

Univerzita Karlova v Praze  
Pedagogická fakulta

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2016

Markéta Valešová

Univerzita Karlova v Praze  
Pedagogická fakulta  
Katedra francouzského jazyka a literatury

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Historie pařížského metra  
The History of Paris Metro

Vedoucí práce: PhDr. Eva Kalfířtová  
Studijní program: Specializace v pedagogice  
Studijní obor: Francouzský jazyk se zaměřením na vzdělávání

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Historie pařížského metra vypracovala pod vedením vedoucího práce samostatně za použití v práci uvedených pramenů a literatury. Dále prohlašuji, že tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Praha, 15. 7. 2016

.....

podpis

Tímto bych chtěla poděkovat PhDr. Evě Kalfířtové za to, že se stala vedoucí mé práce a podporovala mě při jejím psaní.

## **ANOTACE**

Bakalářská práce se snaží nastínit historii pařížského metra z několika úhlů pohledu. První kapitola je věnována klíčovým momentům historie metra, druhá kapitola pojímá metro z výtvarného hlediska a třetí, poslední, kapitola se zaměřuje na názvy stanic. Vzhledem k omezenému rozsahu nezachází práce do detailů, ale namísto toho se pokouší syntetizovat různé přístupy, aby vynikla komplexní povaha metra. Práce tak poukazuje na to, že metro nepředstavuje pouze dopravní prostředek, nýbrž kulturní fenomén.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Metro, historie, doprava, architektura a design, pojmenování stanic, Paříž, Hector Guimard, Fulgence Bienvenüe

## **ANNOTATION**

The aim of this bachelor's thesis is to outline the history of Paris metro from a few different points of view. The first chapter describes the key moments of the metro history, the second chapter is devoted to the art and design of metro and the final, third chapter deals with the names of the stations. Due to the restricted length, the thesis does not include extensive details, but attempts to present an outline of various approaches highlighting the complex character of Paris metro. The thesis emphasises the fact that the Paris metro does not present only means of transport, but a true cultural phenomenon.

## **KEYWORDS**

Metro, history, transport, architecture and design, metro stations names, Paris, Hector Guimard, Fulgence Bienvenüe

## Obsah

Úvod.....	8
1. Klíčové momenty historie pařížského metra.....	8
1.1 První plány .....	10
1.2 Stavba a dokončení prvních linek.....	10
1.2.1 Stavba linky 1 .....	10
1.2.2 Stavba dalších linek mezi roky 1898-1910 .....	11
1.2.2.1 Způsob ražení prvních tunelů .....	11
1.2.2.2 První ražení tunelu pod řekou.....	12
1.3 Metro během 2. světové války.....	12
1.4 Metro mezi roky 1960- 1997 .....	12
1.5 Metro od roku 1998 až po současnost .....	13
1.5.1. Linka 14.....	14
1.5.2 Současnost.....	15
1.6. Tragické události.....	15
1.6.1. Požár ve stanici Couronnes .....	15
1.6.2 Zápavy v roce 1910 .....	16
1.6.3 Válka mezi léty 1914-1918.....	16
1.6.4. Demontrace proti alžírské válce .....	16
2. Výtvarné umění v pařížském metru .....	18
2.1. Architektura a design.....	18
2.1.1. Secesní styl Hectora Guimarda .....	18
2.1.2. Art déco společnosti Nord-Sud .....	21
2.1.3. Netradiční umělecké ztvárnění stanic .....	26
2.1.3.1. Stanice Concorde.....	27
2.1.3.2. Stanice Bastille .....	27

2.1.3.4. Stanice Cluny-La Sorbonne .....	27
2.1.3.5. Stanice Pont Neuf .....	28
3. Přehled názvů stanic pařížského metra.....	29
3.1. Názvy podle politiků, revolucionářů, hrdinů.....	31
3.2. Názvy stanic podle historických událostí.....	33
3.3. Názvy stanic podle literátů umělců a vědců.....	34
3.4. Názvy stanic podle stavitelů a lékařů.....	36
3.5. Názvy stanic podle světců.....	38
3.6. Monumenty v názvech stanic metra.....	38
Závěr .....	41
Résumé.....	43
Bibliografie .....	48
Annexes.....	49

# Úvod

Jako téma bakalářské práce jsem si zvolila historii pařížského metra. Příběh tohoto metra nevypráví jen o tom, jak metro čelilo průběhu dějin Francie či živlům přírody, ale také o proměně svých podob, o designu a stylu, jenž se mu vědomě rozhodli vtisknout architekti a designéři. V neposlední řadě nesmíme opomenout, že si s metrem zahrála i náhoda, když dala stanicím jména většinou podle názvů ulic a náměstí, do kterých vedou. A tak se stalo, že některé stanice nesou jména osobností, které ačkoli byly ve své době známé, nedokázaly zanechat hlubší stopu. Taková jména stanic dnes figurují spolu se jmény tak významných osobností jako jsou například státníci či spisovatelé na seznamu stanic pařížského metra. Přesto ale můžeme ze jmen stanic vyčíst rozličné poznatky o historii a realitách Francie.

V této práci jsem se pokusila stručně nastínit nejdůležitější momenty historie pařížského metra, představit výtvarná řešení této stavby a analyzovat názvy stanic.

Vzhledem k omezenému rozsahu této práce jsem se zaměřila především na dva architektonické přístupy, které jsou podle mého názoru nejdůležitější. Jedním z nich je umění Hectora Guimarda, které se nese v duchu secese a je svým způsobem ikonické pro pařížské metro. Druhým je dílo společnosti Nord-Sud, která konkurovala společnosti Compagnie du chemin du fer, v jejíž službách Hector Guimard působil. Snažila se vůči ní vymezit a odlišit se svým vlastním stylem, pro který je příznačná především práce s keramikou a kovaným železem. Podoba jejích linek byla metra jakýmsi antipodem secesního umění Hectora Guimarda a proto si zaslouží zájem badatelů stejně jako Guimardovy vstupy, které k sobě strhávají asi nejvíce pozornosti z děl metra a představují jeden ze symbolů Paříže.

Dále jsem se zaměřila na tzv. kulturní stanice, které jsou pojaty jako originální umělecká díla vymykající se stereotypnímu provedení. Tyto stanice připomínají, čím je místo, kde se nachází, z kulturního hlediska výjimečné. Současně tak ale činí formou uměleckého ztvárnění.

V poslední části této práce jsem se zaměřila na jména stanic a pokusila se je utřídit podle sfér veřejného života, v nichž se proslavily osobnosti, jež jim propůjčily své jméno, dále podle událostí a monumentů.

# 1. Klíčové momenty historie pařížského metra

## 1.1 První plány

Myšlenka vytvořit v Paříži metropolitní železnici sahá už do poloviny 19. století. V této době si jiná města světa už opatřila tento moderní dopravní prostředek: Londýn v roce 1863, New York o pět let později, dokonce i Glasgow a Budapešť předstihly Paříž už v roce 1896.

Ve Francii vznikaly v roce 1855 teprve první koncepce. „Od roku 1855 MM. Brame a Eugène Flachant, kteří již dříve zkonstruovali železnici Paris – Saint- Germain, představili práci obsahující realizaci podzemního tunelu, který by spojoval tržnice v centru s nádražím du Nord a který by usnadnil obchodníkům dopravu.“<sup>1</sup>

„V druhé polovině 19. století spatřily světlo světa četné více či méně realistické plány, například Tallův projekt, který byl o pár měsíců předstihnout Flachatovým návrhem, nebo projekt od Haaga z roku 1895, který předstihl projekty Vauthiera a Delignyho. Dokonce i sám Gustav Eiffel v roce 1890 navrhnul jednu kruhovou linku. Nakonec radnice přijala návrh Fulgence Bienvenüe 9. července 1897.“<sup>2</sup>

Ve Francii v té době proti sobě stály dva názorově odlišné tábory. Na jedné straně zde byli zastánci podzemní sítě a na straně druhé ti, kteří prosazovali tu nadzemní. Z jiného hlediska si konkurovaly zájmy státu a radnice.

Zastánci nadzemního metra argumentovali nízkou cenou realizací staveb, malým množstvím technických problémů, které by vznikly, a nízkými půdorysy stavenišť. Jejich oponenti, mezi které patřil i Victor Hugo, jim vyčítali, že plánované viadukty by zošklivily pohled na pařížské památky, a dodávali, že hluk způsobený projížděním souprav by byl rušivým elementem stejně jako kouř, pokud by byly soupravy poháněny párou, jako tomu již bylo v Londýně.“<sup>3</sup>

„Stát hájil stavbu metra z důvodu veřejného zájmu, dovolil připojení nádraží stávajících železnic a jejich prodloužení do Paříže. Obecní rada si oproti tomu přála vybudovat síť, která

---

<sup>1</sup> ROLAND G. *Paris métro-rétro*. 1. vydání. Paříž: Christine Bonneton Editeur, 2001. s. 5. ISBN : 2-86253-279-7

<sup>2</sup> ROLAND (2001, s.5)

<sup>3</sup> ROLAND (2001, s. 8)

by odpovídala zájmu města. Taková síť by měla nízký gabarit a blízké stanice. Mezi tyto protikladné principy ještě vstoupila otázka financování a kontroly trasování a prací.<sup>4</sup>

Svoji roli sehrálo i to, že se blížila Světová výstava. Pierre Miquel ve své knize *Petite histoire des stations de métro* jí dokonce přikládá až překvapivou váhu: „Proč je tato linka 1 radnicí Paříže náhle uvedena do provozu za cenu v řádu milionů, když tím na sebe radnice uvaluje těžké práce, ražení tunelů, budování nástupišť? Protože celý svět upínal pozornost ke Světové výstavě roku 1900. Linka 1 se musela stanicí Étoile přiblížit k Trocadéru, kde se otevíraly brány této události.“<sup>5</sup>

Gérard Roland uvádí, že se proces projednávání výstavby metra urychlil i tím, že doprava v Paříži nebyla schopná pokrýt poptávku. „Nedostatečnost povrchové dopravy a blížící se otevření Světové výstavy roku 1900, již byla zmeškána příležitost Výstavy z roku 1889, uspišily proces a způsobily, že se pomyslná ručička vah přiklonila na stranu radnice.

22. listopadu roku 1895 tehdejší ministr veřejných prací Louis Barthou rozhodl tento spor ve prospěch místního zájmu. Zákon, který byl vydán 30. března 1898, vyhlásil stavbu první sítě na elektrický pohon, která měla měřit 65 km a zahrnovat 6 nezávislých podzemních linek realizovaných podle projektu Edmonda Hueta a Fulgence Bienvenüe.“<sup>6</sup>

Železnice měla mít standardní rozchod kolejí 1,435 metru, ovšem gabarit měl odpovídat šířce souprav, tedy 2,40 metru, což ve městě znemožňovalo cirkulaci státní železnice, ale současně tak po ní mohly být dopravovány soupravy metra.

„Předpokládalo se, že první síť o 6 linkách nebude muset překročit brány města a že se žádný konvoj přicházející zvnějšku nedostane do města podzemní cestou. Tyto důvody měly jednak vojenský strategický ráz, ale současně zde hrály i roli politické zájmy radnice, která chtěla zajistit metru nezávislost na velkých železničních společnostem a udržet si tak nad ním kontrolu.“<sup>7</sup>

Co se týče nákladů, ty byly rozděleny mezi vícero subjektů. „Náklady na infrastrukturu, tedy tunely, viadukty, stanice a nástupiště, byly podpořeny pařížskou radnicí a

---

<sup>4</sup> ROLAND G.(2001, s.5)

<sup>5</sup> MIQUEL P. *Petite histoire des stations de métro*. 1. vydání. Paříž. Albin Michel, 2013. s. 25. ISBN: 978-2-226-21778-3

<sup>6</sup> ROLAND G. (2001. s. 8.)

<sup>7</sup> CANAC S., CABANIS B. *Paris métro Histoire et design: Printer Trento*, 2015. s.12. ISBN : 978-2-7072-0879-8

financovány půjčkou, zatímco náklady na superstrukturu, tedy vstupy, železnice, kolejová vozidla hradilo společenství koncesionářů.“<sup>8</sup>

Během roku 1897 bylo na realizaci projektu přijato šest kandidatur, z nichž přišla v úvahu ta od Národní společnosti trakce (Compagnie générale de traction) řízené belgickým baronem Edouardem Empainem, který se již zapojil do staveb v různých francouzských, ale i dalších městech. Později se tato společnost stala anonymní a přejmenovala se na Compagnie de chemin de fer métropolitain de Paris, zkráceně CMP.

V roce 1903 bylo přiděleno další povolení společnosti Sociétés Berlier-Janicot, která se nakonec stala „le Nord-Sud“. Postavila dvě linky nazvané A a B, jež zhruba korespondují s dnešními linkami 12 a 13.

