

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA PEDAGOGICKÁ
KATEDRA RUSKÉHO A FRANCOUZSKÉHO JAZYKA

MOSKEVSKÉ METRO
HISTORIE A VÝZNAM V DOPRAVĚ VELKOMĚSTA
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Marie Mlnářiková
Ruský jazyk se zaměřením na vzdělání

Vedoucí práce: Mgr. Jiřina Svobodová, CSc.

Plzeň, 2015

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a zdrojů informací.

Plzeň, 15. dubna 2015

.....
vlastnoruční podpis

Poděkování

Chtěla bych tímto poděkovat Mgr. Jiřině Svobodové, Csc. za vstřícný přístup, trpělivost, velmi cenné rady a připomínky, které přispěly ke zpracování mé bakalářské práce.

ZADÁNÍ

OBSAH

OBSAH	5
ÚVOD.....	6
1 Z HISTORIE METRA	7
1.1 POČÁTKY DOPRAVY	7
1.1.1 VZNIK PODZEMNÍ DRÁHY VE SVĚTĚ	8
1.1.2 HROMADNÁ DOPRAVA V MOSKVĚ	10
1.2 VZNIK A BUDOVÁNÍ MOSKEVSKÉHO METRA.....	11
1.2.1 PRVNÍ PROJEKTY	11
1.2.2 ZAČÁTEK VÝSTAVBY METRA	13
1.2.3 VÁLEČNÉ OBDOBÍ	14
1.2.4 POVÁLEČNÉ OBDOBÍ DO 70. LET 20. STOLETÍ	15
2 MOSKEVSKÉ METRO A SOUČASNOST.....	19
2.1 OBDOBÍ DO 90. LET 20. STOLETÍ	19
2.2 21. STOLETÍ.....	20
2.2.1 ROK 2014	22
2.3 ZPŮSOBY ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH	24
2.3.1 POČÁTEČNÍ ZPŮSOB PLATEB	24
2.3.2 SOUČASNÉ DRUHY JÍZDENEK.....	26
2.3.3 PLATNÉ TARIFY JÍZDNÉHO	27
2.4 JUBILEUM MOSKEVSKÉHO METRA.....	28
2.5 PERSPEKTIVY MOSKEVSKÉHO METRA	29
3 ARCHITEKTURA.....	31
3.1 METRO A DEKORAČNÍ MATERIÁL.....	34
3.2 STANICE KOMSOMOLSKÁ (PRVNÍ ETAPA).....	35
3.3 STANICE NÁMĚSTÍ REVOLUCE (DRUHÁ ETAPA).....	35
3.4 STANICE MAJAKOVSKÁ (DRUHÁ ETAPA)	36
3.5 STANICE S VYOBRAZENÍM J. V. STALINA.....	37
3.6 STANICE PRAŽSKÁ.....	38
3.7 MUZEUM MOSKEVSKÉHO METRA.....	38
ZÁVĚR	40
РЕЗЮМЕ	42
SUMMARY	42
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	43
ODBORNÁ PUBLIKACE	43
AUDIOVIZUÁLNÍ ZDROJ	43
INTERNETOVÉ ZDROJE.....	43
ZDROJE PŘÍLOH	46
PŘÍLOHY.....	49
ČESKO-RUSKÝ SLOVNÍK	49
SCHÉMATA MOSKEVSKÉHO METRA.....	55
OBRÁZKY	58

ÚVOD

Podzemní dráha se postupem času stala ve velkoměstech nejvýkonnějším a nejvyužívanějším dopravním prostředkem. Svou kapacitou a rychlostí hradě překonává ostatní typy hromadné přepravy. Moskevské metro nabízí cestujícím nejen levnou a rychlou jízdu, ale také nevšední estetický zážitek. Unikátní architektura některých stanic této podzemní dráhy a její letošní osmdesáté jubileum mě přivedly k širšímu zájmu o moskevské metro.

Cílem mé bakalářské práce je popsat vznik a historický vývoj metra s ohledem na jeho význam. Předložím též chronologický průřez způsobu odbavování cestujících a představím architektonickou strukturu vybraných stanic.

Fenoménem moskevského metra se ve svých pracích zabývali I. Je. Katcen (Metro Moskvy, 1947), A. P. Careno a J. A. Fedorov (Moskovskij metropoliten imeni V. I. Lenina, 1980), P. Rakitin (Moskovskij metropoliten, 2005) a A. N. Zinov'jev (Stalinskoje metro, 2011). Značnou pozornost mu dnes věnuje také internet.

Bakalářská práce je rozdělena do tří částí. V první se zaměřím na zrod metra, počátky dopravy a vývoj moskevského metra od raných let budování do poválečného období, konkrétně do 70. let 20. století. Druhá část se bude zabývat obdobím od 80. let 20. století po současnost. Jsou v ní nastíněny perspektivy metra a připomenuto jeho významné výročí. Část se věnuje způsobu odbavování cestujících a předkládá platné tarify jízdného. Závěrečná kapitola pojednává o architektonickém vývoji do 50. let 20. století a představuje některé z nejkrásnějších stanic, včetně Muzea moskevského metra. Bakalářská práce zahrnuje slovníček s aktuální slovní zásobou zkoumané látky a přílohu se schémata podzemní dráhy v Moskvě a obrázky.

1 Z HISTORIE METRA

1.1 POČÁTKY DOPRAVY

Začátkem pozemní dopravy se považují doby, kdy člověk pochopil, že pro přemístění různých předmětů a těžkých nákladů na delší vzdálenost je možné používat silná a výkonná zvířata. Využití zvířat jako tažné síly se mohlo v různých zemích lišit. Byli využíváni muly¹, velbloudi, oslové, voli, koně, sloni a také psi. Nejrozšířenější tažnou silou v Rusku byl kůň. Byl používán nejen k práci a převozu věcí na jeho hřbetě, ale také k převážení nákladů v různých vozech a k převozu cestujících v kočárech.²

Obrovský pokrok v rozvoji dopravy přichází v roce 1784, kdy skotský vynálezce James Watt vyrobil parní motor.³ Díky tomu mohl začátek 19. století přinést významné technické vynálezy v podobě parníků a parních lokomotiv. V Rusku, konkrétně v Petrohradě a na Urale, byly využity první parní lokomotivy zejména k přepravě rudy. Konstruktérem uralské lokomotivy byl A. Čerepanov. Prvními tvůrci parních vozů v Čechách se stali F. Brunich a J. Božek, kteří je předvedli v roce 1813 v pražské Stromovce. S rokem 1820 přišly na svět vynálezy, pro další vývoj hromadné dopravy velmi významné vynálezy, a to válcované koleje Angličana J. Berkinshawa a návrh R. G. Guerneye stavět rozměrnější parní vozy k užívání na silnici. Šlo vlastně o první autobusy pro osobní dopravu.⁴

V roce 1825 byl v Anglii zahájen veřejný provoz parního vlaku. Téhož roku mezi Českými Budějovicemi a Lincem začala výstavba první dálkové koňské železnice.⁵ Ve 30. letech 19. století se železnice objevily téměř ve všech velkých průmyslově rozvinutých zemích. V Rusku byla první železniční dráha postavena a její provoz zahájen roku 1837 a to mezi Petrohradem a Pavlovskem (27 km), v roce 1851 byla zprovozněna železniční dráha mezi Petrohradem a Moskvou (kolem 650 km).⁶

V tom samém roce se konala v londýnském Crystal Pallace první světová průmyslová výstava. Zde se také objevily první zmínky o budoucí podzemní dráze v Londýně, tehdy vedle New Yorku druhém největším městě světa. Neustálý rozvoj měst, růst počtu jejich obyvatelstva a nepostačující kapacita prostředků hromadné dopravy nutily správy velkých měst hledat umístění veřejné dopravy také v podzemí. Zkušenosti

¹ Mula (mul) – kříženec samce osla se samicí koně

² Balcar, Posobije po razvitiju ustnoj reči, 1986, s.96

³ Tamtéž, s.97

⁴ Křivánek, Všechna metra světa, 1986, s.5

⁵ Tamtéž

⁶ Balcar, Posobije po razvitiju ustnoj reči, 1986, s.97

z provozů důlní dopravy i nové objevy a vynálezy techniky nabízely dost podnětů k takovým úvahám. Světový vývoj dospěl k začátku éry podzemních drah.⁷

1.1.1 VZNIK PODZEMNÍ DRÁHY VE SVĚTĚ

Historie metra se datuje od roku 1846, kdy Ch. Pearson navrhl výstavbu podzemní dráhy v Londýně. Ta začala kvůli chybějícím financím až v roce 1860. Stavěla ji společnost North Metropolitan Railway Company. První trasa metra na světě byla otevřena až po sedmnácti letech od jejího návrhu a to 10. ledna 1863. Vzdálenost prvního podzemního úseku se sedmi stanicemi činila 6 kilometrů.⁸ Vlaky, jezdící na prvních tratích londýnského metra, byly taženy parní lokomotivou, jejíž kouř prosycoval vzduch v tunelech a saze se následně usazovaly ve vozech i na stanicích. Podzemní stanice byly nedostatečně osvětlovány a místy byly vlhké. Přes všechny tyto nevýhody londýnské obyvatelstvo služeb metra hodně využívalo. Vlaky v tunelech se pohybovaly rychleji a pravidelněji než pouliční dopravní prostředky.⁹

Další podzemní dráha byla vybudována v roce 1868 v New Yorku. Zavedením elektrického pohonu v roce 1890 byla zahájena nová etapa v budování podzemních drah. Elektrifikace zbavila tunely a stanice kouře a nečistoty, zvýšila rychlost vlaků a zlepšila celkové podmínky jízdy. Prvním metrem s elektrickým pohonem a elektrickým osvětlením byla londýnská podzemní dráha, otevřená téhož roku 1890. Maďarské hlavní město Budapešť mělo první metro na evropském kontinentě, a sice od roku 1896. Před koncem století se vystavělo metro také v Glasgow (1897), Vídni (1898), v roce 1900 následovalo pařížské metro. Později se přidal i Berlín a další evropská a americká města. Metro se tak stalo nezbytnou součástí velkoměsta.¹⁰

Co se týče podzemní dráhy v Praze, ta zahájila provoz pro cestující veřejnost dne 9. května 1974, jako čtyřicátá šestá na světě. Návrh na vybudování se objevil již v roce 1898, po kterém následovalo několik dalších projektů. K jejich realizaci však nedošlo a v květnu 1941 nacističtí okupanti práce na projekčních pracích podzemní dráhy v Praze úplně zastavili a stavbu zakázali. Po 2. světové válce snahy o vybudování podzemní dráhy pokračovaly. Dne 7. ledna 1966 se začalo s pracemi a téhož roku, dne 18. listopadu, byla v Moskvě podepsána Dohoda mezi vládami ČSSR a SSSR o spolupráci při výstavbě podzemních tras městské dopravy v Praze a při výstavbě

⁷ Křivánek, Všechna metra světa, 1986, s.6

⁸ Dostupné z: <http://www.quido.cz/objevy/metro.htm>

⁹ Katcen, Moskevské metro, 1952, s.8

¹⁰ Katcen, Moskevské metro, 1952, s.9; Dostupné z: <http://www.quido.cz/objevy/metro.htm>

dálnic na území Československé socialistické republiky. Další významnou událostí pro budoucí rozvoj pražského metra přinesl duben roku 1970. V Praze byla podepsána Dohoda mezi vládami ČSSR a SSSR o rozšíření technické pomoci Sovětského svazu při stavbě pražského metra. Do Moskvy odjela sedmičlenná skupina pracovníků pražské městské dopravy absolvovat kurz strojířů vlaků podzemní dráhy. Sovětská strana dodala technické vybavení a také obohatila pražské pracovníky o cenné zkušenosti při jejich cestách do SSSR a poskytla různé konzultace a rady při účasti sovětských odborníků přímo na stavbě metra v Praze.¹¹

Přehled dvaceti prvních podzemních drah ve světě¹²:

1. Londýn / Velká Británie – 1863
2. New York / USA – 1868
3. Atény / Řecko – 1869
4. Istanbul / Turecko – 1874
5. Chicago / USA – 1892
6. Budapešť / Maďarsko – 1896
7. Glasgow / Velká Británie – 1896
8. Boston / USA – 1897
9. Vídeň / Rakousko – 1898
10. Paříž / Francie – 1900
11. Berlín / NDR – 1902
12. Hamburk / NSR – 1906
13. Filadelfie / USA – 1907
14. Buenos Aires / Argentina – 1913
15. Madrid / Španělsko – 1919
16. Barcelona / Španělsko – 1924
17. Sydney / Austrálie – 1925
18. Tokio / Japonsko – 1927
19. Ósaka / Japonsko – 1933
20. Moskva / Rusko - 1935

¹¹ Křivánek, Všechna metra světa, 1986, s.108-113

¹² Tamtéž, s.185

1.1.2 HROMADNÁ DOPRAVA V MOSKVĚ

Dlouhou dobu obstarávali v Moskvě dopravu kočí (*извозчики*) se svými drožkami. V roce 1850 se poprvé objevily dlouhé drožky neboli linějky (*линейки*), pro osm až deset osob. Pohybovaly se pomalu po kostřbaté kamenné dlažbě a v zimě zapadávaly do závějí zasněžených ulic.¹³ První zárodek městské veřejné dopravy se objevil v Moskvě roku 1869. Jednalo se o takzvané sidějky (*сидейки*)¹⁴. Šlo v podstatě o sedačky, prodloužené fošny mezi předním a zadním sedadlem žebříňáku bez žebřin, kde opěradlem byla záda druhého cestujícího, který si přisedl z opačné strany.¹⁵ Dalším dopravním prostředkem, který byl přístupný širokým masám, byla koněspřežná dráha, takzvaná koňka, vůz tažený koňmi. Dalo by se říct, že to je předchůdce dnešních tramvají. Oproti ostatním evropským a americkým městům se v Moskvě koňka zrodila později, až v roce 1874, a existovala do roku 1911.¹⁶

Rozloha města se zvětšovala, počet obyvatel se zvyšoval, vznikaly a rozšiřovaly se továrny a závody. Je proto pochopitelné, že tyto dopravní prostředky nemohly na dlouhou dobu uspokojit Moskvu, a tak se roku 1903 otevřela první tramvajová linka a počala vytlačovat koněspřežnou dráhu. Ta měla v Moskvě stále velký význam, protože oproti tramvajové dopravě nemusela převážet cestující pouze po vymezených tratích. Tramvaje však byly výhodnější, při roční tržbě 18 milionů rublů přepravily čtyřikrát více cestujících než kočí. Silná tramvajová a kočárová doprava způsobovala přeplnění moskevských ulic, zejména centrální části města. Úzké ulice byly plné tramvajových vozů a kočích. Seběmenší zdržení tramvaje způsobovalo zastavení celé dopravy. Rychlost tramvaje se v takových případech přiblížila rychlosti izvozcíka, tedy šest až sedm kilometrů za hodinu.¹⁷

Proto byly nasazeny autobusy s cílem ulehčit tramvajím nával cestujících. V roce 1908 se používaly desetimístné vozy, od roku 1924 již byly v provozu autobusy s 28 sedadly. Roku 1933 se dokonce objevily v Moskvě trolejbusy, které byly schopné

¹³ Katcen, Moskevské metro, 1952, s.6

¹⁴ Сидейка ve slovníku Jefremové (Современный толковый словарь русского яз.) je charakterizováno jako zastaralé: СИДЕЙКА ж. устар. 1) Род длинной крытой повозки для перевозки пассажиров. 2) Скамейка, сидение в повозке, экипаже и т.п.; ve slovníku Даля В.И.(Москва 1984, s.186): Дилижанс или повозка, которая ходит в урочный час и по известному пути, забирая путников. Сидейки хаживали из Москвы в Сергиевскую Лавру, до железной дороги. /

¹⁵ Křivánek, Všechna metra světa, 1986, s.87

¹⁶ Katcen, s.6;

Provoz první koňky byl zahájen v roce 1872 mezi Iverskou a Tverskou bránou. V Londýně, Paříži, Bruselu a dalších městech v Evropě začali užívat první koňky v roce 1830. V New Yorku zahájila provoz městská pouliční koňská dráha v roce 1832. (Křivánek, s.5,87)

¹⁷ Katcen, s.6-8

přepřavit více cestujících, obsahovaly 37 míst na sezení.¹⁸ Ačkoli se Moskva začala rozvíjet o nové druhy hromadných dopravních prostředků, poměry v městské dopravě se i nadále stávaly neudržitelnými. Nejlepším východiskem se z dané situace zdála být výstavba podzemní dráhy. Docílit její realizace však nebylo lehké.

