⁸⁶ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982a, 104

měla svou výzdobou vytvořit ideologický obraz současnosti jako základu budoucnosti.¹⁸⁷

Stanice Karlovo náměstí byla budována se dvěma vestibuly: severovýchodním, který ústí na stejnojmenné náměstí, a jihozápadním, ústícím na náměstí Palackého. Ideové zaměření děl v severovýchodním vestibulu mělo připomínat kulturní a politický rozkvět českých zemí a speciálně Prahy ve 14. století, tedy za vlády Karla IV. Slavnými okamžiky minulosti, k nimž se mělo vztahovat, bylo založení Nového Města, univerzity a rozšíření Pražského hradu. Ideové zaměření uměleckých děl v jihozápadním vestibulu mělo vyjadřovat sociální, hospodářský, kulturní a politický rozkvět ČSSR v druhé polovině 20. století. Tomuto ideovému zaměření bylo přizpůsobeno i architektonické řešení interiérů vestibulů stanice.

V severovýchodním vestibulu se nachází kamenná mozaika z roku 1985 s názvem *Doba panování Karla IV.*, kterou vytvořil malíř Radomír Kolář. [60] Kamenná mozaika o rozměrech 20 x 3 metry zachycuje zleva ženu pracující na poli, matku s dítětem a rolníka sejícího obilí. Mozaika pokračuje výjevem s rytíři na koních, kteří mají vyjadřovat středověké mocenské zápasy. Za rytíři se v horní části mozaiky objevuje silueta Novoměstské radnice, která odkazuje na založení Nového Města pražského. Pod ní je obrys chrámu Panny Marie Sněžné, který byl založen Karlem IV. V pásu pod tímto chrámem najdeme podpis autora a rok vzniku mozaiky. Prvky gotické architektury jako lomené oblouky, fiály, chrliče a kružby v oknech odkazují na výstavbu katedrály sv. Víta na Pražském hradě. Ve středu mozaiky se nachází postava sedícího císaře Karla IV. s korunou, jablkem a žezlem v ruce. Pod ním je nápis: MCCCXLVI – MCCCLXXVIII KAREL IV. ČESKÝ KRÁL A ŘÍMSKÝ CÍSAŘ. Letopočty psané římskými číslicemi označují dobu panování Karla IV. (1346–1378). Vedle hlavy z levé strany je umístěn heraldický znak se lvem a vpravo s

¹⁸⁷ Ibidem, 107

orlicí. Napravo od trůnícího panovníka je pečetidlo Karlovy univerzity a nápis upomínající na její založení v roce 1348. Jezdci na koních odkazují k rozvoji diplomacie v době panování Karla IV. Pod nimi se nachází Karlův most. Zcela vpravo je skupina řemeslníků, předzvěst husitského revolučního hnutí, které je s Novým Městem pražským nerozlučně spjato.¹⁸⁸

Vestibul ústící na Palackého náměstí nezdobí tak čitelně popisná díla jako je zmiňovaná mozaika s Karlem IV. Záměrem bylo umístit zde reliéfní desky s tematikou rozvoje ČSSR ve druhé polovině dvacátého století (např. motivy významných staveb socialismu na území ČSSR a Prahy), případně celistvý reliéf na ploše místo vitríny proti výstupu z metra. Nicméně návrh konkrétního reliéfu nebyl schválen, problematický se ukázal zejména vztah výtvarného díla a výrazného stropu, kde nebyla zřejmá plynulá návaznost. Na souznění architektury a výtvarných děl byl v projektu metra sice kladen obzvláštní důraz, umělecká díla nesměla bránit plynulosti provozu, a proto se žádné artefakty neinstalovaly přímo v prostoru nástupiště. Toto omezení také vedlo k tomu, že se v metru nejvíce uplatnily mozaiky, reliéfy a skleněné či světelné dekorativní prvky. Také na Karlově náměstí se v jihozápadním vestibulu nachází skleněná dekorativní stěna od Ivanky Slavíčkové z roku 1985. [61] Dále pak světelný skleněný objekt od Jaroslava Štursy, působivé lucerny od Josefa Kochrdy v loubí u ČVUT a samozřejmě skleněné lisované tvarovky od Františka Víznera, které tvoří obklad stěny metra na nástupišti, a které se staly designovou dominantou této stanice.¹⁸⁹ [62, 63] Místo reliéfu s rozkvětem socialistické společnosti se ve stanici nacházejí dvě skleněné výstavní vitríny. Ta delší, jež měla být potenciálně nahrazena zmiňovaným reliéfem slouží k prezentaci různých subjektů jako jsou například lesy ČR a ta menší byla

¹⁸⁸ Jan Želivský byl novoměstský kazatel a odehrála se zde též defenestrace z roku 1419. MARTÍNKOVÁ 2016

¹⁸⁹ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982a, 119–123

proměněna na malou galerii zvanou NIKA, která představuje práce studentů VŠUP. Na umístění výkladních vitrín na místo uměleckých děl měly zájem DP, které v tomto ohledu vedly vleklé spory s VR NVP. Pro DP měly vitríny komerční potenciál, který často upřednostňovaly před možností umístění výtvarného prvku, o který by následovně musely pečovat.

Stanice metra nemusely být s historií spojeny pouze skrze svou uměleckou výzdobu, ale ta vytvářela historické souvislosti skrze polohou stanic, jako je tomu například na Hradčanské. Typicky hlubinná stanice trasy A byla otevřena v srpnu 1978. Její projektový název byl Obránců míru, podle tehdejšího jména ulice Milady Horákové. Nástupiště je tvořeno třemi tunelovými prostory, propojenými sedmi páry průchodů. Klenba středního tunelu je obložena zlatooranžovými hliníkovými deskami. Ty jsou osvětleny světelnou rampou, jež je skryta za sádrovou římsou. Římsa se nachází rovněž nad průchodem obou bočních tunelů a stává se tak jedním z určujících architektonických rysů stanice. V prostoru kolejiště se zlatooranžový obklad uplatňuje ve dvou odstínech. Pilíře a stěny jsou obloženy kombinací dvou mramorů. Zbuzanského olověně šedého a bílého rumunského. Žulová podlaha stanice je sestavena ve švédské skladbě. Eskalátorový výstup z nástupiště ústí do druhého vestibulu. Kompozice vestibulu a rozsáhlé pasáže byla založena na kontrastním působení zaskleného válce vestibulu uprostřed čtvercového půdorysu. V pasáži se původně nacházela kancelář Pražské informační služby (PIS), prodejna PNS a telefonní kabiny. Stěny byly obloženy jugoslávským mramorem a strop byl vytvořen pomocí lamel z hliníku s pásy a kruhy zářivkových svítidel. V pasáži se rovněž jako dekorační i užitkový prvek nacházely vitríny. Do interiéru pasáže byl organicky začleněn kamenný opukový reliéf sochařů Slavoje Nejdla a Jiřího Prádlera na jižní a východní stěně. Ideové pojetí mělo odrážet takzvané pokrokové tradice ve vývoji české státnosti: „*Od ustanovení prvního českého*

*krále Vratislava II. roku 1085, která vyvrcholila v současné době v socialismu.*¹⁹⁰

Stěny vestibulu jsou z opuky a zabírají celkovou plochu o velikosti 182 metrů čtverečních. Jedna zeď zobrazuje symboly české státnosti z dob středověku, druhá socialistickou státnost. Stěna tematicky věnovaná korunovaci Vratislava II. prvním českým králem nesla reliéf zobrazující iniciálu z Kodexu vyšehradského, rok korunovace římskými číslicemi MLXXXV (1085), latinský nápis „*In die ordinationis regis*“ (V den korunování krále) a historický erb s českým lvem. [64] V této stěně s Nejdlovým reliéfem byla umístěna i kamenná větrací mříž od Jiřího Prádlera s reliéfem koruny. Bohužel, dnešní podoba stanice odhaluje pouze reliéf koruny, zbylá část věnovaná Vratislavu II. je zakryta obchodním stánkem.

Druhá stěna byla věnována proklamovanému rozkvětu společnosti v období socialismu a nese reliéfní vyobrazení českého lva, na němž je dodnes patrná chybějící pěticípá hvězda nad jeho hlavou, která byla odstraněna po roce 1989. Další části reliéfu zůstaly neporušeny. Jedná se o nápis: „*Veškerá moc v ČSSR patří pracujícím lidu*“ a motivy rukou v gestu bojovně zaťatých pěstí a gestu přísahy.¹⁹¹ [65, 66, 67] Obdobně jako na Karlově náměstí, tak se také zde projevila snaha o vytvoření paralely mezi rozkvětem země ve středověku a její socialistickou současností. Účelové paralely mezi českými dějinami a jejich rozvojem v socialismu představují charakteristický rys oficiální ideologické strategie komunistického režimu.

Současná podoba stanice je negativně ovlivněna snížením podhledů, rušícím vyznění opukových stěn a jejich reliéfů. Především se zde však nepříznivě projevilo nekoncepční rozrůstání obchodních stánků po vestibulu stanice. To je jeden z největších porevolučních problémů spjatých nejen s prostorem metra.

¹⁹⁰ KYLLAR 1979, 110

¹⁹¹ KYLLAR 1979, 114

Ve stanici Hradčanská došlo k zakrytí děl věnovaných Vratislavu II. a naplno tak vyvstala absurdita a nelogičnost nakládání s díly z období normalizace. Argumentace odstraňování děl na základě jejich ideologického zatížení zde nemůže být použita, neboť část námětově věnovaná období socialismu zůstala, až na zmiňovaný detail odstranění pěticípé hvězdy, u nějž nelze doložit oficiální potvrzení této změny a je tak možné, že se jednalo o neschválený zásah, což jen dokresluje nekonceptnost přístupu k dílům druhé poloviny dvacátého století.

Další významnou stanicí, která tematizuje starší i novodobé dějiny představuje stanice Staroměstská. Tato stanice byla umístěna v místech nejstaršího osídlení vltavského údolí, pod Kaprovou ulicí v centru historické Prahy. Kompozice materiálů, jejich barevnost jakož i osvětlení umístěné ve štukovém stropu pomocí žárovkových svítidel měly sloužit k navození „*útulné atmosféry*“.¹⁹² Design stanice měl navazovat na slavnou historii města. Stanice se nachází v úrovni historické románské zástavby. Na obklad stěn byl tak mimo sliveneckého mramoru v načervenalé barvě, která je charakteristická pro tuto stanicí, použit také vápenec se spárořezem připomínající řádkové románské zdivo. Charakteristická červená barva se objevuje na deskách středního tunelu (nástupiště sestává ze tří) a nad nástupištěm. Další odstíny červené se objevují v pruhu obkladů za kolejištěm.

Výchozí motivací architekta stanice Lubomíra Hanela a odpovědného projektanta Miroslava Nováka bylo využití moderních materiálů a výrazových prostředků v souladu s historickým významem okolí. Výtvarné pojetí stanice však nemělo pouze odkazovat ke vzdálené historii a upomínat na rozkvět středověké Prahy, ale simultánně mělo upozorňovat na historii recentní, související s normalizační současností. Dominantním dílem stanice byla rozměrná kamenná mozaika od Martina Sladkého. [68, 69] Námět měl

¹⁹² Ibidem

připomínat historii místa blízko Staroměstského náměstí. V dobové rétorice byla mozaika označena jako „*připomínka historického vítězství pracujících v roce 1948, jež vyvrcholila na blízském Staroměstském náměstí*“.¹⁹³ Na náměstí se pravidelně odehrávala vrcholná část oslav spojených s komunistickým převratem, a to až do roku 1988. V tomto roce došlo k posledním mohutným slavnostem, které vyvrcholily ohňostrojem na Staroměstském náměstí. Oslavy proběhly sice ještě v roce 1989, ale už v o poznání menší míře.¹⁹⁴

I zbytek stanice byl proveden z kvalitních materiálů: podlahy z liberecké žuly, kované doplňky dveří, zábradlí a madel z tombakového plechu. Po dokončení první etapy výstavby stanice Staroměstská se počítalo s nárůstem významu této stanice. Druhý vestibul byl plánován pod křižovátku ulic Kaprova a U Radnice při vstupu do Staroměstského náměstí. Pod vozovkou ulice U Radnice byly nalezeny zbytky přízemí románského domu č. p. 16 a idea byla taková, že by bylo možné je zakomponovat do interiéru dalšího vestibulu. V návrzích se opakovaně projednávala možnost dostavění nového vestibulu, který by zlepšil obslužnost stanice. Myšlenka vybudování druhého vestibulu se objevila i po roce 1989, v polovině i na konci 90. let se nadále řešilo toto rozšíření, které však bylo odloženo na neurčito s odkazem na vysoké finanční požadavky takového projektu.¹⁹⁵

Další stanice ve středu města, která se obrací k minulosti byla stanice Můstek, jež patří k nejvytíženějším stanicím pražského metra. Tato přestupní stanice mezi linkami A a B se nachází na dolním konci Václavského náměstí a nepřekvapí tedy, že se jedná o stanici, pro kterou bylo vytvořeno zcela největší množství variant. Architekti a projektanti si mimo jiné museli poradit s obávaným pražským zlomem. Práce v lokalitě byla komplikována geologickými podmínkami, k nimž se přidaly problémy s historickými

¹⁹³ KYLLAR 1979, 114

¹⁹⁴ STRAŠÍKOVÁ 2011

¹⁹⁵ https://metroweb.cz/metro/stanice/linka_a/ST/ST.htm, vyhledáno 15. 7. 2019

památkami. Konkrétně šlo o kostel Panny Marie Sněžné ze 14. století, který se nachází v blízkosti výstupu stanice a jehož statika nesměla být výstavbou metra porušena. Stavební obtíže byly spojeny také se snahou o maximální zachování provozu, zejména v Jungmannově ulici.

Určujícím urbanistickým krokem bylo zaměření na co nejvyšší kvalitu pěších ploch. Stanice v sobě skrývá síť pěších tunelů a eskalátorů, která měla cestujícím zajistit co nejrychlejší přestup. Hlavní architekt pražského metra Evžen Kyllar tuto snahu popsal následovně: „Právě zde více než kde jinde platí, že základem úspěchu řešení je vrátiti historické jádro tomu, pro koho bylo původně postaveno – člověku. Stanice metra ve středu města a Můstek zvlášť mají v tomto ohledu nejvýznamnější městotvornou úlohu.“¹⁹⁶

V souvislosti s výstavbou podchodu do vestibulu stanice byl proveden archeologický průzkum kostela Panny Marie Sněžné a přilehlého kláštera. Současně došlo ke stavebnímu zajištění těchto památek. V roce 1980 byly objeveny stopy nejstaršího osídlení této lokality z první poloviny třináctého století, které nebyly do této doby známé. Na archeologickém průzkumu se podíleli pracovníci Muzea hlavního města Prahy. Výstavba metra vedla k prozkoumání nejstaršího opevnění Starého Města pražského, kromě hradebních zdí byl dále prozkoumán prostor mezi nimi. Došlo také k odkrytí zakopaného objektu s nádobami z konce 13. a 14. století ve spodních vrstvách zásypu.¹⁹⁷

Výtvarné řešení vestibulu a podchodu ústícího na Jungmannově náměstí (linka B) mělo ideově vyjádřit kulturně-společenský význam centra města. Živého a kulturně významného centra, které se ani po staletích rozšiřování města nepřesunulo z této lokality. Zadání umělecké soutěže počítalo s umístěním výtvarného díla především na východní stěnu podchodu ve formě

¹⁹⁶ KYLLAR 1983, 116

¹⁹⁷ Ibidem, 116

bud' kamenných, nebo keramických stél. Odezvou řešení nástupiště měl být reliéfně členěný obklad čelní stěny vestibulu proti eskalátorovému výstupu.

Plán rovněž počítal s tím, že otevření metra ještě dále posílí význam této lokality a přivede do centra větší množství návštěvníků – potenciálních spotřebitelů, což se mělo také odrazit v náplni přiléhajících obchodů – „*neboť zvýšení kultury prostředí, vyloučení automobilové dopravy a vyšší frekvence pěších vyvolaná stanicí metra budou znamenat podstatnou změnu celkové kvality prostředí a tím i potřebu jiné funkční náplně obchodních zařízení.*“¹⁹⁸

Z už dříve zmiňovaných diskuzí stran umístování vitrín na místo uměleckých děl, a s tím spjatých sporů mezi VR NVP a DPP, vyplývá snaha VR o udržení kvality a kultivovanosti prostoru metra. Přestože řada stanic byla stavěna s ohledem na plány výstavby obchodních domů a dalších komerčních center, v diskuzích se řešilo i to, zdali je vhodné vystavovat ve vitrínách například spodní prádlo.¹⁹⁹ Další problém vyvstal ohledně možnosti využití světelných prvků, respektive neonových trubic, což se týkalo právě Můstku, kam je navrhovali Karel Malich a Stanislav Zippe. V dobové reflexi těchto diskuzí se často uvádělo, že problémem byla přílišná vizuální podobnost těchto médií se západními metropolemi.²⁰⁰ Výrazným protiargumentem však byla rovněž obava o křehkost a případnou poruchovost těchto materiálů. Od doby, kdy se v centru města objevily plastiky Zdeňka Pešánka, který rovněž pracoval s neonovými světly, sice uplynula dlouhá doba, vezmeme-li však v potaz osud světelné plastiky Václava Ciglera ze stanice Náměstí Míru nebo původních světelných prvků doplňujících fontánu na Jiřího z Poděbrad či na Náměstí Republiky, byly tyto obavy alespoň částečně oprávněné. Skutečnost, že komise byly složeny spíše z konzervativně smýšlejících umělců, v tom sehrála

¹⁹⁸ Ibidem, 116

¹⁹⁹ AHMP, VR NVP, NAD č. 2887, k. 6, inv. č. 102

²⁰⁰ „[neon] je internacionální, zatímco sklo je otázka národně česká.“ Blahomír Borovička, místopředseda VR NVP. Zápis z 10. zasedání VR NVP 25. 5. 1979. AHMP, VR NVP, NAD č. 2887, kr. 18., inv. č. 128

bezesporu též svou roli, protože členové komisí neměli právě pochopení pro využití novějších médií.²⁰¹ To ovšem nelze říct o všech, kupříkladu Alena Šrámková se vyjádřila ve prospěch návrhu pracujícího s neonem.

Po architektonické stránce byla u stanice Můstek kladena snaha o jednotnost a návaznost na prostory linky A při dodržení charakteristických prvků vlastních lince B. Prostorová odlišnost si však vyžádala určité změny této přestupní stanice. Dodržen byl jednotící princip celé trasy. Bílá nepřímou nasvětlená klenba ze sdružených nosičů, a to především v krajních tunelech. Střední tunel, který byl širší než u klasické sloupové nebo pilířové stanice, si vyžádal pro rovnoměrnost nepřímé osvětlení klenby odklon od tradičních postupů a namísto užití římsových nosičů bylo použito dvojice válcových sdružených nosičů, které současně umožnily nesení informačního systému. Bylo zde také využito odlišného obkladu stěn a sloupů, které je v tomto případě z keramiky. Společně tak měly přispět k lepší orientaci v přestupním prostoru. Ústřední stěna podchodu, který propojuje ulice Jungmannovu, Perlovou, Národní třídu a Jungmannovo náměstí, nese největší reliéf, který byl v prostoru metra realizován. Jedná se o reliéfní stěnu od Lubomíra Šilara s motivem Prahy. Tematicky mělo toto dílo vyzdvihnout význam centra města.²⁰²

Ve spojitosti se stanicí Můstek je třeba zmínit dílo Zdeňka Sýkory. V roce 1968 vytvořil Sýkora pro podloubí v Jindřišské ulici mozaikovou stěnu. Přestože nevznikla v rámci libreta pražského metra, širší úpravy Václavského náměstí s ní úzce souvisejí a dílo, jež otevření metra o několik let předchází, nám může pomoci kontextualizovat změny provázející normalizační období. Dílo s názvem *Černobilá struktura* mělo přes 5 metrů na výšku a 3,5 metru na šířku. Vyrobena bylo z glazovaných obkladových dlaždic z Rakovníka, které byly dodatečně upraveny dopalovaným dekorem. [70]

²⁰¹ Ibidem

²⁰² BOROVIČKA 1986, 157

Podchod s nově osazeným dílem byl otevřen roku 1968. Sýkora v 60. letech experimentoval s propojením počítačové kombinatoriky ve vizuálním umění a na svých výtvarných projektech často spolupracoval s matematikem Jaroslavem Blažkem. Nejinak tomu bylo i v případě *Černobílé struktury*. Tento typ originálního a zároveň ryze současného uměleckého projevu v souvislosti s veřejným prostorem velice dobře fungoval. Ve veřejném prostoru se tvorba Zdeňka Sýkory objevila během 60. let dvakrát. Prvním případem byla zmiňovaná *Černobílá struktura* a tím druhým, který byl sice realizován až roku 1969, ale stále ještě vycházel z rozvolněné situace před vpádem vojsk Varšavské smlouvy, byly větrací komíny Letenského tunelu.²⁰³ Tuto zakázku získal Sýkora přes Josefa Kalese, autora podchodů Václavského náměstí, s nímž úspěšně spolupracoval právě na zakázce v Jindřišské ulici.

V rámci symposia konaného v roce 1974 v nizozemském Gorinechu mohl Sýkora realizovat chodník, v němž varioval své téma černobílých struktur, které v 60. letech použil na veřejných zakázkách pro Prahu. Zhoršení politické situace neumožnilo Sýkorovi symposium přímo navštívit, ale jeho tvorba se i tak dostala do přímé konfrontace se zahraničními umělci, jakými byli například Lev Nusberg, Kenneth Martin či Herman de Vries. Sýkorovy pražské výtvarné projekty trpěly nedostatečnou údržbou již před rokem 1989, ale po revoluci problémy výrazně eskalovaly. To se týká zejména *Černobílé struktury* z Václavského náměstí. Po restituci budovy, jejíž byl podchod součástí, byl dům přestavěn a původně venkovní stěna byla začleněna do interiéru. V roce 2006 navrhla designérka Bára Škorpilová úpravy nově vzniklého prostoru pro potřeby kavárny, které negativně zasáhly do Sýkorova díla. Mozaika byla rozpůlena patrem a doplněna o police s lahvemi. Prostor vystřídal již několik majitelů. K současnému stavu se před dvěma lety vyjádřila vdova po autorovi Lenka Sýkorová, která se autorsky podílela na řadě jeho projektů: „*Současný*

²⁰³ SVOBODA 2006, 16

stav, kdy je stěna součástí asijského bistra a dílo je poníženo na omyvatelné dlaždičky za pářícími hrnci s nudlemi, mi přijde snad horší, než kdyby zaniklo.“²⁰⁴ [71]

Součástí stanice Můstek bylo také zapojení historických artefaktů. Ovšem archeologické nálezy byly zakomponovány kromě Můstku také do stanic Malostranská, I. P. Pavlova, Zličín a Stodůlky. V těchto stanicích byly vystaveny objevené artefakty in situ. Tak tomu mělo být i ve stanici Staroměstská, kde měly být zakomponovány fragmenty románských staveb, ale nakonec zvítězila druhá varianta pracující s mozaikou ztvárňující revoluční téma. „*Centrálně umístěná skupina dělníků se klidně, avšak různými gesty rozvírá do stran, kde přiléhají průchodní chodby. Děj na obraze pokračuje symbolicky až za své hranice a mezi živým pohybem procházejících lidí a dějem v obraze tak vzniká vnitřní jednota. Monumentální výraz má přitom střídme civilní povahu.*“²⁰⁵ Takto bylo dílo popsáno Zdeňkem Kostkou ve *Výtvarné kultuře* z roku 1979.²⁰⁶

Jednou ze stanic, v níž došlo k propojení historického odkazu s moderním designem metra se stala Malostranská. Kontrolní zpráva z porady funkcionářů NVP uvádí, že „*tato stanice položená na levém břehu Vltavy bude vstupní branou do oblasti Malé Strany, která je největší renesančně barokní rezervací hlavního města. Výtvarné pojetí prostorů této stanice je možné založit na této skutečnosti tím, že v jejich prostorech, a hlavně atriiovém parkovém prostoru je možné umístit originály renesančních a barokních plastik, které dnes jsou nevhodně umístěny v depozitářích Národní galerie.*“²⁰⁷

²⁰⁴Lenka Sýkorová in STRNADOVÁ 2019, nepag.

²⁰⁵KOSTKA 1979, 5

²⁰⁶ V článku hodnotícím pražské metro se dále dočteme, že mezi zvlášť oblíbené stanice patřily Gottwaldova či Malostranská, a to pro prostředí v němž se nachází, ale také pro své zajímavé architektonické řešení. „*Patří ke koncepčním předostem metra, že každá stanice vnáší do prostředí města nějaký osobitý moment a zapojuje se do charakteristiky i atmosféry lokality. K tomu napomáhají i prostředky různých druhů výtvarného umění.*“ KOSTKA 1979, 5

²⁰⁷SOA NAD 1974

Jak dokládá tato zpráva i příspěvek Petra Gibase a Karolíny Pauknerové, záměrem bylo vytvořit vertikální paralelu mezi historickým prostředím na povrchu a novou stanicí metra pod ním. Zasazení historických či pseudohistorických monumentů do modernistického prostředí metra mělo vytvořit nejen most mezi minulostí a současností, ale ideově vytvořit propojení s budoucností, což bylo samozřejmě ideologicky podmíněné, protože komunistická strana byla jediná reálná síla ve státě, která tohoto přemostění podle dobového hlediska byla schopna. Barokní sochy vystavené v atriu stanice Malostranská nepocházejí z tohoto prostředí, nýbrž se jedná o kopie soch Antonína Brauna ze zámku Valeč.²⁰⁸ [72, 73] Stejný tým restaurátorů (Aloisie Viškovská-Altmanová, Václav Hlavatý, Miroslav Vajchr a Josef Vitvar) vytvořil pro stanici rovněž kopie dvou rokokových váz z roku 1770 z Muzea Antonína Dvořáka umístěných do vestibulu stanice.²⁰⁹ Malostranská byla oficiálně otevřena v roce 1978 a již o rok později se volba výtvarného díla doplňujícího tuto stanici setkala s kritikou: „*Stejně důmyslnou kompozici mají výtvarná díla v Malostranské stanici. Dekorativní kvality mříží a jejich potřebná návaznost na barokní prostředí stavby vytvářejí neobyčejně příznivý dojem. Stejně zdařilý je rytmus rozložení těchto děl a jejich správné měřítko. Bohužel to nelze říci o řadě barokních soch, jejichž výběr není možná nejšťastnější. Snad mohla být použita novější díla. Vždyť sochy Štursovy, Wagnerovy, Dvořákovy, Kavanovy i dalších možných autorů by zde našly vhodné umístění a připomínaly by i galerijní funkci sousední Jízdárny.*“²¹⁰ Barokní plastiky, respektive jejich kopie, tak získaly hodnotu dekorativního prvku odkazujícího vágně k historickému významu lokality bez zjevné

²⁰⁸ GIBAS/PAUKNEROVÁ 2012, 53

²⁰⁹Trojdielná kovová mříž při vstupu do stanice je dílem Jana Smrže. Pítka vytvořil Miroslav Vystrčil. Kašnu na náměstíčku před vchodem do stanice navrhli Zdeněk Drobný a Ladislav Jiránek. Dvě kovové mříže v zahradě jsou od Zbyňka Runczika a kamenný nárožník od Luboše Růžičky. <http://departments.fsv.cvut.cz/k135/wwwold/webkurzy/PRAHA.data/Components/malostranska.html>, vyhledáno 15. 7. 2019

²¹⁰ KOSTKA 1979, 5

spojitosti. Problematickým se zdálo být umístění kopií barokních soch namísto děl moderních českých autorů, ale vzhledem k ojedinělosti této výtky lze tuto poznámku brát spíše okrajově. Zmiňovaní představitelé modernismu měli pouze zastupovat další (umělecké) období, jehož vývoj měl vrcholit v období komunismu.[74, 75]

Také plastika ve tvaru kostěného šídla ve stanici Stodůlky nepředstavuje originální archeologický nález, ale estetizovanou formou pracuje s idejí libreta: „Poznání dávné historie našich národů je základem dynamiky rozvoje vědy a kultury socialistické společnosti.“²¹¹ Plastika Martina Zeta měla podle zadání zachycovat ono kostěné šídlo spojující stanici s historií nálezů z mladší doby kamenné.²¹² [76] Josef Šrejma uvádí, že plastika měla odkazovat jak k pravěké historii, tak k jogínské pozici mudry-postavení prstů ve vztahu k vnitřní svobodě umělce. Přijmeme-li tuto široce pojatou Šrejmovu interpretaci, ilustruje svobodu i omezení nastavená schvalovacími komisemi. Nejenže Zetova abstraktně laděná plastika dovoluje interpretaci ve vztahu k stylizovanému nástroji, tak aby vyhověla požadavkům schvalovacího procesu na základě ideologického libreta, ale vzhledem k tomu, že dílo bylo dokončeno a umístěno až po roce 1989, může se jeho interpretace i výklad inspiračních zdrojů zcela změnit.²¹³

Výsledná volba ideje libreta jako vztahu k minulosti, tedy o vztah minulosti k socialistické současnosti, zvítězila nad první variantou libreta – „Československá armáda jako obrana života v socialistické společnosti a zachování míru na naší planetě“. Historické motivy, byť využité ve prospěch dobové ideologie, představují posun k obecnějším tématům od agresivnějšího námětu spojeného s armádou. Stále platí, že i zde byla historie reinterpretována

²¹¹ GIBAS/PAUKNEROVÁ, 54

²¹² Socha nebyla umístěna v původně plánovaném západním vestibulu, který nakonec nebyl dostavěn. V roce 1994 osazena v blízkosti stanice socha Martina Zeta plastikou Očistné cvičení (1987–1994) a v roce 2010 byla přestěhována do prostoru nově vznikající čtvrti.

²¹³ ŠREJMA 2019, 175

ve prospěch komunistické ideologie, ale během rozhodovacího procesu najednou vítězí ta témata, která s touto ideologií sice lze rétoricky propojit a obhájit je, přesto sama o sobě bez znalosti libreta tuto souvislost nevytvářejí.²¹⁴ Na rozdíl od stanice Staroměstská, kde možnost zapojení románských prvků nalezené architektury ustoupila ve prospěch realistické mozaiky s námětem *Vítězného února* od Martina Sladkého (1978).²¹⁵ Během jedné dekády tak vidíme posun v uvažování o umění v metru stran rozhodovacích komisí. Námět československé armády jako obrany života v socialistické společnosti by umožňoval výrazná a jednoduše ztvárnitelná díla v podobě vojáků a bitevní techniky. Poznání dávné historie našich národů bylo téma natolik široké a svým způsobem vágní, že mohlo bez problémů pojmout ideologicky nejednoznačná díla typu Zetovi plastiky. Je však nutné brát na zřetel i fakt, že stanice Staroměstská měla vzhledem ke svému umístění významnější pozici nežli stanice Stodůlky, která tak podléhala menšímu tlaku.

Tematicky pojaté dílo nebylo umístěno ani ve stanici I. P. Pavlova.²¹⁶ [77] Při provádění stavebních prací v místě stanice byly nalezeny pozůstatky kamenné plastiky, která byla v minulosti součástí hradeb pražského opevnění. V Jugoslávské ulici, v blízkosti Tylova náměstí, archeologové odhalili pozůstatky plastické výzdoby barokní bašty Nového Města. Dvojice vzpřímených lvů držících heraldický znak byla původně součástí Mariánských hradeb, což byla část barokního opevnění na levém břehu Vltavy, pojmenovaná po kostelu Panny Marie. Ten se nacházel poblíž Bruskové brány. V devatenáctém století již tento opevňovací systém nebyl s to dostát svému účelu, a tak byly

²¹⁴ Srov. GIBAS/PAUKNEROVÁ, 54–55

²¹⁵ Mozaika byla po roce 1989 zakryta trafikou.

²¹⁶ ROLLOVÁ 2019, 134

hradby na popud císaře Františka Josefa I. zbourány. Demolice započala roku 1874 a byla součástí transformačního procesu Prahy na otevřené město.²¹⁷

Restaurování kamenného reliéfu provedla skupina Aloisie Viškovská-Altmanová, Václav Hlavatý, Miroslav Vajchr a Josef Vítvar. Tento nález nahradil plánovaný umělecký artefakt a stal se jedinou výzdobou stanice. Plastika byla uložena do vitríny při vstupu do vestibulu jako kontrapunkt k velkým zaskleným plochám a kamenným obkladům stěn. Článek Roberta Oppelta pro časopis Univerzity Karlovy Forum dokládá, že unikátní památka má i svůj druhý život: „*Reliéf však není jen cenným archeologickým nálezem. Za více než třicet let se stala památka součástí běžného života díky rčení „Sejdeme se u lvů“, které se stalo označením oblíbeného místa srazů.*“²¹⁸

K mladším dějinám se vztahuje stanice Náměstí Republiky, kde se nacházelo jedno z umělecky nejzajímavějších děl prezentovaných v celém projektu metra. Autory architektonického řešení stanice byla Anna Hubschmannová a Evžen Kyllar ve spolupráci se Zbyňkem Kabelíkem. Tato stanice patří mezi další významné části pražského metra, zejména díky svému umístění v centrální oblasti města, ale také díky návaznosti na vlakové nádraží (dnes Masarykovo, v době realizace nádraží ČSD Praha-střed). Tyto faktory se podílely na vyšším významu stanice, který se samozřejmě propсал také do výtvarného libreta.

Prostory stanice jsou velmi rozsáhlé s trojlodním nástupištěm. Střední loď je spojena s krajními osmnácti průchody. Ústřední prostor stanice byl vytvořen v západním vestibulu a přilehlé pasáži, která byla pojata jako rozsáhlá hala s rozpětím 24 metrů. V prostoru se od samého začátku nacházely prodejny a služby (prodejna gramodesek, PNS, veřejné toalety a telefonní automaty).

²¹⁷ <https://www.gemaart.com/rekonstrukce-hradebniho-zdiva-kralovskeho-palace-chebsky-hrad-cheb/>, vyhledáno 16. 7. 2019

²¹⁸ OPPELT 2008

Technické řešení stanice umožňovalo případné rozšíření k obchodnímu domu Kotva i k Prašné bráně (k čemuž také došlo).