Dle plánu měla trasa metra kopírovat pařížské ulice „Co se týče pařížského metra, podzemí hlavního města bylo velmi heterogenní. Nemohlo se těžit ve velké hloubce a tak bylo výhodné sledovat osy ulic. Bylo třeba se vyhnout kanalizacím, vyztužit některá místa. Nakonec se největší část prací odehrávala pod širým nebem a mnoho stavenišť zasahovalo do veřejných komunikací, což v Paříži silně omezovalo dopravu. Obchodníci a provozovatelé kaváren si stěžovali.“<sup>9</sup>

## 1.2. Stavba a dokončení prvních linek

### 1.2.1. Stavba linky 1

Fulgence Bienvenüe přezdívaný „otec metra“ úspěšně postavil první linku metra Porte de Vincennes-Porte Maillot v rekordním čase, avšak stále s tříměsíčním zpožděním od Světové výstavy, která začínala 14. dubna. Dne 19. července 1900 vyjela s pasažéry první souprava metra.

Ačkoliv se velká část prací konala pod širým nebem, bylo potřeba některé úseky budovat pod zemí. „Aby inženýři dokázali postavit klasickou podzemní klenbu pro dvě koleje, rozhodli se použít razící štít, tedy jakousi kovovou skruž razící tunel, která rychle postupovala a uvnitř které pracovali dělníci.

Vše se zkomplikovalo, když se v roce 1899 propadla jedna klenba a vytvořila tak kráter o velikosti patnácti metrů, přičemž se vozovka propadla o více než dvacet metrů a

---

<sup>8</sup> ROLAND G. (2001. s. 8.)

<sup>9</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.14.)

strhla s sebou stromy a pouliční lampy. Naštěstí nedošlo ke ztrátám na životech, lehce zranění byli pouze dva kolemjdoucí.“<sup>10</sup>

Díky práci dvou tisíc dělníků bylo během sedmnácti měsíců dokončeno prvních 6 km pařížského metra. Otevření pro veřejnost, které bylo naplánováno na 14. června 1900, bylo odloženo kvůli stávce omnibusů, která vzbuzovala obavy, že by v metru byl příliš velký nápor cestujících. Otevření se nakonec konalo 19. července 1900 v jednu hodinu odpoledne během nepříliš pompézní ceremonie.

„Pařížané, kteří jako první okusili cestování metrem, byli okouzleni a následujícího dne vyšly v tisku oslavné články. Lidé byli potěšeni komfortem a rychlostí vlaků a dokonce i chladem a atmosférou podzemního tunelu. Je třeba říci, že toho dne bylo palčivé horko a teplota se vyšplhala na 38 stupňů.“<sup>11</sup>

Během prvních dnů provozu jezdilo deset souprav, z nichž každá sestávala ze tří vagonů – dvou druhé třídy a jednoho třídy první. Soupravy jezdily během dopravní špičky po deseti minutách a obstarávaly spojení mezi stanicemi Porte de Vincennes, Place de Nation, Gare de Lyon, Place de la Bastille, Hôtel de Ville, Palais Royal, Champs-Élysées a Porte Maillot. Od 6. srpna až do 1. září 1900 se postupně otevřelo dalších pět stanic až po Étoile.

## 1.2.2. Stavba dalších linek roky léty 1898-1910

Poté CMP naplánovala rozvětvení především na trase Étoile-Trocadéro, která vedla ke Světové výstavě. Toto rozvětvení bylo dovršeno 2. října. Úsek Étoile-Dauphine byl dokončen o dva měsíce později, 13. prosince.

Konstrukce první sítě, která probíhala mezi léty 1898-1910 zahrnovala několik linek a ražení tunelu pod řekou Seinou. Jednalo se zbytky sítě, kterou nařídil zákon z března 1898. Tehdy byly postaveny linky 2,3,4,5 a 6. „Linky měly být nezávislé a umístěny tak, aby nebylo třeba více než dvou přestupů k přemístění z jedné na druhou. Žádný Pařížan neměl bydlet dále než 500 metrů od stanice metra.“<sup>12</sup>

### 1.2.2.1. Způsob ražení prvních tunelů

„V té době byla staveniště málo mechanizovaná a dělníci po úsecích razili tunely krumpáči jak pod širým nebem, tak i pod zemí. Když nebyl použit razicí štít, vrátili se ke

<sup>10</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015, s.14.)

<sup>11</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015, s.15.)

<sup>12</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015, s.16.)

klasické metodě vydřevení, která spočívá v ražení chodeb chráněných dřevěným bedněním, které ústí do šachet, odkud se vyvážela vytěžená zemina.

Bylo jí až do roku 1914, během prvního období stavenišť, velké množství – tato vytěžená zemina měla stejný objem, jaký by měl kopec vysoký 70 metrů o povrchu stejném, jaký má náměstí Concorde.“<sup>13</sup>

#### 1.2.2.2. První ražení tunelu pod řekou

Až do roku 1905 byla Seina překlenuta pouze nadzemně. Poprvé ji pod zemí zkrížila linka 4. „Nesmrtelní z Francouzské akademie z 23 quai Conti nechtěli slyšet o tom, že by metro jezdilo pod jejich nohama. Bylo třeba linku odklonit na východ směrem k ostrovu l'île de la Cité a dvěma ramenům Seiny.“<sup>14</sup>Jednalo se o kolosální staveniště s dlouhým úsekem procházejícím pod řekou a hlubokými stanicemi Cité, která se nachází v hloubce 20 metrů a Saint- Michel v hloubce 15 metrů. Pracovní podmínky byly pro dělníky extrémně těžké a pět z nich během stavby tragicky zahynulo.

### 1.3. Metro během 2. světové války

V době okupace mezi lety 1940-1944 omezoval spotřebu elektrického proudu nedostatek uhlí a společnost CMP musela některé stanice metra uzavřít a některé z nich dokonce již nikdy znovu neotevřela. Válečná doba si vyžádala také použití tlumenějšího osvětlení a zastavení provozu mechanických eskalátorů. Řada stanic byla v této době upravena, aby bylo možné je využívat také jako podzemní kryty.

Do některých částí tunelu byly nainstalovány vodotěsné brány. V případě náletů byl přerušen provoz metra a obyvatelé města se ukryli do jeho nejhluběji položených stanic.

Dne 12. 5. 1944 německá armáda zabavila trasu linky 11 a umístila do ní svoji zbrojní továrnu. Linka 11 patřila v té době mezi ty, které v předchozí době společnost CMP uzavřela. Koncem roku 1944 se provoz metra vrátil do normálního stavu. Výjimkou byla výše uvedená linka číslo 11, která byla znovu otevřena až v březnu 1945.

### 1.4. Metro mezi roky 1960-1997

Linky 7 a 13 byly posledními dvěma linkami, které byly v šedesátých letech prodlouženy. Linka 7 byla prodloužena roku 1964. Vedla tak z Porte d'Ivry až do Mairie

---

<sup>13</sup> CANAC S., CABANIS B.(2015, s.16)

<sup>14</sup> CANAC S., CABANIS B.(2015, s. 17)

d'Ivry. A linka 13 byla prodloužena v roce 1952 tak, že vedla z Porte de Saint- Ouen až k Carrefour Pleyel.

1.ledna roku 1949 byla vytvořena společnost RATP (Régie autonome des transports parisiens), která v sobě zahrnovala CMP (Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris) a technický servis metra, který až do této chvíle zajišťovala radnice Paříže. Pod tuto společnost spadala také síť pařížských autobusů, kterou od konce druhé světové války spravovala CMP.

„RATP si vytyčila za svůj hlavní úkol modernizaci stanic. Žlutavé žárovky, které do té doby osvětlovaly nástupiště, byly záhy nahrazeny fluorescenčními trubicemi. Kvůli vylepování plakátů byly klenby mezi léty 1952-1957 pokryty specializovaným typem obložení, později byla asi stovka stanic vybavena obkladem zářivě žluté barvy. Následně se používal v metru styl „Mouton-Duvernoy“, pro nějž jsou typické dlaždice oranžové barvy.

V roce 1974 společnost RATP vyčlenila speciální rozpočet na renovaci prostor metra. Její architekt Paul Andreu navrhl vytvoření Commission d'esthétique, což byla komise zabývající se estetikou v metru. Do komise přijal designéra Josepha-André Motteho, který se měl na renovaci stanic podílet. Vytvořil tak specifický styl, kterému se říká „Motte-Andreu“, v jehož duchu vznikala podoba stanic mezi lety 1974 až 1984. Pro tento styl jsou charakteristické barevné stanice, pásová římsa, do níž je zabudované osvětlení, lavičky z keramiky a takzvaná sedadla „Motte“. Později mezi lety 1985-1992 se prosadil tzv. styl Ouïdire .“<sup>15</sup>

## 1.5. Metro od roku 1998 až po současnost

V roce 1998 bylo dokončení linky 14 podnětem k instalaci vybavení metra, které by se hodilo do automatizovaného provozu a k architektuře stanic, jež byly zařízeny v duchu soudobé estetiky. Toto nové vybavení odpovídalo moderním technologiím a potřebám pasažérů.

„S tím, jak se blížilo 21. století a stoleté výročí vzniku metra, se RATP snažila projevit snahu uchovat si dědictví minulosti a současně se adaptovat na nové požadavky.“<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> CANAC S., CABANIS B.(2015, s.22)

<sup>16</sup> CANAC S., CABANIS B.(2015, s.148)

„Pověřila architektky Henriho a Bruna Gaudiny realizací programu „Renoveau du métro“, který měl restaurovat původní styl, ale zároveň modernizovat osvětlení a cestování pasažérům usnadnit např. pohodlnějšími vstupy.<sup>17</sup>

### 1.5.1. Linka 14

Linka 14 byla známa také pod jménem projektu „Meteor“ či „Métro Est-Ouest Rapide“. „Tento projekt vznikl jednak proto, aby ulehčil lince A společnosti RER, která byla v době dopravní špičky často přeplněná pasažéry, a také proto, aby zajistil dopravu na jihovýchodě ve čtvrti Bercy, kde se nachází Francouzská národní knihovna. K ražení této linky se používal slavný razicí stroj „Sandrine“, který dokázal urazit skoro 350 m tunelu za měsíc.“<sup>18</sup>

Stavba této linky, která byla jako první linka pařížského metra řízena automaticky, byla slavnostně otevřena roku 1998. Později je od roku 2005 automaticky řízena i linka číslo 1. „Linka 14 byla dokonce mezi prvními linkami metra na světě, které nebyly řízeny strojevedoucím. Systém je vybaven sofistikovaným bezpečnostním systémem a je řízen z velínu. Toto metro jezdí na pneumatikách v průměru rychlostí 40 km/h. Konvenční metro oproti tomu jezdí rychlostí okolo 25/30 km/h. Maximální rychlost, které mohou dosáhnout soupravy linky 14, je 80 km/h.“<sup>19</sup>

„Cestující stojící za čelním sklem souprav MP 89, kterými je vybavena tato linka, může z pohledu již neexistujícího řidiče pozorovat, jak ubíhá cesta tunelem, což je skutečnou turistickou atrakcí. V hloubce 20 metrů pod zemí stačí pouze 12 minut k přemístění z Bibliothèque François Mitterand do stanice Madeleine.“<sup>20</sup>

Přístup k vlakům je chráněn posuvnými prosklenými dveřmi, které rámují nástupiště a jsou nesené klenebními obloučky, které připomínají tradiční profil tunelu metra.

Díky skleněným eskalátorům vedoucím až na povrch je tato linka přístupná i osobám s omezenou pohyblivostí; je vybavena i mohutnými eskalátory.

RATP pověřila úkolem vybudovat stanice linky 14 architekta Bernarda Kohna. Linka je koncipována v duchu moderní architektury– jsou zde rozsáhlé prázdné prostory, světelné šachty a další moderní prvky.

---

<sup>17</sup> CANAC S., CABANIS B.(2015. s.148)

<sup>18</sup> MIQUEL P. (2013. s. 25.)

<sup>19</sup> CANAC S., CABANIS B.( 2015. s.148.)

<sup>20</sup> CANAC S., CABANIS B.( 2015. s.150.)

### 1.5.2.Současnost

„V roce 2009 rozhodla společnost STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) o novém prodloužení linky 14 až k Mairie-de-Saint-Ouen. Stalo se tak za účelem, aby linka 13 nebyla pouze pařížská a ulehčila lince 13 stejně jako přetížené dopravě ve čtvrtích de Clichy-Batignolles a přístavům v Saint-Ouen. Uvedení do provozu tohoto prodloužení trasy směrem k Saint-Ouen je považováno za prioritu a plánuje se na rok 2017.“<sup>21</sup>

### 1.6.Tragické události v pařížském metru

V této podkapitole jsem se pokusila přiblížit tragické události, kterých bylo pařížské metro svědkem. Jednalo se o nehody, přírodní katastrofy a dopady války.

#### 1.6.1.Požár ve stanici Couronnes

Dne 10. 8. 1903, v době, kdy bylo metro v provozu teprve několika měsíců, vypukl na lince číslo 2 požár, který si vyžádal 84 obětí. Požár způsobil elektrický zkrat, který zaměstnanci zpozorovali ve stanici Barbès v motorovém voze v čele soupravy se čtyřmi dřevěnými vagóny, která vyjela ze stanice Dauphine. Souprava byla evakuována a nasměrována na konečnou.

