

JAN ŠTEMBERK
IVAN JAKUBEC
MIROSLAV SABOL
BOHUSLAV ŠALANDA

ČLOVĚK NA ŽELEZNICI 1 CESTUJÍCÍ

KAROLINUM



Člověk na železnici 1

Cestující

Jan Štemberk

Ivan Jakubec

Miroslav Šabol

Bohuslav Šalanda

Recenzovali:

prof. PhDr. Drahomír Jančík, CSc.

doc. Mgr. et Mgr. Andrej Tóth, Ph.D.

Kniha vznikla 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“ (DH23P030VV034), který v letech 2023–2027 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Národní technické muzeum a České vysoké učení technické v Praze.

Vydala Univerzita Karlova

Nakladatelství Karolinum

Praha 2025

Redakce Jana Jindrová

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

© Univerzita Karlova, 2025

Text © Jan Štemberk, Ivan Jakubec, Miroslav Šabol,

Bohuslav Šalanda, 2025

ISBN 978-80-246-6242-8

ISBN 978-80-246-6243-5 (pdf)



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz

OBSAH

Úvod	9
Nádraží	16
Čekárny a nástupiště	28
Služby na nádražích	40
Nádražní restaurace	50
Další služby na nádražích	67
Příslušník elity	78
Běžný cestující	93
Provozní nařízení pro přepravu osob	93
Osobní jízdné	106
Cestování přes hranice	130
Mezinárodní spoje	145
Spací a jídelní vozy	164
Cestování na železnici pro cizince a handicapované	188
Peážní vlaky	191
Cestující za aprovizací	197
Vzpomínky na cestu vlakem	200
Turisté	204
Zvláštní (výletní) vlaky	204
Divadelní vlaky	209
Poutnické vlaky	211
Výletní (podnikové) vlaky ČSD	214
Poválečné zájezdy cestovních kanceláří	218
Zvláštní vlaky za organizovanou rekreací	219
Kulturní a sportovní události	221
Politické akce	227
Jízdní výhody	228
První železniční „bedekry“	233
Propagace cestovního ruchu	236
Vedení vlaků a přímých vozů	238

Železničáři a jejich rodinní příslušníci	243
Zaměstnanecké benefity	243
Osoby dojíždějící za prací a vzděláním	250
Dělnické jízdné	250
Traťové a síťové jízdenky	256
Trhovci	257
Brigádníci	261
Školní mládež	262
Státní zaměstnanci	265
Vojáci	271
Jízdní výhody	273
Speciální vojenské a lazaretní vlaky	283
Nedobrovolní cestující	286
Holocaust	286
Vlaky svobody	290
Zákazy a omezení cest	291
Nasazení na práci v říši	292
Vězni	293
Váleční uprchlíci	294
Poválečné přesuny obyvatelstva	295
Vlaky	299
Osobní železniční vozy	299
Motorové a elektrické vozy	314
Kultura cestování	323
Nové zastávky	336
Rušení osobní dopravy	339
Kouření	341
Jízdní řád a zpoždění	346
Obsazenost vlaků	367
Důsledky železniční dopravy	374
Význam železnice pro společnost	374
Železnice a osídlení	376
Železnice a průmysl	380
Provozní záležitosti	381
Návrhy na změnu názvů stanic a nákladišť	383

Nehody	385
Obnova provozu	393
Závěr	401
Seznam zkratk	404
Prameny a literatura	406
Summary	415
O autorech	420

ÚVOD

Dne 7. září 1824 obdržel František Antonín Gerstner privilegium k „vyzdvižení železné silnice“ mezi Českými Budějovicemi a Lincem. V létě následujícího roku byla zahájena stavba této dráhy. Těmito kroky byla zahájena dvousetletá historie železnice na území českých zemí. Inspirace k budování železnic přicházely z Velké Británie. V počátcích se masově přebíraly anglické zkušenosti i technické vybavení. Jednalo se o specifickou podobu transferu inovací. Na kontinentu zakládané železniční společnosti zpravidla po svém ustavení vysílaly své zaměstnance na studijní cestu do Anglie, aby se s provozem železnice a jeho specifiky dostatečně seznámili a uplatnili tato zjištění v dopravní praxi.

Nástup železnice, a zvláště té parostrojní, zásadním způsobem ovlivnil představu dálky a vpravdě zkrátil vzdálenost. Železnice nabídla na svou dobu rychlou, pohodlnou a zvláště cenově dostupnou dopravu pro široké vrstvy společnosti. Svou dostupností zvyšovala mobilitu obyvatelstva. To sice evropským státům v první polovině 19. století příliš neimponovalo, ale v procesu postupné demokratizace druhé poloviny 19. století sehrávalo důležitou úlohu. Lze souhlasit s Ralfem Rothem ohledně mnohvrstevného vlivu železniční sítě na hospodářský, sociální a kulturní vývoj. Roth konstatoval, že „sít změnila kulturní souřadnice geografického prostoru“ a spojení prostorů a zkrácení času v osobní i nákladní dopravě znamenaly nejen nové šance a možnosti pro hospodářskou, politickou a kulturní výměnu mezi regiony a městy, ale také umožnily vzrůst průmyslových regionů.¹

Železnice byla využívána při stěhování do měst, při dojíždění za prací a za studiem, při návštěvách příbuzných a známých, stejně jako jen za účelem výletu. Přispívala k vytváření nových center a k úpadku dřívějších, která se ocitla mimo železniční síť, případně mimo hlavní železniční trasy. Budování železniční sítě upevňovalo správní organizaci a působilo státotvorně. Od roku 1848 železnice doprovází i důležité státoprávní akty. Vlakem odjíždělo 19. března 1848 české poselstvo k císaři s peticí s politickými požadavky.

