Univerzita Karlova v Praze - Pedagogická fakulta, katedra výtvarné výchovy

MOSTY

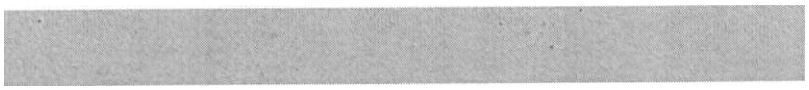
BRIDGES

vedoucí diplomové práce: Doc. PaedDr. Pavel Šamšula, CSc

konzultant: Mgr. Martin Raudenský

autorka:
Lenka Jehlíková
Olbramovická 706, PRAHA 4
7. ročník VV - ZUŠ, denní studium

měsíc a rok dokončení: listopad 2007



UNIVERZITA KARLOVA VPŘAŽĚ"
PEDAGOGICKÁ FAKULTA
Podatelna

3 0 -11- 2007

příIQi\ CJ)

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury.

Praha

30.11.2007

Lerma jé háková

PEDĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu své diplomové práce Doc. PaedDr. Šamšulovi, CSc za ochotu a cenné rady.

Děkuji také své kamarádce Marianě Dočekalové za pomoc s realizací didaktického bloku, který obohatila o svůj výjimečný přístup k vyučování výtvarné výchovy.

Dále pak Ondřeji Slačálkovi a Markovi za osobní výpovědi.

V neposlední řadě patří můj velký dík rodičům, Markovi Wollmannovi, Renatě Pěchoučkové a Veronice Ďadové.

Jehlíková, L.: - Bridges /Dissertation/ Prague 2007 - Charles Univerzity in Prague, College of Education, Department of Art Education, 100 pages.

SUBJECT: This essay aspire to interduse fenomen bridge like potencional subject of art works and reflection. The bridge such as not only two sides integration. Esseay explore psychology and sociology aspects of bridge such as image of city civilisation, art aspects (construction, form, material), and it's later art metamorphoses - entry to public space. Didactics section aspire to reduce students to creative, active reception world, that prepared for us our parentage.

KEYWORDS: bridges, art metamorphoses, entry to public space.

ANOTACE

Jehlíková, L.: - Mosty /Diplomová práce/ Praha 2007 - Univerzita Karlova v Praze, Pedagogická fakulta, katedra výtvarné výchovy, 100 stran.

OBSAH: Studie se snaží představit fenomén mostu jako potencionální námět výtvarného zpracování a úvah nad mostem jako spojením a to nejen dvou břehů. Zkoumá psychologické a sociální aspekty mostu jako symbolu městské civilizace, výtvarné aspekty mostu jako artefaktu (konstrukce, tvar, materiál), a jeho pozdější výtvarné proměny - vstup do veřejného prostoru. Didaktická část si klade za cíl přivést žáky k tvůrčímu, aktivnímu vnímání světa, který nám zde připravili naši předkové.

KLÍČOVÁ SLOVA: mosty, výtvarné proměny mostu, vstup do veřejného prostoru

OBSAH

ÚVOD

1. MOST JAKO SYMBOL
1.1. Histore
1.2. Mosty současnosti
1.3. Výtvarné proměny a výzdoba mostu
1.4. Mytologie a most
1.5. Sociální a psychologické aspekty symbolu most

2. MOST JAKO ARTEFAKT
2.1. Výtvarné aspekty
2.2. Most výtvarným námětem fotografie

3. MOST A ČLOVĚK - VZTAH V SOUČASNOSTI
3.1. Vstup do veřejného prostoru - výtvarné proměny mostu
3.2. Barrandovský most - street art
3.3. Vlastni zpracování tématu most

4. METODICKÁ VÝTVARNÁ RADA MOSTY

ZÁVĚR

POUŽITÁ LITERATURA

KOPIE ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

11

. 13
. 15
. 21
. 32
. 41
. 47

.. 61
. 61
.. 70

.. 77
. 83
. 89
. 93

.. 95

.. 105

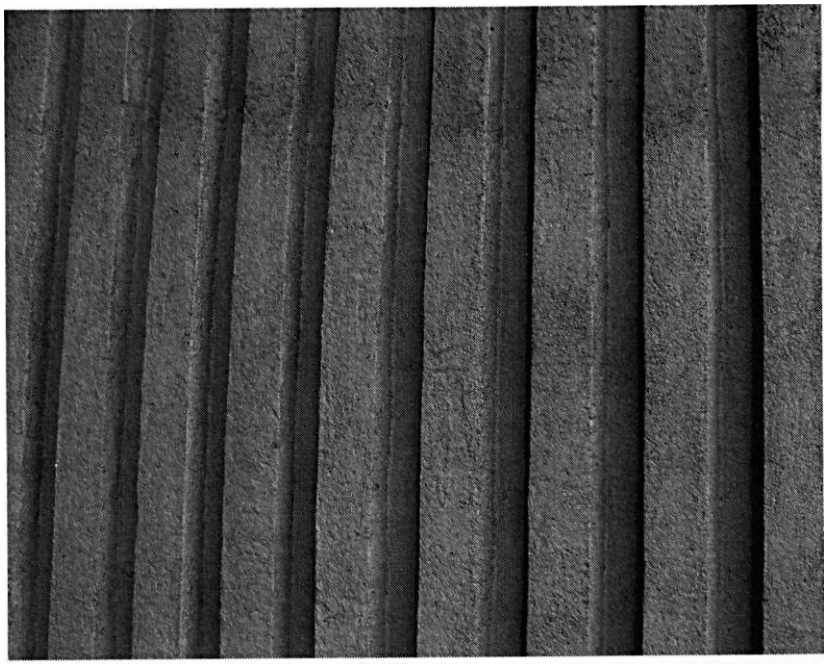
. 107

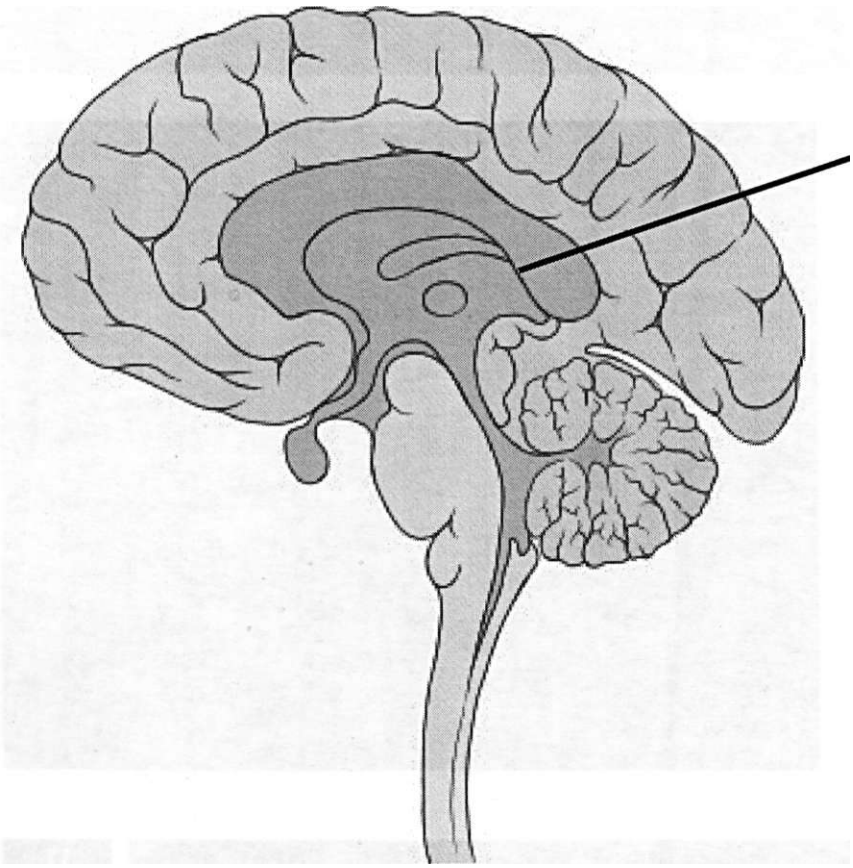
111

1. ÚVOD

Jak už název napovídá, nejvýznamnějším symbolem a zároveň i motivem mé diplomové práce je most. Most je součástí pevně daného technického řádu a předpisů. A to platí i o společenském životě, i o pevně stanovené byrokracii, ježjen velmi nerada vidí jakékoli nepatřičné zásahy dosvéhopůsobení.Potomjezdemost.kterýsymbolizujespojenísněčím.
Most, který musí přeci někam vést - prostředek cesty. Zde může vyvstát otázka, zda sama cesta nemůže být cílem, zda už ta skutečnost, že jsme se odhodlali vykročit po mostě, je to, na čem vlastně záleží.
A nakonec je zde most, jako výtvor lidského ducha, ke kterému lidé vzhlížejí jako k ikoně a myslí při tom na jeho věčnost, most jako novodobý totem moderního člověka.

Most sám není jen spojnice, je to cíl a hodnotná součást veřejného prostoru.





VARLÚV MOST V LIDSKÉM MOZKU

Varlův most (latinsky pons Varoli) je část zadního mozku. Je umístěn v dolní části mozku a bezpros ^ navazuje na prodlouženou míchu. Z druhé strany na něj navazuje střední mozek. Tyto 3 části dohromaay tzv. mozkový kmen - jim procházejí všechny dráhy nervů z mozku do míchy. . wvstu- Střední část Varolova mostu je tvořena především motorickými vlákny, okolo ni je šedá mozková kura. puje z něj trojklaný nerv.

Varolův most je přítomen pouze v mozku savců. Ovládá některé reflexivní činnosti - u člověka i^chlému sizeni, slinění a reflex zužování zornice. Navozuje také tzv. REM fázi spánku - úseky, kdy dochází k ryc pohybu očí (Rapid eye movement) a zdají se sny.

1.1. MOST JAKO SYMBOL

MOST - označovaný také jako „mladší bratr cesty" - představuje prvek, který pomáhá překonávat nejrůznější překážky. Z tohoto důvodu byl v minulosti, je dnes a zřejmě bude i v budoucnosti předmětem sympatií většiny - s mostem jako symbolem se může-me setkat na mnoha místech. Např. vyobrazení mostů vyskytovala a vyskytují na platidlech (např. Bangladéš Ghana, Čína aj.), či na poštovních známkách. Nepostrádá na zajímavosti, že i na každé nové bankovce Evropské unie je obrázek některého z proslulých evropských mostů. Lidstvo zřejmě přirozeně tíhlo a tíhne k tomu, co lidi spojuje, nikoliv k tomu, co je rozděluje, k tomu, co život usnadňuje, a nikoliv ztěžuje. A mosty, mostky, lávky, viadukty, akvadukty či estakády právě toto poslání bohatě naplňují. Připomeňme, že nejvyšší kněžský úřad v antickém fiímě zastával Pontifex Maximus - jeho původní starostí bývaly mosty. Všude zde je skrytý termín - pons - původní latinské označení mostu. Je v tom zároveň i trochu historické ironie, vždyf fiímany- nejzdatnější techniky a inženýry starověku - v časech jejich barbarství naučili stavět mosty Etruskové, kteří stáli u zrodu fiíma, aby byli nakonec právě fiímany asimilováni.

Most jako symbol (mimo jiné) nalezneme i v názvech a logotypech

mnoha neziskových organizací a občanských sdružení a nevládních projektů, které se pokouší odstraňovat bariéry různého druhu. Jako příklad uvádím jména některých z nich (v České republice): Mosty pro ženy - tento projekt pomáhá obětem domácího násilí uplatnit se na trhu práce a získat finanční nezávislost. Občanské sdružení Mosty se zabývá primární prevencí HIV/AIDS a poskytuje klientům internetovou poradnu. Sdružení R-Mosty je organizace pro podporu Romů v oblastech vzdělávání, přístupu k zaměstnání a možnostem seberealizace. Projekt Mosty mezi městy (neboli "děti dětem") se zabývá prostřednictvím zajímavé, výchovné formy přiváděním mladé generace k uvědomování si nutnosti pomáhat si navzájem. Klade si za cíl motivovat děti k humanitárnímu cítění a vzájemnému porozumění a integrovat děti a mládež s tělesným a mentálním postižením do zdravé společnosti a to nejen v ČR, ale i v zahraničí.

Most se vyskytuje i v řadě názvů měst nebo jejich znacích a to po celém světě, ale o tom až v následujících kapitole.

1.1. HISTORIE

Předchůdci mostů bývaly - a to nejen u nás - brody. Proto řada našich, ale i jiných evropských měst má ve svém názvu slovo brod. Totéž platí pro německy mluvící země o slově furt - Frankfurt nad Mohanem či nad Odrou, Schweinfurt, resp. anglický ford, kde jistě nejznámějším reprezentantem je Oxford, doslova - volský brod. Brod jako způsob překonávání říční překážky nemohl sloužit po celý rok. Například pravidelné jarní zvýšení stavu říčních hladin po tání sněhu anebo letní lijáky a nastalé záplavy přerušovaly někdy i na dlouhou dobu spojení obou břehů. Proto se začaly hledat jiné, dokonalejší způsoby spojení. Příroda ostatně sama leckdy řešení nabídla, když přes říčky nebo potoky náhodně napadaly kmeny stromů, které umožňovaly přechod suchou nohou. Tak snad vznikly první lávky - vlastně bez jakéhokoliv lidského přičinění. Podle této teorie pak první mostař vlastně jen přírodu napodobuje - a dodejme, že to v dějinách techniky není ani poprvé, ani naposled. V řečištích na horních tocích se dříve nebo později objeví balvany, po nichž se vodoteč dá rovněž překonat. A to zejména tehdy, když se mezi balvany položí další ploché kameny. Lávky ovšem mohly sloužit jen pro pěší a přenos menších břemen. A tak už ve starověku vznikla potřeba skutečného přemostění. K tomu velice často pomohly

již zmiňované kamenné balvany, tentokrát však ve funkci pilířů. Příroda ukazovala kámen jako případný mostní stavební materiál i jiným způsobem: prostřednictvím skalních bran a mostů. Bohaté příklady jsou v severoamerických národních parcích. Jeden z největších skalních mostů je v Utahu. Dřevo jako stavební materiál mostařů mělo však načas převládnout nad kamenem: lehčeji se opracovávalo, i když jeho životnost ve srovnání s kamenem nesnesla srovnání. Nezapomínejme však, že v německých muzeích (například v Mnichově) jsou uchovávány zbytky původních dřevěných římských mostů dva tisíce let staré. Je navíc dost těžké rozhodnout, zda okolnost, že dřevěný most se dal snadno a rychle zničit spálením, byla předností, nebo nedostatkem. U jihomoravského Bítova býval tzv. slaměný most, jehož mostovka byla ze slámy (nebo spíše pokryta slámou) snad právě proto, aby ji bylo možno rychle spálit, a tak nepříteli znemožnit další postup. Ojedinělé svědectví o mostech i jejich stavbě ve starověku nám poskytl „otec dějepisu" Hérodotos, který žil v 5. století před Kristem. Ve svých Dějinách se při popisu Babylónu neopomněl zmínit ani o zdejším mostu, jehož stavbu připsal babylónské královně:

„Dala přitesat velmi dlouhé kameny, a když byly kameny hotovy a výkop

dokončen, dala svést celý tok řeky do vykopaného místa. Zatímco se jezero plnilo, vyschlo staré řečiště a královna dala jednak vyzdít břehy a přístupy od branek k řece po celém městě pálenými cihlami stejným způsobem jako hradby, jednak dala postavit z kamene most. Kameny dala spojovat železem a olovem. Vždy ve dne dala na most klást čtverhranné trámy, po kterých Babylóňané přecházeli, a v noci je zase odstraňovala, a to proto, aby lidé v noci nepřecházeli na druhou stranu a nekradli tam. Když se vykopané jezero naplnilo a stavba mostu byla dokončena, vyvedla zase řeku Eufrat do starého řečiště." (Hérodotos, Dějiny 1/186, překlad zde i níže J. Šonka)

Už ve starověku se stavěly rovněž mosty pontonové. Sloužily především k rychlé a bezpečné přepravě vojska v době výbojů různých národů. Proslulí mostaři bývali především Asyřané. Jejich znalosti později využívali jak Peršané, tak Řekové. Z Hérodotova popisu řecko-perských válek také víme o unikátní stavbě mostu přes Bospor, ke které přikročil jako první král Dareios I., když táhl proti Skythům. Most mu tehdy postavili jeho řečtí spojenci z maloasijských měst. Opět díky Hérodotovi dokonce známe i jméno prvního mostního inženýra z konce 6. století před Kristem: stavitele Mandrokla ze Samu.

Jen o něco později však vytáhli Peršaně proti fiekům. Opět se - tentokrát až poté, co perské lodstvo přepravující vojáky do Řecka rozmetala bouře - dostal ke slovu pontonový most impozantní délky i rozměrů. Ani jeho stavba se však neobešla díky rozbouřenému moři bez komplikací a původní konstrukce byla rovněž zničena. Perský vládce Xerxés tehdy nařídil potrestat neposlušné moře třemi sty ranami bičem.

„Most pak stavěli jiní stavitelé. Spojovali jej takto: sestavili vedle sebe padesátiveslice a válečné lodi, ze strany Pohostinného moře 360 lodí, z druhé strany 314 lodí. Směrem k Pohostinnému moři jej stavěli šikmo, v Helléspontu však po proudu, aby proud udržoval lana napjatá, a zakotvili je velkými kotvami. Učinili tak kvůli větrům, vanoucím od Pohostinného moře, a na druhé straně k západu kvůli egejským větrům západnímu a jižnímu. Mezi padesátiveslicemi a válečnými lodmi ponechali na třech místech mezery, aby bylo možné proplouvat lehkými plavidly směrem k Pohostinnému moři a zase ven. Když to učinili, napínali lana ze souše dřevěnými hřídeli, ale nikoliv již odděleně, nýbrž po dvou lněných a čtyřech konopných lanech na každou stranu. Tloušťka a jakost lan byla stejná, lněná však byla přirozeně těžší, loket jich vážil jeden talent. Když byl přechod spojen, nařezali klády stejně dlouhé, jako byla

šířka mostu, a položili je po řadě na napjatá lana a jak je kladli, hned je spojovali. Potom přivezli prkna a opět je nakladli vedle sebe. Nato přivezli hlínu, udusali ji a z obou stran postavili ohradu, aby se soumaři a koně neplašili při pohledu na moře shora." (Hérodotos, Dějiny VII/36)
Mezi vynikající stavitele mostů patřili rovněž od starověku Číňané. Za všechny ostatní mosty připomeňme alespoň proslulý Most Marka Pola. Své jméno získal podle slavného středověkého cestovatele, který jej jako první popsal nedůvěřivým Evropanům.
Také v předkolumbovské Americe dosáhlo mostní stavitelství vynikajících výsledků. Jistě nejzdatnější byli v tomto směru Inkové. Znalec peruánské civilizace Victor W. von Hagen tvrdí, že „mosty patřily k tomu nejpodivuhodnějšímu, co Inkové zbudovali, a byly tak posvátné, že každého, kdo je poškodil, čekala smrt..."
Bylo tu mnoho typů mostů - visuté, pontonové, na nepravých obloucích, mosty sklápěcí (přes úzké toky) i trvalé, z kamenných desek. Všechny měly své pojmenování, kromě toho existoval i společný výraz pro všechny - ČAKA. Největší z nich, který si v literatuře dobyl nesmrtelnosti jako Most svatého Ludvíka krále, překračoval hrozivou roklinu řeky Apurimac. Bylo to nepochybně nejvýznačnější technické dílo

původního obyvatelstva obou Amerik.

Nejzdatnějšími mostaři starověku byli Římané, jejichž akvadukty můžeme obdivovat dodnes, Římané postavili na počátku 2. století rovněž kamenný mnohaobloukový Apollodórův most přes Dunaj. **Ideální vyobrazení kamenného mostu nalezneme už na proslulém** Traianově sloupu v Římě, ještě podstatnější však je, že se dodnes dochovala část pilířů. A právě s Římany jsou spojeny i první mostní stavby poblíž či přímo na našem území, a to zřejmě dříve, než u nás vznikly první dřevěné mosty. Římský vojevůdce Gaius Iulius Caesar při svém tažení Galií a do Germánie nechal postavit přes Rýn hned dva dřevěné mosty. Jeho ženisté za přispění vojáků legií to stihli - od svážení dřeva po přechod vojska - za pouhých 10 dní. Působení římských legií zasáhlo i na území jižní Moravy a dnešní Slovenské republiky: římský most býval přes Dunaj u Komárna, další byl ve vojenském táboře u Hlohovce (nazývaném tehdy Eleutheropolis).Tyto mosty beze stop zmizely - zůstaly po nich pouze písemné zprávy. Naopak zůstaly zachovány do dnešních dnů jiné římské mostní stavby, a to proslulé akvadukty - tedy mosty pro vedení vody. Jsou známé ze severní Afriky, Španělska, ale zřejmě ten nejznámější je u jihofrancouzského NTmes

- Pont du Gard, tříposchodový římský akvadukt, pochází z let 60 - 19 před Kristem.

Opusťme však období starověku a podívejme se, jak si při stavbě mostu vedli naši předkové. V areálu slovanských sídlišť v jihomoravských Mikulčicích byly odkryty základy jedenácti kostelů a s nimi rovněž zbytky mnoha desítek dřevěných kůlů, které nesly nad příkopem hradištní most zakončený v palisádě mostní branou. Podle nakupení kůlů lze rovněž usuzovat, že uprostřed mostovky bývala další, střední pevnostní branka. V okolí mostu se našly válečné sekery. Z toho odborníci usuzují, že se v okolí mostu nebo přímo na něm bojovalo.

O jiném našem starobylém dřevěném - tentokrát vltavském říčním mostě - jsou pouze písemné kronikářovy zprávy. Byl postaven v 10. století a byly po něm přepravovány ostatky zavražděného přemyslovského knížete sv. Václava ze Staré Boleslavi na Pražský hrad. Dřevěný most v Praze asi neměl dlouhého trvání. Jeho mostovka byla příliš nízko nad hladinou Vltavy a nedokázala vzdorovat jarním záplavám. Zezbytků našich starých kamennýchmostůvPrazelzeuvésttři:vpodzemí v areálu pražského Vyšehradu, dnes v podzemí metra ve středu Prahy v ulici příznačně pojmenované Na Můstku a konečně po Juditině mostu

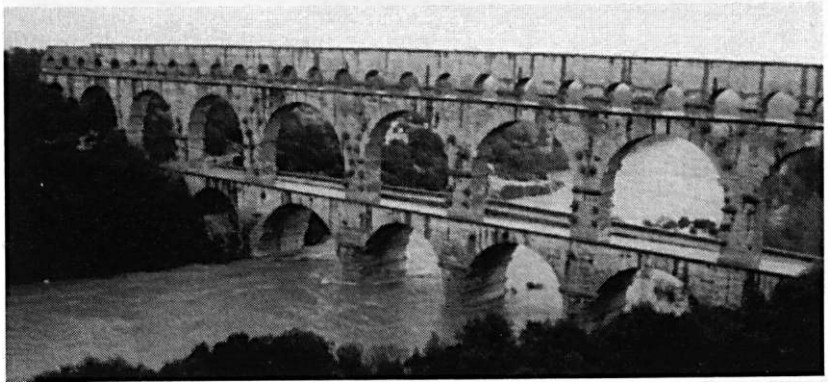
v areálu křížovnického kláštera s kostelem Panny Marie pod řetězem na konci mosta a pod malostranskými domy v blízkosti dnešního Karlova mostu. Malá životnost dřevěného vltavského mostu musela nutně vést k závěru, že v Praze je zapotřebí postavit most trvanlivější, kamenný. Český kníže a poté král Vladislav II. při svém pomocném tažení do Itálie proti Milánu poznal v Itálii kamenné mosty a tato zkušenost pak měla posloužit při stavbě románského kamenného mostu v Praze, který dostal jméno jeho manželky Judity. V historickém areálu pražského Vyšehradu je v podzemí zachována už jen jediná klenba románského kamenného mostu, jehož zdivo je kladeno systémem opus spicatum - systémem klasového zdiva. Gotickým klenotem mezi mosty je bezesporu most přes Otavu v Písku, vybudován za krále Přemysla Otakara II. a samozřejmě Karlův most v Praze.

Kamenných obloukových mostů - z doby středověku, renesance, baroka i pozdějších období - je po území našeho státu rozeseto mnoho desítek, ne-li stovek. Vzdor pozdější konkurenci litiny, železobetonu a oceli se totiž kámen udržuje ve stavebním materiálovém inventáři až do počátku 20. století. Rovněž moderní silniční mostní stavitelství používá ještě kamene - z hlediska ozdobnosti jistě předčí i pohledový

beton, a to zejména svou přirozenou strukturou i různícími se barevnými odstíny. U některých pražských mostů - konkrétně jde o Most Legií a Palackého most - různé odstíny barev měly dokonce za úkol napodobit barvy národní trikolory.

Mezi kamennými mosty zaujímají zvláštní místo mosty vybavené věžemi: Karlův most, který má věže hned tři (jedna je pozůstatkem Juditina mostu). Takovýto most, vybavený věží nebo dokonce věžemi třemi, je i v evropském měřítku zvláštností. Tyto věže sloužily pozorovacím účelům. K proslulým dvouvěžovým evropským mostům patří samozřejmě londýnský Tower Bridge. (Dušan, 2002/10)

nahoře: Římský akvadukt - Segovia, Španělsko
dole: Pont du Gard - NTmes, Francie



Le Viaduc de Millau, Clermont-Ferrard - Pézenas, Pyreneje, Santiago Calatrava

1.2. MOSTY SOUČASNOSTI

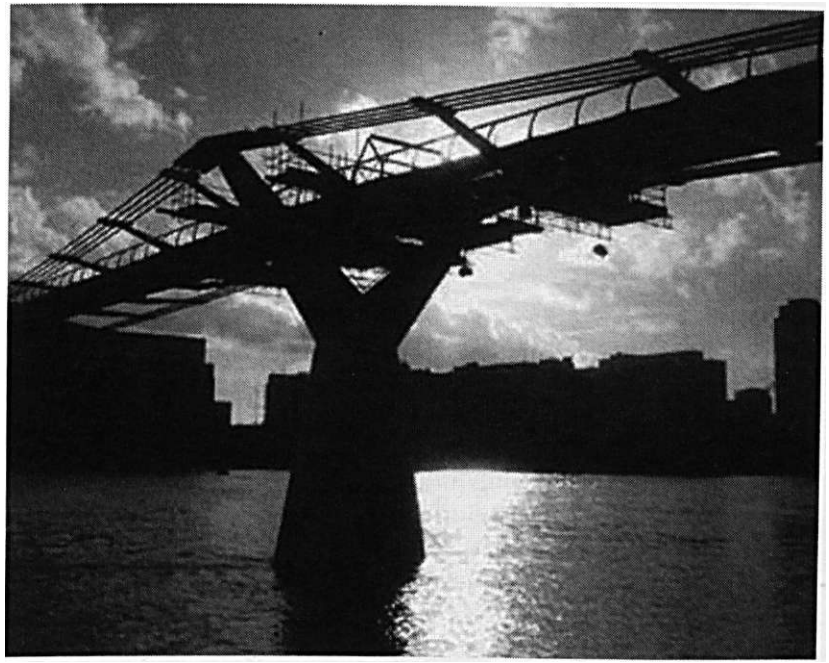
Nyní bych se ráda věnovala mostům, které vznikají v současnosti nebo v době nedávno minulé. Tedy mostům moderním, při jejichž projektování i stavbě je možno využít stále se zdokonalující technologie, počítačové simulace, nové materiály i stavební postupy. To vše umožňuje stavět stále větší, delší, vyšší a vizuálně odvážnější mosty. Jejich funkce se však stále nemění: mosty spojují břehy řek či městské aglomerace, překračují jezera, bažiny, mořské úžiny a dokonce i jednotlivé kontinenty.

