

Nástin železniční dopravy ve východních Čechách

BOHUSLAV ŠALANDA*

Outline of Railway Transport in Eastern Bohemia

Abstract: The following article outlines certain aspects of railway transport in Eastern Bohemia on the Pardubice – Česká Třebová line based on its own field sociological research from the personnel side. In their statements, two cultural consultants Jiří Rokos from the local line Cerekev nad Loučnou a Miloslav Kolář from Moravany individually interpret their occupations in railway transport. They also present the development and individual layers of the history of this technique.

Keywords: context of railway transport; Eastern Bohemia; Cerekev nad Loučnou; Moravany; own field sociological research from the personnel side

DOI: 10.14712/23363525.2023.25

Úvod

V editoriale druhého čísla časopisu *Historická sociologie* roku 2022, nazvaném *Téma doba vyplaví: Historická sociologie dopravy*, jsem naznačil některé předpoklady rozšíření železniční dopravy. Určitým hodnotícím kritériem pro mne zůstává zjištění, co je v tomto směru energeticky náročné a co nikoliv. Stejně zajímavé jsou pro zkoumání železnice jako svébytného druhu technologie její netušené vedlejší účinky (například na životní prostředí nebo strukturu zaměstnanosti, případně osídlení), způsobené rozsáhlou stavební činností. Ostatně samotná doprava po železnici přispěla k výraznému členění moderní krajiny. V neposlední řadě se díky dráze zvyšuje pohyb a životní tempo určité části populace, a to nejenom železniční budující a na ni pracující, nýbrž i tímto způsobem cestující.

V následující stati se pokoušíme tuto dopravní kulturu lokalizovat na železniční trať Pardubice – Česká Třebová a zasadit vše do osobní roviny spojené s individuální interpretací příslušných jevů. Nevyhýbáme se ani lokálním tratím navazujícím na tuto část železničního koridoru. Zatím ovšem provádíme pouze předvýzkum. Hned zpočátku jsem se proto pokusil o archivní bádání v Orlickém muzeu v Chocni (15. 5. 2023, Mgr. Michal Hofman) a Státním oblastním archivu v Litomyšli (2. 6. 2023, Mgr. Josef Kopecký).

Na tomto poli se pohybujeme taktéž v širší oblasti materiální kultury, jinak řečeno ve věcném prostředí. Na dráze a v jejím nejtěsnějším okolí nás obklopují různé specializované instrumenty a objekty, některé z nich přímo v pohybu, nejde tedy jen o stabilní linie představované kolejovým svrškem. Setkáváme se tu zároveň s jednotlivými vrstvami postupně se rozvíjejících dějin techniky. Železnici lze tudíž posuzovat z nejrůznějších hledisek, zejména technicky, architektonicky a sídelně, dále z perspektivy pracovního prostředí, personální stránky apod. Někdy se setkáváme i s performancí čili předváděním na pozadí určité dopravně příznačné scenerie.

* Doc. PhDr. Bohuslav Šalanda, CSc., Pracoviště historické sociologie, Fakulta humanitních studií, Univerzita Karlova, Pátkova 2137/5, 182 00 Praha 8-Libeň. E-mail: bohuslav.salanda@fhs.cuni.cz

Vstupní náklady všeho druhu (na budování, dostavby a přestavby apod.) jsou na počátku expanzivního vývoje dopravy vždycky značné. V této souvislosti je třeba zmínit rovněž potřebu výstavby veřejných skladišť, otevírání nových kamenolomů a cihelen, následně pak enormně roste těžba uhlí nezbytného pro vlastní fungování lokomotiv. Do provozu byly v počátcích železnice uvedeny další hutě a železárny, které zase spotřebovávaly kvalitní černé uhlí, jež muselo být vytěženo. Všude samé železo, nejenom v případě kolejnic, nýbrž i samotných lokomotiv a železničních vagonů. Parní stroj jako symbol výkonnosti se tehdy u nás stal skutečně nákladnou investicí, Čechy a Morava totiž nebyly průmyslově připraveny, a tak se problém řešil hlavně dovozem z Anglie. Pokud jde o parní lokomotivu, byla nejnáročnějším a nejsložitějším (včetně ovládní) strojem od počátku dopravy. Vyžadovala prakticky dokonalé technické vybavení, k její výrobě proto nemohly stačit menší strojírny, natož stávající domácí dílny.