1 Ralf Roth: *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*, Ostfildern 2005, s. 131.

Poselstvo jelo po požehnání a slavnostních proslovech ve vyzdobeném nádraží slavnostně vyzdobeným zvláštním vlakem i lokomotivou do Vídně.²

Postupně se profilely funkce železnice. Ačkoli by se mohlo zdát, že její jedinou funkcí je přeprava z místa na místo, realita byla a je podstatně košatější. Nástup železnice odstartoval změny na pracovním trhu. Vznikala nová povolání spojená s jejím budováním a provozem. Současně některá začala ustupovat, pozvolna zanikaly i dostavníky. Železnice jako mnohovýstředný organismus vyžadovala jasná pravidla a důraz na jejich dodržování. V širokém spektru hospodářských předností železnice není možné opomenout ani stabilizační funkci. Kapacita přepravy měla potenciál zabránit lokálnímu nedostatku a drahotě.

Železnice mohla rychle přesunout armádu či policii. Změnila strategii vedení válek v podobě přesunu vojska i jeho následného zásobování. Obecně můžeme uvést, že zásadním způsobem ovlivnila život obyvatelstva v 19. i 20. století. Teprve v průběhu 20. století začala být její výsostná úloha výkonného a rychlého dopravního prostředku ohrožována dalšími konkurenty na dopravním trhu (automobilem, letadlem). Ani jeden z těchto nových dopravních prostředků ji však nedokáže v plném rozsahu nahradit.

Železnice dlouhodobě přitahuje zájem o svou historii a vzhledem k rozsahu publikace nelze ani zmínit všechny domácí a zahraniční práce s touto tematikou. Již na konci 19. století – při příležitosti 50. výročí panování císaře Františka Josefa I. – začaly být vydávány stále inspirující *Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, které svým pojetím a rozsahem stále nejsou překonány. O poznání skromnější je práce historika československých železnic Miloslava Štěpána.³ Dějinami železniční dopravy se intenzivně zabýval přední český historik dopravy Josef Hons.⁴ Ve stejném období vydal přehlednou syntézu československých dějin železniční dopravy historik techniky Tomáš Kučera.⁵ Nové možnosti historického bádání a publikování vědeckých prací po roce 1989 otevřely další prostor pro bádání nad dějinami železnic profesionálních historiků a též dlouhé řady autorů z kruhu amatérských historiků. Na začátku 90. let 20. století vyšlo několik prací českých a slovenských autorů, kteří na sledované problematice pracovali už v 80. letech. Historik Milan Hlavačka vydal monografii ze starších dějin dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce.⁶ Pro období po roce 1945 je třeba zmínit Tomáše Nigrina.⁷ K vývoji železnic na území Slovenska

2 Vladimír Ringes: *Naše dráhy v revoluci 1848 a ve válce 1866*, Praha 1934, s. 19.

3 Miloslav Štěpán: *Přehledné dějiny československých železnic 1824–1948*, Praha 1958.

4 Josef Hons: *Dějiny dopravy na území ČSSR*, Bratislava 1975.

5 Tomáš Kučera: *Československé železnice*, Praha 1989.

6 Milan Hlavačka: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990.

7 Tomáš Nigrin: *Od nepostradatelnosti ke stagnaci? Železniční odvětví v Československu v 70. a 80. letech 20. století*, Praha 2020.

vyšly dvě monografie z pera tamních historiků.⁸ Na postižení fenoménu místních drah se ve své práci zaměřil Stanislav Pavlíček.⁹ Charakteristickým znakem většiny prací k dějinám železnic je zaměření na výstavbu tratí v kontextu hospodářského rozvoje českých zemí. Ze strany amatérských historiků je pozornost věnována převážně výstavbě jednotlivých tratí, případně technické stránce tratí. Z per odborníků vyšly v nedávné době monografie o Košicko-bohumínské dráze a Jihoseveroněmecké dráze.¹⁰ Jen sporadicky vycházejí práce, které sledují železnici z jiného úhlu pohledu.¹¹ Zajímavý je také mnohasvazkový projekt věnovaný českým nádražím.¹²

