

Paměti a vzpomínky jako neopomenutelný historický pramen? Emil Kellner a jeho „železničářské“ vzpomínky

KLÁRA FABIANKOVÁ – IVAN JAKUBEC *

Memories and Recollections as an Invaluable Historical Source? Emil Kellner and His “Railway Worker” Memories

Abstract: The paper focuses on a hitherto untapped source of a subjective nature, which is on the borderline between private and institutionally requested provenance. Two manuscript memoirs of Emil Kellner, a long-time railway employee, can be found in the State Regional Archive in Prague within the fund of České dráhy, a. s., Prague [Czech Railways, JSC]. They were written in 1954 and 1955 at the instigation of the Railway Archive and the Ministry of Railways. They cover the period from the last third of the 19th century with gaps until 1941. The memoirs provide some interesting facts that were not previously known or, on the contrary, confirm some things already known. The memoirs give an insight into the (everyday), routine life on the railway. The characteristics of the employees and their fates, not excluding the social dimension, are extremely interesting. The memoirs also provide details of dealings with superiors (requests, personal presentations, interventions, patronage, visits to railway management in Vienna or Prague) and transcribed documents (correspondence) depicting railway administration during the monarchy.

Keywords: Emil Kellner; memories; railways; employees; 19th century; 20th century

DOI: 10.14712/23363525.2024.18

Úvod

Paměti a vzpomínky jsou typem historického pramene, který vzhledem k subjektivitě vyžaduje specifický přístup a verifikaci. Mají různý charakter. Mohou být zaměřeny jen na profesní nebo osobní život, popř. kombinaci z profesního a rodinného života. Studium pamětí a vzpomínek se dostáváme i k odkazům na dobovou literaturu a periodika. Umožní nám, na rozdíl od většiny archivních pramenů, proniknout do podrobností profese a zažité praxe. Analýza tohoto pramene je stále aktuální.

Užití pamětí a vzpomínek může být rozličné. Zatímco v historické práci tvoří základ heuristické základny nehledě na možnost využití nových badatelských přístupů a metod, pro dějiny každodennosti a historickou sociologii tvoří důležitý zdroj informací, ať již z hlediska textové analýzy či strukturálního utřídění materiálů. Nelze zapomenout ani na tendence využití tohoto pramene nikoliv jen z hlediska pravdivosti, ale naopak se soustředit na mimotextové okolnosti a antropologickou analýzu obsahu, tedy kulturní a obecně civilizační postoje subjektů díla [Čechurová – Randák 2014: 312–329].

* Ing. Klára Fabianková, Ph.D., Státní oblastní archiv v Praze, Archivní 4/2257, 149 00 Praha 4. E-mail: klara.fabiankova@soapraha.cz; prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc., Ústav hospodářských a sociálních dějin, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova, nám. Jana Palacha 1/2, 116 38 Praha 1. E-mail: ivan.jakubec@ff.cuni.cz

V oblasti železniční dopravy vyšly komentované paměti železničního podnikatele Eduarda Baziky [Hlavačka 2022]. Obsahují cenné informace z jeho dlouholeté praxe v oboru železničního (inženýrského) stavebnictví a mají mimořádný význam, jak pro posouzení tehdejšího stavu české technické práce v oboru výstavby železnic, tak i celkové společenské atmosféry ve druhé polovině 19. století. Nelze opomenout ani vzpomínky hlavního architekta Prahy Blahomíra Borovičky [Borovička 2023]. V posledních deseti letech byly publikovány i paměti sedláře a řemenáře [Baloun 2016] či letce-práškaře [Juračka 2015].

Vzpomínky dochované především v podnikových fondech mohou pomoci při výzkumu hospodářských a sociálních dějin se zaměřením na Business history. Přispějí i ke komplexnější analýze dějin každodennosti. Přinášejí informace o každodenním životě zaměstnanců (podnikatelů, dělníků, úředníků) nebo za určitých podmínek i životní úrovní a pracovních podmínkách. Výhodou může být paradoxně fakt, že výpovědi vznikají s větším časovým odstupem, a tak mohou zachytit celý proces. Dodávají výkladu na oživení a plastičnosti. K negativům patří subjektivní hledisko autora. Kromě nesoustavnosti a útržkovitosti je nutno mít na paměti časté „příkrášlování“ historické reality. Paměti a vzpomínky zpravidla vznikají z různých pohnutek, osobních, vedených snahou o vypořádání z minulostí nebo naopak symbolizujících útěk do minulosti. Předpokladem k tomu, aby je badatel mohl využít, je komplexnost dochovaného materiálu, zachycení dostatečně dlouhého období a také správná interpretace.

Autoři si jsou vědomi limitů výpovědní hodnoty a nutnosti verifikace uváděných faktů. K pozitivům tohoto druhu pramene však rozhodně patří prohloubení našich znalostí o jednotlivostech a jinak nedochovaných zákulisních jednáních. Vzpomínky zaměstnanců podniků nám odhalují věcnou, profesní i lidskou stránku v míře, se kterou se v pramenech úřední proveniencie nesetkáme. Státní oblastní archiv v Praze spravuje fond ČKD – Sběrka vzpomínek zaměstnanců (NAD 2998).¹ Jedná se o uměle vytvořený rozsahem malý soubor dokumentů převážně rukopisného charakteru pocházejících z dotazníkové akce „Vzpomínky Kolbeňáků“ organizované v roce 1954 v národním podniku ČKD Praha. Při této akci byli osloveni pracovníci důchodového věku (z vybraných závodů) jak z manažérských, technických, tak administrativních funkcí. Přinášejí tak, mimo jiné, důležitá svědectví o podnikové zdravotní péči či hospodářských a sociálních poměrech nejen z počátku 20. století.² Antonín Kaftan z vysočanské slévárny vzpomíná na specifika výroby za první světové války.³ Jaroslav Kučera, konstruktér elektrických strojů, zmiňuje modernizaci výroby, konkurenční boj i reakci generálního ředitelství na hospodářské problémy v roce 1931.⁴ Archivovány jsou i útržkovité vzpomínky dělníků z Ringhofferových závodů. Karel Vyhnal, od roku 1901 dělník ve slévárně, popisuje na tu dobu moderní strojní vybavení, personální složení a sociální opatření.⁵ Nelze opomenout ani vzpomínky pracovníků rodinné firmy Waldes a spol. (Koh-i-noor Waldes) specializující se na výrobu drobné galantérie. Bohumil

¹ SOA v Praze, fond ČKD – Sběrka vzpomínek zaměstnanců (NAD 2998), kart. 1.

² Například SOA v Praze, fond ČKD – Sběrka vzpomínek zaměstnanců (NAD 2998), Vzpomínky slévače Václava Kolba, poř. 11, s. 1–4, kart. 1.

³ SOA v Praze, fond ČKD – Sběrka vzpomínek zaměstnanců (NAD 2998), Antonín Kaftan, Vzpomínka na výrobu za první světové války, poř. č. 8, nestránkováno, kart. 1.