Jak už jsme naznačovali, od železnice byla od začátku náročná na terénní úpravy a s tím spojený přesun materiálu, respektive rozsáhlé výkopové práce. Zářezy v terénu vyžadovaly přemístění množství zeminy a kamene, někde i průrazy ve skále, nebo přímo celé 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.“

Úvahy historika a novináře Karla Hocha

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 zajímavo, 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 Gerstner ho 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 byla rakouská monarchie ve svém ekonomickém vývoji poněkud opožděna za západní Evropou, přičemž míra industrializace se 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*“ ovšem v tomto roce neproběhla v celé délce, nýbrž jen na prvním krátkém úseku severně od Vídně.

Když odhlédneme od velkých projektů, speciální problém představuje výstavba místních drah. Postupně totiž vedle klíčových tras vznikaly i doplňkové trati, lidově řečeno lokálky. Úspěšný 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 svézt v těchto „*ne-místech*“ a prohlédnout si změněné životní prostředí.

Terénní výzkum na trati Pardubice – Česká Třebová

Ve své terénním výzkumu železnice na trati Pardubice – Česká Třebová s přidruženými lokálkami jsem narazil na dva tzv. kulturní konzultanty, kteří velmi podrobně uvádějí své zkušenosti, přičemž poukazují na svou osobní pohyblivost na uvedených železničních tratích, a komentují též plošnou rozšířenost.

Seznámil jsem se nejprve s nadšeným železničářem Jiřím Rokosem (nar. 1969), který na vedlejší trati z Chocně do Vysokého Mýta a Litomyšle bydlí v Cerekvicích nad Loučnou na pronajaté dvojpatrové železniční stanici, na níž vybudoval malé muzeum. Nachází se v několika místnostech v původní nádražní budově obývané nyní jeho rodinou. Je to podle něj radostná práce, hobby. Exponátů má značné množství: cedule z lokomotiv, hřeby a pražce, nářadí na opravu parních lokomotiv, všelijaké nápisy, lepenkové jízdenky, pojistky, uniformy, lucerny atd. Ve všech místnostech je rozmístěna i knihovnička železniční literatury.

Ptal jsem se Jiřího Rokose na jeho povolání železničáře; respondent dne 8. 6. 2023 odpověděl takto: „K tomu povolání. U nás nikdo nebyl jako železničář. Já sem akorát se dopídil, že nákej praděda měl být železničář. Já měl vzor ve starším bratroj. Starší bratr ten si to vybral. Já sem si vybral obor průvodčího. Nakonec jsem skončil u černého řemesla. Byl sem vyučeněj pro potřebu parní frakce. To znamená poslední páry, co byly a vytápěly. Z toho jsem já odešel do provozu. (Padl upřesňující dotaz: Kde to bylo, kde jste se učil?) Já jsem se učil v České Třebové. Já sem se vrátil vlastně zpátky. Vyučil sem se pro depo tenkrát Praha-střed, dnes Masarykovo nádraží. Takže já sem začínal tam. Odtamtud při prvních reorganizacích sem přešel do Vršovic jako průvodčí nákladních vlaků. Tam sem si udál zkoušky jako průvodčí nákladních vlaků. A po půl roce, asi sem nebyl až zas tolik nešikovnej. Tak po půl roce tenkrát na výjimku provozního oddílu Praha, sem si udělal, doplnil zkoušky jako vlakvedoucí nákladu. A tím mě ještě přihlásili na zkoušky průvodčího a vlakvedoucího osobních vlaků. (To bylo kdy, v kterém roce?) Devadesát tři, devadesát čtyři. A potom normálně tomu chtěla náhoda. Měl sem nějaký zdravotní problémy. Když sem se vyléčil, tak sem vlastně dostal nabídku do Chocně za mateřinku, za kolegyni, která odešla na mateřskou. Tak sem šel dělat průvodčího u osobních vlaků. No a do půl roku mě jmenovali jako vlakvedoucího, takže vod té doby, v závěru roku devadesát čtyry jsem v Chocni jak vlakvedoucí a průvodčí osobních vlaků. Doprovázím veškerý vláčky. To, co normálně maj v Chocni. Já nemám momentálně už osmým rokem svůj vlastní turnus. To znamená, že sem letmo. Já sem schopen doprovázet jakýkoli vláček osobní dopravy v celejch východních Čechách.“