Zkoumání významu železnice a železniční dopravy z různých úhlů pohledu je oblíbeným tématem a vychází k němu celá řada publikací i časopiseckých studií. Stručně upozorníme alespoň na některé z nich. Inspiraci přináší i zahraniční historiografie. K problematice cestování ve vozových třídách zejména v Německu máme k dispozici práci již zmíněného Ralfa Rotha *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*.¹³ Tento autor se věnuje problematice železnice dlouhodobě.¹⁴ Velká města v Evropě se stala centry komunikační sítě.¹⁵ Nejnověji se objevila monografie o lvovkém nádraží a železničním uzlu.¹⁶ V kolektivní monografii *Railway Modernization. An Historical Perspective (19th and 20th Centuries)* (Lisboa 2009) byly diskutovány případy modernizace na železnici jako technické fenomény (nástup elektrického proudu jako nového zdroje energie) a organizačně průmyslové modernizace (vědecké řízení); po druhé světové válce ukončení parního provozu a pokles významu železnice.¹⁷ Pozornost byla upřena také na vývoj

8 Miroslav Sabol: *Dejiny dopravy na Slovensku 1938–1948 (1950) (jej hranice a limity)*, Bratislava 2015; Miroslav Sabol – Ludovít Hallon: *Slovenské dráhy 1918–1948*, Praha 2024.

9 Stanislav Pavlíček: *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002. V roce 2025 vyšla kniha ve druhém vydání.

10 Např. Peter Šimko: *Košicko-bohumínska železnica. Veľká kniha o ocelevej tepne severného Slovenska*, [Žilina] [2022]; Alena Borovcová: *Průmyslové dědictví. Jihoseveroněmecká spojovací dráha (Pardubicko-liberecká dráha)*, Ostrava 2023.

11 Mojmír Krejčířík: *Železniční móda. Dějiny železničního stejnokroje v českých zemích a na Slovensku*, Praha 2003.

12 Mojmír Krejčířík: *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj, I–V/1*, Praha 2003–2022.

13 R. Roth: *Das Jahrhundert der Eisenbahn*, s. 131–142.

14 K problematice vztahu města a železnice, resp. nádraží, jeho proměn v německém prostředí srv. R. Roth, *Das Jahrhundert der Eisenbahn*, s. 154–161. Dále k tomu: Ralf Roth – Karl Schlögel (ed.): *Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*, Frankfurt – New York 2009; Ralf Roth – Marie-Noëlle Pollino (ed.): *The City and the Railway in Europe*, Burlington 2003.

15 Ralf Roth: *Die Entwicklung der Kommunikationsnetze und ihre Beziehung zur Europäischen Städtelandschaft*, in: *Städte im europäischen Raum. Verkehr, Kommunikation und Urbanität im 19. und 20. Jahrhundert*, ed. Ralf Roth, Stuttgart 2009, s. 57.

16 Nadja Weck: *Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, Lviv)*, Wiesbaden 2020.

17 Magda Pinheiro (ed.): *Railway Modernization. An Historical Perspective (19th and 20th Centuries)*, Lisboa 2009, s. 123–148.

konstrukce a uspořádání osobních železničních vozů.¹⁸ Ostatně vlaky stejně jako později automobily fascinovaly svou rychlostí. Zájem zahraničních badatelů se zaměřuje i na luxusní a dvorské vlaky.¹⁹

Monografie byla zpracována na základě systematického archivního výzkumu²⁰ provedeného v Národním archivu v Praze, Archivu Ministerstva zahraničních věcí (IV. sekce), Moravském zemském archivu v Brně (zvláště Ředitelství státních drah Brno), Zemském archivu v Opavě, Státním oblastním archivu v Praze, Státním oblastním archivu v Hradci Králové, státních okresních archivech v Benešově, České Lípě a Děčíně, Spolkovém archivu v Berlíně, Rakouském státním archivu ve Vídni, Slovenském národním archivu v Bratislavě a dále v knihovních fondech Národní knihovny v Praze, Rakouské národní knihovny ve Vídni, Státní knihovny v Berlíně, Slovenské národní knihovny v Martině.

V dosavadním výzkumu dějin železnic zůstávala každodennost cestujícího na české/československé železnici spíše stranou badatelského zájmu. Zdánlivě moderní koncept každodennosti (Alltagsgeschichte) nás provází už více než sto let, byť se tak vždy nenazýval. Za tu dobu se měnil předmět i metody zkoumání. Původně reakce na odklon od „velkých“ dějin v německé a francouzské historiografii²¹ si vydobyla své místo na „historickém“ slunci. V každodennosti žije „každý, bez ohledu na místo ve společnosti, které zaujímá“. ²² Cestujícími na železnici byli nejen tvůrci velkých dějin, ale v naprosté většině případů běžní lidé dojíždějící za prací, vzděláním, vydávající se na výlety či za příbuznými. Každodennost tvoří kromě „obyčejných“ denních aktivit také cestování. Cestující se pohybovali na nádražích ve vlacích, kde čerpali služby nejen dopravní. Pravidelně se vydávali na cesty do zaměstnání, za příbuznými či na výlet. Vyjděme z charakteristiky dějin každodennosti Mileny Lenderové, které

popisují a analyzují dějiny „zdola“ a „zevnitř“. Je to kultura pojímaná ve svém určitém sociálněgeografickém časovém rámci jako vzorek lidského jednání a chování i jako odpověď dané společnosti na podmínky jejího životního prostředí, která představuje její vlastní životní styl. (...) Proto dějiny každodennosti zkoumají vedle světa věcí a způsobu jejich využití také dějiny postojů zaujímaných k předmětům, jevům, k technologiím i „technikám těla“.²³

18 Tamtéž, s. 149–163.

19 Martyin Pring: *Luxury Railway Travel. A History and Business History*, Yorkshire – Philadelphia 2019; Gerhard J. Rekel: *Monsieur Orient-Express. Wie es Georges Nagelmackers gelang, Welten zu verbinden*, Wien 2022; Dieter Winkler: *Die k. (u.) k. Hofzüge und ihre Geschichte*, Wien 1997.