Dominantním výtvarným dílem stanice byla trojice skleněných stél od Václava Ciglera. Cigler od 50. let experimentoval s možnostmi optického skla. Světelné i tvarové deformace, jež mu práce se sklem umožnila, stejně tak jako čistota i pevnost tohoto materiálu, který se v jeho tvorbě uplatnil nejčastěji, se objevují rovněž ve stanici Náměstí Republiky. [15]

Mezi léty 1983 a 1985 vytvořil Cigler bezmála třímetrové skleněné stély, které byly ve stanici umístěny tak, že cestující stoupající po eskalátorech do vestibulu stanice při pohledu na dílo viděli barevnou hru světla, jež se lomilo v tóny červené, modré a bílé, s odkazem na trikolóru. Takto se tedy umělec vypořádal s vágním zadáním, které definovalo práci jako „unikátní výtvarné dílo symbolizující vznik naší republiky a konstituci socialistického státu dvou rovnoprávných národů.“²¹⁹ Ciglerova skleněná plastika jako dílo abstraktní bylo považováno za neproblematické, protože projevy dekorativního umění, za které bylo považováno, režim, respektive rozhodující komise, nepokládala na rozdíl od malířství nebo sochařství v tomto oboru za překážku. V praxi takzvaná dekorativní díla – jak je definovalo libreto – neměla stanovená žádné zvláštní požadavky a umělci tak mohli využít právě tyto zakázky k volnějším uměleckému projevu.²²⁰

V době realizace pražského metra se tak některým výjimečným umělcům, jako byl právě Václav Cigler, podařilo vytvořit za štědrých finančních podmínek kvalitní, originální a nepodbízivá díla. Proklamované téma vzniku republiky jakož i konstituce socialistického státu lze v Ciglerových stélách hledat pouze v barevnosti světelných odrazů, na druhou stranu abstraktní pojetí díla umožňuje symbolické čtení díla v případě potřeby obhajoby tohoto řešení.

²¹⁹ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982a

²²⁰ Srov. ROLLOVÁ 2019, 129

Narozdíl od Ciglerovy práce pro stanici Náměstí Míru se stély nesetkaly s kritikou, naopak autor získal další možnost veřejné realizace ve stanici Křížíkova.²²¹

Václav Cigler se ve stanici projevil ještě jedním výrazným výtvarným počinem v podobě návrhu skleněného obkladu zadních stěn nástupiště. [78] Ty zde nemají tradičnější podobu konvexně a konkávně tvarovaných polokoulí, nýbrž připomínají vypuklá skla televizních obrazovek. Pro stanici Náměstí Republiky se typickým materiálem stalo díky Ciglerovi sklo. Po vzoru svých předchozích realizací v prostoru metra (zmiňovaných skleněných stél i osvětlovacího prvku ve stanici Náměstí Míru) se také zde Cigler pokusil o site-specific rozměr této realizace. Příjezd vlakové soupravy, který je v současnosti ve stanici předznamenám odpočtem digitálních hodin, byl vždy doprovázen zvukem a vzednutým poryvem vzduchu.²²² Cigler plánoval tento rozměr doplnit o vizuální vjem, při němž by příjezdu vozu předcházela světelná vlna procházející „obrazovkami“ zadní stěny nástupiště. Z technických a finančních důvodů se tento záměr bohužel nepodařilo realizovat, ale je dalším dokladem, že i za normalizace bylo možné o výtvarném řešení tohoto specifického prostoru uvažovat mimo banalitu socialistické propagandy.

²²¹ BOROVIČKA 1986, 156

²²² ZABLOUDILOVÁ 2015

5. Tvorba životního prostředí

5.1 Normalizační ekologie

Jednou z podstatných ideových linií libreta pražského metra byl vztah k životnímu prostředí, respektive životní prostředí v socialistické společnosti, což se projevilo zejména na lince B. Co si představit pod pojmem životní prostředí? Jedná se o ekologii, vztah k veřejnému prostranství, životní prostor, okolní prostředí či vše zmíněné? Jak bylo životní prostředí a vztah k němu definováno v období normalizace?

Širší vztah k životnímu prostředí v Československu po druhé světové válce byl rámován potravinovou nouzí. Kromě války k ní negativně přispělo také sucho a neúroda, které zemi postihly v roce 1947. Až do roku 1949 trval přidělový systém na chléb a mouku. Řada potravin byla dostupná pouze v náhražkové formě. Potravinová pomoc ze strany Sovětského svazu byla hojně reflektována v tisku za účelem budování pozitivního obrazu o něm. Bez ohledu na reálný stav byla média optimistická ohledně brzkého pominutí krize. Není překvapivé, že v těchto podmínkách byl vztah ke krajině determinován jejím využitím pro člověka. Hesla oslavující možnosti socialistického zemědělství a hospodářství, které poroučí přírodě, byla vnímána jako výraz pokroku.²²³

Po roce 1948 se u nás stejně jako v celém Sovětském svazu začalo o životním prostředí uvažovat v souvislosti se stalinským plánem přetvoření přírody.²²⁴ Šlo o ideologicky podmíněné přetvoření krajiny na vhodné životní

²²³ HOLÍKOVÁ 2015, 29

²²⁴ Uplatnění plánu v praxi je dobře patrné z doplnění zákona č. 206/1948 Sb. O zalesňování, zřizování ochranných lesních pásů a zakládání (obnově) rybníků. §5 (1) *pozemky, které jinak neposkytují žádný nebo jenom neúměrně nízký výnos) jako např. suchopáry, pustiny, holiny, břehy, svahy, stráně, opuštěná pískoviště, jámy, výmoly, navážky, močály apod.), budou podle dále uvedených ustanovení zalesněny nebo osázeny keři (dále jen „zalesnění“), po případě budou na nich zřízeny ochranné lesní pásy nebo založeny) obnoveny rybníky v souhlasu*

prostředí pro novou komunistickou společnost.²²⁵ V polovině padesátých let jsou přijímány zákony upravující ochranu přírody a upravující jednotlivé složky životního prostředí.²²⁶ Roku 1953 byla založena Československá akademie zemědělských věd, v rámci které fungovala také Komise pro přetváření přírody. Název dává tušit, že se její zaměření přiklání spíše ve prospěch využití přírodních zdrojů, než že by se diskutovala jejich ochrana.²²⁷

Z hlediska umění je důležité, že vývoj legislativy ochrany životního prostředí byl spjat s vývojem památkové ochrany. Koncem devatenáctého století bylo téma ochrany přírody uvažováno jako péče o přírodní památky.²²⁸ Z tohoto důvodu spadala ochrana životního prostředí pod ministerstvo kultury, potažmo pod památkovou péči. V období první republiky byla zřízena státní správa ochrany přírody, a to usnesením rady dne 20. listopadu 1918.²²⁹ Tato rada nejprve spadala do působnosti ministerstva školství a národní osvěty. Později byla zařazena do gesce resortu ministerstva kultury, kam spadala prakticky až do roku 1989.

V roce 1956 vyšel zákon o státní ochraně přírody, který mimo jiné ukládal ochranu parků a zahrad významných z hlediska vědeckého, historického nebo uměleckého. V úvodním ustanovení stálo, že *„tento zákon chrání přírodní bohatství a vzhled krajiny a zabezpečuje, aby tyto hodnoty sloužily k poučení,*

s vodohospodářským plánem. Při tom budiž přihlíženo k zachování přírodních krás a památek. HOLÍKOVÁ 2015, 29

²²⁵ Usnesením rady ministrů SSSR a ÚV VKS(b) ze dne 20. října 1948 byl v Sovětském svazu oficiálně uveden do praxe stalinský plán přetvoření přírody. OLŠÁKOVÁ 2015, 10–14

²²⁶ Zákon č. 40/1956 Sb., o státní ochraně přírody, zákon č. 48/1959 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, zákon č. 11/1955 Sb., o vodním hospodářství a další. HOLÍKOVÁ 2015, 16

²²⁷ „*Biologické a zemědělské vědy se tak i u nás dostaly pod politický tlak, a to na základě lisenkismu. Trofim Denisovič Lysenko odmítl genetiku jako buržoazní pavědu a na základě experimentů, které se jinde na světě nezdařilo opakovat, prosadil doktrínu o dědičnosti získaných vlastností a o možnosti skokové evoluce, kterou lze přetvořit přírodu, podřídil ji jako celek potřebám lidstva a zrodit biologicky nejvyšší stadium člověka – člověka sovětského.*“ NOVÁK 2020, 5

²²⁸ HOLÍKOVÁ 2015, 24

²²⁹ Ibidem, 21

*osvěžení a péči o zdraví našeho lidu a tím k dalšímu vzestupu jeho hmotné a kulturní úrovně.*²³⁰ Zákon dále ošetřoval ochranu pro národní parky, chráněné krajinné oblasti a státní přírodní rezervace a definoval chráněné přírodní výtvořy a chráněné přírodní památky.²³¹ Přestože v následujících letech vyšly další zákony a opatření deklarující ochranu životního prostředí, v praxi se jejich účinek příliš neprojevil. Sankce, které měly postihovat společnosti znečišťující krajinu, nebyly efektivně vymáhány, protože vlastníkem podniků byl stát.

Roku 1960 byla přijata nová Ústava, která obsahovala zákony ochraňující přírodu a životní prostředí. V průběhu šedesátých let se přes částečné uvolňování kulturní a politické situace stav životního prostředí nadále zhoršoval.²³² Ani srpen 1968 nepředstavoval v otázce environmentální ochrany zásadní mezník. Nicméně nadále se zhoršující stav vyvolával negativní reakce široké veřejnosti.

K dalším legislativním opatřením na tomto poli došlo v průběhu sedmdesátých let, kdy byla novelizována většina stávajících ustanovení a zákonů. Nicméně: *„Nově přijatá ustanovení měla spíše proklamační charakter socialistické ideologie. Často se nacházela na začátku daných předpisů a jejich následná konkretizace s požadovaným účinkem chyběla.*²³³ Důležitou roli v následujícím období sehrál vznik hnutí Brontosaurus v roce 1974. Horšící se životní prostředí v Československu vedlo ke konci osmdesátých let dokonce k uspořádání několika demonstrací za životní prostředí. Nejvýznamnější z nich se konala 29. května 1989 v Praze. Uskutečnila ji nezávislá ekologická organizace Pražské matky, která již

²³⁰ Zákon č. 40/1956 Sb. Zákon o státní ochraně přírody, § 1 Úvodní ustanovení

²³¹ Zákon č. 40/1956 Sb. Zákon o státní ochraně přírody

²³² „Velmi negativní roli sehrálo paušálně zaváděné velkoplošné hospodaření, velkokapacitní technologie v zemědělství a bezohledná exploatace neobnovitelných přírodních zdrojů spolu s plýtváním s nimi.“ MOLDAN 1990, 10

²³³ HOLÍKOVÁ 2015, 52

v březnu téhož roku poslala dopis členům rady Národního výboru hlavního města Prahy, hlavnímu hygienikovi a Ústavu zdravotní výchovy v Praze. Akce této občanské iniciativy byly vyvolány špatným stavem ovzduší a jeho negativním dopadem na zdraví lidí žijících ve městech. Květnová demonstrace měla podobu průvodu matek s kočárky, na kterých byly transparenty s hesly typu: „Čistý vzduch pro Prahu“ či „Zachraňme přírodu pro naše děti“. [79] Během léta 1989 se v pražské Stromovce každý týden konaly demonstrace proti zde plánované stavbě kapacitní komunikace otevřeným výkopem. Všechny tyto akce se odehrály pod dohledem státních bezpečnostních složek. V některých případech byly akce pouze dozorovány, častější bylo jejich rozehnání, a to za použití násilí.²³⁴

Téma znečištěného ovzduší patřilo v období totality mezi nejdiskutovanější problémy životního prostředí. Bohužel čistota ovzduší byla stranou zájmu, a proto se jí dlouhodobě nevěnovala žádná legislativní opatření, jaká měla ochrana a využití lesů či vod, navíc nebyla součástí výrobních zdrojů jako například zemědělská půda. Neznamená to však, že by si problému nikdo nevšiml. Ačkoliv se o znečištěném ovzduší hovořilo už na začátku šedesátých let, nebyly přijaty příslušné zákony. Nicméně vláda ukládala resortům úkoly ke zmírnění nepříznivých vlivů na ovzduší. Postupně začala vláda přijímat zákonná opatření, která většinou ukládala peněžní sankce za způsobené znečištění. Dále se začala ukládat povinnost instalace čistících zařízení, ale dopady na kvalitu vzduchu byly minimální, protože těžký průmysl tvořil zásadní odvětví hospodářství ČSSR.²³⁵ Až v osmdesátých letech se problematika ochrany životního prostředí dostala i do osnov příslušných vysokých škol a stávala se důležitým celospolečenským tématem.²³⁶

²³⁴ NOVÁK 2020

²³⁵ Ibidem, 45–46

²³⁶ Ibidem, 48

Širší veřejnost se se stavem životního prostředí v Československu začala podrobněji seznamovat až po sametové revoluci. Do té doby byly informace o stavu životního prostředí cenzurovány a některé podléhaly státnímu tajemství.²³⁷

Jak už bylo řečeno, téma tvorby životního prostředí v socialistické společnosti zároveň tvořilo jednu z ideových linií libreta pražského metra. V libretu se promítlo například do příprav stanice Švermova či Mládežnická (viz. Přejmenované stanice). Podíváme-li se například na stanici Budějovická, která byla budována v souvislosti s výstavbou Domu bytové kultury (DBK) od Věry Machoninové, zjistíme, že architektura a ideový záměr DBK ovlivňovaly rovněž podobu výzdoby přilehlé stanice. „*Tvorba životního prostředí zde nebyla uplatněna pouze jako obecný princip, ale stala se nosným tématem, soustředěným do motivu radostného domova a role rodiny v socialistické společnosti.*“²³⁸ [80] Zde se téma životního prostředí spojilo s tématem životního prostoru.

Významnou složkou projektu DBK byla snaha o vytvoření kultivovaného prostředí, a to nejen v interiérech prodejny bytového zboží, ale také v souvisejících exteriérech včetně stanice metra. K tomu měla sloužit právě výtvarná díla, která byla součástí libreta výtvarné výzdoby pro DBK. Důraz byl kladen na to, aby umělecká díla spolu s výraznou architekturou tvořily harmonický celek. „*Návštěvník je vnímá, je jimi ovlivněn v harmonickém souznění s architektonickým řešením prostorů od vstupní haly postupně až po halu výdeje zboží, tj. ve všech fázích pobytu v prostředí objektu.*“²³⁹ [81]

Na výzdobě DBK se podíleli umělci Slavoj Nejdla, Václav Markup, Alice Kuchařová, Jaroslava Brychtová a Stanislav Libenský. Náměty děl s motivy *Rodina v socialistické společnosti* (plastický reliéf Václav Markup), *Květ*

²³⁷ KRUŽÍKOVÁ 2009, 652–669

²³⁸ ROLLOVÁ 2018, 492

²³⁹ AHMP NAD, VR NVP, 1975, inv. č. 2887, kart. 2, č. 52, 6

kultury (prostorová plastika z křišťálového skla jako skleněný sloup od Stanislava Libenského a Jaroslavy Brychtové) či námět *Živá příroda* (grafika od Jiřího Mareše) se uplatnily při výzdobě obchodního domu.²⁴⁰

Na celý projekt včetně uměleckých děl byla uvolněná vysoká finanční částka (například reliéf od Slavojce Nejdla byl uvažován ve výši 190 000 Kčs). Ve vztahu ke stanici metra, které přímo ústí do suterénních prostor budovy, bylo v libretu přímo uvedeno, že dílo má sloužit ke „*zlidštění ryze účelového civilistního komunikačního prostoru*“²⁴¹ pasáže a přilehlého snack baru. Libreto uvádí, že kolmou stěnu měla dotvářet grafika s námětem *Živá příroda*, která měla tvořit kontrast vůči těžce působící hmotnosti podzemního podlaží.

Projekt budování metra si kromě jiného vyžádal také výrazné úpravy povrchových částí nacházejících se nad prostorem vestibulů a nástupišť. Zvláštní pozornost tomu byla věnována na lince B, jejíž součástí byla také úprava parteru a pěších ploch – dlažba, sedáky, osvětlení, lavičky, výsadba zeleně a fontána. Proklamovaným cílem bylo „*dosáhnout přívětivé odpočinkové atmosféry v kontrastu s ruchem na staroměstském okruhu na úrovni centra metropole socialistického státu.*“²⁴²

Motiv přírody v metru se uplatnil také ve stanici Radlická. V této stanici měla díla odrážet „*rozpor přírody a techniky*“.²⁴³ *Obilný klíček* (1988) od sochaře Zdeňka Hoška monumentalizoval klíčící bronzové semínko v půdě – žulovém čtyřdílném bloku kamene. [82] Životní prostředí tvořené civilistně pojatými keramickými sochami (*Dvojice milenců*, 1988 a *Čekání – chlapec s květinou*, 1988) od Jiřího Volfa bylo součástí okolního prostředí stanice Dukelská (Nové Butovice).²⁴⁴ [83, 84] Umístění figur na keramická sedátka jakož i jejich lidské měřítko dodaly plastikám pocit autentičnosti ve vztahu,

²⁴⁰ AHMP, VR NVP, 5. 12. 1978, inv. č. 117, kart. 15

²⁴¹ Ibidem, 7

²⁴² KYLLAR 1983, 117

²⁴³ Zpráva o ideovém zaměření uměleckých děl a názvech stanic 13. 6. 1989.

²⁴⁴ Viz. kapitola Dukelská.

jakým cestující tento prostor reálně využívají. Bohužel, tato díla byla vandalizována a nakonec odstraněna. Dalším demontovaným dílem jsou *Lekniny* (1974, reliéfní obklad stěny vestibulu, plech, beton, křemenné obláčky) původně umístěné ve stanici Budějovická. Arnošt Paderlík stejný dekorativní motiv použil i v pasáži obchodního domu Kotva v roce 1975.²⁴⁵

Motiv reagující přímo na krajnotvorný motiv řeky Vltavy se pochopitelně objevil ve stanici Vltavská.²⁴⁶ Kvůli blízkosti bývalé budovy dopravních podniků se uvažovalo o názvu stanice Dopraváků, která by zřejmě více akcentovala práci zaměstnanců dopravních podniků a stanice by pak svou výzdobou patrně spadala do přejmenovaných stanic.²⁴⁷ Nicméně, stanovisko IV. oddělení MV KSČ v Praze v únoru 1979 už projednávalo jako schválený název Vltavská. Lze se jen domnívat, že stanice zprovozněná 3. listopadu 1984 by se tematicky, respektive svou uměleckou výzdobou kryla se stanicí Budovatelů, která byla otevřena o čtyři roky dříve. Téma Vltavy je zároveň tématem, které je úzce spjato nejen s hlavním městem, ale také s celou českou kulturou od hudby po výtvarné umění. Přesto je nutno přiznat, že Důvodová zpráva k ideovému zaměření uměleckých děl na stanicích stavby I. B metra akcentovala spíše náročnost stavby tunelů pod říčním korytem a městotvorný vliv Vltavy nežli poetické konotace, byť se k nim někteří autoři sami odvolávali.²⁴⁸ Miroslav a Olga Hudečkoví vytvořili fontánu s vertikálním sousoším personifikované Vltavy a fauna hrajícího na flétnu – *Faun a Vltava*

²⁴⁵ ŠREJMA 2019, 31

²⁴⁶ Stanici Vltavskou můžeme zcela jasně zařadit mezi ty stanice, jejichž název vychází z místního určení. Stanice se skutečně nachází v přímé blízkosti řeky a tento fakt určil její pojmenování, které se MV KSČ v Praze jevilo nejen jako dostatečně nosné, ale také široké téma pro výtvarné zpracování. Stanovisko IV. oddělení MV KSČ v Praze 1979, 67

²⁴⁷ CHARVÁT 2019b

²⁴⁸ V roce 1978 vznikl film *Píseň o stromu a růži*, který pojednával ražení tunelu pod Vltavou mezi stanicemi Staroměstská a Malostranská. Příběh sovětského inženýra, který má pomoci československým kolegům s proražením tunelu pod řekou se mísí s jeho vzpomínkami na to, jak v roce 1945 osvobodil Prahu. Bitva z roku 1945 je dána do přímé souvislosti s „bitvou o město“ jak je interpretován proces výstavby metra. MACURA 2008, 200, 207 Srov. *Píseň o stromu a růži* (Československo, 1978). Režie: Ladislav Rychman. 87 min.

(1984). „Komisi jsme překvapili a zřejmě i přesvědčili tím, že jsme přišli s úplně jiným návrhem, než na co byli zvyklí – náš návrh nebyl nic politického. Jen keramiky, voda a hudba, spojení skutečné řeky s Vltavou Smetanovou.“²⁴⁹

[85]

Zadání libreta znělo: „Název Vltavská je po stránce jazykové vyhovující, dává široké možnosti námětů pro výtvarnou výzdobu v motivu významu Vltavy pro Prahu po všech stránkách, nejen jako krajinotvorného prvku, ale i po stránce hospodářské a v neposlední řadě i ve významu ke stavbě metra, které na několika místech Vltavu podchází.“²⁵⁰ Avšak bylo natolik vágní, že zmíněné stanovisko působí spíše jako ukázka dobové rétoriky, realizace však využily téma Vltavy velice volně. Václav Dolejš navrhl pro stanici obklad stěny vestibulu vytvořený z režných tvarovek, které evokují vlnky na hladině řeky. Komplikovanější je příběh dalšího díla, od světově uznávaného skláře Jana Fišara,²⁵¹ který navrhl pro stanici, jejímž architektem byl Vladimír Uhlíř, skleněnou reliéfní stěnu *Vltava* (1983) s motivem proudící vody a lipovými lístky.^{252, 253} [86]

²⁴⁹ HUDEČKOVÁ 2019, 9

²⁵⁰ Stanovisko IV. oddělení MV KSČ v Praze 1979, 67

²⁵¹ Jan Fišar byl svým školením původně sochař. Vystudoval VŠUP v ateliéru profesora Wagnera od roku 1966 až do roku 1971 už pracoval jako designér v Železnobrodském skle. „Libenského tavené plastiky mě natolik fascinovaly, že jsem zapomněl na klasickou sochařinu a začal pracovat se sklem. Je to materiál, který musíte ovládat absolutně. Začínal jsem s ním pozdě, chyběla mi technologie základ, bez kterého se sklářský výtvarník těžko obejde. Musel jsem dohánět to, co zná absolvent každé sklářské průmyslovky,“ uvedl Fišar. POLÁK 2019

²⁵² KYLLAR 1985, 166–175

²⁵³ Sylva Petrová Fišara popisuje jako vynalézavého a hravého sochaře a skláře. Fišar prošel etapou surrealistických projektů, v nichž kombinoval sklo s kovem, ale pracoval také s valouny skla, s vloženými broušenými partiemi. Ve svém díle, které se naplno rozvinulo, až v jeho volné tvorbě se dostal až k futuristickým kompozicím v prostoru. Fišar se původně poměrně dlouho věnoval sklu a plastice v architektuře. Tuto spolupráci pak zpětně vnímal spíše negativně. „Architektura v té době, když se na to podívám nazpátek, byla hrozná, socialistická, nechci sem plést politiku, ale prostě to tak bylo. A když vidíte věci s odstupem času – na ošklivý kvádr nemůžete nic pořádného udělat. A není to moje omluva... Takže jsem dnes šťastný člověk, že už skoro třicet let dělám bez komisí. To přijdete k lidem, kterých si ani nevážíte, a oni Vám říkají „...tohle budete dělat, tohle nebudete dělat.“ To jsem jen seděl v Mánesu a potil se... šlo také o peníze, vždycky o ně jde... Ted' jsem šťastný, nikdo mi nic nekoriguje, jen já sám – už patnáct let co dělám s paní Stölting a vlastně už před tím. Je to štěstí mého života, že si

Při realizaci díla pro stanici Vltavská spolupracoval Fišar se sklářským výtvarníkem Pavlem Zajícem. V soupisu děl na trase C metra je však chybně uvedena skleněná barevná vitráž od „J. Zajíčka“.²⁵⁴ Plastika od Fišara a Zajíce byla nejen kvalitní ukázkou sklářské práce, ale skvěle doplnila téma vodního toku v díle, které není zbytečně popisné.

Bohužel bylo toto dílo přesprejováno Michalem Címalou alias Udo Craftem během oficiální akce konané v rámci festivalu věnovanému street artu (NAMES Festival, 25. 8. až 7. 9. 2008).²⁵⁵ [87] Situace je o to absurdnější, že vyčištění díla skupinou dobrovolníků v čele s Petrem Zemanem se stalo akcí ilegální, která byla až dodatečně (a po medializaci celé události) schválena DPP.²⁵⁶

V prostoru pražského metra a jeho bezprostředním okolí se často uplatňovaly reliéfní či mozaikové stěny a ve volné plastice převažovaly bronzové figurální sochy. Takové dílo můžeme nalézt v parku na náměstí Míru, kde byla v souvislosti s budováním metra umístěna bronzová plastika dívky vztahující paže k nebi a vypouštějící holubici. Alegorie míru nazvaná *Dívka s holubicí (Mír)* (1979) je dílem Jiřího Kryštůfka, sochaře, jehož tvorba se ve veřejném prostoru v období normalizace hojně uplatnila. Motiv dívčího

dělám, co chci. Dokonce se můžu pochválit, někdy si vynadám. Škoda, že to nebylo dřív, ale žili jsme v jiné době.” Fišar Jan. KOHOUTOVÁ 2003

²⁵⁴ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982b, 149

²⁵⁵ KAROUS 2013, 12

²⁵⁶ V roce 2014 bylo dílo nelegálně vyčištěno školníkem Petrem Zemanem, který se ve svém volném čase věnuje fotografování plastiky ve veřejném prostoru. O toto téma se začal zajímat po návštěvě přednášek Pavla Karouse, kde se také dozvěděl o osudu Fišarova díla. „Byla vypsána soutěž, tenkrát když se realizovala výstavba metra. Což je ten známý zákon, že se musela čtyři procenta z investic dát do umění. V té době ji vyhráli poměrně mladí výtvarníci – Zajíc a Fišar. Co já vím, prý to dělali skoro na koleně. Pan Zajíc říkal, že se snažili reliéf následně opravit, každá ta dlaždice je odlévána zvlášť na litinu. Takže některé dlaždice udělali víckrát a vyměnili je,“ popisuje snahy o opravu reliéfu Petr Zeman. Čistící akci popsal následovně: „Hlavně z druhé strany, to bylo zastříkané. Tehdy za Pavla Béma byla akce, kdy stříkali graffiti. Bohužel se přestříkalo i tohle, to byla taková ta bomba, jestli si vzpomínáte. Potom byla druhá akce, to už je pan Kaláb, ten už udělal to, co tu je.“ Během přibližně sedmi akcí provozovatel facebookové skupiny Pražské vycházky Petr Zeman společně s dalšími zájemci reliéf z roku 1983 vyčistili, oškrábali a vybrali nepořádek zevnitř. ŠICHANOVÁ 2014

těla se stal pro Kryštůfka častým inspiračním námětem, téma míru pak koresponduje jak s lokálním názvem, tak s oficiální dobovou rétorikou prezentující SSSR jako strážce míru. [88] Dílo je svým pojetím typickou ukázkou konvenčně pojatého díla, které nevyvolávalo konflikt jak v době svého vzniku, tak ani po revoluci. Přesto najdeme v zápisech rad NVP zmínky o tom, že podobná díla jako Kryštůfkův Mír, a potažmo celé toto téma bylo už v 80. letech vnímáno jako neaktuální.²⁵⁷ Jiří Kryštůfek přesto patřil v 70. a 80. letech mezi umělce, jejichž tvorba se ve veřejném prostoru objevovala často. Souvisela s tím pravděpodobně i nekonfliktnost jeho výtvarného vyjadřování a témata, která zpracovával – nejčastěji ženskou figuru a stylizované přírodní motivy, které bylo možné snadno opatřit příslušným ideologickým obsahem. Jako příklad může sloužit *Červený květ* (1984) v blízkosti stanice Palmovka.²⁵⁸ [89] Tento stylizovaný motiv květu měl vyjadřovat úctu k památce padlých za květnového povstání roku 1945.²⁵⁹ Kryštůfek použil motiv květu také pro fontánu u stanice Kačerov (fontána – *Poupě*, 1973, kubánský mramor).

Vedle Kryštůfkovy plastiky působila kontrastně výtvarná realizace Václava Ciglera, umělce, který byl na standardních dobových výstavách nepřijatelný – obdobně jako již zmiňovaný Stanislav Kolíbal. V rámci výtvarného zpracování jedné stanice podzemní dráhy se tak takřka vedle sebe objevila díla představitelů oficiálního proudu československého výtvarného umění té doby i umění neoficiálního. Cigler vytvořil pro vestibul stanice osvětlovací prvek tvořený 750 trubkovými světly s klasickými 40wattovými žárovkami. Dlouhé, štíhlé trubice se diagonálně sbíhaly do kruhového tvaru v centru širší kruhové

²⁵⁷ KYLLAR 1981b, 120

²⁵⁸ Ve stanici Palmovka se jako ústřední dílo nachází abstraktní plastika Alexia Aplla *Soukolí (Moderní doprava)*, která měla odkazovat k industriálnímu charakteru Libně, socha zároveň představuje Palmovku jako důležitý dopravní uzel a odkazuje k tématu vědeckotechnického rozvoje. Zdroj: <https://dabpraha.rozhlas.cz/do-revoluce-vzniklo-v-prazskem-metru-126-plastik-a-soch-po-ni-ani-jedna-7329146>, vyhledáno 12.3.2022 [90]

²⁵⁹ Kryštůfek do vápence přimíchal oxid železa, aby získal načervenalý odstín, který je dnes téměř neznatelný. Josef Šrejma uvádí, že motiv červeného květu byl zřejmě odvozen z básnické sbírky Jiřího Šotoly *Červený květ* (1955). ŠREJMA 2019, 158

výseče v podhledech vestibulu. Výtvarný efekt byl založen na rozsvěcování a zhášení jednotlivých světelných trubic řízených programátorem. [91, 92, 93] Objekt světlem reagoval na hustotu pohybu v prostoru stanice (přesněji jejího vestibulu). Dílo bylo schopné vytvořit řadu světelných efektů od pulsování jednotlivých bodů přes rozptýlené a sevřené skupiny až po celoplošné rozptýlené záření. Evžen Kyllar, hlavní architekt metra, o díle prohlásil, že „odpovídá účinkům metra v životě, růstu a proměnách naší metropole“, čímž vyjádřil svou podporu tomuto pro metro až nečekaně nekonvenčnímu výtvarnému prvku.²⁶⁰

Vodní prvky, nejčastěji fontány a pítka, tvoří další část výtvarné výzdoby pražského metra. Často to byla právě tato díla, která nejrychleji zchátrala, respektive trpěla zanedbanou údržbou. Příkladem může být fontána od Martina Zeta umístěna v roce 1990 u stanice Skalka. Martin Zet vytvořil menší (3×3×1,2 m) geometricky pojatou fontánu ze žuly v kombinaci s nerezovým plechem. Přestože byla několikrát opravována, fungovala fontána pouze do první zimy. Dnes se stále nalézá na svém původním místě, ale již bez vody. Tématem stanice Skalka bylo ztvárnění přírodní vegetace jako krajinotvorného faktoru a údajně zlepšujícího se životního prostředí sídliště a blízkých průmyslových areálů. Ústředním dílem stanice se stala barevná mozaika od Jana Grimma. *Motýlí mozaika* (1989–1990, sklokeramika) kombinuje prvky geometrického členění plochy s organicky tvarovanými motýlími těly. [94]²⁶¹

Přestože ochrana životního prostředí je v současnosti jedním z nejpálčivějších problémů veřejného diskurzu, libreto k plánované lince metra D se tomuto tématu věnuje minimálně. Pomineme-li fakt, že využití hromadné podzemní dopravy je ekologičtější nežli individuální automobilová doprava na

²⁶⁰ Kyllar Evžen, Stanice Náměstí Míru, in: *Architektura ČSR*, 1981, č. 5, s. 120.

²⁶¹ Kolem zakázky na toto dílo vznikl spor, když si výtvarník Zdeněk Hůla stěžoval na nedodržení podmínek soutěže ze strany Grimma. Ten nepředložil materiálou studii a dodal pouze jednu skicu, komise přesto po velmi krátkém projednávání přijala právě jeho návrh. ŠREJMA 2019, 90

povrchu a že tímto způsobem by rozšíření metra mělo ulevit přetížené dopravě v metropoli, téma životního prostředí není pro nové stanice metra ani pro celkový projekt výstavby relevantním tématem. V libretu k lince D najdeme marginální zmínku o tom, že je záhodno upravit větší povrchové prosklené plochy tak, aby se zamezilo narážení ptactva do skel. „*Ideální je polep UV samolepkami v dostatečně hustém rastru. Tvar samolepek není rozhodující, významná je hustota polepu; řešení musí korespondovat s architekturou dané stavby.*“²⁶² Příznačné je, že tento dodatek je součástí odstavce o Ochrana proti ptactvu, která primárně řeší ochranu mobiliáře a povrchové architektury proti usedání ptactva a zamezení vniku zvířat (ptactva a hlodavců) do vnitřních prostor metra.

Je zarážející, jak takto rozsáhlý, dlouhodobě připravovaný a finančně velkorysý projekt, jakým výstavba nových stanic metra bezpochyby je, ignoruje možnosti současné architektury a designových inovací ve vztahu k větší udržitelnosti či snížení ekologické stopy projektu.

5.3 Rodina je základ státu

Téma životního prostředí v normalizační ikonografii nebylo vnímáno pouze ve vztahu k přírodě a krajině, ale jako téma rodiny – základní jednotky socialistického státu. Na rozdíl od pozdních 40. a raných 50. let se nejednalo o jásající pionýry vítající Stalina či Rudou armádu, ale členy nukleární rodiny ve výrazově neutrálním seskupení. Obě roviny – motiv přírody i rodiny lze nalézt ve stanici Flora.

Stanice Flora nese motiv inspirovaný přírodou obsažený přímo ve svém názvu, ale původ tohoto místního označení se vztahuje ke květinářství v blízkosti Olšanských hřbitovů, které zde dříve stávalo.²⁶³ Hlavním

²⁶² SÝS 2018, nepag.