1.2 VZNIK A BUDOVÁNÍ MOSKEVSKÉHO METRA

1.2.1 PRVNÍ PROJEKTY

První návrhy na výstavbu metra se v Moskvě objevily již koncem 19. století. V roce 1897 A. I. Antonovič předložil projekt na výstavbu nadzemní a podzemní trasy a o čtyři roky později se projednával projekt K. V. Trubnikova a K. I. Gruckeviče o dráze, která měla podle návrhu mezi sebou spojovat všechna nádraží města. V následujícím roce A. I. Antonovič, N. I. Golinevič a N. P. Dmitriev zpracovali projekt, který předpokládal výstavbu okružní linky v centru města. Všechny tyto návrhy však přijaty nebyly.¹⁹

První nejvhodnější projekt výstavby podzemní dráhy²⁰ zpracoval inženýr P. I. Balinskij a E. K. Knorre, známý odborník na výstavbu velkých mostů Transibiřské železnice. Plán se skládal ze dvou částí. První část se týkala výstavby elektrické vysokorychlostní železnice vedoucí mimo silniční síť (metro) a druhá část pojednávala o rozšíření sítě moskevských koněspřežných železnic a jejich postupné převedení na elektrickou trakci. Projekt měl za cíl spojit takzvané Zamoskvořičí s Tverskou zástavou, a přes Rudé a Puškinské náměstí dráha měla pokračovat po estakádě. Výstavba se plánovala ve třech etapách s celkovou délkou 83 kilometrů smíšených tratí. To znamenalo, že část vedla pod zemí, v tunelech (délka tratě 16km) a větší část na povrchu po různých estakádách (délka tratě 67km). Představení projektu v městské Dumě se konalo 7. srpna 1902. Po bouřlivých diskuzích Duma označila projekt za předčasný a rozhodla, že žádosti pana Balinského nevyhoví.²¹

Ačkoliv inženýři předkládali přesvědčivé důvody pro stavbu metra, všechny projekty byly odmítnuty. Ve stavbě metra bylo spatřováno narušení pořádanosti a patřičné podoby města. Domnívali se, že svaté chrámy budou poškozeny ve své nádheře, jestliže tunely podzemní dráhy povedou pod budovami kostelů. Tmáři nazývali metro "hříšným

¹⁸ Dostupné z: <http://www.mosgortrans.ru/transport/history/moscow-bus/>

¹⁹ Dostupné z: http://nashemetro.ru/hist_proj_1.shtml

²⁰ Tento projekt ztvárnil svými barvami známý autor ilustrací ke knížkám ruských spisovatelů, umělec Nikolaj Nikolajevič Karazin.

²¹ Dostupné z: <http://mosmetro.ru/about/history/projects/>; <http://nashemetro.ru/hist1.shtml>

bláznovstvím" a říkali, že člověk stvořený k obrazu a podobě boží, se jako rozumný tvor poníží, jestliže bude sestupovat do podzemí. Vybudování metra také bránily zájmy různých skupin majitelů domů, povoznických podnikatelů, úředníků a jiných vládců předrevoluční Moskvy. V neposlední řadě Městská správa neměla k dispozici jak finanční, tak technické prostředky, potřebné k zahájení tak velké stavby.²²

V roce 1912 se projednával nový plán moskevské podzemní dráhy, podle kterého se měly vybudovat tři podzemní linky. První trasa měla vést od Smolenského tržiště až ke Kalančevskému náměstí, druhá od Tverské zástavy k Pokrovské zástavě a třetí od Vindavského nádraží k Serpuchovskému náměstí. Realizaci tohoto projektu překazila 1. světová válka a následně občanská válka.²³

Uběhlo šest let a Moskva se stala hlavním městem Ruské sovětské federativní republiky.²⁴ Tím se myšlenka o výstavbě moskevského metra navrátila. V roce 1918 vydal V. I. Lenin příkaz k rozpracování prvního plánu výstavby a rekonstrukce Moskvy. Později se setkal s architekty a projektanty, podpořil jejich úmysl a schválil myšlenku výstavby metra. V roce 1922 byl projekt zpracovaný. Nicméně ekonomické nesnáze, nedostatečná kapacita technické základny a absence kvalifikovaných kádrů nedovolily v té době přistoupit k výstavbě metra.²⁵

Další návrh byl přijat v roce 1923 a následně svěřen zahraniční firmě, konkrétně německé společnosti Siemens. Projekt byl hotový již roku 1925. Osmdesát kilometrů tunelů a osmdesát šest zastávek se ale podle návrhu nikdy nepostavily, jelikož se nenašly finance na realizaci. V roce 1927 odborníci Moskevské městské železniční dráhy předpovídali v Moskvě nástup dopravní kalamity. A měli pádné důvody. Během šesti let od roku 1920 do roku 1926 se počet obyvatel města zdvojnásobil, vzrostl z jednoho milionu na dva a v roce 1929 se již do přelidněné Moskvy přestěhovalo přes další dva milióny obyvatel. Celkový počet tak činil již 4 milióny. S neustále rostoucí populací města nebyly tramvaje a autobusy schopné zajistit cestujícím spolehlivou dopravu a obecně takovou situaci zvládnout. To se také projevilo dne 6. ledna 1931, kdy dopravní prostředky

²² Katcen, Moskevské metro, 1952, s.10

²³ Careno, Moskovskij metropoliten imeni V. I. Lenina, 1980,s.5-6

²⁴ V roce 1712 Petr I.Veliký rozhodl, že hlavním městem, který pojmenoval po svém patronovi apoštolu Petrovi, se stane Petrohrad. Po více než 200 letech se ale Moskva dočkala a v březnu 1918 se stala hlavním městem tehdejší Ruské sovětské federativní republiky. Tento status hlavního města se nezměnil a setrvává až doposud.

²⁵ Careno, s.6

nejezdily. Moskva se doslova zastavila. Vyvolaný kolaps urychlil realizaci podzemní dráhy.²⁶

1.2.2 ZAČÁTEK VÝSTAVBY METRA

Rozhodnutí o výstavbě metra bylo přijato na červnovém zasedání ÚV VKS(b)²⁷ v roce 1931. Při projednávání otázek moskevského hospodářství a jeho rozvoje se usneslo, že je nutné okamžitě přistoupit k přípravným pracím na vybudování podzemní dráhy v Moskvě jakožto hlavního dopravního prostředku, řešícího problém rychlé a levné osobní dopravy.²⁸ Pro realizaci byla vytvořena speciální organizace Metrostroj. První šachta se začala hloubit na konci listopadu 1931 na Rusakovské ulici ve dvoře domu číslo 13. Tím začala první etapa výstavby moskevského metra.²⁹

Původně se plánovalo vystavět podzemní dráhu ne příliš hluboko pod zemí. V únoru 1932 mladý inženýr V. L. Makovský vyjádřil svůj nesouhlas s takovým rozhodnutím. Podle něj byla ideální hloubka k prorážení tunelů ve 25-30 metrech. Většina inženýrů proti návrhu protestovala, nicméně vedoucím L. Kaganovičovi a N. Chruščovovi se tato myšlenka zalíbila. Nakonec bylo rozhodnutí ponecháno na J. V. Stalinovi, který byl pro výstavbu hluboko pod zemí. K tomu, aby se mohl projekt vůbec uskutečnit, byli v roce 1933 přivezeni odborníci z horských oblastí. Deset z nich pak bylo posláno do zahraničí, aby se přiučili novým technologiím.³⁰

Na začátku roku 1934 pracovalo na stavbě 36 tisíc dělníků a dělnic, kteří již v únoru dokončili první tunel dlouhý 229 metrů. V květnu to bylo již neuvěřitelných 75.639 lidí. Od března 1934 jim pomáhaly dva mechanické razicí štíty, jeden zahraniční a druhý vyrobený už v sovětských závodech.³¹ Razicí štít se stal opravdovým pomocníkem při hloubení tunelů. Celou tloušťku půdní vrstvy držel na svém trupu, a díky tomu obávaný tekutý písek nezasypával jámy a nepůsobil tak žádné komplikace. Další výhodou bylo, že pod horním krytem štítu se mohla vybírat hlína a tunel ihned obkládat takzvanými tubingy (železnými nebo betonovými kostkami), což značně práci urychlilo.³²

První plánované datum otevření metra, dne 7. listopadu 1934, muselo být odloženo kvůli chybějícím eskalátorům. Tehdy byly eskalátory pouze v londýnském metru

²⁶ Dokument

²⁷ ÚV VKS(b) = Ústřední výbor Všesvazové komunistické strany (bolševiků)

²⁸ Katcen, Moskevské metro, 1952, s.16-17

²⁹ Carenko, Moskovskij metropoliten im. V. I. Lenina, 1980, s.6

³⁰ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_30s.html

³¹ Křivánek, Všechna metra světa, 1986, s.90

³² Dokument

a vyráběly je jen dvě firmy na světě. Do moskevského metra se tak musel zakoupit jeden eskalátor na tu dobu za kolosální cenu 200 tisíc zlatých rublů. Ten byl rozebrán a na základě jeho součástek vyroben eskalátor sovětské výroby. Dne 6. února 1935 první eskalátor úspěšně prošel zkouškou. Moskevský architekt I. Taranov navrhl znamenité červené písmeno M, které bylo umístěno na všech vnějších vestibulech metra. A konečně, dne 15. května 1935, byla slavnostně otevřena trasa moskevského metra, dvacátá podzemní dráha na světě. První trasa Kirovsko-Frunzenské linky o 11,5 kilometrech představovala 13 stanic: Sokolniki, Krasnoselská, Komsomolská, Krasnyje vorota, Kirovská, Dzeržinská, Ochotnyj rjad, Biblioteka imeni Lenina, Dvorec Sovetov, Park kul'tury imeni Gorkého, Smolenská, Arbatská a Ulice Kominterna. Tři poslední jmenované stanice tvoří takzvaný Arbatský rádius.³³

Dne 7. května, týden před otevřením Kirovsko-Frunzenské linky, bylo rozhodnuto v rámci druhé etapy vybudovat Gorkovskou linku ze stanice Ploščad' Sverdlova ke stanici Sokol, dále Pokrovskou linku z Maneže ke Kurskému nádraží a prodloužit Arbatskou linku ze stanice Smolenské ke Kyjevskému nádraží. Dohromady bylo otevřeno 9 nových stanic. Na Arbatské lince byla vybudovaná stanice Kyjevská, na Pokrovské se otevřely stanice Náměstí revoluce a Kurská, a na Gorkovské lince bylo vystavěno 6 stanic: Náměstí Sverdlova, Majakovská, Běloruská, Dynamo, Aeroport a Sokol.³⁴

1.2.3 VÁLEČNÉ OBDOBÍ

Moskevské metro během 2. světové války, konkrétně v letech 1941-1945, splňovalo nejen základní funkci v podobě dopravního prostředku, ale sloužilo také jako protiletectký úkryt. Krátce před začátkem Velké vlastenecké války v roce 1941 Rada lidových komisařů SSSR rozhodla, že se má metro přizpůsobit tak, aby mohlo sloužit jako hromadný úkryt před bombardováním. Již před tímto usnesením byly vestibuly stanic rozmístěny o něco dál než se nachází samotné stanice, aby podle polohy pavilonu nebylo možné zjistit, kde se nachází podzemní část.³⁵ Některé stanice byly využity pro vojenské účely. Stanice Kirovská byla pro cestující uzavřena a vyhrazena pouze generálnímu štábu, ve vedlejší stanici Krasnyje vorota bylo vytvořeno velitelské středisko.³⁶

Již při prvním vzdušném útoku v noci na 22. června 1941 se v metru ukrylo kolem 500 tisíc lidí. V říjnu a listopadu, kdy Němci často bombardovali Moskvu, mohli lidé

³³ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_30s.html

³⁴ Zinovjev, Stalinskoe metro, 2011, s.64-65

³⁵ Dostupné z: <http://nashemetro.ru/bunker.shtml>

³⁶ Dokument

v metru přenocovat. Ukřývali se téměř ve všech stanicích podzemní dráhy. Mělo vybudované stanice vhodné pro úkryt nebyly, a proto obyvatele do nich nepouštěli. Po zaznění signálu leteckého poplachu byly do stanic nejdříve puštěny ženy a děti do 12 let. Ty obsadily vagóny, které byly přistaveny u nástupišť. Ostatní obyvatelé se schovávali v prostorách stanic a v tunelech. Pro větší pohodlí se na koleje kladly speciálně vyrobené dřevěné výplně. Těchto výplní se připravilo 73.000 m². Prakticky pokryly všechny tehdejší trasy. Byly dodány tisíce kavalců a dětských postýlek. Během leteckých poplachů se v moskevském metru narodilo 217 dětí. Stanice byly z části uzpůsobené životu pod zemí. Zřizovaly se různé obchody a kadeřnictví, na stanici Kurská dokonce byla otevřena knihovna. Dostupnost pitné vody se zajišťovala prostřednictvím fontánků, také se rozšiřovalo sanitární vybavení některých stanic. Jedním z nejvyhledávanějších úkrytů se stala stanice Majakovská. Ze všech existujících byla totiž nejhlubší. Proto také byla vybrána na slavnostní zasedání, dne 6. listopadu 1941 k výročí Říjnové revoluce.³⁷

Výstavba třetí etapy podzemní dráhy začala již v době druhé světové války. Jelikož chyběly technické prostředky a většina budovatelů metra musela narukovat do armády, výstavba se značně zpomalila. Nicméně její celkové prodloužení během válečných let činilo 13 kilometrů. Trasa se skládala ze dvou linek: Zamoskvorecké, která prodlužovala Gorkovskou trasu na jih, a Pokrovské linky, která pokračovala ve výstavbě stanic již existující trasy. Během této etapy se objevilo sedm nových stanic. Na Zamoskvorecké trase zahájily provoz stanice Novokuzněcká, Pavelecká a Zavod imeni Stalina, na Pokrovské trase stanice Baumanská, Elektrozavodská, Stalinská a Izmajlovský park kul'tury a odycha imeni Stalina. Na každé ze stanic budovaných během bojů je umístěna tabulka s nápisem: Vybudováno během Velké vlastenecké války.³⁸

1.2.4 POVÁLEČNÉ OBDOBÍ DO 70. LET 20. STOLETÍ

Plány čtvrté etapy výstavby podzemní dráhy začaly již ve válečném období, na začátku 40. let 20. století. Kvůli narůstajícímu počtu cestujících ve stanicích bylo nutné vystavět druhý přestupní obvod a také realizovat jeden z hlavních cílů výstavby metra v Moskvě – spojit mezi sebou nádraží hlavního města. V roce 1941 byla okružní linka Kurská-Park kultury vyprojektovaná. Jednalo se o okruh dlouhý 19,4 kilometrů.

³⁷ Dostupné z: http://www.grafik-plus.ru/ST_History/st_Wars.htm;

Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_40s.html

³⁸ Zinovjev, Stalinskoe metro, 2011, s.108-109;

Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_40s.html

Na okružní lince bylo postaveno dvanáct stanic: Park Kul'tury a Otdycha imeni Gorkého, Kalužská, Serpuchovská, Pavelecká, Taganská, Kurská, Komsomolská, Botanický sad, Novoslobodská, Běloruská, Krasnopresněnská a Kyjevská. Dne 1. ledna 1950 byl zprovozněn první úsek s délkou 6,4 kilometrů. Následně za dva roky byla otevřena trať Kurská-Běloruská, která měla 7 kilometrů. Dne 5. dubna 1953 začal provoz na Arbatsko-Pokrovské lince z přestupní stanice Kyjevská do Náměstí revoluce a 14. března 1954 byla zprovozněna trať ze stanice Běloruská do stanice Park kultury. Slavný okruh moskevského metra se tak uzavřel.

V roce 1953 v rámci čtvrté etapy byla otevřena nová Arbatská linka. Vybuvovali ji hluboko pod zemí, aby mohla v případě jaderné války fungovat jako protiletický kryt. Objevily se tak tři stanice: Arbatská, Smolenská a Kyjevská. Ty byly budované jako kopie již existujících mělko postavených stanic Arbatské linky. Celá stavba této linky byla tajná. Nebyly opublikované žádné informace v tisku, ani zaneseny plány na mapách, dokonce nebyla zařazena ani do generálního plánu. Zkrátka byla nejdnou otevřena. Architekti pracovali na dálku, neznali pro jakou stanici vytváří projekt a kde se vůbec stanice budou nacházet. Na každém náčrtu bylo napsáno *Projekt jedné z budoucích stanic metra* a samotné stanice se nazývaly speciálními kódy. Například Smolenská byla *stanice výstavby číslo 10*, Kyjevská – *stanice výstavby číslo 5* a podobně.³⁹ V 50. letech byla také postavena stanice Pervomajská na Pokrovské trase a na Frunzenském čtyři stanice: Frunzenská, Sportovní, Leninské Gory a Universitet. Byla také vybudována nová Ščerbakovská linka (v den otevření se jmenovala Rižská) s délkou 5,4 kilometrů, která spojovala Okružní linku s VSCHV (stanice je v místech, kde se nalézá výstaviště s názvem Výstava úspěchů národního hospodářství). Do okružní tedy patřily stanice: Botanický sad, Rižská, Mír, VSCHV.⁴⁰

V šedesátých letech se Moskva prudce rozrostla a s ní také moskevské metro. Ke vzdáleným čtvrtím od centra hlavního města se začaly stavět nové tratě. Již v říjnu 1962 byl kompletně uveden do provozu úsek Kalužské linky ze stanice Oktjabrskaja do stanice Novyje Čeremuški s délkou 8,1 kilometrů a v roce 1964 se linka prodloužila do stanice Kalužská. Během této doby bylo otevřeno několik úseků. Například Arbatsko-Pokrovská linka ze stanice Pervomajská do stanice Ščelkovská s délkou 1,6 kilometrů, úsek o délce 4,5 kilometrů Sokolničeské linky ze stanice Universitet

³⁹ Zinovjev, Stalinskoje metro, 2011, s.206-207

⁴⁰ Zinovjev, s.222-223

k Jihozápadní a 6,2 kilometrový úsek Gorkovské linky (stanice Sokol - Rečnoj vokzal). V polovině 60. let tempo výstavby nadále vzrůstalo.⁴¹

V roce 1965 byla vybudována stanice Moloděžnaja, a tak se Filevská linka rozšířila. V zimě stejného roku se také prodloužil úsek ze stanice Sokolniki k Preobraženskému náměstí. Linky se na tu dobu rozšiřovaly v ohromných vzdálenostech. V předvečer Nového roku, 31. prosince 1966, byla otevřena nová Ždanovská linka ze stanice Taganská do stanice Vyšino, která spojovala nástupiště metra s nástupišti elektrických vlaků příměstské dopravy. Délka tohoto úseku činila 12,9 kilometrů. Dne 11. srpna 1969 se zprovoznil 9,5 kilometrový úsek Zamoskvorecké linky ze stanice Avtozavodskaja do Kachovské.⁴²

V roce 1971 se začal uskutečňovat druhý generální plán rozvoje a rozšíření Moskvy. S narůstající populací byly ve vzdálených oblastech od hlavního města vybudované velké obytné celky. Aby se obyvatelé z těchto částí mohli do centra dostat v co možná nejkratším čase a nemuseli stále přesezat z jedné trasy na druhou, byl vypracován nový důkladnější plán městské dopravy. Budovaly se nové stanice na již zprovozněných úsecích metra, které tak zaručovaly rovnoměrné množství cestujících v každé městské oblasti. Byla otevřena trať Kalužské linky, ze stanice Oktjabrská do stanice Ploščad' Nogina a v předvečer Nového roku, 31. prosince 1971, byl uveden do provozu úsek Ploščad' Nogina – Prospekt mira, což spojilo dvě radiální linky v jedinou, Kalužsko-Rižskou. Tato linka spojovala jižní a severní části města přes centrum. O rok později se otevřela Krasnopresněnská linka (stanice Barrikadná – Oktjabrskoje pole) s tratí dlouhou 7,2 kilometrů. Dne 17. prosince 1975 byl otevřen úsek ze stanice Ploščad' Nogina do Barrikadní, a tak byla vytvořena další radiální linka, Ždanovsko-Krasnopresněnská. Tato linka se asi za čtrnáct dní prodloužila úsekem ze stanice Oktjabrskoje pole do Planerné.⁴³

V souladu s plánem rozšíření Moskvy a rozvoje struktury městské dopravy do vzdálených částí obytných oblastí města se existující linky metra prodloužily až ke hranicím Moskvy. Dne 29. září roku 1978 byla prodloužena Kalužsko-Rižská linka na severním úseku ze stanice VDNCH⁴⁴ do stanice Medvedkovo s délkou 8,1 kilometrů.

