

**FILOZOFICKÁ FAKULTA UNIVERZITY PALACKÉHO  
V OLMOUCI**

KATEDRA SLAVISTIKY

STANICE PETROHRADSKÉHO METRA  
СТАНЦИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА  
SAINT PETERSBURG'S METRO STATIONS

**Bakalářská práce**

**Obor:** Ruština se zaměřením na hospodářsko-právní a turistickou oblast

**Vypracovala:** Vendula Vondrová

**Vedoucí práce:** prof. Ludmila Stěpanova, CSc.

Olomouc 2017

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Stanice petrohradského metra vypracovala samostatně pod vedením prof. Ludmily Stěpanové, CSc. a s použitím odborné literatury a pramenů uvedených v bibliografii.

V Olomouci dne: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ podpis

V této části bych chtěla poděkovat paní prof. Ludmile Stěpanové, CSc. za pomoc, ochotu, odborné konzultace, připomínky a cenné rady, které mi během psaní bakalářské práce poskytla.

---

podpis

# Obsah

|  |    |
|--|----|
| Úvod .....   | 5  |
| TEORETICKÁ ČÁST .....  | 6  |
| 1 Onomastika.....  | 6  |
| Toponyma .....   | 10 |
| 2 Petrohrad .....  | 12 |
| 3 Obecná historie metra.....                                     | 13 |
| 4 Historie metra v Sovětském svazu a samotném Rusku.....         | 14 |
| 5 Historie metra v Petrohradu .....                              | 15 |
| 6 Petrohradské metro dnešní doby .....                           | 18 |
| PRAKTICKÁ ČÁST .....   | 20 |
| 7 Linie petrohradského metra.....                                | 20 |
| 8 Klasifikace stanic metra podle názvů .....                     | 22 |
| Názvy stanic metra odvozené od jmen významných osobností.....    | 22 |
| Názvy stanic metra odvozené od názvů městských obvodů.....       | 27 |
| Názvy stanic metra odvozené od názvů pevnin a vodních toků ..... | 29 |
| Názvy stanic metra odvozené od názvů prostranství.....           | 30 |
| Názvy stanic metra odvozené od názvů chrámů a památníků .....    | 35 |
| Názvy stanic metra odvozené od názvů budov .....                 | 37 |
| Závěr .....  | 41 |
| Резюме .....   | 43 |
| Seznam použitých pramenů.....                                    | 48 |
| Příloha.....   | 54 |

## Úvod

Tématem mé bakalářské práce jsou stanice petrohradského metra. Hlavním cílem práce je analýza názvů u všech šedesáti sedmi stanic. Dále u vybraných patnácti stanic, které jsou považovány za nejkrásnější a nejzajímavější z celé sítě metra, popsat architekturu a především jejich bohatou výzdobu.

Zmíněné téma jsem si vybrala z toho důvodu, že jsem při své návštěvě Petrohradu využívala k cestování metro každý den, a tudíž jsem některé stanice navštívila osobně. Jak jsem se sama přesvědčila, metro zde neslouží pouze jen jako dopravní prostředek, ale také jako muzeum. Na některých stanicích se totiž nacházejí umělecká díla, která dělají stanice jedinečnými. Ne nadarmo jsou tyto stanice označovány jako podzemní mistrovská díla.

Bakalářskou práci rozdělím na teoretickou a praktickou část. V teoretické části se nejdříve budu věnovat onomastice. Zaměřím se zde na dělení vlastních jmen podle R. Šrámka, A. V. Superanské a V. Šmilauera. Tuto kapitolu zakončím dělením toponym. Dále bude následovat charakteristika ruského města Petrohrad. Poté se budu věnovat počátkům budování prvního metra na světě a historii metra v Sovětském svazu a samotném Rusku. Tuto část práce zakončím informacemi o výstavbě metra v Petrohradě a o tom, jak vypadá v dnešní době. V této části budu pracovat s knižními publikacemi zmíněných lingvistů a informace o metru budu čerpat z knih *Metro* od D. Bennetta a *Všechna metra světa* od J. Křivánka. Údaje o metru v Petrohradě budou získány především z oficiálního webu petrohradského metra a projektu A. Z. Zalmanova, který je metru věnován.

Praktickou část začnu popisem linií metra, na který bude navazovat nejrozsáhlejší kapitola práce, ve které bych se zaměřila na klasifikaci stanic metra podle názvů. U všech stanic zmíním jejich základní charakteristiku a u vybraných patnácti stanic se zaměřím na jejich výzdobu a architekturu, kde budu popisovat především vnitřní prostory. Pro získání informací budu v této části využívat především internetový zdroj s názvem „Metrowalks“, rusky „Прогулки по метро“. Jedná se o velice kvalitní projekt I. Vanina, který by se dal nazvat cestovatelským blogem. Pro doplnění informací mi poslouží knižní cestovatelské průvodce. Bakalářská práce bude obohacena přílohou s fotografiemi a glosářem.

# TEORETICKÁ ČÁST

## 1 Onomastika

Má bakalářská práce je zaměřena na názvy stanic petrohradského metra, a proto budu věnovat první část práce nauce o vlastních jménech, tedy onomastice.

### Onomastika jako vědecký obor podle R. Šrámka

Jak jsem již zmínila v předchozím odstavci, onomastika je nauka, která se zabývá vlastními jmény. Rozdílem mezi jmény vlastními (proprii) a obecnými (apelativy) je to, že jména vlastní označují konkrétní skutečnost v rámci stejného druhu (zvíře: *Jurášek*, osoba: *Helena*, místo: *Ještěd* atd.), naopak jména obecná konkrétní nejsou (zvíře: *kůň*, osoba: *dívka*, místo: *hora*). (Šmilauer 1966: 7–8) Můžeme si povšimnout, že vlastní jména se píšou s velkým počátečním písmenem a jména obecná s malým.

Pozice onomastiky ve společenskovědním systému a její charakter z pohledu vědeckého oboru jsou podle R. Šrámka dány:

- a) *„předmětem výzkumu, to znamená vlastními jmény (proprii, onymy) jako prvků jazyka*
- b) *podstatou a povahou systému jazykových i mimojazykových kategorií, které jsou zapotřebí k tomu, aby vznikla vlastní jména a následně jejich fungování ve společenské komunikaci – řadí se sem především kategorie onymického objektu, onymického obsahu a onymických funkcí*
- c) *speciálními pracovními metodami a teoretickými východisky, to znamená obecnou onomastickou teorií a vědní disciplínou – takzvanou metodologií“*  
(Šrámek 1999: 11)

Vlastní jména se jeví jako předmět výzkumu onomastiky a jejich hlavním úkolem je pojmenovat objekty ve skupině objektů stejného druhu, k čemuž poslouží následující tři způsoby:

- a) je zapotřebí vlastní jména **individualizovat** – objekty musíme vymežit a ohraničit, aby se neopakovaly,
- b) dále je nutné jména **diferencovat** – zde musíme objekty od sebe odlišit, aby nebylo možné je zaměnit,

c) a následně musíme jména také **lokalizovat** – to znamená zařadit objekty do určitých vztahů, jako jsou například vztahy sociální, kulturní, historické a další. (tamtéž)

### Dělení onomastiky podle R. Šrámka

Šrámek rozděluje vlastní jména do třech velkých plánů podle povahy onymických objektů:

a) **Geonymický prostor, geonyma** – Tato kategorie obsahuje všechna *toponyma*. Patří sem tedy názvy objektů na zemi, ale i těch, které se nalézají pod zemským povrchem. Do této skupiny se dále řadí i takzvaná *kosmonyma*, neboli názvy nebeských těles a útvarů. Tyto objekty, tělesa a útvary jsou vyznačovány na mapových dílech. *Toponyma* můžeme dále dělit na:

- Oikonyma – označení pro vlastní jména objektů, které jsou osídleny.
- Anoikonyma – jsou vlastní jména objektů, které osídleny nejsou. Tuto skupinu vlastních jmen můžeme ještě rozdělit na:
  - Hydronyma – vlastní jména vodních toků, řek, jezer, rybníků, vodopádů, oceánů, moří apod. (např. *Labe, Ladožské jezero*)
  - Oronyma – do této skupiny patří vlastní jména pro členění povrchu zemského: kopce, hory, skály, jeskyně a mnohé další. (*Říp, Krkonoše*)
  - Agronyma – vlastní jména ploch, které jsou ekonomicky využívány. Jedná se například o pastviny, lesy, louky a vinice. (*Boubínský prales, vinice Salabka*)
  - Hodonyma – skupina vlastních jmen označující komunikace, cesty, trasy atd. K těmto vlastním jménům patří i zařízení, která jsou s cestou a cestováním spojena. (*přístavy, železnice, letiště*)
  - Choronyma – vlastní jména zemského povrchu, jehož části vznikly přirozeně (např. *poušť Gobi, kontinent Afrika*) a pomocí lidské činnosti (*Krkonošský národní park, stát Rakousko*).

b) **Bionymický prostor, bionyma** – Do tohoto prostoru patří živé bytosti a ty, které jsou za živé považovány. Tuto skupinu dělíme na:

- Antroponyma – vlastní jména osob nebo skupin lidí (*Helena, Češi*)
- Nepravá antroponyma – vlastní jména nereálných postav (*mytologické, alegorické, pohádkové, jména hraček*)

- Theonyma – vlastní jména označující bohy (*Poseidon, Afrodita*)
  - Zoonyma – vlastní jména zvířat, a to reálných i nereálných (*pes Ťapka, včelka Mája*)
  - Fytonyma – označení pro vlastní jména rostlin (*Husova lípa*)
- c) **Chrématonymický prostor, chrématonyma** – Do této skupiny řadíme vlastní jména objektů, vztahů a jevů, které vznikly pomocí lidské činnosti (kulturní, ekonomické, politické, společenské atd.):
- názvy výrobků (*např. parfém Armani, káva Jihlavanka*)
  - názvy organizací, institucí apod. (*Národní muzeum v Praze, nadace Dobrý anděl*)
  - názvy společenských jevů (*Mezinárodní den žen, Velká říjnová revoluce*)
  - ostatní – názvy reklam, ochranných známek, cestovních kanceláří apod. (Šrámek 1966: 16, 163–165)

### Vlastní jména podle A. V. Superanské

Podle A. V. Superanské má onomastika dva významy. Zaprvé se pod pojmem onomastika skrývá celková nauka o vlastních jménech a zadruhé se jedná pouze o samotná vlastní jména. A. V. Superanskaja dělí vlastní jména, stejně jako V. Šmilauer, především z hlediska životnosti a neživotnosti:

- a) **Vlastní jména životná** – do této skupiny se řadí jména živých bytostí a těch, které jsou za živé považovány:
- Antroponyma – neboli vlastní jména osobní, která se dále dělí na:
    - individuální – pojmenování určité osoby, vydělují jedince ze skupiny
    - skupinová – jména rodin, rodů a jména dynastií
  - Zoonyma – pod tímto pojmem se skrývají vlastní jména živočichů. Stejně jako antroponyma se dělí na:
    - individuální – pojmenování jednotlivých domácích a divokých zvířat
    - skupinová – názvy celých živočišných druhů



- Mythonyma – jedná se o pojmenování např.: zvířat, rostlin, lidí, zeměpisných a vesmírných objektů, které nikdy neexistovali – nikdy nebyli reálné (Суперанская 2009: 174–180)

b) **Vlastní jména neživých předmětů**, která se dále dělí na:

- Toponyma – jedná se o zeměpisná jména, která pojmenovávají určitá geografická území
- Fytonyma – názvy rostlin
- Kosmonyma a astronyma – pojmenování vesmírných předmětů
- Názvy dopravních prostředků
- Chrématonyma – názvy věcí, které zhotovil člověk
- Speciální a kvalitativní názvy (tamtéž: 186–193)

Dalším dělením A. V. Superanské je dělení vlastních jmen do souhrnných objektů:

- názvy institucí, podniků, sdružení a spolků
- názvy orgánů periodického tisku
- falernyma (názvy společenských ocenění, medaile, vyznamenání)
- chrononyma
- názvy živelných pohrom
- názvy akcí, kampaní a válek
- názvy slavností, svátků a výročí
- názvy uměleckých a literárních děl
- dokumentonyma (tamtéž: 194–198)

### **Onomastika a její části podle V. Šmilauera**

Uvést přesnou definici vlastního jména, latinsky *nomina propria*, je podle V. Šmilauera velice náročné, protože se mezi obecnými jmény a vlastními jmény nachází takzvané *široké přechodné pásmo*, a tudíž určité množství jmen se může pohybovat na hranici obou skupin. To například vysvětluje neustálé těžkosti se psaním malých a velkých písmen. (Šmilauer 1966: 7)

Jak jsem již zmínila ve své práci, V. Šmilauer dělí vlastní jména především z hlediska životnosti a neživotnosti. Jeho dělení zní:

a) **Živé bytosti:**

- osoby
- kmeny, obyvatelé a národy
- zvířata
- bytosti nadpřirozené, pohádkové, personifikované a jiné

b) **Neživé věci:**

- souhvězdí a nebeská tělesa
- zeměpisné jevy
- lidské výtvořiny a zařízení – ty se dále dělí na:
  - správní oblasti a státy
  - veřejné instituce a jiné (tamtéž: 8)

Veškerá zmíněná vlastní jména jsou součástí onomastiky, přesněji pracovního oboru této nauky. Nejčastěji se prozkoumávají skupiny, které patří svým počtem k těm největším a za jejichž oddíly jsou považovány:

- a) **Antroponomastika** – jedná se o nauku, která se zabývá lidskými vlastními jmény.
- b) **Toponomastika** – název pro nauku zabývající se vlastními jmény zeměpisnými, která jsou také často označována jako jména geografická. (tamtéž)

## **Toponyma**

V této části práce se zaměřím na dělení toponym podle lingvistů V. Šmilauera a A. V. Superanské. Nauka o toponymech neboli o vlastních jménech zeměpisných se nazývá toponomastika. V. Šmilauer vyděluje tři skupiny toponym:

- a) **Jména dílů světa** – do této skupiny patří názvy zemí, dále názvy okresů, oblastí, krajin a podobně. Jedná se tedy o choronyma, která se nachází i v dělení R. Šrámka a A.V. Superanské.
- b) **Jména místní** – do tohoto dělení se například řadí názvy lidských sídlišť, místních částí, osad, obcí, významných staveb, domů, ulic, nábřeží, náměstí, mostů atd.

c) **Jména pomístní** – ty se dále dělí na:

- hydronyma – názvy vod (jezera, rybníky, moře, studánky, peřeje atd.)
  - názvy pozemků (parcely, pastviny, revíry atd.)
  - oronyma – názvy členitostí na povrchu země (hory, vrchoviny, pohoří atd.)
  - názvy individuálních předmětů (chráněné stromy, kapličky, pomníky atd.)
  - názvy malých, drobných přírodních útvarů (jeskyně, skály atd.)
  - názvy komunikací (železnice, cesty, přístavy atd.)
- (Šmilauer 1966: 9–10)

V publikaci Slovník pomístních jmen v Čechách se uvádí, že jména místní jsou názvy osídlených objektů a naopak pomístní jména jsou názvy objektů, které nejsou určeny k obývání. (Matúšová et al. 2005: 7)

A. V. Superanskaja v toponomastice vyděluje skupinu objektů, která souvisí s lidskou činností. Jedná se o objekty, které člověk vytvořil sám, nebo je alespoň svou činností vylepšil:

- a) Oikonyma – názvy sídelních útvarů, obydlených čtvrtí
- b) Urbanonyma – jedná se o názvy malých (drobných) objektů a ulic, které se nacházejí v sídelních útvarech. Do této skupiny se zařazují i názvy budov a interiérů.
- c) Dromonyma – názvy tras, drah, cest a komunikací
- d) Choronyma – pojmenování velkých oblastí, jako jsou například oblasti historické, geografické a ekonomické (Суперанская 2009: 187)

Podle předešlých dělení vlastních jmen se název stanice metra řadí do následujících skupin:

- **hodonyma** (R. Šrámek)
- **dromonyma** (A. V. Superanskaja)
- **jména pomístní: názvy komunikací** (V. Šmilauer)

## 2 Petrohrad

Město na Něvě, Benátky severu, Pítěr, severní hlavní město, město bílých nocí a město tří revolucí jsou možnosti, kterými také můžeme neformálně pojmenovat druhé největší město Ruska, tedy Petrohrad, rusky „Санкт-Петербург“. Toto město se nachází v severozápadní části země u Baltského moře, konkrétněji u Finského zálivu a protéká jím řeka Něva. Rozloha Petrohradu činí 1 439 km<sup>2</sup> a obývá ho 5 225 690 lidí. (petrostat.gks.ru)

Historie Petrohradu je velice zajímavá. Dalo by se říci, že ruský car Petr I. Veliký dokázal to, co bylo ostatními považováno za nereálné. Rozhodl se vybudovat velkolepé město v pusté krajině, kde byly pouze bažiny. Jeho snem bylo postavit takzvanou bránu na západ, která měla umožnit Rusku spojení se západním světem. Dělníci měli tedy nelehký úkol, přeměnit tuto oblast nevhodnou k životu na ohromující a velkolepé město, které navrhl francouzský architekt Jean-Baptiste Alexandre Le Blond. (Jonas, Handwerker, Veser 2008: 104) Z nemožného se stalo skutečné a v roce 1703 byl Petrem Velikým založen dnešní Petrohrad. Roku 1712 se Petrohrad téměř na dvě stě let stal hlavním městem. Osudný mu byl však rok 1918, kdy se kvůli nebezpečí vpádu nepřátelských vojsk, stala hlavním městem opět Moskva.

Zajímavostí tohoto města je, že se během své historie několikrát přejmenovalo. Zanedlouho po založení se jeho původní název Sankt-Pitěr-Burch (podle města v Nizozemsku) změnil na Sankt-Petěrburg. Tento název byl v platnosti do roku 1914, poté se až do roku 1924 město nazývalo Petrohrad. Město bylo takto přejmenováno z důvodu začátku 1. světové války, kdy bylo zapotřebí změnit nevlastenecký německý název na ruský. Po tomto roce došlo opět ke změně, tentokrát se po smrti V. I. Lenina stal z Petrohradu takzvaný Leningrad. (Richardson 2006: 8) Po roce 1991, kdy došlo k rozpadu Sovětského svazu, se jeho pojmenování vrátilo zpět na Sankt-Petěrburg. (Jonas, Handwerker, Veser 2008: 104)

Dnešní Petrohrad je velice vyhledávanou turistickou destinací jak ruskými turisty, tak i zahraničními. Mezi nejvhodnější dobu, kdy toto město navštívit, bezesporu patří období bílých nocí – „белых ночей“. Tento jev je zde možné spatřit od konce měsíce května do poloviny července. Během tohoto období se v Petrohradu konají různé kulturní akce, kvůli kterým míří do Petrohradu velké množství turistů, kteří chtějí prožít neobyčejnou atmosféru.

Petrohrad má ale co nabídnout i během jiných měsíců. Sama jsem se o tom přesvědčila, když jsem toto krásné město navštívila v zimním období. Při procházení petrohradskými ulicemi jsem byla doslova okouzlena pohledy na lehce zasněžené budovy a památky. Petrohrad by se také dal pojmenovat jako architektonický skvost. Byla jsem tu sice jen krátce, ale i přesto jsem stihla navštívit některé jeho největší chlouby, mezi které patří chrám Vzkříšení Krista, Palácové náměstí, katedrála sv. Izáka, katedrála Panny Marie Kazaňské a Carské selo ve městě Puškin, které na mě ze všech jmenovaných udělalo největší dojem.

### **3 Obecná historie metra**

Neustále se zvyšuje počet obyvatelstva a turistů, kteří se chtějí po městě co nejrychleji přepravovat na určitá místa, ať už je to do práce, školy, za volnočasovými aktivitami či památkami. Z tohoto důvodu je v současné době podzemní dráha pro velkoměsto zcela nezbytná. Kde jsou ale počátky metra a kam až sahá jeho historie, objasním v následujících odstavcích.

Vše začíná na začátku 19. století, kdy se Londýn stal moderním městem a nejrozsáhlejším centrem lodní dopravy v Evropě. Největší zásluhu na tom měl prudký rozmach místního přístavu, který ale zažíval velikou přesycenost loděmi, což vedlo k častému zatarasení řeky Temže. Rozvinutější silniční doprava přes Temži se tedy stávala nezbytností. (Bennett 2005: 14–15)

Ve snaze zvýšit silniční dopravu se roku 1807 začal stavět tunel, který byl navržen báňským inženýrem R. Vaziem. Tato výstavba se ale nedokončila z důvodu stavebních komplikací, a tak společnost Thames Archway Tunnel od projektu odstoupila. (tamtéž: 15–16)

Roku 1818 si inženýr M. I. Brunel nechal udělit patent na budování chodeb a tunelů pod zemí. Jeho idea byla propracována do nejmenších detailů, a proto se jeho postup využívá i v dnešní době. Práce na jeho projektu, vybudování tunelu pod Temží, začala 2. března roku 1825, kdy byla započata práce na šachtě. Největším nepřítelem úspěšného dokončení byla samotná řeka, která způsobovala zásadní komplikace. (tamtéž: 16–17) Po dvou zatopeních se společnost Thames Tunnel rozhodla stavení tunelu ukončit, a to zejména z ekonomických důvodů. Díky vládě, které tato situace nebyla lhostejná a rozhodla se poskytnout peníze na stavbu, se roku 1843 mohl tunel otevřít

veřejnosti. Bohužel tunel nebyl úplně dokončen, a proto sloužil jen pro pěší. Vše se ale změnilo roku 1863, kdy tímto tunelem společnost East London Railway vedla vlaky do Brightonu. (tamtéž: 19) Byla to první podzemní trasa v Londýně (Kubát et al. 2010: 207), jejíž vlakovou soupravu táhla parní lokomotiva. (Křivánek, Šmíd, Vítek 1986: 6) Posléze byl tunel na přelomu století odkázán londýnskému metru a dnes představuje složku trasy Metropolitan. (Bennett 2005: 19)

J. H. Greathead je muž, který dokázal postavit druhý tunel pod Temží pouze za 10 měsíců. Jeho stavba byla velkolepá. V tomto tunelu začal provoz roku 1870, kdy železniční dráhu pohánělo lano na navijáku a jeden vagon mohl převážet pouze dvanáct cestujících. Dráha ale byla málo výdělečná, a tak nebylo jiného řešení, než ji uzavřít. (tamtéž: 20–21)

Roku 1890 se v Londýně otevřela první podzemní dráha na světě se dvěma tunely, která se využívá dodnes. Její stavbu nechal opět vybudovat J. H. Greathead. Tato dráha je velice významná tím, že díky velikému rozvoji elektrických tratí mohly vlaky jezdit na elektrický pohon. (tamtéž: 22–23)

Druhá dráha na světě se objevila roku 1868 v New Yorku. Jednalo se o dráhu nadzemní a vlaky zde dosahovaly rychlosti 10 km/h. (Křivánek, Šmíd, Vítek 1986: 7) Podzemní dráhy se New York dočkal až roku 1904, kdy byla 27. října uvedena do provozu. (Bennett 2005: 57–58).