Nejvyšší dálniční most „Le Viaduc de Millau" (neboli: Viadukt Millau) vás převede přes řeku Tam v tak závratné výšce, až budete mít pocit, že letíte. Tento gigant všech mostů se nalézá mezi městy Clermont-Ferrard a Pézenas v jihovýchodní části Francie v Pyrenejích. Svojí výškou předčí slavnou Eiffelovu věž a jen 38 metrů mu chybí k pokoření Empire State Building (vozovku drží sedm betonových sloupů, přičemž nejvyšší se tyčí od země do výšky 343 metrů - díky němu je millauský most nejvyšším mostem na světě, vozovka je ve výšce 270 metrů). Jeho slavnostní otevření se konalo v prosinci roku 2004 a pro Francii bylo otevření mostu hlavní událostí dne, kterou přímo přenášela tele-

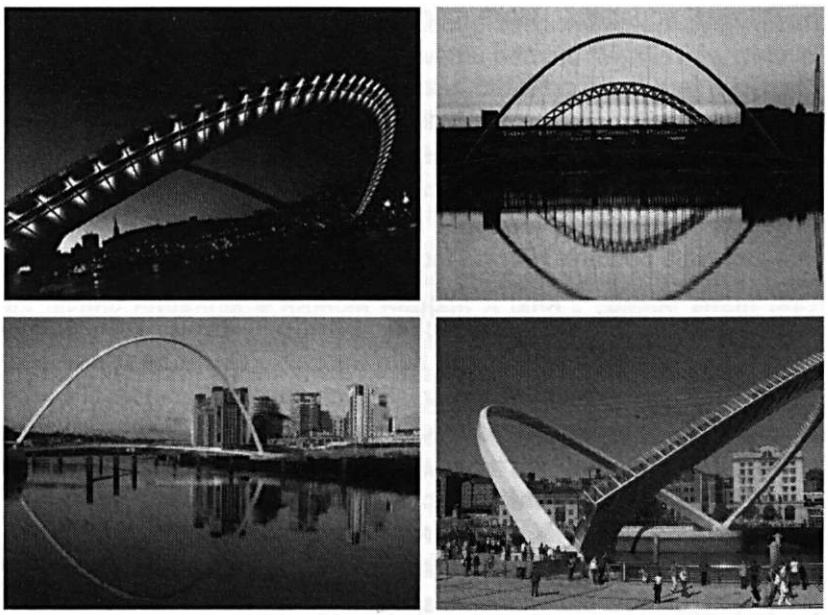
vize a které tisk věnoval celé stránky. Vyzdvihovány jsou jak technické, tak estetické kvality díla, které je označováno za první velkou francouzskou stavbu století. Most nejen zrychlil cestu z Paříže o 100 km na jižní pobřeží, ale i výrazně odlehčil nadměrné dopravě dole v údolí. Progresivní návrh vyžadoval řešení mnoha technických problémů. Návrh i výstavba betonových pilířů a ocelové nosné konstrukce ukazuje současné možnosti stavebnictví. Návrh předložil francouzský projektant Michel Virlogeux a britský architekt Sir Norman Foster vytvořil celkový vzhled. Tento sedmdesátiletý muž patří k nejslavnějším a nej-vyhledávanějším světovým architektům posledních třiceti let. Projektoval kupříkladu přestavbu Reichstagu v Berlíně, Millenium Bridge v Londýně nebo nový stadion ve Wembley. Oba autoři mohou být na svůj výtvor patřičně hrdí. Zajímavostí Viaduktu Millau je i jeho tvar. Aby řidiči měli na mostě lepší přehled, byl projektován do zatáčky. Ta dokonale dotváří dojem harmonického splynutí obou břehů a její horizontální poloměr dosahuje 20 km. Bezpečnost mostu je zajišťována se stoprocentní precizností. Monitorovací a kontrolní stanice skenuje každou hodinu celý most a automatický detekční systém s 18 kamerami nepřetržitě vyhledává a informuje o nehodách a odchylkách

od normálního provozu.

O něco starší je most Millennium Bridge přes řeku Temži v Londýně (poprvé otevřen roku 2000). Jak už jsem se zmiňovala, je to dílo architekta Normana Fostera a sochaře Anthonia Caro, kteří o mostě sami říkají, že byl navržen tak, aby připomínal „paprsek ostrého světla přetínajícího řeku". Visutý ocelový most je určen pro pěší a je v přímé linii mezi katedrálou sv. Pavla a novou částí Tate Modern Gallery, která je umístěna v bývalé elektrárně. Spojuje čtvrť Bankside v obvodu Southwark s čtvrtí City a je to první most přes Temži, který byl realizován po vybudování asi nejznámějšího mostu v Londýně, Tower Bridge (1894). Most je zajímavý (netradiční") především z konstrukčního hlediska: umístěním nosných lan po stranách mostu, nikoliv nad ním, jak je obvyklé. Pilíře jsou velmi nízké a sestávají ze železobetonového podstavce ve tvaru kolmého kužele, na něž je nasazena široká kovová konstrukce ve tvaru písmene V. Z oceli je i zábradlí. Když byla lávka otevřena pro veřejnost, nečekaný počet návštěvníků, kteří po ní přecházeli údajně téměř v rytmu, způsobili větší výkyvy, než se počítalo, a proto musela být opět uzavřena. Zůstaňme ještě ve Velké Británii,



a to u Gatesheadské sklopné lávky přes řeku Týne, která spojuje města Newcastl a Gateshed a je dílem architektů ateliéru Wilkinson Eyre. Když po ní přejdeme ze strany od Newcastelu na jižní břeh, dostaneme se k Baltskému centru, kde se vystavuje současné umění, a Sage Gateshead, což je středisko experimentální hudby. Toto město bylo jmenováno evropským městem kultury pro rok 2008 a lávka milénia je toho symbolem. Je výjimečná svým novátorským řešením otvírání a sklápění lávky a dvěma chodníky: jeden pro pěší a jeden pro cyklisty. Oblouky mají společné patky a celá konstrukce se otáčí kolem osy, která spojuje dva klouby umístěné po stranách. Tím vzniká zajímavý tvar, kterému místní obyvatelé začali říkat mrkající oko. Pozorovateli, který se dívá ze strany, připomíná pohyb mrkajícího oka, zatímco přímý pohled při vstupu ukazuje geometrickou soustavu linií a šrafovaných ploch, z jiného pohledu most připomíná svým tvarem osmičku. Vzhled je charakterizován 3 znaky: zakřivená osa přechodové plochy, mostovka zavěšená na nakloněném oblouku a neobvyklý systém otevírání: nosný prvek se při pohybu také otáčí a celá konstrukce rotuje kolem podélné osy. V návrhu je též počítáno s odrazem obrazu mostu na hladině - most je vybaven počítačem řízenou

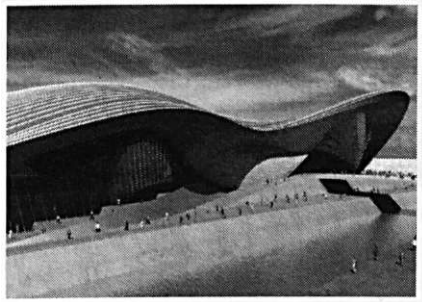


Norman Foster, Anthonio Caro, Newcastl, Velká Británie (Millennium Bridge)

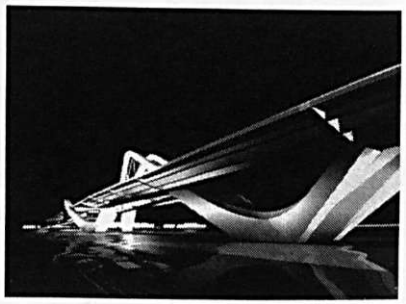
osvětlovací soustavou, která mění barevnost ve večerních hodinách.

Most byl, je a bude pokaždé zázrakem. V současnosti dostává další nový rozměr. Donedávna měl jediný diktát - spojit účelově dva břehy - což nyní ztrácí na své prioritě. Mostní klenutí inspiruje dnes také stavby na pevnině, kde není voda široko daleko. Zaha Hadid původem z Bagdádu v Iráku je jednou z nejlepších současných architektek, která vytrvale posouvá hranice možného jak v architektuře, tak v urbanismu. Její práce experimentují s prostorovými kvalitami, rozšiřují a zvyšují působivost stávajícího prostředí svou vizionářskou estetikou, která pokrývá širokou tvůrčí oblast. Zabývá se všemi obory designu - od rozsáhlých urbanistických řešení a komplexů budov přes návrhy interiérů a nábytku, projekty výstav světových muzeí až po scénografické návrhy. V současné době je profesorkou na Vysoké škole umělecko-průmyslové ve Vídni. Jejím dílem je i Most v Paříži, Knihovna v Seville a most v Abu Dhabi. Cílem těchto projektů bylo vytvořit hladké a jasné spojení v duchu krajinného rázu. Most sám není jen spojnice, je to cíl a hodnotná součást veřejného prostoru. Most v Abu Dhabi (Main Gateway Bridge) je kon-

cipován jako několik překrývajících se linií. Část pro pěší se nachází nad vozovkou, aby nebyl narušen výhled. Sbíhá se z několika stran, rozšiřuje a zase zužuje, umožňuje tak chodcům setrvat, jak dlouho chtějí, aniž by narušili plynulost provozu.



Zaha Hadid, Londýn, Velká Británie
(Olympijská centrum vodních sportů)

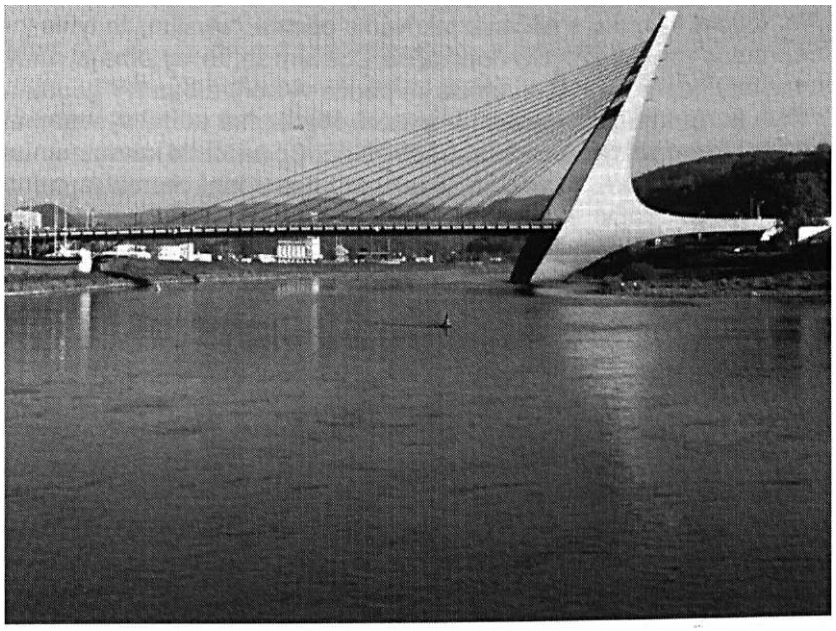


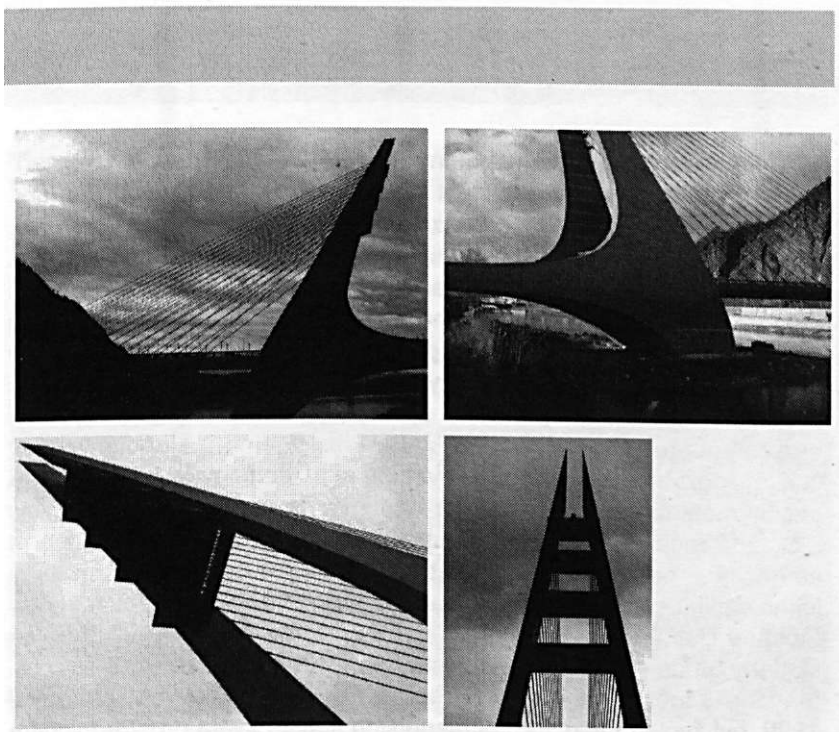
Zaha Hadid, Abu Dhabi, Spojené Arabská Emiráty
(Main Gateway Bridge)

V České republice byl ustálený názor, že most staví „mostaři" a „dopravní inženýři" a architekt má v lepším případě hlas poradní. Tento názor je nyní považován za mylný. Základní koncepční práce, zejména u mostů městských, musí být vždy dílem architekta. Důkazem toho je Mariánský most v Ústí nad Labem (otevřen roku 1998), jehož autorem je Roman Koucký a jeho architektonická kancelář. Most lze považovat za dílo ve veřejném prostoru a jako takové je dotvářeno vnějšími vlivy. Vznikalo mezi lety 1993 až 1998, tedy v mimořádné atmosféře probíhající proměny společnosti ze socialisticko-totalitní na tržně-demokratickou. Most se stal jakýmsi pomníkem tohoto přerodu české společnosti. Dokládá to vzpomínka technického spoluautora stavby mostního inženýra Milana Komínka na okolnosti zrodu stavby:

každá mostní konstrukce je spoluutvářena prostředím, ve kterém se nachází, na každé se projeví specifické okolnosti a možnosti doby jejího vzniku a snaha a vůle zúčastněných lidí. U nového zavěšeného mostu v Ústí nad Labem představoval tyto okolnosti mimo jiné důraz kladený představiteli města na estetické vyznění díla..."

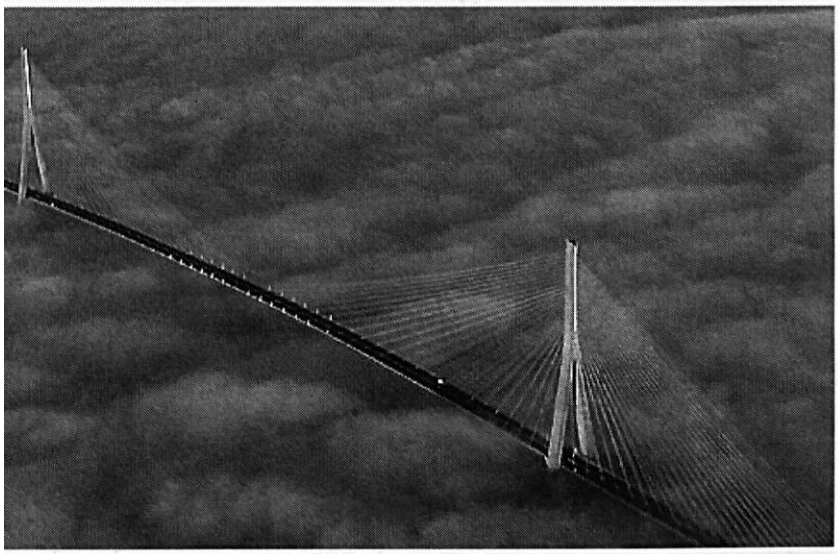
Mariánský most získal cenu Evropské asociace ocelových konstrukcí 1999, byl zvolen mezi 10 nejkrásnějších staveb světa prostřednictvím ankety prestižního časopisu Structural Engineering International, a to nejsou zdaleka všechna ocenění, kterými se může pyšnit. Bývá přirovnáván k napnutému luku, žraloci ploutvi nebo sepjatým rukám. Ale Koucký inspiraci k něčemu takovému odmítá: "Myslím, že tyhle interpretace vznikají vždycky dodatečně. Obávám se, že my jsme jej nikdy k ničemu nepřirovnávali a snažili se pouze vytvořit elegantní geometrickou konstrukci jako 'protiváhu' masivu Mariánské skály," vysvětloval architekt v jednom z rohovorů pro MF DNES. Co na tomto konstrukčním typu mostu zaujme především, je jeho antropomorfní charakter: pylon je jako lidská postava, která se naklání a napíná, aby unesla těžkou desku vozovky. Při pohledu ze stran most připomíná postavu, která se jakoby přetahuje s druhým břehem o lano - symbol střetu mezi divokou přírodou a neméně divokou civilizací. Na tomto mostě byly použity všechny hlavní stavební materiály užívané v mostním stavitelství, tedy ocel, železobeton a předpjatý beton, a to tam, kde to bylo z hlediska jejich statického využití nejvhodnější. Hlavní objekt se skládá ze dvou polí s rozpětím 123,5 m + 55,5 m s jedním šikmým nakloněným pylonem, jehož výška nad mostovkou je 60,0 m a celková výška nad základovou deskou je 75,0 m. Všechny vnitřní prostory pylonu jsou přístupné, přičemž systémem žebříků je možné vystoupit i na jednotlivá křídla.



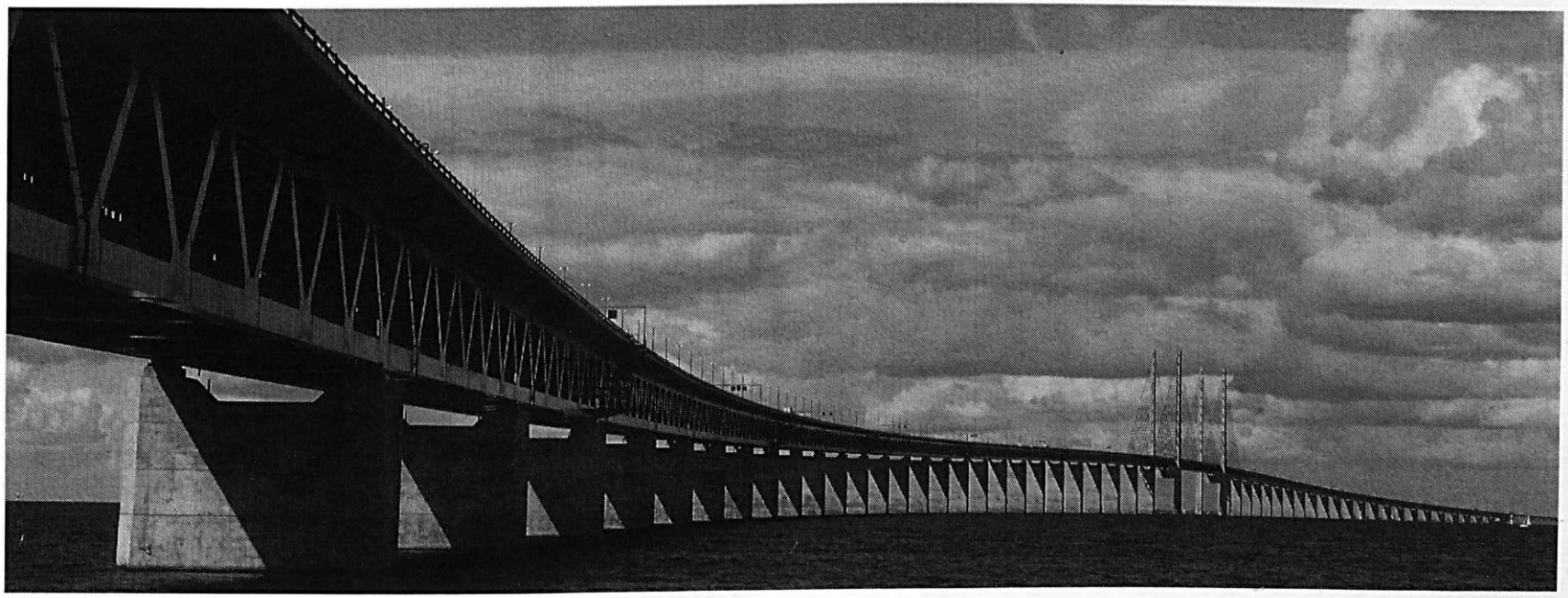


Petr Jedinák, Mariánský most v Ústí nad Labem 2001

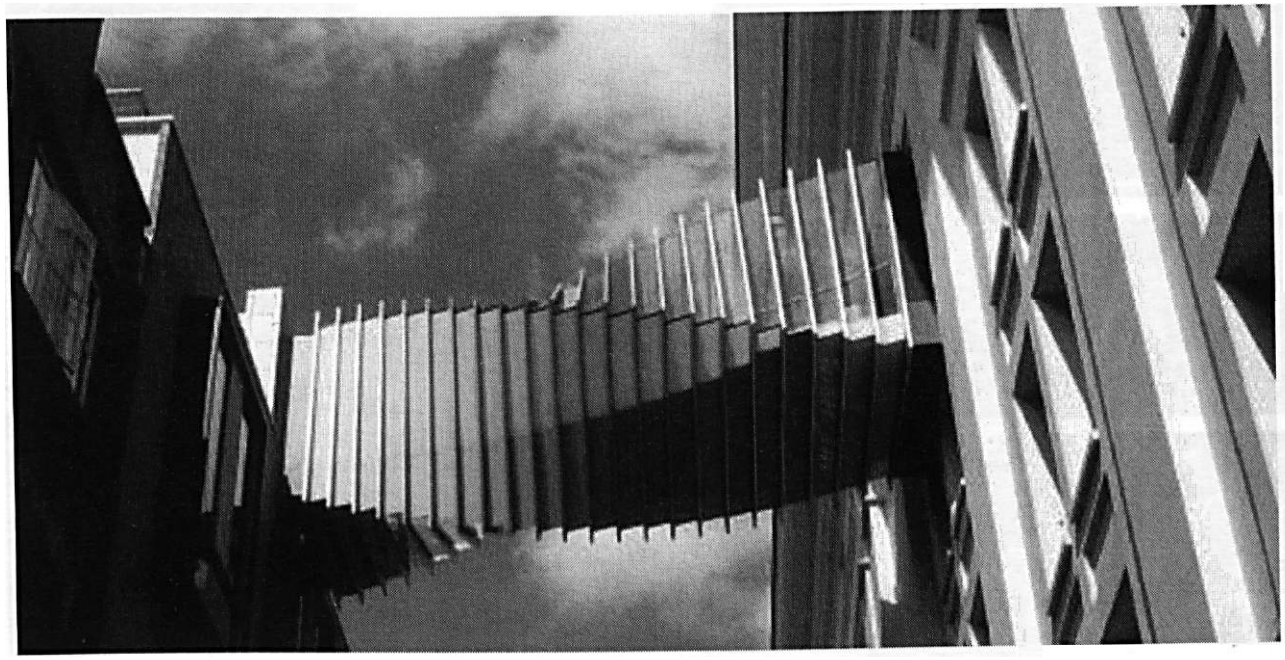
AKASHI BRIDGE, Honšú - Šikoku, Japonsko



PONT DE NORMANDIE, Le Havre, Francie

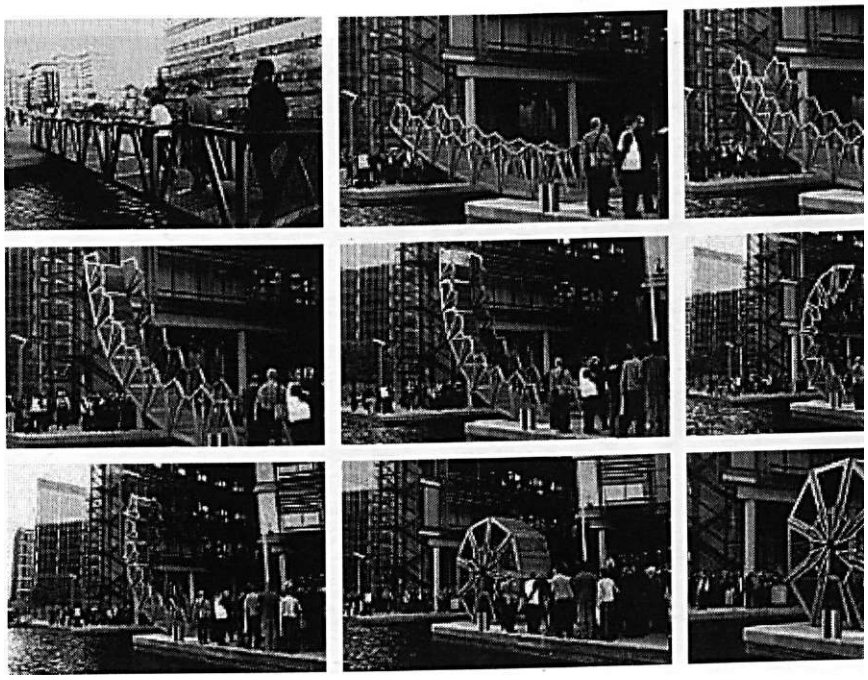


ÖRESUND, Švédsko - Dánsko

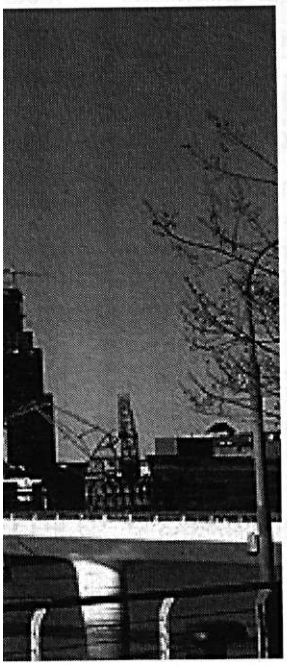


THE BRIDGE OF ASPIRATION NAD FLORAL STREET, Covent Garden, Londýn, Velké Británie

HUMBER, Švédsko - Velké Británie



ROLLING BRIDGE, London, Velká Británie



MUJER, Buenos Aires, Argentina

1.3. VÝTVARNÉ PROMĚNY A VÝZDOBA MOSTU

„Potřeba dekorace není potřebou primární: je to poesie aplikovaná na účelovou konstrukci." (Karel Teige: Mechanická krása)

Už od dávných dob se ve zdobení mostů odráží politika, estetika, ekonomika, sociologie i psychologie, stejně tak i v mostech samotných.

VÝZDOBA PARAPETU KAMENNÝCH MOSTŮ

Výzdoba parapetu mostu zůstala (pokud jde o výzdobu sochařskou) doménou především českého mostního stavitelství. Na sklonku 14. století dochází ke sporu mezi králem Václavem a Johánkem z Pomuku, pozdějším světcem Janem Nepomuckým. Spor končí usmrcením generálního vikáře Jana z Pomuku a shozením jeho mrtvoly zašité v pytli z pražského kamenného mostu (dnes Karlova) do Vltavy. Netrvá pak dlouho a z králova odpůrce se stává Jan Nepomucký, jehož kult je pak dále zdůrazňován v rámci nastupující protireformace, která vrcholí v době baroka v 17., a zejména v 18. století, kdy byl Jan svatořečen. Především na mostech - ve městech, ale i na vesnicích - jsou na parapetu brzo vztyčovány světcovy sochy. Na mosty se k jeho sochám konají poutě a kult se dále rozvíjí. Teprve postupem doby se na jednotlivých mostech sochařská výzdoba rozšiřuje o další světce. Určitou výjimku a zároveň vrchol zde nesporně tvoří výzdoba pražského Karlova mostu, jejíž obdoba by se těžko v Evropě hledala.

Dalším sochařsky vyzdobeným mostem v Praze byl Palacký most. Před ním zde stál Řetězový most postavený v roce 1841. Počátkem druhé poloviny 19. století vyrůstalo na Smíchově průmyslové předměstí, pro které bylo nutné další spojení s druhým vltavským břehem. Doprava přes Karlův most byla příliš velkou oklikou, a proto se páni radní usnesli na stavbě nového kamenného mostu, který by navazoval na plzeňskou silnici v prostoru rozhraní Nového Města s Podskalím. V roce 1871 se zahájily přípravné práce ke stavbě. Nedostatek financí vedlo k rozhodnutí o vybírání mostného po dobu devadesáti let. I tak se ale počítalo se sochařskou výzdobou mostu a v projektu se rovnou počítalo se zbudováním pylonů pro její osazení. Bylo to prozíravé rozhodnutí počítající nejen s ekonomickými okolnostmi, ale i se záměrem, aby nový most sloužil též k okrase města. Proto byla vypsána v roce 1881 veřejná soutěž a ustavena odborná komise k posouzení předložených návrhů. Kvalitu výběru zaručovala jména renomovaných malířů Ženíška a Pinkase a z oboru estetiky Tyrše, Hostinského a Durdíka.

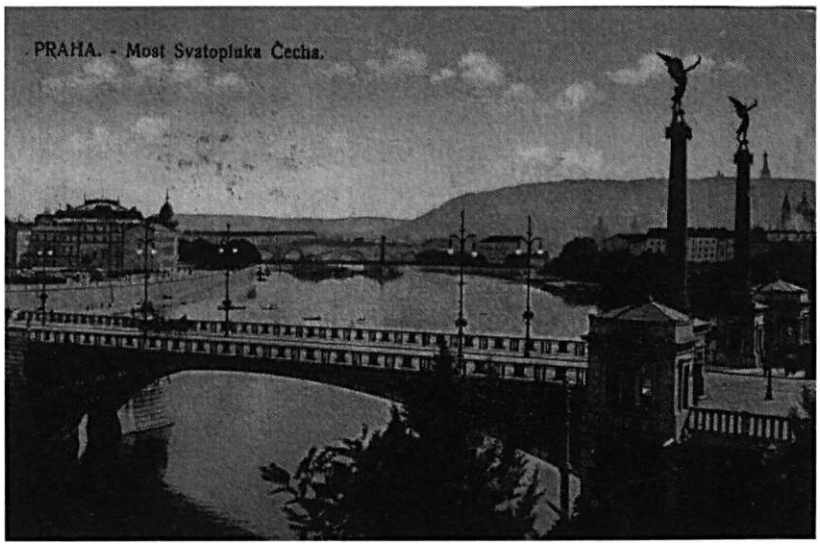
Námět sochařské výzdoby nebyl stanoven, byl ponechán volným představám soutěžících. Konec století byl ovšem dobou národního uvědomění české společnosti, ve které se účastníci soutěže mohli inspirovat Rukopisy a Mánesovými kresbami na jejich náměty. Také čeští politici se začali výrazněji prosazovat ve vídeňském parlamentu a čeští podnikatelé se horlivě zařazovali do veřejného života nejen v oblasti kultury, ale i ve správě města. Náladám doby podlehl pochopitelně i J. V. Myslbek, mladý sochař, žák mistra Levého, i když jeho vlastní tvorba byla spíše ovlivňována francouzskými realisty. Předložené návrhy ztvárňující slavné mytologické postavy počátků českého státu (plastiky Přemysla s Libuší a Lumíra s alegorií písně na novoměstské straně mostu a sousoší Ctirada se Šárkou a Záboje se Slavojem na smíchovské straně) odpovídaly představám veřejnosti i poroty. Myslbek také patřil do skupiny umělců Národního divadla, ovlivněné módní vlnou novorenesance spojující architekturu s monumentální sochařskou výzdobou. Počátkem roku 1945 ovládly spojenecké armády bezpečně vzdušný prostor nad střední Evropou a mohly se bez obav zaměřit na soustavné ničení železničních tratí, komunikací a mostů daleko za frontou. Po poledni 14. února

se i nad Prahou objevila skupina amerických letadel a shodila pár desítek bomb na vltavské mosty. Jejich piloti údajně ztratili orientaci a popletli si Prahu s Drážďanami. Bomby dopadly většinou na okolní domy, zasáhly klášter v Emauzích a na Palackého mostě smetly na několika místech kamenné zábradlí. Střepiny však poškodily obě sousoší na novoměstské straně mostu. Plastiky Přemysla s Libuší a Lumíra s alegorií písně poničily natolik, že bylo nutno zhotovit jejich kopie. Velké změny čekaly později i samotný most, jehož šíře už nevyhovovala husté frekvenci tramvají, automobilů ani chodců, pro které byly k dispozici jen uzounké chodníky, které se při rekonstrukci vysunuly nad řeku. Velkou překážkou byly i samotné pylony vystupující až do poloviny chodníku nábřeží, které velkou hmotou bránily rozhledu řidičů na silně frekventované křižovatce u Palackého náměstí. Odstranily se také pylony na smíchovské straně. Nepoškozená sousoší Ctirada se Šárkou a Záboje se Slavojem byla snesena a prozatímně uložena na travnatou plochu za kostelem na Vyšehradě. Tam byly o něco později uloženy i kopie zničených soch. Monumentální výzdoba mostu tak více než půl století odpočívá na Vyšehradě.

