

Téma doba vyplaví: Historická sociologie dopravy

Už si přesně nevybavuji, zda to byl skutečně právě světově proslulý sociální antropolog Claude Lévi-Strauss, kdo prohlásil, že třeba jen pětiminutový film z dob dávno minulých by osvětlil mnohem více, než dokáží mnohasetstránkové monografie. Bylo by to jako nahlížet klíčovou dírkou nebo poslouchat za dveřmi, za kterými by se odehrávaly konverzace o minulosti. Platí to rovněž pro relativně nedávné devatenácté století, na jehož konci se filmové médium zrodilo, takže nám bohužel chybí některé z nejprůkaznějších dokladů o atmosféře doby, postupně zaplňované novými dopravními prostředky.

Nikdy mi nedá spát otázka energetické náročnosti čehokoliv, co se kolem nás děje, samotné počátky železniční a automobilové dopravy nevyjímaje. Odpověď není vůbec snadná, jakkoliv je zřejmé, že vstupní náklady všeho druhu musí být na začátku tak expanzivního rozvoje, jakým prošly dopravní systémy, ohromné. Postupně se zvyšuje tempo dopravy, nastávají značné teritoriální a jiné změny způsobené rozsáhlou stavební činností, samotná železnice přispěla k výraznému členění krajiny. Například budování železničního svršku znamenalo významný zásah do konfigurace terénu, následují nové sociální a kulturní jevy, jimiž se mohu začít zabývat sociologové a historici pracovního prostředí v dopravě, obzvláště té železniční.

Nepodceňujme v této souvislosti potřebu výstavby veřejných skladišť, otevírání kameolomů a cihelen, v neposlední řadě pak enormně roste těžba uhlí nezbytného pro vlastní fungování lokomotiv. Do provozu byly uvedeny další hutě a železárny, které zase spotřebovávaly kvalitní černé uhlí, jež muselo být vytěženo. Všude samé železo, nejenom v případě kolejnic, nýbrž i lokomotiv a železničních vagonů. Parní stroj jako symbol výkonnosti se tehdy stal nákladnou investicí, Čechy a Morava nebyly průmyslově připraveny, a tak se problém řešil hlavně dovozem z Anglie. Pokud jde o parní lokomotivu, byl to nejnáročnější a nejsložitější stroj od počátku dopravy. Vyžadovala prakticky dokonalé technické vybavení, k její výrobě tudíž nemohly stačit menší strojírny, natož stávající domácí dílny.

Jak už jsme naznačovali, od počátku byla železnice náročná na terénní úpravy a s tím spojený přesun materiálu, respektive výkopové práce. Záržez v terénu vyžadovaly přemístění množství zeminy a kamene, někde i průrazy ve skále nebo přímo tunely. Pro zajímavost lze uvést, že ve starších fázích rozvoje železniční dopravy se uplatňovaly dřevěné pražce, a tak byla nutná poměrně rozsáhlá těžba dřeva, jehož množství si nijak nezadalo s železem a uhlím. V *Československé vlastivědě* [1930: 446] se můžeme dočíst následující informaci: „Kolejnice jsou osazeny na příčných svazcích, skoro vesměs dřevěných. Přibíjejí se hřeby nebo přišroubují. Zpravidla se dávají pod kolejnice desky železné, podkladnice. Na dřevěné pražce se běrou nejčastěji kmeny borové, ale jsou také pražce dubové, bukové a modřínové. Pražce se napouštějí chemikáliemi, jimiž se zamezuje hniloba; pražce se také impregnují, čímž se asi zdvojnásobí doba jejich trvání.“

Výstižně charakterizoval založení a vývoj železnice v českých zemích historik novinářství a národohospodářský publicista Karel Hoch (1884–1962). Směrodatná je v tomto smyslu zejména jeho kniha *Čechy na prahu moderního hospodářství*, v níž autor uvažuje takto: „O Praze bylo r. 1842 rozhodnuto, že bude s Vídní spojena *přes Olomouc*, ale současně i *přes Brno*. Na jihu pak rozhodnuto pro odvážný, ba tehdy senační projekt dráhy *přes Semmering*. Je zajímavé, že v Praze již r. 1836, pokoušel se dr. Lichner o koncesi na stavbu dráhy do Brna a dostal povolení k přípravným pracím, rovněž Severní dráha. Ale pro nepříznivé poměry stavby zanechala, kladouc podmínku, aby stát zaručil výnos, což bylo odmítnuto. Nyní byla trať Olomouc–Praha rozdělena na dva úseky, z nichž úsek Pardubice–Praha řídil český technik inž. *Perner*. Stavbu prováděli známí bratři *Kleinové*, nádraží v Praze stavěl *Lanna*. Veškeren železniční materiál byl nyní již domácího původu, za to při obtížných stavbách, při tunelech a viaduktech bylo hojně používáno skromných a vytrvalých dělníků italských. Na dráze z Pardubic do Prahy v letech 1843–1845 ustavičně pracovalo přes 20 000 dělníků, v Praze na svazích Žižkova od r. 1844 mnoho set. Náklad na úsek Pardubice–Praha byl 8,2 mil. zlatých, na kilometr průměrně 33 000 zl. 20. srpna 1845 byla dráha za velikých oslav otevřena, kdežto trať z Brna do České Třebové, kde se spojila s tratí do Olomouce, byla pro veliké obtíže stavby v Moravském Krasu dokončena 1. ledna r. 1849“ [*Hoch 1936: 156*].