20 Podrobný přehled archivních fondů je uveden v seznamu pramenů.

21 Podrobněji srv. Milena Lenderová: Kulturní dějiny? Kulturní dějiny!, in: *Theatrum historiae* 2 (2007), 18–21.

22 Tamtéž, s. 20.

23 Tamtéž.

Podle této charakteristiky patří do každodennosti nejen cestování jako samotný jev, jako projev existence jedince či skupiny, ale i jeho způsob, délka, cílová destinace apod. Nemalou inspirací se pro autory stala dnes již klasická kniha kulturního historika Wolfganga Schivelbusche,²⁴ která přinesla ve druhé polovině 70. let 20. století nový přístup k dějinám železnic z pohledu vlivu železnice na životy lidí v moderní době. Problematika vztahu kultury a železnice, nádraží a kultury oslovuje i v současnosti především zahraniční badatele.²⁵ Svou hodnotu si zachovává i populárně laděná publikace Jaroslava Pacovského.²⁶ Péčí vídeňského Rakouského státního archivu byla v roce 2012 vydána obsáhlá dvousvazková práce reflektující 175 let železnice v Rakousku. Svým záběrem se jedná o velmi ambiciózní projekt přinášející nejednu inspiraci. Nezůstává pouze v minulosti, ale snaží se jednotlivá témata propojovat se svou současností.²⁷

Expresivní formy každodennosti lze v širokém smyslu označit jako techniky, rutiny, procedury, praxe, úkony, habity, zvyky, obyčeje, rituály, styly, situace, stereotypy, etiketu apod. Pozornost můžeme zaměřit také na pravidelnosti a nepravidelnosti v sociální komunikaci: objeví se tak před námi dobové banality, ale také časová i nadčasová topoi ze všech možných oblastí. Tak lze výzkumem konkretizovat, jak lidé cestovali, jaké měli motivy, jak cestu trávili, jak železnice o své zákazníky pečovala a co jim nabízela. Cestování vždy souvisí se zkoušením nových věcí, často ovlivňuje, až vnucuje nový životní styl.

Z metodologického a užšího metodického hlediska se k této oblasti studia nabízí mimo jiné teorie francouzského sociologa Pierra Bourdieu.²⁸ Podle jeho názoru je nutno vycházet z určitého jednotícího principu, pro nějž razí pojem *habitus*, který vytváří identifikovatelný životní styl a v němž se sjednocuje volba statků i praktických činností. Právě *habitus* představuje systém generující jednání a může tak poskytnout východisko pro zkoumání specifického sociálního pole, v našem případě konkrétních typů cestujících. Na váhu při takovém bádání padají mnohé dílčí limity, dané v uvedených souvislostech především lokálně, na druhou stranu se tím zároveň vyjevují jisté záliby, odkrývá se převažující dobový či skupinový vkus apod.

24 Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 1989.

25 Alexa Geisthövel – Habbo Knoch (ed.): *Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, Frankfurt (M) – New York 2005; Alfred B. Gottwaldt: *Kulturgeschichte der deutschen Reichsbahn*, Stuttgart 2020; Robin Kellermann: *Im Zwischenraum der beschleunigten Moderne. Eine Bau- und Kulturgeschichte des Wartens auf Eisenbahnen 1830–1935*, Bielefeld 2021; Carol L. V. Meeks: *The Railroad Station: An Architectural History*, New Haven 1956.

26 Jaroslav Pacovský: *Lidé, vlaky, koleje*, Praha 1982.

27 Gerhard Artl – Gerhard H. Gürtlich – Hubert Zenz (ed.): *175 Jahre Eisenbahn in Österreich. Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft*, I–II, Wien 2012.