⁴ SOA v Praze, fond ČKD – Sběrka vzpomínek zaměstnanců (NAD 2998), Ing. Dr. Jaroslav Kučera, Vzpomínky na Kolbenku, poř. č. 12, nestránkováno, kart. 1.

⁵ SOA v Praze, fond Ringhoffer (NAD 2999), Vzpomínky starých dělníků, Karel Vyhnal, slévač, s. 1–2, poř. č. 426, kart. 146.

Vaněk, vedoucí dílny, ve svých pamětech zanechal ojedinělý popis továrny, výrobního procesu i zevrubné charakteristiky spolupracovníků a spolujednatelů společnosti. Poskytuje tak cenné informace nejen o podnikatelských začátcích a zákulisí firmy, ale i o technologických postupech a objemu výroby.⁶ Z ostatních sepsaných vyprávění z podniku se dozvíme i osobní zkušenosti ze stávek, informace o pracovních a platových podmínkách nebo činnosti tamního závodního výboru v meziválečném období.⁷

Například i Archiv Národního technického muzea disponuje bohatou sbírkou pamětí, vzpomínek a nepublikovaných rukopisů z podnikové sféry. V rámci Sbírkky vzpomínek a rukopisů k dějinám techniky (NAD 791), vznikající od roku 1948 na podnět archiváře dr. Jana Klepla a za pomoci jeho následovníků, se dochovaly vzpomínky zaměstnanců různých profesí. Klepova sbírka se stala základem již několika publikací [*Branald – Klepl 1951; Branald – Klepl 1953; Branald 1953; Branald 1954*]. Ačkoliv je charakteristická poplatností době doprovázenou například kritikou poměrů před únorem 1948, obsahuje různorodé texty. Nejedná se jen o odborná pojednání, technické specifikace, rukopisy k podnikovým dějinám, ale i osobní svědectví o sociálních, politických a pracovních poměrech, organizaci práce a výrobních postupech. Nabízí i autobiografie a písemné zdroje k poznání životního stylu, mentality či proměn všedního (pracovního) dne [*Seyrková 2006: 11–56*].

Příspěvek je zaměřen v podstatě na neznámý a nevyužitý pramen subjektivní povahy na pomezí soukromé a institucí vyžádané provenience. Ve Státním oblastním archivu v Praze se v rámci fondu České dráhy, a. s., Praha (NAD 2948) nalézají dvojice rukopisné vzpomínky Emila Kellnera, dlouholetého železničního zaměstnance. Vznikly, jak autor sám uvádí, v letech 1954 [*Kellner 1954*] a 1955 [*Kellner 1955*] na popud Železničního archivu a Ministerstva železnic (dopravy).⁸ Zachycují období od poslední třetiny 19. století s mezerami do roku 1941. Pro úplnost doplňme, že Archiv Národního technického muzea v Praze má jen sedmistránkový výtah od téhož autora, uložený v Dopravním archivu.⁹

Vzpomínky jsou vzájemně propojeny, doplňují se, obsahově se často opakují, ale nejsou v žádném případě totožné. Nejedná se o souvislé vyprávění či výklad, autor se v textu vrací k již popisovaným tématům (událostem). Vzpomínky zahrnují i opisy dopisů a jeden vlepěný dopis. Dle autora vznikly na základě vlastních zkušeností, zážitků jeho rodiny (především matky) a zaměstnanců. Měly by sloužit budoucím badatelům jako důkaz o pracovním, rodinném či společenském životě zaměstnance na železnici. Zároveň se autor omlouvá za spisovatelské nedostatky, za případné gramatické a stylistické chyby, neboť byl nucen 25 let používat němčinu [*Kellner 1954: 3*].

Autor vzpomínek, Emil Kellner, se narodil 21. května 1882 v Lobči, nyní součástí Kraup nad Vltavou [*Kellner 1955: 26*]. Datum ani jeho místo úmrtí z dochovaných pramenů

⁶ Detailně popisuje například výrobu různých druhů knoflíků (Koh-i-noor, Picolo, Talisman či Universal). Blíže SOA v Praze, fond KOH-I-NOOR a. s., Praha (NAD 1916), Bohumil Vaněk, Mé paměti I. a II. z 26. 3. 1940, 2 sešity, konkrétně Mé Paměti I., s. 4–9, dodatky, nezpracováno.

⁷ Blíže například SOA v Praze, fond KOH-I-NOOR a. s., Praha (NAD 1916), Karel Vokurka: Vzpomínky, datováno 27. 11. 1964, s. 1–4; Karel Růžička: Vzpomínky na Waldesku, sepsáno 14. 12. 1964, s. 1–2; Čeněk Štěpánek: Vzpomínky na Waldesku, sepsáno 14. 12. 1964, s. 1, dodatky, nezpracováno.

⁸ SOA v Praze, f. České dráhy, a. s., Praha, Dodatky 2023, kart. 5, inv. č. 3/99, Emil Kellner: Mé paměti, rok 1954. 162 s.; SOA v Praze, f. České dráhy, a. s., Praha, Dodatky 2023, kart. 5, inv. č. 3/98, Emil Kellner: Z mých vzpomínek – vypravování událostí a příběhů ze života na železnicích, jakož život železničních zaměstnanců od roku 1865 do roku 1918 a 1941, rok 1955. 293 s.

⁹ ANTM Praha, Sbírkka vzpomínek a rukopisů k dějinám techniky a průmyslu (Klepova sbírka) (NAD 791), Emil Kellner, Z pamětí starého železničáře, inv. č. 832.

neznáme. Předmluva ke vzpomínkám z roku 1954 uvádí místo sepsání Počáply (dnes Počáply, součást Sezemic u Pardubic) [Kellner 1954: 3].¹⁰ Podívejme se na Kellnerovy vzpomínky podle jednotlivých tematických okruhů.

Rodina, rodinné a finanční poměry, školní léta Emila Kellnera

Vzpomínky z roku 1955 začínají vyprávěním o dědovi z matčiny strany. Josef Reingruber sloužil u finanční stráže v Bukovině, v Uhrách, ve Slezsku a na Moravě [Kellner 1955: 7]. Dědeček z otcovy strany, Josef Kellner, byl postřihačem v Jevíčku. Otec pisatele se vyučil obchodním příručím v obchodě koloniálním a železným zbožím a Ferdinanda Kraupnera v Jevíčku. Tato profese byla u dráhy dle vzpomínek velmi žádaná [Kellner 1955: 10]. Po dokončení olomoucko-pražské dráhy nastoupil ke dráze jako průvodčí (Kondukteur)¹¹ v Olomouci a později v Budapešti. Asi v polovině 60. let 19. století dopomohl otci k místu u dráhy v Mohelnici jako dozorčí (Schaffer), vykonával poměrně velkou a širokou náplň práce. Ve službách dráhy byl Josef Kellner od roku 1864 do 1870; během války prusko-rakouské byla služba přerušena [Kellner 1955: 9, 12].