Hodí se dodat, že Jiří Rokos začal pracovat u bývalých Československých státních drah v tehdejší Lokomotivní depu Praha-střed jako zámečnick kolejevých vozidel. Před nástupem na dvouletou povinnou vojenskou službu několik měsíců vykonával profesi topiče a údržbáře na krkonošské Hřiběcí boudě v rekreačním zařízení ČSD.

Uvedený respondent taktéž sděluje, jaké má pole působnosti: „Moje rameno je vod Letovic do Prahy. Z druhé strany vod Zábřehu, tajle Moravská Třebová, Lanškroun. Veškerý tydlety lokálky vobsáhnu. Navíc jako konička, poděkování svému podniku, je to láska ta železnice, takže vracím to podniku tímlec tím, že bejvalý kolegové se maj, kde sejít, zavzpomínat. Já navíc doprovázím historický vláčky jako vlakvedoucí. To sou mikulášský zážitkový vláčky. To, co je pro ten podnik takový atypický. (Odkud vyjíždějí?) Já mám široké pole působnosti, můžou to bejt Pardubice, může to bejt Česká Třebová. Mně to je vcelku jedno, milerád tomu podniku pomůžu. To znamená, že vyběhnu. Je to taková, říkám, atypická práce. Je to zas úplně něco jinýho, než běžný vláčky, než je tady... To znamená, že stará technika má v dnešní době své bolístky. Ale co my normálně doprovázíme, takový bolístky vyřeším.“

Oslovený Jiří Rokos také nastiňuje počáteční situaci ve své domovské stanici v Cerekvici nad Loučnou: „Tady už v roce tisíc osm set osmdesát dva, když běžela první cukrovarnická kampaň, jako je ve Vysokém Mýtě, tak tady v Cerekvici už používali, tak tady používali tu lokálku pro přepravu řepy. Už v září se to navázelo až po Cerekvici to, co malý cukrovary potřebovaly. Když se to vezme: vápenec, uhlí, potom další věci, tak tuš, požívaná v chemický výrobě, se vozila po železnici. Mimo těchlech akcionářů můžeme jmenovat Thun-Taxisové z Litomyšle. Ty dávali pozemky, dnešní nádraží to byly pozemky Thun-Taxisů. Další podporoval obec Tržek mlýny, co tam byly, odbytiště jejich se okamžitě rozšířilo. Tomu tady v okolí se říkalo Bařov. Mimo jiný tydle suroviny se hodně vypálilo,

to znamená cihly. Používala to cihelna Vysokomýtská, tady byly dokonce tři. Přepravovali po železnici. Člověk ví, Hrušová měla svoji cihelnu. Tady máme v Hrušové, ta cihelna byla poslední kruhová cihelna v naší republice. Byla prohlášena jako kulturní památka a v šedesátech letech ji nechali zbourat národní výbor v Ústí nad Orlicí. Ale to by bylo nadlouho. A v Litomyšli používali to samý.“ (Do výkladu jsem vstoupil otázkou: Cihelny byly potřeba na budování zastávek a stanic?) „Samozřejmě, cihly, spočítalo se, jak budova má vypadat, kolik cihel, kolik potřeba všeho. To bylo všechno tady v místě, to znamená opuka. Zas tady máme kousíček, menovala se Cerekvice-Hrušová. Cerekvice měla nádhernej lom vopukovej a kousíček vod dráhy. Z toho lámali koncem padesátých let a na začátku šedesátých let dvacátého století pro potřeby. Základní vybavení domácnosti, všechno to bylo z místní úrody. Železnice dokázala uživit spoustu lidí nejen ve služebním poměru, ale i veřejnost ostatní. Tak uzavřeli smlouvu. Tady stavba Choceň patřila Kinským, to byly pozemky Kinských. A Kinský ze své cihelny dával cihly na to velký nádraží.“