28 Pierre Bourdieu: *Teorie jednání*, Praha 1998.

Původní představa autorů uchopit každodenní život na české železnici z pohledu cestujícího v celé šíři ukazovala mnohohrstevnatost tohoto fenoménu. Cestující nejprve přišel na nádraží, kde si musel koupit jízdenku, případně odbavit svá zavazadla, poté čekal na vlak v čekárně či nádražní restauraci, během čekání musel sledovat informace o odjezdech vlaků. Po příjezdu vlaku se přesunul na nástupiště a nastoupil do vozu vybrané třídy. Musel si zvolit, zda pojedete v kuřáckém, či nekuřáckém voze. Během jízdy se setkával se spolucestujícími, personálem železnice, navštěvoval toaletu, jídelní vůz. Při cestě si mohl číst, sledovat krajinu, řešit pracovní záležitosti i si povídat se spolucestujícími. Při dlouhé cestě využíval služby spacího vozu. Setkával se s rizikem zpoždění a ztráty přípoje, různých kontrol atd. Na přestupním nádraží potřeboval rychlou a jasnou informaci, odkud odjíždí přípoj. V případě delšího čekání opět mohl trávit čas v čekárně či nádražní restauraci, eventuálně využít i dalších služeb, které byly na nádražích nabízeny (např. holič, knihkupec, směnárník). Po příjezdu do cíle cesty se cestujícímu opět nabízela možnost využívat dalších služeb, neboť například při delší cestě si musel vyzvednout zavazadla a zajistit si odvoz z nádraží. Opomenout nebylo možné ani specifika různých skupin cestujících. Jinak vypadala cesta dělníka do zaměstnání a jinak turisty směřujícího na pobyt do lázní. Železnici také využívali samotní zaměstnanci dráhy a vojáci. Smutnou kategorii představovali „nedobrovolní cestující“, ať již se jednalo o útěk před nacismem, nasazení na nucené práce v „rajchu“, transport do koncentračních táborů apod.

Monografie je vystavěna nikoli na chronologickém přístupu, ale problémově, vývoj však není opomenut. Celkem jedenáct oblastí (kapitol) představuje každodennost na železnici. První oblast představuje nádraží jako základ, který umožní cestujícímu realizovat cestu. Další oblast je věnována cestám dobových elit (panovníci, prezidenti, státníci). Následující kapitoly představují běžného cestujícího a cestujícího – turistu. Stranou zájmu nezůstaly ani cesty zaměstnanců dráhy a jejich rodinných příslušníků. Autoři neopomenuli cesty po železnici za prací a vzděláním. Následující kapitoly jsou věnovány přepravě vojáků a vojska a nedobrovolným cestám jako útěku před nacismem, transportům na nucené práce a do koncentračních táborů, odsunu apod. Kapitola věnovaná vlakům se zaměřila na stručný vývoj v konstrukci osobních železničních vozů a ve 20. století na motorové a elektrické vozy. Další kapitola monografie se zaměřuje na kulturu cestování. Závěrečná kapitola se zabývá důsledky zavedení železniční dopravy, včetně pozitiv i negativ pro společnost.

V takovéto situaci, kdy se autoři snažili obhlédnout jedním tahem obtížně postižitelný sociálně-historický terén, pracovali s představou kaleidoskopu, aby z jednotlivých úloмок informací sestavili mozaiku posuzování (dobové reflexe) setkávání cestujícího se železnicí. Při velmi širokém výzkumném poli si autoři nevystačili jen s konceptem každodennosti, ale využili širokou

plejádu přístupů ke zkoumání problematiky cestování na železnici z historického pohledu. Na řadě míst tak bylo možné zkoumanou problematiku pouze nastínit či poukázat na to, že zde existuje další téma výzkumu, které však již nemohlo být dále sledováno. To koreluje i s vytčeným dlouhým časovým rámcem dvou staletí. Autoři věří, že čtenáře příliš nezklame, že některá témata jsou obšírněji pojednána v určitém časovém období a v jiném pouze nastíněna, že některé dílčí části jsou rozebrány hlouběji a jiné jen nastíněny (např. odsun německého obyvatelstva). Současně bylo snahou autorů ukázat vývoj v uplynulých dvou staletích při vědomí, že tento přístup není jediný možný. Vychází to i z limitů široké a roztříštěné pramenné základny a její dostupnosti. V neposlední řadě byl limitem i plánovaný rozsah knihy. V této souvislosti autoři děkují za vstřícnost nakladatelství Karolinum, které se zachovalo velkoryse, i když byl původně ujednaný rozsah rukopisu výrazněji překročen. Autoři si uvědomují, že touto monografií se uvedené téma nevyčerpává, současně však věří, že svým zpracováním a koncepcí je předložená monografie přínosná.

Na tomto místě by autoři ještě velmi rádi poděkovali oběma recenzentům, kteří jim poskytli řadu velmi cenných podnětů, jež přispěly k zpřehlednění a čtivosti předložené knihy.

NÁDRAŽÍ

Cestující, aby mohl realizovat svoji cestu, musel nutně přijít na nádraží a zakoupit si jízdenku. Nádraží samo o sobě představuje rozmanitý a živý komplex, na který je možné nahlížet z různých úhlů. Nádražní (staniční) budovy lze studovat z hlediska architektury, dopravy, vybavení, frekvence cestujících a zboží, ale také z hlediska významu pro město, jako město-tvorný prvek, i opačným směrem. Podívejme se na některé z těchto úhlů pohledu.

