

Specifika železniční dopravy ve východních Čechách

BOHUSLAV ŠALANDA*

Specifics 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 Cerekvice nad Loučnou and 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; Cerekvice nad Loučnou; Moravany; Zámorsk; own field sociological research from the personnel side

DOI: 10.14712/23363525.2025.18

Úvod

V editorialech 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 železnici budující a na ni pracující, nýbrž i tímto způsobem cestující.

V následující stati se opět 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.

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 představené 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, Pátкова 2137/5, 182 00 Praha 8 – Libeň. E-mail: bohuslav.salanda@fhs.cuni.cz.

Když odhlédneme od velkých projektů, speciální problém představuje výstavba místních drah. Postupně totiž vedle klíčových tras vznikaly i 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 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 dopídlil, 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 uděl 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. (Tazatel: 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 mateřinky, 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 zámečník kolejových vozidel. Před nástupem na dvouletou povinnou vojenskou službu několik měsíců vykonával profesi topiče a údržbáře na krkonošské Hřiběci 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 koníčka, 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. (Tazatel: Odkud vyjždějí?) 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.“

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, ještě 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 Krejčířik říkal, že sou jen dva případy v republice, kdy tohleto nastalo. Takže vlastně tady, když se postavila lokálka, tak to samozřejmě prodloužilo nádraží. 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 stavení. 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 dostavena v roce dva tisíce jedna na podzim plus minus. S tím vlastně souvisel i zrušení obou druhů staveb.“

Ve zvláštním rozhovoru ze dne 21. 6. 2023 se dotazují na povolání zpovídání Milošava Koláře. Vyzývá ho, aby shrnul, kde sídlí, jak se pohybuje po trati a co vlastně dělá; k tomu ochotně vypovídal: „V podstatě já pracuji u Správy železnic. Předtím sem i byl na Drážním úřadě. Něco sem vystřídal. Byl sem i v soukromé 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 čtyři do roku dva tisíce třináct. Potom teda na Generálním ředitelství, tehdy ještě ŠZDC, 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 čtyři 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 nák se musí do těch Pardubic dostat osobáčkem a vono to nák 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 pudete na nádraží se podívat, tak takový ty drezinky, ty mušky, todleto. 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. Vyložení 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 teďka 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 osm dvacet dva to tam, myslím, přijíždí. To je v podstatě jako to dojíždění do té 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, převedeli. A šel ste dělat... Třeba praděda tady sloužil jako staniční dělník, potom byl jako výpravčí, potom přednosta stanice v Ledečce, 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.“

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 zátah. 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.“

Příspěvek ke zvukovým studiím (sound studies)

Tomuto tématu hlavně věnuje religionistka a historička vědy Anna Kvíčalová, jež bádá o dějinách zvuku a sluchu. Vedle řady dalších jevů zkoumá i souvislosti sluchových vjemů ve „věku člověka“, a to včetně problematiky akustického znečištění prostředí (akustický smog). Kulturní význam zvuků se v průběhu času proměňoval. Zvuková studia (sound studies) se v posledních dvaceti letech stala pevně usazenou oblastí bádání z pohledu dějin médií, komunikačních studií, antropologie, urbanismu, ekologie atd. Nabízí se tedy otázka, zda sluch má své vlastní, ve všech oborech se projevující dějiny [Kvíčalová 2024: 47–60].

Děje se tak v určitých kulisách; prosazení a sebeprosazení se může týkat rovněž hlasitosti projevu či zvuku. Otázka je nasnadě: Jak se respondent dívá na akustické prostředí železnice, co je vlastně akustické prostředí. Vlak za sebou zanechává lokální zvukovou stopu, například houkání lokomotivy. Ne všechny zvuky nepříjemné asociace či pocity. Jde také o rytmizaci prostoru. Miroslav Kolář k tomu v rozhovoru dne 30. 12. 2024 obratně odtušil: „Co se týká hlukový zátěže, na to dycky byly studie, ale vemte si jednu věc, že vlak

