

MARTIN ŠRAJER / 5. 4. 2023

Lidé a stroje pražského metra

Ing. Brousek tráví s manželkou volné dny v Nízkých Tatrách. Zastihuje jej pracovní telefonát. Od ministra dopravy se dozvídá, že koncepce podpovrchové tramvaje definitivně vzala za své a v Praze místo toho vznikne metro. On byl jmenován hlavním projektantem. K manželčinu zklamání musí dovolenou přerušit a odjet budovat. Takto začíná povídkový film *Lidé z metra* (1974), bezelstně oslavující práci důlních dělníků a inženýrů, který natočil Jaromil Jireš v rámci svého normalizačního pokání. Pro stranu byla výstavba metra mimořádnou událostí, kterou ovšem doprovázela řada nadzemních i podzemních komplikací, po několik let negativně ovlivňujících životy Pražanů i životní prostředí. Vládní média proto měla průběžně poukazovat na nezbytnost prováděných zásahů a zasazovat je do kontextu. Do „ospravedlňování“ rozsáhlého projektu, pozměňujícího charakter dopravy v celém hlavním městě, byli vedle novinářů a rozhlasových reportérů zapojováni také filmaři.

K úmluvě, kdo bude výstavbu projektovat, zřejmě ve skutečnosti nedošlo telefonicky, navíc v malebných kulisách slovenských hor, kontrastujících s chaotickým dopravním ruchem pražských ulic, který na naše smysly zaútočí hned v následující scéně filmu (abychom nepochybovali, že tamější situace je bez metra neudržitelná). Zmínka o podpovrchové tramvaji, která v dialogu Brouška s ministrem zazní, ovšem odpovídá realitě. O podzemní dopravě v Praze se uvažovalo již na konci 19. století, kdy svůj návrh představil Ladislav Rott. Několik dalších plánů se objevilo za první republiky. V roce 1939 byla schválena realizace vysokorychlostní podpovrchové tramvaje. Protektorátní orgány ale jakékoli novostavby kvůli šetření financí na jiné účely zakázaly. Nový projekt byl rozpracován v padesátých letech, kdy již jako inspirace oproti dřívějšímu nesloužilo metro v Londýně či Paříži, ale v Moskvě. Sovětský svaz však Československu zatím budování podzemní dráhy nedoporučil.

V šedesátých letech ovšem došlo k citelnému zhoršení dopravní situace v Praze, což je také výchozí bod řady dobových dokumentů. Krátký film *Metro a magistrála* (1969)

od Vladimíra Holomka přibližuje, jak prudký rozvoj motorismu poznamenal život metropole. Praha je prezentována jako moderní, funkčně řešené město se širokými silnicemi dálničního typu, jehož kapacity ovšem přestávají stačit. Ředitel pražské výstavby v dokumentu prozrazuje, že metro, které bude „denně vsakovat a chrlit tisíce lidí“, by mělo být páteří veřejné dopravy. Současně připouští, že samo o sobě všechny problémy nevyřeší. Proto je paralelně, jako něco zdánlivě nevyhnutelného, stavěna síť magistrál a dalších komunikací navazujících na linky metra.

Zohledněním jednotlivých složek integrované dopravy film akcentuje komplexnost a náročnost stavebního projektu, který tak logicky nemůže být dokončen v krátkém čase. Také závěrečné konstatování „nebude to zítra, první kroky však již byly učiněny“ lze chápat jako výzvu k trpělivosti. *Metro a magistrála* zároveň stejně jako spřízněné dokumenty využívá záběry hloubení jam a elegantních mostních pilířů k oslavě technického pokroku socialistického Československa. Lehká povzbudivá hudba a dynamický střih přitom navozují zdání nenáročnosti. Ne pot a dřina party úderníků, jako ve stachanovských agitkách z padesátých let, ale hladká práce výkonné sovětské techniky, kterou člověk řídí bezpečně na dálku. Jak později ukáže např. Drahomíra Vihanová, podzemní činnost až tak pohodová nebyla.