⁴¹ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_60s.html

⁴² Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_60s.html

⁴³ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_70s.html

⁴⁴ ВДНХ (VDNCH) = Выставка достижений народного хозяйства (Vystavka dostiženij narodnogo chozjajstva) = **Výstava úspěchů národního hospodářství**

Byla také otevřena stanice Gorkovská a Kalininská linka o délce 11,4 kilometrů (úsek stanic Marxistská – Novogirejevo).⁴⁵

Díky technickým pokrokům od 18. století se mohlo začít s výstavbou podzemních drah ve světě. První trasa metra byla vybudována v Londýně. Moskevské metro se stavělo až jako dvacáté na světě, a proto při jeho výstavbě mohli inženýři těžit ze zkušeností stavitelů ostatních podzemních drah. Na začátku stavby moskevského metra bylo několik projektů, které však nebyly realizovány. Zásadním důvodem stavby podzemní dráhy byla neudržitelná situace hromadné dopravy, která nedokázala zvládnout zvyšující se počet obyvatel ve městě. Bylo rozhodnuto metro vybudovat a 15. května 1935 se slavnostně otevřelo. Během druhé světové války bylo využíváno jako protiletectký úkryt. Moskva se nadále rozrůstala a s ní i síť moskevského metra.

⁴⁵ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_70s.html

2 MOSKEVSKÉ METRO A SOUČASNOST

2.1 OBDOBÍ DO 90. LET 20. STOLETÍ

Realizace druhého generálního plánu ze 70. let 20. století trvala sice až do roku 1985, ale jeho hlavní cíl uskutečněný byl. Rozšířila se dopravní síť Moskvy a dosáhla do vzdálených obytných zón. V 80. letech se ve výstavbě podzemní dráhy neprováděly žádné zásadní změny. Stavba nových linek sice nadále pokračovala, ale ne tak rychle jako v předešlých letech. V rámci 22. Olympijských her v Moskvě byly všechny síly soustředěny na jejich kvalitní provedení, výstavbu sportovních areálů a hotelových komplexů. Toho roku byla otevřena pouze jedna stanice a to Šabolovská na Kalužsko-Rižské lince. V roce 1983 byla zprovozněna nová linka, Serpuchovsko-Timerjazevská, s délkou 13 kilometrů. V polovině 80. let byl otevřen úsek 6,4 kilometrů Gorkovsko-Zamoskvorecké linky ze stanice Kaširská do stanice Orechovo. Následně byla linka prodloužena o 3,4 kilometrů do Krasnogvardějské stanice. V roce 1986 byl zprovozněn úsek Serpuchovská-Borovická, o rok později se trať prodloužila do stanice Čechovská a dne 31. prosince 1988 došlo k dalšímu prodloužení do stanice Savelevská. Byl také otevřen úsek 1,7 kilometrů Kalinské linky ze stanice Marxistická do Tretjakovské.⁴⁶

V 90. letech po rozpadu Sovětského svazu, zdělila nová ruská vláda Moskvy toto ohromné metro s funkční infrastrukturou. Dalo by se říct, že se stalo muzeem bývalé sovětské vlády. V roce 1990 ještě za působnosti Sovětského svazu byly otevřeny stanice na Kalužsko-Rižské lince. Stanice Bitcevský park se tehdy stala nejméně používanou v celém metru. Také se otevřela stanice Ulice Podbelského na Sokolničeské lince. Dne 1. března 1991 byl zprovozněn 8,5 kilometrový úsek Serpuchovsko-Timirjazevské linky (úsek stanic Savelovská-Otradnoje). Další nové stanice metra byly otevřeny již v nové epoše budování ruského státu.⁴⁷

Začátek 90. let je charakteristický jako období změn a návratu k původním hodnotám. Obnovovaly se symboly starého ruského imperia. Obzvlášť se to dotklo hlavního města Ruska – Moskvy. Nejen ulicím a náměstím se navracely jejich historické názvy. Mnohé stanice moskevského metra byly pojmenovány podle změněných názvů ulic na povrchu města, například z původního názvu Kirovská → Čistyje Prudy, Dzeržinská → Lubjanka, Náměstí Nogina → Kitaj-gorod, Prospekt Marxa → Ochoťnyj rjad,

⁴⁶ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_80s.html

⁴⁷ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_90s.html

Náměstí Sverdlova → Teatralnaja, Gorkovská → Tverská, Kalininská → Alexandrovský sad, Kolchoznaja → Sucharevská, Ščerbakovská → Alexejevská, Lenino → Caricino.⁴⁸

Kvůli finančním potížím se ve výstavbě stanic pokračovalo pomaleji. Dne 31. prosince 1992 byl uveden do provozu úsek Serpuchovsko-Timerjazevské linky (úsek stanic Otradnoje – Bibirevo), poté 15. července 1994 byla linka prodloužena do stanice Altufjevo, kde spojila s centrem Moskvy ohromné obydlené čtvrti města. Dne 20. listopadu 1995 se odbočka ze stanice Kachovská stala samostatnou linkou s kyvadlovou dopravou vlaků pod stejným názvem, Kachovská. Po dlouho trávající výstavbě dne 29. prosince 1995 byl také nakonec zprovozněn první úsek linky Ljublinské (úsek stanic Čkalovská – Volžská) s délkou 12,1 kilometrů. Za rok byl k lince přidán úsek o délce 5,4 kilometrů (stanice Volžská – Marjino) a v roce 1999 byla otevřena stanice Dubrovka. Po roce 1995 se nové linky metra nestavěly, byly otevřeny pouze dva vchody na stanicích Bělorusská-kolcevaja a VDNCH^{49, 50}.

2.2 21. STOLETÍ

S vysokým růstem počtu obyvatel Moskvy se od počátku 21. století zvýšilo množství cestujících v moskevském metru. Stavěly se nové ohromné obytné čtvrti, ve kterých ale chyběly stanice metra. To vedlo k velkému přetěžování stanic, které se v ranních a večerních hodinách obtížně vypořádávaly s přívalem cestujících. Bylo zapotřebí vystavět nové stanice metra ve vzdálených obvodech města a také je doplnit novými linkami podzemní dráhy.⁵¹

Proto 31. srpna 2000 byl prodloužen úsek Serpuchovsko-Timirjazevské linky ze stanice Pražská do stanice Ulice Akademika Jangelja. Následující etapou v roce 2002 se stalo otevření úseku do stanice Anino. Dne 26. prosince téhož roku byla otevřena za hranicemi MKAD⁵² první stanice Bul'var Dmitrije Donského. Po dlouhodobé rekonstrukci, která trvala 19 let, byla opět zprovozněna jedinečná stanice Vorobjevy gory, která se nachází na Lužněckém mostě. V předvečer svátku Dne vítězství v roce 2003 byla

⁴⁸ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_90s.html

⁴⁹ ВДНХ (VDNCH) = Выставка достижений народного хозяйства (Vystavka dostiženij narodnogo chozjajstva) = **Výstava úspěchů národního hospodářství**

⁵⁰ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_90s.html

⁵¹ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_2000s.html

⁵² МКАД – Московская кольцевая автомобильная дорога – Moskovskaja kolcevaja avtomobilnaja doroga = **Moskevský dálniční okruh**

otevřena stanice Park Pobedy s úsekem dlouhým 3,2 kilometrů do stanice Kyjevská (Arbatsko-Pokrovská linka).⁵³

Pro urychlení výstavby linek metra ve vzdálených velkých obytných čtvrtích jako je například Butovo, kde městská doprava už nezvládá ohromné přívaly lidí, bylo přijato usnesení vybudovat linky tak zvaného lehkého metra. Jedná se o další železniční městskou dráhu, která vede po povrchu nad silnicemi a ulicemi. Dne 27. prosince 2003 byla dána do provozu Butovská linka tohoto typu metra. Dráha o délce 5,5 kilometrů se skládala z pěti stanic. Odborníci a projektanti nového generálního plánu rozšíření Moskvy předkládali různé návrhy na stavbu metra ve formě dopravní jednokolejové dráhy. Jako experiment byla otevřena jednokolejová dráha na úseku Ulice Sergeje Ejzenštejna do Timerjazevské. Své první cestující tento úsek přivítal dne 20. listopadu 2004. V roce 2005 se otevřela nová stanice Delovoj centr a dne 30. srpna 2006 stanice Mezinárodní. V roce 2007 se otevřely stanice Trubná a Svetenskij bulvar na úseku Ljublinské linky. Dne 7. ledna téhož roku se zprovoznil nový úsek podzemního metra v úseku Park pobedy – Strogino, s přestupem na stanici Kuncevská (Filevská a Arbatsko-Pokrovská linka). Na stejném úseku se 7. září 2008 otevřela stanice ve stylu secese, který se často objevuje v pařížském metru. Jednalo se o stanici Slavjanský bulvar. Dne 26. prosince 2009 byl otevřen dlouhý úsek Arbatsko-Pokrovské linky se stanicemi Mjakinino, Volokolamská a Mitino, které zajistily blízkou dostupnost metra obyvatelům velkých obytných zón.⁵⁴

V roce 2010 se v Moskvě opět začala projevovat nedostatečná kapacita hromadných dopravních prostředků a docházelo ke kolapsu v pozemní části města. To značně přispělo k opětovnému zdůraznění předností metra, které se z valné části nachází v podzemí Moskvy. Pokud bychom měli srovnat městské dopravní prostředky v Moskvě podle rychlosti přepravy i ve vytížené dopravní špičce, metro jednoznačně nade všemi vítězí. Proto prioritním plánem v rozvoji Moskvy v tomto období se stalo otevření nových stanic a linek metra a také prodloužení již existujících linek.

Po dlouhých letech výstavby v polovině 90. let byla rekonstruována stanice Dostojevská, která byla otevřena společně se stanicí Marjina Roščka dne 19. června 2010. Došlo tak k prodloužení Ljublinsko-Dmitrovské linky v centrální části města. Tato linka na jižním úseku 2. prosince 2011 otevřela hned tři stanice: Borisovo, Šipilovskou a Zjablikovo. Výstavba těchto stanic byla započata již v roce 1993, ale za pět let byla

⁵³ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_2000s.html

⁵⁴ Tamtéž

pozastavena kvůli nedostatku financí. Následující větev metra, stanice Novokosino na Kalininské lince, byla otevřena 30. srpna 2012 za hranicemi MKAD⁵⁵. Zajímavostí je, že dva ze čtyř východů metra vedou do města Reutov [to se nachází v obvodu *Podmoskovje* (okolí Moskvy)]. Přitom samotná stanice Novokosino je umístěna v Moskvě. Tudiž můžeme říct, že je to první stanice s vyústěním ve vzdálenějším okolí hlavního města Moskvy.⁵⁶

Svoji trať prodloužila také linka Zamoskvorecká do nové stanice Alma-Atinské, která začala vypomáhat oblasti Bratejevo dne 24. prosince 2012. Kolem plánovaných názvů stanice Alma-Atinské vzniklo mnoho sporů. Kdysi stanice dostala název Promzona⁵⁷, které ale bylo považováno za nedůstojné, a tak ji přejmenovali na Bratejevo podle stejnojmenné dřívější obce, nyní oblasti, která se nachází nedaleko stanice. Také se ale objevil návrh od Kazachstánského velvyslanectví, a sice nazvat stanici podle nedaleké ulice Alma-Atinské. Vláda tento návrh přijala. Rozhodnutí se dotklo velkého množství obyvatel oblasti Bratejevo a bylo vzneseno mnoho protestů. Trvali na tom, že dřívější název Bratejevo je historicky unikátní a sahá až do roku 1628. Po vyhodnocení výzdoby vestibulu se ztvárněním jabloně na pozadí Alma-Aty se nakonec název stanice Alma-Atinská prosadil.⁵⁸

2.2.1 ROK 2014

Podle údajů k červenci 2014 moskevské metro čítá 194 stanic a 12 linek celkové délky 325,4 kilometrů⁵⁹. Denně se počet jízd pohybuje kolem 10 tisíc. Vozovna obsahuje více než pět tisíc vagónů, ze kterých se sestavuje 500 vlakových souprav. Součástí je také linka jednokolejového dopravního systému s délkou 4,7 kilometrů se šesti stanicemi. Jedině metro může zajistit rychlou dopravu cestujících z jedné oblasti Moskvy do druhé. Většina stanic denně přepraví více než 50 tisíc cestujících. Nejvíce vytiženými stanicemi jsou dnes Vyšino, Jihozápadní, Vovogirejevo, VDNCH, Kuzminky, Rečnoj vokzal,

⁵⁵ МКАД – Московская кольцевая автомобильная дорога – Moskovskaja kolcevaja avtomobilnaja doroga = **Moskevský dálniční okruh**

⁵⁶ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_2010s.html

⁵⁷ **Průmyslová zóna** (Промзона *Promzona* = Промышленная зона *Promyšlennaja zona*)

⁵⁸ Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_2010s.html

⁵⁹ K prosinci 2014 délka moskevského metra činí 327,5 kilometrů a disponuje 196 stanicemi. Dostupné z: http://www.mos.ru/authority/activity/transport/?id_14=31317

Tušinská, Ščolkovská, Kitaj-gorod. Denně se odbaví na těchto stanicích kolem 100-150 tisíc lidí^{60, 61}.