Vydejme se dále po stopách úvah Karla Hocha, který naznačil také tyto předpoklady: „Jest zajímavé, že první bezprostřední podnět ke stavbě železné dráhy v Rakousku nedala přeprava osob, nýbrž *solí*. To platí jak pro dráhu z *Budějovic do Lince*, tak pro Rothschildovu *Severní dráhu* z Vídně do Bochnie v Haliči. Sůl také inspirovala i myšlenku vodního spojení mezi Vltavou a Dunajem, pro které byla r. 1807 založena v Praze Hydrotechnická společnost pro splavnění českých řek. Tímto projektem zabývá se vynikající technik, zakladatel pražské stavovské techniky z r. 1806 F. J. rytíř *Gerstner* (1756–1832). Při bližším studiu opustil však projekt cesty vodní a rozvinul plán spojití Vltavu s Dunajem *drahou* se železnými kolejnicemi, po které by byly náklady podle anglických vzorů taženy koňmi“ [*Hoch 1936: 151*]. V tomto směru se uplatnil blízký známý a spolupracovník Františka Antonína Gerstnera Jan Perner (1815–1845). Právě on jej na studijní cestu po Německu, Belgii a Anglii vyslal. Perner se mimo jiné zúčastnil velkých trasovacích prací pro spojení Vídně s Prahou. Významný aktér železničního stavitelství se těžce zranil u Chocně a zemřel roku 1845 v Pardubicích.

Každopádně rakouská monarchie ve svém ekonomickém vývoji byla poněkud opožděna za západní Evropou, přičemž se industrializace dosti lišila v jednotlivých korunních zemích. Až po smrti vladaře Františka I., konkrétně 4. 4. 1836 bylo Rothschildovi uděleno privilegium ke stavbě železnice z Vídně do Bochnie v Haliči. Privilegovaná „*Severní dráha* císaře Ferdinanda“ se svými 455 kilometry byla opravdu úctyhodná. Zkušební jízda se tu konala 19. 11. 1837. Jízdní zkouška na „*Ferdinandce*“ v tomto roce neproběhla v celé délce, nýbrž na prvním krátkém úseku na sever od Vídně.

Když odhlédneme od velkých projektů, speciální problém představuje výstavba místních drah. Postupně totiž vedle klíčových tras vznikaly doplňkové trati, lidově řečeno lokálky. Úsporný režim při jejich budování a následném provozu se týkal třeba únosnosti železničního svršku a místních mostů. V této souvislosti bychom se mohli projet například lokálkou z Přelouče do Vápenného Podola s odbočkou do Vápenných lomů u Prachovic. Roku 1882 byl zahájen provoz na trati Choceň–Litomyšl. (Viz také dráha

Chrudimsko-holická z roku 1899, vedoucí z Borohrádku přes Moravany a Chrudim do Heřmanova Městce.) Pro jistou prostorovou představu by snad neškodilo se svést v těchto „ne-místech“ a prohlédnout si změněné životní prostředí.

Železnici lze tedy posuzovat z nejrůznějších hledisek, zejména technicky, architektonicky a sídelně, z perspektivy pracovního prostředí, personální stránky apod. Cílem tohoto editorialem ale není ani v nejmenším navrhnout témata pro zamýšlené publikace, nebo jim dokonce sebrat vítr z plachet při promýšlení záměrů důležitých pro plnění eventuálního grantu.

Do historické sociologie dopravy nepochybně dále náleží automobilita ve všech dimenzích: jak prostorových, tak časových. Celkový obraz historicko-sociologického vývoje by nebyl úplný bez venkovského prostředí, které vytvářelo pro tuto oblast praktické lidské činnosti specifické podmínky. Ostatně automobilismus a mobilita vůbec přinesly významné prostorové inovace. V rámci tohoto čísla časopisu *Historická sociologie* lze upozornit na postřehy v textu *Situovaná (auto)mobilita ve venkovském mikroregionu*.

