

*Edice a materiály***Film v místech „nevyužitého času“**

Setkáváme-li se dnes zcela běžně s projekcí pohyblivých obrazů na veřejných místech, může pro nás být o to zajímavějším zjišťovat, jakým způsobem (audio)vizuální programy do těchto prostor vstupovaly, v jaké podobě a za jakým účelem. Jednou ze stále častěji využívaných funkcí (audio)vizuálního programu ve veřejném prostoru je i funkce propagační, k jejímž raným realizacím na českém území se vrací i přítomná edice.

Velmi ambiciózním a patrně také i velmi efektivním využitím pohyblivého obrazu k reklamě a propagaci byl již projekt umístování promítacích přístrojů v prodejnách (a výlohách prodejen) firmy Baťa ve 30. a 40. letech. Ačkoli poválečná ekonomická situace státu, nedostatek zboží spolu s postupným zanikáním soukromopodnikatelské sféry reklamě jako takové příliš nepřála, o to naléhavěji stát s ohledem na potřebu nově navázat zahraničně-obchodní vztahy uvažoval o možnostech propagace Československa v zahraničí mimo jiné i prostřednictvím filmu. Státní plán zahraniční propagace filmem přitom neměl být realizován pouze mimo vlastní území Československa, v souvislosti s poválečnými úvahami o rozšiřování sítě kin měla být k zahraniční propagaci filmem využita i místní prostředí s větší koncentrací cizinců.

Nový poválečný kinofikační plán počítal se zřízením několika tisíc nových kin, a to během pěti let.¹⁾ K místům, která se měla stát novými kiny, patřily mimo jiné nové kulturní domy, plánovala se ale i kina závodní a klubovní kina v místech odlehlých továren.²⁾ Značný význam byl přikládán i pojízdným kinům, jež by dojížděla do míst bez stálého kina. Uzpůsobování stávajících veřejných sálů pro účely promítání se po válce ukazovalo jako jedno z nejvhodnějších řešení především s ohledem na nedostatek finančních prostředků a na to, že domácí průmysl nebyl schopen zabezpečit náležité technické vybavení. Takto vzniklá nová kina byla nejčastěji vybavována zařízením pro projekci 16mm formátu. „Bezpečný“ 16mm formát byl oproti formátu 35mm výhodnější především ekonomicky: tzv. úzká kina (tj. kina s 16mm projekcí) mohla být menší, nevyžadovala tolik místa pro promítače a i stavebním a bezpečnostním nařízením v jejich případě nebylo tak obtížné vyhovět.

S tendencí zvyšovat počet projekčních míst v Československu v prvních poválečných letech a tedy i s programovým rozšiřováním distribučních oken uvádění filmu souvisely i pionýrské, ne zcela úspěšné pokusy o důslednější uplatnění propagační role filmu pro-

1) Dvouletý plán zřizování a obnovy kin, 1946. Národní archiv (NA), f. 1261/2/18 Ústřední kulturně propagační komise a kulturně propagační oddělení ÚV KSČ, a. j. 653.

2) Tamtéž.

střednictvím jeho umísťování ve veřejném prostoru. Za nejvhodnější přitom byla v tomto ohledu považována místa, v nichž potenciální divák přivítá filmovou projekci jako příjemné ukrácení volné chvíle – tedy místa, v nichž musí setrvávat v podstatě nuceně, aniž by byl nutně zaneprázdněn nějakou jinou činností. Takto byla v těsně poválečném období vnímána například odletová hala rekonstruovaného ruzyňského letiště, ale i jídelní vozy vlaků Československých drah.

Ministerstvo informací, pod jehož patronát správa znárodněné kinematografie spadala, si od „informačních kin“, jak byla projekční místa na letišti a ve vagonech nazývána, slibovala, že budou upoutávat pozornost diváků nenásilně, bezděčně, a proto je chápala jako ideální platformu pro podprahové působení filmové propagace. Jejich program měl být proto naplňován krátkými propagačními snímky domácí výroby, upozorňujícími zejména na klady místního průmyslu a možnosti rekreace.