nebo hluk vlaku je v podstatě krátkodobý impuls. Čili vlak projede zhruba za čtyry nebo pět minut. Je to samozřejmě vyššího kola zátěž. Ale můžu vám říct, že třeba, jak já bydlím, tak tu pětaticítku dálnici máme. Já už sem takovej nespavec, tak prostě ve dvě hodiny v noci, dyž se vzbudím, já to slyším. Takže dálnici vod nás dva kilometry, možná dva a půl. Uhersko před tím. Jinak na vlaku, já vám řeknu, že měl v době, co je koridor. Když přejedou „kostěnický hlavy“, tak to člověk slyšel. Kdo ví, jak to. Teď nám tady pokáceli stromy, co byly před nádražím. Daleko víc je to slyšet, je to zajímavý přejezd přes srdcovky, a to je slyšet daleko víc než předtím.“ (Tazatel: Co jsou to „srdcovky“?) „Průjezd vlaku přes výhybky. To je slyšet, když prostě ty vozy přejíždějí, to je ta část výhybky, kde se dělí na ty dvě koleje. Takže vlastně to kolo nemá víceméně tu oporu ani jeden, jede ve vzduchu, tak si to prostě vohrne. Ale je to samozřejmě držený „přidržnicema“ z obou stran. Ale to je přesně, dyž to jede. Prostě je to slyšet. To přesně takový to, dyž slyšíte rychlík, tak přesně slyšíte takovýto rytmický mlácení, tak to je na výhybkách.“

Encyklopedicky vzato přídržnice je přídavná ocelová deska, která slouží k pomocnému vedení železničního dvojkolí v místech, kde by případně mohlo dojít k vykolejení. Přídržnice je především důležitou pevnou součástí výhybek, která se montuje ke kolejnici naproti srdcovce. Protože na srdcovce by se mohlo dvojkolí pohnout i nežádoucím směrem, přídržnice drží okolek druhého kola dvojkolí ve správném směru. Přídržnici se lidově nazývá také přídržná kolejnice, která se u starších konstrukcí železničních tratí používala v obloucích menších poloměrů. Měla omezit opotřebení vnější kolejnice a částečně i zvyšovat bezpečnost proti vykolejení při průjezdu obloukem.

V podání Miloslava Koláře se dozvídáme další jeho zkušenosti: „Já vám řeknu, co se týká hluku vod kolejnic, já třeba mně to nedělá problémy, možná, že tím, že sem nádražák. Ale sestra bydlí u nádraží a dyž sem u ní vobčas spal, tak mně to nedělá naprosto problém. Já prostě možná spím líp než doma. To, co dneska se řeší, tak sou to hluk vod... brzdový špalíky. Dřív se používaly litinový, voni se eště dodneška používaj. Myslím, že se k tomu třeba vrátíme. Ale ty špalíky mívaj lepší hlukový vlastnosti. Akorát je to trochu blbějc brzdi, než byly litinový. Protože třeba, jak budete prachový sníh, nabálí se to, tak vono to tak nebrzdí. Tak je vydaney befel, že teď musíte, co půl hodiny přibrzdit, aby se ty špalíky vohřály. Aby se ten prašan z toho dostal. Navíc se říká, že to vyhánění čerta ďáblem, protože to nedělá úplně dobře v posunu jízdní plochy.“