Podle statistiky z roku 2014, je na světě 148 měst, které mají metro. Nejvíce využívaná metra mají v Tokiu, Soulu, Moskvě, Pekingu, Šanghaji, Kantonu, New Yorku, Mexico City, Paříži a Hongkongu. (uitp.org)

#### **4 Historie metra v Sovětském svazu a samotném Rusku**

První metro Sovětského svazu bylo uvedeno do provozu 15. května roku 1935 v největším městě Ruska, tedy v Moskvě. V dalších letech se úspěšně podařilo vybudovat podzemní dráhy i v dalších městech, která byla součástí Sovětského svazu. Jedná se o město Leningrad (1955, Rusko, současný Petrohrad), Kyjev (1960, Ukrajina), Tbilisi (1966, Gruzie), Baku (1967, Ázerbájdžán), Charkov (1975, Ukrajina), Taškent (1977, Uzbekistán), Jerevan (1981, Arménie) a Minsk (1984, Bělorusko). (Křivánek, Šmíd, Vítek 1986: 86)

Dále se také metro zprovoznilo ve městě Nižnij Novgorod (1985, Rusko), Novosibirsk (1986, Rusko) a Samara (1987, Rusko). Poslední podzemní dráhou, která byla otevřena před rozpadem Sovětského svazu, je dráha v Jekatěrinburgu (1991, Rusko). Po jeho rozpadu v roce 1991, přibyla i další města, ve kterých došlo k výstavbě metra. Bylo tomu tak ve městě Dněpropetrovsk (1995, Ukrajina), Kazaň (2005, Rusko) a Almaty (2011, Uzbekistán). Existují i města, která na stavbě metra teprve pracují. Jedná se o Krasnojarsk (Rusko), Omsk (Rusko), Čeljabinsk (Rusko) a Doněck (Ukrajina). (metrosoyuza.net)

Jak jsem již zmínila, první ruské metro bylo postaveno v Moskvě. Obrovské zásluhy na stavbě metra během Sovětského svazu mají především tyto tři velké firmy: Metrogiprotrans, která se zaměřuje na projektové práce, Metrostroj, která se zabývá stavbou a firma Metropoliten, která je zaměřena na provoz. (Křivánek, Šmíd, Vítek 1986: 86)

První snaha o moskevské metro proběhla návrhem roku 1914, avšak projekt byl zamítnut na zasedání dumy a zcela ho zatemnila první světová válka. Návrh byl schválen až roku 1931. Historicky první výkop byl proveden roku 1932, jednalo se o výkop šachty. První tunel byl dokončen o dva roky později, kdy se na stavbě podílelo na sedm desítek tisíc lidí. Ve stejný rok byl dokončen druhý i třetí tunel, položeny první koleje a proběhla i první zkušební jízda. Za nejúspěšnější rok moskevského metra se bezpochyby považuje rok 1935, kdy se 15. května v sedm hodin otevřelo metro pro veřejnost. Během druhé světové války tunely sloužily jako úkryt před bombami. (tamtéž: 88–93)

Cílem pracovníků Metrostroje také bylo, aby podzemní dráhy vyvolávaly u cestujících kladné pocity a aby si odnesli umělecký zážitek. Proto v moskevském metru můžeme objevit díla od mistrů malířství, jako jsou například A. Dejneka nebo P. Korin a mistrů sochařství V. Andrejeva, V. Muchina a dalších. (tamtéž: 96–97)

## **5 Historie metra v Petrohradu**

Historie petrohradského metra, které bylo do rozpadu Sovětského svazu pojmenováno podle V. I. Lenina, začíná již v 19. století, kdy roku 1820 inženýr Torgovanov, nechal ukázat svůj projekt tunelu ruskému carovi Alexandrovi I. Inženýr se ale podpory od cara nedočkal. Svůj projekt představil i anglický inženýr M. I. Brunel, přezdívaný jako „otec tunelování“. Svou přezdívku si vysloužil tím, že patřil mezi hlavní

účastníky stavby metra roku 1863 v Londýně. Jeho projekt byl ale také zamítnut. (spb.metro.ru)

Za oficiálně první projekt se považuje ten z roku 1889, který měl spojit Baltské a Finské nádraží. Snaha většiny prvních projektů byla spojit všechna vlaková nádraží s Něvským prospektem jednou linií, která měla být nadzemní. Mnohem zajímavějším se jevil projekt P. I. Balinského, který vznikl na začátku 20. století. Jeho schéma představovalo vybudování šesti městských linií, z čehož měly být dvě okružní a celková délka trasy měla dosahovat 172 kilometrů. Balinského projekt byl připraven i na případné přírodní a jiné katastrofy a to tak, že by se muselo postavit jedenáct velikých mostů, násypy, estakády a zatěsnění. Realizace jeho projektu by celá stála 190 milionů rublů tehdejší doby, a to byl hlavní důvod, proč se stavba nemohla realizovat, znamenalo by to velké finanční náklady, které si město nemohlo dovolit. (Гарюгин et al. 1995: 8–16)

Poté se objevil další návrh, který spočíval ve vypuštění části městských řek a kanálů, tím by vznikly prohlubně, ve kterých by mohly jezdit vlaky. Tento návrh nebyl zrealizován, jelikož se nenašel dostatečný počet příznivců. Nicméně občanská válka a poválečná devastace na dlouho odložily otázky týkající se stavby podzemních drah. Po zprovoznění druhé podzemní dráhy v Moskvě roku 1938, se znovu začala projednávat výstavba dráhy v Leningradě. Prakticky první kroky ve výstavbě petrohradského metra se uskutečnily roku 1939. (spb.metro.ru)

Oficiálně stavba metra započala až roku 1941 (metro.spb.ru)<sup>1</sup>, ale bohužel musela být zastavena, a to z důvodu, že Hitlerova vojska napadla zemi. Dělníci i ostatní lidé, kteří pracovali na postavení podzemní dráhy, teď měli jiný úkol, a to bránit svůj národ. V době obležení Leningradu měli dělníci pracující na stavbě metra podíl na vytvoření takzvané „cesty života“. Jednalo se o trasu, která spojovala nepřístupný Leningrad se zemí. Tato trasa vedla přes zamrzlé Ladožské jezero a sloužila k zásobování města. V tomto období byla ale velice zrádná, a to zejména kvůli hrozbě prasknutí ledu a bombardování ze strany německých vojsk. (Křivánek, Šmíd, Vitek 1986: 97–98)

Roku 1941 přijel do Leningradu inženýr I. G. Zubkov. Jednalo se o muže, který měl bohaté zkušenosti se stavbou metra, byl v této oblasti velice znalý, a proto mohl být pro Leningrad pouze přínosem, protože přírodní podmínky pro stavbu podzemní dráhy zde nebyly příznivé. Měla se stavět trasa u řeky Něvy na bažinatém místě prosáklém vodou. Trasa měla být dlouhá 17 kilometrů a měla být postavena do dvou let. Tento termín se ale nedodržel z důvodu války.



Po válce byla výstavba podzemní dráhy obnovena. První podzemní dráha měla spojit řadu důležitých oblastí města, včetně Moskevského, Vitěbského, Baltského a Varšavského nádraží. Dále se k nim mělo připojit i páté leningradské nádraží, tedy nádraží Finské. Stavba metra měla být provedena ve složitých geologických podmínkách. Dlouho se zastával názor, že postavit podzemní dráhu v deltě řeky Něvy vlastně není ani možné. Nicméně tento názor vyloučili odborníci, kteří sestavili geologické zobrazení půdy města. Ukázalo se, že postavit zde metro možné je, ale musí být ve velkých hloubkách. (spb.metro.ru)

Na první části první linie bylo zapotřebí vybudovat osm stanic: „Площадь Восстания“ (u Moskevského nádraží), „Владимирская“ (na Vladimírském náměstí), „Пушкинская“ (u Vitěbského nádraží), „Технологический институт“ (na začátku Zagorodné třídy), „Балтийская“ (u Baltského nádraží), „Сталинская“ (u Narvské brány), „Кировская“ (u Kirovského závodu) a nakonec stanice „Автово“ (na začátku Petergofské silnice). Pro vytvoření projektů stanic firma Metroprojekt vyhlásila několik konkurzů. Nakonec byly schváleny architektonické studie všech osmi stanic první části linie a začaly stavební práce. Situace v zemi také ovlivňovala architektonické návrhy a výzdobu stanic. Například po smrti Stalina byla téměř hotová stanice „Сталинская“ přejmenována na stanici „Нарвская“. V podzemní hale byla umístěna ohromná mozaika zobrazující „tatička národů“ Stalina, která byla narychlo zakryta deskami z béžového mramoru, který ladil s celou stanicí. Stanice prvního úseku jsou postaveny v charakteristickém stylu tehdejší doby, mají navodit honosnost a monumentálnost. (spb.metro.ru)

První zkušební vlak projel tratí 8. října 1955 a 15. listopadu bylo metro otevřeno veřejnosti. Bylo to ze stanice „Автово“ do stanice „Площадь Восстания“ a linie byla dlouhá 10,8 kilometrů. Jednalo se o první část první linie, která se nazývá „Кировско–Выборгская“. Druhá část byla zprovozněna až roku 1958 a její začátek byl ve stanici „Площадь Восстания“ a konec ve stanici „Площадь Ленина“. Druhá část byla dlouhá 3,4 km. (metro.spb.ru)<sup>2</sup>

Výstavba této druhé části byla ještě náročnější, než u první. Stavěla se ve velké hloubce pod řekou Něvou a vyskytly se tu ještě těžší geologické podmínky. Nové stanice se staly nejhlubšími, a to nejen ve městě, ale i v celé zemi. (spb.metro.ru)

Roku 1961 byla uvedena do provozu první trať druhé linie s názvem „Московско–Петроградская“, která vedla ze stanice „Парк Победы“ do stanice „Технологический институт“. Její délka tehdy dosahovala 6,5 km.

Třetí linie „*Невско–Василеостровская*“ byla uvedena do provozu roku 1967 ze stanice „Василеостровская“ do stanice „Площадь Александра Невского“. Její délka byla 8,2 km.

Roku 1985 byla do provozu uvedena ještě čtvrtá linie s názvem „*Правобережная*“. Vedla ze stanice „Площадь Александра Невского“ do stanice „Проспект Большевиков“ a její délka činila 6,83 km.

Pátá linie, „*Фрунзенско–Приморская*“, byla otevřena veřejnosti roku 2008. Vedla ze stanice „Звенигородская“ do stanice „Волковская“. (metro.spb.ru)<sup>3</sup>

## 6 Petrohradské metro dnešní doby

Dnes má metro v Petrohradě pět linií, které dohromady tvoří 113,6 kilometrů dlouhý úsek. První linie „*Кировско–Выборгская*“ měří 29,65 kilometrů, druhá „*Московско–Петроградская*“ 30,1, třetí „*Невско–Василеостровская*“ 22,6, čtvrtá „*Правобережная*“ 11,21 a pátá „*Фрунзенско–Приморская*“ 20,04 km. Celkově se zde nachází šedesát sedm stanic, které jsou z velké většiny vybaveny eskalátory a na stanici „Спортивная“ je dokonce v provozu šest travelátorů, takzvaných pohyblivých chodníků. (metro.spb.ru)<sup>4</sup>

Petrohradské metro je známo především tím, že většina jeho stanic je postavena ve velké hloubce. Nejhlubší stanicí je „*Адмиралтейская*“, která je postavena v hloubce osmdesát šest metrů. (tamtéž)<sup>5</sup>

K roku 2017 činí cena jedné jízdy 45 rublů. (tamtéž)<sup>6</sup> Existuje mnoho způsobů, jak cenu jízdného můžete zaplatit. Nejstarším a nejjednodušším způsobem platby jsou žetony, které se prodávají v kasách a terminálech na každé stanici. Platit se dá i určitými druhy platebních karet, jízda vás bude stát také 45 rublů. Platební kartou můžete platit pouze u platebního turniketu. Posledním způsobem jsou takzvané bezkontaktní karty, díky kterým vás může cesta vyjít levněji. Tyto karty se dají zakoupit ve všech stanicích metra. (spb-guide.ru)

Většina stanic se každý den otevírá mezi pátou až šestou hodinou ránní. Je však několik stanic, které se otevírají až později. K zavírání většiny stanic dochází po půlnoci, je tu však pár výjimek, kdy se stanice uzavírá už v osm, deset nebo jedenáct hodin večer. (metro.spb.ru)<sup>7</sup> Neznala jsem, z jaké příčiny mají některé stanice specifickou otevírací a zavírací dobu, proto jsem napsala dotaz na oficiální internetové stránky metra. Brzy jsem

obdržela odpověď od pana I. N. Vybornova, který mi můj dotaz objasnil. Celkové množství cestujících, kteří využívají vestibuly v ranních a večerních hodinách, totiž nečiní více jak 5 % z celkového počtu cestujících za celý den, proto k obslužení cestujících postačí pouze dva eskalátory. V souvislosti s tím, aby se předešlo nadměrným provozním nákladům v ranních a večerních hodinách, je na stanicích otevřen pouze jeden nejvytíženější vestibul.

Cestující již přes třicet let mohou každý den v metru slyšet M. Bykova, ředitele Leningradské televize, který propůjčil svůj hlas rozhlasu v metru, a tak oznamuje názvy stanic a varuje před tím, že dveře se zavírají. (piteronline.tv)

Rusové si zachovali lásku ke slavnému spisovateli A. S. Puškinovi, a proto mu nechali postavit dva památníky i v petrohradském metru. Jeden se samozřejmě nachází na stanici „Пушкинская“ (stanice je pojmenována na počest spisovatele) a druhý na stanici „Черная речка“ (na nábřeží stejnojmenné řeky se uskutečnil Puškinův osudný duel, na následky kterého zemřel). (tamtéž)

Mezi klasickými vagóny různých typů vyčnívají takzvané tematické vlaky. V podstatě se jedná o čtyři vlakové soupravy, které jsou upraveny do určitých stylů. První upravená vlaková souprava se nazývá „Vzpomínka“ (Воспоминание). Vlak měl, kromě převážení cestujících, také za úkol seznámit je s historií petrohradské podzemní dráhy. Bohužel tento nevšední vlak již přestal jezdit. „Paláce Petrohradu“ (Дворцы Петербурга) je druhá souprava, která je uvnitř vyzdobena uměleckými obrazy paláců v Petrohradě. Dnes stále jezdí na linii 3. Vlak „Mobilní knihovna“ (Мобильная библиотека) je souprava, jejímž hlavním úkolem je vzbudit v cestujících zájem o čtení. Vlak je zdobený různými prvky spojenými s četbou a knihami a cestující se s ním mohou setkat na první linii. „Rudý šíp“ (Красная стрела) je souprava, která byla navržena podle slavného stejnojmenného rychlíku, který jezdí mezi Moskvou a Petrohradem. To, že trasa této soupravy je linie 1, není jen tak náhodou. Na první linii se totiž nachází stanice „Площадь Восстания“ s východem na Moskevské nádraží, odkud právě každý den vyjíždí zmiňovaný slavný rychlík. (metro.spb.ru)<sup>8</sup>

## PRAKTICKÁ ČÁST

V praktické části bakalářské práce se nejdříve zaměřím na linie petrohradského metra. Další kapitolou bude rozdělení všech stanic podle jejich názvů a bližší charakteristika patnácti nejkrásnějších a nejzajímavějších stanic metra. Pokud v textu nebude uvedeno jinak, informace o liniích a stanicích budou čerpány z projektu I. Vanina „Procházky po metru“ (Прогулки по метро) z internetového zdroje metrowalks.com.

### 7 Linie petrohradského metra

První linie petrohradského metra „*Кировско–Выборгская*“ je na schématu vyznačena červenou barvou a nachází se zde devatenáct stanic. První linie spojuje všechna vlaková nádraží, kromě Ladožského, a zasahuje do Kirovského, Admiraltějského, Vyborgského a Kalininského městského obvodu. Centrální stanice linie jsou považovány za elegantní budovy postavené v rozkvětu stalinské architektury. Stanice, které byly postaveny okolo roku 1970, jsou odlišné z hlediska výzdoby, nehledě na to, že většina stanic je postavena podle standardizovaných leningradských projektů. Na této linii se nacházejí následující stanice: *Девяткино, Гражданский проспект, Академическая, Политехническая, Площадь Мужества, Лесная, Выборгская, Площадь Ленина, Чернышевская, Площадь Восстания, Владимирская, Пушкинская, Технологический институт 1, Балтийская, Нарвская, Кировский завод, Автово, Ленинский проспект* a *Проспект Ветеранов*.

Modrou barvou je na mapě metra označena druhá linie s názvem „*Московско–Петроградская*“. V současné době se na ni nalézají osmnáct stanic. Linie vede ze severu na jih a spojuje okraje města s centrem. Stanice nejsou tak ozdobné, jako stanice první linie, jelikož bylo zapotřebí snížit náklady na výstavbu. Jsou především typické svými zkrácenými centrálními halami, kachlíky na stěnách a téměř žádnou sochařskou výzdobou. Poprvé na světě se zde objevila stanice „горизонтальный лифт“, tedy stanice uzavřeného typu. Tyto stanice se začaly stavět především kvůli ochraně cestujících. V současné době se na linii nacházejí tyto stanice: *Парнас, Проспект Просвещения, Озерки, Удельная, Пионерская, Чёрная речка, Петроградская, Горьковская, Невский проспект, Сенная площадь, Технологический институт 2, Фрунзенская, Московские ворота, Электросила, Парк Победы, Московская, Звёздная* a *Купчино*.

Chronologicky třetí linií petrohradského metra je „*Невско–Василеостровская*“, která je na schématu označena zelenou barvou. Zelená linie prochází samým centrem města, přímo pod Něvským prospektem. Je považována za nejméně krásnou ze všech linií metra a nachází se zde deset stanic. Linie spojuje Vasiljeostrovský městský obvod na severozápadě města s centrem města a levobřežní část Něvského městského obvodu na jihovýchodě. Linie vyniká především svými nejdelšími traťovými úseky. Například traťový úsek mezi stanicemi „Площадь Александра Невского“ a „Елизаровская“, který měří 4,7 kilometrů, byl po dlouhou dobu považován za nejdelší úsek metra v Rusku. Na této linii se nacházejí následující stanice: *Приморская, Пролетарская, Обухово, Рыбацкое* a stanice uzavřeného typu, tedy ty, které mají ve stěnách zabudované otevírací dveře: *Василеостровская, Гостиный двор, Маяковская, Площадь Александра Невского 1, Елизаровская* a *Ломоносовская*.

Na čtvrté linii s názvem „*Правобережная*“ se nalézají osm stanic. Linie spojuje pravobřežní část Něvského městského obvodu na jihovýchodě města a jižní část Krasnogvardějského obvodu s centrem města. Také spojuje Ladožské vlakové nádraží. Všechny stanice této linie jsou hlubokého založení podle typizovaných leningradských projektů a každá stanice je jedinečná svou výzdobou. Linie je označena oranžovou barvou, která se nepoužívá jen k označení na mapě metra a informačních tabulích, ale i na osvětlení stanic. Na linii se nacházejí tyto stanice: *Спасская, Достоевская, Лиговский проспект, Площадь Александра Невского 2, Новочеркасская, Ладожская, Проспект Большевигов* a *Улица Дыбенко*.

Pátá linie s názvem „*Фрунзенско–Приморская*“ je označena fialovou barvou. Spojuje Frunzenský městský obvod na jihu Petrohradu s Přímořským obvodem na severozápadě města. Všechny dvanáct stanic, které se na linii nacházejí, jsou hlubokého založení podle typizovaných projektů. Každá stanice ale vyniká svým neopakovatelným provedením. U některých stanic, které byly postaveny později, se projeví znaky nové hospodárnosti, například tradiční kámen je zde nahrazen polymerovými materiály. Na linii se nacházejí následující stanice: *Комендантский проспект, Старая Деревня, Крестовский остров, Чкаловская, Спортивная, Адмиралтейская, Садовая, Звенигородская, Обводный канал 1, Волковская, Бухарестская* a *Международная*.

## 8 Klasifikace stanic metra podle názvů

### Názvy stanic metra odvozené od jmen významných osobností

Tato podkapitola je rozdělena na čtyři části, ve kterých popisují stanice, jejichž název byl odvozen od jmen ruských osobností a uskupení lidí. Celkem podkapitola obsahuje informace o devatenácti stanicích metra, z čehož jsou dvě stanice blíže charakterizovány z hlediska architektury a výzdoby.

- **Názvy stanic odvozené od jmen spisovatelů**

Pilířová trojlodní stanice metra hlubokého založení „*Чернышевская*“ je pojmenována podle ruského spisovatele a literárního kritika N. G. Černyševského, na jehož počest byla také pojmenována třída, na které se stanice nachází. Tato stanice byla otevřena 1. září roku 1958 a nalézá se v severní části centra Petrohradu.

Černyševskij, který žil a tvořil v 19. století, je s Petrohradem svázán tím, že zde vystudoval univerzitu. Po jejím zakončení se vrátil zpět do svého rodného města Saratov, kde pracoval jako učitel literatury v místním gymnáziu, ze kterého musel později odejít. Poté začal vytvářet svou literární tvorbu, za kterou byl zatčen a uvržen do Petropavlovské pevnosti, kde napsal své nejslavnější dílo román *Co dělat?*. (Sováková, Filipov 1999: 25–26)

Dalším velice významným spisovatelem 19. století, podle kterého je pojmenována stanice „*Достоевская*“, je F. M. Dostojevskij. Jedná se o sloupovou trojlodní stanici hlubokého založení, která je v provozu od 30. prosince roku 1991 a nachází se v centru města.