Otec autora vzpomínek se narodil 3. září 1843 v Jevíčku. Dne 11. ledna 1869 uzavřel sňatek s Marií Reingrubarovou. V Břeclavi strávil čtyři roky jako úředník pobočky (Expositurbeamte) u Společnosti státní dráhy,¹² jako jeho dědeček [Kellner 1955: 21]. V roce 1871 byla expozitura v Břeclavi zrušena a otec byl přeložen jako skladník (Magazineur) do Kralup nad Vltavou, vlastně se jednalo o degradaci. Rodiče bydleli ve služebním bytě ve staré nádražní budově [Kellner 1955: 23]. Posléze se stal sekretářem přednosta stanice Lehmana. Rodina se v Kralupech podstatně rozrostla, k jedné dceři přibýly dvě sestry a tři bratři včetně autora vzpomínek. Autor uvádí: „Rodina se množila, příjem otcův byl malý, 32 zl. měsíčně i s příbytečným. Byly to krušné doby pro mojí matku, když bylo tolik krků“ [Kellner 1955: 30].

Vzhledem k malému platu si otec přivydělával kancelářskými pracemi v zámku v Nelahozevsi a příležitostným malováním reklam. Dne 20. února 1882 otec požádal o zvýšení platu a o samostatné skladní („magazínské“) místo. Přednosta stanice Lehmann žádost doporučil a plat byl zvýšen o 100 zl. ročně. V roce 1882/1883 byl otec přeložen na nově vybudovanou trať do Vysokého Mýta jako skladník (Magazineur) [Kellner 1955: 31; Kellner 1954: 33]. To byla pro rodinu podstatná pozitivní změna. Rodiče dostali byt v nové budově v prvním patře, pokoj s kuchyní [Kellner 1955: 33]. Po problémech s alkoholem byl otec přeložen do Chocně a propuštěn. Posléze na přímluvu přefázen do Pardubic na horší pozici. Bylo to opravdové „velmi živé“ město s dostihy. Otec se osvědčil, měl zkušenosti. Postupně se opět vypracoval na pozici skladníka. Zemřel 23. prosince 1891 [Kellner 1955: 62].

¹⁰ Obdobně SOA v Praze, České dráhy, a. s., Praha, NS ÚDA, Rakousko, Osobní doklady p. Emila Kellnera ze Sezemic u Pardubic, pořadové číslo 15, kart. 2.

¹¹ Autoři využili k překladu dobových slovníků: [1923]. Německo-český slovník železniční. Deutsch-čechisches Eisenbahn-Wörterbuch. 1923 Praha: Vydav. družstvo čes. úředníků železničních; Sterzinger, Josef V. [1916]. Encyklopedický německo-český slovník. Enzyklopädisches Deutsch-böhmisches Wörterbuch, Praha: J. Otto.

¹² Oficiální název Priv. Österr.(a později)-unger. Staatseisenbahn-Gesellschaft – Privileg. Rak. (-uher.) společnost státní dráhy.

Působení Emila Kellnera

Emil Kellner se narodil 21. května 1882 v Lobči, nyní součásti Kralup nad Vltavou [Kellner 1955: 26]. Na přání matky absolvoval měšťanskou školu, ale podle svých slov v hloubi duše počítal, že bude posléze zaměstnán u dráhy, což ale nebylo tak jednoduché. Ucházel se o místo písaře v Pardubicích, ale přednosta ho odmítl, že je moc mladý a nevydržel by pracovní tempo [Kellner 1955: 80]. Když bylo autorovi vzpomínek 20 let, požádala matka přednostu dopravy v Praze Ludvíka Rutha, aby byl její syn kvůli těžkým životním poměrům přijat ke dráze. Když odpověď dlouho nepřicházela, odjela osobně intervenovat. Bylo jí přislíbeno jen zařazení syna Emila do seznamu nákladčích (Ladeaufseher). Po absolvování tříleté povinné vojenské služby se ve 22 letech přihlásil do služby u výše zmíněného přednosty v Praze. Nejprve nebyl přijat s odůvodněním, že „je příliš slabé konstrukce těla a krátkozraký“ [Kellner 1954: 37]. Ve vzpomínkách je vlepen dopis dopravního šéfa ze dne 26. března 1904 adresovaný matce. Autor vzpomínek se této argumentaci bránil, odvolával se na to, že byl schopný služby, dokonce u vojenského dělostřelectva v Krakově.

Až po roce byl Emil Kellner opět předvolán k lékařské prohlídce a dne 10. května 1905 nastoupil jako pomocný nákladčí (Hilfsladeaufseher) do Krásného Března (dn. městská část Ústí nad Labem) na překladiště [Kellner 1954: 39]. Dle jeho názoru to nebyla žádná výhra. Zmiňuje: „Byl jsem pro svědomité a řádné konání služby u nich [přednosta, úředníci] oblíben“ [Kellner 1954: 40]. Místní inspektor Heller byl údajně vlídný představený. Práce se zpravidla odvíjela od výše hladiny Labe, resp. splavnosti. Při nízkém stavu práce nebyla. V Krásném Březně autor působil od 10. května 1905 do 8. srpna 1905. Poté měl být přeložen na pozici pomocníka (Stationsgehilfe) do Plaňan [Kellner 1955: 84]. Zdejší pracovní náplň připomínala spíše dělnickou pozici, a proto jí nepřijal. Ze vzpomínek vyplývá, že čím menší působiště (stanice), tím více se stíraly rozdíly mezi manuální a kancelářskou prací, byť formálně tomu tak nebylo. Vrátil se do Pardubic a odjel do Prahy k L. Ruthovi. Autor sám sebe sebevědomě charakterizoval, konkrétně uvedl: „Byl jsem chudobně[,] ale čistě a vkusně oblečen. Od přírody jsem byl obdařen souměrnou postavou. Matka mne vedla k slušnému vystupování. Uměl jsem se pohybovati; říkali o mne, že jsem: fajnový. Uměl jsem plynně německy. Na takové místo jsem se přeci jenom nehodil“ [Kellner 1954: 46]. V říjnu 1905 dostal vyznamenání, aby opět nastoupil na překladiště do Krásného Března [Kellner 1954: 43].

Z Krásného Března byl E. Kellner přeložen jako sluha (Kanzleidiener) do Chocně, kam nastoupil dne 6. ledna 1906. Pracovní prostředí na něj, dle vzpomínek, velký dojem neudělalo a bylo údajně méně hodnotné [Kellner 1954: 45]. Napsal: „V Chocni shledával jsem se s ramenářstvím, patolízalstvím a – hulvátstvím“ [Kellner 1955: 100]. Autor si zakládal na nošení vyžehleného a upraveného stejnokroje, chtěl být tzv. „štramm“. V roce 1907 byl povolán do činné služby ke svému pluku. Nebyl odveden, neboť se upřímně vyznal, že by přišel o místo. Zpětně si uvědomil, že to neměl dělat, mohl být na vojně povýšen a dělat „pána“ [Kellner 1955: 105]. U jiných společností byl, podle pisatele, možný přestup do jiné kategorie po splnění podmínek, u Společnosti státní dráhy to bylo ale velmi obtížné. Stěžoval si, že jej jeho spolupracovníci ponižovali a vyžadovali drobné úsluhy. Jeho předchůdce se údajně oběsil. Nakonec se mu podařilo získat místo v Praze.