²⁶³ Stanice je se svými necelými třiceti metry jednou z nejmělkých stanic pražského metra. Osvětlovací prvky jsou shodné s ostatními stanicemi I. úseku s jedním rozdílem. Nad hranou nástupiště se nenacházely dva pruhy osvětlovacích prvků, ale byly sloučeny do jednoho

uměleckým dílem stanice, které bylo vytvořeno v přímé návaznosti na její název – Flora, je tedy rostlinstvo. Sochař Petr Svoboda se rozhodl nechat prostor průchozího vestibulu s řadou výstupů vedoucích jak na obě strany rušné křižovatky, tak na tramvajové ostrůvky a k největšímu pražskému hřbitovu volný tím, že vytvořil dílo zasazené do ostění vestibulu. Jednalo se o osm keramických stél s vegetabilními motivy. [95] Ty byly umístěny pouze na zadní stěnu pasáže proti výstupům k tramvajovým zastávkám.²⁶⁴

Díla Petra Svobody se ve stanici dodnes nacházejí, původní čistota prostoru však byla značně narušena nově umístěnými stánky, které nemají pouze podobu „pevných“ částí architektury pasáže, ale natrvalo se zde usadily také stánky skládací, které jsou umístěny tak, že zakrývají část umělecké výzdoby a narušují prostor vizuálním smogem. Největší proměnu však prodělal prostor při výstupu ze stanice směrem k Olšanským hřbitovům, kde se dnes nachází obchodní centrum Atrium Flora (Palác Flora). Na místě původní odpočinkové zóny byla mezi lety 2001 a 2002 postavena tato budova, k otevření obchodního centra pak došlo na jaře roku 2003. Generálním dodavatelem byla Metrostav, a. s., stavbu postavila společnost Eucon, s. r. o.

Původní koncepce přitom počítala s tím, že povrchové části stanice budou upraveny tak, aby terasa na stropu vestibulu byla volnou průchozí plochou a zároveň klidovým zázemím s možností posezení. V této odpočinkové městské zóně bylo také osazeno druhé výtvarné dílo, které vzniklo v souvislosti

širokého svítícího pásu. Architektonické řešení stanice je dílem Miroslavy Derynkové a odpovědným projektantem byl Rudolf Kraus. Derynková chtěla dosáhnout jednotného architektonického řešení vestibulu a podchodu tím, že vyšla z výrazové jednoty s nástupištěm. Strop byl navržen kovově růžových desek se zapuštěnými svítidly, stěny obložené béžovým mramorem a prosklení kabina dozorcího turniketů byly obloženy eloxovaným hliníkem v přírodních odstínech, stejně jako vstupní stěny. Hliníkové obklady dveří vestibulu a pasáže byly rovněž provedeny ve vínové barvě. I zde byla dlažba vytvořena ze žuly. Co se týče občanské vybavenosti, podchod byl původně vybaven pouze veřejnými toaletami a v blízkosti výstupů směrem k tramvajím prodejnu První novinové společnosti (PNS). KYLLAR 1981b, 212–213

²⁶⁴ Ibidem, 212–213

s budováním stanice. Jednalo se o sousoší *Rodina* (1981) od sochaře Bohumila Teplého (podle návrhu Vladimíra Navrátila), který opět spolupracoval s architektkou stanice Derynkovou na úpravě okolního prostoru.²⁶⁵ [96] Přestože se tedy nad povrchem stanice nacházelo posezení s lavičkami a sousoší, v dlouhodobé urbanistické koncepci se již počítalo s budoucí výstavbou nákupního střediska.²⁶⁶ Při úpravě povrchové části stanice na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let však byla zbourána ohradní zeď nároží Olšanských hřbitovů.²⁶⁷ Sousoší *Rodina* bylo odstraněno v roce 2000 při výstavbě obchodního centra a deponováno v parku na konečné stanici metra A Depo Hostivař. V roce 2021 zažádal starosta Prahy 3 Jiří Ptáček majitele díla DPP o navrácení sousoší před vchod do obchodního centra.

Generální ředitel DPP Petr Witowski se k navrácení díla vyjádřil takto: „*Se sousoším jsme původně počítali do areálu nové tramvajové smyčky Depo Hostivař, kterou začneme stavět na jaře příštího roku. Když nás ale oslovilo vedení městské části Praha 3 s nápadem vrátit sochu na původní místo nedaleko stanice metra Flora, bez váhání jsme souhlasili. Chceme, aby se cenná umělecká díla vracela na svá původní místa například ve stanicích metra či jejich okolí.*“ Prohlášení pana Witowského i starosty Prahy 3 působí jako populistická gesta, zejména ve světle velice necitlivého restaurování

²⁶⁵ Sousoší *Rodina* zachycuje tři postavy, matku a otce, kteří mezi sebou drží za ruce malou dceru. Socha je odlita v bronzu a je umístěna na kamenný kvádrový podstavec. Postavy mají naznačený moderní oděv – muž má triko s krátkým rukávem a dlouhé kalhoty, dívka, která k němu otáčí tvář má krátké šaty a žena je oblečena do šatů s odhalenými rameny, má vyčesané vlasy a v pravé ruce nese kytici. Postava matky rovněž otáčí svůj pohled k muži. Všechny postavy jsou v kontrapostu, postranní dospělé figury jsou nadto v mírné rotaci, která celé sousoší uzavírá do kompaktní složky. Navrácené sousoší působí po zrestaurování těžkopádně a jeho zasazení před rušný vstup do OC Flora a obklopení vyvýšeným truhlíkem se zelení se nejeví jako zdařilý nápad.

²⁶⁶ Vznik Atria Flora provázela mimo jiné kritika arogance budovy vůči Olšanským hřbitovům.

²⁶⁷ KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982c, 153

sousoší i nevkusné úpravy jeho okolí, které bylo zajištěno kamenosochařstvím Pánek.²⁶⁸

Námět nukleární rodiny patřil v 70. a 80. letech k hojně frekventovaným motivům. Pavel Karous ve vztahu k tomuto tématu uvádí jako inspirační zdroj umělců tvořících v období normalizace sousoší *Rodina* od Otto Gutfreunda z roku 1925, které se v sedmdesátých letech stalo součástí interiérů nově postaveného federálního shromáždění.²⁶⁹ Podkapitolou tématu rodiny, které v 70. a 80. letech reprezentovala skupina otec, matka, dítě, je námět samotné matky s dítětem či dětské hry. Tyto náměty byly většinou zpracovávány realisticky s větší či menší mírou stylizace, ale v jistém civilistním duchu připomínající meziválečnou modernu. Tato témata i jejich obecné zpracování najdeme jak ve východním, tak v západním bloku. Vizualně si tedy mohou být taková díla podobná, ale co tvořilo pozadí zpodobňování námětu rodiny v normalizačním Československu?

Rodina byla v období komunismu předmětem vědeckého zkoumání, které bylo ovšem podmíněné marxisticko-leninskou ideologií. Pokud normalizační estetika veřejného prostoru upouští od agresivního budovatelského optimismu pozdních 40. a počátku 50. let, neznamená to, že by rodina přestala být předmětem zájmu oficiálních struktur. Dobové vysvětlení proč, hovoří za všechno: – „(...) *rodina plněním svých funkcí spolurozhoduje o úspěších současného i budoucího rozvoje komunistické společnosti. Způsob života rodiny se tak stává významnou součástí tvorby nového socialistického způsobu života.*“²⁷⁰

Bronzovou plastiku *Rodina* pro stanici Flora původně navrhl sochař Vladimír Navrátil v 70. letech. Navrátil použil obdobnou kompozici už na

²⁶⁸ Rodina se vrátila zpět na Floru. Ve vyhnanství byla 21 let – Pražský deník (denik.cz), vyhledáno 28. 12. 2021

²⁶⁹ KAROUS 2013c, 76–80

²⁷⁰ ŠOLCOVÁ 1976, 5

sousoší *Aby všechny děti světa* z roku 1958, které zachycuje tři děti, z nichž dvě větší drží za ruku nejmenší prostřední. Jednotlivé děti zastupují tři kontinenty – Evropu, Asii a Afriku. Evropská dívka má na krku šátek, zřejmě pionýrský. Socha byla z prostranství před Základní školou Zeyerova v Olomouci odstraněna a po několik let byla uložena ve sklepě školy. [97] K jejímu poškození přispěl nátěr, nečistoty a následně i voda, která při povodni v roce 1997 zaplavila suterén školy. Socha byla po restaurování v loňském roce navrácena na původní místo.²⁷¹ „*Při pročitání knihy, která mapuje výtvarné prvky na území města, s názvem Bilance. Umění ve veřejném prostoru Olomouce v letech 1945–1989, jsem si uvědomil, jak umění z veřejných prostranství po roce 1989 nenápadně a mohutně mizí. Je to obrovská škoda. Můj vztah k Olomouci byl v dětství a dospívání utvářen spoustou zážitků spojených právě s uměním na ulici,*“ vysvětlil náměstek primátora Ladislav ŠnevaJS, iniciátor myšlenky na navrácení sousoší.²⁷²²⁷³

Téma dětí bylo ve stanici Strašnická na lince A zastoupeno v daleko méně popisné formě. Při tvorbě stanice se uvažovalo o názvu Pionýrská, ten byl však zamítnut ve prospěch lokálního názvu. Lze v tom spatřovat také určitý vývoj v uvažování o výzdobě metra. Téma spojené s dětmi stanici zůstalo. Ovšem nebylo zastoupeno figurální scénérií, ale skleněnou stěnou. Karel Vaňura

²⁷¹ BĚHAL 2019

²⁷² ŠNEVAJS 2019

²⁷³ Podobný osud postihl také plastiku spojenou se stanicí metra Flora. Během výstavby obchodního centra mezi lety 2001 a 2002 byla socha Rodina odstraněna a přemístěna do prostoru autobusové zastávky Depo Hostivař. V současnosti se radnice Prahy 3 zasazuje o navrácení díla zpět do změněného prostoru kolem Atrium Flora. Radnice dokonce iniciovala výpravu do depa Hostivař se sochařem Bohumilem Teplým, který dílo dokončil podle Navrátilova návrhu poté, co sochař v roce 1975 zemřel. Bohumil Teplý (nar. 1932) je mimo jiné autorem řady soch (např. Pomník bojovníkům za svobodu a demokracii před Právnickou fakultou v Olomouci), reliéfů (Poslední večere Páně a Křížová cesta na obvodní zdi u farního kostela v Cholině), medailí významných osobností a pamětních desek. Jako možný problém při návratu Rodiny na Floru se ukazuje tíha bronzové plastiky, která komplikovala již její první přemístění. „*Sousoší Rodiny bylo dlouhou dobu součástí Flory, myslím, že si zaslouží, aby se vrátilo na své původní místo. Svým pojetím estetizovalo daný prostor, a to může i nadále, přestože místo se zcela proměnilo,*“ uvedl starosta Prahy 3 Jiří Ptáček. HOŠNA 2019

vytvořil *Dětskou vitráž* z geometrické sítě hrající si s optickou iluzí ubíhajícího prostoru, která v současných konotacích působí dojmem až 3D grafiky dnešních počítačových her. [98] Skleněná část byla doplněna o související geometrická tělesa kužele a válce na obkladu stěny vestibulu. Dílo mělo odkazovat nejen na dětskou hru, ale také geometrii jako vyučovací předmět nedaleké školy. Téma radostného života dětí v socialistické společnosti tak Vaňura, žák Stanislava Libenského, pojal způsobem, který se nejen nepodbízel režimu, ale překračoval kategorii pouhé dekorativnosti. Dílo bylo bohužel již v roce 1987 vandalizováno a část byla ukradena. Přestože autor sám dílo znovu doplnil, nezabránilo to jeho odstranění a nahrazení trafikou.²⁷⁴

5.4 Uměním ku zdraví

S tvorbou životního prostředí neodmyslitelně souvisela také činnost sportovní. Význam tohoto námětu se odrazil ve výtvarném umění ve veřejném prostoru. Zřejmě největším prostorem, který pracoval s touto tematikou, bylo využití a výzdoba Strahovského stadionu. Stadion bylo otevřeno v roce 1926 a přestavováno během 30. let a dále po druhé světové válce. V období normalizace došlo k dalším úpravám stadionu spojených se zapojením výtvarných děl. Vzhledem k významu tohoto prostoru nejen pro sportovní aktivity, ale také z hlediska propagandy KSČ, považuji za důležité ho zmínit. Jeho výzdoba reflektovala význam přisuzovaný kolektivním i individuálním sportům během normalizace a výzdoba stadionu měla nezpochybnitelně didaktický rozměr. Libreto odráží tento záměr názvy zamýšlených děl *Štafeta vítězství*, *Poselství přátelství* a pro střední část (v závorce uváděnou jako *Brána borců*) mělo dílo ideově vyjadřovat motto: „*Být první mezi druhy, být s nimi*“

²⁷⁴ ŠREJMA 2019, 88

jeden z nich."²⁷⁵ Také sémantika spartakiád, které se zde konaly měla podle Vladimíra Macury jako hlavní téma: „(...) *rozplývání jedince v množství*“.²⁷⁶

Co měla výzdoba Strahovského stadionu přinášet sportovcům a návštěvníkům? V zápise výtvarné rady je doslova uvedeno, že „*umístění plastiky v nástupovém prostoru před Branou borců je voleno proto, aby svým inspirativním obsahem, svěbytnou uměleckou formou zvýraznila vážnost společenského zájmu o jeho tělovýchovnou činnost. Má ho také touto formou povzbudit a zároveň poděkovat za jeho maximální sportovní výkon.*“²⁷⁷

Protože ke Strahovu přiléhaly vysokoškolské koleje, mělo dílo obsahovat motiv výchovy mládeže ke zdravému životnímu stylu a vyššímu výkonu. Jeho význam umocňoval fakt, že v letních měsících koleje sloužily jako ubytování pro zahraniční návštěvníky. V neposlední řadě mělo sochařské dílo zamýšlené k Bráně borců ovládat prostor, tak aby bylo dobře viditelné z vysoce využívané dopravní komunikace a trvale působilo na obyvatele města. V návrhu na vybudování památníku sportovní slávy v areálu Strahov stojí: „*Dosavadní zkušenosti z propagandistické práce u nás i v ostatních socialistických zemích ukazují, že jednou z nejpůsobivějších forem výchovy je metoda konkrétního příkladu neformální působnosti na cit prostřednictvím hodnot, k nimž veřejnost chová úctu a jež jsou tak či onak zapsána do historie socialistické společnosti.*“²⁷⁸ Tento citát by mohl shrnovat veškerou propagandistickou snahu Strany k využití takzvané tvorby životního prostředí za účelem ovlivňování občanů.

Jednu z nejdůležitějších rolí v normalizační propagaci sportu sehrály spartakiády, které se v tomto období konaly v letech 1975, 1980 a 1985. Jejich program byl koncipován na motiv šťastné rodiny, kterému se věnovala

²⁷⁵ AHMP, VR NVP, 9.6.1974, inv. č. 25, kart. 1, 3

²⁷⁶ MACURA 2008, 156

²⁷⁷ AHMP, VR NVP, 9.6.1974, inv. č. 25, kart. 1, 3

²⁷⁸ Ibidem, 4

předchozí podkapitola. A v tomto ohledu zde existovala mezi úlohou spartakiád a výtvarným uměním ve veřejném prostoru paralela. Například na taneční vystoupení žen a dorostenek navazovalo dynamické cvičení vojáků jako pomyslný vrchol programu. Podobným způsobem bylo zobrazování mužů a žen a jim přidělených rolí patrné v dobových uměleckých dílech, a to jak v estetické, tak didaktické rovině. Program doprovázela hravá složka v podobě vystoupení dětí a rodičů, která doplňovala celkový obraz společnosti jasně rozdělenými rolemi uvnitř jednotně fungujícího celku, což mělo rovněž obdobu v oficiálním výtvarném umění.

Cvičení žen, dorostenek i armádní vystoupení mělo také silný erotizující prvek oslavující, ale také objektivizující zdravé tělo. Petr Roubal popisuje, jak se armádní skladby odlišovaly od ostatních také odhalením téměř nahého těla: *„Barva opálené kůže pokrývající Strahovský stadion byla jedním z nejpůsobivějších spartakiádních symbolů. (...) Armádní skladba byla jediná (snad s výjimkou skladby dorostenek), ve které se kladl důraz na dokonalý vzhled těla. Na fotografiích z jiných vystoupení vidíme vedle těl splňujících dobové ideály krásy i méně dokonalá těla jako důkaz lidovosti a masovosti spartakiád, v armádních skladbách se však žádné nedokonalosti nepřipouštěly.“*²⁷⁹ Stejně tak jako dominovalo cvičení žen na spartakiádách, převažoval motiv ženského těla výrazně nad tělem mužským i v umění ve veřejném prostoru.²⁸⁰

Jan Kalous a František Kolář popisují historii spartakiády a její vývoj jako historii postupné eliminace všech rušivých ideologických i symbolických prvků až po konečnou konsenzuální oslavu krásy lidského těla a lidského pohybu. *„Například tradiční součástí všech tří spartakiád před rokem 1968*

²⁷⁹ ROUBAL 2016, 213-214

²⁸⁰ *„Vystoupení mužů normalizačních spartakiád netvořilo symbolickou protiváhu vystoupení žen. Cvičenců v mužských skladbách nacvičovalo několikanásobně méně než žen (...).“* Ibidem, 208

bylo vyvěšování československé a sovětské vlajky doprovázené zpěvem obou hymen. Na spartakiádě 1975 nahradil sovětskou vlajku symbolický rudý prapor, a jelikož rudý prapor nemá svou hymnu, vyřešil se problém, jak se (v živém televizním vysílání) zachová či nezachová obecenstvo na tribunách.²⁸¹ V zamýšleném působení spartakiád a umění ve veřejném prostoru z této doby můžeme najít další paralelu: „Normalizační spartakiády koneckonců nebyly určeny k tomu, aby oslňovaly velkoměstské umělce a intelektuály, ale aby působily na širokou normalizační společnost.“²⁸²

Pokud byl sport natolik zásadním didaktickým a reprezentačním motivem života v komunistické společnosti, jak se promítl do výzdoby metra? Sportovní námět najdeme v blízkosti experimentálního sídliště Invalidovna od architektů Josefa Poláka a Vojtěcha Šaldy.²⁸³ Skleněná vitráž od Evy Heřmanské nese lapidární název *Sport*. [99] Autorka se tématu věnovala dlouhodobě, což dokládá také její účast na výstavě *Sport ve výtvarném umění*, která se konala ve Východočeské galerii v Pardubicích na podzim roku 1978.²⁸⁴ Námět byl zřejmě inspirován plánovanými olympijskými hrami, které se v roce 1980 měly konat v Praze, a to právě v této lokalitě. Hotel Olympik (1971) však zůstal jedinou připomínkou tohoto nikdy nerealizovaného plánu.^{285, 286} V metru se tak tematika sportu objevila pouze okrajově a její souvislosti můžeme číst spíše při takzvané tvorbě životního prostředí, jež bylo zmíněno výše. Propagace

²⁸¹ KALOUS/KOLÁŘ 2014, 34

²⁸² ROUBAL 2016, 218

²⁸³ JANEČKOVÁ 2016, 192–200

²⁸⁴ Sport ve výtvarném umění, Východočeská galerie v Pardubicích, Pardubice (Pardubice), 29. 9. 1978 – 11. 11. 1978, ABART, Eva Heřmanská 2020, <https://cs.isabart.org/person/492/exhibitor/>, vyhledáno 22. 5. 2020

²⁸⁵ „V duchu těchto úvah zaslal ČSOV dne 10. září 1970 zprávu pro vládu ČSSR. K problematice pořadatelsví letní olympiády je ve zprávě uvedeno, že se počká na rozhodnutí Moskvy, zda bude kandidovat na pořadatelsví her v roce 1980. Vzhledem k tomu, že Moskva se rozhodla znovu kandidovat, českoslovenští představitelé se rozhodli od své kandidatury upustit.“ BUBLÁK 2008, 38

²⁸⁶ Stanice metra Invalidovna byla součástí úseku metra II. B vedoucí Karlínem, Libní a Vysočany akcentující dělnickou historii těchto minulých periferií. Úsek byl zprovozněn až po revoluci konkrétně 22. listopadu 1990. ŠREJMA 2019, 154

zdravého, silného a často estetizovaného lidského těla jako ideálu jedince žijícího v komunistické společnosti je něco, co můžeme vnímat skrze celou dobu trvání režimu. Přestože propaganda prostřednictvím sportu hrála v období normalizace důležitou roli, která byla reflektována rovněž v umění ve veřejném prostoru, týkala se sportovišť či míst lokálně spjatých s touto tematikou a její absence v prostředí metra je dána především konkrétním umístěním stanic mimo toto prostředí.

6. Linka metra D

6.1 Plán nové linky

Nová linka metra D je předmětem politických i veřejných diskusí již řadu let. V posledních letech se projekt stal nejen častějším námětem veřejného diskurzu, ale byly podniknuty přímé kroky k jeho realizaci. Pokud se nejprve zaměříme na stručný historický vývoj, zjistíme, že diskuse se týkaly především území, přes které by nová linka metra měla vést.

V plánech z června 1987 se počítalo nejen s linkou metra D, která byla navržena na trase z Libuše (kde mělo být Depo Písnice) přes Pankrác, Nusle a Žižkov do Letňan, v delším výhledu dále do Kbel. Úsek od Libuše do Letňan byl součástí tzv. III. etapy výstavby metra, s jejímž začátkem se počítalo na rok 1995, výhledově s dokončením v roce 2010. Do této etapy byl zahrnut projekt linky E, tedy její první fáze vedoucí ze stanice Masokombinát (dnes Pankrác) přes Smíchov až do stanice Hradčanská. Úsek mezi stanicemi Letňany a Kbely byl součástí následující, tedy IV. etapy výstavby, která měla volně navázat na již rozběhlý projekt po roce 2010.²⁸⁷ [100]

Tato studie zahrnovala také plány na rozšíření linky A, a to v obou jejích směrech od existující stanice Leninova (dnes Dejvická) do nově vzniklých stanic Bořislavka, Červený vrch, Veleslavín až do nové konečné stanice Petřiny. Do II. etapy výstavby, jež měla být dokončena do roku 1995, spadá prodloužení linky A směrem od stanice Želivského přes stanice Strašnická, Skalka, Výzkumné ústavy, Průmyslová, Hostivařské nádraží a Hornoměřolská do konečné stanice Petrovice.²⁸⁸ Hned v následujícím

²⁸⁷ Podle projektu Metrostavu z června 1987 byly na trati byly navrženy stanice: Masokombinát – Libuš – Nové Dvory – Zálesí – Krčské nádraží – Olbrachtova – Pankrác (C, E) – Náměstí Bratří Synků – Náměstí Míru (A) – Havlíčkovo náměstí – Ohrada – Chmelnice (E) – Harfa – Lidových milicí (B) – Prosek – Letňany I (konec 1. úseku) – Letňany II – Kbely I – Kbely II.

²⁸⁸ Komplexní studie městské hromadné dopravy v Paze – síť metra – návrh 06/87. REJDAL 2018

roce se o lince metra D začalo uvažovat znovu a jinak. V roce 1988 se počítalo s vedením linky D přes Žižkov do stanice Lidových milicí (dnes Vysočanská), kde mělo dojít k propojení s linkou B. Linka D měla končit ve stanici Letňany, kde dnes končí linka C.²⁸⁹ V devadesátých letech byla linka D změněna na trasu v podobě Náměstí Míru (A) – Vršovická – Nuselská – Pankrác (C, výhledově E) – Olbrachtova – Krčské nádraží – Zálesí, v roce 2003 pak mělo být zprovozněno prodloužení II. D do stanic Nové Dvory – Libuš – Masokombinát, na jehož konci mělo být umístěno depo.²⁹⁰ [101]

Žádný z těchto plánovaných projektů se však nepodařilo realizovat. Po roce 2000 se plány na novou linku metra nadále proměňovaly, a to zejména podle výsledků voleb, ať už šlo o nově zvolené pražské radní či primátory. Téma nových stanic metra se ukázalo být nosným nejen v rámci celého hlavního města, ale také v rámci komunálních voleb jednotlivých městských částí Prahy. Uchazeči o zastupitelství slibovali jak urychlený začátek výstavby, tak možnou změnu navrhované trasy, ve prospěch té které městské části, a to často bez patřičných kompetencí k naplnění těchto slibů.²⁹¹

Spor kolem nové linky se v roce 2017 rozšířil z hlavního města do Středočeského kraje, když středočeská hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová předložila řediteli DPP návrh, aby linka D byla povrchovou trasou

²⁸⁹ Původní vedení linky D upřednostňuje vedení metra přes Žižkov. Linka tak nemá přímé spojení s centrem a taktéž zde není přímá návaznost na hlavní vlakové a autobusové nádraží. KOHOUT/KROPÁČEK 2018

²⁹⁰ REJDAL 2018

²⁹¹ Kupříkladu starostka Prahy 3 Vladislava Hujová se v rámci své kampaně k tématu metra na Žižkově opakovaně vracela od roku 2015 do roku 2018. „Na druhou stranu pražské vedení rozhodlo o stavbě metra D do Písnice. Co na tom, že Praha nemá zajištěny pozemky, na kterých by měly být výstupy z metra. Dvacet let jsou v územním plánu prověřeny a vyznačeny územní rezervy na budoucí stanice metra na Prokopově náměstí, nákladovém nádraží, na Jarově vedle kolejí VŠE a dále na Harfě. Přesto se již neobjevují v návrhu metropolitního plánu. Jsem pevně rozhodnuta, že si naději na metro vzít nedáme. Přestože zastupitelstvo městské části prosazuje metro D, tak zvažuji, že u příležitosti podzimních komunálních voleb uspořádáme referendum nebo petiční akci, aby byly územní rezervy i v novém metropolitním plánu a naděje na metro na Žižkově zůstala zachována.“ HUJOVÁ 2018

prodloužena až do Jesenice. Podle ní by takové řešení bylo jednodušší než prodloužení tramvajové tratě, o němž uvažovalo předchozí vedení kraje. Zároveň měla být posouzena možnost zřídit u Jesenice záchytné parkoviště v návaznosti na Pražský okruh.²⁹²

Územní rozhodnutí získal projekt linky D v roce 2014 a od roku 2015 se rozběhly plány na výkup pozemků a žádostí o stavební povolení. Situaci nakrátko urychlila možnost získání evropských dotací, pokud by se s pracemi začalo do roku 2017. K tomu však nedošlo a Praha tak ztratila možnost čerpání evropských dotací.²⁹³ Protahující se spory ohledně výkupu či možného vyvlastnění pozemků určených k výstavbě metra nadále komplikovaly situaci, takže Dozorčí rada DPP rozhodla, že stavba trasy metra D začne nejdříve v úseku Pankrác–Olbrachtova. Bylo rozhodnuto, že zatím půjde pouze o dvě stanice. Následně má být vybudován zbylý úsek ve směru do Písnice. Podle primátorky Adriany Krnáčové se mělo začít stavět v roce 2019.²⁹⁴

V roce 2017 došlo též k rozhodnutí budovat linku D s ohledem na to, že její součástí bude nově zavedený typ vlakových souprav nevyžadujících řidiče. V březnu 2018 bylo oznámeno, že se na výstavbě linky D bude podílet soukromá společnost Penta, která měla pomoci DPP s komplikovaným výkupem pozemků.²⁹⁵ S tímto návrhem však nesouhlasila část vládní koalice na magistrátu. Problematickým se ukázal být zejména fakt, že by DPP měl v nově založené společnosti pouze menšinový podíl, zatímco Penta by vlastnila

²⁹² Metro až do středních Čech, hejtmanka chce linku D prodloužit do Jesenice, iDnes.cz, 3. 1. 2017, ČTK, rsr (Roman Šafhauser), https://www.idnes.cz/praha/zpravy/metro-de-prodlouzit-az-do-jesenice.A170103_135905_praha-zpravy_rsr, vyhledáno: 24. 1. 2020

²⁹³ POKORNÝ 2019

²⁹⁴ Stavba trasy metra D začne. Ale jen dvěma stanicemi Pankrác a Olbrachtova <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/stavba-trasy-metra-d-zacne-ale-jen-dvema-stanicemi-pankrac-a-olbrachtova-40031123>, vyhledáno: 24. 1. 2020

²⁹⁵ LEDERER 2018

51 procent. Velkým kritikem z řad tehdy vládnoucí koalice byla náměstkyně primátorky a členka dozorčí rady DPP Petra Kolínská.²⁹⁶

Nejasnosti ohledně financování však nebyly jediným kontroverzním momentem neustále se oddalujícího projektu metra D. Do výběrového řízení na projekt nové linky vypsaného DPP se přihlásily tři společnosti: kromě mezinárodní společnosti Mott MacDonald i dvě tuzemské projekční kanceláře: Metroprojekt a Sudop. Tyto dvě české projekční kanceláře však mají stejného majitele, jímž je Sudop Group. Přestože společnost Mott MacDonald přišla s nejnižší nabídkou realizace za 390 milionů korun (oproti Metroprojektu a Sudopu s nabídkami ve výši 490 a 470 milionů korun), byla ze soutěže vyškrtuta. „*Nezbylo nám pak nic jiného než nabídku neakceptovat,*“ vyjádřil se k tématu mluvčí DPP Ondřej Pečený s tím, že společnost prý nebyla schopna doložit důvod nižší nabízené ceny.

Situace se stala ještě méně transparentní ve chvíli, kdy se ukázalo, že obě zbylé společnosti nabízejí čtvrtinovou dobu zhotovení. Společnost Mott MacDonald se odvolala k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Zároveň byly z její strany vzneseny obavy o fakt, že pokud obě zbylé společnosti nabízejí výrazně rychlejší dobu zhotovení projektu, musí to být díky informacím, které nebyly třetí zúčastněné straně poskytnuty. Odpověď můžeme nalézt v článku z Hospodářských novin: „*Možné vysvětlení krátkého termínu nabízí pohled do minulosti: Metroprojekt již dříve na plánech pro trasu D pracoval. Takže má přinejmenším část dokumentace v šuplíku, trochu ji opráší a Dopravnímu podniku znovu prodá.*“²⁹⁷

Realizaci projektu linky D získal Metroprojekt, a. s., jehož generální ředitel David Krása se v rozhovoru pro časopis *Metroprojekt informuje* v dubnu 2018

²⁹⁶ V červenci pak měli radní hlasovat o vzniku společného podniku se soukromou firmou. Návrh zákona byl nakonec na poslední chvíli stažen. Pražský dopravní podnik se tak rozhodl nový zákon prověřit a vyhodnotit možné důsledky. REJDAL 2018

²⁹⁷ POKORNÝ/VLČEK 2009

vyjádřil ke spolupráci architektů a umělců na nově vznikajících stanicích. Krása se negativně vymezil vůči tlaku veřejnosti i médií stran nových stanic metra, které svou kvalitou neodpovídají těm starším. Soutěž na budoucí stanice bral již jako uzavřenou kapitolu s tím, že je možné uvažovat o dodatečném zapojení spolupráce autorů architektonických návrhů s umělci, jež by mohlo stanice „oživit“.²⁹⁸ Nicméně je zřejmé, že projekt metra je ředitelem Metroprojektu považován za utilitární projekt, jehož potenciál vnímá především v lukrativnosti této zakázky.

Svým vyjádřením nepřímo reagoval na vlnu kritiky ze strany odborné, ale také laické veřejnosti, která se vznesla v souvislosti s absencí spolupráce s výtvarníky a architekty při projektování budoucích stanic metra. Precedent pro linku D vytvořily zatím nejnovější dokončené stanice linky A Nemocnice Motol, Bořislavka, Petřiny a Nádraží Veveslavín, které vyvolaly negativní reakci. Občanské projekty, které se přímo zaměřují na podobu veřejného prostoru a umění v něm, hrají v současné době důležitou roli. *Metro D jinak a lépe*, založené absolventem architektury na ČVUT Petrem Kučerou, je zřejmě nejvýraznější iniciativou, která stran této problematiky vznikla.²⁹⁹ Tato

²⁹⁸ „(...) ,dovolím si podotknout, že návrh nové trasy metra nezačíná (a nekončí) designem stanic, ale seriózním dopravně-urbanistickým řešením celé nové trasy s analýzou přepravní poptávky, potenciálu rozvoje jednotlivých lokalit, návrhem umístění stanic atd. Jednotlivé stanice jsou pak součástí celého projektu a musí se k sobě navzájem hodit, aby celek vypadal k světu. Architekti jednotlivých stanic jsou při návrhu celé trasy kolečky v soukolí, nikoli prvními hybateli, jako je tomu třeba při návrhu nového domu. V médiích je toto téma komentováno často nezasvěceně. Někdy i s názorem, že by se na trasu, jejíž návrh se připravuje od roku 2010, měly vyhlásit architektonické soutěže. Ale tato trasa a její jednotlivé stanice již mají své autory návrhu. Každý architekt je od školy vychováván k tomu, aby svůj návrh promyslel a zpracoval v jednotě účelu a vzhledu, přičemž účelný návrh v případě stanice metra musí splnit mnoho komplikovaných technických a provozních požadavků. A takové návrhy jsme zpracovali a v roce 2016 souhlasně projednali jak s pražským Dopravním podnikem, tak s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR). Zapojení výtvarníků či designérů do návrhu je věc jiná. Je to jistě i takto dodatečně možné, a pokud by navázalo na architektonický návrh a probíhalo ve spolupráci s jeho autorem, mohlo by stanice oživit. Některé návrhy v tomto smyslu nyní připravujeme z vlastní iniciativy.“ KRÁSA 2018, 5

²⁹⁹ Ještě známější, co do popularizace umění z doby normalizace, je projekt Vetřelci a volavky založený skupinou umělců okolo sochaře a teoretika umění Pavla Karouse. Na oficiálních webových stránkách shrnují své aktivity následovně: „Dokumentace, popularizace a ochrana

iniciativa vznikla v roce 2016 jako reakce na zveřejnění podoby stanic na nové trase metra D. Autoři iniciativy v čele s Kučerou se domnívají, že zveřejněné vizualizace odhalily značnou podprůměrnost zpracování ve srovnání se soudobými realizacemi v jiných evropských městech. Rozhodli se vytvořit petici na vypsání architektonické soutěže. Pro tyto účely vytvořila členka iniciativy Pavlína Krásná facebookovou skupinu, která se věnuje architektonicko-uměleckým kvalitám pražského metra. Pod online petici se podepsalo téměř 10 000 občanů a zároveň vyvolala zájem ze strany médií. Následovala písemná petice, na jejíž formulaci se podílel také Petr Kučera, který doplnil body ohledně špatného stavu stávajících stanic, postupující likvidaci uměleckých děl, nedostatečné údržbě a nadměrnému bujení nevhodných komerčních aktivit v prostorech vestibulů.