Informační kino na letišti Praha-Ruzyně

V případě ruzyňského kina bylo jedním z hlavních konzultantů projektu vedle ministerstva informací a dopravy také ministerstvo zahraničních věcí, které doporučovalo: „[...] aby kinu byla věnována mimořádná péče, neboť kino a filmy v něm promítané budou poslední ‚visitkou‘ návštěvníkům Československa a mohou v cizích hostech zanechat nejlepší poslední dojmy, bude-li užito prostředků nejdokonalejších“.³⁾ Podle ministerstva zahraničních věcí tak měly filmy v programu ruzyňského kina konvenovat nejčastějším cestujícím letadly, jimiž podle něj byli „delegáti na různá mezinárodní jednání a kongresy, obchodníci, průmyslníci a duševní pracovníci“.⁴⁾ Právě propagační účel a orientace na zahraniční cestující přitom tvořily jádro celého projektu. Nápad na jeho realizaci přímo souvisel se stavebními pracemi, probíhajícími na letišti v roce 1947, jež byly součástí dvouletého plánu poválečné obnovy a jež iniciovala nutnost zabezpečit nové prostory pro rozšiřující se počet na Ruzyni létajících zahraničních linek. Zaměření na zahraničí tedy odpovídalo jak umístění, tak programová dramaturgie kina, včetně doplňkových služeb, poskytovaných v jeho těsné blízkosti.

Ruzyňské kino vzniklo během poválečné rekonstrukce letiště, v jejímž rámci byla s ohledem na stále narůstající počet odbavovaných cestujících⁵⁾ během léta 1947 postavena prozatímní dřevěná budova výlučně určená pro zahraniční provoz.⁶⁾ Tehdy letiště Praha Ruzyně zajišťovalo přímé letecké spojení takřka se všemi evropskými hlavními městy, nepřímo, s přestupy, však přes něj bylo možné létat i na ostatní kontinenty.⁷⁾ Právě do

3) Zřízení kina na letišti v Ruzyni (Dopis ministerstva zahraničních věcí ministerstvu informací), 21. 4. 1947. NA, f. MI (Ministerstvo informací), k. 231, složka Ruzyň, č.j. 77889-III/6-47.

4) Tamtéž.

5) K úvahám nárůstu počtu odbavených cestujících do roku 1951 až na 2 800 lidí denně v souvislosti s rekonstrukcí letiště a stavbou kina viz Zápis z jednání leteckého odboru ministerstva dopravy, 10. 10. 1947. NA, f. Ministerstvo dopravy (MD), k. 850, č.j. 9/87 – L19a – 1947.

6) Ruzyňské letiště fungovalo od roku 1937, přestože první kroky k jeho výstavbě (konkrétně odkup pozemků) vláda tehdejší Československé republiky iniciovala již na jaře 1929. Srov. *55 let letiště Praha Ruzyně*. Praha: Česká správa letišť 1992, s. 5–7.

7) Srov. *Státní letiště Praha v Ruzyni*. Praha: Závodní rada ředitelství st. letiště Praha-Ruzyně 1947, s. 7.

nové budovy odbavující zahraniční lety byl zakomponován i sál kina, sousedící tak s levým (severním) křídlem odbavovací budovy číslo 2.