"NEJ" MOSKEVSKÝCH STANIC A TRAS⁶²

Nejdelší linka	Arbatsko-Pokrovská	45,1 kilometrů
Nejkratší linka	Kachovská	3,3 kilometry
Nejhlubší stanice	Park Pobedy	84 metrů
Nejdelší nástupiště	Na stanici Vorobjevy gory	282 metrů
Nejdelší traťový úsek	Krylatskoje-Strogino	6625 metrů
Nejkratší traťový úsek	Vystavočnaja-Meždunarodnaja	500 metrů

K dalším stanicím mosevského metra v roce 2014 přibyla stanice Spartak na Tagansko-Krasnopresnenské lince. Svůj název získala na počest slavného ruského fotbalového klubu. Stanice byla vybudována v rámci výstavby nového sportovního objektu, stadionu stejného názvu. V roce 2018 se stadion stane jedním z hlavních prostor mistrovství světa ve fotbale a může tak pojmout na 44 tisíc diváků, což znamená, že během zápasu bude zapotřebí zesílit provoz hromadné dopravy, aby se všichni zájemci dopravili na zápas i zpět. Z toho důvodu bylo rozhodnuto otevřít naproti tomuto stadionu novou stanicí metra. Ta disponuje výtahy a nájezdovými plošinami pro vozíčkáře a tělesně postižené.⁶³

Linka Sokolničeská byla v roce 2014 prodloužena do stanice Troparevo, což značně pomohlo stanici Jihozápadní vypořádat se s přívaly cestujících a následně ulehčila také dvěma hlavním ulicím, Leninskému a Vernadskému prospektu. Na jihozápadě města tak bylo možné zpozorovat zlepšení ekologické situace. Jeden z východů této stanice (Troparevo) vede bezprostředně k Troparevskému lesoparku, velmi oblíbenému odpočinkovému místu Moskvanů. Název stanice získala podle oblasti Moskvy *Troparevo-Nikulino*. Kdysi se na tomto místě nacházela vesnice, jejíž jméno jí dal jeden z vlastníků obce. Podle různých spekulací to mohl být buď kupec F. Troparev a nebo bojar

⁶⁰ V říjnu 2014 Komsomolská získala první místo v žebříčku hodnocení, jejíž množství cestujících dělalo 163 tisíc lidí za den. Na druhém místě se objevila stanice Vychino (Tagansko-Krasnopresnenská linka) se 146 tisíci cestujících a třetí stanicí se stala Jihozápadní. Dostupné z: <http://tass.ru/info/1324314>

⁶¹ Dostupné z: <http://tass.ru/info/1324314>; <http://mosmetro.ru/about/information/>

⁶² Dostupné z: <http://tass.ru/info/1324314>

⁶³ Dostupné z: <http://stroi.mos.ru/spartak>; <http://stroi.mos.ru/metro-2014-goda>

I. M. Tropar. Sousední obec Nikulino také byla nazvána podle jména jednoho z vlastníků zdejšího místa – bojara M. Veljaminova.⁶⁴

V prosinci 2014 se v moskevském metru poprvé uskutečnil Den cestujících. Ve vestibulu stanice Vystavočnaja se s obyvateli hlavního města setkali vedoucí projektu a odborníci specializující se na různé úseky a služby moskevského metra. Tohoto setkání, které trvalo dvě hodiny, se účastnilo 56 lidí. Nejvíce návštěvníky zajímala informace týkající se plánů rekonstrukce, oprav a rozvoje metra. Odborníci podrobně hovořili o informacích týkajících se techniky, vlaků, cestujících a obecně o režimu provozu metra. Návštěvníci si vyměnili názory, projednávaly se také záležitosti spojené se sanitárním zázemím metra a hovořilo se o nových servisech, tarifech a způsobech jízdného. Jako poděkování za účast na této akci každý, kdo se dostavil, dostal suvenýr.⁶⁵

2.3 ZPŮSOBY ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH

2.3.1 POČÁTEČNÍ ZPŮSOB PLATEB

Od roku 1935, kdy bylo metro otevřeno, se cestujícím prodávali papírové jízdenky. Nejdříve se používaly lístky z kartonu. Platnost lístku určoval pokladní tím, že na něm udělal značku o čase vydání. Obsluha u vstupu lístek proštípla a kontroloři ve vagoněch a při výstupu z metra prověřovali jeho platnost. Cestujícím se prodávali jízdenky dvou barev: červené do stanice Sokolniki a žluté zpáteční. Jízdenka byla platná po dobu 35 minut. Kvůli namáhavé manipulaci s kartonovými jízdenkami se začaly vydávat trhačí papírové kupony (talony).⁶⁶ Vůbec první jízdenku si zakoupil 15. května 1935 na stanici Sokolniki P. N. Latyšev, starousedlík hlavního města. Konkrétně se jednalo o lístek číslo 1 série A. Cizinec, se kterým se zde potkal, mu řekl o sběrateli prvních jízdenek v Americe, který by tento unikát ocenil tučnou sumou. Starousedlík však rázně odmítl a řekl, že tuto jízdenku bude opatrovat jako oko v hlavě. Tento lístek věnoval Muzeu moskevského metra, a díky tomu se s ním mohou setkat všichni návštěvníci.⁶⁷

Již ve stejném roce se začalo experimentovat s žetony. Na to, aby se mohly použít, byly vyrobeny automaty neboli turnikety. Původně byly dvou druhů, ale předběžná zkouška ukázala výhodu systému L. O. Levanjana, a tak se pro všech 13 prvních stanic metra plánovalo umístění 150 žetonových automatů. Žetony byly vyrobeny tak, aby si je

⁶⁴ Dostupné z: <http://stroi.mos.ru/troparevo>; <http://stroi.mos.ru/metro-2014-goda>

⁶⁵ Dostupné z: <http://mosmetro.ru/upload/2818/moemetro59.pdf>

⁶⁶ Dostupné z: <http://metro.ru/fare/>; <http://metro.ru/fare/tickets/g/1/>

⁶⁷ Dostupné z: <http://metro.ru/fare/tickets/g/1/>

cestující nepletli s mincemi. Na obou stranách byla uprostřed vyryta pěticípá hvězda a v ní udělán kulatý otvor. Na jedné straně nad hvězdou se nacházel nápis *METROPOLITEN* a pod hvězdou *MOSSOVET*, na druhé straně nad hvězdou bylo napsáno *DLJA OPLATY PROJEZDA* a pod hvězdou *OPUSTIT' V AVTOMAT*. Existoval ale ještě jiný žeton – ve tvaru pěticípé hvězdy. V horní polovině žetonu se nacházel nápis *Metropoliten.R.S.F.S.R. Moskva. 1935g* a v dolní části *Mossovets*, nápisy na druhé straně jsou shodné s žetonem, který jsem již zmínila. Podle všeho byl tento žeton s otvorem pěticípé hvězdy v oběhu jen první dva dny. Nejspíš proto se u sběratelů téměř nevyskytuje. Tato technologicky pomalá výroba hvězdiček byla vyměněna za technologicky jednodušší práci – probodávání kulatých otvorů. První žetony byly vyrobeny z bronzu a kovu, popřípadě z ocele s mosaznou povrchovou úpravou. Ty byly od roku 1992 nahrazeny plastovými žetony.⁶⁸ I přes to, že se plastové žetony nedaly padělat (jejich technologie byla až moc složitá pro domácí výrobu), úspěšné nebyly. Jeden žeton byla jedna jízda, to znamenalo buď si nabrat plnou kapsu plastových koleček, nebo pokaždé kupovat lístek v pokladně, kde se ale často muselo čekat v dlouhé frontě. To v plné míře nevyhovovalo potřebám metra a cestujících. Žetony se od 15. ledna 1999 přestaly prodávat a od 1. února 1999 používat.⁶⁹

Kromě žetonových turniketů, od roku 1936 existovaly také automaty, které fungovaly po vhození mince. Prvního března byl na stanici metra Krasnyje vorota umístěn první automat za účelem testování jeho provozu. Měsíc poté bylo nainstalováno zbylých 9 strojů. Činnost automatu byla založena na principu pohybu filmu v aparátu. Automat přijímá náplň 10 tisíc předem vytisknutých lístků na svitku. Na rozdíl od existujících lístků z kartonu, tyto lístky byly vytisknuty na pevném bílém papíru červenou barvou a číslo lístku černou barvou. Aby mohl cestující dostat lístek, bylo zapotřebí vhodit do otvoru automatu dvě patnáctikopějkové mince a otočit páčkou doprava až na doraz. Lístek vypadl ze speciálního otvoru z levé strany. Zanedlouho byl tento automat nahrazen perfektní konstrukcí s elektromotorem, kde nebylo zapotřebí páčkou točit.⁷⁰

Celá nová éra v systému platby jízdného byla započata výrobou kartiček s magnetickým proužkem, které byly používány od září roku 1997. Objevil se ale problém falzifikátů. Vždyť padělat magnetickou pásku nebylo složité. K tomu se používaly obyčejné magnetofony. Žetony a magnetické karty měly společně další nedostatek: malou

⁶⁸ Dostupné z: <http://metro.ru/fare/tokens/g/1/>; <http://metro.ru/fare/tokens/g/2/>

⁶⁹ Dostupné z: http://mosmetro.ru/payment/season_ticket/; <http://metro.ru/fare/tokens/>

⁷⁰ Dostupné z: <http://metro.ru/fare/tickets/g/>

odolnost. Plastová kolečka, která byla obvykle uložena společně s mincemi, rychle ztrácela svůj vzhled v kontaktu s kovem. Také jemná magnetická páska karet při častém používání a nevhodné úschově začala selhávat a karty tak přestaly fungovat. Druhý zásadní nedostatek byl čas, který cestující promarnili u turniketu. Proto bylo zapotřebí vymyslet nový způsob jízdného, kterým se staly bezkontaktní karty.⁷¹

2.3.2 SOUČASNÉ DRUHY JÍZDENEK

Již přes deset let v moskevském metru funguje systém bezkontaktních karet. Cestující si rychle zvykli na tento moderní a komfortní způsob jízdného. Projektantům tehdy zadali úkol: vytvořit nový systém platby jízdného, který by řešil všechny popsané problémy v předešlé podkapitole. Musela být pohodlná, odolná, vylučovat možnost padělků a maximálně snížit kontakt s turniketem. Bezkontaktní karty začaly být uplatňovány v roce 1998. Úspěšně se používají do dnešní doby a postupně vytlačují předchozí formy jízdného. Tento nový druh představuje plastovou kartu se zabudovaným procesorem, přijímacím vysílačem a anténou.⁷² Co se týče vzhledu karty, existuje celá řada variant.

V roce 2013 byly v moskevském metru zavedeny nové tarify jízdného. K tomu, aby si cestující zvykli na nové komfortnější způsoby jízdného, se po nějakou dobu ve vestibulech u pokladen vyskytovali pomocníci, kteří pomáhali orientovat se v nových službách metra. Kromě jízdének na 1, 2, 5, 11, 20 a dokonce 40 nebo 60 jízd lze v pokladnách zakoupit také smart-karty. Ty existují v různých variantách: bez omezení jízd na 24 hodin; na 30 dní (měsíc), na 90 dní (čtvrt roku) nebo roční (na 365 dní). Pokladna se nachází v každém vestibulu stanice metra. Cena jízdenky a její využití nezávisí na délce jízdy, ale na množství přestupů v podzemí. Při opakovaném užívání služeb metra je výhodnější si pořídit smart-kartu, která je určena na několik jízd (průchodů v podzemce) nebo jízdenku na měsíc. Ušetří se tím tak peníze a také drahocenný čas cestujících.⁷³

V pokladnách moskevského metra se také objevila Jednotná jízdenka (*Единый билет*), která opravňuje k užívání metra a tří hromadných dopravních prostředků. Jedná se o autobus, tramvaj a trolejbus. Elektronická peněženka, takzvaná Trojka, slouží také k přepravě metrem. Je to obyčejná plastová karta, kterou je důležité při průchodu do podzemní dráhy přiložit ke skeneru a automaticky se tím odečtou peníze za zvolený typ

⁷¹ Dostupné z: http://mosmetro.ru/payment/season_ticket/

⁷² Tamtéž

⁷³ Dostupné z: http://finansiko.ru/proezd_metro_moskva_2014/

jízdy. Lze také zakoupit Jízdenku „90 minut“, která povoluje během uvedeného času využít nejen podzemní dráhy, ale také nadzemní dopravy. Pro studenty je zavedena speciální karta, tak zvaná *Sociální karta školáka*. Jedná se o plastovou kartu pro žáky škol a gymnázií, která umožňuje využívat zlevněného jízdného.⁷⁴

Pro turisty jsou zhotoveny speciální karty, které nejsou omezeny jízdami. Jedna taková jízdenka stojí 210 rublů a je použitelná během 24 hodin na všech druzích hromadné dopravy včetně metra. Ve srovnání s rokem 2014 se tato karta vyplatí. Rozdíl měsíčního předplatného činí 350 rublů, na čtvrt roku dokonce 550 rublů. Dne 24. prosince 2014 vláda Moskvy vydala usnesení o změně jízdného a tyto tarify se používají od února 2015. Zvýšení cen jízdného se dotkne především návštěvníků hlavního města a Moskvanů, kteří metro využívají jen zřídka.⁷⁵

2.3.3 PLATNÉ TARIFY JÍZDNÉHO

Jízdenka ohraničená jízdami

1 jízda (možné si zakoupit u řidiče)	50 rublů
2 jízdy	100 rublů
5 jízd	180 rublů
11 jízd	360 rublů
20 jízd	580 rublů
40 jízd	1160 rublů
60 jízd	1400 rublů

Jízda na 90 minut

1 jízda	60 rublů
2 jízdy	120 rublů
5 jízd	260 rublů
11 jízd	550 rublů
20 jízd	900 rublů
40 jízd	1800 rublů
60 jízd	2100 rublů

Transportní smart-karty bez limitu jízd

1 den	210 rublů	platný od doby prvního průchodu
3 dny	400 rublů	platný od doby prvního průchodu
7 dní	800 rublů	platný od doby prvního průchodu
30 dní	2000 rublů	platný od doby zápisu jízdenky na kartu Trojka
90 dní	5000 rublů	platný od doby zápisu jízdenky na kartu Trojka
365 dní	18200 rublů	platný od doby zápisu jízdenky na kartu Trojka

⁷⁴ Tamtéž

⁷⁵ Dostupné z: http://finansiko.ru/proezd_metro_moskva_2014/; <http://www.m24.ru/articles/62971>

2.4 JUBILEUM MOSKEVSKÉHO METRA

Moskevské metro oslaví v letošním roce 2015 výročí osmdesáti let od zahájení činnosti, které se konalo dne 15. května 1935. Na počest tohoto významného jubilea se v Moskvě plánují různé kulturní programy a výstavy. Muzeum architektury A. V. Ščuseva otevře výstavu s názvem *Moskevské metro, Podzemní památník architektury*. Hlavním cílem této expozice bude uvedení moskevské podzemní dráhy do seznamu světového dědictví UNESCO. Tuto informaci v úterý 3. března 2015 sdělila ředitelka muzea Irina Korobina, která dále uvedla, že v letošním roce bude akce Noc muzeí věnována právě tématu metra. V souvislosti s tím Moskevské státní muzeum architektury a parků plánuje uspořádat společenský večírek na jedné z moskevských stanic, konkrétně na stanici Alexandrovský sad.⁷⁶

V pokladnách metra budou v rámci oslav k dispozici jubilejní jízdenky, kterých bude vyrobeno kolem 200 tisíc kusů. Dále budou k dostání pamětní odznáčky a do prodeje budou distribuovány různé suvenýry připomínající významné jubileum otevření moskevského metra. V den výročí bude písmeno M, symbol moskevského metra, svítit po celou noc nad vestibuly všech stanic.⁷⁷ Taktéž bude zahájena expozice týkající se podzemní dráhy ve vlakové soupravě metra Akvarel⁷⁸. Cestujícím bude umožněno stažení aplikace, pomocí které si mohou prohlédnout stanice v den jejich otevření a virtuální strojvedoucí bude vyprávět o historii metra.⁷⁹

V Moskvě nyní probíhá expozice v rámci festivalu Architektura 2014. Projekt, jejímž kurátorem je hlavní architekt Moskvy Sergej Kuzněcov, představuje architekturu metra jako živý proces. Výstava je rozdělena do pěti částí, které postupně přibližují vývoj projektů architektů po dobu 80 let. Zveřejněny jsou poprvé některé fotografie a nákresy z archivu Moskevského projekčního ústavu Metrogiprotrans, stejně jako výsledky soutěže týkající se návrhů stanic metra Solncevo a Novoperedelino, prováděné Strojkompleksem

⁷⁶ Dostupné z: <http://www.vm.ru/news/2015/03/03/moskovskij-muzej-imeni-schchuseva-otkroet-vistavku-kyubileyu-metropolitena-280064.html>

⁷⁷ Dostupné z: <http://mosmetro.ru/upload/2564/moemetro56-57.pdf>

⁷⁸ Vlak Akvarel (Аквапель) se stal společným projektem Tretjakovské galerie a moskevského metra. Místo obyčejného vagonu metra se dostanete na výstavu drahocenných prací světového umění. Projekt získal obrovskou popularitu u Moskvanů. Tato nejbarevnější a pestrá souprava metra pendluje po Arbatsko-Pokrovské lince. Zvenku na celé soupravě jsou namalovány chryzantémy, pivoňky, slunečnice a hefmánek. Vevnitř vagonu na jedné ze stran jsou odstraněny sedadla a místo nich je vytvořené výstavové prostranství. Dostupné z: <http://kudago.com/msk/place/poezd-akvarel/>

⁷⁹ Dostupné z: <http://www.vm.ru/news/2015/03/03/moskovskij-muzej-imeni-schchuseva-otkroet-vistavku-kyubileyu-metropolitena-280064.html>

Moskvy s podporou vlády Moskvy. Tato výstava je otevřena pro návštěvníky již od 18. prosince 2014 a potrvá do 20. prosince 2015.⁸⁰

2.5 PERSPEKTIVY MOSKEVSKÉHO METRA

Na konci roku 2014 vláda Moskvy s konečnou platností schválila projekt druhé okružní linky metra hlavního města, která nese název *Третий пересадочный контур* (TPK), v překladu Třetí přestupní obvod. Výstavba by měla být dokončena v letech 2019 – 2020.⁸¹ Má se jednat o nejdelší linku v moskevském metru a také jednu z nejdelších linek metra v Evropě.⁸² Nový okruh se bude stavět postupně, po úsecích. Podle plánu bude první úsek sestávat ze šesti stanic. Jeho výstavba začala v roce 2012 a uveden do provozu bude v roce 2016. Jedná se o stanice Nižní Maslovka, Petrovský park, Chodynské pole, Choroševská, Šelepicha a již dostavěná stanice Dělovij centr. Tato stanice byla otevřena dne 31. ledna 2014.⁸³

TPK představuje okruh s odbočkami do stran ve vzdálenosti přibližně 10 kilometrů od Okružní linky (Kol'cevoj linii). V rámci tohoto projektu se postaví dvě nové vozovny a 28 stanic. Podle slov urbanistického pracovníka M. Chusnullina, bude TPK společně s přestupními uzly stát kolem 300 miliard rublů. Hlavním cílem této výstavby je zbavit úseky Okružní linky přetížených stanic a tím zajistit pro cestující pohodlné přestupy. Rozsáhlý program výstavby metra se realizuje v Moskvě od roku 2011. Celkem se do roku 2020 v hlavním městě plánuje vybudovat více než 160 kilometrů linek metra a 78 stanic, což rozšíří podzemní síť dopravy 1,5 krát. V celkovém plánu Moskvy se předpokládá, že k roku 2025 celková rozloha linek moskevského metra bude činit 650 kilometrů. To umožní snížit náklady na již existující síť metra a zaopatřit tak blízkou dostupnost stanic pro 93% obyvatel Moskvy.⁸⁴ Nová okružní linka s délkou kolem 60 kilometrů se bude nacházet blíže k okraji hlavního města a bude procházet přes všechny radiální linky. Třetí přestupní okruh se tak stane opravdovou záchranou pro okrajové čtvrti města s největším množstvím cestujících. S pomocí druhého okruhu se Moskvané budou rychleji dostávat z jedné oblasti do druhé a předpokládá se, že za den využije tento nový okruh kolem milionu lidí. Když se postaví TPK, bude vyřešena strategická úloha: nebude

⁸⁰ Dostupné z: <http://archsovet.msk.ru/exhibitions/80-let-metro>

⁸¹ Dostupné z: <http://www.moscowmap.ru/news/second-ring-of-moscow-underground.html>

⁸² Dostupné z: <http://russos.livejournal.com/1188112.html>

⁸³ Dostupné z: <http://ria.ru/moscow/20140131/992345841.html>

⁸⁴ Dostupné z: <http://www.moscowmap.ru/news/second-ring-of-moscow-underground.html>

nutné jet do centra kvůli přestupu. To cestujícím zkrátí čas, přestupy budou pohodlnější a navíc díky tomuto okruhu se uvolní přetížené centrum města.