Na trati Pardubice–Moravany–Choceň

Druhým zkušeným kulturním konzultantem je Ing. Miloslav Kolář (nar. 1978) z obce Moravany ležící na železniční trati Pardubice – Moravany – Choceň – Česká Třebová. Respondent dne 1. 6. 2023 podrobně vysvětlil situaci ve stanici Moravany: „Když si vezmete, tak v podstatě tady potom se postavila čili to byla jedna z nejdelších místních drah tehdy v zemích Království českého, protože to bylo vlastně z Heřmanova Městce až do Borohrádku, což vobnášelo snad až kolem osmdesáti kilometrů. Tak se vlastně ta budova nastavěla z obou stran, eště se tam udělala ta veranda. (Mluvíte o Moravanech?) Tady v Moravanech a zároveň se tady postavila přechodová lávka, která se dožila asi sto dvou let, že zbouraná byla někdy v dva tisíce jedna. V roce padesát pět, padesát šest se zvyšovala vo jedno patro. To bylo poznat, protože ta původní část byla nýtovaná, ten zbytek už pak byl svařovaný. To se dalo vlastně kvůli elektrizaci trati tady do České Třebové, respektive opačně: z České Třebové do Prahy. Vlastně to nádraží je zajímavý tím, jestli znáte pana docenta Krejčířika, to je původem stavební inženýr, pracoval někde tuším na Sudopu v Brně nebo kde. A ten se dlouhodobě zabýval problematikou drážních budov, stanic. A ten vydal takovou sérii, kde to bylo prostě podle těch jednotlivých drah. A tam je uvedena zajímavá věc: to sou asi jen dvě staniční budovy u nás, myšleno v českých zemích, který... Protože když si většinou vybavíte standardní nádražní budovu, staniční budovu, tak ta staniční budova, pokud tam byly naturální byty, čili byty pro zaměstnance, tak vchod do těch bytů byl povětšinou buď z boku, anebo z ulice. Nikdy ne vod kolejí. Tady v Moravanech je to naopak. Když se to stavělo, tak to stavěl podnikatel, který měl v Dašicích cukrovar, což je vlastně tam, kde sou dneska mrazírny. A že tu zastávku, postavili to opačně, zrcadlově obráceně. Tak ten barák, jak by měl být, tak zvrtili, tak by měl stát přes koleje, tam jak sou naproti zahrádky. Nevím, kde je ta druhá v republice, ale vím, že pan inženýr Krejčířík říkal, že sou jen dva případy v republice, kdy tohleto nastalo. Takže vlastně tady, když se postavila lokálka, tak to samozřejmě prodloužilo nádraží. Byl tady přejezd, byl tady cukrovar. Přiznám se, že nevím, i když sem se tím zaobíral, jestli tady byl komplet cukrovar, plus surovarna plus rafinérie, to nevím. Ale každopádně to skončilo někdy asi v roce dvacet sedm nebo dvacet osm, kdy... Ale je zajímavý, že to neskončilo kvůli krizi, ale to skončilo kvůli tomu, že jak v Dolní Rovni byl pan ministr Udržal. No tak von tady měl dost jaksi, byl to agrárník a měl tady

dost nějaký ty. A prej to bylo tak, že přesvědčil, možná jestli neměl nějaký akcie toho dašického cukrovaru. Ten cukrovar skončil, že neměl z čeho vařit. Protože zemědělci prodávali do toho dašického cukrovaru a tady nebylo co... Pak tady byla potom, jestli pamatujete ČSAO, tak to byla původně firma Vestra. Tady se vyráběly obráběcí stroje. V roce třiapadesát to bylo direktivně přestěhováno do Holic, tam, kde je obuvnická továrna. Vlastně, když se přijíždí tady vod Moravan a přijede se na křižovatku, jak se říká Na špici. Tak tam je dneska, ježkovy voči, já nevím, jak se to menuje. No má to nějaký Němec. A to stěhovali do té továrny a samozřejmě, že to bylo, všechny budovy byly stavěny na lehkou obuvnickou výrobu, a tak se tam musely zesilovat stropy. Ty obráběcí stroje by tím propadly. Takže od té doby tady vlastně vzniklo Československé automobilové opravy, ČSAO Moravany, což je teda pravda, pokud si dobře pamatuju, tak za nejlepších časů to zaměstnávalo kolem čtyři sta lidí. Ale je zajímavý, že ta Vestra vyráběla vobráběcí stroje, kdy horizontální frézka váží přes tunu. Tak neměla nikdy vlastní vlečku, to sem nikdy nepochopil proč. Je teda možný, jestli to neměli na horport vedle s areálem toho cukrovaru. Protože když to bylo zrušený, tak tam bylo nějaký hospodářský družstvo. Tak jestli nenakládali tam, protože to sousedilo. Takže tady vlastně po tom. Vlastně ta stanice pro postavení lokálky víceméně vydržela stejná až do nějakého roku čtyřicet sedm. Pak se prodlužovala na straně k Uhersku zhruba řádově dvě stě tři sta metrů. A vlastně postavilo se tam nové věžové stavědlo. Pak už přišel koridor, vlastně tady se stavělo, někdy začalo se s nadjezdem někdy na přelomu roku devadesát devět až dva tisíce. Protože tady byl příjezd na Holic. A vlastně celá ta stanice byla dostavěna v roce dva tisíce jedna na podzim plus minus. S tím vlastně souviselo i zrušení obou druhů stavědel.“