Když bylo Dostojevskému šestnáct let, přijel do Petrohradu studovat a poté zde žil na Vladimírské třídě. Byl členem skupiny, která vystupovala proti carovi, a proto byl poslán do vyhnanství na Sibiř. Jeho návrat do Petrohradu se uskutečnil, když mu bylo 38 let a nakonec tu i roku 1881 zemřel. Dům, ve kterém Dostojevskij v Petrohradu žil, dnes slouží jako muzeum. Pokud byste chtěli toto muzeum navštívit, nachází se nedaleko od této stanice na adrese: Кузнечный переулок, дом 5/2. (Howard 2008: 192–193) K jeho nejznámějším dílům, ve kterých se odehrává děj v Petrohradu, patří například povídka *Bílé noci* a román *Zločin a trest*. (Sováková, Filipov 1999: 42–43)

„*Маяковская*“ je stanice uzavřeného typu a hlubokého založení, která byla otevřena 3. listopadu 1967. Stanice se nalézá v samém centru Petrohradu přímo pod

Něvským prospektem. Svůj název stanice obdržela na počest ruského spisovatele V. V. Majakovského, podle kterého byla pojmenována i ulice, která se nachází nedaleko stanice.

Majakovskij byl významný básník 1. poloviny 20. století, k jehož nejznámějším dílům se řadí sborník Já a divadelní hra s názvem Vladimir Majakovskij. Roku 1917, v období Velké říjnové revoluce, Majakovskij v Petrohradu pracoval. Jeho práce spočívala v malování propagandistických plakátů. (Sováková, Filipov 1999: 65–66)

Podle ruského spisovatele M. Gorkého byla pojmenována piliřová trojlodní stanice hlubokého založení „Горьковская“. Stanice byla otevřena 1. července 1963 a nachází se v jižní části Petrohradského městského obvodu. Dříve byla po spisovateli také pojmenována třída, na které dlouhou dobu žil, později ale byla přejmenována na Kronverkskou třídu, kde se dnes nachází tato stanice.

Gorkij se řadí mezi nejpopulárnější zahraniční autory 19. a 20. století, který se proslavil zejména svými romány Foma Gordějev a Matka. Za revoluční proklamaci byl roku 1905 spisovatel zatčen a uvězněn v Petropavlovské pevnosti. (Richardson 2006: 175)

Stanice „Пушкинская“ je piliřová trojlodní stanice, která byla otevřena 30. dubna roku 1956. Současný název stanice obdržela na počest slavného básníka 19. století A. S. Puškina, k jehož nejznámějším dílům patří román ve verších Evžen Oněgin, poema Ruslan a Ludmila a novela Piková dáma. V blízkosti stanice se nachází Vitěbské nádraží, jehož železnice spojuje Petrohrad s městem Puškin, kde spisovatel studoval lyceum, a také s městem Pavlovsk, oblíbeným místem letních rezidencí carské rodiny a šlechty. Stanice je hlubokého založení a je přestupní na stanici páté linie „Звенигородская“. Umělecká výzdoba je zde věnována A. S. Puškinovi. V hlavní hale stanice se nachází památník tomuto ruskému básníkovi, který se stal začátkem tradice budování pomníků a památníků v metrech SSSR. Autorem tohoto památníku je umělec M. K. Anikušin. Piliře stanice jsou obloženy bílým mramorem a v jejich výklencích jsou přidělaný stojací lampy s křišťálovými stínidly. Tyto lampy jsou bohatě zdobeny zlatými kovovými prvky, které dělají stanici ještě honosnější a připomínají výzdobu v Carském selu (dnes již město Puškin). Stěny, podél kterých jezdí vlak, jsou obloženy keramickými bílými kachlíky a boční části haly jsou osvětleny mohutnými lustry. Podlaha hlavní haly stanice je pokryta dlaždicemi z červené žuly a po bočních stranách je ozdobena černými a bílými pruhy z mramoru. Podlaha v bočních částech haly (nástupištích) byla dříve

z asfaltu, ale roku 2010 proběhla rekonstrukce stanice, při které byl tento materiál vyměněn za červenou žulu. Architekti této stanice jsou L. M. Poljakov a V. A. Petrov.

Dům, ve kterém básník žil, dnes slouží jako muzeum, které se nachází na adrese: набережная реки Мойки, дом 12. (Phillipsová, Riceovi 2007: 113)

- **Názvy stanic odvozené od jmen vědců**

Stanice uzavřeného typu a hlubokého založení „*Ломоносовская*“ byla uvedena do provozu 25. prosince roku 1970 a nachází se v jihovýchodní části města v Něvském městském obvodu. Svůj název obdržela na počest významného ruského chemika M. V. Lomonosova. Nedaleko od této stanice se nachází porcelánový závod, který byl dříve také pojmenován po slavném vědci. Domnívám se, že i tento závod měl vliv na pojmenování stanice.

Lomonosov žil v 18. století a jen díky jeho vědeckým pracím a objevům se začaly v Rusku produkovat mozaiky, sklo a především porcelán. Na jeho památku mu byl postaven pomník vedle Akademie věd, v jejíchž prostorách vědec pracoval. (Phillipsová, Riceovi 2007: 58, 61)

Stanice „*Академическая*“ byla otevřena dne 31. prosince roku 1975 a nachází se na severovýchodě Petrohradu v Kalininském obvodu. V okolí této sloupové trojlodní stanice hlubokého založení se nachází několik výzkumných ústavů a institucí RAV (Ruské akademie věd) a mnoho ulic pojmenovaných na počest významných akademiků.

Za akademiky jsou považováni členové akademie věd, v tomto případě RAV. (Klimeš 1985: 9)

- **Názvy stanic odvozené od jmen státníků a politiků**

Stanice uzavřeného typu a hlubokého založení „*Площадь Александра Невского I*“ byla otevřena pro veřejnost 3. listopadu 1967 a nalézá se ve východní části centra Petrohradu. Stanice byla pojmenována podle ruského panovníka A. J. Něvského. Na jeho památku bylo také pojmenováno petrohradské náměstí, na kterém se nachází východ ze stanice. V blízkosti tohoto náměstí se také nalézá známý pravoslavný klášter Alexandro-Něvská lávra.

A. J. Něvský, který dosáhl titulu kníže novgorodský, patří k velice významným ruským osobnostem. Roku 1240 vyhrál boj proti Švédům a za dva roky později zase



porazil německé křižáky. Své přízvisko Něvský získal právě po vítězstvích v těchto bitvách a po svém úmrtí byl prohlášen za svatého. (Reiseová, Gorys 2004: 35)

Další stanicí, která byla pojmenována podle tohoto panovníka je „*Площадь Александра Невского 2*“. Jedná se o sloupovou trojlodní stanici hlubokého založení, která byla zpřístupněna veřejnosti 30. prosince roku 1985. Architekti této stanice jsou G. N. Buldakov, V. N. Ščerbin a A. P. Volkova. Výzdoba stěn u kolejí je ve stylu zlatého brnění, které má za úkol připomenout hrdinské činy velkého ruského vojevůdce A. J. Něvského. Nad sloupy stanice se nalézají originální výklenky pro osvětlení, které vypadají jako střílny. Sloupy jsou z bílého mramoru a podlahu zdobí šedá a červená žula. Zpočátku byla stanice osvětlena jen bílým světlem – rtuťovými výbojkami DRL, ale v roce 2014 bylo toto osvětlení nahrazeno oranžovými sodíkovými výbojkami. Tato změna měla za následek ztracení kontrastu mezi stěnami zlaté barvy a bílými sloupy. I přes tuto změnu se stanice stále řadí k těm nejzajímavějším a nalezneme ji také ve východní části centra Petrohradu.

Sloupová trojlodní stanice hlubokého založení „*Улица Дыбенко*“ byla zprovozněna dne 1. října 1987. Stanice se nalézá na jihovýchodě města v Něvském obvodu na stejnojmenné ulici.

Jedná se o nejvýchodněji položenou stanici metra v Petrohradu. (subway-spb.ru) Svůj název obdržela na počest ruského vojenského činitele P. J. Dybenka, který byl zároveň členem bolševické strany. (Kolenovská, Litera, Reiman 2013: 105)

Na jihu od centra města se v Admiraltějském obvodu nachází trojlodní pilířová stanice hlubokého založení „*Фрунзенская*“, která byla otevřena veřejnosti 29. dubna roku 1961. Stanice obdržela svůj název po sovětském vojenském činiteli M. V. Frunze, na jehož památku byl také na stanici vytvořen basreliéf, na kterém je zobrazen s vojáky Rudé armády. V blízkosti stanice se také v sovětská léta nacházel Frunzenský obchodní dům, který se stal podnětem na pojmenování této stanice.

Stanice uzavřeného typu a hlubokého založení „*Елизаровская*“ byla zpřístupněna veřejnosti 25. prosince roku 1970 a nachází se jihovýchodně od Petrohradu v Něvském obvodu. Stanice je pojmenována podle M. T. Jelizarova, podle kterého obdržela název i třída, která se nachází u stanice.

Jelizarov byl sovětský státní činitel, který v Petrohradu vystudoval univerzitu. (Ježek 1987: 86)

Na piliřové trojlodní stanici hlubokého založení „*Площадь Ленина*“ byl zahájen provoz 1. června 1958. Nachází se severně od centra města v Kalininském obvodu u náměstí Lenina.

Stanice byla pojmenována na počest revolucionáře a vůdce bolševické strany V. I. Lenina, pod jehož velením se v Petrohradu uskutečnila Velká říjnová socialistická revoluce. (Richardson 2006: 223)

Další stanice, která je pojmenována podle tohoto vůdce, se nazývá „*Ленинский проспект*“. Jedná se o sloupovou trojlodní stanici mělkého založení, která byla otevřena 5. října roku 1997. Nalézá se v jižní části Petrohradu v Kirovském obvodu. První linie metra v místě, kde se nachází stanice, vede přes Leninskou třídu.

Stanice metra „*Проспект Большеви́ков*“ byla zprovozněna 30. prosince 1985 a nalézá se na jihovýchodě města v Něvském obvodu nedaleko od třídy Bolševiků, která je hlavní městskou magistrálou. Jedná se o jednolodní stanici hlubokého založení, která svůj název obdržela podle již zmíněných bolševiků.

Bolševici byli příznivci V. I. Lenina a členové Ruské sociálně demokratické dělnické strany. (Howard 2008: 33–34)

- **Názvy stanic odvozené od jmen dalších známých osobností a uskupení**

Jednolodní stanice hlubokého založení „*Чкаловская*“ byla zprovozněna 15. září 1997 a nalézá se v severní části města v Petrohradském městském obvodu. Pojmenování stanice obdržela po V. P. Čkalovovi, podle kterého byla pojmenována i nedaleká třída.

Čkalov byl zkušební pilot, který se proslavil zejména svým letem z Moskvy přes severní pól až do Vancouveru. Tento let, který trval úctyhodných 63 hodin, uskutečnil roku 1937. Bohužel se mu jeho profese stala osudnou, zahynul roku 1938 při zkoušení nového stíhacího letounu. (Беяков 1987: 1, 2, 53)

Sloupová trojlodní stanice mělkého založení „*Проспект Ветеранов*“ byla otevřena 5. října 1977 a nachází se na jihu Petrohradu v Kirovské městské části nedaleko od třídy Veteránů. Právě podle veteránů stanice obdržela svůj název.

Pojmem veteráni se označují osoby, které bojovaly ve válce, aby chránily svou vlast. Jejich hrdinství se v Rusku oslavuje 9. května na Den vítězství. V tento den je Něvský prospekt a Palácové náměstí doslova zaplněno slavnostně oblečenými veterány. (Phillipsová, Riceovi 2007: 50) Tato stanice je nejvytíženější stanicí nejen v petrohradském metru, ale dokonce v celém Rusku. (proezdmetro.ru)

Dne 10. července roku 1981 byla uvedena do provozu trojlodní sloupová stanice hlubokého založení „*Пролетарская*“. Stanice se nalézá na jihovýchodě Petrohradu v Něvském obvodu. Svůj název stanice obdržela z toho důvodu, že se nachází v oblasti hromadného ubytování dělníků (proletářů), kteří pracovali v Obuchovském závodu.

Takzvaný *proletariát* označoval chudou sociální třídu (dělníky), kteří museli tvrdě a za nevýhodných podmínek pracovat, aby měli finanční prostředky na živobytí. (Klimeš 1985: 563)

Jednolodní stanice hlubokého založení „*Пионерская*“ se nachází na severozápadě Petrohradu v Přímořské městské části. Byla otevřena 6. listopadu roku 1982 při příležitosti 60. letého výročí Všesvazové pionýrské organizace, podle které stanice obdržela svůj název.

### **Názvy stanic metra odvozené od názvů městských obvodů**

Tato podkapitola pojednává o stanicích pojmenovaných podle městských obvodů, z velké části se jedná o obvody historické. Je zde popsáno celkem deset stanic, u jedné z nich je podrobnější popis.

Sloupová trojlodní stanice hlubokého založení „*Выборгская*“ byla otevřena 22. dubna 1975. Stanice se nachází severně od centra Petrohradu a je pojmenována podle historického městského obvodu Vyborgská strana (Выборгская сторона).

Stanice „*Автово*“ byla zprovozněna 15. listopadu 1955. Jedná se o sloupovou trojlodní stanici mělkého založení, která se nachází na jihozápadě města v Kirovském obvodu. Název obdržela po historickém městském obvodu Avtovo. Architekti této stanice jsou A. A. Gruške a E. A. Levinson. Tato stanice každého cestujícího ohromí svou impozantní a bohatou výzdobou, jejímž tématem je obrana Leningradu. Lamy, masivní lustry a dekorace v podobě mříží jsou zdobeny dubovými listy, pozlacenými kopími, štíty a meči. Tyto ozdobné prvky jsou považovány za tradiční symboly vojenského hrdinství. Na mřížích se také nacházejí zlaté věnce z dubových listů, které jsou naopak symbolem slávy. V hlavní hale se nalézá stěna, kterou zdobí mozaikové panó „Světlu mír“ (Мирy мир). Autory tohoto skvostu jsou V. A. Voroněckij a A. K. Sokolov. Sloupy, které se nachází v hlavní části stanice, jsou obloženy dekorativním sklem. Tato stanice je velmi často přiřazována k nejkrásnějším stanicím metra na světě.

Za války se obvod Avtovo nacházel nedaleko od fronty, v důsledku čehož byly k vyzdobení stanice zvoleny právě vojenské motivy. (Richardson 2006: 219)

„*Старая Деревня*“ je jednolodní stanice hlubokého založení, která byla zprovozněna 14. ledna roku 1999. Nachází se v severozápadní části města a svůj název také obdržela po stejnojmenném historickém obvodu.

Jednolodní stanice hlubokého založení „*Обухово*“, která se nachází na jihovýchodním okraji města v Něvském městském obvodu, byla zpřístupněna veřejnosti 10. července 1981. Název stanice obdržela podle stejnojmenného historického obvodu a v blízkosti stanice se také nachází železniční stanice Obuchovo a Obuchovský závod.

Do provozu byla 28. prosince roku 1984 uvedena stanice „*Рыбацкое*“. Jedná se o další stanici, která byla pojmenována po historickém obvodu se stejným názvem. Stanice je krytá, povrchová s bočními nástupišti a nachází se na jihovýchodním okraji Petrohradu v Něvském obvodu.

Tato konečná stanice třetí linie je nejjižněji položenou stanicí v celém petrohradském metru. (kudago.com)

Jednolodní stanice hlubokého založení „*Удельная*“ byla otevřena 6. listopadu 1982. Svůj název obdržela podle stejnojmenného historického obvodu a nachází se na severu města ve Vyborgské městské části. Podle zmíněného obvodu je také pojmenována nedaleká vlaková stanice.

„*Петроградская*“ je stanice uzavřeného typu, která byla uvedena do provozu 1. července 1963. Stanice je hlubokého založení a nachází se na Petrohradském ostrově v centru Petrohradského obvodu, podle kterého obdržela svůj název.

Hluboce založená jednolodní stanice „*Озерки*“ byla zpřístupněna veřejnosti 19. srpna roku 1988. Nachází se na severním okraji města ve Vyborgské městské části. Název obdržela podle stejnojmenného historického obvodu, který byl pojmenován podle Suzdálských jezer. Jedno z jezer se rozkládá přímo vedle stanice.

„*Купчино*“ je krytá povrchová stanice s bočními nástupišti, která se nachází v Moskevském obvodu na jižním okraji Petrohradu. Stanice nese svůj název podle historického obvodu Kupčino a veřejnosti slouží od 25. prosince roku 1972.

„*Волковская*“ je pilířová trojlodní stanice hlubokého založení, která byla zprovozněna 20. prosince roku 2008, patří tedy k novějším stanicím. Nachází se jihovýchodně od centra Petrohradu ve Frunzenském obvodu. Svůj název obdržela podle historického obvodu Volkova vesnice (Волкова Деревня). Na tomto místě také protéká řeka Volkovka, na jejíž březích se nachází Volkovský hřbitov.

Zmíněný hřbitov byl založen roku 1756 a jsou na něm pochováni například I. A. Gončarov, I. S. Turgeněv a A. A. Blok. (Rieseová, Gorys 2004 : 48)

### **Názvy stanic metra odvozené od názvů pevnin a vodních toků**

Tato podkapitola je věnována stanicím pojmenovaných podle ostrovů a řek. Celkem kapitola obsahuje pět stanic, z čehož je jedna stanice blíže charakterizována.

Stanice „*Крестовский остров*“ byla zpřístupněna veřejnosti 3. září 1999. Tato stanice je sloupová trojlodní hlubokého založení a nachází se na severozápadě města na Krestovském ostrově, podle kterého obdržela svůj název.

„*Василеостровская*“ je stanice hlubokého založení a uzavřeného typu. Byla zprovozněna 3. listopadu 1967 a nachází se západně od centra Petrohradu na Vasiljevském ostrově, po kterém obdržela svůj název. Tento ostrov také spadá pod Vasiljeostrovský městský obvod.

Ostrov je známý především svým východním výběžkem zvaný Strelka, kde se nacházejí rostrální sloupy, které dosahují výšky 32 metrů. Původně bylo jejich úkolem navádění lodí, dnes už ale slouží jako atrakce pro turisty. Během různých slavností na jejich vrchu zapalují oheň, který je až 1,5 metru vysoký a je vidět z břehů řeky Něvy. V blízkosti těchto sloupů se nachází Námořní muzeum, ve kterém si návštěvníci mohou prohlédnout modely lodí. (Phillipsová, Riceovi 2007: 59)

Do této části práce řadím i stanici „*Приморская*“, jejíž název „Přímořská“ je odvozen od toho, že se nachází nedaleko Baltského moře. Stanice byla otevřena 28. září roku 1979 a nachází se na západním okraji Petrohradu na ostrově Děkabristů. Je konstruována jako trojlodní sloupová stanice hlubokého založení.

Zajímavostí je, že se jedná o nejzápadněji položenou stanici metra nejen v Petrohradě, ale i v celém Rusku. (kudago.com)

Stanice „*Черная речка*“ je konstruována jako jednolodní stanice hlubokého založení a byla zprovozněna 6. listopadu roku 1982. Nachází se v Přímořském obvodu v severozápadní části města. Stanice název obdržela podle stejnojmenné řeky, která se nachází nedaleko od stanice.

Nábřeží této řeky je velice významným místem z hlediska historie. Roku 1837 se zde uskutečnil duel, při kterém básník A. S. Puškin utrpěl smrtelná zranění. Na jeho památku byla v této stanici postavena Puškinova socha. (Richardson 2006: 227)

Trojlodní pilířová stanice hlubokého založení „*Обводный канал I*“ se nachází v centru Petrohradu ve Frunzenském obvodu. Jedná se o novější stanici, která byla otevřena 30. prosince roku 2010. Svůj název obdržela podle stejnojmenného kanálu, který pátá linie protíná v místě, kde se stanice nachází.

V první polovině 19. století došlo v Petrohradu k průmyslovému rozvoji a tímto kanálem měly proplouvat velké lodě s náklady, a také měl zajistit zásobování předměstí vodou. (Phillipsová, Riceovi 2007: 36) Stanice měla být původně dvoupodlažní stejně jako stanice „Спортивная“. Projekt byl ale zjednodušen a výsledkem toho je další typická stanice menších rozměrů, stejně jako je tomu u stanic „Волковская“ a „Спасская“. Výzdoba stanice je ale velice krásná a především originální. Tématem výzdoby se stal průmyslový Petrohrad na konci 19. století. Povrchový vestibul společně s podzemní halou je vyzdoben kovovými konstrukcemi světle hnědé barvy a na stěnách kolem trati a na koncích haly stanice jsou umístěny sklokeramické panely s fotografiemi, na kterých je zobrazen právě průmyslový Petrohrad. Autory těchto panelů jsou A. J. Gordin a P. E. Jakušin. Vestibul je zabudován do komplexu nové osmipatrové budovy. Jedná se o nákupní a zábavní centrum. Architekti této stanice jsou B. A. Podolskij a P. V. Malmalajev.

### **Názvy stanic metra odvozené od názvů prostranství**

Dohromady tato podkapitola obsahuje informace o sedmnácti stanicích, z nichž je pět popsáno podrobně.

Trojlodní sloupová stanice hlubokého založení „*Комендантский проспект*“ byla uvedena do provozu 2. dubna roku 2005 a nalézá se v severozápadní části města v Přímořském obvodu. Stanice svůj název obdržela podle Komendantské třídy, na jejímž začátku se nachází.

Zmíněná třída byla pojmenována na památku Komendantského letiště, jehož prostory se nacházely v blízkosti této třídy. (dic.academic.ru)

Sloupová trojlodní stanice hlubokého založení „*Международная*“ byla otevřena dne 28. prosince 2012. Nalézá se jihovýchodně od centra Petrohradu ve Frunzenském obvodu. Stanice je umístěna v oblasti, ve které jsou mnohé ulice pojmenovány podle názvů měst a jmen veřejných činitelů spřátelených zemí Finska a východní Evropy. Z tohoto důvodu dostala stanice název „Mezinárodní“. Na architektuře se podíleli J. V.

Romanova, N. A. Vinogradova a N. V. Romaškin-Timanov. Původně měla být výzdoba stanice plně věnována právě přátelství mezi národy a různým státům na území východní Evropy, ale tento projekt se neuskutečnil, a tak má stanice mnohem jednodušší výzdobu. Nachází se zde dva mozaikové obrazy od umělce A. K. Bystrova. Na prvním obrazu, který se nachází v hlavní hale, je k vidění Atlás<sup>1</sup>, který nad hlavou drží Zemi a nad eskalátory v povrchovém vestibulu je umístěna druhá mozaika zobrazující Babylonskou věž a letícího Íkara<sup>2</sup>. Na levé straně této mozaiky se ještě nacházejí dvě postavy, avšak jejich původ není znám. Stěny podél trati jsou obloženy šedým a bílým mramorem a sloupy kovem, který má barvu mosazi. Kolem každého sloupu se nacházejí tři ozdobné prvky ve tvaru kruhů, které jsou stejné barvy jako sloupy. Podlahy jsou z červené, černé a šedé žuly a východ ze stanice je umístěn v budově velkého nákupního centra „Mezinárodní“ (Международный).