Pro Kučera a další členy iniciativy bylo neméně důležité „*upozornění na zvláštní dodavatelské vztahy a vnitřní technické normy Dopravního podniku, které opakovaně budí podezření, že jsou psány na míru konkrétním dodavatelům, stejně jako řada dalších nevýhodných smluv.*“³⁰⁰ Pod petici se v krátkém čase do konce září 2016 podepsaly bez mála tři tisíce obyvatel Prahy.

Mimo aktivity spojené s peticí se *Metro D jinak a lépe* i nadále snaží o šíření povědomí nejen ohledně aktuální situace kolem plánované linky metra D, ale také o popularizaci umění v prostoru pražského metra. Petr Kučera

výtvarného umění ve veřejném prostoru z období Normalizace „*Monumentální sochařství*“ procházelo v období Normalizace po velkém experimentálním kvasu 60. let tvůrčí stagnací. Na druhou stranu snad nikdy v dějinách našeho státu nebylo pořádáno tolik sochařských soutěží, nebylo tolik objednávek společenského charakteru. Obrovské množství zakázek zajišťoval zákon, který ukládal, aby každá státní stavba (drtivá většina všech stavebních projektů) dala 1 až 4 % z celkového rozpočtu na „výzdobu“. Toto „čtyřprocentní umění“ pak tvořilo estetické dominanty ve veřejném prostoru kolem vznikajících sídlišť, poliklinik, obchodních domů, výrobních podniků, administrativních a správních budov. Současné brutální zacházení i nevíšavost k těmto plastikám, přimělo náš kolektiv k jejich systematické dokumentaci a popularizaci. Doufáme tak, že pomůžeme změnit vztah veřejnosti k těmto ohroženým kulturním památkám.“ KAROUS 2020

³⁰⁰ KUČERA 2020 Srov. Situaci s Pentou a společností Mott MacDonald, o níž byla řeč výše.

zorganizoval několik naučných vycházek v prostoru vybraných stanic, kde mluvil především o architektuře, designu a kvalitě materiálů. Konfrontoval rovněž původní kvalitu provedení se současným stavem poznamenaným nedostatkem údržby, ale také necitlivými zásahy (například částečná výměna osvětlení spojená s povodněmi v roce 2010, snížení podhledů atd.). Iniciativa se však nezaměřila pouze na komunikaci s veřejností, ale také na dialog s odborníky a politiky. Zastupitelstvo hlavního města Prahy se ze zákona muselo petici zabývat, ale výsledkem bylo pouze její projednání, v němž byla vzata na vědomí. Přes pouhé dílčí úspěchy autoři v projektu nadále pokračují. Petr Kučera aktuální situaci shrnul následovně: *„Podařilo se nám tak sice akcelarovat vypsání výtvarných soutěží na stanice metra D, ale body ohledně problematiky správy a údržby stávajících stanic zůstaly neřešeny. Pokračujeme tak ve své činnosti dále a vyvíjíme veřejný a mediální tlak na jejich řešení. Snažíme se systematicky popularizovat architektonicko-umělecké kvality pražské metra s cílem zabránit jejich postupné likvidaci. Snažíme se získat podporu ze strany politické prezentace a věříme, že se nám podaří posunout blíže k nastavení nových pravidel v metru a jeho celkové očistě.”*³⁰¹

V rámci Facebooku využívá *Metro D* jinak a lépe sociální síť k mapování vývoje situace kolem budoucí linky a stanic metra, ale také dokumentuje současný stav stávajících stanic a sdílí archivní fotografie spjaté s tímto prostorem. Díky těmto snahám můžeme mapovat nesystematické nakládání s vybavením stanic. Příkladem může být rozhodnutí DPP a Metroprojektu o odstranění skleněných obkladů ve stanici metra Jinonice (navržené sklářským výtvarníkem František Víznerem, vyvinuté v Tesle Holešovice a zhotovené ve sklárnách Kavalier) v rámci rekonstrukce stanice, které byly vyměněny za smaltované pásy. Autoři stránky upozornili na nepřesnosti či lži, kterými DPP v tomto ohledu argumentoval. [102, 103, 104]

³⁰¹ Ibidem

„Tvarovky není důvod měnit s tvrzením, že některé chybějí a potřebují výměnu. Rezervní kusy jsou totiž údajně ve skladech přímo ve stanici (jen o tom DP neví). Navíc by se daly znovu vyrobit, pokud k nim existuje původní šablona. Tvarovky mají mnohem vyšší hodnotu nežli smaltovaný plech, takže jde o zcela neadekvátní náhradu, ze které bude profitovat jen jejich dodavatel. Město jediné trátí. Otázkou také je, co se s odstraněnými tvarovkami stane? Zřejmě se opět záhadně ztratí a budou se načerno prodávat po tisících za kus (v lepším případě skončí v muzeu sklářství v Jerevanu). Jak je možné, že ani 27 let po revoluci není Praha schopna zaevidovat a ochránit umělecká díla v metru, která jsou v jejím vlastnictví?“³⁰²Vymlouvavé argumentaci DPP, že obstarat původní materiál a že cena za jejich novou výrobu by byly příliš vysoké, se autoři stránek věnovali v dalších příspěvcích, kde pomocí teleobjektivu odhalili ledabylé skladování zřejmě původního náhradního materiálu (dlaždic, tvarovek i dalších obkladů) v prostorách DPP.³⁰³

Pokud se od současného neutěšeného stavu metra vrátíme zpět k plánované lince D, zdá se, že vývoj přece jen nabral lepší směr. Dopravní podnik požádal o spolupráci Národní galerii v Praze (NGP) u příležitosti vytvoření výtvarné soutěže pro stanice metra linky D – Olbrachtova a Pankrác. Komise, která vzešla z této spolupráce, oslovila čtyři oceňované české umělce, z nichž vybrala dva vítěze – Jakuba Nepraše a Vladimíra Kokoliu. Sedmičlenná komise, jejímiž hlavními členy byli ředitel Sbírký moderního a současného umění NGP Michal Novotný a architekt David Vávra, spolu s DPP a Metroprojektem vytvořila zadání pro vybrané umělce s tím, že výtvarné

³⁰² Metro D jinak a lépe, <https://www.facebook.com/nehcitamponyvmetru/photos/a.1578252602471731/1607914176172240/?type=3&theater>, vyhledáno: 6. 2. 2020

³⁰³ Kučera Petr: „Skládka mramorových, kamenných a keramických obkladů na Kačerově. Něco jsou žulové dlažby, které poznáme podle drážek pro nevidomé u hrany nástupiště a betonu na nich nalepeného. Tady věříme, že bylo opravdu nemožné je zachránit. Většina jsou však obklady mramorové i keramické, tenké, čisté s drážkami na uchycení“ Ibidem

ztvárnění mělo korespondovat se stanicí a jejím určením. Podoba stanic, navržená architekty Patrikem Kotasem a Pavlem Sýsem, už byla schválena a umělecká soutěž se měla zabývat zasazením výtvarných děl do přesně vymezeného prostoru plánovaných stanic. Na rozdíl od minulého přístupu se nyní návrh děl neodehrával v přímé spolupráci mezi architekty a výtvarníky. Umělci pracovali s již předdefinovaným prostorem a architekti naopak dostali za úkol vítězné návrhy zapracovat do stávajících projektů. Vzhledem k tomu, že stanice již byly navrženy, architekti se obávali, že varianty, v níž by vítězní umělci požadovali, aby byly stanice metra upraveny na základě jejich výtvarných plánů, by mohly výrazně zpomalit začátek výstavby.

Přestože každá stanice linky metra D má být specifickým prostorem, stejně jako u předchozích linek metra bude mít jednotnou ideovou linii. Ta hrála u předrevolučních stanic významnou roli pro tematické zadání uměleckých děl. Světlo a jeho proměnlivost je jedním z nosných témat vizuálního pojetí nové trasy. Na lince D bude každá stanice zpracována individuálně, přesto by linka měla mít určité jednotící prvky, jako je modrá barva a jednotný mobiliář ve stanicích. Vzhledem k tomu, že pro realizaci projektu byl vybrán stejný dodavatel stavby, určitou monolitičnost lze očekávat také v uplatněném materiálu.³⁰⁴ Dalším z jednotících prvků bude osvětlení. Prostor kolejiště má být nasvětlen řadou svítidel skrytých pod spodní hranou konzoly nástupištní desky. V libretu linky D je přímo uvedeno, že účelem nasvětlení kolejiště je barevně stmelit jinak značně rozdílné typy stanic na trase D. Efekt, který by mělo osvětlení vyvolat, je popisován jako modrý opar, který vznikne v součinnosti osvětlovacích prvků a prachu rozvířeného brzdami vlakových souprav. Světlo má být sladěno s dopravním systémem a v čase se má proměňovat – ztlumení světla bude signalizovat příjezd vlakové soupravy, po

³⁰⁴ SÝS 2020

odjezdu naopak zintenzivní.³⁰⁵ Text libreta zároveň naznačuje určitou volnost v práci architektů a výtvarníků, kteří mohou barvu trasy implementovat do konkrétní stanice ve větším rozsahu, nežli je mobiliář, osvětlení či obklady za kolejištěm. Díky zveřejněným vizualizacím budoucí podoby stanic je známo, kde přesně mají být díla umístěna.³⁰⁶

6.2 Průběh dosavadní výtvarné soutěže na linku metra D

David Vávra a David Krása vyzvali NGP, konkrétně ředitele Sbírký moderního a současného umění Michala Novotného, ke spolupráci na přípravě soutěže. V této době již existovaly návrhy jednotlivých stanic a místo pro umělecké realizace bylo vymezeno a navíc s sebou projekt nesl také řadu limitů spojených s bezpečností a provozem. Umělci se museli vyrovnat s nezvykle vysokou světelností, aseptickým prostředím metra a skleněnými obklady, přičemž je od nich požadováno, aby jimi navržená díla nepůsobila v tomto prostoru násilně, ale subtilně, tak aby se díla brzy neokoukala. O umělců se zároveň žádalo, aby reflektovali *genius loci* jednotlivých lokalit (např. stanice Nemocnice Krč, kde má umělecké dílo odrážet právě blízkost zdravotnického zařízení). Novotný i Vávra upřednostňují vyzvanou soutěž, protože podle nich ušetří čas, finance a administrativu. Rovněž si nemyslí, že by otevřená soutěž přinesla lepší výsledky. Pro linku metra D bylo zatím osloveno čtyřicet umělců a umělkyn s tím, že ne všichni oslovení umělci se soutěže zúčastnili.

K účasti na soutěži o výtvarné zpracování stanic Pankrác a Olbrachtova jakož i stanice Nové Dvory, Nemocnice Krč a Nádraží Krč byli přímo osloveni konkrétní umělci. Porota se sešla dvakrát. Nejprve při ustavující schůzi poroty a podruhé při hodnotícím zasedání soutěže v budově Metroprojektu v Praze

³⁰⁵ SÝS 2018, nepag.

³⁰⁶ MATĚJ 2019, 13

2.³⁰⁷ Úvodní slovo měl generální ředitel Metroprojektu David Krása, který vysvětlil účel a poslání soutěže a objasnil následující program. Pro nemoc se zasedání nemohl zúčastnit architekt David Vávra, jehož pozice v komise měla být klíčová. Jako náhradník byl vybrán architekt Marek Kopeć.³⁰⁸ Hlasování začalo jednohlasným zvolením Marka Kopece za předsedu poroty. Během ustavující schůze poroty se mimo jiné probíralo též zveřejnění výsledků soutěže, přičemž David Krása navrhl či spíše rozhodl, aby se s vyhlášením počkalo do doby, než se k výsledkům soutěže vyjádří zúčastnění výtvarníci.

Sestavení poroty pro hodnocení výtvarné soutěže pro stanice Pankrác a Olbrachtova bylo následující: Adam Scheinherr (zastupitel hlavního města Prahy a náměstek primátora pro oblast dopravy), Michal Novotný (ředitel Sbírký moderního a současného umění NGP), Jiří Hrnčíř (manažer projektu Metro I. D), umělci Milena Dopitová a Kurt Gebauer, architekti stanic Pavel Sýs (stanice Olbrachtova) a Patrik Kotas (stanice Pankrác).³⁰⁹ Pro stanice Nové Dvory, Nemocnice Krč a Nádraží Krč byla porota stejná s výjimkou předsedy, kterým byl David Vávra, a architektů jednotlivých stanic, kteří se vystřídali při zasedání poroty jimi navrhovaných stanic.³¹⁰

Pro soutěž na stanice Pankrác byli osloveni Patrik Hábl, Viktorie Langer, Vladimír Kokolia a Lukáš Karbus a pro stanici Olbrachtova Michael Bielický, Jakub Nepraš, Marian Karel spolu s Vladimírem Soukenkou. Pro stanici Nemocnice Krč byli osloveni umělci Jiří Černický, Zdeněk Lhotský, Josef Lepša, Ivana Šrámková, Maxim Velčovský a Kateřina Vincourová. Pro stanici

³⁰⁷ Ustavující schůze poroty pro stanice Pankrác a Olbrachtova se konala 23. 4. 2019 v sídle Magistrátu hl. m. Prahy a hodnotící zasedání soutěže se konalo 25.–26. 6. 2016 v budově Metroprojektu v Praze 2. Protokol o průběhu soutěže AM 2019

³⁰⁸ V protokolu z průběhu soutěže je uvedeno, že: „*S ohledem na zásadní podíl na uskutečnění výtvarné soutěže budou Davidu Vávrovi návrhy soutěžících v rámci možností zprostředkovány k nahlédnutí a případnému komentáři.*“ Protokol o průběhu soutěže AM 2019

³⁰⁹ První den soutěže předložili jednotliví účastníci svoje návrhy během prezentace (každý měl k dispozici 45 minut) před porotou po, které následovala diskuse. Druhý den zasedla porota k závěrečnému hodnocení návrhů, jehož výstupem bylo pořadí umístění. Ibidem

³¹⁰ Ustavující schůze se uskutečnila 27. 9. 2019 a hodnotící zasedání proběhlo 11. a 13. 2019.

Nemocnice Krč to byli Jan Pfeiffer, Jaroslav Bejvl, Vladimír Kopecký, Kateřina Štenclová a Matyáš Chochola. Na soutěž pro stanici Nové Dvory byli osloveni Adéla Součková, Lukáš Rittstein, Michal Gabriel, Petr Písařík a Stanislav a Pavel Kolíbalovi.

Kritéria hodnocení jednotlivých projektů byla následující – celková kvalita výtvarného návrhu, provozní udržitelnost v podmínkách provozu stanice metra, časová a technologická náročnost provedení a odhad nákladů na realizaci uměleckého díla. Přestože byla kritéria na rozdíl od předrevolučního uspořádání přesně definována a rozepsána pro jednotlivé návrhy, obsahově se výrazně neliší od kritérií z období normalizace. Snad jen v provozní udržitelnosti můžeme cítit poučení z minulosti, protože některá díla v metru byla odstraněna kvůli problémům s jejich údržbou v delším časovém horizontu (viz. Ciglerova plastika z Náměstí Míru). Udržitelnost děl z hlediska materiálu a péče o ně hraje jedno ze zásadních technických kritérií současného posuzování děl v metru. Ačkoliv se péče o již existující i budoucí umělecká díla v metru konečně dostává do hledáčku DPP, je zřejmé, že pro dopravní podnik tato díla představují spíše přítěž a odpovědnost za ně by raději svěřil do správy městských částí či Technické správě komunikací (TSK).

Generální ředitel DPP se rovněž vyjádřil ve smyslu, že díla nemají mít pouze estetickou kvalitu, která bude zpříjemňovat cestujícím pobyt v prostředí metra, ale zároveň se mají stát důležitým vizuálním prvkem, který pomůže s orientací v metru. Tento motiv čtení interiéru na základě snadné orientace lze vztáhnout k *Image of a City* od Kevina Lynche.³¹¹ Prostředí linky D bude zcela novým městotvorným prvkem, který se navíc nachází v podzemí; i tak je zde snaha o zřejmou souvislost s nadzemní (či okolní) částí stanice právě skrze výtvarná díla. Zásadním hlediskem při posuzování děl během výtvarné soutěže, se rovněž stala skutečnost, že díla by se neměla snadno okoukat. Na jednu

³¹¹ LYNCH 1990, 46–91

stranu se jedná o zvláštní požadavek. Jak jej mají umělci dosáhnout a kdo bude tento faktor posuzovat? Na druhé straně ne vždy vizuálně nejnápaditější či nejoriginálnější umělecké dílo může být tím ideálním řešením pro veřejný prostor. Zejména pak pro tak specifické prostředí, jakým je metro, v němž jsou některé stanice vysoce vytížené, a příliš výrazné dílo by mohlo cestující začít brzy iritovat. Jedná se tedy o skloubení kvality, snahy o snadnou identifikaci konkrétního prostoru, ale na druhé straně i snahu nebýt agresivní vůči okolnímu prostoru, která je od uměleckých děl v metru vyžadována. Jak se tyto požadavky podaří naplnit během realizace, zůstává otázkou – i zde platí, že se technika může v průběhu příštích deseti let proměnit a spolu s ní projekt trasy D.

Výtvarné soutěže, které zatím proběhly, nelze dle mého názoru brát jako zcela závazné vzhledem k tomu, že metro D ještě nebylo vybudováno a situace se v nadcházejících letech může radikálně změnit. Zejména u projektu, který je tak úzce svázán s aktuální politickou situací v hlavním městě, lze očekávat proměnu názorů spolu se změnami v zastupitelstvu. V protokolu soutěže se navíc opakovaně objevuje poznámka, že v současné době lze jen těžko předvídat vývoj technologií v průběhu osmi let, kdy by měly být stanice realizovány. Například Jakub Nepraš i Jiří Černický plánují využití digitálních technologií, jejichž vývoj může zásadně ovlivnit podobu jejich děl. Plánovaný termín dokončení se jeví jako značně optimistický a otázkou tak zůstává i to, jak se může vyvinout či změnit také pohled umělců na jejich projekty. Mohla by se taková změna stát důvodem pro anulování výsledků soutěže?

Kontroverze vyvolalo vítězství Stanislava Kolíbala, jehož vysoký věk otevřel otázku, zdali se umělec dožije realizace svého projektu. Kolíbal se soutěže zúčastnil spolu se svým synem, u nějž lze předpokládat, že návrh dovede k realizaci. Někteří se ovšem obávali, že to by mohlo v budoucnosti zapříčinit posun mezi původním návrhem a hotovým dílem. Nicméně Stanislav

Kolíbal je umělcem, který propojuje staré a nové umělecké projekty v pražském metru. Jeho plasticky modelovanou stěnu u stanice Vyšehrad (Gottwaldova) a budoucí geometrizující výmalbu stanice Nové Dvory od sebe bude dělit více než půl století. Je možné, že vítězství Kolíbala v soutěži na linku D je zároveň jistou splátkou dluhu žijící legendě českého výtvarného umění. Přestože je Kolíbalova práce ve stanici Vyšehrad vysoce ceněna, nejednalo se podle libreta metra o výtvarné dílo. Jeho vítězný návrh pro stanici Nové Dvory tak může představovat jisté zadostiučinění. Metro je významný projekt, který přežije všechny své tvůrce, čehož si byli vědomi jak výtvarníci v období normalizace tak i ti současní. Možnost zapsat se do podoby pražského veřejného prostoru tímto způsobem je na dále velice atraktivní pro řadu umělců.

6.2.1 Stanice Olbrachtova

Pro stanici Olbrachtova má vytvořit Vladimír Kokolia (*1956) dílo inspirované pojmy každodennost a všednost. Kokolia se snažil, aby jeho dílo bylo méně nápadné a cestující ho vnímali spíše podprahově. *„Sáhl jsem po způsobu vyobrazení, které na pohled vypadá jako dezén, váleček na zdi. Při určitém způsobu koukání se ale jeho plošná textura začne jevit jako prostorový obraz.”*³¹² Kokolia se vyjádřil, že vnímá metro jako specifické prostředí, pro jehož charakter je příznačné čekání. *„A právě ono čekání je docela vzácný moment. Sáhl jsem tedy po způsobu auto-stereoskopického zobrazování, který používám, když chci diváka dostat skutečně ,do obrazu‘.”*³¹³ [105]

Dílo má mít podobu malby na klenbě, která zachytí mikropříběhy lidí a různé typy postav zachycených v siluetách. Na vizualizacích návrhu stanice metra Olbrachtova jsou vidět organické struktury v odstínech šedé na modrém pozadí. Pokud se během čekání na další soupravu cestující na nástupišti zahledí na strop, z na první pohled organických abstraktních tvarů začnou vystupovat

³¹² Vladimír Kokolia In: MATĚJ 2019, 13

³¹³ Vladimír Kokolia In: KADEŘÁBKOVÁ 2019

postavy. Struktura představuje figury viděné z ptačí perspektivy. Proudící zástupy ze spodu se tak pozornému divákovi překlopí v další proudy lidí kráčející nad jeho hlavou. Toto dílo nás může upomenout na osvětlovací prvek Václava Ciglera, který rytmem světla odrážel hustotu procházejících lidí v prostoru vestibulu stanice Náměstí Míru. Kokoliovo dílo v malbě reflektuje specifickou situaci v prostředí metra spojenou s vysokou fluktuací cestujících, kteří buďto spěchají, nebo naopak čekají. Uvažujeme-li nad člověkem v podzemních prostorách sítě metra, proudění masy cestujících je výstižnější reprezentací tohoto specifického prostoru nežli individualizovaná figura.³¹⁴
[106, 107, 108]

Každý člen poroty měl k dispozici stejný počet bodů, který mohl přidělit (0–3 body). Návrh Vladimíra Kokolie získal nejvyšší počet bodů – dvacet; na druhém místě s jedenácti body se umístila Viktorie Langer. Doporučení poroty k vítěznému návrhu bylo, aby se autor přiklonil spíše k originálnímu provedení siluet, neopakoval stejný vzor a zvážil barevné provedení, zejména modré v pozadí.³¹⁵ Vladimír Kokolia se podle svých slov nezúčastnil žádné z výtvarných soutěží na metro v 70. a 80. letech, protože pro něj bylo pražské metro a jeho tehdejší výzdobu vnímal jako zosobněním totality.³¹⁶

6.2.2 Stanice Pankrác

Tato stanice nebyla součástí původní soutěže. Architekti sami vybrali výtvarnou realizaci, která by měla Pankrác doplnit. **[109]** Odborná porota pod vedením Davida Vávry si však vyžádala začlenění stanice do výtvarné soutěže.³¹⁷ Výtvarné libreto stanice Pankrác v sobě spojilo motiv světla, charakterizující celou trasu metra D, a skutečnost, že stanice Pankrác bude v první etapě zprovoznění části trasy D vstupní stanicí – „*prvním místem*

³¹⁴ Ibidem

³¹⁵ Protokol o průběhu soutěže AM 2019

³¹⁶ NOVOTNÝ/KAROUS/ŠVARC/DOUDOVÁ/KOKOLIA 2021

³¹⁷ NOVOTNÝ/KAROUS/ŠVARC/DOUDOVÁ/KOKOLIA 2021

vizuálního kontaktu, který může cestujícím vtisknout specifický dojem, pocit jedinečnosti, dotyk krásna.“³¹⁸ Tato rétorika pracující s pojmem krásna může na jedné straně znít jako pozitivní doklad posunutí diskurzu o vizuální identitě nové trasy metra, na straně druhé obě libreta, staré i nové, vzájemně spojuje určitá vágnost pojmů i značné množství floskulí. Podle zadání výtvarné soutěže měly být vjemy ve stanici Pankrác zapamatovatelné, identifikovatelné, nemají cestující omrzet či působit agresivně. „*Světlo na konci tunelu – nebo naopak světlo na začátku tunelu je chápáno jako motto výtvarné koncepce výchozí stanice trasy D – stanice Pankrác.*“³¹⁹

Soutěž počítala celkem se třemi povinnými a jedním nepovinným výtvarným dílem. Dílo umístěné při průhledu cestujících vyjíždějících po eskalátorech směrem do vestibulu Arkády má být skleněný prostorový objekt. „*V zorném úhlu cestujících stoupajících po eskalátorech směrem vzhůru dochází k sekvenci postupně se proměňujících iluzivních vjemů, které umožňují dynamickou proměnu vnímání skleněného prostorového objektu, zasazeného do stropního podhledu nebo zavěšeného těsně pod stropním podhledem nad vyústěním eskalátorů. Dochází tak k naplnění iluze ‚světla na konci tunelu‘, což je motto výtvarného libreta stanice Pankrác.*“³²⁰

Další dílo by mělo být světelnou instalací v tubusu šikmého výtahu. Mělo by přispět ke zvýšení atraktivnosti prostoru eskalátorového tunelu a zároveň respektovat již navržené osvětlení tunelu. Třetím, nejdůležitějším, prvkem výzdoby stanice je tzv. uzel lidských osudů. „*Cílem výtvarného prvku je vytvoření ideového scénáře vizuálního děje na světelných stěnách na obou čelech prostoru stanice Pankrác.*“³²¹ Výtvarný koncept zdůrazňuje charakter místa jako přestupní stanice, dopravního uzlu (v budoucnu se počítá s tím, že

³¹⁸ Výstavba trasy I. D metra v Praze. Úsek Pankrác Depo Písnice AM 2019

³¹⁹ Ibidem

³²⁰ Ibidem

³²¹ Ibidem

stanice nebude pouze přestupem na linku metra C, ale také na obnovenou tramvajovou trať na Pankráci), ale také jako místa setkávání. Uzlem lidských osudů se myslí – „*mnoho bezejmenných lidí přicházejících a odcházejících, intenzivní vzpomínka na osudy konkrétních jedinců, osudově spojených s lokalitou Pankrác (věznice, symbolika osudů jednotlivců bez konkretizace jmen)*“.³²² Zde se střetávají dvě odlišné doby a jejich specifické interpretace tohoto místa. V roce 1974 se původní stanice linky C Mládežnická zaměřila na radostný život mládeže v socialistické společnosti, byť hlavní dílo stanice – dekorativní skleněná stěna od Benjamina Hejlka a Vladimíra Buranta toto téma přímo nereflektovala a vycházela spíše z širšího konceptu tohoto úseku zaměřeného na tvorbu životního prostředí. Přitom právě věznice na Pankráci byla místem, kde byli v období normalizace věznění zastánci lidských práv, včetně signatářů Charty 77, například Stanislava Devátého, Václava Bendy a Václava Havla.³²³

V soutěži nakonec zvítězil Jakub Nepraš (*1981). Generačně je tak dvojice umělců vzešlých z první výtvarné soutěže na linku D široce rozkročena. Jakub Nepraš je znám zejména díky svým plastikám propojeným s videoartem, které se v minulosti objevily na řadě výstav, jsou součástí sbírek významných galerií, ale obzvlášť silně působí umístěny ve veřejném prostoru. Vzhledem k tomu, že vizualizace zveřejněné v médiích se v některých případech liší od prezentovaných soutěžních návrhů, a vzhledem k možnosti dalších změn v průběhu realizace není v současné době možné přesně popsat díla, která se budou ve stanicích nacházet, a to přestože již známe vítězné návrhy. Zde je patrná další odlišnost mezi současným a předlistopadovým přístupem. V minulosti si komise VR vyžádaly předložení materiálových studií a podrobné návrhy děl. V současné době se komise odrážejí od celkového

³²² Ibidem

³²³ KÝR/ KAFKOVÁ 2009a, 62–78

konceptu a předpokládaného typu média, jehož provedení se vzhledem k dlouhému úseku mezi soutěží a realizací může ještě proměnit, mimo jiné v závislosti na vývoji technologií využívaných v současném umění. Jakub Nepraš svůj projekt pro stanici metra Pankrác popsal následovně: „*Pracoval jsem s alegorickým rozměrem evoluce, moderních technologií a vynálezů, inspiroval jsem se nanočásticemi, ze kterých jsou složeni lidé i vše okolo nás v provázaném superorganismu.*“³²⁴ [110, 111, 112]

Přestože se porota shodla na vítězství Jakuba Nepraše (na druhém místě se umístil návrh Mariana Karla a Vladimíra Soukenky), apexem protokolu soutěže je doporučení poroty, které navrhuje autorovi, aby dále pracoval s multimediální stěnou, zejména pak s jejím krycím pláštěm jako příležitostí pro rozvinutí nápadu se skleněno-světelnými plastikami v kombinaci s multimediálním obsahem. Doporučení se tedy týká přehodnocení návrhu na multimediální stěnu ve prospěch multimediální plastiky. Další doporučení se vztahovala k úpravě architektury stanice, respektive navrácení světlíku do stropní konstrukce vestibulu v místě ukončení eskalátoru tak, že by nemusel být řešen výtvarný objekt nad eskalátorem.³²⁵ Možnosti audiovizuální technologie v době realizace stanice, nakonec zásadně ovlivní podobu Neprašova díla.³²⁶

6.2.3 Stanice Nádraží Krč

Jako důležitý krajínotvorný prvek této lokality, který by mohl mít potenciálně vliv i na výslednou podobu stanice, se jeví možnost zachování rybníku. Tato otázka není jediným faktorem, který v budoucnosti vstoupí do podoby stanice, neboť i dosavadní podoba Nádraží Krč má být dále projednávána. Těmto skutečnostem odpovídalo zadání soutěže, která měla být

³²⁴ Jakub Nepraš In: MATĚJ 2019, 13

³²⁵ Protokol o průběhu soutěže AM 2019

³²⁶ Zároveň se nepředpokládá, že by bylo možné ve stanici využít projekci vzhledem k vysoké míře světelnosti prostoru. NOVOTNÝ/KAROUS/ŠVARC/DOUDOVÁ/KOKOLIA 2021

pojata „co nejliberálněji“. Nepanovala zde například omezení stran přesně vymezené plochy určené pro umělecké realizace. [113] Z jednání komise je zřejmé, že ani v případě této stanice nepanoval mezi jednotlivými členy poroty soulad. V textu z ustavující schůze poroty výtvarné soutěže je jako doplnění zmiňovaných uprav poznámka Metroprojektu:

„Současná podoba návrhu stanice a mostu vznikla na základě neustálého vývoje návrhu nikoli návratu k dřívějším řešením. Tento návrh byl na IPR presentován 26. 02. 2019; konstrukce byla navržena za konzultační spolupráce s arch. Vávrou na základě nových požadavků kladených na stanici (zakrytí cestujících, odstranění sloupů na hraně nástupiště, lávka apod.).“³²⁷

Po prvním kole soutěže byly nejlépe hodnoceny návrhy Matyáše Chocholy a Vladimíra Kopeckého. Generačně se opět jedná o velké rozpětí mezi umělcem narozeným v roce 1986 a konečným vítězem soutěže Vladimírem Kopeckým, který je ročník 1931. Také v jeho případě je na místě uvažovat o tom, zdali se umělec dožije samotné realizace. Na rozdíl od Kolíbala, kde je zřejmé, že se dokončení projektu ujme jeho syn, nabízí se otázka, kdo bude případně dohlížet na dokončení tohoto projektu. Nebylo by to poprvé, co v metru dílo dotvořil jiný umělec než ten, který ho původně navrhl (viz. sousoší *Rodina* u stanice Flora). Podle slov poroty byl Kopeckého návrh nejkompexnější a nejlépe reagoval na architekturu stanice. Dílo by mělo propojovat nspecifikovaným způsobem historii a současnost. Kopeckého návrh vychází z kružnice, z níž se rozbíhá dekorativní linie, která reaguje na drobné architektonické prvky v prostoru stanice. Autor popsal návrh následovně: „*Ta kružnice, která je taková velikášská a pak se rozvolní po ploše všech těch chodeb, kterých tam je hodně a třeba narazí na pokladnu, narazí na*

³²⁷ Ustavující schůze poroty. Protokol o průběhu soutěže AM 2019

jezdící schody. A doufám, že napomůže tomu, aby to mělo nějaký šmrnc, aby se bylo na co dívat."³²⁸

Stanice je prozatím plánována jako nadzemní a vnitřní prostor se tak dostane do kontaktu s exteriérem. Kopecký plánuje pracovat se sklem a dekorativní geometrií, v protikladech řádu a chaosu plánuje využití zvlněné linie a kružnic. Na první pohled lze soudit, že tento návrh by obstál i v předlistopadovém pojetí výtvarných stanic, ale ani tehdy nebyla situace stran dekorativního umění vždy jednoznačná. Část děl v libretu metra před rokem 1989 měla označení dekorativní a zde bylo možné pojmut dílo volněji. Ve stanicích, respektive v libretu se však nacházela také díla, která měla přímo reagovat na název stanice a která měla být pro diváky čitelnější. To dokládá účast Vladimíra Kopeckého na soutěži o výzdobu stanice Náměstí Míru. Kopecký chtěl reflektovat libreto „radostného života v míru“ prostřednictvím skleněných plastik s námětem holubice, ale také počítače, atomu či laseru. Návrh byl odmítnut předsedou komise jako příliš abstraktní a dekorativní. Na osvětlovací prvek od Václava Ciglera se však už toto omezení nevztahovalo.³²⁹

[114, 115, 116, 117]

V projektu stanice Nádraží Krč se pracuje s možností úpravy okolí s vodními prvky. Voda má být reflektována i v uměleckém díle Vladimíra Kopeckého, který bude pracovat s dekorem na skle či jiném transparentním materiálu.