Zcela nedávno vyšla monografie o Lvově (Lemberg) jako významné železniční křižovatce v habsburské Haliči.²⁹ Můžeme jen spekulovat, proč si autorka vybrala právě toto město. Lvovské nádraží bylo údajně považováno za místo lesku a nádhery, za místo moderny.³⁰ Publikace se věnuje prostorovým aspektům vývoje města jako dopravní křižovatky, vnitřnímu vývoji samotného města a nádraží jako důležité instituci ve veřejném životě. Řada autorčiných vyjádření samozřejmě platí i pro ostatní zemská hlavní města monarchie, při vytváření železniční dopravní sítě se braly v úvahu i obchodní směry a politický význam Lvova jako zemského hlavního města rakouské Haliče. V roce 1900 byl Lvov spojen s významnými středisky v rámci monarchie i s teritoriálně východoevropskými středisky.³¹

Specifický pohled na nádraží nabídl francouzský sociální antropolog Marc Augé. Chápání prostoru propojil se specifickými entitami míst a takzvaných ne-míst. Podle Marca Augého představují ona ne-místa mimo jiné letecké a železniční tratě, dálnice a dálniční odpočívadla, letiště s odletovými a příletovými halami, velká nádraží a železniční stanice, komunikační uzly (estakády, viadukty a tunely), čerpací stanice a velké hotelové sítě. Ne-místa jsou průchozí prostory, náhodně „obydlené“ jen krátkou dobu. V tomto prostoru jsou si lidé zcela cizí, anonymní a osamocení. Budiž s jistým znepokojením konstatováno, že se tu do značné míry odehrává stále větší část každodenního života.³²

29 N. Weck: *Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa*.

30 Tamtéž, s. 3–4.

31 Tamtéž, s. 127.

32 Marc Augé: *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, London – New York 1995.

Železnice změnila město, jeho infrastrukturu (doprava, komunikace), což neplatí jen pro Lvov. Ralf Roth a Marie-Noëlle Pollinová poukázali v úvodu práce *The City and the Railway in Europe*³³ na skutečnost, že zůstal nepovšimnut vliv železnice na vývoj města. „Železniční tratě, železniční zařízení a stanice jsou prvky, které mají silný vliv na strukturu a rozvoj města a jejichž přemístění nebo přestavba jsou velmi nákladné.“³⁴ Nádraží se stávala prestižními objekty (Prestigeobjekte), kde se cestující měl cítit dobře. Tomu napomáhala i řada poskytovaných služeb. Nádraží také sloužila jako orientační objekty a jako objekty dobře strážené, tedy bezpečné. Přes existenci tří kategorií (tříd) prostor pro cestující dochází na nádraží k setkávání cestujících rozdílných sociálních vrstev, majetkových poměrů, jazyka a původu. Nádraží na okraji města tvořilo současně hranici mezi městem a jeho okolím.³⁵

Nádraží zprostředkovávala spojení se světem. „Nádraží se brzy stalo téměř nezávislou jednotkou, která zabírala městské pozemky s nebývalou vehementností. Narůstal počet nástupišť, kolejí, nezbytná byla doprovodná zařízení. A města se plochám železnice uctivě vyhýbala.“³⁶ Současně se nádraží stalo městotvorným prvkem. U nádraží vznikaly nádražní čtvrti, které však záhy získaly nelichotivou pověst jako přístavní čtvrti.³⁷ Nicméně toto tvrzení neplatí plošně. Často ulice spojující nádraží s centrem města, zpravidla nazvaná Nádražní,³⁸ patřila k lepším adresám. Pyšnila se novou, moderní výstavbou, stejně jako celé okolí nádraží. Ulice měla čilou frekvenci, byla tak vhodným místem pro obchody či služby, které byly stále na očích. V okolí nádraží se koncentrovalo i průmyslové centrum města napojené vlečkami. Železniční stanice tvořily samostatné budovy anebo skupina objektů v krajině města nebo vesnice. Při větší vzdálenosti nádraží od centra význam nové cesty akcentovala vysázená nádražní alej, dnes mnohdy jediná připomínka zrušené železnice (např. Hora Svatého Šebestiána). Staniční budova poskytovala vedle vlastního zaměstnání také byty pro železničáře, záhumenek. Pro větší železniční uzly se staly charakteristickými velké obytné železničářské kolonie vznikající v blízkosti stanic. Vytvářely nová předměstí

33 R. Roth – M.-N. Pollino: *The City and the Railway in Europe*.

34 „Schienenstränge, Bahnanlagen und Bahnhöfe sind Elemente, welche Struktur und Entwicklung einer Stadt stark beeinflussten und deren Verlegung oder Neuerrichtung sehr aufwendig sind.“ N. Weck: *Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa*, s. 217.

35 Tamtéž, s. 305.

36 Radomíra Sedláková: Nádraží jako hranice rozvoje města, in: *Železniční dědictví – od velké minulosti k budoucí využitelnosti*, ed. Tomáš Šenberger – Lenka Popelová, Praha 2018, s. 93.