Ke zvukovému prostředí železnice se vyjádřil dne 30. 12. 2024 i Jiří Rokos: „Vod prvopočátku je to jedna... Každá doprava zanechává nějakou zvukovou stopu. A na železnici teď to znamená tomu zabránit těma protihlukovejma stěnama. Já k nim mám, bych řekl takle vysoký, maj ty protihlukový stěny, takovej negativní pocit. Nejsem z toho tak úplnej zastánce. Když si vezmete, musíte tam udělat pro ten záchranný systém buď nějakou uličku, dveře, cokoliv, aby se tam k tomu dostali, kdyby se náhodou něco stalo. Dnešní doba je taková, jaká je. Za chvíli sou ty dveře pryč, popřípadě nějaká zábrana, cokoliv. Je to špatně potom, kolem žijící zvěř tam přide. Potažmo někdo s úmyslem skončit se životem. Je to jako koryto potom, ne, ne, nemám k tomu kladnej vztah. Je mně jasný, proč to stavěj, to jako jo. Ale z pohledu cestujícího, ty okolní krásy, tej krajiny nemáte vůbec nic. Takže říkám, mám k tomu tokovej negativní... Každopádně můžu se mylit.“

Stále znovu se posuzují průmyslové zvuky, rytmizace prostoru projíždějícími vlaky. Jiří Rokos v tom má jasno: „Není to tady normálně novinka ten vlak. To je tady, musíme počítat dvě staletí, ten vlak. Dyž se to vezme, dyž to vezmeme sto let zpátky, jezdilo toho

daleko víc. Jezdila úplně jiná trakce. To znamená narážím na parní trakci. Narážím na ty vozy proti hluku, dělat spoustu jiných věcí. Kolejnice se zkoušel u těch tramvají, strkat pryž tam do toho. Ty pásy kolejnicový, kde to klapalo na spojích. Teď se řeší vlastně ty dilatační spáry úplně jiným způsobem. Navíc se svařují dost dlouhé bloky, to kolo ty dílny normálně hlídají. Na ten profil, co má mít, tak se minimalizuje nerovnost toho kola, to klapání. I brzdění dneska de fakto litina jako taková nebo směs litiny, která brzdila to kolo, už teď na jiné bázi. Sou to kotoučové brzdy, lokomotivy normálně používají nekovový špalky. I u vozů používají nekovový, to je směs úplně jiná než ta litina. Má to svoje plusy, má to svoje minusy. A ohledně proti protihlukové stěně, si myslím, je ohromná věc, kerou ta zátěž, ta sluchová, nebo ta stopa, tam se fakt minimalizuje. Proč dál dělat koridory takle hluchý. (Tazatel: To myslíte protizvukové stěny?) Jo, podle mýho, můj soud říkám, já sem nikde neviděl, podle jakýho klíče to počítali. Ale můj soud je ten, že nejvíc je to potřeba do toho metru, do metru dvaceti, a ne aby to bylo takle vysoký.“

Každodennost v železniční dopravě

Může být položena otázka, jak se kolem železniční dopravy shlukují lidé, nejen personál, ale tak cestující. Jaký je pohyb vlakového personálu po železnici. V oblasti každodennosti se také nabízí přespávání průvodčích a vlakového personálu při turnusové práci.

Na uvedenou otázku odpověděl můj „kulturní konzultant“ Jiří Rokos (nar. 1969) z Cerekvice nad Loučnou nedaleko Litomyšle. Již jsem s ním vedl rozhovor; vznikla studie *Nástin železniční dopravy ve východních Čechách* [Šalanda 2023: 125–133]. Uvedený respondent bydlí v budově vlakové stanice, kde má rovněž malé železniční muzeum.

Provedme citace z rozhovoru 30. 12. 2024 s Jiřím Rokosem: „K tomu sloužej, jsou udělaný nocležny. Postupně to zaměstnavatel rekonstruuje, dává to normálně dohromady, aby bylo větší pohodlí, aby ty zaměstnanci si vodpočinuli. Tady spíš je jediná vobava, protože ten experiment, co dělá Jihomoravskej kraj uvnitř svého teritoria, vnitřní vlakový soupravy sou bez průvodčích. Takže tam choděj akorát revizoři buď teda naši, nebo normálně správce toho Jihomoravskýho kraje. To znamená klasicej revizor, kerýho potkáte v šalině nebo v tom... To samý chtěj udělat další kraje. To znamená Praha se zatím vzhledla. Potom by asi bylo normálně Ústí nad Labem, Ústeckej kraj a Plzeňskej. Takže uvidíme, ten personál samozřejmě, národní dopravce přichází o některý posty, vo některý linky. Tím pádem nebude potřeba tolik personálu, tak uvidíme, jestli to tenhle rok sedne. Jak to bude vypadat.“