„Лиговский проспект“ je jednolodní stanice hlubokého založení, která byla zprovozněna 30. prosince roku 1991 a nalézá se v centru Petrohradu na Ligovské třídě, podle které stanice obdržela svůj název.

Jednolodní stanice hlubokého založení „Новочеркасская“ se nachází východně od centra města v Krasnogvardějské městské části. Pojmenována je podle Novočerkasské třídy (Новочеркасский проспект) u níž se stanice nalézá. Původ názvu je ve městě Novočerkassk na jihu Ruska. Poprvé byla stanice otevřena veřejnosti 30. prosince roku 1985.

„Звездная“ je stanice metra uzavřeného typu a hlubokého založení, která byla otevřena 25. prosince roku 1972 a nalézá se v jižní části města v Moskevském obvodu. Svůj název obdržela podle Hvězdné ulice (Звездная улица), u které se stanice nachází. Výzdoba stanice je věnována dobývání vesmíru.

Pilířová trojlodní stanice hlubokého založení „Невский проспект“ se nalézá v samém středu města. Pátá linie metra zde protíná Něvský prospekt, podle kterého stanice získala svůj název. Zprovoznění stanice se uskutečnilo 1. července roku 1963.

Něvský prospekt je hlavní a nejznámější třída v Petrohradu, která je velice často srovnávána například s pařížskou ulicí Champs Elysées. Třída začíná u budovy

---

<sup>1</sup> Atlás je postava z řecké mytologie. Byl to bůh, jehož trest za vzpouru spočíval v tom, že musel na ramenech nést nebeskou klenbu - Zemi. (Augusta-Boularot et al. 1993: 54)

<sup>2</sup> Íkaros je postava z řecké mytologie. Se svým otcem byl uvězněn. Když se rozhodli společně utéct, vyrobili si křídla, která na svá záda připevnili voskem, ten se bohužel na slunci roztavil a Íkaros spadl do moře a zahynul. (tamtéž: 134)

Admiralty, která se nachází na nábřeží řeky Něvy, a končí u náměstí Alexandra Něvského. Její délka je úctyhodných 4,5 kilometrů. (Richardson 2006: 56)

Roku 2012 dne 28. prosince byla uvedena do provozu stanice „*Бухарестская*“. Jedná se o pilířovou trojlodní stanici hlubokého založení, která se nachází na jihovýchodě města ve Frunzenském obvodu. Stanice je pojmenována podle Bukurešťské ulice (*Бухарестская улица*), u které se stanice metra nachází. Původ názvu je v rumunském hlavním městě Bukurešť. Na obložení stěn stanice byla použita žula a mramor světlých odstínů a na pilířích z bočních stran byl použit mramor červené barvy. Podlaha je zhotovena z šedohnědé žuly, na které se kolem laviček a mezi pilíři nacházejí pruhy z žuly černé. Stanice je vyzdobena mozaikou s přírodními motivy, jejímž autorem je umělec A. K. Bystrov. Nad eskalátory se nachází mozaikové panó, na kterém je zobrazen pohled z lesa na město Bukurešť. Druhá mozaika se nalézá na konci hlavní haly a je na ni zobrazena podzimní příroda. Nad lavičkami je k vidění třetí typ mozaiky zobrazující sýkorky s lístky. Povrchový vestibul stanice je vestavěn do budovy nákupního a zábavního centra „Kontinent“ (КОНТИНЕНТ). Architekti této krásné stanice jsou O. V. Rjaznaceva, M. J. Martynova a D. A. Vojcov.

Jednolodní stanice metra „*Садовая*“ je hlubokého založení a nachází se ve středu města v Admiraltějském obvodu. Svůj název stanice obdržela podle Sadové ulice (*Садовая улица*), která vede přes Senné náměstí, na kterém se stanice nalézá. Její zprovoznění se uskutečnilo 30. prosince roku 1991.

Sadová ulice vede kolem dvou parků (rusky *садов*). Jedná se o park Jusupovský a Michajlovský. Ulice končí u Letního sadu. (Phillipsová, Riceovi 2007: mapa 2,5 a 6)

Stanice „*Звенигородская*“ byla otevřena 20. prosince roku 2008. Jedná se o sloupovou trojlodní stanici hlubokého založení, která se nachází v centru Petrohradu na Zvěniгородské ulici (*Звенигородская улица*), podle níž je také pojmenována. Původ názvu je v ruském městě Zvěniгород. Stanice je přestupní, přestup vede na stanici první linie „*Пушкинская*“. Stěny jsou zde obloženy bílým mramorem, žulou červenohnědého odstínu a mramorem tmavě zelené barvy, který dělá stanici výjimečnou. Žula nazelenalé barvy byla použita na podlahu, na které se také nacházejí vzory obdélníků z červené žuly. Stěnu na konci stanice zdobí mozaikové panó s názvem „*Семёновский полк*“ (Семёновский полк), na němž je uprostřed zobrazen Petr I. Zmíněný pluk měl v 19. století nedaleko od místa stanice kasárny. Druhá mozaika se nachází nad eskalátory a je na ni zobrazena bitva u Poltavy, která se uskutečnila roku 1709. I na této mozaice je k vidění Petr I. Autorem těchto dvou mozaik je opět umělec A. K. Bystrov. Nad pilíři



stanice se nacházejí půlkruhy s rámy zlaté barvy, na kterých jsou zobrazeny zlaté meče. Povrchový vestibul je zabudován ve Zvěničgorodském nákupním centru. Architekti této stanice jsou N. V. Romaškin-Timanov, A. S. Konstantinov, V. G. Chilčenko, M. V. Pavlova, J. J. Poděrvjanskaja, T. R. Baranova.

Dne 19. srpna roku 1988 byla zprovozněna trojlodní sloupová stanice hlubokého založení „*Проспект Просвещения*“, která se nachází na severu města ve Vyborgském obvodu. V místě, kde se nalézá stanice, pátá linie protíná stejnojmennou třídu, podle které stanice obdržela své pojmenování.

Stanice „*Лесная*“ byla uvedena do provozu 22. dubna roku 1975. Jedná se o sloupovou trojlodní stanici hlubokého založení a její pojmenování souvisí s tím, že se nachází v blízkosti Lesní třídy (Лесной проспект). Jsou tu ale ještě dvě možnosti, které souvisí s názvem stanice. Severně od stanice se nachází obec Lesnoje (Лесное) a přibližně kilometr od stanice se nachází Sankt-Petěrburgská státní lesotechnická univerzita S. M. Kirova.

Sloupová trojlodní stanice hlubokého založení „*Гражданский проспект*“ byla poprvé uvedena do provozu 29. prosince roku 1978. Nachází se na severovýchodě Petrohradu v Kalininské městské části u Občanské třídy (Гражданский проспект), podle které je stanice pojmenována. Pod touto třídou také vede severní část první linie. Jejimi architekty jsou L. J. Kiselgof a G. N. Buldakov. Na stanici převládají materiály zlatých odstínů. Stěny podél kolejí a sloupy jsou obloženy mramorem žlutobéžové barvy a mezi sloupy jsou přidělané hliníkové zlaté držáky na osvětlení. Dříve bylo na držácích pět svítidel, ale po rekonstrukci, která se uskutečnila roku 2005, byl tento počet snížen na tři. Podlaha je zhotovena z červené a šedé žuly. Stěnu, která se nachází v hlavní hale, zdobí robustní bronzový znak SSSR (Svaz sovětských socialistických republik) na zlatém pozadí.

Roku 1969 dne 25. prosince byla otevřena stanice „*Московская*“, která se nalézá na jihu města pod Moskevským náměstím (Московская площадь), podle kterého obdržela své jméno. Nedaleko od stanice také začíná hlavní Moskevská silnice. Jedná se o stanici uzavřeného typu, která je hluboce založena.

Při mém výletu do Petrohradu jsem právě od této stanice metra jela takzvanou „maršrutkou“<sup>3</sup> do Carského sela. Skoro v každém průvodci se dočtete, že zde budete

---

<sup>3</sup> Тип veřejné dopravy. Jedná se o mikrobus, který funguje jako taxi pro více lidí. Velice často jezdí nepravidelně a vyjíždí až poté, co je naplněn určitým počtem cestujících.

muset čekat v dlouhé frontě na zakoupení vstupenky, ale pokud sem budete cestovat ve vánočním čase, stejně jako já, frontám se zaručeně vyhnete. Velice zde doporučuji navštívit jantarovou komnatu, která každého návštěvníka nadchne svou bohatou výzdobou a dávnou historií.

Stanice „*Площадь Восстания*“ byla zprovozněna 15. listopadu 1955. Jedná se o pilířovou trojlodní stanici hlubokého založení, která se nachází v centru Petrohradu. Svůj název obdržela podle stejnojmenného náměstí (Náměstí povstání), na kterém se nachází povrchový vestibul stanice.

Na zmíněném náměstí se roku 1917 uskutečnila Únorová revoluce. V jeho blízkosti se nachází Moskevské vlakové nádraží, v jehož budově se nachází druhý povrchový vestibul stanice. Výzdoba stanice je věnována Říjnové revoluci, která se v Petrohradu uskutečnila také roku 1917. Na pilířích se nacházejí medailony s basreliéfy, na kterých jsou zobrazeny revoluční události. Můžeme zde spatřit například výstřel z Aurory, nebo medailon se samotným V. I. Leninem. Na každé straně stanice je umístěn jeden basreliéf, zobrazující J. V. Stalina v Petrohradě. Stěny podél trati a podstavce pilířů jsou obloženy mramorem červené barvy. Klenba hlavní haly vyniká především svou bohatou štukovou výzdobou. V bočních částech stanice se nacházejí lustry, které jsou svým provedením podobné těm, které se nacházejí v moskevském metru na stanici páté linie „*Новослободская*“. V hlavní hale je podlaha zhotovena z červené žuly s černými pruhy po stranách. Podlahy, které se nachází v bočních částech stanice, byly dříve z asfaltu, ale po rekonstrukci těchto částí byl ve směru na stanici „*Чернышевская*“ asfalt zaměněn šedou žulou a ve směru na stanici „*Владимирская*“ byly použity červené a šedé dlaždice z žuly. Na architektuře této stanice se podíleli I. I. Fomin, V. V. Gankevič a B. N. Žuravljov. Stanice je přestupní na stanici třetí linie „*Маяковская*“.

Roku 1963 dne 1. července byla otevřena pilířová trojlodní stanice hlubokého založení „*Сенная площадь*“, která se nalézá v centru Petrohradu v Admiraltějském obvodu na Senném náměstí, po kterém byla stanice pojmenována. Samotné náměstí nese název podle Senného trhu, který se zde v 19. století nacházel.

Tento trh, na kterém se prodávalo seno, F. M. Dostojevskij popsal ve svém románu *Zločin a trest*. Odehrávala se zde například scéna, kdy zde Raskolnikov lituje svých činů. (Richardson 2006: 97–98). Dnes se Senný trh nalézá na Moskevské třídě nedaleko od Senného náměstí. (Masters 2006: 181) Povrchový vestibul stanice dnes stojí na místě, kde byl roku 1961 zbourán chrám „*Спас-на-Сенной*“. V tomto vestibulu se stala velice tragická událost, roku 1999 se část vestibulu zbořila a usmrtila několik lidí.

Jednolodní stanice hlubokého založení „*Площадь Мужества*“ byla uvedena do provozu 31. prosince 1975 k příležitosti 30. výročí vítězství ve Velké vlastenecké válce. Tato stanice se nachází na severu Petrohradu vedle náměstí Statečnosti (площадь Мужества), podle kterého byla pojmenována.

Stanice uzavřeného typu „*Парк Победы*“ je hlubokého založení a nalézá se na jihu města v Moskevské městské části. Byla otevřena 29. dubna roku 1961 a je pojmenována podle Moskevského parku vítězství (Московский парк Победы), vedle kterého se nachází.

### **Názvy stanic metra odvozené od názvů chrámů a památníků**

V této podkapitole je popsán vznik názvů u čtyř stanic metra, z čehož tři jsou blíže charakterizovány z pohledu architektury a výzdoby. V některých případech je velice obtížné určit, zda byla stanice pojmenována podle objektu (chrámu, památníku, budovy atd.), nebo podle veřejného prostranství (třídy, ulice, náměstí atd.), které bylo podle daného objektu pojmenováno a nachází se v blízkosti stanice. Rozhodla jsem se přidělit stanicím původ názvu podle objektů, protože se domnívám, že je to první podnět k jejich pojmenování.

Dne 15. listopadu roku 1955 byla otevřena stanice „*Владимирская*“, která byla pojmenována podle chrámu Vladimírské ikony Matky Boží.

Tento chrám byl postaven v druhé polovině 18. století a zdobí ho pět kopulí s oddělenou zvonící. V posledních letech života ho navštěvoval například spisovatel F. M. Dostojevskij, který sem docházel na bohoslužby. (Howard 2008: 191) Stanice se nachází v centru Petrohradu blízko Vladimírského náměstí. Jedná se o pilířovou trojlodní stanici hlubokého založení, která je přestupní na stanici čtvrté linie „*Достоевская*“. Na stanici jsou stěny a pilíře obloženy mramorem světle béžových odstínů. Hlavní hala je osvětlena robustními lustry a podlaha je obložena šedými a černými žulovými dlaždicemi, které jsou poskládány do šachovnicového vzoru. Světlo v bočních částech zajišťují nástěnná svítidla a podlaha je zde obložena červeno-šedou žulou. Architekti této stanice jsou G. I. Aleksandrov, A. V. Žuk a A. I. Pribulskij. Povrchový vestibul stanice je vestavěn do budovy, ve které sídlí „*Lenmetrogiprotrans*“, tedy projektový institut metra.

Pilířová trojlodní stanice hlubokého založení „*Московские ворота*“ byla uvedena do provozu 29. dubna 1961. Nalézá se v jižní části Petrohradu na Moskevské

třídě nedaleko od Moskevského triumfálního oblouku, podle kterého stanice obdržela svůj název.

Oblouk je zhotovený z litiny a byl postaven na počest vítězství v rusko-turecké válce. Vzorem pro postavení tohoto památníku se stala Braniborská brána, která se nachází v Berlíně. (Richardson 2006: 215)

Stanice „*Нарвская*“ se nalézá v jihozápadní části Petrohradu v Kirovském obvodu na náměstí Staček. Tato trojlodní pilířová stanice hlubokého založení byla otevřena 15. listopadu roku 1955 a svůj název obdržela podle Narvské vítězné brány.

Tato brána byla postavena na počest vítězství v napoleonských válkách. Její typickou zelenou barvu zapříčinila měď, kterou je brána pokryta. (Richardson 2006: 218)

Stanice je proslulá svou dekorací, nachází se zde velké množství soch, které znázorňují pracovní statečnost sovětského národa. Na pilířích stanice je dohromady 48 sousoší, která zobrazují pracovníky vykonávající různé profese. Jsou zde zobrazeni slévači, stavitelé lodí, umělci, pracovnice v textilním průmyslu, sovětsí vojáci, stavitelé, námořníci, školáci, pěstitelé, doktoři, zemědělci a stavitelé metra. Pilíře a stěny podél kolejí jsou obloženy mramorem bílého odstínu. V hlavní hale se nachází podlaha, která je zhotovena z červené žuly, avšak mezi pilíři je použit černý a bílý kámen. Podlaha nástupišť je zhotovena z šedé žuly. V hlavní hale bylo také do roku 1961 vystaveno panó, na kterém byl zobrazen J. V. Stalin, ale po 22. sjezdu KSSS (Komunistické strany Sovětského svazu) bylo toto panó zakryto stěnou. V povrchovém vestibulu se nachází sochařská kompozice „*Слава práci!*“ (Слава труду!). Když se na tuto kompozici podíváte pozorněji, zjistíte, že zde chybí hlavní postava celého díla. Všichni lidé se na ni dívají na střed, na kterém se ale nikdo nenachází. Právě na tomto místě měl být zobrazen J. V. Stalin. Architekti této stanice jsou D. S. Goldgor, A. V. Vasiljev a S. B. Speranskij.

Stanice „*Спасская*“ byla pojmenována na památku chrámu „*Спас-на-Сенной*“, který byl roku 1961 zbořen. Je to pilířová trojlodní stanice hlubokého založení, která se nachází v centru města v Admiraltějském obvodu na Senném náměstí. Jedná se o novější stanici, byla otevřena teprve 7. března roku 2009. Ze stanice je možné přestoupit na stanici „*Садовая*“, která se nachází na páté línii a na stanici druhé línii „*Сенная площадь*“. Architekti této stanice jsou E. M. Rapoport, V. G. Chozackij a V. N. Morozova. Stěny, podél kterých jezdí vlak, a pilíře jsou obloženy tmavě žlutou žulou. Podlaha je zhotovena z šedé a hnědé žuly a výzdoba stanice je věnována stavitelství Petrohradu. Nachází se zde panó, na kterém jsou zobrazeny jména známých stavitelů a

architektů Petrohradu. Tento dekorativní obraz je známý především tím, že jména některých stavitelů jsou vyryta s chybami.

Na této stanici se mi velice líbilo její moderní provedení a výběr barevného odstínu žuly, který u mě vytváří dojem, jako by byly stěny obloženy dřevem.

### **Názvy stanic metra odvozené od názvů budov**

Do této podkapitoly jsou zařazeny stanice, které byly pojmenovány podle různých budov, závodů, vysokých škol a komplexů. Nachází se zde dvanáct stanic, tři z nich jsou blíže charakterizovány.

Roku 2011 dne 28. prosince byla poprvé otevřena veřejnosti sloupová trojlodní stanice hlubokého založení „Адмиралтейская“. Nachází se v centru Petrohradu nedaleko od začátku Něvského prospektu. Stanice je pojmenována podle budovy Admirality, která se nalézá přibližně půl kilometru od stanice.

Tuto budovu založil Petr I. Veliký v roce 1704, a pak mnoho let sloužila jako loděnice. Dnes zde sídlí námořní akademie a budova je charakteristická svou věží, na jejímž vrcholku se nachází silueta pozlacené lodi (Richardson 2006: 86–87), jejíž kopie je umístěna i na stanici metra (před názvem stanice, který se nalézá na stěně podél trati). Stanice byla zprovozněna 28. prosince roku 2011 a tématem výzdoby se stalo námořnictvo. Na stěnách stanice se nacházejí čtyři dekorativní mozaikové obrazy s námořnickou tematikou, a také basreliéfy významných ruských námořních velitelů. Mozaikové obrazy, které vytvořil umělec A. K. Bystrov se nazývají „Založení admirality roku 1704“ (Основание адмиралтейства в 1704 году), „Neptun“ (Нептун), „Něva“ (Нева) a „Admiralita“ (Адмиралтейство). Na zmíněných basreliéfech jsou zobrazeni: F. M. Apraxin, který je známý jako generál admirál, ruský státník a spolupracovník Petra I. Velikého, F. F. Bellingshausen velice slavný ruský mořeplavec, který objevil Antarktidu, P. S. Nachimov známý ruský velitel letky Černomořské flotily a admirál, F. F. Ušakov admirál a velitel Černomořské flotily, I. K. Grigorovič státník, ruský námořník a velitel přístavu Kronštadt a Port Artur a S. O. Makarov námořní vůdce a zakladatel ruské semaforové abecedy. Na stanici se také nalézají dvě větrné růžice. Stěny podél tratí jsou obloženy modrošedým mramorem, který připomíná barvu moře, a sloupy světlými odstíny mramoru. Jako ozdobné prvky těchto sloupů byly zvoleny hliníkové polosloupy černé barvy, jejichž hlavice a podstavce jsou vyrobeny z leštěné mosazi. Podlaha v hlavní

hale je z šedé žuly, do které jsou po bocích vloženy okrové žulové dlaždice menších rozměrů. Podlaha mezi sloupy je pokryta červenou žulou. Architektem této stanice je A. S. Konstantinov.

Jednolodní stanice hlubokého založení „*Политехническая*“ byla zpřístupněna veřejnosti 31. prosince roku 1975 a nachází se na severu města v Kalininském obvodu. Povrchový vestibul stanice je postaven vedle Sankt-Petěrburské státní polytechnické univerzity, podle které obdržela stanice svůj název.

Stanice uzavřeného typu a hlubokého založení „*Гостиный двор*“ byla otevřena 3. listopadu 1967. Nachází se v centru Petrohradu přímo pod Něvským prospektem, a je pojmenována podle obchodního domu „*Большой Гостиный Двор*“, ve kterém se nalézá východ ze stanice metra.

Tento obchodní dům s velkým sortimentem zboží byl postaven v 18. století a patří k nejstarším nákupním pasážím na celém světě. (Masters 2006: 177)

Dne 15. září roku 1997 byla zprovozněna jednolodní dvoupodlažní stanice hlubokého založení „*Спортивная*“, která se nachází severozápadně od centra Petrohradu. Její pojmenování souvisí s tím, že je postavena v blízkosti dvou velkých sportovních areálů. Jedná se o stadion „*Петровский*“ a sportovní komplex „*Юбилейный*“. Na stanici se nachází několik děl, které také souvisí se sportovní tematikou. Na jednom z pilířů je zobrazen text „*Óda sportu*“ (Ода спорту) od Pierra de Coubertina, dále je tu mozaikové panó „*Olympijské hry*“ (Олимпийские игры), „*Starořecký pantheon*“<sup>4</sup> (Древнегреческий пантеон) a nad eskalátory se nalézá panó „*Zapálení olympijského ohně*“ (Зажжение олимпийского огня). Všechny tyto mozaiky jsou zhotoveny od umělce A. K. Bystrova. Stěny horní haly, které se nalézají podél tratě, jsou obloženy bílým vápencem, a podlaha je pokryta světle šedou žulou. Nad tratěmi jsou nainstalovány závěsné lampy, které napodobují olympijské pochodně. Na obložení stěn podél kolejí v dolní hale byla použita hnědá žula a podlaha je zde ze světle šedé žuly, na které jsou zobrazeny pruhy a kruhy ze žuly hnědé. Stěny podél tratí jsou ozdobeny mozaikami antického stylu, na kterých jsou zobrazeni účastníci starověkých olympijských her. Na architektuře této stanice se podíleli A. S. Konstantinov, V. S. Volonsevič, O. A. Kuzněcov.

Sloupová trojlodní stanice hlubokého založení „*Кировский завод*“ byla uvedena do provozu 15. listopadu 1955. Stanice se nalézá v jihozápadní části města v Kirovském

---

<sup>4</sup> Pantheon je řecký chrám, který byl zasvěcen všem bohům. (Augusta-Boularot et al. 1993: 189)

obvodu na třídě Staček. Nedaleko od stanice se nachází Kirovský závod, který byl v dobách SSSR jedním z největších závodů strojírenského a vojenského průmyslu. Po tomto závodu obdržela stanice svůj název.