Oproti původním návrhům, které počítaly s menší místností pro pětadvacet diváků, bylo kino nakonec s ohledem na průměrné počty cestujících v jednom letu vybaveno sty sedadly.⁸⁾ Kino bylo v podstatě dřevěným, 4,5 metru vysokým přístavkem odbavovací haly s rozměrem 9 × 12 metrů, doplněným o malou zděnou projekční kabinu (o velikosti 2 × 2 metry) vybavenou přístroji pro úzkou projekci. Dojem pobytu v čekárně, jenž měl svým způsobem zastírat fakt přímého propagačního účelu kina z pohledu cestujících, podporovalo vybavení a uspořádání sálu. Projekce totiž probíhaly při umělém osvětlení (tedy bez zatemnění) a sedadla měla být umístěna u stolků.⁹⁾ Z promítacího sálu vedla chodba do vlastní čekárny pro cestující a přiléhala k němu zvláštní místnost s propagační výstavkou českých průmyslových výrobků, nejčastěji exportního zboží.¹⁰⁾ Ve spolupráci s ministerstvem pošt měla být letištní expozice doplněna také vitrínou s „nejlepšími československými poštovními známkami a obrazovými dopisnicemi v jazyce ruském, anglickém a francouzském“.¹¹⁾ Náklady na výstavbu kina činily 900 tisíc Kčs a byly uhrazeny z rozpočtových prostředků ministerstva dopravy na rok 1948.¹²⁾

Provoz kina byl oficiálně zahájen 7. července 1948 v 18 hodin uvedením snímků *BAROKNÍ PRAHA* (v ruské verzi), *TA MALÁ NEZNÁMÁ ZEMĚ* (v anglické verzi), *DŮVĚROU K MÍRU* (ve francouzské verzi) a *VZPOURA HRAČEK* (s rusko-anglickými titulky), promítaných s ohledem na úzkoformátové vybavení kina z 16mm kopie.¹³⁾ Datum zahájení provozu kina přitom bylo zvoleno s ohledem na termín XI. všesokolského sletu, během jehož konání byl očekáván na letišti zvýšený provoz. Více cestujících logicky znamenalo více cestujících-diváků oslovených propagačními filmy.

Vstup do kina byl volný a projekce probíhaly každý den nepřetržitě ve dvou dvouapůlhodinových blocích (od 10 hodin do 13.30 a od 15.30 do 18 hodin).¹⁴⁾ Programová náplň byla návodně vymezena tak, že každý blok filmů měl mít dohromady zhruba 40 minut, což byla průměrná čekací doba na letišti, a po promítnutí diapozitivu s textem „Upozorňujeme návštěvníky, že budou včas informováni o odletu každého letadla“ v češ-

8) Původní plán viz Návrh na zřízení kina na letišti v Ruzyni, 27. 2. 1947. NA, f. MI, k. 231, složka Ruzyň, příloha k č.j. 80982/47. Též součást přítomné edice.

9) Zápis z jednání leteckého odboru ministerstva dopravy, 10. 10. 1947. NA, f. Ministerstvo dopravy (MD), k. 850, č.j. 9/87 – L19a – 1947. Stolkové uspořádání sálu nelze dle dostupných zdrojů prokazatelně ověřit, neboť vlastní plány kina poukazují spíše na standardní „amfiteátrový“ typ hlediště. Srov. plány přiložené ke složce Letiště „Praha“ v Ruzyni. Kino při odbavovací budově II. Uspořádání právních poměrů, 20. 10. 1948. NA, f. MD, k. 850, č.j. 50/50 – L IV/2 – 1948.

10) Letiště Praha-Ruzyně – zadání projektu stavby kina, 9. 12. 1947. NA, f. MI, k. 231, složka Ruzyň, č.j. 17508-47-Br./Mo. Projekt kina vypracoval na zadání Československé filmové společnosti zastoupené Františkem Pilátem a architektem Zdeňkem Lakomým z Československého státního ústředí pro kinofikaci architekt Josef Kalous.

11) Zřízení kina na letišti v Ruzyni, 8. 5. 1948. NA, f. MD, k. 850, č.j. Pres 4979/48.

12) Výňatek z usnesení 11. schůze čtvrté vlády, konané dne 4. května 1948. NA, f. MI, k. 231, složka Ruzyň, příloha k č.j. 83097/48.

13) Pozvánka k slavnostnímu otevření Informačního kina na letišti v Ruzyni, 2. 7. 1948. NA, f. MI, k. 231, složka Ruzyň, č.j. 84267/48.