Ve zvláštním rozhovoru ze dne 21. 6. 2023 se dotazuji na povolání zpovídáného Miloslava Koláře. Vyzývám ho, aby shrnul, kde sídlí, jak se pohybuje po trati a co vlastně dělá; k tomu ochotně vypovídal: „V podstatě já pracuju u Správy železnic. Předtím sem i byl na Drážním úřadě. Něco sem vystřídal. Byl sem i v soukromý sféře, rok a půl vlastně v Enteria Holding pod to patří firma Hrochostroj. Ta má právě traťové stroje, sbíječky, čističku, asi třináct mašin, no a teď.“ Položil jsem upřesňující otázku, kdy tam byl, konkrétně v kterých letech: „Na Drážním úřadě sem byl od dva tisíce čtyry do roku dva tisíce třináct. Potom teda na Generálním ředitelství, tehdy ještě SŽDC, dneska je to Správa železnic v Praze. Já sem bohužel neodcházel votamtad ve zlým, ale prostě sem už nedával to dojíždění. To vodcaď bylo hodinu a čtyřicet tam, hodinu čtyřicet zpátky, takže víc než tři hodiny člověk strávil na cestách. Už se to prostě nedalo. Takle sem vlastně vod toho roku dva tisíce čtyry až do roku dva tisíce dvacet sem takle dojížděl. Takže jako vono z Pardubic se to dá, to je tak ta hodina. Bohužel tady je to vázaný na to, že člověk nějak se musí do těch Pardubic dostat osobáčkem a vono to nějak nenavazuje. Teď jako mám v podstatě detašovaný pracoviště v Chocni, takže těch dvacet minut je velice příjemná doba.“

Na místě byl i dotaz týkající se podrobnější náplně jeho činnosti: „No takle, já v podstatě vlastně, když si to vezmete, stejně jako auto musí procházet technickou kontrolou, tak vlastně i vozidla kolejový musí v zákonných lhůtách procházet taky technickou kontrolou. Což vlastně záleží podle toho, jak to vozidlo, jakou rychlost má. Je to daný vyhláškou číslo 173/1995 sbírky a buď je to jednou ročně, anebo jednou za dva roky. No v podstatě dyž puďte na nádraží se podívat, tak takový ty drezínky, ty mufky, toleto. Taky my jich máme řádově kolem čtyř set nebo čtyř set padesáti. V podstatě na každý se musí buď jednou za dva roky, nebo za rok udělat technická kontrola. Je to vo tom, že v podstatě se pod tím