Dojem plynulého organizovaného postupu, který se rané dokumenty a týdeníky o metru snažily navodit, neodpovídá zmatkům, které první roky stavby doprovázely. Kritickou situaci v centru Prahy mělo původně vyřešit převedení části tramvajové dopravy pod zemský povrch. Ke slavnostnímu zahájení stavby linky C z Bolzanovy ulice k Nuselskému mostu došlo v roce 1966. Následujícího roku započala stavba stanic Hlavní nádraží a Muzeum. Projekt podpovrchové tramvaje však čelil kritice, mj. ze strany pozvaných sovětských odborníků, a proto začala za pochodu, často v improvizovaných podmínkách vznikat nová koncepce klasického metra.

Přepracovávání projektu a přestavby již vybudovaných stanic způsobily hned na začátku nárůst investovaných prostředků a výrazné zpoždění, které v některých případech museli dohánět dělníci během přesčasů. Zlehka se této problematice dotýká druhá povídka filmu *Lidé z metra*, kde hlavní projektant otráveným tunelářům během porady oznamuje, že plán musí být splněn i za cenu posunu jejich dovolených. Příčiny toho, proč se původní časový harmonogram nedaří naplnit, ovšem ozřejměny nejsou.

Ražba prvních tunelů pražského metra v jeho stávající podobě nakonec započala až v roce 1969, jak zachycuje film *Pražské metro* (1969), opět v režii Vladimíra Holomka. Ředitel vodních staveb sice v úvodu přiznává, že výstavba způsobuje obyvatelům velké potíže, ale zbytek filmu přesměrovává pozornost od životů Pražanů, kterých se filmaři na názor raději neptají, k úspěchům a monumentalitě celého projektu, jemuž musí ustoupit minulost, člověk i příroda. Kvůli stavbě Nuselského mostu jsou nemilosrdně bourány bloky starých domů, nákladáky odvázejí tuny vytěžené zeminy za Zbraslav a razící štít sovětské výroby postoupí denně až o tři metry... Obtížným půdním a geologickým podmínkám navzdory. Na závěr je pro zmírnění nadšení zopakován obligátní fakt, že samotné metro dokáže vyřešit jen část problémů pražské dopravy, neboť se jedná o celý komplex problémů.

Film Jaromila Jireše a scenárista Vladimíra Kaliny, uvedený do kin v květnu 1974, jen týden poté, co podzemní vagony přepravily první cestující, měl výstavbě metra nejspíš dodat lidštější rozměr. Jednotlivé povídky nahlízejí do soukromí tří dělníků různých generací a původu. Více ale vyprávějí o jejich profesi než o charakteru. Staří přátelé, kteří se roky neviděli, tak neprobírají, co během uplynulých let zažívali v osobních životech. Zaujatě řeší razící techniku a plnění plánu. Práce na metru je přitom rámována jako svého druhu privilegium zajišťující dotyčným zvláštní status a výhody.

Do mladého protagonisty prvního příběhu je bezhlavě zamilovaná stejně stará dívka. Jako jeho hlavní, ne-li jediná „kvalita“ se přitom jeví skutečnost, že od svého zaměstnavatele dostal k dispozici byt, kam svou milou může po šichtě pozvat. Zasloužilý dělník Bohouš Fiala z druhé povídky svým nápadem přispěje ke splnění plánu. Až pak je mu dopřáno zesnout. Fachmanovi, který žil a zemřel pro metro, se po smrti dostává takřka státnické pocty – městem na jeho počest projíždí pohřební průvod vezoucí namísto rakve obloukovou výztuž. O polském řidiči bagru z poslední povídky se pak dozvídáme především to, že je dobře placený, což demonstruje štosem bankovek, které po výplatě vytahuje z obálky. V závěru filmu všechny přeživší postavy napjatě čekají na první příjezd soupravy metra na Vyšehrad, k čemuž jim hraje dechovka. Podobně jako v úvodní scéně z Tater dochází k přemostění tradice a pokroku, k vytvoření iluze, že je možná idylická koexistence minulého a právě vznikajícího.