V Praze E. Kellner vykonával různé činnosti, byl telefonním spojovatelem nebo vyplňoval nákladní a náložní listy. Za náročné považoval především psaní ložních listů venku

v zimě za mrazu [Kellner 1954: 56–57]. Na druhou stranu „služební poměry byly v Praze obstojné“ [Kellner 1955: 138]. Plat mu byl s ohledem na vyšší životní náklady upraven a přibýly některé, dnes bychom řekli, zaměstnanecké benefity v podobě slev na jídlo a pití [Kellner 1955: 143]. V srpnu 1907 byl dočasně přeložen do Roztok u Prahy jako skladní dozorce. Zde dával do pořádku administrativu [Kellner 1954: 59–60]. Poté byl nejprve poslán na výpomoc jako vedoucí vozové evidence (Wagenevidenzführer) do Ústí nad Orlicí a po čtvrt roce do Pardubic, kde pak zůstal. Z pardubického působení se dochovalo několik jeho služebních jízdének.¹³

Kellner byl až v roce 1921 jmenován úředníkem.¹⁴ V roce 1940 bylo vydáno nařízení, že starší 55 let půjdou do penze. Dosáhl věku 59 let a vdávala se mu dcera, ještě se mu nechtělo jít na odpočinek. Dne 6. února 1941 odešel na nemocenskou a 1. dubna 1941 byl dán do trvalé výslužby, po 36 letech služby u dráhy. Měl smíšené pocity a cítil se nedostatečně oceněn za celoživotní služby dráze [Kellner 1954: 139].

Tabulka uvádí pozice a místa působení autora vzpomínek. Z ní vyplývá důraz na pracovní mobilitu a posléze trvalejší místo působení. Nabyté zkušenosti, odborné předpoklady neměly vliv na pracovní zařazení.

Profesní zařazení a místa působení Emila Kellnera

Období	Místo	Pozice/funkce
10. května 1905 – 8. srpna 1905 a říjen 1905	Krásné Březno překladiště na Labi	Pomocný nákladčí (Hilfsladeaufseher)
1905 nenastoupil	Plaňany	Pomocník (Stationsgehilfe)
6. ledna 1906	Choceň	Sluha (Kanzleidiener)
1907	Praha, ústředí	Různé činnosti
1907 1. srpen	Roztoky u Prahy	Jako výpomoc skladní dozorce (Magazineaufseher)
1907	Ústí nad Orlicí	Vedoucí vozové evidence (Wagenevidenzführer)
1907	Pardubice	Od 1921 úředník

Pramen: [Kellner: 1954; Kellner: 1955]

Ubytování a vztahy se sousedy

Ubytování železničních zaměstnanců nebylo podle Kellnerových vzpomínek příliš na úrovni. Příkladem může být působiště jeho otce v Kralupech nad Vltavou. Matka si nemohla zvyknout na skalnatou krajinu v Kralupech a propadla beznaději. Kralupy

¹³ Například jízdenky z Pardubic do Podmokel, Chocně, Hradce Králové nebo Kolína, blíže: SOA v Praze, České dráhy, a. s., Praha, NS ÚDA, Rakousko, Osobní doklady p. Emila Kellnera ze Sezemic u Pardubic, pořadové číslo 15, kart. 2.

¹⁴ Pro rok 1938/39 je Emil Kellner uveden v dopravním úřadu stanice Pardubice jako oficiál. Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938–39 [předmluva květen 1938]. Praha: Ministerstvo železnic, s. 490.

tehdy neměly kostel, pouze obecnou školu. Ani bydlení nebylo příliš vhodné. „Ta stará přijímací budova byla vlhká. Všechny myši z polí, tam hledaly útočiště. Bylo to prý – neútluné stavení. Otec požádal o možnost nalézt soukromé ubytování, čemuž bylo vyhověno ze strany ředitelství“ [Kellner 1955: 26]. To otec našel právě v Lobči. Nakonec tato nádražní budova byla na základě stížnosti skladníka Kühlmaiera, vysloužilého ohňostrůjce (Feuerwerker), a posouzení stížnosti komisí z Vídně neprodleně srovnána se zemí [Kellner 1955: 28–29].

Zaměstnanci bydleli buď přímo na nádraží či v jeho bezprostředním okolí, popř. v obci. Záleželo na zastávané pozici zaměstnance a jeho příjmech. Někteří žili ve vesnicích, kde vlastnili políčko. Zaměstnanci „vyšší kategorie“ bydleli ve městě, v jeho centru či na hlavních ulicích. Za 6 zlatých se dal sehnat slušný byt o velikosti 1+1, za 12–14 zlatých 2+1 [Kellner 1954: 25]. V obci Lobeč bydleli i další rodinní příslušníci zaměstnanců dráhy. O úzkých vazbách svědčí fakt, že se navzájem stávali kmotry a kmotrami narozených dětí. Zajímavá informace od autora je, že pokud stanice ležela dále od města, žili zaměstnanci jakoby svým životem, odděleně. To neplatilo, pokud stanice byla takřkajíc součástí obce.

Dle vzpomínek přijali Kellnerovu rodinu obyvatelé Vysokého Mýta sympaticky a přátelivě. Sestrě Karolíně dokonce dávali přídavek k zakoupenému zboží. Otec byl zván místním vináříkem Merglem na ochutnávku. „Otec dostával mnoho peněz. Mimo to: dávali obchodníci mnoho zboží in natura: víno, pivo, cukr, kávu, jižní ovoce, pomeranče, datle, citrony, fíky, ořechy, čokoládu, mandel, bonbony. Doutníky v celých bedničkách, cigarety v celých krabičkách, ty nejjemnější druhy“ [Kellner 1955: 35].

Autor popisuje život ve Vysokém Mýtě, a to jak na nádraží, tak v jeho okolí. Vzpomíná, jak z okna bytu pozoroval cvičící vojíny i život na nádraží. Toulal se po nádraží, navštěvoval i dopravní kancelář, hrával si v odstavených vagonech a toužil stát se výpravčím. Podotýkal: „Pomalou se ve mně probouzela železničářská krev“ [Kellner 1954: 34]. Dokonce zmiňuje fiakr, čekající na odvoz cestujících do města, který, pokud byl prázdný, vozil zdarma školáky, tedy i děti zaměstnanců dráhy do místní školy [Kellner 1955: 35–36].

Některá nádraží se plně integrovala do města a stala se součástí městské nedělní promenády, což vyplývá ze vzpomínek z Chocně či Ústí and Orlicí. „Slečinkám se líbily naše stejnokroje a hvězdičky s okřídleným kolem na límčích“ [Kellner 1955: 174]. Úředníci vyšších kategorií byli považováni za místní honoraci [Kellner 1954: 21]. Dle Kellnera platilo, že „železniční personál v Krás. Břežně, byl elitou mezi obyvatelstvem“ [Kellner 1955: 94]. Lidé od dráhy bývali často charakterizováni jako „řádní lidé“.