Další otázka zní: „Jako třeba ti průvodčí a jiný personál brzo ráno vstává, někdy dojíždí daleko.“ Respondent uvedl: „Já teď momentálně dojíždím čtyřicet kilometrů do Chrudimi na ranní nástup, takže z domu je to někdy takový trochu náročnější. Ale lidi maj, spíš ty problémy maj ty nejmladší ročníky, protože doma povinnosti, vyjížděj třeba zábavou a vzděláním a další věci. Takže voni jsou potom takový unavenější. Ale tohle všechno si sedne, protože člověk s tím věkem jakoby dozrává, udělá si v domácnosti takovej krb. A co má doma, ta mu to dělá de fakto takovej servis. To si sedne, říkám, a pro ten odpočinek pro ten personál, kerej normálně jezdí po železnici, sloužej nocležny, kerý se postupně, jak sou penízky, tak národní dopravce do toho vkládá penízky, rekonstruuje se to, dělá se to takový pohodlnější. Potom po čase sloužej vodpočinkový místnosti, kde

vlakový čtyř v těch pauzách, kde mají přestávku na jídlo a na voddech. Taková místnost, vono se tomu říká místnost pro cizí čtyř. Tam si normálně v klidu sednou, umejou se, použijou toaletu, když potřebují. Tam si vodpočinou před další směnou, a pak se zpátky přihlásí přes aplikaci.“

Celkem logicky z toho vyplývá dotaz o jídle: „To si berou buď s sebou anebo se to řeší tím, že si něco koupě, nebo se dojde do restaurace na jídlo. Nebo si vezmou normálně kastrůlek s sebou, což strojvedoucí mají jakoby nějakou chladničku. Vlakový čtyř, to je problém, musej počítat s tím, buď své domovské stanici v chladničce, nebo na to místo todát, když je tam nějaký jiný provozní zaměstnanec, tak u něho. To řeší každá vlaková četa podle svého turnusu místa, kde zrovna jsou.“ Proč se nestravují v jídelním voze? „Jídelní vůz je asi to poslední, protože dneska je normálně ten tlak. Je to pod pohružkou pokuty. Vlaková četa na pití a jídlo takový by se nemělo dělat na veřejnosti po čas její služby. To znamená, musí někde jít normálně bokem ten z toho personálu. To, co je mezi lidma. Ten strojvedoucí, ten to má jednodušší, ten si tam na tom stanovišti krajíc chleba zkousne a trochu vody vypije.“

Jinak jsem upozornil, že jsem občas viděl, jak chodí průvodčí s kufírkem, jestli to mají do ubytoven, kde přespávají? Respondent sdělil: „Ty kufry, v tom mají služební věci plus normálně, když jdou spát, tak věci na spaní. Tak se to buď vejde do kufírku, když se nevejde, tak batůžek na záda, použijou nějakou tmavší barvu. Tam si buď dají svoje osobní věci, normálně na tu nocležnu, popřípadě svačinu. Do kufírku provozní věci, co potřebuje ke službě. To znamená provozní lékárníčku, tiskopisy, nějaký praporek, výstražná vesta, rukavice, když někde potřebují přehodit výhybku, nebo něco takového. To, co potřebují, takový ty drobný služební pomůcky, jako je rulička, nabíječka, takový drobný věci. A vyrazí.“

Stále se zaměřujeme prostřednictvím Jiřího Rokose na průvodčí, jak to mají obtížné a těžké, když musí zmíněný kufírek přenášet nebo převážet: „Von má ten kufírek nafasované zhruba kolem osmi kilo. Von vcelku převážet jde, vony si dámy, buď mají možnost kufírek na kolečka, nebo tašku si hodit přes rameno. To jsou tyhle dvě možnosti, anebo čistě pak jenom kufírek na záda.“

