

Způsoby každodennosti v pracovním prostředí

Ze všeho nejlepší by bylo mít pětiminutový film ze zvoleného období. Kdyby něco takového bylo dosažitelné (čím starší záběry, tím lepší), badatel by pak dokázal vidět takřka přímo do kuchyně konkrétních aktérů dějin. A třeba ještě mnohem dál a hlouběji. Pochopitelně jde o pouhou chiméru, nicméně v možnosti nahlédnout prostřednictvím různých informačních zdrojů alespoň jakoby klíčovou dírkou na specifické způsoby bydlení, všelijaké obstarávání a každodenní zaobírání se ledasčím nám nikdo nebrání.

Expresivní formy každodennosti lze v širokém smyslu označit jako techniky, rutiny, procedury, praxe, úkony, habity, zvyky, obyčeje, rituály, styly, situace, stereotypy, etiku apod. Pozornost můžeme zaměřit také na pravidelnosti a nepravidelnosti v sociální komunikaci: objeví se před námi dobové banality, ale též časová i nadčasová *topoi* ze všech možných oblastí. Tak lze výzkumem konkretizovat, co vůbec lidé dělali, jak se při tom oblékali, kde bydleli a pracovali, kde potom odpočívali, na jakých místech a jak spali. Jaké to bylo, když onemocněli? Putovali během své životní a pracovní dráhy z místa na místo, nebo žili po většinu času v jediné lokalitě? Prakticky za všech okolností ale platí, že změna práce během života souvisí se zkoušením nových věcí, často se tím nabízí, až neodbytně vnucuje nový životní styl.

Metodologicky a užěji pak metodicky se v této oblasti nabízí mimo jiné uplatnění teorií francouzského sociologa Pierra Bourdieu [1998]. Podle něj je nutno vycházet z určitého jednotícího principu, pro nějž razí pojem *habitus*, který vytváří identifikovatelný životní styl a sjednocuje se v něm volba statků i praktických činností. Právě *habitus* představuje systém generující jednání, a může tudíž poskytnout východisko pro zkoumání specifického sociálního pole, v našem případě konkrétních, s příslušnou prací spojených lokálních komunit. Na váhu při takovém bádání padají mnohé dílčí limity, dané v uvedených souvislostech především místně, na druhou stranu se v procesu bádání zároveň vyjevují jisté záliby, odkrývá se převažující dobový či skupinový vkus apod.

Hlas Pierra Bourdieu zaznívá taktéž v pracích významného sociologa s mezinárodním renomé Jana Kellera [2015: 52]: „Už počátkem osmdesátých let 20. století se o sociálním kapitálu zmiňuje přední francouzský sociolog Pierre Bourdieu. Rezervuje tento termín pro zdroje druhých lidí, které můžeme v případě potřeby využít ve svůj prospěch. Jde o vhodné kontakty, jež nám umožňují nejen opatřit si služby, k nimž bychom se jinak nedostali, ale také být vnímáni jako členové skupiny vyvolených, kteří mají k takovým službám přístup. Sociálním kapitálem disponují lidé, kteří se nejen mezi sebou znají, ale také se navzájem uznávají. Jde o sítě, které dokážou bohatě zúročit to, co do nich bylo vloženo. Proto si účastníci dávají velkou práci s jejich vytvářením a udržováním. Se stejnou pečlivostí se ohraničují vůči všem, kdo mezi ně nepatří.“

Originálně se k technice a časoprostorovým představám člověka 19. století vyjádřil historik Otto Urban (1938–1996). Výstižně nastiňuje právě souvislost mezi narůstající lidskou činností a měnícím se přírodním prostředím: „Technický důmysl je jedním z podstatných činitelů závažných změn ve vztahu člověka a přírody, dalekosáhlých proměn společenského bytí i vědomí. Vše pronikající technická civilizace od 19. století totálně měnila a mění životní podmínky a prostředí a posouvá člověka do historicky nebyvalých relací“ [Urban 1988: 24].