PLACKÉHO MOST, Praha (1945)

PLACKÉHO MOST, Praha (2005)

I výzdoba Čechova mostu (stavba 1905 - 1908) je pozoruhodná jak svým rozsahem, tak kvalitou provedení. Čtyři bronzové postavy od sochaře Antonína Poppa jsou postaveny na zasklených železných lucernách na vrcholu sloupů ve výšce 17,5 m. Samotné sochy jsou více jak 3 m vysoké a drží pozlacené ratolesti. Na zhlavích proti vodě stojí bronzové sochy světlonošů s pochodněmi (autoři L. Herzl a Karel Opatrný), na zhlavích po vodě jsou bronzové šestihlavé hydry se znaky Prahy (Luděk Wurzl). Pilíře byly vyzdobeny bronzovými a žulovými festony. Okraje mostních oblouků byly osvětleny dvěma sty žárovkami. Pro dvanáct osvětlovacích stožárů byly odlity patice ozdobené beraními hlavami, postavami vorařů, nosiči vody apod. Za povšimnutí stojí i tepané výplně oblouků a zábradlí. Chodníky byly vydlážděny tříbarevnou mozaikou s obrazci šachovnic a rybiček.



MOST SVATOPLUKA ČECHA, Praha

VÝZDOBA HRADNÍHO MOSTU, Náměšt Nad Oslavou

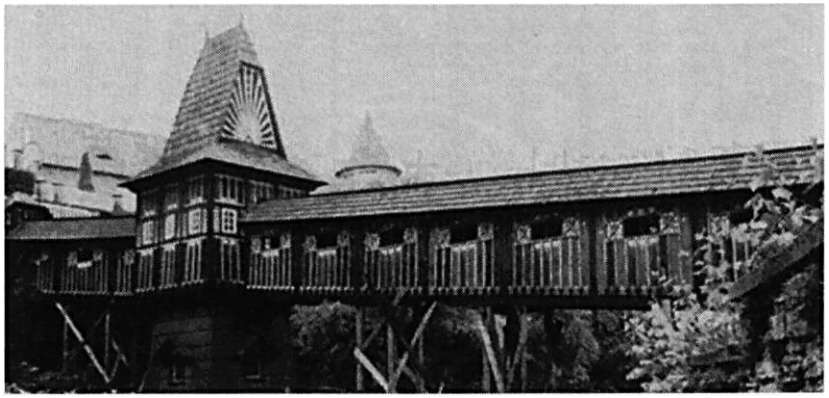
Město Náměšť nad Oslavou se rozkládá po obou březích řeky Oslavy. Větší část města leží na pravém břehu, menší část s renesančním zámkem leží na břehu levém. Oba břehy jsou spojeny barokním kamenným mostem. Jeho balustrády jsou zdobeny dvaceti barokními sochami a tak most, v minulosti významný komunikační spoj, je zároveň významnou stavební, kulturní, historickou památkou. O výzdobě náměšíského mostu kronikář přímo zapsal, že má sloužit jako protireformační propaganda proti kacířům (tedy českým bratřím hojně v okolí Náměště usedlým). Na mostním zábradlí je umístěno na každé straně 10 soch - dvě dvojice andělů ochranitelů a osm dvojic světců, vždy proti sobě čelně. Jsou to většinou světci, kteří byli v době vzniku soch oblíbeni a kteří jsou často zpodobňováni. (sv. Jan Nepomucký, sv. Anna, sv. František). Hlavním autorem náměšíského figurálního souboru je Josef Winterhalter starší (1702-1796). (Konkrétně osmi z nich, některé byly zhotovovány dle jeho modelů.) Náměšfský most bývá nazýván "malý moravský Karlův". Po Karlově mostě je totiž u nás největším mostem s nejbohatší sochařskou výzdobou. Převážná většina barokních mostů má sakrální výzdobu - je zdobena sochami svatých. V naprosté menšině jsou naše mostní stavby s profánní, tedy

nesakrální výzdobou. Příkladem může být most u Křince ve středních Čechách, kde jsou na mostě umístěny sochy představující čtyři živly: Vodu, Vzduch, Oheň a Zemi. Navíc zde jde o pokus vyzdobit most moderní železobetonové obloukové konstrukce. Parapet zámeckého příjezdního tříobloukového mostu v jihomoravských Miloticích je zase vyzdoben vázami s maskarony, sousošími nahých a peroucích se chlapečků-puttů, ale i sfingami, pegasy a dalšími mytologickými postavami.

VÝZDOBA DŘEVĚNÝCH MOSTŮ

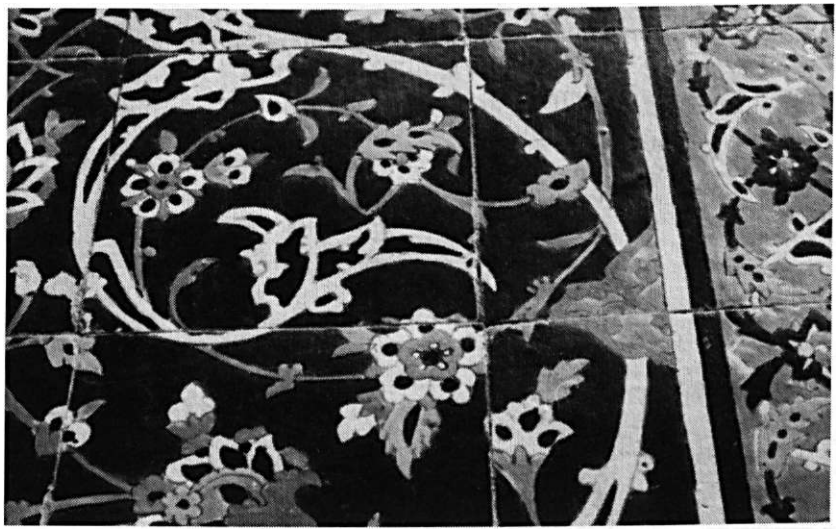
Pokud jsme zdůraznili výlučné postavení našich sochami zdobených mostů, nelze totéž neučinit ani u dalších vzácných mostních staveb - totiž u dřevěných krytých mostů a lávek. Ty jsou ovšem daleko četnější, zdobenější a udržovanější v sousedním Rakousku a Německu, o švýcarsku ani nemluvě. Jmenujme zde jen Kapellbrücke v Lucernu, který sice podlehl požáru, ale záhy byl obnoven včetně bohaté obrazové výzdoby. Dřevěné kryté mosty se dříve stavěly samozřejmě převážně v horských oblastech, kde byl dostatek stavebního materiá-

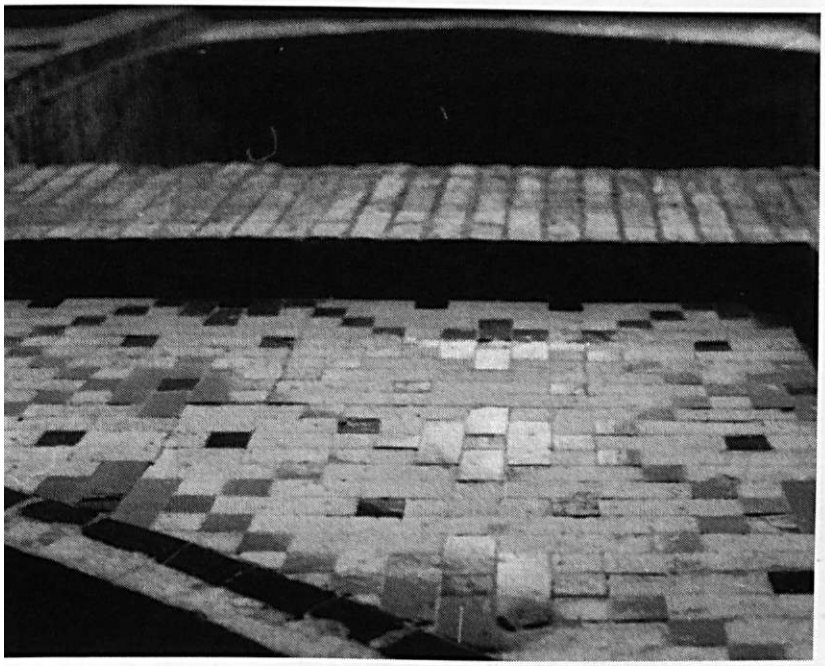
lu a členitost terénu si zároveň vynucovala překonávání nerovností. Na Moravě a v Čechách se zachovalo na třicet dřevěných krytých mostních staveb včetně lávek pro pěší. Potěšitelnou skutečností zůstává, že i v nedávných letech došlo ke stavbě dřevěných lávek - například u pražské Betlémské kaple . Pokud jde o vyzdobení těchto staveb, je na prvním místě nesporně zámecký krytý most o dvou polích s věží na svém středním pilíři v Novém Městě nad Metují (viz foto).



Islámské zdobení mostů je zastoupeno mozaikou, jejímž motivem je nejčastěji dekorativní stylizovaný rostlinný a geometrický ornament.

(Na fotografiích mozaika 2 mostu přes řeku Zayandeh v Esfahanu, Irán)



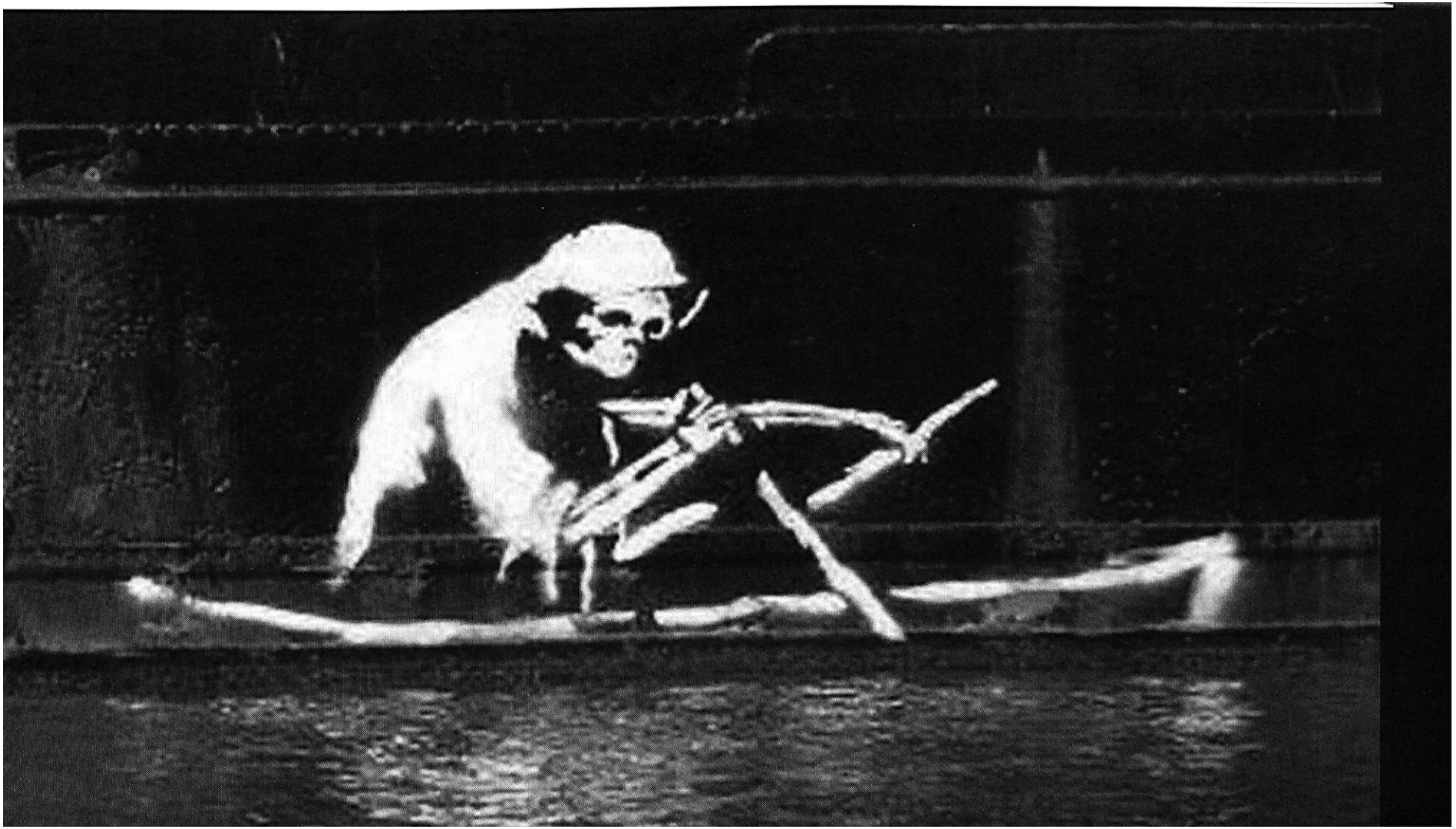


OSVĚTLENÍ

Důležitým vizuálním prvkem u městských mostů, který tvoří samostatnou estetickou kategorii, je osvětlení, které svým působením navazuje na základní estetiku návrhu. Vychází z předpokladu vytvoření nových znaků městského prostoru, nových orientačních bodů a dominant města za noci a dává jim novou funkci i jinou myšlenkovou náplň. Zejména u mostů zavěšených na tenkých závěsech přispívá k celkovému pocitu subtilnosti a snové lehkosti. Dobře navržené osvětlení složené ze světel několika barev umožní podtrhnout logiku technického řešení a umocnit či dokonce měnit výsledný estetický dojem ve tmě, kdy ostatní složky vnímání jsou potlačeny (běžné nebo slavnostní osvětlení).

NOVODOBÉ ZDOBENÍ - VSTUP DO VEŘEJNÉHO PROSTORU

Tuto podkapitolu bych ráda věnovala „dotváření mostů", se kterou architekti ani stavitelé nejspíš vůbec nepočítali. Jedná se o umělecký (pro někoho možná sporné označení) zásah do uměleckého díla další osobou a most zde hraje roli veřejného prostoru. Jedním z nich je street art. Jde o alternativní formu komunikace, lidovou typografii, výtvarné umění nebo dokonce trestně postižitelný vandalismus. Street art má nejčastěji podobu podomácku vyrobených nálepek a plakátů, na kterých nalezneme vše od čistě textových sdělení, piktogramů, log až po kresby, nebo výjevů stříkaných pomocí šablon. V ulicích měst se objevují i reliéfní objekty nebo dokonce plnohodnotné trojrozměrné sochy přilepené k fasádám. A právě některé mosty lákají a nabízejí svou monumentální šedivou a nevyužitou plochou prostor k vlastnímu vyjádření pomocí ať už sprejů, šablon či světelné projekce nebo jen ke klasickému vystavení jakéhokoliv díla v netradiční galerii mezi mostními pilíři. Podrobněji se tímto tématem budu zabývat v kapitole 3.1. VSTUP DO VEŘEJNÉHO PROSTORU - PROMĚNY MOSTU.



1.4. MOST V MYTOLOGII

„Mýtus je především vlastní obraz hledající touhy nevědomí, které tak neukojené a jen zřídka utišitelně touží po světle vědomí. Avšak vědomí, jemuž stále hrozí, že bude svedeno vlastním světlem a že se stane vykořeněnou bludičkou, touží po léčivé síle přírody, po hlubokých zdrojích bytí a po neuvědomělém společenství s životem v jeho nesčíslných podobách." (Jung 2004/40)

I když se ve slovníku cizích slov dočteme, že mýtus je „... smyšlené vyprávění, podání o vzniku světa, o bozích, o přírodních jevech a legendárních hrdinech...", cítíme, že je něčím více než pouhým literárním útvarem. Nemá konkrétního autora a nám se zdá, jako by slovy mýtů promlouvaly celé generace předků, jež nám chtějí něco závažného sdělit. Každý mýtus, každé symbolické vyprávění vychází z opravdové události, ale ne „historické" v našem pojetí, nebot mýtus popisuje symbolickým jazykem stvoření na počátku (kosmogonický mýtus), nebo zachycuje psychologické skutečnosti, lidské zážitky, procesy a formování (hrdinský mýtus).

Stejně jako existuje analogie mezi Universem - makrokosmem a územím civilizace - mikrokosmem, existuje i mezi Universem a člověkem. Lidské tělo je připodobňováno ke Kosmu, odpovídá jednotlivým částem přírody nebo chrámu. A stejně jako je branou nebes chrám, může se jí stát i člověk. Musí pouze přejít „práh" mezi tím sakrálním a profánním. Tento přechod bývá často symbolicky připodobňován k určitému proražení, prasknutí či vzlétnutí. Rituál přechodu nazýváme iniciace. Někdy se tento termín používá šířeji pro označení více přechodů či předělů v lidském životě: zrození, dospívání, vstup do manželství, smrt jakožto přechod do jiné dimenze. Zaměřím se ale na iniciaci pouze jako na přechod ze světa profánního do sakrálního během jednoho života, jinými slovy na vzestup lidského vědomí neboli tzv. druhé zrození, zrození duchovní. Aby se zdůraznila obtížnost tohoto přechodu, objevuje se v mytologii často nebezpečný most (v perské mytologii „úzký jako čepel břitvy", ve vidění svatého Pavla nebo u arabských mystiků „úzký jako vlas", ve středověkých legendách se objevuje „most skrytý pod vodou" a „most - šavle") nebo úzká brána. Překonáváním nejrůznějších překážek, nebezpečnými přechody vytvářejí mytičtí hrdinové pro člověka vzory jak žít.

MYTOLOGIE ÁSATRLI (GERMÁNI)

Nyní se zastavím podrobněji alespoň u některých ze světových mytologií, které ve svých legendách zmiňují téma mostu.

Vně Midgardu se rozprostírá UTGARD ('Vnější svět"), svět obrů a jiných nestvůr. Ty spojuje most BIFRÓST ("zmrzlá duha"), hlídaný bohem svítání HEIMDALEM. Původně bylo jen vakuum, prázdnota, chaos, nicota, v eddické kosmologii zvaná Ginnungagap ("propast propasti'"). Ta měla dva konce. Na severu ledový Niflheim ("domov mlhy"), kde vládla mlha, zima a temnota. Na jihu se prostíral ohnivý Múspellsheim, svět ohně, z něhož vychází světlo a teplo a v němž vládne pán ohně Surt. Ze spojení obou těchto pólů vznikl svět a první bytosti. Nejprve to byl praobr Ymi (Ymir). Ymi splodil potomky - ve spánku vyrostli pod jeho levou paží muž a žena. Když byl obr Ymi zabit, zatopila jeho krev celý svět. Utopili se všichni obrové z jinovatky, pouze Ymiho vnuk Bergelmir se se svou ženou zachránil na lodi. Bohové, Búriho synové, hodili Ymiho mrtvolu doprostřed Ginnungagapu a z té pak vytvořili svět. Z Ymiho krve se stalo moře a řeky, z jeho potu vznikla jezera, z jeho masa země, z kostí hory, ze zubů a úlomků kostí byly vytvořeny skály. Jeho lebka se stala oblohou, mozek byl vyhozen do vzduchu a proměnil se v mraky, z Ymiho vlasů vznikaly stromy. Z jeho obočí byl stořen Midgard - střed Země, část mezi nebem a říší mrtvých. Hrad Midgard byl obklopen oceánem, v němž žil had Midgard (had světa). Ásové hada vhodili do praoceánu, kde vyrostl do takové velikosti, že se věřilo, že obepíná celou Zemi. Mimo Midgard se rozprostírá Utgard (vnější svět). Svět Utgard, kde žili obři, a Midgard, kde měli svůj hrad bohové, spojoval duhový most zvaným Bifrost. Heimdall byl velký strážce božího hradu. Ve dne i v noci stál na nebeském mostě a pozoroval vše, co se pohnulo, protože musel varovat bohy, kdyby se objevili obři, jejich nepřátelé. Měl velký roh, do kterého zadul, když se nepřátelé blížili. Tak mohl předejít přepadením. Když začal poslední velký boj mezi bohy a obry, zadul na svůj roh a bohové vytáhli do války. Tak začíná zánik světa. Obr Surt vstoupil se svojí armádou na most, který se pod jejich vahou zřítil. Zhroutí se i mezilidské vztahy, každý bude bojovat s každým, dochází i ke klimatické katastrofě, která ničí celou přírodu. To však neznamená definitivní konec. Z moře se zvedá nová země, nad níž se klene nové nebe. Slunce bude svítit a orel, který se v době katastrofy živil mrtvými, létá ve vzduchu. Ve větvích svatého

UGROFINSKÉ NÁRODY

stromu jasanu přežil jeden lidský pár a zakládá nové pokolení.

Finové patří k ugrofinské národnostní skupině. Jsou příbuzní s národy Karelů, Vepsů, Estonců, Permjaků a Laponců. V jejich bájích se most vyskytuje opět v souvislosti s říší mrtvých. Lidé podle této mytologie měli dvě duše: tělesnou a duši snů. Tělesná duše dávala tělu život a duše snů opouštěla tělo ve spánku. Když člověk zemřel, opustila duše snů tělo navždy (proto když někdo v rodině zemřel, otvírali pozůstalí okno, aby duše mohla odletět) a stala se stínovou duší, která se pak vydala do říše mrtvých. Té se říkalo Tuonela. Ležela na severu a v chladu. Zde se nacházela obrovská hora mrtvých, které se říkalo Ledová nebo Měděná, protože skrývala led i měd. K této hoře vedl přes divoké peřeje úzký most ze dřeva. Přes tento nebezpečný můstek musely přecházet duše mrtvých, jakmile opustily tělo. Po tomto můstku se také každoročně vracely na svátek předků, který pro ně pořádali lidé na zemi.

R. W. EKMAN (1808-1873), TUONELA, Olej na p

HINDUISTICKÁ MYTOLOGIE

Hinduistická mytologie zase vypráví o Božím tesaři Tvaštarovi, který musí neustále spojovat jednotlivé části světa. Vyřezává ze dřeva jednotlivé tvary, nebo je odlévá do forem z hlíny. Tyto tvary pak spojuje a neustále tak buduje a propojuje velký svět. Miluje krásu ve všech věcech, proto vyrábí krásné tvary. Tvoří také vodu a oheň. Ve zvláštní úctě ho mají dodnes stavitelé mostů, protože jim přináší úspěch a bohatství.

Nedávno objevený most, v současné době nazývaný Adamův most nebo také Rámův most je zhotovený z řetězce jakýchsi prahů, je 48 km dlouhý a nachází se v úžině Palk Straits mezi Indií a Sri Laňkou. Některé písčiny vystupují nad vodní hladinu, protože moře v oblasti je velmi mělké. Do 15. století bylo možné po „mostě" přejít suchou nohou. Podle chrámových zpráv ho poškodil až silný cyklon v roce 1480. Jedinečná zakřivená mostní kompozice odhaluje umělý původ. Hinduistické mytologie, konkrétně epos Rámájána, popisuje vznik mostu a odráží jednu z teorií o jeho vzniku. Most byl podle této báje zbudován na Rámovu žádost jeho spojenci (opičí armádou). Byl vystavěn na plo-

voucích pískách, ale bohové později ukotvili skály do mořského dna, tím vytvořili současný řetěz skalnatých mělčin a pomohli Rámovi zachránit jeho manželku Sítu, unesenou králem démonů Rávanou, který se potom stal vládcem Lanky.

Legenda stejně jako archeologická studia dokazují, že první stopy lidských obyvatelů na Sri Laňce spadají do dávného starověku, do doby před 17,5 tisícem let, a že most bude patrně také tak starý. Nyní spojuje ostrov Raméšvarám u indického pobřeží s pevninskou Indií Pambanský most.

राम
राम
राम
राम
राम
राम

" * . .«i

•

, * ff

J

1. 5. SOCIÁLNÍ A PSYCHOLOGICKÉ ASPEKTY SYMBOLU MOST

Být tvůrcem a stavitelem mostu je nebezpečné. Most je totiž pouze lidská stavba, která slouží k překlenutí jinak obtížně překonatelné překážky, ať již to je třeba propast, řeka, nebo dálnice. To pak člověk snadno při jeho budování spadne dolů, nehledě na to, že i po dokončení je na věky spoluzodpovědný za to, aby most vydržel a jeho používání neskončilo tragédií. Když opustíme přízemní a technickou rovinu vidění světa, most pak bude budován z jiného materiálu než je ocel nebo beton. Ovšem i tady odpovědnost stavitelů zůstává stejná.

NAPfiíČ MEZI SVĚTADÍLY

K tomu, aby vaše noha spočinula na asijské půdě, stačí v Istanbulu jen pár minut jízdy městským autobusem. Od roku 1973 totiž dva kontinenty spojuje most, který se klene vysoko nad Bosporským průlivem. Bosphorus Bridge nespojuje jen Evropu a Asii, ale je symbolickou spojnicí i dvou odlišných náboženství- křesťanství a islámu. Je zavěšen na lanech zakotvených na dvou obrovských pilířích a vytváří jednu z dominant města Istanbul. Denně projede po tomto 30 km dlouhém mostě v průměru 180,000 aut. Několikrát za rok se most promění v místo pořádání společenských a sportovních akcí. Např. 15 května, 2005 se zde konal tenisový turnaj mezi američanem Venus Williamse a tureckým tenistou ipek §enoglu. Byl to první zápas, který se odehrával na 2 kontinentech. Každoročně (od roku 1983) se zde také pořádá Intercontinental Istanbul Eurasia Marathon. Závod začíná na asijské části mostu a končí na evropské. Od roku 1997 nebyl překonán rekordní čas Taye Mogese z Ethiopie (čas: 2 hodiny 13 minut a 37 vteřin) a ženský rekord náleží od roku 2005 Madině Biktagirové z Ruska (čas: 2:34:25). A zůstaňme ještě v Asii. Z našeho pohledu je Východní Timor od nás geograficky nejvzdálenějším státem Asie, bezmála 12 500 km, a je také jedinou asijskou zemí zcela ležící na jižní polokouli. Nachází se na samém okraji území Malé Sundy, které leží mezi Asií a Austrálií, a bývá charakterizován jako most spojující kontinenty. Na jeho ostrovech se prolínají přírodní prvky obou světadílů, stejně jako kulturně odlišné obyvatelstvo malajského a papuánského původu.

Dalším velmi zajímavým mostem který spojuje 2 území je v indickém městě Kaman přes řeku Džhelam. Byl otevřen v únoru roku 2006

a je to most, který po padesáti letech spojil rodiny z pákistánské a indické části Kašmíru zužované vzájemným konfliktem. Tento konflikt trvá s přestávkami již od té doby, kdy získala Indie nezávislost na Velké Británii. O půlnoci 15.8.1947 tak vznikly na indickém subkontinentu dva nezávislé státy Indická republika a Pákistán. Indicko-pákistánský spor o Kašmír má především historické kořeny. Nicméně pro obě regionální jaderné velmoci je toto území důležité z hlediska jejich strategických zájmů. Kašmír představuje symbolický most, umožňující přístup z indického subkontinentu do střední Asie. Ovládnutím celého sporného území by se Indie dostala k afghánským hranicím, do severních oblastí Pákistánu a nakonec by získala i cestu pro útok přímo na pákistánské hlavní město Islámábád. Pákistánská pozice by se tak stala v případě vojenského konfliktu neudržitelnou. Pokud by sporný Kašmír úplně kontroloval Pákistán, má otevřené dveře k útoku na indický svazový stát Himáčalpradéš a může z boku ohrozit Pandžáb. Nezanedbatelné není ani dosud nevyužívané surovinové bohatství Kašmíru. Jsou zde bohatá ložiska uhlí a neželezných kovů. Klíčový význam má voda. Rozsáhlá území Indie i Pákistánu potřebují intenzivní umělé zavlažování. V Kašmíru pramení čtyři z pěti velkých řek protékajících Pákistánem.

Japonsko - země spojená mosty. V letech 1976 - 1999 byl zrealizován projekt, který spojil největší japonský ostrov Honšú se Šikoku, což je jeden ze čtyř dalších největších ostrovů této země. Jedná se o 18 mostů, které charakterizují konstrukce s velkými rozpony - nejdelší z nich, Akaši Kaikó, měří 4 km.

Posuňme se ještě na sever, konkrétně na hranice Severní Korey a Číny. Zde se nachází most přes řeku Yalu zvaný The Sino-Korea Friendship Bridge (další názvy the Sino-Korean nebo China-Korea Friendship Bridge). Poblíž tohoto mostu je další, kterému se říká „Rozbitý most". Byl postaven roku 1909, za korejské války roku 1950 zničen bombardováním a dosud je neopraven. Tento most se na čínské straně stal turistickou atrakcí, kde jsou návštěvníkům k dispozici kavárny, obchody se suvenýry a pro zpestření výletního dne i teleskopy namířené na severo - korejskou stranu (fotografie na pravé straně). Na levé břeh Číny.