Kirovský závod je pojmenován podle tajemníka komunistické strany S. M. Kirova, který byl velice populární, což znamenalo hrozbu pro J. V. Stalina. Roku 1934 byl Kirov zastřelen. Spekuluje se o tom, že za naplánováním jeho vraždy stojí samotný Stalin, protože smrt Kirova mu umožnila zahájit vnitrostranickou čistku. Na adrese: Каменноостровский проспект, дом 26–28, se dnes nachází muzeum Kirova. (Phillipsová, Riceovi 2007: 72) Kirovský závod (původně Putilovský) byl založen roku 1801. Během blokády Leningradu byl závod ostřelován, protože se fronta nacházela jen několik set metrů od zdí závodu. Výroba se zde ale nikdy nezastavila. (Richardson 2006: 219) Architekt stanice A. K. Andrejev považoval za důležité připomenout úspěchy sovětské industrializace, a tak se rozhodl tuto stanici vyzdobit basreliéfy s průmyslovou tematikou, které zobrazují produkci Kirovského závodu. Cestující tu mohou vidět například zařízení pro ropný, stavební a uhelný průmysl. V hlavní hale se nachází busta vůdce světového proletariátu V. I. Lenina, jejímž autorem je sochař N. V. Dydykin. Je zde použit šedý mramor na obložení sloupů a stěn podél kolejí. Podlaha hlavní haly je z červené žuly různých odstínů, které vytváří šachovnicový vzor. Tato podlaha je ozdobena bílými a černými pruhy. V bočních částech stanice byla na zhotovení podlahy použita šedá žula, která nahradila dřívější asfalt.

Stanice „*Электросила*“ je pilířová trojlodní stanice hlubokého založení, která byla zprovozněna 29. dubna roku 1961. Nachází se na jihu města v Moskevském obvodu vedle závodu Elektrosila, podle kterého stanice obdržela svůj název. Závod byl v dobách SSSR považován za jeden z největších podniků energetického strojírenství.

Krytá povrchová stanice s bočními nástupišti „*Парнас*“, která byla otevřena 22. prosince 2006, se nachází na severním okraji Petrohradu. Přibližně dva kilometry od stanice je Šuvalovský park, ve kterém se nalézá kopec zvaný Parnas. Po tomto kopci byla pojmenována nedaleká průmyslová zóna, která později předala název i stanici metra.

Stanice Parnas je nejsevernější stanicí v síti petrohradského metra, a dokonce i v celém Rusku. (kudago.com) Při mé návštěvě Petrohradu jsem chtěla poznat nejen jeho centrum, ale i jeho periferie, a tak jsem se vydala na tuto konečnou stanici druhé linie. Architektura stanice se mi zdála obyčejná a strohá, bylo zde jen pár ozdobných vitráží a v blízkém okolí se nacházelo pouze ohromné sídliště s panelovými domy, restaurace a malé obchody.

„Технологический институт 1“ a „Технологический институт 2“ jsou stanice, které mají společnou architekturu i datum otevření. Jedná se o trojlodní sloupové stanice hlubokého založení, které byly otevřeny 15. listopadu 1955 a nachází se v Admiraltějském městském obvodu. Jak už název napovídá, stanice jsou pojmenovány podle Petrohradského státního technologického institutu, který se nachází nedaleko stanic.

Hluboko založená sloupová trojlodní stanice „Балтийская“ byla otevřena 15. listopadu roku 1955 a nachází se v Admiraltějské městské části. Je pojmenována podle Baltského vlakového nádraží, které se nachází vedle stanice. Stěny stanice jsou obloženy šedým mramorem, který má znázorňovat studené šedé baltské vlny.

Ze zmiňovaného nádraží se cestující mohou vydat například do města Gatčina a na jiná místa na břehu Baltského moře. (Phillipsová, Riceovi 2007: 228)

Jednolodní stanice hlubokého založení „Ладожская“ byla otevřena veřejnosti 30. prosince 1985. Nachází se ve východní části Petrohradu v Krasnogvardějském obvodu vedle Ladožského vlakového nádraží, podle kterého stanice obdržela svůj název.

Z tohoto nádraží vede přímý spoj do finského hlavního města Helsinky. (Howard 2008: 242) Zmiňované nádraží je pojmenované podle Ladožského jezera, k jehož břehům odsud také vyjíždějí vlaky. Ladožské jezero se nachází v severozápadní části Ruska. Rozkládá se v Leningradské oblasti a Karelské republice a je největším vnitrozemským jezerem v Evropě. (Jonas, Handwerker, Veser 2008: 172) Během blokády Leningradu přes jezero vedla takzvaná Cesta života, která spojovala nepřístupné město se zemí.

Krytá povrchová stanice s bočními nástupišti „Десяткино“ byla uvedena do provozu 29. prosince 1978. Stanice se nachází v obci Murino severovýchodě od Petrohradu v Leningradské oblasti. Je pojmenována podle železniční stanice Děvjaktino, vedle které se stanice metra nachází. Severně od stanice se také nachází vesnice, která se nazývá Nové Děvjatkinno (Новое Десяткино).

Jedná se o první stanici v Rusku, jenž se nachází za hranicí města Petrohrad. Cestující zde mohou přestoupit z metra na příměstské vlaky. Do roku 1982, než bylo zprovozněno metro v Helsinkách, byla také tato stanice nejsevernější stanicí metra na světě. (subway2009.narod.ru)



## Závěr

Cílem mé bakalářské práce bylo popsat stanice petrohradského metra a provést analýzu názvů stanic. Také patnáct vybraných stanic, které jsou považovány za nejkrásnější a nejzajímavější z celé sítě metra, blíže charakterizovat z hlediska architektury a především výzdoby. Při této charakteristice jsem se soustředila hlavně na vnitřní prostory stanic.

Bakalářskou práci jsem rozdělila na teoretickou a praktickou část. Celkem ji tvoří osm kapitol, přičemž kapitoly „Onomastika“ a „Klasifikace stanic metra podle názvů“ jsou rozděleny na další podkapitoly.

Teoretická část začíná kapitolou o onomastice neboli nauce o vlastních jménech. Věnuji se zde jejich dělení podle R. Šrámka, A. V. Superanské a V. Šmilauera. Tato kapitola je zakončena rozdělením toponym. Názvy stanic metra zahrnuji do následujících skupin: hodonyma, dromonyma a jména pomístní. Druhá kapitola stručně charakterizuje Petrohrad a v dalších třech kapitolách se věnuji historii metra. Začínám obecnou historií, kde popisují počátky stavby prvního metra na světě. Poté navazuje kapitola o metru v Sovětském svazu a samotném Rusku. Následují informace o výstavbě metra v Petrohradě, a to od jeho prvních projektů až po zprovoznění linií. Tuto část bakalářské práce ukončuje kapitola, které pojednává o tom, jak petrohradské metro vypadá v dnešní době.

Praktická část práce začíná popisem všech pěti linií metra, na který navazuje poslední kapitola, jenž se věnuje stanicím a jejich názvům. Pro dosažení cíle práce a lepší přehlednost jsem stanice rozdělila do několika podkapitol.

V první podkapitole jsou zařazeny stanice, jejichž název je odvozen od jmen významných ruských osobností. Celkem se zde nachází devatenáct stanic, z čehož jsou dvě stanice blíže charakterizovány z hlediska architektury a výzdoby.

Druhá podkapitola obsahuje stanice, jejichž název je odvozen od názvů městských obvodů. Do této části jsem zařadila deset stanic, z čehož je jedna popsána podrobně.

Ve třetí podkapitole jsou zařazeny stanice, které jsou pojmenovány podle pevniny a vodních toků. Je zde zařazeno pět stanic, u jedné z nich je bližší charakteristika.

Ve čtvrté podkapitole jsou zařazeny stanice, které byly pojmenovány podle prostranství. Je zde zařazeno sedmnáct stanic, pět z nich je blíže popsáno.

Předposlední podkapitola pojednává o stanicích, jejichž název je odvozen od názvů ruských chrámů a památníků. Nachází se zde čtyři stanice, z čehož jsou tři podrobně popsány.

Poslední podkapitola hovoří o stanicích pojmenovaných podle budov. Celkem se zde nachází dvanáct stanic, u třech z nich je popsána výzdoba a architektura.

Z této klasifikace vyplývá, že nejvíce stanic bylo pojmenováno na počest významných osobností a uskupení. Ruští občané si váží osobností, které tvořily dějiny, a proto podle nich pojmenovávají nejen stanice metra, ale také ulice, třídy, náměstí, mosty, budovy a mnohé další. Důvodem je stále připomínání jejich životů a činů, na které by se určitě nemělo zapomínat.

Bakalářská práce je zakončena přílohou, která obsahuje grafické znázornění klasifikace stanic, rusko-český glosář, fotografie vybraných patnácti stanic a tematických vlakových souprav, které byly v práci charakterizovány.

## Резюме

Название данной бакалаврской работы — «Станции Санкт-Петербургского метрополитена». Я выбрала данную тему прежде всего потому, что во время своего посещения Санкт-Петербурга я использовала при передвижении по городу это метро каждый день, следовательно, многие станции я посетила и лично. Таким образом, я могла расширить работу некоторыми личными впечатлениями.

Как я убедилась сама, метро здесь служит не только в качестве транспортного средства, как это имеет место в большинстве других городов во всем мире, но это также является музеем. Дело в том, что на некоторых станциях находятся произведения искусства, делающие эти станции уникальными. Недаром эти станции называют «подземными шедеврами».

Главной целью работы было описание происхождения названий всех шестидесяти семи станций метрополитена в Санкт-Петербурге, а у избранных пятнадцати станций, которые считаются самыми красивыми и интересными, еще и описание архитектуры, прежде всего богатого художественного оформления. При описании этих избранных станций в центре моего внимания были преимущественно внутренние помещения, то есть — главные залы и платформы.

На данный момент чешская литература о Санкт-Петербургском метрополитене весьма немногочисленна. Во всех книгах лишь кратко описывается его история, а информация по отдельным станциям почти отсутствует. Еще нужно отметить, что некоторые сведения о метрополитене в книгах не актуальны, поэтому необходимо было опираться на информацию из интернет-источников, в первую очередь — русских.

Данная бакалаврская работа разделена на две главные части — теоретическую и практическую. Всего она состоит из восьми глав, причем глава первая «Ономастика» и глава восьмая «Классификация станций метрополитена по названиям» еще разделены на подглавы.

Теоретическая часть вначале посвящена ономастике, то есть — науке об именах собственных. Сначала я описываю ономастику и ее членение согласно чешскому лингвисту Р. Шрамеку. Затем приводится классификация имен собственных в соответствии с учением А. В. Суперанской и В. Шмилауэра. Затем работа представляет разделение топонимов.

Классификация имен собственных согласно вышеупомянутым лингвистам помогла мне разделить названия станций на определенные группы. Согласно классификации Р. Шрамека, я отнесла названия станций к годонимам, по классификации А. В. Суперанской — к дромонимам, а согласно В. Шмилауэру речь идет о названиях необитаемых объектов, а точнее, о названиях коммуникаций.

Следующая глава теоретической части работы посвящена краткой характеристике второго по величине города России, Санкт-Петербурга. Я сообщаю в ней важнейшие факты, касающиеся его географического положения и истории. Также я указываю, чем Санкт-Петербург интересен, и какие из его достопримечательностей нельзя пропустить при посещении этого красивого города, который часто называют Северной столицей или Северной Венецией.

Число жителей города и туристов, которые хотят передвигаться по городу как можно быстрее, как на работу, учебу, так и во время досуга или при посещении достопримечательностей, постоянно растет. По этой причине в наше время подземный вид транспорта абсолютно необходим для мегаполиса. Однако мало кому известно, куда уходят истоки метро, и где начинается его история. Поэтому я решила посвятить следующую главу именно возникновению метрополитена. Эта глава содержит полезную информацию о том, как создавалось метро, как проходило сооружение первых туннелей, в каком году был введен в эксплуатацию первый метрополитен, сколько городов в наше время использует эту форму общественного транспорта, и в каких городах сеть метрополитена наиболее загружена.

Далее следует глава о метрополитене в Советском Союзе и самой России. Здесь я перечисляю все города, в которых было построено метро в период с 1922 до 1991 года. Глава рассказывает и о городах, где метрополитен был введен в эксплуатацию уже после распада СССР, и о тех, в которых метро только строится. Затем глава описывает сооружение первого метрополитена в Советском Союзе, то есть, московского, который был открыт в 1935 году.

Второй российский (советский) метрополитен был открыт 15 ноября 1955 года в Санкт-Петербурге, тогда — Ленинграде. О том, как выглядели первые его проекты, сложное строительство в дельте реки Невы, введение линий в эксплуатацию, рассказывает пятая глава. Теоретическая часть работы завершается информацией, как выглядит Санкт-Петербургский метрополитен в наше время.

Метро в Санкт-Петербурге сегодня состоит из пяти линий, в общей сложности составляющих участок длиной в 113,6 километров. Всего в нем шестьдесят семь станций, оно известно прежде всего значительной глубиной большинства своих станций. Самая глубокая станция — «Адмиралтейская», построенная на глубине восьмидесяти шести метров. Далее шестая глава описывает стоимость проезда и варианты оплаты за пользование метрополитеном, режим работы станций, тематические составы и другие интересные факты.

Практическая часть начинается описанием всех пяти линий Санкт-Петербургского метрополитена. Первая линия под названием «Кировско—Выборгская» является самой старой линией во всей сети метрополитена. На схеме она обозначена красным цветом и всего на ней девятнадцать станций. Центральные станции считаются элегантными сооружениями времени расцвета сталинской архитектуры, а большинство станций построено по типовым ленинградским проектам.

Вторая линия — «Московско—Петроградская» обозначена синим цветом, на ней находится восемнадцать станций, которые ничем исключительным в архитектурном плане не выделяются. Однако именно здесь была впервые в мире открыта станция типа «горизонтальный лифт», то есть — станция закрытого типа.

«Невско—Василеостровская» — название третьей линии, состоящей из десяти станций и обозначенной на схеме зеленым цветом. Большинство станций — закрытого типа. Линия примечательна прежде всего длинными перегонами между станциями.

Четвертая линия называется «Правобережная», на схеме она обозначена оранжевым цветом и состоит из восьми станций. Все станции — глубокого заложения, по типовым ленинградским проектам.

Последняя пятая линия называется «Фрунзенско—Приморская». Всего линия состоит из двенадцати станций. Все из них — глубокого заложения по типовым ленинградским проектам, как и на четвертой линии.

Завершает практическую часть самая обширная глава бакалаврской работы, посвященная названиям станций метрополитена, а также описанию архитектуры и художественного оформления избранных пятнадцати станций, которые считаются самыми красивыми и интересными во всем метрополитене. В этом описании центром моего внимания были прежде всего внутренние помещения, то есть —

главные залы и перроны. Для большей наглядности я разделила станции на шесть подглав.

К первой подглаве, состоящей из четырех частей, я отнесла станции, названия которых были образованы от имен важных личностей и групп людей (члены объединений, политических партий и так далее). В первой части анализируются названия станций, несущие имена писателей, во второй — имена ученых, в третьей — имена государственных деятелей и политиков, а к четвертой части отнесены станции, названные по другим известным личностям и объединениям. Всего сюда включено девятнадцать станций, две из которых описаны более подробно с точки зрения архитектуры и художественного оформления.

Вторая подглава содержит станции, названия которых образованы от названий районов. Преимущественно речь идет об исторических районах. Всего сюда включено десять станций, одна из которых охарактеризована более подробно.

Третья подглава рассказывает о станциях, названных согласно материкам и водным объектам. Всего здесь пять станций. У одной из них прилагается более подробное описание.

Четвертая подглава рассказывает о станциях метрополитена, названия которых были образованы от названий пространств. Всего сюда было включено семнадцать станций, пять из которых описано более подробно.

В пятой, самой краткой, подглаве — описываются станции, названия которых были образованы от названий памятников и храмов. Всего сюда отнесены четыре станции, у трех из которых прилагается более подробная характеристика архитектуры и оформления.

Последняя подглава рассказывает о станциях, получивших свои названия от названий сооружений (различные стройки, заводы, институты, комплексы и т. д.). Сюда я включила двенадцать станций, три из которых охарактеризованы более подробно.

Из этой классификации следует, что больше всего станций было названо в честь важных личностей и групп людей. Российские граждане уважают героев и государственных деятелей, которые творили историю, поэтому в их честь названы не только станции метро, но также улицы, проспекты, площади, мосты, здания и многое другое. Целью является напоминание об их жизни и подвигах, которые должны оставаться в памяти.

В конце бакалаврской работы находится приложение, в котором графически представлена классификация станций по названиям, русско-чешский глоссарий и в особенности фотографии станций, охарактеризованных в тексте с точки зрения архитектуры и художественного оформления. Здесь же помещены фотографии тематических составов.

Моя бакалаврская работа может быть использована в преподавании курса реалий, и ее содержание оценят прежде всего люди, которые интересуются строительством и станциями метрополитена в городе Санкт-Петербург.

## Seznam použitých pramenů

### Bibliografie

1. AUGUSTA-BOULAROT, S., BUFFARD-MORET, B., COLLOGNAT, A., FLAMARION, E. a HADDA-WOTLING, K. *Slovník řecko-římské mytologie a kultury*. Praha: Ewa Edition, 1993. ISBN 80-85764-02-4.
2. BENNETT, D. *Metro – příběh podzemní dráhy*. Praha: Fortuna Libri, spol. s r.o., 2005. ISBN 80-7321-136-X.
3. HOWARD, J. *Petrohrad: Velký průvodce National Geographic*. Brno: Computer Press, 2008. ISBN 978-80-251-2106-1.
4. JEŽEK, A. *Vyprávění o rodině Uljanových: věnováno 70. výročí říjnové socialistické revoluce*. Praha: Melantrich, 1987. ISBN 16-910-66.
5. JONAS, S., HANDWERKER, M. a VESER, T. *100 divů Ruska: Historie, kultura a přírodní krásy největší země světa*. Dobřešovice: Rebo, 2008. ISBN 978-80-7234-854-1.
6. KLIMEŠ, L. *Slovník cizích slov*. 3. upr. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1985. ISBN 14-621-85.
7. KOLENOVSKÁ, D., LITERA, B., REIMAN, M. a SVOBODA, K. *Zrod velmoci: Dějiny Sovětského svazu 1917–1945*. Praha: Karolinum, 2013. ISBN 978-80-246-2266-8.
8. KŘIVÁNEK, J., ŠMÍD, Z. a VÍTEK, J. *Všechna metra světa*. Praha: NADAS, 1986. ISBN 31-017-86.
9. KUBÁT, B., PEJŠA, J., JACURA, M. a TREŠL, O. *Městská a příměstská kolejová doprava*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2010. ISBN 978-80-7357-539-7.
10. MASTERS, T. *Petrohrad: Lonely Planet*. Královské Vinohrady: Svojtka, 2006. ISBN 80-7352-396-5.
11. MATÚŠOVÁ, J., OLIVOVÁ-NEZBEDOVÁ, L., MALENÍNSKÁ, J., HARVALÍK, M. a MACKOVIČOVÁ, M. *Slovník pomístních jmen v Čechách*. Praha 2: Academia, 2005. ISBN 80-200-1248-6.
12. PHILLIPSOVÁ, C., RICEOVI, M. a Ch. *Petrohrad: Společník cestovatele*. Praha: Euromedia Group, 2007. ISBN 978-80-249-0856-4.



13. REISEOVÁ, M. a GORYS, E. *Petrohrad*. Praha 8: Jan Vašut, 2004. ISBN 80-7236-235-6.
14. RICHARDSON, D. *Petrohrad: turistický průvodce*. Brno: JOTA, 2006. ISBN 80-7217-405-3.
15. SOVÁKOVÁ, J. a FILIPOV, V. *Přehled ruské literatury: Od Slova o pluku Igorově k postmodernismu*. Plzeň: Fraus, 1999. ISBN 80-7238-012-5.
16. ŠMILAUER, V. *Úvod do toponomastiky: nauky o vlastních jménech zeměpisných*. 2. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1966. ISBN 16-910-66.
17. ŠRÁMEK, R. *Úvod do obecné onomastiky*. Brno: Masarykova univerzita, 1999. ISBN 80-210-2027-X.
  
18. БЕЛЯКОВ, А. В. *Валерий Чкалов: Герой Советского Союза*. ДОСААФ, 1987.
19. ГАРИЮГИН, В. А., ЛИСЕНКОВ, В. Д., КЛЮЧКОВ, В. И. а ФИРСОВ, Н. И. *Метрополитен Северной Столицы*. Санкт-Петербург: Лики России, 1995. ISBN 5-87417-020-0.
20. СУПЕРАНСКАЯ, А. В. *Общая теория имени собственного*. Москва: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009.