V žádném editorialem se nevyhneme césuře čili přerývce; tím se ovšem netvrdí, že by se v našem případě snad jednalo o veršované, nebo dokonce hudební dílo. Prostě máme na mysli přestávku nebo významovou mezeru v jakémkoliv textu. Všem těmto finesám náramně rozumí náš blízký spolupracovník Jóhann Páll Árnason, který tentokrát předložil recenzní esej, v jehož centru se ocitla publikace autorské dvojice sociálního antropologa Davida Graebera (1961–2020) a archeologa Davida Wengrowa (nar. 1962) *The Dawn of Everything. A New History of Humanity*. Předtím značný zájem vzbudila Graeberova kniha *Debt. The First 5 000 Years*. Graeber před svou předčasnou smrtí vystupoval nejen jako antropolog, nýbrž i uznávaný levicový aktivista, který patřil k zakladatelům hnutí Occupy Wall Street. Přišel rovněž s pojmem „99 procent“, na jejichž úkor bohatne jedno procento Američanů. Recenzované dílo popularizují v současnosti proslulí myslitelé jako Jared Diamond, Juval Noah Harari, Steven Pinker a další.

Právě druhé číslo našeho periodika má tři studie psané v anglickém jazyce. (Kromě těchto textů ještě potom dvě recenze ve stejném jazyce.) Pokud zůstaneme u česky koncipovaných statí, Martin Jeřábek tentokrát zevrubně pojednal o krizi parlamentarismu ve Výmarské republice a Rakousku na počátku 30. let 20. století. Zajímavě vynívá rovněž pojednání Jana Koumara nazvané *Morganatický sňatek aristokrata druhé poloviny 19. století jako sociální deviace: příklad Emanuela Collalto e San Salvatore*. Není myslím třeba přehnaně zdůrazňovat, že pečlivě shromážděnými prameny podložené reflexe přinášejí všechny texty umístěné nejen v tomto čísle *Historické sociologie*.

Internetoví nadšenci a fanoušci dráždivých záhad určitě nepřehlédli, že se v posledních letech množí zprávy o tom, jak moře na kterémsi pobřeží nosí podivného vyplavilo. Většinou se jedná o uhybnulé mořské tvory; na plážích bohužel často končí velryby a jiní mořští savci, rychle se rozkládající obrovské medúzy pak opravdu mohou vzbuzovat nejrůznější konspirační asociace. Nemluvě o tom, že oceán čas od času pošle zpátky na pevninu to, co zbylo z potopených lodí, případně ponorek nebo dalších utajených plavidel. Stejně tak nás však mořské vlny dokáží obdarovat; barevnými korály a krásně tvarovanými mušlemi počínaje a nějakým tím pirátským pokladem konče. Závěrem proto budiž optimisticky řečeno, že výsledky badatelské práce vnesené na následující stránky patří jednoznačně do oné druhé kategorie. Témata doba vyplavila vskutku zajímavá a podnětná, což je nakonec vždycky dobré znamení. A kdybyste eventuálně četli nejnovější číslo *Historické sociologie*

na některé ze svých cest po trati z Prahy přes Pardubice a Choceň, nezapomeňte věnovat tichou vzpomínku odvážnému budovateli železnic Janu Pernerovi.

Bohuslav Šalanda

DOI: 10.14712/23363525.2022.13

Literatura

- Československá vlastivěda. Svazek VI, Práce [1930]. Praha: SFINX, Bohumila Jandy.
- Frey, Carl Benedict [2021]. *Technologická past. Kapitál, práce a moc ve věku automatizace*. Brno: Host.
- Hoch, Karel [1936]. *Čechy na prahu moderního hospodářství*. Praha: Nakladatel A. Neubert.
- Hons, Josef [1957]. *U kolébky železných drah. Život a dílo Jana Pernera*. Praha: Dopravní nakladatelství.
- Jílek, Oldřich [1985]. *Studie o technice v českých zemích, 1800–1918, III*. Praha: Národní technické muzeum.
- Jílek, Oldřich [1986]. *Studie o technice v českých zemích, 1800–1918, IV*. Praha: Národní technické muzeum.
- Z vývoje české technické tvorby. Sborník vydaný k 75. výročí Spolku českých inženýrů v Praze*. Uspořádal Stránský Josef B. [1940]. Praha: Nákladem českých inženýrů.