DALŠÍ MOSTY PŘÁTELSTVÍ

THAISKO - LAOS

Most přátelství (Mitapab Bridge) je jediným mostem přes Mekong v této oblasti a byl vybudován v letech 1991 -1994 jako společné dílo tří zemí - kromě Laosu a Thajska poskytla 30 miliónů dolarů také australská vláda. Most je 1774 metrů dlouhý a 12,7 metrů široký.

TÁDŽIKISTÁN - AFGHÁNISTÁN

Nižnij Pyjanj - "Most přátelství", tak nazývají prezidenti Tádžikistánu a Afghánistánu novou konstrukci, která spojila obě země a doplnila tak chybějící článek tzv. hedvábné stezky. Ta ve starověku spojovala Čínu s Blízkým Východem a Evropou a využívali ji obchodníci i dobrodruzi včetně Marka Pola. Otevření mostu se zúčastnil i americký ministr obchodu Carlos Gutierrez. Náklady na stavbu z většiny hradila americká vláda jako "dar afghánskému a tádžickému lidu." Na stavbu přispělo také Norsko, Japonsko a Evropská unie. Oba národy doufají, že je most spojí s pákistánským přístavem v Karáčí. V současné době se však staré obchodní cestě, po které se do Evropy přepravovalo hedvábí nebo porcelán, říká Opiová stezka. Právě tudy totiž proudí veškerý heroin vyprodukovaný v Afghánistánu do Ruska a do západní

Evropy; kromě něj také zbraně nebo emigranti putující z jihovýchodní nebo Střední Asie. Most přes prudkou řeku Pyjanj nahradil skomírající trajekt ze sovětských dob, který se nepravidelně a pomalu šinul z jednoho břehu na druhý a převážel omezený počet aut i lidí. Díky zbudování mostu se transport značně urychlí. (Celnice má být otevřena 24 hodin denně a její kapacita má přesáhnout 1000 aut.)

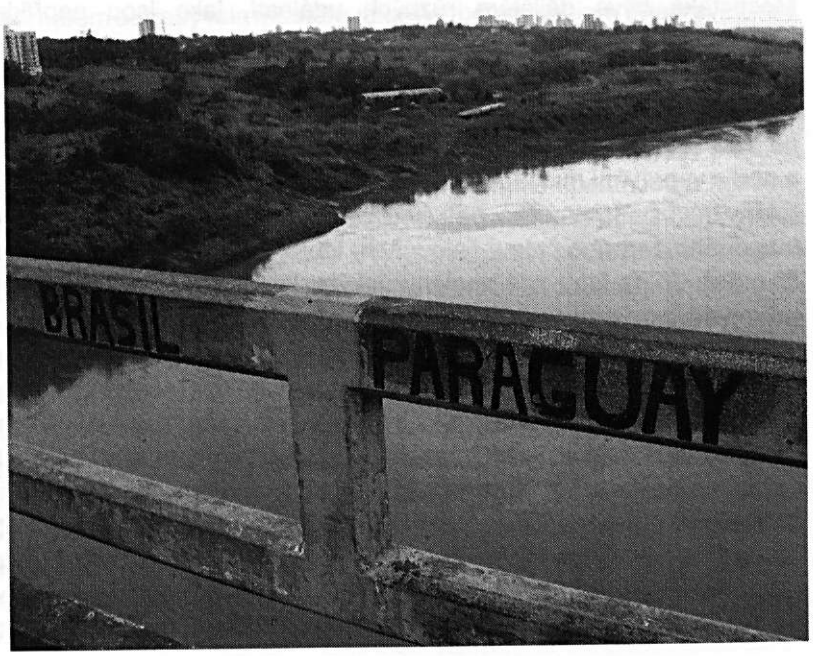
DÁNSKO - ŠVÉDSKO, ORESUNDSKÝ MOST

Dány povzbudil úspěch, který přinesly dva obří projekty přemosťující mořské úžiny. První z mostů spojil východ a západ Dánska. Druhý z nich se klene přes óresund mezi Dánskem a Švédskem. A rýsuje se další odvážná stavba: Dánové se dohodli s Němci, že přemostí baltskou úžinu Fehmarn belt. Cesta z Kodaně do Hamburku by se měla zkrátit na pouhou hodinu z dosavadních čtyř. Až dosud se musí auta mezi německým přístavem Puttgarden a dánským Rodby zdlouhavě přepravovat trajektem. Most se čtyřmi dálničními pruhy a dvěma železničními tratěmi to změní. Stavbaři mají začít v roce 2011. Práce ale nezahájí, pokud se nepodaří překonat zbývající překážky. S projektem nesouhlasí němečtí ochránci přírody. Lobbistická organizace

NABU jej chce dokonce zastavit. "Učiníme všechny možné právní kroky, aby se stavba neuskutečnila," řekl německým novinářům její mluvčí Maltě Siegert. Aktivisté se obávají, že relativně malý ostrov Fehmarn s pouhými 13 tisíci obyvateli se změní v jedno velké staveniště.

Další mosty stejného jména uvádím pouze jako výčet států ve kterých se nachází a které spojují:

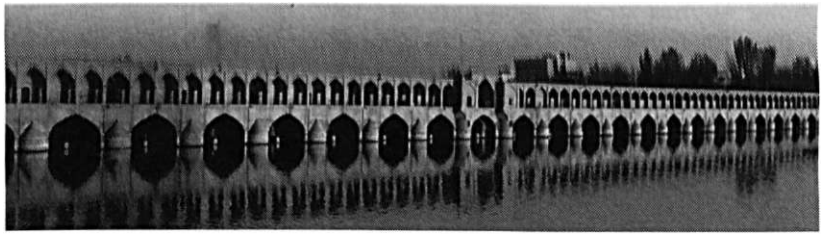
PARAGUAY- BRAZÍLIE
UZBEKISTÁN - AFGANISTAN
THANG LONG BRIDGE, USSR - VIETNAM
NEPÁL- TIBET
BHAIRAB - most přátelství V BANGLADÉŠI


BRASIL
PARAGUAY

MOST JAKO MÍSTO SETKÁVÁNÍ

Most taká bývá dójlStám různých událostí, Jako Jsou například válečné střety, demonstrace, kulturní akce, nebo jen prostor sloužící k příjemnému posezení v Kavárně, Na své cestě po Íránu jsem zavítala do města Eswahan. Toto město leží na řece Zayandeh a nalézá se zde 11 nádherných mostů. Většina z nich pochází ze 17. stol a podle vyprávění místních jsou právě mosty v Eswahanu místem, kde **rodiny tráví** svůj **volný čas,** potkávají **se s** přáteli **a diskutují nad** šálkem lahodného černého čaje v čajovnách, které jsou (nejen) uvnitř mostu Si-o-Seh. Pilíře jsou zde spojeny úzkými lávkami, takže se dá projít po mostě, pod ním a dokonce i podél mostu, protože hladina vody v řece dosahuje maximálně půl metru (část vody se totiž z řeky odklání nad městem do zavlažovacích kanálů).Tato místa pod mostními oblouky slouží i jako útočiště pro odpočinek ve zničujícím vedru. Zdejší výtečná **akustika dala dokonce vznik zvláštní tradici. Zejména v podvečer, ale i** přes den se zde scházejí obyvatelé a zpěvem doprovázeným tleskáním **rozeznívají prostor mezi jednotlivými oblouky mostu. I když jsou tato místa asi nejatraktivnější destinací** pro turisty, probíhá tu normální život **a atmosféra zde ani trochu nepřipomíná turistický skanzen, kterému** se většina místních obyvatel snaží vyhnout. Vzpomínka na mosty

v Esvahanu patří mezi mé nejhezčí z cest, na kterých jsem zatím byla.



Ale vraťme se do Evropy, konkrétně do Švýcarska, do města Basilej. **Basilejské mosty se musí od svých počátků vyrovnávat s topografickou** zvláštností rýnského údolí. Město ho ve velkém oblouku protíná. Jeho jihozápadní břeh je položen podstatně výše než jeho protějšek. Mostní **konstrukce jsou proto na severovýchodním pobřeží vedeny na esta-**kádách a dávají tak automaticky vzniknout mohutným krytým prostorám. Vzhledem k nedostatku stavební půdy malého městského kantonu se v Basileji stalo již tradicí tyto prostory využívat k nejrůznějším **účelům. Nový most Dreirosenbrücke je dvouposchoďová konstrukce** s dálničním spojením Německo-Švýcarsko-Francie. Hlavní využití

krytého předpolí bylo dáno stavební a populační strukturou městské čtvrtě a vzniklo zde Centrum mladých, které nabízí kulturní i sportovní vyžití, a to samozřejmě nejen pro mladé obyvatele města Basilej.

V České republice z větší míry mosty platí za místa, jimiž se pouze prochází- resp. musí projít. Ale najdou se i výjimky. V pravobřežní opěře pražského Čechova mostu měla být zřízena kavárna (dnes probíhá pokus její provoz oživit), avšak obdobu florentského Ponte Vecchio či benátského Rialta, piešťanského Kolonádního mostu, mostu v Istanbulu (tam jsou obchody pod mostovkou), nebo v právě zmiňovaných městech Eswahán a Basilej, bychom u nás zatím hledali marně. Ale i tak se můžeme setkat se snahou proměnit prostory mostu a hlavně prostory pod ním na místa, lidově řečeno, kde to žije. Příkladem je kino pod oblouky na Střeleckém ostrově, zámek Vranov pod jehož hradním mostem se hrávalo o letních měsících divadlo v přírodě a pod Mostem milénia v Plzni se koná každoročně technofestival. Severní předmostí mostu Barikádníků v Praze v roce 1990 zase využil k vystavení svých velkoformátových fotografií Aleš Kuneš, jehož celoživotním tématem je vstup fotografie do veřejného prostoru. (Blíže se jím budu zabývat v následujících kapitolách.)

ŽIVOT POD MOSTEM

Zatím jsem se zabývala mostem jako symbolem spojení (mezi světadíly, lidmi, kulturami a náboženstvím) a mostem jako experimentálním prostorem, který se nabízí jako místo pro umělecké aktivity všeho druhu. V této části bych se chtěla zaměřit na most jako symbol městské civilizace, která si spolu s dalšími nese i negativním faktory. I přes to, že je město místem vysoké hustoty osídlení, kompaktnosti a koncentrace zástavby, nachází se zde velká míra sociální izolovanosti a právě lidé bez domova patří i u nás k nejohroženější společenské skupině z celku osob sociálně vyloučených. Je to problém chudoby uvnitř bohatství. Mezi objektivní, nebo strukturální příčiny bezdomovectví řadíme nezaměstnanost, nebo nezaměstnatelnost, nekonkurenceschopnost na trhu práce, absence finančně dostupného bydlení. Subjektivními, vnitřními příčinami mohou být např. domácí násilí, psychiatrická diagnóza (často alkoholismus, toxikomanie, maniodepresivita, schizofrenie), nebo porucha chování (emoční labilita). Často jsou tyto dvě skupiny příčin propojené a v důsledku bezdomovectví se k nim přidávají další příčiny, které bezdomovcům brání se vrátit k obyčejnému životu. Poslední sčítání lidí bez přístřeší v Praze proběhlo z iniciativy Naděje v roce 2004. Bezdomovců tehdy jedné únorové noci komisaři napočítali

UNIMOBUŇKY pod Severojižní magistrálou, Občanské sdružení Naděje

přes tři tisíce. Svérázná komunita, čili „tvrdé jádro", čítá asi pět stovek bezdomovců, jejichž domovem se staly opuštěné domy, jeskyně, lesíky, kanály a mosty. Ti zpravidla žádnou pomoc nevyhledávají. Počty bezdomovců ale každý rok narůstají a mění se i jejich složení. „Přibývá hlavně žen," říká sociální pracovnice Dobroslava Kudrnová z azylového domu Na Slupi. Podle údajů Naděje před patnácti i deseti lety ženy mezi bezdomovci nečítaly ani deset procent. Nyní jejich počet dosahuje až k dvaceti procentům. V Praze na frekventované křižovatce U Bulhara je od 1. listopadu 2007 bezdomovcům k dispozici nové středisko. Nachází se pod mostem Severojižní magistrály (U Bulhara na Praze 2). Občanské sdružení Naděje tak pokračuje v pomoci, která byla přerušena výpovědí z nedaleké Bolzanovy ulice. Celkem je poskládáno z dvaceti čtyř takzvaných unimobuněk, které jsou ve dvou patrech nad sebou. Maximální kapacita lidí je 350, náklady na stavbu byly 10 175 000 Kč, náklady na provoz (2007) 3,2 mil. Kč, přičemž příspěvek města činí 2,5 mil. Kč. Dalším projektem v zimních měsících je i městské centrum sociální pomoci a prevence ve Spytihněvově ulici pod Nuselským mostem. Posláním těchto zařízení je pomáhat osobám v krizové nebo obtížné životní situaci, kterou nejsou scho-

pny vyřešit vlastními silami. Plní funkci místa prvního kontaktu, které nabízí uspokojení základních životních potřeb, a následně zajišfuje a zprostředkovává služby podporující stabilizaci jedince a jeho návrat k běžnému způsobu života. Mezi základní činnosti střediska patří nabídka stravy, hygieny, ošacení, sociálního poradenství a psychologické pomoci. Ve dvoupodlažním objektu se nachází ordinace praktického lékaře, velký sál sloužící pro sociální rozhovory a odpočinek klientů, jídelna, čajová kuchyň, hygienické zázemí a pracoviště psychologa. Středisko je adekvátní náhradou za nízkoprahové denní centrum, které Naděje do září minulého roku provozovala na Bolzanově ulici v Praze 1. Dům byl vrácen po restitučním soudním sporu původním majitelům, kteří dům následně prodali, a do 30. září loňského roku muselo sdružení všechny svoje aktivity v místě ukončit a prostory vyklidit. Naděje má na tento objekt s městem smlouvu do roku 2010.

MOST JAKO PfiECHOD Z JEDNÉ ÚROVNĚ ČI DIMENZE DO DRUHÉ

Opusťme nyní mosty z betonu a vydejme se za mosty symbolickými, do světa podvědomí a snů. Zdolání takového symbolického mostu jenapříkladvperskémytologiivýznačnouzkouškou.kteráprověřičlověka, ubírajícího se na onen svět. Není-li hoden dosáhnout nebeských výšin, zúží se mu most pod nohama na šíři ostří žiletky a takový nešťastník samozřejmě nedopadne jinam, než do nejhlubšího podsvětí. Most zde spojuje současný stav s možnými budoucími prožitky, vztahy i různými scénáři života, někdy může být spojnicí mezi jednotlivými rovinami (pudová, citová, duchovní) nebo ve výjimečných případech přechodem k jiným stavům vědomí; most nemusí vždy přivést k lepším stavům a kvalitnějším prožitkům, někdy může být krokem zpět, či dokonce krokem k horšímu. V jiném náhledu může most znamenat cestu vědomé mysli, tedy způsob, jakým se myšlení člověka pohybuje od jednoho prožitku k druhému. Dále může spojovat dva protiklady, být přechodem mezi dvěma obdobími či spojovat dvě stránky v člověku (například rozum a cit). Protože je most přechodem z jednoho stavu do druhého, zákonitě se na něm objevuje množství překážek a symbolů, které ukazují charakter budoucího stavu či prožitku, ale mohou se objevit i nádherné proměny, jimiž nevědomí odměňuje každého zvídavého člověka.

MOST MEZI SNY A SKUTEČNOSTÍ

Podle vědeckých zjištění provázejí sny člověka již 130 milionů let. Ať chceme, či nikoli, ke každému z nás přicházejí asi čtyřikrát za noc. Nyní se vědcům podařilo najít most mezi snem a bděním. Každý z nás prospí téměř třetinu délky svého života, ale nervové buňky (neurony) v našem mozku nikdy neodpočívají. Mají totiž poněkud jiné úkoly, když my spíme. Spánek je stavem sníženého vědomí, kdy se opakovaně střídají období hlubokého spánku, odborně označovaného REM (rapid eye movements - rychlé oční pohyby), s různými fázemi lehčího spánku non-REM (non- rapid eye movements.) Tyto přechody dovedou nyní vědci zaznamenávat s pomocí elektroencefalografu (EEG). Elektrody spojené s EEG se připevní na lidskou hlavu, a snímají pak elektrickou činnost mozku. Ta se na přístroji zobrazí jako opakující se křivky, tzv. mozkové vlny. Švýcarský psycholog Carl Gustav Jung tvrdil, že mnohé sny jsou součástí „kolektivního vědomí", které je ukryto v každém člověku. Některé z těchto snů nazval „archetypy" (původní představy o nich samotných). Ty se pak také objevují v mýtech, legendách a pohádkách celého světa. Fáze REM spánku se někdy nazývá D-stav (anglicky dream = sen), tj. snový stav. Nejnověji někteří ba-

datelé fázi REM označují, vedle spaní a bdění, za „třetí stav existence". Klinický psycholog a psychoterapeut Ervin Široký dodává, že moderním trendem ve výzkumu spánku je tzv. lucidní (od latinského lucidus = jasný) snění, jenž tvoří jakýsi most mezi sny a vnějším světem. Člověk se sice ocitá ve snu, ale tento fakt si dokáže uvědomit a aktivně se podílet na vývoji děje. Např. když nás pronásleduje ve snu nestvůra a my si uvědomíme, že to není realita, přestaneme se bát, protože nám nehrozí žádné fyzické ohrožení. Příšera zmizí, nebo se promění např. v neškodné zvíře. Stephen LaBerge (autor knihy 'Lucid Dreaming, 1985) tvrdí, že v určitých případech lze lucidní snění použít pro léčení, případně zlepšení fyzického zdraví a lucidní snění se tak stává mostem pro překonání strachu, obav, snížení sociálního napětí, dosažení větší sebedůvěry nebo také pro zlepšení svého fyzického zdraví. Vědcům se podařilo zvláštní formou (i s využitím autosugesce) průběžně komunikovat s opravdu hluboce spícími a snícími pokusnými osobami. Tajemství zvláštní schopnosti navození takového stavu znají například tibetští buddhisté a v současnosti ho využívá i německý pracovní psycholog Paul Tholey.

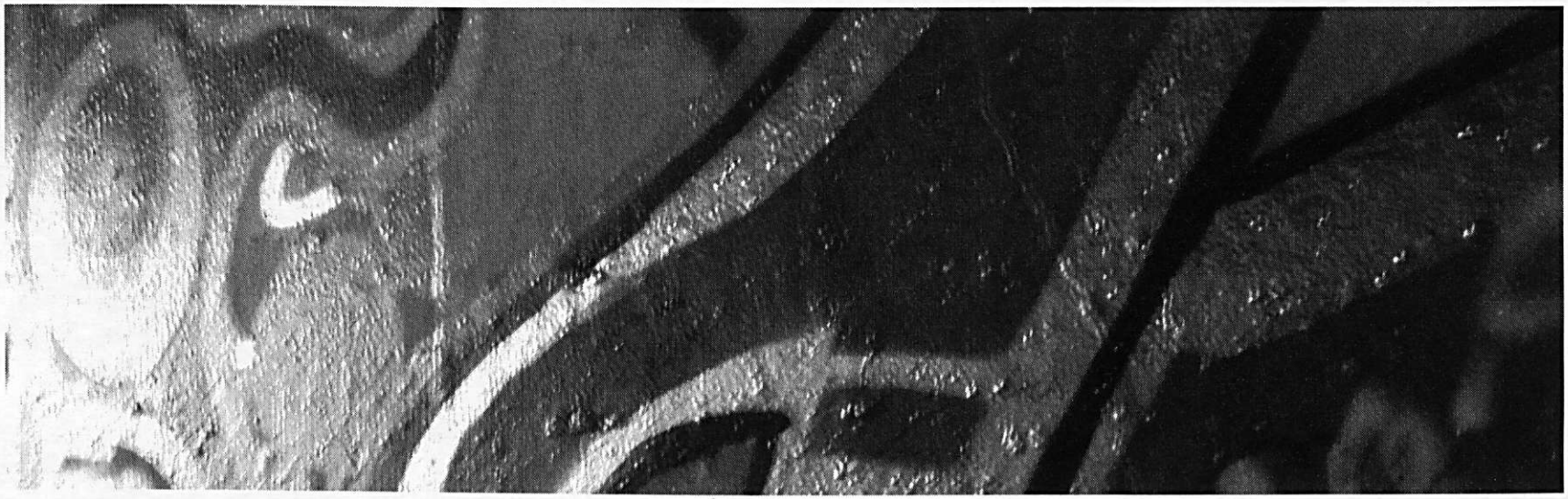
Před sto lety lidé chápali pohnutky lidské mysli jako velké tajemství. Záhadu pomohl objasňovat rakouský lékař Sigmund Freud. Freud tvrdil, že v hloubi našeho vědomí je skryto podvědomí, které ovládá mnohé z našeho chování. A právě sny zde hrají roli mostu, který spojuje 2 břehy: podvědomí s povrchem. Do našich snů tak podle něj proniká i žárlivost, nenávist, sexuální touhy, osobní ambice, tedy většinou vše, co za bdělého vědomí musíme potlačovat jako společensky nepřijatelné.

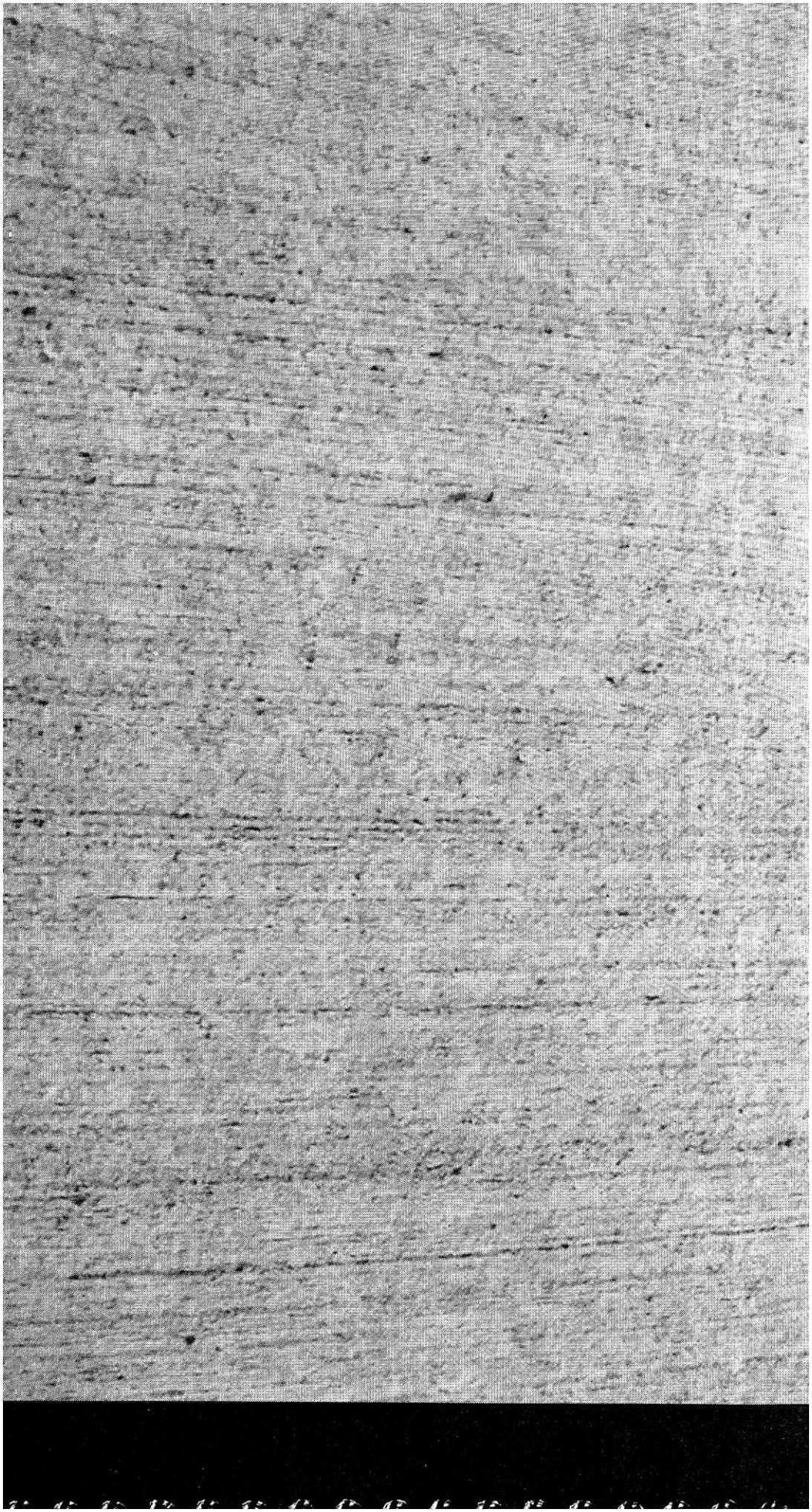
C.G.JUNG symbol most spojuje s Archetypem "Das Selbst" - bytostné já. Každý lidský jedinec touží po jednotě (nalézat sám sebe) a směřovat svou individualitu k jednotě. C. G. Jung byl fascinován symboly, které lemovaly jeho cestu nevědomím. Za symboly cesty k celistvosti mimo jiné považoval právě mosty. Most ve snu vidět znamená možnost změny současných podmínek života. Dlouhý most: pokud jej snící přejde, pak značí velký pokrok v životě. Pokud se v jeho snu objevuje vícero mostů, znamená to více možných cest a možných scénářů života. Rozestavěný most zase značí aktivní práci snícího na změně současných životních podmínek a v pozdějších

fázích duchovního vývoje na změně současného bytostného stavu. Často se po přechodu mostu dramaticky mění kulisy snu (například současnou architekturu vyměňuje historická); čas v nevědomí nemá synchronní průběh jako v denním vědomí, proto ve snech, vizích a při změněných stavech vědomí se lze dostat k minulosti. Dřevěný most slouží v nevědomí k překonání určitých problémů, ale chůze či jízda po něm s sebou nese i značná rizika (negativní vlastnosti jako vztek, vznětlivost a nenávist přinášejí na dřevěný most zničující oheň, nezvládnuté emoce zase vodu, která dřevěný most znehodnotí či rovnou odnese). Kamenný most symbolizuje souhrn významných kladných činů, které dokázaly spojit dva rozdílné stavy (dva snové břehy). Přejít most jako poslední před jeho demontáží či zničením, vidět most vyhazovaný do povětří znamená, že snící se definitivně oddělil od toho, co je na druhém břehu - tímto způsobem se uzavírají vyřešené kapitoly minulosti. Mosty zbořené, zničené zase znamenají, že snící nechce měnit současný stav mysli, což nemusí být vždy stagnace, ale někdy zničené mosty mohou zaručit spočinutí a odpočinek na dosažených pozicích před dalším postupem. Pokud snící staví poslední most svého života, znamená to definitivní odchod

snícího ze světského způsobu života ve snaze najít klid a mír v duši. Buddhisté jsou přesvědčeni, že pravá, absolutní realita leží mimo hmotný svět ve stavu bez formy (tvaru) a času. Oba aspekty, tedy buddhistické absolutno (beztvará prázdnota a bezčasovost) a materialistická realita hmotného světa se bytostně dotýkají lidské existence. Materialistickou realitu lze zažívat v denním vědomí (neprobuzeném vědomí) a buddhistického absolutna se lze dotknout na duchovní cestě, v meditacích a ve snových vizích. Meditace vytvoří dostatek energie k objevení studnice minulých životů, kam může proniknout každý jedinec. Proto však musí v meditaci zajít hlouběji a být připraven unést tíhu dalšího života, který se mu počne otevírat jako kniha. Musí mít sílu nést minulost spolu se svým nelehkým současným životem. C. G. Jung ve svých výzkumech narazil na pozoruhodné fenomény, jakými jsou telepatie či jasnovidnost. Poznáním nepopiratelné existence těchto tajemných funkcí nevědomí (později se na duchovní cestě stávají funkcemi vědomými) postřehl, že projevy prostoru a času jsou v nevědomí pozoruhodně nejisté. Jakmile člověk zpětně vkročí do oblasti vědomí, prostor a čas nabývají svého obvyklého (plynoucího) charakteru a vědomí je opět izolováno ve své subjektivitě.

Na závěr této kapitoly bych chtěla ocitovat Davida Russella: „Nejtěžší v životě je rozeznat, který most překročit a který spálit.“





2. MOST JAKO ARTEFAKT

M. Heidegger ve své studii z roku 1953 Věda, technika a zamyšlení uvádí příklad starého mostu, který tvoří s krajinou harmonický celek, oproti dnešnímu mostu. Staré mosty, tedy technická zařízení, byly součástí krajiny, doplňovaly ji a oživovaly. V druhém případě technické dílo zasahuje brutálně do krajiny, není její součástí, naopak krajina se mu musí podrobit. Heidegger mluví o vymáhavém požadování, které je charakteristickým rysem novověké vědy a techniky, zatímco poznání ve starém smyslu a příslušná technika si braly v odevzdanosti, co jim příroda poskytovala. V technice sice lidé vycházeli tomuto skýtání aktivně vstříc, ale přesto to byla příroda, která nám, zhotovitelům technických zařízení, něco dobrovolně odevzdávala. Nyní si sami bereme, ba vynucujeme, co by nám příroda sama odepřela.V evropských podmínkách byl historicky chápán přínos architektury k návrhu mostu jako dodatečné zkrášlení (v podobě přidaných doplňků, ozdobných prvků, členění zábradlí, osvětlení). Nyní je dávána přednost spolupráci inženýra s architektem od raných fází návrhu. Vzájemné působení obou profesí vede k nalezení optimálního řešení konstrukce i k celkovému obohacení výsledného díla. Nahá inženýrská konstrukce, později tak adorovaná funkcionalisty, vyžadovala, aby byla estetizována.