6.2.4 Stanice Nemocnice Krč

Po prvním kole soutěže se na prvním místě shodně umístili Jiří Černický, Maxim Velčovský a Kateřina Vincourová. Z druhého hlasování vyšel vítězně návrh Jiřího Černického. Černický ve svém projektu reaguje na vztah lokality

³²⁸ Vladimír Kopecký In: KUBÁT 2021

³²⁹ Srov. ROLLOVÁ 2018, 499 Veronika Rollová též podotýká, že termíny abstraktního a dekorativního v diskusích obyčejně nesplyvaly a na jejich odlišování záleželo.

k nemocničnímu prostředí. Dílo spojuje kardiograf s grafickým záznamem dechu a spánku a z těchto životních funkcí vytváří vizuální znak, který bude živý – pohyblivý a svojí proměnou bude reagovat na příjezd vlakové soupravy, během něhož bude nejintenzivnější, zatímco po jejím odjezdu se naopak nejvíce ztlumí. Další dílo ve stanici bude ve formě vitráží reagovat na organické struktury zkoumané pod mikroskopem. [118]

*„Nad kolejištěm by měl být takový ornament z multigrafu. Ten se bude skládat z životních funkcí člověka. Ty by měli být propleteny do takového abstraktního tvaru, které budou žít. A budou žít víc, když se bude blížit metro. A pak je tu druhá část, která se bude skládat z laboratorních koleček, které budou ve tvaru vitráží.“*³³⁰ Jiří Černický si ponechal možnost pracovat s několika verzemi vítězného projektu.³³¹ Zde je patrný rozdíl od situace, která panovala v 70. a 80. letech, kdy komise často připomínkovaly detaily projektu. V současném přístupu panuje větší volnost jak v materiálech, tak ve finální formě. Přesná podoba realizací zůstává nejistá. [119, 120, 121]

6.2.5 Stanice Nové Dvory

Po prvním kole soutěže na stanici metra Nové Dvory se porota neshodla na žádném návrhu a zvažovala možnost nové soutěže.³³² [122, 123] Největší shoda panovala mezi návrhy Stanislava a Pavla Kolíbalových, Petra Písaříka a Michala Gabriela. Nakonec bylo přistoupeno k novému způsobu bodování účastníků – autor s nejnižším počtem bodů se stal vítězem. Tímto způsobem zvítězil návrh Stanislava a Pavla Kolíbalových. Podle poroty se jejich projekt vyznačoval „*monumentalitou i střídmostí zároveň*“.³³³ Vzhledem k určité vágnosti dosavadních vizualizací jakož i k pravděpodobným změnám

³³⁰ Jiří Černický In: Ibidem

³³¹ NOVOTNÝ/KAROUS/ŠVARC/DOUDOVÁ/KOKOLIA 2021

³³² Často se objevuje pod názvem Novodvorská.

³³³ Vyzvaná soutěž na zpracování výtvarného návrhu trasa D Pražského metra Stanice Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory AM 2019

v projektech jednotlivých umělců nelze zatím výtvarná díla hlouběji rozebírat či hodnotit. Opřít se můžeme o interpretaci záměru ze strany samotných výtvarníků. Stanislav Kolíbal popsal svoji vizi pro Nové Dvory následovně: „*Moje řešení vychází z lásky ke geometrii. Používám ji už od 60. let. Tentokrát jsem si zvolil téma rovnoběžek.*“³³⁴ Motiv geometrického zalamování barevných rovnoběžek není blíže specifikován, vizualizace napovídají, že se zřejmě bude jednat o nástěnnou malbu. [124, 125] Součástí projektu jsou i zamýšlené reliéfy nad eskalátory s dominantními prvky kruhu a čtverce.

Zásadním rozhodnutím se zdá být i fakt, že se DPP rozhodl uspořádat výběrové řízení na pozici hlavního architekta metra. Tento post, který v minulosti zastával Evžen Kyllar v současných plánech na nové linky a stanice pražského metra zcela absentoval. Adam Scheinherr definoval pracovní náplň této znovu vytvořené pozice v odlišných intencích, než kterými byla tato funkce vymezena v minulosti. Úkolem hlavního architekta pražského metra by podle něj měla být mimo jiné evidence uměleckých děl nacházejících se v metru a péče o ně. „*Zároveň by nový architekt měl být garantem architektonické kvality při vzniku nových staveb v rámci dopravního podniku.*“³³⁵ Hlavní architektkou metra se stala Anna Švarc, která nejprve připomínkovala projekt metra D z pozice, kterou zastávala v Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR), a následně přešla pracovat pro DPP. „*Je to paradoxní, jelikož jsem na začátku stála v pozici oponenta a ve finále přešla na druhý břeh. Je to zajímavá situace, když vidíte problematiku z obou poloh a myslím, že je to přínosné pro obě strany.*“³³⁶

Anna Švarc v současnosti zastává funkci hlavní architektky DPP. Linku D staví Metrostav a DPP zde má funkci zadavatele, jedná se tedy o pozici supervizora. Původně pracovala Švarc pro IPR, kde připomínkovala projekt

³³⁴ Stanislav Kolíbal In: ŠAFHAUSER 2021

³³⁵ Adam Scheinherr In: MATĚJ 2019, 13

³³⁶ Anna Švarc in ROKOSOVÁ 2021, nepag.

trasy D. Její snahou bylo udělat ze stanic tzv. white cubes, tedy očistit stávající návrhy a vytvořit prostor pro umění. Lze ale tento aspekt vztahovaný výhradně ke galerijnímu prostředí přenést do specifického prostoru podzemní dráhy? Tato očista prostoru spolu s modrou barvou jsou vizuální spojnicí celého projektu na trasu D. Nejprve tedy šlo o ex post vkládání uměleckých děl do architektury, nicméně v dalších stanicích už by tomu tak být nemělo, spolupráce architekta s umělcem by měla fungovat hned od začátku plánování. Stanice, které by vzešly z tohoto typu spolupráce, mohou být teoreticky dokončeny ještě před těmi, na nichž umělci pracovali s již předdefinovaným prostorem, protože by mohlo jít o prodloužení stávajících linek. Avšak také v případě stanic linky D umělecké realizace mění architekturu, kupříkladu ovlivňují podobu eskalátorů, světel či výšky bezpečnostních stěn.

Vývoj technologie a médií sehraje zásadní roli pro finální podobu výtvarných děl na lince D. Jakubu Neprašovi byla původně předeepsána LCD plocha, ale projekt se dále vyvíjí a bude se proměňovat také s ohledem na možnosti média, které je na pomezí plastiky a digitální projekce. Stejně tak je možný formální posun v díle Jiřího Černického.

Závěr

Metro jakož i celý veřejný prostor v období sedmdesátých a osmdesátých let dvacátého století neplnily v Československu pouze utilitární funkci, ale měly neodmyslitelnou ideologickou rovinu. Podzemní doprava byla naplněním modernistických vizí a to, že byla realizována až v období socialismu, komunistická vláda patřičně propagandisticky využila, například zdůrazňováním úzké spolupráce se Sovětským svazem na jeho realizaci. Kromě jiného tím byl zlepšován pozitivní obraz SSSR, jehož pověst byla v očích československé veřejnosti poškozena okupací a setrváním sovětských vojsk na našem území. Metro se také mělo stát manifestací technologické vyspělosti ČSSR a prostorem, který spojuje minulost nejen se socialistickou současností, ale také s budoucností. Proto při výzdobě metra sehrálo důležitou roli právě propojování vybraných historických momentů z českých dějin s narativy, které konvenovaly tehdejšímu politickému systému. Oficiální koncepce pražského metra měla dalece přesahovat pouhou dopravní stavbu. Metro mělo podle bývalého ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy sloužit také k „*pozvednutí národní hrdosti na dobře vykonané dílo, na schopnost naší socialistické generace. Výrazně působilo na morálně volní vlastnosti, zvláště iniciativu, spolehlivost, přesnost, odpovědnost, podněcovalo emocionální pocity krásna a estetiky.*“³³⁷ Jak píše ve své eseji věnované metru Vladimír Macura: „*Uvnitř Prahy – pod ní – byl tak vytvářen znakovými prostředky ideální svět socialistického Československa.*“³³⁸ Toto tvrzení lze do jisté míry vztáhnout na umění ve veřejném prostoru v období normalizace jako na celek. Nešlo o zobrazování reality života v 70. a 80. letech v Československu, jako spíše o vytváření iluzivního obrazu života v ideální socialistické společnosti.

³³⁷ LACEK 1989, 77

³³⁸ MACURA 2008, 205

Pro ikonografii děl nacházejících se ve veřejném prostoru v období normalizace hrála důležitou roli provázanost umění a místa, respektive lokálního kontextu, v němž mělo být dílo umístěno. V metru se tento princip odrazil prostřednictvím výtvarného generelu, který byl primárně definován názvy stanic, od nichž se pak měla odvíjet výtvarná výzdoba. Velký důraz byl kladen na co možná nejvíce harmonické propojení architektonického prostoru s výtvarnými prvky, což mělo být zajištěno přímou spoluprací architektů stanic s umělci. Na rozdíl od současného přístupu na trase D byla tato spolupráce integrální součástí projektu od začátku plánování.

V libretu k lince A se objevuje poznámka, že zásadou pro výběr názvů měla být snaha o co největší adresnost, tj. hledat důsledně dominantu v blízkém okolí stanice, které by pak byl jejich název přizpůsoben. Ne vždy musel název odpovídat místnímu pojmenování ulic či náměstí. Stanice Hradčanská, se nenachází na Hradčanech, ale odkazuje na dominantu Pražského hradu, stanice Vltavská odkazuje na dominantu řeky, přestože místní názvy se odlišují. Stanice linky A se většinou nacházely na exponovaných bodech dopravního plánu. Řada z nich byla situována na historicky významných místech, což ovlivnilo jejich výtvarný generel. Přestože zájem o využití husitského odkazu v době normalizace, kdy bylo budováno pražské metro, již polevil, uplatnily se zde motivy připomínající tento historický milník českých dějin hned ve dvou stanicích, i když i zde hrála významnou roli lokální souvislost. Libreto výtvarného generelu těchto stanic sice odkazuje na paralely husitského hnutí a socialistické revoluce, ze samotných děl však tuto souvislost lze číst jen obtížně. Nejjasněji mělo být toto srovnání mezi slavnou minulostí a současností čitelné ve stanici Karlovo náměstí, kde se koncepce její vnitřní výzdoby snažila vytvořit analogii mezi rozkvětem Prahy za panování císaře Karla IV. a rozkvětem ČSSR ve 2. polovině 20. století v období komunistické

vlády. Nakonec však byla realizována pouze část odkazující ke 14. století, která pouze propojila stanici s historií dané lokality.

Tematický plán výtvarné výzdoby trasy I. C hledal východiska ukotvená v historii, kdežto II. C v současnosti. Nicméně oba přístupy se měly shodně pozitivně vztahovat k socialistické současnosti. V dobovém tisku se objevily zprávy, že linka C je ve své ikonografii vyjádřením sovětsko-československého přátelství od stanice Sokolovská až po konečnou stanici Kosmonautů. Linka B měla svou výzdobou vytvořit obraz současnosti jako základu budoucnosti a zdravého životního prostředí.

Vzorem pro pražské metro se stalo metro moskevské, které představovalo výchozí typ podzemní dráhy pro většinu zemí východního bloku. V Praze byl této ideji podřízen také výběr vlakových souprav – před původně plánovanými soupravami československé výroby byly nakonec v rámci upevňování vztahů mezi ČSSR a SSSR upřednostněny vozy sovětské. Existence uměleckých děl v tomto prostoru může být také připsána vlivu moskevského metra. V ikonografii metra se pak propojení s Moskvou nejintenzivněji objevilo ve stanici Moskevská, vyzdobené ruskými umělci, která tvořila pandán se stanicí Pražská v metru moskevském. Na rozdíl od moskevského metra, které vznikalo v různých široce oddělených etapách, je pražský předlistopadový projekt kompaktnější po architektonické i výtvarné stránce a do jisté míry svou modernistickou čistotou navazuje na lokální situaci v uvažování o architektuře, přestože prvorepublikové plány na výstavbu metra daleko více odpovídaly metrům západního, koridorového typu. Architektura v ČSSR byla s ruskou v této době spjatá, ale vyvíjela se specifickým způsobem. Porovnáme-li však architekturu i použité materiály pražského metra s metry v západní Evropě či USA (žula, designově provedené obklady versus původní kachličkové obklady úzkých koridorů na Západě), je evidentní, že se od sebe výrazně odlišují.

Podpora státem financované a kontrolované kultury byly zatížena snahou o ideologickou indoktrinaci jejich recipientů. Umění ve veřejném prostoru mělo didaktický a sebeoslavný význam, nejen ve vztahu k historii či jako manifestace sovětsko-československého přátelství, ale také ve smyslu ilustrace ideálu života v socialistické společnosti. Mezi výtvarnými tématy, která se takto promítla i do výzdoby metra, najdeme motivy rodiny, života v míru či sportu. Tyto náměty ovšem nesehrály v metru tak dominantní roli ve srovnání s lokálním kontextem místa, kde se příslušná stanice nacházela. Motivы rodiny častěji nalezneme v blízkosti panelových sídlišť, tedy míst spojených s bydlením a žitím; sportovní náměty v místech propojených se sportovišti a náměty ze života dětí v blízkosti škol a školek. Dalším důvodem je však i zřetelně patrná změna ve využívání těchto motivů po roce 1948 a v období 70. a 80. let. Dřívější dramatický patos padesátých let, stejně jako motivы pionýrů se vytrácí ve prospěch klidného života nukleární rodiny v reálném socialismu. Například přítomnost sousoší *Rodina* u stanice Flora, v blízkosti plánovaného a dnes již realizovaného obchodního centra, staví tento motiv do nového kontextu, v němž život v socialismu postupně prorůstá s větším zájmem o konzumní způsob života. Dílo, které bylo v souvislosti s výstavbou obchodního centra odstraněno, bylo po nešetrném restaurování nedávno znovu navraceno před vstup do metra, respektive do obchodního domu. Jeho současné vyznění tak do značné míry odpovídá původnímu záměru. Ani motivы spojené se sportem nejsou v metru široce zastoupeny, byť tato tematika byla jinak hojně reflektována. Stanice metra nebyly umístěny u významných sportovišť. Právě sepletí námětu uměleckého díla s místem mělo pro libreto pražského metra zásadní význam.

Národní výbor hlavního města Prahy měl dominantní roli stran rozhodování o pražském metru. Prostřednictvím městských výborů KSČ a jejich výtvarných rad bylo vytvořeno ideologické libreto, které v první řadě určilo definitivní

názvy stanic, od nichž se pak odvíjela umělecká výzdoba. Pro každou stanicí bylo rozhodnuto o plánovaném počtu děl, z nichž většinou jedno bylo považováno za dílo hlavní a mělo se přímo vázat k názvu stanice. Díla vedlejší, někdy označovaná jako dekorativní, pak často nabízela tvůrcům volnější pole působnosti. Prostřednictvím vyzvané soutěže byli vybráni umělci, kteří dostali konkrétní rozpočet. Ten byl určen dobovou legislativou, z níž pro umění ve veřejném prostoru byla zásadní zejména vyhláška ministerstva školství a kultury č. 149/1961 Sb., o nákupu, zadávání a prodeji děl výtvarného umění, která ukládala SČVU, SČA a SSA povinnost založit specializované poradní sbory pro konzultování otázek výtvarné výzdoby související s architekturou.

Po schválení návrhů uměleckých projektů do jednotlivých stanic metra Výtvarnou radou NVP bylo umístění a provedení děl objednáno u podniku Českého fondu výtvarných umění Dílo.

Soutěží na výzdobu metra se zúčastňovali členové ČFVU většinou jako jednotlivci, výjimečně se společnými návrhy. Komise pro jednotlivé stanice se měnily, ale jejich složení vždy zahrnovala řadu odborníků z různých organizací. Mezi ně se řadili i funkcionáři z Národního výboru hlavního města Prahy, zástupci odboru územního plánování a architektury Magistrátu města Prahy, Útvaru Hlavního architekta, Generálního ředitelství Výstavby hlavního města Prahy, odboru kultury Národního výboru hlavního města Prahy, Ministerstva kultury ČSR, Galerie hlavního města Prahy, Svazu československých výtvarných umělců, Svazu architektů ČSR, Národní galerie, ale také Pražského střediska státní památkové péče a ochrany přírody. Při rozhodování byl velký důraz kladen na názor architektů stanice i celého metra, ale mohlo se stát, že do výběru ex post zasáhl politický funkcionář, který vybrané dílo, respektive autora vetoval. Tyto zásahy nejsou vždy zdokumentovány v písemných pramenech a vyplývají buď z kontextu dalších materiálů, či svědectví zúčastněných. K takovému zásahu došlo například ve

stanici Gottwaldova (Vyšehrad), kde proti přání architekta nebylo umístěno dílo od Evy Kmentové a Olbrama Zoubka. Stavbu jednotlivých stanic zajišťovaly státní podniky jako Ústředí uměleckých řemesel Praha, Státní ústav pro rekonstrukci památkových měst a objektů či Vojenský projektový ústav.

Jak velký důraz na ideové vyznění výzdoby metra komunistický režim kladl, je patrné nejen ze složitého procesu schvalování uměleckých děl, která se v něm nacházejí, ale i z výše investic, jež do nich stát vložil. Argumentace ideologickou zatížeností zmíněných výtvarných děl ze strany nynějších proponentů jejich odstraňování je však často pouze účelová. Na jedné straně, komunistická vláda vložila do celého projektu metra a výtvarných děl s ním spojených ideologickou náplň. Na straně druhé tento argument lze použít na všechny státní zakázky a celý veřejný prostor z tohoto období. Propagandistický náter, jež výzdoba veřejného prostoru dostala do vínku, existoval někdy pouze v rámci autorské interpretaci umožňující její vznik v době, která nepřála neangažovanému umění. Příkladem takové novodobé manipulace je pokus odstranit vinohradskou fontánu Sjednocená Evropa, jejíž poselství je nadčasové a lze jej chápat stejně dobře jako odkaz husitského krále, proklamaci socialistické státostrany či projev novodobé integrační politiky.

Dramatická proměna prostoru metra je cítit ve stanicích, jež vznikly po roce 1989. V první vlně se jednalo o stanice, jejichž projekty se rozběhly již před revolucí. V takovém případě se většinou nejednalo o radikální změnu projektu, ale charakteristická je pro ně absence ústředních či všech výtvarných realizací. Umělecká díla již nebyla vnímána jako podstatná, jejich absenci ovlivnil i rozpad komisí a organizačního aparátu podmiňujících jejich vznik. Stanice jako Rajská zahrada či Lužiny z 90. let dostaly architektonickou podobu od Patrika Kotase. Využití polarizující, ale výrazné architektury stanice, respektive jejího vnějšího tvarování se zřejmě zdálo být samo o sobě

dostatečným výtvarným prvkem a o uměleckých dílech v prostoru stanice se zde již neuvažovalo. Další generace stanic na trase A – Nádraží Veveslavín, Petřiny a Nemocnice Motol – rezignovala i po stránce architektonického řešení. Pokusy aditivně dekorovat stanice metra se zatím potýkají s rozporuplným přijetím. Soutěž MuralartUM 2020, pořádaná DPP, Magistrátem hl. m. Prahy a GHMP, představila v publikovaných návrzích variace dekorativních motivů z fauny a flóry doplněné o abstraktní geometrický dekor či figurativní motivy mladých žen. Tematicky tak můžeme hledat souvislost s projevy umění v době normalizace. Forma oscilující mezi murálem a graffiti často působí nerozhodně a anachronicky.

Z řady dalších projektů snažících se propojit umění s prostorem metra můžeme zmínit projekt Umění za čarou (11. 5. 2020 – 28. 2. 2021), který vznikl ve spolupráci mezi GHMP a DPP v rámci jejich projektu Umění v metru. Ve stanicích metra Florenc, Náměstí Republiky, Můstek a Karlovo náměstí byly uvolněné plochy pro reklamu v prostoru kolejiště využity pro vystavení reprodukcí uměleckých děl ze sbírek GHMP. Snahou bylo vyvolat diskusi o roli umění v prostoru města. Projekt však odhalil i limity nakládání s tímto specifickým prostorem jako s white cubes. Metro sice představuje prostor, kterým denně projde až milion cestujících, ale je třeba přihlídnout i ke způsobu, jakým se v něm pohybují. Výtvarné umění může tento prostor výrazně kultivovat a povýšit jeho primární účel dopravního bodu na kulturní prostředí, jak tomu bylo zamýšleno od jeho počátku, pracovat s metrem jako s výstavním prostorem však vyžaduje specifický typ uvažování o jeho možnostech a limitech, ale také o chování cestujících. Dopravní podnik sice manifestuje svůj zájem o umění prostřednictvím těchto akcí, nicméně nedostatečná péče o stávající umělecké artefakty, které se v něm nacházejí a také o celý prostor stanic a jejich blízkého okolí, napovídají, že je tento zájem spíše předstíraný. Nedostatečná péče o designové prvky vedla například

k odstranění obkladů vytvořených Františkem Víznerem a Václavem Ciglerem z prostoru stanice a nahrazení méně hodnotnými obklady. Tyto materiály se přitom nacházejí v majetku DPP a často jsou nejen nevyužity, ale také nevhodně uskladněny. Situace je o to nepřehlednější, že se tyto prvky v posledních letech několikrát objevily v aukcích, kde byly vydraženy, a opět se tak dostáváme do situace, kdy kvalitní design a umění mizí z veřejného do soukromého prostoru (viz. Ciglerovy *Stély* z Náměstí Republiky či *Kontakty* z Národní třídy).

Radikální proměna metra je patrná zejména na záplavě vizuálního smogu, který se v metru objevil spolu s příchodem kapitalismu. Pokud se před rokem 1989 projednávaly i takové detaily jako vhodnost prodeje spodního prádla v prostorách metra, dnes stánky a trafiky zakrývají řadu uměleckých realizací, které zde vznikly v období 70. a 80. let. V některých případech se jedná o zakrytí záměrné, jako ve stanici metra Dejvická, kde trafika zakrývá bronzový reliéf s portrétem V. I. Lenina, často jde však pouze o nekontrolované bujení prodejních stánků, jako je tomu ve stanicích Flora či Hradčanská.

Vliv oficiálních autorit na umělecké artefakty určené pro veřejný prostor mělo a má svá pozitiva i negativa. Na jedné straně během normalizace díla podléhala schvalovacím procesům komisí a k celému projektu metra existovalo výtvarné libreto odrážející dobovou politickou ideologii. Na druhou stranu existence těchto komisí, které zahrnovaly odborníky z různých uměleckých oborů, zabraňovala tomu, aby se do veřejného prostoru dostala díla vyloženě nekvalitní či kýčovitá. To, že existence cenzury v normalizační době vycházela nejen ze strany úředního aparátu, ale umělce silně ovlivňovala i autocenzura, je typickým rysem této doby. Na rozdíl od minulosti má dnes na podobu umění ve veřejném prostoru nezanedbatelný vliv veřejnost. Skutečnost, že projekt linky metra D má zahrnovat spolupráci s umělci, můžeme vnímat jako dílčí

vítězství snah ze strany odborné i laické veřejnosti o kultivaci veřejného prostoru. Spolupráce s institucí Národní galerie v Praze či se známými architekty pak ukazuje snahu realizátorů projektu metra o kvalifikovaný výběr uměleckých děl. Byť složení takové komise bude vždy částečně předjímat její výběr.

Většina děl nacházejících se v metru ve stanicích ze 70. a 80. let zahrnuje širokou škálu projevů od jakési šedé zóny tehdejší výtvarné produkce až po velmi kvalitní realizace i z dnešní perspektivy. To vypovídá jak o projektu metra, tak o oficiální umělecké linii normalizačního období. Uvažovat o této době pouze v binární pozici nekvalitního státem podporovaného umění a kvalitativně významného umění neoficiální umělecké scény je zkreslující generalizací, která svou nepřesnost odhaluje i na projektu metra. Některým umělcům se podařilo využít výhod spojených s tímto monumentálním projektem k vytvoření vysoce originálních uměleckých děl.

Stejně jako nemůžeme zobecňovat situaci let 70. a 80., nemůžeme generalizovat ani současnou situaci, která si své stanovisko a oficiální postupy v rámci veřejných uměleckých realizací stále ujasňuje. Bezpochyby můžeme prohlásit, že oproti předrevoluční situaci může mít dnešní občanská společnost zásadní vliv na tvorbu veřejného prostoru. Do jaké míry bude tento vliv uplatňován a jakou roli sehraje v případě originality umělecké tvorby nejen v současném metru, zůstává otázkou. Přesto je dokladem proměny identity autorit ovlivňujících umění ve veřejném prostoru. *„Jakmile obec nebo stát začnou umění ve veřejném prostoru podporovat, ovlivňují podmínky, za kterých vzniká, a tím i dílo samotné. Nejen umění, ale i procesy, jež je umožňují, odrážejí současnou společnost a její hodnoty.“*³³⁹

³³⁹ KASTLOVÁ/VLACHYNSKÁ 2018, 7

Seznam použitých zkratek

ČSD Československé státní dráhy
ČFVU – DÍLO Český fond výtvarných umění – DÍLO
DBK Dům bytové kultury
DP či DPP Dopravní podnik Dopravní podnik či hlavního města Prahy
GHMP Galerii hlavního města Prahy
GŘ VHMP Generální ředitelství Výstavby hlavního města Prahy
IPR Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy
JZM Jihozápadní město
MV KSČ Městský výbor KSČ
NA ČR Národní archiv České republiky
NGP Národní galerii v Praze
NVP Národní výbor hlavního města Prahy
OÚPA Odbor územního plánování a architektury
Park ČSSP Park československo-sovětského přátelství
PIS Pražská informační služba
PNS První novinová společnost
PÚPP Pražský ústav památkové péče
SA ČSR Svaz architektů ČSR
SČSP Svazy československo-sovětského přátelství
SČSVU Svaz československých výtvarných umělců
SČVU Svaz československých výtvarných umělců
SÚRPMO Státní ústav pro rekonstrukci památkových měst a objektů
TSK Technická správa komunikací
UPM v Praze Uměleckoprůmyslové museum v Praze
ÚBOK Ústav bytové a oděvní kultury
ÚLUV Ústředí lidové umělecké výroby
ÚNV Ústřední národní výbor hlavního města Prahy
ÚUŘ Ústředí uměleckých řemesel
VPÚ Vojenský projektový ústav Praha
VR NVP Výtvarná rada při Národním výboru hlavního města Prahy

Seznam literatury

- ALPATOV 1970 — M.V. ALPATOV (ed.): Od nejstarších věků po naše časy. Výstava ze státních sbírek SSSR. Katalog výstavy. Praha 1970
- ČERNÝ/FIŠER 2017 — Zbyněk Černý/Marcel Fišer: Umění ve Františkových Lázních. Horažďovice 2017
- ČORNEJ 2015 — Petr ČORNEJ: Od kritické revize k postmoderně. In: ČORNEJ/LEDVINKA 2015, s. 274–278
- ČORNEJ/LEDVINKA 2015 — Petr ČORNEJ / Václav LEDVINKA (et al.): Praha Husova a Husitská 1415–2015. Praha 2015
- FERENČUHOVÁ/GALČANOVÁ/VACKOVÁ 2012 — Slavomíra FERENČUHOVÁ/Lucie GALČANOVÁ / Barbora VACKOVÁ (ed.): Třetí město. Brno 2012
- FUČÍK 2008 — Julius FUČÍK: Reportáž psaná na oprátce. 1. vyd. faksimile rukopisu. Praha 2008
- FIŠER 2017 — Marcel FIŠER: Pomník Vladimíra Iljiče Lenina ve Františkových Lázních. In: ČERNÝ/FIŠER 2017, 82–83
- GIBAS/PAUKNEROVÁ 2012 — Petr GIBAS / Karolína PAUKNEROVÁ: Mezi dávnou minulostí, utopickou budoucností a přelétavou přítomností, archeologické památky a čas v pražském metru. In: FERENČUHOVÁ/GALČANOVÁ/VACKOVÁ 2012, s. 43–64
- HELAN 2015 — Pavel HELAN: Jan Hus. Symbol samostatné republiky. In: ČORNEJ/LEDVINKA 2015, 231–237
- HOLÁ 1985 — Věra HOLÁ: Jan Šverma 1901–1944. Praha 1985
- HOLÁ 1989 — Věra HOLÁ: Jan Šverma očima pamětníků. Praha 1989
- HOLUB 1978 — Karel HOLUB: Mladí čeští sochaři. Praha 1978, 62
- HUBIČKOVÁ 2014 — Šárka HUBIČKOVÁ: Nuselský most. Historie. Stavba. Architektura. Praha 2014
- HUSÁK 1970 — Gustav HUSÁK: O československo-sovětském přátelství, spojenectví a spolupráci. In: Projevy a stati 1. duben 1969–leden 1970. Praha 1970
- CHARVÁT 2017 — Jan CHARVÁT: Nádech výdech. Praha 2017
- CHARVÁT 2019a — Jan CHARVÁT: Metrovize. Praha 2019
- JANEČKOVÁ 2016 — Michaela JANEČKOVÁ: Praha. Invalidovna. In: SKŘIVÁNKOVÁ / ŠVÁCHA / NOVOTNÁ / JIRKALOVÁ (ed.) 2016, 192–200
- KALOUS/KOLÁŘ 2014 — Jan KALOUS / František KOLÁŘ: Připraven k práci a obraně vlasti! Padesát let českého sportu v totalitní společnosti, (kat. výst.) duben–květen 2014, Ústav pro studium totalitních režimů, Magistrát hlavního města Prahy. Praha 2014

- KARBANOVÁ KRÁSNÁ/VICHERKOVÁ/HRUBÝ 2017 — Pavlína
KARBANOVÁ KRÁSNÁ/Veronika VICHERKOVÁ/Pavel HRUBÝ: Brutální
Praha. Praha 2017
- KAROUS 2013a — Pavel KAROUS (ed.): Vetřelci a volavky. Atlas výtvarného
umění ve veřejném prostoru v Československu v období normalizace 1968-
1989. Praha 2013
- KAROUS 2013b — Pavel KAROUS: Geometrická poezie. In: KAROUS 2013a,
362–413, 407
- KAROUS 2013c — Pavel KAROUS: Nukleární rodina. In: KAROUS 2013a, 76–
80
- KAROUS 2019 — Pavel KAROUS: Hotel Praha, Praha 2019
- KOPOLDOVÁ 2004 — Jiřina KOPOLDOVÁ: Smrt číhala na Chabenci. Původní
strojopis z 80. let získal první cenu v soutěži Čs. Svazu protifašistických
bojovníků. Říčany u Prahy 2004
- KOUKALOVÁ 2016 — Martina KOUKALOVÁ: Panelové tvary v čase. K
periodizaci panelových sídlišť. In: SKŘIVÁNKOVÁ / ŠVÁCHA /
NOVOTNÁ / JIRKALOVÁ (ed.) 2016, s. 13–34
- KOŘÍNKOVÁ 2013 — Jana KOŘÍNKOVÁ: Čtyřprocentní umění?. In:
KAROUS 2013a, 454–456
- KRUŽÍKOVÁ 2009 — Eva KRUŽÍKOVÁ: Právo životního prostředí. In:
MOLEK 2009, 652-669
- KŘEŠŤAN 2012 — Jiří KŘEŠŤAN: Zdeněk Nejedlý. Politik a vědec v osamění.
Praha 2012
- KYLLAR 2004a — Evžen KYLLAR: Příběh metra v Praze. In: KYLLAR 2004b,
s. 15–66
- KYLLAR 2004b — Evžen KYLLAR (ed.): Praha a metro. Praha 2004
- KYLLAR 2004c — Evžen KYLLAR: Metro na scéně města. In: KYLLAR
2004b, 67–150
- LACEK 1989 — Mikuláš LACEK: Význam metra pro rozvoj městské hromadné
dopravy. In: Rozvoj systému městské hromadné dopravy. Praha Dům techniky
ČSVTS, 1989, 62-80
- LYNCH 1990 — Kevin LYNCH: The Image of the City. Cambridge,
Massachusetts 1990
- MACURA 2008 — Vladimír MACURA: Metro. In: Štastný věk (a jiné studie o
socialistické kultuře). Praha 2008, 193-209
- MAJAKOVSKIJ 1947 — Vladimír MAJAKOVSKIJ: Vladimír Iljič Lenin. Praha
1947
- MOLDAN 1990 — Bedřich MOLDAN: Životní prostředí České republiky. Vývoj
a stav do konce roku 1989. Praha 1990
- MOLEK 2009 — Pavel MOLEK (ed.): Komunistické právo v Československu.
Kapitoly z dějin bezpráví. Brno 2009

- NEJEDLÝ 1946 — Zdeněk NEJEDLÝ: Komunisté, dědici velikých tradic českého národa. Praha 1946
- PAŠTEKOVÁ / BREZŇAN 2019 — Michaela PAŠTEKOVÁ / Peter BREZŇAN (eds.), Umenie, estetika, politika, Bratislava 2019
- PECH 2019 — Milan PECH: Autenticita, vyprázdnění a možné řešení. In: WINTER/MACHALÍKOVÁ 2019, s. 364-385
- PETIŠKOVÁ 2002 — Tereza PETIŠKOVÁ: Československý socialistický realismus 1948-1958. Praha 2002
- POKORNÝ 2015 — Jiří POKORNÝ: Kult Jana Husa v rámci české národní agitace let 1868–1918. In: ČORNEJ/LEDVINKA 2015, 221–230
- POSPISZYL 2013 — Tomáš POSPISZYL: Sochy, které nikomu nepatří. In: KAROUS 2013, s. 414–431
- RANDÁK 2015 — Jan RANDÁK: Husovská a husitská tradice v odboji a národně osvobozeneckém boji za první a druhé světové války. In: ČORNEJ/LEDVINKA 2015, 252–258
- ROLLOVÁ 2019 — Veronika ROLLOVÁ: Od abstrakce k Leninovi. Proměna koncepce výzdoby pražského metra po roce 1968. In: PAŠTEKOVÁ / BREZŇAN 2019, 126–137
- ROUBLA 2016 — Petr ROUBAL: Československé spartakiády. Praha 2016
- STRÖM 1994 — Marianne STRÖM: Metro Art in the Metropolis. Paříž 1994
- SUHL 1981 — Jan SUHL: Novinář Jan Šverma. Praha 1981
- SKŘIVÁNKOVÁ / ŠVÁCHA / NOVOTNÁ / JIRKALOVÁ (ed.) 2016 — Lucie SKŘIVÁNKOVÁ / Rostislav ŠVÁCHA / Eva NOVOTNÁ / Karolína JIRKALOVÁ: Paneláci 1. Praha 2016
- SVOBODA 2006 — Aleš Svoboda: Zdeněk SÝKORA pro veřejný prostor. In: Ateliér IXX, 2006, 16
- ŠABACH 2005 — Petr ŠABACH (et al.): Tenkrát za totáče. Jihlava 2005
- ŠOLCOVÁ 1976 — Miroslava ŠOLCOVÁ: Rodina a její funkce v socialistické společnosti. Hradec Králové 1976
- ŠREJMA 2019 — Josef ŠREJMA: Metroart. Výtvarná monografie metra 1974-1994. Praha 2019
- VLNAS 2015 — Vít VLNAS: Jan Hus a husité ve výtvarném umění 19. století. In: ČORNEJ/LEDVINKA 2015, 201–207
- WINTER/MACHALÍKOVÁ 2019 — Tomáš WINTER / Pavla MACHALÍKOVÁ: Jdi na venkov! Praha 2019
- Diplomové práce:
- BUBLÁK 2008 — Martin BUBLÁK: Československý olympismus v období komunismu 1948-1989. (diplomová práce na Katedře historie Pedagogické fakulty na Masarykově Univerzitě v Brně). Brno 2008