### Internetové zdroje

21. DONN, P. *Метро союза* [online]. [cit. 2016-10-01]. Dostupné z: <http://www.metrosoyuza.net>
22. *Statistics brief: October 2014 – World metro figures* [online]. [cit. 2016-10-01]. Dostupné z: [http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Metro%20report%20Stat%20brief-web\\_oct2014.pdf](http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Metro%20report%20Stat%20brief-web_oct2014.pdf)
23. ЗАЈІМАНОВ, А. З. *История Петербургского метро* [online]. [cit. 2016-10-01]. Dostupné z: <http://spb.metro.ru/history.html>
24. *Интересные факты о петербургском метро* [online]. [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <https://piteronline.tv/en/novosti/interesnye-fakty-o-peterburgskom-metro>

25. КАЗАКОВ, Д. *Метро, автобусы, трамваи и троллейбусы в Санкт-Петербурге*. [online]. [cit. 2016-11-15]. Dostupné z: [http://www.spb-guide.ru/page\\_5534.htm](http://www.spb-guide.ru/page_5534.htm)
26. КУМАРИН, Н. *Улица Дыбенко* [online]. [cit. 2017-02-25]. Dostupné z: <http://subway-spb.ru/line4/dybenko>
27. *Петербургский метрополитен: Информация для пассажиров* [online]. [cit. 2016-10-07]. Dostupné z: <http://www.metro.spb.ru/information.html><sup>4,5</sup>
28. *Петербургский метрополитен: История метрополитена* [online]. [cit. 2016-10-02]. Dostupné z: <http://www.metro.spb.ru/historymetro.html><sup>1,2,3</sup>
29. *Петербургский метрополитен: Оплата проезда* [online]. [cit. 2017-01-15]. Dostupné z: <http://www.metro.spb.ru/pricetickets.html><sup>6</sup>
30. *Петербургский метрополитен: Режим работы станций* [online]. [cit. 2016-10-10]. Dostupné z: <http://www.metro.spb.ru/rejimrabortystancii.html><sup>7</sup>
31. *Петербургский метрополитен: Тематические поезда* [online]. [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <http://www.metro.spb.ru/thmtrains.html><sup>8</sup>
32. *Санкт-Петербург (энциклопедия) - Комендантский проспект это:* [online]. [cit. 2017-02-18]. Dostupné z: [http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc\\_sp/5614/КОМЕНДАНТСКИЙ](http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_sp/5614/КОМЕНДАНТСКИЙ)
33. *Станция "Девяткино"* [online]. [cit. 2017-02-27]. Dostupné z: <http://subway2009.narod.ru/Petersburg/1/Devyatkinno.htm>
34. *Станция метро «Парнас»* [online]. [cit. 2017-02-25]. Dostupné z: <https://kudago.com/spb/place/stanciya-metro-parnas/>
35. *Станция метро «Приморская»* [online]. [cit. 2017-02-25]. Dostupné z: <https://kudago.com/spb/place/metro-primorskaya/>
36. *Станция метро «Перспект Ветеранов»* [online]. [cit. 2017-02-19]. Dostupné z: <http://proezdmetro.ru/410.html>
37. *Станция метро «Рыбацкое»* [online]. [cit. 2017-02-25]. Dostupné z: <https://kudago.com/spb/place/metro-rybackoe/>
38. *Федеральная служба государственной статистики: Численность населения г. Санкт-Петербурга по состоянию на 1 января 2016 г.* [online]. [cit. 2016-09-29]. Dostupné z: [http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/petrostat/resources/7fcdf2004c4a4771a28fb37dff7d05ed/СПб\\_012016.pdf](http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/petrostat/resources/7fcdf2004c4a4771a28fb37dff7d05ed/СПб_012016.pdf)

## Internetové zdroje pro čerpání základních informací o jednotlivých stanicích petrohradského metra

39. ВАНИН, И. *Кировско-Выборгская линия - stanice první linie*: Девяткино, Гражданский проспект, Академическая, Политехническая, Площадь Мужества, Лесная, Выборгская, Площадь Ленина, Чернышевская, Площадь Восстания, Владимирская, Пушкинская, Технологический институт, Балтийская, Нарвская, Кировский завод, Автovo, Ленинский проспект, Проспект Ветеранов [online]. [cit. 2016-12-16]. Dostupné z: <http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/kirovsko-vyborgskaya>
40. ВАНИН, И. *Московско-Петроградская линия - stanice druhé linie*: Парнас, Проспект Просвещения, Озерки, Удельная, Пионерская, Чёрная речка, Петроградская, Горьковская, Невский проспект, Сенная площадь, Технологический институт, Фрунзенская, Московские ворота, Электросила, Парк Победы, Московская, Звёздная, Купчино [online]. [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/moskovsko-petrogradskaya>
41. ВАНИН, И. *Невско-Василеостровская линия - stanice třetí linie*: Приморская, Пролетарская, Обухово, Рыбацкое, Василеостровская, Гостиный двор, Маяковская, Площадь Александра Невского 1, Елизаровская, Ломоносовская. [online]. [cit. 2016-12-26]. Dostupné z: <http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/nevsko-vasileostrovskaya>
42. ВАНИН, И. *Правобережная линия - stanice čtvrté linie*: Спаская, Достоевская, Лиговский Проспект, Площадь Александра Невского 2, Новочеркасская, Ладожская, Проспект Большевииков, Улица Дыбенко. [online]. [cit. 2016-12-29]. Dostupné z: <http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/pravoberezhnaya>
43. ВАНИН, И. *Фрунзенско-Приморская линия - stanice páté linie*: Комендантский проспект, Старая деревня, Крестовский остров, Чкаловская, Спортивная, Адмиралтейская, Садовая, Звенигородская, Обводный канал 1, Волковская, Бухарестская, Международная [online]. [cit. 2016-12-29]. Dostupné z: <http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/frunzensko-primorskaya>

**Pro podrobný popis a fotografický materiál vybraných 15 stanic metra byly použity následující internetové zdroje**

44. ВАНИН, И. *Автovo* [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/kirovsko-vyborgskaya/avtovo>
45. ВАНИН, И. *Адмиралтейская* [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/frunzensko-primorskaya/admiralteyskaya>
46. ВАНИН, И. *Бухарестская* [online]. [cit. 2017-01-15]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/frunzensko-primorskaya/buharestskaya>
47. ВАНИН, И. *Владимирская* [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/kirovsko-vyborgskaya/vladimirskaya>
48. ВАНИН, И. *Гражданский проспект* [online]. [cit. 2017-01-16]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/kirovsko-vyborgskaya/grazhdanskiy-pr>
49. ВАНИН, И. *Звенигородская* [online]. [cit. 2017-01-16]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/frunzensko-primorskaya/zvenigorodskaya>
50. ВАНИН, И. *Кировский завод* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/kirovsko-vyborgskaya/kirovskiy-zavod>
51. ВАНИН, И. *Международная* [online]. [cit. 2017-02-05]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/frunzensko-primorskaya/mezhdunarodnaya>
52. ВАНИН, И. *Нарвская* [online]. [cit. 2017-02-10]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/kirovsko-vyborgskaya/narvskaya>
53. ВАНИН, И. *Обводный канал* [online]. [cit. 2017-02-14]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/frunzensko-primorskaya/obvodny-kanal>
54. ВАНИН, И. *Площадь Александра Невского 2* [online]. [cit. 2017-01-17]. Dostupné z: <http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/pravoberezhnaya/pl-aleksandra-nevskogo-2>

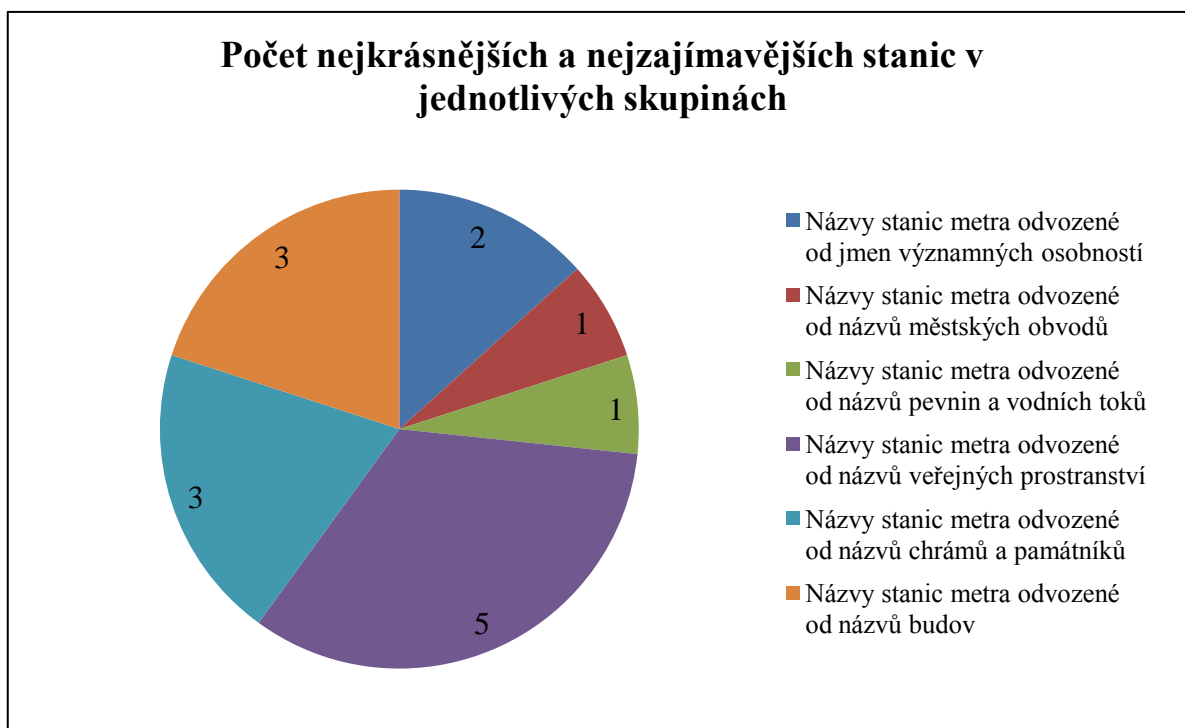
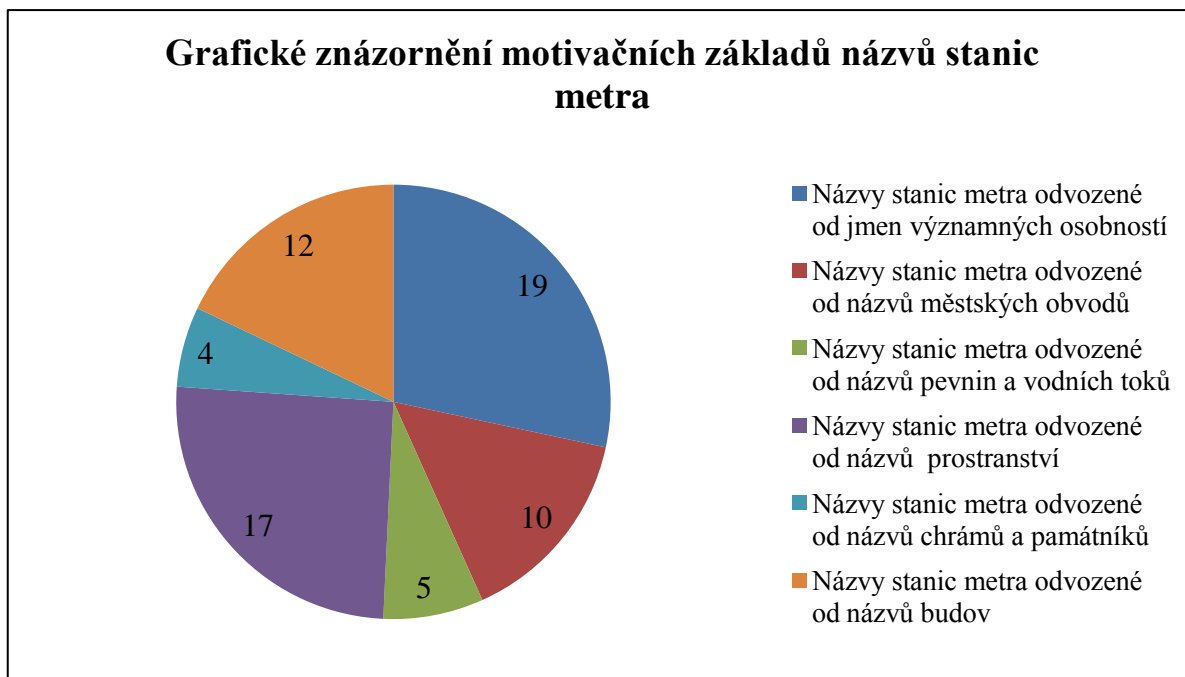
55. ВАНИН, И. *Площадь Восстания* [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/kirovsko-vyborgskaya/pl-vosstaniya>
56. ВАНИН, И. *Пушкинская* [online]. [cit. 2016-12-09]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/kirovsko-vyborgskaya/pushkinskaya>
57. ВАНИН, И. *Спасская* [online]. [cit. 2017-02-17]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/pravoberezhnaya/spasskaya>
58. ВАНИН, И. *Спортивная* [online]. [cit. 2017-02-03]. Dostupné z:  
<http://www.metrowalks.com/ru/petersburg/frunzensko-primorskaya/sportivnaya>

### **Internetové odkazy na fotografický materiál tematických vlaků**

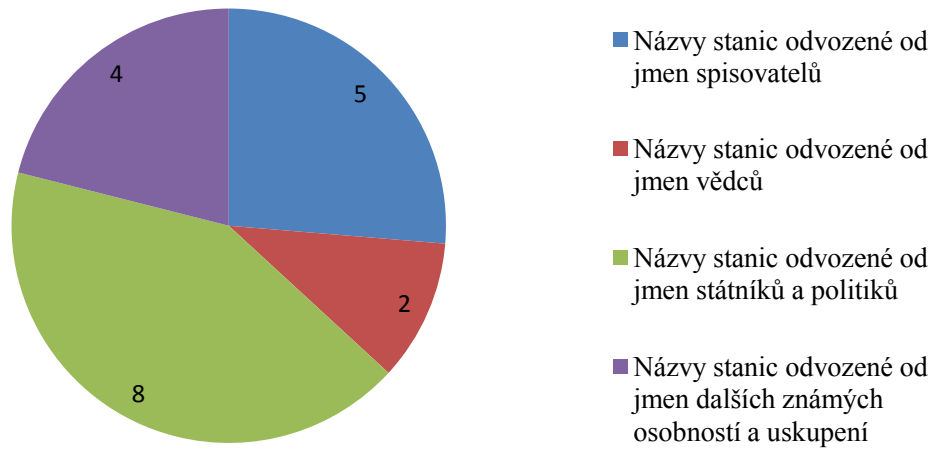
59. DESIGNED BY LAIKA. *Оформление юбилейного состава метро* [online]. [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <http://laika.su/portfolio/creative/206/>
60. SOKOLINA, Maria. *В петербургской подземке запустили поезд «Красная стрела»* [online]. [cit. 2016-11-17]. Dostupné z:  
<http://www.sobaka.ru/city/city/47603>
61. ДЕРЯБИН, Григорий. *В честь 60-летия питерского метро на линию запустили оформленный фотографиями поезд* [online]. [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <http://www.uznayvse.ru/v-rossii/76138.html>
62. ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ГРУППА АСТ: *«Мобильная библиотека» открылась в петербургском метро* [online]. [cit. 2016-11-17]. Dostupné z:  
<http://ast.ru/news/938382/>

## Příloha

### 1. Grafické znázornění



### Názvy stanic metra odvozené od jmen významných osobností - podrobnější dělení



## 2. Rusko-český glosář

| <b>GLOSÁŘ</b>           |                      |   |
|-------------------------|----------------------|---|
| <b>Rusky</b>            | <b>Česky</b>         | <b>Poznámka</b>   |
| барельеф                | basreliéf            | nízký reliéf, umělecké dílo vystupující z pozadí  |
| боковая платформа       | boční nástupiště     | prostor podél kolejí, který je určen pro nástup a výstup cestujících                                  |
| бюст                    | busta                | sochařské dílo znázorňující člověka od hlavy po hrudník   |
| вестибюль               | vestibul             | hala určena ke vstupu   |
| главный зал             | hlavní hala          | centrum stanice   |
| государственный деятель | státník              | osoba, která zaujímá postavení ve vedení státu  |
| гранит                  | žula                 | vyvřelá hornina, materiál hojně využívaný na zhotovení podlahy  |
| двухъярусная станция    | dvoupodlažní stanice | stanice, která má dvě patra   |
| железнодорожный вокзал  | vlakové nádraží      | objekt sloužící k využívání vlakové dopravy   |
| жетон                   | žeton                | předmět podobný minci slouží ke vstupu do metra   |
| информационная доска    | informační tabule    | tabule podávající informace cestujícím  |
| колонная станция        | sloupová stanice     | stanice, která má nosné prvky v podobě sloupů   |
| крытая станция          | krytá stanice        | povrchová stanice, která je umístěna v budově   |
| линия                   | linie                | úsek, na kterém se nachází určitý počet stanic  |
| мемориал                | pomník/památník      | dílo sloužící k uctění památky  |
| метро/метрополитен      | metro                | podzemní dráha, druh hromadné dopravy   |
| мозаичное панно         | mozaikové panó       | mozaikový obraz sloužící k dekoraci/výzdobě   |
| мрамор                  | mramor               | hornina v podobě krystalického vápence, hojně využívána na obložení sloupů/pilířů a zhotovení podlahy |
| наземная станция        | povrchová stanice    | stanice nacházející se na zemském povrchu   |
| односводчатая станция   | jednolodní stanice   | stanici tvoří široký prostor, který není ničím podpírán   |
| памятник                | památník             | objekt připomínající významnou osobnost či událost  |



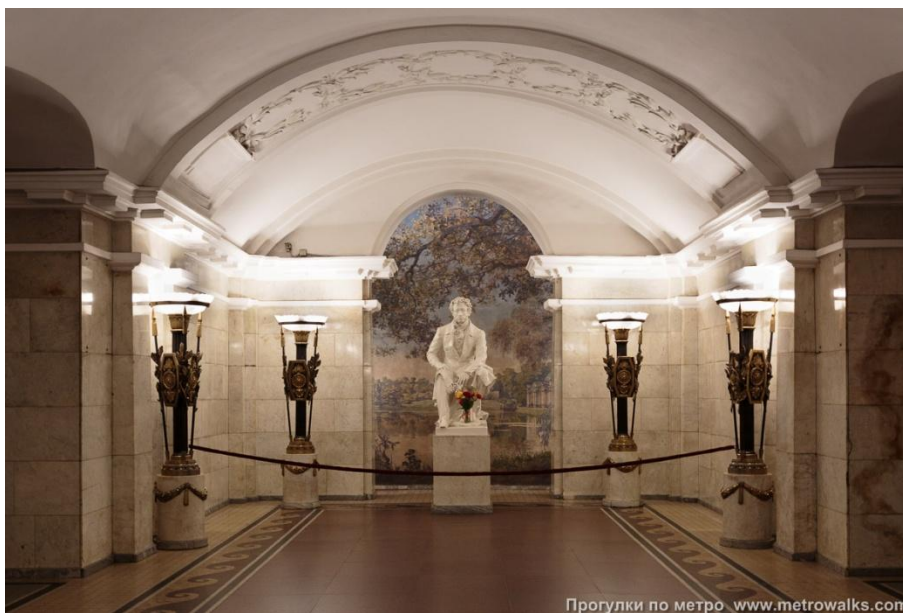
|   |                            |   |
|---|----------------------------|---|
| перегón                                     | traťový úsek               | vzdálenost mezi jednotlivými stanicemi                  |
| пересáдочная стáнция                        | přestupní stanice          | stanice, ze které je umožněn přestup na jinou stanici   |
| пилóнная стáнция                            | pilířová stanice           | stanice, která má nosné prvky v podobě pilířů           |
| платфóрма/ перрón                           | nástupiště                 | prostor sloužící k nástupu a výstupu cestujících        |
| плитка/ кáфель                              | kachlík                    | materiál sloužící především na obložení stěn            |
| подзёмный шедéвр                            | podzemní mistrovské dílo   | umělecké dílo umístěné v podzemních prostorách          |
| полимерный материал                         | polymerový materiál        | hmota vyrobená z plastu                                 |
| прострáнство                                | prostranství               | místo na zemském povrchu sloužící k volnému pohybu osob |
| путевáя стенá                               | stěna podél kolejí         | stěna/zeď umístěna podél trati                          |
| райón                                       | městský obvod/městská část | vyznačení samosprávné části území                       |
| ртутная лáмпа                               | rtuťová výbojka            | světelný zdroj  |
| собór/храм                                  | chrám                      | stavba, která je určena k náboženským účelům            |
| сóбственное имя                             | vlastní jméno              | jazykový prostředek označující konkrétní skutečnost     |
| стáнция                                     | stanice                    | zastávka hromadné doprava                               |
| стáнция глубóкого заложéния                 | stanice hlubokého založení | stanice postavená pod zemským povrchem ve velké hloubce |
| стáнция закрьтого тiпа/ горизонтáльный лифт | stanice uzavřeného typu    | stanice s otevíracími dveřmi, nehrozí zde pád na koleje |
| стáнция мéлко́го заложéния                  | stanice mělkého založení   | stanice postavená pod zemským povrchem v malé hloubce   |
| строительство                               | výstavba                   | budování něčeho nového                                  |
| схéма метрополитéна                         | schéma metra               | graficky znázorněná mapa metra                          |
| тематический пóезд                          | tematický vlak             | vlak zhotovený do určitého stylu                        |
| тоннэль                                     | tunel                      | dopravní stavba   |
| траволáтор                                  | travelátor                 | pohyblivý/jezdící chodník                               |
| традициóнный кáмень                         | tradiční kámen             | kámen, který se po dlouhou dobu používal jako materiál  |

|                           |                   |   |
|---------------------------|-------------------|---|
| трѣхсвѣдчатая станція     | trojlodní stanice | stanice, jenž má po stranách jednu trať a uprostřed se nachází prostor pro pohyb cestujících, stanice má vždy nosné prvky |
| художественное оформление | umělecká výzdoba  | výzdoba v podobě soch, obrazů   |
| эскалатор                 | eskalátor         | jezdící/pohyblivé schody  |