Od 80. let 20. století výstavba moskevského metra stále pokračovala, i když ne v takovém tempu jako v předešlých letech. Následující léta jsou charakteristická především změnou názvů některých stanic a dalším rozšiřováním metra. Kvůli vysokému nárůstu obyvatel v 21. století se začalo s výstavbou nových stanic vedoucích do nově postavených obytných čtvrtí. Nově vybudovaná síť podzemní dráhy tak zajišťovala dopravní obsluhu i v nejdlehlších částech Moskvy. V současné době se realizuje strategický plán rozvoje metra, který je stanoven až do roku 2020. V letošním roce 2015 moskevské metro slaví osmdesáté výročí od svého vzniku. Při této příležitosti proběhnou různé kulturní programy a společenské akce.

3 ARCHITEKTURA

Moskevské metro je právem pokládáno za architektonický a umělecký skvost. Jednotlivé stanice jsou opravdovými mistrovskými díly. Jejich ztvárnění, především ze 30. až 50. let minulého století, odráží velmi honosný styl své doby.

První etapu výstavby moskevského metra je možné označit jako období hledání. V architektuře jsou patrné konstruktivistické motivy i klasické prvky. Jednotlivé prvky konstruktivismu⁸⁵ jsou typické pro stanici Krasnoselskou, Dzeržinskou, Krasnyje vorota (její nadzemní pavilon) a stanici Ulice Kominterny. Ve stylu neoklasiky byly vybudované stanice Krasnyje vorota (její podzemní část), Park kultury a Komsomolská. Byly vyzkoušeny všechny typy konstrukcí, což umožnilo v budoucnu využít jen ty osvědčené a kvalitní. Vzhled stanic v první etapě výstavby je obecný, bez konkrétní vazby na okolí. Výzdoba není spojena s názvem stanice nebo místem, kde se nachází. Proto bylo možné použít jednotné osvětlení a zdobné prvky, které vyjadřují konkrétní architektonický styl. Majolikové panó⁸⁶ na stanici Komsomolská a fresky v nadzemním vestibulu lze považovat za plnohodnotnou uměleckou syntézu.

Druhá etapa je charakteristická hlavně bohatší výzdobou stanic, realizací odvážných rozhodnutí a zdokonalením konstrukčních prvků. Při tvorbě projektu byl zpracován rozpočet na zabudování nadzemních pavilonů do obytných a společenských budov. Samostatné nadzemní vestibuly byly z důvodu úspor financí zamítnuty. Ve skutečnosti však cena rekonstrukcí již existujících budov byla srovnatelná nebo dokonce vyšší než vybudování samostatně stojících objektů. V architektuře stanic se začal projevovat monumentální patos. Sochy na Náměstí Revoluce jakoby ožily, sálá z nich síla a odhodlání. Na Majakovské je pomocí smaltových panó v kopolích znázorněn úspěšný sovětský život. Cestujícímu je tak dostupnou formou předestýlán obraz spokojeného života v Sovětském svazu. Mohutné, monumentální nadzemní vestibuly stanice Dynamo ohromují svojí náročností. V architektuře převládají prvky art deco (směs moderny a neoklasiky). Pro tento styl je charakteristické užívání nerezavějící ocele (stanice Majakovská), klikatých linek (konstrukce na klenbě stanice Aeroport) a podobně.

⁸⁵ Konstruktivismus je umělecké hnutí 20. století, které vzniklo v roce 1915 v Rusku. K nejvýznamnějším představitelům patří V. Tatlin, A. Rodčenko, E. M. Lisickij, aj. Stoupenci odmítali dekorativní prvky, usilovali o vytvoření čistých konstrukcí z geometrických, stereometrických nebo technických prvků. Byla propagována strojová estetika.

Dostupné z: http://muzeum-umeni-benesov.cz/useruploads/files/sumne_benesovsko/4.konstruktivismus.pdf

⁸⁶ Majolika – smaltovaná keramika či keramika, jejíž horní vrstva je zdobená smaltem. Panó (psáno též panneau) – výplň s malbou dekorativního nebo ornamentálního rázu.

"Vybudováno během Velké Vlastenecké války" – právě takové kartuše⁸⁷ vyzdobily nadzemní vestibuly stanic třetí etapy výstavby. Prvotní architektonická výzdoba stanic nebyla nijak spojená s válečnou tematikou, vše se utvářelo bezprostředně na místě. Sovětská vláda požadovala, aby se zachytily hrdinské činy národa, patriotismus bezejmenných vojáků a patos války. Téma obrany země výrazně zastíňuje všechny ostatní motivy. Stanice tak byly vyzdobeny basreliéfy⁸⁸ a kartušemi s válečnou tematikou. To všechno se mísilo s prvky mírového života sovětského národa z předválečných projektů. Ve výzdobě nebyly použity keramické dlaždičky, poprvé se vyzkoušely žulové podlahy, které se poté uplatnily při další stavbě stanic. Třetí etapa představuje období, kdy se ve výzdobě již pevně zakořenil kult Stalinovy osobnosti. Dalo by se říct, že některé stanice tvoří památník války, byly odrazem válečného období v čele s vojevůdcem J. V. Stalinem. V architektuře se odráží události a okolnosti, za kterých probíhalo budování stanic metra. Hluboko budované stanice měly zkrácený centrální vstupní sál, což vytvářelo dojem útulnosti, určité komornosti s nádechem tajuplnosti. To vše bylo zdůrazňováno tlumeným osvětlením a ornamenty na klenbách a stěnách. Množství drobných detailů výzdoby prezentovaly stanici ne jako dopravní budovu, ale jako pamětní sál nebo muzeum.

Tematika stanic čtvrté etapy odrážela realitu té doby. Znázorňováno bylo vítězství sovětského národa. Všechny nadzemní vestibuly se stavěly s použitím motivu vítězných oblouků, které byly svým způsobem slavnostní bránou vedoucí do podzemních paláců. Architektura byla zcela prostoupena motivem vítězství. Stalin byl připomínán ve výzdobě jako hlavní vojevůdce, jako zosobnění vítězství ve válce, symbol světlé budoucnosti. Neuvěřitelná krása stanic okružní linky ohromovala všechny. Na stanicích bylo instalováno 700 lustrů a lamp, nejlepší odborníci na dokončovací práce spotřebovali na obložení sálů kolem 50.000m² mramoru a žuly, přivezené z Kavkazu, Uralu, Altaje, Ukrajiny, Uzbekistánu a Karelie. Na výzdobě se podíleli známí umělci, sochaři a nejlepší architekti té doby. Autoři stanic Kalužská, Kurská, Komsomolská a Běloruská byli odměněni Stalinskými cenami v oblasti architektury.⁸⁹

⁸⁷ **Kartuš** nebo kartuše je v architektuře ozdobné plastické nebo ornamentální orámování hesla, znaku, nápisu a podobně, může být různého varu. Kartuše byly velmi oblíbené v období renesance a baroku

⁸⁸ **Bas-reliéf** (nízky, plochý reliéf), kde se motiv od pozadí neodděluje. Je to polovypouklá plastická výzdoba plochy, buď ornamentální nebo figurální. Nejběžnější druh reliéfu, hlavně na fasádách budov, na vnitřních stěnách a stropech, na náhrobních kamenech, ale také na plaketách, mincích a medailích.

⁸⁹ Nádhery stanic moskevského metra ocenili i v zahraničí. Stanice Kropotkinská a Komsomolská získaly na Světové výstavě EXPO 58 v Bruselu cenu Grand Prix. Stanici Majakovského ocenili zlatou medailí na Světové výstavě v New Yorku. Dále stanice Kropotkinská, Majakovská a Lermontova byly na jaře roku 1983 prohlášeny historickými památkami architektury Moskvy. (Křivánek, Všechna metra světa, 1986, s.92)

Arbatský rádius představuje patos ruské architektury, je to jakýsi stalinský empír. V architektonickém ztvárnění stanic jasně zaznívají tóny ruského klasicistního stavitelství a motivy slovanských národů. Pravděpodobně jsou odrazem politické kampaně konce čtyřicátých let. Určité dodržování sovětského vzoru se projevovalo i ve sféře umění a vědy. Při budování stanic metra autoři monumentálních děl čerpají z ideí vlastenectví a historie ruského státu. Ve výzdobě se odráží poválečný život sovětského národa a vítězství ve válce. Vstupní vestibuly i nadále pokračují v tradici prvních vestibulů okružní linky a honosí se symbolem vítězství v podobě vítězných oblouků. V porovnání s předešlým obdobím jsou více využívány zdobné architektonické prvky, které působí přirozeněji, je v nich vyjádřeno méně napětí oproti třetí etapě.

V polovině 50. let 20. století architekturu ovlivňovalo současně několik faktorů, které neumožňovaly pokračovat v dosavadní přijaté linii výstavby metra. Prvním faktorem byla smrt J. V. Stalina. Právě on během všech let projevoval osobní zájem o architekturu a výzdobu stanic. Bohatství ruského národa a jeho rozkvět byl zdůrazňován pomocí různých panó, basreliéfů, soch. Byla patrná snaha zobrazit Stalina jako významného vůdce. Stanice působí dojmem, že bez bohaté výzdoby stanic by zřejmě nebylo možné vyjádřit Stalinovy zásluhy. Po jeho smrti zaujetí pro kult osobnosti výrazně poklesl. Druhým faktorem se stala nutnost industrializace a zrychlení tempa výstavby. Tunely se budovaly dlouho, stanice se zdobily ještě delší dobu. Bohatství štukové výzdoby, složité mramorové obklady prodlužovaly otevření stanic a stávalo se, že některá panó a sochy vznikaly ještě několik let po otevření nové stanice.

Hlavní příčinou omezení honosné architektury se stal příchod Chruščeva k moci. Nový představitel ruské moci dával přednost industrializaci, jednoduchosti a technickému pokroku. V té době se začalo s přezkoumáváním architektonických projektů za účelem snížit uměleckou náročnost výzdoby stanic. Maximálně se upouštělo od dekorativních prvků. Tento trend ovlivnil sovětskou architekturu, neumožňoval po celá desetiletí rozvíjení jiných uměleckých stylů a tím v podstatě vzdaloval sovětskou architekturu od celosvětových tendencí. Jestliže se během Stalinovy éry výzdoba stanic honosila prvky antické a renesanční architektury, potom při Chruščovovi tomu bylo právě naopak. Přípustný byl jen strohý, nepříkrášlený funkcionalismus.

Lze tedy konstatovat, že v 50. letech 20. století byl přerušen projekt výstavby "nejkrásnějšího metra na světě", které se honosilo mozaikami a basreliéfy, ohromujícími svojí velkolepostí. Bohužel strohost, určitá neosobnost a odcizenost je typická pro umělecké ztvárnění stanic i v současné době. Každý rok, krůček po krůčku, mizí prvotní

atmosféra starobylých stanic metra. Při provádění rekonstrukci se často dekorace nahrazuje novými prvky, které nijak nekorespondují s architekturou a uměleckými výtvary mnohých původních stanic. Může se stát, že při prohlížení různých knížek a fotografií o moskevském metru, budou lidé za 100 až 150 let ohromeni krásou moskevského metra, ze které se zdaleko ne vše dochovalo.⁹⁰

3.1 METRO A DEKORAČNÍ MATERIÁL

První metro v SSSR budovali kromě pracovníků Metrostroje lidé z 529 továren, cementáren a kamenolomů, kteří dodávali do Moskvy materiál. Ten pětistý třicátý závod v Čerkisovu byl světovou raritou. Pracoval výlučně pro Metrostroj. Zpracovával všechny profily mramoru a žuly, odléval obrovské i detailní ozdobné architektonické prvky z barevných kovů, prováděl asanaci kovů a podobně. Bez jeho vysoké specializace by byla další výstavba moskevského metra nemyslitelná.⁹¹

Tajemství velkoleposti a krásy moskevského metra tkví v jedné ze schůzek Metroprojektu. Architekti zdůrazňovali, že by obložení stanic mělo být odolné vůči opotřebování a vlhkosti, a bránit držení prachu na obkladech. Zmínili také zkušenost ze zahraničí, kde se zmíněné problémy vyřešily keramickým obkladem, dlaždicemi. Tehdejší stav keramického průmyslu nemohl garantovat dodání potřebného množství stavební keramiky. A tak byl vybrán mramor a přírodní drahé kameny z různých oblastí. V moskevském metru by proto bylo možné absolvovat kurz mineralogie. Překrásný je světlešedý mramor ufalej z Uralu. Odsud se také dovážel světlerůžový mramor koelga. Místy bylo použito gruzínského mramoru šroša, temněčervené barvy s bílými žilkami, a růžověžlutého krymského mramoru bjuk-jankoj a četných jiných druhů. Výrazným obkládacím materiálem byl labrador⁹², kámen neobvyklé pevnosti a krásy. Na vyleštěném jasně probleskují ultramarinové (sytě modré) žilky. Rudé porfýry z Oněžského jezera ozdobily sloupy a stěny celé řady stanic. Kromě toho bylo k obložení stěn použito zvláště zhotoveného skla marblitu a smaltovaných desek. Podlahy byly vyloženy různými keramickými dlaždicemi. Kontrast mezi nadzemní a podzemní Moskvou byl obrovský. Temná zákoutí, dřevěné domy, potrhaná dlažba a křivolaké špinavé uličky byly ubohé oproti podzemí zahaleného do zářícího mramoru a s podlahami jako zrcadla.

⁹⁰ Zinovjev, Stalinskoje metro, 2011

⁹¹ Křivánek, Všechna metra světa, 1986, s.93

⁹² Labrador, zvaný též labradorit = vápenatý trojklanný nerost měňavých barev, zejména šedomodré a modrozelené; nazván podle poloostrova Labradoru ve východní části Kanady

3.2 STANICE KOMSOMOLSKÁ (PRVNÍ ETAPA)

Stanice Komsomolská byla otevřena dne 15. května 1935. Především v první etapě výstavby metra se stala jednou z nejdůležitějších stanic. Nachází se mezi třemi největšími nádražími hlavního města, a proto měla sloužit k přepravě vysokého množství cestujících. Svůj název získala podle Komsomolského náměstí, bývalého Kalančevského. Její model byl předvedený na Mezinárodní výstavě v Paříži v roce 1937, kde vyvolal mimořádný zájem o moskevské metro.⁹³

Architektura staničního sálu se inspirovala námětem Komsomolu, jehož bronzový symbol KIM (Komunistická internacionála mládeže) umístěný na sloupech z růžového mramoru zdůrazňuje přínos komsomolců ve třicátých letech při výstavbě podzemní dráhy. Vstupní haly jsou obloženy světlými deskami a ozdobeny výplněmi s nástěnnými obrazy, majolikovým panó. Podél bočních stěn stanice ve výšce patra procházejí dvě široké galerie, které jsou spojené mezi sebou můstkem, a po obou stranách je schodiště na nástupiště. Takové uspořádání umožňuje volný průchod velkému množství cestujících.⁹⁴

Oživením prostoru barevným mramorem sloupů, plastickými ozdobami a bohatstvím světla nabývá stanice milého, radostného vzhledu. Tím se stala nejlépe řešenou stanicí první etapy v dekorativním i barevném pojetí. Není divu, že si na ní stavitelé nechali záležet. Měla se stát vizitkou moskevského metra pro návštěvníky hlavního města.⁹⁵

3.3 STANICE NÁMĚSTÍ REVOLUCE (DRUHÁ ETAPA)

Tato stanice byla otevřena dne 13. března 1938 v rámci druhé etapy a stala se již druhou stavbou mladého architekta A. N. Duškina.⁹⁶ Svůj název získala podle stejnojmenného náměstí, na který vede její východ. Dané náměstí se do roku 1918 nazývalo Voskresenské. Po mnoha verzích náměstí získalo název na počest Únorové revoluce z roku 1917.⁹⁷

Hlavním prvkem výzdoby je 76 bronzových figur umístěných v klenbách průchodu. Původně se na jejich místě měly nacházet reliéfy, nicméně sochař M. G. Manizer navzdory zjevného nesouhlasu architekta Duškina prosadil svou variantu.