- HOLÍKOVÁ 2015 — Michaela HOLÍKOVÁ: Vývoj právního konceptu životního prostředí během komunistického režimu v Československu (bakalářská práce na Fakultě sociálních studií Masarykovy Univerzity v Brně). Brno 2015
- KŘÍŽANOVÁ 2020 — Daniela KŘÍŽANOVÁ: Funkční plastiky dětských hřišť v kontextu šedesátých let. (diplomová práce na Filozofické fakultě Masarykovy Univerzity v Brně). Brno 2020
- LIUSHYTS 2008 — Maya LIUSHYTS: Srovnání systémů MHD v Minsku a v Praze (bakalářská práce na Fakultě podnikohospodářské Vysoké školy ekonomické v Praze). Praha 2008
- MACÍK 2018 — Ondřej MACÍK: Pátevní městské dráhy ve střední Evropě (diplomová práce na Přírodovědecké fakultě Masarykovy Univerzity v Brně). Brno 2018
- PLESKOTOVÁ 2009 — Kristýna PLESKOTOVÁ: Smrt Klementa Gottwalda a její mediální obraz v dobových periodikách v roce 1953. (bakalářská práce na Fakultě sociálních věd Univerzity Karlovy v Praze) Praha 2009
- ROUBÍČKOVÁ 2010 — Lucie ROUBÍČKOVÁ: Mediální obraz dobývání vesmíru v československém tisku (diplomová práce na Fakultě sociálních věd Univerzity Karlovy v Praze). Praha 2010, 87-88
- RUDNĚVOVÁ 2015 — Darina RUDNĚVOVÁ: Moskevské metro a jeho stanice (bakalářská práce na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci). Olomouc 2015
- SCHINDLER 2013 — Jiří SCHINDLER: Obraz bitvy u Sokolova ve vojenském tisku mezi lety 1945 a 1989 (bakalářská práce na Filozofické fakultě Masarykovy Univerzity v Brně). Brno 2013
- ŠVÁBENSKÝ 2019 — Michal ŠVÁBENSKÝ: Mozaika Zdeňka Sýkory v Jindřišské ulici Příspěvek k problematice výtvarných děl ve veřejném prostoru (diplomová práce na a filozofické fakultě Masarykovy Univerzity v Brně). Brno 2019

Internetové a jiné zdroje:

- BĚHAL 2019 — Jiří BĚHAL: Restaurátorský návrh Sousoší od akademického sochaře Vladimíra Navrátila. Aby všechny děti světa. Olomouc 2019, In: <http://www.kovariolomouc.cz/>, vyhledáno 11.7.2019
- FIŠER 2009 — Marcel FIŠER: Miloš Zet, In: Sochařství.info, <http://socharstvi.info/autori/milos-zet/>, vyhledáno: 7.7.2018
- FOJTÍK 2017 — Pavel FOJTÍK: Podpovrchová tramvaj předchůdce dnešního pražského metra se začala budovat před 50 lety. In: Dopravní podnik hlavního města Prahy, <http://www.dpp.cz/podpovrchova-tramvaj-predchudce-dnesniho-prazskeho-metra-se-zacala-budovat-pred-50-lety/>, vyhledáno 18.2.2017
- HAVLOVÁ 2012 — Alžběta HAVLOVÁ: První pražské metro začalo jezdit před 38 lety. In: Český rozhlas, <https://www.irozhlas.cz/regiony/prvni-prazske->

- metro-zacalo-jezdit-pred-38-lety-dp-proto-vypravil-nejstarsi-soupravu_201205081804_kbrezovska, vyhledáno 18.2.2017
- HNÁTEK 2018 — Václav HNÁTEK: Sochař Kolíbal má život plný bizarností. Vadil Němcům i komunistům. In: iDnes.cz, https://kultura.zpravy.idnes.cz/stanislav-kolibal-rozhovor-dpq-/vytvarne-umeni.aspx?c=A140206_180903_vytvarne-umeni_vha, vyhledáno 8.8.2018
- HOŠNA 2019 — Martin HOŠNA: Sousoší rodiny má šanci vrátit se na své původní místo na Floře. In: praha3.cz, <https://www.praha3.cz/radnicni-noviny/zpravy/sousosi-rodiny-ma-sanci-vratit-se-na-sve-puvodni-misto-na-flore-n876214.htm>, vyhledáno 11.7.2019
- HUJOVÁ 2018 — Vladislava HUJOVÁ: Metra D se na Žižkově nevzdáme, 26.02.2018. In: praha3.cz, <https://www.praha3.cz/radnicni-noviny/slovo-starostky/metra-d-se-na-zizkove-nevzdame-n581120.htm>, vyhledáno: 20.1.2020
- CHARVÁT 2019b — Štěpán CHARVÁT: Vltavská. In: <http://metroart.cz/C/Vltavska.html>, vyhledáno 13.11.2019
- KADERÁBKOVÁ 2019 — Milada KADERÁBKOVÁ: Metro D bude uměleckým dílem. Praha odhalila podobu jeho prvních dvou stanic. In: flowee.cz, <https://www.flowee.cz/floweecity/praha/6955-metro-d-bude-umeleckym-dilem-praha-odhalila-podobu-jeho-prvnich-dvou-stanic>, vyhledáno 27.2.2020
- KAROUS 2017 — Pavel KAROUS: Stanislav Libenský. Jaroslava Brychtová. In: Vetřelci a volavky, <http://www.vetrelciavolavky.cz/sochari/stanislav-libensky-jaroslava-brychtova>, vyhledáno 2.3. 2017
- KAROUS 2018a — Pavel KAROUS: Miloš Zet, In: [vetrelciavolavky.cz, http://www.vetrelciavolavky.cz/sochari/milos-zet](http://www.vetrelciavolavky.cz/sochari/milos-zet), vyhledáno: 7.7.2018
- KAROUS 2018b — Pavel Karous: Miloslav Chlupáč, In: [vetrelciavolavky.cz, http://www.vetrelciavolavky.cz/sochari/miloslav-chlupac](http://www.vetrelciavolavky.cz/sochari/miloslav-chlupac), vyhledáno 8.8.2018
- KAROUS 2020 — Pavel KAROUS: Vetřelci a volavky. Výtvarné umění ve veřejném prostoru 70. a 80. let v ČSSR. In: [vetrelciavolavky.cz, http://www.vetrelciavolavky.cz/](http://www.vetrelciavolavky.cz/), vyhledáno 17.3.2020
- KOHOUT 2016 — David KOHOUT: Ze stanice metra Jinonice mizí bronzové sklo. Může ho nahradit plech. Architekti jsou zděšeni. In: Aktuálně.cz, <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/ze-stanice-metra-jinonice-mizi-bronzove-sklo-muze-ho-nahradi/r~a2f9184cad7311e6ae080025900fea04/?redirected=1519375225>, vyhledáno:29.4.2020
- KOHOUT/KROPÁČEK 2018 — David KOHOUT / Jiří KROPÁČEK: Projedte si novou linku D. Grafika ukazuje, kde vzniknou stanice metra bez řidiče. In: <https://zpravy.aktualne.cz/>, vyhledáno: 24.1.2020
- KOHOUTOVÁ 2003 — Marie KOHOUTOVÁ: Kdy sklo dostane štych. Dálkový rozhovor s Janem Fišarem na okraj jeho berlínské výstavy. In: Fórum S, č.9,

- 2003, <http://www.glassrevue.com/news.asp@nid=1816.html>, vyhledáno 13. 11. 2019
- KUBÁT 2021 — Lukáš KUBÁT: Další tři stanice metra D mají výtvarnou podobu. In: prahatv.eu, <https://prahatv.eu/zpravy/praha/praha/13098/dalsi-tri-stanice-metra-d-maji-vytvarnou-podobu>, vyhledáno 12.3.2021
- KUČERA 2020 — Petr KUČERA: Metro D jinak a lépe. In: petrkucera.net, <https://www.petrkucera.net/cs/projects/metro-d-jinak-a-lepe/>, vyhledáno 6.2.2020
- LEDERER 2018 — Benedikt LEDERER: Při výstavbě metra D má městu pomoci Penta, za nadpoloviční podíl. In: idnes.cz, 23. 3. 2018, https://www.idnes.cz/praha/zpravy/praha-metro-d-penta-zastupitelstvo.A180323_391246_praha-zpravy_nuc, vyhledáno: 24.1.2020
- LEDVINKA 2010 — Václav LEDVINKA: JUDr. Václav Vacek. Primátor 1945, 1946–1954. In: [Praha.eu](http://praha.eu), http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/primator_a_volene_organy/primator_hudecek/primator/stali_v_cele/vaclav_vacek.html, vyhledáno: 7.7.2018
- LUKEŠ 2018 — Zdeněk LUKEŠ: Architekt pražského metra. In: neviditelnypes.lidovky.cz, http://neviditelnypes.lidovky.cz/architektura-architekt-prazskeho-metra-f05-/p_architekt.aspx?c=A161121_213308_p_architekt_wag, vyhledáno 23.7.2018
- MAKAROV 2019 — Ivan MAKAROV: The 5 most picturesque stations of Minsk metro. In: [Itinari](http://itinari.com), <https://www.itinari.com/the-5-most-picturesque-stations-of-minsk-metro-9mhd>, vyhledáno: 26.3.2021
- MARTÍNKOVÁ 2016 — Petra MARTÍNKOVÁ: Naučné stezky po Praze 2. Po stopách Karla IV. Karlovo náměstí a okolí. In: [Praha2.cz](http://praha2.cz), <http://www.praha2.cz/file/L9k1/Naucna-stezka-3-final.pdf>, vyhledáno 16.3.
- MUSIL 2003 — Michal MUSIL.: Václav Vacek. První komunistický primátor Prahy. In: [České noviny 2003](http://ceskenoviny.cz), <http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vaclav-vacek-prvni-komunisticky-primator-prahy/14427>, vyhledáno: 7.7.2018
- NOVÁK 2020 — Miloslav NOVÁK: Otázky ochrany životního prostředí před a po roce 1968 In: regionalnirozvoj.eu, http://www.regionalnirozvoj.eu/sites/regionalnirozvoj.eu/files/02_novak_otazky_ozp_pred_a_po_roce_1968.pdf, vyhledáno 4.5.2020
- NOVOTNÝ/KAROUS/ŠVARC/DOUDOVÁ/KOKOLIA 2021 — Michal NOVOTNÝ/Pavel KAROUS/Anna ŠVARC/Helena DOUDOVÁ/Vladimír KOKOLIA: NGP a Den Architektury: Výtvarné umění na lince D. Záznam: <https://www.youtube.com/watch?v=vhelySzKJEw>, 5.10.2021
- OPPELT 2008 — Robert OPPELT: Jak se Praha chlubí vykopávkami. In: iforum.cuni.cz, <https://iforum.cuni.cz/>, vyhledáno 16.7.2019
- PÁLKA 2012 — Petr Pálka: Kronika města Kroměříž. 2012, [file:///C:/Users/Alice/Downloads/Kronika_MK%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Alice/Downloads/Kronika_MK%20(1).pdf), vyhledáno 24.7.2018

- POLÁK 2019 — Michael POLÁK: Zachytil pohyb hmoty i rokenrol ve skle. Jan Fišar by se dožil osmdesátky. In: ceskolipsky.denik.cz, https://ceskolipsky.denik.cz/zpravy_region/zachytil-pohyb-hmoty-i-rokenrol-ve-skle-jan-fisar-by-se-dozil-osmdesatky-2013122.html, vyhledáno 13. 11. 2019
- POKORNÝ 2019 — Marek POKORNÝ: Dopravní podnik přijde kvůli odkladu stavby metra D nejméně o 1,6 miliardy korun z evropských dotací In: Hospodářské noviny, 23.1.2019, <https://archiv.ihned.cz/c1-66444670-dopravni-podnik-prijde-kvuli-odkladu-stavby-metra-d-nejmene-o-1-6-miliardy-korun-z-evropskych-dotaci>, vyhledáno 17.3.2020
- POKORNÝ/VLČEK 2009 — Marek POKORNÝ / František VLČEK: Jste laciní, zakázku nedostanete. In: archiv.ihned.cz, 31. 8. 2009, <https://archiv.ihned.cz/c1-38183890-jste-lacini-zakazku-nedostanete>, vyhledáno: 20.1.2020
- REJDAL 2018 — Tomáš REJDAL: Metroweb. In: Metroweb.cz, https://www.metroweb.cz/metro/stanice/linka_a/DE/DE.htm, vyhledáno 18. 7. 2018
- ROKOSOVÁ 2021 — Klára ROKOSOVÁ: Metro bylo výkladní skříní Československa, dnes se jeho význam ztrácí, říká hlavní architektka pražské podzemní dráhy Anna Švarc. In: czechdesign.cz, 24. 6. 2021, Metro bylo výkladní skříní Československa, dnes se jeho význam ztrácí, říká hlavní architektka pražské podzemní dráhy Anna Švarc - CZECHDESIGN, vyhledáno 28. 12. 2021
- STRAŠÍKOVÁ 2011 — Lucie STRAŠÍKOVÁ: Jak jsme slavili „vítězství pracujících lidu“. In: <https://ct24.ceskatelevize.cz/>, <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1282887-jak-jsme-slavili-vitezstvi-pracujiciho-lidu>, vyhledáno 15.7.2019
- STRNADOVÁ 2019 — Miroslava STRNADOVÁ: Oživení veřejného prostoru bylo pro Zdeňka Sýkoru obrovská výzva. In: idnes.cz/Zpravodajství, https://www.idnes.cz/usti/zpravy/rozhovor-zdenek-sykora-louny-lenka-sykorova-vystava-verejny-prostor.A191031_511288_usti-zpravy_pakr, vyhledáno 6. 12. 2021
- SŮRA 2020 — Jan SŮRA: Stanice metra oživí velkoplošný mural art, do výběru se může zapojit i veřejnost, 8. 9. 2020. In: zdopravy.cz, zdopravy.cz/stanice-metra-ozivi-velkoplosny-mural-art-do-vyberu-se-muze-zapojit-i-verejnost-59939/, vyhledáno 30. 5. 2021.
- ŠEDIVÝ 2014 — Petr ŠEDIVÝ: O fontáně na Jiřáku a sporu o ni. In: Kauza3, <http://www.kauza3.cz/kauzy/kauza-stavby/o-fontane-na-jiraku-a-sporu-o-ni.html> 2014, vyhledáno 15. 3. 2016
- ŠICHANOVÁ 2014 — Bára ŠICHANOVÁ: Restaurátorské DIY. Škrábáním za obnovu reliéfu v metru. In: RadioWave, 20.11.2014,

- <https://wave.rozhlas.cz/restauratorske-diy-skrabanim-za-obnovu-reliefu-v-metru-5212542>, vyhledáno: 20.3.2019
- ŠNEVAJS 2019 — Ladislav ŠNEVAJS: Před školu se vrátilo ztracené sousoší. Jeho obnovu a návrat ocenil i renomovaný znalec, In: olomoucky.rej.cz, <http://olomoucky.rej.cz/clanky/kultura/3571-pred-skolu-se-vratilo-ztracene-sousosi-jeho-obnovu-navrat-ocenil-i-renomovany>, vyhledáno 11.7.2019
- ŠOLTA/PEŘINA/ŘEŘUCHA/HAMRNÍK 1978 — Vladimír ŠOLTA / Karel PEŘINA / Vladimír ŘEŘUCHA / Jaroslav HAMRNÍK: Sborník členů Armádního výtvarného studia. Praha 1978
- ŠREJMA 2016a — Josef ŠREJMA. In: Umění v metru, <http://www.m40.cz/jan-zelivsky-a-jeho-doba/>, vyhledáno 16.3.2016
- ŠREJMA 2016b — Josef ŠREJMA In: Umění v metru, <http://www.m40.cz/fontana-kalich/>, vyhledáno 16. 3. 2016
- ŠREJMA 2017 — Josef ŠREJMA: Budovatel metra. In: Umění v metru, <http://www.m40.cz/budovatel-metra/>, vyhledáno 3.3.2017
- ZABLOUDILOVÁ 2015 — Táňa ZABLOUDILOVÁ: Zapomenuté umění v pražském metru II. To nejlepší už je pryč. In: <https://wave.rozhlas.cz/>, <https://wave.rozhlas.cz/zapomenute-umeni-v-prazskem-metru-ii-nejlepsi-uz-je-pryc-5215476>, vyhledáno 18.7.2019

Periodika:

- Projev prezidenta republiky Antonína Novotného. II. sjezd Svazu architektů ČSSR. In: Architektura ČSR XXIII, 1964, 375-379
- RED. 1963 — Red.: Prapor komunismu vlaje ve vesmíru. In: Rudé právo. 23. června 1963. roč. 43. č. 171, 3
- BOROVÍČKA 1986 — Bohumír BOROVÍČKA: Trasa I B Metra velký kontakt s jádrem Prahy. In: Architektura ČSR XVI, 1986, 157
- BALLARDINI 2017 — Andrea BALLARDINI: Laura Ballardini. Dílo italského mozaikáře Saura Ballardiniho v Praze. In: Zprávy památkové péče č.3, 2017, 314–320
- ČORNEJ 2013 — Petr ČORNEJ: Vnímání husitství v české moderní a postmoderní společnosti. In: Acta Universitatis Carolinae. Historia Universitatis Carolinae Pragensis Tomus LIII., č. 1, 2013, 25–29
- CODR 1961 — Milan CODR: Přehled družic a kosmických raket. In: Mladá fronta. 2. dubna 1961. roč. 17. č. 80, 6
- HUDEČKOVÁ 2019 — Olga HUDEČKOVÁ: HRUŠKA 2019, 9
- HRUŠKA 2019 — Libor Hruška: Faun a Vltava. In: Nový Prostor, č. 544, 24. 9. 2019
- KASTLOVÁ/VLACHYNSKÁ 2018 — Veronika KASTLOVÁ / Petra VLACHYNSKÁ: Umění a místo. In: ERA21, 2018, č. 3, 7
- KARBAŠ 1980 — Jiří KARBAŠ: Sochař Vendelín Zdrůbecký. In: Výtvarná kultura IV, č. 3, 1980, 49-51

- KARBAŠ 1981 — Jiří KARBAŠ: K výtvarné výzdobě nových tras metra. In: Výtvarná kultura V, č. 5, 1981, 22-24
- KAROUS 2013 — Pavel KAROUS: Krajina reálného kapitalismu. Současné vizuální umění v českém veřejném prostoru. In: A2 IX, č.2, 16. 1. 2013, 12
- KYLLAR 1981a — Evžen KYLLAR: Metro a Praha 1980. In: Architektura ČSR, č. 5, 1981, 206-207
- KLÍMA/OBERSTEIN/VALTR 1978 — Milan KLÍMA / Ivo OBERSTEIN / Václav VALTR: Jihozápadní město v Praze před zahájením výstavby. In: Architektura ČSR, č. 4, 1978, 169-170
- KOSTKA 1979 — Zdeněk KOSTKA: Pražské metro. In: Výtvarná kultura, č. 2., 1979, 5
- KRÁSA 2018 — David KRÁSA: Rozhovor s Davidem Krásou, generální ředitelem Metroprojektu Praha a.s. In: Metroprojekt informuje XI, 2018, 4-7
- KYLLAR 1981b — Evžen KYLLAR: Nové úseky pražského metra. In: Architektura ČSR, č. 5, 1981, 200-215
- KYLLAR 1983 — Evžen KYLLAR: Stanice Můstek B pražského metra. In: Architektura ČSR XLII., č. 3., 1983, 114-117
- KYLLAR 1985 — Evžen KYLLAR: Nový úsek pražského metra. Stanice Vltavská a Fučíkova trasa III C, In: Architektura ČSR XLIV, č.4, 1985, 166-175
- KYLLAR 1986a — Evžen KYLLAR: Stanice Pražská moskevského metra. In: Architektura ČSR XLV, 1986, č. 4, 222–224
- KYLLAR 1986b — Evžen KYLLAR: Trasa I B pražského metra, In.: Architektura ČSR XLV, č. 4., 1986, 152-161
- KYLLAR 1987 — Evžen KYLLAR: Trasa B Pražského metra, Stanice Švermova. In.: Architektura ČSR XLVI, č.2, 1987, 144-145
- KYLLAR 1979 — Evžen KYLLAR: I. úsek trasy A pražského metra. In: Architektura ČSR, č. 3, 1979, 106-121
- KÝR/ KAFKOVÁ 2009a — Aleš KÝR / Alena KAFKOVÁ: Aleš KÝR/Alena KAFKOVÁ: Věznice v době reforem a politické normalizace (1965-1989). In: KÝR/ KAFKOVÁ 2009b, 62-78
- KÝR/ KAFKOVÁ 2009b — Aleš KÝR / Alena KAFKOVÁ: Pankrácká věznice v období historických změn (1889–1993). In: Historická penologie III, Praha 2009, 1-94
- MATĚJ 2019 — Ludvík MATĚJ: Metro dotvoří výtvarníci. In: Mladá fronta DNES, 26.7.2019, 13
- MERRILL 2015 — Samuel MERRILL: Identities in transit. The (re)connections and (re)brandings of Berlin's municipal railway infrastructure after 1989. In: Journal of Historical Geography, roč. 50, 2015, 76–91
- NOVOTNÝ 1964 — Antonín NOVOTNÝ: Projev prezidenta republiky Antonína Novotného. II. sjezd Svazu architektů ČSSR. In: Architektura ČSR XXIII, č. 6, 1964, 375-379

- OLŠÁKOVÁ 2015 — Doubravka OLŠÁKOVÁ: Stalinský plán přetvoření přírody. In: Dějiny a současnost, roč. 37, č. 2, 2015, 10-14
- OTRUBA 1974 — Jaroslav OTRUBA: Pražské metro. In: Československý architekt. Časopis Svazu architektů ČSSR XX, 1974, 4-5
- ROLLOVÁ 2018 — Veronika ROLLOVÁ: Nemůžeme tam dát nějakého kopáče!. Program výzdoby pražského metra v sedmdesátých letech 20. století. In: Umění LXVI 2018, 489-503
- STIBOROVÁ 1988 — Stanislava STIBOROVÁ: Za pět minut v Motorletu. In: Večerní Praha XXXIV, č. 127, 30.6.1988, 5
- ŠAFHAUSER 2021 — Roman ŠAFHAUSER: Nové návrhy stanic metra D pracují s geometrií i motivy života. In: idnes.cz, https://www.idnes.cz/praha/zpravy/metro-d-krc-nove-dvory-stance-lidske-telo-a-geometrie.A200610_154552_praha-zpravy_rsr, vyhledáno 12.3.2021
- ŠEVČÍK/ŠEVČÍKOVÁ 1988 — Jiří ŠEVČÍK / Jana ŠEVČÍKOVÁ: Město. Sochy. Film. In: Ateliér 1, 1988, 5
- Jindřich VÁVRA: Historika s Trasou. In: Výtvarná práce 14, 1968, 6
- VINTER 1979 — Vlastimil VINTER: Martin Sladký. In: Výtvarná kultura, č. 3, 1979, 34-45

Prameny:

Archiv DPP

Archiv hlavního města Prahy (dále jen AHMP), Výtvarná rada Národního výboru hlavního města Prahy (dále jen VR NVP), 9. 7. 1974, inv. č. 25, kart. 1, s. 3, 22

Archiv Polany Bregantové

AHMP, VR NVP, 5. 12. 1978, inv. č. 117, kart.15

AHMP, VR NVP, 18. 4. 1977, inv. č. 84, kart. 3

AHMP, VR NVP, 22. 11. 1977, inv. č. 78, kart. 3

AHMP, VR NVP, 22. 11. 1977, inv. č. 97, kart. 3

AHMP, VR NVP, 2. 10. 1979, inv. č. 134, kart. 19

AHMP, VR NVP, 3. 7. 1973, inv. č. 1, kart. 1

AHMP, VR NVP, 9. 6. 1974, inv. č. 25, kart. 1

AHMP, VR NVP, 29. 5. 1979, inv. č. 128, kart. 18

AHMP NAD, VR NVP, 1975, inv. č. 2887, kart. 2, č. 52

AHMP, VR NVP, NAD č. 2887, kr. 18., inv. č. 128

Národní archiv Praha, Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 28. července 1965 č. 355 o řešení uplatnění výtvarného umění v investiční výstavbě

Ruská ambasáda v Praze

Vyhláška ministerstva školství a kultury č. 149/1961 Sb. O nákupu, zadávání a prodeji děl výtvarného umění a o některých jiných opatřeních v oboru výtvarných umění. In: Sbírnka zákonů. 27.12. 1961, 603-607

- Důvodová zpráva. Ideové zaměření uměleckých děl na stanicích stavby I.B metra. (Nepublikovaný strojopis přístupný v ÚDU AV ČR) Praha 1982
- KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982c —
KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA: Trasa A metra, I. Provozní úsek trasy A metra, (Nepublikovaný strojopis přístupný v ÚDU AV ČR) Praha 1982
- DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982 — DZIEDZINSKYJ/SVOBODA: Důvodová zpráva pro stanice I B a IIIC. (Nepublikovaný strojopis přístupný v ÚDU AV ČR) Praha 1982
- KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982a —
KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA: Metro I B. In: Výtvarný generel. Nepublikovaný strojopis přístupný v Ústav dějin umění Akademie věd ČR (dále jen ÚDU AV ČR). Praha 1982
- KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA 1982b —
KYLLAR/DZIEDZINSKYJ/SVOBODA: Metro II.C, výtvarný generel, (Výtvarný generel. Nepublikovaný strojopis přístupný v Ústav dějin umění Akademie věd ČR (dále jen ÚDU AV ČR). Praha 1982
- HNÁTOVÁ 1988 — HNÁTOVÁ: Seznam uměleckých děl zajišťovaných DP. Investor dopravních staveb, k. ú. o., (Nepublikovaný strojopis přístupný v ÚDU AV ČR). Praha 1988
- Protokol o průběhu soutěže AM 2019 — Protokol o průběhu soutěže. Vyzvaná soutěž na zpracování výtvarného návrhu Trasa D pražského metra. Stanice Pankrác. Stanice Olbrachtova. In: Archiv Metroprojektu (dále jen AM), Praha 2019
- SOA NAD 1974 — Státní oblastní archiv v Praze (SOA). Porady vedoucích funkcionářů, NAD č. 5. 15. 7. 1974
- Stanovisko IV. oddělení MV KSČ v Praze 1979 — Stanovisko IV. oddělení MV KSČ v Praze. Příloha II. 14. 2. 1979. Nepublikovaný strojopis přístupný v ÚDU AV ČR. Praha 1979
- SÝS 2020 — Pavel Sýs: Rozhovor s Pavlem Sýsem. Metroprojekt, Praha 11.3.2020
- SÝS 2018 — Pavel SÝS: Ochrana proti ptactvu. In: Libreto architektonického a výtvarného pojetí trasy D. Archiv Metroprojektu. Praha 2018
- Výstavba trasy I. D metra v Praze. Úsek Pankrác Depo Písnice, AM 2019 — Výstavba trasy I. D metra v Praze. Úsek Pankrác Depo Písnice. Výtvarná soutěž na umělecká díla ve stanici Pankrác. Archiv Metroprojektu. Praha
- ŠEDIVÝ 2016 — Rozhovor s Petrem Šedivým. nahráno 18.8.2016. Archiv autorky
- Vyzvaná soutěž na zpracování výtvarného návrhu trasa D Pražského metra Stanice Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory AM 2019 — Vyzvaná soutěž na zpracování výtvarného návrhu trasa D Pražského metra Stanice Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory. Archiv Metroprojektu. Praha 2019

Projev prezidenta republiky Antonína Novotného. II. sjezd Svazu architektů
ČSSR, Architektura ČSR, r. XXIII, č. 6, 1964, 375-379

Vyhláška ministerstva školství a kultury č. 149/1961 Sb. O nákupu, zadávání a
prodeji děl výtvarného umění a o některých jiných opatřeních v oboru
výtvarných umění. In: Sběrka zákonů. 27.12. 1961, 603–607

Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 28. července 1965
č. 355 o řešení uplatnění výtvarného umění v investiční výstavbě, originál
uložen v Národním archivu ČR (dále jen NA)

Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 28. července 1965
č. 355 o řešení uplatnění výtvarného umění v investiční výstavbě, originál
uložen v NA.

Zpráva o návrhu názvů stanic na stavbě spojky metra do depa Hostivař a o
ideovém zaměření výtvarných děl. Archiv ÚDU AV ČR, 85–86

Zpráva o ideovém zaměření uměleckých děl a názvech stanic 13.6.1989,
Nepublikovaný strojopis přístupný v ÚDU AV ČR. Praha

Zákon č. 40/1956 Sb. Zákon o státní ochraně přírody, § 1 Úvodní ustanovení

Zákon č. 40/1956 Sb. Zákon o státní ochraně přírody

Seznam vyobrazení

1. Projekt M, plány metra, stanice Muzeum, 1941. Reprodukce z: CHARVÁT 2019a, 65
2. Praha, Slavnostní zahájení provozu metra C na Kačerově, 9. května 1974. Foto: DP Praha, Metro.cz
3. Praha, Generální tajemník ÚV KSČ Gustáv Husák stříhá pásku při slavnostním zahájení provozu metra C na Kačerově, 9. května 1974. Foto: DP Praha, Metro.cz
4. Jiří Dufek: Poštovní známka s vyobrazením prototypu vozu Metra typ R1, 2014, plnobarevný ofset, 40 x 23 mm. Foto: infofila.cz
5. Titulní stránka speciálu Večerní Praha, 2. května 1974. Foto: archiv autora
6. Praha, Souprava metra Ečs (81-709), dodávaná mezi lety 1972-1976, provoz ukončen v roce 1997. Foto: k-report.net
7. Minsk, Plošča Lenina (Stanice Leninova), bronzový reliéf s bustou V. I. Lenina, 1984. Foto: MAKAROV 2019, Ivan Makarov
8. Minsk, Plošča Lenina (Stanice Leninova), pilíř se srpem a kladivem, 1984. Foto: MAKAROV 2019, Ivan Makarov
9. Minsk, Frunzenskaya (Stanice Frunzienskaja), jezdecká socha Michaila Frunze, 1990. Foto: MAKAROV 2019, Ivan Makarov
10. Minsk, Plošča Yakuba Koľasa (Stanice Jakuba Kolase), dekorativní pilíř s motivem vesničanů, 1984. Foto: MAKAROV 2019, Ivan Makarov
11. Minsk, Akademiya Navuk (Stanice Akademie věd), dekorativní stěna s geometrickým motivem, 1984. Foto: MAKAROV 2019, Ivan Makarov
12. Minsk, Akademiya Navuk (Stanice Akademie věd), reliéfní obklady stropních podhledů stanice, 1984. Foto: MAKAROV 2019, Ivan Makarov
13. Jaroslava Brychtová / Stanislav Libenský: Kontakty, před 1987, tavená skleněná plastika, původně ve stanici metra Národní třída. Foto: vetrelciavolavky.cz
14. Pavel Trnka, Jan Benda: Fontána pro stanici metra Národní, 1986, ocel, sklo, osvětlovací prvky, stanice metra Národní třída, odstraněna 2009. Foto: vetrelciavolavky.cz
15. Václav Cigler: Stély, 1983–1985, vrstvené tabulové sklo, 320 x 60 x 15 cm každý objekt, vestibul stanice Náměstí republiky. Foto: vetrelciavolavky.cz
16. Jan Hána: Spolupráce, 1982, před vstupem do stanice Pražská v Moskvě. Foto: Archiv DPP
17. Jan Bartoš: Kosmonauti, 1980, bronz, stanice metra Háje (dříve Kosmonautů). Foto: vetrelciavolavky.cz

18. Stanislav Libenský: Mír, severní vestibul stanice Pražská v Moskvě, 1982, sklo, Moskva. Foto: Ruská ambasáda v Praze
19. Stanice Moskevská (Anděl), bronzové reliéfy, Praha. Foto: docplayer.cz, Pavel Fojtík
20. Jaroslav Otruba / Jiří Rathouský: Obkladové kazety pro interiér pražského metra, hliníkové výlisky, stříkané ve zlatavých barvách, velikost šablony 50 x 50 x 4,5 cm, návrh 1973–1978. Foto: sypka.cz
21. Vendelín Zdrůbecký: Portrét V. I. Lenina, 1978, bronz, vestibul stanice metra Dejvická (Leninova). Foto: vetrelciavolavky.cz
22. Praha, Stanice metra Dejvická, Současný stav díla Portrét V. I. Lenina od Vendelína Zdrůbeckého, 2019. Foto: autor
23. Martin Sladký: Plameny revoluce, vestibul stanice Leninova (Dejvická), kamenná mozaika, 1978. Foto: vetrelciavolavky.cz
24. Martin Sladký: Dynamika revoluce, vestibul stanice Leninova (Dejvická), kamenná mozaika, 1978. Foto: vetrelciavolavky.cz
25. Leninova, pracovní záběr z tvorby kamenné mozaiky od Martina Sladkého Plameny, realizace zajištěna ateliérem mozaiky Ústředí uměleckých řemesel Praha, 70. léta 20. století, Foto: Ústředí uměleckých řemesel Praha, Architektura ČSR, ročník 37, č. 9-10, 1978
26. Praha, Stanice metra Dejvická, Současný stav díla Plameny revoluce od Martina Sladkého, 2020, Praha. Foto: vetrelciavolavky.cz
27. Praha, Stanice metra Dejvická, současný stav díla Dynamika revoluce od Martina Sladkého, 2020, Praha. Foto: vetrelciavolavky.cz
28. Jan Lauda: Pomník Vladimíra Iljiče Lenina, pískovec, 1952, Františkovy Lázně, (odstraněno 1989). Foto: socharstvi.info
29. Miloš Zet: busta Václava Vacka, bronz, 1980, Stanice Primátora Vacka (dnes Roztyly). Foto: Archiv DPP
30. Jaroslav Otruba: Eloxované plechové desky s kruhovými prolisy, 1980, nástupiště stanice Háje (dříve Kosmonautů). Foto: metroart.cz
31. Alois Fišárek: Kosmonauti, 1980, kamenná mozaika, stanice Háje (dříve Kosmonautů). Foto: metroart.cz
32. Zdeněk Němeček: Sputnik, 1959, Nad Královskou oborou, Stromovka, (odstraněno kolem 2008). Foto: vetrelciavolavky.cz
33. Sauro Ballardini: Člověk dobývající nové horizonty vesmíru, 1980, skleněná mozaika, Telekomunikační centrum, Olšanská, Žižkov. Foto: vetrelciavolavky.cz
34. František Radvan: Budovatel metra, 1980, bronz, stanice metra Chodov (dříve Budovatelů). Foto: vetrelciavolavky.cz
35. Praha, Stanice Gottwaldova (dnes Vyšehrad). Foto: Facebook DPP, Jiří Tonar