Načrtnuté představy uvedený historik dále rozvíjí: „Jakým způsobem a s jakými důsledky umožňovala a umožňuje industriální technika změnu časových a prostorových představ lidí, tj. do jaké míry prakticky a reálně měnila podmínky pro to, aby něco bylo pokládáno časově a místně za krátkodobé nebo dlouhodobé, blízké nebo vzdálené? Výchozí situace člověka kolem roku 1800 nám poskytuje v mnohém ještě takřka idylický obraz, který se nepřilíší liší od podmínek několika předchozích staletí. Bezprostřední i zprostředkované zkušenosti byly v širším společenském měřítku většinou omezeny na úzký horizont světa relativně uzavřených malých sociálních struktur pozdně feudální společnosti a povětšinou nepřesahovaly akční radius „pěší túry““ [Urban 1988: 24].

V konečném souhrnu pak Urban dospívá k formulaci závažných důsledků všech probíhajících změn v oblasti nejzákladnějších struktur každodenního života: „Zvláštní význam pro změnu životního stylu a rozbití časoprostorových stereotypů mělo odstranění rozdílu mezi dnem a nocí. Naprostá většina lidí se až do počátku 19. století zcela samozřejmě a bez větších úvah přizpůsobovala přírodnímu rytmu dne a noci a v souvislosti s tím také programovala svou hospodářskou a jinou činnost“ [Urban 1988: 27].

Přednostní pozornost věnuje Otto Urban vývoji osídlení a životnímu stylu českých zemí na počátku industrializace, opět především v průběhu 19. století: „Nahlédneme-li jen zběžně do hospodářské topografie českých zemí tohoto období, dospíváme k poněkud paradoxnímu zjištění, že města nebyla zdaleka výsostným nositelem industrializačního procesu. Celá řada průmyslových závodů vznikala přímo na vesnici, a to nejen v tradičních odvětvích, která procházela zprůmyslněním (např. textil), ale také v těch, která vznikala jako zcela nová (např. strojírenství). Pokud vznikaly nové závody ve městech anebo na předměstích, pak to – s výjimkou několika míst – neznamenalo větší přesuny obyvatelstva. S ohledem na hustotu a strukturu osídlení bylo možno angažovat pracovní sílu v bližším či širším okolí. Pro české země tak příznačné docházení či později dojíždění za prací bylo přirozeným důsledkem tohoto stavu“ [Urban 1983: 35–36]. Není pochyb o tom, že historická etapa průmyslové revoluce skrze své další vývojové fáze pokračuje. A tak dále rozvíjíme inovační podněty a projekty, jež byly započaty v polovině 19. století. Stále jsme na trajektorii, kterou průmyslová revoluce, respektive industrializace tehdy nastavila.

Dodejme k řečenému, že vše se vždy děje a je svými aktéry odehráváno v určitých kulích, bez ohledu na to, zda jde o jevy neměnné či naopak proměnlivé: dnes velmi akcentovaná představa prosazení a sebeprosazení se v tomto smyslu se může týkat rovněž hlasitosti projevu nebo obecně zvuků jako takových. Tomuto tématu se u nás věnuje religionistka a historička vědy Anna Kvíčalová, jež badá nejen v oblasti dějin zvuku, ale pochopitelně i sluchu. Vedle řady dalších jevů zkoumá širší souvislosti sluchových vjemů ve „věku člověka“, a to včetně aktuální problematiky akustického znečištění prostředí (akustický smog). Nijak nepřekvapí, že kulturní význam zvuků se v průběhu času proměňoval. Zvuková

studia (*sound studies*) se v posledních dvaceti letech stala pevně usazenou oblastí bádání realizovaného z pohledu dějin médií, komunikačních studií, antropologie, urbanismu, ekologie atd. Nabízí se tedy otázka, zda skutečně sluch má své vlastní, ve všech oborech lidských aktivit se projevující dějiny [Kvíčalová 2024: 47–60].

Oboustranné podnětné propojení české a slovenské dopravní historie, přesněji řečeno, jejího odborného zkoumání, dosvědčuje následující publikace. Po její krátké reflexi se obrátíme trochu jiným směrem, což však rozhodně neznamená, že by aktuální číslo neoplývalo dalšími pozoruhodnými příspěvky, k jejichž pozornému pročitání své čtenáře v těchto editorialech vždy ponoukáme. Vraťme se ale na chvíli do doby, kdy cestovat po železnici z Čech na Slovensko neznamenal překračovat státní hranice.