K další nehodě došlo na její cestě a byla způsobena soupravou, která jela za ní a ve které nebyli pasažéři. Oheň zasáhl některé stanice na trase za stanicí Ménilmontant. Zaměstnancům této stanice se podařilo upozornit své kolegy ze stanice Couronnes a ti následně přiměli přibližně 300 pasažérů vystoupit ze soupravy, která měla odjet jako další spoj. Velká většina pasažérů zůstala na nástupišti a žádala navrácení 300 sous, které zaplatili za lístek. Toto rozhodnutí mnohé z nich stálo život. V tunelu se objevil příval kouře šířící se od stanice Ménilmontant. Hustý štiplavý kouř způsobil, že vzduch byl již nedýchatelný a nebyla vidět cesta k východu.

Protože ve stanici nebylo nainstalováno žádné osvětlení, dezorientovaní lidé hledali cestu k východu bez jakékoliv záchytného bodu. Mnoho z nich se vydalo směrem ke druhému konci nástupiště, které nemělo bohužel v té době na této straně východ. Řada obětí zahynula v tlačenci, kdy byli natlačeni ke stěně a udušeni.

---

<sup>21</sup> MIQUEL P. (2013. s. 243.)

„Po této tragické nehodě bylo nařízeno, aby východy byly vybaveny nezávislým osvětlením a lavičky na nástupištích musely být upevněny ke stěnám. Bylo také zakázáno, aby elektrické vedení vedlo pod vagóny metra.“<sup>22</sup>

### 1.6.2.Záplavy v roce 1910

„Na konci ledna 1910 udeřily na Paříž a blízký region silné deště, při kterých došlo k překročení povodňových výškových značek. Hladina vody kulminovala 28. ledna, kdy dosáhla na mostu de la Tournelle více než osmi metrů. Tehdy byly zaplaveny linky metra společnosti Nord-Sud, které se nacházely v okolí Seiny nebo v blízkosti kanálu Saint-Martin. Zasažena velkou vodou byla také staveniště linek, které byly právě budovány.

Zaplaveno bylo přibližně 20 km tunelů, přesto nedošlo k velkým škodám, poškozeny byly pouze elektrické instalace. Provoz byl plně obnoven poměrně brzy, došlo k tomu už v dubnu 1910.“<sup>23</sup>

### 1.6.2.Válka mezi lety 1914-1918

„V noci z 29. na 30. ledna 1916 zaútočily na Paříž německé zepelíny. Bombardována byla volná prostranství uprostřed bulváru Beleville a výbuchy zasáhly také metro. Vytvořily průrvu v zakřiveném tunelu právě po průjezdu jedné soupravy nedaleko od stanice Couronnes, která již za sebou měla tragickou historii. Tentokrát naštěstí nedošlo k obětem na životech.“<sup>24</sup>

12. března 1918 během jednoho z posledních bombardování hlavního města se stovka lidí shromáždila poblíž této stanice, aby zde našli úkryt. Když se nálety přiblížily, vrhli se do stanice. Bohužel se dveře jako u většiny veřejných prostranství otevíraly zevnitř ven, a tak zde v panice zahynulo 66 osob udušením nebo ušlapáním. Jednalo se zejména o ženy (29) a děti (30).

### 1.6.3.Demonstrace proti Alžírské válce

Něco podobného se přihodilo o mnoho let později na stanici Charonne v roce 1962 během nepovolené demonstrace proti Alžírské válce. Lidé se snažili před zákrokem policie

---

<sup>22</sup> MIQUEL P. ( 2013, s. 66.)

<sup>23</sup> ROLAND G. (2001, s. 94)

<sup>24</sup> ROLAND G. (2001, s. 98)

ukrýt ve stanici metra, kde se někteří z nich zřítily ze schodů a byli následně umačkáni davem. Celkem během této události přišlo o život devět lidí.<sup>25</sup>

Na stanici metra je umístěna pamětní deska připomínající památku obětí této tragické události. Křižovatka Rue de Charonne a Boulevard Voltaire byla u příležitosti 45. výročí 8. února 2007 přejmenována na Place du 8 Février 1962 (náměstí 8. února 1962). Náměstí nechal přejmenovat pařížský starosta Bertrand Delanoë.

---

<sup>25</sup> DEWERPE A. : Charonne, 8 février 1962. Anthropologie historique d'un massacre d'État. Časopis Esprit, prosinec 2006.

## 2. Výtvarné umění v pařížském metru

### 2.1 Architektura a design pařížského metra

#### 2.1.1 Secesní umění Hectora Guimarda

„Guimard (1867-1942) bývá považován za jednoho z nejvýznamnějších architektů francouzské secese v Paříži, které pomáhal utvářet její jedinečnou tvář na přelomu 19. a 20. století, i její nevšední atmosféru, kterou Paříž vyzařuje dodnes. Guimard byl velkým experimentátorem, nebál se zkoušet nové a převratné designy, které si brzy získaly obdiv i uznání veřejnosti. Také jeho dekorativní předměty byly vytvořeny podle jeho secesních principů, dokonale doplňovaly jeho nákladné interiéry. Guimard designoval vitráže, keramiku, tapety i látky, vše v harmonii se secesními principy i jeho stavbami.“<sup>26</sup>

„Skutečnou ikonou pařížského metra jsou „vstupy Guimard“. Jejich historie se začala psát v roce 1889, kdy Guimard nakreslil odvážné vegetativní vstupy, které byly velmi odlišné od klasického stylu města. Na dvě velká náměstí Bastille a Étoile umístil konstrukce, které připomínaly čínské pagody. K hlavním vstupům stanic postavil fantaskní edikuly, které Francouzi přezdívali „vážky“. Guimard také navrhl vstupy z kroucené litiny natřené typickým odstínem zelené a orámované slavnými „stonky konvalinek“. Tyto stonky „kvetou“ červeným osvětlením ve tvaru koule. Některé další motivy zapracované do designu připomínají žáby.“<sup>27</sup>

Část veřejnosti nedokázala originalitu tohoto díla docenit, finanční problémy navíc způsobily v roce 1903 konec spolupráce mezi Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris a architektem. Nicméně CMP, které Guimard přenechal své modely, pokračovala v jejich výrobě a instalaci až do roku 1913, kdy pařížské metro využívalo celkem 197 děl Hectora Guimarda.

„Když CMP vyhlásila konkurz na výstavbu vstupů prvních linek metra, požadovala, aby byly „tak elegantní, jak je to jen možné, ale zejména velmi lehké a upřednostňující železo, sklo a keramiku.“ Také by měly mít prosklený povrch, „který by sahal tak vysoko, jak je to jen možné, a byl přibližně jeden metr nad zemí.“ Také by měly být dekorovány vlysem, na kterém by byl viditelný nápis: „Chemin de fer métropolitain“. Ve skutečnosti byly tyto přesné pokyny reakcí na industriální stavby, jejichž nejkrásnějším příkladem je Eiffelova věž postavená roku 1889. Už v roce 1886 Charles Garnier (1825-1898), který postavil Operu a byl

<sup>26</sup> Hector Guimard [online]. [cit. 2016-07-1]. Dostupné z: [http://www.artmuseum.cz/umelec.php?art\\_id=1509](http://www.artmuseum.cz/umelec.php?art_id=1509)

<sup>27</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.38.)

prezidentem Société centrale des architectes, napsal ministrovi veřejných prací: „Metropolitn   zeznice bude v o ch v třiny Pařizan  vnímána negativn , ledaže by se vzdala svého industriálního charakteru, aby se pln  stala uměním. Pař z by se neměla stát továrnou, musí zůstat muzeem. Nebojte se tedy zanechat někdy traverz a řt hl ch skeletů z ocele, vzpomeňte si na kámen, mramor, bronz, sochy a v t zn  sloupy. Kvůli tomuto doporu en  nevezal prefekt v potaz návrhy p
edstaven  Jeanem-Camille Formig m, architektem radnice Paříže, a Paulem Fries m.“<sup>28</sup>

Na poslední chvíli komise m stsk  rady vybrala 7. dubna 1900 návrh architekta, kter  se nezúčastnil konkurzu z roku 1899.  lenem komise byl i Adrien Bénard, kter  byl sou asn  i prezidentem CMP a velk m obdivovatelem secese. Mořn  právě proto byl prosazen návrh Hectora Guimarda.

Tomu v té době bylo v té době 32 let a měl za sebou studium na pař zk ch uměleckých řkol ch  cole nationale des arts décoratifs a  cole nationale des beaux-arts. Během cesty do Bruselu se seznámil s architektem Victorem Hortou a díky tomuto setkání pro sv  budoucí díla objevil secesi.

V rn  svému secesnímu stylu později p
ipravil návrhy vstupů do metra, kter  p
ipom naly vegetaci. Použil k tomu litinu a sklo,  imž naruřil veřker  zařit  konvence pař zk ho urbanismu. „Po několika úpravách byly jeho návrhy p
ijaty městskou radou a schváleny pař zk m prefektem. Tím, že se inspiroval „p
edstaven m p
 rody“, vytvářel Guimard pro metro veselou, bující estetikou avantgardy, kter  byla propracovan  ař do nejmenř ch detailů. Metro vnímal jako dopravní prostředek budoucnosti.“<sup>29</sup> Navrhl t
i typy vstupů: pavilóny, edikuly a jednoduch  obruby.

Aby vyhověl p
 n  m stsk  rady vybavit n kter  stanice první linky neoby ejn  vstupy, navrhl Guimard pro náměstí Bastille a étoile mal  monumenty. Protože byly tyto stanice dopravními uzly a byly vyuřiv ny velk m počtem pasař r , bylo rozhodnuto umístit do interiérů stanic ok nka, čekárny a klece výtahů.

Pavil n um st n  na jihu náměstí Bastille byl velmi originální. Díky vstupu ve tvaru podkovy a střechám z pozinkovaného plechu se mu p
ezd valo „pagoda“ nebo „ nřsk  pavilón“.

---

<sup>28</sup> CANAC S., CABANIS B.( 2015. s.39)

<sup>29</sup> CANAC S., CABANIS B.( 2015. s.40)

„Byl prodloužen lávkou se stěnami vykládanými sklem, která překlenovala železniční trať. Edikula byla zničena v roce 1962 při demoličních pracích.“<sup>30</sup>

Některé stanice neměly tak velkolepé edikuly jako stanice Bastille a Étoile. Některé z nich měly jenom tři pilíře, mezi nimiž nebyla vestavěna žádná příčka. Tak tomu bylo například u stanice Gare de Lyon. Některé jiné vstupy byly tvořeny jenom třemi stěnami jako na stanicích Nation nebo Obligado. Jediný původní exemplář, který se dochoval do současnosti, je právě tohoto typu a můžeme jej dnes vidět na stanici Porte Dauphine na lince 2.

„Od roku 1904 čelil Guimard ostré kritice svých děl. Vyčítána mu byla zejména realizace stanice Opéra, která podle některých názorů ničila pohled na palác Garnier. Joseph Cassien-Bernard byl proto pověřen úkolem vytvořit takový vstup do metra, který by respektoval blízkost slavné památky. Podařilo se mu to díky balustrádám z leštěného kamene, které rovněž nacházíme u stanic République, Madeleine, Gare de l'Est, Concorde, Champs-Élysées-Clemenceau.“<sup>31</sup>

Když se Hector Guimard dozvěděl o tom, že CMP požádala Josepha Cassiena-Bernarda o přestavění vstupů ve stylu, který by byl více klasický, reagoval slovy: „Neměli bychom také sladit nádraží poblíž Père Lachaise se hřbitovem a postavit ho ve tvaru hrobky?“<sup>32</sup>

V období mezi roky 1920-1960 byly Guimardovy vstupy při renovacích bourány. Společnost CMP je odstraňovala již od roku 1908, tehdy ve stanici Franklin D. Roosevelt nahradila Guimardovu edikulu kamennou balustrádou. Poslední z Guimardových děl bylo nainstalováno v roce 1913 na lince 10. Mezi léty 1960-1969 bylo zdemolováno dokonce 20 vstupů.

„K tomu, aby tyto demolice skončily, bylo zapotřebí uspořádat protestní kampaně, které vedly k vyhlášení usnesení ze dne 27. července 1965, které Guimardova díla zařadilo mezi historické památky. Ochranné nařízení se vztahovalo na Guimardovy práce ze stanic Cité, Porte Dauphine, Hôtel de Ville (které bylo později přemístěno na stanici Abesse), Château d'eau, Pigalle, Ternes a Tuileries. Nakonec vyhláška ze dne 29. 5. 1978 zapsala veškeré zachovalé Guimardovo dílo do doplňkového inventáře historických památek, čímž

---

<sup>30</sup> ROLAND G. (2001, s. 60)

<sup>31</sup> ROLAND G. (2001, s. 66)

<sup>32</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.83.)

bylo zachráněno 87 vstupů, mezi nimiž byly i tři edikuly. Původně Guimardovo dílo čítalo 167 vstupů.<sup>33</sup>

Dnes je možné Guimardovo dílo najít i v kanadském Montrealu. V roce 1967 radnice Paříže věnovala tomuto městu na žádost Compagnie du Métropolitain de Paris jeden z Guimardových vstupů z roku 1900.<sup>34</sup> Tento vstup se v současnosti nachází u stanice montrealského metra Victoria. Společnost RATP věnovala některé ze svých vstupů i muzeu moderních umění v New Yorku a městům Lisabon, Mexico a Sao Paulo.