36. Stanislav Kolíbal: sochařská modelace venkovních stěn stanice Gottwaldova (dnes Vyšehrad), 70. léta, beton, 111 m, Praha. Foto: vysehradskej.cz
37. Stanislav Hubička: vizualizace vestibulu stanice Gottwaldova s nerealizovaným dílem od Evy Kmentové, 60. léta, Praha. Foto: CHARVÁT 2019a, 104-105
38. Stanislav Hubička: vizualizace vestibulu stanice Gottwaldova s plastikami od Olbrama Zoubka, 60. léta, Praha. Foto: CHARVÁT 2019a, 104-105
39. Olbram Zoubek: Zatčený, Odsouzený a Popravený, 1972 návrh, dnes smuteční síň v Židenicích. Foto: archiv Polany Bregantové
40. Rudolf Svoboda: Radiohodiny, 1985, Stanice metra Sokolovská (dnes Florenc). Foto: ČTK
41. Oldřich Oplít / Sauro Ballardini: Bitva o Sokolovo, 1974, 7 x 2,5 m, kamenná mozaika. Foto: Vladimír Štrupl, vets.cz
42. Jan Kavan, Jan Simota: dveře síně Rudé armády, Vítkov, 1953–1954, Praha. Reprodukce z: PETIŠKOVÁ 2002, 43
43. Karel Svobody: Olomoucký orloj, 1947–1955, Olomouc. Foto: antik-hovorka.cz
44. Benjamín Hejlek / František Burant: dekorativní stěna, 1974, sklo, stanice Mládežnická (Pankrác). Foto: metroart.cz
45. Josef Klimeš: Řeka, 1984, mramor, stanice metra Nádraží Holešovice. Foto: metroart.cz
46. Stanislav Hanzík / Aleš Vašíček: Julius Fučík, zbusanský mramor, 1984, Stanice metra Nádraží Holešovice. Foto: metroart.cz
47. Stanislav Hanzík / Aleš Vašíček: Citát Julia Fučíka, zbusanský mramor, 1984, Stanice Nádraží Holešovice. Foto: metroart.cz
48. Max Švabinský: Julius Fučík, 1950, 22,5 x 29,6 cm, litografie, papír, Moravská galerie v Brně, inv. č. C 3759. Foto: Moravská galerie v Brně
49. František Vízner: Skleněné tvarovky pro stanici Švermova (dnes Jinonice), v 80. letech 20. stol., skleněné lisované tvarovky, 1 × 26,5 × 6,5 cm. Foto: sypka.cz
50. Milan Vácha: Pomník dukelským hrdinům, 1988, pískovec, před vstupem do stanice metra Dukelská (Nové Butovice). Foto: socharstvi.info.cz
51. Zebone: Návrh muralu, 2020, vizualizace, Stanice Nové Butovice (původně Dukelská). Foto: zdopravy.cz
52. Jan Simota: Alegorie husitství ve stanici metra Želivského, 1980, bronz, stanice metra Želivského. Foto: Wikimedia Commons, Luděk Kovář
53. Jiřina Adamcová: Jan Želivský a jeho doba, 1980, kámen, stanice Želivského. Foto: metro.cz

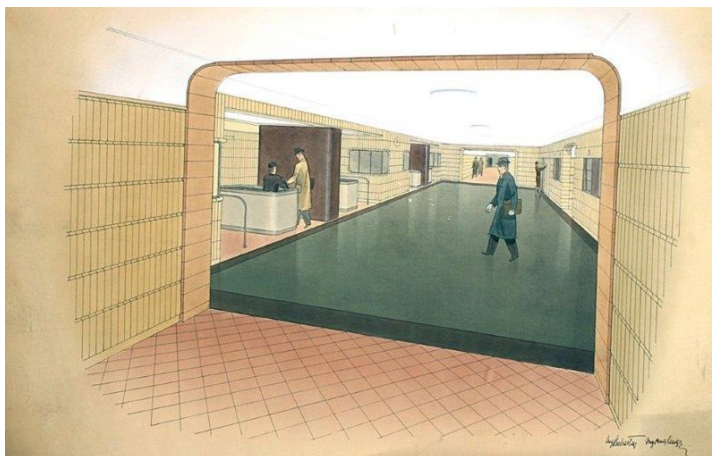
54. Jiřina Adamcová: Jan Želivský a jeho doba, 1980, kámen, stanice Želivského. Foto: husitstvi.cz
55. František Pašek: Kalich, 1980, bronz, 3,5 x 1,7 m, stanice Želivského. Foto: prazskekasny.cz
56. Jiří Dušek: Jiří z Poděbrad, 1978, kámen, stanice Jiřího z Poděbrad. Foto: metroart.cz
57. Lubomír Šilar: Keramické reliéfy Husitská Praha, 1980, keramika, vestibul metra Jiřího z Poděbrad. Foto: vetrelciavolavky.cz
58. Pavel Šedivý: Model fontány Sjednocená Evropa, 1979. Foto: <http://biggmagg.cz>
59. Pavel Šedivý: Fontána Sjednocená Evropa, 1981, žula, Náměstí Jiřího z Poděbrad. Foto: vetrelciavolavky.cz
60. Radomír Kolář: Doba panování Karla IV, 1985, kamenná mozaika, stanice metra Karlovo náměstí. Foto: ČTK
61. Ivanka Slavičková: Skleněná stěna, 1985, sklo, stanice Karlovo náměstí. Foto: wikiwand.com
62. Jaroslav Štursa: Skleněný objekt v podchodu, 1985, osvětlovací prvky, sklo, stanice Kalrovo náměstí. Foto: wikiwand.com
63. Josef Kochrda: Osvětlovací tělesa 1985, kov, sklo, výstup stanice Karlovo náměstí. Foto: vetrelciavolavky.cz
64. Slavoj Nejdí: detail reliéfu s kapitálou z Kodexu vyšehradského, 1978, kámen, stanice metra Hradčanská. Foto: metroart.cz
65. Slavoj Nejdí: detail reliéfu Veškerá moc v ČSSR patří pracujícím lidu, 1978, kámen, stanice metra Hradčanská. Foto: metroart.cz
66. Slavoj Nejdí: detail reliéfu Veškerá moc v ČSSR patří pracujícím lidu, 1978, kámen, stanice metra Hradčanská. Foto: metroart.cz
67. Slavoj Nejdí: detail reliéfu Veškerá moc v ČSSR patří pracujícím lidu, 1978, kámen, stanice metra Hradčanská. Foto: metroart.cz
68. Martin Sladký: detail kamenné mozaiky Vítězný únor, 1978, kamenná mozaika, stanice metra Staroměstská. Foto: vetrelciavolavky.cz
69. Vestibul stanice Staroměstská s pohledem na kamennou mozaiku Vítězný únor, 70. léta. Foto: vetrelciavolavky.cz
70. Zdeněk Sýkora: Černobílá struktura, 1968, keramické dlaždice, 505 x 352 cm, Jindřišská ulice, Praha. Foto: ŠVÁBENSKÝ 2019, 59, Michal Švábenský
71. Zdeněk Sýkora: Černobílá struktura, 1968 (stav z roku 2019), keramické dlaždice, 505 x 352 cm, Jindřišská ulice, Praha. Foto: ŠVÁBENSKÝ 2019, 64, Michal Švábenský
72. Malostranská, kopie barokních soch, 70. léta 20. století, vestibul stanice. Foto: metroart.cz
73. Malostranská, kopie barokní sochy, 70. léta 20. století, vstup do stanice. Foto: metroart.cz

74. Malostranská, pohledy do stanice, 70. léta, Praha. Foto: Architektura ČCST 1979/9, 115
75. Malostranská, detail kované mříže od Jana Smrže, 70. léta, Praha. Foto: Architektura ČCST 1979/9, 140
76. Martin Zet: Očistné cvičení, 1987-1994, mramor, původně v západním vestibulu stanice metra Stodůlky. Foto: vetrelciavolavky.cz
77. Vestibul stanice metra I. P. Pavlova, Fragmenty reliéfů lvů, stanice otevřena 9. 5. 1974. Foto: encyklopedie.praha2.cz
78. Václav Cigler: Obklad prostoru nástupiště, 80. léta 20. století, skleněná plastika pokovované tabulové sklo, stanice metra Náměstí Republiky. Foto: Archiv výtvarného umění, artarchiv.cz
79. Praha, První demonstrace Pražských matek za lepší stav životního prostředí, 29. 5. 1989. Foto: Ludvík Hradilek, prazskematky.cz
80. Věra Machoninová: Dům bytové kultury včetně koncepce architektonického zpracování Budějovického náměstí s požadavkem na umístění metra, 80. léta, Praha. Foto: Archiv DBK Praha, a.s.s, retro.dbkpraha.cz
81. Věra Machoninová: Dům bytové kultury, 80. léta, interiér. Foto: archiweb.cz
82. Zdeněk Hošek: Obilný klíček, 1988, žula, bronz, Radlická. Foto: vetrelciavolavky.cz
83. Jiří Volf: Čekání – chlapec s květinou, 1988, keramika, stanice Dukelská (Nové Butovice). Foto: vetrelciavolavky.cz
84. Jiří Volf: Dvojice milenců, 1988, keramika, stanice Dukelská (Nové Butovice). Foto: vetrelciavolavky.cz
85. Olga a Miroslav Hudečkovi, Faun a Vltava, 1984, kamenina, stanice metra Vltavská. Foto: fontany-kasny.eu
86. Jan Fišar / Václav Zajíc: Vltava, 1984, sklo, stanice metra Vltavská. Foto: vetrelciavolavky.cz
87. Stanice metra Vltavská, stav díla Vltava po přesprejování v rámci NAMES Festivalu, konaném od srpna do září 2008, Praha. Foto: vetrelciavolavky.cz
88. Jiří Kryštůfek: Dívka s holubicí (Mír), bronz, 1979, Náměstí Míru, Praha. Foto: autor
89. Jiří Kryštůfek: Červený květ, 1970, vápenec, před Synagogou, Palmovka. Foto: vetrelciavolavky.cz
90. Alexius Appl: Soukolí (Moderní doprava) 1987, nerezová ocel, stanice metra Palmovka. Foto: vetrelciavolavky.cz
91. Václav Cigler: Světelný objekt, 1978, 750 trubicových svítidel s klasickými 40W žárovkami původně umístěno ve vestibulu stanice metra Náměstí Míru. Foto: vetrelciavolavky.cz

92. Václav Cigler: Světelný objekt, 1978, 750 trubicových svítidel s klasickými 40W žárovkami původně umístěno ve vestibulu stanice metra Náměstí Míru. Foto: vetrelciavolavky.cz
93. Václav Cigler: Světelný objekt, 1978, 750 trubicových svítidel s klasickými 40W žárovkami původně umístěno ve vestibulu stanice metra Náměstí Míru. Foto: vetrelciavolavky.cz
94. Jan Grimm: Motýlí mozaika, 1989-1990, sklokeramika, stanice Skalka. Foto: vetrelciavolavky.cz
95. Petr Svoboda: Rostlinné motivy, 1980, keramika, stanice Flora. Foto: vetrelciavolavky.cz
96. Vladimír Navrátil a Bohumil Teplý: Rodina, bronz, 1978, depo Dopravního podniku hlavního města Prahy – stav z roku 2019. Foto: HOŠNA 2019
97. Vladimír Navrátil: Aby všechny děti světa, 1958, bronz, před Základní školou Zeyerova v Olomouci (odstraněno). Foto: sochyamesta.cz
98. Karel Vaňura: Dětská vitráž, 1987, sklo, kov, 19 m², stanice Strašnická. Reprodukce z: ŠREJMA 2019, 88
99. Eva Heřmanská: Sport, 1990, sklo, kov, stanice Invalidovna. Foto: metro.cz
100. Pražské metro 2003, plány na projekt pražského metra, 1990. Foto: metroweb.cz
101. Pražské metro 2025, plány na projekt pražského metra, 1990. Foto: metroweb.cz
102. Stanice metra Jinonice, chybějící obložení, stav z listopadu 2016, Praha. Foto: KOHOUT 2016
103. Obkladové materiály původně použité např. ve stanicích Chodov a Roztyly, stav z listopadu 2016, Praha. Foto: KUČERA 2020
104. Skládka mramorových, kamenných a keramických obkladů na Kačerově, 2016, Praha. Foto: KUČERA 2020
105. Olbrachtova, vizualizace stanice, pohled na severní vestibul, 2019. Foto: dpp.cz
106. Vladimír Kokolia: výtvarný návrh pro stanici Olbrachtova, 2019. Foto: cistoustopou.cz
107. Vladimír Kokolia: výtvarný návrh pro stanici Olbrachtova, 2019. Foto: cistoustopou.cz
108. Vladimír Kokolia, výtvarný návrh pro stanici Olbrachtova, 2019. Foto: cistoustopou.cz
109. Pankrác, vizualizace stanice, výstup z vestibulu Gemini, 2019. Foto: dpp.cz
110. Jakub Nepraš: výtvarný návrh pro stanici Pankrác, šikmý výtah, 2019. Foto: dpp.cz

111. Jakub Nepraš: výtvarný návrh pro stanici Pankrác, multimediální stěna v čele stanice, 2019. Foto: dpp.cz
112. Jakub Nepraš: výtvarný návrh pro stanici Pankrác, video-sochy nad výstupními eskalátory, 2019. Foto: dpp.cz
113. Nádraží Krč: vizualizace developerského záměru v okolí stanice, 2019. Foto: dpp.cz
114. Vladimír Kopecký: výtvarný návrh pro stanici Nádraží Krč, varianta I, kruhy a vlny pohled ke schodišti, 2019. Foto: metro.cz
115. Vladimír Kopecký: výtvarný návrh pro stanici Nádraží Krč, varianta III pohled k mostu, 2019. Foto: metro.cz
116. Vladimír Kopecký: výtvarný návrh pro stanici Nádraží Krč, varianta II Rytmy chodba 1 – pohled ke schodišti, 2019. Foto: metro.cz
117. Vladimír Kopecký: výtvarný návrh pro stanici Nádraží Krč, blok skel – obraz, 2019. Foto: irozhlas.cz
118. Nemocnice Krč, vizualizace vestibulu jih, 2021. Foto: dpp.cz
119. Nemocnice Krč, vizualizace nástupiště s dílem Jiřího Černického, 2021. Foto: dpp.cz
120. Jiří Černický: výtvarný návrh pro stanici Nemocnice Krč, 2019. Foto: metro.cz
121. Jiří Černický, výtvarný návrh pro stanici Nemocnice Krč, 2019. Foto: metro.cz
122. Nové Dvory, vizualizace stanice, pohled na jižní vestibul, 2016. Foto: dpp.cz
123. Nové Dvory, vizualizace nástupiště, 2016. Foto: dpp.cz
124. Stanislav Kolíbal: výtvarný návrh stanice Nové Dvory, 2019. Foto: metro.cz
125. Stanislav Kolíbal: výtvarný návrh stanice Nové Dvory, 2019. Foto: metro.cz

Obrazová příloha



1. Projekt M, plány metra, stanice Muzeum, 1941



2. Praha, Slavnostní zahájení provozu metra C na Kačerově, 9. května 1974



3. **Praha**, Generální tajemník ÚV KSČ Gustáv Husák stříhá pásku při slavnostním zahájení provozu metra C na Kačerově, 9. května 1974



4. **Jiří Dufek**: Poštovní známka s vyobrazením prototypu vozu Metra typ R1, 2014, plnobarevný ofset, 40 x 23 mm



5. Titulní stránka speciálu *Večerní Praha*, 2. května 1974



6. **Praha**, Souprava metra Ečs (81-709), dodávaná mezi lety 1972-1976, provoz ukončen v roce 1997



7. Minsk, Plošča Lenina (Stanice Leninova), bronzový reliéf s bustou V. I. Lenina, 1984



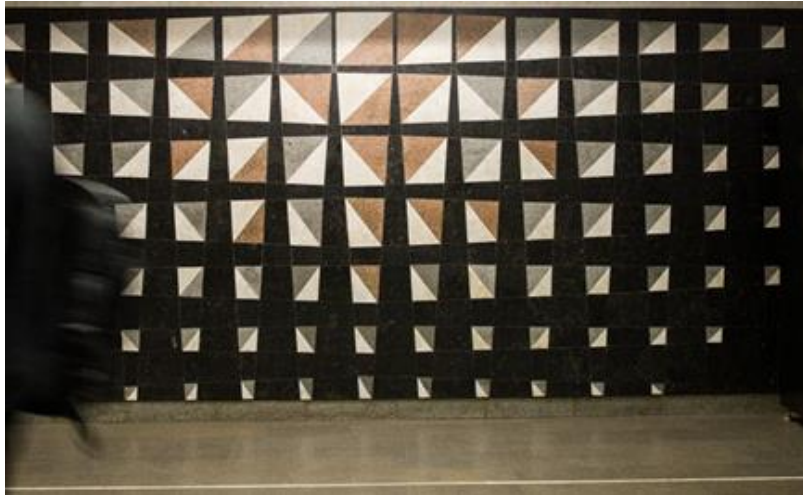
8. Minsk, Plošča Lenina (Stanice Leninova), pilíř se srpem a kladivem, 1984



9. Minsk, Frunzenskaya (Stanice Frunzienskaja), jezdecká socha Michaila Frunze, 1990



10. Minsk, Plošča Yakuba Kołasa (Stanice Jakuba Kolase), dekorativní pilíř s motivem vesničanů, 1984



11. Minsk, Akademiya Navuk (Stanice Akademie věd), dekorativní stěna s geometrickým motivem, 1984



12. Minsk, Akademiya Navuk (Stanice Akademie věd), reliéfní obklady stropních pohledů stanice, 1984



13. Jaroslava Brychtová / Stanislav Libenský: Kontakty, před 1987, tavená skleněná plastika, původně ve stanici metra Národní třída



14. Pavel Trnka, Jan Benda: Fontána pro stanici metra Národní, 1986, ocel, sklo, osvětlovací prvky, stanice metra Národní třída, odstraněna 2009



15. Václav Cigler: Stély, 1983–1985, vrstvené tabulové sklo, 320 x 60 x 15 cm každý objekt, vestibul stanice Náměstí republiky



16. Jan Hána: Spolupráce, 1982, před vstupem do stanice Pražská v Moskvě



17. Jan Bartoš: Kosmonauti, 1980, bronz, stanice metra Háje (dříve Kosmonautů)



18. Stanislav Libenský: Mír, severní vestibul stanice Pražská v Moskvě, sklo, 1982, Moskva



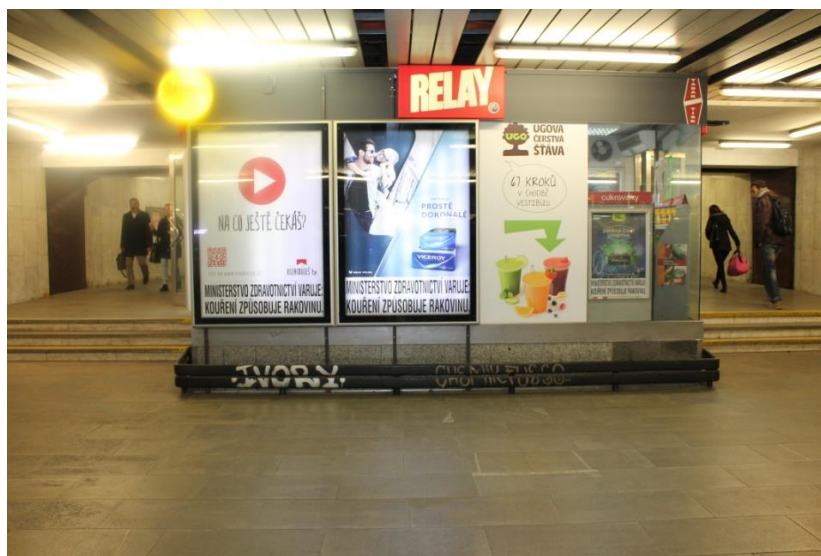
19. Stanice Moskevská (Anděl), bronzové reliéfy, Praha



20. Jaroslav Otruba / Jiří Rathouský: Obkladové kazety pro interiér pražského metra, hliníkové výlisky, stříkané ve zlatavých barvách, velikost šablony 50 x 50 x 4,5 cm, návrh 1973–1978



21. Vendelín Zdrůbecký: Portrét V. I. Lenina, 1978, bronz, vestibul stanice metra Dejvická (Leninova)



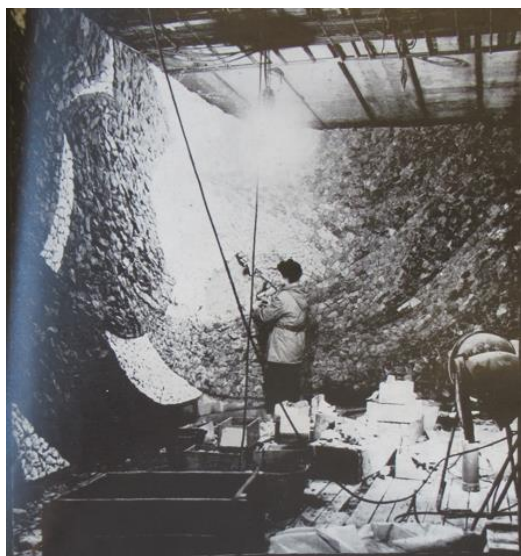
22. Praha, Stanice metra Dejvická, Současný stav díla Portrét V. I. Lenina od Vendelína Zdrůbeckého, 2019



23. Martin Sladký: Plameny revoluce, vestibul stanice Leninova (Dejvická), kamenná mozaika, 1978



24. Martin Sladký: Dynamika revoluce, vestibul stanice Leninova (Dejvická), kamenná mozaika, 1978



25. Leninova, pracovní záběr z tvorby kamenné mozaiky od Martina Sladkého Plameny, realizace zajištěna ateliérem mozaiky Ústředí uměleckých řemesel Praha, 70. léta 20. století



26. Praha, Současný stav díla Plameny revoluce od Martina Sladkého, 2020, Stanice metra Dejvická



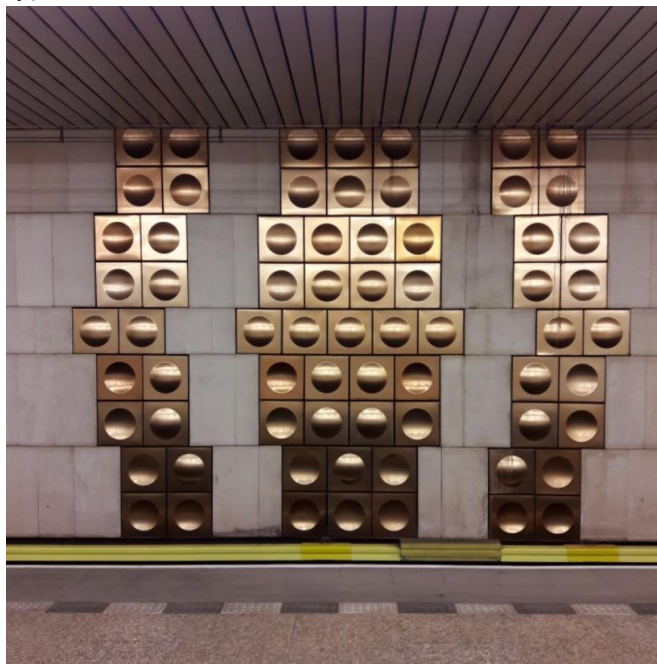
27. Praha, Současný stav díla Dynamika revoluce od Martina Sladkého, 2020, Stanice metra Dejvická



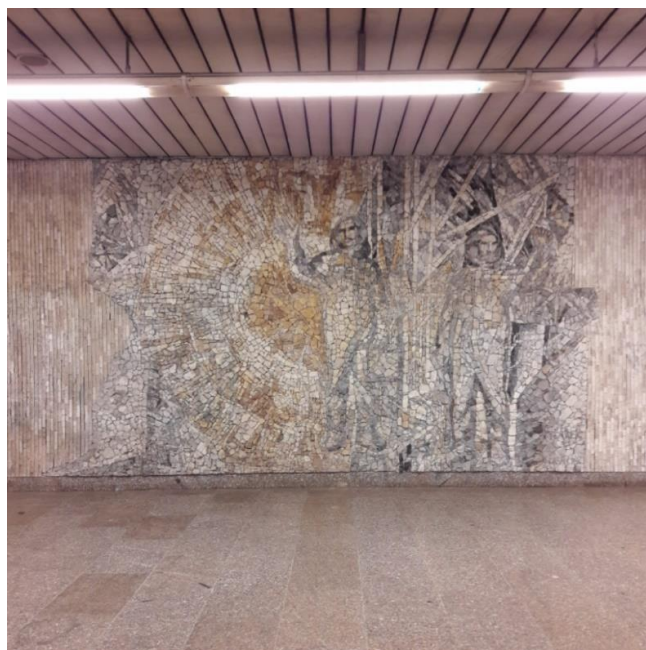
28. Jan Lauda: Pomník Vladimíra Iljiče Lenina, pískovec, 1952, Františkovy Lázně, (odstraněno 1989)



29. Miloš Zet: busta Václava Vacka, bronz, 1980, Stanice Primátora Vacka (dnes Roztyly)



30. Jaroslav Otruba: Eloxované plechové desky s kruhovými prolisy, 1980, nástupiště stanice Háje (dříve Kosmonautů)



31. Alois Fišárek: Kosmonauti, 1980, kamenná mozaika, stanice Háje (dříve Kosmonautů)



32. Zdeněk Němeček: Sputnik, 1959, Nad Královskou oborou, Stromovka, odstraněno kolem 2008



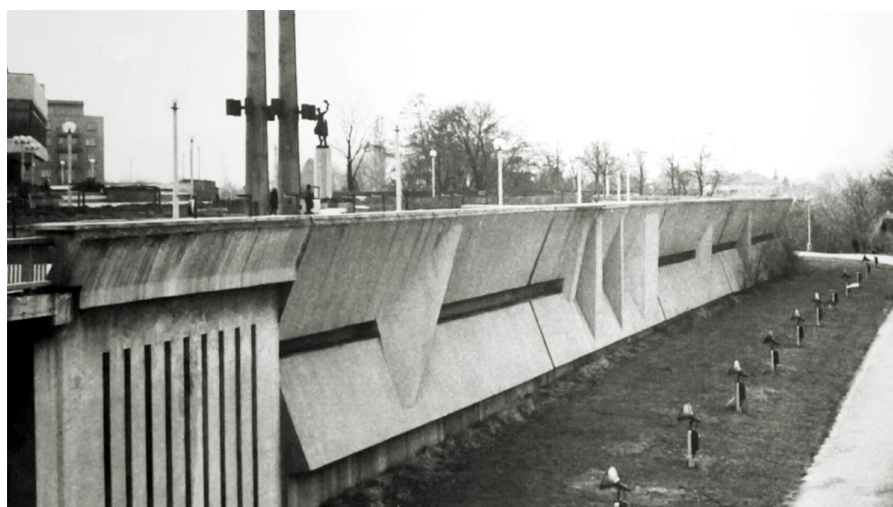
33. Sauro Ballardini: Člověk dobývající nové horizonty vesmíru, 1980, skleněná mozaika, Telekomunikační centrum, Olšanská, Žižkov



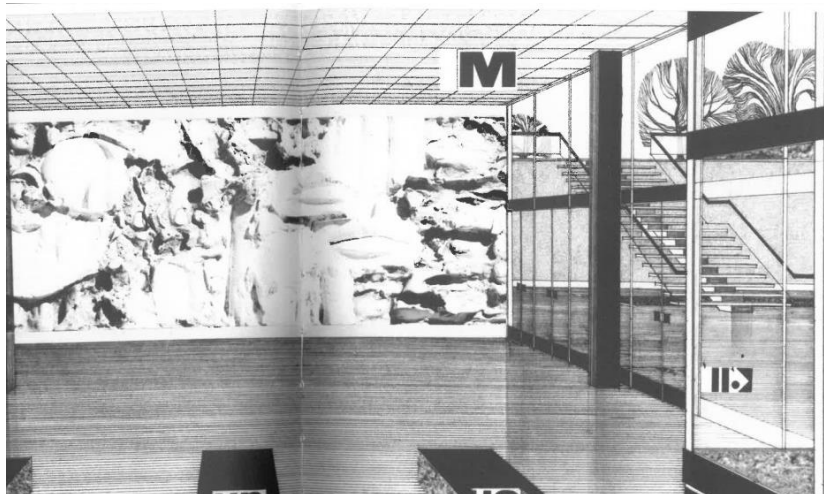
34. František Radvan: Budovatel metra, 1980, bronz, stanice metra Chodov (dříve Budovatelů)



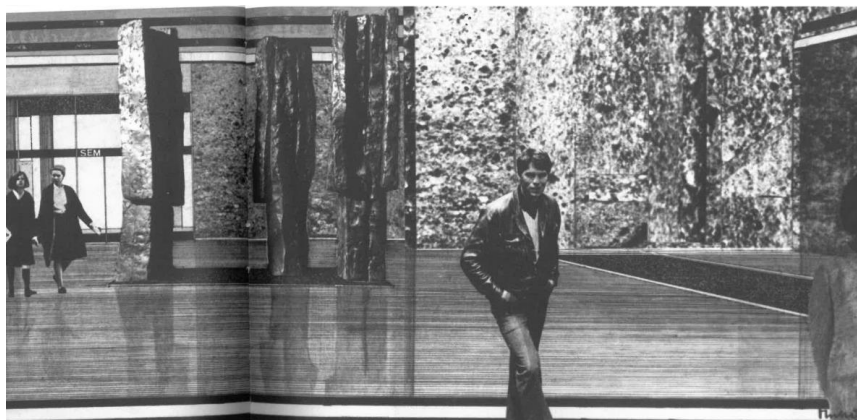
35. Praha, Stanice Gottwaldova (dnes Vyšehrad)



**36. Stanislav Kolíbal: sochařská modelace venkovních stěn stanice
Gottwaldova (dnes Vyšehrad), 70. léta, beton, 111 m, Praha**



37. Stanislav Hubička: vizualizace vestibulu stanice Gottwaldova s nerealizovaným dílem od Evy Kmentové, 60. léta, Praha Foto: CHARVÁT 2019, 104-105



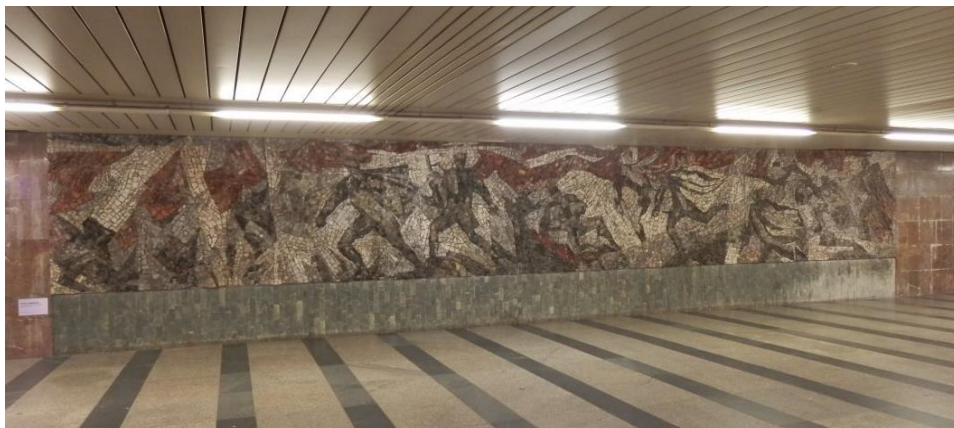
38. Stanislav Hubička: vizualizace vestibulu stanice Gottwaldova s plastikami od Olbrama Zoubka, 60. léta, Praha Foto: CHARVÁT 2019, 104-105



39. Olbram Zoubek: Zatčený, Odsouzený a Popravený, 1972 návrh, dnes smuteční síň v Židenicích



40. Rudolf Svoboda: Radiohodiny, 1985, Stanice metra Sokolovská (dnes Florenc)



41. **Oldřich Opřil / Sauro Ballardini:** Bitva o Sokolovo, 1974, 7 x 2,5 m, kamenná mozaika



42. **Jan Kavan, Jan Simota:** dveře síně Rudé armády, Vítkov, 1953–1954



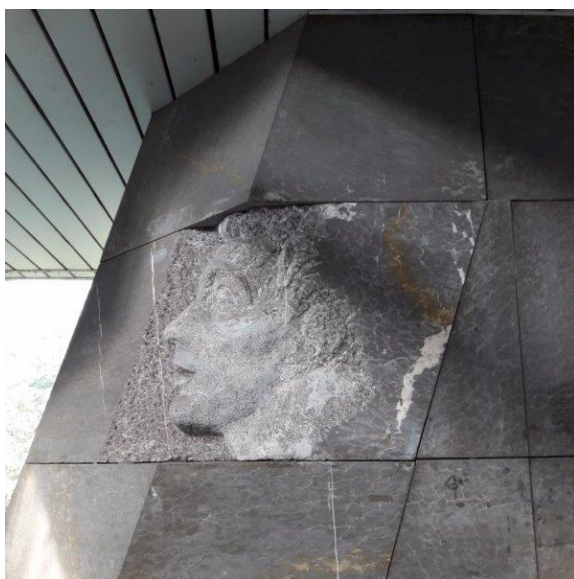
43. Karel Svoboda: Olomoucký orloj, 1947–1955, Olomouc