2.1. VÝTVARNÉ ASPEKTY

MATERIÁL

Kámen - je typickým materiálem pro klenbové mosty. Na tvar a opracování kamenů jsou značné nároky. Spáry mezi kameny musí být kolmé k působícím silám, vylučují se ostré rohy. Vzhledem k výrobní pracnosti je dnes použití kamene v mostním stavitelství prakticky vyloučeno.

Dřevo - původním materiálem pro mosty trámového typu, které má značnou pevnost v tahu i tlaku, jeho nevýhodou je ale malá trvanlivost v běžných povětrnostních podmínkách, nutnost údržby a dále hořlavost. V současnosti se dřevo uplatňuje jen pro mostní provizória či nevýznamné malé mosty.

Ocel- tento materiál patří mezi univerzální. Může být využívána pro všechny typy konstrukcí. Menší nevýhodou je náchylnost oceli ke korozi, předností pak okolnost, že konstrukce se vyrábí v mostárně továrním způsobem a vlastní montáž na staveništi se může uskutečnit ve velmi krátké době.

Beton - nahradil kámen, má velkou výhodu v tom, že může být transformován do potřebného tvaru. Jako materiál vzdorující převážně tlaku se uplatní v klenbách,těžko nahraditelný je ve zdivu pilířů, zvláště pod vodou.

Železobeton - neboli vyztužený beton, se může uplatnit i v trámech a v obloucích namáhaných kombinací tlaku s ohybem. Umožňuje i provedení složitých konstrukcí nejrůznějších tvarů působících jako jeden celek. Výhodou takových konstrukcí je zpravidla větší únosnost, lepší přizpůsobivost různému zatížení a menší tlouštka, nevýhodou např. složitější statistický výpočet.

Předpjatý beton - Předpjatý beton využívá pro nosnost trámů veškerý materiál tím, že se do betonu vnáší tlakové napětí napnutím výztuže dříve, než začne působit zatížení. Zavedením předpjatého

betonu bylo možno velmi podstatně vylehčit konstrukce, neboť ve srovnání s železobetonovými konstrukcemi lze tloušťky snížit asi na polovinu, a tím se dosáhne podstatné úspory materiálu a zmenší se tíha konstrukce. Konstrukční díly předpjatého betonu jsou ze železobetonu, ve kterých je jednak použita mnohem kvalitnější ocelová výztuž, ale i kvalitnější beton, například upravený vibrací, s přesnými poměry složek a normovanou kvalitou například kameniva. Základní myšlenkou celé konstrukce je, že se ocelová výztuž (v podobě ocelových lan ze silných drátů) předem napne na masivní rám konstrukce a uloží se takto obvykle do spodní poloviny průřezu příslušného konstrukčního dílu. Použitý ocelový materiál se po vytvrdnutí betonu má tendenci svou pružností stáhnout (zkracovat) a v podstatě ohýbat betonový dílec podobně jako tětiva ohýbá luk (což ale není možné, jelikož jsou zmíněná ocelová lana zalita v betonovém dílci). Když je takový dílec uprostřed zatížen, tak je k jeho deformaci nutné nejprve překonat celou mez pevnosti předem napnuté výztuže, k čemuž může dojít prakticky až po jejím přetržení. U běžného dílu ze železobetonu, kde není výztuž předem napnuta se tato může ještě nějakou dobu natahovat, nežli bude překonána její mez pevnosti a betonový dílec se může deformovat (prohnout). Beton jako konstrukční materiál je relativně odolný na tlak, avšak jeho pevnost v tahu je neuspokojivá. Předepnutím oceli (natažením) se do betonu přenese velký tlak. Díky tomuto řešení tím pádem v konstrukci nevzniká žádný tah, na který Je beton velmi málo odolný. Předpjatý beton je bud předem nebo dodatečně předpínán. (zdroj: BETON, 2005/4)

V minulosti převažoval při stavbě mostů jako materiál kámen a dřevo, doplněné cihlovým zdivem. Dnes jsou to obecně materiály jako ocel či beton. Dva poslední materiály totiž používají méně křivek, jejich hlavními konstrukčními dominantami bývají přímky a další vesměs přímé geometrické tvary. Mosty stavěné v současné době mají přitahovat spíše osobitostí své konstrukce, její originalitou, výskytem neopakovaných konstrukčních prvků a jejich kombinací. Stavitelé moderních mostů musí počítat s tím, že nestavějí své mostní dílo pro jednu nebo dvě generace, nýbrž pro delší časové údobí, kdy se názor na stavbu bude zákonitě měnit s dobou. Za takových okolností vznikl poměrně velmi nákladný, ale také značně neobvyklý originální Mariánský most v Ústí nad Labem, dále nový Dlouhý most v Českých Budějovicích, vzniká řada zavěšených, harfových mostů v Táboře, Poděbradech, Hrachovci, Židlochovicích či v Praze-Vršovicích. Vedle železobetonu se tady uplatňuje bohatý lanový materiál, jehož struktura připomíná při pohledu z dálky jemné pavučinové předivo zapadající do rámce krajiny lépe než studeně působící železobetonové tvary plnostěnných nosníků a trámů. Krátká zmínka před železobetonem a ocelí by rozhodně měla platit litině jako v 19. století velice oblíbenému

mostnímu stavebnímu materiálu. První litinový most, proslulý Ironbridge přes řeku Severn, byl postaven u Coalbrookdalu už roku 1779 a slouží dodnes. Nápad postavit most z litiny však měl již o padesát let dříve francouzský inženýr Garrin. Nejstarší litinový most na evropské pevnině je pak v polském Strzegomu přes řeku Strzegomku z roku 1796. V Praze litinové mosty zanikly v první polovině 20. století. Roku 1824 byl postaven podle projektu Bedřicha Schnircha v jihomoravské Strážnici (přes jeden z náhonů Moravy) první řetězový visutý most na evropské pevnině. Více než 30 metrů dlouhé závěsné řetězy vybíhaly ze čtyř kamenných pylonů. V Muzeu silnic a dálnic ve Velkém Meziříčí je pak uchován model tohoto řetězového mostu, který ve své době vzbudil zájem i v nejvyšších vídeňských kruzích. Konstrukce měla své americké a britské předchůdce: ve Filadelfii postavil roku 1790 první řetězový most o dvaceti metrovém rozpětí James J. Finlay, který si dal myšlenku řetězových mostů patentovat roku 1801. Po dvou letech stavby (1841) byl otevřen v Praze přes Střelecký ostrov dvoudílný a v pořadí druhý řetězový most v Čechách (rovněž podle projektu B. Schnircha) most Františka I. Další řetězový most v Podolsku otevřený 1848 je zajímavý tím, že byl po 112 letech rozebrán a přenesen

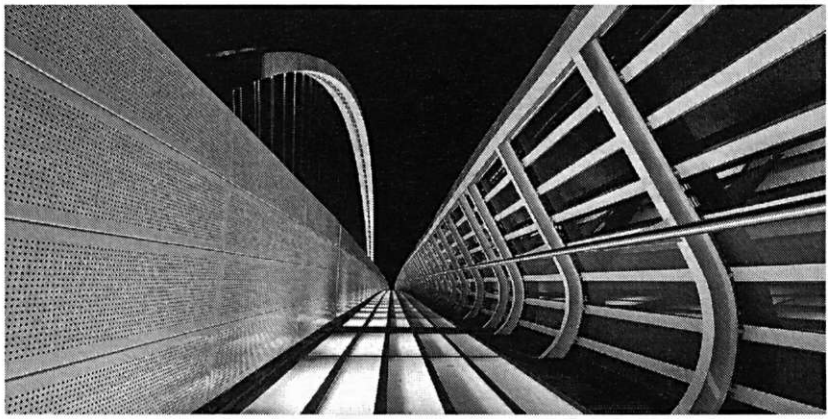
do Stádlce na Lužnici, kde byl znovu postaven a od roku 1974 slouží dál dopravě. Z projekční činnosti B. Schnircha ještě uvedme projekt železničního řetězového mostu přes dunajský kanál ve Vídni. Od roku 1860 jeho most sloužil po 24 let - z provozu byl vyřazen až tehdy, když se nadměrně zvýšila hmotnost lokomotiv a vlakových souprav. Model tohoto mostu získal sedmé místo na mezinárodní výstavě v Londýně v roce 1892. Poměrně velmi málo používaným stavebním materiálem pro stavbu mostů byla cihla. Používalo se jí zejména tehdy, jesltiže byly v blízkosti stavby budoucího mostu četnější cihelny. To platí o cihelném „Červeném" mostě Českých drah ve Znojmě nebo cihelných nadjezdech nad tratí z Brna do Znojma. Přece jen častěji vidíme cihlu jako součást smíšeného zdiva (s kamenem) u menších silničních mostů. Ocelové a železné mosty u nás mají také své význačné zástupce, zmiňme se o Ždákovském obloukovém ocelovém mostě, který svou více než půlkilometrovou délkou ve své době byl nejdelší na světě. Celosvařovaný ocelový obloukový most v Doudlevcích v Plzni rovněž patřil ve své době k průkopnickým stavbám. Střední pole ocelového příhradového mostu v Červené nad Vltavou bylo postaveno bez podpůrného lešení, ocelový příhradový most přes část vranovské

přehrady ve Vysočanech (Bítov -Vysočany) byl smontován na břehu, a pak teprve vysunut nad řečiště. Naše první betonové mosty byly postaveny v Praze na Elznicově náměstí v Libni, dále v Přerově a v Hranicích na Moravě. Ukázky mistrovství projektantů železobetonových obloukových konstrukcí jsou dodnes k vidění na mostech v Podolsku, Bechyni, Táboře, Lokti či Hořepníku. V mostním stavitelství se začíná používat prefabrikovaných nosníků, někde i prefabrikovaných opěr a pilířů. Železobeton je od doby svého vzniku fenoménem stavebního materiálu spojeného s nosnými konstrukcemi staveb, tedy něčeho, co vytváří spíše skrytou strukturu stavby. Pokud je beton spojován s architekturou, potom u laiků, a paradoxně i u architektů, je zafixována představa o pohledovém betonu jako o materiálu, který je na povrchu kultivován tak, aby spoluvytvářel exteriér nebo interiér stavby. Tato představa je však převážně spojována se stěnami, stropy nebo sloupy, jejichž tvar a proporce určují spíše staticko - konstrukční aspekty, než architektonická či výtvarná kreativita. Možná právě proto se v našem prostředí použití betonu v architektonických konceptech často omezuje spíše jen na pohledové elementy. Jakoby panoval určitý strach a nedůvěra odhalit potenciální krásu betonových kon-

strukcí, přetavit je z čistě utilitárního nosného systému na výtvarnou strukturu, která nebude se statickými principy v rozporu, avšak která s sebou ponese zřetelný a svébytný architektonický názor. Je nutností chápat tento materiál jako jeden ze základních prostředků k vyjádření podstaty projektu stavby. Beton je zároveň konstrukčním systémem, strukturou vymezující prostor a prostředkem pro vyjádření výtvarné formy. K betonu můžeme mimo jiné přistupovat i jako k sochařskému materiálu, ze kterého můžeme vytvořit formy tak různorodé, výtvarně neopakovatelné a konstrukčně fascinující. Přestože naše soudobá architektura umí ukázat působivost jednoduchých forem - betonových deskových elementů, pohledových stropů nebo sloupů - nenachází zatím zřejmě, až na výjimky, chuť a odvahu hledat jiné přístupy. Současná světová architektonická scéna však přitom přináší mimořádně inspirující příklady světových tvůrců, přičemž jejich pojetí betonu může být diametrálně odlišné, avšak vždy úžasně inspirativní.

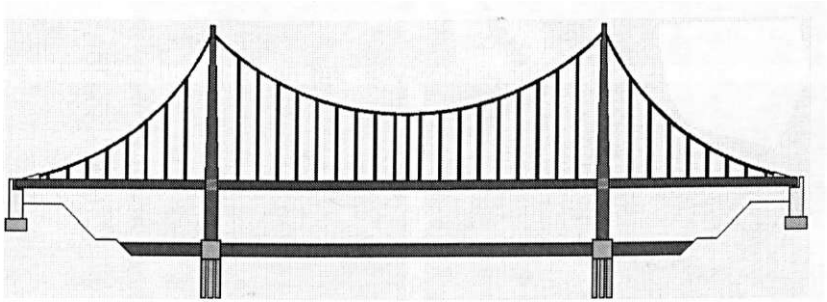
V této souvislosti zmíním Santiaga Calatravy. Jeho skulpturální kreace, naplněné úžasnou lehkostí a jakýmsi neuchopitelným napětím, v sobě spojují netušené možnosti sepjetí betonových konstrukcí s ocelovými.

Calatrava je nevyčerpatelnou studnicí nápadů majících jasnou výtvarnou kontinuitu. Konstrukci chápe vždy jako základ architektonického konceptu stavby. Nosné skulpturálně laděné betonové oblouky, žebra, rámy a konzoly si „podávají ruce" s pavučinami ocelových konstrukcí. Mocný neopakovatelný dojem z jeho děl je stejně intenzivní nezávisle na tom, jedná-li se o pěší lávku, dálniční most, letiště, nádraží nebo kulturní centrum. Santiago Calatrava nám tak opakovaně napovídá, že betonová, ale i ocelová nosná konstrukce může být výtvarnou podstatou nejen inženýrských staveb nebo staveb dopravních, u kterých je takovýto přístup ke konstrukci do určité míry očekáván, nýbrž poukazuje na to, že takto pojaté konstrukce mohou mimořádně úspěšně vytvářet prostor kulturních staveb - koncertních a kongresových sálů, divadel nebo knihoven. Tyto typologické druhy staveb již nemusí mít v sobě zaklíčován požadavek na velkorozponovou nosnou konstrukci, přesto však může architektonické zapojení nosných konstrukcí vytvořit svébytnou atmosféru. Betonové kazetové stropy nebo rošty, žebra a konzoly balkonů či ochozů přímo vybízejí ke hře světla, denního nebo umělého. Vše dohromady může působit úžasným scénografickým efektem, v němž hlavní roli hraje konstrukce, (zdroj: www.e-architekt.cz)



KONSTRUKCE

K nejdůležitějším částem konstrukce mostu patří: pobřežní opěry, vnitřní podpěry - pilíře, sloupy, stojany, pylony, svislice, trámy a trámové nosníky, oblouky, nosníky a ztužení, věšadla, vzpěradla, ložiska - mostovky, zavětrování, mostní závěry, mostní svršek (vozovka a chodníky) a mostní vybavení (parapety, zábradlí, odvodnění, osvětlenQ a ještě další přidružené díly. Podle konstrukčního řešení mostovky rozeznáváme mosty s horní, dolní a mezilehlou mostovkou, s mostovkou zavěšenou nebo vzepřenou.



TVAR

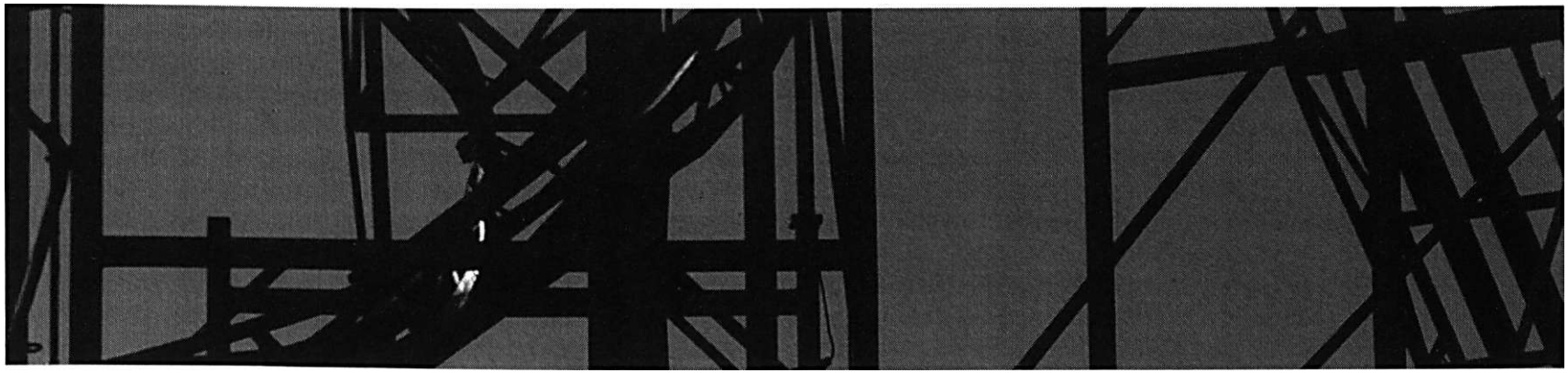
Při projektování mostů je kladen důraz na harmonii architektonického řešení s konstrukčním, kde lze najít dobré příklady symbiózy funkčních, technických, statických a architektonických hodnot. Vše pak musí být v dokonalé harmonii s okolním prostředím. Tvar, linie a barevné řešení přispívají k začlenění mostu do krajiny a dávají mostu celkový výraz: například lehkost a eleganci ladných křivek, pocit subtilnosti a snové lehkosti, nebo naopak výraz robustnosti a pevnosti. Klenby našich kamenných a později betonových mostů mají různé tvary. Většinou jde o půlkruhové oblouky. Vzácnější jsou již mostní oblouky lomené, goticky nebo novogoticky hrotité. To je případ západočeských Velhartic, moravského zemského hradu Pernštejna či novogotického hradního mostu na jihomoravském Bítově. Jinde v Evropě jsou kupodivu hrotité mostní oblouky častější: jmenujme alespoň římský most v Córdobě, Trinity Bridge v Crowlandu, Čertův most ve Walesu, St. Ives v Anglii, římský akvadukt v Lisabonu, ale i mosty turecké v lokalitách Milas, Serik, Adiyaman, Diyarbakir, Hasankeyf. Moderní mostní stavitelství přináší nové tvary kleneb a oblouků. Jako zvláštnost jmenujme tvar „kobylí hlavy*' - podobný tvar jsme našli u jednoho železničního

nadjezdu v Drnově. Oblouk tvaru kobylí hlavy se rovněž někdy nazývá oblouk ve skoku. Jiným v naší architektuře ne právě běžným tvarem oblouku je podkovovitý nebo také maurský (býval běžný ve středověké arabské architektuře na Pyrenejském poloostrově - odtud jméno). Ale existují samozřejmě i oblouky ještě řady dalších tvarů. Navíc u mnoha dalších mostů jsou značně zvýšené pateční čáry - tyto stavby pak mají velmi často mostní oblouky stlačené nebo segmentové. Naopak lomený, tudorský (býval jen na litinovém Mostě Františka Josefa I. v Praze), kýlový nebo jetelový oblouk se zatím u našich mostních staveb nevyskytuje. (Dušan, 2002/30)

Vít Obrtel: FUNKČNÍ HODNOTY JSOU VĚČNÉ (výňatek z textu publikovaném na www.archiweb.cz)

„Pojem krásna jest proměnný a jest determinován estetickými teoriemi epoch v úsecích období a oblastí. Každá epocha vybuduje svůj pojem krásna odpovídající možnostem materiálu a smyslové i rozumové kultuře vůdčích individuí. Změny v pojímání krásna vyplývají z převratu myšlenkových pochodů způsobených vnějšími příčinami ať psychickými, af fysickými. Každá epocha nachází styčné body v minulých údobích, dotykové body příbuzného chápání a vyjadřováni krásna, nikoliv v detailu, ale v celkové koncepci, nikoliv ve formě, ale ve struktuře, neboť nakonec člověk zůstává vždy člověkem a krása jest jenom jedna. Materiální potřeby individua jsou dány jeho existencí. Faktická potřeba dáti tělu, co potřebuje, zůstává stejná od času pračlověka až po naše doby. Architektura jest nauka o skladbě prostoru v harmonické jednotky. Tato skladba dána jest účelem. K dosažení účele slouží nám hmoty, vyjadřující svou funkčnost technickou dokonalostí formy. Architektura jest tudíž pouze jedna. Af jsou to obytné domy, továrny či obchodní paláce, kostely neb mosty, vždy musí vyjiti ze stejného předpokladu a dojiti ke stejné výslednici. Poměr prvků fysikálních a hyperfysikálních tvořících plnost účele, ovšem se mění dle daných požadavků (kostel - továrna). Jest přirazeno, tak jako i v jiných tvůrčích oborech, že určitá individua jsou puzena k jednotlivým druhům práce, čímž vzniká specialisace a z toho mylné teoretické dělení architektury na užitkové stavitelství a na monumentální sochařství. Nic takového neexistuje. Jest pouze architektura naplňující účel svými prostředky: půdorys - prostor – objem – plocha linie – barva. K vytváření otevřených a uzavřených prostorů slouží nám materiál. Materiál vyjádřen jest formou, která jest jeho funkcí. Tato forma jest stavebním detailem podřízeným zákonům technickým (konstrukce atd.), sklad těchto forem v harmonické jednotky jest podřízen estetickým zákonům této epochy železu a betonu (komposice). Rozlišujeme tudíž: tvar stavebních prvků, hmot přirozených a umělých a výsledný tvar architektonického objektu, konečný resultát fysické a psychické účelovosti. Nové a nové materiály skýtají vždy nové a nové formy naplňující maximální požadavky v konstrukci a komposici, tedy v celé funkčnosti - v kráse. Veškeré formy jsou však ve stavu zrodu, neboť neovládáme posud vždy nové objevované materiály af po stránce fysické (stroj), af vůlí ducha. Běží tudíž o pokud možno dokonalé využití materiálu v jasných, čistých tvarech, složených v rytmických proporcích v harmonické objekty. Základní geometrické

tvary dokonalých povrchu (aluminium, sklo, umělý kámen atd.) korespondují dnes nejplněji s naší sensibilitou. Strojově vyráběné stavební prvky v nejdokonalejších tvarech, komponované v harmonické jednotky architektonických objektu, jsou základním východiskem k dalšímu zdokonalení a odhmotnění tvaru, jsou na cestě od stavu zrodu ke konečné jich kulminaci, jsou první etapou železobetonového slohu. "Každý nový sloh povstal pozvolně z dřívějšího tak, že nové konstrukce, nové materiály, nové lidské úkoly a náhledy změnily neb přetvořily tvary dosavadní," praví O. Wagner. Tvar stavebních prvků a tvar výsledný jsou základem architektonické tvorby. Bud porušují neb naplňují rovnováhu prostoru. Nikoliv náhodná krása, nikoliv zavržení krásy, ale maximálně funkční krása ve výsledných komposicích prostorů člověkem a pro člověka tvořené."



2.2. MOST VÝTVARNÝM NÁMĚTEM FOTOGRAFIE

S námětem mostu se ve výtvarném umění setkáváme již od pradávných dob. Vyobrazení kamenného mostu nalezneme už na proslulém Traianově sloupu v Římě, byl častým námětem symbolistů, impresionistů i expresionistů. V této kapitole bych se chtěla zaměřit na 20. století, konkrétně na výtvarné médium: fotografii. Důvodem je to že, fotografie jako málokteré umění může svou emotivností velmi silně působit na analytické i intuitivní myšlení lidí a může právě proto, že jde o projev nejmasovejší, velmi účinně přispívat k rozvoji estetického smyslu. Fotografie je školou senzibility i projevem poskytujícím specifickými prostředky to, co poskytují i všechny ostatní druhy umění. Nejprve krátce k samotnému procesu fotografování architektury. Při fotografování architektury by měl mít fotograf na zřeteli, že architektura se nestaví jen pro účel, ale též pro své estetické působení. A to může být patrné i na takových architektonických dílech, jako jsou mosty. Estetická funkce objektu může být velmi významná a fotograf by se měl umět vcítit i do této polohy a v ideálním případě architekturu fotografovat tak, aby ještě zvýraznil architektův záměr. Samozřejmě může fotografovat i takovým způsobem, že do architektury fotograf promítne sám sebe, své pocity ze stavby. Ale tím se dostává z polohy objektivního zachycení architektova záměru do polohy, kterou můžeme označit jako Architektura a nálada. Autor snímku může významně ovlivnit výklad architektonického díla volbou světelných parametrů. Tato volba může mít zcela zásadní význam pro hodnocení architektova díla a jeho fotografie. Plastické osvětlení hraje výraznou roli v kompozici a výsledný účinek je tím do značné míry ovlivněn. Základní pravidlo zní, že světlo objekt oživuje, velmi však záleží i na tom, v jakou denní dobu je snímek pořízen. (Měkké světlo ráno a odpoledne, ostré polední slunce, které svítí kolmo z nadhlavníku a vytváří hluboké svislé stíny.) Úhel, pod kterým sluneční paprsky na zem dopadají, má zásadní význam. Pokud slunce svítí šikmo, zvýrazňuje tak texturu použitých materiálů. To platí zvláště v případě, kdy fotografujeme budovy z kamenného zdiva. Mnoho objektů vypadá nejlépe v „zubatém" světle těsně před soumrakem jasného dne, které snímkům dodává zajímavou hloubku. Největší záludností fotografování je způsob zachycení hran jejího objemu. Skoro každá architektura má nějaké členění, což znamená, že na povrchu má mnoho rovnoběžných, vertikálně a horizontálně probíhajících linií a hran, které se na snímku sbíhají podle zákonů perspektivy. Sbíhání linií a hran, které vystihuje hmotu ar-

chitektury, musí mít nějakou logiku. U svislých linií a hran architektury určuje sbíhání především sklon fotografického přístroje a dále vzdálenost odstupu fotografa : čím je dále, tím je sbíhání méně výrazné. Optická osa objektivu by měla být vodorovná, pokud není záměrem zkreslení, které se projeví sbíháním svislic. Detaily v architektuře se zase často vyplácí fotografovat při rozptýleném světle, které nevytváří žádné stíny. Ty spolu s liniemi a hranami mohou způsobit na snímku určitý zmatek. Jindy se ovšem může využít jejich pravidelného rytmu. K focení stačí kvalitnější zoom nebo digitál s větším rozsahem optického (nikoli digitálního) zoomu.Takový rozsah může být u některých přístrojů až dvanáctinásobný, což samozřejmě na architektuře přiblíží neuvěřitelně poutavé věci. Dalším důležitým pojmem je perspektiva. Perspektivaje vjem prostoru, kdy se objekty bližší zdají být větší, směrem do dáli se zmenšují a rovnoběžné linie v dálce splývají. Perspektiva má velký význam pro zvýšení dojmu prostorovosti. Barevná perspektiva vzniká, když se stoupající vzdáleností ubývá sytosti barevných odstínů. Jako ptačí perspektiva se označuje pohled shora dolů, z nadhledu, a jako žabí perspektiva naopak pohled zezdola nahoru, který se vyznačuje sbíháním svislých linií směrem vzhůru. Při záběrech

z těsné blízkosti a také extrémně širokoúhlým ohniskem a při zrcadlení vzniká perspektivní zkreslení (distorze). Obecně je sbíhaní vodorovných i svislých hran na snímku chybou. V mimořádných případech však fotograf může využít sbíhání ke zvýraznění své myšlenky, například ke zdůraznění výšky mostu nebo vyjádření určité monumentality. Fotografie architektury, v tomto případě mostu, může vzbuzovat i další výklady - může dávat svým snímkům symbolický význam. Důležitým sdělným a výtvarným prvkem je okolí a popředí, které dostává do obrazu měřítko a hloubku prostoru, která se dá umocnit rozostřením objektu v popředí.

Jedním ze základních způsobů fotografické dokumentace rozmachu techniky na konci 19 stol. bylo zachycení výstavby nových komunikací (železničních, silničních a vodních), na níž se zpravidla podíleli ti nejvýznamnější fotografové. Při stavbě železnic v USA to byli fotografové Timothy 0'Sullivan, William Henry Jackson, Andrew Joseph Russel, Charles R. Savage, John Carbutt, v Rusku například A. K. Engel. Jednou z prvních fotodokumentací tohoto typu vůbec bylo album kalotypií Edouarda Denise Balduse, věnované stavbě

železnice z Paříže do Lyonu. Ve Španělsku byli specialisty na dokumentaci budování komunikací, zejména kanálu Isabely II. a četných mostů, Charles Clifford a José Spreafico, který dokázal znamenitě fotograficky interpretovat smělost inženýrských řešení při výstavbě železnic hornatým terénem. Výstavbu Rakouské severozápadní dráhy, jež byla jakousi páteří severu rakouské monarchie, prováděli nejznámnější vídeňští fotografové: Josef Lowy, Josef Vlha a Herrman Heid. Zvlášť oblíbeným námětem byly mosty, přičemž snímky z budování železnic v horách jsou mnohdy i jakýmsi výrazem triumfu lidského ducha nad „ovládnutím přírody". Fotografie ze stavby železnic jsou ale také prvními obrazovými doklady o citelných zásazích člověka do neporušené krajiny, dokladem o proměně přírodní krajiny v krajinu průmyslovou. Právě fotografie jako jediná dokumentovala rozsáhlé zásahy člověka do krajiny vlivem průmyslové činnosti. První známou komplexní dokumentaci železnice u nás provedl v letech 1870 a 1871 vídeňský fotograf Joseph Lówy, který fotografoval stavbu Rakouské severozápadní dráhy vedoucí z Vídně přes Moravu do Trutnova. Roku 1875 Ignác Kranzfelder.fotografvKlatovechaDomažlicích, pořídil dokumentaci z výstavby železnice Plzeň - Železná Ruda.

Nyní bych chtěla zmínit několik fotografů, kteří se mostem jako námětem zabývali soustavně.