„Od roku 1976 se RATP snažila o údržbu a restauraci Guimardových děl. Například typografie metra se inspirovala ztvárněním znaků, které používal Guimard. Nicméně tyto znaky z pozdější doby byly navrženy Davidem Poullardem, typografem, který byl žákem školy Ensad (École nationale supérieure des arts décoratifs).“<sup>35</sup>

Při příležitosti výročí sta let metra vznikl speciální rozpočet, který byl určen na restauraci Guimardových vstupů. Díky spolupráci inspektorů a architektů ze společnosti Monuments historiques a společnosti Bâtiments de France a archivů RATP se podařilo tento projekt uskutečnit. Vstup stanice Porte-Dauphine byl kompletně opraven v roce 1999. Celé dílo bylo demontováno a každý z 97 dílů z litiny stejně jako skleněná tabule byl zrestaurován.

### 2.1.2. Art déco společnosti Nord-Sud

„Le réseau du Nord-Sud byla konkurentem společnosti CMP. Vybuodovala dvě linky, jejichž styl výrazně přispěl k vytvoření jedinečné identity pařížského metra.“<sup>36</sup>

Stavitel a vynálezce Jean-Baptiste Berlier (1841-1911) prosazoval myšlenku použít v Paříži techniku stavby, která byla použita u londýnského metra. Société du chemin de fer électrique souterrain du Nord-Sud de Paris usilovala o propojení čtvrtí Montparnasse a Montmartre. Díky velkému odhodlání a vytrvalosti nakonec společnost našla řešení, jak postavit metro v oblasti, kde se velice obtížně stavělo. Dokázala prorazit linky vedoucí z Porte de Versailles k Porte de la Chapelle a z Saint-Lazare k Porte de Saint-Ouen a k Porte de Clichy.

---

<sup>33</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.100.)

<sup>34</sup> L'entourage Guimard de la station Square Victoria [online]. [cit. 2016-06-15]. Dostupné z: <http://esteemfoundation.org/emdx/rail/metro/guimard.php>

<sup>35</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.100.)

<sup>36</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.66)

„Společnost si dávala záležet na těchto svých dvou linkách a pečovala obzvláště o výtvarné provedení interiérů svých stanic a pohodlí pasažérů. Architekti Lucien Bechmann (1880-1968) a jeho syn Georges Bechmann a později také Adolphe Dervaux (1871-1945) pracovali na invenční estetice, stylu, který nakonec celou stavbu charakterizoval.“<sup>37</sup>

Stavitel Jean-Baptiste Berlier představil už v roce 1887 pařížské radnici projekt „tube“. O dvanáct let později, v roce 1899 se k projektu vrátil a navrhl razit ve velké hloubce linku, která by spojovala Paříž ze severu směrem k jihu. Protože získal pro svůj projekt potřebné finance, obdržel nakonec v roce 1902 od Paříže povolení. Ovšem na rozdíl od CMP, jejíž infrastruktura byla financována Paříží, byla podmínka, že celá výstavba bude realizována na náklady společnosti.

Compagnie du Nord-Sud budovala dvě linky. První z nich je linka A, která je dnešní linkou 12 Porte de Versailles-Porte de Chapelle. Tato linka byla postupně uvedena do provozu mezi léty 1910-1916. Linka B (dnes se jedná o linku 13) byla otevřena v letech 1911-1912. Její trasování se rozvětvovalo a spojovalo tak nádraží Saint Lazaire současně s Porte de Saint-Ouen a s Porte de Clichy.

Po zahájení stavby se plně projevil to, jak obrovské nároky na staveniště budou kladeny. Stavitel Jean-Baptiste Berlier nemohl pracovat příliš hluboko pod povrchem a musel se vyhýbat všemu, co se nacházelo v pařížském podzemí. Výjimkou byl pahorek Montmartre na lince 12, kde je nejhloběji položená stanice Paříže zvaná Abesses, která sahá do hloubky 36 metrů, a stanice Lamarck-Caulaincourt, která se nachází v hloubce 25 metrů pod zemí.

Výstavba sítě metra a jejího vybavení stála společnost obrovské jmění a finančně ji tato investice zruinovala. Společnost v roce 1930 vyhlásila bankrot a stala se součástí CMP. Krátce před tímto sloučením v roce 1927 Jean-Baptiste Berlier slavnostně uvedl do provozu stanici Porte de Versailles, která byla přemístěna a zvětšena při příležitosti vytvoření parku des Expositions v roce 1925. Součástí tohoto plánu byla příprava prodloužení linky až k stanici Mairie d'Issy, ke kterému došlo v roce 1934.

„Compagnie du Nord-Sud usilovala o sloučení technické stránky věci a spokojenosti zákazníků například tím, že jízdenka stála stejně jako u konkurence. 15 centimů stál lístek do druhé třídy, 25 centimů lístek do první třídy. Jméno společnosti přetrvávalo v paměti Pařížanů

---

<sup>37</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.68)

ještě v 70. letech 19. století, kdy její poslední vlaky byly ještě stále v provozu. V pozdějších letech ale společnost upadla v zapomnění.<sup>38</sup>

Součástí programu *Renouveau de métro*, který zahájila společnost RATP v roce 1998, je ochrana a renovace původní výzdoby stanic společnosti Nord-Sud pro potřeby moderní přepravy. To se týká také způsobu, jakým je v interiérech stanic řešeno umístění a podoba reklamních plakátů.

Také *Compagnie du Nord-Sud* usilovala o to, aby její linky měli unikátní design. Mezi lety 1910- 1930 byly vstupy označovány osvětlenými štíty, na kterých bylo napsáno jméno společnosti bílými písmeny na červeném podkladu. Tabule byla podpírána dvěma sloupkami ve tvaru biskupské berly. Zábradlí bylo z kovaného, pečlivě opracovaného železa jako například u stanice *Porte de Versailles* na lince 12 a bylo umístěno na soklu. Nástřešník byl zhotoven z keramiky v odstínu béžové glazury. Toto provedení lze zařadit ke stylu Art deco. Vstupy do stanic Nord-Sud se zdají být střídmější než okázalé Guimardovy vstupy s orientálním designem náležející společnosti CMP.

Při cestě po schodech byli pasažéři okouzleni dekorativností stěn schodišť hlavních vstupů, které byly znovu obloženy keramickými dlaždičkami okrové barvy. V jejich nejvyšší části jsou vyzdobeny girlandami ze stylizovaných květin, které byly před vypálením vyzdobeny podle šablony. Eleganternější provedení bylo nainstalováno na těch stanicích, které byly považovány za hlavní uzly.

Zvlášť pozoruhodný je dvojitý vstup stanice *Sèvres-Babylone* (linka 10 a 12). Byl vybudován v roce 1923 a lze z něj jednoznačně rozpoznat styl Adolpha Dervaux (1871-1945). To samé platí také pro vstup do stanice *Vaneau*, který byl také proveden v tomto dekorativním stylu a byl vyzdoben blýskavými barevnými smalty. Toto dílo bylo vytvořeno při příležitosti vybudování linky 10 a spojuje v sobě vstup do sítě Nord-Sud a vstup do sítě CMP.

„Architekt Adolphi Dervaux nainstaloval ke vstupům nová zábradlí, kterými byly následně vybaveny všechny stanice CMP. Společnost je nechala vyrobit na míru pro každou stanicí zvlášť, aby lépe zapadla do okolního prostředí. Tak je tomu například v případě harmonického *Place Saint Georges* (linka 13), kde se půlkruhové vstupy symetricky snoubí s podobou hotelů a jsou orámovány vysokými zahnutými mřížemi. Vývěšný štít je ozdoben

---

<sup>38</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.68)

nádhernou obrubou ve tvaru volut. Nápis „Métropolitain“ nahradil jméno společnosti Nord-Sud po jejím bankrotu a sloučení se společností CMP v 1930.<sup>39</sup>

Na linkách bývalé společnosti Nord-Sud je pozoruhodný design chodeb, kde cestující v úrovni očí nacházejí vlysy s motivem vln, které je dovádí až na nástupiště. Tyto vlysy mají různé barvy, které je charakterizují a mají v sobě zabudované umělecké prvky. „Vlys zelené barvy je k vidění v hlavních a konečných stanicích a přípojích, medově hnědá je v běžných traťových stanicích. Ovšem existuje jediná výjimka a tou je stanice Madeleine (linka 12), jejíž vlysy mají modrou barvu. Neví se ale přesně, proč tomu tak je.

Je ovšem třeba připomenout, že CMP v roce 1922 převzala tento princip značení zelených, hnědých a modrých vlysů ozdobených kosočtverci, jetelem nebo hvězdami. Součástí těchto vlysů byly také ozdobná písmena S a N.<sup>40</sup>

Společnost Nord-Sud byla pyšná zejména na stanici Saint Lazare, jejíž podoba připomíná rotundu. Tento příklad estetického stavitelství této společnosti je v architektuře metra unikátní. Rotunda má klenbu zkonstruovanou přesně pod křížovatkou du Havre. Klenba má krycí desku z kovu, která je podpírána osmi keramikou ozdobenými pilíři. Všechny z nich jsou okrášleny stužkami. Stanice byla slavnostně otevřena v předvečer první světové války v roce 1914.. Stanice byla zrekonstruovaná v roce 2004.

Další charakteristickou odlišností Nord-Sud byl způsob budování samotné trati metra. „Vzhledem k výše uvedené skutečnosti, že všechny náklady musela platit sama stavitelská společnost, byly všechny náročné překážky v trasách překonávány zatáčkami – tím docházelo ke snižování nákladů. Například na lince 12 je mezi stanicemi Concorde a Madeleine osm zatáček. To samozřejmě nijak neusnadňovalo práci strojvůdcům, kteří museli jízdám mezi těmito stanicemi věnovat větší pozornost.“<sup>41</sup>

Sybil Canac ve své publikaci Paris Métro popisuje atmosféru stanic společnosti Nord-Sud takto: „Ladná, harmonická křivka stanic. Jejich velké klenby a dekorované oblouky se rozprostírají z jednoho nástupiště k druhému. V přestupních koridorech nejsou žádné pravé úhly, čímž se prodlužuje tvar zatáčky nástupišť. Toto vše přispělo k zvelebení prostoru. Tento

---

<sup>39</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.70)

<sup>40</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.70)

<sup>41</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.79.)

styl byl pro svoji dobu velmi moderní. I když působení společnosti Nord-Sud nebylo dlouhé, zanechalo trvalou stopu v podzemní architektuře.<sup>42</sup>

Jednou z těchto stop je práce s keramickými prvky. Nord-Sud s touto výzdobou začala v roce 1910. Po jejím bankrotu v této činnosti pokračovala od roku 1922 společnost CMP, která tento styl napodobovala. Tento přístup trval až do 50. let 20. století. Jména stanic byla po vzoru Nord-Sud napsána na velkých keramických dlaždicích a společnost udržovala již existující keramické vlysy. Do obdobných vlysů v barvě medu s květinovými motivy byly zarámovány také reklamní plochy. Na nich se objevovaly i různé umělecké prvky, např. kudrlinky nebo rohy hojnosti.

---

<sup>42</sup> CANAC S., CABANIS B. Paris métro Histoire et design: Printer Trento, 2015. s.80. ISBN : 978-2-7072-0879-8

### 2.1.3. Netradiční umělecké ztvárnění stanic

Výtvarné umění se v pařížském metru objevuje v různých podobách. Konají se zde výstavy fotografií na stěnách nástupišť, video animace, světelné scénografie, performance. „Tím, že metro přijímá všechny druhy moderního umění, vytváří skutečnou městskou kulturu. Tím také odpovídá na požadavek, že by kultura měla sestoupit do ulice a umění by mělo být nadosah všech, který vyslovil Robert Winter, tvůrce první kulturní stanice Louvre- Rivoli.“<sup>43</sup>

V roce 1968 přišel ministr kultury André Malraux s návrhem zasvětit umění starobylostí stanici Louvre. Tato stanice byla až do roku 2014 jakousi předstínanou majestátního muzea díky svým zdím pokrytým deskami z kamene pocházejícího z Bourgogne a svými vitrínami, které uchovávaly repliky antických soch. Expozice osvětlovalo tlumené světlo. Celá instalace se setkala s kladným ohlasem veřejnosti a vyvolala zájem o metro.

Několik desítek stanic bylo následně vyzdobeno v tomto duchu tak, aby existovala souvislost mezi historickou událostí a podobou metra a aby stanice reflektovala zeměpisný či kulturní odkaz místa, kde se nachází. Těmto stanicím, které byly poprvé takto zařízeny, se říká „kulturní stanice“.