Pozornost si v těchto relativně nedávných souvislostech zaslouží kniha *Člověk na železnici I. Cestující* [Štemberk – Jakubec – Sabol – Šalanda 2025] a *Člověk na železnici II. Pracující* [Borovcová – Dufek – Hrdina – Kunt – Novotný 2026]. Oba svazky vznikly v rámci řešení grantového projektu NAKI III „Dvě století železnice v českých zemích. Kulturní, socioekonomické a dopravně technické aspekty vývoje českých (československých) železnic“. Dokazuje totiž, že koncept dějin každodennosti lze velmi úspěšně aplikovat i právě na železnici. Uvedená kolektivní monografie si klade za cíl málo probádanou oblast dějin každodennosti na českých (československých) železničních prozkoumat a zpřístupnit širokému okruhu čtenářů. Výklad knihy je objeveně koncipován z pohledu jednotlivých typů cestujících (elita, běžný cestující, turista, dojíždějící za prací a studiem, nedobrovolný cestující a v neposlední řadě voják). Opominuta nejsou ani témata, která je možné označit za společná (nádraží a jeho funkce, jízdní řády, kulturu cestování aj.). Každodennost pracovního života na železnici mapuje druhý svazek. Je opět koncipován z pohledu vybraných profesí, jež železnice zrodila. Hodnotu textu zvyšuje též skutečnost, že je z velké části vystaven na základě systematického pramenného výzkumu v českých, slovenských i zahraničních archivech.

Nejrychlejší cestou, jak se dnes může časopis *Historická sociologie* dostat ke svým čtenářům, je bezpochyby stažení elektronického čísla. To lze ovšem stěží nazvat dopravou (tzv. papírová čísla nepřestáváme vydávat a jejich tradiční koloběh si uchovává své dopravní parametry). Pokud jde o každodennost redakční práce, ani tady vzhledem k digitalizovanému, převážně tedy distančnímu charakteru jejího průběhu nelze případným zvědavcům nic nabídnout. Museli bychom se na podrobnosti ptát jednotlivých členů redakčního týmu, což z respektu k jejich právu na soukromí rozhodně činit nehodláme. V tomto směru se šéfredaktor a autor těchto řádků v jedné osobě nechystá překračovat své obvyklé pravomoci, leda by se snad sám rozhodl něco ze svých editorských rutin sdílet. Nedojde k tomu, bylo by to veskrze nezajímavé, nicméně si troufnu odhadnout, že všechny členy redakce a jejího širšího autorského kruhu přece jenom něco každodenně spojuje. Tímto společným rysem je odhodlání získávat pro náš časopis další čtenáře nejenom vlastní kvalitní odbornou produkci, ale také neúnavným vyhledáváním nových témat a jejich ke spolupráci ochotných autorů. Doufejme, že se nám to i tentokrát alespoň částečně podařilo a čtení *Historické sociologie* se pro vás díky každodennímu úsilí redakčního kruhu už dávno stalo skutečným svátkem.

Literatura

- Borovcová, Alena – Dufek, Pavel – Hrdina, Zdeněk – Kunt, Miroslav – Novotný, Michal [2026]. *Člověk na železnici II. Pracující*. Praha: Karolinum (v tisku).
- Bourdieu, Pierre [1998]. *Teorie jednání*. Praha: Karolinum.
- Keller, Jan [2015]. *Odsouzení k modernitě. Co hledá sociologie a našla beletrie*. Praha: Novela bohémica.
- Kvíčalová, Anna [2024]. Sluch má své dějiny: obrat ke zvuku a případ hluché reformace. *Historická sociologie* 16 (2): 47–60.
- Štemberk, Jan – Jakubec, Ivan – Sabol, Miroslav – Šalanda, Bohuslav [2025]. *Člověk na železnici I. Cestující*. Praha: Karolinum.
- Urban, Otto [1983]. K některým aspektům životního stylu českého měšťanstva v polovině 19. století. In. *Město v české kultuře 19. století*. Národní galerie v Praze, s. 34–42.
- Urban, Otto [1988]. Technika a časoprostorová představa člověka 19. století. In. *Průmysl a technika v novodobé české kultuře*. Praha: Ústav teorie a dějin umění ČSAV.