14) Jmenování stálého promítače pro kino na letišti v Ruzyni, 2. 6. 1948. NA, f. MI, k. 231, složka Ruzyň, č.j. 834468/48.

tině, ruštině, angličtině a francouzštině,¹⁵⁾ měl obsahovat vždy krátký film, animovaný film či grotesku a aktualitu.¹⁶⁾

Výběrem filmů pro ruzyňské kino byla pověřena Ústředna pro propagaci filmem, jejímiž členy byli za Československou filmovou společnost Elmar Klos a Josef Dobřichovský z Krátkého filmu a Eva Vergeinerová ze Zpravodajského filmu.¹⁷⁾ Jak vyplývá z výše uvedeného otevíracího programu kina, představovaly problematickou složku programu kina zpočátku aktuality.¹⁸⁾ Týdeník původně určený pro zahajovací představení ruzyňského kina označila Ústředna pro propagaci filmem po schvalovací projekci za „naprosto nevhovující, zdouhavý /viz průvod zemědělců Prahou/ a pro cizince nesrozumitelný“ a rozhodla místo něj použít starší krátké filmy (konkrétně snímky BAROKNÍ PRAHA a DŮVĚROU K MÍRU). Ústředně se z celého týdeníku zdály přijatelné pouze záběry ze závodů osmivestilic a záznam koncertu Dvořákova oratoria *Svatá Ludmila*, do budoucna požadovala po Zpravodajském filmu, který byl přípravou speciálních pásem aktualit pro ruzyňské kino pověřen, aby zohlednil zaměření na zahraniční diváky zkracováním příliš dlouhých scén a častějšími vysvětlujícími titulky.¹⁹⁾

Mezi snímky, které byly v následujících měsících v kině uváděny, se opakovala loutková Prokoukova dobrodružství (PAN PROKOUK V POKUŠENÍ, PAN PROKOUK ŮRADUJE, PAN PROKOUK FILMUJE), retrospektivní přehledové filmy propagující Československou republiku, její přírodní krásy a průmysl (TRICET LET ČESKOSLOVENSKA, TA MALÁ NEZNÁMÁ ZEMĚ), ale i snímky zaměřující se na konkrétní místa či oblasti (PRAŽSKÝ HRAD, JINDŘICHŮV HRADEC, ZIMA V ČESKOSLOVENSKU). Velmi často byly promítány také filmy vzniklé ve zlínských ateliérech, často ještě během války (ČLOVÍČKOVÉ, RYTMUS). Většina snímků přitom splňovala zadání propagační tendence (zpravidla ve smyslu propagace československé kultury, přírody a průmyslu, v případě VZPOURY HRAČEK však například i po válce velmi aktuální a četné protinacistické agitace).

Návštěvnost v prvním půlroce fungování kina, jakožto období, k němuž jsou dostupné informace, kolísala okolo průměrných 64 diváků za den, tedy 32 na představení, vždy v závislosti na počtu odbavených cestujících.²⁰⁾ Zprávy o provozu kina na ruzyňském kině pokrývají etapu do konce ledna 1949. O dalších osudech a zániku kina bohužel neexistují v dostupných fondech zúčastněných institucí relevantní doklady. Zatímco u letištního kina je tedy prokazatelný přinejmenším půlrok každodenního provozu, souběžně zmiňované plány na promítání filmů v samotných letadlech vůbec realizovány nebyly.

15) Objednávka diapositivu na kino v Ruzyni, 6. 9. 1948. NA, f. MI, k. 231, složka Ruzyň, č.j.85599/48.

16) Návrh na zřízení kina na letišti v Ruzyni, 27. 2. 1947. NA, f. MI, k. 231, složka Ruzyň, příloha k č.j. 80982/47. Též součást přítomné edice.

17) Zřízení kina na letišti v Ruzyni – stanovení programu, 24. 5. 1948. NA, f. MI, k. 231, složka Ruzyň, č.j. 83446/48.