⁹³ Existuje také stejnojmenná stanice Komsomolská, ta vznikla ve čtvrté etapě výstavby.

⁹⁴ Katcen, Moskevské metro, 1952, s.66

⁹⁵ Tamtéž, s.67; Zinovjev, Stalinskoe metro, 2011, s.28

⁹⁶ Dokument, Moskevské metro, 2009

⁹⁷ Zinovjev, s.70

Na zkoušku je nejdříve odlili ze sádry a vedení tento návrh přijalo bez výhrad.⁹⁸ V roce 1941 byly sochy z důvodu války evakuovány do Střední Asie a v roce 1944 opět vráceny. Během evakuace se poškodily, zbyly z nich jen nekompletní části. Díky tomu, že se každá socha čtyřikrát opakovala, se všechny podařilo plně zrekonstruovat. Proslulá je socha pohraničnicka se psem. Původně se moskevští studenti pro štěstí před zkouškou dotýkali čenichu tohoto psa, ale nyní to pro štěstí dělají všichni. Zajímavostí je, že všechny postavy (kromě pionýrů), aby se vešly do ohraničených oblouků v průchodu, jsou zobrazené buď v kleče, ohnuté a nebo sedí. V souvislosti s tím se říká, že tyto sochy vyjadřují obraz sovětského národa – buď veškerý národ sedí nebo klečí.⁹⁹

3.4 STANICE MAJAKOVSKÁ (DRUHÁ ETAPA)

Stanice Majakovská byla otevřena na Gorkovském rádiusu dne 11. září 1938. Svůj název získala podle náměstí, pod kterým se nachází, a samozřejmě také na počest básníka V. V. Majakovského. Stanice je začleněna do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO a v roce 1939 byl její projekt oceněn Grand-prix na mezinárodní výstavě v New Yorku.¹⁰⁰

Jedná se spíše o strouhou a uhlazenou stavbu, která připomíná kolonádu. Tvoří ji dvě řady pilířů vytvářejících u stropu klenbu. Každý ze 35 oválných kleneb je olemován osvětlením a vyzdoben mozaikovými panó¹⁰¹, které jsou vytvořené podle skicy avantgardního malíře Alexandra Dejneka, pod obecným názvem Den sovětského nebe (*Сутки советского неба*) a úryvky veršů V. Majakovského.¹⁰²

Sloupy jsou zdobeny pásy tvarové nerezavějící ocele a zdobí tak tmavý mramor sloupu. Spodní část je obložena tmavěružovým vzácným kamenem orlecem. Jejich ladný tvar se výtečně rýsuje na pozadí stěn ze světlešedého mramoru ufalu. Na podlaze jsou čtverce a podélné pruhy z tmavěšedého mramoru sadachlo a červeného salieti na pozadí žltorůžového gazganu. Šířka a prostornost této stanice, lesk hlazené ocele, neobyčejné kupole s rozmanitými barevnými náměty, to vše působí dojmem smělosti, bodrosti, svobody, tak charakteristickými pro tvorbu Majakovského. Busta tohoto velikého

⁹⁸ Dokument, Moskevské metro, 2009

⁹⁹ Dostupné z: <http://www.fresher.ru/2013/05/16/krasota-moskovskogo-metro/>

¹⁰⁰ Zinovjev, s.86,90

¹⁰¹ *Panó (psáno též panneau) – výplň s malbou dekorativního nebo ornamentálního rázu*

¹⁰² Moskva, Lingea průvodce, 2013, s.12

spisovatele byla umístěna na konci 50. let 20. století uvnitř haly a je vytvořena z bílého mramoru kojelga.¹⁰³

3.5 STANICE S VYOBRAZENÍM J. V. STALINA

Téměř na všech stanicích poválečného metra se objevoval jako jeden z dekoračních prvků J. V. Stalin. Lidé jeho obraz vnímali jako symbol vítězství. Jen stalinových soch bylo v metru 15, fresek a mozaikem bylo tolik, že je snad nikdo nepočítal. Po Stalinově smrti se začalo s jejich odstraňováním stejně tak jako s kultem osobnosti. Stalin byl však pevně zasazen v uvedených výjevech výzdoby, stal se středem složitých kompozic. Odstranit ho, aniž by se nenarušila celistvost a neporušil se celkový dojem výjevu, často znamenalo začít s výzdobou od začátku. Odstranění Stalina tak trvalo více jak deset let.¹⁰⁴

Stěna stanice **Elektrozavodské** (třetí etapa) byla zeshora vyzdobena basreliéfem s vyobrazením vlajek. Ve středu této dekorace se původně nacházel medailon s profilem J. V. Stalina. Na **Serpuchovské** se nacházela sádrová socha pojmenovaná *Stalin za tribunou*, jejímž autorem byl D. P. Švarc. Čelní stranu centrálního sálu zdobil basreliéf se zobrazením profilu J. V. Stalina. V pozadí se nachází vítězné vlajky a níže je zobrazen sovětský erb s pasáží z hymny SSSR: *Союз нерушимый республик свободных Сплотила навеки Великая Русь*. Na mozaikovém panó stanice **Komsomolské** se J. V. Stalin účastní vojenské přehlídky dne 7. listopadu 1941 na Rudém náměstí. Stojí před mauzoleem a drží v rukou vlajku se zobrazením Lenina. Za zády Stalina stojí představitelé tehdejšího politbyra: Vorošilov, Molotov, Malenkov a Beria. V pozadí se tyčí věže Kremlu a nachází se zde řady vojáků, kteří se chystají na frontu. Tato velká mozaika se však musela najednou předělat. Zpočátku se z ní odstranil Beriov, poté Molotov a nakonec i samotný Stalin, kterého předělali na Lenina. Na **Pavelecké** se nacházel bronzový medailon s profilem V. I. Lenina a J. V. Stalina. Stěnu nad eskalátorem zdobí veliký medailon, mozaikové panó. Je zde zobrazeno Rudé náměstí s mauzoleem, Chrám Vasila Blaženého, památník Minina a Požarského, nad kterými se tyčí rudá vlajka. Na ní se do roku 1961 nacházel profil Stalina. Stanici **Taganskou** zdobilo při otevření v roce 1950 sousoší *Stalin a mládež* v čele s J. V. Stalinem, který je vyobrazen mezi šťastným sovětským národem. V pozadí můžeme vidět kremelské věže a vlajku s profilem V. I. Lenina. Další Stalinova socha, která se honosila svojí velkolepostí na podstavci, se nacházela ve výklenku kopule stanice **Kurská**. Ohromující pohled na Stalina nabízel

¹⁰³ Katcen, Moskevské metro, 1952

¹⁰⁴ Dokument, Moskevské metro, 2009

východ ze stanice **Arbatské**. Při výstupu po schodech se cestjícímu postupně odhaloval Stalinův mozaikový portrét v životní velikosti. Mozaika byla sestavena z mramoru, porfyru, jaspisu a smaltu. Již za pár let po otevření stanice tuto velkolepou mramorovou mozaiku jedné noci odstranili.¹⁰⁵

3.6 STANICE PRAŽSKÁ

Pro nás Čechy bude zajímavá především stanice Pražská z roku 1985. K architektonicko-umělecké výzdobě byli totiž přizváni přední českoslovenští odborníci a jejich výkresy se staly důležitými při realizaci této stanice. Ve vestibulu jsou rozmístěny sochy, které symbolizují Prahu. Jedna z nich dokonce ztělesňuje řeku Vltavu. K výzdobě stanice byly na stěnách použity keramické dlaždice hnědé barvy a pravoúhlé sloupy pokrývá zlatavý kov. K výstavbě byly použity speciální protihlukové materiály, díky kterým se hluk na stanici při příjezdu vlaku značně snižuje. Stanici také zdobí bílý visutý strop, jehož barva přechází nad kolejištěm v černou. Budování této stanice symbolizovalo přátelství sovětských a československých stavitelů metra. Stala se originálním místem symbolizující Prahu v Moskvě. Současně se stanicí Pražskou v moskevském metru se budovala stanice Moskevská v Praze. Nyní je tato stanice přejmenována na stanici Anděl.¹⁰⁶

3.7 MUZEUM MOSKEVSKÉHO METRA

Národní muzeum moskevského metra nabízí návštěvníkům podrobné informace o historii metra v Moskvě. První myšlenka na založení muzea přišla ihned po otevření první etapy výstavby podzemní dráhy. Muzeum bylo otevřeno v roce 1937. Nyní ho můžeme najít v jižním vestibulu stanice Sportovní v prvním a druhém patře. Základ první expozice tvoří dokumenty, které se dochovaly pracovníkům metra. Postupně se zdroje rozšiřovaly a nyní nás muzeum seznamuje nejen s historií postupného rozvoje techniky, ale také se zajištěním bezpečnosti v metru, architekturou a komfortem dopravy cestujících. K lepší představivosti jsou vyrobeny speciální makety.

Fondy a expozice muzea se vytvářely opravdu po špetkách. Nadšenci, kteří byli velmi zainteresovaní do vzniku muzea, se pustili do hledání a sbírání budoucích exponátů jako jsou dokumenty, fotografie, modely různé techniky a podobně. Využívali všech

¹⁰⁵ Zinovjev, Stalinskoe metro, 2011; Dokument

¹⁰⁶ Dostupné z: http://mosmetro.ru/stations/serpukhovsko_timiryazevskaya/prazhskaya/

Dostupné z: <http://www.101hotels.ru/main/cities/Moskva/infrastructure/metro/Prazhskaya>

možností, byli v kontaktu se Správou metra, Státním archivem fotodokumentace, Státní knihovnou V. I. Lenina. Různá technika a vybavení, které byly odstraněny z provozu, se také použily jako exponáty. Mnohé dokumenty a jednotlivé předměty byly muzeu darovány.

Muzeum každoročně navštíví kolem devíti tisíc Moskvanů a turistů. Většinu tvoří školáci a studenti. Pro mládež je návštěva muzea metra vůbec první blízké seznámení s největším dopravním systémem Moskvy. Mohou se ale také setkat s různými profesemi pracovníků metra. Někteří návštěvníci se stávají stálými zákazníky. Část z nich, i když ne moc velká, poté chce v metru pracovat.

V muzeu se také rozvíjí nové služby pro návštěvníky. Od roku 2006 se uskutečňují video exkurzce, během kterých návštěvníci podnikají zajímavé putování historií Moskvy a moskevského metra. Seznamují se s dnešní největší dopravní tepnou hlavního města, poznávají metra jiných měst, konkrétně Sankt Petěrburgu a běloruského města Minsk, mohou se seznámit s literaturou věnovanou historii metra. Tato služba je hlavně využívána školáky a studenty, kteří zpracovávají na toto téma referáty a ročníkové práce. Dnes si nikdo neumí představit hlavní město bez metra, které se stalo nejen unikátní památkou, ale i základním druhem hromadné dopravy.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Dostupné z: <http://mosmetro.ru/about/history/museum/>

ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce byl popis vzniku a rozvoje moskevského metra na určité časové ose, seznámení se způsobem odbavování cestujících dříve a nyní, a představení některých stanic z hlediska jejich architektury a výzdoby.

Bakalářská práce byla rozdělena do tří částí. V první jsem se zabývala situací hromadné dopravy před výstavbou podzemní dráhy. Protože moskevské metro není nejstarší podzemní dráhou ve světě, zmínila jsem počátky vzniku metra i v jiných zemích. Kapitola také popisuje chronologický vývoj moskevského metra od několika počátečních nerealizovaných projektů přes jeho první výstavbu až po válečné a poválečné období do 70. let 20. století. Z dané situace vyplývá, že stávající pozemní dopravu již nešlo zintenzivnit. Bylo třeba najít nový dopravní prostředek, který by svou přepravní kapacitou odpovídal zvyšujícímu se počtu obyvatel Moskvy. Množící se dopravní problémy přiměly vládnoucí nomenklaturu řešit déle neudržitelnou situaci. Bylo vydané povolení ke stavbě metra v hlavním městě Sovětského svazu. Podzemní dráha se brzy stala nejen nejpraktičtějším dopravním prostředkem, ale i vhodným protiletectvým krytem za 2. světové války. Jako protiatomový kryt mělo metro sloužit v době studené války.

Druhá kapitola představuje metro od 80. let 20. století do roku 2014. Toto období se vyznačuje především změnou názvů některých stanic a dalším rozšiřováním drah. Jednotlivé trasy se prodloužily a v některých místech se i protínají. Nově vybudovaná síť podzemní dráhy zajišťuje dopravní obslužnost i do vzdálených částí Moskvy. Jedna z podkapitol je věnovaná osmdesátému výročí vzniku moskevského metra, po které následuje část věnovaná odbavování cestujících, konkrétně pojednává o materiálním zabezpečení jízdenek, které odrážely technologickou vyspělost doby. V závěru se pokouším nastínit, jakým směrem se bude moskevské metro dále ubírat.

Poslední kapitolu jsem věnovala architektonickému vývoji do 50. let 20. století. Moskevské metro se sice nehonosí titulem nejstaršího metra, přesto je díky své architektuře považováno za jednu z nejkrásnějších podzemních drah na světě. Nesporně i proto, že mělo být v době svého vzniku výkladní skříní socialistického realismu. Vládnoucí garnitura chtěla ovlivňovat široké masy, prezentovat politickou ideologii a propagovat kult Stalinovy osobnosti. Přestože při výstavbě chyběly některé základní stavební materiály, Sovětský stát našel řešení. Keramické obklady nahradil mramorem, žulou a jinými cennými kameny. Zásadní zlom ve výzdobě moskevských stanic metra přichází s nástupem Chruščeva. Bohatě zdobené stanice musely ustoupit strohému

funkcionalismu. Rozšiřování metra a jeho praktické využití dostalo přednost před estetickou stránkou stanic. Z dostupné literatury a turistických průvodců vyplývá, že stanice Komsomolská, Náměstí revoluce a Majakovská patří k nejkrásnějším. Proto jsem se rozhodla je zařadit do své bakalářské práce. Na konci této kapitoly se zmiňuji o Muzeu moskevského metra, které nabízí svým návštěvníkům veškeré podrobné informace.

Domnívám se, že i přes technické obtíže při budování metra a politického zneužívání jeho výstavby v době totalitního režimu metro splnilo a dodnes plní svou praktickou a estetickou funkci.

РЕЗЮМЕ

Бакалаврская работа посвящается истории строительства московского метрополитена и восьмидесятой годовщине со дня его открытия в мае 1935г. Отмечаются причины необходимости его строительства в связи с положением в сфере транспорта в столице РФ Москве. Внимание выборочно уделяется характеристике некоторых станций, их строительству и архитектурному облику. В работе подробно рассматриваются все этапы строительства, указываются названия станций и их протяженность. Подробно характеризуется система оплаты проезда в прошлом и преимущества оплаты в настоящее время. Последняя глава занимается архитектурой станций, выборочно описывается оформление пяти станций московского метро. Составной частью работы является чешско-русский словарь, содержащий актуальный словарный запас, а также приложение со схемами и рисунками.

SUMMARY

Bachelor thesis introduces the history of the building Moscow metro and the eightieth anniversary of the date opening which took place in May 1935. It outlines the reasons for the urgent building regard to traffic situation in the Russian capital, Moscow. It draws attention to some selected stations in terms of construction and architectural design. There is elaborated in detail all the stages of construction underground, stations names and their length. Is described in detail the original handling system and the advantages of the current passenger fares. The last section is devoted to the architecture of the stations, describes decoration of five selected stations of the Moscow metro. The work also includes Czech-Russian dictionary with current words and annexes with diagrams and pictures.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

ODBORNÁ PUBLIKACE

1. BALCAR, Milan aj. *Posobije po razvitiju ustnoj reči*: Vysokošk. učebnice pro pedagog. fak. 3. vyd. Praha: SPN, 1986. 409 s. Učebnice pro vys. Školy.
2. CARENKO, A.P.; FEDOROV, Je.A.; *Moskovskij metropoliten imeni V.I. Lenina*: spravochnik-putevoditel', Moskva: Transport, 1950, 256 s.: il.
3. KATCEN, I. *Moskevské metro*. 1. vyd. Praha: Vydavatelství Svazu československo-sovětského přátelství, 1952, 157 s.
4. KLIMEŠ, Lumír. *Slovník cizích slov*. 6., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1998, xxviii, 862 s. Odborné slovníky. ISBN 80-723-5023-4.
5. KŘIVÁNEK, Josef. *Všechna metra světa*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1986, 208 s.
6. *Moskovskij metropoliten*. Moskva: Interros, 2005. *Rossija XX vek*. ISBN 59-823-4012-X.
7. *Moskva*. 1. vyd. V Brně: Lingea, 2013, 141 s. Lingea průvodce. ISBN 978-808-7471-913.
8. ZINOV'EV, Aleksandr. *Stalinskoe metro*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 208 s. ISBN 978-599-0315-914.