Patří mezi ně například stanice Concorde, jejíž výzdoba zobrazuje Deklaraci práv člověka a občana. Autorem tohoto konceptu je Françoise Schein. Dalším příkladem takové stanice je Arts et Métiers od Françoise Schuitena nebo stanice Varenne, jejíž nástupiště jsou ozdobena dvěma reprodukcemi soch Auguste Rodina. Jedná se o sochy Myslitel a Honoré de Balzac. Stanice Assemblée nationale vykresluje padesát let Páté republiky, jejíž výročí se slavilo v roce 2008. Jedná se o fresku od Jeana-Charlese Blaise, která se pravidelně proměňuje v určitých časových intervalech.

Při příležitosti uplynutí sta let od vzniku metra bylo v roce 2000 vybráno devět stanic k instalaci výzdoby podle originálního tématu. Tyto instalace získaly kladné ohodnocení od Brunel Awards 2000, mezinárodní soutěže designu a železniční architektury. Navíc byly oceněny cenou Étoile de l'Observateur 2000. Jednalo se o stanice Bonne Nouvelle, ve které bylo zpracováno téma kinematografie, Carrefour Pleyel, která byla vyzdobena na téma hudby. Stanice Europe byla upravena na téma každodenní život a jeho obyvatelé. Stanice Montparnasse-Bienvenue, která nese jméno tvůrce metra, měla pro sebe příznačnou výzdobu – historii metra a jeho zaměstnance. Název výzdoby zněl „Oni dělají metro“. Podobně byla využita podle svého názvu také stanice Pasteur, která byla vyzdobena na téma Lékařský

---

<sup>43</sup> CANAC S., CABANIS B. (2015. s.169)

výzkum. Stanice Saint-Germain-des-Prés zobrazovala téma literární tvorby. Stanice Tuileries byla také vyzdobena tématem historie metra a jeho dědictví. Stanice Villeluf-Léo Lagrange byla vyzdobena na téma sport a stanice Luxembourg na téma ekologie ve městě.

### 2.1.3.1. Stanice Concorde

Stanice byla otevřena v roce 1900 a pojmenována podle náměstí Svornosti, pod kterým se nachází. Nový ozdobný interiér stanice byl navržen a realizován belgickou umělkyní Françoise Schein a studiem Art Mural v roce 1991. Klenby a příčky jsou vyzdobeny články a písmeny bez jakékoliv interpunkce a mezer mezi slovy. Text je převzat z Deklarace práv člověka a občana z roku 1789. Písmena jsou v modrém provedení na bílých keramických dlaždicích, které jsou na stěnách i stropu stanice.

### 2.1.3.2. Stanice Bastille

Tématu Velké francouzské revoluce je věnována výzdoba stanice Bastille. Při stavbě této části trati byly objeveny základy bývalé pevnosti. Stanice byla otevřena v roce 1900 a nachází se pod stejnojmenným náměstím. Byla vybudována jen několik metrů pod povrchem a má otevřená nástupiště.

U příležitosti 200. výročí dobytí Bastilly byla na jedné straně nástupiště linky 1 vytvořena freska z glazované keramiky, která má 130 metrů na délku. Autorem návrhu a zhotovitelem díla je keramický ateliér de la Bussière. Na díle pracovala dvojice Liliane Bélembert a Odile Jacquot. Obložení vytvořila společnost Le Boulanger. Dílo zachycuje pět výjevů týkajících se Velké francouzské revoluce.

### 2.1.3.3. Stanice Cluny - La Sorbonne

Stanice se nachází pod bulvárem st. Germain a byla otevřena v roce 1930. Její klenba je vyzdobena unikátní mozaikou Jeana Bazaine, která byla realizovaná pod vedením malíře a autora mozaik Gina Silvestriho da Bellun. Dílo se jmenuje Křídla a plameny. Pro jeho vytvoření bylo potřeba šedesát tisíc speciálně ručně vybroušených mozaikových střípků. Na stěnách nástupiště je freska, která oslavuje památku padesáti čtyř básníků, filozofů, umělců, spisovatelů a politiků, kteří během osmi století navštěvovali Latinskou čtvrť. Na zdech jsou zobrazeny jejich autogramy. Najdeme mezi nimi například podpisy Baudelaira, Victora Huga, Jeana Racina nebo Arthura Rimbauda.

#### 2.1.3.4. Stanice Pont Neuf

Stanice byla otevřena v roce 1926 a nově upravena v roce 1970 ve stylu Motte-Andreu. Připomíná pařížskou mincovnu, která se nachází poblíž nejstaršího pařížského mostu. Na stěnách stanice jsou umístěny reprodukce mincí. Navíc je v expozici vystavena mincovní váha a také vitríny se skutečnými mincemi.

### 3 Přehled názvů stanic pařížského metra

Tato kapitola bude věnována názvům stanic pařížského metra, motivaci jejich výběru a přehledu různých typů pojmenování a jejich vzniku, případně proměn během dlouhé historie metra.

Na rozdíl od názvů stanic metra v některých jiných městech, pařížské metro ve velké většině případů zvolilo pro své stanice jména ulic a památek, které byly v jejich blízkosti. Důvodem pro takovou volbu byla snaha zjednodušit orientaci cestujícím ve městě. Není proto možné v celkovém seznamu hledat vyváženost a systematičnost, protože velkou roli při volbě názvů sehrála náhoda.

Zvolená jména stanic byla typicky vyhotovená bílými písmeny na modrém pozadí. Celkem bylo takových označení připraveno na čtyři sta. „Názvy metra v podzemí odrážely pavoučí síť proprií, která se rozléhala nad Paříží, připomínající slavnou historii na každém rohu ulice.“<sup>44</sup>

Tvůrci této sítě a jejich následovníci už od počátku 20. století tvořili tento cyklus pojmenování výběrem velkých osobností historie od středověku až po dnešek. „Metro tak představuje svým způsobem moderní pantheon, ve kterém cestující nemají příliš času se zastavit a zavzpomínat na slavné předky nebo výjimečně třeba i slavnou ženu. Nestihneme si často ani přečíst jméno stanice a souprava už odjíždí.“<sup>45</sup>

Označení byla často zavedena náhodným způsobem podle urbanistického plánu města, někdy ale byla vybrána bez velké pozornosti, jindy naopak velmi pečlivě a s rozmyslem.

Některá tato jména pak v průběhu času upadla do hlubokého zapomnění, z něhož už nevychází jiným způsobem než ve stanicích metra, sice jen na několik sekund, ale zato stokrát za den.

Na seznamu těch nenávratně zapomenutých je dlouhá řada jmen. Pierre Miquel v této souvislosti uvádí příklady již neznámých osobností, například sochaře Falguière, geologa Brochanta, chemika Antoine Jérôme Balarda, po nichž jsou pojmenována velmi frekventovaná místa. Dalším příkladem je jistý Miromesnil, který byl strážcem ve čtvrti Sceaux za vlády Ludvíka XVI.

---

<sup>44</sup> MIQUEL P. (2013. s. 10)

<sup>45</sup> MIQUEL P. (2013. s. 11)

Některá jména nebyla zcela zapomenuta, například M. de Malesherbes, který byl jedním z advokátů krále Ludvíka XVI. „Co ale můžeme říct o polytechnikovi Vaneau, který byl zabit ve věku dvaceti let na barikádě? Nebo o generálu Laumièreovi, který pošetile padl v Mexiku za císaře Napoleona III.?<sup>46</sup> Ptá se Pierre Miquel.

Každý Pařížan zná třídu Henri-Martin, důvodem pro toto pojmenování byla skutečnost, že se jednalo o starostu šestnáctého obvodu. Nikdo ho už ale nepamatuje jako talentovaného historika, autora nejslavnější historie Francie ve své době.

Takových příkladů lze nalézt celá řada. Jedná se o dobová pojmenování, která již současným cestujícím nic neříkají a jsou jenom významově prázdným místním jménem.

Některá pojmenování jsou výsledkem pozoruhodných modifikací. Jedna ze stanic se jmenuje Maubert. Jednalo se však o druhého abbé ze Sainte-Geneviève Jeana Auberta, který měl tak špatnou pověst, že ho přezdívali Aubert le Mauvais. Odtud vzniklo upravené pojmenování Maubert.

Některá spojení jmen ve stanicích jsou velmi nečekaná, až podivná. Jedná se o stanici Réaumur-Sébastopol. Její pojmenování vzniklo ze dvou částí. První oslavuje francouzského fyzika René-Antoine Ferchault de Réaumura, vynálezce termometru, po němž se jmenuje jedna z blízkých ulic nedaleko bulváru Sébastopol, který je pojmenovaný podle vítězství v jedné z bitev Krymské války.

Příkladem logicky pochopitelného spojeného názvu je stanice Strasbourg-Saint-Denis, které tvoří jména dvou měst. Oproti tomu název přestupní stanice Reuilly-Diderot žádné logické spojení nemá. Reuilly je název zaniklého vesnického královského sídla, zatímco Diderot je slavný spisovatel a filozof. Podobně absurdní je spojení Havre-Caumartin, z nich první část tvoří název města, ze kterého přijíždějí do Paříže vlaky. Antoine-Louis Lefebvre de Caumartin byl pařížský představený cechu obchodníků, který žil v 18. století.

Další podivnou kombinaci najdeme ve jménu stanice Barbès – Rochechouart. Zatímco Barbès byl francouzský revolucionář a republikán, Margueritte de Rochechouart de Montpipeau byla abatyše z Mortemarteru.

Marcadet – Poissonniers patří do skupiny spíše vhodných spojených názvů. Na tomto trhu (la mercadet) byl rybí trh. Poissonniers totiž znamená ve francouzštině prodavači ryb.

---

<sup>46</sup> MIQUEL P.(2013. s. 11)

Některé názvy vznikly prostou juxtapozicí jmen slavných mužů a jmen slavných míst. Jako například La Motte-Picquet – Grenelle nebo Sèvres – Lecourbe.

Svým způsobem matoucí je název Montparnasse-Bienvenüe. Patroni pařížského metra chtěli pojmenováním stanice stanicí Montparnasse vzdát hold inženýru Fulgence Bienvenüe, tvůrci metra.

Zajímavostí je také název stanice Sèvres – Babylone. Nejedná se o spojení jmen města ležícího na řece Seině a antické metropole. Ulice de Babylone oslavuje zakladatele Missions étrangères Bernarda de Sainte-Thérèse, biskupa z Babylónu.

Název stanice Lamarck - Caulaincourt spojuje dvě jména. Jean-Baptiste Pierre de Monet de Lamarck, po kterém se jmenuje nedaleká ulice, byl francouzský přírodovědec, později bylo k názvu připojeno ještě jméno Armanda de Caulaincourta, knížete a generála, který působil také jako velvyslanec v Rusku.

Ještě větší časová propast dělí dvě jména v názvu stanice Richelieu – Drouot. Kardinál Armand-Jean du Plessis de Richelieu žil v letech 1585 – 1642, zatímco generál Antoine Drouot v letech 1774–1847.

### 3.1. Názvy podle politiků, revolucionářů, hrdinů

Pokud názvy stanic metra nesou jména politiků, převážně se jedná o představitele levicových směrů. Maximilien Robespierre a Honoré Gabriel Riqueti de Mirabeau jsou v tomto ohledu jediní představitelé Francouzské revoluce, po nichž jsou pojmenovány stanice metra. Nedostalo se na takové osobnosti, jako jsou Georges Danton, Camille Desmoulins nebo Nicolas de Condorcet. Tito politici však mají po svém jménu nazvané pařížské bulváry.

Zajímavostí je, že po Jean-Jacques Rousseauovi je sice pojmenována malá pařížská ulička, ale žádná ze stanic metra tohoto filozofa nepřipomíná. Zato jiní slavní filozofové např. Voltaire a Diderot jsou v názvech stanic pařížského metra zastoupení.

„Přestože se Paříž politicky po aféře generála Georgese Boulangerera v 1890 přiklonila k politické pravici, metro, které bylo postaveno po roce 1900, vzdává čest velkému množství revolucionářů 19. století.“<sup>47</sup> Jsou to Ledru-Rollin, Barbés, Raspail et Louis Blanc, mučedník Velké francouzské revoluce Le Peletier de Saint-Fargeau, který nesmí být zaměňován s Louis Le Peletier de Morfontain, představeným cechu obchodníků, po kterém je také pojmenována

---

<sup>47</sup> MIQUEL P.(2013. s. 13)

stanice. Stanice pojmenovaná Louise Michel připomíná anarchistku a účastnici pařížské komuny z roku 1871. Název stanice Gambetta je památkou na Léona Gambettu, ministra vnitra, který v roce 1870 vyhlásil tzv. Třetí republiku.

Po socialistických politicích jsou pojmenovány stanice Jean Jaurès, Marx Dormoy, Marcel Sembat a Léo Lagrange.

Stanice metra také připomínají oběti odboje a války jako je Georges Mandel, Gabriel Péry, de Paul Vaillant-Couturier, colonel Fabien. Pařížské metro navíc na svých dlaždicích s názvy oslavuje památku občanů padlých za války a politických hrdinů jako Jacques Bonsergent, Coirentin Cariou, Charles Michels nebo Guy Môquet.