18) Aktuality pro Informační kino na letišti v Ruzyni, 26. 6. 1948. NA, f. MI, k. 231, složka Ruzyň, č.j. 84122/48.

19) Tamtéž.

20) Nejvíce diváků bylo na představeních 16. a 22. září 1948, kdy kino navštívilo 125 lidí za den při celkovém počtu 140, respektive 150 odbavených cestujících. Nejmenší návštěvnost byla naopak 8. listopadu 1948, kdy letiště odbavilo pouze 40 cestujících, z nichž 20 navštívilo kino. Viz výkazy „Provoz kina“. NA, f. MI, k. 231, složka Ruzyň.

Stejně jako se do praxe neprosadil ani záměr zřízení promítacích jídelních vozů Československých drah (ČSD).

Promítání filmů v jídelních vozech ČSD

S návrhem vybavit jídelní vozy vlaků projekčním zařízením přišlo ministerstvo informací v červenci roku 1948. I v tomto případě se mělo jednat o projekt filmové propagace zaměřený na zahraniční cestující. Ministerstvo informací totiž konkrétně jednalo s ostatními ministerstvy „o možnosti využití volného času cestujících, zejména zahraničních návštěvníků během jízdy ve vlacích ČSD k jejich správnému informování o československých poměrech promítáním krátkých informačních a zpravodajských filmů“.²¹⁾

Přestože většina jednajících institucí proti projektu neměla námitky ideové, problematickou se ukázala být nutnost rekonstrukce alespoň části jídelních vozů ve smyslu jejich dovybavení projekčním zařízením a přeuspořádání stolků a sedadel tak, aby byly orientovány pouze na stěnu s promítacím plátnem. Vozy přitom nevlastnilo přímo ministerstvo dopravy jakožto provozovatel ČSD, ale jejich výrobce, společnost Wagon-Lits, která by adaptaci musela schválit a vlastně i provést. Propagační záměry a ohledy na pohodlí a správnou informovanost zahraničních hostů se rovněž dostávaly do sporu se skutečnou situací vlakové dopravy a potřebami každodenních domácích cestujících. Poukazováno bylo především na to, že vlaky často nedokážou uspokojit kapacitu běžných cestujících, bývají často přeplněny a že by se spíše než do adaptace jídelních vozů mělo investovat do rozšíření vozového parku obecně.²²⁾

Tyto argumenty se nakonec ukázaly jako klíčové, neboť se je na rozdíl od obav z přílišného zvýšení celkové váhy vlakové soupravy přiřazením speciálního filmového vozu, nepodařilo zažehnat. Přestože se ministerstvo informací pokoušelo ve věci opakovaně jednat a vysvětlilo, že neplánuje speciální filmový vůz, ale adaptaci jídelního vozu, jíž by se souprava v důsledku tolik nezatížila, návrh odsouhlasen nebyl.

Propagace v čase čekání

Plány na umístování projekčních ploch do vlaků a případně i letadel je možné, ačkoli byly fakticky realizovány mnohem déle, rovněž číst jako jednu z kapitol vzájemného vztahu kinematografie a dopravy. Spojení filmu a dopravních prostředků v raných dobách souviselo s tím, že jak film, tak tehdy se rozvíjející železniční doprava přinášely pozorovateli konce 19. století nové typy zkušenosti. Rané filmy mu mohly prostředkovat zá-

21) Promítání filmů v jídelních vozech ČSD. Návrh vládního usnesení (Presidium ministerstva informací), 24. července 1948. NA, f. Ministerstvo průmyslu (MP), k. 513, složka Promítání filmů v jídelních vozech ČSD – návrh vládního usnesení, č.j. P – 2800 – 33/1 – 48.

22) K jednotlivým výhradám stran návrhu viz Promítání filmů v jídelních vozech ČSD. Návrh vládního usnesení. Vyjádření ministerstva dopravy, 29. 9. 1948. NA, MP, k. 513, složka Promítání filmů v jídelních vozech ČSD – návrh vládního usnesení, č.j. 8.983/48. Též součást přítomné edice.