FRANTIŠEK FRIDRICH

Byl jedním z nejúspěšnějších českých fotografů místopisných pohledů, označovaný jako „fotograf krajin" . Kolem 1870 se stal jedním z nejvýznamnějších vydavatelů místopisných pohledů v celé monarchii. Vedle měst proslulých mnoha památkami, jako Praha a Kutná Hora, se pozornost fotografů soustřeďovala především na lázně a jejich okolí, přičemž největší pozornosti se těšily Karlovy Vary a Teplice. Fotografy zaujaly nejen architektonické památky minulosti, zejména gotického slohu, ale také místa mající symbolický význam související s historií. Často se také fotografovaly technické a stavební novinky, zejména **mosty.**

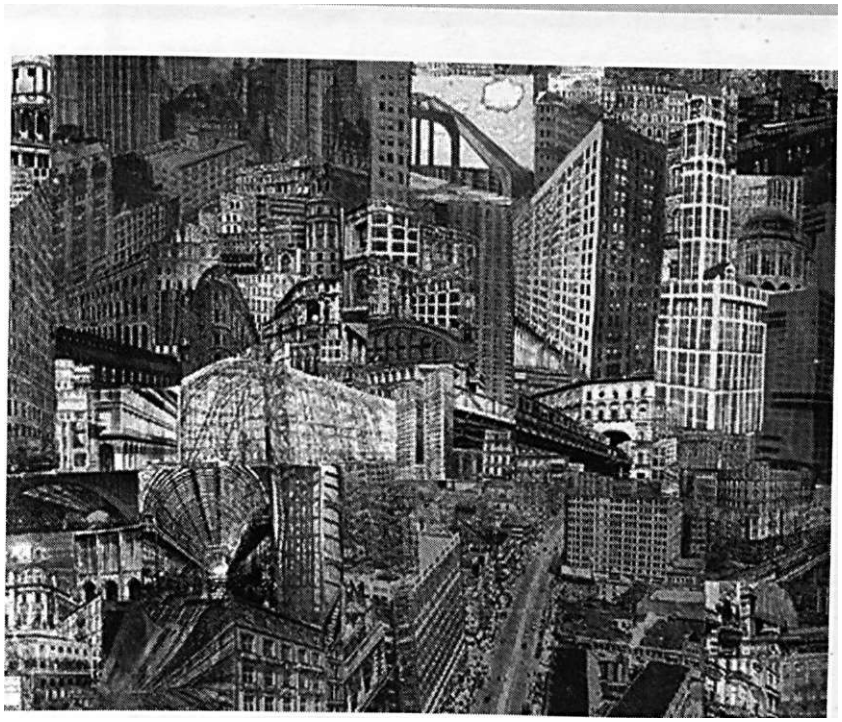
HEINRICH ECKERT

Po Fridrichovi nový prvek do fotografování české krajiny a jejích památek přinesl v 70. a 80. letech 19. století Jindřich Eckert. Na svých cestách za zakázkovými fotografiemi mostů začal jako jeden první u nás snímat velkoformátovým fotoaparátem. Za spolupráce s geologem Gustavem Laube začal fotografovat krajinu z hlediska postižení jejího typu a o most se zajímal vždy jako o součást krajiny ve které se nachází. Eckert byl vášnivý turista; novým prvkem bylo tudíž fotografování na turistických putováních, na nichž vznikly v letech 1880 - 1884 cykly věnované Šumavě a Krkonoším. Nalevo vidíme ukázku z Eckertova díla, konkrétně z Červené nad Vltavou, kde zachytil stavbu mostu v roce1889.

Na rozvoj turistiky a zprostředkovaně i upomínkového fotografování mělo vliv budování železniční sítě. Stavbu železnic dokumentovali mnozí regionální fotografové - ti v této souvislosti zachycovali i krajinářské scenerie, které železnice se svými zářezy, náspy, mosty a tunely podstatně měnila.

PAUL CITROEN

narozen roku 1896. Student Bauhausu, malíř, grafik a fotograf, který je znám především svými kolážemi z roku 1923, nazvanými Metropolis. Jednalo se o montáže vlastních fotografií z městského prostředí (budovy, mosty, ocelové konstrukce, mrakodrapy atd.), pomocí kterých vytvářel znepokojivou podobu měst, v nichž je člověk odsouzen žít.



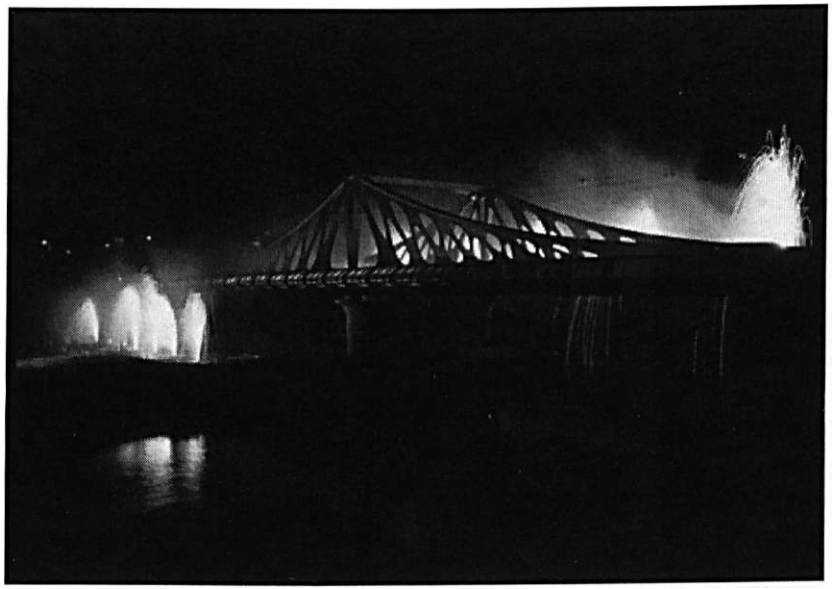
PAUL CITROEN, Metropolis, 1923, fotografická koláž

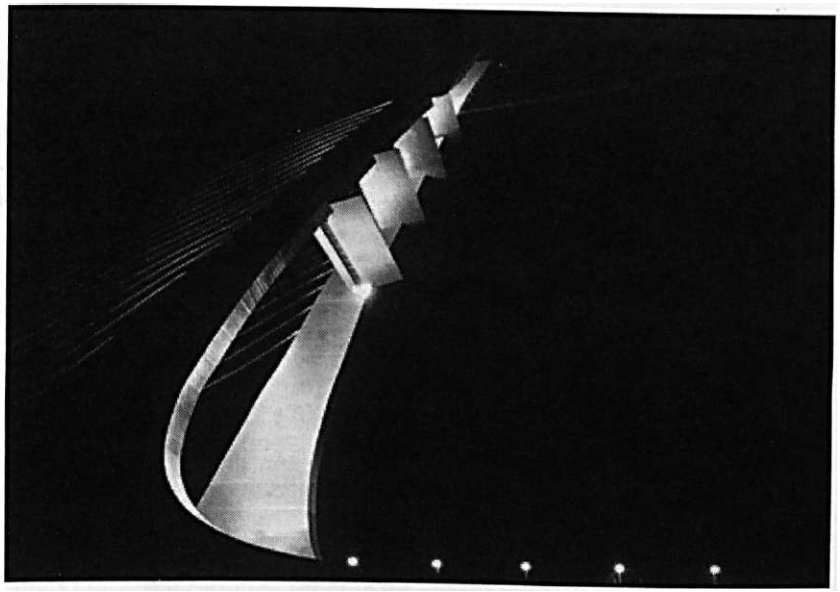
Dnešní velkoměsto je chaotické, velkolepé, oslňující, pohlcující a sebestředné - současná fotografie je stejná, jsou od sebe prakticky neoddělitelné. Fascinují svými možnostmi, různorodostí pohledů, proměnlivostí; jsou na sobě závislé - město bez billboardů, reklam a citylightů nebude městem a fotografie se chce ukazovat, a to nejen v tichu výstavních síní.

MARGHERITA SPILUTTINI

Rakušanka Margherita Spiluttini patří dnes k nejvýznamnějším fotografům architektury na světě. Asi před 25 lety začala s obnovením rakouské architektonické fotografie, čímž nakonec ovlivnila celý způsob vnímání architektury. Vídeňská galerie AzW jí nyní věnuje speciální výstavu. Margherita Spiluttini fotografuje veřejné i soukromé budovy, díla slavných i neznámých architektů a proslavila se i jako kronikářka mezinárodní i národní architektury. Fotografka portrétuje architekturu takovou, jaká je. Její snímky neobsahují žádné skryté symboly, umělou dramatizaci, anebo přilepenou spektakularitu. Její obrazy jsou povídkami ve smyslu zcizení. To, v čem se její fotografie liší od ostatních, lze častokrát poznat až na druhý pohled. Spiluttini nezaujímá žádný po-

stoj k budově, její pohled je téměř analytický, ale i zvědavý. „Fotografie je vždy zároveň obrazem nepřítomnosti," říká o své tvorbě, „každý pozorovatel má vlastní dojem z té samé fotografie."





Z našich fotografek se fotografii mostů věnuje např. ESTER HAVLOVÁ **(fotografie: Ester Havlová: Dlouhý most - České Budějovice, Mariánský most - Ústí Nad Labem)**

3. MOST A ČLOVĚK - VZTAH V SOUČASNOSTI

Během své práce jsem oslovila i několik lidí (přátel) a položila jim otázku, co pro ně osobně znamená pojem most. Nekladla jsem žádná omezení, ani nijak nenaváděla dotazované ke konkrétním odpovědím, které bych chtěla slyšet. Sešlo se mi několik osobních výpovědí a pohledů na most, z nichž dvě bych zde ráda ocitovala.

MOSTY PODLE ONDŘEJE SLAČÁLKA

Mým prvním mostem byl pochopitelně Ten most - most Karlův. Už tehdy, v dobách, kdy jsem ho vnímal spíše jako ohromnou pamětihodnost, mě ale rušilo to, co ve své pozoruhodné básnické skladbě Jám pojmenoval básník Lubor Kasal velice výstižně - aby se člověk mohl pohybovat po tom, co on ve své skladbě tituloval jako „Kurvlův most", musí se „prodírat sračkami turistů a pouličními prdy prodavačů". Karlův most nebyl jen setkáním s velkou, do kamene vytesanou minulostí, byl rovněž drastickým setkáním s trhem, trhem pochopitelně bez jakéhokoli přívlastku, se silou, která energií vyvlastněnou z jednotlivých lidských interakcí promění cokoli bud v nablýskaný prostor směny, nebo v odpadek na skládce. Původní smysl neznamená nic - změní se v barvotisk a slogan, ve svou vlastní karikaturu, fotku na křídovém papíře, ucpanou komunikaci, jejíž těsnost překonává snad jen její hlučnost. Vztek na tento Karlův most mi zůstal dlouho - ještě za povodní v roce 2002 jsme s kamarádem tak trochu doufali, že aby velká voda byla aspoň k něčemu dobrá, strhne Karlův most a zničí tak turistice její atrakci. Bylo nám samozřejmě jasné, že by si postavili nový a ještě odpornější - neměli by ale aspoň pocit, že šlapou po něčem autentickém, že je ten jejich pouliční prodavač propojuje tou či onou předraženou cetkou s dobou Karla IV., že si mohou tak lacino, bez jakéhokoli skutečného poznávání koupit kontakt s minulostí. Mezitím jsem začal číst moderní poezii - tu, která chápala most jako velký výdobytek lidského umu, důvtipu, techniky, jako triumf nad přírodou. Bylo to pro mě novum - do světa mostů, silnic, dálnic a plně zkrocené přírody jsem se narodil a přišel mi vždycky samozřejmý. Nebylo už zapotřebí zkrotit nelaskavou přírodu, aby nechala žít člověka, ale naopak zkrotit člověka, aby nezničil přírodu a s ní své vlastní prostředí. Pyšné stavby mostů byly spíše samozřejmostí než něčím, nad čím by se mělo smysl zamýšlet. Prvorepubliková báseň Josefa Hory o mostu, který „milion stál - a ještě ho nesplatí dětí / ale když rozhodný inženýr Labe jím spjal..." byla závanem z jiného světa,

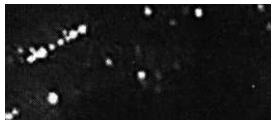
ne ze světa reflektující postmoderny, ale ze světa bojující moderny, bez jejíhož zápasu by postmoderna nemohla nikdy vzniknout. Na síti báseň zatím není, lze z ní najít jen závěr: „V třesku zim, v léta jasu metafysiky prost, podoben člověku, má jeho krásu a houževnatost. Tof most." Tento text je poselstvím z doby, která techniku natolik milovala, až ji člověku připodobnila. Most není jen součástí lidské krajiny a produktem lidského rozumu, který jej naplánoval a postavil - v Horově interpretaci je stavba stvořením, které jeho stvořitel připodobnil sám sobě podobně, jako v bibli bůh stvořil člověka „k obrazu svému". Dnes je nám nadšení oné doby cizí a vzdálené (až na ty, kteří se těší, jak si budou do svého těla zapojovat mikročipy). Zároveň ale vyvolávají úctu. Další mosty v mém životě byly spojené s anarchistickým aktivismem. Prvním z nich byl Most legií, podstatný ani ne tak sám sebou, jako spíše tím, že vede nad Střeleckým ostrovem, tradičním místem anarchistických prvomájových demonstrací, které si pro svou demonstraci zamluvili na rok 1999 neonacisté. Most legií byl místem, kde jsme se pokoušeli v malé skupince asi padesáti lidí zablokovat přístup natento ostrov lidem hlásícím sek národnímu socialismu. Jejich policejní ochranka nás z mostu pochopitelně vyhnala. Ve druhém případě, o rok

později, byl jiný most, tentokrát Nuselský, přístupovou cestou ke Kongresovému centru, kde zasedal Mezinárodní měnový fond a Světová banka. Most tedy byl tajemnou stezkou vedoucí k vítězství - zároveň ale představoval riziko: vznášel se nad zemí a byl proslulý tolika pády sebevrahů, že jeden nechtěl příliš domýšlet, jaký následek by tam mohl mít ostrý střet demonstrantů s policií. Nakonec tam demonstrovala italská Ya Bašta a s policií se střetala, ovšem spíše symbolicky. To ale nevadilo tomu, aby se nestala zástupným symbolem všech pražských „násilníků". Že by to souviselo s vyvýšeným postavením mostu a střetu, který se na něm odehrával? Možná spíše s tím, že Ya Bašta jako jedna z mála konfrontačních platforem měla a halasně veřejně používala své jméno, a byla tudíž jasně uchopitelná. Mým třetím aktivistickým mostem byla iniciativa vycházející z Havlova Fóra 2000 „Mosty přes globální propasti". Jejím smyslem bylo navázat komunikaci, překonat odcizení a nevraživost mezi protagonisty kapitalistické globalizace a jejich odpůrci, mezi funkcionáři a jejich kritiky, šlo tedy o mosty zcela iluzorní a falešné - vzájemné naslouchání mohou sotva změnit zcela jinou situaci a až se jedni vrátí z Hradu, budou rozhodovat, zatímco druzí budou muset důsledky jejich rozhodování snášet. Jaképak tedy

mosty? V době konání summitu NATO uspořádala tato iniciativa diskuzi na Pražském hradě, na niž jsem byl pozván. Nepřijal jsem tehdy ale pochopitelně vůdčí myšlenku této iniciativy, bral jsem pozvání spíš jako možnost veřejně ji zkritizovat. A tak jsem hned při úvodním představování vystoupil s velice r-evolučním projevem, v němž jsem na závěr řekl, že NATO se bombardováním Jugoslávie dopustilo válečného zločinu a že si její představitelé nezaslouží nic jiného než být postaveni před tribunál pro válečné zločince, a - ač není slušné mluvit o provaze v domě oběšencově - včetně hostitele daného setkání. Pokus zasáhnout prostřednictvím ataku na humanisticko-mírutvůrnou ikonu Václava Havla i ideu mostů mezi mocnými a bezmocnými, již vystavěl, ale příliš nevyšel. Naštval snad jedině amerického reprezentanta v diskuzi, a i ten byl velmi zdvořilý. Ale když už jsme u mostů, vzpomínám si ještě na jeden. Když jsem začínal patřit k „anarchistické scéně", byl jejím překladovým hitem esej Murraye Bookchina Sociální anarchismus, nebo anarchismus jako životní styl - nepřemostitelná propast. Autor v něm dokazoval, že dvě podoby anarchismu jsou neslučitelné, některé kritické poznámky byly možná i na místě, klíčovým se pro nás ale stalo právě slovo „nepřemostitelná". Jeden můj starší přítel k tomu

poznamenal, že on pochází z generace, které hrál Simon a Garfunkel svůj „most přes rozbouřené vody" a spíše než hledání rozdílů je pro něj anarchismus o spojování, o stavění mostů. Já si tehdy odnesl poznání, že i sebesympatičtější myšlenka může mít podoby, které jsou pro mě sotva přijatelné a že to souvisí i s tím, jak se postaví k tématu mostů...

Další autentickou výpovědí je báseň mého kamaráda Marka, který jednoho rána, před několika lety uklouzl na zábradlí Palackého mostu a spadl do Vltavy. Přežil a sepsal tyto verše, (následující strana)



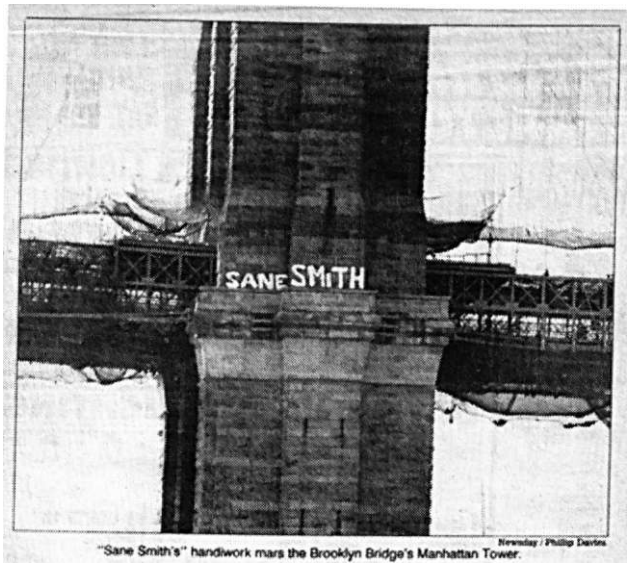
/

šikmým pádem k zemi
Řeka mne nechce, ještě je čas
Pod hladinou v podvědomí začít dýchat
S vynořením dlouhá je cesta
Ještě je čas.

Na hladině čekání je věčné
Cokoli co zdá se je nebezpečné
A život plyne dál
Nerušeně - velmi, velmi zpomaleně
Ještě je čas

Slévají se pocity
V jednom okamžiku - v tichu
S dlouhým nádechem To začíná znovu
A řeka plyne dál
Ještě je čas

Nesen tak volně pohazován
V mezičase
Mezi smrtí a životem
Vytažen v tom dlouhém ránu
Ještě je čas



Newsday / Phillip Dantes

"Sane Smith's" handiwork mars the Brooklyn Bridge's Manhattan Tower.

Vandalism Draws Ire

«X Kevin Flynn

In the ofnsjfht. m a ъ a т т Mge \ Г<ч i&ov.7 the Keat River, a graffiti vandal who ha* pimpled the Transit Authority for ч«яи tnlro-AkwI hьm*eff Tuesday to th<- HnWlment Ы Tran.4portκtion..

"San" Smith" Ifeft hi« calling eard jn 5-foot ьbox letter» palo&d «c«o» the Manhattan №m of th« landmark Brooklyn Bridge.

Tb" «.radarMrk, which is «mbewom«J m wbi«e paint en the north and south tzlkm of the Clotlae few«7, *vm* be «p<#M a *mile* «way.

In grefT8i «tnck-s, whm- "putting up" «a in having yowr «tuff *"en – «« the key achievement, Иъа dannng ds»pley of sure-foot«"I arrogance I" *я* (Ш akin to painting the Si*tine Chapel.

"A« far an graffitit* o>www), thi# put* him at the top." mtd Transit Police Sgt. John Romero who*"7>cb U to track subway vandals "As far m W» concern«l, he'« at the top of his game."

But to Romero and imnepotUtkm oSTKab. tfw-white paint *s iwtbifrg -mora than poifttasa van-<JUL«n on л пК-тЫ kndnjark. The city Oe-pwtnwnt of Tmn#ortatk.n H cnukjf wwt ш much a« $10.000 to blast the paint off th« towr's gane

"He шаиpoПэй hi* nanw," said Vktor Roas, a depart m^nt spokeasnanl. "It ahowki' be Insane Smith."

TransMt jatike art» more familicar with Smith's work. They've lwn tracking him for three years, following a trail of hanlfawolfk be leav^ on station after ftation, train after train,

"Vie'н ow of th© Cop 20 graifiti atowica »» the city in tern» of damage Hauero «aid, "Hи »tuff ap^ara <m jtjtst about m-ery line in Uw tern."

It's »bo been «pottod on Bronx hsfi^way шркя, on wall» at Tbe ClouAers and on a huge warehouse in «ppw Mimhattan abng the Smt River,

Л Police I)ppartb»efft яроксжтап «Ald graffiti vandal» are wv«tally tharenl with mninal *ml»*-chief and the penalty for ronWctmn I* up to the judge hearing the case.

Transit p^Jloe *my* they know who "Sane йыЧь" (a, lmt wows. ^ь^ьж- ьм ш т ь boeats.se be

Pitu« VANDAL on Pa^ 23

Graffiti Vandalism On Bridge Draws Ire

УАХРАМтокРц»»

was a juvenikr when taken in on hi* hm шЧШШл. am*t,

"We've spoken to him," said Tran-«t Deputy tsap, Jam«« Pearj,'. "Weve? spoken to hi* mother. Rut he'* just m^> of them kid« who bfo* no intention of tapping. 1ι« think* ИЧ art and ithnl we're foots to think otherwise/'

But dty «aw«* w*i *'%»*" ha* been Wkmtilkd в» David Smith, en 18-*vu-M graduate <rf Hunter C«Акф* High &5oaИ who Jives in Washington Height«,

Dawd Smith dented having any rob in defacing the Brooklyn hisdgit, but «ald h»« "familiar" with "Sam's" work, He sa«d the bridge "hit" took "Sane" two hour» on Tlwmfcajr night.

peopfel around ami "Sane" had »» loar OC getting caught, Smith wald oops wouldn't really № to" sralkbsig «it m ledgi- that'» only a foot-and a-hali wide"*

•'Sam." be »ald. fcefe no remorse about marring the landmark '•That'* what raaкш them talk about it If sf« to hit Crty Hall. Sane would do it. He specialii"» m hitting the un-v"K-habk>»"

Transit poll««, who my San* jw«* be* their top vandalism target, say tbey'" Ьи» dese И Ьфд, Saw рзт»1ъйШ- before.

• 'Bui the kid'« eye» up hi* *mm'."* «aid Ferry,

Výňatek z oficiální zprávy MINISTERSTVA VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY o kriminalitě v roce 2000.

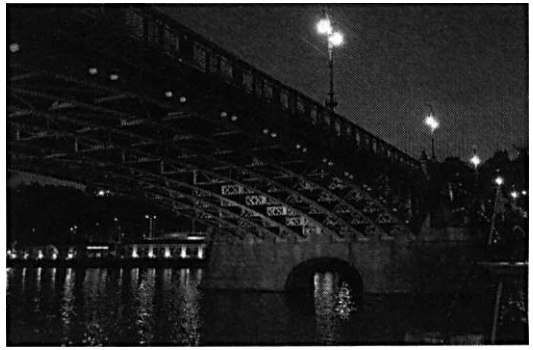
(http/www.mvcr.cz/sfatistlky/krim„8tat/2000/pokorna/apr6jer[.htmt

Dopadení pachatele - sprejera přímo při činu je ojedinělé, většinou se jedná o partu, která má své hlídky a ústupové trasy, dobře si vytipuje dobu, kdy je cílový objekt nehlídaný a kolem není žádný provoz. I při zadržení pachatelů přímo na místě se musí složitě prokazovat komu patří spreje a kdo je autorem výtvoru. Znalec musí vyčíslit škodu a podle výše se určuje, zda jde o výtržnost nebo o poškozování cizí věci. Také se přihlíží k věku pachatele.
Brigády či alternativní tresty na odstraňování škod u nás neexistují. Celou oblast těchto nežádoucích proj evů by měla řešit až nová právní úprava. Policie ČR věnuje sprejerskému vandalismu soustavnou pozornost spočívající v hlídkové a obchůzkové službě, operativním dohledu na vytipovaných místech. Šetří a operativně rozpracovává zjištěné případy. Oficiální akce k ozdobení vybraných míst (betonové stěny) nezaznamenaly velký úspěch, většina „umělců" se rozhodla zviditelnit pouze na vybraných frekventovaných místech a jde jim o moment dobrodružství při zakázané činnosti a také soupeří v nápaditosti a odvaze při umísťování prováděných výtvorů. Těch, kteří dávají jednoznačně přednost umělecké hodnotě a skutečně něco umí je velmi málo.

Pan Knížák, ředitel Národní galerie Praha, dodává: „Nic jiného než je tlouct, škody na památkách jsou obrovské".

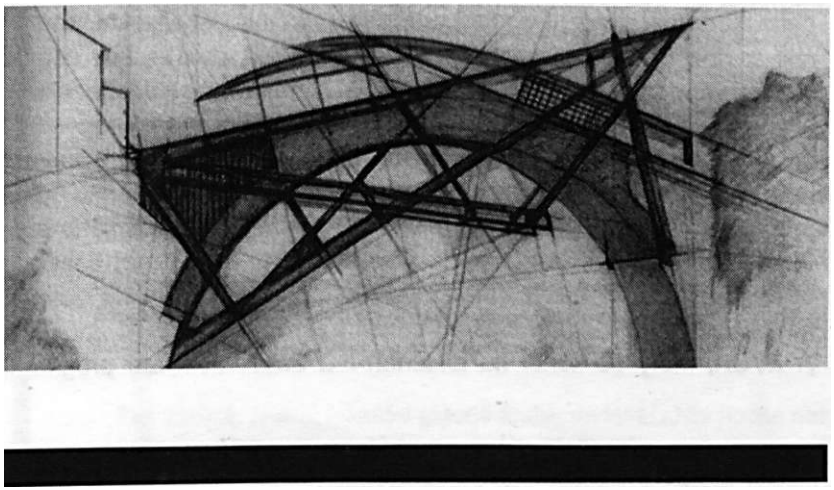
3.1. VSTUP DO VEŘEJNÉHO PROSTORU - PROMĚNY MOSTU

Jak již jsem se zmiňovala v kapitole..... důležitým vizuálním prvkem u městských mostů, který tvoří samostatnou estetickou kategorii, je osvětlení, které svým působením navazuje na základní estetiku návrhu. Vychází z předpokladu vytvoření nových znaků městského prostoru, nových orientačních bodů a dominant města za noci a dává jim novou funkci i jinou myšlenkovou náplň. Zejména u mostů zavěšených na tenkých závěsech přispívá k celkovému pocitu subtilnosti a snové lehkosti. Dobře navržené osvětlení složené ze světel několika barev umožní podtrhnout logiku technického řešení a umocnit či dokonce měnit výsledný estetický dojem ve tmě, kdy ostatní složky vnímání jsou potlačeny (běžné nebo slavnostní osvětlení). Příkladů osvětlení mostů v praxi je mnoho. Most přes Bosporskou úžinu, jenž spojuje v Turecku Evropu s Asií, dostal nový háv v podobě barevného LED osvětlení. 23. dubna, 2007 se barevnost mostu úplně proměnila a to pomocí plně počítačově ovládaného světelného systému (LED) úsporných žárovek. Diváci tak mohli sledovat úžasnou světelnou show, v různých barevných kombinacích - červené, zelené, modré a bílé. Příkladem dalšího projektu je MĚSTO, JEHO SVĚTLO A ZVUK, který se konal na letošním PQ 2007. Součástí programu byly i projekty světelného a zvukového designu - skupina mezinárodních světelných designerů dvakrát speciálně nasvítila známé pražské prostory, zvukoví designéři se zase z Masarykova nádraží spojili se svými kolegy v dalších světových metropolích. Vše se odehrávalo podvedením C. Limauro (USA). Každý objekt „svítil" vždy pouze jedinou noc, a dostal tak na určitou dobu novou tvář. Jednalo se o Železniční most - stanice MHD Výtoň, kde zvuk vlaků byl na jednu minutu elektronicky zaměněn za tóny Vltavy z cyklu Má vlast Bedřicha Smetany.



Dalším příkladem výtvarné proměny mostu je Slavný „stari most" v bosenském Mostaru, který bude příští rok (2008) pro dobu deseti měsíců obestavěn konstrukcí rakouského architekta a umělce Michaela Půhringera. Ocelová konstrukce, která váží 14 tun a která zcela změní pohled na most, bude realizována v rámci projektu „Peace Connection 3000" a má působit jako mírový pomník a připomínat válku v letech 1992-95. „Stari most" byl postaven tureckým starostou Mostaru Mimarem Hajrudinem v roce 1566 a od roku 2005 je na seznamu kulturních památek UNESCO. V listopadu 1993 byl zničen bosensko-chorvatskou armádou. Televizní záběry cíleného střílení do mostu tehdy šokovaly celý svět a most se stal nejdříve symbolem války, než z něj jeho rekonstrukce a znovuotevření v roce 2006 udělaly opět symbol pro mír a naději. Kusy starého mostu byly vytaženy z řeky Neretvy a použity při konstrukci nového mostu, který byl postaven podle původních plánů. Rakouského architekta Půhringera fascinoval 28 metrů dlouhý most dávno před válkou. „Bylo pro mě jasné, že po násilném zničení mostu nám nemůže stačit pouhá rekonstrukce, protože by to bylo symbolem zapomenutí na válku," říká Půhringer. Proto navrhl čtrnáctitunovou konstrukci z mosazných desek, rour z ušlechtilé ocele a titanu. Projekt,

který byl představen na výstavách v několika evropských městech, finančně podporují rakouské firmy. Miniatura konstrukce slouží od roku 2004 jako skulptura, kterou v rámci ceny „Peace Award" uděluje Mostarské centrum pro mír a multietnickou spolupráci. K laureátům patří mimo jiné i Václav Havel. Dnešní Evropa potřebuje mosty, které překonávají hranice, a projekt Peace Connection Mostar 3000 je toho příkladem, (zdroj: http://www.stavebni-forum.cz/detail.php?id=8279)



DUMBO ART CENTRE je nezisková organizace současného umění v Brooklynu, založená v roce 1997 a částečně podporovaná městem New York. Produkuje výroční festival „Umění pod mostem", největší prostor pro experimenty veřejného umění a objevuje umělce po celých Spojených státech. DAC poskytuje celoročnívýstavní program ve svých galeriích, hostí výroční Artist's Opportunity Workshop a zaštiťuje sbírky a veřejná prostorová díla.