Méně častá jsou jména ministrů a státníků. Mezi ně patří ministr Guillaume-Chrétien de Lamoignon de Malesherbes. Na tomto seznamu nejsou Colbert, ani Louvois, ani Fouché nebo Talleyrand, Guizot nebo Thiers. Tato republikánská jména se v názvech stanic neobjevují, prosadila se pouze jména Gambetta a Clemenceau, a to z vlasteneckých důvodů. Název stanice Sully podle ministra krále Jindřicha IV je zde pouze náhodou. Této pocty se nedostalo ani panovníkovi, kterému sloužil.

Generál De Gaulle se dočkal této pocty díky stanici, která se nachází pod po něm pojmenovaným náměstím. Celé jméno stanice zní Charles de Gaulle – Étoile, protože se toto náměstí v minulosti jmenovalo place de l'Étoile. Je tomu tak od roku 1970.

Od roku 1998 má také svoji stanici metra François Mitterrand. Tato stanice se jmenuje Bibliothèque François Mitterrand a je součástí linky 14. Tento prezident je jediná hlava státu, která si vysloužila tuto poctu, kromě krále Filipa Augusta a prezidenta Félix Faure, který zemřel ve svém úřadě v roce 1899.

Co se týče zahraničních politiků, pařížské metro věnovalo názvy svých stanic dvěma prezidentům Spojených států amerických. Franklin D. Roosevelt je přestupní stanice pařížského metra mezi linkami 1 a 9, která se nachází se v 8. obvodu v Paříži pod Avenue des Champs-Élysées u kruhového objezdu Rond-point des Champs-Élysées. Patří k nejužším stanicím s největším počtem cestujících. Druhým americkým prezidentem, který má svoji stanici, je John F. Kennedy. Stanice George V připomíná památku anglického krále Jiřího V.

Pro pojmenování stanic byla vybrána také jména dvou revolucionářů z ciziny, kteří se angažovali ve francouzské armádě – Garibaldiho a Símona Bolívara. Žádný další zahraniční

osobnost – ať už generál, prezident, vládce, vědec, spisovatel nebo objevitel, se v názvech stanic na destičkách neobjevuje.

### 3.2. Názvy stanic podle historických událostí

Sedmnáct názvů stanic připomíná bitvy a dvacet sedm generály, převážně vítěze. Zatímco samotný Napoleon Bonaparte vlastní stanici nemá, hned čtyři jeho vítězství jsou vepsána do bílých zdí v názvech stanic –Austerlitz (Slavkov), Iéna (Jena), Les Pyramides a Wagram. K tomu můžeme přidat také název stanice Campo-Formio, která oslavuje mírovou smlouvu mezi Francií a Rakouskem z roku 1797.

Napoleon III., je také připomínán názvy stanic Crimée, Malakoff, Alma a Solférino. Kuriozitou je, že jeden z názvů stanic pařížského metra připomíná dokonce i prohranou bitvu. Jedná se o bitvu u pevnosti Alésia. Dále stanice metra připomínají bitvu u Tolbiaku (stanice Tolbiac) a bitva u Trokadéra (stanice Trocadéro).

Evropské dějiny se do názvů stanic pařížského metra vepsaly také názvy tří významných bitev. Buzenval, který připomíná hrdinský odpor obyvatel proti pruskému náporu při obléhání Paříže v roce 1870. Bitvu první světové války u Verdunu cestujícím připomíná stanice u nádraží de l'Est. Jedinou bitvou z druhé světové války, ve které bojovali Francouzi a která je takto připomenuta, je bitva u lybijského Bir Hakeimu z roku 1942. V tomto výčtu můžeme uvést také stanici Stalingrad, která připomíná bitvu na území Sovětského svazu. Je to jediné vítězství zahraniční mocnosti, které se ve jménech stanic pařížského metra objevuje.

Další početnou skupinou osobností, které pařížské metro připomíná, jsou generálové jejichž zastoupení není příliš vyvážené. Jedenáct z nich sloužilo za prvního císařství (Mouton-Duvernet, Cambronne, Daumesnil, Drouot, Duroc, Caulaincourt, Exelmans, Victor, Masséna, Morland, Molitor). Čtyři z nich sloužili za Revoluce (Marceau, Dugommier, Kléber a Hoche). Jediným, kdo reprezentuje námořnictvo, je admirál de La Motte-Picquet, který také jako jediný působil za Starého režimu.

Tvůrce moderní armády Ségur má také svoji stanici a stejně tak guvernér Východoindické společnosti Joseph François Dupleix. Dalším generálem zastoupeným v názvu stanice je Markýz Victor de Fay de Latour-Maubourg, který byl během Restaurace Bourbonů ministrem války. V letech 1821-1830 byl také guvernérem Invalidovny. Dále je zastoupen generál dělostřelectva Xavier Jean Marie Clément Vernhet de Laumière (1812-1863). Metro také připomíná generály druhého císařství. Frédéric Henri Le Normand de

Lourmel, který zahynul na straně Angličanů v krvavé bitvě u Inkermanu během krymské války. Dalším zastoupeným generálem je v této souvislosti Pierre de Pelleport.

Republikáni, kteří schvalovali názvy stanic, neuchovali ani vzpomínky na výjimečné válečníky ze starého režimu. Proto v Paříži nenajdeme stanice Mac-Mahon, Niel nebo Cortambert. Nechtěli si během republiky připomínat ani ty důstojníky císařství, kteří prokázali hrdinství v boji proti nepříteli. Jedním z nich byl Feidherbe, člen armády severu a plukovník Denfert-Rocherau, obránce města Belfort. Přesto stanice metra Buzenval, Avron a Le Défense připomínají rok 1870 stejně jako stanice nesoucí jméno italského dobrovolníka Garibaldiho.

Památku na první světovou válku připomíná nápis stanice Gare-de-l'Est, ke kterému bylo připsáno „Verdun“. Druhou světovou válku přežil název připomínající generála de Gaulla, jehož jméno bylo opožděně připojeno k l'Étoile. Podle generála Leclera je pojmenován podtitul stanice Porte d'Orléans.

### 3.3. Názvy stanic podle literátů umělců a vědců

Výběr názvů stanic metra byl ještě více nespravedlivý k literátům a vědcům. Podle umělců se stanice metra pojmenovávají jen zřídka. Výjimkou jsou dva sochaři: Alexandre Falguière a Jean Baptiste-Pigalle, kteří jsou jedinými představiteli svého oboru, podle nichž jsou záměrně pojmenovány stanice metra. Existuje ovšem ještě jeden sochař, jehož jméno je vepsáno do názvu stanice metra. Stalo se tak proto, že stanice metra byla pojmenována podle ulice, která již dříve nesla jeho jméno. Jedná se o sochaře Michela-Ange.

Pierre Miquel ve své publikaci upozorňuje na to, že ani tak významní literáti jako Racine, Corneille či Molière nefigurují v názvech stanic metra, nenacházíme jejich jména ani na hlavních křižovatkách Paříže. Podle spisovatele a benediktínského mnicha Jeana Mabillona, zakladatele novodobé paleografie a diplomatiky, je pojmenována stanice stejně a stejně tak i po Voltairovi a Diderotovi. Tvůrci epopéjí Victor Hugo a Émile Zola dostali v pařížském metru přednost před Balzacem a Proustem. „Jsou totiž v republikánském výběru uměleckých děl,“ zdůvodňuje tento výběr Pierre Miquel. „Je to přirozené, protože autor Bídníků a cyklu dvaceti románů Rougon-Macquartové jsou nejpopulárnějšími francouzskými spisovateli spolu s Alexandrem Dumasem, který zdědil stanici v blízkosti hřbitova Père-Lachaise.“<sup>48</sup> Stanice byla přejmenována podle toho romanopisce 13. září 1970.

---

<sup>48</sup> MIQUEL P. (2013, s. 17)

Pokud je řeč o pojmenování stanic podle vědců, pak pasažéři mohou cestovat přes stanici Edgar Quinet, která je pojmenována podle historika z 19. století, který psal o německé historii, křesťanství a dalších tématech své doby. Po něm pojmenovaná stanice je nedaleko hřbitova Montparnasse, na kterém je historik pohřben. Může nás překvapit pojmenování stanic podle spisovatelů Anatola France, laureáta Nobelovy ceny za literaturu v roce 1921.

Unikátní je také název stanice Goncourt, která je pojmenována podle ulice nesoucí jméno dvou bratrů spisovatelů Edmonda de Goncourta (1822–1896) a Julesa de Goncourta (1830–1870), kteří se dočkali ocenění až po své smrti, ulice byla podle nich pojmenována už tři měsíce po úmrtí mladšího bratra Edmonda. Aby byl vzdán hold dalšímu francouzskému spisovateli Luis Aragonovi, bylo jeho jméno přidáno do pojmenování stanice Villejuif, která je na lince 7. Podobný způsob byl zvolen i pro Pabla Picassa, jehož jméno bylo připojeno ke jménu stanice Bobigny. Tito dva slavní muži si museli na tuto poctu počkat do roku 1950, kdy se metro rozrůstalo až na jedno z pařížských předměstí.

Pozoruhodným příkladem je název stanice Bobigny - Pantin - Raymond Queneau, který je tvořen ze tří částí: první dvě tvoří názvy místních čtvrtí a třetím je jméno francouzského spisovatele Raymonda Queneau, (1903-1976) který ve svých dílech proslavil pařížskou dopravu. Zejména ve svém románu *Zazie v metru* a ve sbírce *Stylistická cvičení*, kde je významnou součástí děje pařížská autobusová linka.

Pierre Miquel ve svém přehledu uvádí celkovou bilanci pojmenování stanic pařížského metra podle spisovatelů a umělců. „Jedenáct francouzských spisovatelů, čtyři umělci, z nichž je jeden cizinec, taková je skromná bilance, kterou v názvech stanic získalo umění a literatura.“<sup>49</sup>

Další skupinou, kterou pařížské metro poctilo pojmenováním stanic, jsou vědci. Z matematiků to byli Gaspard Monge a Pierre-Simon Laplace, kteří ve svém oboru působili na přelomu 19. a 20. století.

Jméno dalšího významného vědce posloužilo pro pojmenování stanice metra Pasteur. Tato stanice se nachází nedaleko bulváru Pasteur. Louis Pasteur (1822-1895) byl francouzský chemik a biolog, zakladatel mikrobiologie. Vnitřní výzdoba stanice je tematicky zaměřená na lidské zdraví. Na stěnách nástupiště jsou zobrazeny citáty z etického kodexu lékařů a ukázky z výzkumné práce Louise Pasteura.

---

<sup>49</sup> MIQUEL P. (2013, s. 18.)

Ve složeném názvu stanice Réaumur - Sébastopol se objevuje jméno fyzika a chemika z 18. století, který byl vynálezcem lihového teploměru. Také do tohoto názvu se jeho jméno dostalo kvůli blízkosti stejně pojmenované nedaleké ulice - Rue Réaumur.

V jihovýchodní části linky 7 se nachází stanice Pierre et Marie Curie, která byla otevřena v roce 1946. Stanice se dříve jmenovala Pierre Curie. Po rekonstrukci, která byla dokončena 31. ledna 2007, byla přejmenována tak, aby byla poctěna také Marie Curie-Sklodowská, stalo se tak v mezinárodní den žen 8. března. Pokud nepočítáme stanice pojmenované po sveticích, tak se stala pouze třetí stanicí, která je pojmenována po ženě. Prvními dvěma byly stanice Marguerite de Rochechouart a Louise Michel.

V roce 1931 byla otevřena stanice Jussieu. Její jméno oslavuje rodinu botaniků a historiků De Jussieu, z nichž několik členů je úzce spojeno s nedalekou botanickou zahradou Jardin des Plantes.

Jméno stanice Censier – Daubenton je tvořeno místním názvem a jménem přírodovědce Louis-Jean-Marie Daubentona, jedním ze spoluautorů *Přírodovědné historie*. Daubenton byl prvním ředitelem nedalekého přírodovědného muzea - Muséum national d'Histoire naturelle.

Dalším vědcem, podle něj ne pojmenovaná stanice pařížského metra, je geolog André-Jean-François-Marie Brochant de Villiers. Brochant je jedna z nejstarších stanic, která byla otevřena v roce 1912 a také ona odvozuje svůj název podle ulice, která se nachází nad ní. Brochant byl autorem první geologické mapy Francie.

Pierre Micquel v závěru svého výčtu pojmenování stanic po slavných vědcích uvádí tuto poznámku: „Pokud k vědcům započítáme i Brochanta, pak dospějeme k závěru, že vědci jsou v názvech stanic pařížského metra zastoupeni pouze osmi osobnostmi. To je velice skromná bilance, když se podíváme na celkový počet stanic.“<sup>50</sup>

### 3.4. Názvy stanic podle stavitelů a lékařů

V poslední skupině osobností, jejichž jména se objevují v názvech stanic pařížského metra, jsou stavitelé, lékaři a lékárníci.

---

<sup>50</sup> MIQUEL P. (2013. s. 19)

Jedním z lékárníků, po němž je pojmenována stanice, je Antoine-Augustin Parmentier, vědec, který propagoval pěstování brambor jako zdroj lidské potravy ve Francii a v celé Evropě. Byl také ředitelem Invalidovny.