žitky nedostupné prostorově a časově, přenést jej do dalekých neznámých krajín, seznámit jej s aktuálními politickými či kulturními událostmi, jež se odehrávaly na vzdálených kontinentech, aniž by se zvedl ze svého sedadla v kinosále. Dlouhé vzdálenosti mohl nyní překonávat mnohem pohodlněji a rychleji i díky vlaku. Oblíbeným žánrem raných filmů se pak také staly snímky natáčené kamerami umístěnými na lokomotivách vlaků či jiných dopravních prostředků (tzv. phantom rides), jež byly často promítány v sálech upravených do podoby vlakového vagonu.²³⁾ Iluzi virtuálního cestování pomocí filmové projekce nicméně postupně nahradil v podstatě opak: cestování s filmy, přičemž zejména autobusy v podstatě v pohyblivé formě internalizovaly velkoplošné reklamní plochy billboardů obklopujících vozovky.

Využití dopravních prostředků jako nástrojů filmové propagace je v podstatě logické z několika důvodů, odrážejících se i v obou projektech edice. Primární motivací je pro oba především možnost působit zde krátkým filmem jakožto nástrojem „správného“, dominantního výkladu o dění v Československu v situaci, kdy je divák nucen určitý čas setrvat v izolovaném prostoru bez jiné možnosti zábavy. Cílem obou plánů bylo efektivně vyplnit nevyužitý čas čekání, a to s ohledem na předpoklad, že je-li na diváka působeno v době, v níž by jinak obtížně hledal atraktivnější vyžití, bude mu propagace příjemným zpestřením programu a její působení bude vnímat pozitivně. Oba projekty výslovně zmiňovaly „nevyužitý čas“ v době čekání (na let i v době, kdy zrovna nejsou podávány obědy či večeře v jídelních vozech). Původní návrhy stolového uspořádání hlediště letištního kina rovněž poukazují k tendenci spojovat propagační působení filmu s pohodlím. Pro oba projekty bylo současně důležité i to, že obě místa byla svým způsobem uzavřenými prostory, z nichž cestující nemohou uniknout, což možnosti propagačního působení značně ulehčovalo: „Zahraniční cestující po absolvování všech pasových a celních formalit čekají 25–45 minut na odlet, při čemž jsou v celně izolované prostore, čekárně, již nemohou opustit. Tuto dobu jest nutno nejen z hlediska psychologického, ale především propagačního náležitě využít, protože cestující odnesou si dojem nejen řádné organizace při jejich nucené čekací době, ale hlavně ucelí si všechny dojmy, které nasbírali během pobytu v ČSR.“²⁴⁾

23) K popularitě a významu tzv. Hale's Tours pro americké publikum počátku 20. století viz Lauren Rabinovitz 'Bells and Whistles: The Sound of Meaning in Train. In: Richard Abel – Rick Altman, *The Sounds of Early Cinema*. Bloomington: Indiana University Press 2001, s. 167–182.

24) Návrh vládního usnesení na zřízení kina na letišti Ruzyně, 16. dubna 1948. NA, f. MD, k. 850, č.j. 1830/48-I.

Ediční poznámka

Materiály shromážděné v přítomné edici vycházejí z dokumentace obou projektů v poválečných ministerských fondech Národního archivu. V případě ruzyňského informačního kina jde o složky z fondu Ministerstvo informací, v případě projektu vybavení jídelních vozů ČSD promítacím zařízením o složky z fondu Ministerstvo průmyslu. Jedná se o přepis v přesném znění, tendující k zachycení co nejvěrnější grafické podoby textů včetně jazykových zvláštností (chyby typu překlepů apod. nebyly v textech nalezeny). Vybrané dokumenty shrnují motivace vzniku obou projektů včetně připomínek a výhrad k jejich realizaci.

Lucie Česálková