37 Alfred Gottwaldt: *Der Bahnhof*, in: *Orte der Moderne*, ed. A. Geisthövel – H. Knoch, s. 25.

38 V současné době je název ulice Nádražní v českých zemích třetí nejčastější (za názvy Zahradní a Krátká). Celkově je evidováno 520 Nádražních ulic. Pokud započteme i ulice K nádraží (177 ulic), U Nádraží, Nad Nádražím, K Nádraží apod. dosáhne jejich počet čísla 697. Pavel Černý – Petr Klauza: Nejčastější jména na mapách, *Statistika a my* (online), 2. 8. 2024.

a skýtaly výhodu lehké dosažitelnosti železničních zaměstnanců v mimořádných situacích.³⁹

Ulrike Zitzlspergerová se ve své práci *Topografien des Transits*⁴⁰ zabývala fenoménem nádraží z hlediska topografie, významu i literárního ztvárnění. Nádraží pojímá jako symbol modernity,⁴¹ současně jako součást kulturní krajiny,⁴² jako vizitku města,⁴³ ale také jako prestižní stavbu a výchozí bod.⁴⁴

Obdobně lze nádraží považovat podle Alferda Polgara za „bránu ke svobodě“ (Pforte zur Freiheit) vyjádřenou na přelomu 19. a 20. století ve výstavních nádražních budovách.⁴⁵ Vzhled nádraží byl směrem do města (do ulice) monumentální až katedrální. Podle Wolfganga Schivelbusche můžeme nádraží považovat za „napůl fabriku, napůl palác“ (halb Fabrik, halb Palast).⁴⁶ Jindy Polgar přirovnává nádraží k stavidlu či zdymadlu mezi městem a železnicí – vychází z úvahy, že si nádraží podmaňuje lidi. Lidé přicházejí na nádraží z různých důvodů: aby tam pracovali, cestovali, někoho vyzvedli, aby se najedli, napili, prošli, okusili anonymitu, žebrali či hledali poblíže nocleh, dokonce drogy či sex za peníze.⁴⁷ Ostatně nádraží se proměnilo postupně v obchodní dům, prodejní halu, nákupní středisko.⁴⁸

Zcela opomíjené téma provázané s nádražím jako místem – čekání a jeho proměny po stránce prostorové, modernizační, účelové a technicko-provozní – sledoval Robin Kellermann.⁴⁹ Čekání chápe jako integrální jev životního prostředí, tedy života. Rozdíl mezi individuální a veřejnou dopravou spočívá v tom, že veřejná doprava je náročnější, neboť před jízdou je nutné vynaložit větší „regulační a informační úsilí“.⁵⁰ Objekt nádraží podle Kellermanna tvoří několik částí: přijímací budova, nástupiště, krytá kolejiště s točnami a nádražní hotely. Nádraží měla podle Kellermanna tři zóny – přednádražní prostor (umožňující dostat se na nádraží), přijímací budovu (spojovací článek mezi městským prostorem a vlakem) a krytá nástupiště.⁵¹

Nádraží představovalo okno do dálek, místo loučení i setkávání. To vytvořilo specifická pravidla společensky přijatelného chování. Na rozdíl od jiných

39 Jákó Csikvári: *A közlekedési eszközök története*, I, Budapest 1882, s. 205–207; Karol Kantoš: Železničné budovy, in: Jiří Kubáček: *Dejiny železnic na území Slovenska*, Bratislava 2007, s. 66–67.

40 Ulrike Zitzlsperger: *Topografien des Transits. Die Fiktionalisierung von Bahnhöfen, Hotels und Cafés im zwanzigsten Jahrhundert*, Bern 2013.

41 Tamtéž, s. 3.

42 Tamtéž, s. 19.

43 Tamtéž, s. 239.

44 Tamtéž, s. 237.

45 Alfred Gottwaldt: *Der Bahnhof*, in: *Orte der Moderne*, ed. A. Geisthövel – H. Knoch, s. 15.

46 Tamtéž, s. 21.

47 Tamtéž, s. 22.

48 Tamtéž, s. 23.

49 R. Kellermann: *Im Zwischenraum*.

50 Tamtéž, s. 153.

51 Tamtéž, s. 200–201.

veřejných míst bylo akceptováno veřejné objetí i políbení. Vedle lidí skutečně odjíždějících se nádraží stávalo také místem dostaveníček párů, které se sice na první pohled loučily před cestou, ale ve skutečnosti nikam necestovaly. Takové chování bylo na tomto místě akceptovatelné a nevzbuzovalo veřejné pohoršení.⁵²

Stejně jako v případě prvních železničních vozů i pro nádraží platí, že se inspirovala ve svém předchůdci – poštovní dopravě. Koně i dostavníky potřebovaly zázemí a ochranu před okolím, cestující prostor na nastoupení a vystoupení. Stáje pro koně nahradily remízy, oves uhlí. Vzdálenost přepřahacích stanic a nádraží si byla v počátcích železnice velmi blízká a byla ovlivněna technickými požadavky prvních lokomotiv.⁵³

První stanice v monarchii vznikaly podle anglického vzoru. Veřejnost v rakouské monarchii seznamovali se železnicí a nádražími Ing. Karl Ghega a Ing. Paul Stopsl v časopise *Allgemeine Bauzeitung* (Wien).⁵⁴ Nový dopravní prostředek přinesl nové nároky na cestování, a to staniční budovy jako takové, s jízdenkovými pokladnami, čekárnami pro cestující, dopravními kanceláři, byty drážního personálu, skladištními budovami s rampami na nakládku a vykládku atd. Zkušenosti z koněspřežného provozu se daly uplatnit jen omezeně vzhledem k počtu cestujících i množství zboží. Ředitelství Severní dráhy císaře Ferdinanda vyslalo odborníky do Velké Británie. Výsledkem byly v roce 1838 publikované zásady pro účelně zařízené nádraží v *Allgemeine Bauzeitung*.⁵⁵