Podotýkám, že se lidé, pokud jsou třeba na noční od devatenácti do osmi ráno nebo zase na ranní, tak se nachodí. Odpověď je nasnadě: „Jo ten průvodčí vcelku toho naběhá dost. Ale to je zas služba veřejnosti. Já bych to přirovnal, když si vezmete třeba číšníka, ten taky používá nohy. To záleží na takové psychické odolnosti toho průvodčího a taková chuť komunikace s lidma. A ta bolest nohou, to si člověk zvykne. Ty nohy si zvyknou, chůze je přirozená. Bylo by to daleko horší... To se snažej odbory, ale normálně i zaměstnavatel. Ta obuv, co nosíme, tak aby ta obuv trošičku k něčemu vypadala, aby byla pohodlná. Je fakt, že každému nevyhovuje. Zaměstnavatel dává na vybranou, že si můžeš koupit svoji, pokud možno tmavou nebo hnědou barvu. V objevuje se u průvodčích taková nectnost, že normálně si berou tenisky. Já si myslím, že je to vnitřní výstřelek nebo, jak to nazvat. Stejnokroj, respektive k šatům nějaký tenisky, to je hrozný. Jako kdybyste šel normálně kolem divadla, tak i do toho divadla místo toho, aby tam člověk šel a přistojil se.“

Stále nastupují otázky; třeba o tom, jak ženy dojíždějí na vlakový provoz z vedlejších tratí: „Voni dámy to mají samozřejmě horší. Co sou svobodný nebo zatím normálně bez dětí, nebo tu domácnost že začínají, to mají samozřejmě jednodušší. Normálně před dámama smekám. Co sou už mají první děti doma, začínají se starat o tu rodinu, mají to ty dámy složitější. Protože většinou dáma řídí domácnost, stejská se jí po dětech. Je

to takovej rodinnej pud. Maj strach vo ty děti, co maj doma. K tomu sou dva, dyž sou nepravidelný turnusy, to je takový horší. Ale všechno se nechá. Dyž sou na problémy dva, tak musí...”

Vyjadřuji spokojenost, že toto jsem potřeboval vědět, abych k tomu pracovním prostředím přidal i pracovní prostředí železničářů a vlakového personálu po železnici. „Jinak na železnici máme udělaný to, že turnusy sou udělaný. Jsou lidi mimo provoz, tomu se říká leťák. To znamená, když cokoliv něco stane. To znamená, budete mít zdravotní indispozici, tak počas služby vás přestřídaj. Tak ten leťák, kolega většinou, to vlastně dojezdí. Jo, vod toho je komando, to je váš přímej nadřízenej, kerej hlídá služby, aby každej měl spravedlivě rozprostřený podle turnusu. A leťák, aby si dělal normu, aby taky měl penízky. To znamená, že tahle dáma bude mít třeba nemocný dítě, tak normálně leťák, tak dostane, má to tam volnější. Tak se mu přestřídaj směny a bude to potřebovat na druhej den. Dneska máme neděli, tak na pondělí, tak toho leťáka použiju už v pondělí.“

Jiří Rokos rovněž objasnil význam slova leťák: „To znamená, že nemá letmo, že dneska má potvrzeno komandem, plácnu, v Chocni, zejtra bude normálně v Chrudimi, pozejtří v Třebovéj. Ten leťák by měl, člověk, kterej nemá svůj vlastní turnus, tejdén nebo čtrnáct dní má jistou práci povrzenou komandem. To, když se nestane žádná mimořádnost, nebo něco takovýho, takže ten leťák ví, kam má jít. Může přijít životní indispozice.“