### 3. Fotografie stanic a tematických vlaků



Obrázek 1 – Stanice Пушкинская, hlavní hala

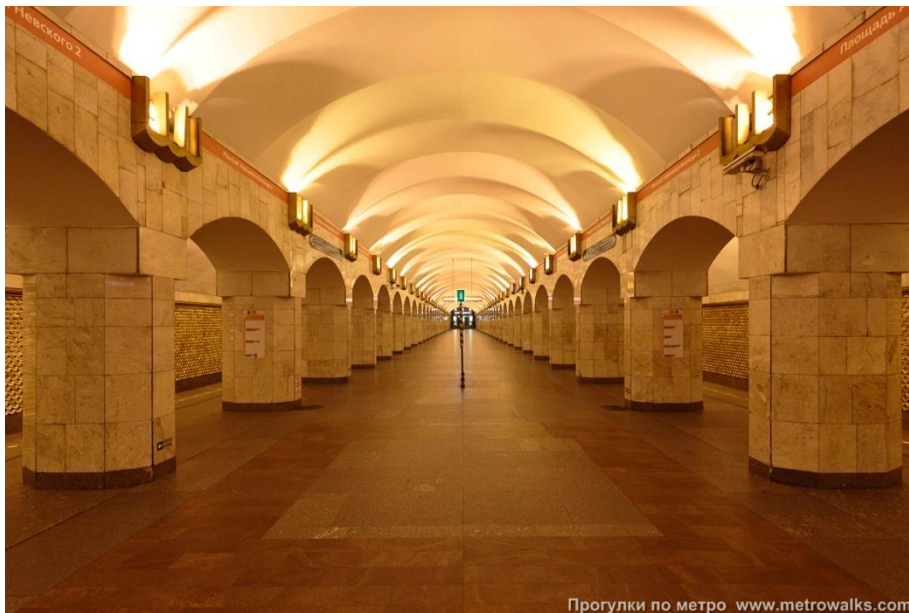


Obrázek 2 – stanice Пушкинская, рамátník A. S. Puškinovi



Obrázek 3 – stanice Пушкинская, бо́чная часть haly – nástupiště





Obrázek 4 – stanice Площадь Александра Невского 2, hlavní hala

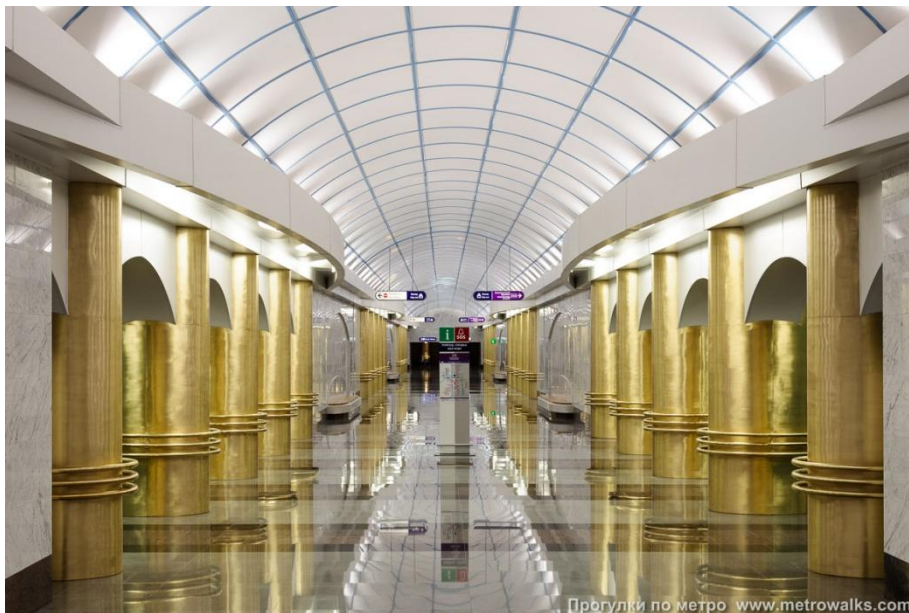


Obrázek 5 – stanice Площадь Александра Невского 2, stěna podél trati



Obrázek 6 – Stanice Площадь Александра Невского 2, boční část haly – nástupiště

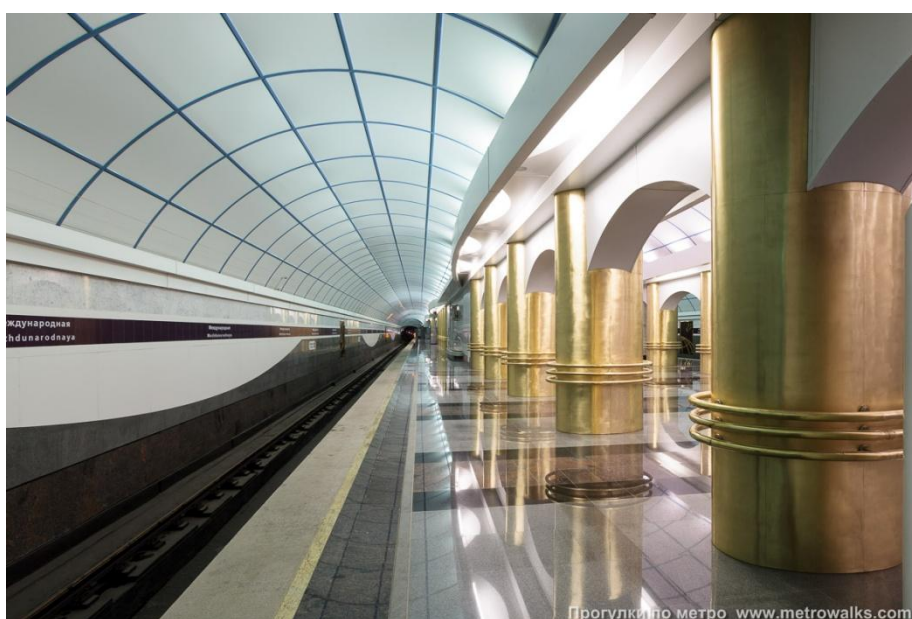




Obrázek 7 – stanice Международная, hlavní hala

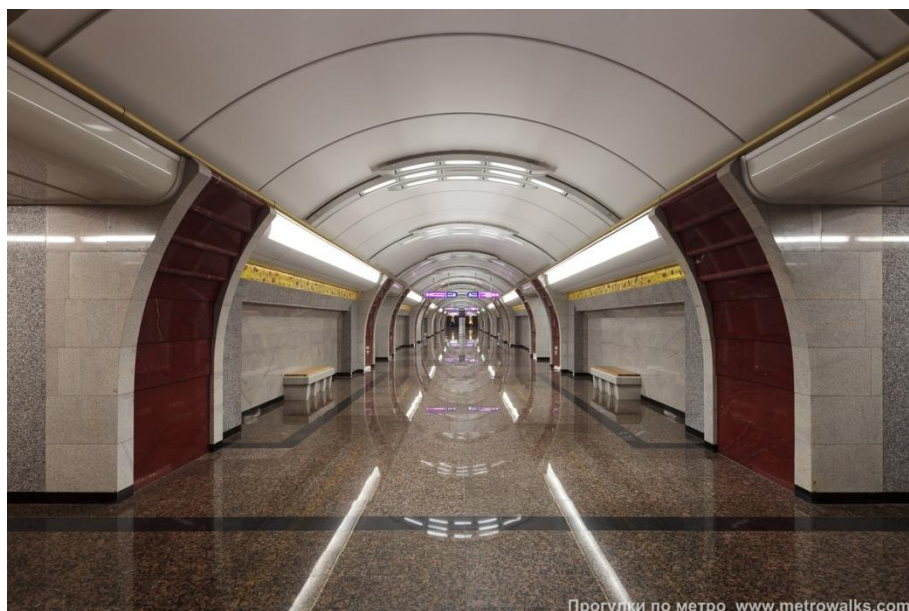


Obrázek 8 – stanice Международная, mozaika

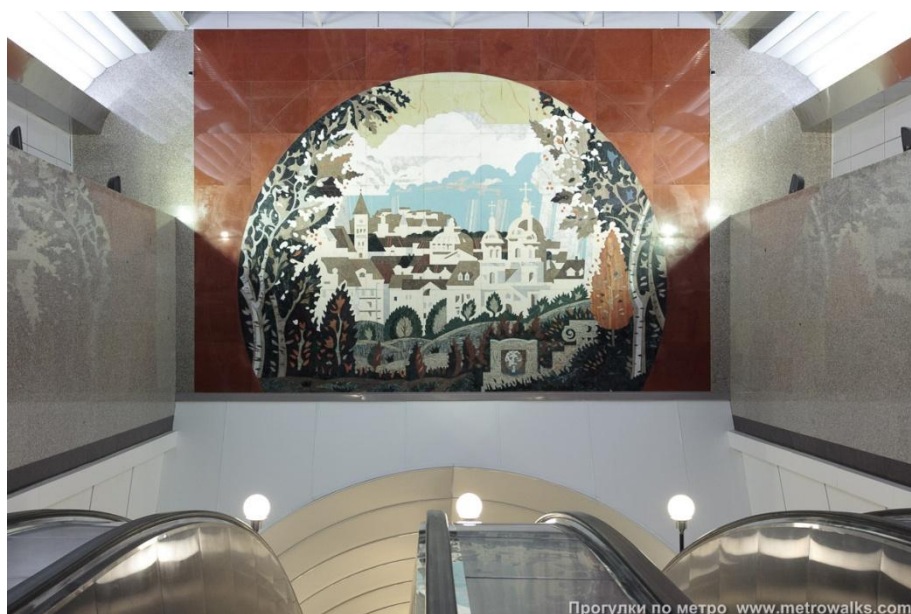


Obrázek 9 – stanice Международная, бо́чная часть haly – nástupiště

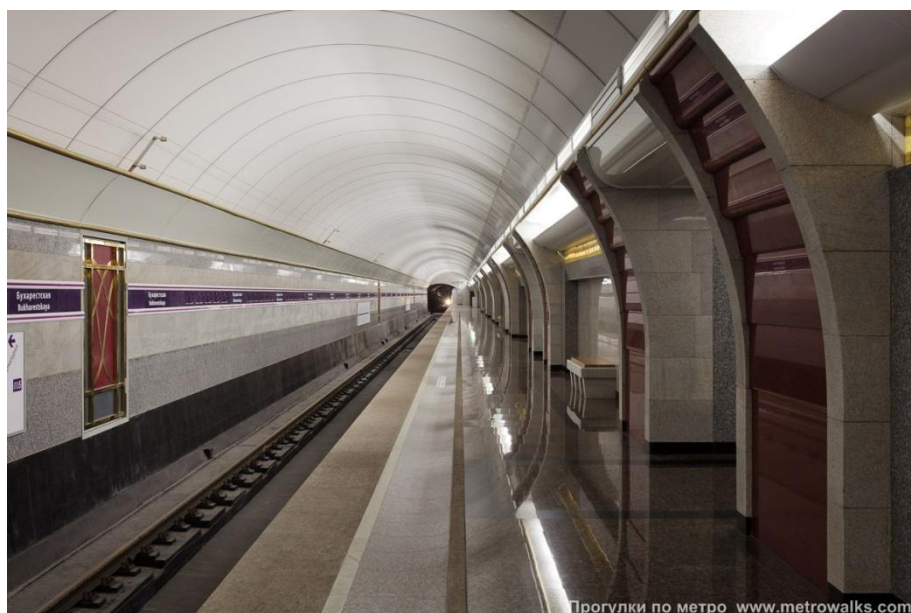




Obrázek 10 – stanice Бухарестская, hlavní hala



Obrázek 11 – stanice Бухарестская, mozaika



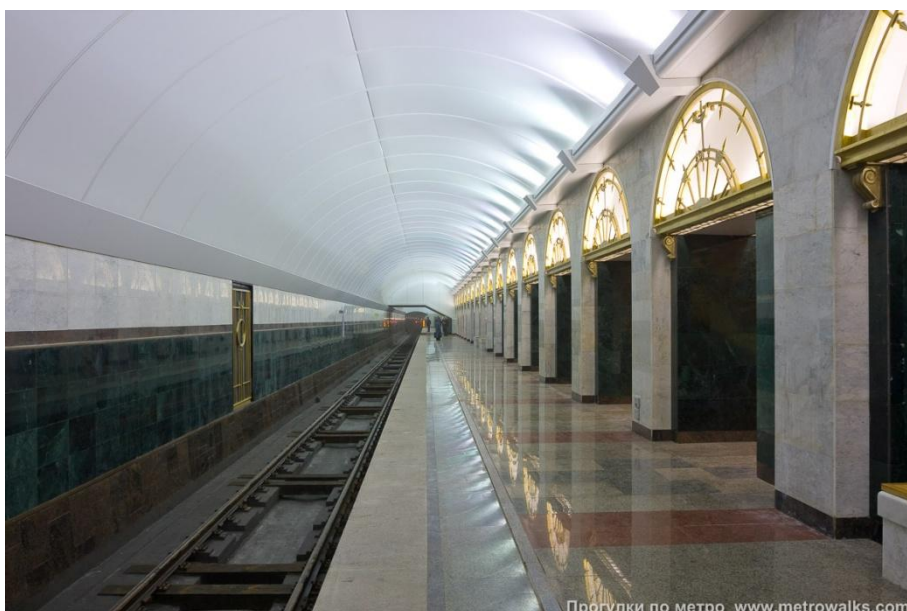
Obrázek 12 – stanice Бухарестская, боční část haly – nástupiště



Obrázek 13 – stanice Звенигородская, hlavní hala



Obrázek 14 – stanice Звенигородская, mozaika



Obrázek 15 – stanice Звенигородская, boční část haly – nástupiště





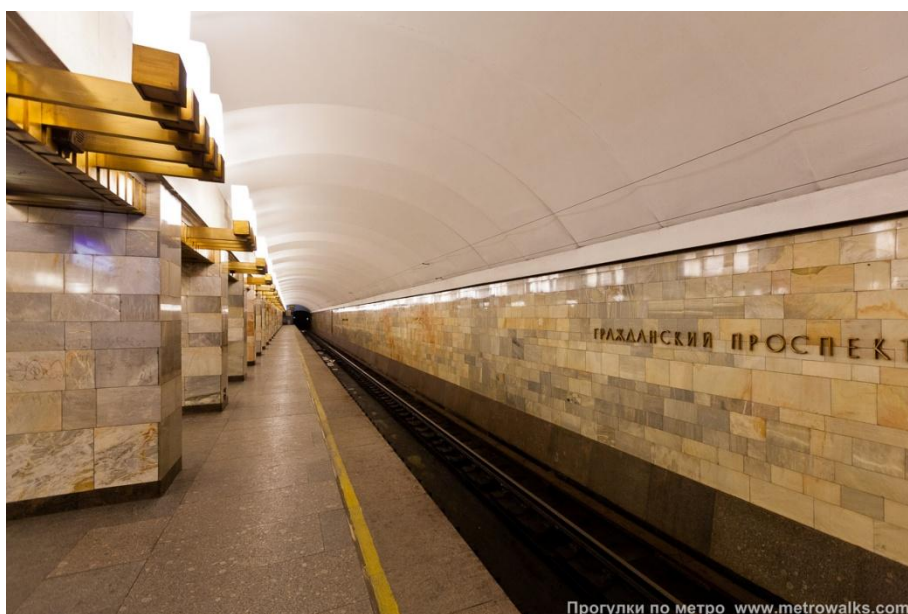
Прогулки по метро [www.metrowalks.com](http://www.metrowalks.com)

**Obrázek 16 – stanice Гражданский проспект, hlavní hala**



Прогулки по метро [www.metrowalks.com](http://www.metrowalks.com)

**Obrázek 17 – stanice Гражданский проспект, znak v hlavní hale**



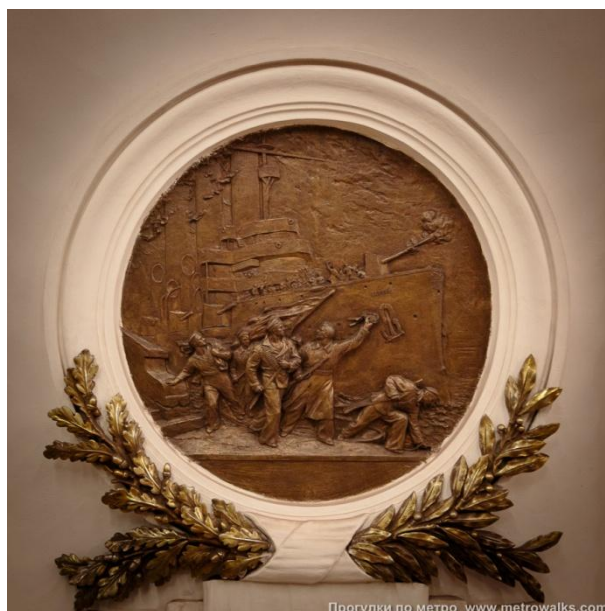
Прогулки по метро [www.metrowalks.com](http://www.metrowalks.com)

**Obrázek 18 – stanice Гражданский проспект, бо́чная часть – nástupiště**





Obrázek 19 – stanice Площадь Восстания, hlavní hala

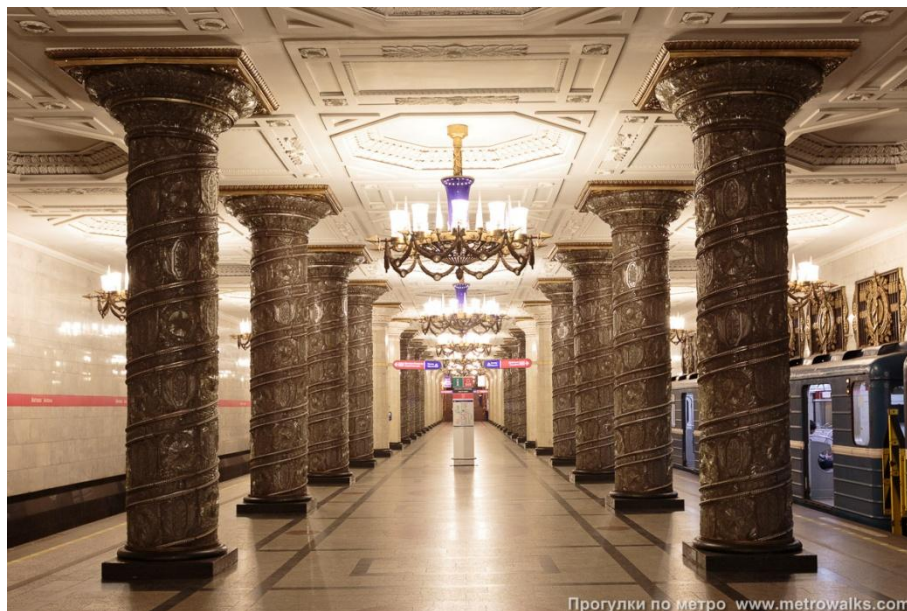


Obrázek 20 – stanice Площадь Восстания, basreliéf



Obrázek 21 – stanice Площадь Восстания, боční hala – nástupiště





Obrázek 22 – stanice Автово, hlavní hala



Obrázek 23 – stanice Автово, mozaika



Obrázek 24 – stanice Автово, boční část haly – pohled na nástupiště





Прогулки по метро [www.metrowalks.com](http://www.metrowalks.com)

Obrázek 25 – stanice Обводный канал 1, hlavní hala



Прогулки по метро [www.metrowalks.com](http://www.metrowalks.com)

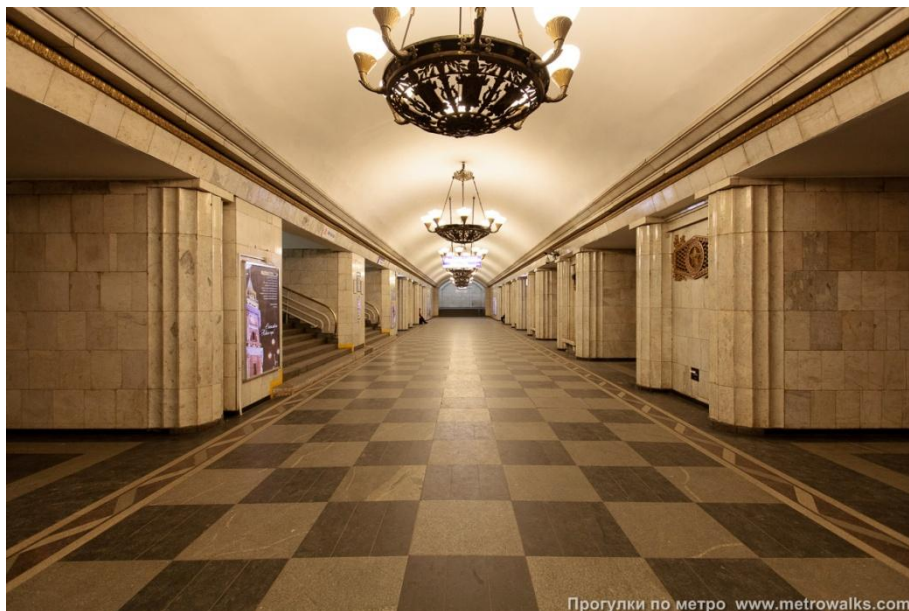
Obrázek 26 – stanice Обводный канал 1, fotografie Petrohradu



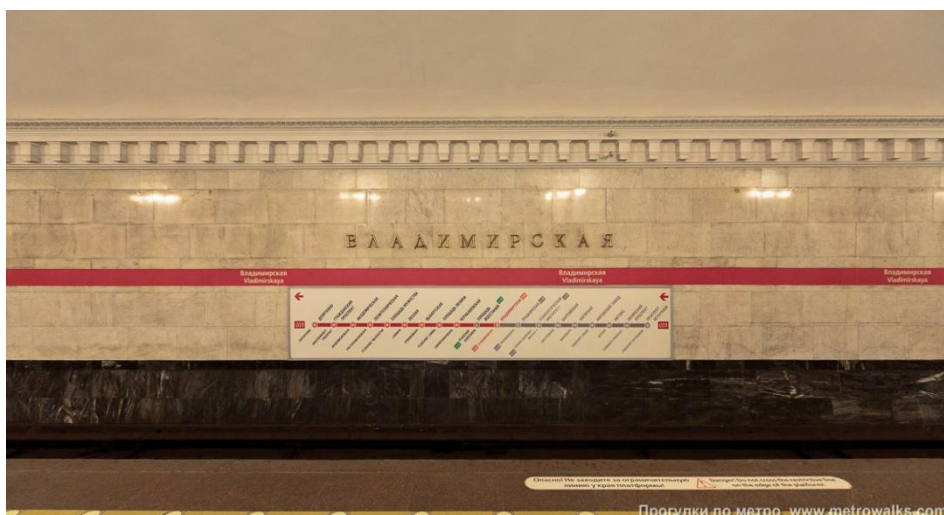
Прогулки по метро [www.metrowalks.com](http://www.metrowalks.com)

Obrázek 27 – stanice Обводный канал 1, бо́чная часть haly – nástupiště





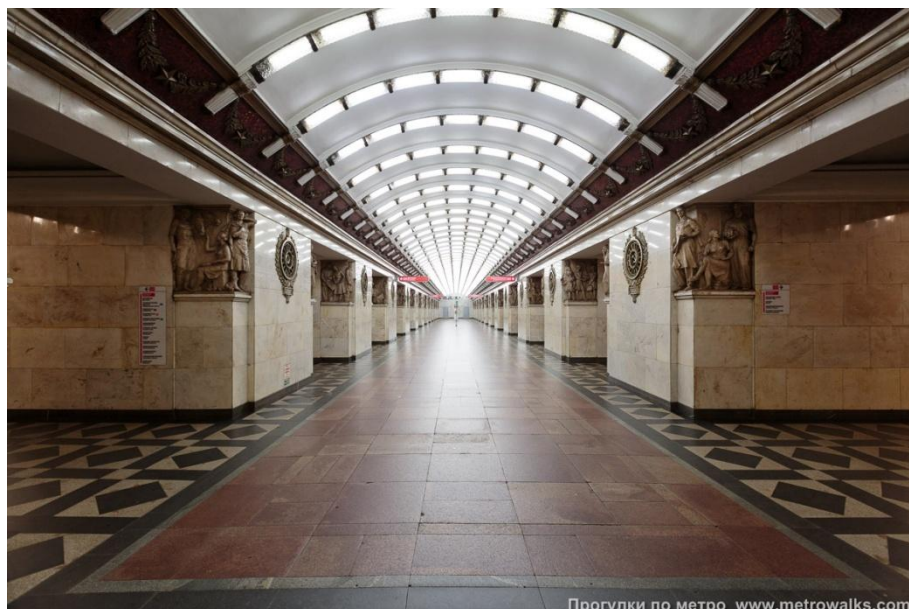
Obrázek 28 – stanice Владимирская, hlavní hala