1. Při dobře zařízeném depu pro cestující a zboží musí být důsledně odděleni odjíždějící cestující od příjíždějících a zboží.
2. Pro pobyt cestujících až do odjezdu vlaku musí být zřízeny vlastní prostory, přičemž pro „pohodlnost“ kontroly cestujících různých tříd, tj. majitele cenově různých jízdenek, mají být opět od sebe odděleny.
3. Cestující nesmějí při příchodu ani odchodu za žádných podmínek křížovat dráhu, po které je k dispozici vjezd na shromaždiště a výjezdy z něj.
4. Pro těžké balíky i pro těžká zavazadla cestujících musejí být vlastní příjezdy do prostor na manipulaci a překlad, který s ním probíhá, také pokud je to možné, přímá vazba odesílaných transportů zboží po železnici. Pokud je spojen s depotem či staničním místem skladiště, tak musí existovat pohodlné spojení mezi tímto a na železnici příjíždějícími nákladními vozy.

52 Jitka Lněničková: *České země v době předbřeznové 1972–1848*, Praha 1999, s. 269.

53 Mihály Kubinszky: *Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik*, Stuttgart 1969, s. 24.

54 Ernst Reitler: *Bahnhofsanlagen*, in: *Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-ungr. Monarchie*, II, Wien – Teschen – Leipzig, 1898, s. 331.

55 Über Depots und Sammelplätze für Waaren und Reisende (Stazionsplätze) bei Eisenbahnen, *Allgemeine Bauzeitung* 3, č. 19 (1838), s. 163.

5. Musí být postaráno o remízy k umístění osobních či nákladních vozů, a musí vozy, v případě drobné opravy, např. mazání pouzder kol aj., je nutné, aby mohly být bez problémů přepraveny ze strany dráhy.
6. Pro významnější opravy by měly být nedaleko potřebné dílny vhodné jako kovárna, truhlárna aj.
7. Pro přijíždějící lokomotivy do stanice musí být postaráno o pohodlnou vazbu mezi místem odstavení a železnicí, také je potřeba považovat, že v tomto případě musí být zřízeny uhelné sklady a vodní rezervoáry v blízkosti, aby měl parovůz k dispozici vodu a uhlí, také musí se nacházet v pohotovosti k údržbě strojů podobných strojů se všemi potřebným vybavenými dílnami. Jen poté, když všechny tyto podmínky řádně dodržovány, se může realizovat cirkulace cestujících a zboží bez překážek a poruch.⁵⁶

Tyto zásady nemůžeme ani dnes, tedy téměř po dvou stoletích, označit za překonané, byť samozřejmě s jistými nutnými posuny.

Zpočátku se stanice budovaly jako univerzální se zařízením pro všechny úkony železniční dopravy, později specializované pro určité úkoly (zbrojení lokomotiv, nákladová nádraží). S rozvojem měst stoupala nutnost výstavby samostatných nákladových nádraží a koncentrace opravárenské činnosti. S využitím vodní cesty bylo nutné zřizovat i překladiště. V českých zemích nejvýznamnější byla na Labi (Ústí nad Labem, Loubí u Děčína aj.).⁵⁷

Historik architektury Carol Meeks rozlišuje v mezinárodním měřítku ve výstavbě nádraží fázi pionýrskou a průzkumnou (1830–1845), fázi standardizace (50. léta 19. století), fázi kultivace (1860–1890) a fázi megalomanie (1890–1914).⁵⁸ Kellermann tuto taxonomii zpřesňuje a modifikuje na fázi pionýrskou a průzkumnou (1830–1845), standardizaci (1845–1870), rozkvět (1870–1900) a fázi marginalizace a moderní orientace podle účelu (1900–1935).⁵⁹

Z hlediska slohového se v nádražní architektuře setkáme s rozličnými stanicemi: od empiru, klasicismu a novorománského slohu (lizény, vertikální pásy, vlysy apod.) přes secesi, konstruktivismus a československý styl k typu socialistického realismu (sorele) včetně normalizačních staničních projektů. Nicméně rozlišení architektonických slohů v případě nádražních budov nemusí být tak striktní, neboť s některými prvky se setkáme dříve, než se prosadily, nebo se naopak využívaly i později, bez ohledu na převládající sloh. V průběhu dvou století se měnil nejen architektonický sloh, stavební materiály a rozměry nádraží, ale i jeho vybavení a funkce.

⁵⁶ Tamtéž.

⁵⁷ František Jílek (ed.): *Studie o technice v českých zemích 1800–1918*, III, Praha 1985, s. 289.

⁵⁸ Carroll L. V. Meeks: *The Railroad Station. An Architectural History*, New Haven 1956.

⁵⁹ R. Kellermann: *Im Zwischenraum*, s. 193.