Trochu zavádějící je v tomto ohledu název stanice Boucicaut, která je pojmenována po Aristide Boucicautovi, který nebyl ani lékárníkem, ani lékařem. Byl podnikatelem, který podle některých zdrojů založil první obchodní dům na světě. Jeho druhá manželka, která byla spolupracovnicí Louise Pasteura, založila nemocnici, která nese jeho jméno.

Jediným skutečným lékařem, po kterém je pojmenována stanice metra, je Jean Nicolas des Marels, Baron Corvisart (1755–1821), který byl osobním lékařem Napoleona Bonaparte a specializoval se na léčbu plicních a srdečních nemocí.

Jména stavitelů a podnikatelů se v názvech stanic metra objevují ve větším počtu. Kromě již zmíněného Fulgence Bienvenüe a Pierre Riqueta, který založil kanál du Midi, se zde objevuje jméno Christophe-Philippe Oberkampfa, francouzského průmyslníka německého původu. Později byly tímto způsobem uznány také zásluhy automobilového průmyslníka André-Gustave Citroëna.

Jedinými finančními podnikateli, kteří mají své jméno uvedené v názvu metra, jsou bratři Émile Péreire (1800–1875) a Isaac Péreire (1806–1880), kteří založili železniční společnost ve Francii a v Evropě. Émile Péreire byl prvním ředitelem společnosti Compagnie du Chemin de fer de Paris à Saint-Germain, která uvedla do provozu první železniční trať v Paříži v roce 1837.

Pierre Miquel ve své publikaci dochází k hodnotícímu poznatku celého seznamu osobností, které se v názvech stanic pařížského metra objevují. „Encyklopedie názvů stanic metra v Paříži má obrovské mezery a přiznává, že je relativně nekulturní. Pro tento nedostatek je ale snadné najít alibi. Jediný, kdo je tím vinný, je topografie samotného města. Proč jsme nepostavili ulice, které by nesly jména vědců, místo toho, abychom vztyčili jména hlavních evropských měst jako v okolí nádraží Saint-Lazare? Ti, kteří vybírali jména, si mohli vybrat mezi Neapolí, Aténami, Římem, Moskvou a Leningradem, ale zvolili si pouze Řím, Lutych a Antverpy.“

### 3.5. Názvy stanic podle světců

Po světcích je také pojmenována řada stanic pařížského metra. Saint Denis se objevuje v názvech hned tří stanic: Strasbourg-Saint-Denis, která je pojmenována podle ulice Saint-Denis, Saint-Denis-Porte-de-Paris a Basilique-de-Saint-Denis.

Tři stanice jsou také věnovány francouzskému světci Saint-Ouenovi. Byl to biskup z Rouenu, který se stal knězem, služebníkem krále Dagoberta. Stanice Mairie-de-Saint-Ouen byla otevřena v roce 1952 a je motivací k jejímu pojmenování po světci byla nedaleká radnice nesoucí jeho jméno. Stanice Porte-de-Saint-Ouen je unikátní tím, že eskalátory z nástupiště vedou rovnou na ulici. Je pojmenována podle brány vedoucí do čtvrti Saint-Ouen, která byla součástí Thiersových hradeb.

Biskup Germain propůjčil své jméno pařížskému biskupství Saint-Germain-des-Prés, ve kterém je pohřbený filozof René Descartes. Stanice nesoucí jméno opatství byla otevřena v roce 1910. Cestující vystupují z metra přímo pod biskupstvím.

Lazar je patronem nemocnice (leprosária), která byla později přeměněna na vězení a ještě později přebudována na nádraží. Stanice metra Saint-Lazare je pojmenována právě podle tohoto nádraží. Je to druhá nejfrekventovanější stanice pařížského metra (po Gare du Nord), kterou ročně využije 39 milionů pasažérů.

V pařížském metru jsou zastoupeny v názvech jména celé řady dalších světců: Saint-Paul je stanicí otevřenou v roce 1900 v židovské čtvrti, v roce 1906 byla otevřena přestupní stanice Saint-Jacques, která nese jméno podle nedaleké stejnojmenné brány. Ve čtvrti Montparnasse se nachází stanice Saint-Placide, otevřená v roce 1910, která je také pojmenována podle nedaleké ulice. Ve stejném roce byla také otevřena stanice Saint-Sulpice, která nese jméno podle nedalekého kostela.

V názvech stanic metra se objevuje také svatý Marcel, který byl stejně jako svatý Germain pařížským biskupem.

### 3.6. Monumenty v názvech stanic metra

Na seznamu jmen stanic pařížského metra figuruje mnoho názvů památek. Jsou to například: l'Ópera, náměstí de la Concorde, le Louvre, les Tuileries, l'Hôtel de Ville, odéon, l'Ecole militaire a Champ-de-Mars, ke kterému bylo později připojeno jméno Eiffel (Champ

de Mars - Tour Eiffel), aby byla usnadněna orientace turistů, kteří míří za návštěvou této nejslavnější pařížské věže.

Na trase prvního pařížského metra byla otevřena stanice Bastille, která je pojmenována podle známé pevnosti dobyté roku 1789. Dodnes patří k nejvytíženějším stanicím z hlediska počtu pasažérů. Podobné pevnosti a jejich hradby se zachovaly, jsou uvedeny v názvech stanic d'Aubervilliers a Château de Vincennes.

Řada slavných památek ve jménech názvů stanic zastoupena není. V názvu stanic metra nenajdeme například Vítězný oblouk na l'Etoile.

Dvacet tři stanic metra je pojmenováno podle vstupních bran do města, které byly vybudovány v opevněných hradbách postavených v roce 1844 na základě plánů politika Adolphe Thierse a jsou známy pod názvem Thiersovy hradby.

Stanice metra jsou také pojmenovány podle pařížských mostů – Pont-Marie, Pont-Neuf, Pont-de-Neuilly a Pont-de-Sèvres. Na lince Pereire-Champerret je stanice s dlouhým názvem mostu Pont-de-Levallois-Bécron-les-Bruyères. Další dvě stanice pojmenované po mostech patří do sítě RER – Pont-de-l'Alma a Joinville-le-Pont.

Místopisné názvy jsou v pařížském metru četné. Například: Passy, La Muette, Javel et Belleville, les Buttes-Chaumont et Croix-de-Chavaux, Maraichers et Chevaleret, Billancourt et Chaussée-d'Antin.

Některé stanice jsou pojmenovány podle kostelů: Trinité, Église-de-Pantin, Notre-Dame-de-Lorette, Église-d'Auteuil. Podle vodních zámků a universit: Cluny-La Sorbonne, Créteil-Université, Nanterre-Université. Názvy jsou také podle škol: Arts-et-Métiers, École-Vétérinaire- de-Maisons-Alfort. Stanice RER často přejímají pouze jména po původních vesnicích: Lognes et Torcy, Rueil-Malmaison a Le Vésinet. Po novém městě jsou pojmenovány stanice Marne-la-Vallée a Cergy.

## Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo jednak nastínit historii pařížského metra a jednak poukázat na specifickou povahu metra a rozšířit tak čtenářovo pojetí tohoto fenoménu.

Z architektonického hlediska se jedná o stavbu. Co ji ovšem od jiných staveb odlišuje, je neustálá proměna v čase i prostoru. Metro se musí vyrovnávat se střídáním výtvarných koncepcí, podle kterých je utvářeno. Jak jsme viděli, tak v případě pařížského metra jich byla během více jak stoleté historie celá řada. Zpočátku byly v metru k vidění secesní vstupy Hectora Guimarda a provedení stanic ve stylu Art déco na trase linek společnosti Nord-Sud. Dále vývoj směřoval k stále modernějšímu provedení, které vyvrcholilo na konci 20. století v podobě nově vybudované linky číslo 14. Tato linka díky své moderní architektuře jen stěží připomíná původní zdobnost směrem z počátku 20. století, ale přesto oba tyto přístupy tvoří součást jednoho celku. Někdy se tyto různé směry v metru mísily, jindy se vytrácely, jako tomu bylo u Guimardových děl.

Do toho všeho se v průběhu času měnil počet linek a stávající linky byly prodlužovány a různě se vzájemně křížily. Také byly postaveny stanice, které se později uzavřely a už nikdy nebyly znovu otevřeny. K první lince, která byla slavnostně otevřena 19. července 1900, nakonec do dnešní doby přibylo dalších 13. Dnes je navíc doprava v Paříži posílena železniční sítí RER (Réseau Express Régional), která zajišťuje pod zemí i nad ní rychlejší spojení než metro. Tato síť pokračuje v cestě i za hranicemi města. Paradoxně tak nakonec daly dějiny za pravdu oběma stranám, které kdysi vedly spor o tom, zda by mělo být metro adaptováno na městské prostředí a mělo mít malý rozchod kolejí, či zda by mělo být kompatibilní se zbytkem železniční sítě Francie. Na konci 19. století zvítězila strana, která prosazovala metro spojující blízké stanice, ovšem dnes, na prahu 21. století v pařížském podzemí jezdí síť dvě.

Při analýze názvů stanic se ukázalo, že většina stanic byla pojmenována podle ulic či náměstí, do kterých vedou. A protože se tato místa často jmenují po slavných osobnostech, byly po nich pojmenovány i stanice metra. Ve výčtu stanic pak můžeme najít jména osobností, na které si už nikdo nepamatuje, ale i jména těch, kterým se dostalo pocty propůjčit své jméno stanici metra až díky nějaké zásluze. Metro v sobě uchovává určité svědectví o francouzské kultuře. To, že je většina stanic pojmenována podle generálů, bitev či levicově orientovaných politiků, naznačuje, jaká je francouzská národní identita, jakými dějinami Francie prošla.

Stejně tak výmluvné jsou i tzv. „kulturní stanice“, které oslavují minulost míst, do kterých vedou. Podobně jako názvy stanic oslavují slavné osobnosti, připomíná stanice Cluny - La Sorbonne intelektuály, kteří během století navštěvovali Latinskou čtvrť. V mozaikovém provedení se na klenbě metra nachází autogramy těchto velikánů.

## Resumé

Le mémoire de licence que j'ai intitulé *l'Histoire du métro parisien* est consacré au sujet du métro parisien et son changement au courant du temps. Puisqu'il ne s'agit pas seulement d'un objet d'usage quotidien, le métro présente un phénomène complexe qui comporte à la fois des aspects esthétique, historique et pratique. Les créateurs du métro tentaient d'allier le beau à l'utilitaire mais leurs efforts ont été gachés plusieurs fois lorsque l'histoire est intervenue dans le processus de la création du métro ainsi que les forces naturelles. En plus, le métro conserve l'histoire de France dans ses plaques émaillées qui portent les noms des personnages illustres, des événements historiques, des rues et des endroits célèbres de Paris.

Dans ce mémoire de licence je présente les observations sur toutes les dimensions du métro parisien que j'ai trouvées, c'est-à-dire son histoire, son architecture et design et les désignations de ses stations. J'ai étudié les publications sur l'histoire du métro parisien, sur son esthétique et sur les noms des stations. J'ai aussi travaillé avec la publication *Métro-rétro* dans laquelle l'auteur a collecté et commenté les cartes postales anciennes avec les photographies qui documentent les origines du métro. J'ai essayé de créer une synthèse de connaissances pour donner une image complexe du métro.

Étant donné que l'étendue de ce mémoire de licence est limitée, j'ai décrit seulement les moments clés de l'histoire du métro. C'est pourquoi j'ai omis les prolongements des lignes, les renouvellements des carrossages et les voitures du métro. En revanche, je me suis concentrée sur les origines parce qu'ils ont beaucoup de conséquences pour le métro.

Au début il y avait une querelle entre la Ville de Paris et l'État. La Municipalité souhaitait le réseau d'intérêt local qui ait faible gabarit et dont les stations soient rapprochées. L'État défendait le métro d'intérêt général. Selon cette conception les gares de chemin de fer existantes pourraient être raccordées au métro. À la fin, c'est la conception de la Ville qui a été adoptée, alors le métro a acquis son caractère métropolitain qui persiste jusqu'à nos jours. Cependant, les charges étaient partagées. Les frais de superstructure étaient financés par l'État et ceux d'infrastructure par la Ville et par emprunt.

Comme le sous-sol de Paris est très hétérogène, on ne pouvait pas creuser à grande profondeur donc la solution était de suivre les axes des rues. Par conséquent, la plupart des

dénominations des stations sont dérivées des noms des lieux qu'elles desservent, c'est-à-dire les rues et les places.

Même si la plus grande partie des travaux se déroulait à ciel ouvert, quelques tronçons du tunnel ont été creusés dans la profondeur particulièrement celui de ligne de la Compagnie du Nord-Sud qui creusait le tunnel sous la butte Montmartre. Abbesses, la plus profonde station de Paris, s'y trouve 36 mètres sous le niveau du sol. Ce qui est remarquable ce sont les courbes dans le parcours du métro que la Compagnie du Nord-Sud a multiplié afin de minimiser les frais car elle a financé la construction de ses lignes A et B toute seule. Maintenant il s'agit, grosso modo, des lignes 12 et 13.