podepisujete jako komisař. Jinými slovy, kdyby se něco potom stalo a nedej bože, tak dete sedět. Vyloženě je tam i trestní odpovědnost, takže to není zas tak úplně taková sranda. No a já v ty Chocni, teď protože nám jeden kolega vypadnul, skončil, takže já tam mám kancelář, ale v podstatě skoro tam vůbec nejsem, protože člověk jezdí po celý republice. Český Těšín, Jablunkov-Návsí, Staré Město u Uherského Hradiště, Kyjov, Brno, Znojmo, Havlíčkův Brod. A tedka zase budu po tom kolegovi dělat Pardubice, a eště to vypadá že Litoměřice a Bílina. Vemte si, že do Starého Města u Uherského Hradiště třeba člověk je schopnej, dyž vodcaď je v pět padesát pět, tak se dostat na osum dvacet dva to tam, myslím, přijíždí. To je v podstatě jako to dojíždění do tý Prahy.“ Řeč přišla rovněž na nezbytný protokol: „Vyhotovím protokol, musí se ta mašina vodměřit z hlediska jízdního vobrysu, dvojkolí, rozkolí, jestli není vohnutá. Nemělo by z toho nic týct, protože samozřejmě ekologie. Musí se vodzkoušet, jestli to jede, svítí, houká a tak dále. Stejně jako v podstatě technická u auta.“

V podání Miroslava Koláře zazněla rovněž rodinná anamnéza: „To povolání víceméně tím že prostě je to v rodině. Jako táta pracoval na dráze, jeden strejda taky pracoval na dráze, pradědeček taky. No a takže u nás jako v rodině je to půl na půl, že ženská linie proti mužské linii. Promiňte, všechno praštěný kolejnicí. Teda pravda. Děda ten byl obchodník se zbožím koloniálním, ten se jediný odrodil. No za první republiky.“ Dále jsem respondentovi položil otázku, odkdy je v obci: „Pořád. No takle, vono je to složitější, protože právě ten praděda, protože na dráze byly výhody typu definitivita a podobný věci. Ale v podstatě ještě byl něco takového jako voják. Tak vás, když to řeknu v uvozovkách, převeleli. A šel ste dělat... Třeba praděda tady sloužil jako staniční dělník, potom byl jako výpravčí, potom přednosta stanice v Leděcku, potom v Lomnici nad Lužnicí, no a Police nad Metují. A čímž pádem von se vrátil víceméně tak nějak do svého rodiště. Ale bohužel byl vážně nemocný, takže von tam byl víceméně na dožití. Ano, ta dráha poskytovala jistý sociální výhody a jistoty, ale bylo to za cenu, že prostě vás překomandovali a šel ste sloužit. To samý byli ty policisti a podobně. Na dráze to nebylo tak hrozný. Ale vlastně, dyž to vezmete, četník ten vlastně stejně jako voják z povolání se nesměl do osumadvaceti voženit. Nebo respektive takhle, pokud svoji drahou polovičku přivedl do jiného stavu, tak ano, ale musel dostat dispens vod svého velitele. Na ty dráze se neřešilo jako omezení sňatku a podobně. Protože vona ta armáda to měla vyřešený velice dobře, protože svobodnej člověk, tam není problém se stěhovat.“

Vzápětí jsem odtušil: To jste v pravém slova smyslu pokračovatel. Vaše maminka (nar. 1947) je učitelka? „Byla učitelka, v Hrochově Týnci učila. Respektive původně eště těsně po škole chvíli byla, tuším, že v Ronově nad Doubravou. Že tam dostala umístěnku. Takže dojížděla vodsud do Ronova nad Doubravou. Vono to takle dřív bylo, prostě byly umístěnky, tak... Tedka si vemte, že jako, co si budeme povídat, lidi nejsou, no tak za chvíli budeme řešit taky náky umístěnky. Ale to myslím vobecně. Dneska je problém vůbec v technických oborech, kdekoliv jako sehnat lidi. Ty lidi nejsou a nejsou lidi, kerý by byly vochtotný vopravdu takle jezdit po celý republice.“

Dialog se nadále koncentroval na povolání železničáře s podotknutím, že to je samozřejmě spojeno s železniční cestou, vlastně s neustálým cestováním: „Tak jak kdo, vemte si průvodčí nebo vlakvedoucí, ten má třeba nástup vo půl třetí ráno. Někde. Můj bratranec ten to dělá a má nástup vo půl třetí ráno. Má nástup v Český Třebový třeba. Von bydlí v malý vesnici kousek vod Ústí nad Orlicí a musí jezdit autem. Takže jako. Pak máte lidi, který dělaj. Dřív to bylo tak, že povětšinou třeba výpravčí, ten měl naturální byt, povětšinou dyž

to šlo, bydlel v nádražní budově, takže jenom sešel dolů. Takže von z tý stanice ani nevytáh' paty. Zase byly, vemte, že si třeba strojvedoucí z Prahy-Masarykova nádraží z depa, tak jezdil až do Bratislavy normálně na jeden záta. To bylo za první republiky, eště v padesátých letech se jezdilo vlastně až do Bratislavy. Voni to, myslím, měli se střídáním na ose, tuším, že v Český Třebový. Musela se brát voda, nevím, jestli se nebralo uhlí. Železničářské povolání je velmi různorodé.“