Významné postavení železničních zaměstnanců ve společnosti, nejen na regionální úrovni, prezentovaly plesy. Přestože byly plesy určeny primárně pro městskou honoraci, obchodníci a jiné profese byly osobně zvány [Kellner 1955: 171; Kellner 1954: 22–23]. Bujarými bývaly také oslavy na konci starého roku a počátku Nového roku, často za přispění místního pivovaru [Kellner 1955: 125]. Neméně společensky významnými se staly pohřby zaměstnanců dráhy. V Pardubicích zaměstnanci Jiho-severoněmecké spojovací dráhy dokonce založily spolek Poslední čest [Kellner 1955: 257–261]. Slavnostních pohřbů se účastnilo i několik set smutečních zaměstnanců a hostů. Středem pozornosti byla hudba a železniční (modré) uniformy.

V době aktivní Kellnerovy služby u železnice se design uniform, i přes několik novinek, zásadně přiblížil rakouské vojenské uniformě. Například čepice byla přesnou replikou

čapky důstojníka rakouské pěchoty.¹⁵ Jednalo se o tuhou čapku cylindrového tvaru se štítkem prudce sklenutým a vykrouženým (tzv. nehtem). Místo stříbrných knoflíků a distinkcí byly úředníkům a podúředníkům povoleny zlaté, služebníkům zůstaly knoflíky z bílého kovu. Zůstala i dvojí barva stejnokroků (tmavěmodrá a chrpově modrá), byly zavedeny nárameníky (epolety) se vsazenými hvězdičkami a vojenský pozdrav.¹⁶ Toto pojetí se, od zavedení na počátku 90. let 19. století, až do rozpadu rakousko-uherské monarchie výrazněji nezměnilo.

Hrdost na příslušnost k podniku, etnicita a vztahy mezi Čechy a Němci, Židy

Několikrát se ve vzpomínkách objevuje náboženská a etnická problematika. Žid je zde charakterizován jako „lidumilý či šlechetný“, bylo jedno, zda se jednalo o lékaře či podnikatele [Kellner 1955: 67, 78]. Severní dráha císaře Ferdinanda byla dle vzpomínek nazývána „židovskou“ pro údajný vyšší podíl židovských zaměstnanců [Kellner 1955: 205, 287]. Společnost státní dráhy bez problémů zaměstnávala Čechy, Němce, Maďary, Poláky a Židy. Po zestátnění uherské části této dráhy byli zaměstnanci neovládající maďarštinu přemístěni do rakouské části [Kellner 1954: 20–21]. Vzpomínky také udávají soupeření mezi pracovníky různých drah ohledně vybavení dráhy lokomotivami, jejím významem a majiteli. Při jedné, Kellnerem vyličené, potyčce podotýkal skladník Mencl z Rakouské Severozápadní dráhy, že „štegováci“ (z německé zkratky společnosti St. E. G.) slouží Francouzům a naopak zástupce Společnosti státní dráhy tvrdil, že Severozápadní dráha slouží Židům [Kellner 1954: 75]. V roce 1912 se v Pardubicích zaměstnanec „štegu“ nevybíravě vyjádřil o Jihoseveroněmecké spojovací dráze, nazval jí „prskavková dráha“ (Bachtelnbahn). Nastala „obvyklá řežba“, i za pomoci využití vybavení hostince [Kellner 1955: 206].

Vzpomínky uvádějí také zajímavost, že přednosta Krásného Března Schüller se stal v provincii Deutschböhmen v roce 1918 ministrem železnic a podle Kellnera to byl charakterní člověk: „Byl to člověk – šlechetný, svědomitý a nanejvýš spravedlivý i k nám Čechům“ [Kellner 1954: 45; Kellner 1955: 90].

Práce u dráhy, kvalifikační a další předpoklady. Alkoholismus, karban, finanční delikty

Ve vzpomínkách najdeme celou řadu popisů různých pozic, funkcí u dráhy. Současně nám umožňují nahlédnout do fungování železnice, zejména Společnosti státní dráhy. Zmiňují se o kategoriích železničních zaměstnanců (personálu), podmínkách přijetí ke dráze, možnostech kariérního postupu/nepostupu a pracovní náplni. Platilo, čím menší stanice, tím více činnosti a pozic (funkcí) se do jisté míry slévaly, nikoliv platově či formálně, ale reálným výkonem.

Kellnerovy vzpomínky obsahují popisy přednostů a zaměstnanců, a to včetně vizáže, oblečení, chůze, vyjadřování, povahových rysů a jejich osudů, především z jeho působišť.

¹⁵ SOA v Praze, fond České dráhy, a. s., Praha, Dodatky 2023, 3/102, 3 102 j, Proměny modré uniformy 1839 až 1966, nestránkováno, kart. 5.

¹⁶ SOA v Praze, fond České dráhy, a. s., Praha, Dodatky 2023, 3/102, 3 102 i, Josef Panáček, Historie železniční uniformy, s. 215–216, s. 216, kart. 5.

Tak se dovídáme, že přednosta z Pardubic se koupal se celý rok v Labi i za mrazu a byl zdatným chodcem do pozdního věku [Kellner 1955: 220].

Zaměstnanci Společnosti státní dráhy se rekrutovali ze širokého spektra uchazečů: vysloužilý voják, poddůstojník, děti zaměstnanců měly přednost. „Státní úřady a železnice, neměly velký výběr uchazečů, vzdělanců. Byli ponejvíce přijímáni [!] vysloužilí vojáci, poddůstojníci a důstojníci“ [Kellner 1955: 10]. V období 1848–1860, po prohrané válce v Itálii, vstoupilo mnoho vysloužilých poddůstojníků a vojinů do státních a železničních služeb. V Břeclavi se objevily i Italky, manželky Čechů a Němců, kteří předtím sloužili v Lombardsku a Benátsku [Kellner 1955: 21–22].

Pro službu u dráhy byla, možná překvapivě, dobrým předpokladem pozice obchodního příručího. „Takové obchodní příručí, dráha tedy ráda přijímala do svých služeb. Byli protřelí světem, uměli dobře německy. Ovládali společenské způsoby a mravy“ [Kellner 1955: 9]. Obchodní příručí se uplatnil v administrativě nebo u telegrafu. Absolventi telegrafní a kancelářské služby se nejčastěji stávali nákladčími (Ladeaufseher) a nakonec skladníky, což byl dle vzpomínek „zlatý důl“, vážená pozice s velkými vedlejšími příjmy.

Práce na dráze vyžadovala pasivní i aktivní znalost německého jazyka. U nižších kategorií (výhybkář, posunovač) to nebylo tak striktní. U vyšších kategorií (dozorce/Bahnaufseher, skladník/Ladeaufseher, dozorce/Stationsaufseher, dozorce vozů/Wagenverkehrsufseher) byla zkouška z německého jazyka náročnější [Kellner 1954: 12–13]. „Tím bylo docíleno, že do služeb železničních a státních byl přijímán jen výkvět – národa“ [Kellner 1954: 13]. A bylo jim záviděno. V dané kategorii patřil zaměstnanec k „mistrům ve svém oboru služby“. Někteří přednostové stanic měli až paternalistický přístup ke svému personálu, i nad rámec svých povinností. K železnici se také dostávali i synové zaměstnanců s vysokoškolským vzděláním (doktor, profesor, právník) [Kellner 1954: 28–30]. Po 40 letech mohl zaměstnanec získat zlatý záslužný kříž [Kellner 1954: 159–160].