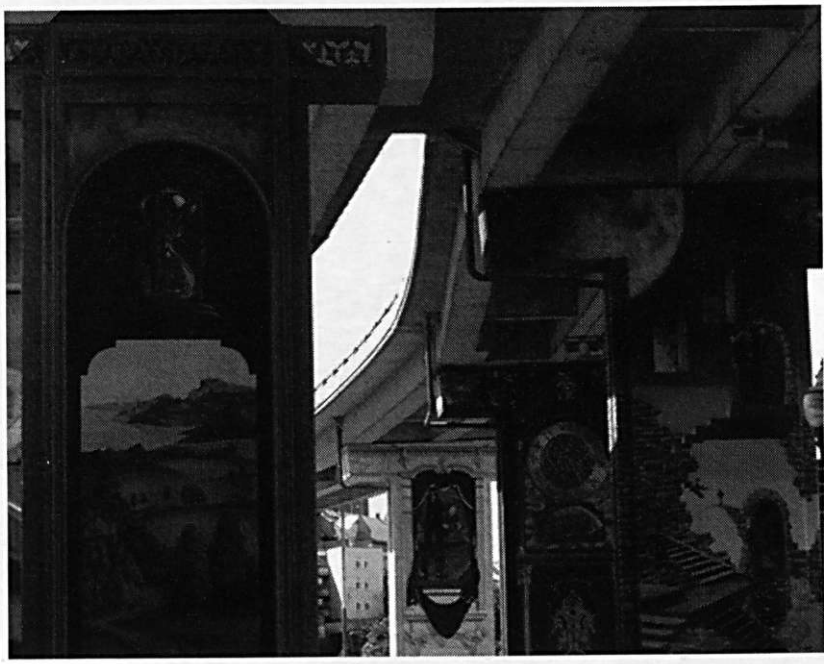
Poselstvím tohoto projektu je udělat z Brooklinského mostu respektované kulturní místo pro sousedské soužití. Jeho cílem je zajistit širokému spektru veřejnosti smyslový a intelektuální stimul objevením vizuální kultury. Umělcům zajišťuje neobyčejné příležitosti pro vnitřní a venkovní experimenty, inovace, prezentace a rozvoj. Příběh festivalu „Umění pod mostem" a rozvoje tovární oblasti Dumbo šel ruku v ruce a je neuvěřitelnou náhodou - obojí přišlo odnikud - z tovární pustiny 90.let. Festival dal této oblasti nesmazatelný punc, začal inspi-rovat umělce k tomu, aby každý rok vytvářeli nová veřejná díla. Nic z toho by se nestalo bez umělců, kteří zde pracují nebo žijí, a také bez místní obchodní a domácí komunity. Ústředním bodem „Umění pod mostem" je prostor mezi betonovými sloupy pod dálničním

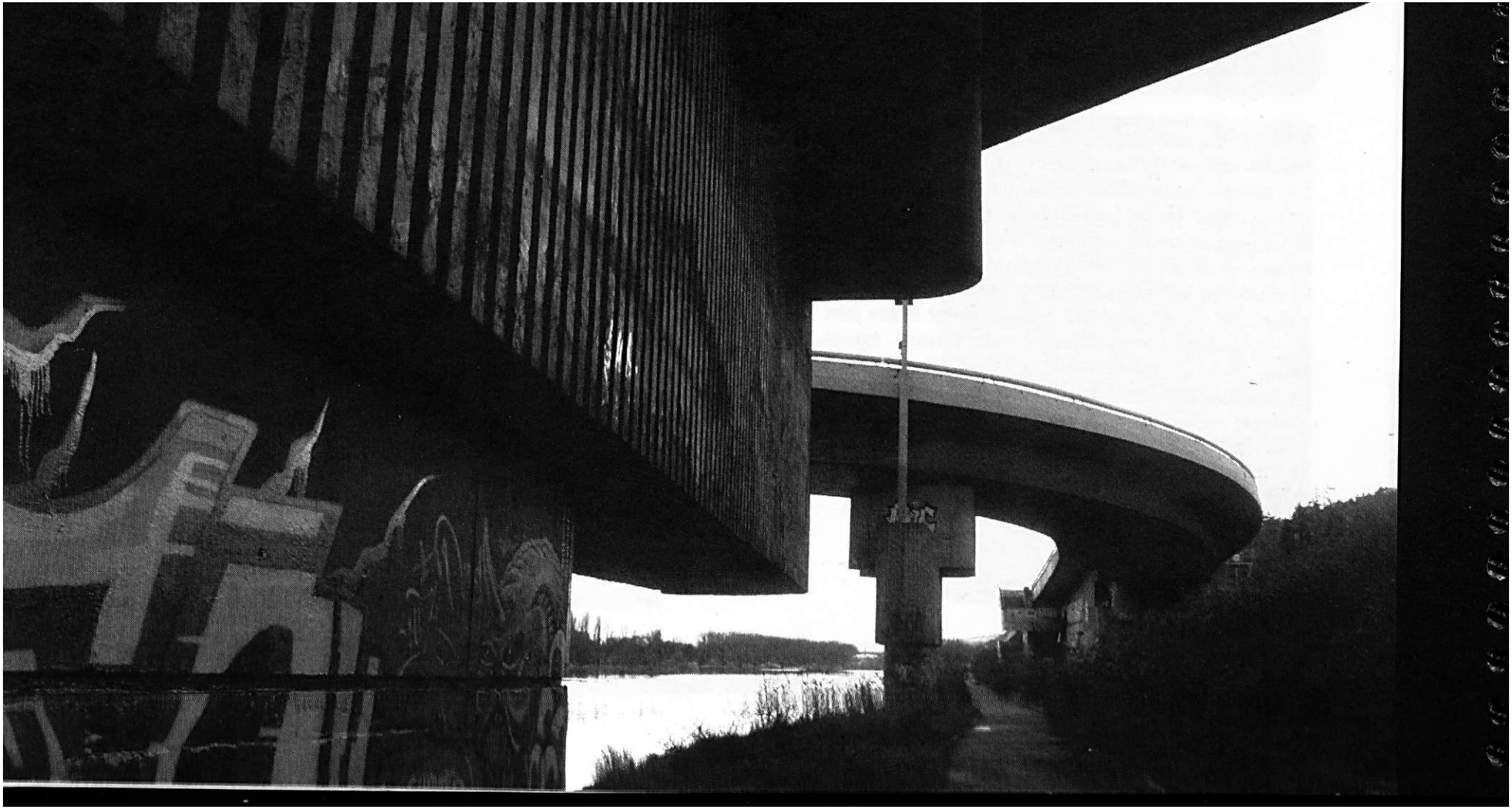
nadjezdem 1-95. „Městské umění" je tématem prvních 4 panelů, které byly vybrány v soutěži v roce 2002. Každý rok by se mělo odhalit osm nových panelů, reprezentujících témata, která budou obsahovat práce místních dětí a ostatních místních umělců. Spektrum nabízených děl, interakcí a happeningů je opravdu široké. Jackson Martin zde parkuje svůj mobilní recyklovaný dům: co jsou něčí odpadky - může být něčí květinová zahrada. Tara Parsons hází z mostu do vody biologicky rozložitelné padáčky se jmény obětí v afghánském a iráckém konfliktu. Dalším dílem prezentovaným na zdech mostu je i Světlo reflektoru - formou graffiti.

10th
anniversary!

SPREJEŘI V KANADĚ

Pražští radní stále zápasí v ulicích s lidmi, kteří jsou představiteli pro někoho novodobého umění, pro druhé jde o pouhé vandalství. V periodikách probíhá diskuze nad možnými řešeními, kde zastánci a na straně druhé odpůrci plamenně zastávají své stanovisko k danému problému. Mluvíme o street artu. Jak tuto otázku řeší za oceánem, přímo v srdci historického Kanadského města Quebecu? Hlavní město provincie nesoucí stejný název jako město samo a velkým francouzským vlivem dalo v rámci městského projektu šanci umělcům využít volné betonové plochy nosných dálničních sloupů protínající samotný střed města. Scény vyobrazené na těchto sloupech nechávají zapomenout na vlastní prostředí pod dálničními sloupy a dokonce nutí zastavit se a s hlavou obrácenou vzhůru pozorovat vyobrazené výjevy. Tato díla evokují v člověku mnohé pocity a taktéž přijemné spojení umění a genia loci dálničních podjezdů.





3.2. BARRANDOVSKÝ MOST - STREET ART

Barrandovský most je nejrozsáhlejším mostním dílem (nejširším a plošně největším) a od roku 2001 i největší legální graffiti zónou na území České republiky. „Umění vzpoury", jak se také street art nazývá, přichází v různých tvarech, velikostech a barvách. Není to nezbytně nová forma společenského protestu, ale její formát je nový. Vzniká jako graffiti a získává podobu pracných nástěnných maleb, karikaturních postaviček, deformovaných log velkých společností, masivních plakátových kampaní, všudypřítomných šablon, nálepek či dokonce předmětů. Nevzniká na plátně a nerámuje se - nejdůležitější je, že umění vzpoury se nezaměřuje na interiéry galerií či muzeí.V roce 2001 vyhlásil pražský magistrát v čele s primátorem Kašlem program „Praha v srdci sprejerů". Ačkoliv šlo o kampaň zaměřenou proti graffiti, jejímž cílem bylo přesvědčit obyvatele, aby se sami aktivně podíleli na jeho odstraňování, ve výsledku něco získali i writeři. Firmy Technická správa komunikací a Dopravní podnik vyčlenily ze své správy několik ploch, které daly k dispozici legální graffiti tvorbě. Na primátorskou kanceláří schváleném seznamu povolených míst se tak ocitla i zóna v okolí Barrandovského mostu (cca 550m2). O jejím zlegalizování neměla graffiti scéna po celých pět let ani tušení, neboť tento seznam sice chvíli visel na dnes již neexistujícím webu zmíněného projektu „Praha v srdci sprejerů", ale oficiálně nikde zveřejněn nebyl a do rukou writerů se také nedostal. Původně bylo domluveno, že se tyto plochy označí logem (modrý kruh s nápisem LEGÁLNÍ PLOCHA o velikosti 50 cm) což se z neznámého důvodu také nestalo. Spisovatelka Martina Overstreet vzkazuje: Milá scéno, sice pozdě, ale přece - 400 x 5 metrů hladkého betonu čeká na tvé kvalitní pokrytí! A vzkaz byl vyslyšen: každoročně se zde pořádají graffiti jamy jako je např.: PhatBeatz jam, GraffNeck jam, Clique jam. Jak říká jeden z organizátorů těchto akcí -tacud-: „Tuny a tuny oprýskaného železobetonu... to je právě ten důvod proč graffiti k Barrancfáku prostě patří. Dávají mu takovej zvláštní barevnej povrch... jako by snižovalo mohutnost, a především jednolitou betonovou šecT." Zastavme se ještě u otázky legálních graffiti ploch. Tato „krotká" forma graffiti má i své odpůrce. Někomu zavání kýčem, předstíráním obsahu a poutovou estetikou, vyvolávající tak nanejvýš zážitek bolavých očí. I pro mě spočívá kouzlo graffiti především v nečekanosti, s jakou se na nic netušícího chodce odněkud zpoza rohu svalí naprosto nekompromisní, drze ultimátní písmena. Při procházce legální zónou se člověk žádného překvapení

pochopitelně nenaděje - piecy, které by ve volném prostoru způsobily příjemné mrazení v zádech, tady zanikají ve fádní barevné a tvarové změti. Nicméně například Point ve své každoroční one-man-show na Tešnově dokazuje, že i obří formát lze pojednat neotřele, když člověk změní přístup a začne uvažovat o zdi jako celku, jenž tvoří součást dalšího celku a ten zas dalšího atd., atd. Jinými slovy, jsou zde i writeři, kteří vidí dál než jen třicet centimetrů před sebe… Legály mají smysl. Přispívají k dekriminalizaci graffiti, splňují důležitou sociální funkci „místa setkávání" a nakonec (snad) tříbí i vkus. Proto je dobře, že se scéna nespokojí jen s přidělenými plochami, ale sama usiluje o další.

ve volném prostoru způsobily příjemné mrazení v zádech, tady zanikají ve fádní barevné a tvarové změti. Nicméně například Point ve své každoroční one-man-show na "Tešnově dokazuje, že i obří formát lze pojednat neotřele, když člověk změní přístup a začne uvažovat o zdi jako celku, jenž tvoří součást dalšího celku a ten zas dalšího atd., atd. Jinými slovy, jsou zde i writeři, kteří vidí dál než jen třicet centimetrů před sebe… Legály mají smysl. Přispívají k dekriminalizaci graffiti,

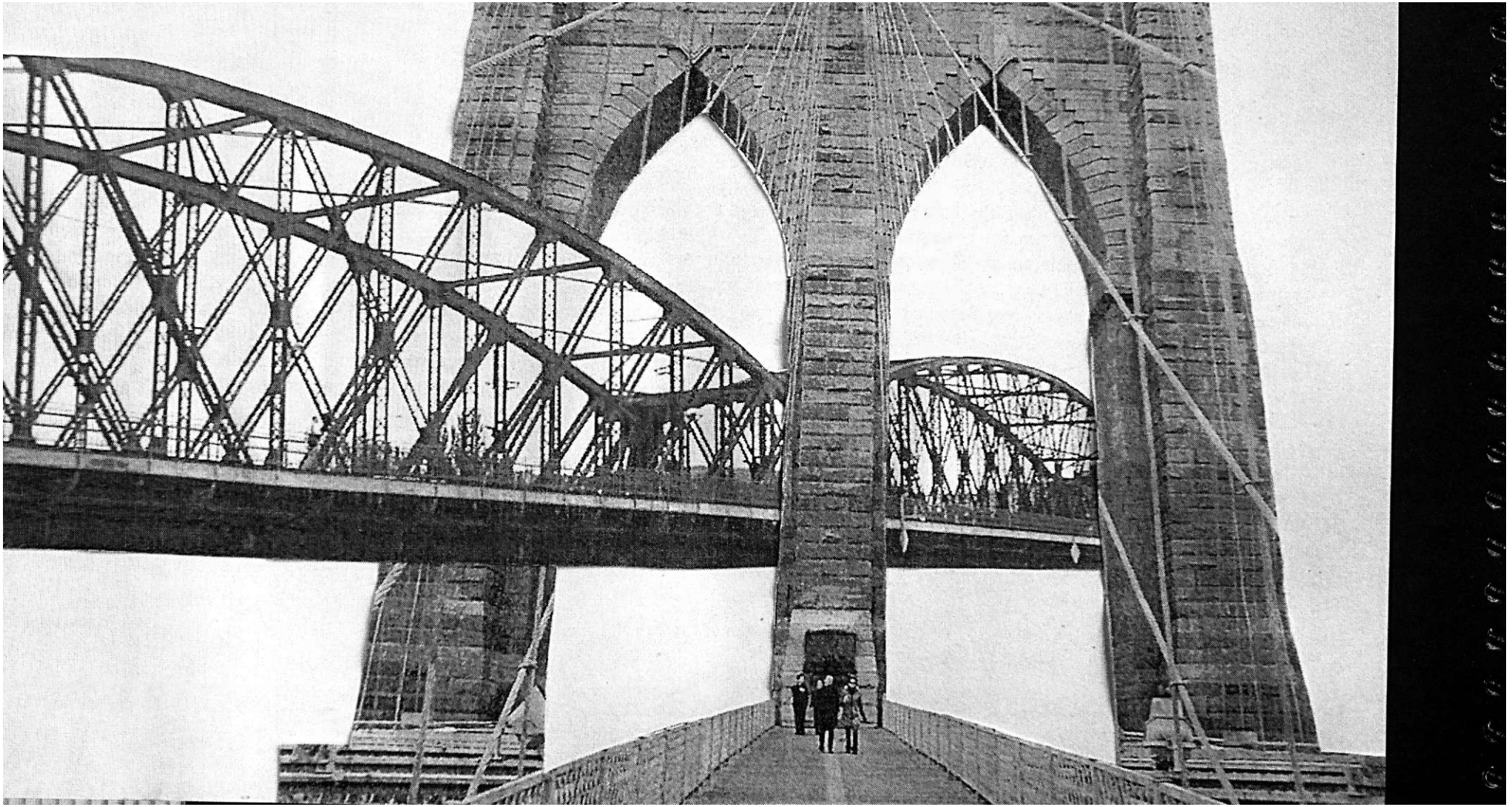
splňují důležitou sociální funkci „místa setkávání" a nakonec (snad) tříbí i vkus. Proto je dobře, že se scéna nespokojí jen s přidělenými plochami, ale sama usiluje o další.

3.3. VLASTNÍ ZPRACOVÁNÍ TÉMATU MOST

VIRTUÁLNÍ PROMĚNA BARRANDOVSKÉHO MOSTU

Ve svém výtvarném zpracování tématu most jsem se pokoušela zachytit genius loci daného objektu, následně vstoupit do něj vlastní proměnou, a tím pozměnit (ovlivnit) tento prostor - i když pouze na fotografii. Proč právě Barrandovský most? Odpověď je prostá: tento most mne fascinoval již od dětských let. Byl předmětem (místem), jenž podněcoval mojí fantazii. Na nedělních procházkách s rodiči mi připomínal betonového obra, roztaženého přes dva břehy Vltavy. Jakoby zkaměněl právě když se snažil překonat řeku. Později mne lákal pohled na něj i z jiného důvodu. Bavilo mne (a dodnes baví) sledovat proměny tohoto místa. Mluvím o barevných plochách na gigantických zdech mostu - graffiti - o takzvané proměnné neměnné. Za neměnnou zde považuji most jako pevný tvar - konstrukci a symbol spojení. To, co se mění, je povrch. Pozornému divákovi nemůže ujít fakt, že podobně jako v impresionistickém podání místa je pohled na most vždy jiný. Ovšem nejde zde v první řadě o světelné působení denní i roční doby, úlohu světla zde obstarávají „writeři", kteří vstupují do tohoto veřejného prostoru šedivých zdí svou alternativní formou komunikace, lidovou typografií - jejich plátno není ze lnu, ale z betonu. Aktivně se podílejí na atmosféře tohoto místa a a stávají se tak spolutvůrci vizuální (výtvarné) stránky funkční stavby.

Fotografie jejiž námětem je Barrandovský most jsem fotila digitálním fotoaparátem, a to z toho důvodu, že mi poskytuje osvobození a zároveň umožňuje kontrolu celého procesu od začátku až do konce. Následně jsem upravila vybrané fotografie pomocí grafického softwaru Photoshop.
Můj původní záměr byl provést zamýšlené změny přímo do fotografie, ale nakonec jsem se rozhodla pro jinou techniku: projekci. Projekce se nebude odehrávat klasickým způsobem (na plátno), ale na velkoformátovou fotografii Barrandovkého mostu. Docílím změny prostoru (zdí mostu) přímo před očima diváka a na jednom místě. Součástí výtvarného výstupu bude i cyklus barevných fotografií formátu A3.



4. METODICKÁ VÝTVARNÁ ŘADA MOSTY

Metodická výtvarná řada MOSTY je určena pro druhý stupeň základních škol, čili pro věkové rozhraní žáků 10-14 let.
Myslím, že by se mnou většina učitelek a učitelů souhlasila, že zrovna toto věkové období sebou nese mnoho problémů, které se projevují i v hodinách výtvarné výchovy (a nejen v té). Děti procházejí procesem psychického a fyziologického dospívání. Z hlediska tělesného vývoje je náhle „samá ruka, samá noha", na své rodiče a dospělé se dívá povětšinou (vzhledem k výši svých očí) svrchu, jeho myšlení se mění, stává se abstraktním a kritickým. A on sám je někým, „kdo se nemá plně v moci", někým, kdo prožívá nové pohnutky a popudy, vznikající následkem hormonálních změn v jeho organismu, a zároveň je „někým, kdo se hledá", někým, kdo se pokouší nalézt svou vlastní, osobní identitu. A s tímto hlavním úkolem dospívání a mladé dospělosti souvisejí i dílčí vývojové úkoly, přičemž každý z nich přináší jak nové výzvy a možnosti, tak i případné hrozby a ohrožení, které se týkají i výtvarného projevu dítěte. Název projektu most zde hraje dvojí roli: je hlavním námětem výtvarných prací a zároveň i symbolem (stejně jako Most mezi výtvarným projevem dětství a dospívání vážené paní ak.soch.Věry Roeselové) pro úspěšné překonání nástrah tohoto období, kdy člověk už není dítě, ale není ještě ani dospělí. Snažila jsem se propojit jak témata výtvarných činností, tak výtvarné techniky s aktuální dobou. Osobně chápu most jako spojení dvou břehů, překonání překážek, i jako funkční stavbu, která má své specifické výtvarné aspekty. Jak říká architektka Alena Šrámková: „Most je vlastně takovej velkej design." Zároveň ovšem může být most nahá inženýrská stavba, provokující člověka k tomu, aby ji svým vlastním způsobem dotvořil (pozměnil), čímž sepotomaktivněpodílínavzhleduartefaktu.jehožfunkcejsouzachovány, ale dostává i přidanou hodnotu nosiče (média) různorodé umělecké komunikace. V tomto projektu bych chtěla dětem předat pomocí zážitkové metody a nových (v dnešní běžné výtvarné výchově ještě příliš nezajetých) technik uvědomění si důležitosti pojmu spojování a to nejen 2 břehů, ale i spojování mezi lidmi, člověkem a přírodou a také otevřít dveře do světa, který nemusíme pouze pasivně sledovat z povzdálía přijímat takový jaký nám ho připravili naši předkové, ale také se na něm aktivně podílet a přetvářet ho. Důležitější jsou nespecifické účinky na celou osobnost dítěte než pouhý nácvik kreslířských dovedností.

Projekt jsem rozdělila na tři části:

1. INSPIROVÁNO PŘÍRODOU
2. MĚSTO
3. PROMĚNA
4. SNY A SKUTEČNOST

1.) INSPIROVÁNO PŘÍRODOU

V této části bych chtěla přiblížit dětem vznik prvních přírodních mostů. Ukázat na různých příkladech souvislosti mezi mostem a přírodou. Most není pouze a jenom lidský výmysl, mosty v různých podobách existovaly již mnohem dříve, než lidstvo samotné a člověk se i v tomto případě nechal inspirovat přírodou. V této části si kladu za cíl nalézat a vnímat krásu a estetické hodnoty v přírodě v úzké vazbě na svět vytvořený lidmi a zdůraznit jejich neodlučitelnou spojitost. Prostřednictvím zážitkových her a zajímavých (nových) technik výtvarného zpracování předat i cenné informace např. o vzniku světadílů a zajímavosti ze světa fauny a flóry.

1 a) ROZDĚLENÍ-technika: malba

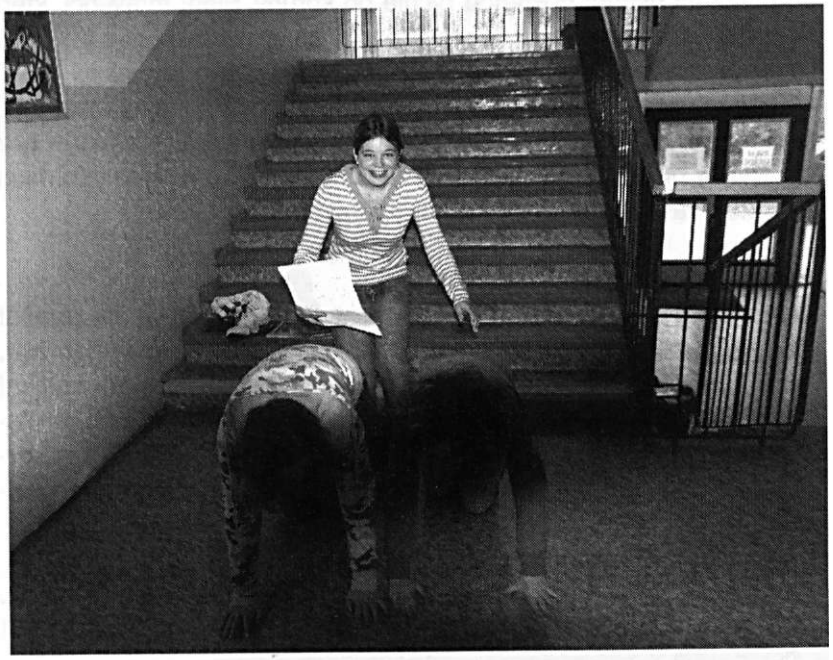
MOTIV: Pangea (řecky všechny země) je jméno běžně používané pro superkontinent, který existoval v mezozoiku předtím, než se přibližně před 200 miliony let důsledkem deskové tektoniky rozdělil na menší kontinenty. Nejdříve na severní desku Laurasii a jižní Gondvanu. Koncem jury (asi před 135 miliony let) tak vznikl severní Atlantik a Indický oceán. Pak se asijský kontinent otočil proti směru hodinových ručiček a jižní Amerika opustila Afriku. Koncem křídy (před 65 miliony let) se od Afriky oddělil Madagaskar, Indie putovala na sever... Amerika byla posledním obyvatelným kontinentem osídleným člověkem. Stalo se tak během poslední doby ledové. Umožnily to dvě geografické změny. Nejprve klesla mořská hladina a mezi Evropou a Amerikou se objevil pevninský most. To byl pro několik rodin sibiřských lovců mamutů pravý čas cesty,než stoupající mořská hladina (táním ledovců) pevninský most opět zaplavila. Během tisíciletí se potomci těchto rodin rozšířili po Severní a Jižní Americe. Pochází z nich téměř všichni američtí Indiáni, jediné vyjímky představují Athabaské kmeny v Kanadě a na západě USA a Inuitové (Eskymáci) dalekého

severu. Tito lidé připluli na člunech o pět nebo šest tisíciletí později.

aktivita: rozdělení žáků do skupin, podle předlohy načrtnout na velký formát balícího papíru superkontinent - rozdělení - každá skupina si vybere jeden kontinent. Ten si odtrhne od společného náčrtu a podle knih (internetu), které budou k dispozici dohledají a namalují jak to na tom či onom kontinentu vypadalo: fauna, flora, člověk. Tyto části se pak slepí na další balící papír, představující moře a podle pramenů žáci dokreslí přírodní mosty.

1 b) MRAVENCI

MOTIV: Mravenci největších rozměrů: rod Eciton (Amazonie). Jak například přecházejí řeku? Následujícími způsoby: Buď se přichytí jeden druhého a vytvoří jakýsi živý most, který se nakonec dostane až k druhému břehu a ostatní jdou po něm. Pokud je řeka příliš široká a prudká, slepí se do živé koule, ukryjí královnu i larvy uprostřed a koule pak plave na hladině. Stále se otáčí, aby se ti mravenci, kteří jsou dole, mohli vždy po čase nadechnout. Některé druhy stěhovavých mravenců dokáží údajně vytvořit i jakýsi provazový žebřík přichycený ke stromu,



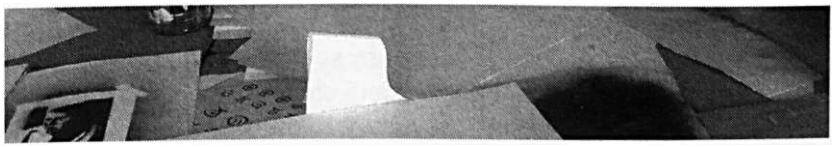
po němž se ostatní dostanou rychle do koruny. Slepí mravenci, kteří nesnášejí denní světlo, zase putují pod suchým listím. Mají-li překročit volné prostranství, postaví si z malých částeček půdy jakýsi tunel. AKTIVITA: skupinová práce - motivační hra: utvořte stejný most jako tvoří mravenci - uvědomění si sebe sama jako součást celku - bez kterého by byl most nefunkční. Na základě zážitku a nových informací vytvořte mravenčí komix. TECHNIKA: kresba fixou

2.) PROMĚNA
Neboli most jako součást městské krajiny. Zde bych se chtěla zaměřit především na výtvarné aspekty mostů - architektura: materiál, tvar, linie, konstrukce a především funkce mostu. Za cíl si kladu rozvíjení žákovy představivosti, perspektivního vidění a vnímání městské krajiny, jejíž je most součástí. Na základě poznatků vytvořit vlastní výtvarné zpracování. Dalším podtématem je vstup do veřejného prostoru - aktivní zásah prostřednictvým výtvarného umění do světa kolem nás.