Jak je železnice organizovaná: „Je to vlastně vod prvopočátku železnice, je to tvořený tímleccím způsobem, jinak se ty turnusy neudělaj. Musí bejt dycky na ten samej provoz udělanej počet leťáků, na to existujou výpočty a tabulky. Jináč jak sme říkali maminy, tak vono existuje, aby si dámy udržely zkoušky patřičný a ty pracovní návyky, aby všechno neztratily, tak existuje průkaz, že neudělá celoměsíční normu, ale udělá polovičku. To znamená, ona už bude po té mateřské. Jako průkaz začne normálně jezdit, domluvě se pěkně spolu, takže komandýr dává v tom případě směny. Když je potřeba hlídání, školka, tak jí podle toho postaví vlastně poloviční normu. Potom zbytek dostanou leťáci. Je to takový naprosto jednoduchý. Ale nemusí to bej jenom mamina, kerá má normálně dítě. Může se stát, bude mít v domácnosti člena rodiny, vo kerýho se musí normálně nějakým způsobem postarat, takže vono je to na půl roku, potom na rok. Ví vo tom přednosta, ví vo tom vlastně komando. Vono podle toho se normálně zařídí. Tak jak má hlídání, třeba babičku ve společnej domácnosti, takže potřebuje nějaký vošetření, potřebuje péči...”

Bádání o různých aspektech železniční dopravy bude dále pokračovat, a to hlavně na trati Pardubice – Česká Třebová. Bude zapotřebí z vlaku vystoupit na některých zastávkách a stanicích a vznášet všetečné dotazy.

Závěr

Železniční doprava vyžaduje stereotypní chování a jednání vlakového personálu. Jde o specifické představy a názory, vizuální a zvukové dojmy. Je snaha neustále zvyšovat rychlost vlakového provozu. (Viz také publikaci Petera Borscheida, nazvanou *Virus času*; český překlad z roku 2007.)

Když jsem se ptal na povolání obou aktérů železniční dopravy, odpovídali se zaujetím, bylo vidět, že své profesi dávají všechno. Podle Jiřího Rokose je železnice sto a jedno řemeslo. Každý železničář prý prošel spoustou funkcí. Druhý kulturní konzultant

Miroslav Kolář prohlásil: Železničářské povolání je různorodé. A při dotazu na rodinnou anamnézu v případě této profese ironicky sdělil (viz výše): Po mužské linii, všechno praštěný kolejnicí.

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.

Opět se nabízí otázka po smyslu železničářského povolání. Náš Jiří Rokos dne 30. 12. 2024 ukazuje, jak to všechno ovládá: „Protože u té firmy. Ale teď to budu myslet velice obecně. Protože tam člověk stráví nějaký úsek života, zas se vrátím k tomu původnímu, co sem říkal. Byste měl vidět tu historii a dyž tam trávíte víc jak deset let, stáváte se pro tu firmu, protože ta firma do vás vloží penízky, začínáte se normálně stávat jejím rodinným stříbrem. To znamená, dyž budu o toho zaměstnance pečovat, tak ten zaměstnanec bude spokojený. Nebude chtít nikam odejít. To je jedno plus. Druhý plus je to, že to tej firmě bude zase vracet. Jo, při různých akcích, dyž se bude firma zviditelňovat a von bude šikovnej, tak firma to může použít dyž se bude zviditelňovat vůči tomu okolí. To znamená dělá den otevřených dveří, tak vezmou ty zaměstnanci, kerý sou tam delší dobu a voni řeknou spoustu zajímavých věcí ze všech začátků, popřípadě z historie tej firmy. Jo, takže říkám, to je normálně takovou koloběh života klasickéj.“

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, jíž se věnovala část této studie. Doufám, že narazím na další železniční profese (hlavně jejich zástupce ochotné k výzkumnému dialogu) a zjistím směrodatné 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.
 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.

Kvíčalová, Anna [2024]. Sluch má své dějiny: obrat ke zvuku a případ hluché reformace. *Historická sociologie* 16 (2): 47–60.

Šalanda, Bohuslav [2023]. Nástin železniční dopravy ve východních Čechách. *Historická sociologie* 15 (2): 125–133.

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.