E. Kellner jako zaměstnanec Společnosti státní dráhy nenechal na svého zaměstnavatele dopustit. „St. E. G. vybíral si nejlepší a nejschopnější lidi do svých služeb. Všeobecně se říkalo: Štégováci jsou – elitou mezi železničním personálem“ [Kellner 1954: 76]. Sekretář byl vlastně náměstek přednosta stanice. „Přednosta dozíral na dopravní a výkonnou službu. Sekretář dirigoval celou stanicí, třeba byl jen služebníkem“ [Kellner 1954: 86; Kellner 1955: 24]. Na menších stanicích (např. Mohelnice) mohl úřad dozorčího (Schaffera) vykonávat staniční mistr. Jednalo se tedy o velký rozsah pracovních úkonů. Vykonával dopravní, telegrafní, komerční, účetní a administrativní službu [Kellner 1955: 12].

Skladníci za své nadstandardní služby získávali řadu výhod in natura (cukr, kávu, rýži, pivo, víno, ovoce a zeleninu, vejce, máslo, datle, mandle, hrozinky, fíky, citrony, pomeranče, čokoládu, cukrovinky, kuřivo nebo palivové dříví). Mnozí pak propadali alkoholu [Kellner 1954: 31]. „Čím více peněz a všeho dostával, tím výše rostly jeho – nároky a požadavky“ [Kellner 1954: 32]. Někteří zaměstnanci se tak zapletli do krádeží a finančních machinací. Po disciplinárním řízení byli přefazováni na jiná méně honorovaná místa. To se týkalo i otce Emila Kellnera, který propadl alkoholu tak, že přijel kontrolor z ředitelství z Vídně a vyčetl mu, jak se dráze odvděčuje [Kellner 1955: 51]. Matka autora vzpomínek požádala o přeložení manžela. E. Kellner uvádí, že kdyby se matka do toho nevlóžila, věc by se urovnala a otec by dožil ve Vysokém Mýtě. Takto byl přeložen do Chocně [Kellner 1955: 52]. V Chocni bydlela Kellnerova rodina v rozděleném čtyřpokojovém bytě, kde obývala jednu polovinu. Po dvou měsících byl otec propuštěn. Na přímluvu přednosta

choceňské stanice ve Vídni byl v roce 1886 přeřazen jako sluha (Kanzleidiener) do Pardubic. Tam však jeho alkoholismus dospěl do stadia delirium tremens a 22. prosince 1891 zemřel [Kellner 1954: 35].

V Krásném Březně se na přístavní vykládce a nakládce podílelo 60 dělníků. Vydělávali neuvěřitelných 60 zl. týdně, zatímco Kellnerův plat činil jen 40 zl. měsíčně. Peníze se nejčastěji utrácely v místní kantýně, kde se setkávali zaměstnanci různých provozů včetně labských plavebních společností [Kellner 1955: 91]. Ve vzpomínkách nalezneme zmínky i o židovských kořalnách v Chocni, popis skladníků v Pardubicích a jejich osudy. Dočteme se, že skladník Svoboda si žil na vysoké noze a nestačily mu ani vysoké příjmy, proto začal při účetnictví podvádět. Rovněž se dozvídáme, že v Krásném Březně docházelo ke krádežím zásilek droždí skladníkem Langem [Kellner 1955: 93].

Průvodčí (Kondukteur) se ve vzpomínkách obvykle vyznačoval vysokou postavou s mohutnými kníry, inteligencí a společenským vystupováním. Nejhorší postavení měli aspiranti a čekatelé. Délka čekání na uvolněné místo mohla být i několik let. V Kellnerově případě tři roky, a to ještě po urgencích a intervencích. Vzpomínky popisují také funkci a činnost tzv. korespondenčního vozu ve smyslu převozu a distribuce služební pošty a odvozu peněz z jednotlivých stanic do Vídně. Nezřídka se vypravovala pošta i po půlnoci a po celý týden bez ohledu na hodinu [Kellner 1954: 46–51].

Dne 1. ledna 1909 byla zestátněna Společnost státní dráhy. Zestátnění neznamenal zlepšení postavení zaměstnanců. Po zestátnění se nebraly v úvahu složené zkoušky, ale služební titul. Emil Kellner se tak cítil poškozen. Uváděl, že se řada přednostů a dalších činitelů u různých drah vypracovala, i když původně absolvovala jen obecnou školu [Kellner 1954: 90].

Vznik republiky nepřinesl jen nadšení z nového státu. Autor poněkud hořce uvádí příklady „nespravedlivých“ postupů na dráze po roce 1918. Posteskl si, že za monarchie dostávali přednost starší před mladými, po převratu tomu bylo naopak a dokonce bez zkoušek [Kellner 1954: 105]. Pozitivně nehodnotil ani chování nového ministra Isidora (Bohdana) Zahradníka vůči dlouholetému přednostovi dopravy v roce 1918. Zmiňuje i příklady protěkce po roce 1918 [Kellner 1955: 156].

Sociální zabezpečení (penze), zaměstnanecké benefity, ženy na dráze

Matce Emila Kellnera byla vyměřena vdovská penze 8 zl. měsíčně pro pětičlennou rodinu a na syny 1 zlatý. Stačilo to na nájemné, otop a světlo. K tomu ještě tříměsíční plat otce, tzv. Sterbequartál a vyplaceno životní pojištění ve výši 1000 zl. (pojišťovna De Laglio ve Vídni). Matka uložila tuto sumu do záložny jako železnou rezervu. Správa dráhy vyplatila pohřebné. Zemřela 27. května 1918 [Kellner 1955: 71–72]. Sestry autora vzpomínek šly pro firmu Jonáše Františka Trauba. Práce nebyla dobře honorována. Autor vzpomínek žehrá na to, že kdyby rodina neopustila Vysoké Mýto, byl by pomohl i přednosta stanice a mohly vystudovat gymnázium. Je to ale spíše autorova spekulace a toužebné přání. Na radu, vzpomínky neuvádějí na či, se matka s dětmi odstěhovala do Brna, odkud pocházeli příbuzní pod vidinou snadno dostupných pracovních příležitostí. V Brně byla jen příležitostná či dočasná práce. Synové chodili pro klesti, aby se ušetřilo za topení [Kellner 1955: 76–77]. V roce 1893 dostala matka dopis od továrníka Jonáše Trauba v Pardubicích, ve kterém navrhl matce a dcerám doživotní zaměstnání.

Mezi výhody zaměstnance u dráhy patřil bezesporu stálý plat, režijní jízdné i pro rodinné příslušníky, dvakrát v měsíci volná jízdenka do železničního potravinového skladu v Praze či České Třebové, kde bylo možné levněji nakoupit [Kellner 1954: 143]. Dále lze zmínit nárok na odběr režijního uhlí: kladenského černého uhlí za 50 krejcarů nebo pali-
vové dříví. Nárok přecházel na vdovy a sirotky [Kellner 1954: 145]. V nádražních restaura-
cích se zaměstnanci a jejich rodiny stravovaly za režijní ceny.