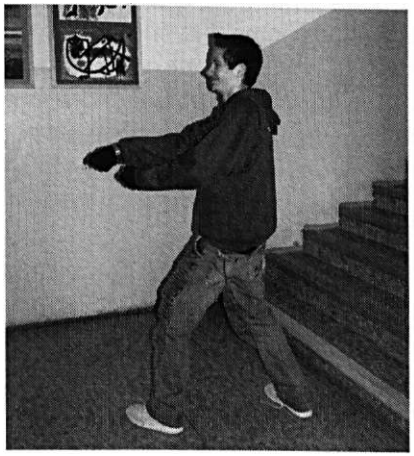
2 a.) MOST SOUČÁST MĚSTSKÉ KRAJINY Stavba mostu ve městě. Technika - prostorová tvorba z papíru, materiál - čtvrtka, nejrůznější

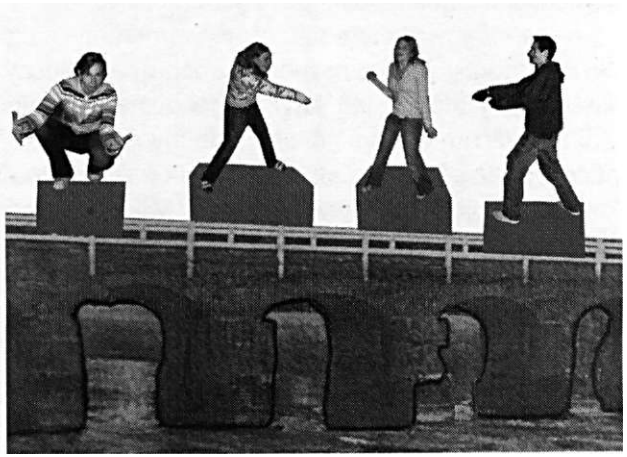
krabičky, (odpadní materiál).
Úvod: Architekt, který staví most, má těžký úkol - most musí být lehký, nesmí se na něj spotřebovat moc materiálu, musí být zajímavý svým tvarem a funkční, aby unesl dost velké zatížení. Úkolem je postavit most který bude dost pevný, aby unesl nejméně dva »angličáky«, Musíme tedy vymyslet tak vtipnou konstrukci, aby splnila naše požadavky.

2 b.) Barrandovský most - vycházka k mostu - Fotografie celku: architektura: linie, tvar, materiál - práce s xeroxem. Změna - vlastní zásah do fotografie mostu - malba do xeroxové kopie, koláž, práce na PC. Genius Loci - netradiční galerie veřejného prostoru. AKTIVITA: z kartonu vyříznout okénko - zaměření se na detail graffiti - digitální fotografie detailu - následné převedení do různých technik: velkoformátová malba, kresba - práce na PC - změna barevnosti, práce s šablonou.



2. c) SOCHY NA KARLOVĚ MOSTĚ - čtení Starých pověstí českých - popis významu soch na mostě - gotický most, barokní sousoší - vytvoření vlastní (nové) sochařské výzdoby - respektivě živých sousoší - fotografická dokumentace - xeroxové kopie - vystříhání a vlepení do vlastního návrhu mostu - koláž (možno použít výkresu z předešlé hodiny), možnost využití práce na PC.





3) KOMUNIKACE

Tato část je věnovaná především sociálním aspektům mostu. Most je zde mostem mezi lidmi a to ve smyslu právě komunikace a porozumění. Slova tvořící větu jsou zde stavební prvky, z nichž se buduje most k citům druhého. Výstižně to charakterizuje například Lohisse v knize Komunikační systémy, kde vyjadřuje charakter komunikace dnešní počítačové generace. Nebude člověk budoucnosti, který denně pracuje s počítačovými programy, nakonec vidět v jiném člověku pouhý program, možná trochu neposlušný, ale jehož odpor lze vždycky zlomit, jen když bude dostatečně analyzován? Někdo vidí za každým slovem někoho, kdo myslí na to, co říká, ale také kdo něco cítí. Pro někoho jsou slova naopak informačními jednotkami, které on spojuje, aby vytvořil sdělení. Modelem, který strukturuje jeho způsob vnímání, je software osobního počítače. Svět v němž jedinec osamělý se svým počítačovým monitorem dosahuje dialogu se světem pouze prostřednictvím povelů vyťukávaných do klávesnice. (Lohisse, 2003/180).

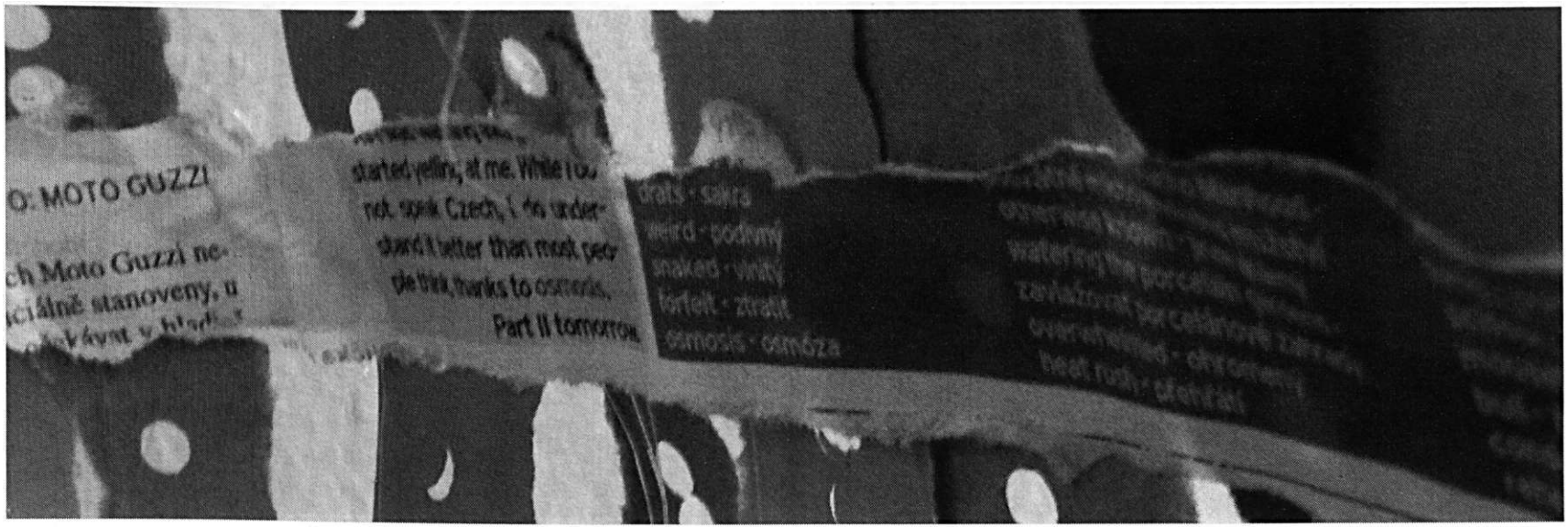
3a.) MOST Z PÍSMENEK - Jiří Kolář- rozdělení žáků do dvojic (dvojice

vybrat tak, že spolu budou vždy dvě děti, které si spolu bud nerozumí, nebo mezi nima komunikace vázne.) - úkolem těchto dvojic je utvořit koláž z písmen, nebo slov a vět do tvaru mostu (je možné opět použít jako podklad fotokopii mostu). Práce by měla končit tím, že se oba střetnou veprostřed formátu papíru.

3b.) VIRTUÁLNÍ KOMUNIKACE, CHAT - k tomuto úkolu je potřeba zajistit počítačovou pracovnu kde bude přístup k internetu. "Třída si vytvoří vlastní chatovou místnost. Každý žák si vymyslí svou novou tajnou identitu (změní pohlaví, věk ... atd.) pod kterou se zúčastní společné diskuze. Úkolem bude vystopovat (uhodnut) kdo se skutečne skrývá pod vymyšlenými přezdívkami. AKTIVITA: vybrat si jednu z virtuálních osob z chatu a stvárnit její podobu - porovnat představu s realitou.

3c.) UMĚNÍ POD MOSTEM - Aleš Kuneš - Od jara roku 1989 do roku 1990 intenzivně pracoval na rozsáhlé „Kampani" pro severní předmostí Mostu Barikádníků v Praze, kde svými obřími zvětšeninami polepil velkou plochu industriální architektury. Následují desítky podobných prezentací ve veřejném prostoru ulic, parkingů, opuštěných továren,

podchodů, vystavoval na periférii v secondhandech, přístavech a jiných místech po celé Evropě (Francie, Belgie, Holandsko, Německo, Skandinávie.). AKTIVITA: vystavujeme pod mostem - genius Loci - komunikace prostřednictvím díla ve veřejném prostoru.

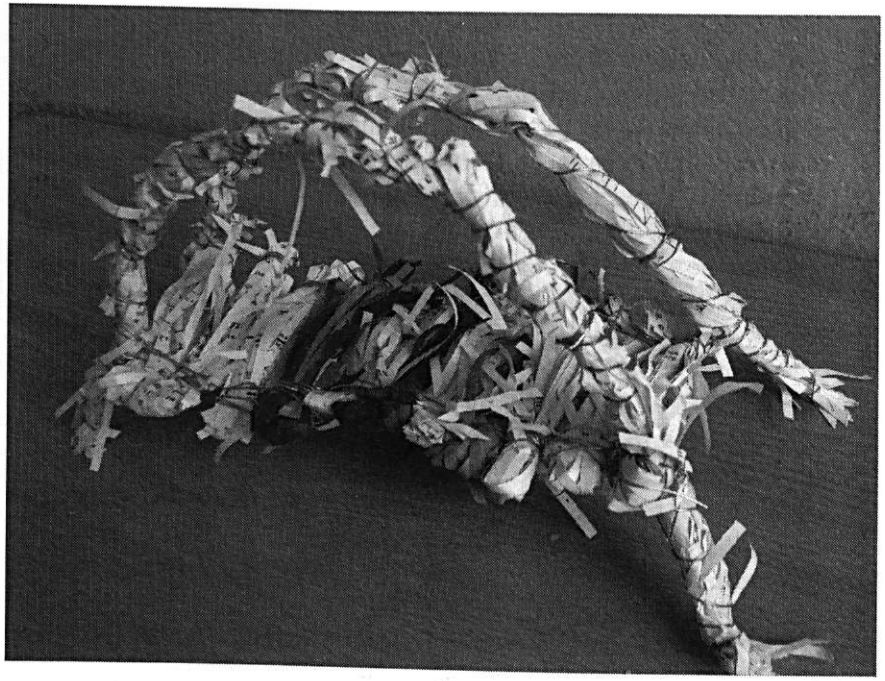


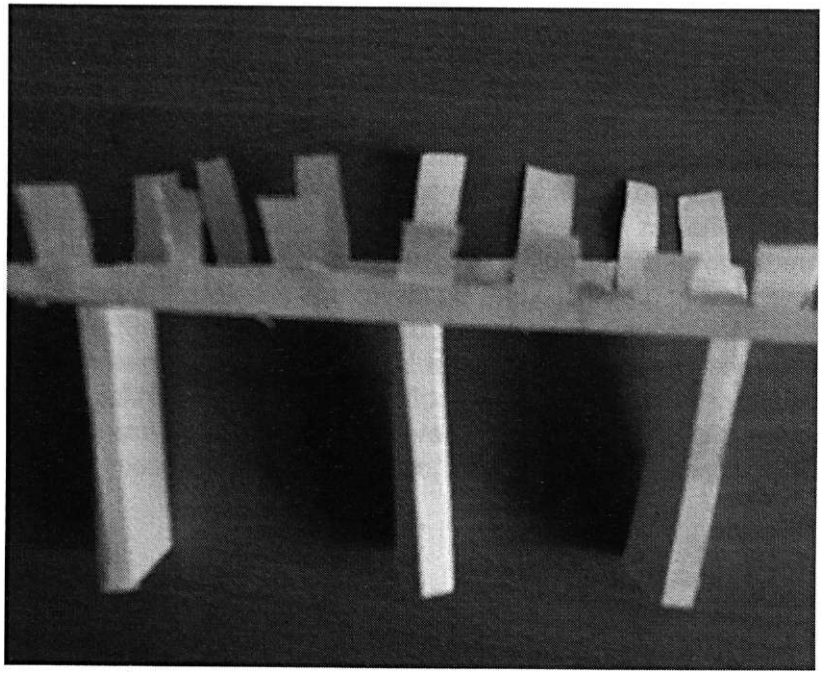
4.) MOST MEZI SNY A SKUTEČNOSTÍ

Neboli fantazii se meze nekladou. Zde jsem hledala inspiraci především v literatuře. Konkrétně v díle britský autora sci-fi literatury laina Bankse, který ve svém románu Most z roku 1986 popisuje nejméně čtyři roviny a kouzlo i smysl tohoto díla tkvějí právě v rozuzlování oněch složitých rovin. Hrdina se zde ocitá v jakémsi alternativním světě, kde neplatí omezení časem ani prostorem. Tím světem je ohromný, zdánlivě nekonečný most, kde vládnou absurdní pravidla a kde si nikdo není jistý, co vlastně platí kde je hranice mezi iluzí a realitou.

4a) JAK BUDE VYPADAT MOST ZA 100 let? - Paul Citroen - hra s fantazií - bude most spojovat např. dvě reality? nebo pomocí mostu budeme cestovat v čase? Volná technika (malba, koláž, kresba) doplněná o popis vlastní představy budoucnosti.

4b.) SEN - lucidní spánek - jak to vypadá ve snu a jaká je realita? Práce s digitální fotografií - 2 stejné fotografie přetvořit pomocí PC na sen a skutečnost.





ZÁVĚR

Tato diplomová práce rozpracovává fenomén mostu jako potencionální námět výtvarného zpracování a úvah nad mostem jako symbolem propojení a to nejen dvou břehů. Zaměřovala jsem se jak na výtvarné aspekty (architektura, tvar, materiál, konstrukce) tak sociální a psychologické aspekty mostu jako symbolu, který se vyskytuje i v nejstarších vyprávěních našich předků - v mytologii, a to nejčastěji v souvislosti přechodu ze světa živých na onen svět. Dá se říci, že most je vlastně konstantním prvkem lidské kultury a nikdy z ní v historickém průběhu času nevymizel. Některé mosty propojují kultury a náboženství, některé jsou naopak ze strategických důvodů bořeny, nebo páleny. V kapitole Mosty současnosti jsem se snažila poskytnout stručný přehled zvláštních, netradičních mostů, při jejichž návrzích a realizacích bylo použito nejmodernějších materiálů a technologií, které v dnešní době dovolují svým architektům mnohem více konstrukčních experimentů. Architektura také vždy odrážela, odráží a bude odrážet aktuální dění ve společnosti. Samotné zadání, nástroje užívané architektem, možnosti stavební výroby a atmosféra obklopující proces tvorby díla determinují konečnou výpověd. Bylo zajímavé sledovat, jak se motivy postindustriální společnosti odrážejí v architektuře mostních konstrukcí - hmo-

tné a statické záležitosti táhnoucí za sebou předlouhý ocas historické zkušenosti. Zvláštní kapitolu jsem věnovala také výtvarným proměnám mostu, a to především se zaměřením na současné umění graffiti, light projekci, aj techniky, které jsou s tímto fenoménem spjaty. V kapitole Most výtvarným námětem jsem se zaměřila na proměnu zpracování tématu most ve fotografii. Původně jsem zamýšlela (v kontextu s didaktickým projektem a vlastním výtvarným zpracováním) zaměřit se více na to, jak je v dnešním Rámcově vzdělávacím programu obsažena fotografie a její následné zpracování pomocí počítačových grafických programů. Bohužel mi to již neumožňuje stránková dotace zadání.
Studie neaspiruje na vyčerpávající a kompletní uchopení fenoménu mostu, odkrývá však některé každodennostní zamlžené významy mostních staveb, které z druhého břehu činí dosažitelnou část světa, dělá z něj součást známého prostoru, propojuje zdánlivě nespojitelné.

POUŽITÁ LITERATURA

Peřinová, A. S., Faraggiana, G. *Mosty,* překlad: Jana Solperová. Bratislava : Slovart, 2007. ISBN: 978-80-7209-893-4.

Jung, C. G., Kerényi, K. *Věda o mytologii.* Praha : Nakl. Tomáše Janečka, 2004. ISBN: 80-85880-32-6.

Dušan, J. *Encyklopedie mostů.* Praha : Libri, 2002. ISBN: 80-7277-095-0.

Lohisse, J. *Komunikační systémy,* překlad: Milada Hanáková. Univerzita Karlova : Karolinum, 2003. ISBN: 80-246-0301-2.

Neff, O. *Tajná kniha digitální fotografie,* Praha : Computer Press, a. s., 2004. ISBN: 80-251-0220-3.

Marxová, H. *Svět mýtů : mýty všech dob a národů,* přeložila Eva Černá. Praha : Volvox Globator, 2002. ISBN 80-7207-461-X.

Campbell, J. *Mýty: Legendy dávných věků v našem denním životě,* překlad: Lechníř, V. Praha : PRAGMA, 2007. ISBN: 80-7205-491-0.

Trojan, R. *Stati z teorie vyučování výtvarné výchově* -1. Praha : Státní pedagogické nakladatelství, n. p., 1985. ISBN: 17-365-85.

V. Dudák, Encyklopedie světové architektury I. II., Praha : Baset 2000, ISBN: 80-86223-06-x.

Kolektiv autorů. *Umění20. století: Malířství, Skulptury a objekty, Nová média, Fotografie,* překlad: Pschedtová, B., Schwippel, J., Praha : Slovart Taschen, 2004. ISBN 80-7209-521-8.

Góssel, P., Leuthäuserová, G. *Architektura 20. století,* překlad: Pscheidtová, B., Turecký, P. .Praha : Slovart, Taschen 2003. ISBN- 80-7209-814-4, 3-8228-2568-9.

Overstreet, M. *IN GRAFFITI WE TRUST.* Praha : Mladá fronta 2006. ISBN: 80-204-1325-1.

Hérodotos. *Dějiny,* přeložil Šonka, J., předmluva Borecký B., Praha : ACADEMIA 2004. ISBN: 80-200-1192-7.

POZNÁMKA

Fotografie, které jsem použila do své diplomové práce pocházejí vesměs z internetových vyhledavačů obrázků, u kterých je jméno autora téměř nedohledatelné - pokud se mi to podařilo, jméno autora uvádím přímo na místě. Použila jsem i vlastní fotografie a to na stánkách-11,14,38,46,59,88,90,92.

PŘÍLOHA: CD

POUŽITÉ INTERNETOVÉ ZDROJE

http://www.divus.cz/umelec/cz

http://www.archiweb.cz

http://www.skolska28.cz

http://www.libri.cz/databaze/mosty

http ://www. beton. cz

http://www.konstrukce.cz

http://wikipedia.org/

http://www.e-architekt.cz

http://www.calatrava.com

http://www.zaha-hadid.com

http://www.arch.cz/koucky

http://www.graffiti-street.com

http://www.ash721 .cz

http://www.dumboartscenter.org

http://www.aleskunes.com

Univerzita Karlova v Praze
Katedra výtvarné výchovy

Pedagogická fakulta
Studijní rok: 2004/05

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro Lenku Jehlíkovou

obor studia:učitelství Vv pro SŠ, ZŠ a ZUŠ typ studia: prezenční

adresa:Olbramovická 706, 142 00 Praha 4 tel.:776 023 882 E-mail: Jelenka@seznam.cz

V souladu s §11 Studijního a zkušebního řádu UK v Praze - Pedagogické fakulty zadávám Vám diplomovou práci na téma

Mosty

Pokyny pro zpracování:

V první části práce se zaměřte na téma i námět mostu z hlediska jeho věcného i symbolickéhoči mytologického významu a na prezentaci tohoto tématu v proměnách výtvarného umění. Sledujte i sociální, psychologické a kulturní aspekty tématu mostu v evropských a popř. i mimoevropských kulturách.

Ve druhé části diplomové práce prozkoumejte a stručně shrňte proměny historie a vývoje fotografie, zaměřené zvlášť na technickou a průmyslovou architekturu z hlediska využití výtvarných výrazových prostředků, zejména linií, tvarů,světel, struktur a hmot i z hlediska výtvarných zákonitostí.

Všímejte si i tzv. absolutní (čisté, geometrické) fotografie a fotografie, využívající architektonických detailů zvláště technických a průmyslových staveb. Sledujte tektonické a výtvarné aspekty staveb mostů: stabilita, vibrace, pružnost, konstrukce atd.

Ve vlastní výtvarné tvorbě se soustřeďte na jednu nebo - v komparaci - několik málo staveb mostů ve svém blízkém okolí. Vytvařte cyklus velkoformátových fotografií s případnou úpravou ve vhodném grafické^editoru na PC a reflektujte jej z hlediska předcházejících částí práce.

V didaktické části zhodnoťte využívání fotografie na gymnáziích nebo v LŠU v současné výtvarné výchově (průzkum). Vyberte na základě první části práce řadu výtvarných děl s danou tématikou včetně fotografií (i vlastních) a navrhněte metodickou řadu (řadu fotografických, popř. kresebných nebo grafických etud) pro žáky nebo studenty vhodného typu školy a věkové kategorie. Věnujte se popřípadě i přenesenému významu tématu mostu (most vzpomínek, most snů, most jako spojnice břehů, kultur, most mezi duchovními a materiálními aspekty lidského života, „Most přes navždy" - Bach atd.). Navrženou řadu alespoň zčásti v praxi vyzkoušejte, zdokumentujte a zhodnoťte.

Rozsah textu (NS): 60 - 80 stran, přílohy (reprodukce fotografických či jiných *děl) v textu nebo na CD*

Rozsah výtvarných prací: cyklus vlastních fotografií 8 -12 prací 30x40 cm, studie a fotografické skicy
20 - 30 ukázek výtvarných prací žáků nebo studentů (kopie v textu,
dia nebo fotodokumentace, popr. CD nebo video)

Seznam odborné literatury:

Assmann, J.: Kultura a paměť. Prostor: Praha 2001
Bernardové, E.: Moderní umění. 1905-1945. Paseka: Praha - Litomyšl 2000
Dějiny umění 12. Balios - Knižní klub: Praha 2002
Dudák, V. a kol.: Encyklopedie světové architektury. Praha 2002
Geertz, C.: Interpretace kultury. Slon: Praha 2000
Flusser, V.: Moc obrazů. In. Výtvarné umění 3,4/1996
Flusser, V.: Příběh ďábla. Gema Art/OSVU: Praha 1993
Flusser, V.: Do univerza technických obrazů. OSVU: Praha 2001
Frost, L.: Kreativní fotografie od A do Z. Computer Press: Bmo 2003
Kandinskij, W.: Bod linie plocha. Triáda: Praha 2000
Krier, L.: Achitekura - volba nebo osud. Academia: Praha 2000
Lindner, P., Myška, M., Tůma, T.: Velká kniha digitální fotografie. Computer Press: Brno 2003
Neff, O.: Tajná kniha digitální fotografie. Computer Press: Brno 2004
Roeselová, V.: Námět ve výtvarné výchově. SARAH: Praha 1995
Roeselová, V.: Řady a projekty ve výtvarné výchově. SARAH: Praha 1997
Shepard, R.: Škola fotografování. Digitální technika. National Geographic: Praha 2003
Šamšula, P.: Obrazárna v hlavě 6. SPL: Praha 2002
Šmíd, J.: Fotografie jako fenomén současného umění a její možnosti v dnešní výtvarné výchově. Diplom, práce katedry Vv UK Ped F, Praha 2004. Vedoucí práce P.Šamšula.
Tůma, T.: Fotografujeme digitálně. Computer Press: Brno 2004

Vedoucí diplomové práce: doc.PaedDr. Pavel Šamšula, CSc.

Konzultant: Mgr. Martin Raudenský

Datum zadání diplomové práce: 12. listopadu 2004

Termín odevzdání diplomové práce: březen 2006

V Praze dne 22.listopadu 2002

^ / . . E S "
Doc.PaedDr.Pavel Šamšula, CSc.
vedoucí katedry

Převzala zadání diplomové práce: .....
podpis studenta

L1.1-..M9...
datum

DP: Lenka Jehlíková, uč. Vv - jednoobor. st.

Posudek vedoucího DP: doc.dr.P. Šamšula

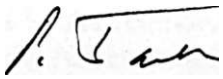
Diplomantka přistoupila ke zpracování tématu diplomové práce na základě dlouhodobého osobního zájmu o téma, které sama navrhla. Bohužel však od zadání práceJemuž předcházely nezbytné konzultace, uplynulo (nejen pod mosty) příliš mnoho vody a tak se původně dohodnutý záměr práce nejen do jisté míry proměnil, ale - porovnáme-li zadání s obsahem práce - i do značné míry posunul a bohužel i zúžil.

Po značné časové prodlevě (zadání diplomového úkoluje z listopadu roku 2002) se sice diplomantka dokázala na téma práce znovu zkoncentrovat, ale neobsáhla již celou nabízející se šíři tématiky, patrnou i v zadání, ani se neponořila vždy do té hloubky (nikoli pod mosty!) tématu. Rovněž rozsah práce, převedený do běžných normostran, neumožnil pojmout všechny aspekty tématu tak, aby byla naplněna původní intence společně (vedoucí práce + diplomantka) tvořeného zadání. Konkrétně odst. 2., 3. a 4. zadání tak zůstaly jen ve skicovitém "náčrtu mostu" mezi jednotlivými aspekty práce a některé proponované "oblouky" konstrukce diplomové práce mezi jednotlivými pilíři chybí. To platí především pro didaktickou část, jíž rovněž nechybí invence, ale propojení s ostatními pilíři práce se děje spíše "oslími můstky" než organickou konstrukcí.

Přitom zde bylo možno využít např. poetické a etické poselství z kapitoly předcházející, zůstalo však bohužel takřka nevyužito. To platí žel i pro poslední odstavec zadání, jehož naplnění je nutno v práci spíše pracně vyhledávat než aby v ní bylo implicité obsaženo.

S lítostí proto konstatuji, že navržené hodnocení není hodnocením osobnosti diplomantky, ale splnění zadání diplomového úkolu nemohu před obhajobou navrhovat lépe, než dobře.

V Praze dne 2. ledna 2008



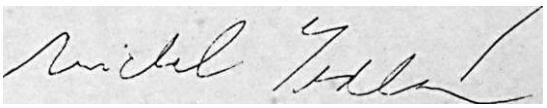
UiNIVJtiKZIl A KAKLUVA V FKAZ.il - ť£,DAUUUJ.CJVa r / Y K U L l v
KATEDRA VÝTVARNÉ VÝCHOVY

Posudek diplomové práce Lenky Jehlíkové

Lenka Jehlíková zpracovala téma Mosty velmi komplexně a sledovala celkem přesně zadání diplomové práce.Uhel záběru je opravdu veliký a z celé práce vystupuje mnoho faktografických informací. Při čtení textu se může zdát, že nějaký aspekt řešeného problému na daném místě je opomenut, ten se však vyjevuje najiném místě a v jiné souvislosti. Otázkou je, zdaje to dobře.
Autorka uvádí práci krátkým oddílem „Most jako symbol" a po té se věnuje historii existence mostů. Kapitola „Mosty současnosti" je jakýmsi kontrastem k části „Historie" i co do rozsahu zpracování. Objevují se zde především získané konkrétní a technické informace, které jsou však vkusně seřazeny a filosofický podtext se objevuje právě jejich výběrem.
Posléze se posluchačka soustředila na to, co s mosty těsně souvisí, to jest výzdoba. Zde je vytvořen prostor pro stavby z domácího prostředí. Naznačuje, že výzdoba mostů může být chápána různými způsoby včetně koncepce či následných vstupů do veřejného prostoru.
Dalším oddílem svou pozornost Lenka Jehlíková obrací k mytologii vztahující se k tématu a také neopomíjí politické aspekty problému včetně sociálních souvislostí. V části Most jako přechod z jedné úrovně či dimenze do druhé je pohled na téma odkryt ze strany psychologie a hranicí mezi snem a skutečností. Je zmíněno i pomyslné přemostění mezi určitými změnami, které se odehrávají v člověku převážně na psychologické úrovni. V této souvislosti schází i jiné spojitosti s řešeným problémem jako je např. telemost, tepelný most atd.
Další poměrně výrazný blok práce je „Most jako artefakt". Studentka se nejprve soustředila na materiál, ze kterých jsou mosty stavěny a cituje technické zdroje. Kromě toho přináší příklady některých osobností působících na poli fotografie a zajímajících se o předmět „most". Způsob, jakým je zde pracováno s informacemi není zcela využit a je otázkou, zda jsou na správném místě v textu.

Pro tuto diplomovou práci je osvěžující vsuvka v podobě autentické zpovědi kamarádů vyjadřujících se k předmětu zájmu. Tím se zde nenásilně dostává Lenka Jehlíková k jiné poloze ve vztahu k mostu a to street artu. Je škoda, že tato část není řešena v určité souvislosti s celkem „Výtvarné proměny a výzdoba mostu."
Výtvarné zpracování tématu je v textové podobě přiblíženo velmi úsporně a představa o realizaci je poměrně nejasná.
Metodická výtvarná řada dobře navazuje na předešlé teoretické bádání, nicméně úplně chybí osobní reflexe a hodnocení praxe.
Je pravda, že Lenka Jehlíková v závěru až omluvně dodává že práce neaspiruje na vyčerpávající a kompletní uchopení fenoménu mostu, to je však poněkud v rozporu s tím, jak celé dílo působí. Práce s textem je víceméně technická, chybí osobní vklad, určitý zanícený pohled, který by zbavil pocitu z práce, která se snaží za každou cenu splnit zadaný úkol, ale úhel pohledu autora se vyjevuje velmi mlhavě. Je vidět, že posluchačce záleželo i na grafické formě, nicméně by bylo vhodné se vyvarovat chyb například v nadpisu či v opakování odstavce.

Otázky pro obhajobu: Mohla byste více rozvést záměr výtvarného zpracování tématu?
Který jiný most vás fascinuje a proč?

Navrhované hodnocení: dobře

dne 3.1. 2008 Mgr.A. Michal Sedlák