U příležitosti slavnostního zprovoznění prvního úseku metra v květnu 1974, mezi stanicemi Sokolovská (dnešní Florenc) a Kačerov, vznikly ještě idealizující filmy *Pražské metro – trasa A* (1974) nebo *Pražské metro zahajuje* (1974). Nesly se v duchu výroku „Není to zbytečný luxus, a přitom je to krásné“, kterým po přestřihnutí pásky první jízdu zhodnotil Gustav Husák.

Kritičtější názory na stavbu metra a její dopady na okolní prostředí začaly zaznívat v osmdesátých letech, kdy vznikly také *Rozhovory* (1983) Drahomíry Vihanové. Půlhodinový dokument se snaží upřímně zachytit atmosféru mezi minéry z brigády socialistické práce, razícími třetí a poslední linku pražského metra, tedy „béčko“. Záběry podzemní ražby jsou prokládány jejich otevřenými výpověďmi o náročné práci, které postupně podemílají vzletná slova šéfa směny, jimiž film začíná. Podle vedoucího pracovníka jdou dělníci do práce celým srdcem a tvoří scelenou partu. Muži tato budovatelská hesla situují do méně zářivého světla, když se svěřují, jak v prachu dostávají zabrat jejich plíce nebo jak postupně přicházejí o sluch.

Lapidárně svůj pracovní den shrnuje například šestatřicetiletý Zdeněk: „Já ráno za pět minut čtyři vstanu, za deset minut pět mi jede autobus, ten tady je ve tři čtvrtě na šest, přijdu domů, je pět hodin, po večerech se učíte s děckama, no a máte osm hodin, přečtete si noviny, a co z toho dne máte...?“ Vihanovou oproti jejím předchůdcům zajímá hlavně soukromí dělníků, život mimo práci, během přestávek. Třeba když si během noční směny ve tři ráno dopřávají vydatnou svačinu. Budovatelský elán starších dokumentů vystřídaly záběry zklamaných, unavených mužů, z nichž stavba metra vysála veškerou energii. *Rozhovory* nicméně nepředstavovaly definitivní zlom ve způsobu vyprávění o pražské podzemní dopravě. Spíš potvrdily neochotu Vihanové zamlčovat pravdu. Nadále totiž vznikaly ryze propagandistické filmy jako *Metro v hlavním městě ČSSR Praze* (1986).

Čtvrthodinový dokument si všímá především toho, jaké dary městu přinesla skutečnost, že se skoro na dvacet let proměnilo ve staveniště. Nerekapituluje stavbu, ale vyzdvihuje pozitivní aspekty výsledného díla. Diváci se po svižném prologu podkresleném moderní rockovou hudbou dozvídají, že pražské metro ve srovnání se sovětským není velké, ale vyniká svým architektonickým ztvárněním. „Velkolepé dílo“ bylo podle filmu přínosem pro pěší zóny, pouliční osvětlení i fasády domů. Z centra bez automobilové dopravy se údajně stala oáza klidu. Významný, z historického

hlediska velmi cenný úsek je věnován osobité architektuře vybraných stanic. Mnohé původní mozaiky a sochy, citlivě reagující na minulost dané stanice, již byly odstraněny nebo překryty bezpříznakovým vizuálním smogem. Následuje výčet nadzemních staveb, které za svou existenci vděčí metru: centrální tenisový dvorec na Štvanici, nová odbavovací hala Hlavního nádraží, budova centrálního dispečinku městské dopravy, Dům bytové kultury na Budějovické atd.

Film končí optimistickou vyhlídkou na další rozšiřování linky B směrem do Jinonic a do Vysočan a velmi jednoznačným finálním zhodnocením, které se nese ve stejném duchu jako většina popsaných normalizačních filmů o rozsáhlém projektu: „Pražské metro je spolehlivé, rychlé, přesné“. Probíhající stavba linky D nám dává možnost posoudit, kam se tato rétorika – kladoucí důraz na efektivitu, velkolepost a komplexnost a kdy stroje, beton a železo téměř bezezbytku zastíňují živý svět, který musí ustoupit – od období pozdního socialismu posunula.