AUDIOVIZUÁLNÍ ZDROJ

- KOMAROV, Sergej; LISTOVA, Jelizaveta; RADEVIČ Jelena. *Moskevské metro*. Dokument. Rusko 2009. 85min

INTERNETOVÉ ZDROJE

1. Metro. [online]. [cit. 2015-03-06].
Dostupné z: <http://www.quido.cz/objevy/metro.htm>
2. Moskovskij avtobus. [online]. [cit. 2015-03-10].
Dostupné z: <http://www.mosgortrans.ru/transport/history/moscow-bus/>
3. Projekty metropolitena v Moskve. [online]. [cit. 2015-03-10].
Dostupné z: <http://mosmetro.ru/about/history/projects/>

4. Istorija metro. Pervye proekty. [online]. [cit. 2015-03-27].
Dostupné z: <http://nashemetro.ru/hist1.shtml>
5. Moskovskij metropoliten v 30-e gody. [online]. [cit. 2015-03-22].
Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_30s.html
6. Moskovskij metropoliten v gody vojny. [online]. [cit. 2015-03-27].
Dostupné z: http://www.grafik-plus.ru/ST_History/st_Wars.htm
7. Moskovskij metropoliten v 40-e gody. [online]. [cit. 2015-03-22].
Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_40s.html
8. Moskovskij metropoliten v 50-e gody. [online]. [cit. 2015-03-22].
Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_50s.html
9. Moskovskij metropoliten v 60-e gody. [online]. [cit. 2015-03-26].
Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_60s.html
10. Moskovskij metropoliten v 70-e gody. [online]. [cit. 2015-03-26].
Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_70s.html
11. Moskovskij metropoliten v 80-e gody. [online]. [cit. 2015-03-26].
Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_80s.html
12. Moskovskij metropoliten v 90-e gody. [online]. [cit. 2015-03-26].
Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_90s.html
13. Moskovskij metropoliten v 2000-e gody. [online]. [cit. 2015-03-26].
Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_2000s.html
14. Moskovskij metropoliten v 2010-e gody. [online]. [cit. 2015-03-26].
Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_2010s.html
15. Transpor. Moskviči mogu kupit bilet. [online]. [cit. 2015-04-03].
http://www.mos.ru/authority/activity/transport/?id_14=31317
16. Moskovskoje metro v cifrah i faktah. [online]. [cit. 2015-03-11].
Dostupné z: <http://tass.ru/info/1324314>
17. Samye zagruzhennye stancii moskovskogo metro. [online]. [cit. 2015-03-11].
Dostupné z: <http://msk.mr7.ru/city/news/nazvany-samye-zagruzhennye-stancii-moskovskogo-met-1069890>
18. Metro 2014 goda. [online]. [cit. 2015-03-15].
Dostupné z: <http://stroi.mos.ru/metro-2014-goda>
19. Stancija Spartak. [online]. [cit. 2015-03-15].
Dostupné z: <http://stroi.mos.ru/spartak>

20. Stancija Troparevo. [online]. [cit. 2015-03-15].
Dostupné z: <http://stroi.mos.ru/troparevo>
21. Gazeta Moskovskogo metropolitena. Moe Metro. Dekabr 2014 Nomer 12 (59)
Dostupné z: <http://mosmetro.ru/upload/2818/moemetro59.pdf>
22. Moskovskij metropoliten otmetit 80-letie 15 maja. [online]. [cit. 2015-03-25].
Dostupné z: <http://www.vm.ru/news/2015/03/03/moskovskij-muzej-imeni-schchuseva-otkroet-vistavku-k-yubileyu-metropolitena-280064.html>
23. Gazeta Moskovskogo metropolitena. Moe Metro. Sentrjabr-Oktjabr 2014. Nomer 9-10 (56-57)
Dostupné z: <http://mosmetro.ru/upload/2564/moemetro56-57.pdf>
24. Poezd Akvarel. [online]. [cit. 2015-03-25].
Dostupné z: <http://kudago.com/msk/place/poezd-akvarel/>
25. Moskovskij metropoliten. 80 let v poiskach identičnosti. [online]. [cit. 2015-03-25].
Dostupné z: <http://archsovet.msk.ru/exhibitions/80-let-metro>
26. Oplata proezda. [online]. [cit. 2015-03-15].
Dostupné z: <http://metro.ru/fare/>
27. Oplata proezda. Dva pervyh bileta 1935 goda. [online]. [cit. 2015-03-15].
Dostupné z: <http://metro.ru/fare/tickets/g/1/>
28. Oplata proezda. Zheton 1935 goda. [online]. [cit. 2015-03-15].
Dostupné z: <http://metro.ru/fare/tokens/g/1/>
29. Proezdnye dokumenty. [online]. [cit. 2015-03-16].
Dostupné z: http://mosmetro.ru/payment/season_ticket/
30. Oplata proezda. Zhetony. [online]. [cit. 2015-03-15].
Dostupné z: <http://metro.ru/fare/tokens/>
31. Oplata proezda. Bumazhnye bilety. 1936 god. [online]. [cit. 2015-03-15].
Dostupné z: <http://metro.ru/fare/tickets/g/3/>
32. Tarifny na proezd v obščestvennom transporte. [online]. [cit. 2015-03-23].
Dostupné z: <http://www.m24.ru/articles/62971>
33. Maršrut vtorogo kolca moskovskogo metro. [online]. [cit. 2015-03-22].
Dostupné z: <http://www.moscowmap.ru/news/second-ring-of-moscow-underground.html>
34. Stancija metro Delovoj centr. [online]. [cit. 2015-03-15].
Dostupné z: <http://ria.ru/moscow/20140131/992345841.html>

35. Krasota moskovskogo metro. [online]. [cit. 2015-03-20].

Dostupné z: <http://www.fresher.ru/2013/05/16/krasota-moskovskogo-metro/>

36. Stancija Pražskaja. [online]. [cit. 2015-03-20].

Dostupné z: http://mosmetro.ru/stations/serpukhovsko_timiryazevskaya/prazhsckaya/

37. Prazhsckaja. [online]. [cit. 2015-03-20].

Dostupné z:

<http://www.101hotels.ru/main/cities/Moskva/infrastructure/metro/Prazhsckaya>

ZDROJE PŘÍLOH

S1: První linka moskevského metra

Dostupné z: http://nashemetro.ru/hist_map.shtml

S2: Moskevské metro v 90. letech 20. století před přejmenováním stanic

Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_90s.html

S3: Schéma metra s naplánovanými stanicemi na rok 2015, 2016

Dostupné z: <http://next.russianmetro.ru/>

S4: Schéma budoucího metra 2020 s vyznačenými roky prodloužení

Dostupné z: <http://next.russianmetro.ru/perspektivnaya-shema-metro.php>

Obr. 1: Izvozcíci na Rudém náměstí v Moskvě, rok 1900

Dostupné z: http://www.retromap.ru/show_pid.php?pid=22654

Obr. 2: Linějka, ve které cestující seděli bokem

Dostupné z: <http://dedushkin1.livejournal.com/301418.html>

Obr. 3: Moskevská koňka, rok 1895

Dostupné z: http://www.retromap.ru/show_pid.php?pid=80961

Obr. 4: Projekt Balinského a Knorre podle N. N. Karazina

Dostupné z: http://www.moscowchronology.ru/metro_30s.html

Obr. 5: První jízdenky na metro z kartonu

Dostupné z: <http://nnm.me/blogs/igorki/muzey-metropolitena-v-moskve/>

Obr. 6: Žeton s pěticípou hvězdou a žeton s kulatým otvorem, z bronzu

Žeton s pěticípou hvězdou. Dostupné z: <http://www.metro.ru/fare/tokens/g/1/>

Žeton s kulatým otvorem. Dostupné z: <http://www.metro.ru/fare/tokens/g/2/>

Obr. 7: Kovový žeton z roku 1959, kdy se rub a líc odlišoval

Dostupné z: <http://www.metro.ru/fare/tokens/g/3/>

Obr. 8: Kovové žetony se stejným rubem i lícem

Ocel lakovaná mosazí. Dostupné z: <http://www.metro.ru/fare/tokens/g/6/>

Bílý kov. Dostupné z: <http://www.metro.ru/fare/tokens/g/7/>

Obr. 9: Plastový světle zelený žeton, jehož polovina též fungovala v turniketu

Dostupné z: <http://www.metro.ru/fare/tokens/g/8/>

Obr. 10: Jubilejní žeton na počest 60. výročí moskevského metra

Dostupné z: <http://www.metro.ru/fare/tokens/g/9/>

Obr. 11: Kovový žeton ve srovnání s průsvitnými plastovými žetony

Dostupné z: <http://daypic.ru/russia/157558>

Obr. 12: Experimentální magnetická jízdenka, rok 1933

Dostupné z: http://www.metro.ru/fare/magnetic_tickets/g/1/

Obr. 13: Reklamní bezkontaktní karty

Dostupné z: <http://www.repsar.ru/adv/reklama-v-metro/>

Obr. 14: Bezkontaktní karta s motivem knihy Moskevské metro 2033

Dostupné z:

http://www.proezdnoi.com/index.php?option=com_content&view=article&id=339&Itemid=456

Obr. 15: Pamětní bezkontaktní karty k 75. výročí otevření moskevského metra

Dostupné z: <http://mosmetro.livejournal.com/168720.html>

Obr. 16: Pamětní bezkontaktní karty

Dostupné z: <http://birzaco.narod.ru/razdels/bilets/bilets1.htm>

Obr. 17: Platné karty

<http://top.rbc.ru/society/02/04/2013/852018.shtml>

Obr. 18: Stanice Komsomolská

Dostupné z: http://gazeta.ua/ru/articles/np/_v-moskovskom-metro-rabotayut-sapery-obnaruzhen-predmet-pohozhij-na-vzryvchatku/481704

Obr. 19: Symbol Komsolu KIM

Dostupné z: <http://www.yamoskva.com/node/12775>

Obr. 20: Majolikové panó stanice Komsomolské

Tamtéž

Obr. 21: Stanice Náměstí revoluce

Dostupné z: <http://akak.ru/recipes/13099-kak-vesti-sebya-v-metro>

Obr. 22: Sochy ze stanice Náměstí revoluce

Dostupné z: <http://vicamilleri.com/metro-moskva/>

Obr. 23: Stanice Majakovská, centrální sál

Dostupné z: <http://www.cestyapamatky.cz/cesty/rusko-2013/moskva-tlukouci-srdce-ruska>

Obr. 24: Stanice Majakovská, mozaika se zobrazením leteckého útoku nad Kremlem

Dostupné z: <http://www.fresher.ru/2013/05/16/krasota-moskovskogo-metro/>

Obr. 25: Elektrozavodská stanice s basreliéfem, v jehož kruhu se původně nacházel profil J. V. Stalina

Dostupné z: <http://union-stalinist.livejournal.com/31455.html>

Obr. 26: Stanice Serpuhovská, socha J. V. Stalina

Dostupné z: <http://union-stalinist.livejournal.com/31455.html>

Obr. 27: Stanice Serpuhovská, basreliéf s profilem J. V. Stalina

Dostupné z: <http://www.litmir.info/br/?b=243798&p=26>

Obr. 28: Stanice Komsomolská (čtvrtá etapa)

Dostupné z: <http://moscow-walks.livejournal.com/508698.html>

Obr. 29: Stanice Komsomolská s basreliéfem Lenina

Tamtéž

Obr. 30: Stanice Pavelecká, bronzový medailon J. V. Stalina a V. I. Lenina

Dostupné z: <http://www.artguide.com/posts/693>

Obr. 31: Stanice Pavelecká, veliký medailon

Dostupné z: <http://union-stalinist.livejournal.com/31455.html>

Obr. 32: Stanice Taganská, sousoší št'astného sovětského národa s J. V. Stalinem

Dostupné z: <http://www.oldmos.ru/old/photo/view/21225>

Obr. 33: Stanice Kurská, socha J. V. Stalina v pozemním vestibulu

Dostupné z: <http://kv-journal.su/content/nas-vystroil-stalin>

Obr. 34: Stanice Arbatská, mozaikový portrét J. V. Stalina v životní velikosti

Dostupné z: <http://moya-moskva.livejournal.com/2404683.html>

Obr. 35: Stanice Pražská

Dostupné z: <http://no-exit.org/msk/stations/prazhskaya>

Obr. 36: Památní deska v průchodu stanice Pražské

Dostupné z: <http://www.vinegret.cz/15-maloizvestnyh-faktov-o-prage/>

Obr. 37: Ztělesněná řeka Vltava na stanici Pražské

Dostupné z:

<http://www.liveinternet.ru/tags/%F6%E5%ED%F2%F0+%CC%EE%F1%EA%E2%FB/>

Obr. 38: Vlaková souprava metra, Akvarel

Dostupné z: <http://kudago.com/msk/place/poezd-akvarel/>

Dostupné z: <http://www.solyson.ru/gallery/metro.aspx>

PŘÍLOHY

ČESKO-RUSKÝ SLOVNÍK

architekt	архитектор, -а <i>m</i>
architektura	архитектура, -ы <i>f</i>
autobus	автобус, -а <i>m</i>
automat	автомат, -а <i>m</i>
basreliéf	барельеф, -а <i>m</i>
bezkontaktní	бесконтактный
bombardování	бомбёжка, -и <i>f</i>
být v provozu	работать, -аю, -аешь
cestující	пассажир, -а <i>m</i>
dopravní	транспортный
dopravní prostředky	транспортные средства
dopravní špička	часы пик, -а <i>m</i>
drožka	дрожки
elektrická trakce	электрическая тяга (электротяга), -и <i>f</i>
elektronická peněženka	электронный кошелёк, -лька <i>m</i>
empír	ампир, -а <i>m</i>
eskalátor	эскалатор, -а <i>m</i>
estakáda, nadjezd	эстакада, -ы <i>f</i>
generální plán	генеральный план, -а <i>m</i>
generální štáb	генштаб, -а <i>m</i>
Grand-prix	Гран-при, -и <i>nesklon. m</i>
historie	история, -и <i>f</i>
hlavní město	столица, -ы <i>f</i>
hlavní třída (prospekt)	проспект, -а <i>m</i>

izvozcík (kočí, drožkař)	изво <u>з</u> чик, -а <i>m</i>
jednokolejová dráha	монорельсовая доро <u>г</u> а, -и <i>f</i>
jízdenka	(проездно <u>й</u>) бил <u>е</u> т, -а <i>m</i>
jízdní řád	расписан <u>и</u> е (движен <u>и</u> я), -я <i>n</i>
jubilejní	юбиле <u>й</u> ный
jubileum	юбиле <u>й</u> , -я <i>m</i>
kalamita, kolaps	колла <u>п</u> с, -а <i>m</i>
kartuše	карту <u>ш</u> , -а <i>m</i>
kočár	каре <u>т</u> а, -ы <i>f</i>
kočí	ямщи <u>к</u> , -а <i>m</i>
konec (vlakové soupravy)	хвост, -а <i>m</i>
konstruktivismus	конструктивиз <u>м</u> , -а <i>m</i>
koňka	ко <u>н</u> ка, -и <i>f</i>
kopule	ку <u>п</u> ол, -а <i>m</i>
kovový	металличес <u>к</u> ий
kult osobnosti	культ лич <u>н</u> ости, -а <i>m</i>
linějka (dlouhá drožka)	линей <u>к</u> а (длинные дрожки), -и <i>f</i>
linka	ли <u>н</u> ия, -и <i>f</i>
magnetický	магнит <u>н</u> ый
metro	метро, -о nesklon. <i>n</i>
	метрополитен, -а <i>m</i>
motor	двигател <u>ь</u> , -я <i>m</i>
mramor	мрамор, -а <i>m</i>
můstek	мостик, -а <i>m</i>
muzeum	музей, -я <i>m</i>
na počest	в честь

nádraží	вокзал, -а <i>m</i>
nájezdová plošina	пандус, -а <i>m</i>
náklad	нагрузка, -и <i>f</i>
náměstí	площадь, -и <i>f</i>
nástupiště	платформа, -ы <i>f</i>
	перрон, -а <i>m</i>
návrh	предложение, -я <i>n</i>
odborník	специалист, -а <i>m</i>
odjezd	отъезд, -а <i>m</i>
okolí Moskvy	Подмосковье, -я <i>n</i>
osobní doprava	пассажирский транспорт, -а <i>m</i>
panó	панно, -о <i>nesklon. n</i>
patos	пафос, -а <i>m</i>
parní lokomotiva	паровоз, -а <i>m</i>
parník	пароход, -а <i>m</i>
plastový	пластиковый
počet obyvatel	численность населения <i>m</i>
podlaha	пол, -а <i>m</i>
podzemní dráha	подземная железная дорога <i>f</i>
pokladna	касса, -ы <i>f</i>
postavit	построить, -ою, -оишь
pozemní	наземный
pozvánka	пригласительный билет, -а <i>m</i>
prodloužení	продление, -я <i>n</i>
prodloužit	продлить, -лю, -лишь
program, akce	мероприятие, -я <i>n</i>
projednávat	Обсуждать, -аю, -аешь

projektant	проектировщик, -а <i>m</i>
protiletecký kryt	бомбоубежище, -а <i>n</i>
provoz	эксплуатация, -и <i>f</i>
průmyslová zóna	промышленная зона (промзона), -ы <i>f</i>
průvodčí	кондуктор, -а <i>m</i>
předpokládat	предсма́тривать, -аю, -аешь
přeprava, přesun	передвижение, -я <i>s</i>
přesednout (na co)	пересесть, -сяду, -сядешь (на что)
přestup	пересадка, -и <i>f</i>
přetížený	перегруженный
převoz	перевозка, -и <i>f</i>
při příležitosti výročí	по случаю годовщины
příjezd	приезд, -а <i>m</i>
revizor	контролёр, -а <i>m</i>
rozhodnutí	решение, -я <i>n</i>
rozsáhlý	масштабный
rozvoj, vývoj	развитие, -я <i>n</i>
rub a líc	аверс и реверс, -а <i>m</i>
rubl	рубль, -я <i>m</i>
sanitární vybavení	санитарный узел (санузел), -узла
seznam UNESCO	список ЮНЕСКО <i>m</i>
schválit	утвердить, -ржу, -рдишь
socha	скульптура, -ы <i>f</i>
sochař	скульптор, -а <i>m</i>
sousoší	скульптурная группа, -ы <i>f</i>
stavba	постройка, -и <i>f</i>
	сооружение, -я <i>n</i>