Zajímavé informace se týkaly zaměstnávání žen u dráhy. Spíše se jednalo o výjimky, v podobě příbuzných zaměstnanců dráhy jako byly dcery, sirotky, vdovy po zaměstnancích zastávající pozice u pokladen či v účtárnách. Ženy (dcery) byly zaměstnány jako telegra-
fistky, většinou jako sirotci po vyšších úřednících, měšťanská škola, švadleny, modistky, učitelky, pomoc v domácnosti, šití, kuchařky [Kellner 1954: 28–30]. Poněkud překvapivá je část nazvaná „Oficiantky a manipulantky“. Kellner doslova píše: „Poněvadž se tehdy ženy v úřadech a hlavně u dráhy nezaměstnávaly, budila senzaci. Cestující obecnost ji [jakási paní Kosteczková – pozn. aut.] chodilo obhlížet“ [Kellner 1955: 253]. Na místa oficiantek manipulantek se hlásily dcery zemřelých pracovníků a vdovy zaměstnanců dráhy s určitým vzděláním. Vdovy po úřednících měly právo na trafikou, resp. prodejnu tabáku na nádraží [Kellner 1955: 254]. Vdovy bez vzdělání pracovaly jako uklízečky a v úschovnách zavazadel. Obdobné platilo i pro syny zemřelých zaměstnanců.

Další možností uplatnění žen u dráhy bylo pomáhat manželovi. Strážníci na trati vyko-
návali službu společně s jejich manželkami, dokonce manželky mohly manžela po noční směně zastoupit. „Manželky strážníků tratě, vykonávaly službu – zároveň s muži. Když manžel byl po noční službě a spal, vykonávala zaň službu jeho – manželka. Pozorovala signály, zavírala závory, pozorovala běh vlaků a dávala strojvůdci výstražné, dle předpisů znamení, když toho vyžadovala okolnost. Neb stála s návěštním praporkem v ruce, obrá-
cena čelem k jízdní dráze, dávajíc takto strojvůdci znamení, že jízde nehrozí nebezpečí. Byla-li to krasavice, rád si strojvůdce na ní – mrknul a nějaký ten žert se svého místa prohodil. Rovněž tak vlaková četa s vlakvedoucím (Zugführer). Než se provdala, musela se také podrobiti lékařské prohlídce, je-li schopná k železniční službě“ [Kellner 1954: 8–9].

Dodržování předpisů a provoz

O dodržování předpisů na železnici uvádějí Kellnerovy vzpomínky několik zajímavých postřehů. Na výtky revizora Svatušky ohledně vedení administrativy přednosta stanice Rostoky u Prahy v roce 1907 odpověděl: „Tady se to nikdy nedělalo – nedělá a – dělat nebude! Z té jednoduché příčiny, že tady nato není čas“ [Kellner 1954: 66]. Pokud dráha nedodržela dodací lhůty či odeslání zboží jinam, musela platit odškodné, jako například několik tisíc tovnárně ve Dvoře Králové [Kellner 1955: 214]. Nekalé praktiky na železnici jsou ilustrovány na případu vydávání petroleje z firmy Fanto v Pardubicích, který se poslal do Hamburku a zpět místo pravého amerického petroleje [Kellner 1954: 41]. Zmíněné jsou i příklady pasivní rezistence, která spočívala například v odpočinku vlakové čety po namáhavé činnosti a vedla k nepravdělnostem a zpomalení dopravy, což mělo mimo jiné za následek, že zboží se zkazilo a zvířata uhynula [Kellner 1954: 80].

Ve vzpomínkách jsou stručně popisována i některá železniční neštěstí, jako v Blovicích nebo v Uhersku v roce 1909 [Kellner 1954: 18–19]. Nejsou opomenuty nehody, jako přejetí psa, domácí drůbeže, i poškození salonního vozu prince sasko-kobursko-gothajského bez

blíže specifikace v Chocni při neopatrném posunu [Kellner 1955: 126]. Současně se dozvídáme, že dělník Vojtíšek, bývalý statkář, který majetek prohrál v kartách, byl při posunu napomínán, aby dával pozor, ať nepřijde o nohy [Kellner 1955: 47].

Nechybí ani stručné zmínky o zavedení vozů s průchozími uličkami, pravidla pro dodržování hygieny a pořádku nebo popis vybavení vlaků. V zimě byly do vozů umísťovány rohože, podlahy v první a druhé třídě byly opatřeny linoleem a vozy jednotlivých tříd byly barevně rozlišeny [Kellner 1954: 155].

Závěr

Vzpomínky Emila Kellnera představují samy o sobě zajímavý pramen subjektivní povahy. Přinášejí některé zajímavosti, které nebyly dosud známé či naopak potvrzují některé věci již známé. Možná překvapí, že líčení poměrů na dráze (zejm. Rakousko-uherská společnost státní dráhy) před rokem 1918 není protirakouské, protiněmecké, ale spíše naopak. Dokonce by se dalo na základě Kellnerových vzpomínek konstatovat, že za monarchie nebylo hůře. Pokud je něco špatné a nefunguje, jak má, je to vlivem člověka, jeho životního způsobu či nedodržování platných předpisů. Autor vzpomínek má o sobě vysoké mínění a jako červená nit se vine oběma vzpomínkami nedocenění jeho práce, schopností, zkušeností a vystupování. Kellnerova vyprávění se zaměřují na charakterové vlastnosti zaměstnanců bez ohledu na etnicitu. Přestože se autor vzpomínek pokouší o strukturalizaci, není zcela důsledný, opakuje se, nedodržuje chronologický postup. Pokud se objeví německé citáty, jsou jím přeloženy. Velmi málo je zmíněno o letech 1914–1918 a 1939–1941 (odchod do penze) a v podstatě vůbec nic o meziválečném období.

Vzpomínky dávají nahlédnout do běžného (každodenního), rutinního života na železnici. Nesmírně zajímavé jsou charakteristiky zaměstnanců a jejich osudů, sociální dimenzi nevyjímaje. Život na dráze znamenal časté stěhování podle potřeby železniční správy. Umožňoval i přivýdělek, ať dovolený či nedovolený. Vzpomínky také přinášejí podrobnosti o jednání s nadřízenými (žádosti, přednesení žádosti osobně, intervence, protekce, návštěvy vedení dráhy ve Vídni či v Praze). Zaujme popis řetězového parníku v Kráském Březně či existence dámských oddílů (Damencoupé) ve vozech. Vzpomínky obsahují i pře-písané dokumenty (korespondenci) zachycující administrativu za monarchie.

Kellnerovy vzpomínky se dotýkají i událostí, které autor sám nemohl zažít a jen o nich slyšel. Zprostředkovaně vypráví zážitky z Mohelnice za prusko-rakouské války, o pře-padení pošty v Zámrsku na počátku 80. let 19. století, naopak zřídka se věnuje událostem z období obou světových válek.