Závěr

Když jsem se ptal na povolání obou aktérů železniční dopravy, odpovídali se zaujetím, bylo vidět, že své profesi dávají všecko. Podle Jiřího Rokose je železnice sto a jedno řemeslo. Každý železničář prý prošel spoustou funkcí. Druhý kulturní konzultant Miroslav Krátký prohlásil: Železničářské povolání je různorodé. A při dotazu na rodinnou anamnézu v případě této profese ironicky sdělil (viz výše): Po mužské linii, všechno praštěný kolejnici.

Jak ještě by se mělo pracovat? Samozřejmě disciplinovaně; být přesný, i když se nevyhnutelně vyskytne zpoždění vlaků. Nedbat na čas ranního vstávání. Není vyloučeno ani turnusové působení, jak upozornila ve svém inspirativním pojednání brněnská socioložka Kateřina Nedbálková [2022]. V publikaci *Pracovat* analyzuje pojem práce na základě komentovaných rozhovorů s deseti konkrétními muži a ženami. Rovněž podle ní práce umožňuje různé přístupy a interpretace.

Osmá kapitola zmíněného spisu přináší postřehy shrnuté pod názvem *Vrchní v jídelním voze*, s podtitulem *Vděčit za práci* [Nedbálková 2022: 109–127]. Její výzkum proběhl v květnu roku 2022 v jídelním voze vlaku, kde Kateřina Nedbálková rozvinula rozhovor s Pavlem Peterkou, jenž ochotně odpovídal na její dotazy. Pozorovala taktéž chování hostů jídelního vozu a jejich chuťové preference. Ostatně v restauračním voze se jí a ne pracuje. V roli vrchního Peterka procestoval i zahraničí. Jinak na důležitou otázku, jak si plánuje ve své práci směny, odpovídal: „My jsme dvě party po třech, celkem je nás šest. Více se teď momentálně pohybujeme mezi Prahou, Berlínem, Kielem, Hamburkem, Bratislavou, Brnem a Novými Zámky. Takhle pendlujeme. Jak si to nastavíme s kolegy, tak se střídáme. Po pěti nebo po šesti dnech. Když to řeknu jednoduše, je lepší být týden doma a týden v práci než být dva dny v práci a dva dny doma“ [Nedbálková 2022: 118].

Závěrem lze podotknout, že další výzkum železniční dopravy se bude konat na železničním nádraží a v samotném městě Brandýs nad Orlicí i jinde na zkoumané trati, již se věnovala část této studie. Doufám, že narazím na další železniční profese (hlavně jejich zástupce ochotné k výzkumnému dialogu) a zjistím směřovatné detaily, které umožní přiblížit průhled nejrůznějšími drážními místy a ne-místy.

Poděkování

Článek vznikl za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI III „Dvě století železnice v českých zemích. Kulturní, socioekonomické a dopravně technické aspekty vývoje českých (československých) železnic“ (DH23P03OVV034), který v letech 2023–2027 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Národní technické muzeum a České vysoké učení technické v Praze.

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.
- Krejčířík, Mojmír [1991]. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas.
- Nedbálková, Kateřina [1991]. *Pracovat*. Praha: Display.
- Z vývoje české technické tvorby. Sborník vydáný k 75. výročí Spolku českých inženýrů v Praze*. Uspořádal Stránský Josef B. [1940]. Praha: Nákladem českých inženýrů.

Bohuslav Šalanda působí na Pracovišti historické sociologie Fakulty humanitních studií Univerzity Karlovy. Odborně se zabývá sociologickými a etnologickými výzkumy lokálních společenství, v poslední době zaměřenými na studium (auto)mobility a železniční dopravy.