Obrázek 29 – stanice Владимирская, pohled na stěnu u kolejí



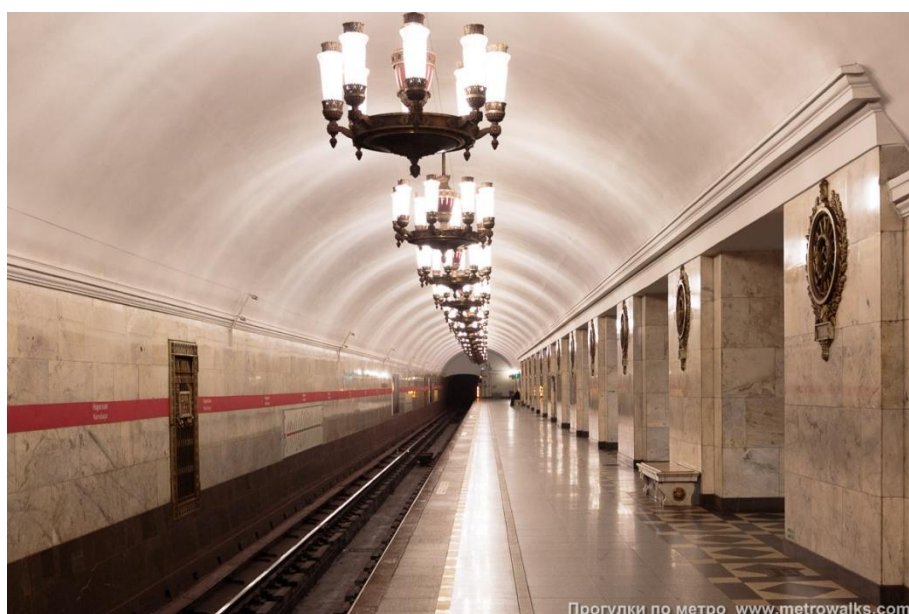
Obrázek 30 – stanice Владимирская, боční část халы – nástupiště



Obrázek 31 – stanice Нарвская, hlavní hala



Obrázek 32 – stanice Нарвская, sochařská kompozice



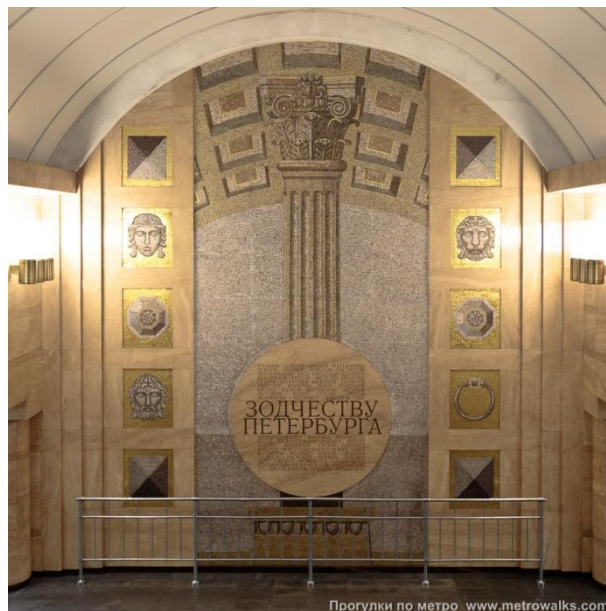
Obrázek 33 – stanice Нарвская, боční část haly – nástupiště





Прогулки по метро www.metrowalks.com

Obrázek 34 – stanice Спасская, hlavní hala



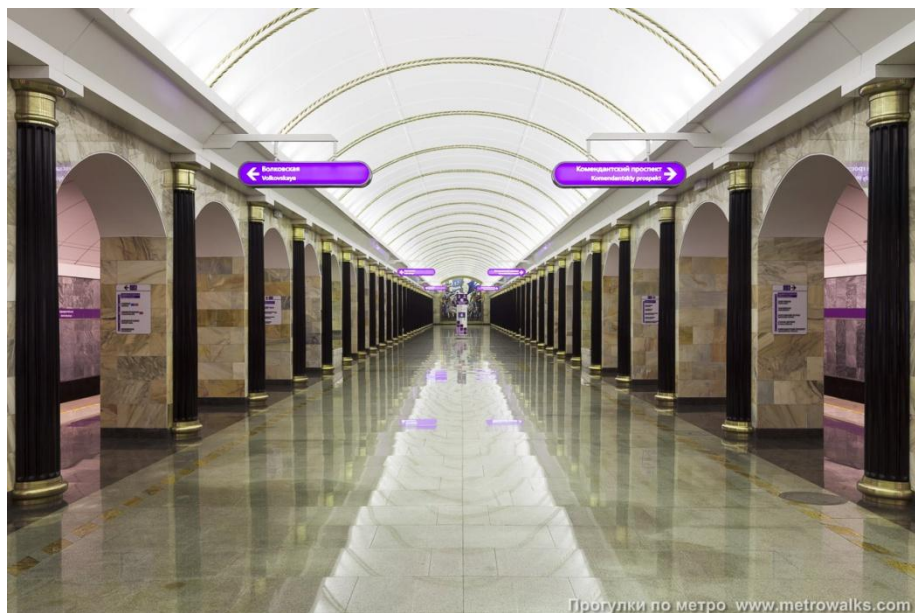
Прогулки по метро www.metrowalks.com

Obrázek 35 – stanice Спасская, рaнó

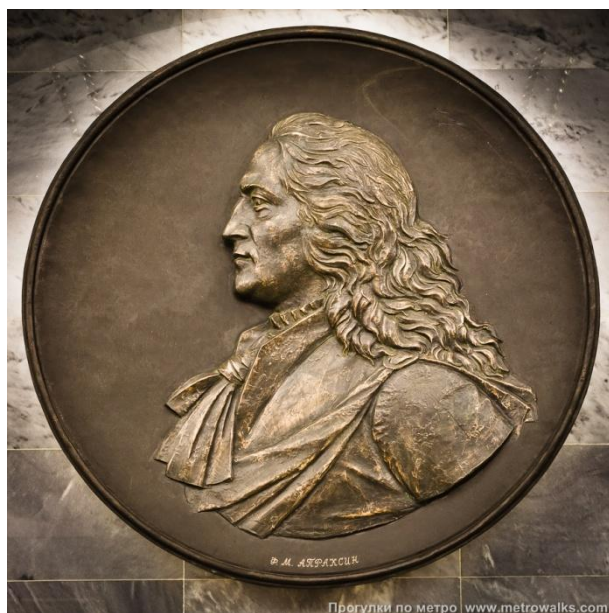


Прогулки по метро www.metrowalks.com

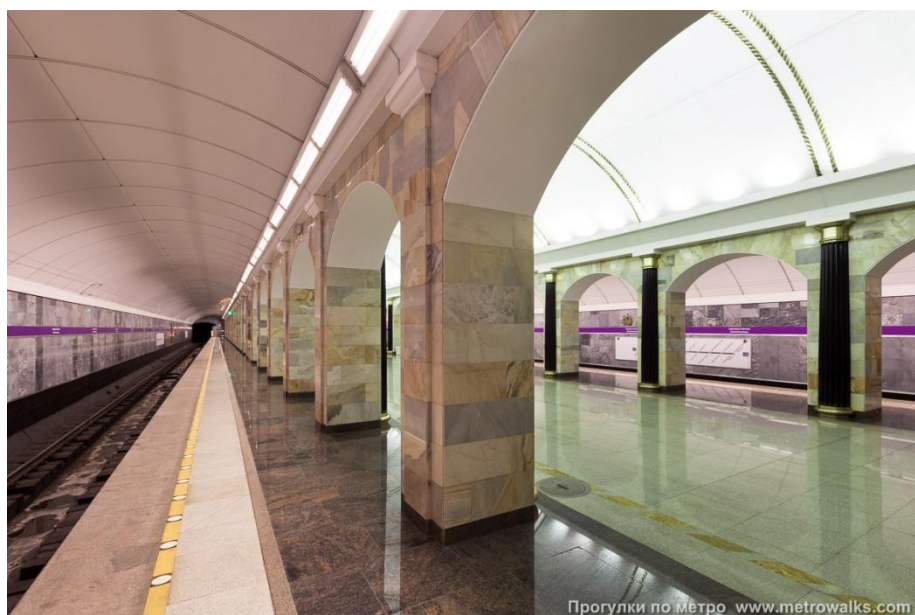
Obrázek 36 – stanice Спасская, боční část haly – nástupiště



Obrázek 37 – Stanice Адмиралтейская, hlavní hala



Obrázek 38 – stanice Адмиралтейская, basrelief – F. M. Apraxin



Obrázek 39 – stanice Адмиралтейская, боční část haly – nástupiště

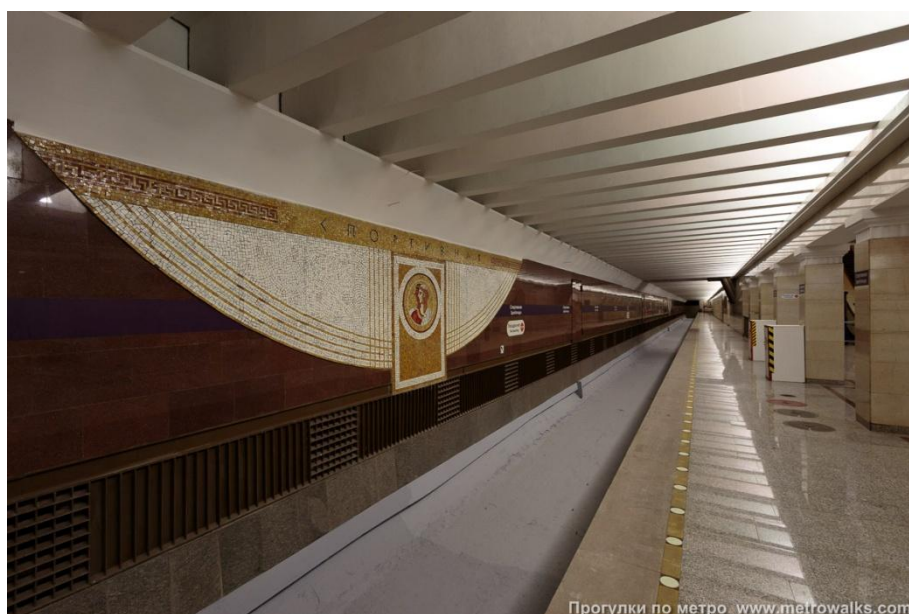




Obrázek 40 – stanice Спортивная, hlavní hala

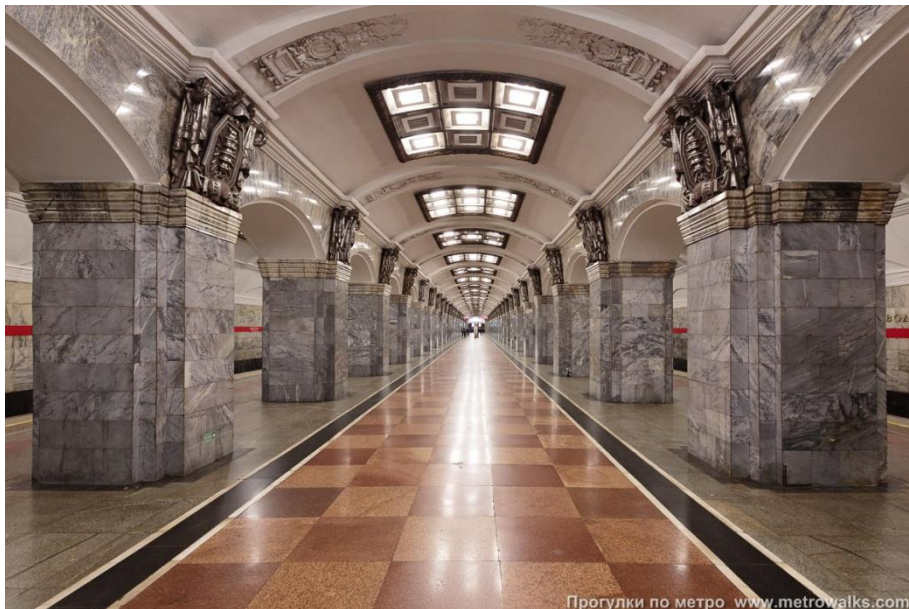


Obrázek 41 – stanice Спортивная, mozaika

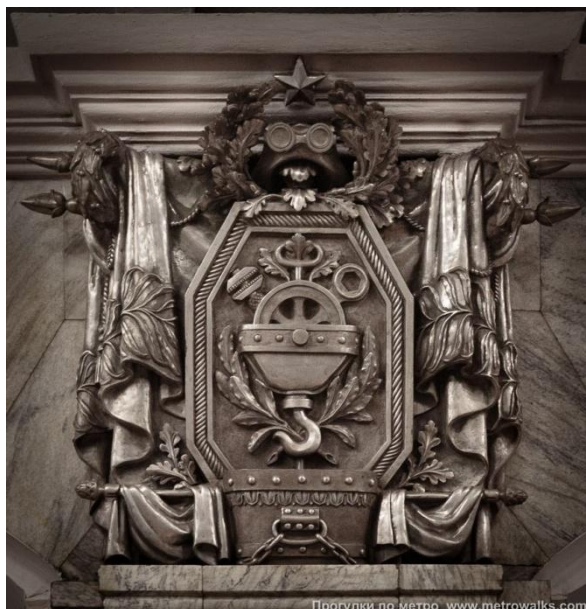


Obrázek 42 – stanice Спортивная, boční část haly – nástupiště

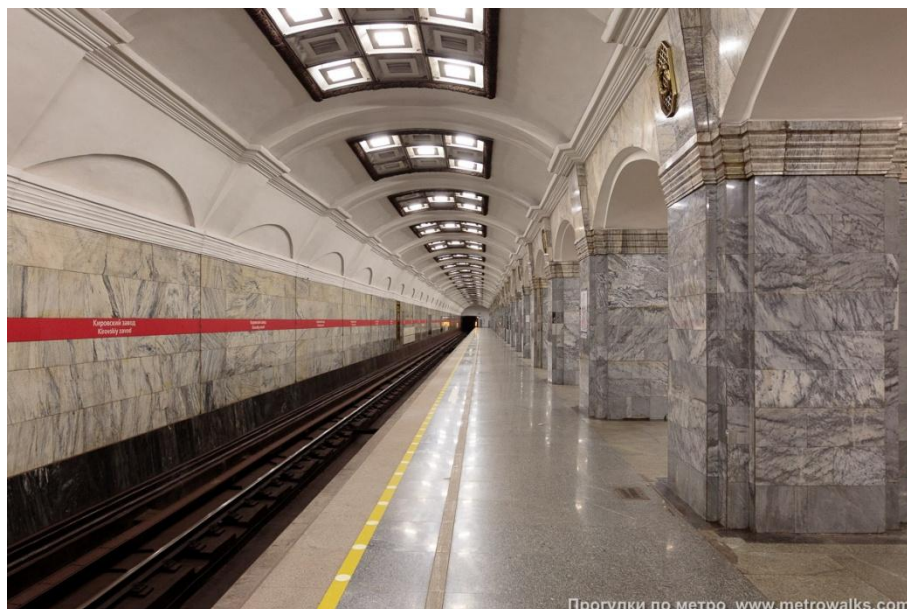




Obrázek 43 – stanice Кировский завод, hlavní hala



Obrázek 44 – stanice Кировский завод, basrelief

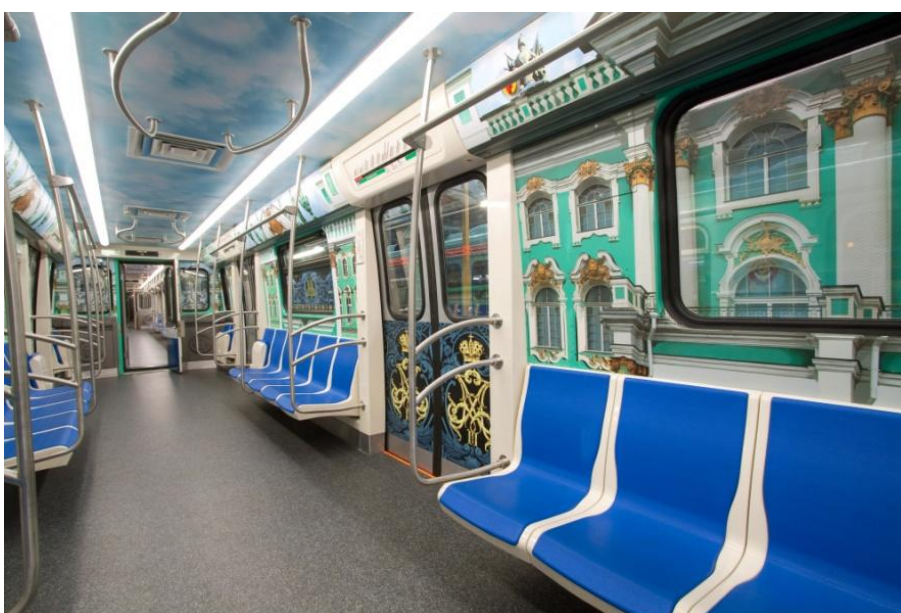


Obrázek 45 – stanice Кировский завод, бо́чная часть станции – nástupiště

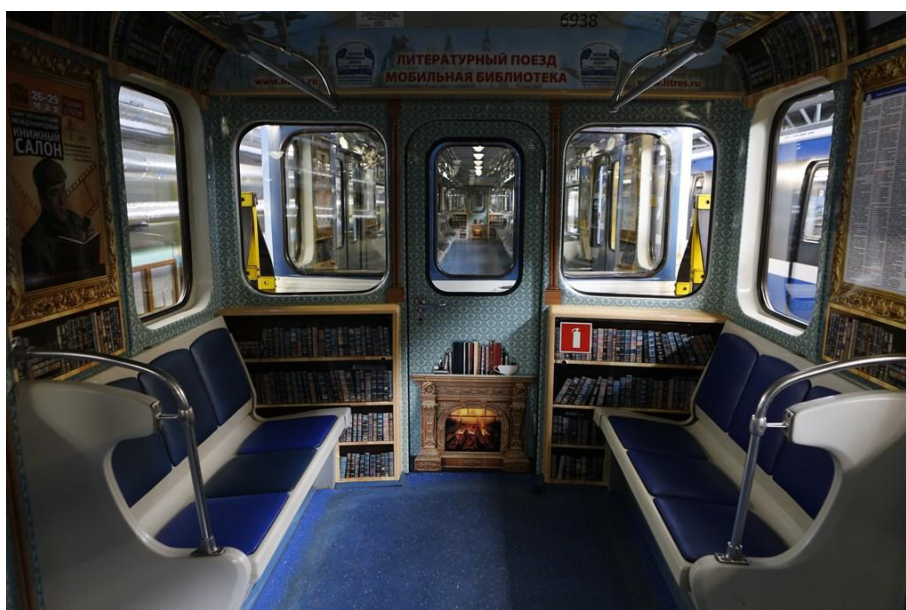




Obrázek 46 – Vlaková souprava Воспоминание



Obrázek 47 – Vlaková souprava Дворцы Петербурга



Obrázek 48 – Vlaková souprava Мобильная библиотека



**Образек 49 – Vlaková souprava Красная стрела**

# ANOTACE

|   |  |
|---|--|
| <b>Jméno a příjmení autora:</b>         | Vendula Vondrová                                 |
| <b>Název katedry a fakulty:</b>         | Katedra slavistiky, Filozofická fakulta          |
| <b>Název práce:</b>                     | Stanice petrohradského metra                     |
| <b>Vedoucí práce:</b>                   | prof. Ludmila Stěpanova, CSc.                    |
| <b>Rok obhajoby:</b>                    | 2017   |
| <b>Počet znaků:</b>                     | 93 522   |
| <b>Počet příloh:</b>                    | 3  |
| <b>Počet titulů použité literatury:</b> | knižní 20, internetové 42                        |
| <b>Klíčová slova:</b>                   | metro, Petrohrad, architektura, stanice, výzdoba |
| <b>Jazyk práce:</b>                     | čeština  |

## Charakteristika práce:

Cílem této bakalářské práce je popsat stanice petrohradského metra a provést analýzu názvů stanic. Práce je rozdělena na dvě části – teoretickou a praktickou. Začátek části teoretické pojednává o onomastice, tedy nauce o vlastních jménech. Dále se práce věnuje stručné charakteristice samotného města Petrohrad, obecné historii celosvětového metra, historii metra v Sovětském svazu, výstavbou metra v Petrohradě a o tom, jak toto metro vypadá v dnešní době. Druhá část je zaměřena na jednotlivé linie metra a klasifikaci všech šedesáti sedmi stanic petrohradského metra podle názvů. U patnácti vybraných stanic, které jsou považovány za nejkrásnější a nejzajímavější, je uveden popis architektury a výzdoby. Práce je doplněna fotografiemi těchto vybraných stanic a tematických vlaků.

## **ANNOTATION:**

|  |  |
|--|--|
| <b>Name and surname:</b>               | Vendula Vondrová   |
| <b>Name of department and faculty:</b> | Department of Slavonic Studies,<br>Philosophical Faculty, Palacký University of<br>Olomouc |
| <b>Thesis title:</b>                   | Saint Petersburg's metro stations  |
| <b>Supervisor:</b>                     | prof. Ludmila Stěpanova, CSc.  |
| <b>Year of the defense:</b>            | 2017   |
| <b>Number of symbols:</b>              | 93 522   |
| <b>Number of supplements:</b>          | 3  |
| <b>Number of sources:</b>              | book 20, online 42   |
| <b>Keywords:</b>                       | metro, Saint Petersburg, architecture, station,<br>decoration                              |
| <b>Language:</b>                       | Czech  |

### **Characteristic:**

The aim of the bachelor's thesis is describe the St. Petersburg metro stations and analysis stations names. The thesis is divided into two parts - theoretical and practical. The beginning of the theoretical part deals with onomastics, a study of proper names. Furthermore, this part consists of brief characteristic of the city Saint Petersburg, the general history of the worldwide underground, the history of underground in the Soviet Union, construction of the underground in Saint Petersburg and how this underground looks nowadays. The second part is focused on individual lines of metro and classification of all sixty-seven stations in Saint Petersburg's underground from the point of origin their names. The fifteen selected stations, which are considered as the most beautiful and the most interesting, are description of the architecture and decoration. The thesis is supplement with photographs of these selected metro stations and themed train sets.