Státní oblastní archiv v Praze disponuje i dalšími „železničářským“ vzpomínkami a paměťmi, které čekají na zpracování. Emil Kellner se v roce 1954 také podílel na úpravě vzpomínek pro Ministerstvo železnic paní Marie Slabé, manželky strážníka a její dcery.¹⁷ Pro výzkum organizace železniční služby za první světové války se dochovaly vydané vzpomínky vládního rady Jana Wagnera.¹⁸

¹⁷ SOA v Praze, fond České dráhy, a. s., Praha, Dodatky 2023, 3/100, Emil Kellner / Marie Slabá: Z deníku manželky strážníka tratě a její dcery, rok 1954, kart. 5.

¹⁸ SOA v Praze, fond České dráhy, a. s., Praha, Dodatky 2023, 3/18, Zkušenosti ze služby železniční za války r. 1914–1918 na ruské frontě – Vládní rada Jan Wagner, rok 1936, kart. 1.

Ukazuje se, že se problematika pamětí a vzpomínek uvedeným příspěvkem zdaleka nevyčerpala a bude žádoucí se k ní i nadále vracet i z jiných úhlů pohledu.

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.

Prameny a literatura

Státní oblastní archiv v Praze

- fond České dráhy, a. s., Praha (NAD 2948), Dodatky 2023, kart. 5, inv. č. 3/99, Emil Kellner: Mé paměti, rok 1954. 162 s. [Kellner 1954].
- fond České dráhy, a. s., Praha (NAD 2948), Dodatky 2023, kart. 5, inv. č. 3/98, Emil Kellner: Z mých vzpomínek – vypravování událostí a příběhů ze života na železnicích, jakož život železničních zaměstnanců od roku 1865 do roku 1918 a 1941, rok 1955. 293 s. [Kellner 1955].
- fond ČKD – Sběrka vzpomínek zaměstnanců (NAD 2998), Vzpomínky slévače Václava Kolba, poř. č. 11, s. 1–4, kart. 1.
- fond ČKD – Sběrka vzpomínek zaměstnanců (NAD 2998), Antonín Kaftan, Vzpomínka na výrobu za první světové války, poř. č. 8, nestránkováno, kart. 1.
- fond ČKD – Sběrka vzpomínek zaměstnanců (NAD 2998), Ing. Dr. Jaroslav Kučera, Vzpomínky na Kolbenku, poř. č. 12, nestránkováno, kart. 1.
- fond Ringhoffer (NAD 2999), Vzpomínky starých dělníků, Karel Vyhnal, slévač, s. 1–2, poř. č. 426, kart. 146.
- fond KOH-I-NOOR a. s., Praha (NAD 1916), Bohumil Vaněk, Mé paměti I. a II. z 26. 3. 1940, 2 sešity, konkrétně Mé Paměti I., s. 4–9, dodatky, nezpracováno.
- fond KOH-I-NOOR a. s., Praha (NAD 1916), Karel Vokurka: Vzpomínky, datováno 27. 11. 1964, s. 1–4, dodatky, nezpracováno.
- fond KOH-I-NOOR a. s., Praha (NAD 1916), Karel Růžička: Vzpomínky na Waldesku, sepsáno 14. 12. 1964, s. 1–2, dodatky, nezpracováno.
- fond KOH-I-NOOR a. s., Praha (NAD 1916), Čeněk Štěpánek: Vzpomínky na Waldesku, sepsáno 14. 12. 1964, s. 1, dodatky, nezpracováno.
- fond České dráhy, a. s., Praha (NAD 2948), NS ÚDA, Rakousko, Osobní doklady p. Emila Kellnera ze Sezemic u Pardubic, poř. č. 15, kart. 2.
- fond České dráhy, a. s., Praha (NAD 2948), Dodatky 2023, 3/102, 3 102 j, Proměny modré uniformy 1839 až 1966, nestránkováno, kart. 5.
- fond České dráhy, a. s., Praha (NAD 2948), Dodatky 2023, 3/102, 3 102 i, Josef Panáček, Historie železniční uniformy, s. 215–216, s. 216, kart. 5.
- SOA v Praze, fond České dráhy, a. s., Praha (NAD 2948), Dodatky 2023, 3/102, Obrázky uniformem služebníků I. a II. kategorie z roku 1857, kart. 5.

Archiv Národního technického muzea

- Sběrka vzpomínek a rukopisů k dějinám techniky a průmyslu (Kleplova sbírka) (NAD 791), Emil Kellner, Z pamětí starého železničáře, inv. č. 832.

Baloun, Zdeněk [2016]. *Bejvávalo: z pamětí mého dědečka Jana Smrčky – sedláře a řemenáře*. Jindřichův Hradec: Epika.

- Borovička, Blahomír [2023]. *Vzpomínky hlavního architekta Prahy*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i.
- Branald, Adolf [1953]. *Hrdinové všedních dnů: jejich příběhy, vzpomínky a vyprávění. I. díl, Život*. Praha: Československý spisovatel.
- Branald, Adolf [1954]. *Hrdinové všedních dnů: jejich příběhy, vzpomínky a vyprávění. II. díl, Dílo*. Praha: Československý spisovatel.
- Branald, Adolf – Klepl, Jan (ed.) [1951]. *Živé prameny. Ze vzpomínek pracujících*. Praha: NTM.
- Branald, Adolf – Klepl, Jan (ed.) [1953]. *Život a dílo: ze vzpomínek pracujících II*. Praha: NTM.
- Čechurová, Jana – Randák, Jan a kol. [2014]. *Základní problémy studia moderních a soudobých dějin*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny.
- Hlavačka, Milan (ed.) [2022]. *Eduard Bazika: (1830–1914): mé paměti*. Praha: NTM. *Práce z dějin techniky a přírodních věd*; 64.
- Juračka, Jan [2015]. *Paměti starého práškaře: aeroklub a Slov-air 1975–1999*. Cheb: Svět křídel.
- [1923]. *Německo-český slovník železniční. Deutsch-čechisches Eisenbahn-Wörterbuch*. Praha: Vydav. družstvo čes. úředníků železničních.
- Sekyrková, Milada (ed.) [2006]. *Paměti a vzpomínky jako historický pramen*. Praha: NTM. *Práce z dějin přírodních věd a techniky*; 10, s. 11–56.
- Sterzinger, Josef V. [1916]. *Encyklopedický německo-český slovník. Enzyklopädisches Deutsch-böhmisches Wörterbuch*. Praha: J. Otto.

*Klára Fabianková (*1979) působí ve Státním oblastním archivu v Praze. Spolupracuje s Katedrou historických věd Fakulty humanitních studií Univerzity Karlovy. Specializuje se na hospodářské dějiny 20. století.*

*Ivan Jakubec (*1960) působí na Ústavu hospodářských a sociálních dějin Filozofické fakulty Univerzity Karlovy. Specializuje se na moderní hospodářské dějiny 18.–21. století, dějiny věd a techniky, dějiny dopravy a komunikací, dějiny obchodu a cestovního ruchu.*