Les autres lignes ont été construites par la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris qui employait ingénieur Fulgence Bienvenüe, célèbre «père du métro parisien». Cette compagnie a construit la plupart des lignes et surtout celle qui ait été la première. C'était la ligne reliant Porte de Vincennes et Porte Maillot. Fulgence Bienvenüe l'a construite dans un temps record bien qu'il n'ait pas réussi à achever son travail avant l'Exposition universelle pour laquelle le métro a été construit. L'ouverture au public de la ligne 1 a eu lieu le 19 juillet 1900.

Le métro ne comprend pas seulement les lignes souterraines. Les lignes 2, 5 et 6 sont surtout aériennes. Leur voie sur des viaducs est élevée en raison des conditions géographiques et topographiques. Les travaux du métro aérien se sont déroulés de 1903-1910 et on les a confiés à Louis Biette et Jean Camille Formigé.

Pendant la construction du métro il fallait aussi franchir la Seine. Jusqu'en 1905 les traversées de la Seine avaient été réalisées en aérien puis le fleuve a été traversé en souterrain pour la première fois sur la ligne 4.

La Compagnie du Nord-Sud a relié Paris de Nord à Sud, de Montmartre à Montparnasse. Comme elle a dépensé une fortune en créant son réseau, elle est mise en faillite et a été absorbée par la Compagnie du chemin de fer métropolitain en 1930. Depuis cette fusion, la rivalité entre les deux compagnies dont les esthétiques se différaient l'une de l'autre a disparu. Cependant, en 1922, la Compagnie du chemin de fer a imité le travail du céramique initié par la compagnie Nord-Sud, Elle a reproduit les noms des stations sur des larges plaques en faïence.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1949 a été créée la RATP (Régie autonome des transports parisiens) qui a intégré la Compagnie du chemin de fer. Cette compagnie gère le métro jusqu'à aujourd'hui.

En 1998, la ligne 14 qui est incluse dans le projet Météor (Métro Est-Ouest Rapide) a été ouverte. Son tunnel a été creusé par tunnelier Sandrine lancé en juillet 1993 et qui progressait 350 mètres par mois. Cet ouvrage architectural a été conçu par Bernard Cohn. La ligne est dotée d'un système mécanique moderne et de l'esthétique contemporaine. Elle a été parmi les premières au monde à faire circuler un métro automatique et sans conducteur. Depuis 2005, la ligne 1 est aussi automatisée.

À présent, la ligne 14 doit être prolongée jusqu'à Mairie-de-Saint-Ouen. La mise en service de prolongement est prévu pour 2017.

En ce qui concerne les conceptions architecturales et esthétiques, j'ai décrit tels que je trouve les plus remarquables - style de Guimard et celui de la compagnie Nord-Sud. Ensuite, j'ai observé les stations dites «culturelles» qui sont aménagées de façon qu'elles fassent le lien avec un fait historique, géographique ou culturel en rapport avec leur environnement.

Les bouches d'accès conçues par Hector Guimard sont une icône de l'Art nouveau, c'est-à-dire le style qui fleurissait pendant la Belle Époque. L'esthétique de Guimard s'inspirait du spectacle de la nature. Comme couleur dominante il a choisi le vert, les tiges de ses bouches d'accès ont été surnommées «brins de muguet» même les décorations qui se trouvaient sur les entourages faisaient penser aux grenouilles. Pour réaliser ses conceptions il utilisait la fonte et le verre.

Ce qui était le point d'orgueil d'œuvre de Guimard ce sont ses pavillons dits «pagodes» ou «pavillon chinois». Guimard a construit ces petits monuments pour les stations Bastille et l'Étoile. Mais on lui reprochait de dénaturer la perspective de la ville en particulier dans le cas de la station Opéra dont l'accès ne convenait pas à Palais Garnier. Donc, on a confié à Cassin-Bernard la tâche de harmoniser l'accès avec ce monument. Il a réussi grâce aux entourages avec des balustrades en pierre polie. En outre les constructions de Guimard étaient très onéreuses.

Enfin ces ouvrages ont été au fur et à mesure supprimés depuis 1908. Aujourd'hui, il

n'y a plus d' accès originaux de Guimard dans le métro parisien sauf une exception - l'édicule de la station Porte-Dauphine. Il en a construit treize et elles étaient surnommées «libellules».

La compagnie Nord-Sud voulait se distinguer de la CMP pour les sorties et matériel. Donc, elle a réalisé des accès en fer forgé ouvragé qui reposait sur un socle et elle a utilisé de la céramique colorée.

Son approche vers les bâtiments qui se trouvaient aux alentours du métro était différent. Par exemple, elle a fait des candélabres sur mesure pour qu'ils s'intègrent mieux au décor de la ville. Dans la place Saint-Georges, il y a des accès demi-circulaires qui épousent des hôtels privés qui sont bordés de hautes grilles. Les mêmes grilles font partie d'accès de métro.

Les entourages de Nord-Sud appartiennent au style Art déco. Les voyageurs peuvent admirer ce style en descendant l'escalier. Les murs sont recouverts de briques en céramique et ornés de motifs décoratifs dont les fleurs, guirlandes etc. La compagnie a beaucoup utilisé la céramique. Sur les murs, on voit les frises portant un motif en forme de vague qui conduit le passager jusqu'au quai. Les noms des stations étaient écrits dans des inscriptions qui étaient composées de carreaux blancs pour les lettres et les carreaux bleus pour le fond.

Les détails étaient aussi soignés que l'ensemble. Par exemple, l'intérieur de la station Saint-Lazare ressemble à la rotonde. Sa voûte est soutenue par huit piliers. Tout est recouvert de céramique.

Le dernier chapitre de ce mémoire de licence est consacré aux désignations des stations. On a déjà dit que la plupart des stations prennent les noms des lieux qu'elles desservent donc la liste des noms des stations a été créée au hasard de la géographie urbaine.

Quelques stations portent le nom d'un personnage qui était célèbre pendant son époque et puis il est tombé dans l'oubli total dont sculpteur Falguière ou Antoine Jérôme Balard. Au contraire, d'autres personnages illustres, auxquels on a rendu hommage, ont leurs noms inscrits dans le métro à dessein. C'est le cas de président Charles de Gaulle. Au début, la station s'appelait Étoile, puis le nom de Charles de Gaulle a été accolé. La station Montparnasse-Bienvenue n'accueille pas les voyageurs mais elle rappelle le créateur de métro Fulgence Bienvenue qui est ainsi aussi honoré que le président.

Comme quelques stations sont situées au carrefour elles portent quelquefois le nom de

deux rues. Ainsi on a créé les combinaisons bizarres comme Barbès – Rochechouart. Armand Barbès était un républicain tandis que Marguerite de Rochechouart était l'abbesse de Montmartre.

La plupart des stations ont reçu des noms qui sont liés aux guerres ou à la politique. Il s'agit des noms des généraux, des colonels, des batailles, des politiciens etc. Dix-sept stations évoquent des batailles et vingt-sept des généraux. Ce qui est remarquable, c'est la désignation selon bataille d'Alésia qui est une défaite française.

Pour la conclusion, il faut rappeler que le métro subit son évolution immanente d'un côté et de l'autre, il est influencé de l'extérieur que ce soit par hasard de topographie urbaine ou par l'histoire. Alors, le métro présente un phénomène particulier qui mérite l'attention de celui qui s'intéresse à la culture française en général. Il nous fait poser les questions comme « Pourquoi tant des stations portent le nom des politiciens de gauche? Pourquoi les noms des femmes ne figurent pas beaucoup dans la liste des stations? Quel rôle jouait le métro dans la vie de Parisiens jadis et quel rôle joue-t-il aujourd'hui? Est-ce qu'il était seulement un moyen de transport, un abri pendant la guerre mondiale, lieu d'exposition ou quelque chose d'autre? »

## Bibliografie

CANAC S., CABANIS B. *Paris métro Histoire et design*. 2. vydání. Trento: Printer Trento, 2015. ISBN : 978-2-7072-0879-8

MIQUEL P. *Petite histoire des stations de métro*. 1. vydání. Paříž. Albin Michel, 2013. ISBN: 978-2-226-21778-3

ROLAND G. *Paris métro-rétro*. 1. vydání. Paříž: Christine Bonneton Editeur, 2001. ISBN : 2-86253-279-7

ROLAND G. *Stations de métro*. 1. vydání. Paris: Christine Bonneton Editeur, 2003. ISBN: 2-86-253-307-6

## Annexes

### 1. Konstrukce první linky pařížského metra pod širým nebem



Propad tunelu na náměstí d'Alma



### 2. Viadukt nadzemní linky číslo 2



### 3. Viadukt nad bulvárem de la Chapelle



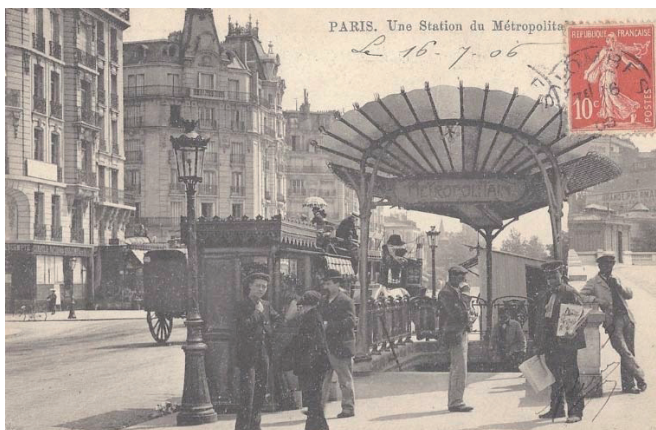
### 4. Vstup do stanice Saint-Jacques náležející k nadzemní lince



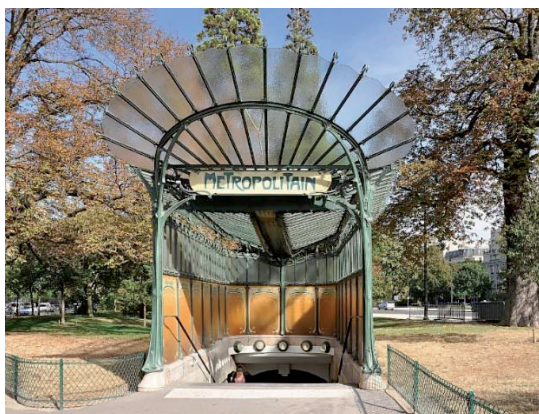
5. Secesní pavilón nalézející ke stanici Bastille, Hector Guimard



6. Pohlednice zachycují vstup Hectora Guimarda



7. Stanice Porte-Dauphine



8. Vstup do metra, Hector Guimard



9. Detail vstupu do metra, Hector Guimard



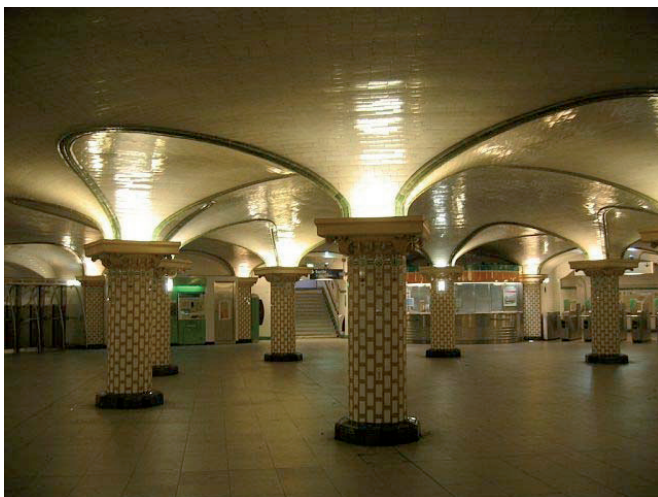
10. Vstup do stanice Solferino



11. Vstup do stanice Sèvres-Babylone



12. „Rotunda“ ve stanici Saint-Lazare



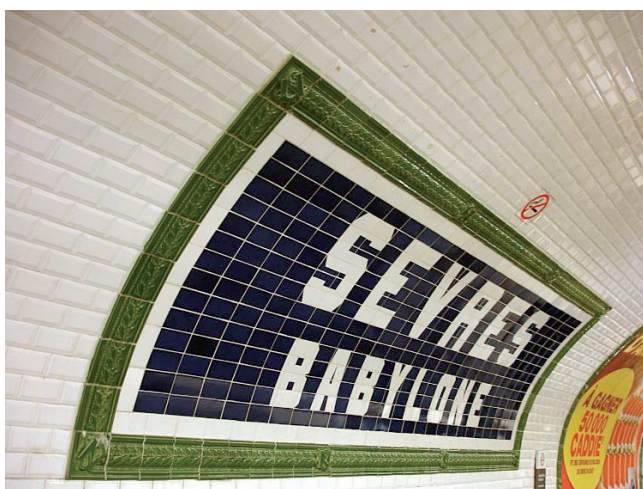
13. Detail vstupu stanice společnosti Nord-Sud



14. Detail keramické dlaždice



15. Nápis názvu stanice



16. Moderní linka číslo 14



18. Stanice Concorde



19. Stanice Bastille



17. Stanice Cluny- La Sorbonne



18. Stanice Pont Neuf