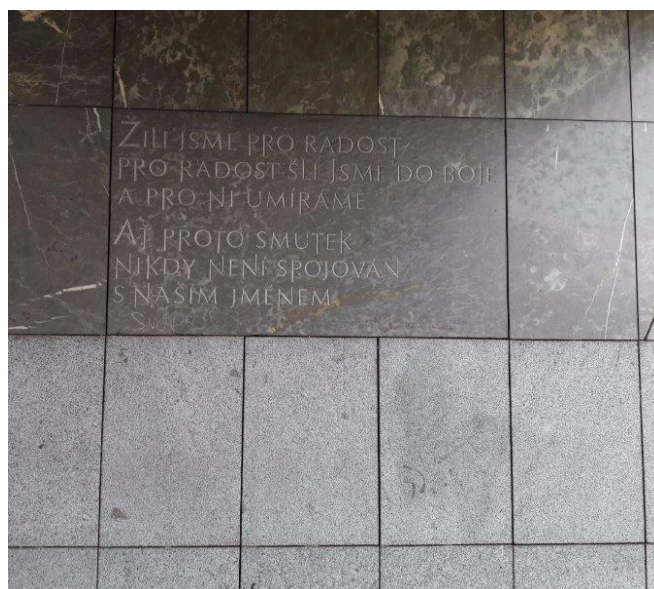
44. Benjamín Hejlek / František Burant: dekorativní stěna, 1974, sklo, stanice Mládežnická (Pankrác)



45. Josef Klimeš: Řeka, 1984, mramor, stanice metra Nádraží Holešovice



46. Stanislav Hanzík / Aleš Vašíček: Julius Fučík, zbuzanský mramor, 1984, Stanice metra Nádraží Holešovice



47. Stanislav Hanzík / Aleš Vašíček: Citát Julia Fučíka, zbusanský mramor, 1984, Stanice Nádraží Holešovice



48. Max Švabinský: Julius Fučík, 1950, 22,5 x 29,6 cm, litografie, papír, Moravská galerie v Brně, inv. č. C 3759



49. František Vízner: Skleněné tvarovky pro stanici Švermova (dnes Jinonice), v 80. letech 20. stol., skleněné lisované tvarovky, 1 × 26,5 × 6,5 cm



50. Milan Vácha: Pomník dukelským hrdinům, 1988, pískovec, před vstupem do stanice metra Dukelská (Nové Butovice)



51. Zebone: Návrh muralu, 2020, vizualizace, Stanice Nové Butovice (původně Dukelská)



52. Jan Simota: Alegorie husitství ve stanici metra Želivského, 1980, bronz, stanice metra Želivského



53. Jiřina Adamcová: Jan Želivský a jeho doba, 1980, kámen, stanice Želivského



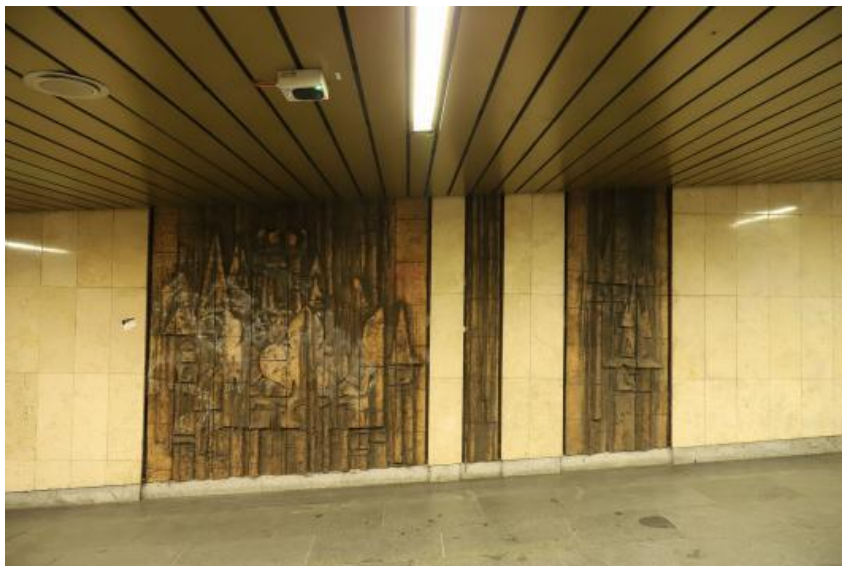
54. Jiřina Adamcová: Jan Želivský a jeho doba, 1980, kámen, stanice Želivského



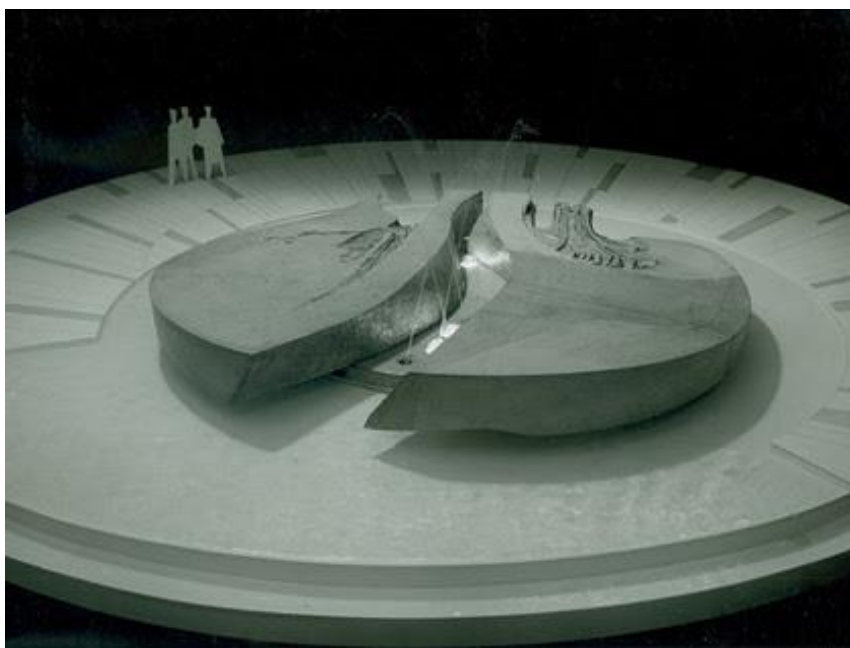
55. František Pašek: Kalich, 1980, bronz, 3,5 x 1,7 m, stanice Želivského



56. Jiří Dušek: Jiří z Poděbrad, 1978, kámen, stanice Jiřího z Poděbrad



57. Lubomír Šilar: Keramické reliéfy Husitská Praha, 1980, keramika, vestibul metra Jiřího z Poděbrad



58. Petr Šedivý: Model fontány Sjednocená Evropa, 1979



59. Petr Šedivý: fontána Sjednocená Evropa, 1981, žula, Náměstí Jiřího z Poděbrad



60. Radomír Kolář: Doba panování Karla IV, 1985, kamenná mozaika, stanice metra Karlovo náměstí



61. Ivanka Slavičková: Skleněná stěna, 1985, sklo, stanice Karlovo náměstí



62. Jaroslav Štursa: Skleněný objekt v podchodu, 1985, osvětlovací prvky, sklo, stanice Kalrovo náměstí



63. Josef Kochrda: Osvětlovací tělesa 1985, kov, sklo, výstup stanice
Karlovo náměstí



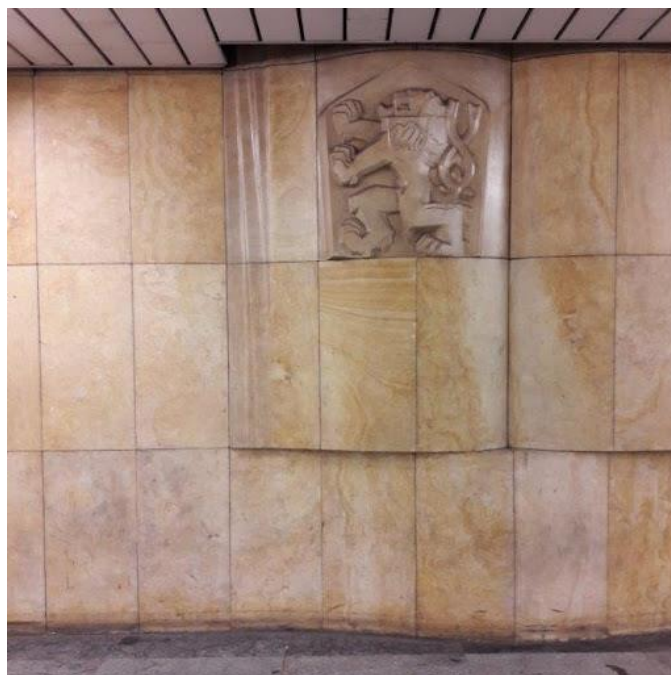
64. Slavoj Nejd: detail reliéfu s kapitálou z Kodexu vyšehradského, 1978,
kámen, stanice metra Hradčanská



65. Slavoj Nejd: detail reliéfu Veškerá moc v ČSSR patří pracujícímu lidu, 1978, kámen, stanice metra Hradčanská



66. Slavoj Nejd: detail reliéfu Veškerá moc v ČSSR patří pracujícímu lidu, 1978, kámen, stanice metra Hradčanská



67. Slavoj Nejdí: detail reliéfu Veškerá moc v ČSSR patří pracujícímu lidu, 1978, kámen, stanice metra Hradčanská



68. Martin Sladký: detail kamenné mozaiky Vítězný únor, 1978, kamenná mozaika, stanice metra Staroměstská



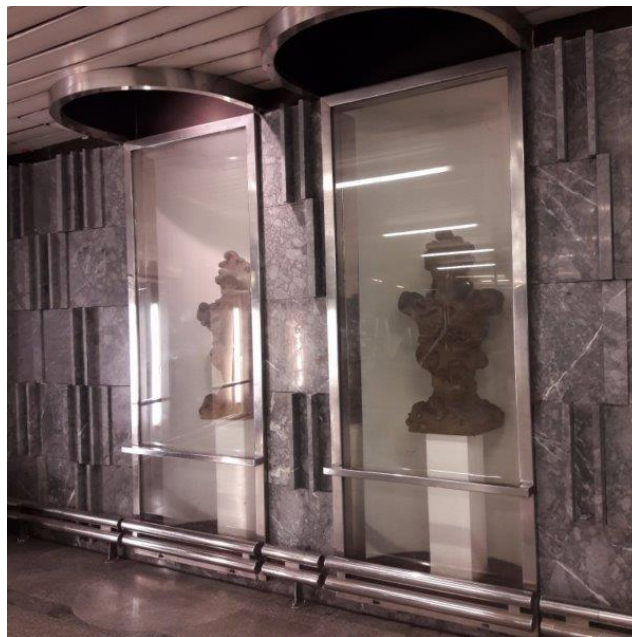
69. Vestibul stanice Staroměstská, pohled na kamennou mozaiku Vítězný únor, 70. léta



70. Zdeněk Sýkora: Černobílá struktura, 1968, keramické dlaždice, 505 x 352 cm, Jindřišská ulice, Praha



71. **Zdeněk Sýkora:** Černobílá struktura, 1968 (stav z roku 2019),
keramické dlaždice, 505 x 352 cm, Jindřišská ulice, Praha. Foto:
ŠVÁBENSKÝ 2019, 64



72. **Malostranská,** kopie barokních soch, 70. léta 20. století, vestibul
stanice



73. Malostranská, kopie barokní sochy, 70. léta 20. století, vstup do stanice



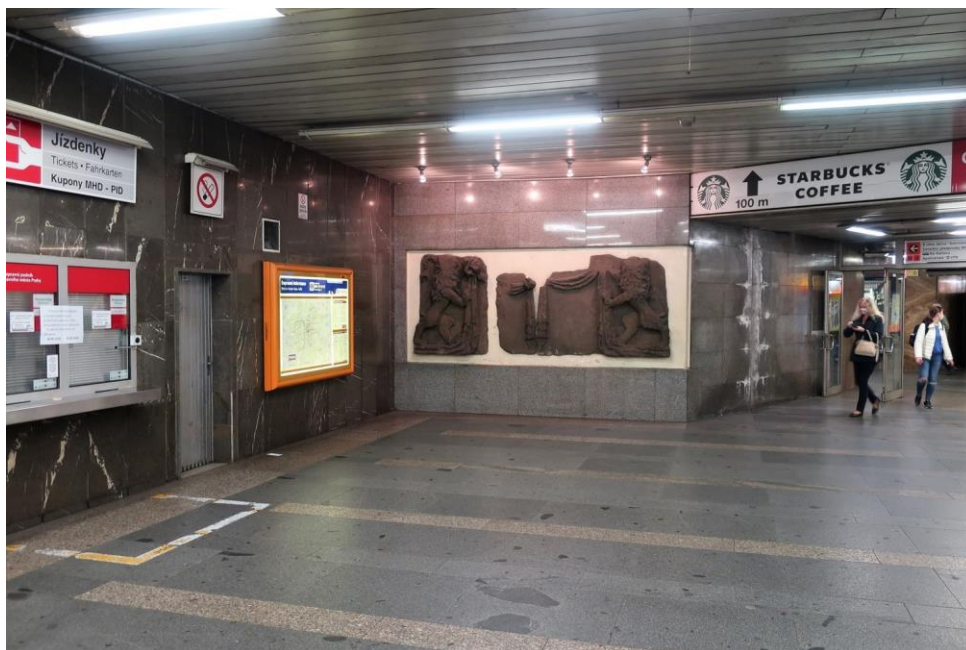
74. Malostranská, pohledy do stanice, 70. léta, Praha



75. Malostranská, detail kované mříže od Jana Smrže, 70. léta



76. Martin Zet: Očistné cvičení, 1987-1994, mramor, původně v západním vestibulu stanice metra Stodůlky



77. Vestibul stanice metra I. P. Pavlova, Fragmenty reliéfů lvů, osazeno 1974



78. Václav Cigler: Obklad prostoru nástupiště, 80. léta 20. století, pokovované tabulové sklo, stanice metra Náměstí Republiky



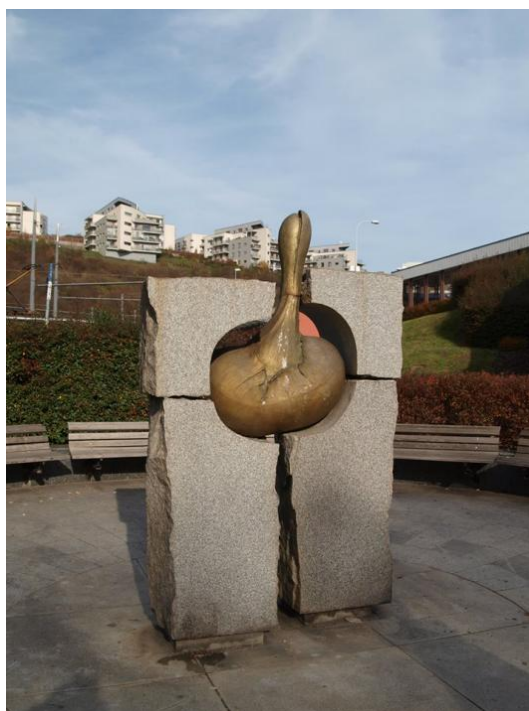
79. Praha, První demonstrace Pražských matek za lepší stav životního prostředí, 29. 5. 1989



80. Věra Machoninová: Dům bytové kultury, 1972-1981, Praha



81. Věra Machoninová, Dům bytové kultury, 80. léta, interiér, Praha



82. Zdeněk Hošek: Obilný klíček, 1988, žula, bronz, Radlická



83. Jiří Volf: Čekání – chlapec s květinou, 1988, keramika, stanice Dukelská (Nové Butovice)



84. Jiří Volf: Dvojice milenců, 1988, keramika, stanice Dukelská (Nové Butovice)



85. **Olga a Miroslav Hudečkovi:** Faun a Vltava, 1984, kamenina, stanice metra Vltavská



86. **Jan Fišar / Václav Zajíc:** Vltava, 1984, sklo, stanice metra Vltavská



87. Stanice metra Vltavská, stav díla Vltava po přesprejování v rámci NAMES Festivalu, konaném od srpna do září 2008



88. Jiří Kryštůfek: Dívka s holubicí (Mír), bronz, 1979, Náměstí Míru, Praha Foto: Alice Němcová



89. **Jiří Kryštůfek:** Červený květ, 1970, vápenec, před Synagogou, Palmovka



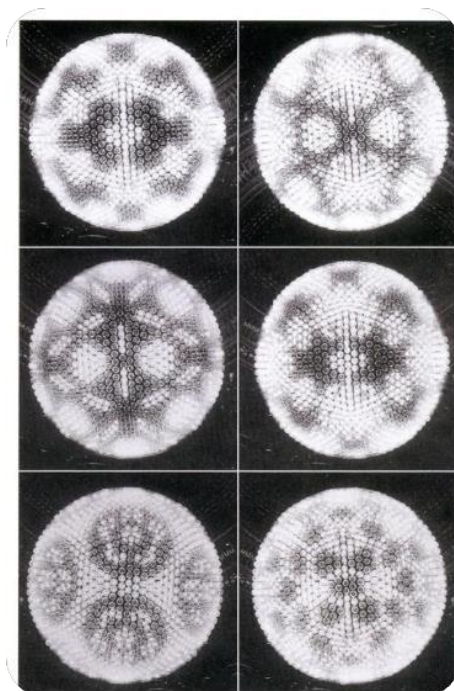
90. **Alexius Appl:** Soukolí (Moderní doprava) 1987, nerezová ocel, stanice metra Palmovka



91. Václav Cigler: Světelný objekt, 1978, 750 trubicových svítidel s klasickými 40W žárovkami původně umístěno ve vestibulu stanice metra Náměstí Míru



92. Václav Cigler: Světelný objekt, 1978, 750 trubicových svítidel s klasickými 40W žárovkami původně umístěno ve vestibulu stanice metra Náměstí Míru



93. Václav Cigler: Světelný objekt, 1978, 750 trubicových svítidel s klasickými 40W žárovkami původně umístěno ve vestibulu stanice metra Náměstí Míru



94. Jan Grimm: Motýlí mozaika, 1989-1990, sklokeramika, stanice Skalka



95. Petr Svoboda: Rostlinné motivy, 1980, keramika, stanice Flora



96. Vladimír Navrátil a Bohumil Teplý: Rodina, bronz, 1978, depo
Dopravního podnikem hlavního města Prahy – stav z roku 2019



97. Vladimír Navrátil: Aby všechny děti světa, 1958, bronz, před Základní školou Zeyerova v Olomouci (odstraněno)



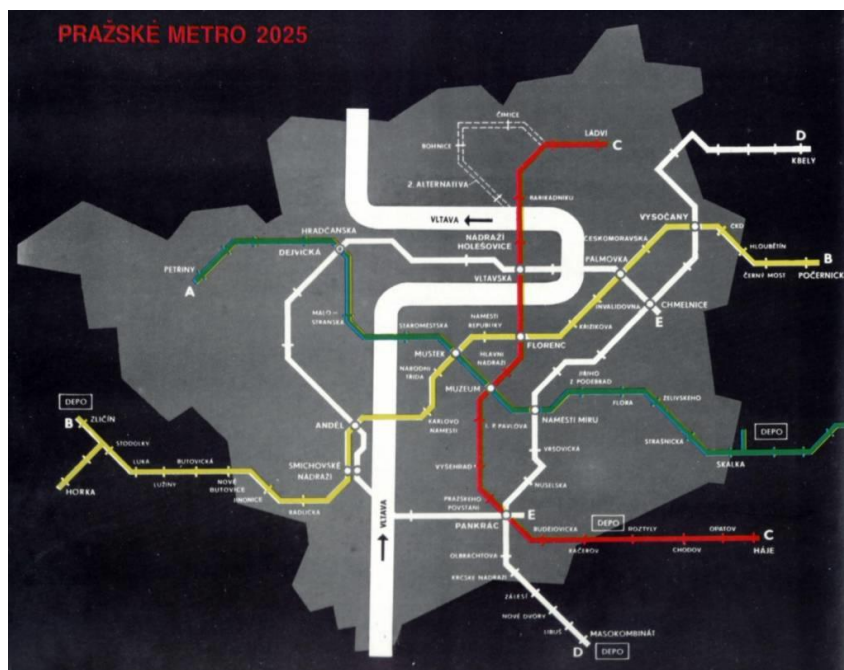
98. Karel Vaňura: Dětská vitráž, 1987, sklo, kov, 19 m², stanice Strašnická



99. Eva Heřmanská: Sport, 1990, sklo, kov, stanice Invalidovna



100. Pražské metro 2003, plány na projekt pražského metra, 1990



101. Pražské metro 2025, plány na projekt pražského metra, 1990



102. Stanice metra Jinonice, chybějící obložení, stav z listopadu 2016, Praha



103. Obkladové materiály původně použité např. ve stanicích Chodov a Roztyly, stav z listopadu 2016, Praha



104. Skládka mramorových, kamenných a keramických obkladů na Kačerově, 2016, Praha



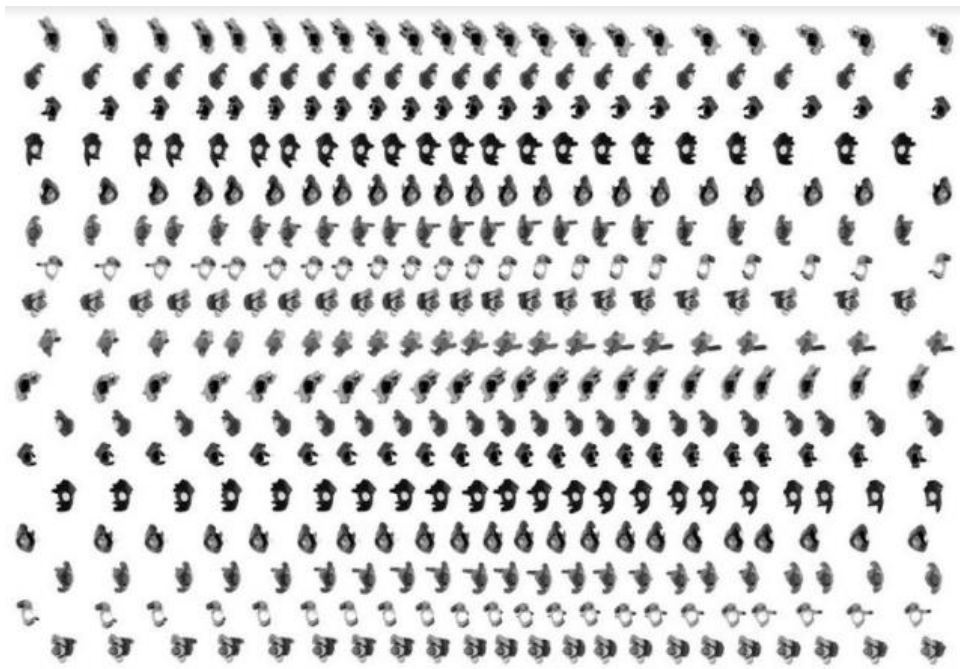
105. Olbrachtova, vizualizace stanice, pohled na severní vestibul, 2019



106. Vladimír Kokolia: výtvarný návrh pro stanici Olbrachtova, 2019



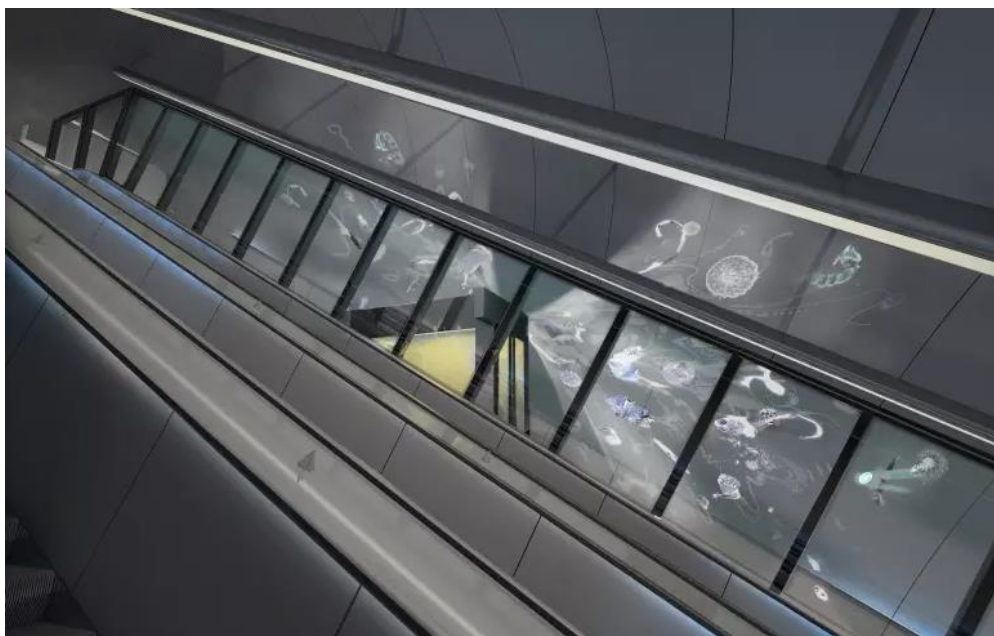
107. Vladimír Kokolia: výtvarný návrh pro stanici Olbrachtova, 2019



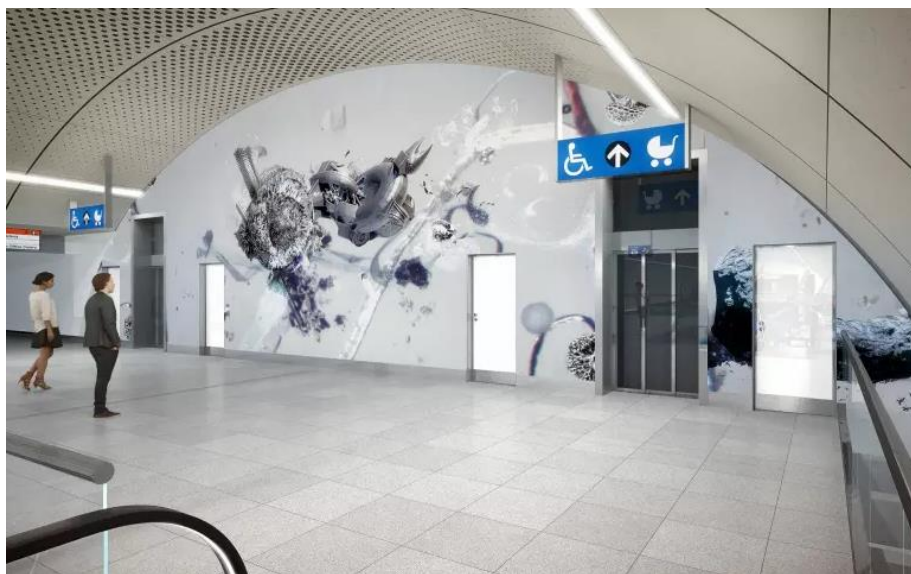
108. Vladimír Kokolia, výtvarný návrh pro stanici Olbrachtova, 2019



109. Pankrác, vizualizace stanice, výstup z vestibulu Gemini, 2019



110. Jakub Nepřaš: výtvarný návrh pro stanici Pankrác, šikmý výtah, 2019



111. Jakub Nepraš: výtvarný návrh pro stanici Pankrác, multimedialní stěna v čele stanice, 2019



112. Jakub Nepraš: výtvarný návrh pro stanici Pankrác, video-sochy nad výstupními eskalátory, 2019



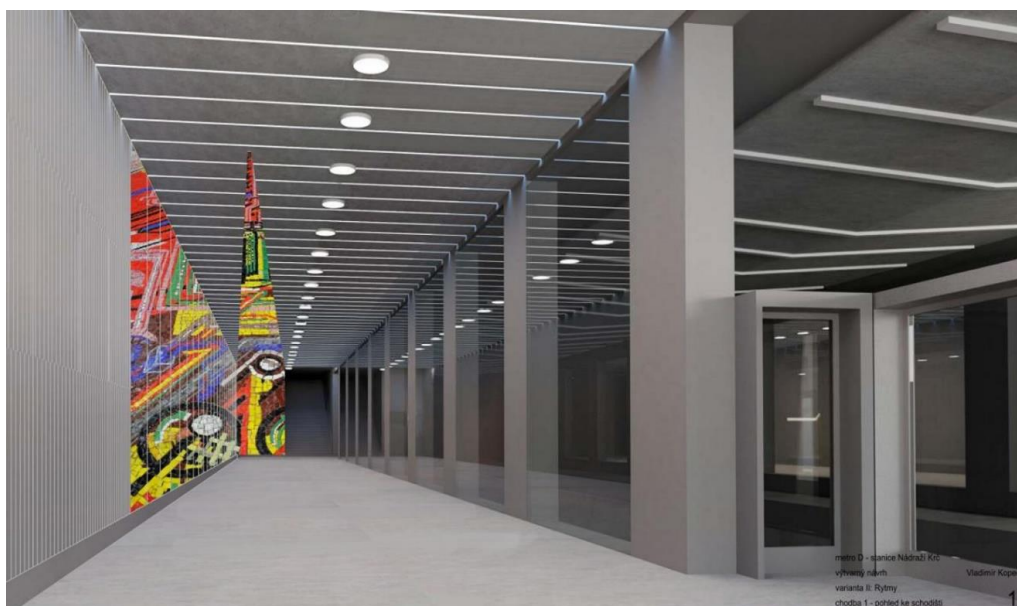
113. Nádraží Krč: vizualizace developerského záměru v okolí stanice, 2019



114. Vladimír Kopecký: výtvarný návrh pro stanici Nádraží Krč, varianta I, kruhy a vlny pohled ke schodišti, 2019



115. Vladimír Kopecký: výtvarný návrh pro stanici Nádraží Krč, varianta III pohled k mostu, 2019



116. Vladimír Kopecký: výtvarný návrh pro stanici Nádraží Krč, varianta II Rytmy chodba 1 – pohled ke schodišti, 2019



117. Vladimír Kopecký: výtvarný návrh pro stanici Nádraží Krč, blok skel – obraz, 2019



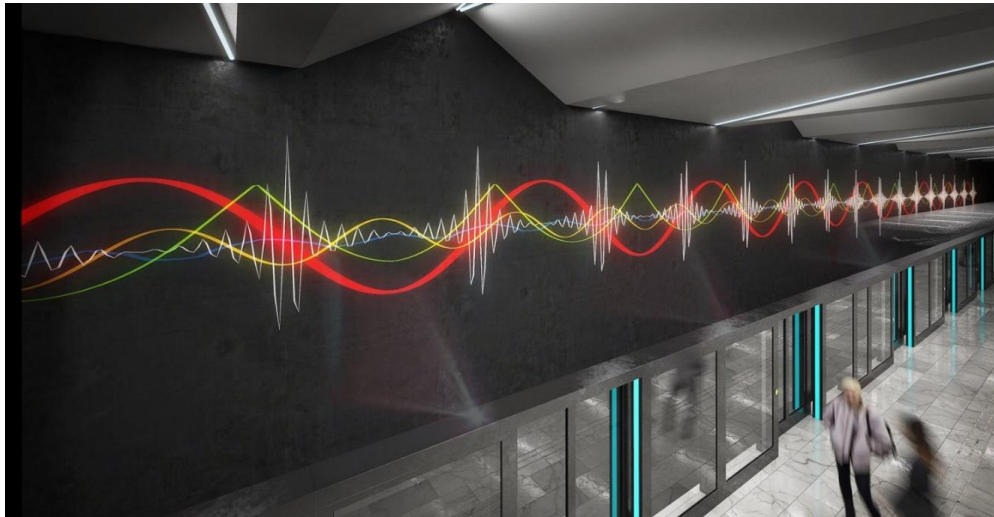
118. Nemocnice Krč, vizualizace vestibulu jih, 2021



119. Nemocnice Krč, vizualizace nástupiště s dílem Jiřího Černického, 2021



120. Jiří Černický: výtvarný návrh pro stanici Nemocnice Krč, 2019, Zdroj: metro.cz



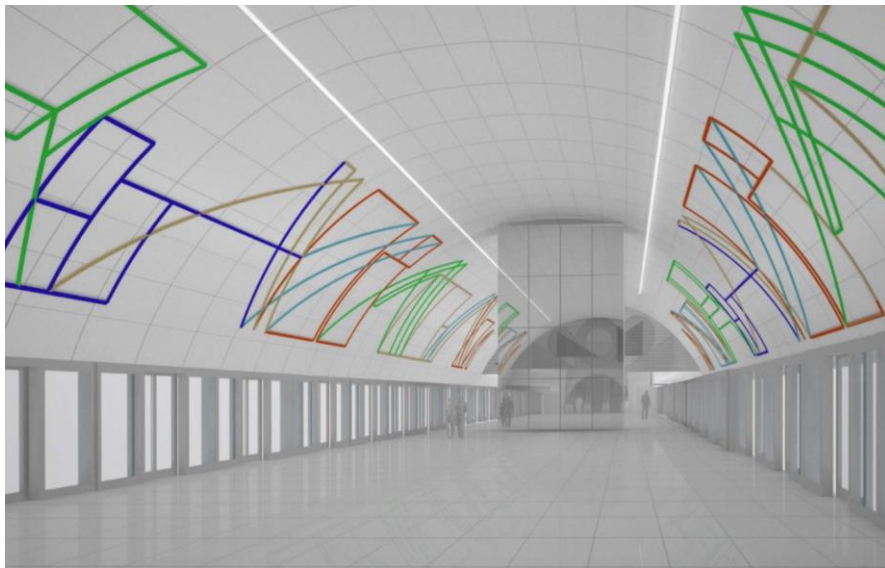
121. Jiří Černický, výtvarný návrh pro stanici Nemocnice Krč, 2019



122. Nové Dvory, vizualizace stanice, pohled na jižní vestibul, 2016



123. Nové Dvory, vizualizace nástupiště, 2016



124. Stanislav Kolíbal: výtvarný návrh stanice Nové Dvory, 2019



125. Stanislav Kolíbal: výtvarný návrh stanice Nové Dvory, 2019