stejnojmenný	одноимѐнный
strojvůdce	машини <u>ст</u> , -а <i>m</i>
strop	потоло <u>к</u> , -лка <i>m</i>
suvenýr	сувени <u>р</u> , -а <i>m</i>
štíť	щи <u>т</u> , -а <i>m</i>
tramvaj	трамва <u>й</u> , я <i>m</i>
traťový úsek	перег <u>о</u> н, -а <i>m</i>
trolejbus	троллей <u>б</u> ус, -а <i>m</i>
tunel	тонне <u>л</u> ь, -я <i>m</i>
turista	тури <u>ст</u> , -а <i>m</i>
turniket	турникет, -а <i>m</i>
ulice	улиц <u>а</u> , -ы <i>f</i>
úsek	участ <u>о</u> к, -тка <i>m</i>
vagon	ваг <u>о</u> н, -а <i>m</i>
vedení	руковод <u>ст</u> во, -а <i>n</i>
velvyslanectví	посол <u>ст</u> во, -а <i>n</i>
veřejná (hromadná) doprava	общест <u>в</u> енный трансп <u>о</u> рт, -а <i>m</i>
vestibul, vstupní hala	вестибю <u>л</u> ь, -я <i>m</i>
vchod	вх <u>о</u> д, -а <i>m</i>
vítězství	побед <u>а</u> , -ы <i>f</i>
vlak	п <u>р</u> езд, -а <i>m</i>
vláda	правител <u>ст</u> во, -а <i>n</i>
vozovna	деп <u>о</u> , nesklon. <i>n</i>
východ	в <u>ы</u> ход, -а <i>m</i>
vynález	изобрет <u>е</u> ние, -я <i>n</i>
vysokorychlostní železnice	дорог <u>а</u> больш <u>е</u> скор <u>о</u> сти
vytížený	Загружен <u>н</u> ый

výročí	годовщина,-ы <i>f</i>
výstava	выставка,-и <i>f</i>
výzdoba, dekorace	украшение,-я <i>f</i>
význam	значение,-я <i>n</i>
vzdálený, odlehlý	отдалённый
zácpa (v dopravě)	пробка,-и <i>f</i>
zastávka (autobus, tramvaj, trolejbus)	остановка,-и <i>f</i>
zastávka (metro) = stanice	станция,-и <i>f</i>
železniční doprava	железнодорожный транспорт,-а <i>m</i>
žeton	жетон,-а <i>m</i>
žula	гранит,-а <i>m</i>

Užitečné dotazy

Kde se prodávají jízdenky?
 Kde je pokladna?
 Jak se tam dostanu?
 Je to odsud ještě daleko?
 Můžete mi to ukázat na mapě?
 Jedeme správně na...?
 Kolik stojí jízdenka do metra?
 Kde je nejbližší stanice metra?
 Kde mám přestoupit?
 Kolik je to odtud ještě zastávek?
 Nemám už vystoupovat?
 V kolik jede poslední metro?

Полезные вопросы

Где продают билеты?
 Где находится касса?
 Как мне туда добраться?
 Это далеко отсюда?
 Вы можете показать мне это на карте?
 Мы правильно едем на/в...?
 Сколько стоит проезд/билет на метро?
 Где здесь ближайшая станция метро?
 Где мне нужно сделать пересадку?
 Сколько ещё (ехать) станций?
 Не пора ли мне сойти?
 Во сколько идёт последний поезд метро?

SCHÉMATA MOSKEVSKÉHO METRA

S1: První linka moskevského metra



S2: Moskevské metro v 90. letech 20. století před přejmenováním stanic



S3: Schéma metra s naplánovanými stanicemi na rok 2015, 2016



S4: Schéma budoucího metra 2020 s vyznačenými roky prodloužení



OBRÁZKY

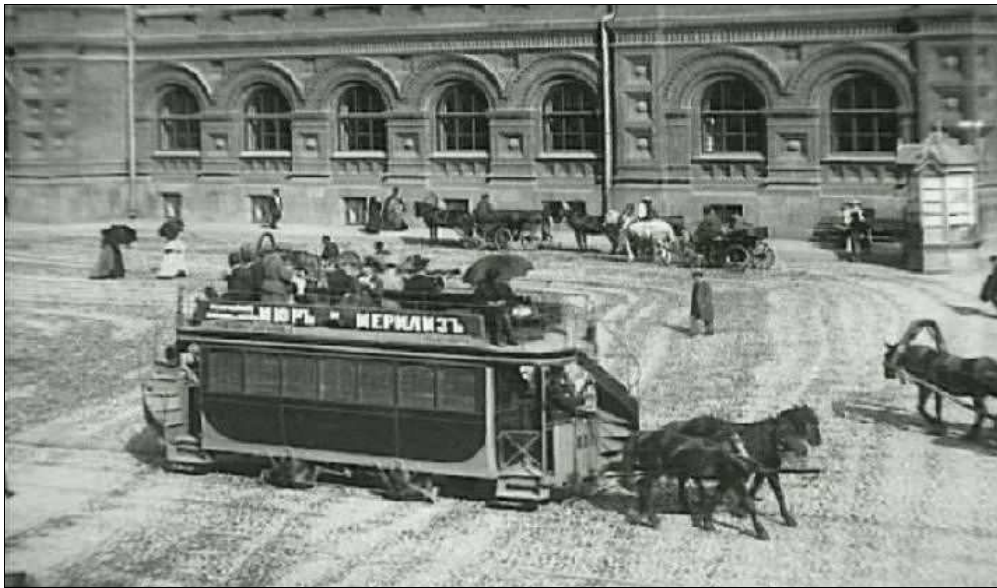
Obr. 1: Izvozčiči na Rudém náměstí v Moskvě, rok 1900



Obr. 2: Linějka, ve které cestující seděli bokem



Obr. 3: Moskevská koňka, rok 1895



Obr. 4: Projekt Balinského a Knorre podle N. N. Karazina



Obr. 5: První jízdenky na metro z kartonu

Foto z Muzea moskevského metra



Obr. 6: Žeton s pěticípou hvězdou a žeton s kulatým otvorem, z bronzu



Obr. 7: Kovový žeton z roku 1959, kdy se rub a líc odlišoval



Obr. 8: Kovové žetony se stejným rubem i lícem



Obr. 9: Plastový, světle zelený žeton, jehož polovina též fungovala v turniketu



Obr. 10: Jubilejní žeton na počest 60. výročí moskevského metra



Obr. 11: Kovový žeton ve srovnání s průsvitnými plastovými žetony

Foto pořízeno v Muzeu moskevského metra.



Obr. 12: Experimentální magnetická jízdenka, rok 1933

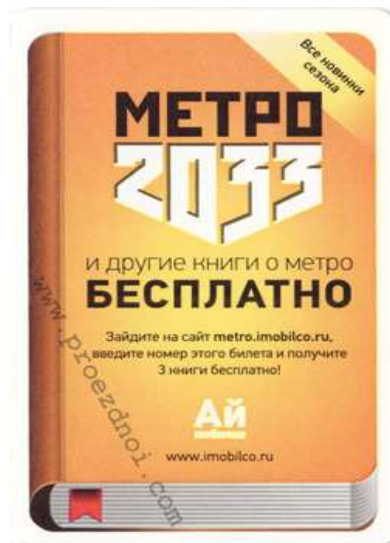
Prodávala se na stanici Prospekt Mira, kde na ně sestavili první dva turnikety.



Obr. 13: Reklamní bezkontaktní karty



Obr. 14: Bezkontaktní karta s motivem knihy Moskevské metro 2033

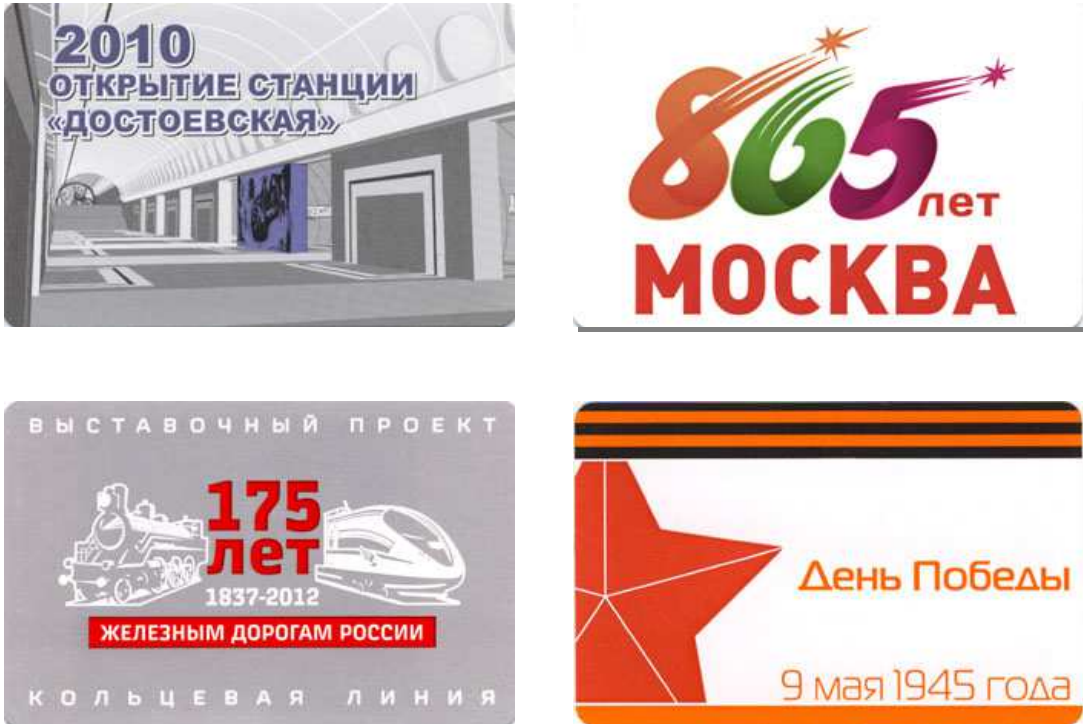


Obr. 15: Pamětní bezkontaktní karty k 75. výročí otevření moskevského metra



Obr. 16: Pamětní bezkontaktní karty

Na počest otevření stanice Dostojevská; 865 let od vzniku Moskvy; 175 let vzniku ruské železniční dráhy; Den vítězství – 9. kvězna 1945



Obr. 17: Platné karty

Modrá s koňmi takzvaná Trojka, světle modrá Jedinýj bilet, zelená Jízdenka 90 min



Obr. 18: Stanice Komsomolská



Obr. 19: Symbol Komsomolu KIM



Obr. 20: Majolikové panó stanice Komsomolské



Obr. 21: Stanice Náměstí revoluce



Obr. 22: Sochy ze stanice Náměstí revoluce

Nalevo: Voják se psem, jehož čumák se stal u obyvatelů Moskvy symbolem štěstí

Napravo: Většina soch sedí či bývají ohnuté a vkleče, jedině dítě mohlo stát



Obr. 23: Stanice Majakovská, centrální sál



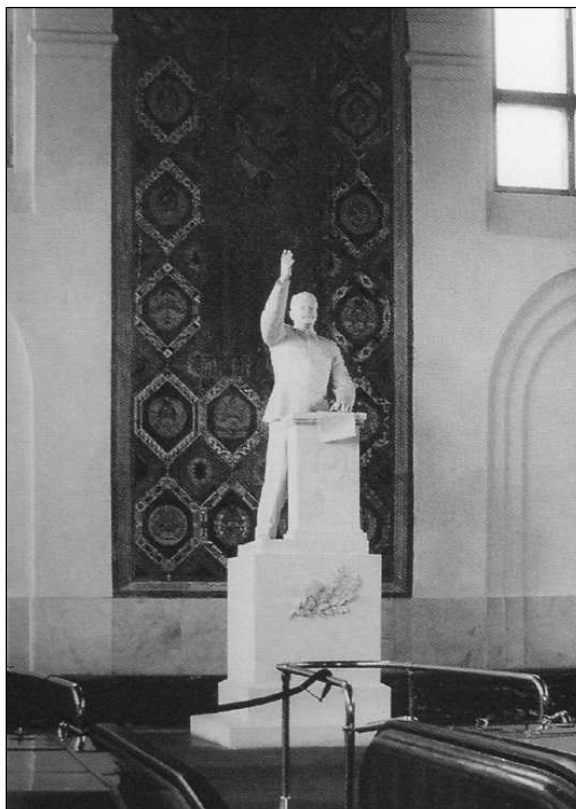
Obr. 24: Stanice Majakovská, mozaika se zobrazením leteckého útoku nad Kremlem



Obr. 25: Elektroavodská stanice s basreliéfem, v jehož kruhu se původně nacházel profil J. V. Stalina



Obr. 26: Stanice Serpuchovská, socha J. V. Stalina



Obr. 27: Stanice Serpuchovská, basreliéf s profilem J. V. Stalina

Nachází se zde také erb a pasáž z hymny SSSR:

Союз нерушимый республик свободных Сплотила навеки Великая Русь



Obr. 28: Stanice Komsomolská (čtvrtá etapa)

Vojenská přehlídka 7. Listopadu 1941 na Rudém náměstí



Obr. 29: Stanice Komsomolská s basrelíéfem V. I. Lenina

Po odstranění představitelů polytbyra a J. V. Stalina.

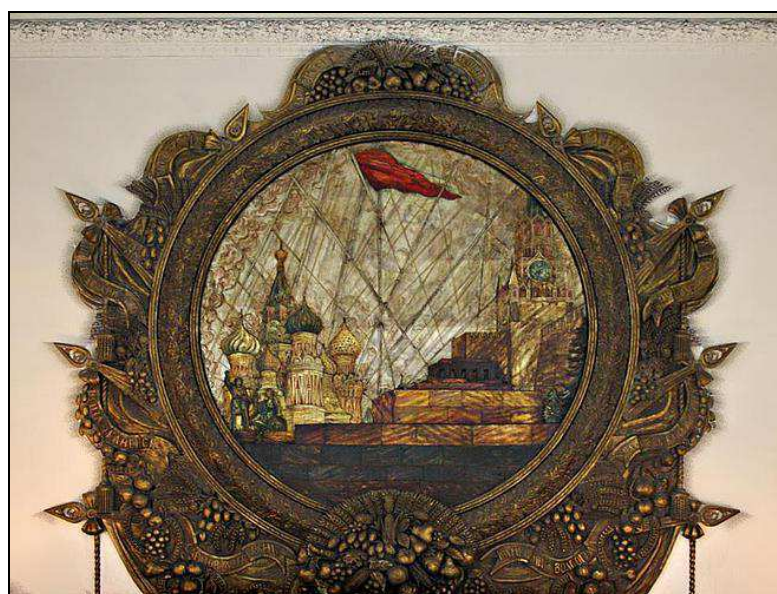


Obr. 30: Stanice Pavelecká, bronzový medailon J. V. Stalina a V. I. Lenina



Obr. 31: Stanice Pavelecká, veliký medailon

Zobrazeno Rudé náměstí s mauzoleem, Chrámem Vasila Blaženého, památníkem Minina a Požarského. Na první fotce je vidět již odebraný profil Stalina z červené vlajky. Druhá fotografie je ze současnosti.



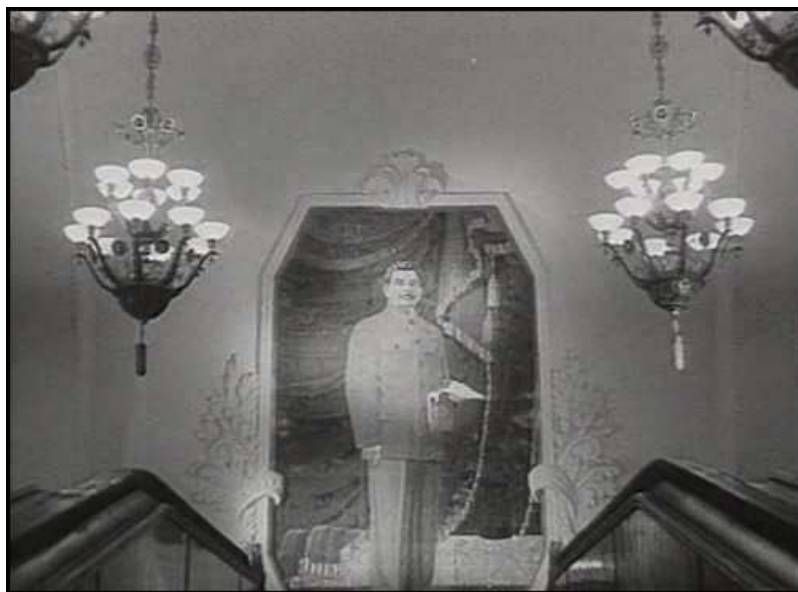
Obr. 32: Stanice Taganská, sousoší šťastného sovětského národa s J. V. Stalinem



Obr. 33: Stanice Kurská, socha J. V. Stalina v pozemním vestibulu



Obr. 34: Stanice Arbatská, mozaikový portrét J. V. Stalina v životní velikosti



Obr. 35: Stanice Pražská



Obr. 36: Památní deska v průchodu stanice Pražské



Obr. 37: Ztělesněná řeka Vltava na stanici Pražské



Obr. 38: Vlaková souprava metra, vlak Akvarel

